

Fietsparkeerstrategie binnenstad

Inclusief uitvoeringsprogramma



30 maart 2021



**Gemeente
Rotterdam**

Inhoud

1. Inleiding: urgentie fietsparkeren binnenstad	3
2. Kwaliteit openbare ruimte en fietsparkeren	4
2.1 Kwaliteit openbare ruimte binnenstad	4
2.2 Kwaliteit fietsparkeren	6
3. Realisatie extra fietsparkeerplekken	9
3.1 Meer inpandige stallingen	10
3.2 Voldoende en passende fietsparkeermogelijkheden op straatniveau	13
3.3 Flexibele aanpak mogelijk dankzij goede monitoring	15
3.4 Beheer en exploitatie	15
4. Efficiënt benutten fietsparkeerplekken	16
4.1 Lang fietsparkeren zoveel mogelijk inpandig en kort fietsparkeren op toplocaties op straat	16
4.2 Verwijzing naar beschikbare fietsenstallingen	17
4.3 Regulering en handhaving	18
4.4 Deelfietsen en elektrische deelsnor-/bromfietsen	20
4.5 Stallingsbeleid en automatisering toegang stallingen	20
4.6 Communicatie	20
5. Uitvoeringsstrategie en financiering	21
5.1 Korte termijn 2021 - 2024: 'de groene trui'	21
5.2 Middellange termijn 2025 - 2030: 'de bolletjestrui'	22
5.3 Lange termijn 2031 - 2040: 'de gele trui'	23
5.4 Financiering	23

1. Inleiding: urgentie fietsparkeren binnenstad

Rotterdam is een sterk veranderende stad die op het gebied van mobiliteit een transitie inzet naar meer actieve, gezonde, schone en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Het fietsgebruik neemt de laatste jaren fors toe, zeker in en rondom de binnenstad. De gemeente Rotterdam wil deze ontwikkeling de komende jaren blijven stimuleren met niet alleen aandacht voor verbetering van fietspaden, maar vooral ook met extra fietsparkeermogelijkheden. Het ontbreken van voldoende fietsparkeermogelijkheden is op dit moment de zwakke plek van de fietsinfrastructuur in en rondom de binnenstad. Deze fietsparkeerstrategie is een uitwerking van het Rotterdamse fietsbeleid zoals vastgelegd in de Fietskoers 2025.

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak

Rotterdam faciliteert de groei van de stad, door met het verschonen en verbeteren van de mobiliteit bij te dragen aan de realisatie van 50.000 nieuwe woningen tot 2040. De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (2020) beschrijft hoe de vraag naar mobiliteit in de binnenstad de komende decennia toeneemt, en hoe de vraag duidelijk verandert naar fiets- en openbaarvervoergebruik als de voornaamste manier van reizen.

Tekort aan fietsparkeerplekken

De urgentie om het fietsparkeren in de binnenstad beter te faciliteren is groot. Uit de laatste fietsparkeertelling in 2018 blijkt een tekort van zo'n 16.000 fietsparkeerplaatsen. Op drukke momenten staan er ongeveer 40.000 fietsen in de binnenstad. Deze fietsen staan op straat of in openbaar toegankelijke stallingen. De vraag naar het aantal plekken zal toenemen naar ruim 60.000 in 2030 en bijna 75.000 in 2040. Bij deze verwachte extra vraag naar ruimte voor de fiets maken we onderscheid tussen plekken voor kort parkeren, waarbij één plek meerdere keren per dag gebruikt wordt, en lang parkeren. De fietsparkeervraag van bewoners en werknemers van nieuwbouw- en transformatieprojecten in de binnenstad wordt direct meegenomen bij de realisatie van deze projecten.

Rotterdamse Fietskoers 2025

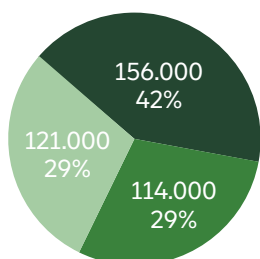
In de Fietskoers 2025 staat de ambitie dat iedere fietser zijn of haar fiets in de binnenstad van Rotterdam:

- in een fietsparkeervoorziening kan stallen;
- kwalitatief naar wens kan parkeren.

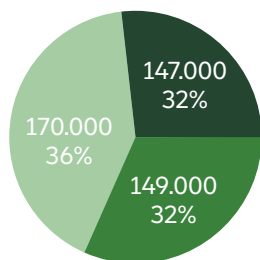
Ambitie waarmaken

Hoewel de afgelopen jaren forse stappen zijn gemaakt in de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen in het centrum, blijft de vraag onverminderd hard doorgroeien. De Rotterdammer maakt immers steeds meer gebruik van de fiets om de stad te bezoeken. Het uitsluitend realiseren van uitbreiding op straat is onvoldoende om het tekort op te lossen. Dat is bovendien onwenselijk vanwege de hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. Uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen gaat vooral in inpandige stallingen plaatsvinden. Omdat dit veel tijd kost is het streven om in 2025 voor elke fiets een parkeervoorziening te hebben niet volledig haalbaar. Realisatie van voldoende fietsparkeerplekken vanaf 2030 is wel realistisch. In deze fietsparkeerstrategie binnenstad staat beschreven hoe we die ambitie waarmaken.

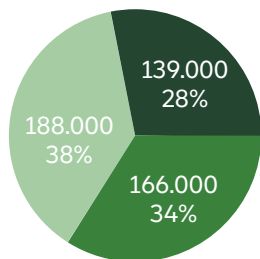
Verdeling van het aantal ritten per dag per modaliteit in de binnenstad



2018



2030



2040

● auto ● OV ● fiets

2. Kwaliteit openbare ruimte en fietsparkeren

In de inleiding staat de urgentie beschreven om de komende jaren voldoende stallingen te bouwen om aan de fietsparkeervraag te voldoen. Dit is belangrijk om actieve en gezonde mobiliteit in Rotterdam zo goed mogelijk te stimuleren en de autodruk op de stad te verlagen. Het gaat echter niet ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte. Bij bouwplannen en gebiedsontwikkelingen wordt een aanzienlijk deel van de vraag naar stallingsruimte in gebouwde voorzieningen opgelost. Dit betreft doorgaans stallingsruimte voor werknemers of bergingen en parkeerruimte bij woningen. De vraag naar ruimte voor openbare parkeerplekken is echter ook groot en heeft direct invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit hoofdstuk geeft weer hoe de Fietsparkeerstrategie binnenstad de kwaliteit van het fietsparkeren waarborgt met behoud, en zelfs versterking van, de kwaliteit van de openbare ruimte.

2.1 Kwaliteit openbare ruimte binnenstad

Fietsparkeren is geen doel op zich. Rotterdam streeft naar een binnenstad met uitstraling en sfeer die ook duurzaam, groen, inclusief, gastvrij, gezond en ruimte-efficiënt is: een aantrekkelijk verblijfs- en prettig leefklimaat voor bewoners, bezoekers en ondernemers. De openbare ruimte is van en voor iedereen en er is een goede balans tussen openbaar gebruik door horeca, winkels, evenementen en duurzame mobiliteit. De voetganger staat in de binnenstad op één, waarbij ook de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, ouderen en mensen met kinderwagens een belangrijk aspect is. Daarnaast moeten alle bestemmingen ook goed per fiets bereikbaar zijn. Hoogwaardige fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand van bestemmingen zijn essentieel.

Fietsparkeren passend bij de ruimtelijke functies van gebieden in de binnenstad

Functies en bestemmingen in de binnenstad zijn divers van aard. Het type gebruiker van fietsparkeervoorzieningen hangt sterk samen met het type bestemming. En daarmee hangt weer samen welke eisen de gebruiker aan de voorzieningen stelt en hoe belangrijk elementen van de fietsparkeervoorzieningen zijn. Op gebiedsniveau maakt de Fietsparkeerstrategie binnenstad onderscheid naar vier hoofdfuncties: wonen, werken, winkelen (te onderscheiden naar funshopping en runshopping) en cultuur & recreatie (inclusief horeca). Op straat- en bestemmingsniveau ligt de focus op maatwerk en wordt onderscheid gemaakt naar ov-locaties, ontwikkellocaties, het winkelhart, stadsstraten, parken en singels, onderwijs, gezondheidszorg en andere publiekstrekkende voorzieningen. Hieronder lichten we het winkelhart, ov-locaties en ontwikkellocaties apart toe.



Winkelhart

Het winkelhart bestaat grotendeels uit de omgeving van de Lijnbaan, de Hoogstraat en het Laurenskwartier. Hier staan de kwaliteit van de openbare ruimte en het faciliteren van voetgangers voorop. Dit betekent niet dat er niet gefietst mag worden, maar dat in de afweging inzake het ruimtegebruik de veiligheid en kwaliteit van de voetganger vooropstaat. Gekoppeld aan de belangrijkste fietsroutes realiseren we de komende jaren (middel)grote openbare fietsenstallingen. We beperken het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen op straatniveau op pleinen, boulevards en plekken waar het verblijven centraal staat.



Ov-locaties

In de afgelopen jaren is het gebruik van de fiets en snor-/bromfiets in het voor- en natransport naar en van ov-locaties sterk toegenomen. Ook bij de belangrijkste ov-locaties in Rotterdam zoals Rotterdam Centraal, station Blaak en de metrostations. Het aanbieden van voldoende fietsparkeerplekken op acceptabele loopafstand van deze stations is essentieel voor de verblijfsfunctie en overstapkwaliteit. Daarnaast kunnen ov-locaties zoals Beurs en Blaak ook een grotere rol spelen in het leveren van voldoende fietsparkeerplekken voor het kernwinkelgebied.

Ontwikkellocaties

Ook voor ontwikkellocaties en transformatieprojecten is het belangrijk om bij te dragen aan een aantrekkelijke buitenruimte. Fietsparkeren voor onder andere bewoners en werknemers moet dan ook volgens de fietsparkeernormen inpandig en binnen de projectgrenzen ingepast worden. Bij grotere bouwplannen verkennen we met de ontwikkelaar waar mogelijkheden zijn om ook voor bezoekers van de ontwikkeling, en voor overige bezoekers van de binnenstad, een bijdrage te leveren aan het oplossen van de parkeeropgave. Voor bezoekers van de binnenstad gaat het daarbij om bouwlocaties die dichtbij belangrijke fietsroutes van en naar de binnenstad liggen.

2.2 Kwaliteit fietsparkeren

Om het fietsen in Rotterdam zo optimaal mogelijk te maken, moeten we de voorzieningen in de fietsketen zo sterk mogelijk maken: kwalitatief hoogwaardige fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen (zowel op de plek van herkomst als bestemming). Het streven is dat iedere fietser zijn of haar fiets in de binnenstad van Rotterdam zowel in een fietsparkeervoorziening kan stallen als kwalitatief naar wens kan parkeren.

Fietsparkeerbehoefte

Er zijn veel verschillende typen fietsen: goede stadsfietsen, oudere fietsen (in erg slechte staat soms), sportieve fietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, fietsen met afwijkende maten, dikkere banden, kratjes voorop, bakfietsen, cargobikes, snorfietsen en bromfietsen. Daarnaast zijn er deelfietsen, private of gedeelde snor- en bromfietsen (scooters) en een groeiende groep andere licht elektrische voertuigen tot 25 km per uur. De ene fietser wil zijn fiets op een andere manier stallen dan de andere fietser. Ook speelt het motief voor het bezoek aan de binnenstad een rol. Iemand die komt winkelen, naar de schouwburg gaat of op het terras gaat zitten heeft een andere fietsparkeervraag dan iemand die een snelle boodschap komt doen. Lang of kort de fiets parkeren beïnvloedt dus ook de fietsparkeerbehoefte.



De fietsparkeermix

Gebiedstypologie Voorziening	Wonen	Werken	Winkelen	Cultuur & recreatie	OV-hub
Op straat:					
Parkeervak op straat					***
Nietje					
Vlonder (tijdelijk*)					
Trommel					
Geclusterd:					
Pop-up stalling (tijdelijk**)					
Buurtstalling					
Bewaakt-buiten					
Bewaakt-binnen	****				

Legenda:

- ideaal
- handig
- mogelijk
- onhandig
- ongeschikt

* weken of maanden, dan afweging maken wel/niet omzetten naar nietjes in trottoir

** voor de duur van uren of dagen

*** met name voor buitenmodelfietsen

**** alleen als afgezonderde sectie in combinatie met openbaar bewaakt

Maatwerkoplossingen voor verschillende doelgroepen

Door in te zetten op een mix van bovenstaande fietsparkeervoorzieningen zorgen we voor voldoende maatwerkoplossingen voor verschillende doelgroepen fietsers en snor-/bromfietzers. Sommige fietsparkeervoorzieningen zijn kleinschalig en liggen zo dicht mogelijk bij de bestemming. Maar andere fietsparkeervoorzieningen zijn beter geschikt voor het langer parkeren van de fiets en bieden meer kwaliteit, waardoor mensen bereid zijn een grotere afstand te lopen naar hun uiteindelijke bestemming. In alle gevallen moet de fietsparkeervoorziening zo dicht mogelijk bij een fietsroute liggen. Het uitgangspunt is dat fietsparkeren voor fietsers gratis moet zijn.

Kleinschalige fietsparkeervoorzieningen

In de Rotterdamse binnenstad zetten we een mix aan fietsparkeervoorzieningen in. Allereerst is er een mix van kleinschalige permanente en tijdelijke fietsparkeervoorzieningen. Op sommige locaties, waar ruimte is voor fietsen om kortstondig te staan en dit geen overlast geeft, kan ook los gestald worden. De meeste fietsparkeervoorzieningen passen we in Rotterdam al jaren toe: fietsnietjes, fietsklemmen, fietsstommels (voor bewoners en tegen betaling) en tijdelijke fietsvlonders die bij succes omgezet worden in permanente fietsparkeerplaatsen. Voor fietsstommels is het steeds lastiger om in de openbare ruimte een geschikte plek te vinden. Daarnaast hebben fietsstommels niet altijd voldoende draagvlak onder bewoners, omdat ze vaak in het uitzicht van bewoners staan en ten koste gaan van (auto)parkeerplaatsen. In woonstraten moeten buurtstallingen de komende jaren een prominentere rol krijgen zodat er minder (nieuwe) fietsstommels nodig zijn. De acceptabele loopafstand tussen fietsparkeerplek en bestemming is doorgaans ongeveer 50 meter. Voor fietsstommels en buurtstallingen zijn bewoners bereid tot ongeveer 150 meter te lopen.



Proeven met fietsparkeervakken

In de Rotterdamse binnenstad doen we de komende jaren proeven met fietsparkeervakken bedoeld voor kort parkeren op specifieke locaties, bijvoorbeeld bij een winkel voor een snelle boodschap, en voor fietsen met afwijkende maten, kratjes, bakfietsen, cargobikes, snorfietsen en bromfietsen. Door op verschillende typen locaties verschillende vormen van fietsparkeervakken uit te proberen, wordt onderzocht in hoeverre fietsparkeervakken aansluiten op de vraag. Bij succes passen we fietsparkeervakken op grotere schaal toe.

Tijdelijke (pop-up)fietsenstallingen

Verder willen we inzetten op toepassing van tijdelijke (pop-up)fietsenstallingen op specifieke locaties waar extra ruimte voor fietsparkeren tijdelijk nodig is, bijvoorbeeld bij evenementen, op marktdagen of om ruimte op het trottoir te creëren.



Gebouwde en/of bewaakte fietsenstallingen

Gebouwde en/of bewaakte stallingen worden vooral gemaakt voor de fietsparkeervraag van mensen die langer in de binnenstad willen zijn of een duurdere fiets hebben, die zij vanwege het diefstalrisico liever bewaakt of in een afgeschermd ruimte stallen. De kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen zijn eenvoudig per fiets bereikbaar, goed zichtbaar en vindbaar vanaf fietsroutes en liggen gunstig ten opzichte van bestemmingen in de binnenstad. Ze hebben een uitnodigende entree, zijn ook voor voetgangers goed toegankelijk en vormen zo een prettige verbinding tussen fietsen en lopen in de openbare ruimte. Ook binnen is de stalling prettig, licht, overzichtelijk en sociaal veilig vormgegeven en zijn er voldoende plekken. De bezetting en vrije plekken zijn bij grote stallingen duidelijk aangegeven. Er zijn ook fietsparkeervakken voor fietsen met afwijkende maten, kratjes, bakfietsen, cargobikes en in sommige stallingen ook voor snor- en bromfietsen, wel of niet elektrisch. Verder is er bewaking via camera's of is in grote stallingen een beheerder aanwezig. Ook is er aandacht voor aanvullende dienstverlening in de stallingen zoals het opladen van elektrische fietsen, verkoop van fietsonderdelen, buggyverhuur of -uitleen, kluisjes, toiletten, versnaperingen (automaat/kiosk) of het afhalen van pakketjes/bestellingen. De openingstijden sluiten aan bij het gebruik en de locatie: bijvoorbeeld bij trein- of metrostations tot 30 minuten na aankomst van de laatste metro of nabij horeca tot 30 minuten na sluitingstijd. De komende jaren onderzoeken we ook digitale of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling. Daarbij worden ook andere vormen van het stallingsbeleid bekeken. De acceptabele loopafstand van gebouwde fietsparkeervoorzieningen naar de eindbestemming is 300 tot 500 meter.

3. Realisatie extra fietsparkeerplekken

Belangrijke uitgangspunten voor de realisatie van extra fietsparkeerplekken:

- Realiseren van de benodigde aantallen (groeimodel), waarbij we in 2030 volledig aan de vraag voldoen. Deze bestuursperiode (2018 – 2022) realiseren we jaarlijks minstens 1.000 fietsparkeerplekken in de binnenstad.
- Kwaliteit van de openbare ruimte en voetgangers staan in de binnenstad op één.
- Alle bestemmingen moeten voor fietsers goed bereikbaar zijn. Hoogwaardige fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen op acceptabele loopafstanden van bestemmingen zijn daarbij belangrijk
- De juiste fietsparkeervoorziening op de juiste plek: aandacht voor verschillende typen fietsen, snor-/ bromfietsen en kort en lang fietsparkeren.
- Met prioriteit zetten we de komende jaren in op inpandige openbare stallingen en inpandige (grotendeels) private stallingen in ontwikkellocaties. Op straat is vooral uitbreiding te verwachten van fietsparkeervakken en tijdelijke (pop-up)stallingen, aangevuld met (herlocatie van) fietsnietjes.
- Gebiedsgerichte aanpak in kernwinkelgebied, op ov-locaties en in woongebieden.
- Adaptief werken: samenwerking met gebieds-/projectontwikkelingen en mogelijke kansen benutten.
- Naast de gemeente Rotterdam zijn ook ontwikkelaars verantwoordelijk voor realisatie van voldoende fietsparkeerplekken in de binnenstad.
- Blijven monitoren van aantal geparkeerde fietsen, aantal fietsparkeerplekken, toekomstige
- Fietsparkeervraag en indien nodig de fietsparkeerstrategie daarop aanpassen.
- Voor beheer van openbare stallingen inzetten op fysieke bemensing, maar ook op geautomatiseerde toegang en toezicht op afstand, om het groeiende aantal openbare stallingen kostenefficiënt te kunnen blijven beheren.

Om aan de te verwachten fietsparkeervraag te voldoen moet het aantal openbare fietsparkeervoorzieningen van de huidige ongeveer 24.500 fietsparkeerplekken uitgebouwd worden naar ongeveer 60.000 tot 65.000 in 2030 en bijna 75.000 in 2040: een enorme opgave. Daarnaast wordt de fietsparkeervraag van bewoners en werknemers van nieuwbouw- en transformatieprojecten in de binnenstad binnen deze projecten opgevangen.

Openbare stallingsplekken	Aantal
Straatniveau	16.500
Inpandig binnenstad incl. CS	8.200
Totaal stallingsplekken 2018	24.700
Fietsen los op straat	15.300
Totale vraag 2018	40.000

Groei 2018 - 2030	Aantal
Binnenstad - extra vraag	16.000
OV-locaties - extra vraag	4.700
Totale vraag 2030	60.700

Groei 2030 - 2040	Aantal
Binnenstad - extra vraag	8.100
OV-locaties - extra vraag	5.300
Totale vraag 2040	74.100

3.1 Meer inpandige stallingen

Met prioriteit werken we de komende jaren vooral aan:

- Inpandige openbare stallingen.
- Inpandige private stallingen bij ontwikkellocaties.

Inpandige openbare stallingen in het winkelhart

Op dit moment zijn er in het winkelhart van de binnenstad vier openbare stallingen:

- Meent (niet inpandig) met 250 plekken.
- Meent (inpandig) met 60 plekken.
- Coolsingel-Beurs-Westblaak (niet inpandig) met 140 plekken.
- Hoogstraat-Zijl (inpandig) met 192 plekken.



Daarnaast gebruiken bezoekers van het winkelhart de stallingen bij het centraal station (centrumzijde, 5.740 plekken) en bij Blaak (900 plekken) ook. De meeste gebruikers van deze stallingen zijn echter treinreizigers.

Locaties ontwikkeld tot inpandige fietsenstallingen

- In de komende jaren worden de volgende locaties onderzocht en ontwikkeld tot inpandige fietsenstallingen (ongeveer 8.000 tot 10.000 plekken in inpandige fietsenstallingen):
- Lijnbaan noordzijde: 2021 gereed, ongeveer 300 plekken (tijdelijke locatie).
- Oude pand van Hudson's Bay: in samenwerking met de ontwikkelaar onderzoeken we of in 2022 een stalling van ongeveer 1.000 plekken gerealiseerd kan worden.
- Coolsingel 75: naar verwachting 2024 gereed, ongeveer 400 plekken (inclusief eigen opgave).
- Oude postkantoor: onderzocht wordt of ter vervanging van de huidige fietsenstalling in de buitenlucht aan de Meent in 2024 een inpandige stalling gerealiseerd kan worden. Als dat niet mogelijk is, blijft de huidige Meent-stalling bestaan.
- Coolsepoort-metrostation Beurs-Koopgoot: we onderzoeken of we na 2025 één of meerdere stallingen van ongeveer 2.500 tot 4.000 plekken kunnen realiseren.
- Schouwburgplein: 2025 gereed, ongeveer 800 plekken + 100 buitenmodelplaatsen.
- Bibliotheek: 2027 gereed, ongeveer 1.500 plekken.



Legenda: ■ bestaande stallingen ■ nieuwe stallingen periode t/m 2024 □ nieuwe stalling periode 2025-2030 ■ mogelijke zoeklocaties stallingsoplossingen

Locatie	Bestaand	Nieuwe stalling		Opmerking
		Aantal	Jaartal realisatie	
A CS Kelderstalling	5.200	-	-	
B CS Provenierszijde	2.350	-	-	
C CS Weenstalling tijdelijk	550	-	-	verdwijnt als stalling 2 gerealiseerd wordt
D Station Blaak	950	-	-	
E Meent (bij oude Postkantoor)	250	-	-	verdwijnt indien stalling 5 gerealiseerd wordt
F Westblaak-Coolsingel	140	-	-	
G Meent (garage)	60	-	-	
H Hoogstraat/Zijl	192	-	-	
1 Lijnbaan noordzijde	-	300	2021	tijdelijke locatie
2 CS Conradstalling	-	1.100 - 1.500	2021	tijdelijk voor 5 jaar
3 Oude pand Hudsons Bay	-	1.000	2022	wordt in samenwerking met ontwikkelaar onderzocht
4 Coolsingel 75	-	400	2024	
5 Oude Postkantoor	-	?	2024	realisatie nog onzeker / in onderzoek
6 CS Treehouse	-	1.500	2025	realisatie nog onzeker / in onderzoek
7 Schouwburgplein	-	900	2025	
8 Coolsepoort-metrostation Beurs-Koopgoot	-	2.500 - 4.000	2025 - 2027	meerdere stallingslocaties in onderzoek
9 Bibliotheek	-	1.500	2027	
TOTAAL	9.692	9.200 - 11.100		
		18.892 - 20.792		

Onderzoek planning aanvullende stallingen richting 2030

Vanaf 2025 wordt onderzocht in hoeverre we aanvullend inpandige fietsenstallingen richting 2030 moeten plannen. Dit is afhankelijk van de gemeten fietsparkeervraag in de binnenstad en de hoeveelheid plekken in fietsenstallingen, die op dat moment gerealiseerd en gepland zijn. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de locaties met een vraagteken op bovenstaande afbeelding.

Ontwikkellocaties

De stad Rotterdam is flink in ontwikkeling. Er zijn veel gebiedsontwikkelingen, ontwikkellocaties en transformatieprojecten. Door voldoende fietsparkeerplekken voor bewoners, werknemers, et cetera, inpandig of binnen de projectgrenzen in te passen, realiseren we de komende jaren de volgende aantallen fietsparkeerplekken in de binnenstad (centrum, Provenierswijk en Kop van Zuid):

- Ongeveer 15.000 fietsparkeerplekken in de jaren 2021 tot en met 2024.
- Ongeveer 18.000 fietsparkeerplekken in de periode 2025 - 2030.
- Ongeveer 12.000 fietsparkeerplekken in de periode 2031 - 2040.

Hierbij gaan we uit van de stand van zaken van de geplande woningbouwprojecten eind 2020.

Het fietsparkeren voor bezoekers van de woningen, bedrijven of voorzieningen van gebiedsontwikkelingen, ontwikkellocaties en transformatieprojecten (geen bewoners of werknemers) lossen we conform de geldende Beleidsregeling parkeernormen op. Belangrijk uitgangspunt is dat fietsparkeerplekken openbaar toegankelijk zijn binnen acceptabele loopafstand van de bestemming en niet mogen leiden tot aantasting van openbaar groen en overlast door storende elementen in de buitenruimte. In sommige projecten kan dit leiden tot (inpandige) oplossingen binnen de projectgrenzen, en bij andere projecten is er ruimte voor openbare fietsenstallingen of fietsparkeervoorzieningen op straat. Het realiseren van een werkbare oplossing voor fietsparkeren is een oplossing op maat, waarbij de bestaande fietsparkeerdruk, soort gebruiker, gebruiksduur, loopafstand, locatie, bestemming, kwaliteit, ligging, sociale veiligheid en gebiedskarakter belangrijke criteria zijn.

Zoals in paragraaf 2.2 aangegeven, verkennen we bij de grotere bouwplannen samen met de ontwikkelaar of er vanuit de gemeente behoefte is, en er ruimtelijke mogelijkheden zijn om ook te voorzien in een stallingsvraag van bezoekers van de binnenstad of specifieke bestemmingen zoals het centraal station of station Blaak. Voorwaarde is dat deze ontwikkellocaties nabij belangrijke fietsroutes van en naar de binnenstad liggen.



Ov-locaties

Jaarlijks realiseren we in Rotterdam gemiddeld 500 extra fietsparkeerplekken bij ov-haltes en park-and-ridelocaties (P+R). Met NS, ProRail, MRDH en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken we in de binnenstad van Rotterdam aan voorzieningen bij Rotterdam Centraal en station Blaak.

Naar aanleiding van de totaalopgave fietsparkeren Rotterdam Centraal is in samenwerking met NS, ProRail en de gemeente Rotterdam een samenhangend pakket van maatregelen afgesproken. In 2020 zijn bij Rotterdam Centraal 1.250 extra (deels tijdelijke) fietsparkeerplekken gerealiseerd (550 op de Weenatunnel en 700 aan de Provenierszijde). Het totale aantal beschikbare plekken in de fietsenstallingen bij Rotterdam Centraal komt daarmee op 8.100.

Voor de toekomst is dit aantal echter niet voldoende. Uit berekeningen van ProRail blijkt een tekort van 4.000 plaatsen in 2025 tot 6.000 plaatsen in 2035. In 2021 bouwen we aan de Conradstraat een fietsenstalling van ongeveer 1.100 tot 1.500 (tijdelijke) extra plaatsen. Verder onderzoeken we momenteel in samenwerking met de projectontwikkelaar van Tree House (start bouw 2021 of 2022, gereed 2024) hoe we de realisatie van een openbare stalling van ongeveer 1.500 plekken mogelijk kunnen maken. Daarnaast onderzoeken we in 2021 met ProRail en NS hoe de stallingplekken in de kelderstalling van Rotterdam Centraal efficiënter benut kunnen worden, bijvoorbeeld door invoering van een 'eerste 24 uur gratis' stallingsbeleid. Voor de langere termijn wordt gezocht naar locaties om de restopgave te faciliteren.

Samen met ProRail starten we in 2021 een onderzoek naar de mogelijkheden voor extra fietsparkeerplekken bij station Blaak. Opgaven bij de andere ov-locaties (metro, tram, bus) in Rotterdam pakken we samen met ProRail, NS en de MRDH op.

Inpandige openbare stallingen buiten het winkelhart en ov-locaties
Momenteel loopt een onderzoek naar mogelijkheden om in de parkeergarage Museumpark een inpandige openbare fietsenstalling voor ongeveer 300 plekken te realiseren. Hier komt naar verwachting in de eerste helft van 2021 uitsluitsel over.

3.2 Voldoende en passende fietsparkeermogelijkheden op straatniveau

Naast meer inpandige fietsenstallingen blijven er fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte nodig. Denk aan fietsnietjes, fietstrommels, fietsparkeervakken, enzovoort en tijdelijke voorzieningen zoals fietsvlonders en pop-upfietsenstallingen bij evenementen of weekmarkten. Deze voorzieningen staan in paragraaf 2.2 beschreven.

Tijdens de referentietelling in 2018 waren er ongeveer 16.500 fietsparkeerplekken op straatniveau. Eind 2020 waren dit er ongeveer 18.000. In 2030 zijn er naar inschatting ongeveer 20.500 fietsparkeerplekken op straatniveau nodig. Richting 2040 kan dit mogelijk oplopen tot ongeveer 24.200. De groei van het aantal fietsparkeerplekken op straat zullen we vooral buiten het winkelhart invullen.

De vraag naar fietsparkeermogelijkheden op straat verschilt per buurt of soms zelfs per straat. Denk daarbij aan stadsstraten, plekken met veel publiekstrekkende voorzieningen en woonstraten. Daarbij is maatwerk naar type fietsparkeervoorziening nodig. Bij het zoeken naar oplossingen stellen we de kwaliteit van de openbare ruimte centraal en is het voorkomen van overlast door los en foutief geparkeerde fietsen een belangrijk aandachtspunt.

De komende jaren ligt de focus op:

- Ruimtelijke inpassing van voldoende, passende fietsparkeeroplossingen op probleemlocaties. Denk aan locaties met een hoge fietsparkeerdruk, locaties met relatief veel meldingen van een tekort aan fietsparkeervoorzieningen en locaties waar relatief veel fietswrakken, weesfietsen en (voor hulpdiensten of voetgangers) hinderlijk of foutgeparkeerde fietsen of snor-/bromfietsen zijn waargenomen (handhavers op straat) of gemeld (bewoners of ondernemers). Zo realiseren we bijvoorbeeld in 2021 in de omgeving van de Coolsingel ongeveer 350 extra (deels tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen op straat.
- Proeven met fietsparkeervakken en pop-upstallingen, mogelijk in combinatie met het herlokaliseren en/of in (overleg met ondernemers) verfraaiing van fietsnietjes of fietsvonders.

Bij bovenstaande vindt altijd een analyse plaats op basis van gesprekken, gemeten fietsparkeerdruk tegenover aantal aanwezige fietsparkeerplekken en het type fietsparkeervoorzieningen.

Proeven met fietsparkeervakken

Samen met de gebiedsorganisatie, stedenbouwkundigen, ontwerpers, en in overleg met bewoners en ondernemers, houden we de komende jaren proeven met pop-up fietsenstallingen en fietsparkeervakken. Fietsparkeervakken zijn bedoeld voor kort parkeren op specifieke locaties (bijvoorbeeld bij een winkel voor een snelle boodschap) en voor fietsen met afwijkende maten, kratjes, bakfietsen, cargobikes, snorfietsen en bromfietsen. Het voordeel van fietsparkeervakken is dat langparkeerders deze fietsparkeerplekken niet gebruiken vanwege de afwezigheid van aanleun- en aanbindmogelijkheden. Zo blijven deze fietsparkeerplekken vrij voor de beoogde doelgroep en kennen ze een hoge gebruiksfrequentie. Fietsnietjes raken soms 'verstopt' met langdurig geparkeerde fietsen, bijvoorbeeld van omwonenden of winkelpersoneel.

Door op verschillende typen locaties verschillende vormen en uitvoeringen van fietsparkeervakken uit te proberen, onderzoeken we in hoeverre fietsparkeervakken aansluiten bij de vraag. Bij de inpassing van de fietsparkeervakken onderzoeken we naast het aantal benodigde plekken ook de ruimtelijke inpassing. Daarbij kijken we niet alleen naar locaties waar nu al fietsnietjes staan, maar ook naar mogelijkheden op huidige autoparkeerplaatsen (zoals dat momenteel ook met fietsvlonders gebeurt). Bij succes passen we fietsparkeervakken op grotere schaal toe.

Proeven met pop-upstallingen

Op bepaalde plekken in de binnenstad is er sprake van piekbelasting door fietsparkeren. Op specifieke momenten is de vraag naar fietsparkeren hoger dan normaal. Denk hierbij aan evenementen, maar ook aan wekelijks terugkerende zaken zoals de markt of uitgaanslocaties. Het is niet efficiënt hiervoor permanent grote aantallen vaste fietsparkeerplaatsen te realiseren, terwijl die maar een beperkt deel van de tijd volledig in gebruik zijn. Een pop-upstalling is hiervoor een goede oplossing. Deze tijdelijke voorziening wordt voor een dag(deel) geplaatst. Fietsen kunnen - eventueel in tijdelijke rekken - geclusterd worden geparkeerd, afgeschermd met hekken of met lichtprojectie. Dat laatste heeft als voordeel dat de kosten laag zijn, doordat er geen menskracht nodig is voor het plaatsen of verwijderen van rekken en hekken. Om ervaring op te doen met een pop-upstalling starten we in 2021 en 2022 met proeven, bijvoorbeeld bij de markt op de kop van de Binnenrotte ter hoogte van de Meent. Bij succes breiden we deze uit met pop-upstallingen bij evenementen en voor het uitgaanspubliek.



3.3 Flexibele aanpak mogelijk dankzij goede monitoring

Monitoring op gebied van fietsparkeren is belangrijk om de vraag naar stallingsvoorzieningen te bepalen en tijdig te kunnen reageren op ontwikkelingen. Deze fietsparkeerstrategie binnenstad gaat uit van een flexibele aanpak waarbij we het aanbod zo goed als mogelijk op de vraag afstemmen.

We voeren jaarlijks een fietsparkeertelling in de binnenstad uit en één keer in de twee jaar een enquête onder fietsparkeerders. Op basis van deze informatie en kwalitatieve informatie zoals klachten en meldingen over fietsparkeren, bepalen we in hoeverre we de streefaantallen voor te realiseren fietsparkeervoorzieningen in paragraaf 3.1 en 3.2 moeten bijstellen. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten van de coronacrisis of andere onvoorziene ontwikkelingen. Een paar keer per jaar is er intern overleg over de flexibele aanpak fietsparkeren binnenstad.

3.4 Beheer en exploitatie

Stadsbeheer beheert en exploiteert de huidige openbare stallingen in de binnenstad. Bij twee stallingen is er toezicht op afstand met camera's (Meentgarage, Zijl). Bij de drie openbare (niet inpandige) stallingen (Meent, Westblaak/hoek Coolsingel en Blaak) zijn op delen van de dag toezichthouders aanwezig. In de praktijk blijkt dat fietsers het waarderen dat er menselijk toezicht is en dat men bij de toezichthouder terecht kan om bijvoorbeeld een kinderbuggy te lenen of hulp te krijgen bij het plaatsen van een fiets in een hoog rek.

Het voordeel van gemeentelijk beheer is dat er sprake is van continuïteit en kwaliteit (vanwege vastgestelde kwaliteitseisen). Daarnaast speelt ook het sociale aspect een rol, doordat werknemers vanwege bijvoorbeeld een fysiek (te) zware functie op hogere leeftijd als beheerder op een stalling kunnen werken.

Tegelijkertijd lopen de exploitatiekosten op door de voorziene uitbreiding van het aantal openbare inpandige (bewaakte) stallingen. Voor toekomstige openbare stallingen zoeken we naar een optimalisatie van het beheer, waarbij we deels fysieke bemensing gebruiken en deels toezicht op afstand (bijvoorbeeld gekoppeld aan een automatisch toegangssysteem). Zo voorzien we op drukke momenten toch in de behoefte aan fysieke bemensing in inpandige openbare stallingen, maar kan de stalling ook in de daluren zonder fysieke bemensing gebruikt worden.



4. Efficiënt benutten fietsparkeerplekken

Belangrijke uitgangspunten om fietsparkeerplekken efficiënt te benutten:

- Realiseren van voldoende fietsparkeerplekken is een basisvoorwaarde, maar door efficiënte benutting zijn minder fietsparkeerplekken nodig.
 - Het aanbieden van het juiste type en de juiste hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie, zorgt voor het efficiënt benutten van fietsparkeervoorzieningen. Op fietsroutes komen borden die naar fietsenstallingen verwijzen. Verwijzing wordt in de toekomst dynamisch door een bezettingssysteem (HBF) bij openbare inpandige stallingen.
 - Fietsparkeerplekken (zeker toplocaties op straat) worden tijdens de dag bij voorkeur vaker en door verschillende fietsers gebruikt. Een fiets voor langere tijd parkeren gebeurt bij voorkeur zo min mogelijk op straat, maar in gebouwde fietsenstallingen.
 - Deelfietsen en deelsnor-/bromfietsen worden minimaal twee keer per dag gebruikt en parkeren in/op bestaande fietsparkeervoorzieningen.
 - De verschillende handhavingsinstrumenten (alleen weesfietsen/wrakken/hinderlijk geplaatste fietsen/fietsparkeerverbod) gebruiken we afhankelijk van de noodzaak per gebied en het gewenste kwaliteitsniveau in de openbare ruimte, waarbij zo nodig op- en afgeschaald wordt. Bij inzet van handhaving is voldoende fietsparkeercapaciteit het uitgangspunt.
 - Voor de gewenste inzet op fietsparkeren is bij Toezicht & Handhaving binnen de huidige formatie onvoldoende capaciteit. In 2021 brengen we de noodzakelijke capaciteit in beeld.
 - In de komende jaren denken we na over digitale en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling. Daarbij onderzoeken we ook andere vormen van het stallingsbeleid, bijvoorbeeld 'eerste 24 uur gratis fietsparkeren'.
 - Door ontwikkeling van een herkenbare vormgeving en stijl, in de huisstijl van de gemeente, communiceren we informatie over stallingen op effectieve wijze.
-

4.1 Lang fietsparkeren zoveel mogelijk inpandig en kort fietsparkeren op toplocaties op straat

De openbare ruimte is schaars, daarom proberen we fietsparkeren in de openbare ruimte te beperken en zoveel mogelijk het inpandig stallen te stimuleren. Uitzondering hierop zijn de kortparkeerders. Voor kortparkeerders komen er fietsparkeervakken op strategische locaties in de stad.

Wil iemand langer dan enkele uren - bijvoorbeeld een dagdeel of langer - zijn of haar fiets parkeren, dan moet dit in de binnenstad bij voorkeur in een inpandige voorziening. De stationsomgeving vormt een uitzondering, daar moeten langparkeerders juist op grotere afstand buiten de inpandige stalling parkeren. De opgave voor het winkelgebied zit voornamelijk in het 'verleiden' van langparkeerders om een inpandige stalling te gebruiken. Om dit voor elkaar te krijgen, moeten inpandige stallingen kwalitatief goed, gemakkelijk toegankelijk en aantrekkelijk zijn. Een eenmalige, positieve ervaring met parkeren in de stalling moet leiden tot het gewenste gewoontegedrag. Stimulering van het gebruik van inpandige stallingen kunnen we bereiken door communicatie en positieve sturing. Fietsparkeerexcessen moeten we voorkomen met handhaving.

4.2 Verwijzing naar beschikbare fietsenstallingen

Gastvrijheid staat centraal in de binnenstad van Rotterdam, ook voor fietsers. Daarbij hoort dat het voor de fietser duidelijk moet zijn waar hij of zij de fiets of snor-/bromfiets kan stallen.

Herkenbaarheid inpandige stallingen

Communicatie over beschikbare stallingen is erop gericht fietsers bekend te maken met de aanwezigheid van inpandige stallingen. Zij moeten de stallingen weten te vinden en ervan op de hoogte zijn dat stallen (in ieder geval de eerste 24 uur) gratis is. Naast informatie op www.rotterdam.nl krijgen de stallingen zelf een herkenbare vormgeving en stijl, uitgevoerd in de huisstijl van de gemeente Rotterdam. Zo zijn inpandige stallingen beter herkenbaar voor de gebruiker.



Van statisch naar (toekomstig) dynamisch fietsparkeerwijssysteem

Om de bekendheid van huidige en nieuwe fietsenstallingen te vergroten en om fietsers de route naar fietsenstallingen kenbaar te maken, plaatsen we de komende jaren verwijzingsborden (een zogenaamd statisch fietsparkeerwijssysteem). Bij realisatie van nieuwe fietsenstallingen streven we naar een systeem dat de bezetting per fietsparkeerplek meet. Op basis daarvan kunnen fietsers op belangrijke locaties in de binnenstad actuele informatie over de locatie en bezetting van fietsenstallingen



krijgen. Hiermee spreiden we de fietsparkeervraag zo goed mogelijk over de beschikbare fietsparkeercapaciteit en voorkomen we dat fietsers geconfronteerd worden met een volle stalling. Voor auto's bestaat een dergelijk systeem al langer, voor fietsen is het nog vrij nieuw. Het informeren over het aantal vrije plekken via een app behoort ook tot de mogelijkheden.

Fietscoaches

Het is niet gastvrij om te vroeg te gaan handhaven. Op dit moment zijn er niet altijd voldoende plekken om in ieder deel van de binnenstad een fiets of snor-/bromfiets te kunnen parkeren. Daarom willen we in eerste instantie met fietscoaches werken.

Fietscoaches zijn op straat aanwezig om fietsers aan te spreken op ongewenst fietsparkeergedrag en fietsers te bewegen hun fiets te parkeren op de daarvoor bedoelde plekken. Het zijn uitdrukkelijk geen handhavers, omdat zij geen handhavingsbevoegdheid hebben en niet kunnen verbaliseren. We gaan uit van positieve sturing op het gewenste gedrag (nudging). Uit landelijke ervaring blijkt dat de inzet van fietscoaches goed werkt in een klein, overzichtelijk gebied. Voor het kernwinkelgebied zijn daarom gelijktijdig meerdere fietscoaches nodig, die in ieder geval tijdens piekmomenten (zaterdagmiddag) aanwezig moeten zijn.

Na afronding van de herinrichting van de Coolsingel starten we met de inzet van fietscoaches voor een half jaar. Forse inzet in het begin moet ervoor zorgen, dat het juiste fietsparkeergedrag ingesleten raakt bij gebruikers en men er later alleen nog aan herinnerd hoeft te worden. Als dit leidt tot goede resultaten, kunnen we fietscoaches ook op andere plekken in de binnenstad overwegen. Essentieel hierbij is, dat in het gebied de fietsparkeercapaciteit op orde is. Want verwijzen naar beschikbare fietsparkeergelegenheid moet dan wel mogelijk zijn, anders gaat het ten koste van de geloofwaardigheid van de fietscoaches.



4.3 Regulering en handhaving

Ondanks inzet van de hiervoor genoemde maatregelen, ontstaan in sommige gevallen onwenselijke situaties door fietsparkeren. In die gevallen is regulering en handhaving nodig, met als doel:

- Behoud van de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.
- Voorkomen van overlast of gevaarlijke situaties door wildparkeren van fietsen.
- Goed benutten van de totale fietsparkeercapaciteit.
- Bevorderen van nalevingsgedrag.



Belangrijke voorwaarde bij de inzet van regulering en handhaving is dat de basis op orde is. Dat betekent dat er voldoende parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand van de bestemming moeten zijn. Verder moet de inzet van regulering en handhaving afgestemd zijn op de behoefte per gebied. Het niveau van handhaving moet passen bij de mate van overlast en het gewenste kwaliteitsniveau. Er zijn locaties waar de kwaliteit van de openbare ruimte van groter belang is dan op andere plekken, zoals rond het centraal station of in de binnenstad.

Instrumenten van regulering en handhaving

Als de basis op orde is, is het belangrijk de beschikbare fietsparkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten en excessen te voorkomen. Daarbij kunnen we verschillende instrumenten gebruiken, afgestemd op de noodzaak in het gebied en het gewenste kwaliteitsniveau in de openbare ruimte. Hierin kan zo nodig op- en afgeschaald worden.

De volgende handhavingsinstrumenten zijn beschikbaar:

- Handhaving op wrakken, weesfietsen en hinderlijk geplaatste (brom)fietsen (in hele binnenstad mogelijk, handhaving op weesfietsen niet in woongebied).
- Handhaving op foutgeparkeerde (brom)fietsen (fietsparkeerverbodzone noodzakelijk), voorwaarden vastgelegd in de Algemene plaatselijke verordening (APV):
 - uitsluitend op plaatsen met concentraties fietsparkeren, zoals ov- of centrumlocaties (momenteel alleen bij Rotterdam Centraal en station Blaak;
 - alleen bij voldoende fietsparkeercapaciteit in een gebied.

Inzet Toezicht en Handhaving

De gewenste adaptieve inzet van handhaving op (brom)fietsparkeren, leidt bij een toename van de overlast tot verzwaring van de inzet van Toezicht & Handhaving. Binnen de huidige formatie is hiervoor onvoldoende capaciteit. Onderdeel van de fietsparkeerstrategie voor de komende jaren is de noodzakelijke capaciteit hiervoor in beeld brengen. De omvang van de extra inzet is lastig te voorspellen, omdat deze afhankelijk is van externe factoren zoals de groei van het fietsgebruik en overlast. Toch stellen we hiervoor in 2021 een plan op. Dit zal een meerjarenplan worden waarbij we toewerken naar passende handhavingscapaciteit op fietsparkeren in 2030, want dan zal ook de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad op orde zijn. In de jaren daar naartoe zal de handhaving gefaseerd meebewegen met de fietsparkeerstrategie en kijken we steeds waar handhaving het meest noodzakelijk is.

Service Design-traject

Het Service Design-traject gaat ervan uit het fietsparkeren zo gebruiksvriendelijk en relevant mogelijk te maken, en daardoor noodzakelijke handhaving op fietsparkeren te voorkomen of uit te stellen. We zoeken alternatieve oplossingen om fietsparkeeroverlast tegen te gaan, zoals bijvoorbeeld inzet van communicatie of fietscoaches.. Door positief te sturen op fietsparkeren wordt op een fietsersvriendelijke manier geprobeerd overlast en excessen tegen te gaan.

Naar informatiegestuurd werken

Informatiegestuurd werken staat centraal bij de handhaving op (brom)fietsparkeren in de binnenstad. De focus ligt daarbij momenteel op probleemlocaties en er wordt gehandhaafd op basis van eigen waarnemingen van de handhavers en meldingen. De wens is om in de toekomst de handhaving meer te baseren op een gemeten fietsparkeerdruk en het aantal aanwezige fietsparkeerplekken dat toereikend is voor de vraag.

4.4 Deelfietsen en elektrische deelsnor-/bromfietsen

Sinds 1 januari 2020 is een vergunningsstelsel van kracht voor alle deeltweewielers in Rotterdam. Als deelfietsen en deelsnor-/bromfietsen vaker gebruikt worden dan privéfietsen en snor-/bromfietsen, is het mogelijk de bestaande fietsparkeervoorzieningen efficiënter te benutten. In het vergunningenstelsel zijn afspraken gemaakt met de deelaanbieders en kunnen we sturen op verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast door deeltweewielers. Elk kwartaal monitoren we samen met de aanbieders de kwaliteit van het systeem en de toegevoegde waarde voor de stad. In de eerste helft van 2020 was er ruimte voor 6.500 deelvoertuigen. In de tweede helft van 2020 en begin 2021 evalueren we zowel het Beleidskader deelfietsen (2019) als het vergunningenstelsel en passen deze waar nodig aan.

4.5 Stallingsbeleid en automatisering toegang stallingen

De toegang tot de huidige fietsenstallingen in Rotterdam gaat gedeeltelijk via een registratiesysteem met het uitreiken van een papieren stallingsbewijs. In de komende jaren onderzoeken we gedigitaliseerde en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling, zoals ook andere steden in Nederland gebruiken. Ook doen we onderzoek naar andere vormen van het stallingsbeleid, met name de mogelijkheid tot het invoeren van het 'eerste 24 uur gratis stallen' of een variant daarop (zoals bij veel stationsstallingen en enkele centrumstallingen in andere Nederlandse steden).

4.6 Communicatie

In paragraaf 4.2 staat beschreven dat gastvrijheid voor fietsers centraal staat in de binnenstad van Rotterdam. Daarbij hoort dat het voor fietsers duidelijk moet zijn waar hij of zij de fiets of snor-/bromfiets kan stallen. Zowel bij de inrichting van stallingen, verwijzingsborden op straat naar stallingslocaties als bij de inzet van fietscoaches staat een herkenbare vormgeving en stijl centraal. In de periode tot 2025 ontwikkelen we deze verder, op basis van de gemeentelijke huisstijl en met voor fietsers duidelijke symbolen en een daadkrachtige communicatieboodschap. Naast de gemeentelijke website (www.rotterdam.nl) en mogelijk de ontwikkeling van een app (paragraaf 4.2) onderzoeken we ook welke partners in de binnenstad deze boodschap willen uitdragen, bijvoorbeeld ondernemers, de Verkeersonderneming, publiekstrekkende bestemmingen of partners uit de Rotterdamse Fietsalliantie.

5. Uitvoeringsstrategie en financiering

De focus in de periode 2021 - 2024 ligt vooral op realisatie van extra fietsparkeerplekken en de eerste stappen zetten richting het efficiënter benutten van fietsparkeervoorzieningen. In de periode 2025 - 2030 komen deze twee inhoudelijke sporen meer in evenwicht. In de periode 2031 - 2040 ligt de focus vooral op efficiëntere benutting en op het realiseren van de restopgave aan extra fietsparkeerplekken.

Deze fietsparkeerstrategie binnenstad gaat uit van een flexibele aanpak als het gaat om de te realiseren aantallen fietsparkeervoorzieningen, gebaseerd op onderstaande tabel, en stellen we bij in de loop der jaren waar nodig.

Openbare stallingsplekken	Aantal per periode		
	2018	2021-2030	2031-2040
Straatniveau	16.500	4.000	3.700
Inpandig winkelhart	8.200	10.000	2.554
Stationsstallingen		6.400	4.592
Overige openbare stallingen		300	2.554
Totaal stallingsplekken 2018	24.700	20.700	13.400
en extra per tijdsperiode			
Fietsen los op straat	15.300	0	0
Totaal per tijdsperiode	40.000	20.700	13.400
TOTAAL	40.000	60.700	74.100

5.1 Korte termijn 2021 - 2024: 'de groene trui'

- In de periode 2021 – 2024 realiseren en/of implementeren we:
- Centraal station Conradstraat: 2021 gereed, ongeveer 1.100 tot 1.500 plekken.
- Lijnbaan noordzijde: 2021 gereed, ongeveer 300 plekken (tijdelijke locatie).
- Coolsingel 75: naar verwachting 2024 gereed, ongeveer 400 plekken (inclusief eigen opgave).
- Gebiedsontwikkelingen, ontwikkellocaties en transformatieprojecten: ongeveer 15.000 fietsparkeerplekken.
- Indien uit onderzoek blijkt dat realisatie haalbaar is:
 - Parkeergarage Museumpark: 300 plekken.
 - Centraal station Tree House: ongeveer 1.500 plekken.
 - Oude pand van Hudson's Bay: ongeveer 1.000 plekken.
 - Oude postkantoor: aantal plekken nog onbekend.
- 2.000 fietsparkeerplekken op straatniveau:
 - Waarvan al ongeveer 1.500 gerealiseerd in de jaren 2019 en 2020.
 - Maatwerk in stadsstraten, plekken met veel publiekstrekkende voorzieningen, woonstraten en op probleemlocaties.
 - Omgeving Coolsingel: ongeveer 350 extra (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen op straatniveau.
 - Pilots met fietsparkeervakken en pop-upfietsenstallingen, mogelijk in combinatie met herlokalisering van fietsnietjes.
- Implementatie bezettingssysteem (HBF) dat de bezetting van fietsen per fietsparkeerplek meet in de inpandige openbare fietsenstallingen.
- Ontwikkelen herkenbare vormgeving en stijl voor de openbare inpandige fietsenstallingen, in de huisstijl van de gemeente.
- Opzetten van een statisch fietsparkeerverwijssysteem.

- Inzet fietsparkeercoaches.
- Uitdragen verbeteringen fietsstimulering in samenwerking met gemeentelijke partners in de binnenstad.

Handhaving gebeurt vooral op verwijdering van wrakken, weesfietsen en voor hulpdiensten of voetgangers hinderlijk geparkeerde fietsen op probleemlocaties.

Verder doen we onderzoek naar:

- Centraal station:
 - Hoe we de plekken in de kelderstalling efficiënter kunnen benutten, bijvoorbeeld door invoering van een 'eerste 24 uur gratis' stallingsbeleid.
 - Voor de langere termijn zoeken we naar locaties om de restopgave te faciliteren.
- Station Blaak: onderzoek naar de mogelijkheden voor extra fietsparkeerplekken.
- Andere ov-locaties: onderzoek naar de mogelijkheden voor extra fietsparkeerplekken.
- Coolsepoort-metrostation Beurs-Koopgoot: onderzoek of we na 2025 één of meerdere stallingen van ongeveer 2.500 tot 4.000 plekken kunnen realiseren.
- Efficiënter benutten en aantrekkelijkheid in pandige openbare stallingen:
 - Onderzoek naar digitale en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling (indien mogelijk al implementatie).
 - Onderzoek naar andere vormen van stallingsbeleid, met name de mogelijkheid tot het invoeren van 'de eerste 24 uur gratis fietsparkeren'.
 - Onderzoeken welke partners in de binnenstad verbeteringen op het gebied van fietsstimulering willen uitdragen.
- De benodigde capaciteit bij Toezicht & Handhaving voor handhaving in 2021 in beeld brengen en hiervoor gezamenlijk een meerjarenplan opstellen, dat groeit naar passende handhavingscapaciteit op fietsparkeren in 2030.

5.2 Middellange termijn 2025 - 2030: 'de bolletjestrui'

In de periode 2025 – 2030 realiseren en/of implementeren we:

- Schouwburgplein: 2025 gereed, ongeveer 800 plekken + 100 buitenmodelplaatsen.
- Bibliotheek: 2027 gereed, ongeveer 1.500 plekken.
- Als uit onderzoek blijkt dat realisatie haalbaar is:
 - Coolsepoort-metrostation Beurs-Koopgoot: één of meerdere openbare stallingen van ongeveer 2.500 tot 4.000 plekken. Daarnaast realisatie van stallingsplaatsen ten behoeve van de woningen en werkgelegenheid.
 - Centraal station: restopgave van 2.000 tot 4.000 plekken.
 - Station Blaak: aantal nog onbekend.
 - Overige ov-locaties: aantal nog onbekend.
- Gebiedsontwikkelingen, ontwikkellocaties en transformatieprojecten: ongeveer 18.000 fietsparkeerplekken.
- 3.700 fietsparkeerplekken op straatniveau:
 - Maatwerk in stadsstraten, plekken met veel publiekstrekkende voorzieningen, woonstraten en op probleemlocaties.
 - Fietsparkeervakken en pop-upfietsenstallingen (als uit onderzoek blijkt dat realisatie haalbaar is).
- Inrichten openbare stallingen in een herkenbare vormgeving en stijl, in de huisstijl van de gemeente.
- Invoering van digitale en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling (indien haalbaar en nog niet eerder geïmplementeerd).
- Mogelijke invoering ander stallingsbeleid (bijvoorbeeld 'eerste 24 uur gratis fietsparkeren', indien haalbaar).

- Inzet fietspakeercoaches (mogelijk afbouwen op basis van effectieve fietsparkeer-verwijzing op straat).
- Uitbreiding handhavingscapaciteit als gevolg van de toename fiets(parkeren) in de binnenstad.
- Uitdragen verbeteringen op het gebied van fietsstimulering door gemeentelijke en andere partners in de binnenstad.

Verder komt er onderzoek naar:

- Een dynamisch fietsparkeerverwijssysteem en wellicht realisatie daarvan op straat.
- Informatie bieden over het aantal vrije plekken via een app en wellicht realisatie van de app.

5.3 Lange termijn 2031 - 2040: 'de gele trui'

- In de periode 2031 – 2040 realiseren en/of implementeren we:
 - 700 tot 4.000 fietsparkeerplekken in openbare stallingen winkelhart.
 - Ongeveer 4.600 fietsparkeerplekken bij Rotterdam Centraal en/of station Blaak (indien nodig).
 - 700 tot 4.000 fietsparkeerplekken op andere locaties in de binnenstad (indien nodig).
 - Gebiedsontwikkelingen, ontwikkellocaties en transformatieprojecten: ongeveer 12.000 fietsparkeerplekken.
 - Ongeveer 2.000 tot 5.700 fietsparkeerplekken op straatniveau (indien nodig):
 - Maatwerk in stadsstraten, plekken met veel publiekstrekkende voorzieningen, woonstraten en op probleemlocaties.
 - Fietsparkeervakken en pop-upfietsenstallingen (als uit onderzoek blijkt dat realisatie haalbaar is).
- Indien nog niet geïmplementeerd in de periode voor 2030:
 - Een dynamisch fietsparkeerverwijssysteem.
 - Bieden van informatie over het aantal vrije plekken via een app.
 - Afbouwen inzet fietspakeercoaches (als dit niet al voor 2020 is gebeurd).
 - Uitbreiding handhavingscapaciteit door toename fiets(parkeren) in de binnenstad (indien nodig).
 - Uitdragen verbeteringen op het gebied van fietsstimulering door gemeentelijke en andere partners in de binnenstad.

5.4 Financiering

De investeringskosten voor nieuwe openbare inpandige fietsenstallingen zijn afhankelijk van de onderzoeksresultaten naar de haalbaarheid en inpasbaarheid. Als blijkt dat alle voorgenomen stallingen te realiseren zijn, dan geldt onderstaande globale inschatting van de investeringskosten:

- In de periode 2021 tot en met 2024: ongeveer 10 miljoen euro.
- In de periode 2025 tot en met 2030: ongeveer 35 miljoen euro.
- In de periode 2031 tot en met 2040: vooralsnog geen grote investeringen voorzien.

De kapitaallasten van de grote investeringen in fietsenstallingen en de jaarlijkse beheerlasten zijn opgenomen in de parkeerbegroting. Waar mogelijk zoeken we naar cofinanciering van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en/of het Rijk.

De kosten voor beheer en exploitatie van inpandige openbare fietsenstallingen worden opgenomen in de reguliere parkeerbegroting.

Verder zijn in de (parkeer)begroting posten opgenomen voor realisatie van kleinschalige fietsparkeervoorzieningen en de jaarlijkse kosten voor het handhaven op fietswrakken, weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen. Eventuele toekomstige kosten voor digitale en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stallingen, en het mogelijk invoeren van een ander stallingsbeleid zoals de 'eerste 24 uur gratis fietsparkeren' zijn nog niet in de begroting opgenomen.



Fotocredits: gemeente Rotterdam



Gemeente
Rotterdam