

DI: 177327-1



diepens en okkema

Fietsparkeren in centrumgebieden



Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Bureau Dokumentatie
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

C 9976 -1

FIETSPARKEREN IN CENTRUMGEBIEDEN

*in opdracht van
Adviesdienst Verkeer en Vervoer*

24 juli 2000
rapportnummer 99.291/904



hoofdkantoor:
noordeinde 30
postbus 2873
2601 cw delft
tel. 015-2147899
fax 015-2147902

regiokantoor noord:
badhuiswal 3
postbus 1149
8001 bc zwolle
tel. 038-4225780
fax 038-4216870

regiokantoor zuid:
boschdijk 383c
postbus 495
5600 al eindhoven
tel. 040-2442949
fax 040-2442589

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
2.	FIETSPARKEERBELEID EN -GEDRAG IN CENTRUMGEBIEDEN.....	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Resultaten per centrumgebied	4
2.2.1	Den Haag.....	5
2.2.2	Tilburg.....	8
2.2.3	Groningen	11
2.2.4	Apeldoorn	15
2.2.5	Nijmegen	20
2.2.6	Almere.....	24
2.2.7	Den Bosch.....	27
2.2.8	Maastricht	30
2.2.9	Zwolle.....	32
2.2.10	Alkmaar	35
2.2.11	Helmond	38
2.2.12	Vlaardingen	40
2.2.13	Almelo.....	44
2.2.14	Veenendaal.....	48
2.2.15	Oosterhout.....	51
2.2.16	Doetinchem	54
2.2.17	Roermond	57
2.2.18	Middelburg	60
2.2.19	Geleen	65
2.2.20	Sneek	68
2.3	Conclusies.....	71
2.3.1	Fietsparkeerbeleid	71
2.3.2	Fietsparkeergedrag	73
3.	BEHEER EN EXPLOITATIE FIETSENSTALLINGEN IN CENTRUMGEBIEDEN	77
3.1	Algemeen.....	77
3.2	Beheer fietsenstallingen	79
3.3	Exploitatie fietsenstallingen	80
4.	STEDENBOUW EN FIETSPARKEERVOORZIENINGEN IN CENTRUMGEBIEDEN..	83
4.1	Algemeen.....	83
4.2	Fietsparkeersystemen	83
4.3	Bewaakte fietsenstallingen.....	85
5.	RICHTLIJN CAPACITEITSBEPALING FIETSPARKEERVOORZIENINGEN	87
	LITERATUURLIJST	89

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

In het kader van het project "Voorbeeldige fietsparkeervoorzieningen" zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een viertal onderzoeksvragen geformuleerd. De onderzoeksvragen zijn geformuleerd met het oog op de herziening van de CROW-publicatie 98 "Plaats maken voor de fiets: Leidraad voor parkeren en stallen". De resultaten van het onderzoek dienen hierbij als 'input' voor de nieuwe leidraad.

De onderzoeksvragen zijn:

1. In hoeverre kan de tabel in bijlage II "Richtlijn capaciteitsbepaling fietsparkeervoorzieningen" van de leidraad worden verbeterd?
2. Welke informatie kan gegeven worden over de relatie tussen fietsparkeergedrag en belangrijke factoren die hierop van invloed zijn?
3. Hoe kunnen bewaakte fietsenstallingen zo lonend mogelijk worden gebouwd en uitgerust (voorbeelden)?
4. Welke voorbeelden van stedenbouwkundig passende ontwerpen van fietsparkeervoorzieningen zijn de moeite van het landelijk verspreiden waard (voorbeelden)?

Uiteindelijk is door AVV besloten om het onderzoek met betrekking tot onderzoeksvraag 1 met name door SOAB, adviseurs voor woning en leefomgeving, te laten uitvoeren. Diepens en Okkema is wel gevraagd om onderzoeksvraag 1 in de aanpak mee te nemen.

1.2 Plan van aanpak

Gedurende het project heeft met name onderzoeksvraag 2 centraal gestaan. In de aanpak van onderzoeksvraag 2 zijn een vijftal basisstappen onderscheiden:

1. Oriëntatie (selectie van gemeenten);
2. Verzamelen informatie in 20 centrumgebieden (interviews en literatuur):
 - wat is de mening van de ambtenaren met betrekking tot de onderzoeksvragen?
 - wat blijkt uit de gemeentelijke literatuur met betrekking tot de onderzoeksvragen?
3. Waarnemen fietsparkeren in 20 centrumgebieden (centrumonderzoeken):
 - wat leert de praktijk ons met betrekking tot de onderzoeksvragen?
4. Analyse;
5. Bezoekersenquête in 5 centrumgebieden.

De volgende 20 gemeenten en centrumgebieden zijn respectievelijk geïnterviewd en bezocht:

1. Den Haag
2. Tilburg
3. Groningen
4. Apeldoorn
5. Nijmegen
6. 's-Hertogenbosch
7. Almere
8. Maastricht
9. Zwolle

10. Alkmaar
11. Helmond
12. Vlaardingen
13. Almelo
14. Veenendaal
15. Oosterhout
16. Doetinchem
17. Middelburg
18. Roermond
19. Geleen
20. Sneek

1.3 Leeswijzer

In deze eindrapportage worden de resultaten per onderzoeksvraag per hoofdstuk behandeld, waarbij is gekozen voor de volgende hoofdstukindeling:

- Fietsparkeergedrag in centrumgebieden (hoofdstuk 2);
- Beheer en exploitatie fietsenstallingen in centrumgebieden (hoofdstuk 3);
- Stedenbouw en fietsparkeervoorzieningen in centrumgebieden (hoofdstuk 4);
- Richtlijn capaciteitsbepaling fietsparkeervoorzieningen (hoofdstuk 5).

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van elk van de 20 gemeenten opgenomen waarin aandacht besteed wordt aan het beleid, de ruimtelijke karakteristieken van het centrum en de verklarende factoren voor het fietsparkeergedrag. Tevens wordt per gemeente een aantal conclusies getrokken met betrekking tot het bewaakt, onbewaakt en los parkeren. De belangrijkste conclusies aangaande het fietsparkeergedrag zijn gebundeld naar wijze van stallen in §2.3. De conclusies van het fietsparkeergedrag van de gemeenten afzonderlijk zijn gebundeld in bijlage 3.

Het derde hoofdstuk gaat in op het beheer en de exploitatie van bewaakte stallingen. Het vierde hoofdstuk gaat in op de inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Hoofdstuk 5 bestaat uit een beknopte weergave van de wijze waarop gemeenten omgaan met de tabel uit de huidige bijlage II van de leidraad: 'Richtlijn capaciteitsbepaling fietsparkeervoorzieningen'.

De resultaten van de bezoekersenquêtes in de vijf centrumgebieden (Almelo, Apeldoorn, Groningen, Middelburg en Nijmegen) zijn gerapporteerd in een apart bijlagenrapport behorend bij het onderhavige rapport. De resultaten van de bezoekersenquêtes zijn verwerkt in de analyse van het fietsparkeergedrag in hoofdstuk 2.

2. FIETSPARKEERBELEID EN -GEDRAG IN CENTRUMGEBIEDEN

2.1 Algemeen

Voor een analyse van het fietsparkeergedrag in een centrum moet een aantal aspecten inzichtelijk zijn:

- het gemeentelijk fietsparkeerbeleid ten aanzien van het centrum: op welke wijze is de gemeente met het fietsparkeren bezig?
- de ruimtelijke vormgeving en karakteristiek van het centrum: hoe is het centrum vormgegeven, welke karakteristieken heeft het en welke fietsparkeervoorzieningen zijn er?
- het daadwerkelijke fietsparkeergedrag in het centrum: waar en hoe stallen centrumbezoekers hun fiets in het centrum (bewaakt, onbewaakt of losstaand)?
- welke factoren zouden dit fietsparkeergedrag kunnen verklaren?

Ten aanzien van het verklaren van het fietsparkeergedrag in het centrum zijn op basis van de interviews, centrumbezoeken en literatuur de volgende verklarende factoren geselecteerd:

- loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen: beïnvloeden loopafstanden tot centrumbestemmingen de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen in centrum: beïnvloedt de ligging van fietsroutes de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- stallings- en fietsregime in centrum: beïnvloedt een fiets- of fietsparkeerverbod de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- beschikbare ruimte en objecten in centrum: beïnvloedt de aanwezige ruimte en de objecten om een fiets tegen te stallen de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- capaciteit van fietsparkeervoorzieningen in centrum: beïnvloedt de aanwezige capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen in centrum: beïnvloedt de kwaliteit aan fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- herkenbaarheid en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen in centrum: beïnvloedt de herken- en vindbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- tarief van bewaakt stallen in centrum: beïnvloedt het tarief van het bewaakt stallen de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum;
- verblijfsduur en het verplaatsingsmotief van de centrumbezoeker: beïnvloedt de verblijfsduur en/of het verplaatsingsmotief de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of losstaand) in het centrum.

Per centrumgebied is op basis van interviews, centrumbezoeken en literatuur geanalyseerd welke factoren een verklarende rol met betrekking tot het fietsparkeergedrag spelen. De factor verblijfsduur en motief komt aan de orde bij de bezoekersenquêtes. De vragen die bij de interviews zijn gesteld en de checklist die bij de centrumbezoeken is gehanteerd zijn opgenomen in bijlage 1 en 2.

Het resultaat van deze analyse is een overzicht in tabelvorm met de verklarende factoren per centrum en een overzicht van de factoren waarvan onduidelijk is of zij het gedrag in het centrum beïnvloeden. Een totaaloverzicht van alle gemeenten inclusief een korte samenvatting is opgenomen in bijlage 3.

Met behulp van de bezoekersenquêtes onder fietsers in de vijf centra (Almelo, Apeldoorn, Groningen, Middelburg en Nijmegen) kunnen de 'onduidelijke' factoren worden achterhaald en kunnen de verklarende factoren worden getoetst. De verklarende factoren kunnen bovendien in de enquêtes verder worden uitgewerkt:

- wat is een acceptabele loopafstand vanaf een fietsparkeervoorziening (bewaakt/onbewaakt) naar een centrumbestemming?
- in hoeverre zullen fietsers zich aan een fietsparkeerverbod of fietsverbod houden?
- zouden fietsers bij een voldoende aanbod fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) wel in de voorzieningen stallen?
- speelt de kwaliteit van de fietsparkeersystemen een rol in het gedrag?
- in hoeverre speelt de herken- en vindbaarheid van fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) een rol?
- welk tarief voor bewaakt stallen is acceptabel voor de fietser?
- in hoeverre speelt de verblijfsduur van de fietser een rol?

De resultaten van de bezoekersenquêtes zijn verwerkt in dit rapport. Een totaaloverzicht van de resultaten van de bezoekersenquêtes is in het bijlagenrapport weergegeven.

2.2 Resultaten per centrumgebied

In de analyse per centrum wordt onderscheid gemaakt in de volgende type gestalde fietsen:

- B: bewaakt gestalde fietsen in een stalling;
- O: onbewaakt gestalde fietsen;
- L: losstaande fietsen: fietsen buiten een bewaakte stalling of onbewaakte fietsparkeervoorziening.

In de tabellen met verklarende factoren per centrumgebied zijn de volgende symbolen gehanteerd:

- verklarende factor
- ? onduidelijk of dit een verklarende factor is
- '' geen verklarende factor

2.2.1 Den Haag

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft binnen het project "Kern Gezond" fietsparkeerbeleid geformuleerd: nieuwe en bestaande fietsparkeervoorzieningen worden aan dit beleid getoetst.
- De gemeente richt zich samen met de Stichting Biesieklette met name op de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt).
- De fietser kan met één abonnement (à f 50,- per jaar) bij alle bewaakte stallingen in het centrum stallen. Korting is ook mogelijk met de 'Ooievaars-pas'.
- In voetgangersgebieden voor winkelend publiek geldt een fiets- en fietsparkeerverbod voor fietsers.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- De karakteristieke voetgangersgebieden zijn druk en smal (bijv. Spuistraat en Passage). De voetgangersgebieden worden afgewisseld met ruim opgezette pleinen (Grote Markt, Buitenhof en Plein) en verkeersstraten.
- De fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) liggen op de entrees tot de voetgangersgebieden voor het winkelend publiek en bij belangrijke centrubestemmingen.
- De clusters met onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bestaan uit 12 tot 30 fietsparkeerplaatsen. Over het algemeen zijn aanleunsystemen met het oog op de aanbindmogelijkheden geplaatst. Verspreid zijn ook klemsystemen geplaatst.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.900	-
B-O-L	63-37	-

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voor het centrum voorhanden.
- Het gebruik van de vijf bewaakte stallingen is goed, met uitzondering van een nieuwe bewaakte stalling welke aan de achterzijde van de winkelstraat is gesitueerd.
- De capaciteit van bewaakte fietsparkeervoorzieningen wordt op piektijden (zaterdag en koopavond) overschreden.
- Veel fietsen worden onbewaakt of los in de nabijheid van de bewaakte stallingen gestald.
- De aanleun- en klemsystemen worden goed gebruikt, waarbij fietsen bijna altijd aan het systeem worden gebonden.
- Het aantal losstaande fietsen in de voetgangersgebieden is beperkt. Het aantal losstaande fietsen buiten de voetgangersgebieden is omvangrijk. Losstaande fietsen worden met name tegen objecten (bomen, hekwerken, borden, enz.) in de openbare ruimte gestald.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	ja
beschikbare ruimte	•	op pleinen
capaciteit	•	B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: hoog O: hoog
herken- en vindbaarheid	?	B: wisselend O: goed
tarief	• ?	f 0,85

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) is het hoogst op korte loopafstanden tot belangrijke centrumbestemmingen en de entrees tot het voetgangersgebied.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen direct langs fietsroutes. Deze directe ligging is van invloed op het goede gebruik van beide type fietsparkeervoorzieningen.

Stallings- en fietsregime

Het fietsparkeerverbod in de voetgangersgebieden leidt er toe dat fietsers over het algemeen aan de entrees tot de voetgangersgebieden stallen (bewaakt, onbewaakt en los) en niet losstaand in de voetgangersgebieden stallen.

Beschikbare ruimte en objecten

In de smalle en drukke voetgangersgebieden worden bijna geen fietsen los gestald. Er zijn binnen de voetgangersgebieden bijna geen objecten in de openbare ruimte om fietsen tegen te plaatsen. Op ruime pleinen worden wel fietsen tegen objecten gestald. De beschikbare ruimte en objecten spelen een verklarende rol.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit van een aantal bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen wordt bij de belangrijke centrumbestemmingen overschreden. Op dergelijke locaties worden fietsen los in het verlengde van de voorzieningen gestald of dwars op de voorzieningen. De capaciteit speelt een verklarende rol.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

In Den Haag worden veel fietsen bewaakt gestald of aan de onbewaakte aanleunsystemen met anti-diefstalvoorzieningen gebonden. Een belangrijke reden hiervoor is de hoge diefstalkans in Den Haag. De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is in deze zin van invloed op het fietsparkeergedrag.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes of de centrumbestemming. De bewaakte onoverdekte fietsparkeervoorzieningen van Biesieklette zijn ook herkenbaar. Een nieuwe bewaakte stalling buiten het zicht wordt nog niet goed gebruikt. Onduidelijk is of dit komt door herken- en vindbaarheid. De herken- en vindbaarheid als verklarende factor is onduidelijk in Den Haag.

Tarief bewaakt stallen

Het jaarabonnementstarief van f 50,- is van invloed op het hoge gebruik van de bewaakte stallingen in het centrum van Den Haag. Het dagtarief van het bewaakt stallen bedraagt f 0,85. Het is de vraag of een dergelijk tarief invloed heeft op de wijze van stallen.

Conclusies

- Het beleid van de gemeente Den Haag heeft effect. Wegens succes van de huidige bewaakte stallingen zijn er plannen voor het realiseren van nieuwe bewaakte stallingen in het centrum. Ook zal de verdere aanleg van kwalitatief hoge onbewaakte fietsparkeervoorzieningen het aandeel losstaande fietsen terugdringen.
- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal bewaakte stallingen in het centrum en de ligging van de bewaakte stallingen in een netwerk rond het centrum. Andere verklarende factoren voor het hoge gebruik van de bewaakte stallingen zijn het fietsparkeerverbod in de voetgangersgebieden, de korte loopafstanden van de bewaakte stallingen tot de belangrijke centrumbestemmingen en de hoge diefstalkans in het centrum van Den Haag. Het tarief is mogelijkwerwijs ook een verklarende factor. Het lage tarief voor abonnementen zorgt voor een hoger aandeel bewaakt. Wat de invloed is van het dagtarief is onduidelijk.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de kwaliteit van de voorzieningen en de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrumbestemmingen.

- Het aantal losparkeerders kan worden verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan zowel onbewaakte als bewaakte stallingen en de aanwezige ruimte op pleinen. Een groot aandeel van de losparkeerders stallen namelijk hun fiets in het verlengde van de onbewaakte rekken. Het aandeel losparkeren (op pleinen) vormt geen probleem zeker gezien de capaciteitsuitbreidingen die voorzien zijn.

2.2.2 Tilburg

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een sturend fietsparkeerbeleid, waarbij het beleid gericht is op het opvangen van fietsen in de bewaakte stallingen.
- In voetgangersgebieden voor winkelend publiek geldt een fiets- en fietsparkeerverbod voor fietsers. Losstaande fietsen in het voetgangersgebied worden 15 minuten gedoogd. Er is sprake van actieve handhaving van het fietsparkeerverbod.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- De voetgangersgebieden in Tilburg zijn vrij ruim (bijv. Heuvelstraat). De voetgangersgebieden worden afgewisseld met ruim opgezette pleinen (bijv. Heuvel, Piusplein en Stadhuisplein).
- In totaal zijn er 3.658 fietsparkeerplaatsen in het centrum van Tilburg: 1.843 bewaakte stallingsplaatsen (50%) en 1.815 onbewaakte plaatsen (50%).
- De vijf bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen bij de entrees van het voetgangersgebied.
- De clusters met onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid over het centrum. Over het algemeen zijn aanleunsystemen vanwege de gebruikersvriendelijkheid geplaatst. Er zijn echter ook klemsystemen.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	3.658	3.087
B-O-L	50-50	28-49-23

- De capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen in het centrum is onvoldoende op een zaterdag in november; de bezettingsgraad bedraagt circa 90-100%.
- Op een gemiddelde zaterdag stalt circa 30% van de fietsers bewaakt en circa 70% onbewaakt. Op piekdagen ligt het aandeel bewaakte stallers hoger in de stallingen Heuvelplein (3.721 stallers; capaciteit 983 plaatsen), Pieter Vreedeplein (840 stallers, capaciteit 300 plaatsen) en Katterug (546 stallers, capaciteit 280 plaatsen).
- Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is goed: op een zaterdag wordt 80% van deze voorzieningen gebruikt.
- Het aandeel losstaande fietsen bedraagt 23% van het totaal aantal gestalde fietsen in het centrum. De losstaande fietsen staan voornamelijk bij de entrees tot de voetgangersgebieden. Binnen de voetgangersgebieden is er slechts een beperkt aandeel losse fietsen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	ja
beschikbare ruimte		veel
capaciteit	•	B: voldoende O: wisselend
kwaliteit	•	B: hoog O: hoog
herken- en vindbaarheid	•	B: wisselend O: goed
tarief	?	f 0,50

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het stallingennetwerk in Tilburg is zodanig opgezet dat alle stallingen op maximaal 150 meter van de centrumbestemmingen liggen. Het goede gebruik van de onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen en het lage aantal losstaande fietsen duidt erop dat loopafstanden in Tilburg een verklarende factor zijn.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen direct langs de directe fietsroutes in Tilburg. Deze directe fietsroutes zijn zeker van invloed op het goede gebruik van de voorzieningen.

Stallings- en fietsregime

Het stringente fietsparkeerverbod in het voetgangersgebied is van invloed op het correcte fietsparkeergedrag in Tilburg. Uit de evaluatie van de gemeente Tilburg blijkt het losstaand stallen te zijn afgenomen.

Beschikbare ruimte en objecten

In het voetgangersgebied in Tilburg is voldoende ruimte aanwezig en zijn er vele objecten. Toch worden fietsen in het voetgangersgebied relatief weinig losstaand gestald. De beschikbare ruimte is geen verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Op een aantal locaties waar de bezettingsgraad van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen boven de 100% uitkomt, wordt losstaand gestald. De capaciteit is op deze locaties verklarend.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

In Tilburg is het gebruik van de bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen goed, maar ook de kwaliteit van de voorzieningen is goed. De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is soms zelfs concurrerend met de bewaakte stallingen. De kwaliteit van de voorzieningen speelt een verklarende rol.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes of de centrumbestemming en worden goed gebruikt. Uit het centrumbezoek en gemeentelijk onderzoek blijken de stallingen Katterug en Concertzaal moeilijk herken- en vindbaar en het gebruik lager dan bij de andere bewaakte stallingen. De herken- en vindbaarheid van de stallingen blijkt een verklarende factor.

Tarief bewaakt stallingen

Het dagtarief voor het stallen van de fiets is met f 0,50 in Tilburg laag en het gebruik van de stallingen is goed. Een dergelijk tarief wordt over het algemeen als acceptabel ervaren. Het is echter de vraag of het tarief een verklarende factor voor het gedrag in Tilburg is.

Conclusies

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Tilburg is redelijk effectief. De ligging en kwaliteit van de (on)bewaakte stallingvoorzieningen en het stallingsregime zorgen voor een redelijk ordelijk straatbeeld. Minpunten zijn de totale capaciteit, de afstemming van vraag en aanbod op bepaalde locaties en de herken- en vindbaarheid van twee bewaakte stallingen.
- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal bewaakte stallingen in het centrum en de ligging van de bewaakte stallingen ten opzichte van de centrumbestemmingen en de fietsroutes. Vooral de ondergrondse stalling onder de Heuvel heeft een gunstige ligging. Ook biedt deze stalling veel kwaliteit en capaciteit wat tevens het gebruik bevordert. Onduidelijk is wat het tarief (f 0,50) voor invloed heeft op de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt, los).
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de kwaliteit van de voorzieningen en de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrumbestemmingen. Tevens is het verbod om los te stallen een verklaring voor het goede gebruik van de onbewaakte voorzieningen. Het is onduidelijk of de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen concurrerend is voor het gebruik van de bewaakte stallingen.

- Het aantal losparkeerders in de voetgangersgebieden is laag vanwege het stallingsverbod. Het hogere aantal losse fietsen aan de randen van het centrum kan worden verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte rekken. De beschikbare ruimte in het centrum om de fiets te los te parkeren speelt geen rol. Het aantal losstaande fietsen is bij uitbreiding van de capaciteit aan (on)bewaakte stallingsvoorzieningen geen probleem.

2.2.3 Groningen

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft fietsparkeerbeleid met betrekking tot het centrum geformuleerd: nieuwe en bestaande fietsparkeervoorzieningen worden aan dit beleid getoetst.
- De gemeente heeft een volgend fietsparkeerbeleid: bij vraag naar fietsparkeervoorzieningen wordt gekeken of ruimtelijk het aanbod kan worden ingepast.
- De fietser kan met één abonnement (à f 30,- per jaar) bij alle bewaakte stallingen (20 stallingen) in Groningen stallen.
- In een aantal voetgangersgebieden voor winkelend publiek (Herenstraat, Poelestraat, Grote Markt en Martinikerkhof) geldt een fietsverbod. Er is geen stallingsverbod.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Groningen is autoluw ingericht waar fietsers en voetgangers gezamenlijk de openbare ruimte gebruiken: auto is 'gast'. Door het ontbreken van de auto in het straatbeeld is er voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen direct bij belangrijke centrubestemmingen.
- Drie in pandige bewaakte stallingen liggen in de zijstraten van de belangrijkste winkelstraten: de stalling bij de bibliotheek ligt aan een centrumroute. In totaal zijn er circa 1.600 plaatsen in de bewaakte stallingen.
- De clusters met onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bestaan uit 20 tot 250 fietsparkeerplaatsen. Er zijn in verhouding veel meer onbewaakte fietsparkeerplaatsen dan bewaakte plaatsen. Over het algemeen zijn aanleun- en klemsystemen met aanbindmogelijkheden geplaatst.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	ca. 1.600 bewaakt	-
B-O-L	-	-

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voor het centrum voorhanden.
- De capaciteit van de stallingen wordt op piektijden (zaterdag en koopavond) overschreden.
- Veel onbewaakte fietsen worden in de nabijheid van de centrumbestemmingen geplaatst.

- Er wordt een beperkt aandeel fietsen los in de openbare ruimte gestald. Door de aanwezige ruimte in het centrum worden deze fietsen echter over het algemeen niet hinderlijk voor overige verkeersdeelnemers gestald.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: wisselend O: wisselend
stallingsregime		nee
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: laag O: wisselend
herken- en vindbaarheid		B: redelijk O: goed
tarief	•	f 1,50-1,75
leeftijd		
bezoekfrequentie	•	
verplaatsingsmotief	•	
verblijfsduur		
gemakzucht	•	

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is het hoogst op korte loopafstanden tot belangrijke centrumbestemmingen. Het gebruik van de bewaakte stallingen is ook goed ondanks de langere loopafstanden. De loopafstanden zijn vooral belangrijk bij het onbewaakt en los parkeren. Dit komt ook naar voren uit de gehouden bezoekersenquête te Groningen waar gemiddeld 30% van de onbewaakte en losparkeerders aangeeft binnen 100 meter van de bestemming te willen stallen tegenover slechts 5% van de bewaakte stallers.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Door de inrichting van het centrum als fiets- en voetgangersgebied gebruiken de centrumbezoekers met name de fietsparkeervoorzieningen direct langs de fietsroutes. Opvallend is het lagere gebruik van de stalling op grotere afstand van een fietsroute. De ligging van de fietsroutes beïnvloedt derhalve het gedrag.

Stallings- en fietsregime

Er geldt geen fietsparkeerverbod in het centrum. Circa 70% van de geënquêteerde losparkeerders geeft aan zich niet te zullen houden aan een stallingsverbod. Het instellen van een stallingsverbod zal geen invloed hebben. Het ontbreken van een stallingsregime in de huidige situatie heeft nauwelijks tot geen effect op het straatbeeld.

Beschikbare ruimte en objecten

In Groningen valt de mate van geordendheid van de fietsen op. Fietsers stallen niet los op elke beschikbare plek of tegen een object in de openbare ruimte, maar in de nabijheid van de fietsparkeervoorzieningen. Daarentegen volgt uit de bezoekersenquête dat de beschikbare ruimte wel één van de twee belangrijkste redenen is om de fiets los te parkeren. Daarmee is de beschikbare ruimte wel een verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit van bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen wordt op piekdagen goed gebruikt. Bij volle onbewaakte fietsparkeervoorzieningen stallen de Groningers direct naast de voorziening, waarbij zij keurig in het verlengde van de voorzieningen stallen. Het gebrek aan capaciteit onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is in de enquête naar voren gekomen als negatief aspect. De capaciteit beïnvloedt derhalve het aandeel losstaande fietsen.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebruik van alle type onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is goed, ongeacht welk type fietsparkeersysteem (aanleun- of klemsysteem) het is. De kwaliteit van de bewaakte stallingen is, met uitzondering van de bibliotheekstalling, sober en traditioneel. Het gebruik is goed. Uit de enquête blijkt dat de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen voor een deel van de fietsers een reden is om onbewaakt te stallen. Voor een deel is de kwaliteit dus een verklarende factor voor het gedrag. De kwaliteit in de vorm van extra service die bij een aantal bewaakte stallingen wordt aangeboden wordt door de geënquêteerden wel als positief ervaren maar bijna niet als reden genoemd om bewaakt te stallen.

Herkenbaar- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes of de centrumbestemming. Drie van de bewaakte stallingen liggen niet in het zicht, maar in zijstraten. Uit de enquête blijkt niet dat de wijze van stallen afhankelijk is van de vindbaarheid van de bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen.

Tarief bewaakt stallen

Het jaarabonnementstarief van f 30,- voor het hele jaar door stallen van de fiets in een keuze uit 20 verschillende bewaakte stallingen is gunstig. Uit de enquête blijkt echter niet dat dit (abonnements)tarief een reden is om bewaakt te parkeren. Een tarief voor het bewaakt stallen van de fiets voor 1 maal van meer dan f 1,50 wordt echter door meer dan de helft van de geënquêteerden als te hoog aangemerkt. Dit betekent dat het dagtarief wel van invloed is op het gedrag.

Leeftijd van de fietser

Uit de enquête blijkt dat de leeftijd van de fietser niet van invloed is op het fietsparkeergedrag. Alleen binnen de groep van 40-60 is het aandeel bewaakt stallen opvallend hoog ten opzichte van de overige leeftijdscategorieën.

Bezoekfrequentie

Uit de enquête blijkt dat de bezoekfrequentie invloed heeft op het fietsparkeergedrag. Bij hogere bezoekfrequenties neemt het aandeel bewaakt stallen af en het aandeel los stallen neemt toe.

Verplaatsingsmotief

Bij winkelende bezoekers is het aandeel bewaakt stallers hoger dan bij het doen van boodschappen volgens de enquête. Ook in de categorie onderwijs/werken is het aandeel bewaakt stallers hoger. Hiermee is het verplaatsingsmotief een verklarende factor voor het fietsparkeergedrag te Groningen.

Verblijfsduur

Uit de enquête onder de fietsers in Groningen blijkt geen verband te bestaan tussen de verblijfsduur en het verplaatsingsmotief. Ook blijkt de verplaatsingsduur niet van invloed op de wijze van stallen.

Gemakzucht

Gemakzucht speelt een grote rol bij het onbewaakt parkeren. Dit is als één na meest genoemde reden in de enquête naar voren gekomen.

Conclusies

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Groningen heeft vooral effect wegens de grootschalige aanpak van het bewaakt stallen met veel locaties en een laag tarief voor een jaarabonnement (f 30,-). Het volgende beleid bij het plaatsen van onbewaakte voorzieningen is tevens een verklarende factor voor het ordelijke straatbeeld.

- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal fietsers wat behoefte heeft aan het bewaakt stallen van de fiets teneinde diefstal en/of beschadiging van de fiets tegen te gaan. Daarnaast speelt de ligging van de bewaakte stalling een belangrijke rol in het gebruik. De extra kwaliteit die geboden wordt in de bewaakte stalling wordt, blijkend uit de bezoekersenquête, wel als positief ervaren maar niet als reden aangevoerd. Het tarief van de bewaakte stalling voor het één maal stallen wordt door meer dan de helft van de ondervraagde bewaakte stallers als niet-acceptabel bestempeld. Vermoedelijk zijn voornamelijk mensen ondervraagd die abonneementhouder zijn.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrum-bestemmingen en het feit dat men het gemakkelijk vindt om onbewaakt te parkeren in plaats van bewaakt. De kwaliteit van de klemmen speelt eveneens een rol.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag. De ruimte voor het los stallen van de fiets is in ruime mate aanwezig en is mede debet aan het huidige aandeel losparkeren. Ook wordt het losparkeren deels verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte rekken en het feit dat men zo weinig mogelijk wil lopen van de geparkeerde fiets tot de bestemming.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Groningen verklaren zijn de bezoekfrequentie en het verplaatsingsmotief. Bij frequent bezoek neemt het bewaakt stallen af en het losparkeren toe. Wat betreft het verplaatsingsmotief is het aandeel bewaakt onder winkelende mensen hoger dan onder mensen die boodschappen doen.

2.2.4 Apeldoorn

Fietsparkeerbeleid centrum

- Gemeente heeft een volgend en sturend beleid: naast gratis bewaakt stallen is er tevens capaciteit voor onbewaakt stallen en bestaan geen fietsparkeer-verboden.
- Gratis bewaakt stallen op 4 locaties in de binnenstad: 1 locatie is alleen op uitgaansavonden bewaakt.
- In voetgangersgebied geldt een fietsverbod gedurende winkelopenings-tijden.
- Vervangen van horecastalling door nieuwe bewaakte stalling van hoge kwaliteit in het nieuw te realiseren Kunsthof.
- Zoeklocatie bewaakte stalling aan de zuidzijde van de centrale winkelas.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Centrale langgerekte winkelas (Hoofdstraat) ingericht als voetgangersgebied (incl. zijstraten). Aan de westzijde van de centrale winkelas is een overdekt winkelcentrum "Oranjerie" gesitueerd. Horeca is voornamelijk geconcentreerd in het noorden aan het Caterplein. Het Marktplaats (oostkant centrum), tevens de locatie van het Stadhuis, is een groot open plein waar de weekmarkt wordt gehouden.

- De breedte van de Hoofdstraat varieert van 6-11 meter. Het profiel van ca. 11 meter bestaat uit een loopstrook van 4 meter met aan weerszijden een strook van 2,5 meter al dan niet met clusters onbewaakte fietsparkeer-voorzieningen.
- Capaciteit: 3.025 fietsparkeerplaatsen
 - 1.761 onbewaakte plaatsen (58%);
 - 1.264 bewaakte plaatsen (42%).
- De onbewaakte fietsparkeerplaatsen bevinden zich aan de randen en in de zijstraten van de centrale winkelas. De grootste clusters (> 100 plaatsen) zijn voornamelijk direct (< 50 meter) bij de attractiepunten gelegen. De gratis bewaakte stallingen liggen op grotere loopafstand van de attractiepunten dan de onbewaakte clusters. Twee bewaakte stallingen liggen aan de oostelijke en westelijke invalsroutes naar het centrum (Stadhuis en Oranjerie). De derde stalling aan de Marktstraat ligt centraal ten oosten van de centrale winkelas. De horecastalling in het noorden ligt direct nabij de horeca-gelegenheden.
- De kwaliteit van de onbewaakte clusters fietsparkeervoorzieningen is hoog. Vrijwel alle onbewaakte voorzieningen zijn van het type 'Tulip'. De kwaliteit van de bewaakte stallingen varieert. De horecastalling biedt weinig kwaliteit i.v.m. het ontbreken van een overkapping. De stallingen Stadhuis en Oranjerie bieden voldoende kwaliteit qua voorzieningen (kluisjes etc.) maar zijn 'minder' toegankelijk gezien de entree via een hellingbaan. De bewaakte stalling aan de Marktstraat heeft een entree op één niveau maar beschikt niet over extra voorzieningen.

Fietsparkeergedrag in centrum

	<i>Capaciteit</i>	<i>Gestalde fietsen</i>
Totaal	3.025	2.500
B-O-L	42-58	20-70-10

- Tellingen uit 1999:
 - donderdag: 1.600 fietsen (52% benutting capaciteit);
 - zaterdag: 2.500 fietsen (84% benutting capaciteit);
 - verhouding bewaakt/onbewaakt: 20/80.
- Bezettingsgraad bewaakt:
 - donderdag: 26%;
 - zaterdag: 45%;
 - stalling Marktstraat: goed gebruik (za: 90%);
 - stalling Stadhuis en Oranjerie: matig gebruik (za: ca. 40%);
 - toename gebruik bewaakte stalling sinds invoering gratis stallen: 70%.
- Bezettingsgraad onbewaakte:
 - donderdag: 90%;
 - zaterdag: 144%.
- Losstaande fietsen worden veelal in de buurt van de onbewaakte clusters Tulips geparkeerd. Het aantal losstaande fietsen kent een normale dichtheid (ca. 250 fietsen in gehele centrum).

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: redelijk/lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	nee
beschikbare ruimte		weinig
capaciteit	•	B: wisselend O: onvoldoende
kwaliteit		B: redelijk/hoog O: hoog
herken- en vindbaarheid		B: redelijk O: goed
tarief	•	gratis
leeftijd	•	
bezoekfrequentie		
verplaatsingsmotief		
verblijfsduur	•	
gemakzucht	•	

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) is het hoogst op korte loopafstanden tot de belangrijkste centrumbestemmingen en de entree tot het voetgangersgebied. Dit verklaart het hoge gebruik van de onbewaakte clusters die op kortere loopafstand liggen dan de bewaakte stallingen. 80% van de geënquêteerde losparkeerders heeft te kennen gegeven pas van de bewaakte stalling gebruik te maken indien de afstand van de bewaakte stalling tot de bestemming maximaal 100 meter bedraagt.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen direct langs de hoofdfietsroutes die gericht zijn op het centrum van Apeldoorn. De directe ontsluiting van zowel de onbewaakte als de bewaakte fietsparkeervoorzieningen is waarschijnlijk van invloed op het gebruik van de voorzieningen en het ‘normale’ aandeel losstaande fietsen.

Stallings- en fietsregime

Het fietsverbod in het voetgangersgebied en de ligging van de (on)bewaakte stallingsvoorzieningen direct aan de fietsroutes zorgen voor een normaal aandeel losstaande fietsen. Gemakzucht wordt redelijk vaak als reden aangevoerd om los te parkeren in Apeldoorn. Het grootste deel van de ondervraagden geeft aan zich aan een stallingsverbod te houden (80%). Een beperkte verklaring voor het fietsparkeergedrag (losparkeren) kan dus gezocht worden in het ontbreken van een stallingsregime.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte binnen de centrale winkelas is beperkt. Daar waar open plekken zijn wordt her en der een fiets los tegen objecten gestald. Dit gebeurt ook op locaties waar eigenlijk weinig ruimte is voor het stallen van de fiets. Ook uit de enquête zijn geen signalen te ontdekken dat de beschikbare ruimte van invloed is op het fietsparkeergedrag.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Aan de zuidkant van het centrum ontbreekt capaciteit (bewaakt/onbewaakt). Gevolg van dit tekort is een hoger aandeel losstaande fietsen. Voor een deel van het centrumgebied is de capaciteit een verklarende factor.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is hoog. Het toepassen van Tulips is de standaard. De kwaliteit wordt echter in de enquête niet als reden aangegeven om onbewaakt te parkeren. Het is wel een vaak genoemd positief aspect in de bezoekersenquête. Ook wordt door geënquêteerde losparkeerders hoge kwaliteit van de klemmen als voorwaarde voor het onbewaakt parkeren gesteld. De toegang van 2 van de 4 bewaakte stalling via hellingbanen (trap met goot voor de fiets) komt binnen de bezoekersenquête niet naar voren als negatief aspect. Derhalve is de kwaliteit niet direct van invloed op het fietsparkeergedrag.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

Twee bewaakte stallingen zijn minder goed herken- en vindbaar vanaf straat. Of dit een verklaring is voor het fietsparkeergedrag is niet naar voren gekomen in de enquête.

Tarief bewaakt stallen

Gezien de tellingen (toename van 70% gebruik) is het gratis tarief in Apeldoorn van invloed op het fietsparkeergedrag. Gezien de toename van het gebruik van de bewaakte stallingen wordt het tarief wel als verklarend verondersteld. Het tarief wordt binnen de enquête echter niet als reden opgevoerd om bewaakt te stallen. Wel wordt het gratis tarief als positief ervaren. 91% van het totaal aantal ondervraagden vindt een tarief van f 1,00 acceptabel.

Leeftijd van de fietser

Uit de enquête blijkt dat de leeftijd van de fietser deels van invloed is op het fietsparkeergedrag. Oudere mensen stallen relatief meer bewaakt.

Bezoekfrequentie

Uit de enquête blijkt dat de bezoekfrequentie geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Verplaatsingsmotief

Bij winkelende bezoekers is het aandeel bewaakte stallen niet substantieel hoger dan bij het doen van boodschappen volgens de enquête.

Verblijfsduur

Uit de enquête onder de fietsers in Apeldoorn blijkt een verband te bestaan tussen de verblijfsduur en het verplaatsingsmotief. Hoe langer de verblijfsduur hoe groter het aandeel bewaakt stallen.

Gemakzucht

Gemakzucht speelt een grote rol bij alle stallingswijzen. Ook bij het bewaakt stallen is het gemak om bewaakt te stallen naar voren gekomen als reden om bewaakt te stallen.

Conclusies

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Apeldoorn heeft effect. Er is gekozen voor het aanbieden van kwalitatief goede voorzieningen en het invoeren van gratis parkeren wat heeft gezorgd voor een beperkt aandeel losstaande fietsen in het centrum. Het gratis bewaakt stallen is effectief gebleken gezien de toename van het gebruik van de bewaakte stallingen. De bewaakte stallingen staan echter niet vol in tegenstelling tot de onbewaakte voorzieningen.
- De redelijke bezettingsgraad van twee van de drie bewaakte stallingen overdag is te wijten aan kwalitatief goede onbewaakte fietsparkeervoorzieningen op straat met kortere loopafstanden naar de bestemmingen. Immers diefstalpreventie, loopafstanden en gemak zijn volgens de gehouden bezoekersenquête de belangrijkste redenen voor de wijze van stallen. Het gratis stallen is in de bezoekersenquête weinig genoemd als reden om bewaakt te stallen. 85% van de ondervraagden geeft zelfs aan f1,00 een redelijk tarief te vinden voor de bewaakte stalling. Het gebruik sinds het gratis maken van de bewaakte stallingen is echter wel toegenomen. Het tarief wordt derhalve als verklarende factor beschouwd. De extra service die geboden wordt bij de bewaakte stallingen wordt als positief ervaren maar nauwelijks genoemd als reden om bewaakt te stallen.

- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijke centrumbestemmingen en aan het gemak om onbewaakt te parkeren. De extra kwaliteit is wel een positief aspect maar geen reden om onbewaakt te parkeren.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag. De juiste situering van de onbewaakte voorzieningen is een aanwijsbare reden voor het straatbeeld. Als redenen voor het losparkeren komen naar voren loopafstanden en gemakzucht.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Apeldoorn zijn de verblijfsduur en de leeftijd van de fietser. Bij korte verblijfsduren wordt relatief meer los en onbewaakt gestald. Relatief meer oude mensen stallen bewaakt.

2.2.5 Nijmegen

Fietsparkeerbeleid centrum

- Sturend fietsparkeerbeleid met als strekking het bevorderen van het fietsgebruik en het verbeteren van het stallingsgedrag (onderdeel Uitvoeringsplan Openbare Ruimte Binnenstad).
- In delen van het centrum geldt een fietsparkeerverbod buiten de daartoe bestemde voorzieningen. In bijna het gehele centrum mag gefietst worden.
- Gratis bewaakt stallen op drie locaties in de binnenstad.
- Wegsleepregeling op plaatsen waar het verboden is de fiets te stallen.
- Verbeteren kwaliteit onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Realiseren ontbrekende stalling nabij passage Mariënborg.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- De belangrijkste winkelstraten zijn breed van opzet en zodoende is er voldoende plaats voor fietsers. Alleen de Broerstraat en de Mariënborg zijn niet toegestaan om doorheen te fietsen. De Broerstraat is de drukste straat en kan mede daarom niet als fietsroute gebruikt worden. De Lange Hezestraat verloopt in maaiveldhoogte waardoor fietsen op deze straat niet gemakkelijk is en tevens niet toegestaan is.
- Naast de belangrijke winkelstraten zijn er drie belangrijke pleinen in het centrumgebied. Geen van de pleinen heeft een volledig open karakter.
- Capaciteit: 2.600 fietsparkeerplaatsen
 - ca. 1.400 onbewaakte plaatsen (54%);
 - ca. 1.200 bewaakte plaatsen (46%).
- De loopafstanden van de bewaakte stallingen en de onbewaakte voorzieningen zijn redelijk qua lengte en nagenoeg gelijk aan elkaar. De grootste onbewaakte clusters zijn gelegen aan de koppen van de belangrijke winkelstraten en direct bij de belangrijkste attractiepunten. De drie bewaakte stallingen zijn verschillend van situering. Eén van de stallingen ligt in een belangrijke winkelstraat zeer centraal ten opzichte van alle attractiepunten. De overige twee bewaakte stallingen liggen aan de randen van het kernwinkelgebied.

- De kwaliteit van de onbewaakte clusters fietsparkeervoorzieningen (grootte 7-182 plaatsen) is in de huidige situatie over het algemeen laag. Het meest toegepaste fietsparkeersysteem is een standaard klem zonder aanbindmogelijkheid. Op termijn zullen de klemmen vervangen worden door Pedalo's. De kwaliteit van de bewaakte stallingen varieert. De nieuwe stalling aan de Bisschop Hamersstraat biedt veel kwaliteit in voorzieningen en fietsparkeersysteem. Daarentegen biedt de stalling aan de Scheidemakershof zeer weinig kwaliteit evenals de stalling onder de Kerk in de Molenstraat.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	ca. 2.600	ca. 2.750
B-O-L	ca. 46-54	ca. 40-50-10

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voor het centrum voorhanden.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is zeer goed.
- Op piekmomenten is er een tekort aan capaciteit bewaakte fietsparkeerplaatsen.
- De capaciteit aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen lijkt voldoende.
- Het aantal losstaande fietsen is zeer gering. Bij de huidige bouwlocaties zijn kleine hoeveelheden fietsen los geparkeerd.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: wisselend O: wisselend
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	ja
beschikbare ruimte		veel
capaciteit	•	B: onvoldoende O: voldoende
kwaliteit		B: wisselend O: laag
herken- en vindbaarheid		B: wisselend O: goed
tarief	•	gratis
leeftijd	•	
bezoekfrequentie		
verplaatsingsmotief	•	
verblijfsduur	•	
gemakzucht	•	

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De bewaakte stalling in het centrum en de grote onbewaakte cluster in het centrum worden goed gebruikt. Tevens worden de onbewaakte voorzieningen direct nabij de attractiepunten zeer goed gebruikt. Loopafstanden zijn van invloed op de keuze voor de wijze van fietsparkeren. Uit de enquête blijkt echter dat 23% van de bewaakte stallers een loopafstand van maximaal 100 meter acceptabel vindt. Bijna 50% geeft daarentegen aan dat meer dan 300 meter acceptabel is.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes gaan door het centrum en sluiten zodoende aan op de belangrijke locaties fietsparkeervoorzieningen. Het feit dat de fietsroutes leiden tot in de belangrijkste attractiepunten is van invloed op de locatie waar men parkeert.

Stallings- en fietsregime

Op een aantal straten binnen het winkelgebied is er sprake van een fietsparkeerverbod wat gehandhaafd wordt met een wegsleepregeling (langer dan een kwartier stallen). Het straatbeeld op deze locaties is nagenoeg vrij van geparkeerde fietsen. Het stallingsverbod heeft een duidelijke invloed op het fietsparkeergedrag ondanks dat uit de enquête naar voren komt dat het merendeel van de losparkeerders en onbewaakte parkeerders zich hier niet aan wenst te houden. Het stallingsregime heeft dus effect maar oogst onvoldoende begrip.

Beschikbare ruimte en objecten

De brede straten lijken uit te nodigen tot losparkeren echter het gebeurt weinig. Er is geen invloed van de beschikbare ruimte en objecten op het fietsparkeergedrag.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit heeft een duidelijke invloed. Gezien het gratis parkeren is er op piekmomenten een te grote vraag naar bewaakte stallingsplaatsen. Indien meer capaciteit aan bewaakte stallingen wordt aangeboden zal de verhouding bewaakt/onbewaakt gestalde fietsen verschuiven.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit heeft slechts een zeer beperkte invloed op het fietsparkeergedrag. De kwaliteit van de klemmen nabij het centrum op het Plein 1944 is laag echter het gebruik is goed. Ook de bewaakte stalling onder de Kerk kent een lage kwaliteit maar een hoog gebruik. De lage kwaliteit wordt wel als negatief aspect aangedragen maar is geen reden bij de keuze van stallingswijze.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen in het zicht vanaf de fietsroutes. Bij de bewaakte stallen is dit verschillend. De stalling in het centrum is niet echt herkenbaar. Dit geldt in mindere mate voor de stallen aan de randen van het centrumgebied. Alle voorzieningen worden echter goed gebruikt en er is voldoende promotie van alle voorzieningen geweest. De herken- en vindbaarheid speelt in dit centrumgebied geen rol.

Tarief bewaakt stallen

De bewaakte stallen zijn gratis. Dit heeft een duidelijke invloed op het gebruik van de bewaakte stallen. Uit de enquête blijkt dat het gratis stallen slechts sporadisch is genoemd als reden om bewaakt te stallen. Het acceptabele tarief is voor 40% van de onbewaakte stallen en voor 20% van de bewaakte stallen gratis wat duidt op een verklarende factor.

Leeftijd van de fietser

Uit de enquête blijkt dat de leeftijd van de fietser deels van invloed is op het fietsparkeergedrag. Oudere mensen stallen relatief meer bewaakt.

Bezoekfrequentie

Uit de enquête blijkt dat de bezoekfrequentie geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Verplaatsingsmotief

Uit de enquête blijkt dat bij winkelende bezoekers het aandeel bewaakte stallen hoger is dan bij mensen die boodschappen doen. Hieruit blijkt dat het verplaatsingsmotief van invloed is op de stallingswijze.

Verblijfsduur

Uit de enquête onder de fietsers in Nijmegen blijkt in beperkte mate een verband te bestaan tussen de verblijfsduur en het verplaatsingsmotief. Het los parkeren van de fiets voor 15 minuten is in Nijmegen toegestaan. Langer losparkeren kan betekenen dat de fiets wordt weggehaald. Van de mensen die tot 15 minuten verblijven is het aandeel losparkeerders hoog wat duidt op een verklarende factor samen met het stallingsregime. Bij langere verblijfsduren is er geen verband te ontdekken met de wijze van stallen.

Gemakzucht

Gemakzucht speelt een grote rol bij het onbewaakte en losparkeren.

Conclusies

- De combinatie van voldoende aanbod aan fietsparkeervoorzieningen samen met de gratis bewaakte stallingen zorgt voor een effectief fietsparkeerbeleid. Het fietsparkeerverbod in een deel van het centrum wordt gehandhaafd en zorgt voor een geordend straatbeeld. Opvallend is dat er in delen van het centrum wel mag worden gefietst maar niet mag worden gestald. In de huidige situatie zijn er enkele reconstructies in het centrum waardoor de situatie iets onoverzichtelijker is.
- De bewaakte stallingen worden goed gebruikt. De belangrijkste reden hiervoor is de ligging en de bescherming die bewaakt stallingen biedt. Het tarief speelt ook een rol bij de keuze van stallingswijze. 24% van de ondervraagden heeft aangegeven niets te willen betalen voor het bewaakt stallingen. De kwaliteit van de bewaakte stallingen is verschillend en speelt geen belangrijke rol bij het fietsparkeergedrag. De extra kwaliteit wordt wel gewaardeerd maar men stalt het liefst zo dichtbij mogelijk.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de klemmen nabij de belangrijkste centrumbestemmingen. De kwaliteit is laag maar speelt geen rol in het gedrag. Ook de voorwaarden voor het onbewaakt stallingen geven geenszins aan dat de kwaliteit verklarend zou zijn. Het gaat puur om de ligging en het aanbieden van voldoende capaciteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag tengevolge van het gehandhaafde fietsparkeerverbod. Redenen om los te parkeren zijn gemakzucht, loopafstanden en verblijfsduur. Het aandeel losparkeren zal afnemen bij de aanleg van voldoende capaciteit aan (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Nijmegen verklaren zijn de leeftijd en het verplaatsingsmotief van de fietser. Relatief meer oude mensen stallingen bewaakt en het aandeel bewaakt stallers onder winkelende mensen is hoger dan onder mensen die boodschappen doen.

2.2.6 Almere

Fietsparkeerbeleid centrum

- In 1999 is een Fietsbeleidsplan ontwikkeld door de gemeente waarin aandacht gevraagd wordt voor het fietsparkeren in het centrum. In 2000 wordt een fietsparkeerplan voor het centrum ontwikkeld.
- Het parkeren van de auto is gratis tot 2001 terwijl het bewaakt stallingen van de fiets f1,00 per keer kost.
- Het zuidelijk deel van het centrum wordt verder ontwikkeld met horeca, winkels en 'vermaak' waardoor de vraag naar fietsparkeervoorzieningen zal toenemen.
- In het voetgangersgebied mag niet worden gefietst maar er is geen stallingsregime. Over het algemeen is er een vrij volgend fietsparkeerbeleid met overal fietsparkeervoorzieningen.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Almere is een nieuwe vrij compacte stad met brede winkelstraten.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid door het winkelgebied. De bewaakte fietsenstalling ligt aan de Schrijverstraat, dichtbij de winkels, het Stadhuis en de bibliotheek.
- De clusters onbewaakte klemmen bestaan uit 5-30 fietsparkeerplaatsen. De bewaakte stalling heeft een capaciteit van ca. 250 plaatsen en is niet overdekt maar biedt wel service (reparatie, etc.).

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.229	za: 1.007
B-O-L	ca. 20-80	(B+O)-L: 56-44

- De cijfers in de bovengenoemde tabel zijn voor het centrum exclusief het NS-station.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is onbekend. In de wintermaanden is het gebruik minder waardoor de exploitatie moeilijker wordt.
- Het gebruik van de clusters klemmen lijkt matig door het ontbreken van afstemming van vraag en aanbod. Het gevolg hiervan is een hoog aandeel losstaande fietsen naast de klemmen.
- De losstaande fietsen zijn voornamelijk geplaatst bij de belangrijke centrumvoorzieningen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	?	B: direct O: direct
stallingsregime	?	nee
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: voldoende O: wisselend
kwaliteit	•	B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed
tarief	?	f 1,00

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De wens van de meeste fietsers is om de fiets te parkeren in de ingang van de eindbestemming. Met andere woorden de loopafstand is van invloed op het fietsparkeergedrag.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum sluiten goed aan op de onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplaatsen in het centrum. Of de fietsroutes ook daadwerkelijk van invloed zijn op het fietsparkeergedrag is onduidelijk.

Stallings- en fietsregime

De fiets mag bijna overal in het centrumgebied gestald worden. Verder mag in het voetgangersgebied niet gefietst worden. Of deze regimes invloed hebben op het fietsparkeergedrag is onduidelijk.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten om de fiets los te stallen in het centrum zijn ruim aanwezig. Naast het gebrek aan afstemming tussen vraag en aanbod is de beschikbare ruimte in de winkelstraten een factor die van invloed is op het fietsparkeergedrag.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

In totale zin is er voldoende capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen. De afstemming van het aanbod op de vraag naar fietsparkeervoorzieningen is echter matig. Het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte klemmen op bepaalde locaties zorgt voor een redelijk aandeel losstaande fietsen. De capaciteit is hiermee een verklarende factor voor het aandeel los parkeerders in Almere.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is laag. Het gebruik van de klemmen is matig. De kwaliteit van de onbewaakte voorzieningen is dus een verklarende factor.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is over het algemeen goed. Dit geldt ook voor de bewaakte stalling. Of dit invloed heeft op het fietsparkeergedrag is niet duidelijk.

Tarief bewaakt stallen

Het tarief van de bewaakte stalling is f 1,00 terwijl het autoparkeren gratis is. Het is onduidelijk of dit tarief van invloed is op de keuze al dan niet bewaakt te stallen.

Conclusies

- Er is nog geen concreet beleid opgesteld ten aanzien van het fietsparkeren in Almere. Gezien recente tellingen is het zeer verstandig om beleid te ontwikkelen op dit gebied. Er is een hoog aandeel losstaande fietsen en sprake van matige afstemming tussen aanbod en vraag. Almere is in die zin bijzonder dat het autoparkeren in tegenstelling tot het fietsparkeren nog gratis is.
- Ten aanzien van de bewaakte stallingen is niets bekend over de bezettingsgraad.
- Het matige gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de klemmen en de geringe kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog tengevolge van de lage kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen en het gebrek aan capaciteit op de juiste locaties.

2.2.7 Den Bosch

Fietsparkeerbeleid centrum

- Het fietsparkeerbeleid is vormgegeven in het Fietsplan Binnenstad 1994 en verder uitgewerkt in het ontwerpplan Bereikbaarheid 's-Hertogenbosch in goed banen uit 2000.
- Het fietsparkeerbeleid is gericht op het aanbieden van voldoende kwalitatief hoge fietsparkeermogelijkheden resulterend in bewaakte stallingen in alle windrichtingen en onbewaakte fietsparkeerplaatsen aan de randen van het voetgangersgebied en bij attractiepunten in het voetgangersgebied.
- In de voetgangersgebieden wordt fietsen gedoogd. Op sommige straten is het verboden de fiets buiten de voorzieningen te plaatsen. Dit stallingsverbod wordt gehandhaafd met behulp van prikacties.
- Toekomstplannen zijn gericht op een verdubbeling van het aantal bewaakte plaatsen en het completeren van het stallingennetwerk.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Den Bosch is vrij divers. Naast de ruime pleinen bij de Parade-Sint Jan en de markt zijn er enkele brede winkelstraten maar ook smalle winkelstraatjes.
- De vier bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen aan de randen van het voetgangersgebied. De grootste clusters onbewaakte fietsparkeervoorzieningen staan veelal aan de rand van het centrum. In het centrum zijn kleinere clusters fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.
- Capaciteit: ca. 3340 fietsparkeerplaatsen
 - ca. 1800 onbewaakte plaatsen (ca. 54%);
 - 1540 bewaakte plaatsen (ca. 46%).
- De clustergrootte varieert van 10 tot 80 plaatsen.
- De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is hoog. Er is een speciaal type aanleunhek toegepast type Gali. De kwaliteit van de bewaakte stallingen is verschillend. Er zijn drie inpandige stallingen waarvan twee op maaiveldniveau. De bewaakte stalling naast de Sint Jan is niet overdekt. Buiten een toilet in één stalling wordt er geen extra service geboden.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	ca. 3.340	-
B-O-L	ca. 46-54	-

- Er zijn geen fietsparkeertellingen in het gebied voorhanden.
- Het gebruik van de vier bewaakte stallingen is onbekend.
- Het aanbod aan onbewaakte stallingen lijkt voldoende met uitzondering van de locatie aan de markt. Op deze locatie is de omvang en de ligging van de onbewaakte plaatsen niet gunstig.
- De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zorgt voor een goed gebruik van de voorzieningen.
- Het aandeel losstaande fietsen is normaal.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	?	B: indirect O: indirect
stallingsregime		ja
beschikbare ruimte		op pleinen
capaciteit	•	B: ? O: voldoende
kwaliteit	•	B: wisselend O: hoog
herken- en vindbaarheid	?	B: redelijk O: goed
tarief	?	f 1,00

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Gezien de losstaande fietsen nabij de belangrijkste attractiepunten en de vele capaciteit die wordt aangeboden op korte afstand van de bestemmingen is de loopafstand een verklarende factor voor het fietsparkeergedrag.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum zijn radialen tot de rand van de stad. Ondanks een fietsverbod binnen het voetgangersgebied wordt het fietsen gedoogd. Op deze wijze zijn de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum nagenoeg direct met de fiets bereikbaar. Ook de bewaakte stallingen aan de randen van het centrum sluiten niet logisch aan bij de fietsroutes. Het is onduidelijk welke invloed de ligging van de fietsroutes heeft op de wijze van fietsparkeren.

Stallings- en fietsregime

Ondanks RVV-verbodsborden in delen van het voetgangersgebied parkeert men hier toch. Het stallingsverbod en de prikacties ter handhaving hebben geen invloed op het gedrag. Voor het gedogen van het fietsen in het voetgangersgebied geldt hetzelfde.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten voor het stallen van de fiets in de openbare ruimte is verschillend. Het straatbeeld toont dat men niet de aanwezige ruimte gebruikt om te stallen, maar dat men bewust op korte loopafstand van de attractiepunten stalt.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit is zoveel mogelijk afgestemd op de vraag naar voorzieningen. Bij de markt is er een tekort aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen waardoor de capaciteit voor een (klein) deel het fietsparkeergedrag verklaart.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de Gali-hekken is hoog en het gebruik van de voorzieningen is goed te noemen. De kwaliteit van de onbewaakte plaatsen verklaart in zekere zin het normale aandeel losstaande fietsen.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van de bewaakte stallingen is matig. Het is onduidelijk in welke mate dit het fietsparkeergedrag beïnvloedt. Aan de andere kant is de vindbaarheid van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen beter en zorgt het gebrek aan herken- en vindbaarheid van de bewaakte stallingen mogelijk voor een goed gebruik van de onbewaakte stallingen.

Tarief bewaakt stallen

Het tarief van de bewaakte stallingen is f 1,00 in Den Bosch. Het ontbreken van fietsparkeergegevens maakt het onduidelijk of het tarief van invloed is op het gedrag.

Conclusies

- De kwaliteitsimpuls van de onbewaakte stallingsvoorzieningen heeft in ieder geval gezorgd voor een goed gebruik van de onbewaakte voorzieningen. Het lijkt erop dat het fietsparkeerbeleid effect heeft door de afstemming tussen vraag en aanbod en het gedogen van het fietsverbod in het centrum. Dit laatste is van evident belang voor de bereikbaarheid van de onbewaakte fietsparkeerplaatsen. Aan de andere kant is het fietsparkeerbeleid niet effectief wat betreft de fietsparkeerverboden. Deze worden niet nageleefd.

- Ten aanzien van de bewaakte stallingen is niets bekend over de bezettingsgraad.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de Gali-hekken en de hoge kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is vrij laag. Alleen bij de markt is er een tekort in aanbod met als gevolg een redelijk aantal losstaande fietsen.

2.2.8 Maastricht

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een volgend fietsparkeerbeleid, waarbij fietsparkeervoorzieningen aan de centruminvalswegen voor fietsers worden gesitueerd.
- In het voetgangersgebied voor winkelend publiek geldt een fietsverbod gedurende winkeltijden. Er geldt een stallingsverbod buiten de fietsparkeervoorzieningen in het voetgangersgebied.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Maastricht is een historisch centrum met smalle winkelstraten en voetgangersgebieden afgewisseld met ruime pleinen (bijv. Vrijthof en markt).
- De onbewaakte en drie bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen bij de entrees tot het voetgangersgebied en langs de fietsroutes.
- In totaal zijn er 1.859 fietsparkeerplaatsen in het centrum (excl. fietsparkeervoorzieningen universiteitsgebouwen): 589 bewaakte plaatsen (32%) en 1.271 onbewaakte plaatsen (68%).
- De clusters met onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bestaan uit 20 tot 50 fietsparkeerplaatsen. In het centrum zijn met name klemsystemen aanwezig. Op een aantal locaties zijn Tulips geplaatst.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.859	2.100
B-O-L	32-68	25-40-35

- Het gebruik in 1997 van de drie bewaakte stallingen is goed: 1.150 gestalde fietsen per dag op een capaciteit van 589 plaatsen op piekdagen. De capaciteit werd op piekdagen overschreden. In de huidige situatie is het tarief van de bewaakte stallingen verhoogd terwijl de opbrengsten gelijk zijn gebleven. Het gebruik van de bewaakte stalling is dus verminderd.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen worden verschillend gebruikt: maximale bezettingsgraad van 123% van de voorzieningen.
- Er worden redelijk veel fietsen los op drukke locaties in de openbare ruimte gestald: Markt, Vrijthof, V&D en Maastrichter Brugstraat. Losstaande fietsen worden met name tegen objecten (bomen, hekwerken, borden, enz.) in de openbare ruimte gestald.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: redelijk O: redelijk
ligging fietsroutes	•	B: wisselend O: wisselend
stallingsregime	•	ja
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit		B: laag O: wisselend
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed
tarief	•	f 1,50

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is het hoogst op de entrees tot de voetgangersgebieden. De loopafstanden beïnvloeden derhalve het gedrag.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Door de ligging van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) langs de verschillende fietsroutes van en naar het centrum wordt het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen beïnvloedt.

Stallings- en fietsregime

Er geldt een fietsverbod en fietsparkeerverbod in het voetgangersgebied. De Maastrichtenaren houden zich over het algemeen aan deze verboden, waardoor de parkeerdruk op onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij de entrees tot het voetgangersgebied hoog is.

Beschikbare ruimte en objecten

In Maastricht is voldoende ruimte en zijn veel objecten op de pleinen aanwezig tot het los stallen van de fiets. Veel fietsen worden ook los gestald en verklaren daarmee een deel van het gedrag.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Bij volle onbewaakte fietsparkeervoorzieningen worden in de nabijheid fietsen los gestald en soms hinderlijk voor overige verkeersdeelnemers. De capaciteit beïnvloedt daarmee het fietsparkeergedrag.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebruik van alle type fietsparkeervoorzieningen is wisselend. Er is geen merkbaar verschil in gebruik van verschillende kwaliteiten klemmen. De kwaliteit van de bewaakte stallingen is vrij sober, traditioneel en niet overdekt. De kwaliteit blijkt in Maastricht geen verklarende factor voor het gedrag.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes. Onduidelijk is of deze vindbaarheid van invloed is op het gedrag.

Tarief bewaakt stallen

Het dagtarief voor het stallen van de fiets bedraagt f 1,50. Dit tarief was voorheen f 1,00 per stalling. De f 1,50 blijkt aan de hoge kant en kan daardoor een drempel zijn om de fiets bewaakt te stallen. Een harde aanwijzing hiervoor is het gegeven dat na verhoging van het stallingstarief de opbrengst gelijk bleef, dus het aantal gestalde fietsen afnam.

Conclusies

- Het fietsparkeren in Maastricht vormt een redelijk probleem gezien het hoge aandeel losstaande fietsen. Echter de (on)bewaakte voorzieningen worden redelijk tot goed gebruikt hetgeen wijst op een gebrek aan capaciteit. Het stallingsverbod wordt wel goed nageleefd.
- Het recente exacte gebruik van de bewaakte stallingen is onbekend. wel zijn de opbrengsten gelijk gebleven in vergelijking met toen het tarief f 1,00 was, wat betekent dat het aantal stallers is afgenomen.
- Over het algemeen is het gebruik van de onbewaakte klemmen goed. Op veel plaatsen ontbreekt het echter aan voldoende capaciteit. Op een aantal locaties ontbreekt het aan afstemming van vraag en aanbod.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog door gebrek aan capaciteit aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen.

2.2.9 Zwolle

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een volgend en 'ad hoc' fietsparkeerbeleid.
- In het voetgangersgebied voor winkelend publiek geldt een fietsverbod. Er geldt geen stallingsverbod buiten de fietsparkeervoorzieningen in het voetgangersgebied.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Zwolle is een historisch centrum met smalle winkelstraten afgewisseld met pleinen.
- De onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen aan het Meerminneplein liggen bij de entrees tot het voetgangersgebied en aan het einde van de fietsroutes naar het centrum.
- In totaal zijn 1.950 fietsparkeerplaatsen in het centrum: 310 bewaakte plaatsen (16%) en 1.640 onbewaakte plaatsen (84%).
- De clusters met onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen met name op drie locaties in het centrum: Meerminneplein e.o. (500 plaatsen), Oude Vismarkt-Gasthuisplein e.o. (640 plaatsen) en Melkmarkt (190 plaatsen). In het centrum zijn klemsystemen aanwezig.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	2.000	ca. 2.700
B-O-L	15-85	ca. 11-64-25

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voor het centrum voorhanden. De fietsparkeervoorzieningen en losstaande fietsen zijn wel in kaart gebracht.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is goed. De capaciteit wordt op piekdagen overschreden.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen worden goed gebruikt.
- De losstaande fietsen staan met name op het Meerminneplein en de zijstraten naar het voetgangersgebied in het centrum.
- Voor het gebrek aan capaciteit is de gemeente op zoek naar locaties waar bewaakte stallingen gerealiseerd kunnen worden.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	?	nee
beschikbare ruimte	•	op pleinen en zijstraten
capaciteit	•	B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit		B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed
tarief	?	f 1,00

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het losstaand stallen van fietsen in de zijstraten en op het Meerminneplein tussen de fietsparkeervoorzieningen duidt erop dat loopafstanden een belangrijke factor in Zwolle zijn. Dit wordt versterkt door de situering van de mobiele bewaakte stalling op de markt tijdens marktdagen. Het gebruik van deze stalling op loopafstand van de markt is enorm.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Door de ligging van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) aan het einde van de verschillende fietsroutes van en naar het centrum van Zwolle wordt het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen beïnvloedt.

Stallings- en fietsregime

Onduidelijk is of het ontbreken van een stallingsverbod in het centrum leidt tot losstaande fietsen in zijstraten en op pleinen in het centrum.

Beschikbare ruimte en objecten

In Zwolle worden op de minder drukke gedeelten van het voetgangersgebied (pleinen en zijstraten) fietsen losstaand gestald. De beschikbare ruimte is derhalve van invloed.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebrek aan capaciteit van zowel onbewaakte als bewaakte fietsparkeerplaatsen is van invloed op het fietsparkeergedrag. De concentraties losstaande fietsen zijn op locaties aanwezig waar een gebrek aan capaciteit is. Ook zorgt de beperkte capaciteit aan bewaakte fietsparkeerplaatsen voor een zeer hoog aandeel onbewaakte fietsen.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebruik van de niet overkapte bewaakte stalling en de traditionele klemsystemen is goed. De kwaliteit blijkt in Zwolle geen verklarende factor voor het gedrag.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes. Onduidelijk is of deze herken- en vindbaarheid van invloed is op het gedrag. Het gebruik van de bewaakte stalling aan het Meerminneplein hangt waarschijnlijk wel samen met de herkenbaarheid van deze stalling vanaf begin jaren '80.

Tarief bewaakt stallen

Het dagtarief voor het stallen van de fiets bedraagt f 1,00 in Zwolle. Een dergelijk tarief wordt door fietsers meestal als acceptabel ervaren. Het goede gebruik van de bewaakte stalling in Zwolle kan mogelijk samenhangen met het tarief.

Conclusies

- Het fietsparkeren in de gemeente Zwolle krijgt in de (nabije) toekomst een nieuwe impuls. Men is op zoek naar locaties voor nieuwe bewaakte stalling waar men maar moeizaam voor slaagt. Het huidige straatbeeld is dan ook een logische afgeleide van het huidige aanbod aan fietsparkeervoorzieningen. Na verbetering van de huidige situatie kan pas geconcludeerd worden of het fietsparkeerbeleid effect heeft.
- In verhouding met de omvang aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is de capaciteit aan bewaakte plaatsen gering. Het gebruik van de bewaakte stalling is goed en op marktdagen wordt de mobiele bewaakte stalling zelfs zeer goed gebruikt.
- Over het algemeen is het gebruik van de onbewaakte klemmen goed. De kwaliteit lijkt niet van invloed te zijn op het gebruik. Op veel plaatsen ontbreekt het echter aan voldoende capaciteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog door gebrek aan capaciteit.

2.2.10 Alkmaar

Fietsparkeerbeleid centrum

- Het fietsparkeerbeleid ten aanzien van het centrum is in 1999 vastgelegd in de nota fietsparkeren. Effectuering van het beleid zal in de loop der jaren plaats gaan vinden.
- In een deel van het voetgangersgebied voor winkelend publiek (Langestraat) geldt een fietsverbod. Er geldt een fietsparkeerverbod voor het totale voetgangersgebied (incl. Laat en Ritsevoort).

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Alkmaar is een oude binnenstad binnen de grachten met winkelstraten en zijstraten met een smal profiel.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid over het voetgangersgebied en langs de fietsroutes in het centrum.
- De drie bewaakte stallingen liggen aan de entrees tot het Alkmaarse voetgangersgebied. De kwaliteit van de particuliere stallingen is sober en de stallingen liggen 'achter' de winkelstraten.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn klemsystemen en slotpalen, die in verband met centrumactiviteiten (bijv. 'lappendag') verwijderbaar moeten zijn.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.900	2.400
B-O-L	16-84	4-38-58

- De gemeente heeft aangegeven dat er een tekort van circa 1.000 onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen is en dat op een woensdagmiddag in de belangrijkste winkelstraat (Langestraat) 150 fietsen losstaand worden gestald.
- Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het voetgangersgebied is matig.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is op evenementdagen hoog. De gemiddelde bezettingsgraad van de stallingen is met 30-40% laag.
- De losstaande fietsen staan bij een aantal entrees tot het voetgangersgebied en verspreid over het centrum tegen objecten (bankjes, bomen, muren, enz.) en in de smalle zijstraten van de winkelstraten.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: indirect O: direct
stallingsregime		ja
beschikbare ruimte		weinig
capaciteit	•	B: voldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	?	B: slecht O: goed
tarief	?	f 1,50-1,75

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het losstaand en onbewaakt stallen van fietsen in de nabijheid van de centrumbestemmingen (smalle zijstraten) en het lage gebruik van de 'achteraf' gelegen bewaakte stallingen duiden op een verklarende factor als loopafstanden.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De ligging van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) sluiten aan op de 'doodlopende' fietsroutes in het centrum en zullen een deel van het gedrag verklaren.

Stallings- en fietsregime

Het stallingsverbod in het voetgangersgebied wordt door fietsers genegeerd. De gemeente handhaaft het stallingsverbod niet, zodat het stallingsverbod geen verklarende factor voor het gedrag is.

Beschikbare ruimte en objecten

De ruimte en het aantal objecten voor het losstaand stallen van de fiets in Alkmaar is in de winkelstraten beperkt. Ondanks deze beperkte ruimte worden fietsen in het centrum overal gestald. De beschikbare ruimte is derhalve geen verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De voorhanden zijnde fietsparkeervoorzieningen worden door fietsers in Alkmaar weinig benut. De capaciteit is geen verklarende factor.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de fietsparkeersystemen in Alkmaar is laag. De klemsystemen voor het voorwiel en de slotpalen worden weinig gebruikt. Ook de kwaliteit van de bewaakte stallingen is laag. Kwaliteit speelt een rol ten aanzien van het gedrag in Alkmaar.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes. De bewaakte stallingen liggen niet in het zicht vanaf de fietsroutes. Onduidelijk is of de herken- en vindbaarheid van invloed is op het gedrag.

Tarief bewaakt stallen

Het dagtarief voor het stallen van de fiets bedraagt f 1,50 of f 1,75 bij de particuliere exploitanten in Alkmaar. Het is onduidelijk in welke mate het tarief een belemmering vormt voor fietsers om bewaakt te stallen.

Conclusies

- Het fietsparkeren in de gemeente Alkmaar is problematisch. De achteraf-ligging van de bewaakte stalling en het gebrek aan kwaliteit en capaciteit zorgt voor een zeer rommelig straatbeeld met veel los gestalde fietsen.
- De bewaakte stallingen worden slecht gebruikt wat zijn oorzaak heeft in de ligging en de geboden kwaliteit.
- De kwaliteit van de oude klemmen in Alkmaar is laag. Fietsers maken weinig gebruik van de klemmen en zetten hun fiets naast de klemmen op de eigen standaard.

- Het aantal losparkeerders in het centrum is zeer hoog als gevolg van gebrekkige kwaliteit, tekort aan capaciteit en het niet handhaven van het stallingsverbod. In belangrijke winkelstraten wordt de fiets tegen allerlei objecten gestald hinderlijk voor centrumbezoekers.

2.2.11 Helmond

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft centrummanagementbeleid, waar fietsparkeren onderdeel van is.
- In het voetgangersgebied voor winkelend publiek geldt een fiets- en stallingsverbod buiten de fietsparkeervoorzieningen.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Helmond is gesitueerd rondom de markt en de Veestraat met ruim opgezette winkelstraten.
- De onbewaakte en drie bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen bij de entrees tot het voetgangersgebied en aan het einde van de fietsroutes naar het centrum.
- In totaal zijn 1.567 fietsparkeerplaatsen in het centrum: 845 bewaakte plaatsen (54%) en 721 onbewaakte plaatsen (46%).
- De bewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn allen overdekt.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn klem- en aanleunsystemen.

Fietsparkeergedrag in centrum

	<i>Capaciteit</i>	<i>Gestalde fietsen</i>
Totaal	1.567	-
B-O-L	54-46	-

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voor het centrum voorhanden. Het gebruik van de bewaakte stallingen is bekend op jaarbasis. In totaal zijn er in 1999 210.563 fietsstallingsbewegingen geteld.
- Het gebruik van de drie bewaakte stallingen is op een gemiddelde zaterdag goed: 1.928 bewaakte stallers (periode: hele dag). Het gebruik van de stallingen op een gemiddelde werkdag is 616 stallers (periode: hele dag).
- Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen verschilt per locatie en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. De klemssystemen voor de voorwielen worden slecht gebruikt.
- De losstaande fietsen staan verspreid over het centrum tegen objecten (bankjes, bomen, muren, enz.) in de nabijheid van centrumbestemmingen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime		nee
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: voldoende O: (on)voldoende
kwaliteit	•	B: hoog O: wisselend
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed
tarief	?	f 0,50

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het losstaand stallen van fietsen in de nabijheid van de centrumbestemmingen duidt erop dat loopafstanden een belangrijke factor vormen.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Het geringe aantal losstaande fietsen langs de Helmondse fietsroutes duidt erop dat de ligging van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) aan het einde van de verschillende fietsroutes van en naar het centrum het gedrag beïnvloedt.

Stallings- en fietsregime

Het ontbreken van handhaving van het stallingsverbod is van invloed op het aantal losstaande fietsen in het centrum. Het stallingsverbod zelf is dus niet van invloed op het gedrag.

Beschikbare ruimte en objecten

In Helmond is in de openbare ruimte voldoende ruimte om de fiets losstaand tegen objecten te stallen. De ruimte en de objecten zijn van invloed op het fietsparkeergedrag en de mate van losstaande fietsen in Helmond.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Uit een enquête van de gemeente blijkt dat 11% van de ondervraagden vindt dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de fiets te stallen in het centrum. De capaciteit is dus een verklarende factor voor het los stallen.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De klemsystemen voor het voorwiel worden in Helmond bijna niet gebruikt. De overige fietsparkeersystemen en bewaakte stallingen met een uniforme kwaliteit wel. Kwaliteit speelt derhalve een rol ten aanzien van het gedrag in Helmond.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes. Onduidelijk is of deze vindbaarheid van invloed is op het gedrag.

Tarief bewaakt stallingen

Het dagtarief voor het bewaakt stallingen van de fiets bedraagt f 0,50 in Helmond. Het tarief zou het goede gebruik van de bewaakte stallingen mogelijk kunnen verklaren.

Conclusies

- Het fietsparkeerbeleid in de gemeente Helmond heeft effect. De bewaakte stallingen zijn van hoge kwaliteit en worden in ruime mate aangeboden. Ook de gekozen hoogwaardige onbewaakte klemsystemen zorgen voor een ordelijk fietsparkeergedrag. Minpunten zijn de nog aanwezige oude klemmen en het gebrek aan capaciteit.
- De bewaakte stallingen worden goed gebruikt wat zijn oorzaak heeft in de ligging en de geboden kwaliteit.
- De kwaliteit van de oude klemmen is laag en worden slecht gebruikt. De nu toegepaste aanleunhekken worden goed gebruikt. Bij het voltooiën van de vervanging van de oude klemsystemen zal het straatbeeld (en het gedrag) verbeteren.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is redelijk qua omvang. Het bieden van extra (kwalitatief hoogwaardige) capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zal het aandeel los parkeren afnemen.

2.2.12 Vlaardingen

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een vrij passief volgend fietsparkeerbeleid. Afhankelijk van de locatie en de vraag wordt bekeken of ruimtelijk het aanbod kan worden ingepast. Het huidige capaciteitstekort is op locaties waar geen fietsen gewenst zijn.
- Haalbaarheidsstudie gratis bewaakte stallingen. Advies: negatief.
- Op bepaalde delen in het voetgangersgebied (Liesveldpassages) geldt een fietsparkeerverbod. In het voetgangersgebied is het verboden te fietsen buiten venstertijden.
- In het kader van de (nog op te stellen) Binnenstadsvisie wordt het fietsparkeerbeleid onder de loep genomen.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum kenmerkt zich door een aantal belangrijke winkelstraten in noord-zuidrichting en een belangrijke winkelas (overdekte Liesveldpassages) in oost-west richting. De belangrijke winkelstraten, tevens voetgangersgebieden, zijn druk en smal. Het Veerplein is ruim en open.
- Capaciteit: 899 fietsparkeerplaatsen
 - ca. 732 onbewaakte plaatsen (81%);
 - ca. 170 bewaakte plaatsen (19%).
- De loopafstanden van de bewaakte stalling naar de belangrijke bestemmingen is groter dan de loopafstand van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. De onbewaakte fietsparkeerplaatsen zijn door het gehele winkelgebied gesitueerd. De bewaakte stalling ligt ongunstig ten opzichte van een groot deel van het winkelgebied.
- De clustergrootte van de onbewaakte voorzieningen is afhankelijk van de ruimte en voorziening.
- De kwaliteit van de onbewaakte clusters fietsparkeervoorzieningen is laag (klemmen). De kwaliteit van de bewaakte stalling is redelijk. Een deel van de stalling is overdekt. Het toegepaste fietsparkeersysteem is de klem.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestelde fietsen
Totaal	999	1.161
B-O-L	19-81	13-37-50

- Tellingen uit 1999:
 - woensdag: 960 fietsen verhouding bewaakt/onbewaakt 6/94;
 - zaterdag: 1.161 fietsen verhouding bewaakt/onbewaakt 13/87.
- Bezettingsgraad bewaakt:
 - woensdag: 35%;
 - zaterdag: 90%.
- Bezettingsgraad onbewaakte:
 - woensdag: 45%;
 - zaterdag: 65%.
- Losstaande fietsen:
 - woensdag: ca. 50% van totaal aantal getelde fietsen;
 - zaterdag: ca. 48% van totaal aantal getelde fietsen;
 - veelal in de buurt van gezichtsbepalende locaties;
 - ook op locaties waar fietsparkeerverbod is ingesteld.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort/redelijk O: kort/redelijk
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime		ja
beschikbare ruimte		op pleinen
capaciteit	•	B: voldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: redelijk O: laag
herken- en vindbaarheid		B: wisselend O: goed
tarief		f 1,00

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De onbewaakte klemmen in het gebied zijn over het algemeen op korte afstand van de attractiepunten gesitueerd. Ook is er nabij de attractiepunten een hoge mate van los gestalde fietsen. Loopafstand is een verklarende factor voor het gedrag.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Het feit dat de fietsroutes tot de ingangen van de belangrijkste attractiepunten lopen betekent dat zij van invloed zijn op het fietsparkeergedrag.

Stallings- en fietsregime

Op een deel van de overdekte passage, in de nabijheid van de bewaakte stalling, geldt een fietsparkeerverbod in de openbare ruimte. Zonder handhaving is er echter geen sprake van een wijziging van het gedrag. Derhalve is regime niet van invloed op het fietsparkeergedrag.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten in de winkelstraten om de fiets te stallen is zeer gering. Het aantal losgestalde fietsen is daarentegen fors. Op het plein is het aantal los gestalde fietsen gering waardoor geen sprake is van een verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het ontbreken van voldoende capaciteit bij belangrijke bestemmingen (lees: gezichtsbepalende locaties) zorgt voor een chaotisch straatbeeld.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebruik van de onbewaakte klemmen op sommige locaties is niet optimaal. Het gebrek aan kwaliteit van de klemmen draagt bij aan het hoge aandeel losstaande fietsen.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte clusters fietsparkeervoorzieningen zijn door het gehele centrumgebied gesitueerd en eenvoudig herken- en vindbaar. De bewaakte stalling daarentegen is vanuit westelijke richting goed herken- en vindbaar maar vanuit de overige richtingen niet. Het gebruik van de onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen is echter redelijk in evenwicht, zodat dit geen verklarende factor is.

Tarief bewaakt stallen

Naast de telling in 1999 is er tevens een enquête gehouden onder bezoekers van het centrum. Het tarief bleek geen reden voor het niet stallen in de bewaakte stalling.

Conclusies

- Het gebrek aan fietsparkeerbeleid in de gemeente Vlaardingen is problematisch. Het aandeel losstaande fietsen is zeer hoog en is geparkeerd op plaatsen waar men de fietsen niet wil zien. Het door het hele centrum aanbieden van capaciteit aan onbewaakte stallingsvoorzieningen samen met het niet handhaven van stallingsverboden zorgt voor een rommelig straatbeeld. Men stalt de fiets waar men wil. Een studie naar het gratis maken van de bewaakte stalling heeft een afwijzend advies als resultaat gekregen. Bij de opstelling van een visie voor de Binnenstad krijgt het fietsparkeren te Vlaardingen eindelijk de benodigde aandacht.
- Het aanbieden van veel klemmen door het hele gebied op kortere loopafstand van de belangrijkste bestemmingen is niet bevorderlijk voor het gebruik van de bewaakte stallingen. De bewaakte stalling wordt op piekmomenten goed gebruikt maar het gebruik op overige uren is beperkt. De relatie met de particuliere beheerder is niet goed wat afspraken tussen gemeente en beheerder bemoeilijkt.
- De afstemming tussen het aanbod en de vraag naar fietsparkeervoorzieningen is matig. Het probleem is echter dat men op de plekken waar vraag bestaat naar fietsparkeervoorzieningen geen klemmen wil bijplaatsen gezien de doelstelling van de gemeente om fietsen te weren op gezichtsbepalende locaties.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit en het gebrek aan afstemming van vraag en aanbod.

2.2.13 Almelo

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een nota opgesteld ‘Fietsverkeer Plan 2010’. In dit plan wordt naast aandacht voor fietsroutes en –infrastructuur ook aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het stallen van de fiets. Het streven is om het fietsgebruik te stimuleren.
- Het huidige fietsparkeerbeleid is vrij volgend; bij vraag naar fietsparkeervoorzieningen wordt gekeken of ruimtelijk het aanbod kan worden ingepast. De situering van de fietsparkeervoorzieningen is aan de randen van het voetgangersgebied maar gezien de beperkte omvang van het voetgangersgebied kan dit niet als sturend worden aangemerkt.
- In het voetgangersgebied, is het buiten de winkeltijden verboden te fietsen.
- In de toekomst zullen mogelijk 3 nieuwe bewaakte stallingen aangelegd worden teneinde de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren en beter te voldoen aan de vraag naar bewaakte stallingen.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- De winkelstraten in het centrumgebied zijn over het algemeen vrij breed. De pleinen zijn eveneens ruim en open.
- Alle fietsparkeervoorzieningen zijn aan de randen van het voetgangersgebied gesitueerd. Dit betekent dat vrijwel alle parkeervoorzieningen op korte loopafstand liggen van de belangrijkste attractiepunten.
- Capaciteit: 1.100 fietsparkeerplaatsen in 2010: 2.050
 - ca. 700 onbewaakte plaatsen (ca. 64%) in 2010: 1.350/66%;
 - ca. 400 bewaakte plaatsen (ca. 36%) in 2010: 700/34%.
- De clusters onbewaakte fietsparkeerplaatsen zijn wisselend van grootte, afhankelijk van de ruimte en de voorzieningen (15-75 plaatsen).
- De onbewaakte voorzieningen zijn reguliere klemmen van lage kwaliteit.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.693	1.170
B-O-L	24-76	19-39-42

- In een plan betreffende fietsverkeer in 2010 luidde de conclusie dat uit tellingen bleek dat er op meerdere plaatsen een tekort was aan capaciteit en dat er locaties zijn waar veel fietsen staan maar totaal geen capaciteit aangeboden wordt.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is redelijk tot goed. Uit ervaringscijfers is gebleken dat de bezettingsgraad gemiddeld 70-80% is. Echter uit recente tellingen blijkt de bezettingsgraad circa 55% te bedragen.
- Het gebruik van de onbewaakte voorzieningen is slecht. Er wordt veel los geparkeerd ook in nabijheid van de klemmen.
- Het aandeel losstaande fietsen is vrij hoog gezien het ontbreken van capaciteit en afstemming op sommige locaties maar eveneens gezien de lage kwaliteit van de onbewaakte stallingen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	nee
beschikbare ruimte		veel
capaciteit	•	B: voldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: hoog O: laag
herken- en vindbaarheid		B: goed O: goed
tarief	•	f 1,50
leeftijd	•	
bezoekfrequentie		
verplaatsingsmotief		
verblijfsduur	•	
gemakzucht	•	

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het straatbeeld toont dat men het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeert. Dit blijkt eveneens uit het aantal fietsen wat tegen gevels van winkels is geplaatst. In de enquête wordt het belang van de loopafstanden bevestigd. 51% van het aantal mensen wat bewaakt stalt geeft aan dat een loopafstand van 100 meter acceptabel is terwijl 29% van de bewaakte stallers aangeeft een loopafstand van 300 meter of meer acceptabel te vinden. Voor de onbewaakte stallers is de loopafstand ook van belang. Bijna de helft van de ondervraagden heeft aangegeven dat maximaal 100 meter van de bewaakte stalling tot de bestemming acceptabel is. Vreemd genoeg vindt slechts een derde deel van de losparkeerders aan dat een maximum loopafstand van 100 meter van de bewaakte stalling tot de bestemming acceptabel is.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes sluiten aan op de stallingsvoorzieningen. Dit betekent dat fietsers als het ware de fietsparkeervoorziening in kunnen rijden. Verondersteld wordt dat de ligging van de routes invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Stallings- en fietsregime

Gemakzucht is volgens de resultaten van de bezoekersenquête een belangrijke reden om los te parkeren. Samen met het ontbreken van een stallingsverbod kan dit mogelijk duiden op een hoger aandeel losstaande fietsen. Ook geeft 80% van de ondervraagden aan zich te zullen houden aan een stallingsregime. Het ontbreken van een stallingsregime wordt derhalve als verklarend verondersteld.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten in het voetgangersgebied en op de pleinen biedt mogelijkheden voor het los stallen van de fiets. De ruimte is echter niet naar voren gekomen als reden voor losparkeren bij het afnemen van de enquêtes.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het tekort aan capaciteit op bepaalde locaties voor het onbewaakt stallen van de fiets is van invloed op de omvang los geparkeerde fietsen. Het is niet als reden in de bezoekersenquête opgegeven om los te parkeren maar het is wel als voorwaarde aangegeven door huidige losparkeerders.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De beperkte kwaliteit van de klem als fietsparkeervoorziening komt tot uiting in het matige gebruik van de voorziening. Een redelijk aantal fietsers parkeert niet in de voorziening maar naast de voorziening. Ook voor deze factor geldt dat het niet als reden is genoemd om los te parkeren maar wel als voorwaarde om losparkeerders over te halen onbewaakt te parkeren. De extra kwaliteit die geboden wordt bij de bewaakte stallingen wordt als positief ervaren maar niet als reden of voorwaarde aangedragen om bewaakt te stallen.

Herkenbaar- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van alle fietsparkeervoorzieningen is goed. Toch loopt het gebruik uiteen. Ook in enquête is niet naar voren gekomen dat de herken- en vindbaarheid een rol spelen.

Tarief bewaakt stallen

Het tarief van f 1,50 is in vergelijking met andere steden hoog. Het gebruik van de bewaakte stalling is echter goed zodat het tarief niet van invloed lijkt op het gebruik. Uit de enquête blijkt dat het huidige tarief door de bewaakte stallers niet als te hoog wordt ervaren. Bijna 90% vindt het tarief acceptabel. Daarentegen geeft maar liefst 60% van de onbewaakte parkeerders aan dat het tarief te hoog is. Of dit ook de daadwerkelijke reden is dat zij onbewaakt parkeren is onduidelijk maar verondersteld wordt dat het hogere tarief de vraag naar bewaakt stallen beïnvloedt.

Leeftijd van de fietser

Uit de enquête blijkt dat de leeftijd van de fietser deels van invloed is op het fietsparkeergedrag. Relatief meer oude mensen stallen bewaakt.

Bezoekfrequentie

Uit de enquête blijkt dat de bezoekfrequentie geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Verplaatsingsmotief

Het gebruik van de bewaakte stalling is afhankelijk van het verplaatsingsmotief. Het aantal marktbezoekers wat bewaakt stalt is relatief hoog maar dit heeft hoogstwaarschijnlijk zijn oorzaak in de ligging van de bewaakte stalling ten opzichte van de markt. Verondersteld wordt dat het motief derhalve geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Verblijfsduur

Uit de enquête onder de fietsers in Almelo blijkt een verband te bestaan tussen de verblijfsduur en het verplaatsingsmotief. Bij langere verblijfsduren is het aandeel bewaakt stallingen groter.

Gemakzucht

Gemakzucht speelt een grote rol bij het onbewaakt en losparkeren. Dit is als één na meest genoemde reden in de enquête naar voren gekomen.

Conclusies

- Het beleid ten aanzien van het fietsparkeren in Almelo is beginnende. In het beleidsplan voor fietsverkeer in 2010 heeft het stalling van de fiets een belangrijke plaats gekregen en is er inmiddels gezocht naar locaties voor nieuwe bewaakte stallingen. In de huidige situatie vormt het fietsparkeren in Almelo in beperkte mate een probleem. Het hoge aandeel losstaande fietsen zorgt niet direct voor hinder gezien de aanwezige ruimte op pleinen en in straten. Duidelijk is wel dat er veel verbeterd moet worden aan de afstemming tussen vraag en aanbod aan (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is redelijk tot goed te noemen. De geboden kwaliteit is hoog en het tarief voor het bewaakt stallingen is eveneens aan de hoge kant met f 1,50. Een groot deel van de huidige onbewaakte stallers vinden een tarief van f 1,50 te hoog. Het gebruik van de bewaakte stalling wordt voornamelijk beïnvloedt door de ligging ten opzichte van de belangrijkste bestemmingen en de verblijfsduur van de centrumbezoekers. Extra service wordt positief ervaren maar is geen reden om bewaakt te stallingen.

- Een belangrijke voorwaarde om meer mensen onbewaakt te laten parkeren ten koste van het aandeel mensen wat los parkeert is de verbetering van de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. De belangrijkste redenen waarom mensen nu onbewaakt parkeren zijn de ligging, het gemak en de gewoonte. Ook speelt mee dat het tarief van de bewaakte stalling relatief hoog is.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan afstemming van vraag en aanbod, het ontbreken van een stallingsregime en gemakzucht. Men parkeert het liefst de fiets in de gevel van de winkel.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Almelo verklaren zijn de verblijfsduur en de leeftijd van de fietsers. Langere verblijfsduren en oudere mensen zorgen voor een hoger aandeel bewaakt stallen.

2.2.14 Veenendaal

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente is een grote promotor op het gebied van fietsverkeer, wat heeft geresulteerd in een fijnmazig fietsnetwerk en een hoog fietsgebruik binnen de gemeente (42%).
- Het fietsparkeerbeleid is volgend. Naast het aanbieden van gratis bewaakte stallingen worden in de hoofdwinkelstraat ook onbewaakte fietsparkeervoorzieningen aangeboden. Het beleid van de gemeente is er dan ook op gericht om de gehele verplaatsing van deur-tot-deur kwalitatief hoogwaardig aan te bieden.
- Er zijn geen voetgangersgebieden in Veenendaal. In de Hoofdstraat en voor het Scheepjeshofplein is het op zaterdag niet toegestaan te fietsen. Er zijn lokale stallingsverboden bij de ingangen van de overdekte winkelcentra.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Veenendaal bestaat uit een lint (belangrijke Hoofdstraat) met aan het begin en einde een overdekt winkelcentrum. De Hoofdstraat is vrij breed van opzet. Aan het einde van de Hoofdstraat nabij winkelcentrum Scheepjeshofplein is er een plein waar zeer veel fietsen staan geparkeerd.
- De bewaakte stallingen zijn aan de achterzijde van het winkelcentrum Corridor gesitueerd, waarvan één gunstig bij de ingang en één minder gunstig is gelegen. Onbewaakte clusters fietsparkeervoorzieningen worden door het gehele gebied aangeboden.
- De totale capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen is onbekend. De clusters onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bestaan uit 20-30 plaatsen met uitzondering van de grote attractiepunten waar grotere clusters zijn gerealiseerd.
- De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is over het algemeen laag. Het meest toegepaste type is de klem. Tevens zijn er enkele aanleunhekken geplaatst.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	3.600 ?	4.900 ?
B-O-L	31-69 ?	18-51-31 ?

- De genoemde verhoudingen zijn getallen afkomstig van de gemeente Veenendaal. Onzeker is echter of het de juiste getallen zijn gezien de enorme omvang.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen verschilt. Het gebruik van de gunstig gelegen stalling nabij de ingang van het overdekte winkelcentrum wordt zeer goed gebruikt. De capaciteit is hier ontoereikend. Niet alle fietsen die hier staan zijn van centrumbezoekers. Een groot aandeel van de fietsen zijn van mensen die hun fiets bewaakt stallen en vervolgens via het nabij gelegen busstation met het openbaar vervoer verder reizen. De minder gunstig gelegen stalling wordt matig gebruikt.
- De onbewaakte klemsystemen worden redelijk gebruikt. Duidelijk is dat er een tekort is aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen.
- Er zijn zeer veel los geparkeerde fietsen in het centrum van Veenendaal. Dit uit zich in een rommelig straatbeeld met veel fietsen nabij de ingangen van de winkelcentra en veel fietsen naast klemmen tegen gevels etc.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

invloedsfactoren	v	waarde
loopafstanden	•	B: redelijk/lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	•	ja
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: wisselend O: onvoldoende
kwaliteit		B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed
tarief	•	gratis

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Gezien het feit dat het toegestaan is om de fiets bijna in de ingang van de winkel te parkeren en men dit ook veelal doet, in tegenstelling tot het gratis bewaakt stallen, kan verondersteld worden dat loopafstanden van parkeervoorziening naar bestemming zeer belangrijk zijn.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes in Veenendaal sluiten goed aan bij de onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen. Ook is het toegestaan, met uitzondering van zaterdag, om door het centrum te fietsen. Met andere woorden, omdat men door het centrum mag fietsen tot aan de deur van de winkel zijn veel fietsen los geparkeerd.

Stallings- en fietsregime

De stallingsregimes bij de koppen van de winkelcentra lijken weinig effect te sorteren. Aan de andere kant is het ontbreken van een stallingsregime in de Hoofdstraat mogelijk oorzaak van het hoge aantal los geparkeerde fietsen.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten in de Hoofdstraat op reguliere weekdays en de ruimte op het plein nabij het winkelcentrum Scheepjeshofplein biedt de stallende fietser mogelijkheden. De beschikbare ruimte is dus een verklarende factor voor het fietsgebruik.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit van de stalling nabij de ingang van winkelcentrum Corridor wordt veel gebruikt door OV'ers. Indien de stalling vol is dan blijft men rond dat gebied parkeren. Ook zorgt het ontbreken van voldoende capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen voor een straatbeeld met veel losstaande fietsen.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De geringe kwaliteit van de klemmen is niet direct een aanwijsbare factor voor het hoge aandeel losstaande fietsen.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

Alle fietsparkeervoorzieningen in Veenendaal zijn goed vindbaar en redelijk herkenbaar. Het is echter de vraag of deze factor een verklarende factor voor het gedrag is. Andere factoren lijken het gedrag te bepalen.

Tarief bewaakt stallen

Er is gratis bewaakt stallen in Veenendaal. Zeker voor langdurig stallen zoals de mensen die met het openbaar vervoer verder reizen is de keuze om dan bewaakt te stallen gemakkelijk.

Conclusies

- Het gratis bewaakt stallen in Veenendaal is redelijk effectief. Enerzijds is het gebruik goed, anderzijds blijft het aandeel losstaande fietsen hoog. Wat ontbreekt is een compleet stallingennetwerk en voldoende capaciteit. De bewaakte stalling met het meeste gebruik wordt veel door openbaar vervoer reizigers gebruikt die hun fiets bij de bushalte parkeren en vervolgens verder reizen. Het ontbreken van een voetgangersgebied en het ontbreken van een stallingsverbod in de Hoofdstraat zorgen ook voor een rommelig straatbeeld met veel losse fietsen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is afhankelijk van de ligging. Een ongunstig gelegen bewaakte stalling wordt matig gebruikt. De geboden kwaliteit en het ontbreken van een stallingsverbod in de belangrijkste winkelstraat zijn eveneens niet bevorderend voor het gebruik.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden goed gebruikt. Echter op veel locaties is er een tekort aan capaciteit met als gevolg een hoog aandeel losstaande fietsen.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit, het niet handhaven van stallingsverboden en het toestaan van fietsen tot aan de entree van de winkel.

2.2.15 Oosterhout

Fietsparkeerbeleid centrum

- Aanleiding van de ontwikkeling van fietsparkeerbeleid in 1996 was het chaotische straatbeeld, de herinrichting van het centrumgebied in 1998 en het reduceren van het autogebruik naar het centrum.
- Realisatie van drie bewaakte stallingen van hoge kwaliteit (1 voltooid, 2 onzeker).
- Er geldt een fietsverbod in het voetgangersgebied gedurende winkelopeningstijden.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum is langgerekt en bestaat uit het overdekte winkelcentrum "Arendshof" van twee verdiepingen en het 'oude' kernwinkelapparaat.
- De winkelstraten zijn ingericht als voetgangersgebied en zijn over het algemeen vrij breed (circa 10 meter).
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn gesitueerd aan de randen van het winkelgebied en nabij de ingangen van het overdekte winkelcentrum. De bewaakte stalling is gerealiseerd in het overdekte winkelcentrum.
- De capaciteit van de bewaakte stalling is ca. 300 fietsparkeerplaatsen en een apart deel voor bromfietzers. De capaciteit aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen wordt geschat op ca. 500. De clustergrootte varieert van 10-30 plaatsen.
- De kwaliteit van zowel de onbewaakte als de bewaakte parkeervoorzieningen is hoog. De design aanleunhekken zijn speciaal gekozen vanwege de inpassing in de openbare ruimte en de bewaakte stalling is opgenomen binnen het winkelcentrum.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	650	-
B-O-L	45-55	-

- Er zijn geen fietsparkeertellingen uitgevoerd na de herinrichting van het centrum van Oosterhout. Wel zijn er in het verleden tellingen uitgevoerd waaruit bleek dat het aantal losgestalde fietsen hoog was. Gedurende het centrumbezoek is gebleken dat de herinrichting gezorgd heeft voor een omslag in het fietsparkeren binnen de gemeente met een laag aandeel los gestalde fietsen.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is onbekend gezien de recente opening in april 2000. Het gebruik van de onbewaakte voorzieningen is goed. Onbekend is of de capaciteit van de onbewaakte voorzieningen wordt overschreden.
- Het aantal los geparkeerde fietsen is gering. Fietsen die los geparkeerd staan zijn over het algemeen geplaatst nabij de onbewaakte voorzieningen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct
stallingsregime	?	nee
beschikbare ruimte		veel
capaciteit	•	B: voldoende O: voldoende
kwaliteit	•	B: hoog O: hoog
herken- en vindbaarheid	?	B: redelijk O: goed
tarief	?	f 1,00

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De loopafstanden binnen het winkelgebied van Oosterhout zijn niet lang. Op alle toegangen tot het kernwinkelgebied zijn (on)bewaakte voorzieningen geplaatst en ook direct bij de attractiepunten. De loopafstand naar de bestemming bepaalt voor de fietser waar hij zijn/haar fiets parkeert.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

Er loopt een fietsroute door het kernwinkelgebied die aansluit bij de bewaakte stalling. Verder zijn alle fietsroutes gericht op de toegangen tot het kernwinkelgebied met de onbewaakte voorzieningen. Op deze wijze is een juiste

afstemming ontstaan tussen locatie van parkeervoorzieningen en de toeleidende routes.

Stallings- en fietsregime

Binnen het overdekte winkelcentrum geldt een fietsparkeerverbod. In het gehele voetgangersgebied is het buiten venstertijden verboden te fietsen. Het aandeel fietsers door het voetgangersgebied is laag en het aandeel parkeerders in het winkelcentrum vrijwel nihil. Het is echter onzeker of dit gedrag voortkomt uit de regimes die gelden of uit een doordacht locatiebeleid en capaciteitsbeleid.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten binnen het voetgangersgebied voor het los stallen van de fiets zijn aanwezig. Het straatbeeld vertoont echter geen clusters los gestalde fietsen in het voetgangersgebied. Anders is dit op de Markt waar op horeca-avonden veel los geparkeerde fietsen staan. Dit is echter geen gevolg van de ruimte die aanwezig is maar een logisch gevolg van het ontbreken van capaciteit op deze plaats.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit bestemd voor het winkelend publiek lijkt goed afgestemd op de vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Het ontbreken van de capaciteit aan de Markt op horecadagen zorgt voor een behoorlijk aandeel losstaande fietsen. Derhalve is voor een deel van het centrumgebied de capaciteit een verklarende factor voor het fietsparkeergedrag.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de onbewaakte voorzieningen resulteert in een laag aandeel losstaande fietsen in het voetgangersgebied. De kwaliteit van de bewaakte stalling (overdekt, veel service, gelijkvloers, in winkelcentrum) lijkt van invloed op de keuze al dan niet bewaakt te stallen.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn vindbaar en ook eenvoudig herkenbaar. De bewaakte stalling is minder herken- en vindbaar. In hoeverre dit het gedrag verklaard is onduidelijk, omdat de bewaakte stalling recent is geopend.

Tarief bewaakt stallen

Bij openstelling van de nieuwe stalling in het overdekte winkelcentrum is een tariefswijziging doorgevoerd. Of deze tariefswijziging van f 0,50 naar f 1,00 invloed heeft op het fietsparkeergedrag is onduidelijk.

Conclusies

- Het fietsparkeerbeleid in Oosterhout is effectief. De juiste afstemming van vraag en aanbod en de hoge kwaliteit van de (on)bewaakte fietsparkeerplaatsen heeft gezorgd voor een aanzienlijk lager aandeel losstaande fietsen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is onbekend gezien de recente opening van de bewaakte stalling. Het tarief is echter laag, de ligging gunstig en de kwaliteit hoog waardoor het gebruik van de bewaakte stalling als goed wordt ingeschat.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden goed gebruikt. De moderne aanleunhekken zijn op de juiste locaties gesitueerd en de capaciteit lijkt behalve het horecagebied voldoende.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag als gevolg van de ingezette beleidslijnen.

2.2.16 Doetinchem

Fietsparkeerbeleid centrum

- De gemeente heeft een volgend fietsparkeerbeleid. In de toekomst probeert men het fietsparkeren meer te sturen door het aanbieden van meer (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen aan de rand van het centrum.
- Samen met de uitbreiding van het onbewaakt parkeren is besloten dat er in de toekomst een bewaakte stalling bijgeplaatst wordt.
- In het voetgangersgebied geldt een fietsverbod, maar geen stallingsverbod. Tevens zijn er stallingsvoorzieningen in het voetgangersgebied aanwezig.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het voetgangersgebied is ruim van opzet met brede straten en een vrij open karakter.
- De fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid door het gebied met een clustergrootte afhankelijk van de ruimte en voorziening. De onoverdekte bewaakte stalling ligt eveneens aan de rand van het centrum op korte loopafstand van de belangrijkste voorzieningen.
- Capaciteit: 660 fietsparkeerplaatsen
 - ca. 530 onbewaakte plaatsen (ca. 80%)
 - ca. 130 bewaakte plaatsen (ca. 20%)
- De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is verschillend. De helft is van het type klem, de ander helft zijn anti-diefstalvoorzieningen. De bewaakte stalling is van lage kwaliteit met een laag hek zonder overkapping.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	1.350	1.032
B-O-L	10-90	6-56-38

- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig (ca. 45%).
- In de huidige situatie lijkt de capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen voldoende echter de afstemming met de vraag ontbreekt op vele plaatsen. De verbetering van de kwaliteit van het toegepaste fietsparkeersysteem zal het gebruik verbeteren.
- Het aantal losstaande fietsen is hoog door het gebrek aan afstemming van aanbod en vraag naar onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: lang O: kort/redelijk
ligging fietsroutes		B: direct O: wisselend
stallingsregime		nee
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: voldoende O: wisselend
kwaliteit	?	B: laag O: wisselend
herken- en vindbaarheid	?	B: redelijk O: goed
tarief	?	f 0,50

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De fietsparkeerplekken met de kortste loopafstanden naar de centrumbestemmingen worden het best gebruikt. Ook is er een groot aandeel losstaande fietsen op korte afstand van de entrees van de winkels. Dit wijst op een groot belang van de loopafstanden.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum lopen niet door het centrum. In het voetgangersgebied mag zelfs niet gefietst worden. De voorzieningen in het centrum worden echter redelijk goed gebruikt. De fietsroutes lijken geen invloed te hebben op het gedrag.

Stallings- en fietsregime

Er geldt geen stallingsverbod in het centrum maar wel een fietsverbod. Het aandeel fietsers door het centrum is echter behoorlijk wat er op wijst dat het geen invloed heeft.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en het aantal objecten is voldoende in de winkelstraten en het aantal losstaande fietsen is omvangrijk. Op het plein is ook een behoorlijk aandeel fietsen tegen bomen geplaatst. De beschikbare ruimte en de objecten is hiermee een verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het ontbreken van capaciteit op bepaalde plekken is van invloed op het straatbeeld. De capaciteit van de bewaakte stalling lijkt voldoende.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Mogelijk zal de beperkte kwaliteit van de bewaakte stalling (onoverkapt) en van de klemmen (oud type) van invloed zijn op het gebruik.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van de bewaakte stalling is niet optimaal. De herken- en vindbaarheid van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is beter. Onduidelijk is of deze factor van invloed is.

Tarief bewaakt stallen

Het tarief van de stalling is f 0,50. Een dergelijk laag tarief is over het algemeen voor de meeste fietsers acceptabel. Het is onduidelijk of het tarief van invloed is op het gedrag in Doetinchem.

Conclusies

- Uitgaande van de tellingen lijkt het fietsparkeerbeleid in de huidige situatie van Doetinchem niet erg effectief. Het aandeel losstaande fietsen kan als problematisch worden aangemerkt. Het fietsparkeerbeleid krijgt in de nabije toekomst een nieuwe impuls waardoor de afstemming van vraag en aanbod zal verbeteren en het los parkeren zal afnemen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is matig en wordt veroorzaakt door de ligging ten opzichte van de belangrijke bestemmingen en het gebrek aan kwaliteit van de bewaakte stalling (onoverkapt) ten opzichte van de onbewaakte voorzieningen. Opvallend is dat het lage tarief niet zorgt voor een hogere bezettingsgraad.
- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn matig gelokaliseerd en van lage kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit op gewenste plaatsen. Ook zorgt de beschikbare ruimte en het ontbreken van een stallingsregime voor een fors aandeel los parkeren.

2.2.17 Roermond

Fietsparkeerbeleid centrum

- Fietsparkeerplan is in ontwikkeling naar aanleiding van het weghalen van hinderlijk gestalde fietsen in het centrum en het matige gebruik van de bewaakte stalling aan het Kloosterwandplein.
- Strekking van het nog op te stellen fietsparkeerplan is om voldoende kwalitatief hoogwaardige voorzieningen te bieden teneinde het straatbeeld te verbeteren en de modal split naar het centrum te wijzigen ten gunste van de fiets.
- De huidige RVV-parkeerverbodsborden zullen op termijn vervangen worden door een regeling via de APV.
- Kort- en langparkeerbeleid wordt ontwikkeld in het fietsparkeerplan.
- Opening nieuwe bewaakte stalling na voltooiing project Roersingel-west bibliotheek etc.)
- Acties van politie tegen fietsen in het voetgangersgebied (fietsverbod).

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Langgerekt centrum met als belangrijkste winkelstaten de Hamstraat, Steenweg, Varkensmarkt en het Kloosterwandgebied. De belangrijke winkelstraten zijn vrij breed (ca. 10 meter).
- De stationsomgeving is in het kader van deze studie buiten beschouwing gelaten maar wordt wel tot het centrumgebied van Roermond gerekend.
- Het Kloosterwandplein is een nieuw ingericht plein met beperkt onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. Onder het plein is een bewaakte fietsenstalling gesitueerd. Het Munsterplein is een ruim opgezet plein. Rond het Stationsplein is een concentratie horecavoorzieningen gelegen. Het Stationsplein is slechts beperkt overzichtelijk.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn gelegen aan de bovengenoemde pleinen en aan de koppen van de winkelstraten. De bewaakte fietsenstalling ligt onder het Kloosterwandgebied in de nabijheid van de Hema.
- De capaciteit van de bewaakte stalling is ca. 400 fietsparkeerplaatsen. De capaciteit aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen wordt geschat op ca. 425. De clustergrootte van de onbewaakte fietsparkeerplaatsen varieert van ca. 100 op de pleinen tot 20-30 op de koppen van de winkelstraten.
- Over het algemeen zijn klavers toegepast en in het Kloosterwandgebied zijn clusters aanleunhekken geplaatst.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	ca. 1.000	ca. 1.200
B-O-L	ca. 40-60	ca. 20-60-20

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voorhanden.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. Voordat de ondergrondse stalling geopend werd was er een bewaakte stalling in dit gebied op maaiveldniveau en bedroeg het aantal stallingsbewegingen op jaarbasis

150.000. In de huidige ondergrondse stalling is het aantal stallingsbewegingen op een jaar 90.000.

- Het gebruik van de onbewaakte rekken en klemmen verschilt. Bij de belangrijkste attractiepunten is het gebruik goed tot zeer goed. Van een stallingsverbod bij de belangrijkste centrumbestemmingen, V&D en Hema, wordt niet veel aangetrokken door de bezoekers van het centrum.
- Op basis van prognoses zal de voorgestelde capaciteit in het centrum van Roermond als volgt worden:
 - 700 bewaakt (58%)
 - 500 onbewaakt (42%)
- Buiten de belangrijkste centrumbestemmingen is het aandeel losstaande fietsen en het aantal fietsers door het voetgangersgebied laag.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: kort/lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: indirect O: direct
stallingsregime		ja
beschikbare ruimte		veel
capaciteit	?	B: voldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: redelijk O: wisselend
herken- en vindbaarheid	•	B: slecht O: goed
tarief	?	f 0,75

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Gezien het hoge aandeel losstaande fietsen bij de Hema en de V&D zijn de loopafstanden zeer belangrijk. Immers de ingang van de Hema zit op minder dan 50 meter van de ingang van de bewaakte stalling.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum sluiten nagenoeg naadloos aan op de belangrijkste onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. De fietsroutes sluiten niet direct aan op de bewaakte stalling wat mogelijk invloed heeft op het gebruik van de stalling.

Stallings- en fietsregime

Het stallingsverbod op sommige locaties heeft niet het gewenste effect. Het fietsverbod wordt wel goed nageleefd. In de huidige situatie, met RVV-borden, lijkt het stallingsverbod niet van invloed op het gedrag van de fietsers. In de toekomst na aanpassing van de APV zal deze factor wel een deel van het fietsparkeergedrag verklaren.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en haar objecten op de pleinen en in de winkelstraten hebben geen invloed op het straatbeeld. Over het algemeen worden de fietsen 'netjes' in de voorzieningen geplaatst en indien niet mogelijk naast de voorzieningen.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte parkeervoorzieningen aan het Kloosterwandplein zorgt voor een chaotisch straatbeeld terplekke. Voor het overige lijkt de capaciteit niet van invloed op het gedrag. Immers het gebruik van de ruime bewaakte stalling is laag terwijl de capaciteit groot is. Samengevat is het onduidelijk wat de invloed van de capaciteit is op het fietsparkeergedrag.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De hoge kwaliteit van de onbewaakte stallingen en de 'toegankelijkheid' van de bewaakte stalling via de hellingbaan (trap met goot voor de fiets) zorgt waarschijnlijk voor een hoog aandeel onbewaakt gestalde fietsen. Het argument van de gemeente is dat een belangrijke doelgroep van de bewaakte stalling, senioren, moeite hebben met de toegankelijkheid via de hellingbaan.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van de bewaakte stalling is niet optimaal. De stalling sluit niet direct aan op fietsroutes en is niet duidelijk herkenbaar als zijnde een fietsenstalling vanuit alle richtingen. De onbewaakte plaatsen zijn over het algemeen wel goed vindbaar en herkenbaar. Het is onduidelijk of deze factor heeft invloed op het fietsparkeergedrag.

Tarief bewaakte stallen

Het is onduidelijk wat de invloed van het tarief van f 0,75 is op het fietsparkeergedrag. Het tarief is normaal maar het gebruik is niet optimaal. Er is geen aanwijzing dat dit door het tarief komt.

Conclusies

- Het huidige straatbeeld vertoont wisselend effect van het fietsparkeerbeleid van de gemeente Roermond. Enerzijds worden de onbewaakte voorzieningen goed gebruikt en zijn de voorzieningen zorgvuldig gelokaliseerd, anderzijds heeft de kwaliteitsimpuls van de bewaakte stalling gezorgd voor een lager aandeel bewaakt gestalde fietsen. De gemeente is bezig met het opstellen van een fietsparkeerplan waarmee beoogd wordt het bewaakt stallen te stimuleren en het los parkeren op bepaalde locaties te verbieden middels een regeling in de APV.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De stalling is van hoogwaardige kwaliteit maar de entree via een hellingbaan is vermoedelijk de oorzaak van het beperkte gebruik.
- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn met beleid ingepast en sluiten goed aan op de centrumbestemmingen. Het ontbreken van handhaving van de stallingsverboden zorgt echter bij de belangrijkste centrumbestemmingen voor een chaotisch straatbeeld.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is in totale omvang niet groot. De overlast van hinderlijk geparkeerde fietsen op locaties waar een stallingsverbod is ingesteld is echter wel hoog. Hoogstwaarschijnlijk heeft dit te maken met het gemak van de parkerende fietser en de gewenste loopafstanden. Aanpak van deze problematiek zal voorgesteld worden binnen het nieuwe fietsparkeerplan.

2.2.18 Middelburg

Fietsparkeerbeleid centrum

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Middelburg is over het algemeen vraagvolgend.
- Het fietsparkeerbeleid vormt een essentieel onderdeel binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente maar is sinds 1998 niet meer zo actueel.
- Er is een studie verricht naar de fietsparkeervoorzieningen in het kernwinkelgebied, waarbij de kwantitatieve behoefte en het straatbeeld zijn vastgelegd.
- In delen van het kernwinkelgebied is het verboden te fietsen. Er zijn geen stallingsverboden in het centrumgebied ingesteld.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- De winkelstraten in het kernwinkelgebied zijn redelijk breed van opzet. De breedte is gemiddeld ca. 8-10 meter. Echter door de her en der geplaatste clusters fietsparkeervoorzieningen wordt de ruimte voor winkelende voetgangers op drukke tijden beperkt. Belangrijk is te constateren dat het centrum van Middelburg in de zomer een belangrijke toeristische trekpleister is van Zeeland.
- Na herinrichting van het Marktplaatsplein is een groot open plein ontstaan wat nagenoeg leeg is. Aan de randen van dit plein zijn fietsparkeervoorzieningen aanwezig.

- Capaciteit 1998: 1.468 fietsparkeerplaatsen
 - 1.313 onbewaakte plaatsen (89%);
 - 155 bewaakte plaatsen (11%).
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn verspreid door het centrum gelegen met de belangrijkste concentraties aan de koppen van de winkelstraten en bij de belangrijkste bestemmingen in het gebied. De bewaakte stalling is in het centrum nabij de Markt gesitueerd. De loopafstanden van de onbewaakte parkeervoorzieningen naar de bestemmingen zijn korter dan vanaf de bewaakte stalling.
- De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is over het algemeen vrij laag. Het toegepaste systeem is de eenvoudige klem en veelal zijn de plaatsen onoverdekt. Dit geldt ook voor de bewaakte stalling aan het Zusterplein. De extra service zorgt wel voor een kwaliteitsimpuls van de bewaakte stalling.

Fietsparkeergedrag in centrum

	<i>Capaciteit</i>	<i>Gestalde fietsen</i>
Totaal	1.500	2000: ca. 1.500
B-O-L	10-90	2000: ca. 5-50-45

- De tellingen zijn gehouden in 1998. Sinds 1998 zijn acties en maatregelen uitgevoerd die een beter straatbeeld moeten opleveren. Er zijn geen tellingen gehouden na de uitvoering van de maatregelen.
- Tellingen uit 1998:
 - donderdag: 1.422 fietsen;
 - verhouding bewaakt/onbewaakt: 5/95.
- Bezettingsgraad bewaakt:
 - donderdag: 46%
- Bezettingsgraad onbewaakte:
 - donderdag: 26%
- Het aandeel losstaande fietsen was erg hoog in 1998 met een aandeel van 70-75% (ruim 1.000 fietsen) van het totaal aantal getelde fietsen. Losstaande fietsen worden veelal wild, niet in de buurt van fietsparkeervoorzieningen geparkeerd. Ook in 2000 wordt naar schatting nog een groot aandeel van de fietsen los geparkeerd.
- Er is een groot aantal locaties waar de capaciteit aan klemmen niet juist is afgestemd op de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. Het gebruik van de klemmen is eveneens laag op plekken waar veel meer fietsen staan dan klemmen.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: direct O: indirect
stallingsregime	•	niet
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit		B: voldoende O: wisselend
kwaliteit	•	B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid		B: redelijk O: goed
tarief		f 1,00
leeftijd	•	
bezoekfrequentie		
verplaatsingsmotief		
verblijfsduur	•	
gemakzucht	•	

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Gezien het hoge aandeel losstaande fietsen op korte afstand van de belangrijkste bestemmingen in het gebied is de loopafstand in het centrum zeer belangrijk. De matige bezettingsgraad van de 'achterafgelegen' bewaakte stalling wijst hier eveneens op. Uit de enquête blijkt dat in totaal bijna 30% van de ondervraagden een loopafstand van 100 meter of korter wenst van de bewaakte stalling naar de belangrijkste bestemmingen. De bewaakte stalling ligt echter, met uitzondering van de markt, verder van alle bestemmingen af.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum van Middelburg zijn radialen vanuit alle woonwijken. De fietsroutes sluiten redelijk tot goed aan op de onbewaakte fietsparkeerplaatsen. De routes naar de bewaakte stalling zijn minder direct. Gezien het verschil in aanbod aan onbewaakt en bewaakt fietsparkeren wordt de ligging ten opzichte van de fietsroutes als verklarend beschouwd.

Stallings- en fietsregime

Er is geen stallingsverbod ingesteld in Middelburg. In een groot deel van het voetgangersgebied is er een fietsverbod ingesteld. Dit fietsverbod wordt op drukke dagen goed nageleefd. Buiten het drukke zomerseizoen zorgt het ontbreken van een stallingsregime mede voor het hoge aandeel losstaande fietsen. Het merendeel van de ondervraagden geeft aan zich te houden aan een stallingsregime indien dit wordt ingesteld.

Beschikbare ruimte en objecten

De beschikbare ruimte en objecten op de pleinen en nabij de ingangen van de belangrijke attractiepunten bieden fietsers mogelijkheden tot het losstaand stallen. In de enquête komt naar voren dat dit een reden is om los te parkeren.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen doorheen het hele centrum is zeer groot. Het gebruik van de capaciteit is matig. Uit de enquête blijkt dat een deel van de mensen bewust onbewaakt parkeert vanwege de geboden capaciteit. Verondersteld wordt dat de capaciteit niet van invloed is gezien het slechte gebruik van de onbewaakte capaciteit.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De lage kwaliteit van de onbewaakte klemmen is in de enquête genoemd als negatief aspect maar niet als reden om los te parkeren. De belangrijkste reden om los te parkeren is immers het gemak om de fiets even tegen de gevel te plaatsen. Wel is een hoge kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen genoemd als voorwaarde voor losparkerende mensen om onbewaakt te gaan stallen. De extra service die de bewaakte stalling biedt wordt door een groot deel van de mensen als positief ervaren maar niet als reden genoemd om bewaakt te stallen. Samengevat wordt de kwaliteit wel als verklarende factor beschouwd voor het fietsparkeergedrag te Middelburg.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn duidelijk herken- en vindbaar. De bewaakte stalling in Middelburg is minder herken- en vindbaar. Het is onduidelijk of de herken- en vindbaarheid van de bewaakte stalling van invloed is op de bezettingsgraad van de bewaakte stalling. Uit de enquête blijkt dat de ligging boven alles gaat en de herken- en vindbaarheid er niet zoveel toe doet.

Tarief bewaakt stallen

Het tarief van de bewaakte stalling in Middelburg is f 1,00. Een dergelijk tarief wordt over het algemeen als acceptabel ervaren. Derhalve is het tarief geen verklarende factor.

Leeftijd van de fietser

Uit de enquête blijkt dat de leeftijd van de fietser deels van invloed is op het fietsparkeergedrag. Oudere mensen stallen relatief meer bewaakt.

Bezoekfrequentie

Uit de enquête blijkt dat de bezoekfrequentie geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag.

Verplaatsingsmotief

Uit de enquête blijkt niet dat het verplaatsingsmotief van invloed is op het fietsparkeergedrag. Het hoge aandeel bewaakt stallen onder marktbezoekers komt door de ligging van de bewaakte stalling ten opzichte van de markt.

Verblijfsduur

Uit de enquête onder de fietsers in Middelburg blijkt dat de verblijfsduur van invloed is op het fietsparkeergedrag van de centrumbezoekers. Langer verblijven betekent een hoger aandeel bewaakt.

Gemakzucht

Gemakzucht speelt een grote rol bij met name losparkeren. Ook voor het onbewaakt parkeren is gemak een van de meest genoemde redenen.

Conclusies

- Naar aanleiding van de fietstellingen in 1998 zijn er te Middelburg een aantal maatregelen uitgevoerd teneinde de capaciteit meer op de vraag toe te spitsen. Deze maatregelen hebben geleid tot minder losstaande fietsen maar niet tot het gewenste effect. Er is immers nog steeds sprake van een hoog aandeel losstaande fietsen. Over het algemeen is het losparkeren niet hinderlijk gezien de aanwezige ruimte. Op zomerdagen echter kan het wel hinderlijk zijn. Het los parkeren van de fietsen, mits niet hinderlijk, wordt geaccepteerd door de gemeente.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De belangrijkste reden hiervoor lijkt de ligging te zijn. Belangrijke doelgroepen voor de bewaakte stalling zijn ouderen, marktbezoekers en mensen die langer verblijven in het centrum.
- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn vraagvolgend geplaatst. Het gebruik van de klemmen is echter matig. De oorzaak hiervan is de gebrekkige kwaliteit, het ontbreken van stallingsregimes, aanwezige ruimte om los te parkeren en vooral gemakzucht (parkeren in de winkel). De capaciteit die door het gehele centrum wordt aangeboden lijkt niet van invloed te zijn op het aandeel onbewaakt parkeren.

- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog tengevolge van voornamelijk gemakzucht en het willen parkeren op (zeer) korte afstand van de bestemming. Ook speelt de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen een beperkte rol.

2.2.19 Geleen

Fietsparkeerbeleid centrum

- Al lange tijd is er sprake van gratis bewaakt stallingen in Geleen. Van de 4 stallingen zijn er nu nog twee geopend.
- Er zijn nauwelijks tot geen voorzieningen om onbewaakt te stallingen. In afwachting van de hernieuwde visie op de Binnenstad zal het fietsparkeerbeleid in de toekomst opnieuw worden vormgegeven.
- Er geldt een fietsverbod gedurende winkeltijden in het winkelgebied. Er is een aanpassing van de APV waarin het verboden is objecten in de openbare ruimte neer te zetten, echter dit wordt niet met borden ondersteund en gehandhaafd.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het kernwinkelgebied van Geleen is compact met een groot plein nabij het Stadhuis. De belangrijke winkelstraten zijn breed van opzet met uitzondering van de Rijksweg Centrum.
- De bewaakte stallingen liggen aan de randen van het kernwinkelgebied, waarvan 1 op korte loopafstand van de belangrijkste centrumvoorziening, de V&D.
- De capaciteit van beide bewaakte stallingen is ca. 100 plaatsen. In totaal zijn er dus 200 bewaakte plaatsen en ca. 50 onbewaakte plaatsen.
- De onbewaakte stallingsvoorzieningen die er zijn zijn zeer gering van omvang (<10 plaatsen). Alleen bij de Albert Heijn in het zuiden van het gebied is een vrij omvangrijke cluster klemmen gelegen van ca. 25-30 plaatsen.
- De kwaliteit van de bewaakte stallingen is laag. Met een ketting is een gebiedje afgezet waar gestald kan worden. Het is niet volledig diefstalpreventief. De bewaking ontbreekt af en toe doordat de beheerders geen voorzieningen hebben zoals een toilet. Het toegepaste systeem is de klem wat eveneens niet veel kwaliteit biedt.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	ca. 320	-
B-O-L	ca. 78-22	ca. 60-20-20

- Er zijn geen fietsparkeertellingen voorhanden.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is redelijk tot goed. Op drukke dagen staan er meer fietsen in de stallingen dan er capaciteit is. Er ontbreekt een locatie in het zuiden van het kernwinkelgebied.
- Het gebruik van de onbewaakte klemmen is onbekend.

- Het aandeel losstaande fietsen in het centrumgebied is normaal. Concentraties losstaande fietsen zijn te vinden voor de ingangen van de belangrijkste centrumvoorzieningen en in het zuiden waar capaciteit ontbreekt.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: wisselend O: kort
ligging fietsroutes	?	B: direct O: direct
stallingsregime	•	nee
beschikbare ruimte	•	veel
capaciteit	•	B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit	?	B: laag O: wisselend
herken- en vindbaarheid	?	B: slecht O: wisselend
tarief	•	gratis

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

De losstaande fietsen in het zuiden van het gebied en nabij de ingangen van de belangrijke centrumvoorzieningen kunnen verklaard worden uit de loopafstanden.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De fietsroutes naar het centrum sluiten aan op de bewaakte stallingen. Onduidelijk is of dit het gedrag verklaart.

Stallings- en fietsregime

Het ontbreken van een stallingsregime in het kernwinkelgebied in combinatie met een gebrek aan capaciteit verklaart een deel van de losstaande fietsen.

Beschikbare ruimte en objecten

De ruimte en objecten in het kernwinkelgebied voor het los stallen van de fiets zijn ruim aanwezig. Het straatbeeld met losstaande fietsen geeft aan dat het een verklarende factor is.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bepaalt voor een deel het straatbeeld. Zeker op drukke dagen is men dan noodgedwongen om de fiets los te parkeren.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De lage kwaliteit van de klemmen en de lage kwaliteit (onoverdekt, klemmen, geen service) van de bewaakte stallingen wijst op een zeer klein verschil tussen los stallen en bewaakte stallen. Het is waarschijnlijk veiliger om de fiets onbewaakt in een Tulip bij het stadhuis neer te zetten dan bewaakt in de stalling. Of de kwaliteit invloed heeft op het fietsparkeergedrag is onduidelijk.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De herken- en vindbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen in Geleen is matig. Het is niet duidelijk of dit een verklarende factor is.

Tarief bewaakte stallen

De bewaakte stallingen zijn gratis. Het feit dat een groot deel van de fietsen niet los maar toch bewaakt staat komt voort uit het tarief.

Conclusies

- Naast de van oudsher bestaande bewaakte stallingen wordt er vrijwel niets gedaan aan het fietsparkeren in Geleen. Het gebrek aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen is een probleem. Bij volle bewaakte stallingen is men gedwongen om de fiets los te parkeren. De omvang van het probleem is wegens het ontbreken van tellingen niet inzichtelijk. Beleid ten aanzien van fietsparkeren wordt eventueel pas na enkele andere ontwikkelingen in het centrum van Geleen geformuleerd.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is hoog wegens gebrek aan alternatieven.
- Er zijn nauwelijks onbewaakte klemmen in het centrum.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is redelijk. Het lijkt er op dat het aantal fietsers naar het centrum beperkt is.

2.2.20 Sneek

Fietsparkeerbeleid centrum

- Het stimuleren van de fiets naar het centrum en het opvangen van fietsers aan de entrees tot het voetgangersgebied voor winkelend publiek.
- In het voetgangersgebied voor winkelend publiek geldt een fietsverbod. Er is geen fietsparkeerverbod.

Ruimtelijke vormgeving en karakteristiek centrum

- Het centrum van Sneek is een oude binnenstad met winkelstraten met een smal profiel.
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid over het voetgangersgebied en langs de fietsroutes in het centrum.
- De enige bewaakte stalling ligt aan de Prins Hendrikkade aan de achterzijde van de winkelstraat de Oosterdijk en wordt deels als buurtstalling gebruikt.
- In totaal zijn er ruim 600 fietsparkeerplaatsen in het centrum: 42 bewaakte plaatsen (7%) en ruim 550 onbewaakte plaatsen (93%).
- De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn klemsystemen voor het voorwiel.

Fietsparkeergedrag in centrum

	Capaciteit	Gestalde fietsen
Totaal	600	894
B-O-L	7-93	3-38-62

- De capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen in het centrum is onvoldoende: op een zaterdag bedraagt de bezettingsgraad circa 150% en op een werkdag circa 110%.
- Opvallend is het hoge aandeel losstaande fietsen: ruim 60% stalt zijn fiets losstaand.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is op zaterdag matig met een bezettingsgraad van 50-60%. Op een gemiddelde werkdag is de bezettingsgraad met 30% laag.
- Het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is ook matig: op een zaterdag wordt 60% van de voorzieningen gebruikt: op een werkdag 46% van de voorzieningen. De klemsystemen voor de voorwielen worden slecht gebruikt.
- De losstaande fietsen staan verspreid over het centrum tegen objecten (bankjes, bomen, muren, enz.) en in de zijstegen van de winkelstraten.

Verklarende factoren fietsparkeergedrag in centrum

<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>
loopafstanden	•	B: lang O: kort
ligging fietsroutes	•	B: indirect O: direct
stallingsregime	?	nee
beschikbare ruimte		weinig
capaciteit		B: onvoldoende O: onvoldoende
kwaliteit	•	B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	?	B: redelijk O: wisselend
tarief	?	f 0,50 kort f 1,00 lang

Loopafstanden fietsparkeervoorzieningen tot belangrijke centrumbestemmingen

Het losstaand stallen van fietsen in de nabijheid van de centrumbestemmingen en in de zijstegen duidt erop dat loopafstanden een belangrijke factor in Sneek zijn. Het lage gebruik van de ‘achterafgelegen’ bewaakte stalling bevestigt de invloed van de factor ‘loopafstanden’.

Ligging fietsroutes ten opzichte van fietsparkeervoorzieningen

De ligging van de fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) langs de verschillende fietsroutes beïnvloedt het gedrag: de voorzieningen langs de fietsroutes worden beter gebruikt dan de voorzieningen welke verder van de fietsroutes liggen.

Stallings- en fietsregime

Er geldt geen fietsparkeerverbod in het centrum. Het is de vraag of losstaande stallers bij een fietsparkeerverbod wel zijn fiets in de fietsparkeervoorzieningen zou stallen.

Beschikbare ruimte en objecten

De ruimte voor het losstaand stallen van de fiets in Sneek is beperkt en zijn er weinig objecten in de openbare ruimte. De beschikbare ruimte en objecten is derhalve geen verklarende factor.

Capaciteit fietsparkeervoorzieningen

De voorhanden zijnde fietsparkeervoorzieningen worden door fietsers in Sneek veelal niet benut. De capaciteit is geen verklarende factor.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

Eén van de belangrijkste redenen voor het lage gebruik van de onbewaakte fietsparkeersystemen is de kwaliteit van het klemsysteem in Sneek. De klemsystemen voor het voorwiel worden zeer weinig gebruikt. Ook de kwaliteit van de bewaakte stalling is laag. Kwaliteit speelt derhalve een rol ten aanzien van het gedrag.

Herken- en vindbaarheid fietsparkeervoorzieningen

De onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen over het algemeen voor de fietser in het zicht vanaf de fietsroutes. Het hogere gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen langs fietsroutes duidt op een mogelijk verklarende rol.

Tarief bewaakt stallen

Het dagtarief voor het stallen van de fiets bedraagt f 1,00 in Sneek en het tarief voor kortparkeren (<3 uur) f 0,50. Onduidelijk is of het tarief van invloed is op het lage gebruik van de bewaakte stalling.

Conclusies

- De gemeente Sneek lijkt niet te slagen in het opvangen van fietsers aan de randen van het kernwinkelgebied. Het aandeel losstaande fietsers zorgt gezien de beperkte ruimte voor problemen in het winkelgebied. Overige factoren die het rommelige straatbeeld verklaren zijn de ongunstige ligging van de bewaakte stalling en de lage kwaliteit van de klemmen. Interessant en onbekend in Sneek is de ervaring van de fietsers met gedifferentieerde parkeertarieven.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De belangrijkste reden hiervoor lijkt de ligging te zijn.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden slecht gebruikt. De oorzaak hiervan lijkt de lage kwaliteit te zijn en mogelijk het ontbreken van een stallingsregime.
- Als gevolg van een gebrek aan capaciteit op bepaalde locaties en de kwaliteit van het aanbod is het aandeel losstaande fietsen hoog. De loopafstanden van de fiets naar de bestemming lijkt zeer belangrijk te zijn gezien de beperkte ruimte voor het los stallen en het hoge aantal fietsen.

2.3 Conclusies

2.3.1 Fietsparkeerbeleid

Aanleiding en betrokken actoren

- In bijna alle bezochte gemeenten en centrumgebieden is het fietsparkeerbeleid in het centrum een actueel onderwerp. In twee van de kleinere gemeenten, Middelburg en Geleen, is het fietsparkeerbeleid in het centrum minder actueel. Het aandeel losstaande fietsen in deze gemeenten is hoog.
- Veel gemeenten zien het fietsparkeerbeleid in het centrum als een uitwerking van het totale gemeentelijke verkeers- of fietsbeleid.
- Gemeenten hebben voornamelijk de rol als initiatiefnemer bij fietsparkeerbeleid. Hierbij kan het initiatief vanuit het ambtelijke apparaat, de politiek of beiden komen.
- In een viertal gemeenten is de lokale afdeling van de Fietzersbond niet actief bij het fietsparkeerbeleid betrokken. Opvallend is dat dit in de kleinere gemeenten het geval is.
- Er zijn nog maar weinig particuliere initiatieven op het gebied van fietsparkeren in centrumgebieden en gemeenten voeren ook geen actief beleid op dit gebied. Het gratis tweede kopje koffie in Doetinchem bij het tonen van een stallingsbewijs vormt hierop een positieve uitzondering.
- De aanleiding tot het formuleren van het fietsparkeerbeleid loopt per gemeente sterk uiteen en de meeste gemeenten geven aan dat er meerdere aanleidingen zijn:
 - een hoge mate van losstaande en hinderlijk geplaatste fietsen in de openbare ruimte van het centrumgebied;
 - het stimuleren van het fietsgebruik van en naar het centrumgebied met het oog op de bereikbaarheid van het centrumgebied;
 - het grote aantal fietsdiefstallen in het centrumgebied;
 - de herinrichting van het centrumgebied.
- Daarnaast doen steeds meer gemeenten onderzoek naar de mogelijkheden van gratis bewaakt stallen. In totaal hebben zes gemeenten gratis bewaakt stallen onderzocht. Twee gemeenten hebben besloten om geen gratis bewaakt stallen in te voeren: Vlaardingen en Roermond. Vier gemeenten hebben inmiddels gratis bewaakt stallen in het centrum ingevoerd: Apeldoorn, Nijmegen, Veenendaal en Geleen. De gemeente Apeldoorn heeft inmiddels de effecten van het gratis stallen in het centrumgebied onderzocht. De toename van het gebruik van de bewaakte stallingen was circa 70%.
- Het is opvallend dat fietsdiefstal wordt genoemd als aanleiding terwijl veel ondervraagde gemeenten de geregistreerde fietsdiefstalgegevens van de politie niet in het bezit hebben.
- In 12 gemeenten is sprake van geformuleerd fietsparkeerbeleid in relatie tot de herinrichting van het centrumgebied. Bekende voorbeelden hiervan zijn

het "Kern Gezond Project" in Den Haag en het "Uitvoeringsplan Openbare Ruimte Binnenstad" (UPOR) in Nijmegen.

Inhoud

- Ten aanzien van de bewaakte fietsenstallingen hebben de grote gemeenten (Den Haag, Tilburg, Groningen, Apeldoorn, Nijmegen en 's-Hertogenbosch) het beleid om een netwerk van fietsenstallingen te creëren. Daarnaast is een kleinere gemeente als Veenendaal bewust bezig met het opzetten van een netwerk aan fietsenstallingen. De gemeenten streven naar een netwerk aan stallingen op alle invalswegen naar het kernwinkel- of voetgangersgebied. In een aantal gemeenten leidt het opzetten van een dergelijk netwerk tot minder fietsbewegingen of 'los parkeren' in de centrumgebieden: Tilburg, Groningen, Apeldoorn en Nijmegen.
- Door de meeste gemeenten wordt het losstaand stallen door fietsers in de centrumgebieden als hinderlijk ervaren. Alleen de gemeenten Almere en Geleen gaven aan dat het losstaand stallen geen belangrijk onderwerp binnen het gemeentelijke beleid is.
- De volgende instrumenten worden ingezet om het fietsparkeergedrag te beïnvloeden:
 - kwaliteit fietsparkeervoorzieningen (bijv. Den Haag);
 - hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen (bijv. 's-Hertogenbosch);
 - instellen juridische maatregelen (bijv. Roermond);
 - handhaven juridische maatregelen (bijv. Nijmegen en Tilburg);
 - aanstellen toezichthouders of stewards (bijv. Tilburg en Veenendaal);
 - aanbieden gratis fietsenstallingen (bijv. Apeldoorn en Nijmegen);
 - publiciteit (bijv. Helmond).
- Ten aanzien van de voetgangersgebieden binnen centra is er een ontwikkeling om fietsers buiten winkelopeningstijden in het voetgangersgebied toe te staan. In negen gemeenten worden fietsers buiten winkelopeningstijden in het voetgangersgebied toegestaan.
- Een ontwikkeling binnen de herinrichting van centrumgebieden is dat, met name vanuit de stedenbouwkundige invalshoek, voor steeds meer pleinen en straten zonder fietsparkeervoorzieningen wordt gekozen. Deze ontwikkeling leidt in steeds meer centrumgebieden tot een bewust fietsparkeerbeleid: gedoog- of handhavingsbeleid ten aanzien van losstaande en hinderlijk geplaatste fietsen.
- Ten aanzien van het stallingsregime zijn er drie mogelijkheden:
 - geen stallingsregime: het stallen van (brom)fietsen in de openbare ruimte is overal toegestaan;
 - stallingsregime op basis van een verkeersbesluit krachtens de Wegenverkeerswet (WVW) waarbij door middel van bebording (bord E3, RVV 1990) een verbod tot het plaatsen van (brom)fietsers wordt aangeduid;
 - stallingsregime op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) waarbij burgemeester en wethouders een gebied kunnen aanwijzen waar het verboden is (brom)fietsen te plaatsen buiten de daarvoor aangewezen fietsparkeervoorzieningen.

- In acht van de bezochte centrumgebieden geldt geen stallingsregime. In de andere centrumgebieden is wel sprake van een (gedeeltelijk) stallingsverbod voor fietsen buiten fietsparkeervoorzieningen op basis van een verkeersbesluit of de APV. Op basis van de ruimere mogelijkheden van de APV om hinderlijk geplaatste fietsen te verwijderen en het gebruik van zonebebording kiezen steeds meer wegbeheerders voor de APV. In Tilburg en Nijmegen worden fietsen buiten de fietsparkeervoorzieningen in het voetgangersgebied 15 minuten gedoogd. In Roermond is dergelijk beleid in ontwikkeling.
- De kwantitatieve effecten van het fietsparkeerbeleid worden, met uitzondering van Apeldoorn, niet door gemeenten gemeten. De overige gemeenten geven wel aan dat zij positieve effecten zien van de maatregelen die zij nemen.

2.3.2 Fietsparkeergedrag

Het fietsparkeergedrag van de gemeenten afzonderlijk is beschreven in §2.2. In deze paragraaf worden algemene conclusies getrokken over de verklarende factoren voor het fietsparkeergedrag. Een totaaloverzicht van de verklarende factoren per gemeente inclusief een toelichting is opgenomen in bijlage 3.

Bewaakt stallen

- De bezettingsgraden van de bewaakte stallingen zijn over het algemeen het hoogst op piekmomenten zoals marktdagen, zaterdag en koopavonden. Opvallend is dat een bewaakte stalling in Veenendaal een hoge bezetting heeft doordat veel busreizigers hier hun fiets stallen.
- Uit de enquête blijkt dat de belangrijkste reden om bewaakt te stallen de diefstalpreventie en het voorkomen van schade aan de fiets is. Daarmee is het ook logisch dat een belangrijke aanleiding om bewaakt te stallen voor onbewaakte en losparkeerders de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek is.
- Het gebruik van een bewaakte stalling wordt voornamelijk bepaald door de ligging ten opzichte van de fietsroutes en de loopafstanden naar de belangrijkste bestemmingen. Dit is bevestigd in de uitgevoerde enquêtes.
- Acceptabele loopafstanden zijn afhankelijk van type mens, de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of los) en is tevens afhankelijk van de geboden kwaliteit. Uit de enquête blijkt dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stalling tot de gewenste bestemming per gemeente behoorlijk verschillen. Het gemiddelde beeld is dat bewaakte stallers over het algemeen meer bereid zijn verder te lopen dan onbewaakte en los parkerende mensen. In totaal geeft 30% van de ondervraagde mensen aan dat de bewaakte stalling op minder dan 100 meter van de belangrijkste bestemmingen dient te liggen. 45% geeft aan dat een loopafstand van meer dan 300 meter acceptabel is.
- De verblijfsduur in het centrum is over het algemeen, blijkend uit de enquêtes, van invloed op het aandeel bewaakt stallen. Bij langere verblijfsduren wordt meer bewaakt gestald.

- Het invoeren van gratis bewaakte stallen zorgt over het algemeen voor een groter aantal fietsers dat bewaakte stalt mits de ligging van de bewaakte stalling goed is en er voldoende kwaliteit wordt geboden.
- Over het algemeen is uit de enquête onder centrumbezoekers dat een tarief van f 1,00 voor 85% van de ondervraagde mensen acceptabel is.
- Hogere tarieven zorgen niet noodzakelijkerwijs voor een lager gebruik van de bewaakte stalling. Een voorbeeld hiervan is een redelijk gebruikte bewaakte stalling in Almelo met een tarief van f 1,50 per keer. De bewaakte stallers zijn redelijk tevreden over de hoogte van het tarief van f 1,50. Een groot deel van de potentiële doelgroep (de onbewaakte parkeerders) geeft in de enquête echter aan dat zij een tarief van f 1,50 niet acceptabel vinden.
- Voordeeltarieven voor maand- en/of jaarabonnementen kunnen invloed hebben op het gebruik van de bewaakte stallingen. In Groningen en Den Haag zijn er goedkope jaarabonnementen die geldig zijn voor alle bewaakte stallingen in de stad. Het gebruik van de bewaakte stallingen in deze steden is zeer goed. Uit de enquête is echter niet gebleken dat het voordelige abonnementstarief een reden is om bewaakte te stallen.
- De onoverdekte bewaakte stallingen worden minder goed gebruikt dan de overdekte/inpandige bewaakte stallingen.
- De kwaliteit van de bewaakte stalling is niet van groot belang in het fietsparkeergedrag. De extra service in de bewaakte stallingen wordt door de meeste bewaakte stallers als positief ervaren maar niet als reden genoemd om bewaakte te stallen. Ook is het ontbreken van extra service in bewaakte stallingen niet als negatief aspect naar voren gekomen bij de ondervraagde bewaakte stallers.
- Ten aanzien van de entree van de bewaakte stalling via hellingbanen is in Roermond gebleken dat dit een duidelijk aantoonbare negatieve invloed heeft op het gebruik van de bewaakte stalling. Voor andere steden komt dit niet zo duidelijk naar voren. Ook uit de enquêtes die zijn gehouden in Apeldoorn komt niet duidelijk naar voren dat de entree van twee bewaakte stallingen via hellingbanen een negatief aspect is en invloed heeft op de bezettingsgraad van de bewaakte stalling.
- Wel blijkt uit de enquêtes dat over het algemeen meer ouderen gebruik maken van de bewaakte stalling. Dit betekent dat de toegankelijkheid van de bewaakte stalling wel een belangrijk element is bij het ontwerp.
- Ook is een belangrijke doelgroep van de bewaakte stallers de fietsers met een kwalitatief goede en dure fiets.
- De herken- en vindbaarheid van de bewaakte stallingen speelt nauwelijks tot geen rol in het fietsparkeergedrag.

Onbewaakt parkeren in een klem of rek

- Voor een goed gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is de locatie en de ligging ten opzichte van de fietsroutes en bestemmingen essentieel.

- De afstemming van capaciteit aan klemmen op de vraag naar klemmen bepaalt deels of de voorzieningen gebruikt worden of dat men de fiets 10 meter verder los op de standaard parkeert. Het gebrek aan afstemming of aan capaciteit überhaupt is namelijk een van de meest genoemde negatieve aspecten in de bezoekersenquêtes.
- Het gemak om de fiets los te parkeren is vaak een oorzaak van slecht gebruikte onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. Buiten afstemming van capaciteit op vraag speelt de mentaliteit van de fietser dus een zeer belangrijke rol in het gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Acceptabele loopafstanden zijn afhankelijk van type mens, de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt of los) en is tevens afhankelijk van de geboden kwaliteit. In de enquête blijkt dat de gewenste loopafstand van de bewaakte stalling naar de bestemmingen onder de ondervraagde onbewaakte parkeerders lager is dan die van bewaakte stallers.
- De onbewaakte voorzieningen van hoge kwaliteit worden beter gebruikt dan de oude klemmen en rekken.
- Indien de kwaliteit van de onbewaakte voorzieningen laag is en de ruimte voldoende dan is over het algemeen het gebruik van de klemmen slecht.
- Bij een lage kwaliteit van de voorzieningen kan het zijn dat de geboden capaciteit geen invloed heeft op het fietsparkeergedrag. Bij steden met oude klemmen zoals Sneek, Alkmaar en Middelburg parkeren fietsers hun fiets niet in een klem maar zetten zij hun fiets op de eigen standaard naast de klem.
- In de bezoekersenquêtes is het belang van kwalitatief hoge onbewaakte fietsparkeervoorzieningen deels naar voren gekomen. Enerzijds is een hoge kwaliteit niet één van de twee belangrijkste redenen om onbewaakt te parkeren terwijl het anderzijds wel een voorwaarde is om losparkeerders over te halen onbewaakt systeem te parkeren.

Los parkeren

- De tijdstippen waarop fietsen met name hinderlijk worden gestald en ervaren zijn gedurende piektijden: uitgaansavonden, koopavonden, marktdagen en zaterdag.
- De grotere locaties met losstaande en hinderlijk geplaatste fietsen bevinden zich over het algemeen op de volgende locaties binnen de centra:
 - entrees van de voetgangersgebieden;
 - entrees van overdekte winkelpassages (in verband met 'droog' stallen);
 - entrees van marktplaatsen op een marktdag;
 - horecagelegenheden op uitgaansavonden;
 - grote attractiepunten binnen centra als V&D, Hema en C&A;
 - zijstraten en -stegen naar voetgangersgebieden of winkelstraten;
 - nabij onbewaakte en bewaakte fietsparkeervoorzieningen.

- Als redenen voor de losstaande en hinderlijk geplaatste fietsen in de centrumgebieden worden door de gemeenten de volgende argumenten aangedragen:
 - op korte afstand tot bestemming zijn geen fietsparkeervoorzieningen;
 - voldoende ruimte voor het los en hinderlijk stallen van fietsen;
 - korte verblijfsduur centrumbezoeker in centrumgebied;
 - onvoldoende fietsparkeervoorzieningen in centrumgebied;
 - lage kwaliteit fietsparkeervoorzieningen in centrumgebied.
- De belangrijkste redenen voor het losparkeren uit de bezoekersenquêtes zijn:
 - korte loopafstanden van de fietsparkeerplek tot de bestemming;
 - gemak en snelheid om los te parkeren.
- De belangrijkste voorwaarden om niet los te parkeren maar in (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn:
 - behoefte aan een beter beschermde parkeerplek voor de fiets;
 - betere ligging (=loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen;
 - voldoende kwaliteit.
- Er is geen verband tussen de grootte van het centrumgebied/gemeente en de mate van losstaande en hinderlijk geplaatste fietsen.
- Het invoeren van een stallingsregime is slechts mogelijk indien er voldoende capaciteit aan bewaakte en onbewaakte fietsparkeerplekken wordt geboden met juiste ligging.
- Het stallingsregime is enkel van invloed op het fietsparkeergedrag indien er gehandhaafd wordt. Het plaatsen van fietsparkeerverbodsborden zonder handhaving door de politie heeft in bijna alle gemeenten geen invloed op de omvang los stallende mensen.
- De beschikbare ruimte om de fiets los te parkeren speelt een beperkte rol in het fietsparkeergedrag. Indien het aanbod aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen van lage kwaliteit is speelt de beschikbare ruimte een rol in de wijze van stallen.
- Het aandeel mensen wat aangeeft zich aan een fietsparkeerverbod te zullen houden is volgens de enquêteresultaten zeer verschillend. In Groningen en Nijmegen is het aandeel mensen wat er zich aan zal houden veel lager dan in Almelo, Apeldoorn en Middelburg.
- Opvallend is dat in Nijmegen, waar een fietsparkeerverbod is ingesteld, het aandeel laag is wat zich aan een fietsparkeerverbod zal houden. Het begrip voor deze maatregel lijkt beperkt te zijn ook gezien het lagere aandeel mensen in Nijmegen wat losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk vindt.

3. BEHEER EN EXPLOITATIE FIETSENSTALLINGEN IN CENTRUMGEBIEDEN

3.1 Algemeen

In alle bezochte centrumgebieden zijn fietsenstallingen aanwezig. Hierbij zijn in de vijf grotere centrumgebieden (meer dan 150.000 inwoners) 3 tot 6 fietsenstallingen aanwezig. In de kleinere centrumgebieden bedraagt het aantal 1 tot 3 fietsenstallingen. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van het aantal bewaakte fietsenstallingen per centrumgebied.

Bijna alle gemeenten hebben ook concrete plannen of wensen ten aanzien van nieuwe fietsenstallingen. Alleen de gemeenten Sneek en Vlaardingen geven momenteel aan geen plannen voor toekomstige fietsenstallingen te hebben (zie tabel 3.1).

Gemeente	Aantal bewaakte stallingen	Gewenste bewaakte stallingen
Den Haag	6	2-3
Tilburg	5	1
Groningen	4	3
Apeldoorn	4	2
Nijmegen	3	1-2
's-Hertogenbosch	4	2
Almere	1	2
Maastricht	3	1
Zwolle	1	1-3
Alkmaar	3	1-2
Helmond	3	1
Vlaardingen	1	-
Almelo	1	3-6
Veenendaal	3	2
Oosterhout	1	1
Doetinchem	1	1
Middelburg	1	1
Roermond	1	1
Geleen	2	1
Sneek	2	-

Tabel 3.1: Aantal bewaakte en gewenste fietsenstallingen per centrumgebied

De (historische) aanleiding voor de opzet van de fietsenstallingen lopen per centrumgebied uiteen. De volgende aanleidingen voor de stallingen werden door de gemeenten opgesomd:

- fietsdiefstal
- fietsvandalisme
- losstaande en hinderlijk gestalde fietsen
- herinrichting centrum
- stimuleren fietsgebruik
- particulier initiatief
- opzet als sociale werkvoorziening

De service per fietsenstalling loopt per gemeente en centrumgebied sterk uiteen. De volgende extra servicevoorzieningen naast het stallen van fietsen zijn aanwezig:

- bagagekluizen
- bagagedepot (bijv. helmen, boodschappen, enz.)
- openbare toilet
- fietsverhuur
- droogmaken zadel (bijv. Den Haag)
- bandenreparatie
- fietsreparatie
- buggyverhuur
- rolstoelverhuur
- garderobe
- regenjassen
- wandelwagens

De informatie met betrekking tot de fietsenstallingen wordt primair door de gemeenten verzorgd. De wijze waarop de gemeenten hun informatie met betrekking tot de fietsenstallingen verzorgen loopt echter sterk uiteen: (parkeer)-folders en flyers, posters, fietskaarten (bijv. Den Haag), gemeentelijke informatiepagina of website (bijv. Tilburg), winkeliersverenigingen en bewegwijzering.

Gemeente	Gemiddeld dagtarief	Bijzonderheden
Den Haag	f 0,85	jaarabonnement: f 50,00 mogelijke korting: f 25,00 (pashouders Den Haag)
Tilburg	f 0,75	
Groningen	f 1,50 - f 1,75	hoog tarief voor nachtstalling jaarabonnement: f 30,00
Apeldoorn	Gratis	
Nijmegen	Gratis	
's-Hertogenbosch	f 1,00	maandabonnement: f 20,00
Almere	f 1,00	strippenkaart: 10x stallen voor f 8,00
Maastricht	f 1,50	
Zwolle	f 1,00	strippenkaart: 30x stallen voor f 25,00
Alkmaar	f 1,50 - f 1,75	strippenkaart: 4x stallen voor f 5,00 (1 stalling)
Helmond	f 0,50	maandabonnement: f 7,50
Vlaardingen	f 1,00	strippenkaart: 10x stallen voor f 7,75 maandabonnement: f 12,50
Almelo	f 1,50	
Veenendaal	Gratis	
Oosterhout	f 1,00	
Doetinchem	f 0,50	
Roermond	f 0,75	maandabonnement: f 9,00
Middelburg	f 1,00	strippenkaart: 10x stallen voor f 7,50 jaarabonnement: f 150,00
Geleen	Gratis	
Sneek	f 1,00 - f 1,50	kortparkeren (<3 uur): f 0,50 strippenkaart: 10x stallen voor f 8,00 jaarabonnement: f 15,00

Tabel 3.2: Gemiddelde dagtarieven fietsenstallingen centrumgebieden

De dagtarieven van de fietsenstallingen in de verschillende centrumgebieden lopen sterk uiteen. In hoofdstuk 2 is reeds aangegeven dat Apeldoorn, Nijmegen, Veenendaal en Geleen hebben gekozen voor gratis stallen in bewaakte stallingen. In tabel 3.2 zijn de gemiddelde dagtarieven voor de stalling van een fiets in een centrumgebied weergegeven.

Uit tabel 3.2 blijkt dat de verschillende dagtarieven, strippenkaarten en abonnementen van fietsenstallingen in centrumgebieden sterk uiteenlopen: in Groningen wordt f 30,00 en in Middelburg f 150,00 voor een jaarabonnement betaald. Opvallend is dat er alleen in Sneek een tariefdifferentiatie voor het kortparkeren van een fiets is ingesteld.

Daarnaast blijkt uit tabel 3.2 dat in de meeste centrumgebieden sprake is van een uniform dagtarief. Alleen in de gemeenten Groningen, Alkmaar en Sneek is sprake van verschillende tarieven per stalling in het centrumgebied. Tijdens de interviews bleken gemeenten vanwege de eenduidigheid voor centrumbezoekers te kiezen voor een uniform tarief in het centrum.

3.2 Beheer fietsenstallingen

De wijze van beheer van de fietsenstallingen blijkt in de praktijk sterk per gemeente en centrumgebied te verschillen. In de 20 centrumgebieden zijn de volgende beheervormen aanwezig:

- door particuliere fietsparkeerorganisaties: Den Haag (Stichting Biesieklette) en Groningen (Stichting Werkprojecten);
- door gemeentediensten: Tilburg (parkeerbedrijf), Nijmegen twee stallingen (parkeerbedrijf), 's-Hertogenbosch (parkeerbedrijf), Helmond (parkeerbedrijf), Veenendaal (banenpoolers), Doetinchem, Roermond, Geleen en Sneek (één stalling);
- door sociale werkvoorzieningen: Apeldoorn (Felua-Groep), Almere (Stichting SAFE), Maastricht (Stichting MTB), Zwolle, Oosterhout (Stichting WAVA), Middelburg (Stichting Arduin) en Sneek (één stalling: Stichting De Loopplank);
- door particulieren: Nijmegen (één stalling), Alkmaar, Vlaardingen en Almelo.

De twee particuliere fietsparkeerorganisaties in Den Haag en Groningen zijn gegroeid van een sociale werkvoorziening tot twee volwassen en zelfstandige fietsparkeerorganisaties. De gemeenten Den Haag en Groningen zijn tevreden over deze organisaties.

In negen gemeenten wordt het beheer van de fietsenstallingen in het centrum door gemeenten verzorgd. In de grote gemeenten is het beheer van de stallingen ondergebracht bij het gemeentelijke parkeerbedrijf. Bij de kleinere gemeenten is een afdeling of dienst verantwoordelijk voor het beheer.

In zeven gemeenten worden de stallingen in het centrum door een stichting in het kader van de sociale werkvoorziening beheerd. In een dergelijke situatie wordt het beheer van de stallingen in het centrum 'uitbesteed' aan een werkgelegenheidsorganisatie. De bezochte gemeenten met een dergelijke beheervorm van de stallingen in het centrum zijn tevreden over de uitvoering door de ingeschakelde stichtingen. De stichting werken over het algemeen vrij professioneel.

Tot slot zijn in vier gemeenten centrumstallingen in beheer bij particulieren. Uit de interviews met de gemeenten en particuliere beheerders blijkt het overleg met betrekking tot het fietsparkeerbeleid tussen beide partijen moeizaam te verlopen. Dit is het geval in de gemeenten Nijmegen (juridische procedure), Vlaardingen (stiptheidsacties) en Alkmaar.

Voor de bewaking van en andere werkzaamheden in de fietsenstalling kunnen door de verschillende type beheerders de volgende categorieën personeel worden ingezet:

- WIW (Wet Inschakeling Werkzoekenden);
- banenpoolers (bijv. Veenendaal);
- JWG-banen (Jeugd Werk Garantieplan);
- ID-banen (Instroom, Doorstroom), voorheen Melkert-banen;
- WSW-werknemers (lichamelijk, geestelijk of sociaal gehandicapten);
- vrijwilligers.

Gedurende de interviews met de gemeenten is gebleken dat gemeentelijke beleidsmedewerkers (verkeer en stedenbouw) de exacte beheervorm of organisatie van de fietsenstallingen vaak niet kenden. Gemeentelijke medewerkers van de afdeling of dienst beheer wisten dit vaak wel. Dit wijst op een 'gat' tussen beleid en uitvoering/implementatie van beleid.

Alle gemeenten gaven gedurende de interviews aan dat zij tevreden zijn met de huidige beheervormen.

3.3 Exploitatie fietsenstallingen

In de CROW-publicatie 98 worden in hoofdstuk 17 de investeringen, de inkomsten en de uitgaven van een bewaakte fietsenstalling gepresenteerd.

In de praktijk blijken de investeringen voor een fietsenstalling (bouw/verbouw, inventaris, toegangssysteem, enz.) en eenmalige uitgaven (ontwerp, advieskosten, enz.) door gemeenten te worden gedragen. Hierbij wordt soms gebruik gemaakt van regionale, provinciale of Rijkssubsidie voor de bouw van een fietsenstalling (bijv. 's-Hertogenbosch en Helmond). In Alkmaar is een verbouwing van de particuliere fietsenstalling door de gemeente gefinancierd.

De exploitatie van de fietsenstallingen is afhankelijk van de beheervorm. Hierna volgt een overzicht welke financiële bijdrage de verschillende beheerders van fietsenstallingen in het centrumgebied krijgen:

- De particuliere fietsparkeerorganisatie Stichting Biesieklette in Den Haag is een particuliere organisatie zonder gemeentelijke subsidie geworden, maar met rijkssubsidie in het kader van de ID-banen. De Stichting Werkprojecten in Groningen krijgt subsidie in het kader van de sociale werkvoorziening voor het personeel.
- De exploitatie van fietsenstallingen door gemeentediensten worden beheerd en geëxploiteerd door de gemeente. De gemeenten schakelen hierbij personeel in met subsidies in het kader van de sociale werkvoorziening. Tekorten in de exploitatie worden hierbij vanuit gemeentelijke parkeer- of bereikbaarheidsfondsen (bijv. Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Helmond en Roermond) en algemene middelen.

- De exploitatie van fietsenstallingen door alle stichtingen worden gesubsidieerd in het kader van de sociale werkvoorziening. De exploitatie-tekorten van de stichtingen worden vanuit gemeentelijke parkeer- of bereikbaarheidsfondsen en algemene middelen betaald.
- De exploitatie van fietsenstallingen door particulieren is een financiële aangelegenheid voor de particulier ondernemer. De particuliere beheerder in Nijmegen krijgt van de gemeente een financiële vergoeding in verband met het gratis stallingsbeleid in het centrum. Naast het stallen van fietsen verzorgen de particuliere ondernemers extra services (fietsreparaties, toilet, verhuur, enz.) om hun exploitatie rond te krijgen.

Exploitanten (gemeenten, stichtingen en particulieren) geven aan dat zij voorzichtigheid met betrekking tot de exploitatiegegevens van de stallingen wensen en dat de gegevens vertrouwelijk moeten worden behandeld. In een aantal gemeenten is de gemeentelijke subsidiëring van de fietsenstallingen een politiek beladen onderwerp.

In tabel 3.3 wordt een overzicht gegeven van de verzamelde gemeentelijke exploitatiekosten per jaar van fietsenstallingen voor een gemeente of wel welk bedrag een gemeente moet betalen voor het kostendekkend maken van een fietsenstalling. Bij de kosten is vermeld of dit exclusief of inclusief huur-, koop-, pacht en/of personeelslasten is. In bijlage 4 zijn een tweetal exploitatie-voorbeelden opgenomen.

Gemeente	Beheerder	Aantal stallingen	Gemeentelijke exploitatiekosten per stalling (op jaarbasis)	Opmerkingen
Groningen	Stichting Werkprojecten	4	- f 12.000	excl. personeelskosten, incl. huurkosten
Apeldoorn	Felua-Groep	4	- f 75.000	
Nijmegen	gemeente	2	-f 125.000	
Almere	Stichting SAVE	1	- f 0	excl. huurkosten
's-Hertogenbosch	gemeente	1	- f 120.000	
Maastricht	Stichting MTB	3	- f 50.000	excl. huurkosten
Doetinchem	gemeente	1	- f 60.000	
Middelburg	Stichting Arduin	1	+ f 43.500	excl. personeelskosten, excl. huurkosten
Roermond	gemeente	1	- f 75.000	Incl. huurkosten, incl. Personeel

Tabel 3.3: Overzicht gemeentelijke exploitatiekosten fietsenstallingen

Vier gemeenten gaven expliciet aan dat het naar hun mening mogelijk was om een fietsenstalling zonder gemeentelijke subsidiegelden (niet zonder rijkssubsidie voor ID-banen) te laten functioneren: Den Haag, Apeldoorn, Zwolle en Geleen. De overige gemeenten gaven aan dat de exploitatie van een fietsenstalling zonder subsidies niet of moeilijk haalbaar is.

De benaderde particuliere exploitanten, dus geen fietsparkeerorganisaties, geven aan dat de exploitatie van een fietsenstalling zonder bijkomende services (bijv. toilet, fietsreparaties en verhuur) bijna onmogelijk is.

Alle gemeenten gaven aan dat zij in verband met het gewenste fiets-parkeerbeleid in het centrum invloed willen blijven uitoefenen op het beheer en de exploitatie van de fietsenstallingen in het centrum. De gemeenten stimuleren momenteel niet het opzetten van particuliere fietsenstallingen met een eigen exploitatie.

4. STEDENBOUW EN FIETSPARKEERVOORZIENINGEN IN CENTRUMGEBIEDEN

4.1 Algemeen

Naar aanleiding van CROW-publicatie 98 en herinrichtingsprojecten voor centrumgebieden is het denken bij de bezochte gemeenten en centrumgebieden met betrekking tot de vormgeving en inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte toegenomen.

In vele gemeenten werken verschillende afdelingen en diensten binnen of buiten een herinrichtingsproject voor het centrum samen om tot een keuze van een fietsparkeersysteem of fietsenstalling in het centrumgebied te komen. De volgende drie gemeentelijke actoren kunnen worden onderscheiden:

1. In het kader van herinrichtingsprojecten voor centrumgebieden zijn meestal klankbordgroepen in het leven geroepen waarin verkeer en vervoer: ontwikkeling fietsparkeerbeleid en kwaliteit/kwantiteit fietsparkeervoorzieningen;
2. stedenbouw/ruimtelijke ordening: beoordeling vormgeving en inpassing fietsparkeervoorzieningen;
3. beheer: onderhoud en beheer fietsparkeervoorzieningen.

verschillende actoren zitting hebben: Fietzersbond, voetgangersvereniging VBV, belanghebbenden (bewoners en ondernemers), enz. In dergelijke klankbordgroepen worden de fietsparkeervoorzieningen voor het centrumgebied getoetst. Een dergelijke wijze tot het verkrijgen van draagvlak voor het type fietsparkeervoorziening is zeer waardevol.

Voor nieuwe fietsenstallingen en de inspraakprocedure wordt door gemeenten de formele juridische procedures gevolgd: aanvraag bouwvergunning.

4.2 Fietsparkeersystemen

In hoofdstuk 11 van CROW-publicatie 98 is op basis van het stabiliteitssysteem de volgende hoofdindeling van fietsparkeersystemen gehanteerd:

- klemsystemen
- hangsystemen
- aanleunsystemen

Bij het bezoek aan de 20 centrumgebieden zijn alle mogelijke type fietsparkeersystemen aangetroffen. In de meeste centrumgebieden zijn er verschillende systemen aanwezig. Uit de centrumbezoeken blijkt dat iedere gemeente op basis van verschillende beoordelingscriteria (consument en wegbeheerder) een voorkeur voor fietsparkeersysteem heeft.

De klemsystemen zijn in alle centrumgebieden terug te vinden. In de centrumgebieden van Almere, Alkmaar, Vlaarding, Almelo en Sneek zijn er overwegend klemsystemen geplaatst. In de overige centrumgebieden plaatsen vele winkeliers dergelijke systemen voor hun winkels.

De aanleunsystemen zijn in de volgende centrumgebieden terug te vinden: Den Haag, Tilburg, Groningen, Apeldoorn, 's-Hertogenbosch (overwegend aanleunsystemen), Helmond, Veenendaal, Oosterhout en Roermond.

In de volgende centrumgebieden zijn de volgende fietsparkeersystemen geplaatst:

- tulips: Apeldoorn, Maastricht en Geleen
- klavers: Groningen, Middelburg en Roermond
- pedalo's: Nijmegen

De tevredenheid van de gemeenten met betrekking tot de meest voorkomende fietsparkeersystemen in de centrumgebieden is verdeeld. De gemeenten Tilburg (aanleunsysteem), Groningen (klavers en aanleunsysteem), Apeldoorn (tulip), 's-Hertogenbosch (aanleunsysteem), Maastricht (tulip), Zwolle, Helmond (klem- en aanleunsysteem), Vlaardingen (klemsysteem), Oosterhout (aanleunsysteem), Middelburg (klaver) en Geleen (tulip).

De gemeenten Den Haag (klemsysteem), Nijmegen (pedalo), Veenendaal (klemsysteem) en Roermond (klaver) zijn gedeeltelijk tevreden. De gemeenten Almere (klemsysteem), Alkmaar (klemsysteem), Almelo (klemsysteem), Doetinchem (klemsysteem) en Sneek (houten balk met klemsysteem) zijn ontevreden. De ontevreden gemeenten hebben over het algemeen klamsystemen in beheer. De gemeenten zijn ontevreden over de kwaliteit van deze systemen: hart-op-hart-afstand, roest, kans op beschadiging fiets, enz.

Opvallend is dat geen van de gemeenten die ontevreden zijn over de klamsystemen richtlijnen voor nieuwe fietsparkeersystemen heeft. De tevreden gemeenten beschikken op basis van hun ervaringen wel over geldende richtlijnen voor aanschaf en plaatsing van fietsparkeersystemen. Zij streven naar een uniform beeld van fietsparkeersystemen in het centrumgebied.

De onbewaakte fietsparkeersystemen in de centrumgebieden zijn bijna altijd onoverdekt uitgevoerd. Alleen bij openbare gebouwen (bibliotheek of gemeentehuis) zijn onbewaakte fietsparkeersystemen soms overdekt. Er zijn tegenwoordig ook fietsparkeersystemen, waarbij een houten plank over het zadel kan worden geplaatst zodat het zadel droog blijft (bijv. Apeldoorn).

Bij de plaatsing van de fietsparkeersystemen in de centrumgebieden wordt door alle gemeenten goed rekening gehouden met de sociale veiligheid rondom de fietsparkeersystemen. Alleen in een aantal grote gemeenten zijn in een aantal zijstraten of zijstegen naar een voetgangersgebied of hoofdwinkelstraat soms fietsparkeersystemen sociaal onveilig geplaatst (bijv. Den Haag, Groningen en Apeldoorn).

De clustergrrootte van de fietsparkeersystemen loopt per centrumgebied en gemeente sterk uiteen. De systemen worden zo dicht mogelijk bij de bestemmingen of langs fietsroutes geplaatst. Wegbeheerders gaven vaak aan onvoldoende ruimte bij de belangrijkste bestemmingen in de centrumgebieden te hebben.

4.3 Bewaakte fietsenstallingen

De volgende type bewaakte stallingen worden in CROW-publicatie 98 onderscheiden:

- inbandige bewaakte stalling;
- bewaakte stalling in de openbare ruimte;
- mobiele stalling (bijv. bij markten of evenementen).

Naast deze stallingen doen steeds meer gemeenten vanwege het nijpende ruimtegebrek in centrumgebieden onderzoek naar de mogelijkheden van ondergrondse stallingen (bijv. Alkmaar). De ondergrondse stalling in Tilburg wordt dan ook vaak als voorbeeldstalling genoemd: ondergronds, grote capaciteit, flauwe hellingbaan, enz. Hierbij dient te worden vermeld dat vele inbandige stallingen (bijv. bij parkeergebouwen) ook meestal ondergronds zijn.

In het verleden is er weinig aandacht geschonken aan de vormgeving en inpassing van bewaakte fietsenstallingen. Vele gemeenten hebben gekozen voor sobere bewaakte stallingen in de openbare ruimte of inbandige bewaakte stallingen. De gemeenten waren in het verleden al tevreden met de aanwezigheid van een bewaakte stalling in het centrumgebied. In vele van de bezochte centrumgebieden zijn derhalve de stallingen met een hekwerk en een beheerderskeet ontstaan: Den Haag, Apeldoorn, Almere, Maastricht, Alkmaar, Doetinchem, Veenendaal, Middelburg en Geleen.

De fietsparkeersystemen in de stallingen zijn meestal eenvoudige klemsystemen of etagerekken. Aan de sociale veiligheid in de inbandige stallingen is door gemeenten en beheersorganisaties met voldoende licht, kleuren en ruimte voldoende aandacht besteed.

De ligging van de fietsenstallingen in de bezochte centrumgebieden is goed: de meeste fietsenstallingen liggen direct of in de nabijheid van fietsroutes of attractiepunten. Hierbij kan worden opgemerkt dat in centrumgebieden met een netwerk aan stallingen de ligging van de stallingen aan de invalswegen voor fietsers waarschijnlijk mede het hoge gebruik van de stallingen veroorzaakt. De centrumgebieden van Den Haag, Tilburg, Groningen, Apeldoorn en Nijmegen kennen een doordacht stallingen netwerk en een hoog gebruik.

De herkenbaarheid en vindbaarheid van de bewaakte stallingen in de openbare ruimte (dus ook mobiele stallingen) is over het algemeen goed. De inbandige bewaakte fietsenstallingen zijn echter minder eenvoudig te vinden of te herkennen. De meeste inbandige stallingen zijn door de vormgeving of het type inbandige stalling (bijv. in parkeergebouw) niet te herkennen als fietsenstallingen.

In drie centrumgebieden is sprake van een goed verwijzingssysteem naar de stallingen: Apeldoorn, Zwolle en Helmond. In centrumgebieden als Den Haag, Tilburg, Nijmegen, Alkmaar, Almelo, Veenendaal, Doetinchem en Middelburg wordt soms bewegwijzerd, maar kan de kwaliteit van de bewegwijzering worden verbeterd. In de overige gemeenten is de verwijzing naar de stallingen onvoldoende. Door de gemeenten Den Haag, Groningen, Apeldoorn, Helmond, Vlaardingen, Middelburg en Sneek wordt een uniform en herkenbaar logo voor de stallingen gehanteerd, welke de herkenbaarheid voor de (potentiële)-gebruiker vergroot.

Van de geïnterviewde gemeenten zijn 11 gemeenten over het algemeen tevreden over de vormgeving en inpassing van de gerealiseerde stallingen: Tilburg, Groningen, Apeldoorn, Zwolle, Helmond, Vlaardingen, Almelo, Oosterhout, Roermond, Geleen en Sneek. De gemeenten Den Haag, Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Almere en Maastricht zijn over sommige stallingen tevreden, maar geven aan ook een aantal stallingen te willen verbeteren. De gemeenten Alkmaar, Veenendaal, Doetinchem en Middelburg zijn ontevreden over de vormgeving en inpassing van de stallingen.

Gedurende de interviews bleek dat gemeenten de inpassing en vormgeving van bewaakte fietsenstallingen een steeds belangrijker beleidsonderwerp binnen de inrichting van centrumgebieden vinden. Dit blijkt onder andere uit de samenwerking tussen de verschillende gemeentelijke afdelingen (zie paragraaf 5.1). Ook wordt voor het ontwerp van nieuwe bewaakte stallingen door een aantal gemeenten een beroep gedaan op architecten (bijv. kunsthuis te Apeldoorn) of kunststichtingen (bijv. Den Haag).

Met het oog op de bezochte centrumgebieden en het gewenste aantal nieuwe stallingen in centrumgebieden is echter nog meer aandacht voor de inpassing en vormgeving van stallingen gewenst. Hierbij moet worden gestreefd naar een goede kwaliteit en allure van fietsenstallingen.

Naar aanleiding van de centrumbezoeken zijn de vormgeving en inpassing van de volgende bewaakte fietsenstallingen een vermelding waard:

- gemeente Den Haag: fietsenstalling stadhuis (chic ontworpen 'fietsdoosje') en Buitenhof (vormgeving kantoor beheerder);
- gemeente Helmond: fietsenstalling onder traverse en achter het Speelhuis (inpassing in omgeving);
- gemeente Groningen: 'nieuwbouwfietseenstallingen' onder bioscoop Pathé en bibliotheek (inpassing in nieuwbouwproject);
- gemeente Tilburg: 'nieuwbouwfietseenstallingen' onder 013 en concertzaal (inpassing in nieuwbouwproject), stallingen onder de Katterug en ondergrondse stalling onder de Heuvel (inpassing in omgeving);
- gemeente 's-Hertogenbosch: fietsenstalling in Wolvenhoekgarage (architectuur en gebruik kleuren en materiaal);
- gemeente Oosterhout: inpandige fietsenstalling in nieuwe winkelpassage (inpassing in winkelpassage);
- gemeente Roermond: ondergrondse fietsenstalling Theaterplein (inpassing in omgeving);
- gemeente Nijmegen: overdekte fietsenstallingen Burg. Hamerstraat (verdiepte inpassing in openbare ruimte);
- gemeente Vlaardingen: half overdekte fietsenstalling Stadshart (geïntegreerd groen in hekwerk);
- gemeente Apeldoorn: inpandige stalling stadhuis en Oranjerie (inpassing in winkelpassage en ruimte stalling).

Foto's van de bovengenoemde bewaakte stallingen zijn opgenomen in bijlage 5

5. RICHTLIJN CAPACITEITSBEPALING FIETSPARKEERVoorzieningen

Aan 15 gemeenten zijn een viertal vragen met betrekking tot bijlage II "Richtlijn capaciteitsbepaling fietsparkeervoorzieningen" van CROW-publicatie 98 gesteld. Conform afspraak zijn de 5 door SOAB bezochte gemeenten niet naar hun mening gevraagd: Den Haag, Apeldoorn, Maastricht, Zwolle en Oosterhout.

Van de 15 gemeenten kende 1 gemeente bijlage II van de leidraad niet. De gemeente Tilburg gaf aan dat met name beheerders van de openbare ruimte de CROW-publicatie hanteerden. Tien van de 15 gemeenten maakt ook daadwerkelijk gebruik van de tabel. Zij gebruiken de tabel met name bij nieuwbouwprojecten. De overige 5 gemeenten geven aan dat zij bij voorkeur afgaan op 'gezond verstand' en beschikbare telgegevens.

Met de onderscheiden type locaties kunnen de 10 gemeenten redelijk tot goed met uit de voeten. Zij geven aan dat het onderscheid van winkelcentra in hoofdwinkel-, wijkwinkel- en buurtwinkelcentrum lastig is. Dit gaven met name voor kleinere gemeenten aan. In de tabel wordt een richtlijn voor stationslocaties gemist. Geen van de gemeenten gaf aan een eigen onderscheiding in locaties te hanteren.

De eenheden uit bijlage II worden door de 10 gemeenten naar tevredenheid gehanteerd. Zij gaven alleen aan behoefte te hebben aan een onderscheid in bezoekers/leerlingen en werknemers. Er worden geen eigen eenheden gehanteerd.

Tot slot gaan de 10 gemeenten naar eigen inzicht om met de boven- en ondergrens van de tabel. De gemeenten gaan hierbij vanwege de (verwachte en beoogde) groei van het fietsverkeer bij voorkeur uit van de bovengrens. Bovendien wordt de bovengrens vanwege maximale bezettingsgraden gehanteerd.

LITERATUURLIJST

- Barendregt, Angela, "Gratis stallen ook in Nijmegen" (artikel in Verkeerskunde), september 1999.
- Broer, Karin, "De fiets gaat ondergronds, op zoek naar de balans tussen mooi en functioneel" (artikel in Binnenlands Bestuur), 12 november 1999.
- CROW, "Een eigen plek voor de fiets, beleidswijzer voor veilig stallen" (publicatie 86), Ede, juni 1994.
- CROW, "Leren van fietsparkeren, ervaringen met vier gemeentelijke pilotprojecten", Ede, oktober 1997.
- CROW, "Plaats maken voor de fiets, leidraad voor parkeren en stallen" (publicatie 98), Ede, maart 1996.
- CROW, "Stallen in praktijk, voorbeelden van gemeentelijke fietsparkeerprojecten", Ede, januari 1996.
- D&P Onderzoek en Advies, "Fietsenstalling Stadshart Vlaardingen, haalbaarheidsonderzoek naar een gratis fietsenstalling", Den Haag, oktober 1999.
- DHV Milieu en Infrastructuur BV en gemeente Doetinchem, "Fietsmodel Doetinchem, QUOVADIS fiets", Amersfoort, december 1999.
- Fietsersbond, "Vergelijkend onderzoek fietsparkeervoorzieningen", Woerden, november 1993.
- Gemeente Almelo, "Fietsverkeer Plan 2010", Almelo, juli 1999.
- Gemeente Almere, Afdeling Verkeer & Vervoer, "Pak de fiets, het kan in Almere, fietsbeleidsplan 2000", Almere, januari 2000.
- Gemeente Apeldoorn, "Bewaakte fietsenstallingen in Apeldoorn: niet voor niets gratis!", Apeldoorn, juni 1999.
- Gemeente Apeldoorn, "Fietsparkeerplan binnenstad Apeldoorn", Apeldoorn, augustus 1997.
- Gemeente Apeldoorn, "Vinger aan de pols, rapportage fietsonderzoek september 1997", Apeldoorn, januari 1998.
- Gemeente Delft, Dienst Stadsontwikkeling, "Fietsactieplan" (conceptrapport), Delft, juli 1999.
- Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, "Fietsen in winkelgebieden", Den Haag, maart 1998.
- Gemeente Deventer en fietsersbond, "Fietsstallingsnota", Deventer, december 1992.

Gemeente Doetinchem, "Integraal verkeersplan gemeente Doetinchem, taakstellingen en strategie", Doetinchem, 1997.

Gemeente Groningen, "De bereikbare stad leefbaar", Groningen, 1997.

Gemeente Groningen, "Fietsnota gemeente Groningen" (concept), Groningen, mei 2000.

Gemeente 's-Hertogenbosch, "Bereikbaarheid 's-Hertogenbosch in goede banen" (ontwerp), 's-Hertogenbosch, januari 2000.

Gemeente Maastricht, Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken, "Fietsverkeersplan Maastricht", Maastricht, september 1996.

Gemeente Maastricht, Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken, "Meer en beter, fietsstallingsnota binnenstad Maastricht", Maastricht, januari 1999.

Gemeente Maastricht, Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken, "Bereikbaarheidsplan voor de binnenstad van Maastricht" (discussiestuk), Maastricht, januari 2000.

Gemeente Nieuwegein, Bureau Verkeer en Vervoer, "Beleidsplan Fiets", Nieuwegein, juni 1996.

Gemeente Nijmegen en Fietsersbond, "Fietsparkeerplan voor de binnenstad", Nijmegen, 1985.

Gemeente Tilburg, Dienst Publieke Werken, "Fietsplan Tilburg 1993", Tilburg, oktober 1993.

Gemeente Tilburg, Dienst Publieke Werken, "Fietsenstallingenplan Tilburg" (ontwerp), Tilburg, juni 1994.

Gemeente Tilburg, Dienst Stadszaken, "Evaluatie fietsstallen, fase 1: het binnenstadsgebied", Tilburg, maart 1998.

Gemeente Utrecht, Dienst Ruimtelijke Ordening, "Fietsnota Utrecht", Utrecht, april 1992.

Gemeente Veenendaal, Dienst Gemeentewerken, "Fietsen in Veenendaal", Veenendaal, mei 1993.

Gemeente Zwolle, "Experiment bewaakte avond- en nachtstalling", Zwolle, februari 1993.

Gemeente Zwolle, "Rapper op de trapper, fietsactieplan Zwolle", Zwolle, oktober 1994.

Goudappel Coffeng, Adviseurs verkeer en vervoer, "Veenendaal veilig bereikbaar, verkeersstructuurplan", Deventer, maart 1998.

Haskoning, "Fietsparkeerplan Arnhem", Nijmegen, april 1997.

Immerzeel, Jan Willem, "Fietsparknorm, een aanzet tot een nieuwe methodiek ter planning van fietsparkeervoorzieningen", Delft, mei 1997.

Instituut Midden- en Kleinbedrijf, "Bewaakte rijwielstallingen: gebruik, wensen en mogelijkheden", Diemen, oktober 1992.

Laan, Derk van der, "Fietsen stallen op de tekentafel", (artikel in Verkeerskunde), september 1996.

Meijer, John, "Bewaakte fietsenstallingen in Apeldoorn: niet voor niets" (artikel Verkeerskunde), september 1999.

Reitsma, Pieter Jan, "Fietsparkeren binnenstad Sneek, waar moet dat heen met de fiets?", Sneek, juli 1999.

RBOI, "Mobiliteitsplan Middelburg, deel 2: fietsstructuurplan op twee wielen", Middelburg, april 1995.

RBOI, "Studie fietsparkeervoorzieningen in kernwinkelgebied", Middelburg, november 1998.

SGBO, Onderzoeks- en adviesbureau van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, "Opruimacties van fietsen" (artikel in Verkeerskunde), april 1996.

Van Dijk, Van Soomer en Partners, "Toepasbaarheid en effectiviteit van stallingsvoorzieningen voor de fiets", Amsterdam, december 1992.

Van Dijk, Van Soomer en Partners, "Onderzoek fietsenstallingen: fase 1", Amsterdam, maart 1995.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten in samenwerking met Projectgroep Masterplan Fiets, "Ruimte voor de fiets, voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland", Den Haag, november 1994.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, "Fietsparkeerplan Rotterdam, Eendrachtsplein, Het Oude Westen en Dijkzicht", Delft, maart 1997.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, "Evaluatie ontwerpwijzer fietsvoorzieningen", Delft, juni 1997.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, "Fietsparkeerplan Waalwijk-Centrum", Delft, februari 1998.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, "Fietsplan Binnenstad Nijmegen", Zwolle, april 1995.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, "Heroriëntatie fietsplan binnenstad Nijmegen", Zwolle, juli 1998.

BIJLAGE 1: VRAGENLIJST INTERVIEWS

VRAGENLIJST INTERVIEWS

1. Algemene centrumkenmerken

- Welke (geografische) grenzen hanteert de gemeente voor het centrum?
- Waar bevinden zich de grootste 'attractiepunten' voor fietsers binnen het centrum?

2. Fietsparkeerbeleid ten aanzien van centrum

- Is het fietsparkeren in het centrum een actueel onderwerp binnen de gemeente? Zo ja, bij wie (bestuur, bewoners, Fietsersbond, ondernemers) en waarom?
- Welke activiteiten heeft de gemeente of welke particuliere initiatieven zijn op het gebied van fietsparkeren in het centrum ontplooit (plannen, uitvoering, acties, enz.)? Zo ja, wat was de aanleiding voor de activiteiten?
- Wat is het effect van het fietsparkeerbeleid van de gemeente? Bijvoorbeeld op het fietsparkeergedrag in of de modal split naar het centrum.
- Wat is het stallings- en fietsregime voor fietsers in het centrum? Is fietsen in het voetgangersgebied toegestaan? Of op bepaalde uren? Zijn er plaatsen in het centrum waar niet mag worden gestald? Op basis waarvan mag er niet worden gestald (bijv. APV)? Wordt het stallingsverbod gehandhaafd?
- Heeft de gemeente beleid ten aanzien van het kort en lang fietsparkeren in het centrum?

3. Onderzoeksvraag 2 (factoren fietsparkeergedrag)

- Worden in het centrumgebied fietsen hinderlijk gestald? Zo ja, wat zijn naar uw mening de redenen waarom fietsers dit in het centrum doen?
- Op welke tijdstippen worden de fietsen in het centrum hinderlijk gestald? Waar worden de fietsen hinderlijk gestald?
- Probeert de gemeente het fietsparkeergedrag in het centrum te beïnvloeden? Zo ja, welke instrumenten zet men in?
- Waar zijn de belangrijkste fietsparkeerplaatsen in het centrum? Waarom zijn deze plaatsen daar gerealiseerd? Zijn de plaatsen tussentijds verplaatst? Zo ja, waarom?

4. Algemene kenmerken bewaakte fietsenstallingen

- Waar bevinden zich de bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Hoeveel zijn er? Waar bevinden zich de grootste onbewaakte fietsenstallingen in het centrum? Hoeveel zijn er?
- Wat was de aanleiding voor de opzet van deze stallingen? Waarom zijn de stallingen daar gerealiseerd? Zijn de stallingen tussentijds verplaatst? Zo ja, waarom?
- Hoe is het gebruik van de bewaakte fietsenstallingen (wel/niet druk bezet)?
- Waarom stallen de fietsers naar uw mening de fiets in de bewaakte stalling (kans diefstal, prijs, afstand, service, kwaliteit, enz.)?
- Welke voorzieningen/service zijn er aanwezig in de bewaakte fietsenstallingen (reparatie, kluisjes, enz.)?
- Welke voorzieningen/service moet er naar uw mening nog bijkomen?
- Informeert de gemeente of de exploitant de centrumbezoekers over bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Zo ja, op welke wijze?
- Stimuleert de gemeente om fietsers gebruik te laten maken van de bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Zo ja, op welke wijze?
- Heeft de gemeente ideeën en/of plannen voor nieuwe bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Zo ja, waar en waarom?
- Op welke locaties binnen het centrum vinden de meeste fietsdiefstallen plaats?

5. Onderzoeksvraag 3 (exploitatie bewaakte fietsenstallingen)

- Wat zijn de tarieven per bewaakte fietsenstalling in het centrum (dagtarief, strippenkaart en abonnement)? Is er sprake van uniforme tarieven en/of betalingswijzen voor de stallingen in het centrum?
- Wie exploiteert en beheert deze bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Is er sprake van niet-gesubsideerde stallingen in het centrum? Zijn er meerdere beheerders?
- Heeft u inzicht in de kosten en baten en van de bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Welke kosten en baten kunnen worden onderscheiden?
- Is de exploitatie van een bewaakte fietsenstalling naar uw mening mogelijk zonder subsidiegelden? Zo ja, hoe dan?
- Op welke wijze wil de gemeente dat (eventueel) nieuwe bewaakte stallingen worden exploiteert?

6. Onderzoeksvraag 4 (stedenbouwkundig verantwoorde fietsparkeervoorzieningen)

- Is de gemeente tevreden over de vormgeving van de fietsparkeervoorzieningen en bewaakte fietsenstallingen in het centrum? Waarom is men wel of niet tevreden?
- Welke partijen hebben zich met de vormgeving van de fietsparkeervoorzieningen en bewaakte fietsenstallingen in het centrum beziggehouden? Zou u de volgende keer dezelfde aanpak kiezen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?
- Hanteert de gemeente richtlijnen voor de vormgeving van:
 - de bewaakte fietsenstalling
 - type fietsparkeersysteem in de bewaakte fietsenstalling
 - type fietsparkeersysteem in het centrum
- Zo ja, welke richtlijnen?
- Is er inspraak mogelijk over bovengenoemde vormgeving, dus in hoeverre hebben burgers invloed op het type fietsparkeer-systeem of fietsenstalling in het centrum?

7. Onderzoeksvraag 1 (tabel bijlage II leidraad)

- Kent u de tabel in bijlage II (Richtlijn capaciteitsbepaling fietsparkeervoorzieningen) van de CROW-publicatie "Plaats maken voor de fiets, leidraad voor parkeren en stallen"? Zo ja, maakt de gemeente gebruik van deze tabel? Zo nee, waarom niet?
- Hanteert de gemeente de onderscheiden type locaties (bijv. winkelcentra) en de onderverdeling binnen de locaties (bijv. hoofd-, wijk- en buurtwinkelcentra)? Zo nee, hanteert de gemeente een eigen onderscheiding?
- Hanteert de gemeente de eenheden (zoals bvo, aantal bezoekers, enz.)? Zo nee, hanteert de gemeente eigen eenheden?
- Hoe gaat de gemeente om met de boven- en ondergrens qua fietsparkeercapaciteit?

**BIJLAGE 2: CHECKLIST
CENTRUMBEZOEKEN**

CHECKLIST CENTRUMBEZOEK

Omgevingsaspecten:

Attractiepunten centrum op gebied van fietsparkeren):

- grootte winkelketens (bijv. V&D)
- overdekt winkelgedeelte (bijv. passage)
- uitgaansgelegenheden (bijv. theater, bioscoop, horeca)
- kantoren: gemeentehuis, bibliotheek
- scholen

Spreading fietsparkeervoorzieningen over centrum (*meerdere antwoorden zijn mogelijk*):

- concentratie bij belangrijkste centrumvoorzieningen
- concentratie op centrumrand
- verspreid over centrum
- verspreid over beschikbare ruimte in centrum

Juridisch regime rijgedrag in centrum voor fietsers (*op basis van aanwezige verkeersborden*):

- geen voetgangersgebied
- traditioneel voetgangersgebied (fietsen niet toegestaan)
- fietsen in voetgangersgebied permanent toegestaan
- fietsen op venstertijden in voetgangersgebied toegestaan

Juridisch stallingsregime in centrum voor fietsers (*op basis van aanwezige verkeersborden*):

- geen stallingsregime
- alleen parkeren in fietsparkeervoorzieningen toegestaan
- wegsleepregeling voor hinderlijk gestalde fietsen
- plaatselijke stallingsverboden (bijv. voor winkelruit)

Omvang clusters onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in centrum, is er een bepaalde systematiek te vinden (*foto*):

- 5-10 fietsparkeerplaatsen
- 10-20 fietsparkeerplaatsen
- 20-30 fietsparkeerplaatsen
- 30-50 fietsparkeerplaatsen
- 50 of meer fietsparkeerplaatsen

Bereikbaarheidsaspecten:

Ligging fietsparkeerplaatsen in centrum ten opzichte van fietsroutes (*fietsroutes achterhalen uit materiaal van de gemeente*):

- direct langs fietsroute
- in nabijheid van fietsroute
- in voetgangersgebied

Ligging bewaakte fietsenstalling(en) in centrum ten opzichte van fietsroutes:

- direct langs fietsroute
- in nabijheid van fietsroute
- in voetgangersgebied

Ligging fietsparkeerplaatsen in centrum ten opzichte van 'attractiepunten':

- in het zicht
- op een logische plaats
- op redelijke loopafstand

Ligging bewaakte fietsenstalling(en) in centrum ten opzichte van 'attractiepunten':

- in het zicht
- op een logische plaats
- op redelijke loopafstand

Kwaliteit fietsvoorzieningen in centrum:

- geen fietsvoorzieningen aanwezig
- fietsstroken en -suggestiestroken
- solitaire fietspaden

Bewegwijzering van en naar fietsparkeervoorzieningen (*foto*):

- aanwezig
- gedeeltelijk aanwezig
- niet aanwezig

Kwaliteitsaspecten:

Type fietsparkeersysteem in centrum (*foto*):

- klemsysteem
- hangstelsysteem
- aanleunstelsysteem
- overig

Onbewaakte overkapte fietsparkeervoorzieningen in centrum (*foto*):

- ja
- nee
- gedeeltelijk

Bewaakte overkapte fietsenstalling(en) in centrum (*foto*):

- ja
- nee
- gedeeltelijk

Ruimte voor het stallen van de fiets onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in centrum (*foto*):

- voldoende
- onvoldoende

Ruimte voor het stallen van de fiets in bewaakte fietsenstalling(en) in centrum (*foto*):

- voldoende
- onvoldoende

Sociale veiligheid onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in centrum:

- voldoende
- onvoldoende

Sociale veiligheid bewaakte fietsenstalling(en) in centrum:

- voldoende
- onvoldoende

Tarieven bewaakte fietsenstalling(en) in centrum (per keer):

- tarief per stalling

Mogelijke betalingswijzen bewaakte fietsenstalling(en) in centrum:

- dagtarief
- strippenkaart
- abonnement

Openingstijden bewaakte fietsenstalling(en) in centrum:

- permanent
- winkelopeningstijden
- winkel- en horeca-openingstijden

Service bewaakte fietsenstalling(en) in centrum:

- fietsreparatie
- boodschappenservice
- snelheid personeel
- correctheid personeel
- verzorgdheid personeel

Inrichtingsaspecten:

Mate van vindbaarheid en herkenbaarheid bewaakte fietsenstalling(en) in centrum vanuit verschillende richtingen (*foto*):

- voldoende
- onvoldoende

Wijze van vindbaarheid en herkenbaarheid bewaakte fietsenstalling(en) in centrum vanuit verschillende richtingen (*foto*):

- bebording
- logo
- vormgeving gebouw
- kleur- en materiaalgebruik
- overig

Gebruikersaspecten:

Mate van hinderlijk gestalde fietsen in centrum (*foto*):

- hoog
- gemiddeld
- laag

Mate van fietsen in voetgangersgebied in centrum (*foto*):

- hoog
- gemiddeld
- laag

BIJLAGE 3: OVERZICHT VERKLARENDE FACTOREN PER GEMEENTE

kerngegevens	Den Haag	Tilburg	Groningen	Apeldoorn	Nijmegen	Almere	Den Bosch	Maastricht	Zwolle	Alkmaar
capaciteit:		in 1997:		in 1999:	in 2000:	in 2000:	schatting	in 1997:		
totaal	1,900	3,658		3,025	ca. 2.600	1229 ?	ca. 3.340	1,859	2,000	1,900
verhouding (B-O)	63-37	50-50		42-58	ca. 46-54	20-80 ?	46-54	32-68	15-85	16-84
gestalde fietsen:		in 1997:		in 1999:	schatting			in 1997:	schatting	
totaal		3,087		2,500	ca. 2.750	1.007 ?		ca. 2100	2,700	2,400
verhouding (B-O-L)		28-49-23		20-70-10	40-50-10	56 (B+O)-44		ca. 25-40-35	11-64-25	4-38-58
invloedsfactoren	v	waarde	v	waarde	v	waarde	v	waarde	v	waarde
loopafstanden	• B: kort O: kort	• B: kort O: kort	• B: lang O: kort	• B: redelijk/lang O: kort	• B: wisselend O: wisselend	• B: lang O: kort	• B: lang O: kort	• B: redelijk O: redelijk	• B: kort O: kort	• B: lang O: kort
ligging fietsroutes	• B: direct O: direct	• B: direct O: direct	• B: wisselend O: wisselend	• B: direct O: direct	• B: direct O: direct	? B: direct O: direct	? B: indirect O: indirect	• B: wisselend O: wisselend	• B: direct O: direct	• B: indirect O: direct
stallingsregime	• ja	• ja	• nee	• nee	• ja	? nee	ja	• ja	? nee	ja
beschikbare ruimte	• op pleinen	veel	• veel	weinig	veel	• veel	op pleinen	• veel	• op pleinen en zijstraten	weinig
capaciteit	• B: onvoldoende O: onvoldoende	• B: voldoende O: wisselend	• B: onvoldoende O: onvoldoende	• B: wisselend O: onvoldoende	• B: onvoldoende O: voldoende	• B: voldoende O: wisselend	• B: ? O: voldoende	• B: onvoldoende O: onvoldoende	• B: onvoldoende O: onvoldoende	• B: voldoende O: onvoldoende
kwaliteit	• B: hoog O: hoog	• B: hoog O: hoog	• B: laag O: wisselend	B: redelijk/hoog O: hoog	B: wisselend O: laag	• B: laag O: laag	• B: wisselend O: hoog	B: laag O: wisselend	B: laag O: laag	• B: laag O: laag
herken- en vindbaarheid	? B: wisselend O: goed	• B: wisselend O: goed	B: redelijk O: goed	B: redelijk O: goed	B: wisselend O: goed	? B: goed O: goed	? B: redelijk O: goed	? B: goed O: goed	? B: goed O: goed	? B: slecht O: goed
tarief	• f 0,85 ?	? f 0,50	• f 1,50-1,75	• gratis	• gratis	? f 1,00	? f 1,00	• f 1,50	? f 1,00	? f 1,50-1,75
			leeftijd	• leeftijd	• leeftijd					
			• bezoek- frequentie	bezoek- frequentie	bezoek- frequentie					
			• verplaatsings- motief	verplaatsings- motief	verplaatsings- motief					
			verblijfsduur	• verblijfsduur	• verblijfsduur					
			• gemakzucht	• gemakzucht	• gemakzucht					

B : bewaakt parker v : verklarende factor
 O : onbewaakt parke • : verklaart fietsparkeergedrag
 L : los parkeren ? : onduidelijk of dit fietsparkeergedrag verklaart
 : verklaart fietsparkeergedrag niet

<i>kerngegevens</i>	<i>Helmond</i>		<i>Vlaardingen</i>		<i>Almelo</i>		<i>Veenendaal</i>		<i>Oosterhout</i>		<i>Doetinchem</i>		<i>Roermond</i>		<i>Middelburg</i>		<i>Geleen</i>		<i>Sneek</i>		
capaciteit:	in 1999:		in 1999:		in 1999:				in 2000:				schatting 2000:		schatting 2000:		schatting in 2000:		in 1999:		
totaal	1,567		999		1,693		3.600 ?		ca. 650		1,350		ca. 1.000		1,500		320		600		
verhouding (B-O)	54-46		19-81		24-76		31-69 ?		45-55		10-90		40-60		10-90		78-22		7-93		
gestalde fietsen:			in 1999:						in 2000:				schatting 2000:		schatting 2000:		schatting in 2000:		in 1999:		
totaal			1,161		1,170		4.900 ?				1,032		ca. 1200		1,500		onbekend		894		
verhouding (B-O-L)			13-37-50		19-39-42		18-51-31 ?		onbekend		6-56-38		ca. 20-60-20		5-50-45		60-20-20		3-38-62		
<i>invloedsfactoren</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	<i>v</i>	<i>waarde</i>	
loopafstanden	•	B: kort O: kort	•	B: kort/redelijk O: kort/redelijk	•	B: kort O: kort	•	B: redelijk/lang O: kort	•	B: kort O: kort	•	B: lang O: kort/redelijk	•	B: kort/lang O: kort	•	B: lang O: kort	•	B: wisselend O: kort	•	B: lang O: kort	
ligging fietsroutes	•	B: direct O: direct	•	B: direct O: direct	•	B: direct O: direct	•	B: direct O: direct	•	B: direct O: direct		B: direct O: wisselend	•	B: indirect O: direct	•	B: direct O: indirect	?	B: direct O: direct	•	B: indirect O: direct	
stallingsregime		nee		ja	•	nee	•	ja	?	nee		nee		ja	•	niet	•	nee	?	nee	
beschikbare ruimte	•	veel		op pleinen		veel	•	veel		veel	•	veel		veel	•	veel	•	veel		weinig	
capaciteit	•	B: voldoende O: (on)voldoende	•	B: voldoende O: onvoldoende	•	B: voldoende O: onvoldoende	•	B: wisselend O: onvoldoende	•	B: voldoende O: voldoende	?	B: voldoende O: wisselend	?	B: voldoende O: onvoldoende		B: voldoende O: wisselend	•	B: onvoldoende O: onvoldoende		B: onvoldoende O: onvoldoende	
kwaliteit	•	B: hoog O: wisselend	•	B: redelijk O: laag	•	B: hoog O: laag		B: laag O: laag	•	B: hoog O: hoog	?	B: laag O: wisselend	•	B: redelijk O: wisselend	•	B: laag O: laag	?	B: laag O: wisselend	•	B: laag O: laag	
herken- en vindbaarheid	?	B: goed O: goed		B: wisselend O: goed		B: goed O: goed	?	B: goed O: goed	?	B: redelijk O: goed	?	B: redelijk O: goed	•	B: slecht O: goed		B: redelijk O: goed	?	B: slecht O: wisselend	?	B: redelijk O: wisselend	
tarief	?	f 0,50		f 1,00	•	f 1,50	•	gratis	?	f 1,00	?	f 0,50	?	f 0,75		f 1,00	•	gratis	?	f 0,50 kort f 1,00 lang	
					• leeftijd										• leeftijd						
					bezoek- frequentie										bezoek- frequentie						
					verplaatsings- motief										verplaatsings- motief						
					• verblijfsduur										• verblijfsduur						
					• gemakzucht										• gemakzucht						

B : bewaakt parker v : verklarende factor
 O : onbewaakt parke • : verklaart fietsparkeergedrag
 L : los parkeren ? : onduidelijk of dit fietsparkeergedrag verklaart
 : verklaart fietsparkeergedrag niet

Den Haag

- Het beleid van de gemeente Den Haag heeft effect. Wegens succes van de huidige bewaakte stallingen zijn er plannen voor het realiseren van nieuwe bewaakte stallingen in het centrum. Ook zal de verdere aanleg van kwalitatief hoge onbewaakte fietsparkeervoorzieningen het aandeel losstaande fietsen terugdringen.
- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal bewaakte stallingen in het centrum en de ligging van de bewaakte stallingen in een netwerk rond het centrum. Andere verklarende factoren voor het hoge gebruik van de bewaakte stallingen zijn het fietsparkeerverbod in de voetgangersgebieden, de korte loopafstanden van de bewaakte stallingen tot de belangrijke centrumbestemmingen en de hoge diefstalkans in het centrum van Den Haag. Het tarief is mogelijkserwijs ook een verklarende factor. Het lage tarief voor abonnementen zorgt voor een hoger aandeel bewaakt. Wat de invloed is van het dagtarief is onduidelijk.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de kwaliteit van de voorzieningen en de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrumbestemmingen.
- Het aantal losparkeerders kan worden verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan zowel onbewaakte als bewaakte stallingen en de aanwezige ruimte op pleinen. Een groot aandeel van de losparkeerders stallen namelijk hun fiets in het verlengde van de onbewaakte rekken. Het aandeel losparkeren (op pleinen) vormt geen probleem zeker gezien de capaciteitsuitbreidingen die voorzien zijn.

Tilburg

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Tilburg is redelijk effectief. De ligging en kwaliteit van de (on)bewaakte stallingvoorzieningen en het stallingsregime zorgen voor een redelijk ordelijk straatbeeld. Minpunten zijn de totale capaciteit, de afstemming van vraag en aanbod op bepaalde locaties en de herken- en vindbaarheid van twee bewaakte stallingen.
- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal bewaakte stallingen in het centrum en de ligging van de bewaakte stallingen ten opzichte van de centrumbestemmingen en de fietsroutes. Vooral de ondergrondse stalling onder de Heuvel heeft een gunstige ligging. Ook biedt deze stalling veel kwaliteit en capaciteit wat tevens het gebruik bevordert. Onduidelijk is wat het tarief (f 0,50) voor invloed heeft op de wijze van stallen (bewaakt, onbewaakt, los).
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de kwaliteit van de voorzieningen en de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrumbestemmingen. Tevens is het verbod om los te stallen een verklaring voor het goede gebruik van de onbewaakte voorzieningen. Het is onduidelijk of de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen concurrerend is voor het gebruik van de bewaakte stallingen.
- Het aantal losparkeerders in de voetgangersgebieden is laag vanwege het stallingsverbod. Het hogere aantal losse fietsen aan de randen van het centrum kan worden verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte rekken. De beschikbare ruimte in het centrum om de fiets te los te parkeren speelt geen rol. Het aantal losstaande fietsen is bij uitbreiding van de capaciteit aan (on)bewaakte stallingsvoorzieningen geen probleem.

Groningen

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Groningen heeft vooral effect wegens de grootschalige aanpak van het bewaakt stallen met veel locaties en een laag tarief voor een jaarabonnement (f 30,-). Het volgende beleid bij het plaatsen van onbewaakte voorzieningen is tevens een verklarende factor voor het ordelijke straatbeeld.
- Het goede gebruik van de bewaakte stallingen kan verklaard worden uit het aantal fietsers wat behoefte heeft aan het bewaakt stallen van de fiets teneinde diefstal en/of beschadiging van de fiets tegen te gaan. Daarnaast speelt de ligging van de bewaakte stalling een belangrijke rol in het gebruik. De extra kwaliteit die geboden wordt in de bewaakte stalling wordt, blijkend uit de bezoekersenquête, wel als positief ervaren maar niet als reden aangevoerd. Het tarief van de bewaakte stalling voor het één maal stallen wordt door meer dan de helft van de ondervraagde bewaakte stallers als niet-acceptabel bestempeld. Vermoedelijk zijn voornamelijk mensen ondervraagd die abonneementhouder zijn.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijkste centrum-bestemmingen en het feit dat men het gemakkelijk vindt om onbewaakt te parkeren in plaats van bewaakt. De kwaliteit van de klemmen speelt eveneens een rol.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag. De ruimte voor het los stallen van de fiets is in ruime mate aanwezig en is mede debet aan het huidige aandeel losparkeren. Ook wordt het losparkeren deels verklaard uit het gebrek aan capaciteit aan onbewaakte rekken en het feit dat men zo weinig mogelijk wil lopen van de geparkeerde fiets tot de bestemming.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Groningen verklaren zijn de bezoekfrequentie en het verplaatsingsmotief. Bij frequent bezoek neemt het bewaakt stallen af en het losparkeren toe. Wat betreft het verplaatsingsmotief is het aandeel bewaakt onder winkelende mensen hoger dan onder mensen die boodschappen doen.

Apeldoorn

- Het fietsparkeerbeleid van de gemeente Apeldoorn heeft effect. Er is gekozen voor het aanbieden van kwalitatief goede voorzieningen en het invoeren van gratis parkeren wat heeft gezorgd voor een beperkt aandeel losstaande fietsen in het centrum. Het gratis bewaakt stallen is effectief gebleken gezien de toename van het gebruik van de bewaakte stallingen. De bewaakte stallingen staan echter niet vol in tegenstelling tot de onbewaakte voorzieningen.
- De redelijke bezettingsgraad van twee van de drie bewaakte stallingen overdag is te wijten aan kwalitatief goede onbewaakte fietsparkeervoorzieningen op straat met kortere loopafstanden naar de bestemmingen. Immers diefstalpreventie, loopafstanden en gemak zijn volgens de gehouden bezoekersenquête de belangrijkste redenen voor de wijze van stallen. Het gratis stallen is in de bezoekersenquête weinig genoemd als reden om bewaakt te stallen. 85% van de ondervraagden geeft zelfs aan f1,00 een redelijk tarief te vinden voor de bewaakte stalling. Het gebruik sinds het gratis maken van de bewaakte stallingen is echter wel toegenomen. Het tarief wordt derhalve als verklarende factor beschouwd. De extra service die geboden wordt bij de bewaakte stallingen wordt als positief ervaren maar nauwelijks genoemd als reden om bewaakt te stallen.

- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging ten opzichte van fietsroutes en belangrijke centrumbestemmingen en aan het gemak om onbewaakt te parkeren. De extra kwaliteit is wel een positief aspect maar geen reden om onbewaakt te parkeren.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag. De juiste situering van de onbewaakte voorzieningen is een aanwijsbare reden voor het straatbeeld. Als redenen voor het losparkeren komen naar voren loopafstanden en gemakzucht.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Apeldoorn zijn de verblijfsduur en de leeftijd van de fietser. Bij korte verblijfsduren wordt relatief meer los en onbewaakt gestald. Relatief meer oude mensen stallen bewaakt.

Nijmegen

- De combinatie van voldoende aanbod aan fietsparkeervoorzieningen samen met de gratis bewaakte stallingen zorgt voor een effectief fietsparkeerbeleid. Het fietsparkeerverbod in een deel van het centrum wordt gehandhaafd en zorgt voor een geordend straatbeeld. Opvallend is dat er in delen van het centrum wel mag worden gefietst maar niet mag worden gestald. In de huidige situatie zijn er enkele reconstructies in het centrum waardoor de situatie iets onoverzichtelijker is.
- De bewaakte stallingen worden goed gebruikt. De belangrijkste reden hiervoor is de ligging en de bescherming die bewaakt stallen biedt. Het tarief speelt ook een rol bij de keuze van stallingswijze. 24% van de ondervraagden heeft aangegeven niets te willen betalen voor het bewaakt stallen. De kwaliteit van de bewaakte stallingen is verschillend en speelt geen belangrijke rol bij het fietsparkeergedrag. De extra kwaliteit wordt wel gewaardeerd maar men stalt het liefst zo dichtbij mogelijk.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de klemmen nabij de belangrijkste centrumbestemmingen. De kwaliteit is laag maar speelt geen rol in het gedrag. Ook de voorwaarden voor het onbewaakt stallen geven geenszins aan dat de kwaliteit verklarend zou zijn. Het gaat puur om de ligging en het aanbieden van voldoende capaciteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag tengevolge van het gehandhaafde fietsparkeerverbod. Redenen om los te parkeren zijn gemakzucht, loopafstanden en verblijfsduur. Het aandeel losparkeren zal afnemen bij de aanleg van voldoende capaciteit aan (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Nijmegen verklaren zijn de leeftijd en het verplaatsingsmotief van de fietser. Relatief meer oude mensen stallen bewaakt en het aandeel bewaakt stallers onder winkelende mensen is hoger dan onder mensen die boodschappen doen.

Almere

- Er is nog geen concreet beleid opgesteld ten aanzien van het fietsparkeren in Almere. Gezien recente tellingen is het zeer verstandig om beleid te ontwikkelen op dit gebied. Er is een hoog aandeel losstaande fietsen en sprake van matige afstemming tussen aanbod en vraag. Almere is in die zin bijzonder dat het autoparkeren in tegenstelling tot het fietsparkeren gratis is.
- Ten aanzien van de bewaakte stallingen is niets bekend over de bezettingsgraad.
- Het matige gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de klemmen en de geringe kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog tengevolge van de lage kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen en het gebrek aan capaciteit op de juiste locaties.

Den Bosch

- De kwaliteitsimpuls van de onbewaakte stallingsvoorzieningen heeft in ieder geval gezorgd voor een goed gebruik van de onbewaakte voorzieningen. Het lijkt erop dat het fietsparkeerbeleid effect heeft door de afstemming tussen vraag en aanbod en het gedogen van het fietsverbod in het centrum. Dit laatste is van evident belang voor de bereikbaarheid van de onbewaakte fietsparkeerplaatsen. Aan de andere kant is het fietsparkeerbeleid niet effectief wat betreft de fietsparkeerverboden. Deze worden niet nageleefd.
- Ten aanzien van de bewaakte stallingen is niets bekend over de bezettingsgraad.
- Het goede gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in het centrum kan worden toegeschreven aan de ligging van de Gali-hekken en de hoge kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is vrij laag. Alleen bij de markt is er een tekort in aanbod met als gevolg een redelijk aantal losstaande fietsen.

Maastricht

- Het fietsparkeren in Maastricht vormt een redelijk probleem gezien het hoge aandeel losstaande fietsen. Echter de (on)bewaakte voorzieningen worden redelijk tot goed gebruikt hetgeen wijst op een gebrek aan capaciteit. Het stallingsverbod wordt wel goed nageleefd.
- Het recente exacte gebruik van de bewaakte stallingen is onbekend, wel zijn de opbrengsten gelijk gebleven in vergelijking met toen het tarief f 1,00 was, wat betekent dat het aantal stallers is afgenomen.
- Over het algemeen is het gebruik van de onbewaakte klemmen goed. Op veel plaatsen ontbreekt het echter aan voldoende capaciteit. Op een aantal locaties ontbreekt het aan afstemming van vraag en aanbod.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog door gebrek aan capaciteit aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen.

Zwolle

- Het fietsparkeren in de gemeente Zwolle krijgt in de (nabije) toekomst een nieuwe impuls. Men is op zoek naar locaties voor nieuwe bewaakte stalling waar men maar moeizaam voor slaagt. Het huidige straatbeeld is dan ook een logische afgeleide van het huidige aanbod aan fietsparkeervoorzieningen. Na verbetering van de huidige situatie kan pas geconcludeerd worden of het fietsparkeerbeleid effect heeft.
- In verhouding met de omvang aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is de capaciteit aan bewaakte plaatsen gering. Het gebruik van de bewaakte stalling is goed en op marktdagen wordt de mobiele bewaakte stalling zelfs zeer goed gebruikt.
- Over het algemeen is het gebruik van de onbewaakte klemmen goed. De kwaliteit lijkt niet van invloed te zijn op het gebruik. Op veel plaatsen ontbreekt het echter aan voldoende capaciteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog door gebrek aan capaciteit.

Alkmaar

- Het fietsparkeren in de gemeente Alkmaar is problematisch. De achteraf-ligging van de bewaakte stalling en het gebrek aan kwaliteit en capaciteit zorgt voor een zeer rommelig straatbeeld met veel los gestalde fietsen.
- De bewaakte stallingen worden slecht gebruikt wat zijn oorzaak heeft in de ligging en de geboden kwaliteit.
- De kwaliteit van de oude klemmen in Alkmaar is laag. Fietzers maken weinig gebruik van de klemmen en zetten hun fiets naast de klemmen op de eigen standaard.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is zeer hoog als gevolg van gebrekkige kwaliteit, tekort aan capaciteit en het niet handhaven van het stallingsverbod. In belangrijke winkelstraten wordt de fiets tegen allerlei objecten gestald hinderlijk voor centrumbezoekers.

Helmond

- Het fietsparkeerbeleid in de gemeente Helmond heeft effect. De bewaakte stallingen zijn van hoge kwaliteit en worden in ruime mate aangeboden. Ook de gekozen hoogwaardige onbewaakte klemsystemen zorgen voor een ordelijk fietsparkeergedrag. Minpunten zijn de nog aanwezige oude klemmen en het gebrek aan capaciteit.
- De bewaakte stallingen worden goed gebruikt wat zijn oorzaak heeft in de ligging en de geboden kwaliteit.
- De kwaliteit van de oude klemmen is laag en worden slecht gebruikt. De nu toegepaste aanleunhekken worden goed gebruikt. Bij het voltooiën van de vervanging van de oude klemsystemen zal het straatbeeld (en het gedrag) verbeteren.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is redelijk qua omvang. Het bieden van extra (kwalitatief hoogwaardige) capaciteit aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen zal het aandeel los parkeren afnemen.

Vlaardingen

- Het gebrek aan fietsparkeerbeleid in de gemeente Vlaardingen is problematisch. Het aandeel losstaande fietsen is zeer hoog en is geparkeerd op plaatsen waar men de fietsen niet wil zien. Het door het hele centrum aanbieden van capaciteit aan onbewaakte stallingsvoorzieningen samen met het niet handhaven van stallingsverboden zorgt voor een rommelig straatbeeld. Men stalt de fiets waar men wil. Een studie naar het gratis maken van de bewaakte stalling heeft een afwijzend advies als resultaat gekregen. Bij de opstelling van een visie voor de Binnenstad krijgt het fietsparkeren te Vlaardingen eindelijk de benodigde aandacht.
- Het aanbieden van veel klemmen door het hele gebied op kortere loopafstand van de belangrijkste bestemmingen is niet bevorderlijk voor het gebruik van de bewaakte stallingen. De bewaakte stalling wordt op piekmomenten goed gebruikt maar het gebruik op overige uren is beperkt. De relatie met de particuliere beheerder is niet goed wat afspraken tussen gemeente en beheerder bemoeilijkt.
- De afstemming tussen het aanbod en de vraag naar fietsparkeervoorzieningen is matig. Het probleem is echter dat men op de plekken waar vraag bestaat naar fietsparkeervoorzieningen geen klemmen wil bijplaatsen gezien de doelstelling van de gemeente om fietsen te weren op gezichtsbepalende locaties.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit en het gebrek aan afstemming van vraag en aanbod.

Almelo

- Het beleid ten aanzien van het fietsparkeren in Almelo is beginnende. In het beleidsplan voor fietsverkeer in 2010 heeft het stellen van de fiets een belangrijke plaats gekregen en is er inmiddels gezocht naar locaties voor nieuwe bewaakte stallingen. In de huidige situatie vormt het fietsparkeren in Almelo in beperkte mate een probleem. Het hoge aandeel losstaande fietsen zorgt niet direct voor hinder gezien de aanwezige ruimte op pleinen en in straten. Duidelijk is wel dat er veel verbeterd moet worden aan de afstemming tussen vraag en aanbod aan (on)bewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is redelijk tot goed te noemen. De geboden kwaliteit is hoog en het tarief voor het bewaakt stellen is eveneens aan de hoge kant met f 1,50. Een groot deel van de huidige onbewaakte stallers vinden een tarief van f 1,50 te hoog. Het gebruik van de bewaakte stalling wordt voornamelijk beïnvloedt door de ligging ten opzichte van de belangrijkste bestemmingen en de verblijfsduur van de centrumbezoekers. Extra service wordt positief ervaren maar is geen reden om bewaakt te stellen.
- Een belangrijke voorwaarde om meer mensen onbewaakt te laten parkeren ten koste van het aandeel mensen wat los parkeert is de verbetering van de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. De belangrijkste redenen waarom mensen nu onbewaakt parkeren zijn de ligging, het gemak en de gewoonte. Ook speelt mee dat het tarief van de bewaakte stalling relatief hoog is.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan afstemming van vraag en aanbod, het ontbreken van een stallingsregime en gemakzucht. Men parkeert het liefst de fiets in de gevel van de winkel.

- Overige factoren die het fietsparkeergedrag te Almelo verklaren zijn de verblijfsduur en de leeftijd van de fietsers. Langere verblijfsduren en oudere mensen zorgen voor een hoger aandeel bewaakt stallen.

Veenendaal

- Het gratis bewaakt stallen in Veenendaal is redelijk effectief. Enerzijds is het gebruik goed, anderzijds blijft het aandeel losstaande fietsen hoog. Wat ontbreekt is een compleet stallingennetwerk en voldoende capaciteit. De bewaakte stalling met het meeste gebruik wordt veel door openbaar vervoer reizigers gebruikt die hun fiets bij de bushalte parkeren en vervolgens verder reizen. Het ontbreken van een voetgangersgebied en het ontbreken van een stallingsverbod in de Hoofdstraat zorgen ook voor een rommelig straatbeeld met veel losse fietsen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is afhankelijk van de ligging. Een ongunstig gelegen bewaakte stalling wordt matig gebruikt. De geboden kwaliteit en het ontbreken van een stallingsverbod in de belangrijkste winkelstraat zijn eveneens niet bevorderend voor het gebruik.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden goed gebruikt. Echter op veel locaties is er een tekort aan capaciteit met als gevolg een hoog aandeel losstaande fietsen.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit, het niet handhaven van stallingsverboden en het toestaan van fietsen tot aan de entree van de winkel.

Oosterhout

- Het fietsparkeerbeleid in Oosterhout is effectief. De juiste afstemming van vraag en aanbod en de hoge kwaliteit van de (on)bewaakte fietsparkeerplaatsen heeft gezorgd voor een aanzienlijk lager aandeel losstaande fietsen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is onbekend gezien de recente opening van de bewaakte stalling. Het tarief is echter laag, de ligging gunstig en de kwaliteit hoog waardoor het gebruik van de bewaakte stalling als goed wordt ingeschat.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden goed gebruikt. De moderne aanleunhekken zijn op de juiste locaties gesitueerd en de capaciteit lijkt behalve het horecagebied voldoende.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is laag als gevolg van de ingezette beleidslijnen.

Doetinchem

- Uitgaande van de tellingen lijkt het fietsparkeerbeleid in de huidige situatie van Doetinchem niet erg effectief. Het aandeel losstaande fietsen kan als problematisch worden aangemerkt. Het fietsparkeerbeleid krijgt in de nabije toekomst een nieuwe impuls waardoor de afstemming van vraag en aanbod zal verbeteren en het los parkeren zal afnemen.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is matig en wordt veroorzaakt door de ligging ten opzichte van de belangrijke bestemmingen en het gebrek aan kwaliteit van de bewaakte stalling (onoverkapt) ten opzichte van de

onbewaakte voorzieningen. Opvallend is dat het lage tarief niet zorgt voor een hogere bezettingsgraad.

- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn matig gelokaliseerd en van lage kwaliteit.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog als gevolg van een gebrek aan capaciteit op gewenste plaatsen. Ook zorgt de beschikbare ruimte en het ontbreken van een stallingsregime voor een fors aandeel los parkeren.

Roermond

- Het huidige straatbeeld vertoont wisselend effect van het fietsparkeerbeleid van de gemeente Roermond. Enerzijds worden de onbewaakte voorzieningen goed gebruikt en zijn de voorzieningen zorgvuldig gelokaliseerd, anderzijds heeft de kwaliteitsimpuls van de bewaakte stalling gezorgd voor een lager aandeel bewaakt gestalde fietsen. De gemeente is bezig met het opstellen van een fietsparkeerplan waarmee beoogd wordt het bewaakt stallen te stimuleren en het los parkeren op bepaalde locaties te verbieden middels een regeling in de APV.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De stalling is van hoogwaardige kwaliteit maar de entree via een hellingbaan is vermoedelijk de oorzaak van het beperkte gebruik.
- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn met beleid ingepast en sluiten goed aan op de centrumbestemmingen. Het ontbreken van handhaving van de stallingsverboden zorgt echter bij de belangrijkste centrumbestemmingen voor een chaotisch straatbeeld.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is in totale omvang niet groot. De overlast van hinderlijk geparkeerde fietsen op locaties waar een stallingsverbod is ingesteld is echter wel hoog. Hoogstwaarschijnlijk heeft dit te maken met het gemak van de parkerende fietser en de gewenste loopafstanden. Aanpak van deze problematiek zal voorgesteld worden binnen het nieuwe fietsparkeerplan.

Middelburg

- Naar aanleiding van de fietstellingen in 1998 zijn er te Middelburg een aantal maatregelen uitgevoerd teneinde de capaciteit meer op de vraag toe te spitsen. Deze maatregelen hebben geleid tot minder losstaande fietsen maar niet tot het gewenste effect. Er is immers nog steeds sprake van een hoog aandeel losstaande fietsen. Over het algemeen is het losparkeren niet hinderlijk gezien de aanwezige ruimte. Op zomerdagen echter kan het wel hinderlijk zijn. Het los parkeren van de fietsen, mits niet hinderlijk, wordt geaccepteerd door de gemeente.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De belangrijkste reden hiervoor lijkt de ligging te zijn. Belangrijke doelgroepen voor de bewaakte stalling zijn ouderen, marktbezoekers en mensen die langer verblijven in het centrum.
- De onbewaakte klemmen in het centrum zijn vraagvolgend geplaatst. Het gebruik van de klemmen is echter matig. De oorzaak hiervan is de gebrekkige kwaliteit, het ontbreken van stallingsregimes, aanwezige ruimte om los te parkeren en vooral gemakzucht (parkeren in de winkel). De capaciteit die door het gehele centrum wordt aangeboden lijkt niet van invloed te zijn op het aandeel onbewaakt parkeren.

- Het aantal losparkeerders in het centrum is hoog tengevolge van voornamelijk gemakzucht en het willen parkeren op (zeer) korte afstand van de bestemming. Ook speelt de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen een beperkte rol.

Geleen

- Naast de van oudsher bestaande bewaakte stallingen wordt er vrijwel niets gedaan aan het fietsparkeren in Geleen. Het gebrek aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen is een probleem. Bij volle bewaakte stallingen is men gedwongen om de fiets los te parkeren. De omvang van het probleem is wegens het ontbreken van tellingen niet inzichtelijk. Beleid ten aanzien van fietsparkeren wordt eventueel pas na enkele andere ontwikkelingen in het centrum van Geleen geformuleerd.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is hoog wegens gebrek aan alternatieven.
- Er zijn nauwelijks onbewaakte klemmen in het centrum.
- Het aantal losparkeerders in het centrum is redelijk. Het lijkt er op dat het aantal fietsers naar het centrum beperkt is.

Sneek

- De gemeente Sneek lijkt niet te slagen in het opvangen van fietsers aan de randen van het kernwinkelgebied. Het aandeel losstaande fietsers zorgt gezien de beperkte ruimte voor problemen in het winkelgebied. Overige factoren die het rommelige straatbeeld verklaren zijn de ongunstige ligging van de bewaakte stalling en de lage kwaliteit van de klemmen. Interessant en onbekend in Sneek is de ervaring van de fietsers met gedifferentieerde parkeertarieven.
- Het gebruik van de bewaakte stalling is matig. De belangrijkste reden hiervoor lijkt de ligging te zijn.
- De onbewaakte klemmen in het centrum worden slecht gebruikt. De oorzaak hiervan lijkt de lage kwaliteit te zijn en mogelijk het ontbreken van een stallingsregime.
- Als gevolg van een gebrek aan capaciteit op bepaalde locaties en de kwaliteit van het aanbod is het aandeel losstaande fietsen hoog. De loopafstanden van de fiets naar de bestemming lijkt zeer belangrijk te zijn gezien de beperkte ruimte voor het los stallen en het hoge aantal fietsen.

BIJLAGE 4: EXPLOITATIEVOORBEELDEN

stallingstarief f 1,00

LASTEN		
loonkosten personeel	Fl.	33,264
inhuur personeel	Fl.	8,519
overig personeel	Fl.	1,667
vergoeding vrijwilligers	Fl.	999
begeleiding	Fl.	3,468
administratie	Fl.	1,518
huur pand		
onderhoud pand	Fl.	1,630
energie/water	Fl.	544
telefoon	Fl.	2,043
overige bureaunkosten	Fl.	711
aanmaken stallingsbonnen	Fl.	975
publiciteit	Fl.	199
kosten bestuur	Fl.	392
inkoop onderdelen/materialen	Fl.	2,085
inkoop fietsen	Fl.	5,580
inkoop versnaperingen	Fl.	753
TOTAAL	Fl.	64,347
SALDO	Fl.	(888)

EXPLOITATIEBEGROTING STALLINGENNETWERK

stallingstarief f 1,50 - f 2,00

BATEN	Debet	Credit
Verkopen		
omzet stallingen		Fl. 682,829
opbrengst tel/wc		Fl. 2,150
opbrengst fietsreparaties		Fl. 10,000
verhuur buggy's/kluisjes		Fl. 3,150
verhuur (bak)fiets		Fl. 19,000
verhuur ruimtes		Fl. 6,000
Subsidies		
loonkostensubsidie Melkert		Fl. 2,391,660
kostensubsidie Melkert		Fl. 284,000
gemeente subsidies		Fl. 56,000
TOTAAL		Fl. 3,454,789

LASTEN

Lonen en salarissen		
salarissen	Fl. 130,284	
overhevelingstoelage	Fl. 2,810	
sociale lasten	Fl. 20,021	
pensioenpremies	Fl. 4,034	
invaliditeitspremie	Fl. 877	
salarissen melkert	Fl. 2,916,653	
vermindering lage lonen Melkert		Fl. 525,000
Overige personeelskosten		
banenpool/WIW	Fl. 18,000	
inleen personeel	Fl. 55,000	
ziektevervanging medewerkers	Fl. 6,514	
kinderopvang medewerkers	Fl. 7,730	
werkkleding personeel	Fl. 2,500	
Huisvestingskosten		
huur/huisvesting	Fl. 107,050	
energie/water	Fl. 10,000	
belastingen pand	Fl. 1,000	
onderhoud pand	Fl. 4,000	
inrichtingskosten	Fl. 6,450	
Vervoerskosten		
huur/lease auto/fiets	Fl. 20,000	
brandstof	Fl. 8,000	
onderhoud auto's	Fl. 4,000	
huur auto's	Fl. 9,230	
werk-werk vergoeding	Fl. 2,000	
overige vervoerskosten	Fl. 500	
Algemene kosten		
telefoon	Fl. 3,700	
drukwerk	Fl. 10,000	
huur bureauspullen/machines	Fl. 22,207	

schade van/door derden	Fl.	5,000
kantinekosten	Fl.	27,500

Projectkosten

werk derden	Fl.	1,350
onderhoud gereedschap/machines	Fl.	3,000
klein gereedschap	Fl.	1,250
huur gereedschap/machines	Fl.	13,051
afval verwerking	Fl.	400

Deelnemerskosten

onkosten	Fl.	5,000
reiskosten	Fl.	5,000
werkkleding	Fl.	2,000

Doorberekeningen

algemene dienst	Fl.	214,944
personeelsgebonden	Fl.	117,168
financiën	Fl.	12,540
secretariaat	Fl.	3,636
divisie rijwielstallingen	Fl.	249,600

Inkoop

materiaal	Fl.	5,200
-----------	-----	-------

TOTAAL

Fl.	4,039,199	Fl.	3,979,789
-----	-----------	-----	-----------

SALDO

Fl.	(59,410)
------------	-----------------

BIJLAGE 5: VOORBEELDIGE BEWAAKTE FIETSENSTALLINGEN



Den Haag: Fietstenstalling Stadhuis



Den Haag: Fietstenstalling Buitenhof



Den Haag:



Helmond: Fietsenstalling onder traverse



Helmond: *Fietsenstalling achter het Speelhuis*



Groningen: *Fietsenstalling onder bioscoop Pathé*



Groningen: *Fietsenstalling bij bibliotheek*



Tilburg: *Fietsenstalling in 013-concertzaal*



Tilburg: *Fietsenstalling onder de Heuvel*



Tilburg: *Fietsenstalling onder de Heuvel -entree*



's-Hertogenbosch: *Fietsenstalling in Wolvenhoekgarage – kleurgebruik*



's-Hertogenbosch: *Fietsenstalling in Wolvenhoekgarage – kleurgebruik*



Oosterhout: Fietsenstalling in winkelcentrum



Oosterhout: Ruimte fietsenstalling in winkelcentrum – Velovator-systeem



Roermond: *Fietsenstalling onder theaterplein*



Roermond: *Fietsenstalling onder theaterplein*



Nijmegen: *Fietsenstalling Bisschop Hamersstraat*



Nijmegen: *Fietsenstalling Bisschop Hamersstraat*



Vlaardingen: Fietsenstalling aan de rand van het winkelcentrum



Vlaardingen: Fietsenstalling aan de rand van het winkelcentrum



Apeldoorn: Fietsenstalling onder winkelcentrum Oranjerie



hoofdkantoor:
noordeinde 30
postbus 2873
2601 cw delft
tel. 015-214 78 99
fax 015-214 79 02

regiokantoor noord:
badhuiswal 3
postbus 1149
8001 bc zwolle
tel. 038-422 57 80
fax 038-421 68 70

regiokantoor zuid:
boschdijk 383c
postbus 495
5600 al eindhoven
tel. 040-244 29 49
fax 040-244 25 89