

Fietsparkeren in centrumgebieden bijlagenrapport: bezoekersenquêtes



Rijkswatersta
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Bureau Documentatie
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam
Telefoon: 010- 282 56 08



Naam lezer	Paraaf	Datum

N.B. Tijdig verlenging aanvragen s.v.p.

FIETSPARKEREN IN CENTRUMGEBIEDEN Bijlagenrapport: bezoekersenquêtes

*in opdracht van
Adviesdienst Verkeer en Vervoer*

24 juli 2000
rapportnummer 99.291/904



hoofdkantoor:
noordeinde 30
postbus 9873
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
1.1	Algemeen	1
1.2	Leeswijzer	1
2	PLAN VAN AANPAK	3
2.1	Enquêteformulier	3
2.2	Keuze van de 5 gemeenten	4
2.3	De onderzoeksdag	5
3	RESULTATEN	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Almelo	7
3.3	Apeldoorn	16
3.3	Groningen	25
3.5	Middelburg	33
3.6	Nijmegen	42
3.7	Totaal	50
4.	CONCLUSIES	61

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

De vijfde stap in het onderzoek 'Fietsparkeergedrag in centrumgebieden' is het uitvoeren van bezoekersenquêtes in vijf gemeenten. Naast de centrumbezoeken en interviews in de gemeenten bieden de bezoekersenquêtes extra informatie wat betreft het fietsparkeergedrag.

Het doel van de bezoekersenquêtes is:

- Het achterhalen van de onduidelijke verklarende factoren in het fietsparkeergedrag zoals is aangegeven in het document: Fietsparkeren in centrumgebieden.
- Het toetsen van de reeds verklarend veronderstelde factoren van de gemeenten zoals is aangegeven in het document: Fietsparkeren in centrumgebieden.
- Het verder uitwerken van de verklarende factoren:
 - in hoeverre speelt de leeftijd van de fietser een rol?;
 - in hoeverre speelt de bezoekfrequentie aan het centrum een rol?;
 - in hoeverre speelt de verblijfsduur en/of het verplaatsingsmotief van de fietser een rol?;
 - wat zijn voorwaarden voor losparkeerders en onbewaakte stallers om (on)bewaakt te parkeren?;
 - speelt de kwaliteit van de fietsparkeersystemen een rol in het gedrag?;
 - fietsverbod houden?;
 - in hoeverre speelt de herken- en vindbaarheid van fietsparkeervoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) een rol?;
 - welk tarief voor bewaakt stallen is acceptabel voor de fietser?;
 - wat is een acceptabele loopafstand vanaf een bewaakte fietsenstalling naar een centrubestemming?.

1.2 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt bondig het plan van aanpak toegelicht. In het plan van aanpak wordt ingegaan op het enquêteformulier en wordt een toelichting gegeven op de keuze van de vijf gemeenten. Hoofdstuk 3 geeft de resultaten van de enquêtes weer van de vijf gemeenten en van het totaal aantal afgenomen enquêtes. In het vierde hoofdstuk, tenslotte, zijn de conclusies opgesomd die uit de enquêteresultaten getrokken kunnen worden.

2 PLAN VAN AANPAK

2.1 Enquêteformulier

Opbouw

De bezoekersenquête is in samenspraak met AVV opgesteld en bestaat uit 17 vragen. In het enquêteformulier (bijlage 1) zijn vier type vragen opgenomen:

- Persoonskenmerken (vraag 15, 16 en 17)
 - geslacht
 - leeftijd
 - kwaliteit fiets
- Kenmerken verplaatsingsgedrag (vraag 1, 2 en 3)
 - frequentie centrumbezoek
 - motief centrumbezoek
 - verblijfsduur
- Achterliggende redenen huidige wijze van stallen en oordeel over wijze van stallen (vraag 4, 5, 6 en 7)
- Vragen naar de mening van de fietsers ten aanzien van:
 - voorwaarden onbewaakt stallen (vraag 8)
 - voorwaarden bewaakt stallen (vraag 9)
 - acceptabel tarief voor het bewaakt stallen (vraag 10)
 - acceptabele loopafstand van de bewaakte stalling tot de bestemming (vraag 11)
 - los parkeren (vraag 13)
 - stallingsverbod (vraag 14)

Aandachtspunten

- Er is één type enquête opgesteld voor alle stallingswijzen. Vraag 8 is niet gesteld aan onbewaakte en bewaakte stallers. Vraag 9 is niet gesteld aan bewaakte stallers.
- Vraag 12 met betrekking tot de gewoonlijke wijze van stallen past niet in één van de vier bovengenoemde categorieën maar is gesteld om te achterhalen wat het verschil is tussen 'zeggen en doen'.
- De persoonskenmerken (vraag 15, 16 en 17) zijn door de enquêteurs zelf ingevuld om tijd bij het afnemen van de enquête te besparen. Ook kunnen vragen met betrekking tot leeftijd en kwaliteit van de fiets gevoelig zijn om direct op de man af te stellen.
- De vragen over de achterliggende redenen van de stallingswijze, het oordeel over de stallingswijze en de voorwaarden voor het (on)bewaakt stallen zijn 'open' gesteld teneinde sociaal wenselijke antwoorden te voorkomen. Aan de hand van de gegeven antwoorden is door de enquêteurs ingeschat bij welke antwoordcategorie het gegeven antwoord het best past.

2.2 Keuze van de 5 gemeenten

In de analyse van het fietsparkeergedrag van de 20 gemeenten in het document 'Fietsparkeren in centrumgebieden' komen een aantal vraagtekens voor bij de verklarende factoren. Deze vraagtekens duiden op een onzekerheid of deze factor van invloed is op het fietsparkeergedrag. Met behulp van de bezoekers-enquête is het doel deze vraagtekens te verduidelijken en de veronderstelde verklarende factoren te toetsen.

Bij de keuze van de gemeenten voor het houden van een bezoekersenquête is niet alleen rekening gehouden met de hoeveelheid vraagtekens bij de 20 gemeenten. Andere factoren die bij de keuze van de gemeenten een rol hebben gespeeld zijn:

- gemeentegrootte
- tarief bewaakte stalling
- B-O-L verhouding (bewaakt-onbewaakt-los gestalde fietsen)
- stallingsregime

Uiteindelijk zijn de volgende vijf gemeenten geselecteerd voor het houden van een bezoekersenquête:

- Almelo
- Apeldoorn
- Groningen
- Middelburg
- Nijmegen

Almelo

Almelo is gekozen omdat het tarief van de bewaakte fietsenstalling vrij hoog is en het gebruik goed. Interessant in Almelo is om te achterhalen of het tarief een reden is voor mensen om geen gebruik te maken van de bewaakte stalling of dat het tarief een negatief aspect van de bewaakte stalling is. Daarnaast is het achterhalen van de achterliggende oorzaken van het matige gebruik van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen het doel van de bezoekersenquête te Almelo.

Apeldoorn

In Apeldoorn is er gratis bewaakte stallen. Het gebruik van de bewaakte stalling is fors toegenomen na het gratis maken echter de bezettingsgraden van twee van de drie bewaakte stallingen zijn nog niet enorm. Onduidelijk is welke rol de herken- en vindbaarheid van de bewaakte stallingen hierin speelt. Mogelijk speelt ook de hoge kwaliteit en goede ligging van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen een rol in het gebruik van de bewaakte stallingen.

Groningen

In Groningen is er sprake van een hoog tarief voor het stallen van de fiets voor 1 dag (f 1,50-f 1,75). De jaarabonnementen zijn echter zeer voordelig (f 30,-). Onduidelijk is wat het effect is van een dergelijke tariefstructuur. Ook is het opvallend dat het aandeel los geparkeerde fietsen laag wordt ingeschat terwijl er voldoende ruimte is om de fiets los te parkeren. Over het algemeen parkeert men los in het verlengde van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.

Middelburg

In Middelburg wordt capaciteit aan onbewaakte klemmen door het gehele centrum aangeboden en is het gebruik van deze klemmen zeer matig. Interessant is om te achterhalen waarom fietsers los parkeren prefereren boven 10 meter verderop in een klem. Ook is het gebruik van de bewaakte stalling matig. Met behulp van de enquête kan bekeken worden of dit aan de ligging van de bewaakte stalling ligt of aan andere aspecten.

Nijmegen

In Nijmegen is er naast het gratis bewaakt stallen een stallingsverbod ingesteld. Het aantal losparkeerders in het centrum van Nijmegen is gering. Voor Nijmegen is het interessant om te achterhalen wat men vindt van het stallingsverbod en hoe men het gratis bewaakt stalen ervaart.

2.3 De onderzoeksdag

De enquêtes zijn in alle 5 gemeenten op donderdag 8 juni 2000 afgenomen. In de periode van 10:00-16:00 uur zijn in elke gemeente 5 enquêteurs gestationeerd om fietsers te ondervragen bij concentraties bewaakt, onbewaakt en los parkeren. In de gemeenten Middelburg en Almelo was er een weekmarkt wat voor meer centrumbezoekers zorgt. Het weer op 8 juni was zeer goed. De zon scheen de gehele dag en het was redelijk warm (ca. 20° C).

3 RESULTATEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de bezoekersenquêtes weergegeven per gemeente. Tevens wordt de resultaten van alle gemeenten samen gepresenteerd.

Per gemeente en voor het totaal worden de volgende aspecten achtereenvolgens behandeld:

- Respons
- Kenmerken respondenten
 - geslacht
 - leeftijd
 - kwaliteit van de fiets
 - gewoonlijke stallingswijze
- Verplaatsingskenmerken
 - bezoekfrequentie
 - verplaatsingsmotief
 - verblijfsduur
- Mening ten aanzien van de stallingswijze
 - reden stallingswijze
 - goed aan stallingswijze
 - slecht aan stallingswijze
- Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren
- Acceptabele tarieven bewaakte stallingen
- Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stallingen
- Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

3.2 Almelo

Respons

Er zijn 226 fietsers geënquêteerd. Gebleken is dat het 's middags erg rustig werd en het ondervragen van mensen moeilijker werd.

Type locatie	geënquêteerden	
	n	%
Bewaakt	50	22%
Onbewaakt	97	43%
Los	79	35%
Totaal	226	100%

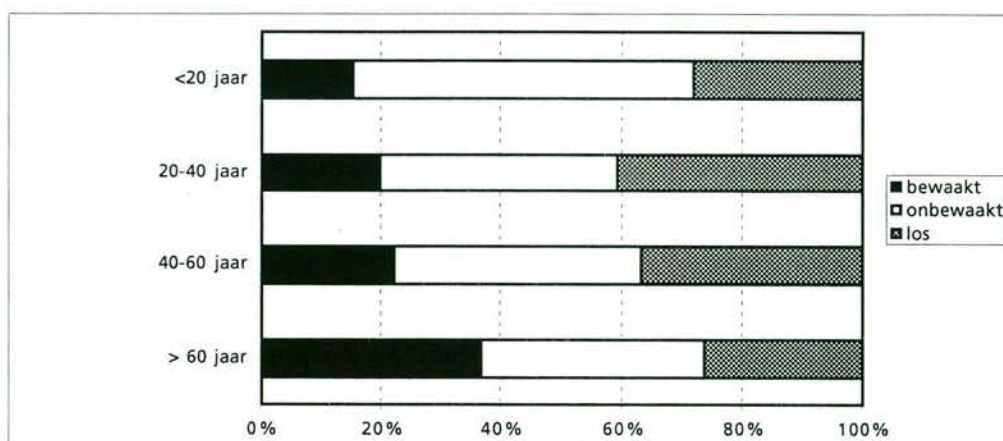
Tabel 3.1: Aantal afgenomen enquêtes in Almelo

Er is op een vijftal locaties geënquêteerd. Twee enquêteurs hebben zich gericht op het ondervragen van losparkeerders, 2 enquêteurs hebben mensen ondervraagd die de fiets onbewaakt in een klem of tegen een rek hebben geparkeerd en één enquêteur heeft fietsers ondervraagd die de fiets in de bewaakte stalling stallen.

Kenmerken respondenten

Geslacht en Leeftijd

Het merendeel van de respondenten is een vrouw. In totaal is ca. 76% van de respondenten een vrouw en ca. 24% een man. Opvallend is dat de meeste ondervraagde mannen los stallen (ca. 46% van het totaal aantal mannen). De leeftijd van de respondenten ligt met name tussen de 20 en 60 jaar (66%). Het aandeel ondervraagde personen ouder dan 60 jaar is aanzienlijk lager (30=13%). In figuur 3.1 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het aandeel los parkeren het grootst is in de groep 20-60 jaar en dat het aandeel bewaakte stallers (beperkt) toeneemt per leeftijdscategorie.



Figuur 3.1 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets heeft in beperkte mate invloed op de wijze van parkeren. Het aandeel bewaakt gestalde fietsen van lage kwaliteit is logischerwijs zeer gering. Opvallend is dat ruim 50% van de gewone fietsen los gestald staat op straat.

Gewoonlijke stallingswijze

Ruim 95% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat zij altijd bewaakt stallen. Tevens heeft 80% of meer van de ondervraagden die los en onbewaakt parkeren aangegeven dat zij dit gewoonlijk doen. Dit betekent dat de mensen die ondervraagd zijn in ieder geval een mening kunnen vormen ten aanzien van het bewaakt, onbewaakt en los parkeren in Almelo.

Verplaatsingskenmerken

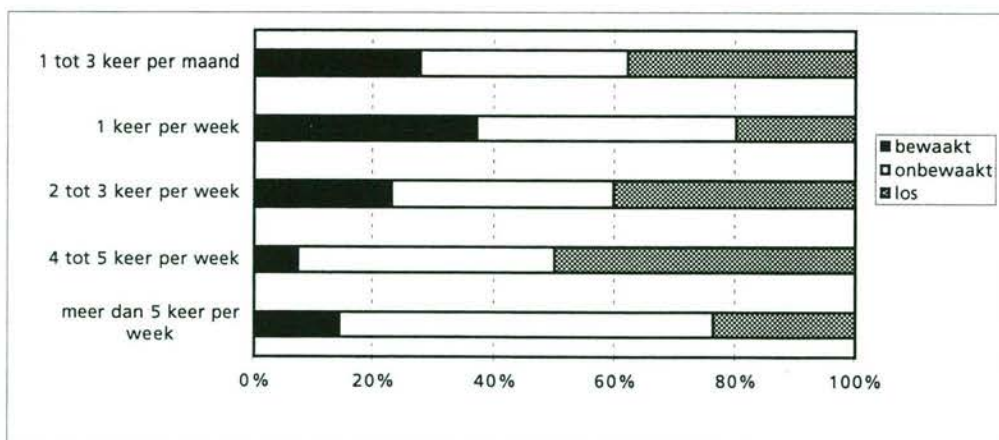
Bezoekfrequentie aan het centrum

De frequentie van het centrumbezoek van de respondenten geeft een variabel beeld in totale zin en naar stallingswijze.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	n	%
1 tot 3 keer per maand	29	13%
1 keer per week	35	16%
2 tot 3 keer per week	92	41%
4 tot 5 keer per week	28	12%
> 5 keer per week	42	19%
Totaal	226	100%

Tabel 3.2: Aantal afgenomen enquêtes in Almelo

De bezoekfrequentie afgezet ten opzichte van de wijze van stallen is weer-gegeven in figuur 3.2. Uit deze figuur is af te lezen dat bij een hogere bezoekfrequentie het aandeel bewaakt stallen afneemt. Dit kan te maken hebben met het vrij hoge tarief voor het bewaakt stallen te Almelo van f 1,50. Aan de andere kant is er geen echte lijn te ontdekken in een mogelijk verband tussen de frequentie van het centrumbezoek en de wijze van parkeren.



Figuur 3.2 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

Motief en verblijfsduur

Gezien de onderzoeksdag, donderdag, heeft het grootste aandeel centrum-bezoekers het motief winkelen en boodschappen doen. Het doen van boodschappen op de markt heeft op donderdag in Almelo eveneens een redelijk hoog aandeel aangezien donderdag een marktdag is.

Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	82	36%
boodschappen doen	72	32%
markt	44	20%
werken/school	7	3%
kinderen ophalen		
horecabezoek	9	4%
visite	2	1%
wonen	3	1%
bibliotheek/stadhuis	5	2%
toeristisch bezoek	2	1%
Totaal	226	100%

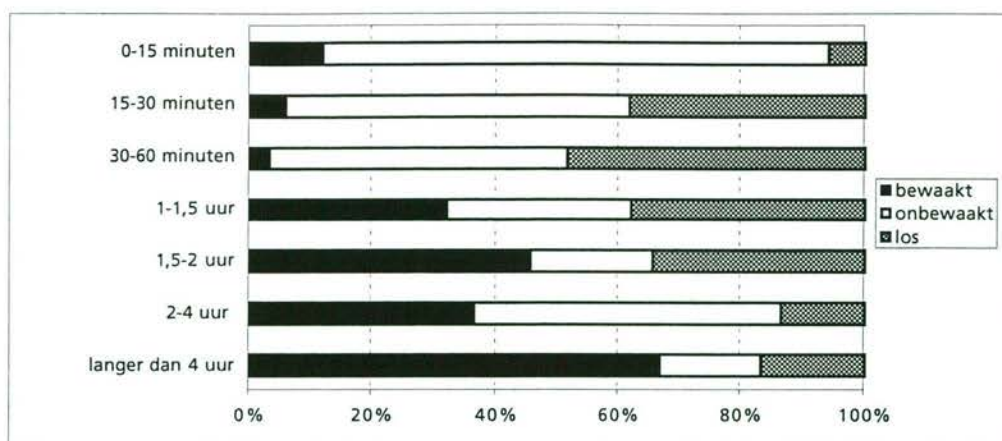
Tabel 3.3: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers Almelo

Gezien de beperkte omvang van de ondervraagden met andere motieven dan winkelen, boodschappen doen en marktbezoek kunnen alleen uitspraken gedaan worden over het fietsparkeergedrag van de drie meest voorkomende verplaatsingsmotieven. Van de winkelende mensen stalt bijna 50% van de ondervraagden de fiets los. Het aantal winkelende mensen wat de fiets bewaakt stalt is gering met een aandeel van 15%. De verdeling bewaakt-onbewaakt-los bij de mensen die boodschappen doen is nagenoeg gelijk aan elkaar variërend van 28-38%. Marktbezoekers stallen de fiets voornamelijk onbewaakt in een klem of rek (66%). Zodoende is er geen logisch verband te ontdekken tussen het verplaatsingsmotief en de wijze van stallen.

Indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum is de verwachting dat de verblijfsduur bij het doen van boodschappen (runshoppen) substantieel lager is dan bij het winkelen (funshoppen). Uit de koppeling blijkt dat het aandeel mensen wat boodschappen doet en een verblijfsduur heeft van kleiner dan een half uur ca. 30% bedraagt tegenover 15% van de winkelende mensen met een dergelijke verblijfsduur. Ca. 35% van de winkelende mensen heeft een verblijfsduur van langer dan 1,5 uur, tegenover ruim 20% van de mensen die boodschappen doen. Het marktbezoek vertoont een beeld wat lijkt op de mensen die boodschappen doen. Opvallend is daarom het verschil in bewaakt-onbewaakt-los tussen de mensen die boodschappen doen en de mensen die de markt bezoeken.

De verblijfsduur versus de keuze bewaakt-onbewaakt-los parkeren is weergegeven in figuur 3.3. De verdeling van de verblijfsduur van de ondervraagde mensen is gelijkmatig.

Bij een langere verblijfsduur is het aandeel bewaakt (logischerwijs) hoger dan bij een kortere verblijfsduur. Ook het beeld van het los stallen van de fiets vertoont een logisch beeld. Bij een korte verblijfsduur, met uitzondering van 0-15 minuten, is het aandeel los parkerende mensen hoger. Opvallend aan figuur 3.3 is het relatief hoge aandeel in een klem of rek parkerende mensen met een verblijfsduur van 2-4 uur.



Figuur 3.3 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

Een belangrijk onderdeel van de enquête was het achterhalen van de redenen van de wijze van stallen van de centrumbezoekers. Met andere woorden waarom parkeert men los, waarom onbewaakt en waarom zet men de fiets in een bewaakte stalling. Per geënquêteerde is gevraagd naar de twee belangrijkste redenen voor de wijze van fietsparkeren.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	6	11%	91	48%	63	43%	160	41%
capaciteit/ruimte		0%	14	7%	14	10%	28	7%
gewoonte	3	5%	22	12%	6	4%	31	8%
gemak		0%	45	24%	44	30%	89	23%
specifieke bestemming		0%	2	1%	1	1%	3	1%
verblijfsduur		0%	2	1%		0%	2	1%
bescherming weer		0%		0%	1	1%	1	0%
diefstal/beschadiging	46	84%	10	5%	11	8%	67	17%
tarief		0%		0%		0%	0	0%
sociale veiligheid		0%		0%	1	1%	1	0%
extra service		0%		0%	2	1%	2	1%
weet geen andere plek		0%	3	2%	2	1%	5	1%
totaal	55	100%	189	100%	145	100%	349	100%

Tabel 3.4: Redenen stallingswijze

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets. Ook de loopafstand is als reden aangegeven. Voor onbewaakt en los stallen zijn de belangrijkste redenen de ligging (=loopafstanden) en het gemak.

Van de geënquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen. De mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren zijn over het algemeen ook tevreden over de wijze van stallen (86%). Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden is ligt beduidend lager (65%).

Goed aan huidige stallingswijze

Het antwoord op de vraag wat vindt u goed aan de huidige wijze van stallen is ongeveer gelijk geantwoord als de vraag waarom de wijze van stallen wordt gebruikt. De ligging, capaciteit, snelheid (=gemak) en beschikbare ruimte om de fiets te parkeren zijn de meest voorkomende redenen waarom los en onbewaakt parkeren als goed worden aangemerkt. Bij de bewaakte stallingen spelen ook aspecten mee als de aanwezigheid en behulpzaamheid van het personeel van de bewaakte stalling (=extra service). In totaal zijn 307 antwoorden gegeven op deze vraag.

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	2	4%	69	43%	41	44%	112	36%
capaciteit/ruimte		0%	30	19%	21	23%	51	17%
uitstraling		0%	11	7%		0%	11	4%
kwaliteit parkeersysteem		0%	6	4%		0%	6	2%
bescherming weer	1	2%	1	1%	1	1%	3	1%
anti diefstal/beschadiging	44	81%	5	3%	13	14%	62	20%
snelheid		0%	30	19%	17	18%	47	15%
entree van de stalling		0%	4	3%		0%	4	1%
tarief		0%	2	1%		0%	2	1%
openingstijden		0%	2	1%		0%	2	1%
extra service	7	13%		0%		0%	7	2%
totaal	54	100%	160	100%	93	100%	307	100%

Tabel 3.5: *Goed aan huidige stallingswijze*

Slecht aan huidige stallingswijze

Op de vraag wat is slecht aan de huidige wijze van stallen is door de gebruikers van de bewaakte fietsenstalling geen antwoord gegeven. De vraag is wel gesteld. Ook de mensen die hun fiets onbewaakt of los hebben gestald hebben vaak aangegeven niet te weten wat slecht is aan de huidige manier van stallen. Het totaal aantal antwoorden op deze vraag bedraagt 149. De redenen zijn zeer divers.

De belangrijkste slechte aspecten aan het onbewaakt stallen te Almelo zijn de kwaliteit van het klemsysteem (zonder aanbindmogelijkheid) en daarmee de kans op diefstal. Tevens zijn de bescherming tegen weersinvloeden en de beschikbare capaciteit als slechte aspecten van het onbewaakt parkeren aangedragen. Wat betreft het los parkeren zijn de belangrijkste slechte aspecten de kans op diefstal en de beperkte ruimte.

<i>Slecht aan stallingswijze</i>	<i>Onbewaakt</i>		<i>Los</i>		<i>Totaal</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>	<i>n</i>	<i>%</i>	<i>n</i>	<i>%</i>
ligging/locatie	3	4%	12	16%	15	10%
capaciteit/ruimte	12	17%	14	18%	26	17%
uitstraling	5	7%	9	12%	14	9%
kwaliteit parkeersysteem	14	19%	2	3%	16	11%
bescherming weer	16	22%	3	4%	19	13%
anti diefstal/beschadiging	16	22%	32	42%	48	32%
snelheid	4	6%	2	3%	6	4%
entree van de stalling	1	1%	2	3%	3	2%
tarief		0%		0%	0	0%
openingstijden		0%		0%	0	0%
extra service	1	1%	1	1%	2	1%
totaal	72	100%	77	100%	149	100%

Tabel 3.6: *Slecht aan huidige stallingswijze*

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

Van de mensen die hun fiets los hebben gestald in het centrum van Almelo zegt meer dan een derde gebruik te zullen maken van klemmen/rekken bij voldoende capaciteit hiervan. Ook de ligging/locatie van de klemmen speelt een rol. Daarnaast is een verbeterde kwaliteit van de klemmen een belangrijke voorwaarde voor het onbewaakt parkeren. Immers 30% geeft aan gebruik te maken indien er een betere anti-diefstalvoorziening wordt geboden of indien de kwaliteit van het fietsparkeersysteem verbetert.

<i>Voorwaarden onbewaakt stallen</i>	<i>antwoorden</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>
Andere ligging / locatie	26	22%
Meer capaciteit	46	39%
Uitstraling	1	1%
Kwaliteit parkeersysteem	4	3%
Bescherming weer	1	1%
Anti diefstal en beschadiging	21	27%
Toegang	8	7%
totaal	117	100%

Tabel 3.7: *Voorwaarden onbewaakt parkeren in een klem/rek*

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging van de fiets. Daarnaast is een belangrijke reden de ontevredenheid over de ligging van de bewaakte stalling. Mensen die de fiets in de huidige situatie los parkeren geven de uitbreiding van capaciteit aan bewaakte stallingen aan als reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling. Het tarief speelt slechts een bescheiden rol als voorwaarde voor het bewaakt stallen.

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	35	17%
Meer capaciteit	24	11%
Uitstraling	3	1%
Kwaliteit parkeersysteem	9	4%
Bescherming weer	7	3%
Anti diefstal en beschadiging	92	44%
Snelheid	8	4%
Entree van de stalling	5	2%
Tarief	19	9%
Openingstijden	3	1%
Extra service	5	2%
totaal	210	100%

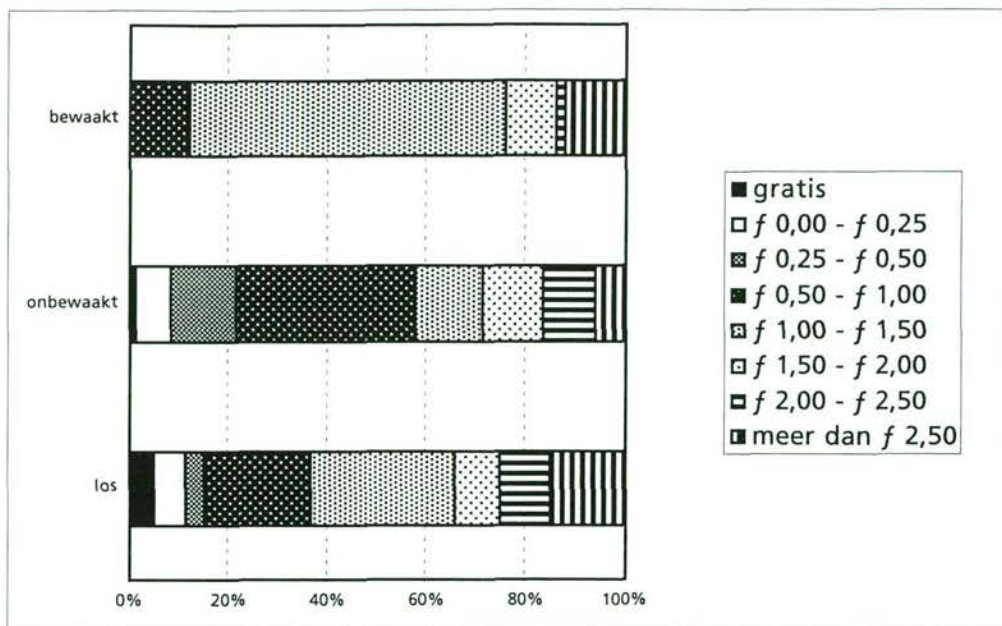
Tabel 3.8: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

Acceptabele tarieven bewaakte stallingen

Het maximale acceptabele tarief voor het bewaakt stallen van de fiets verschilt naar wijze van stallen. Circa 90% van de bewaakte stallers geeft aan dat een tarief van f 1,00-1,50 acceptabel is. Echter slechts 40% van de onbewaakte parkeerders vindt dit een acceptabel tarief. De losparkeerders zijn over het algemeen bereid meer te betalen dan de onbewaakte parkeerders. Ruim 60% vindt een tarief van f 1,00- f 1,50 acceptabel.

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	5	2%
f 0,00 - f 0,25	12	6%
f 0,25 - f 0,50	16	8%
f 0,50 - f 1,00	58	27%
f 1,00 - f 1,50	68	32%
f 1,50 - f 2,00	24	12%
f 2,00 - f 2,50	19	9%
meer dan f 2,50	24	4%
totaal	226	100%

Tabel 3.9: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen



Figuur 3.4 Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stallers hoger is dan die van onbewaakte stallers. Uit tabel 3.10 blijkt dat maar liefst 47% van de bewaakte stallers te kennen heeft gegeven dat zij een langere loopafstand dan 50 meter tot hun bestemming niet acceptabel vinden. Wel is het aandeel wat aangeeft meer dan 300 meter bereid is te lopen fors met 30%. Eveneens opvallend zijn de cijfers bij het los parkeren. Ruim 30% geeft aan bereid te zijn meer dan 300 meter te lopen. 21% van de mensen die onbewaakt stallen vinden een loopafstand langer dan 300 meter acceptabel.

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m	23	47%	20	22%	12	15%
50 - 100 m	2	4%	23	25%	14	18%
100 - 150 m			12	13%	10	13%
150 - 200 m	2	4%	13	14%	7	9%
200 - 300 m	8	16%	4	5%	11	14%
300 - 500 m	13	27%	17	19%	16	21%
meer dan 500 m	2	2%	8	2%	9	10%
totaal	50	100%	97	100%	79	100%

Tabel 3.10: Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

Het merendeel van de ondervraagde mensen vindt fietsen die los op straat zijn geparkeerd hinderlijk en lelijk. Hinderlijk voor de doorgang van andere weggebruikers en lelijk door het chaotische straatbeeld wat ontstaan. Wat opvalt is dat maar liefst 50% van de losparkeerders zelf aangeeft dat zij het hinderlijk en lelijk vinden.

<i>losgeparkeerde fietsen</i>	<i>Totaal</i>	
	<i>n</i>	<i>P%</i>
hinderlijk en lelijk	123	55%
hinderlijk niet lelijk	22	10%
niet hinderlijk wel lelijk	23	10%
niet hinderlijk niet lelijk	52	23%
geen mening	5	2%
totaal	225	100%

Tabel 3.11 Acceptabele loopafstanden

Stallingsregime

In Almelo is geen stallingsregime van kracht. Op de vraag of men bij het instellen van een stallingsregime zich hier ook aan houdt antwoordde ruim 80% van de bewaakte stallers en losparkeerders ja. Bijna 30% van de onbewaakte stallers geeft te kennen zich niets aan te trekken van een stallingsverbod.

3.3 Apeldoorn

Respons

In totaal zijn 292 fietsers in Apeldoorn geënuquêteerd.

<i>Type locatie</i>	<i>geënuquêteerden</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>
Bewaakt	131	45%
Onbewaakt	106	36%
Los	55	19%
Totaal	292	100%

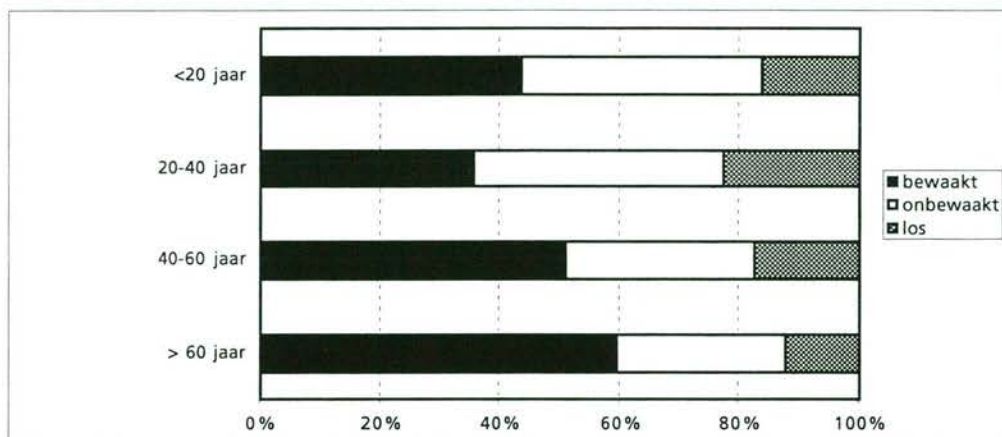
Tabel 3.12: Aantal afgenomen enquêtes in Apeldoorn

Er is op een vijftal locaties geënuquêteerd. Twee enquêteurs hebben zich gericht op het ondervragen van mensen die hun fiets bewaakt stallen, 2 enquêteurs hebben mensen ondervraagd die de fiets onbewaakt in een klem of tegen een rek hebben geparkeerd en één enquêteur heeft fietsers ondervraagd die de fiets los in de winkelstraat parkeren op de eigen standaard of tegen bomen/gevels etc.

Kenmerken respondenten

Geslacht en Leeftijd

Het merendeel van de respondenten is een vrouw. In totaal is ca. 75% van de respondenten een vrouw en ca. 24% een man. De leeftijd van de respondenten ligt met name tussen de 20 en 60 jaar (70%). Het aandeel ondervraagde personen ouder dan 60 jaar is aanzienlijk lager (32=11%). In figuur 3.5 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het aandeel los parkeren het grootst is in de groep 20-40 jaar en dat het aandeel 60-plussers onder de bewaakte stallers groot is.



Figuur 3.5 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets gerelateerd aan de stallingswijze vertoont een logisch beeld. De dure fietsen staan veelal in de bewaakte stalling (41%) of in de kwalitatief hoge onbewaakte voorzieningen (53%). De gewone fietsen staan eveneens voornamelijk in de bewaakte stalling (44%) of in de onbewaakte voorzieningen (28%). Van de oude, goedkope fietsen (27) staan er 6 los, 12 onbewaakt en 9 in de bewaakte stalling.

Gewoonlijke stallingswijze

Ruim 90% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat zij altijd bewaakt stallen. Ruim 75% van de geënquêteerden die onbewaakt parkeren doet dit altijd. Van het aantal ondervraagde losparkeerders echter geeft ruim 50% aan normaliter in de bewaakte stalling te stallen. Dit betekent dat de antwoorden ten aanzien van het los parkeren mogelijk minder betrouwbaar zijn.

Verplaatsingskenmerken

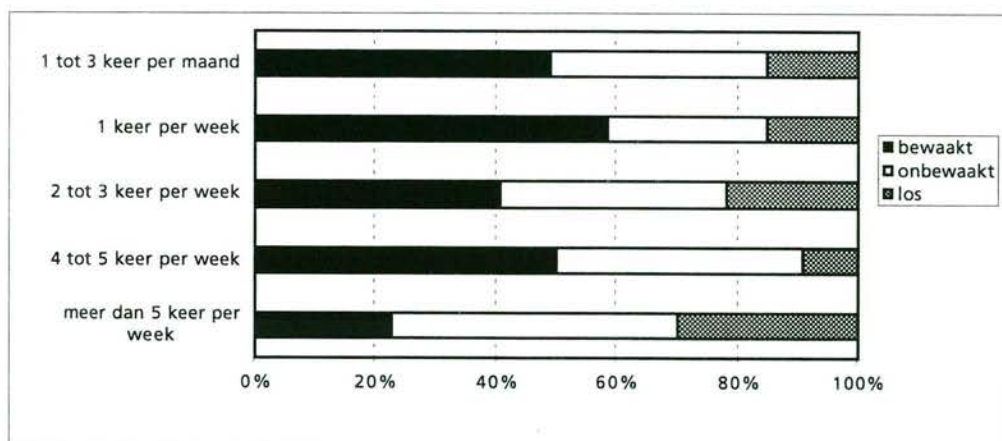
Bezoekfrequentie aan het centrum

De frequentie van het centrumbezoek van de respondenten geeft een variabel beeld in totale zin en naar stallingswijze.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	n	%
1 tot 3 keer per maand	59	20%
1 keer per week	65	22%
2 tot 3 keer per week	96	33%
4 tot 5 keer per week	32	11%
> 5 keer per week	40	14%
Totaal	292	100%

Tabel 3.13: Bezoekfrequentie geënquêteerden in Apeldoorn

De bezoekfrequentie afgezet ten opzichte van de wijze van stallen is weergegeven in figuur 3.6. Uit deze figuur is af te lezen dat bij een zeer hoge bezoekfrequentie het aandeel bewaakt stallen afneemt. Verder is het beeld zeer gelijkmatig. De frequentie lijkt niet van invloed op het fietsparkeergedrag.



Figuur 3.6 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

Motief en verblijfsduur

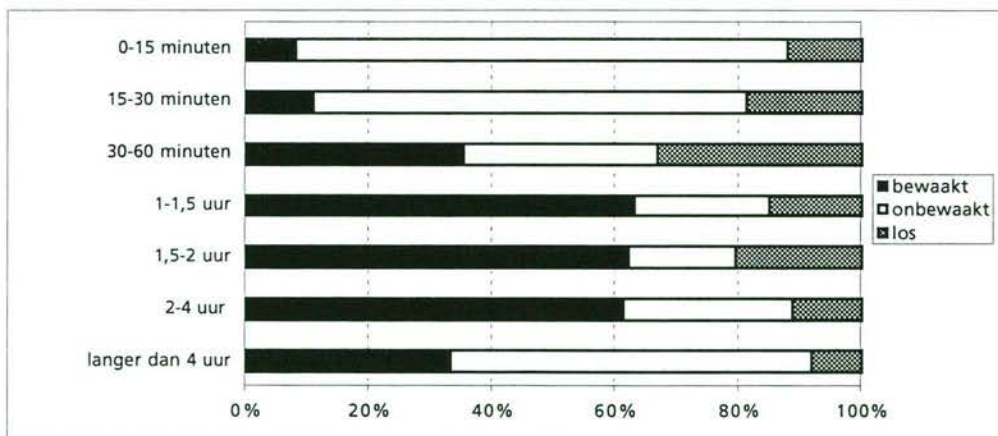
Gezien de beperkte omvang van de ondervraagden met andere motieven dan winkelen en boodschappen doen kunnen alleen uitspraken gedaan worden over het fietsparkeergedrag van de twee meest voorkomende verplaatsingsmotieven. Van de winkelende mensen stalt circa 45% van de ondervraagden de fiets bewaakt en ruim 35% onbewaakt. Het aantal winkelende mensen wat de fiets los parkeert bedraagt circa 15%. De verdeling bewaakt-onbewaakt-los bij de mensen die boodschappen doen lijkt op de verdeling van het motief winkelen (B-O-L: 50-30-20). Er blijkt geen verband te zijn tussen het verplaatsingsmotief en de wijze van stallen.

Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	152	59%
boodschappen doen	83	32%
markt		
werken/school	13	5%
kinderen ophalen	1	
horecabezoek	4	2%
visite		
wonen	1	
bibliotheek/stadhuis	1	
toeristisch bezoek	2	1%
Totaal	257	100%

Tabel 3.12: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers Apeldoorn

Indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum blijkt dat ruim 55% van de ondervraagden de boodschappen in een tijdsbestek van 1 uur doet. Winkelen daarentegen duurt over het algemeen langer. 40% van de winkelende mensen geeft aan langer dan 1,5 uur in het centrum te blijven.

Of de verblijfsduur van invloed is op de keuze bewaakt-onbewaakt-los te stallen is weergegeven in figuur 3.7. De verdeling van de verblijfsduur van de ondervraagde mensen is gelijkmatig.



Figuur 3.7 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Bij een langere verblijfsduur is het aandeel bewaakt (logischerwijs) hoger dan bij een kortere verblijfsduur. Opvallend, en logisch tegelijkertijd gezien het gratis tarief, is het hoge aandeel bewaakte stallers in de groep van 30-60 minuten verblijfsduur. Het beeld van het los stallen van de fiets is niet helemaal logisch. Het aandeel losparkeerders in de langere verblijfsduurcategorieën neemt niet af ten opzichte van de kortere verblijfsduren. Tevens is opvallend dat het aandeel onbewaakt bij de categorieën 1-1,5 uur en 1,5-2 uur nagenoeg gelijk of zelfs kleiner is dan het aandeel losparkeerders.

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

De redenen die de geënuquêteerden hebben aangegeven waarom zij bewaakt-onbewaakt-los parkeren zijn in tabel 3.15 aangegeven.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	33	15%	98	52%	49	60%	180	37%
capaciteit/ruimte	5	2%	7	4%	1	1%	13	3%
gewoonte	7	3%	8	4%		0%	15	3%
gemak	22	10%	40	21%	20	25%	82	17%
specifieke bestemming		0%	2	1%	4	5%	6	1%
verblijfsduur	3	1%	25	13%	3	4%	31	6%
bescherming weer	13	6%	1	1%	1	1%	15	3%
diefstal/beschadiging	124	56%	7	4%	3	4%	134	27%
tarief	11	5%		0%		0%	11	2%
sociale veiligheid	1	0%	1	1%		0%	2	0%
extra service		0%		0%		0%	0	0%
weet geen andere plek	3	1%		0%		0%	3	1%
totaal	222	100%	189	100%	81	100%	492	100%

Tabel 3.15: Redenen stallingswijze

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets. Ook de ligging en het gemak zijn als reden aangegeven (samen 25%). Opvallend is dat het gratis tarief maar door 5% van de bewaakte stallers is aangegeven als een van de twee belangrijkste redenen om bewaakt te stallen. Voor onbewaakt en los stallen zijn de belangrijkste redenen de ligging (=loopafstanden) en het gemak. Bij het onbewaakt parkeren speelt tevens de verblijfsduur een rol.

Van de geënuquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen. De mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren zijn eveneens bijna unaniem tevreden (92%). Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden met de wijze waarop zij stallen ligt beduidend lager (62%).

Goed aan huidige stallingswijze

De ligging en de snelheid (=gemak) zijn de meest voorkomende redenen waarom los en onbewaakt parkeren als goed worden aangemerkt. Verder zijn bij het onbewaakt parkeren de geboden capaciteit en de kwaliteit van de Tulips ook aspecten die als goed zijn aangemerkt. Bij de bewaakte stallingen zijn de ligging en de bescherming tegen diefstal en beschadiging van de fiets de belangrijkste aspecten die als goed zijn beoordeeld. Overige aspecten die genoemd zijn (en minder belangrijk) zijn de extra service (personeel, kluisjes etc.), het tarief en de geboden capaciteit. In totaal zijn 411 antwoorden gegeven op deze vraag.

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	46	22%	66	47%	22	38%	134	33%
capaciteit/ruimte	19	9%	14	10%	5	9%	38	9%
uitstraling	3	1%	7	5%		0%	10	2%
kwaliteit parkeersysteem	6	3%	16	11%		0%	22	5%
bescherming weer	9	4%		0%		0%	9	2%
anti diefstal/beschadiging	85	40%	9	6%		0%	94	23%
snelheid	4	2%	26	18%	31	53%	61	15%
entree van de stalling	1	0%	2	1%		0%	3	1%
tarief	15	7%	1	1%		0%	16	4%
openingstijden	2	1%		0%		0%	2	0%
extra service	22	10%		0%		0%	22	5%
totaal	212	100%	141	100%	58	100%	411	100%

Tabel 3.16: Goed aan huidige stallingswijze

Slecht aan huidige stallingswijze

Op de vraag wat is slecht aan de huidige wijze van stallen is door de geënquêteerden veel minder antwoorden gegeven. Vooral de mensen die hun fiets bewaakt stallen wisten geen negatieve aspecten op te noemen (goed: 212 antwoorden; slecht: 53 antwoorden). De mensen die hun fiets los parkeren geven aan dat het diefstalrisico en/of beschadiging van de fiets en de uitstraling op straat negatieve aspecten zijn van het los parkeren. Van de onbewaakte parkeerders geeft bijna 50% aan dat de capaciteit niet voldoet. Tevens is de kwaliteit van de klemmen een belangrijk aspect. Dit antwoord is voornamelijk gegeven door mensen die hun fiets aan de kop van de Hoofdstraat parkeerden in oude klemmen. Risico van fietsdiefstal of -beschadiging is een derde belangrijk negatief aspect aan onbewaakt parkeren. De vooraf verwachte belangrijke categorie 'entree van de bewaakte stalling via hellingbanen' komt niet duidelijk naar voren. Het belangrijkste slechte aspect aan de bewaakte stallingen is de capaciteit volgens de geënquêteerden. Hierbij wordt niet de capaciteit in de huidige stallingen bedoeld maar voornamelijk het ontbreken van capaciteit op bepaalde punten zoals aan de kop van de Hoofdstraat nabij de grote warenhuizen.

Slecht aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie		0%	1	1%	3	5%	4	2%
capaciteit/ruimte	35	66%	52	49%	2	3%	89	40%
uitstraling	5	9%	2	2%	18	30%	25	11%
kwaliteit parkeersysteem	4	8%	22	21%		0%	26	12%
bescherming weer		0%	3	3%		0%	3	1%
anti diefstal/beschadiging	1	2%	17	16%	36	60%	54	25%
snelheid		0%	3	3%	1	2%	4	2%
entree van de stalling	4	8%	6	6%		0%	10	5%
tarief		0%		0%		0%	0	0%
openingstijden	4	8%	1	1%		0%	5	2%
extra service		0%		0%		0%	0	0%
totaal	53	100%	107	100%	60	100%	220	100%

Tabel 3.17: Slecht aan huidige stallingswijze

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

Bijna 40% van de gegeven antwoorden op de vraag wanneer losparkeerders hun fiets onbewaakt stallen is de kwaliteit van het fietsparkeersysteem. Dit geldt met name voor het zuidelijk deel van het centrum waar kwalitatief goede onbewaakte voorzieningen ontbreken. Tevens zijn het vergroten van de capaciteit en de toegankelijkheid van de onbewaakte stallingen voorwaarden voor de losparkeerders. Met de ligging van de onbewaakte voorzieningen lijkt weinig mis. Slechts 2 losparkeerders hebben genoemd dat de ligging van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen dient te verbeteren.

Voorwaarden onbewaakt stallen	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	2	3%
Meer capaciteit	15	25%
Uitstraling		0%
Kwaliteit parkeersysteem	24	40%
Bescherming weer	1	2%
Anti diefstal en beschadiging	1	2%
Toegang	17	28%
totaal	60	100%

Tabel 3.18: Voorwaarden onbewaakt parkeren in een klemlrek

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging van de fiets. Daarnaast is een verbeterde ligging een belangrijke reden om gebruik te maken van de bewaakte stallingen. Een verbetering aan de entree van de stalling (geen hellingbanen) is slechts genoemd door 8 mensen.

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	28	24%
Meer capaciteit	4	3%
Uitstraling		0%
Kwaliteit parkeersysteem		0%
Bescherming weer	7	6%
Anti diefstal en beschadiging	64	54%
Snelheid	2	2%
Entree van de stalling	8	7%
Tarief	2	2%
Openingstijden	3	3%
Extra service	1	1%
totaal	119	100%

Tabel 3.19: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

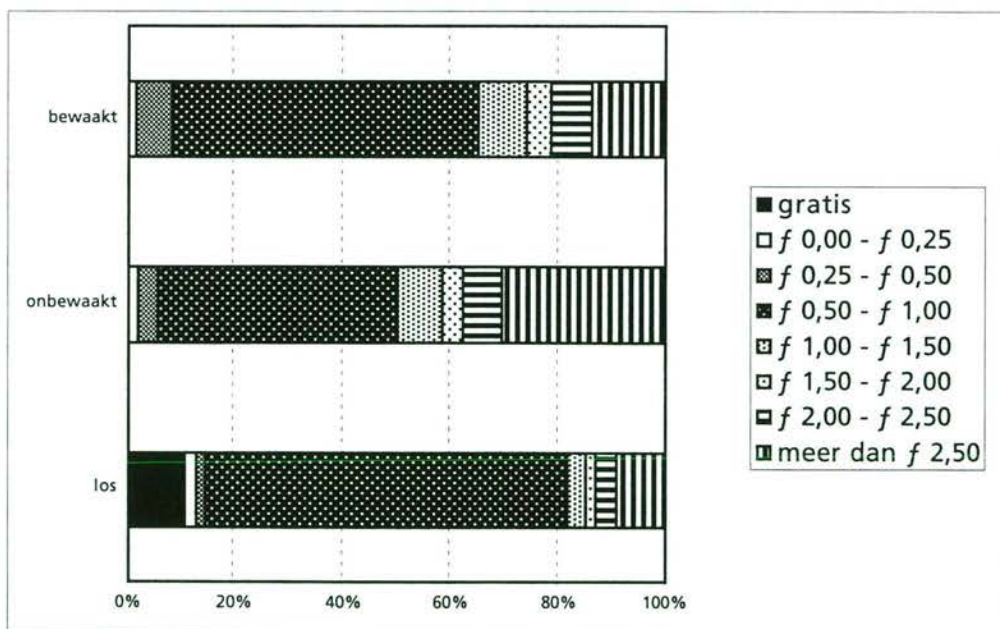
Acceptabele tarieven bewaakte stallen

In Apeldoorn is er sprake van gratis bewaakte stallen. Toch geeft ruim 90% van de ondervraagde mensen aan dat zij een tarief van een gulden acceptabel vindt. Dit geldt zowel voor de bewaakte stallen als de onbewaakte stallen in de huidige situatie. Opvallend is het aandeel mensen wat een tarief van f 2,50 of meer acceptabel vindt namelijk bijna 20%.

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	6	2%
f 0,00 - f 0,25	5	2%
f 0,25 - f 0,50	14	5%
f 0,50 - f 1,00	159	54%
f 1,00 - f 1,50	23	8%
f 1,50 - f 2,00	11	4%
f 2,00 - f 2,50	20	7%
meer dan f 2,50	55	19%
totaal	293	100%

Tabel 3.20: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Opvallend is dat een hoger aandeel onbewaakte stallen dan bewaakte stallen bereid is meer dan een gulden te betalen voor het bewaakt stallen van de fiets.



Figuur 3.8 Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stallers hoger is dan die van onbewaakte stallers en losparkeerders. Het aandeel bewaakte stallers wat aangeeft meer dan 300 meter bereid is te lopen is aanzienlijk met 50%. Opvallend is dat dit eveneens opgaat voor het onbewaakte parkeren. De cijfers van het los parkeren zijn overeenkomstig de verwachtingen. De maximale loopafstand van de plaats van de bewaakte stalling tot de plaats van bestemming is voor 80% van de losparkeerders maximaal 100 meter.

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m	4	3%	3	3%	1	2%
50 – 100 m	32	24%	17	16%	43	78%
100 – 150 m	13	10%	12	11%	6	11%
150 – 200 m	7	5%	7	7%		
200 – 300 m	7	5%	12	11%	4	7%
300 – 500 m	46	35%	28	26%		
meer dan 500 m	23	18%	27	26%	1	2%
totaal	132	100%	106	100%	55	100%

Tabel 3.21: Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

De antwoorden op deze vraag zijn verdeeld. Over het algemeen wordt een losstaande fiets eerder als hinderlijk dan als lelijk beschouwd.

losgeparkeerde fietsen	Totaal	
	n	P%
hinderlijk en lelijk	102	35%
hinderlijk niet lelijk	66	23%
niet hinderlijk wel lelijk	25	9%
niet hinderlijk niet lelijk	79	27%
geen mening	16	6%
totaal	288	100%

Tabel 3.22: Mening los parkeren

Stallingsregime

In Apeldoorn is geen stallingsregime van kracht. Op de vraag of men bij het instellen van een stallingsregime zich hier ook aan houdt antwoordde ruim 75% van de bewaakte stallers, ruim 80% van de onbewaakte stallers en ruim 90% van de losparkeerders ja. Ruim 20% van de bewaakte stallers geeft te kennen zich niets zouden aantrekken van een stallingsregime.

3.3 Groningen

Respons

In Groningen zijn 252 enquêtes afgenomen.

Type locatie	geënquêteerden	
	n	%
Bewaakt	103	41%
Onbewaakt	75	30%
Los	74	29%
Totaal	252	100%

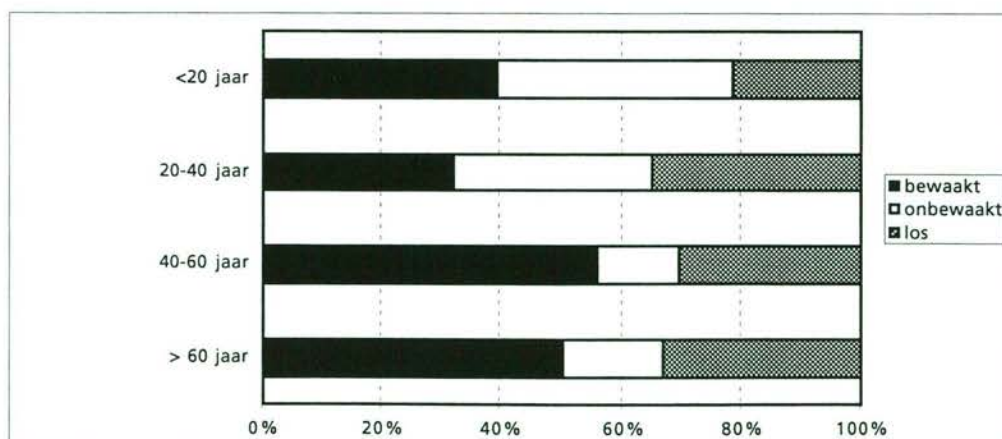
Tabel 3.23: Aantal afgenomen enquêtes in Groningen

Er is op een vijftal locaties geënquêteerd. Twee enquêteurs hebben zich gericht op het ondervragen van mensen die hun fiets bewaakt stallen, 2 enquêteurs hebben mensen ondervraagd die de fiets onbewaakt in een klem of tegen een rek hebben geparkeerd en één enquêteur heeft fietsers ondervraagd die de fiets los in de winkelstraat parkeren op de eigen standaard of tegen bomen/gevels etc.

Kenmerken respondenten

Geslacht en Leeftijd

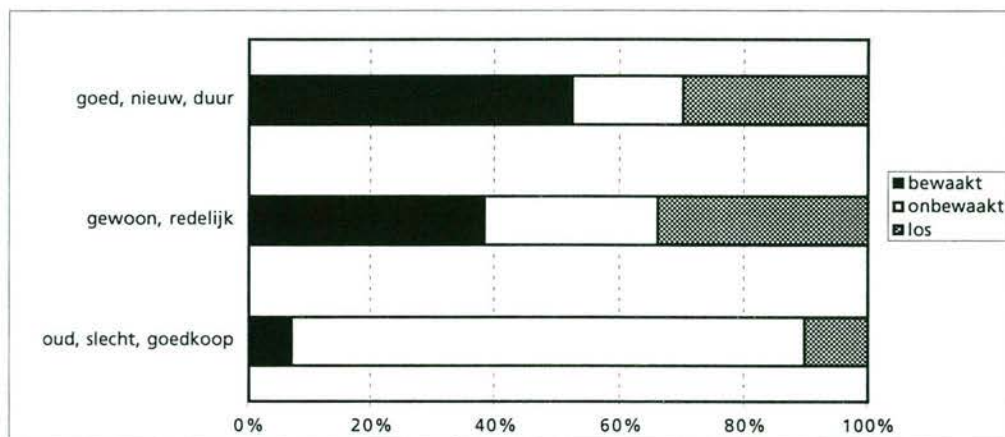
Het grootste deel van de respondenten is vrouwelijk. In totaal is ca. 70% van de respondenten een vrouw en ca. 30% een man. De leeftijd van de respondenten ligt met name in de leeftijdscategorie tot 40 jaar (ruim 70%). Het aandeel ondervraagde personen ouder dan 60 jaar is aanzienlijk lager (12=5%). In figuur 3.9 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het aandeel los parkeren het grootst is in de groep 20-40 jaar. Opvallend is tevens het hoge aandeel los parkeren onder bezoekers ouder dan 60 jaar. Dit beeld kan scheef zijn gezien de lage hoeveelheid ondervraagde personen ouder dan 60 jaar. Tevens is het opvallend dat het aandeel bewaakt onder personen jonger dan 20 groter is dan onder personen in de categorie 20-40 jaar.



Figuur 3.9 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets gerelateerd aan de stallingswijze vertoont geen logisch beeld (figuur 3.10). Weliswaar is het aandeel dure fietsen wat bewaakt is gesteld hoog (ca. 50%), het aandeel dure losgeparkeerde fietsen is daarentegen ook vrij hoog (circa 30%). De verdeling van de gewone fietsen over de stallingswijzen is vrij gelijkmatig. Opvallend is wel het beperkte aandeel onbewaakt gestalde fietsen in klemmen in de categorieën goede en normale fietsen.



Figuur 3.10 Verdeling stallingswijze naar type fiets

Gewoonlijke stallingswijze

Bijna 90% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat hij/zij altijd bewaakt stalt. Ruim 80% van de geënquêteerden die onbewaakt parkeren doet dit altijd. Van het aantal ondervraagde losparkeerders echter geeft ruim 75% aan normaliter onbewaakt in een klem of rek te parkeren. Dit betekent dat de antwoorden ten aanzien van het los parkeren mogelijk minder betrouwbaar zijn.

Verplaatsingskenmerken

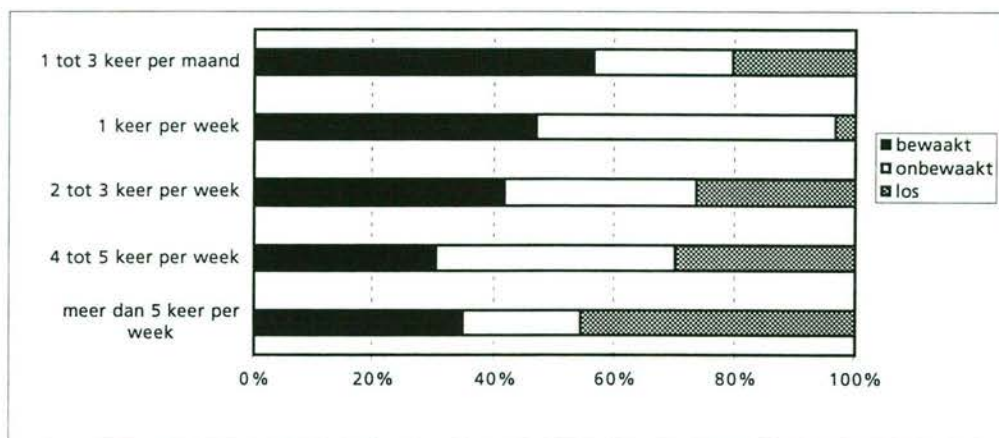
Bezoekfrequentie aan het centrum

De frequentie van het centrumbezoek van de respondenten geeft een variabel beeld in totale zin en naar stallingswijze. Alleen de verdeling over de frequentiecategories bij het onbewaakt en los parkeren zijn vergelijkbaar.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	n	%
1 tot 3 keer per maand	39	15%
1 keer per week	30	12%
2 tot 3 keer per week	72	29%
4 tot 5 keer per week	30	12%
> 5 keer per week	81	32%
Totaal	252	100%

Tabel 3.24: Bezoekfrequentie geënquêteerden in Groningen

De bezoekfrequentie afgezet ten opzichte van de wijze van stallen is weergegeven in figuur 3.11. Uit deze figuur is af te lezen dat bij de hogere bezoekfrequenties het aandeel bewaakt stallen in lichte mate afneemt en het los parkeren licht toeneemt. Verder is het beeld redelijk gelijkmatig met uitzondering van de categorie één maal per week met een zeer laag aandeel los parkeren. De frequentie lijkt slechts in zeer beperkte mate van invloed op het fietsparkeergedrag.



Figuur 3.11 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

Motief en verblijfsduur

De belangrijkste verplaatsingsmotieven van de centrumbezoekers van Groningen zijn het winkelen en het doen van boodschappen. Het werken/onderwijs volgen is eveneens een belangrijke categorie met 15%. Dit is logisch gezien de aanwezigheid van de Universiteit in de nabijheid van het centrum.

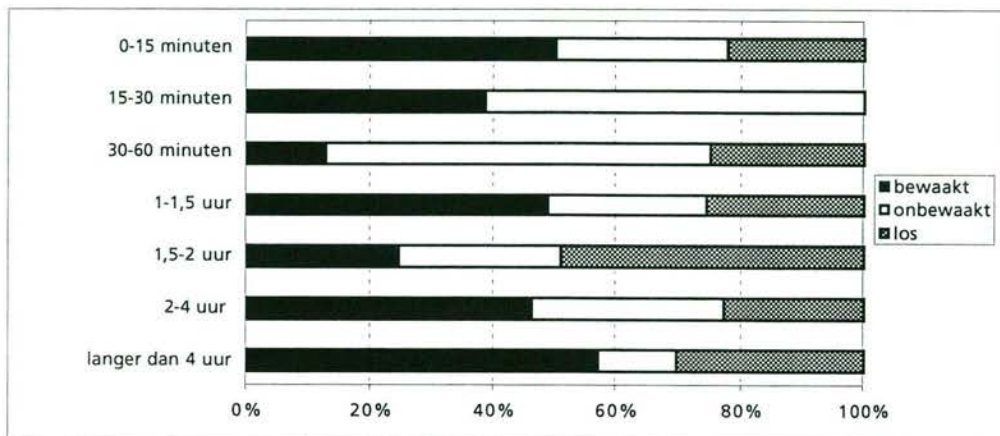
Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	140	56%
boodschappen doen	50	20%
markt		0%
werken/school	37	15%
kinderen ophalen	1	0%
horecabezoek	12	5%
visite	5	2%
wonen	2	1%
bibliotheek/stadhuis	5	2%
toeristisch bezoek		0%
Totaal	252	100%

Tabel 3.25: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers Groningen

Van de winkelende mensen stalt ruim 45% van de ondervraagden de fiets bewaakt, circa 30% onbewaakt en circa 30% los. De verdeling bewaakt-onbewaakt-los bij de mensen die boodschappen doen is 27-40-33. De categorie werken vertoont weer een andere verdeling namelijk 57-14-30. Het verplaatsingsmotief lijkt hiermee van invloed te zijn op de wijze van stallen.

Indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum blijkt dat er in verblijfsduur tussen winkelen en boodschappen doen geen duidelijk onderscheid is te maken. Ruim 55% van de ondervraagden bij de winkelen hebben een verblijfsduur van 1,5 uur of langer. Ook ruim 50% van de mensen die boodschappen doen heeft een verblijfsduur van 1,5 uur of langer. Het grootste deel van de mensen die werken of onderwijs volgen hebben een langere verblijfsduur dan 4 uur aangegeven (65%).

De verblijfsduur versus de wijze van fietsparkeren is weergegeven in figuur 3.12. De verdeling van de verblijfsduur van de ondervraagde mensen is vrij gelijkmatig.



Figuur 3.12 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Uit figuur 3.12 is geen duidelijk verband te leggen tussen de verblijfsduur en de wijze van stallen. De verwachting dat er relatief meer los parkeren is bij een korte verblijfsduur gaat in ieder geval niet op. Het hoge aandeel bewaakt parkeren bij een langere verblijfsduur van 4 uur is logisch gezien de kans op diefstal en/of beschadiging van de fiets.

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

De redenen die de geënuquêteerden hebben aangegeven waarom zij bewaakt-onbewaakt-lost parkeren zijn in tabel 3.26 aangegeven.

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets. Ook de ligging is aangemerkt als belangrijke reden om bewaakt te stallen (28%). Het voordelige tarief (in abonnementvorm) is slechts in beperkte mate aangegeven als reden om bewaakt te stallen (6%). Voor onbewaakt parkeren van de fiets zijn de belangrijkste redenen de ligging (42%), het gemak (23%) en het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets (21%). Dit laatst is opmerkelijk omdat dit een reden is voor een bewaakte stalling. Kennelijk vindt men in Groningen het veilig om de fiets in het zicht te houden en bieden de onbewaakte voorzieningen voldoende diefstalpreventie. Duidelijk de belangrijkste reden om de fiets los te parkeren is de locatie van de losgeparkeerde fiets ten opzichte van de bestemming (64%).

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	48	28%	33	33%	56	64%	137	38%
capaciteit/ruimte	3	2%	5	5%	13	15%	21	6%
gewoonte	3	2%	3	3%	2	2%	8	2%
gemak	6	3%	23	23%	10	11%	39	11%
specifieke bestemming	11	6%		0%	1	1%	12	3%
verblijfsduur	1	1%	2	2%	1	1%	4	1%
bescherming weer	2	1%		0%	1	1%	3	1%
diefstal/beschadiging	84	49%	21	21%	3	3%	108	30%
tarief	10	6%	4	4%	1	1%	15	4%
sociale veiligheid	1	1%	4	4%		0%	5	1%
extra service	2	1%		0%		0%	2	1%
weet geen andere plek	2	1%	4	4%		0%	6	2%
totaal	173	100%	99	100%	88	100%	360	100%

Tabel 3.26: Redenen stallingswijze

Van de geënquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen. De mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren zijn eveneens bijna unaniem tevreden (92%). Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden met de wijze waarop zij stallen ligt beduidend lager (62%). Minder duidelijk zijn de redenen gemak en beschikbare ruimte naar voren gekomen.

Goed aan huidige stallingswijze

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	35	21%	25	42%	18	62%	78	30%
capaciteit/ruimte	19	11%	6	10%	6	21%	31	12%
uitstraling	5	3%		0%		0%	5	2%
kwaliteit parkeersysteem	2	1%	9	15%	3	10%	14	5%
bescherming weer	4	2%		0%		0%	4	2%
anti diefstal/beschadiging	39	23%	15	25%	2	7%	56	22%
snelheid	6	4%	1	2%		0%	7	3%
entree van de stalling		0%	2	3%		0%	2	1%
tarief	9	5%	1	2%		0%	10	4%
openingstijden	7	4%		0%		0%	7	3%
extra service	44	26%		0%		0%	44	17%
totaal	170	100%	59	100%	29	100%	258	100%

Tabel 3.27: Goed aan huidige stallingswijze

De aspecten die de ondervraagden goed vinden aan de wijze van stallen komen in sterke mate overeen met de reden waarom zij op deze wijze stallen. Naast de ligging van de klemmen ten opzichte van de bestemmingen (42%) en de mate van diefstalpreventie (25%) wordt bij het onbewaakt parkeren de kwaliteit van de klemmen als goed aangemerkt (15%). Het gemak (=snelheid) van het stallen komt minder naar voren. Belangrijk is dat het totaal aantal antwoorden op deze vraag beduidend minder is dan het aantal redenen dat is gegeven voor de wijze van stallen (258 i.p.v. 360). Goede aspecten van het bewaakte stallen zijn de

ligging (21%), de capaciteit (11%), de diefstal preventiviteit (23%) en de extra service bij de bewaakte stallingen in de vorm van personeel en eventueel kluisjes en bandenplakservice etc (26%). De extra service is daarentegen nauwelijks genoemd als reden om te stallen in een bewaakte stalling. De losparkeerders geven, logischerwijs, aan dat de ligging ten opzichte van de bestemmingen goed is (62%). Ook is de beschikbare ruimte op straat goed voor het los parkeren van de fiets (21%).

Slecht aan huidige stallingswijze

Op de vraag wat is slecht aan de huidige wijze van stallen zijn door de geënquêteerden veel minder antwoorden gegeven. Vooral de mensen die hun fiets bewaakt stallen konden weinig negatieve aspecten op noemen (totaal goed: 258 antwoorden; totaal slecht: 177 antwoorden). De mensen die hun fiets los parkeren geven aan dat de beschikbare ruimte voor het los parkeren van de fiets gering is (75%). Diefstal van de fiets indien men los parkeert is slechts in geringe mate genoemd (5=9%). Van de onbewaakte parkeerders geeft ruim 40% aan dat de capaciteit niet voldoet. Tevens is de kwaliteit van de klemmen een belangrijk aspect. Samen met het risico van fietsdiefstal of –beschadiging vormt dit een aandeel van bijna 40%. De genoemde slechte aspecten zijn de capaciteit, de kwaliteit van de fietsparkeersystemen in de bewaakte stallingen en de entree van de bewaakte stalling. Het aantal antwoorden is echter dermate laag (50) dat niet gesproken kan worden van slechte aspecten van de bewaakte stallingen in Groningen. Het hoge dagtarief zonder abonnement voor het stallen van de fiets in de bewaakte stalling (f 1,75) is niet naar voren gekomen met een aandeel van slechts 6%.

<i>Slecht aan stallingswijze</i>	<i>Bewaakt</i>		<i>Onbewaakt</i>		<i>Los</i>		<i>Totaal</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>	<i>n</i>	<i>%</i>	<i>n</i>	<i>%</i>	<i>n</i>	<i>%</i>
ligging/locatie	2	4%		0%	2	4%	4	2%
capaciteit/ruimte	18	36%	31	43%	41	75%	90	51%
uitstraling	1	2%	5	7%	1	2%	7	4%
kwaliteit parkeersysteem	10	20%	12	17%	4	7%	26	15%
bescherming weer		0%	5	7%	1	2%	6	3%
anti diefstal/beschadiging	2	4%	15	21%	5	9%	22	12%
snelheid		0%	3	4%		0%	3	2%
entree van de stalling	7	14%		0%		0%	7	4%
tarief	3	6%	1	1%		0%	4	2%
openingstijden	4	8%		0%	1	2%	5	3%
extra service	3	6%		0%		0%	3	2%
totaal	50	100%	72	100%	55	100%	177	100%

Tabel 3.28: *Slecht aan huidige stallingswijze*

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

De vraag wanneer men onbewaakt zou parkeren in plaats van los op straat is niet beantwoord door de losparkeerders.

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging (voornamelijk losparkeerders) van de fiets. De belangrijkste voorwaarde van de onbewaakte parkeerders is een verbeterde ligging van de bewaakte stallingen. Een verbetering aan de entree van de bewaakte stalling is genoemd door 14 mensen. Tevens hebben 16 mensen aangegeven dat zij het tarief (voor een dagstalling) te hoog vinden.

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	20	20%
Meer capaciteit	2	2%
Uitstraling	8	8%
Kwaliteit parkeersysteem	2	2%
Bescherming weer		0%
Anti diefstal en beschadiging	36	35%
Snelheid	2	2%
Entree van de stalling	14	14%
Tarief	16	16%
Openingstijden		0%
Extra service	2	2%
totaal	102	100%

Tabel 3.29: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

Acceptabele tarieven bewaakte stallingen

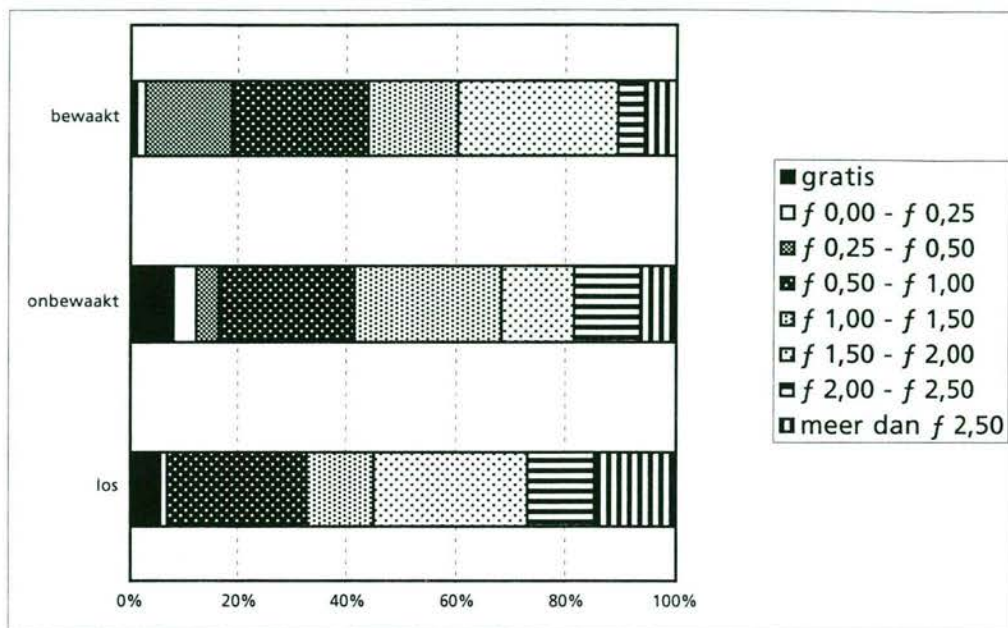
In Groningen is er sprake van een hoog dagtarief van f 1,75 en een goedkoop abonnement van f 30,- waarmee men een jaar lang in alle bewaakte stallingen in de stad kan parkeren. Een overzicht van acceptabele tarieven is weergegeven in tabel 3.30. Deze tarieven zijn gebaseerd op het stallen van de fiets voor 1 dag (of 1 maal).

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	11	4%
f 0,00 – f 0,25	6	2%
f 0,25 – f 0,50	19	8%
f 0,50 – f 1,00	64	25%
f 1,00 – f 1,50	46	18%
f 1,50 – f 2,00	61	24%
f 2,00 – f 2,50	23	9%
meer dan f 2,50	22	9%
totaal	252	100%

Tabel 3.30: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Bijna 60% geeft te kennen dat een tarief hoger dan f 1,50 niet acceptabel is. Dit betekent dat het huidige dagtarief als hoog wordt ervaren. Indien gekeken wordt naar de acceptabele tarieven per wijze van stallen valt op dat de

bereidheid tot het betalen van een behoorlijk tarief het grootst is onder de losparkeerders (>50% meer dan f 1,50).



Figuur 3.13 Acceptabel tarief voor het bewaakt stalling

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stallers hoger is dan die van onbewaakte stallers. Wat betreft het bewaakt stalling is die veronderstelling in overeenstemming met de uitkomsten van de enquête. Bijna 80% van de bewaakte stallers heeft aangegeven een loopafstand van de stalling tot de bestemming van 300 meter geen probleem te vinden. Bij de ondervraagde onbewaakte parkeerders is de acceptabele loopafstand duidelijk lager. 36% van de ondervraagden wenst een maximale loopafstand van 100 meter. Het beeld bij het los parkeren is op zijn minst merkwaardig te noemen. Aan de ene kant wil men slechts korte loopafstanden (25% minder dan 100 meter) maar aan de andere kant zijn de categorieën 300-500 meter en meer dan 500 meter ook aanzienlijk met respectievelijk 26% en 39%.

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m	1	1%	8	11%	7	10%
50 – 100 m	4	4%	19	25%	12	16%
100 – 150 m	5	5%	2	3%	2	3%
150 – 200 m	2	2%	11	15%	3	4%
200 – 300 m	10	10%	6	8%	2	3%
300 – 500 m	41	40%	15	20%	19	26%
meer dan 500 m	40	39%	14	19%	29	39%
totaal	103	100%	75	100%	74	100%

Tabel 3.31: Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

De antwoorden op deze vraag zijn verdeeld. Over het algemeen wordt een losstaande fiets eerder als hinderlijk dan als lelijk beschouwd. Een groot deel van de respondenten in Groningen vindt over het algemeen losstaande fietsen en niet hinderlijk en niet lelijk. Wel is opvallend dat een groter aandeel van de losparkeerders dan van de bewaakte en onbewaakte parkeerders in de veronderstelling is dat los parkeren hinderlijk is. Bewaakte en onbewaakte stallers vinden daarentegen losgestalde fietsen vaker lelijk.

<i>losgeparkeerde fietsen</i>	<i>Totaal</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>
hinderlijk en lelijk	69	27%
hinderlijk niet lelijk	29	12%
niet hinderlijk wel lelijk	29	12%
niet hinderlijk niet lelijk	117	46%
geen mening	8	3%
totaal	252	100%

Tabel 3.32: *Mening los parkeren*

Stallingsregime

In Groningen is er geen fietsparkeerverbod in de binnenstad. Op de vraag of men bij het instellen van een dergelijk verbod zich hier ook aan houdt antwoordde circa 60% van de bewaakte stallers ja. De meeste mensen die de fiets los parkeerden geven aan dat zij zich niets zouden aantrekken van een stallingsverbod (70%).

3.5 Middelburg

Respons

In Middelburg zijn 232 enquêtes afgenomen. 's Ochtends bleek een locatie voor het onbewaakt parkeren weinig aanloop te hebben waarna besloten is de locatie uit te breiden.

<i>Type locatie</i>	<i>geënquêteerden</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>
Bewaakt	62	27%
Onbewaakt	97	42%
Los	73	31%
Totaal	232	100%

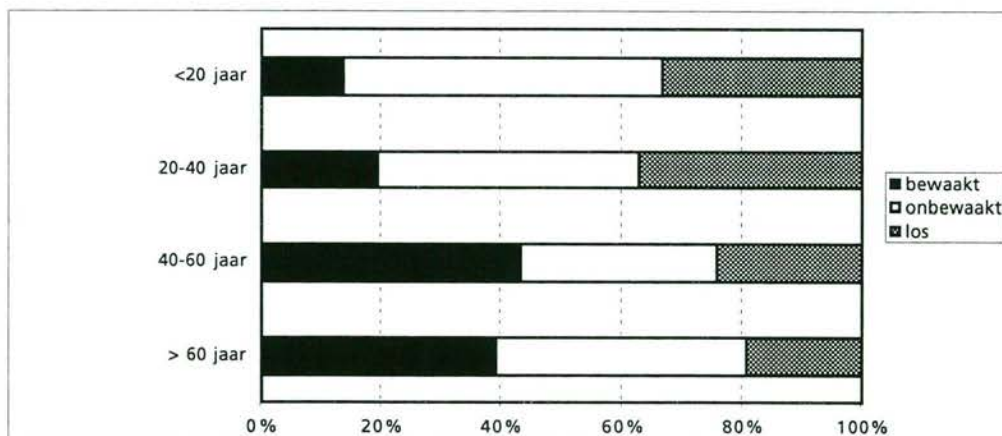
Tabel 3.33: *Aantal afgenomen enquêtes in Middelburg*

Er is op een vijftal locaties geënkquêteerd. Twee enquêteurs hebben zich gericht op het ondervragen van mensen die hun fiets los parkeren in de winkelstraten Langevele/Plein1940 en de Lange Delft, 2 enquêteurs hebben mensen ondervraagd die de fiets onbewaakt in een klem of tegen een rek hebben geparkeerd en één enquêteur heeft fietsers ondervraagd die de fiets in de bewaakte stalling aan het Zusterplein stallen.

Kenmerken respondenten

Geslacht en Leeftijd

Het grootste deel van de respondenten is vrouwelijk. In totaal is ca. 60% van de respondenten een vrouw en ca. 40% een man. De leeftijd van de respondenten ligt met name in de leeftijdscategorie van 20-40 jaar (35%). Het aandeel ondervraagde personen ouder dan 60 jaar is lager (36=16%). In figuur 3.14 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het bewaakt parkeren van de fiets in de bewaakte stalling niet populair is in de leeftijd tot 40 jaar. Het aandeel onbewaakt en los parkeren in deze categorieën is redelijk vergelijkbaar met elkaar.



Figuur 3.14 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets gerelateerd aan de stallingswijze vertoont een logisch beeld wat betreft het onbewaakt en bewaakt parkeren van de fiets. De dure fietsen zijn voornamelijk bewaakt gestald. Bij het los parkeren is het opvallend dat bijna 30% van de fietsen die los zijn geparkeerd dure fietsen zijn.

Gewoonlijke stallingswijze

Ruim 80% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat zij altijd bewaakt stallen. Ruim 70% van de geënkquêteerden die los parkeren doet dit altijd. Opvallend is het beeld bij het onbewaakt parkeren. Meer dan 50% van de onbewaakte parkeerders geeft aan normaliter los te parkeren.

Verplaatsingskenmerken

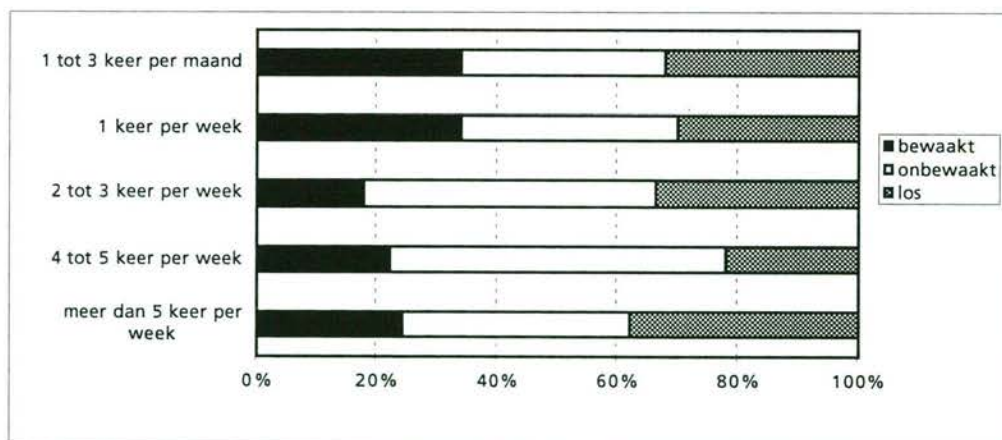
Bezoekfrequentie aan het centrum

De verdeling van de geënquêteerden over de frequenties van het centrumbezoek vertoont een redelijk gelijkmatig beeld. In figuur 3.15 is aangegeven welke invloed de frequentie van het centrumbezoek heeft op de stallingswijze.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	n	%
1 tot 3 keer per maand	59	25%
1 keer per week	50	22%
2 tot 3 keer per week	62	27%
4 tot 5 keer per week	32	14%
> 5 keer per week	29	13%
Totaal	232	100%

Tabel 3.34: Bezoekfrequentie geënquêteerden in Middelburg

Uit figuur 3.15 is af te lezen dat bij de hogere bezoekfrequenties het aandeel bewaakt stallen afneemt. Verder is er geen direct verband tussen de bezoekfrequentie en de wijze van stallen te ontdekken.



Figuur 3.15 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

Motief en verblijfsduur

De belangrijkste verplaatsingsmotieven van de centrumbezoekers van Middelburg zijn het winkelen, het doen van boodschappen en het bezoeken van de markt. Tevens heeft een groot deel van de ondervraagden geen motief voor het centrumbezoek aangegeven (53).

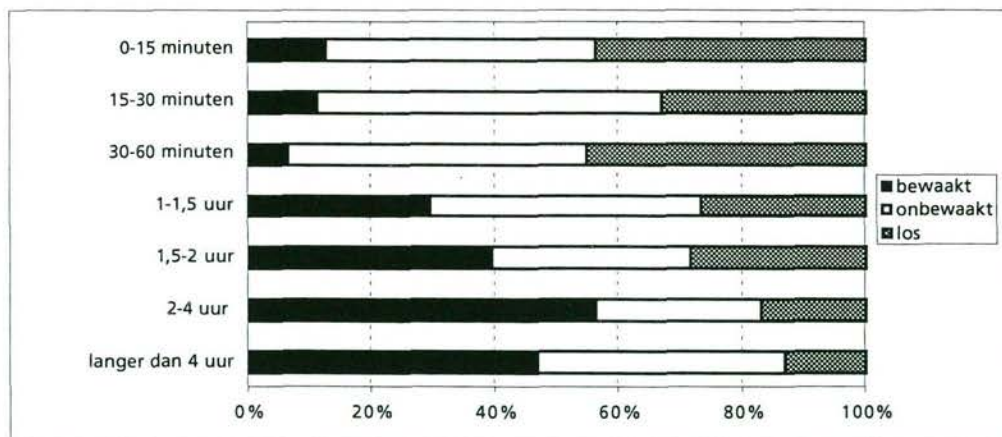
Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	59	33%
boodschappen doen	53	30%
markt	25	14%
werken/school	13	7%
kinderen ophalen	5	3%
horecabezoek	7	4%
visite	2	1%
wonen	6	3%
bibliotheek/stadhuis	1	1%
toeristisch bezoek	8	5%
Totaal	179	100%

Tabel 3.35: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers Middelburg

Van de winkelende mensen stalt nog geen 10% van de ondervraagden de fiets bewaakt, circa 50% onbewaakt en ruim 40% los. De verdeling bewaakt-onbewaakt-loos bij de mensen die boodschappen doen is 15-57-28. Opvallend is het hoge aandeel bewaakte stallers onder de marktbezoekers (ruim 40%). De bewaakte stalling is dan ook gunstig gelegen ten opzichte van de markt.

Indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum blijkt dat er in verblijfsduur tussen winkelen en boodschappen een redelijk onderscheid is te maken. Ruim 30% van de ondervraagden bij de winkelen hebben een verblijfsduur van 1,5 uur of langer. Het aandeel mensen wat boodschappen doet langer dan 1,5 uur bedraagt circa 15%. Het marktbezoek is vergelijkbaar met het doen van boodschappen qua verblijfsduur.

De verblijfsduur versus de wijze van fietsparkeren is weergegeven in figuur 3.16.



Figuur 3.16 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Uit figuur 3.16 is duidelijk zichtbaar dat het bewaakt stallen toeneemt bij een langere verblijfsduur. De verhouding tussen het los parkeren en het onbewaakt parkeren blijft nagenoeg gelijk bij de langere verblijfsduren.

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

De redenen die de geënuquêteerden hebben aangegeven waarom zij bewaakt-onbewaakt-los parkeren zijn in tabel 3.36 aangegeven.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	30	27%	76	44%	47	44%	153	39%
capaciteit/ruimte	2	2%	61	35%	14	13%	77	20%
gewoonte	9	8%	7	4%	6	6%	22	6%
gemak	4	4%	15	9%	21	19%	40	10%
specifieke bestemming	1	1%	6	3%	4	4%	11	3%
verblijfsduur		0%	1	1%	4	4%	5	1%
bescherming weer		0%	1	1%		0%	1	0%
diefstal/beschadiging	59	53%	3	2%	3	3%	65	16%
tarief		0%	1	1%	2	2%	3	1%
sociale veiligheid		0%	2	1%	2	2%	4	1%
extra service	7	6%		0%	3	3%	10	3%
weet geen andere plek		0%	1	1%	2	2%	3	1%
totaal	112	100%	174	100%	108	100%	394	100%

Tabel 3.36: Redenen stallingswijze

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets (53%). Ook de ligging is aangemerkt als belangrijke reden om bewaakt te stallen (27%). Voor onbewaakt parkeren van de fiets zijn de belangrijkste redenen de ligging (44%) en de geboden capaciteit (35%). Dit laatst is opmerkelijk omdat dit meestal een bron van ergernis is van fietsers. Kennelijk is men in Middelburg tevreden over het aanbod aan onbewaakte klemmen doorheen het hele centrum. De belangrijkste reden om de fiets los te parkeren is de locatie van de losgeparkeerde fiets ten opzichte van de bestemming (44%). Het gemak (19%) en de beschikbare ruimte (13%) zijn eveneens belangrijke redenen om los te parkeren.

Van de geënuquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft bijna iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen (97%). Van de mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren is ruim 70% tevreden met de wijze van fietsparkeren. Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden is met de wijze waarop zij stallen ligt rond de 75%.

Goed aan huidige stallingswijze

De aspecten die de ondervraagden goed vinden aan de wijze van stallen komen redelijk overeen met de reden waarom zij op deze wijze stallen. Bij het bewaakt parkeren wordt naast de diefstalpreventie (42%) voornamelijk de extra service die de bewaakte stalling biedt als goed bestempeld (42%). Goed aan het onbewaakt parkeren is de ligging (44%), de capaciteit (22%) en het gemak (18%). De losparkeerders geven, logischerwijs, aan dat de ligging ten opzichte van de bestemmingen goed is (49%). Ook is de snelheid waarmee gestald kan worden een goed aspect aan het los parkeren (40%).

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	11	11%	48	44%	21	49%	80	32%
capaciteit/ruimte		0%	24	22%	1	2%	25	10%
uitstraling		0%	2	2%		0%	2	1%
kwaliteit parkeersysteem		0%	5	5%	2	5%	7	3%
bescherming weer		0%		0%		0%	0	0%
anti diefstal/beschadiging	41	42%	4	4%	2	5%	47	19%
snelheid		0%	20	18%	17	40%	37	15%
entree van de stalling	1	1%	5	5%		0%	6	2%
tarief	2	2%		0%		0%	2	1%
openingstijden	1	1%	1	1%		0%	2	1%
extra service	41	42%		0%		0%	41	16%
totaal	97	100%	109	100%	43	100%	249	100%

Tabel 3.37: Goed aan huidige stallingswijze

Slecht aan huidige stallingswijze

Vooraf de mensen die hun fiets bewaakt stalling konden weinig negatieve aspecten op noemen (totaal goed: 249 antwoorden; totaal slecht: 177 antwoorden). De mensen die hun fiets los parkeren geven aan dat de beschikbare ruimte voor het los parkeren van de fiets gering is (36%). Diefstal van de fiets indien men los parkeert is ook genoemd (24%). Van de onbewaakte parkeerders geeft slechts 13% aan dat de capaciteit niet voldoet. De kwaliteit van de klemmen is een belangrijk aspect waarover men niet zo tevreden is (circa 40%). De ligging van de bewaakte stalling is niet genoemd terwijl de loopafstanden ten opzichte van de belangrijkste winkelstraten redelijk lang is.

Slecht aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie		0%	20	24%	5	9%	25	14%
capaciteit/ruimte	30	75%	11	13%	20	36%	61	34%
uitstraling		0%	12	15%	2	4%	14	8%
kwaliteit parkeersysteem	5	13%	16	20%	7	13%	28	16%
bescherming weer	3	8%	1	1%		0%	4	2%
anti diefstal/beschadiging	2	5%	13	16%	13	24%	28	16%
snelheid		0%	4	5%	4	7%	8	5%
entree van de stalling		0%	3	4%		0%	3	2%
tarief		0%		0%	2	4%	2	1%
openingstijden		0%		0%	2	4%	2	1%
extra service		0%	2	2%		0%	2	1%
totaal	40	100%	82	100%	55	100%	177	100%

Tabel 3.38: Slecht aan huidige stallingswijze

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

Op de vraag wanneer men onbewaakt zou parkeren in plaats van los op straat zijn 93 antwoorden gegeven. De belangrijkste voorwaarden zijn betere klemsystemen (kwaliteit+anti-diefstal: 38%) en meer capaciteit (38%). Daarnaast is een zorgvuldige lokalisering eveneens van belang (17%).

Voorwaarden onbewaakt stallen	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	16	17%
Meer capaciteit	35	38%
Uitstraling	4	4%
Kwaliteit parkeersysteem	18	19%
Bescherming weer		0%
Anti diefstal en beschadiging	18	19%
Toegang	2	2%
totaal	93	100%

Tabel 3.39: Voorwaarden onbewaakt parkeren in een klem/rek

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging van de fiets. Ook de ligging van de bewaakte stalling ten opzichte van de belangrijkste bestemmingen is van groot belang.

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	31	14%
Meer capaciteit	14	7%
Uitstraling	2	1%
Kwaliteit parkeersysteem	6	3%
Bescherming weer	5	2%
Anti diefstal en beschadiging	112	52%
Snelheid	2	1%
Entree van de stalling	19	9%
Tarief	12	6%
Openingstijden	5	2%
Extra service	6	3%
totaal	214	100%

Tabel 3.40: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

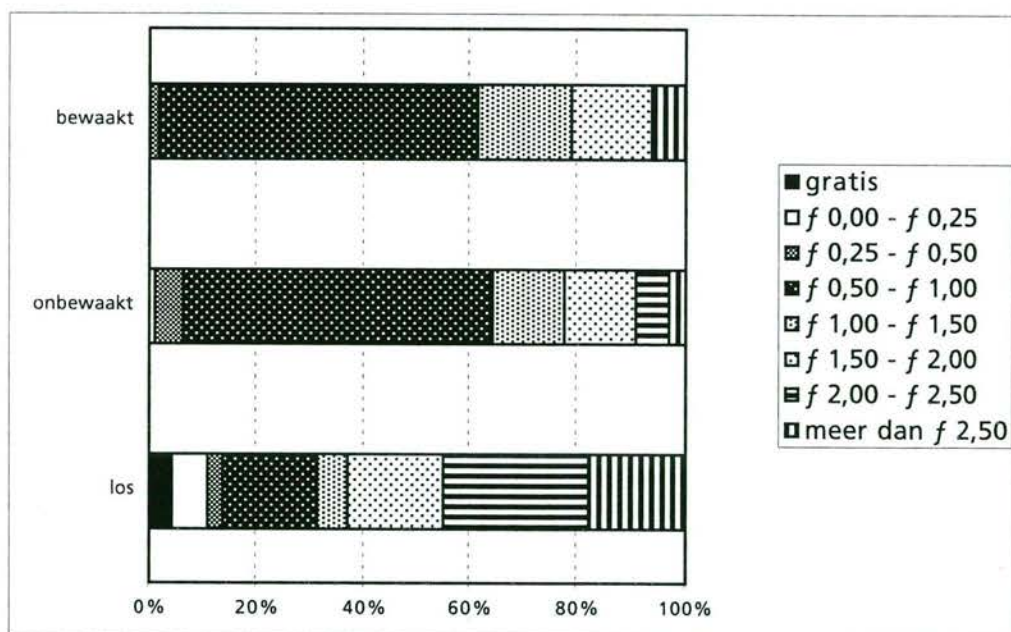
Acceptabele tarieven bewaakte stallingen

In Middelburg is er sprake van een normaal dagtarief van f 1,00. Een abonnement is aan de dure kant (f 175,- op jaarbasis). Een overzicht van wat de geënquêteerden acceptabele tarieven vinden is weergegeven in tabel 3.33. Deze tarieven zijn gebaseerd op het stallen van de fiets voor 1 dag (of 1 maal).

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	3	1%
f 0,00 – f 0,25	6	3%
f 0,25 – f 0,50	8	3%
f 0,50 – f 1,00	106	46%
f 1,00 – f 1,50	28	12%
f 1,50 – f 2,00	35	15%
f 2,00 – f 2,50	26	11%
meer dan f 2,50	20	9%
totaal	232	100%

Tabel 3.41: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Circa 50% geeft te kennen dat een tarief hoger dan f 1,00 niet acceptabel is. Indien gekeken wordt naar de acceptabele tarieven per wijze van stallen valt op dat de bereidheid tot het betalen van een behoorlijk tarief het grootst is onder de losparkeerders (>60% meer dan f 1,50).



Figuur 3.17 Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de huidige bewaakte stallers hoger is dan die van huidige onbewaakte stallers en losparkeerders. In vergelijking met het onbewaakt stallen wordt het beeld bevestigd. Echter in vergelijking met het los parkeren is er een merkwaardig verschijnsel. Maar liefst 50% van de losparkeerders vindt een loopafstand van meer dan 300 meter gerechtvaardigd tegenover circa 40% van de bewaakte stallers.

Een totaaloverzicht van de loopafstanden naar stallingswijze is weergegeven in tabel 3.42

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m		0%	23	24%	3	4%
50 – 100 m	14	23%	8	8%	19	26%
100 – 150 m	8	13%	10	10%	6	8%
150 – 200 m	13	21%	18	19%	3	4%
200 – 300 m	3	5%	12	12%	5	7%
300 – 500 m	14	23%	14	14%	19	26%
meer dan 500 m	10	16%	12	12%	18	25%
totaal	62	100%	97	100%	73	100%

Tabel 3.42: Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

Over het algemeen wordt een losstaande fiets eerder als hinderlijk dan als lelijk beschouwd. Bijna 60% van de respondenten geeft aan losstaande fietsen als hinderlijk te beschouwen. Opvallend is dat indien gekeken wordt naar de antwoorden die gegeven zijn per stallingswijze dat ruim 50% van de losparkeerders losse fietsen als hinderlijk beschouwd en dat ruim 50% van de bewaakte stallers aangeeft losgeparkeerde fietsen niet hinderlijk en niet lelijk te vinden.

losgeparkeerde fietsen	Totaal	
	n	%
hinderlijk en lelijk	96	42%
hinderlijk niet lelijk	39	17%
niet hinderlijk wel lelijk	24	10%
niet hinderlijk niet lelijk	57	25%
geen mening	14	6%
totaal	230	100%

Tabel 3.43: Mening los parkeren

Stallingsregime

In Middelburg is er geen stallingsverbod in de winkelstraten. Op de vraag of men bij het instellen van een dergelijk verbod zich hier ook aan houdt antwoordde circa 75-80% van de geënquêteerden ja. Een significant verschil in antwoorden naar stallingswijze is niet opgemerkt.

3.6 Nijmegen

Respons

In Nijmegen zijn 186 enquêtes afgenomen. Het aantal losparkeerders wat is geënuquêteerd is laag (20). Dit heeft onder andere te maken met het stallingsverbod en het hierdoor geringe aantal losparkeerders in het centrum.

Type locatie	geënuquêteerden	
	n	%
Bewaakt	92	49%
Onbewaakt	74	40%
Los	20	1%
Totaal	186	100%

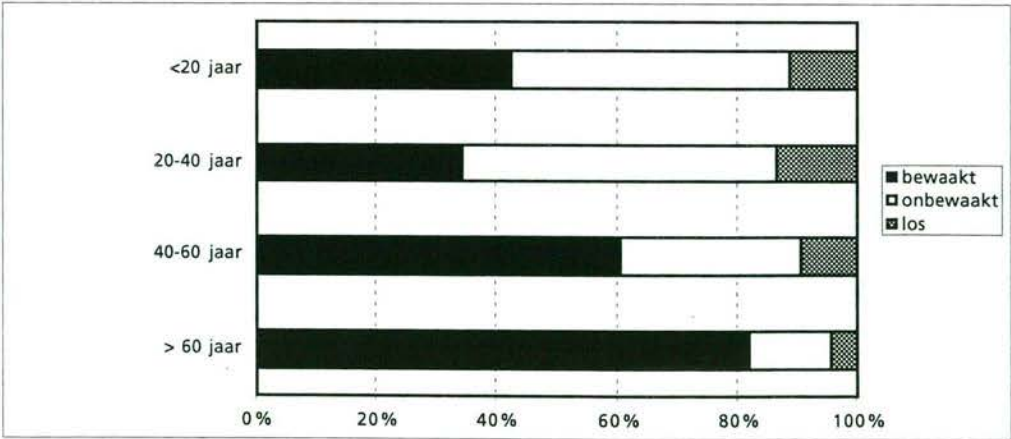
Tabel 3.44: Aantal afgenomen enquêtes in Nijmegen

Er is op een vijftal locaties geënuquêteerd. Twee enquêteurs hebben zich gericht op het ondervragen van mensen die hun fiets bewaakt parkeren in de stalling in het centrum onder de Kerk en in de nieuwe bewaakte stalling aan de Bisschop Hamersstraat. Twee enquêteurs hebben mensen ondervraagd die de fiets onbewaakt in een klem of tegen een rek hebben geparkeerd op het Plein 44. Tenslotte heeft één enquêteur losparkeerders geënuquêteerd.

Kenmerken respondenten

Geslacht en Leeftijd

Het grootste deel van de respondenten is vrouwelijk. In totaal is ca. 70% van de respondenten een vrouw en ca. 30% een man. Bij het onbewaakt parkeren is de verhouding man-vrouw 40-60. De leeftijd van de respondenten ligt met name in de leeftijdscategorie van 20-60 jaar (75%). Het aandeel ondervraagde personen ouder dan 60 jaar is lager (22=12%). In figuur 3.18 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het aandeel bewaakt parkeren van de fiets populair is in de leeftijd vanaf 40 jaar.



Figuur 3.18 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets gerelateerd aan de stallingswijze vertoont een logisch beeld wat betreft het onbewaakt en bewaakt parkeren van de fiets. De dure fietsen zijn voornamelijk bewaakt gestald. Bij het los parkeren is het opvallend dat 40% van de fietsen die los zijn geparkeerd dure fietsen zijn.

Gewoonlijke stallingswijze

Ruim 80% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat zij altijd bewaakt stallen. Ruim 60% van de geënquêteerden die onbewaakt parkeren doet dit altijd. Slechts 40% van de losparkeerders geeft aan normaliter los te parkeren.

Verplaatsingskenmerken

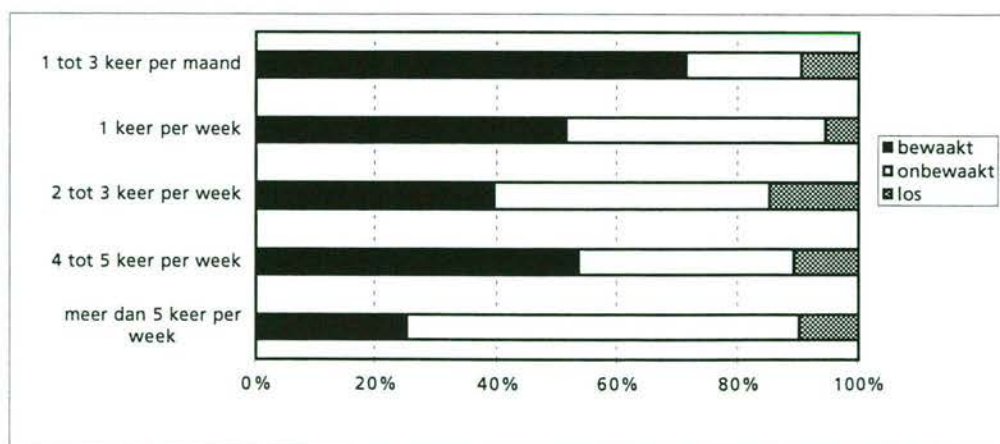
Bezoekfrequentie aan het centrum

In figuur 3.19 is aangegeven welke invloed de frequentie van het centrumbezoek heeft op de stallingswijze.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	n	%
1 tot 3 keer per maand	42	23%
1 keer per week	35	19%
2 tot 3 keer per week	61	33%
4 tot 5 keer per week	28	15%
> 5 keer per week	20	11%
Totaal	186	100%

Tabel 3.45: Bezoekfrequentie geënquêteerden in Nijmegen

Uit figuur 3.19 is af te lezen dat er geen direct verband tussen de bezoekfrequentie en de wijze van stallen is. Het valt wel op dat mensen die sporadisch het centrum bezoeken het meest onbewaakt stallen.



Figuur 3.19 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

Motief en verblijfsduur

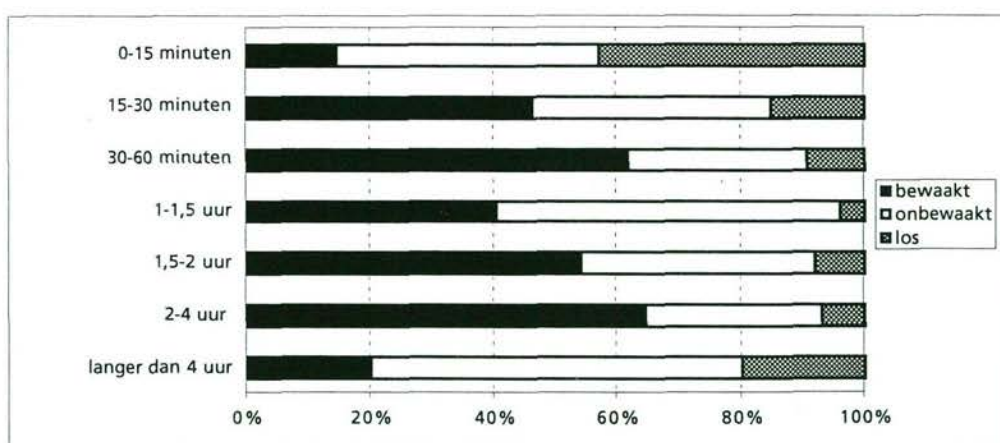
De belangrijkste verplaatsingsmotieven van de centrumbezoekers van Middelburg zijn het winkelen en het doen van boodschappen.

Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	101	57%
boodschappen doen	52	30%
markt		
werken/school	6	3%
kinderen ophalen		
horecabezoek	11	6%
visite	4	2%
wonen		
bibliotheek/stadhuis	1	1%
toeristisch bezoek	2	1%
Totaal	177	100%

Tabel 3.30: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers Nijmegen

Van de winkelende mensen stalt bijna 60% van de ondervraagden de fiets bewaakt, circa 30% onbewaakt en circa 10% los. De verdeling bewaakt-onbewaakt-los bij de mensen die boodschappen doen is 27-67-6. Dit beeld is logisch gezien het feit dat het doen van boodschappen over het algemeen een kortere verblijfsduur in het centrum betekent.

De hierboven gestelde veronderstelling wordt bevestigd indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum. Van de winkelverplaatsingen is ruim 40% langer dan 1,5 uur in tegenstelling tot het doen van boodschappen (15% langer dan 1,5 uur). De verblijfsduur versus de wijze van fietsparkeren is weergegeven in figuur 3.20.



Figuur 3.20 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Figuur 3.20 toont dat bij een verblijfsduur van 2-4 uur het aandeel bewaakt stallen hoog is en dat bij een korte verblijfsduur het aandeel los parkeren hoog is. Echter verder is er geen duidelijk verband te ontdekken. Wellicht zorgt het gratis bewaakt parkeren voor een dergelijk beeld met vrij veel bewaakt parkeren bij elke verblijfsduur. Ook het geringe aantal geënquêteerde losparkeerders kan voor het hierboven beschreven beeld zorgen.

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

De redenen die de geënquêteerden hebben aangegeven waarom zij bewaakt-onbewaakt-lost parkeren zijn in tabel 3.47 aangegeven.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	53	31%	54	45%	19	48%	126	38%
capaciteit/ruimte	5	3%	25	21%	1	3%	31	9%
gewoonte	11	6%	4	3%	2	5%	17	5%
gemak	21	12%	13	11%	9	23%	43	13%
specifieke bestemming		0%	2	2%	1	3%	3	1%
verblijfsduur	2	1%	9	7%	6	15%	17	5%
bescherming weer	3	2%		0%		0%	3	1%
diefstal/beschadiging	57	33%	5	4%		0%	62	19%
tarief	15	9%	2	2%	2	5%	19	6%
sociale veiligheid	2	1%	1	1%		0%	3	1%
extra service		0%		0%		0%	0	0%
weet geen andere plek	3	2%	6	5%		0%	9	3%
totaal	172	100%	121	100%	40	100%	333	100%

Tabel 3.47: Redenen stallingswijze

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegen gaan van diefstal en/of schade aan de fiets (33%). Ook de ligging is aangemerkt als belangrijke reden om bewaakt te stallen (31%). Het gratis tarief van de bewaakte stallingen is slechts 15 maal genoemd (9%). Voor onbewaakt parkeren van de fiets zijn de belangrijkste redenen de ligging (45%) en de geboden capaciteit (21%). Daarnaast speelt het gemak een beperkte rol met 11%. De belangrijkste reden om de fiets los te parkeren is de locatie van de losgeparkeerde fiets ten opzichte van de bestemming (48%). Het gemak (23%) en de verblijfsduur (15%) zijn eveneens belangrijke redenen om los te parkeren. De reden verblijfsduur wordt eveneens bevestigd door figuur 3.20 met de verblijfsduur naar stallingswijze.

Van de geënquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft bijna iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen (96%). Van de mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren is bijna 70% tevreden met de wijze van fietsparkeren. Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden is met de wijze waarop zij stallen is laag met 40%.

Goed aan huidige stallingswijze

De aspecten die de ondervraagden goed vinden aan de wijze van stallen komen redelijk overeen met de redenen waarom zij op deze wijze stallen. Bij het bewaakt parkeren wordt naast de diefstalpreventie (28%) voornamelijk de ligging (22%), het tarief (13%) en de extra service die de bewaakte stalling biedt als goed bestempeld (15%). Goed aan het onbewaakt parkeren is de ligging (60%). Het gemak is het tweede meest genoemde antwoord (14%). Opvallend is dat de capaciteit niet veel genoemd is als goed aspect (11%) maar wel als reden om onbewaakt te parkeren (22%). De losparkeerders geven, logischerwijs, aan dat de ligging ten opzichte van de bestemmingen goed is (56%). Ook is de snelheid waarmee gestald kan worden een goed aspect aan het los parkeren (24%).

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	31	22%	52	60%	19	56%	102	39%
capaciteit/ruimte	11	8%	10	11%	1	3%	22	8%
uitstraling	3	2%	2	2%		0%	5	2%
kwaliteit parkeersysteem	6	4%	5	6%	2	6%	13	5%
bescherming weer	6	4%		0%	1	3%	7	3%
anti diefstal/beschadiging	40	28%	4	5%		0%	44	17%
snelheid	3	2%	12	14%	8	24%	23	9%
entree van de stalling	1	1%		0%		0%	1	0%
tarief	18	13%	2	2%	2	6%	22	8%
openingstijden	2	1%		0%	1	3%	3	1%
extra service	22	15%		0%		0%	22	8%
totaal	143	100%	87	100%	34	100%	264	100%

Tabel 3.48: Goed aan huidige stallingswijze

Slecht aan huidige stallingswijze

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	6	8%	8	8%	5	14%	19	9%
capaciteit/ruimte	21	29%	52	53%	9	24%	82	39%
uitstraling	12	16%	7	7%	2	5%	21	10%
kwaliteit parkeersysteem	4	5%	16	16%		0%	20	10%
bescherming weer	1	1%	1	1%	1	3%	3	1%
anti diefstal/beschadiging	1	1%	12	12%	19	51%	32	15%
snelheid	2	3%	2	2%	1	3%	5	2%
entree van de stalling	13	18%		0%		0%	13	6%
tarief		0%		0%		0%	0	0%
openingstijden	10	14%		0%		0%	10	5%
extra service	3	4%	1	1%			4	2%
totaal	73	100%	99	100%	37	100%	209	100%

Tabel 3.49: Goed aan huidige stallingswijze

Op de vraag wat is slecht aan de huidige wijze van stallen zijn door de geënquêteerden minder antwoorden gegeven. Vooral de mensen die hun fiets bewaakt stallen konden weinig negatieve aspecten op noemen (totaal goed: 264 antwoorden; totaal slecht: 209 antwoorden). De mensen die hun fiets los

parkeren geven aan dat de beschikbare ruimte voor het los parkeren van de fiets gering is (24%). Diefstal van de fiets indien men los parkeert is het belangrijkste negatieve aspect van los parkeren (52%). Van de onbewaakte parkeerders geeft ruim 50% aan dat de capaciteit niet voldoet, terwijl het toch een belangrijke reden is om juist daar te stallen. De kwaliteit van de klemmen is een belangrijk aspect waarover men niet zo tevreden is (circa 30%). Bij de bewaakte stallingen zijn de openingstijden, de entree van de stalling, de capaciteit en de uitstraling de belangrijkste negatieve aspecten. Deze zijn voornamelijk genoemd bij de kwalitatief lage bewaakte stalling onder de kerk.

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

Op de vraag wanneer men onbewaakt zou parkeren in plaats van los op straat zijn 40 antwoorden gegeven. De belangrijkste voorwaarden zijn een andere ligging van de klemmen en het uitbreiden van de capaciteit.

Voorwaarden onbewaakt stallen	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	20	50%
Meer capaciteit	14	35%
Uitstraling	1	3%
Kwaliteit parkeersysteem	1	3%
Bescherming weer		0%
Anti diefstal en beschadiging	2	5%
Toegang	2	5%
totaal	40	100%

Tabel 3.50: Voorwaarden onbewaakt parkeren in een klem/rek

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	34	28%
Meer capaciteit	12	10%
Uitstraling	4	3%
Kwaliteit parkeersysteem	4	3%
Bescherming weer	3	2%
Anti diefstal en beschadiging	33	27%
Snelheid	7	6%
Entree van de stalling	7	6%
Tarief	11	9%
Openingstijden	6	5%
Extra service		0%
totaal	121	100%

Tabel 3.51: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging van de fiets. Ook de ligging van de bewaakte stalling en de uitbreiding van de capaciteit aan bewaakte stallingen zijn genoemde voorwaarden.

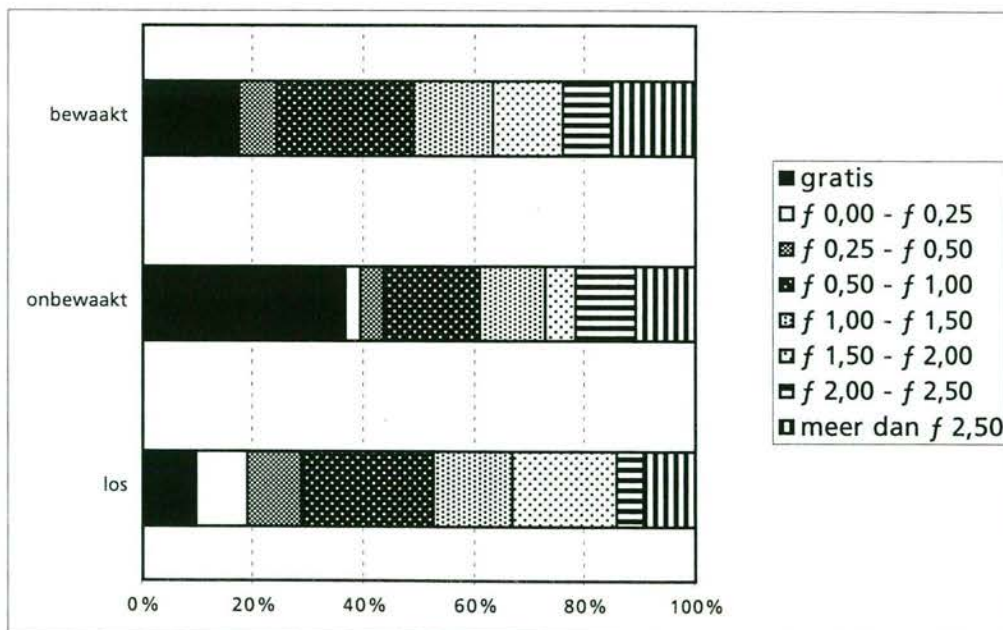
Acceptabele tarieven bewaakte stallingen

In Nijmegen is er gratis bewaakt stallen. Desondanks is de mensen toch gevraagd wat zij een acceptabel tarief vinden voor het stallen van de fiets voor 1dag/keer.

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	45	24%
f 0,00 – f 0,25	4	2%
f 0,25 – f 0,50	11	6%
f 0,50 – f 1,00	41	22%
f 1,00 – f 1,50	25	13%
f 1,50 – f 2,00	20	11%
f 2,00 – f 2,50	17	9%
meer dan f 2,50	24	13%
totaal	232	100%

Tabel 3.52: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Bijna een kwart van de mensen wenst niets te betalen voor het bewaakt stallen van de fiets. Echter bijna 45% van de geënquêteerden geeft aan dat een tarief van een gulden acceptabel is. Indien gekeken wordt naar de acceptabele tarieven per wijze van stallen wordt duidelijk dat de mensen die in de huidige situatie bewaakt stallen bereid zijn meer te betalen dan mensen die onbewaakt of los parkeren.



Figuur 3.21 Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stallers hoger is dan die van onbewaakte stallers en losparkeerders. Indien de acceptabele loopafstanden van bewaakte stallers en losparkeerders vergeleken worden wordt dit beeld niet bevestigd. Echter het aandeel losparkeerders wat deze vraag heeft beantwoord is dermate laag dat dit niet als representatief kan worden beschouwd. Een vergelijk met het onbewaakt parkeren toont dat de onbewaakte parkeerders over het algemeen bereid zijn verder te lopen. Een totaaloverzicht van de loopafstanden naar stallingswijze is weergegeven in tabel 3.53.

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m	3	3%	5	7%	3	14%
50 – 100 m	18	20%	3	4%	2	10%
100 – 150 m	1	1%	2	3%		0%
150 – 200 m	12	13%	11	15%	2	10%
200 – 300 m	14	15%	12	16%	4	19%
300 – 500 m	28	30%	24	32%	5	24%
meer dan 500 m	16	17%	17	23%	5	24%
totaal	92	100%	74	100%	21	100%

Tabel 3.53: Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

In Nijmegen wordt een losstaande fiets eerder als lelijk beschouwd dan als hinderlijk. Opvallend is dat het grootste aandeel van de ondervraagden een losgeparkeerde fiets zowel niet hinderlijk als lelijk vindt terwijl er een fietsparkeerverbod geldt buiten de daartoe bestemde voorzieningen wat gehandhaafd wordt.

losgeparkeerde fietsen	Totaal	
	n	%
hinderlijk en lelijk	42	23%
hinderlijk niet lelijk	23	12%
niet hinderlijk wel lelijk	37	20%
niet hinderlijk niet lelijk	69	37%
geen mening	15	8%
totaal	186	100%

Tabel 3.54: Mening los parkeren

Stallingsregime

In Nijmegen is er een stallingsregime in een deel van het kernwinkelgebied. Het los parkeren van de fiets buiten daartoe bestemde voorzieningen is verboden. Het tegengaan van los parkeren wordt gehandhaafd waarbij een kwartier los stallen wordt gedoogd. De mening van de geënuquêteerden ten aanzien van het stallingsverbod is weergegeven in tabel 3.55. In deze tabel is weergegeven of men zich aan het stallingsverbod houdt.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ja	64	70%	37	50%	6	30%	107	58%
nee	26	28%	35	47%	14	70%	75	40%
weet niet	2	2%	2	3%			4	2%
totaal	92	100%	74	100%	20	100%	333	100%

Tabel 3.55: Houdt u zich aan het stallingsverbod

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat men, buiten de bewaakte stallers, zich niet zoveel aantrekt van het stallingsverbod.

3.7 Totaal

Algemeen

In deze paragraaf wordt een analyse gemaakt over het totaal aantal enquêtes. Het beeld wat hierdoor ontstaat is een gemiddeld beeld wat betekent dat de specifieke eigenschappen van de 5 gemeenten minder naar voren komen. De uitkomsten zullen derhalve zorgvuldig beschouwd moeten worden.

Respons

In totaal zijn 1188 enquêtes afgenomen. Het aandeel losparkeerders is lager dan de aandelen bewaakte en onbewaakte stallers. Dit komt voornamelijk doordat de enquêteurs op zoek moeten naar losparkeerders in tegenstelling tot bij bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen waar vaak sprake is van een redelijk constante stroom stallers.

Type locatie	geënuquêteerden	
	n	%
Bewaakt	438	37%
Onbewaakt	449	38%
Los	301	25%
Totaal	1188	100%

Tabel 3.56: Aantal afgenomen enquêtes

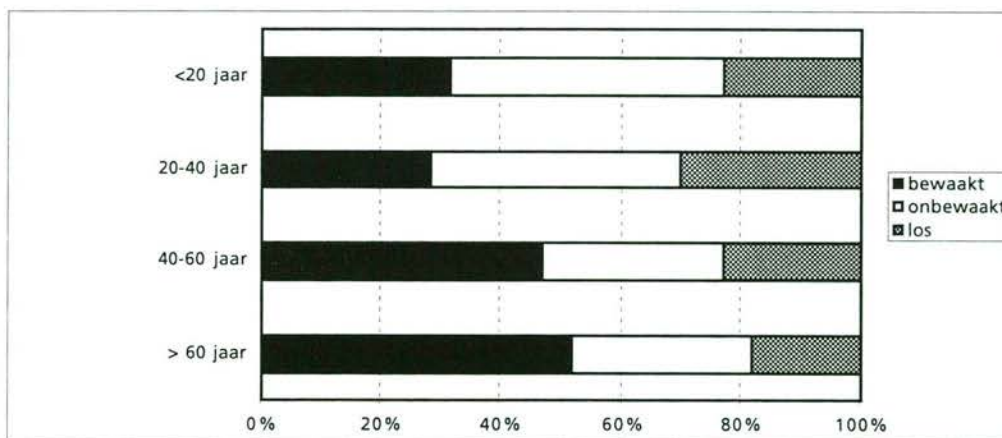
Er is op drie verschillende locaties geënuquêteerd:

- Bewaakte stalling (8 enquêteurs)
- Onbewaakte fietsparkeervoorzieningen (10 enquêteurs)
- Los parkeren (7 enquêteurs)

Kenmerken respondenten

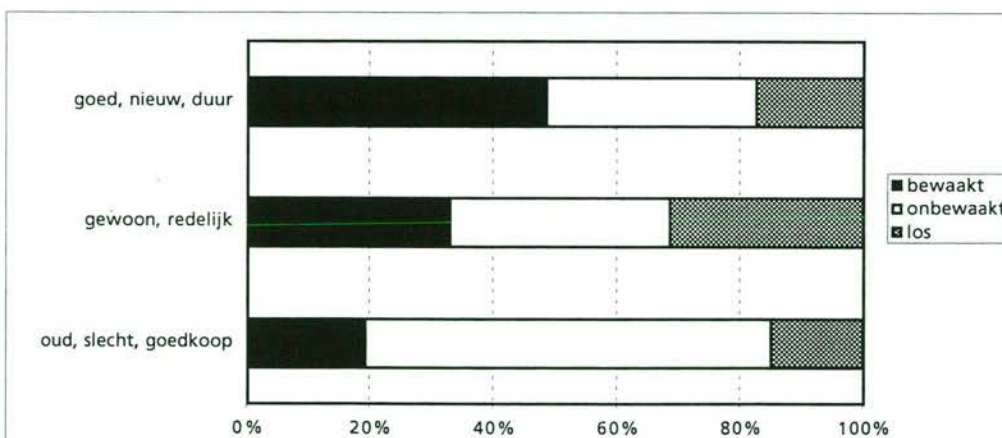
Geslacht en Leeftijd

Het grootste deel van de respondenten is vrouwelijk. In totaal is ca. 70% van de respondenten een vrouw en ca. 30% een man. Er is nauwelijks verschil in de verhoudingen qua geslacht bij de verschillende stallingswijzen. In figuur 3.22 is de verdeling bewaakt/onbewaakt/los weergegeven naar leeftijd. Uit deze figuur blijkt dat het aandeel bewaakt parkeren van de fiets populairder wordt bij de leeftijd vanaf 40 jaar. Ook neemt het aandeel los parkeren vanaf 40 jaar af. De groep tussen de 20 en de 40 jaar stalt het minst bewaakt en het meest los.



Figuur 3.22 Verdeling stallingswijze naar leeftijdscategorie

Kwaliteit van de fiets



Figuur 3.23 Verdeling stallingswijze naar kwaliteit van de fiets

De kwaliteit van de fiets gerelateerd aan de stallingswijze vertoont een logisch beeld. Het aandeel nieuwe fietsen wat bewaakt wordt gestald is hoog. De verwachting dat het aandeel los parkeren onder de oude, goedkope fietsen

hoger zou zijn dan onder de nieuwe fietsen komt niet uit. Wel wordt bevestigd dat het aandeel oude fietsen wat bewaakt gestald wordt laag is.

Gewoonlijke stallingswijze

Bijna 90% van de mensen die ondervraagd zijn bij de bewaakte stallingen heeft aangegeven dat zij altijd bewaakt stallen. Bijna 70% van de geënquêteerden die onbewaakt parkeren doet dit altijd. Ruim 20% van de onbewaakte parkeerders geeft aan normaliter los te parkeren. Het los parkeren vertoont minder gelijkenis tussen de huidige wijze van stallen en de gewoonlijke wijze. Ruim 50% stalt altijd los, terwijl bijna 30% aangeeft normaal gesproken onbewaakt te stallen.

Verplaatsingskenmerken

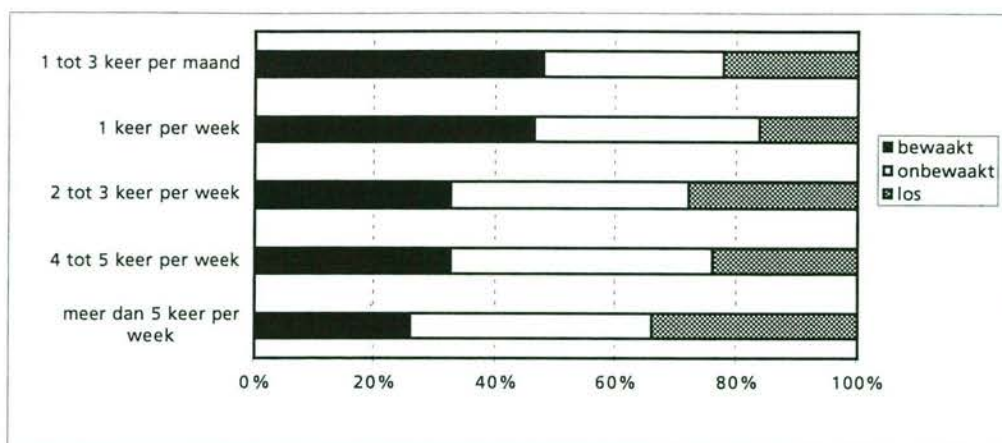
Bezoekfrequentie aan het centrum

De verdeling van de geënquêteerden over de frequenties van het centrumbezoek vertoont een redelijk verdeeld beeld. De meeste geënquêteerden bezoeken het centrum meer dan 1 keer per week. Dit betekent dat over het algemeen de meeste mensen bekend zijn met de lokale situatie.

Bezoekfrequentie	geënquêteerden	
	<i>n</i>	%
1 tot 3 keer per maand	228	19%
1 keer per week	215	18%
2 tot 3 keer per week	383	32%
4 tot 5 keer per week	150	13%
> 5 keer per week	212	18%
Totaal	1188	100%

Tabel 3.57: Bezoekfrequentie geënquêteerden

In figuur 3.24 is aangegeven welke invloed de frequentie van het centrumbezoek heeft op de stallingswijze. Uit deze figuur is af te lezen dat het aandeel bewaakt stallen over het algemeen het grootst is bij incidentele bezoekers. Mensen die het centrum zeer vaak bezoeken stallen over het algemeen hun fiets los of onbewaakt. Van mensen met een bezoekfrequentie van het centrum van 2 tot 3 maal per week zijn de aandelen bewaakt-onbewaakt-los nagenoeg gelijk.



Figuur 3.24 Verdeling stallingswijze naar frequentie centrumbezoek

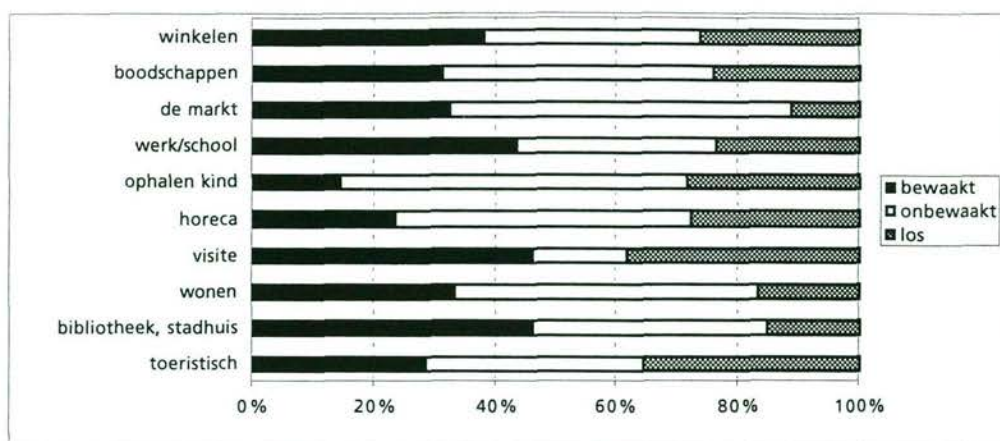
Motief en verblijfsduur

De belangrijkste verplaatsingsmotieven van de centrumbezoekers het winkelen en het doen van boodschappen.

Verplaatsingsmotief	geënquêteerden	
	n	%
winkelen	534	49%
boodschappen doen	308	28%
markt	71	7%
werken/school	76	7%
kinderen ophalen	7	1%
horecabezoek	43	4%
visite	13	1%
wonen	12	1%
bibliotheek/stadhuis	13	1%
toeristisch bezoek	14	1%
Totaal	1091	100%

Tabel 3.58: Verplaatsingsmotief centrumbezoekers

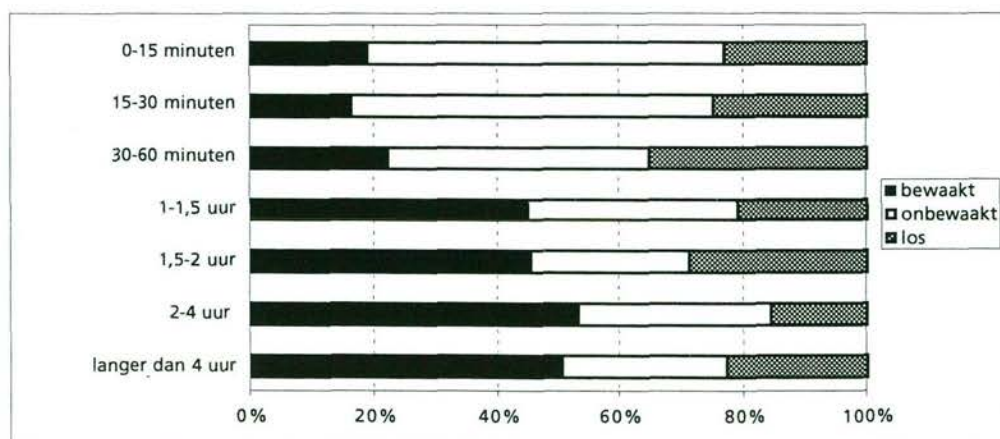
Of er een verband is tussen de wijze van stallen en het motief van het centrumbezoek is weergegeven in figuur 3.25.



Figuur 3.25 Verdeling stallingswijze naar verplaatsingsmotief

Gezien de hoeveelheid antwoorden die zijn gegeven voor de verplaatsingsmotieven ophalen kind, visite, horecabezoek, visite, wonen, bibliotheek/stadhuys en toeristisch bezoek worden alleen uitspraken gedaan over de motieven boodschappen doen, winkelen, marktbezoek en werken. De verwachting was dat er relatief meer mensen bewaakt zouden stallen in de categorie winkelen dan in de categorie boodschappen doen. Dit is nauwelijks het geval. Hetzelfde geldt voor het verwachte hogere aandeel los parkeren bij boodschappen doen dan bij winkelen. Over het algemeen betekent boodschappen doen (runshoppen) een kortere verblijfsduur dan winkelen (funshoppen). Dit komt ook uit de cijfers naar voren.

Indien de verplaatsingsmotieven gekoppeld worden aan de verblijfsduur in het centrum blijkt dat bijna 50% van de mensen die boodschappen doet dit binnen een uur doet. Het aandeel winkelende personen met een kortere verblijfsduur dan 1 uur bedraagt bijna 35%. Indien de verblijfsduur wordt uitgezet tegen de wijze van stallen ontstaat figuur 3.36. Uit deze figuur blijkt niet dat bij een zeer kort bezoek van het centrum het aandeel losparkeerders enorm hoog is. Wel blijkt dat naarmate het bezoek langer duurt er meer bewaakt wordt gestald. Het los parkeren lijkt geen verband te hebben met de verblijfsduur. Het aandeel bewaakt parkeren neemt namelijk voornamelijk toe ten koste van het aandeel onbewaakt parkeren.



Figuur 3.26 Verdeling stallingswijze naar verblijfsduur

Mening respondenten ten aanzien van de stallingswijze

Reden stallingswijze

De redenen die de geënquêteerden hebben aangegeven waarom zij bewaakt-onbewaakt-los parkeren zijn in tabel 3.59 aangegeven.

Redenen van stallen	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	170	23%	352	46%	234	51%	756	38%
capaciteit/ruimte	15	2%	112	15%	43	9%	170	9%
gewoonte	33	5%	44	6%	16	3%	93	5%
gemak	53	7%	136	18%	104	23%	293	15%
specifieke bestemming	12	2%	12	2%	11	2%	35	2%
verblijfsduur	6	1%	39	5%	14	3%	59	3%
bescherming weer	18	2%	2	0%	3	1%	23	1%
diefstal/beschadiging	370	51%	46	6%	20	4%	436	22%
tarief	36	5%	7	1%	5	1%	48	2%
sociale veiligheid	4	1%	8	1%	3	1%	15	1%
extra service	9	1%		0%	5	1%	14	1%
weet geen andere plek	5	1%	14	2%	4	1%	23	1%
totaal	731	100%	772	100%	462	100%	1965	100%

Tabel 3.59: Redenen stallingswijze

De reden die het meest aangegeven is om bewaakt te stallen is het tegengaan van diefstal en/of schade aan de fiets (51%). Ook de ligging is aangemerkt als belangrijke reden om bewaakt te stallen (23%). Andere redenen zijn veel minder van belang. Voor onbewaakt parkeren van de fiets zijn de belangrijkste redenen de ligging (46%), gemakzucht (18%) en de geboden capaciteit (15%). De belangrijkste reden om de fiets los te parkeren is de locatie van de losgeparkeerde fiets ten opzichte van de bestemming (51%). Het gemak om los te parkeren is de op één na belangrijkste reden (23%).

Van de geënquêteerde mensen bij de bewaakte stalling heeft bijna iedereen aangegeven dat zij tevreden zijn met de huidige wijze van stallen (97%). Van de mensen die onbewaakt in een klem/rek parkeren is 80% tevreden met de wijze van fietsparkeren. Het aandeel mensen van de losparkeerders wat tevreden is met de wijze waarop zij stallen is lager (60%). Indien de cijfers per gemeente worden bekeken is de tevredenheid over het bewaakt stallen overal hoog. Wat betreft het onbewaakt en los parkeren is de mate van tevredenheid situatiespecifiek.

Goed aan huidige stallingswijze

De aspecten die de ondervraagden goed vinden aan de wijze van stallen komen redelijk overeen met de redenen waarom zij op deze wijze stallen. Alleen bij het bewaakt stallen komt specifiek de extra kwaliteit die de bewaakte stalling biedt naar voren. In tabel 3.60 zijn de goede aspecten per stallingswijze weergegeven. Met snelheid wordt over het algemeen het gemak bedoeld bij onbewaakt en los parkeren.

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	125	19%	260	47%	121	47%	506	34%
capaciteit/ruimte	49	7%	84	15%	34	13%	167	11%
uitstraling	11	2%	22	4%		0%	33	2%
kwaliteit parkeersysteem	14	2%	41	7%	7	3%	62	4%
bescherming weer	20	3%	1	0%	2	1%	23	2%
anti diefstal/beschadiging	249	37%	37	7%	17	7%	303	20%
snelheid	13	2%	89	16%	73	28%	175	12%
entree van de stalling	3	0%	13	2%		0%	16	1%
tarief	44	7%	6	1%	2	1%	52	3%
openingstijden	11	2%	3	1%	1	0%	15	1%
extra service	136	20%		0%		0%	136	9%
totaal	675	100%	556	100%	257	100%	1488	100%

Tabel 3.60: Goed aan huidige stallingswijze

Slecht aan huidige stallingswijze

Op de vraag wat is slecht aan de huidige wijze van stallen zijn door de geënquêteerden minder antwoorden gegeven (963) dan voor wat zij goed vinden aan de wijze van stallen (1488). Vooral de mensen die hun fiets bewaakt stallen konden weinig negatieve aspecten op noemen (goed: 675 antwoorden; slecht: 215 antwoorden). De mensen die hun fiets los parkeren geven aan dat de beschikbare ruimte voor het los parkeren van de fiets gering is (30%). Diefstal van de fiets indien men los parkeert is het belangrijkste negatieve aspect van los parkeren (34%). Van de onbewaakte parkeerders geeft 34% aan dat de capaciteit niet voldoet. De kwaliteit van de klemmen (uitstraling, kwaliteit parkeersysteem, anti-diefstal/beschadiging, entree, snelheid) is een belangrijk aspect waarover men niet zo tevreden is (circa 50%). Bij de bewaakte stallingen is de capaciteit het meest genoemde negatieve aspect (48%). De kwaliteit van het parkeersysteem in de bewaakte stalling en de entree zijn gedeeld tweede met circa 11% van de antwoorden. Opvallend is dat het aantal malen dat het tarief is genoemd als slecht aan de bewaakte stalling zeer gering is (4 maal).

Goed aan stallingswijze	Bewaakt		Onbewaakt		Los		Totaal	
	n	%	n	%	n	%	n	%
ligging/locatie	8	4%	32	7%	27	10%	67	7%
capaciteit/ruimte	104	48%	158	34%	86	30%	348	36%
uitstraling	18	8%	31	7%	32	11%	81	8%
kwaliteit parkeersysteem	23	11%	80	17%	21	7%	124	13%
bescherming weer	4	2%	26	6%	5	2%	35	4%
anti diefstal/beschadiging	6	3%	48	10%	97	34%	151	16%
snelheid	2	1%	73	16%	8	3%	83	9%
entree van de stalling	24	11%	10	2%	2	1%	36	4%
tarief	4	2%	1	0%	2	1%	7	1%
openingstijden	16	7%	1	0%	3	1%	20	2%
extra service	6	3%	4	1%	1	0%	11	1%
totaal	215	100%	464	100%	284	100%	963	100%

Tabel 3.61: Goed aan huidige stallingswijze

Voorwaarden bewaakt en onbewaakt parkeren

Voorwaarden onbewaakt parkeren in plaats van los parkeren

Op de vraag wanneer men onbewaakt zou parkeren in plaats van los op straat zijn in totaal 310 antwoorden gegeven. De belangrijkste voorwaarde is het voldoen aan de vraag naar capaciteit. Andere belangrijke voorwaarden zijn kwalitatief goede onbewaakte klemmen/rekken en de ligging ten opzichte van de bestemmingen. Een eveneens aanzienlijk deel geeft aan de fiets onbewaakt te stallen indien men meer diefstalpreventiviteit vereist.

Voorwaarden onbewaakt stallen	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	64	21%
Meer capaciteit	110	36%
Uitstraling	6	2%
Kwaliteit parkeersysteem	47	15%
Bescherming weer	2	1%
Anti diefstal en beschadiging	52	17%
Toegang	29	9%
totaal	310	100%

Tabel 3.62: Voorwaarden onbewaakt parkeren in een klem/rek

Voorwaarden bewaakt parkeren in plaats van los of onbewaakt parkeren

De belangrijkste reden om wel gebruik te maken van een bewaakte stalling is de betere bescherming tegen diefstal en of beschadiging van de fiets. Ook de ligging van de bewaakte stalling is een belangrijke voorwaarde voor het gebruik maken van de bewaakte stalling. Alle andere antwoorden zijn slechts in beperkte mate genoemd.

Voorwaarden bewaakt stallen ipv onbewaakt/los	antwoorden	
	n	%
Andere ligging / locatie	148	19%
Meer capaciteit	56	7%
Uitstraling	17	2%
Kwaliteit parkeersysteem	21	3%
Bescherming weer	22	3%
Anti diefstal en beschadiging	250	44%
Snelheid	88	3%
Entree van de stalling	53	7%
Tarief	60	8%
Openingstijden	17	2%
Extra service	12	2%
totaal	932	100%

Tabel 3.63: Voorwaarden bewaakt stallen in een bewaakte stalling

Acceptabele tarieven bewaakte stallingen

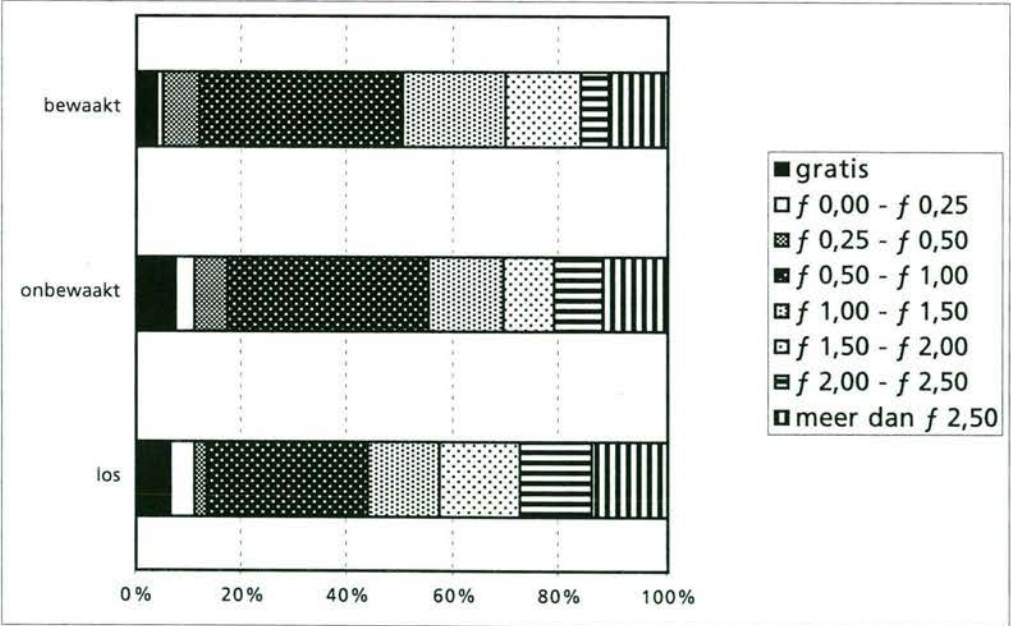
Het stallen van de fiets voor een tarief van f 1,00 lijkt algemeen acceptabel. Immers 85% is bereid dit te betalen. Opvallend is dat slechts een zeer beperkt deel niets wil betalen (6%) en dat een aanzienlijke hoeveelheid mensen bereid is meer dan f 1,50 te betalen (34%).

Een totaaloverzicht van de acceptabele tarieven voor het stallen van de fiets in de bewaakte stalling is weergegeven in tabel 3.64.

Tarief	geënquêteerden	
	n	%
gratis	70	6%
f 0,00 – f 0,25	33	3%
f 0,25 – f 0,50	68	6%
f 0,50 – f 1,00	428	36%
f 1,00 – f 1,50	190	16%
f 1,50 – f 2,00	151	13%
f 2,00 – f 2,50	105	9%
meer dan f 2,50	145	12%
totaal	1190	100%

Tabel 3.64: Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Indien gekeken wordt naar de acceptabele tarieven per wijze van stallen wordt duidelijk dat er bij een tarief tot 1 gulden weinig verschillen zijn. Bij hogere tarieven is de bereidheid dit te betalen bij de mensen die nu onbewaakt of los parkeren hoger dan bij de mensen die in de huidige situatie bewaakt stallen.



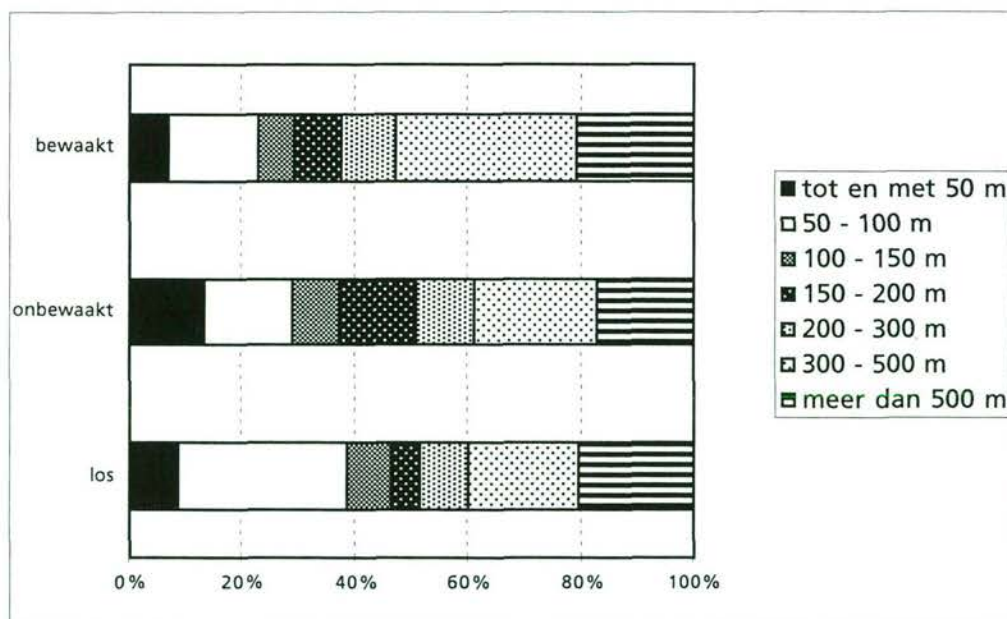
Figuur 3.27 Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen

Acceptabele loopafstanden naar de bewaakte stalling

De veronderstelling bij loopafstanden van de bewaakte stalling naar de bestemmingen is dat de acceptabele loopafstanden van de bewaakte stallers hoger is dan die van onbewaakte stallers en losparkeerders. Indien de acceptabele loopafstanden van bewaakte stallers en onbewaakte stallers met elkaar vergeleken worden wordt deze veronderstelling grotendeels bevestigd. Ruim 85% van de onbewaakte parkeerders vindt een loopafstand van 100 meter tot de bestemming acceptabel. Bij het los parkeren is er iets merkwaardigs te constateren. Aan de ene kant wil een grote groep op minder dan 100 meter van de bestemming parkeren terwijl aan de andere kant de categorieën boven de 300 meter loopafstand (42%) ruimer vertegenwoordigd zijn dan bij het onbewaakt parkeren (39%). In tabel 3.64 en figuur 3.28 zijn de resultaten visueel weergegeven.

loopafstand	Bewaakt		Onbewaakt		Los	
	n	%	n	%	n	%
tot en met 50 m	31	7%	59	13%	116	9%
50 – 100 m	70	16%	70	16%	230	30%
100 – 150 m	27	6%	38	9%	89	8%
150 – 200 m	36	8%	60	13%	111	5%
200 – 300 m	42	10%	46	10%	114	9%
300 – 500 m	142	32%	98	22%	299	20%
meer dan 500 m	91	21%	78	17%	231	21%
totaal	439	100%	449	100%	302	100%

Tabel 3.64 Acceptabele loopafstanden



Figuur 3.28 Acceptabele loopafstanden

Mening ten aanzien van los parkeren en stallingsregimes

Hinderlijk en lelijk

De mening van de respondenten ten aanzien van losgeparkeerde fietsen op straat varieert. Ruim 60% vindt dat de fiets hinderlijk en/of lelijk is in het straatbeeld. Een groep van ruim 30% vindt dat losgeparkeerde fietsen geen overlast veroorzaken. De groep van losparkeerders is logischerwijs ruimer vertegenwoordigd binnen deze groep dan de overige parkeerders. Opvallend is dat minder bewaakte stallers losgeparkeerde fietsen een probleem vinden dan onbewaakte stallers.

<i>losgeparkeerde fietsen</i>	<i>Totaal</i>	
	<i>n</i>	<i>%</i>
hinderlijk en lelijk	432	37%
hinderlijk niet lelijk	179	15%
niet hinderlijk wel lelijk	138	12%
niet hinderlijk niet lelijk	374	32%
geen mening	58	5%
totaal	1181	100%

Tabel 3.65: Mening los parkeren

Stallingsregime

Op de vraag of men zich aan een stallingsverbod zal houden is verschillend per gemeente geantwoord. In totale zin zegt 70% zich aan een dergelijk stallingsverbod te houden en 30% geeft aan geen waarde te hechten aan een dergelijk verbod. Echter in Groningen en Nijmegen geeft het grootste deel van de losparkeerders zich niet te houden aan een dergelijk stallingsverbod.

4. CONCLUSIES

De conclusies van de bezoekersenquêtes worden in dit hoofdstuk puntsgewijs opgesomd. De belangrijkste conclusies zullen in het hoofdrapport 'Fietsparkeren in centrumgebieden' worden opgenomen.

Almelo

- Leeftijd is deels van invloed op de stallingswijze. Hoe ouder hoe meer bewaakt.
- Bezoekersfrequentie lijkt niet van invloed op de stallingswijze.
- Verplaatsingsmotief lijkt wel van invloed te zijn op de wijze van stallen. Of dit echt de invloed is van het motief of van de ligging van de bewaakte stalling ten opzichte van de verschillende bestemmingen (=motieven) blijft onduidelijk.
- Er is een verband tussen het motief en de verblijfsduur. Het winkelen duurt over het algemeen langer dan het boodschappen doen.
- Verblijfsduur is van invloed op de stallingswijze. Hoe langer de verblijfsduur hoe meer er bewaakt gestald wordt.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Extra service wordt als positief ervaren;
 - Tarief wordt niet als slecht ervaren.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemakzucht en gewoonte om onbewaakte te parkeren.
- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemakzucht om los te parkeren.
- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Voldoende capaciteit;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen;
 - Hoge kwaliteit onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Voldoende capaciteit;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - 90% van de bewaakte stallers vindt f1,00-f1,50 acceptabel;
 - 40% van de onbewaakte parkeerders vindt f1,00-f1,50 acceptabel;
 - 60% van de losparkeerders vindt f1,00-f1,50 acceptabel;
 - 57% van het totaal vindt f1,00-f1,50 acceptabel.
- Acceptabele loopafstanden van bewaakte stalling tot bestemming:
 - Bewaakt: 51% kort (<100m), 29% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 47% kort (<100m), 21% lang (>300m);
 - Los: 33% kort (<100m), 31% lang (>300m);
 - Totaal: 42% kort (<100m), 29% lang (>300m).
- 75% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- 80% van de ondervraagden zal zich houden aan een stallingsregime.

Apeldoorn

- Leeftijd is deels van invloed op de stallingswijze. Hoe ouder (40+) hoe meer bewaakt.
- Verplaatsingsmotief en -frequentie lijken niet van invloed op de stallingswijze.
- Er is een verband tussen het verplaatsingsmotief en de verblijfsduur. Winkelen kent over het algemeen een langere verblijfsduur dan boodschappen doen.
- Verblijfsduur is van invloed op het aandeel bewaakt stallen. Hoe langer de verblijfsduur hoe meer er bewaakt gestald wordt. Dergelijke conclusies kunnen niet getrokken worden voor het onbewaakt en los parkeren.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemak om bewaakt te stallen;
 - Gratis tarief is niet als reden maar wel als positief aspect aangedragen;
 - De extra service (personeel, kluisjes) wordt als positief aspect van de bewaakte stallingen aangegeven;
 - Het ontbreken van een stalling aan de zuidkant van het centrum wordt als negatief ervaren;
 - De entree via hellingbanen is niet naar voren gekomen als negatief aspect.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemakzucht om onbewaakte te parkeren;
 - Verblijfsduur van het centrumbezoek (komt niet uit de vraag met betrekking tot de verblijfsduur naar voren);
 - De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen heeft een positieve invloed. Dit is aangegeven als goed aan het onbewaakt parkeren;
 - Gebrek aan capaciteit en kwaliteit is aangedragen als negatief aspect.
- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemakzucht om los te parkeren;
 - Uitstraling en kans op diefstal en/of beschadiging van de fiets wordt als negatief ervaren.
- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Voldoende capaciteit;
 - Hoge kwaliteit onbewaakte fietsparkeervoorzieningen;
 - Goede toegankelijkheid (waar is plek) van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen;
 - Men zal pas bewaakt stallen indien de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek daar is.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - ca. 90% van de bewaakte stallers vindt f0,50-f1,00 acceptabel;
 - ca. 95% van de onbewaakte parkeerders vindt f0,50-f1,00 acceptabel;
 - ca. 85% van de losparkeerders vindt f0,50-f1,00 acceptabel;
 - 91% van het totaal vindt f0,50-f1,00 acceptabel.

- Acceptabele loopafstanden van bewaakte stalling tot bestemming:
 - Bewaakt: 27% kort (<100m), 53% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 19% kort (<100m), 55% lang (>300m);
 - Los: 80% kort (<100m), 2% lang (>300m);
 - Totaal: 34% kort (<100m), 43% lang (>300m).
- 67% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- meer dan 80% van de ondervraagden zal zich houden aan een stallings-regime.

Groningen

- Leeftijd lijkt geen invloed te hebben op de stallingswijze. Enkel binnen de groep van 40-60 jaar is het aandeel bewaakt opvallend hoog ten opzichte van de overige leeftijdscategorieën.
- Bezoekfrequentie lijkt een verband te hebben met de stallingswijze. Hoe vaker men het centrum bezoekt hoe minder bewaakt er wordt gestald des te meer er los wordt geparkeerd.
- Het verplaatsingsmotief lijkt van invloed op de stallingswijze. Bij het winkelen is het aandeel bewaakt stallen hoger dan bij het doen van boodschappen. Ook het aandeel bewaakt stallen onder de groep werkers is hoog.
- De verblijfsduur is niet van invloed op de stallingswijze. Er is een zeer gevarieerd beeld ontdekt. Ook is er geen duidelijk verband aangetroffen tussen de verblijfsduur en het verplaatsingsmotief.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Voordelig tarief (=abonnement) wordt slechts beperkt als reden opgegeven en wordt ook niet vaak als positief aspect aangedragen;
 - De extra service (personeel, kluisjes) wordt als positief aspect van de bewaakte stallingen aangegeven maar is geen reden om bewaakt te stallen;
 - De capaciteit wordt als positief en negatief aspect aangegeven;
 - Het aantal antwoorden in de categorie slecht aan de bewaakte stallingen is dermate laag dat er geen conclusies aan verbonden worden.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemakzucht om onbewaakte te parkeren;
 - Kwaliteit van de klemmen is aspect wat goed is aan het onbewaakt parkeren en is tevens een reden om onbewaakt te parkeren;
 - Verblijfsduur van het centrumbezoek (komt niet uit de vraag met betrekking tot de verblijfsduur naar voren);
 - De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen heeft invloed. Dit is aangegeven als positief en negatief aspect van het onbewaakt parkeren;
 - Gebrek aan capaciteit en kwaliteit op bepaalde locaties is aangedragen als negatief aspect. Het aantal antwoorden op deze vraag was echter gering waardoor geen harde conclusies getrokken kunnen worden.
- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - De beschikbare ruimte om los te parkeren op straat wordt zowel positief als negatief beoordeeld. Het aantal mensen wat aangeeft dat er te weinig ruimte is om de fiets los te parkeren is hoger.

- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Onbekend.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Men zal pas bewaakt stallen indien de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek daar is;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen;
 - Goede entree van de bewaakte stalling;
 - Laag tarief.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - ca. 60% van de bewaakte stallers vindt meer dan f 1,50 niet acceptabel;
 - ca. 70% van de onbewaakte parkeerders vindt meer dan f 1,50 niet acceptabel;
 - ca. 45% van de losparkeerders vindt meer dan f 1,50 niet acceptabel;
 - 58% van het totaal vindt meer dan f 1,50 niet acceptabel.
- Acceptabele loopafstanden van bewaakte stalling tot bestemming:
 - Bewaakt: 5% kort (<100m), 79% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 36% kort (<100m), 29% lang (>300m);
 - Los: 26% kort (<100m), 65% lang (>300m);
 - Totaal: 20% kort (<100m), 63% lang (>300m).
- 51% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- circa 70% van de ondervraagde losparkeerders en 40% van de bewaakte stallers geven aan zich niet te zullen houden aan een stallingsregime.

Middelburg

- Leeftijd lijkt invloed te hebben op de stallingswijze. Personen ouder dan 40 jaar stallen relatief meer bewaakt dan jongere mensen. De leeftijd lijkt niet van invloed op het onbewaakt of los parkeren.
- Bezoekfrequentie lijkt geen verband te hebben met de stallingswijze.
- Het verplaatsingsmotief lijkt geen invloed te hebben op de stallingswijze. Alleen bij het marktbezoek is het aandeel bewaakte stallers hoog. Dit komt waarschijnlijk alleen door de ligging.
- Er is een verband tussen het verplaatsingsmotief en de verblijfsduur in het centrum. Winkelen duurt over het algemeen langer dan boodschappen doen.
- De verblijfsduur is wel van invloed op de stallingswijze. Hoe langer het bezoek hoe meer er bewaakt wordt gestald. Ook neemt het los parkeren af naar mate men langer het centrum bezoekt.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - De extra service (personeel, kluisjes) wordt als positief aspect van de bewaakte stallingen aangegeven maar is geen reden om bewaakt te stallen;
 - De capaciteit van de bewaakte stalling is een negatief aspect.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Capaciteit aan onbewaakte klemmen;
 - Het gemak om onbewaakt te parkeren wordt als positief ervaren;
 - Kwaliteit van de klemmen is aspect wat negatief wordt beoordeeld en verbetering vergt;
 - Gebrek aan capaciteit is nauwelijks genoemd als negatief aspect;
 - De ligging van de klemmen wordt positief en negatief beoordeeld afhankelijk van de situatie.

- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemak en snelheid om los te parkeren;
 - Beschikbare ruimte om los te parkeren wordt zowel positief als negatief opgemerkt. Het is wel genoemd als reden om los te parkeren.
- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Voldoende capaciteit;
 - Hoge kwaliteit onbewaakte fietsparkeervoorzieningen;
 - Goede ligging ten opzichte van centrumbestemmingen.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Men zal pas bewaakt stallen indien de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek daar is;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - ca. 50% van de bewaakte stallers vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - ca. 35% van de onbewaakte parkeerders vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - ca. 70% van de losparkeerders vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - 46% van het totaal vindt meer dan f 1,00 acceptabel.
- Acceptabele loopafstanden van bewaakte stalling tot bestemming:
 - Bewaakt: 23% kort (<100m), 39% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 32% kort (<100m), 26% lang (>300m);
 - Los: 30% kort (<100m), 51% lang (>300m);
 - Totaal: 29% kort (<100m), 38% lang (>300m).
- 69% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- circa 75-80% van de ondervraagden geeft aan zich aan een stallingsverbod te zullen houden.

Nijmegen

- Leeftijd lijkt invloed te hebben op de stallingswijze. Personen ouder dan 40 jaar stallen relatief meer bewaakt dan jongere mensen. Het aantal losparkeerders is sowieso gering en is niet direct in verband te brengen met de leeftijd.
- Bezoekfrequentie lijkt geen verband te hebben met de stallingswijze. Wel is opvallend dat personen die sporadisch het centrum bezoeken relatief meer bewaakt stallen.
- Het verplaatsingsmotief heeft invloed op de wijze van stallen. Bij het doen van boodschappen is het aandeel bewaakt stallen veel lager dan bij het winkelen (=langere verblijfsduur).
- Er is een verband tussen het verplaatsingsmotief en de verblijfsduur in het centrum. Winkelen duurt over het algemeen langer dan boodschappen doen.
- De verblijfsduur is beperkt van invloed op de stallingswijze. Bij zeer korte bezoeken is het aandeel losparkeerders hoog. Gezien het gedogen van een kwartier stallen is dit een logisch beeld. Bij langere verblijfsduren is er geen direct verband te ontdekken tussen de verblijfsduur en de wijze van stallen.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Het gratis stallen is slechts sporadisch genoemd als reden om bewaakt te stallen (9%). Wel wordt het als positief aspect van het bewaakt stallen aangegeven;

- De extra service (personeel, kluisjes) wordt als positief aspect van de bewaakte stallingen aangegeven maar is geen reden om bewaakt te stallen;
- De kwaliteit, capaciteit, uitstraling, entree en de openingstijden van de bewaakte stalling onder de Kerk worden als negatief beoordeeld. Het gebruik is echter wel goed.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Capaciteit aan onbewaakte klemmen. Dit is wel een reden om onbewaakt te parkeren maar het wordt niet genoemd als positief maar als negatief aspect;
 - Het gemak om onbewaakt te parkeren is een beperkte reden voor het onbewaakt stallen;
 - De kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen wordt als negatief aspect aangedragen.
- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemak en snelheid om los te parkeren;
 - Verblijfsduur in het centrum;
 - Snelheid van het los parkeren wordt positief beoordeeld;
 - Beschikbare ruimte om los te parkeren wordt zowel negatief beoordeeld terwijl de beschikbare ruimte volop aanwezig is.
- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Goede ligging ten opzichte van centrumbestemmingen;
 - Voldoende capaciteit.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Men zal pas bewaakt stallen indien de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek daar is;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - ca. 50% van de bewaakte stallers vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - ca. 20% van de bewaakte stallers vindt gratis stallen het maximaal acceptabele;
 - ca. 30% van de onbewaakte parkeerders vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - ca. 40% van de onbewaakte parkeerders vindt gratis stallen het maximaal acceptabele.;
 - ca. 50% van de losparkeerders vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - ca. 10% van de losparkeerders vindt gratis stallen het maximaal acceptabele;
 - 36% van het totaal vindt meer dan f 1,00 acceptabel;
 - 24% van het totaal losparkeerders vindt gratis stallen het maximaal acceptabele.
- Acceptabele loopafstanden van bewaakte stalling tot bestemming:
 - Bewaakt: 23% kort (<100m), 47% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 11% kort (<100m), 55% lang (>300m);
 - Los: onbetrouwbare gegevens;
 - Totaal: 18% kort (<100m), 51% lang (>300m).
- 55% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- ca. 70% van de bewaakte stallers geeft aan zich aan een stallingsverbod te zullen houden.
- ca. 50% van de onbewaakte parkeerders geeft aan zich aan een stallingsverbod te zullen houden.

- ca. 30% van de losparkeerders geeft aan zich aan een stallingsverbod te zullen houden.
- Gezien de cijfers in de andere gemeenten lijkt het begrip voor een stallingsverbod niet in ruime mate aanwezig.

Totaal

Indien de conclusies getrokken worden over de verzamelde enquêtes van alle gemeenten samen ontstaat een gemiddeld beeld. Het trekken van conclusies over het totaal dient zorgvuldig te gebeuren gezien de specifieke lokale omstandigheden van de verschillende enquête-locaties in de verschillende gemeenten. De hieronder weergegeven conclusies zijn gezien het bovenstaand vrij algemeen van aard.

Conclusies

- Leeftijd lijkt invloed te hebben op de stallingswijze. Personen ouder dan 40 jaar stallen relatief meer bewaakt dan jongere mensen. Het aantal losparkeerders neemt af vanaf een leeftijd van 40 jaar. De groep fietsers tussen de 20 en 40 jaar stallen ten opzichte van jongere en oudere personen het minst bewaakt en het meest los.
- De kwaliteit van de fiets heeft invloed op de wijze van stallen. Het aandeel nieuwe fietsen wat bewaakt wordt gesteld is hoog. De verwachting dat het aandeel los parkeren onder de oude, goedkope fietsen hoger zou zijn dan onder de nieuwe fietsen komt niet uit. Wel wordt bevestigd dat het aandeel oude fietsen wat bewaakt gesteld wordt laag is.
- Bezoekfrequentie lijkt geen duidelijk verband te hebben met de stallingswijze. Wel is opvallend dat personen die sporadisch het centrum bezoeken relatief meer bewaakt stallen.
- Het verplaatsingsmotief heeft geen eenduidige invloed op de wijze van stallen. Dit is gebaseerd op de stallingswijzen van de motieven winkelen, boodschappen doen, marktbezoek en werken.
- Er is een verband tussen het verplaatsingsmotief en de verblijfsduur. Winkelen duurt over het algemeen langer dan boodschappen doen.
- De verblijfsduur is van invloed op de stallingswijze. Bij langere bezoeken wordt het aandeel bewaakt stallers hoger. Het aandeel losparkeerders neemt echter niet af.
- Redenen bewaakt stallen:
 - Diefstalpreventie en bescherming tegen beschadiging van de fiets;
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - De extra service (personeel, kluisjes) wordt als positief aspect van de bewaakte stallingen aangegeven maar is geen reden om bewaakt te stallen;
 - Negatieve aspecten bewaakt stallen: capaciteit, kwaliteit parkeersysteem en de entree.
- Redenen onbewaakt parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Het gemak om onbewaakt te parkeren;
 - Negatieve aspecten onbewaakt parkeren: capaciteit en kwaliteit.
- Redenen los parkeren:
 - Ligging en loopafstanden tot de bestemmingen;
 - Gemak en snelheid om los te parkeren;
 - Negatieve aspecten los parkeren: kans op diefstal, beschikbare ruimte.

- Voorwaarden om onbewaakt te parkeren:
 - Voldoende capaciteit;
 - Goede ligging ten opzichte van centrumbestemmingen;
 - Voldoende kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen.
- Voorwaarden bewaakt stallen:
 - Men zal pas bewaakt stallen indien de behoefte aan een beter beschermde fietsparkeerplek daar is;
 - Goede ligging (=kortere loopafstanden) ten opzichte van de bestemmingen.
- Acceptabel tarief voor het bewaakt stallen:
 - ca. 85% van de ondervraagden vindt een tarief van f 1,00 acceptabel;
 - Acceptabele tarieven hoger dan f 1,00 zijn over het algemeen meer aangedragen door losparkeerders en onbewaakte parkeerders dan door bewaakte stallers;
 - Het beeld over de gemeenten is behoorlijk verschillend.
- Acceptabele loopafstanden van parkeerplek tot bestemming:
 - Bewaakt: 23% kort (<100m), 53% lang (>300m);
 - Onbewaakt: 29% kort (<100m), 39% lang (>300m);
 - Los: 39% kort (<100m), 41% lang (>300m);
 - Totaal: 29% kort (<100m), 45% lang (>300m);
 - Het beeld over de gemeenten is echter zeer verschillend.
- 64% van de ondervraagden vindt losgeparkeerde fietsen hinderlijk en/of lelijk.
- Het aandeel ondervraagden wat een stallingsverbod zal naleven is zeer verschillend per gemeente. Opvallend is het geringe aandeel mensen wat zich houdt aan een dergelijk verbod in Nijmegen waar een stallingsverbod is ten opzichte van Apeldoorn waar geen stallingsverbod is.

BIJLAGE 1: ENQUETE FORMULIER

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat voert een onderzoek uit naar fietsenstallingen in het centrum. Daarom wil ik u enkele vragen stellen.

1 Hoe vaak bezoekt u het centrum MET DE FIETS?

- | | | |
|---|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> nooit | 3 <input type="checkbox"/> 1 keer per week | 5 <input type="checkbox"/> 4 - 5 keer per week |
| 2 <input type="checkbox"/> 1 - 3 keer per maand | 4 <input type="checkbox"/> 2 - 3 keer per week | 6 <input type="checkbox"/> meer dan 5 keer per week |

2 Wat heeft u in het centrum gedaan, of wat gaat u nu doen?

- | | | |
|---|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Winkelen | 5 <input type="checkbox"/> Kinderen ophalen | 9 <input type="checkbox"/> Bibliotheek, stadhuis, kerk |
| 2 <input type="checkbox"/> Boodschappen doen | 6 <input type="checkbox"/> Terras / café | 10 <input type="checkbox"/> Toeristisch bezoek aan de stad |
| 3 <input type="checkbox"/> Naar de (waren)markt | 7 <input type="checkbox"/> Op bezoek / visite | |
| 4 <input type="checkbox"/> Werken / naar school | 8 <input type="checkbox"/> Wonen | |

3 Hoe lang was uw bezoek aan het centrum, of hoe lang blijft u in het centrum?

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> 0 - 15 minuten | 3 <input type="checkbox"/> 30 - 60 minuten | 5 <input type="checkbox"/> 1,5 - 2 uur | 7 <input type="checkbox"/> meer dan 4 uur |
| 2 <input type="checkbox"/> 15 - 30 minuten | 4 <input type="checkbox"/> 1 - 1,5 uur | 6 <input type="checkbox"/> 2 - 4 uur | |

4 Kunt u de twee belangrijkste redenen aangeven waarom u NU hier uw fiets heeft gestald?

☐ Reden 1

☐ Reden 2

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|---|
| 1 Dichtbij mijn bestemming | 6 Vanwege tijdsduur | 11 Hier zijn altijd mensen in de buurt |
| 2 Er is hier nog plaats | 7 Fiets staat hier droog | 12 Fietsreparatie, boodschappen achterlaten |
| 3 Hier stal ik altijd mijn fiets | 8 Stallen kost (bijna) niks | 13 Weet geen andere plek |
| 4 Dit is het gemakkelijkst | 9 Kleine kans op diefstal | 14 Weet niet |
| 5 Omdat ik naar; toe ga | 10 Kleine kans op beschadiging | |

5 Bent u tevreden over de manier waarop u NU uw fiets heeft gestald?

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Ja | 3 <input type="checkbox"/> Nee | 5 <input type="checkbox"/> Geen mening |
|-------------------------------|--------------------------------|--|

6 Wat vindt u NIET GOED aan deze manier van stallen? (noem de twee belangrijkste redenen)

☐ Reden 1

☐ Reden 2

7 Wat vindt u WEL GOED aan deze manier van stallen? (noem de twee belangrijkste redenen)

☐ Reden 1

☐ Reden 2

- | | | |
|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 1 De locatie van deze plek | 7 Snelheid stallen | 13 Openingstijden van de stalling |
| 2 Het aantal plaatsen | 8 Tegen beschadiging | 14 Tarief, prijs |
| 3 Uitstraling wel/niet mooi | 9 De toegang van de stalling | 15 Abonnement |
| 4 Kwaliteit van rekken/klemmen | 10 Kluisjes, bagagedepot | 16 Weet niet |
| 5 Bescherming tegen het weer | 11 Fietsreparatie | |
| 6 Tegen diefstal | 12 Personeel | |

Bewaakt stallen, ga naar vraag 10 en verder

Onbewaakt stallen in fietsenrek of fietsenklem, ga naar vraag 9, 10 en verder

Onbewaakt stallen op standaard of ergens tegen aan, ga naar vraag 8, 9, 10 en verder

(rood)
(blauw)
(groen)

Z.O.Z.

Vraag stellen indien de fiets onbewaakt wordt gestald op standaard of ergens tegen aan

**8 Wanneer zult u WEL gebruik maken van een fietsenrek en/of fietsenklem?
(noem de twee belangrijkste redenen)**

☐ Reden 1

☐ Reden 2

- 1 Andere ligging
2 Meer rekken, klemmen
3 Beter uitstraling rekken

- 4 Beter kwaliteit rekken
5 Beter beschermd het weer
6 Beter beschermd diefstal

- 7 Minder kans op schade aan de fiets
8 Makkelijkere toegang

Vraag stellen indien de fiets onbewaakt wordt gestald op standaard of ergens tegen aan EN/OF indien de fiets onbewaakt wordt gestald in fietsenklem of fietsenrek

**9 Wanneer zult u WEL gebruik maken van een bewaakte fietsenstalling
(noem de twee belangrijkste redenen)**

☐ Reden 1

☐ Reden 2

- 1 Andere ligging
2 Meer rekken, klemmen
3 Beter uitstraling stalling
4 Beter kwaliteit rekken
5 Beter beschermd tegen het weer

- 6 Beter beschermd tegen diefstal
7 Minder kans schade fiets
8 Makkelijkere toegang
9 Kluisjes, bagagedepot
10 Fietsreparatie

- 11 Personeel
12 Snelheid stallen
13 Openingstijden
14 Tarief, prijs
15 Weet niet

10 Wat vindt u een redelijke prijs voor het bewaakt stallen van de fiets per keer?

f

**11 Wat vindt u een acceptabele loopAFSTAND van de bewaakte fietsenstalling tot de bestemming?
(vertaal tijd eventueel in loopafstand, 1 minuut is 75 meter)**

..... METERS

12 Hoe stalt u meestal uw fiets?

- 1 ☐ In de bewaakte stalling
2 ☐ Onbewaakt in een fietsenklem of fietsenrek
3 ☐ Onbewaakt buiten een fietsenklem of fietsenrek (op standaard of tegen iets aan)

13 Los gestalde fietsen leveren soms (ernstige) hinder op voor anderen. Sommige mensen vinden dit straatbeeld bovendien lelijk. Wat vindt u van losgestalde fietsen?

- 1 ☐ Hinderlijk en lelijk
2 ☐ Hinderlijk, niet lelijk
3 ☐ Niet hinderlijk, wel lelijk
4 ☐ Niet hinderlijk en niet lelijk
5 ☐ Geen mening

14 Houdt u zich of zult u zich houden als er een verbod is om de fiets in het voetgangersgebied zomaar los te stallen?

- 1 ☐ Ja
2 ☐ Nee
3 ☐ Weet niet

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

DOOR ENQUETEUR IN TE VULLEN, DUS NIET VRAGEN !!!

**15 Geslacht van de geënquêteerde?
te stallen?**

1 ☐ Man

2 ☐ Vrouw

16 Leeftijd van de geënquêteerde?

1 ☐ < 20 jaar

3 ☐ 40 - 60 jaar

2 ☐ 20 - 40 jaar

4 ☐ > 60 jaar

17 Kwaliteit van de fiets

1 ☐ Goed, nieuw, duur

2 ☐ Gewoon, redelijk

3 ☐ Oud, slecht, goedkoop



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