

Onderzoek
fietsenstallingen:
fase 1

Amsterdam, maart 1995
Van Dijk, Van Someren en Partners
J.E. Bruinink
H. Gossink
C. van der Sprong
m.m.v. A.G. van Dijk

Inhoudsopgave

pagina:

Samenvatting	1
1 Inleiding	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Doelstelling van het onderzoek	3
1.3 Onderzoeksopzet en -verantwoording	4
1.4 Leeswijzer	5
2 Amsterdam	7
2.1 Algemeen	7
2.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	7
2.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid	7
2.2 Stadscentrum	8
2.2.1 Beschrijving centrum	8
2.2.2 Het probleem volgens de gemeente	9
2.2.3 Het probleem volgens de bewoners	11
2.2.4 Conclusie	12
2.3 Staatsliedenbuurt	12
2.3.1 Beschrijving buurt	12
2.3.2 Het probleem volgens de gemeente	14
2.3.3 Het probleem volgens de bewoners	15
2.3.4 Conclusie	16
3 Den Haag	17
3.1 Algemeen	17
3.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	17
3.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid	17
3.2 Het stadscentrum	20
3.2.1 Beschrijving centrum	20
3.2.2 Het probleem volgens de gemeente	22
3.2.3 Het probleem volgens de bewoners	22
3.2.4 Conclusie	23
3.3 Bezuidenhout	24
3.3.1 Beschrijving buurt	24
3.3.2 Het probleem volgens de gemeente	27
3.3.3 Het probleem volgens de bewoners	27
3.3.4 Conclusie	29
4 Groningen	31
4.1 Algemeen	31
4.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	31
4.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid	32
4.2 Stadscentrum	33
4.2.1 Beschrijving centrum	33
4.2.2 Het probleem volgens de gemeente	35
4.2.3 Het probleem volgens de bewoners	35
4.2.4 Conclusie	37
4.3 Oosterpoortbuurt	37
4.3.1 Beschrijving buurt	37
4.3.2 Het probleem volgens de gemeente	39
4.3.3 Het probleem volgens de bewoners	40
4.3.4 Conclusie	41

5	Haarlem	43
5.1	Algemeen	43
5.1.1	Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	43
5.1.2	Huidige fietsenstallingenbeleid	44
5.2	Stadscentrum	45
5.2.1	Beschrijving centrum	45
5.2.2	Het probleem volgens de gemeente	47
5.2.3	Het probleem volgens de bewoners	47
5.2.4	Conclusie	48
5.3	Leidse buurt	49
5.3.1	Beschrijving buurt	49
5.3.2	Het probleem volgens de gemeente	52
5.3.3	Het probleem volgens de bewoners	52
5.3.4	Conclusie	54
6	Breda	55
6.1	Algemeen	55
6.1.1	Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	55
6.1.2	Huidige fietsenstallingenbeleid	56
6.2	Stadscentrum	58
6.2.1	Beschrijving centrum	58
6.2.2	Het probleem volgens de gemeente	58
6.2.3	Het probleem volgens de bewoners	59
6.2.4	Conclusie	60
6.3	Belcrum	62
6.3.1	Beschrijving buurt	62
6.3.2	Het probleem volgens de gemeente	63
6.3.3	Het probleem volgens de bewoners	63
6.3.4	Conclusie	64
7	Gouda	65
7.1	Algemeen	65
7.1.1	Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	65
7.1.2	Huidige fietsenstallingenbeleid	65
7.2	Stadscentrum	66
7.2.1	Beschrijving centrum	66
7.2.2	Het probleem volgens de gemeente	68
7.2.3	Het probleem volgens de bewoners	68
7.2.4	Conclusie	70
7.3	Kadenbuurt	70
7.3.1	Beschrijving buurt	70
7.3.2	Het probleem volgens de gemeente	72
7.3.3	Het probleem volgens de bewoners	73
7.3.4	Conclusie	74
8	Vlissingen	75
8.1	Algemeen	75
8.1.1	Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	75
8.1.2	Huidige fietsenstallingenbeleid	75
8.2	Het stadscentrum	76
8.2.1	Beschrijving centrum	76
8.2.2	Het probleem volgens de gemeente	78
8.2.3	Het probleem volgens de bewoners	78
8.2.4	Conclusie	80

9	Geleen	81
9.1	Algemeen	81
9.1.1	Aandacht voor fietsenstallingenbeleid	81
9.1.2	Huidige fietsenstallingenbeleid	81
9.2	Stadscentrum	82
9.2.1	Beschrijving centrum	82
9.2.2	Het probleem volgens de gemeente	84
9.2.3	Het probleem volgens de bewoners	84
9.2.4	Conclusie	85
9.3	Lindenheuvel	86
9.3.1	Beschrijving buurt	86
9.3.2	Het probleem volgens de gemeente	88
9.3.3	Het probleem volgens de bewoners	88
9.3.4	Conclusie	89
10	Vergelijking acht gemeenten	91
10.1	Inleiding	91
10.2	Vergelijking stallingsgegevens centra	91
10.3	Vergelijking stallingsgegevens vooroorlogse buurten	95
10.4	Gevonden significante verbanden	97
10.5	Conclusie	98
Bijlagen:		
1	Vragen enquête	101
2	Tabellenoverzicht	109
3	Geïnterviewde personen	123

Samenvatting

In het kader van Masterplan fiets wordt onderzoek verricht rondom verschillende speerpunten, waaronder ook het speerpunt 'Stallingen en Diefstal'. Het voor u liggende onderzoek maakt deel uit van genoemd speerpunt en is met name bedoeld voor de Ontwerpwijzer Stallingen, die eind 1995 gepland staat.

Het onderzoek vormt de eerste fase van een breder onderzoeksproject, dat tot doel heeft kennis te ontwikkelen voor stadscentra en vooroorlogse wijken om adequaat uitvoeringsgericht beleid ten aanzien van stallingsvoorzieningen te kunnen ontwikkelen. De eerste fase is dan met name gericht op probleemanalyse en inventarisatie in genoemde lokaties. De fasen twee en drie - die aan de hand van de uitkomsten van fase één nader zullen worden 'ingericht' - dienen uiteindelijk te leiden tot één of meerdere methodieken voor het ontwikkelen van stallingsvoorzieningen in beide lokaties.

Voor de eerste fase van het onderzoek zijn op basis van verschillende criteria acht gemeenten geselecteerd, namelijk Amsterdam, Den Haag, Haarlem, Groningen, Breda, Gouda, Groningen en Vlissingen. In deze gemeenten zijn vervolgens interviews gehouden met ambtenaren die betrokken zijn bij het fietsstallingenbeleid, met ENFB-vertegenwoordigers en enige andere betrokkenen bij het fietsbeleid. Voorts heeft er een telefonische enquête onder bewoners van een geselecteerde vooroorlogse buurt in de betreffende gemeenten plaatsgevonden. Tenslotte zijn bij elke gemeente enkele kwantitatieve gegevens over de vooroorlogse buurt opgevraagd.

Het onderzoek heeft voor ieder van de acht gemeenten veel nuttige informatie opgeleverd over enerzijds het fietsstallingenbeleid zoals dat door de gemeente in het verleden is en momenteel wordt gevoerd en anderzijds het aanbod aan en de vraag naar stallingsvoorzieningen in het centrum en de vooroorlogse wijk. Voor een samenvatting voert het echter te ver om per gemeente de belangrijkste gegevens (die voor de methodiek van belang zijn) kort weer te geven. Wel zijn deze gegevens (voor een deel) reeds gebruikt bij een eerste aanzet voor een methodiek, waarover in een notitie afzonderlijk is gerapporteerd¹. Volstaan wordt op deze plek met enkele algemene conclusies, die onder andere uit een vergelijking tussen de (enquête-)gegevens uit de verschillende gemeenten naar voren zijn gekomen.

Met betrekking tot **stadscentra** blijkt overdag in alle onderzochte gemeenten sprake van een tekort aan stallingsplaatsen, zowel onbewaakt als bewaakt. Opvallend is, dat ongeveer driekwart van de bewoners uit de onderzochte vooroorlogse buurten dat niet echt problematisch vindt, met uitzondering van de bewoners uit de Amsterdamse buurt. Daarvan is minder dan de helft tevreden met het stallingenaanbod in het centrum. De bewoners die niet tevreden zijn, willen overdag voornamelijk meer van hetzelfde of hetzelfde alleen dan beter. Zo willen bewoners in gemeenten met veel bewaakte stallingsplaatsen graag meer bewaakte stallingsplaatsen (zoals bijvoorbeeld in Den Haag, Breda en Geleen) en geven bewoners uit gemeenten met veel onbewaakte stallingsplaatsen aan, graag meer en betere onbewaakte stallingsplaatsen te willen (zoals in Amsterdam en Groningen). Bekend maakt bemand, zo lijkt het. In tegenstelling tot overdag is bewaakt stallen in de avonden, op een particuliere stalling in Breda na, in alle onderzochte gemeenten niet

¹ Zie: Outline methodiek voor het ontwikkelen van stallingsvoorzieningen en ideeën voor vervolg van het onderzoek; A.G. van Dijk en J.E. Bruinink, 15 maart 1995.

mogelijk². Toch wordt deze stallingsvoorzieningen door bewoners uit alle gemeenten het meest wenselijk geacht. Alleen in Groningen zijn er plannen voor een (mobiele) bewaakte avondstalling.

De meest succesvolle stallingen blijken de gratis bewaakte stallingen in Geleen. Deze worden door bijna 90 % van de bewoners gebruikt en bijzonder hoog gewaardeerd. Het opzetten van dergelijke stallingen lijkt met name kansrijk in kleinere gemeenten, waar het aanbod van fietsen in het centrum namelijk te overzien en het vinden van een (of meerdere) geschikte lokatie(s) vaak niet problematisch is.

Met betrekking tot de **vooorlogse buurten** blijkt, dat de tevredenheid van de bewoners over de stallingswijze van de fiets bij de woning nauw samen hangt met het bezit van een eigen box/berging of schuur voor de fiets. In buurten waar veel bewoners over een dergelijke stallingsruimte beschikken zijn nauwelijks wensen tot andere stallingswijze. Voor de gemeente is in dergelijke buurten dan ook geen rol weggelegd op stallingengebied. Deze buurten komen voornamelijk voor in kleine en middelgrote gemeenten.

Daarentegen zijn bewoners van vooroorlogse buurten in grote gemeenten voor het stallen van de fiets vaker aangewezen op (de stallingsvoorzieningen op) de straat of op (de gang van het) eigen huis. Hierover zijn de bewoners duidelijk minder tevreden. De voorkeur gaat bij deze bewoners in eerste instantie uit naar een eigen ruimte voor de fiets bij de woning. Buurtstallingen komen op de tweede plaats. Verder blijkt het aanbod aan stallingsvoorzieningen in deze buurten tekort te schieten. In Haarlem en Groningen wil ongeveer een derde van de bewoners de fiets op een andere manier stallen en in Amsterdam en Den Haag wil dat zelfs meer dan de helft van de bewoners. Voor Haarlem is dat vreemd, want daar is een uitgebreid net aan buurtstallingen.

De gegevens uit deze eerste fase van het onderzoeksproject zullen in fase twee van het onderzoeksproject aangevuld moeten worden met ondermeer informatie over beheer en exploitatie en over ontwerpachtige aspecten van bewaakte stallingen, zodat de eerste aanzet tot een methodiek voor het ontwikkelen van stallingsvoorzieningen in stadscentra en vooroorlogse wijken verder uitgewerkt kan worden tot haar definitieve vorm.

2 De NS-stallingen zijn buiten beschouwing gelaten.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In het kader van het Masterplan Fiets speerpunt 'Stallingen en diefstal' worden tal van activiteiten ondernomen die gericht zijn op het stimuleren van gemeenten en andere partijen om diefstalveilige voorzieningen aan te bieden. Daarbij speelt het aanreiken van een instrumentarium ten behoeve van beleidsvorming, planvorming, technisch ontwerp en beheer van stallingsvoorzieningen voor de fiets aan gemeenten en andere bij fietsenstallingen betrokken partijen, een belangrijke rol. De brochure "Een eigen plek voor de fiets" is het eerste instrument wat recentelijk is verschenen. De brochure geeft aanwijzingen voor het ontwikkelen van gemeentelijk stallingsbeleid op hoofdlijnen. Deze brochure dient een vervolg te krijgen in een tweede instrument, de zogenaamde ontwerpwijzer. De ontwerpwijzer moet planners, ontwerpers en beheerders meer duidelijk geven over zaken als meest geschikte type stallingvoorzieningen, benodigde capaciteit en technische uitrusting. Om-trent deze zaken is al veel onderzoek gedaan en informatie en kennis voorhanden. Toch is het beeld nog niet helemaal 'compleet'. De ontbrekende kennis zal door ondermeer aanvullend onderzoek achterhaald moeten worden.

Het kennistekort betreft met name stallingsvoorzieningen in vooroorlogse woonwijken en stallingsvoorzieningen in stadscentra. Zoals de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (AVV) in haar projectplan onderzoek fietsenstallingen formuleert, ontbreekt het momenteel aan een goed gedocumenteerd inzicht in de wijze waarop behoeften aan stallingsvoorzieningen concreet in beleid moeten worden vertaald, en hoe concreet beleid moet worden vormgegeven, zowel in termen van ontwerp als van uitvoering, beheer en exploitatie. Om deze kennis voor de twee typen lokaties te ontwikkelen, heeft de AVV in haar projectplan aangegeven dat die kennisontwikkeling gericht dient te zijn op het aanleveren van een of meerdere methodieken voor het ontwikkelen van stallingsvoorzieningen in respectievelijk oude woonwijken en stadscentra. Het onderzoek dat tot die methodiek(en) moet leiden, dient te worden opgesplitst in 3 fasen:

1. probleemanalyse en inventarisatie;
2. analyse succes- en faalfactoren van stallingstypen;
3. synthese fase 1 en 2.

Aangezien verwacht wordt dat fase 2 en daarmee ook fase 3 sterk afhankelijk is van de uitkomsten van fase 1, dient het onderzoek zich te beperken tot fase 1.

Tegen deze achtergrond is aan Bureau Van Dijk, Van Soomer en Partners gevraagd fase 1 van het onderzoek voor haar rekening te nemen. Het onderliggende onderzoek is dus het resultaat van fase 1.

1.2 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het gehele onderzoekproject (fase 1, 2 en 3 samen) is als volgt:

Het ontwikkelen van kennis om voor stadscentra en vooroorlogse wijken adequaat uitvoeringsgericht beleid ten aanzien van stallingsvoorzieningen te kunnen ontwikkelen.

Voor fase 1 van het onderzoek zijn geen expliciete doelstellingen geformuleerd. Het gaat in deze fase puur om probleemanalyse en inventarisatie met betrekking tot stallingsvoorzieningen in de twee lokatietypen. Het eindprodukt van fase 1 heeft, net als voor het gehele onderzoeksproject, de vorm van een werkdocument. De informatie hoeft derhalve niet in een hanteerbare vorm voor gebruikers gegoten te worden. Daarvoor is de ontwerpwijzer Stallingen bedoeld.

1.3 Onderzoeksopzet en -verantwoording

Om meer houvast te krijgen voor de invulling van de eerste fase (alsmede ook de latere tweede fase) is eerst een globale outline gemaakt van hoe het eindprodukt - de methodiek(en) voor het ontwikkelen van stallingsvoorzieningen in stadscentra en vooroorlogse woonwijken - er uit moet uitzien. Aan de hand van deze outline is de onderzoeksopzet (nader) uitgewerkt. In het kort zijn in het onderzoek de volgende stappen gezet.

1 Selectie gemeenten

Allereerst zijn de volgende 8 gemeenten geselecteerd voor het onderzoek: Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Breda, Gouda, Vlissingen en Geleen. Aan deze selectie hebben verschillende criteria ten grondslag gelegen, waaronder gemeentegrootte, geografische spreiding, mate waarin zich stallingsproblemen voordoen en de aanwezigheid van een vooroorlogse woonbuurt in de gemeente.

2 Interviews met sleutelpersonen

In alle 8 geselecteerde gemeenten zijn interviews gehouden met een of meer gemeentebesturen die fietstallingenbeleid in hun takenpakket hebben zitten. Tevens is in alle 8 gemeenten gesproken met de afdeling ENFB. Daarnaast hebben diverse aanvullende interviews plaatsgevonden, zoals met een (assistent) stallingscoördinator in Den Haag, een medewerker van het Bouwbureau in Haarlem en een beleidsmedewerkster fietsvoorzieningen van de afdeling Verkeer in Tilburg in verband met het fietsenstallingenplan in die gemeente, dat als voorbeeldproject dient³.

3 Selectie vooroorlogse buurten

Bij de selectie van vooroorlogse buurten in de acht gemeenten hebben de volgende criteria een rol gespeeld:

- aanwezigheid buurtstallingen. Er dienen buurten met en buurten zonder buurtstallingen geselecteerd te worden;
- aanwezigheid studenten. In tenminste één vooroorlogse buurt dienen relatief veel studenten woonachtig te zijn;
- omvang buurt. De vooroorlogse buurten moeten voor bewoners duidelijk als een buurt herkenbaar zijn en mogen daardoor niet te groot zijn. Uitgegaan is van een omvang van circa 1000 woningen of ongeveer 3000 bewoners.

In Vlissingen bleek buiten het centrum geen vooroorlogse buurt aanwezig. Daarom is in Vlissingen het centrum tevens vooroorlogse buurt. Voor de gegevensverzameling heeft dat tot gevolg gehad dat bij de telefonische enquêtes onder de bewoners uit de buurt geen vragen gesteld konden worden die betrekking hebben op het centrum.

³ Bijlage 3 geeft een overzicht van de geïnterviewde personen.

4 Verzamelen kwantitatieve (achtergrond-)gegevens bij de gemeenten

Uit de acht gemeenten is ten behoeve van de geselecteerde buurten de volgende kwantitatieve informatie opgevraagd (voorzover beschikbaar bij de gemeenten): aantal woningen in de buurt, type woningen, aantal inwoners in de buurt, leeftijdsverdeling van de bewoners, nationaliteit, oppervlakte van de buurt en aantal aangiften van fietsdiefstal in de buurt. Dat laatste is ook gevraagd voor het centrum.

5 Telefonische enquêtes onder bewoners vooroorlogse buurten

In de acht buurten zijn telefonische enquêtes gehouden onder de bewoners. In elke buurt zijn zo rond de 200 geslaagde interviews afgenomen, die at random uit een telefoonbestand van de PTT zijn gehaald⁴. De steekproef is niet helemaal representatief voor de bewoners van de buurt, aangezien bewoners met een niet nederlandse nationaliteit nauwelijks in de steekproef zijn vertegenwoordigd en er naar verhouding meer vrouwen aan deelgenomen hebben dan mannen. De verwachting is echter niet dat dit van essentiële invloed is op de uitkomsten. Daarom, maar ook ter wille van de leesbaarheid, wordt in het onderzoek niet gesproken van respondenten of geïnterviewden maar gewoon van bewoners.

1.4 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 tot en met 9 komen achtereenvolgens Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Breda, Gouda, Vlissingen en Geleen aan bod. Per hoofdstukken wordt steeds stilgestaan bij het fietsstallingenbeleid van de gemeente en het aanbod aan en de vraag naar stallingsvoorzieningen in het centrum en in de (geselecteerde) vooroorlogse buurt. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies. In hoofdstuk 10 worden de acht gemeenten met elkaar vergeleken.

4 Het telefoonbestand is op postcode samengesteld.

2 Amsterdam

2.1 Algemeen

2.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

Er zijn in Amsterdam ruim 600.000 fietsbezitters. Tegelijk is fietsendiefstal in Amsterdam berucht. Er worden zo'n 150.000 fietsen per jaar gestolen. Dit gebeurt met name in het centrum en de oudere stadsdelen waar de mogelijkheid om inpan-dig te stallen gering is. Het groot aantal diefstallen heeft tot gevolg dat het steeds minder aantrekkelijk wordt om te investeren in aanschaf of onderhoud van een fiets en er wordt in Amsterdam veel gereden op fietsen die niet 'compleet' zijn. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt deze situatie onwenselijk geacht. Mede om die reden wordt aandacht besteed aan een veilige stalling voor de fiets.

De aandacht voor het fietsenstallingenbeleid is de afgelopen jaren volgens mede-werkers van de gemeente toegenomen. Een belangrijke reden hiervoor is het refe-rendum over de autoluwe binnenstad dat in 1992 is gehouden. Een meerderheid van de kiezers koos toentertijd voor de autoluwe variant. Naar aanleiding hiervan is het verkeersinrichtingsplan (VIP) verschenen. Hierin wordt bepaald dat bij her-profilering van de openbare ruimte meer plaats voor de fiets en (dus ook) voor stallingen moet worden gecreëerd. Men spreekt in dat kader wel van het VIP-ge-halte van de openbare ruimte. Ook de ENFB speelt een belangrijke rol in de toene-mende aandacht voor de fietsenstalling. De gebruikersorganisatie heeft een invloed-rijke plaats in de besluitvorming veroverd. Zo heeft de ENFB zitting in de werk-groep Amsterdam op de fiets voor de stadsdelen (de grote WAF) en dezelfde werk-groep voor de binnenstad (de kleine WAF).

Belangrijk knelpunt in het fietsenstallingenbeleid vormt het gebrek aan financiële middelen. In Amsterdam wordt om die reden vrij massaal gekozen voor het zoge-naamde Amsterdamse fietsenrek. Deze rekken zijn vrij eenvoudig in de openbare ruimte te plaatsen, zijn goedkoop en beschikken over een aanbindmogelijkheid. Uit onderzoek in opdracht van het stadsdeel Westerpark blijkt echter dat dit fietsenrek door 70% van de bewoners niet als veilig wordt beschouwd⁵.

Een tweede knelpunt in de stad voor stallingen in de openbare ruimte - met name in de oudere stadsdelen - vormt de geringe ruimte. In oudere huizen is weinig ruimte voor de fiets, een berging voor de fiets ontbreekt vaak. Daarnaast zijn de trottoirs vaak smaller dan 1 meter 50 waardoor op die plaatsen geen obstakels mogen worden geplaatst. In die gevallen wordt vaak gekozen voor het opheffen van een parkeerplaats ten gunste van een fietsenrek. Bovendien wordt gestreefd naar uitbreiding van het aantal buurtstallingen.

2.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Het beleid van de gemeente op het gebied van fietsenstallingen is voor een belang-rijk deel gedelegeerd naar de stadsdelen. De Diensten Stadsdeelwerken besluiten over de plaatsing van fietsenrekken. Voor de binnenstad (waar geen stadsdeel is) is de Dienst Stedelijk Beheer verantwoordelijk.

Het plaatsen van fietsenrekken vindt vooral plaats op verzoek van de bewoners.

5 Bureau Onderzoek en statistiek, 1993, *Stadsinrichting stadsdeel Westerpark*, p. 39

Wanneer zo'n verzoek binnenkomt bij de gemeente of het stadsdeel bekijken de medewerkers van beheer of stadsdeelwerken de situatie ter plekke. Wanneer er voldoende ruimte op het trottoir is en op kortere afstand - zo'n tien meter - geen fietsenrek leeg staat, wordt over het algemeen tot plaatsing overgegaan. Is er onvoldoende ruimte dan wordt de procedure wat gecompliceerder. In dat geval wordt bezien of een parkeerplaats voor auto's kan worden opgeheven. Soms is dat niet mogelijk omdat er geen parkeerplaatsen zijn. In dat geval is de plaatsing afhankelijk van de herinrichting van de openbare ruimte. Zo kan eenrichtingverkeer worden ingevoerd waardoor een strook overblijft voor parkeerplaatsen en fietsenrekken.

Het creëren van inpandige stallingsmogelijkheden zoals bergingen of boxen is afhankelijk van grotere woningrenovaties. Binnen de Dienst Stedelijk Beheer wordt dit vooral gezien als een taak van de woningbouwverenigingen. De behoefte aan een inpandige fietsenstalling is overigens vrij groot. Uit onderzoek in stadsdeel Westerpark blijkt dat maar liefst 42% van de huishoudens de fiets het liefst in berging of box plaatst.

Het type fietsenstalling in de openbare ruimte, het Amsterdamse fietsenrek, is onomstreden. Hoewel binnen de gemeentelijke organisatie wordt aangegeven dat het rek 'geen schoonheidsprijs zal krijgen', zijn de voordelen groot. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verbetering van dit type rek. Met name voor ouderen vormt het aanbinden van de fiets een crime. Met moet tegelijkertijd ver reiken en bukken. Om dit euvel te verhelpen wordt bekeken of de fietsen wat verder van elkaar kunnen worden geplaatst, zodat de staruimte bij het aanbinden wordt vergroot. Daarnaast worden de lussen waaraan de fiets wordt aangebonden nogal eens doorgesneden door fietsendieven. Om die reden wordt bij de nieuwe modellen een staaldraad door het rek getrokken.

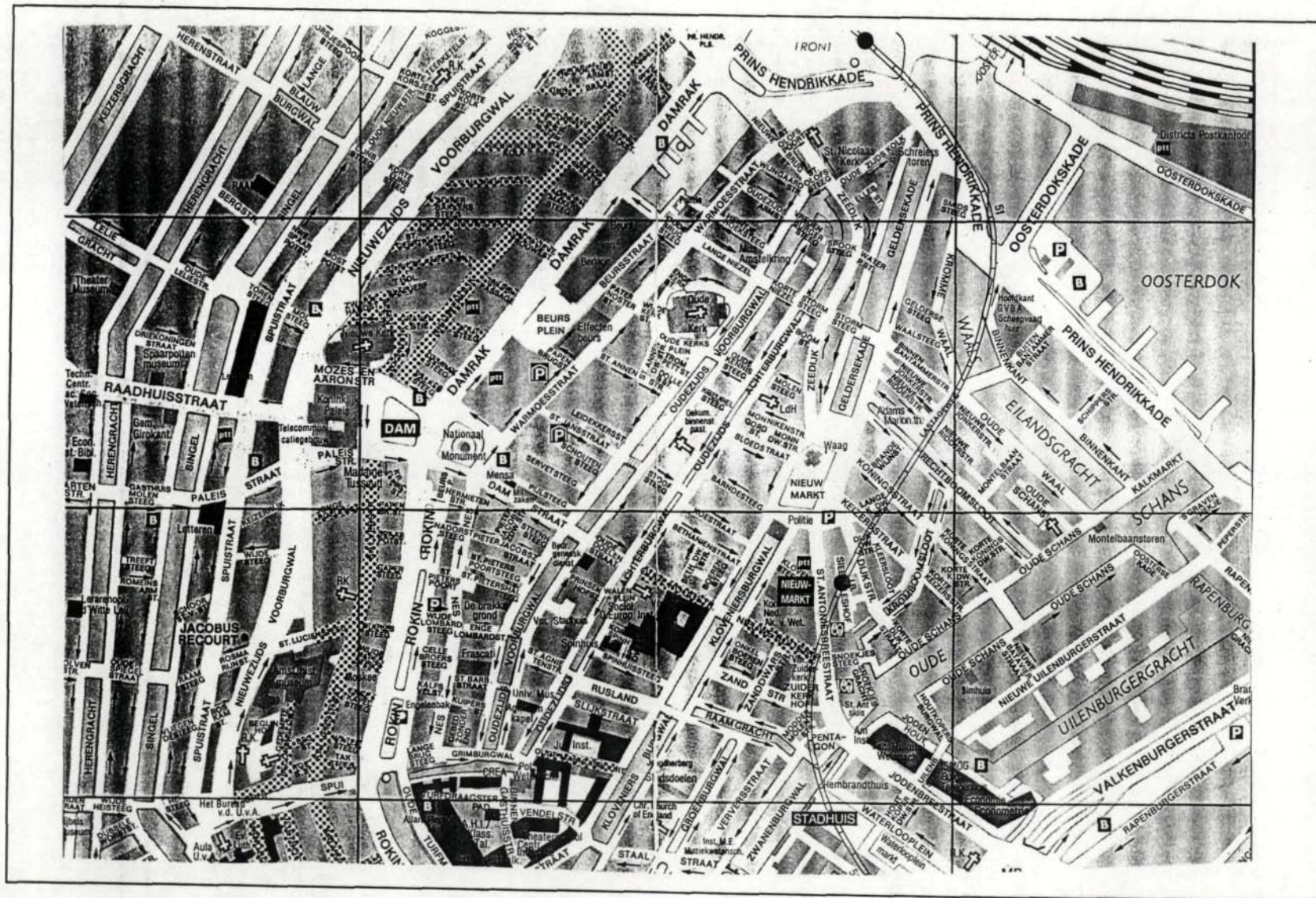
Met betrekking tot buurtstallingen verstrekt vereniging Amstal, de Amsterdamse vereniging voor fietsenstallingen, subsidies voor investeringen in buurtstallingen. Sinds 1982 zijn zo'n 40 subsidies verstrekt/doorgesluist richting buurtstallingen, waarbij er tevens op wordt toegezien dat de subsidies ook goed worden toegepast. De jarenlang opgebouwde kennis van de markt stelt vereniging Amstal in staat, te adviseren op met name bedrijfsmatige en organisatorische aspecten van (nieuw op te richten) buurtstallingen.

2.2 Stadscentrum

2.2.1 Beschrijving centrum

Het stadscentrum van Amsterdam wordt intensief gebruikt voor werk, winkelen, uitgaan en dienstverlening. Daarnaast heeft het centrum een belangrijke toeristische functie. Vanuit de overige wijken is de stad bereikbaar via het hoofdnet fiets. Op de belangrijkste verbindingen zijn fietspaden en -stroken aangelegd. Voor het stallen van de fiets is de bezoeker aangewezen op het Amsterdamse fietsenrek. Met name in het oude gedeelte rond de grachten zijn er echter niet altijd fietsenrekken voorradig. Daar worden fietsen vaak aangebonden aan lantaarnpalen, bruggen en tegen huizen en winkels geplaatst. De stallingsvoorzieningen bevinden zich verspreid door het centrum. Op punten waar veel fietsen het centrum binnenkomen, zoals bij het Leidseplein zijn extra rekken geplaatst⁶. Dit zijn met name de plaatsen langs het hoofdnet fiets.

6 Hier speelt overigens een heel ander probleem nog een rol. Op en rond de pleinen van Amsterdam vertoeven erg veel duiven. Deze vogels bevuilen de geparkeerde fietsen. Hetgeen het buiten stallen van de fiets extra onaantrekkelijk maakt.



De gemeente heeft niet precies zicht op het aantal stallingen (fietsenrekken) dat in de stad aanwezig is. Het beleid van de gemeente bij het plaatsen van rekken is dan ook vooral reactief. Rayonmanagers geven aan waar veel fietsen los rondslingeren en waar dus meer rekken geplaatst dienen te worden. Daarnaast speelt de politie een rol bij het signaleren van plaatsen waar onvoldoende capaciteit is. Voor de stallingscapaciteit rond instellingen geldt dat de beheerder van die instelling kan verzoeken tot het plaatsen van fietsenrekken. De dienst Stedelijk Beheer constateert echter dat de plek voor de fiets voor instellingen geen prioriteit heeft. Zo wordt vaak geen ruimte inpandig gereserveerd voor fietsen en bereiken verzoeken voor fietsenrekken de gemeente erg laat.

Gegevens van aangifte van fietsdiefstal spelen geen belangrijke rol bij het plaatsen van fietsenrekken. De belangrijkste reden hiervoor is dat weinig Amsterdammers nog de moeite nemen om aangifte te doen. Om aangifte te bevorderen is overigens een verkort aangifteformulier ontwikkeld.

2.2.2 Het probleem volgens de gemeente

Het aanbod van fietsen is enorm in het centrum van Amsterdam. De openbare ruimte is echter zeer beperkt. Met name in de grachtengordel zijn de wegen smal en is de afstand van de bebouwing tot de weg gering. Hierdoor is het moeilijk om ruimte te creëren voor het stallen van de fiets. De uitbreiding van de capaciteit van fietsenstallingsplaatsen hangt dan ook vaak samen met de herinrichting van de openbare ruimte. Dit vormt met name een probleem bij instellingen die zeer veel met de fiets bezocht worden. Zo wemelt het van de rondslingerende fietsen bij de universiteit op het Binnengasthuis terrein. Om dit tegen te gaan is de gemeente samen met de universiteit begonnen met het creëren van bewaakte fietsenstallingen. Het probleem hierbij is de financiering. Studenten blijken nauwelijks bereid om te betalen voor een plek voor hun fiets. Aangezien fietsen makkelijk en goedkoop op straat bij drugsverslaafden zijn te verkrijgen, slaat de kosten-batenafweging bij studenten tussen het risico een nieuwe fiets te moeten kopen of voor een plek te betalen al snel in het voordeel van de eerste uit. Om deze praktijken tegen te gaan vindt voorlichting over de strafbaarheid van heling middels posters, folders en advertenties plaats en verstrekt de gemeente informatie over goede sloten en het gebruik daarvan. Daarnaast heeft de gemeente enkele graveeracties gehouden. Bij een experiment rond het Binnengasthuisterrein zou extra gesurveilleerd worden door politie en stadswachten. Dit is echter nauwelijks gebeurd aangezien fietsendiefstal een te lage prioriteit bij de politie zou hebben⁷.

Ook is de gemeente begonnen met het realiseren van bewaakte fietsenstallingen op andere plaatsen in het centrum waar veel fietsers uit andere delen van de stad binnenkomen. Zo zal er een bewaakte fietsenstalling worden gecreëerd op het Rokin en zijn er plannen om een bewaakte stalling te realiseren op het Kleine Gartmanplantsoen nabij het Leidseplein.

Naast de capaciteit vormt de plaats van de stallingen een probleem. Fietsers willen zo dicht mogelijk bij de plek van bestemming hun fiets kwijt. De ruimte om precies op die plaatsen fietsenrekken te plaatsen is echter beperkt. Dit verhoogt het aantal rondslingerende fietsen. Eens in de zoveel tijd vindt er een schoonmaakactie plaats waarbij fietsen die los rondslingeren worden weggehaald en in een depot geplaatst. Veel fietsers verkeren vervolgens in de veronderstelling dat hun fiets is gestolen. Het gevolg is dat de fietsen niet worden opgehaald en in het depot blijven.

7 Zie 'Evaluatie proefproject fietsdiefstal BG-Terrein', Regioplan, 1994.

Het blijkt moeilijk om zo'n bewaakte stallingsmogelijkheid rendabel te exploiteren. Wanneer goedkope arbeidskrachten zoals banenpoolers worden ingezet, is het niet mogelijk om aanvullende service te bieden zoals fietsreparatie. De banenpooler zou daarmee gaan concurreren met de fietsenmaker en zulke concurrentie is wettelijk verboden. Om die reden zoekt de gemeente naar andere aanvullende gebruiksmogelijkheden. Op het Rokin zal bijvoorbeeld de mogelijkheid worden gecreëerd voor ouders om hun baby te verschonen.

2.2.3 Het probleem volgens de bewoners

Regelmatig bereikt de gemeente verzoeken van bewoners voor het plaatsen van fietsenrekken. Hoewel de kwaliteit van de rekken - wanneer gekeken wordt naar diefstalpreventie - te wensen overlaat, gaat het hierbij vooral om aanvragen voor meer capaciteit. Het gebrek aan ruimte in het centrum dat de gemeente constateert, uit zich in een gebrek aan stallingscapaciteit voor de fietsers. Hoe de fietsenstallingsmogelijkheden door de **bewoners van de Staatsliedenbuurt** worden beoordeeld, staat weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=164)	(n=164)
- fiets	70%	68%
- te voet	12%	4%
- auto	4%	4%
- openbaar vervoer	13%	16%
- niet van toepassing	1%	7%
Wijze van stallen:	(n=142)	(n=152)
- op straat, in een klem/rek	23%	22%
- op straat, tegen een paal/boom	55%	60%
- op straat, los	10%	8%
- bewaakte stalling	5%	3%
- overig	7%	7%
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=142)	(n=152)
- goed	37%	51%
- redelijk	20%	25%
- slecht	40%	24%
Wens andere stallingswijze:	(n=142)	(n=152)
- nee	47%	43%
- ja:	53%	57%
* in beter rek	32%	25%
* in bewaakte stalling	17%	29%
* anders	4%	3%

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat overdag en 's avonds ongeveer evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. De groep bewoners die niet met de fiets gaat, laat dat voornamelijk vanwege de kans dat de fiets in het centrum gestolen wordt. Daarnaast vindt ongeveer een vijfde dat de stad zo dichtbij is dat er net zo goed gelopen kan worden⁸. Ten slotte meent nog eens een kleine tien procent van de be-

8 Dit is opmerkelijk, want het centrum bevindt zich namelijk niet bepaald op korte loopafstand.

woners dat er onvoldoende stallingsmogelijkheid is.

Meer dan de helft van de fietsen wordt zowel 's avonds als overdag tegen een paal of boom op straat geplaatst. Daarnaast geeft ongeveer een kwart van de bewoners aan de fiets in een klem of rek te plaatsen.

Een meerderheid van de bewoners geeft aan dat overdag de fiets niet goed kan worden gestald. Over de stallingsmogelijkheden bij het uitgaan 's avonds is men vaker tevreden. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat het centrum intensiever als winkelgebied dan als uitgaansgelegenheid wordt gebruikt. Hierdoor is de capaciteit eerder voldoende.

Een kleine meerderheid geeft aan betere stallingsmogelijkheden voor de fiets wenselijk te achten. Het gaat daarbij vooral om betere rekken. 's Avonds is vooral de behoefte aan een bewaakte stalling groot. Bijna een derde van de bewoners geeft dit aan.

Wat betreft **fietsendiefstal** in het centrum is 89% van de bewoners van mening dat dit vaak en 4% dat het af en toe voorkomt. Niemand van de bewoners geeft aan dat fietsdiefstal in het centrum nooit voorkomt.

Van de bewoners uit de Staatsliedenbuurt is 40% het afgelopen jaar slachtoffer geworden van fietsdiefstal. Van deze slachtoffers blijkt 43% de fiets te zijn kwijtgeraakt in het centrum.

2.2.4 Conclusie

Wanneer vraag en aanbod naast elkaar worden gezet dan valt voor het centrum het volgende op te merken:

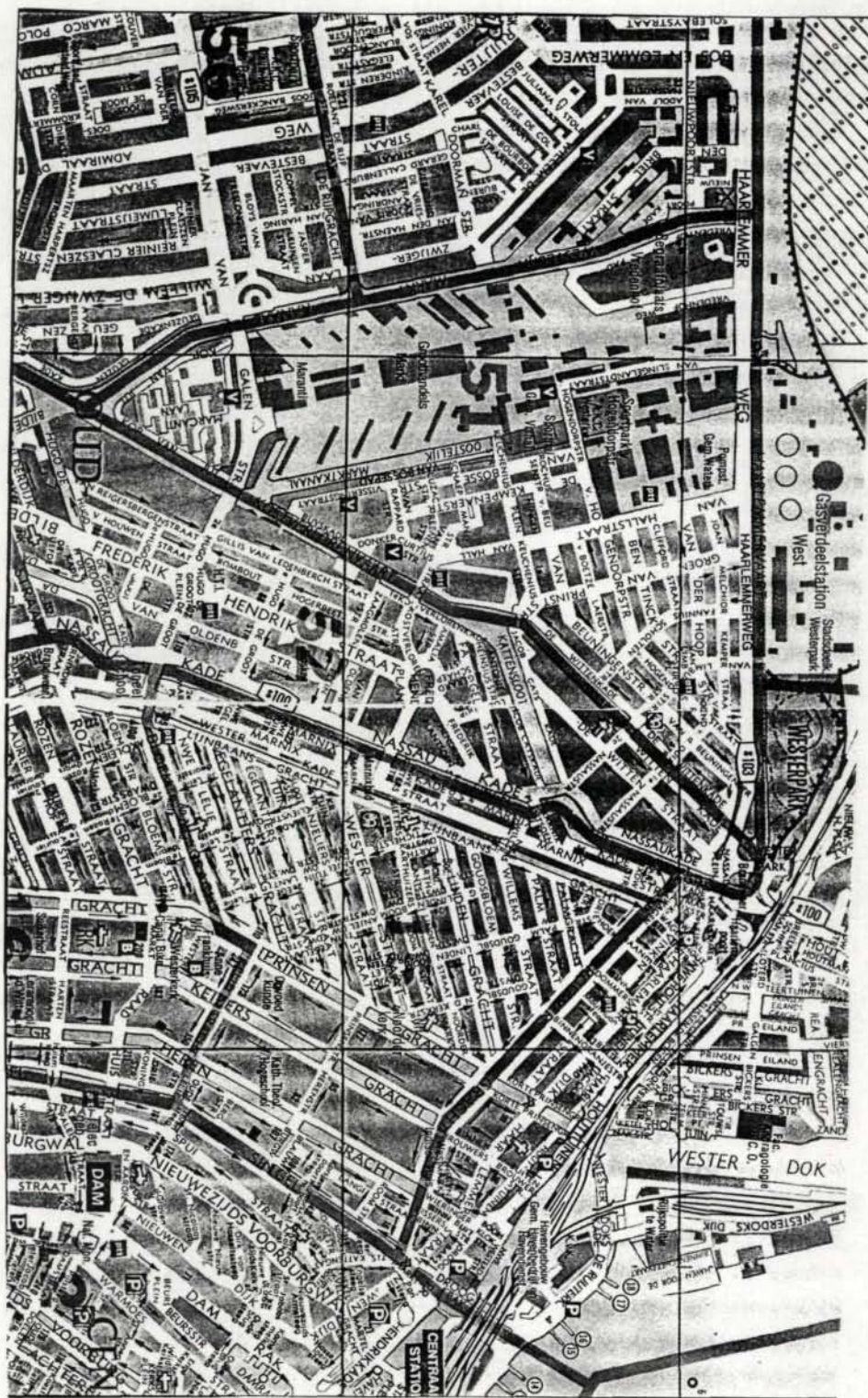
- de stalcapaciteit is zowel volgens de gemeente als de bewoners overdag onvoldoende. Waar de gemeente dit probleem vooral signaleert rond instellingen, geven de bewoners aan dat zij dit probleem (ook) ervaren bij het winkelen;
- de bewaakte stallingen laten qua capaciteit te wensen over. Dit is nauwelijks verwonderlijk gezien het feit dat het realiseren van bewaakte stallingen nog in de kinderschoenen staat. De behoefte aan bewaakte stallingen is vooral 's avonds groot (28%);
- hoewel de gemeente massaal gebruik maakt van het Amsterdamse fietsenrek als stallingsmogelijkheid in de openbare ruimte, blijken veel bewoners een betere rek wenselijk te achten;
- bewoners en gemeente zijn het erover eens dat fietsendiefstal een groot probleem vormt in Amsterdam. Gezien de slachtoffergegevens is dat nauwelijks verwonderlijk.

2.3 Staatsliedenbuurt

2.3.1 Beschrijving buurt

De Staatsliedenbuurt is een woonbuurt die wordt begrensd door Haarlemmerweg, Kostverlorenvaart en de Van Hallstraat (zie plattegrond). Pal bij de buurt bevindt zich aan de Haarlemmerweg een theater in de voormalige Westergasfabriek.

De woningen zijn voornamelijk meergezinswoningen. Voor het overige zijn het eengezinswoningen en (studenten)kamers. De meeste woningen zijn van voor de oorlog en beschikken niet over een box, berging, schuur of garage om (onder andere) de fiets te stallen. Heeft men wel een box of berging dan blijkt die volgens de bewoners in 17% van de gevallen te klein om er een fiets te kunnen plaatsen. De meeste huishoudens bestaan uit één- en tweepersoonshuishoudens.



Tabel 2.2: Kenmerken Staatsliedenbuurt

Woningen:	7096
- eengezins	29%
- meergezins	69%
- kamer	2%
- vooroorlogs	79%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets	35%
Bewoners:	11869
- 00-19 jaar	14%
- 20-34 jaar	47%
- 35-49 jaar	24%
- 50-64 jaar	9%
- 65 jaar en ouder	6%
- niet nederlandse nationaliteit	24%
- dagopleiding	19%
Oppervlakte:	50.88 ha
- woningen per ha	139
- inwoners per ha	233
Autobezit	30%
Fietsbezit	80%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	onbekend
- buurtstallingen	onbekend ⁹
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie in 1994	34

Vanuit de buurt is het eenvoudiger om met het openbaar vervoer of de fiets naar het stadscentrum te komen dan met de auto. Alle respondenten geven aan dat het centrum met de fiets goed bereikbaar is.

Volgens de aangiftecijfers van de politie zijn er in 1993 34 fietsen gestolen in de Staatsliedenbuurt. Daarvan zijn er 10 gestolen op de Wittenkade. Voor het overige is de last redelijk evenwichtig gespreid.

2.3.1 Het probleem volgens de gemeente

Het stadsdeel Westerpark bestaat voor een belangrijk deel uit vooroorlogse woonwijken. Dat deel van de wijken dat nog niet gerenoveerd is, beschikt volgens de gemeente vaak niet over inpandige stallingsruimte. Onderzoek in het stadsdeel¹⁰ wijst uit dat 23% van de fietsbezitters de fiets in een box of berging stalt. Daarnaast zet 19% de fiets neer in een fietsenrek voor de deur en een even groot deel zet de fiets elders voor de deur. Slechts anderhalf procent plaatst de fiets in een bewaakte stalling. De wijze van stallen varieert naar leeftijd. Mensen boven de 35 maken vaker gebruik van een box of berging, terwijl jongeren de fiets vaker buiten stallen. Het stadsdeel krijgt vaak het verzoek om een fietsenrek te plaatsen. Over

9 Bij het stadsdeel is in de Staatsliedenbuurt geen buurtstalling bekend. Toch is er, zo blijkt uit de bewonersenquête, in ieder geval (minimaal) één particuliere stalling. Voor een stadsdeel dat een actief beleid op het gebied van buurtstallingen wenst te voeren is het vreemd, dat zij niet op de hoogte is van het bestaande aanbod aan buurtstallingen in de buurt.

10 Uit 'Stadsinrichting Stadsdeel Westerpark', Bureau Onderzoek en Statistiek, 1993.

het algemeen wordt aan dat verzoek gehoor gegeven. Gebrek aan openbare ruimte vormt volgens het stadsdeel minder vaak een probleem bij het plaatsen van fietsenrekken dan in het centrum. Het stadsdeel heeft een actief beleid om buurtstallingen te realiseren. Hiertoe heeft Westerpark eerst onderzoek laten doen naar de behoefte van buurtbewoners aan buurtstallingen, de bereidheid om hiervoor te betalen (max. 25 gulden per maand) en de maximale loopafstand van huis naar de stalling (5 minuten). Vervolgens heeft de gemeente de Buurtontwikkelingsmaatschappij Spaarndammerbuurt (BOM) opdracht gegeven 3 buurtstallingen op te zetten. Opvallend genoeg is de buurtstalling op de plaats waar volgens de gemeente de meeste behoefte zou zijn, in Spaarndammerbuurt-west (dus niet de Staatsliedenbuurt) inmiddels alweer gesloten¹¹. Verder is de tweede buurtstalling nooit geopend, omdat het bedrijfje dat ruimte zou leveren failliet ging. De derde buurtstalling bestaat echter nog steeds. Het gaat om een ijzerhandel in de Frederik Hendrikbuurt (dus niet de Staatsliedenbuurt) die een ongebruikte ruimte heeft ingericht als buurtstalling. Achterliggende gedachte hierbij is het combineren van verschillende functies. Hoeveel (particuliere) buurtstallingen er in het stadsdeel Westerpark (alsmede in de Staatsliedenbuurt) precies zijn is overigens bij de gemeente niet bekend. Naast pogingen om buurtstallingen te realiseren, tracht de gemeente ook zogenaamde loze ruimtes geschikt te maken voor fietsenstallingen. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van afsluitbare hekken voor een steeg. Alleen omwonenden krijgen hiervan de sleutel zodat zij de fiets veilig kunnen stallen.

2.3.3 Het probleem volgens de bewoners

De bewoners van de Staatsliedenbuurt komen nauwelijks met klachten of wensen bij het stadsdeel omtrent stallingsvoorzieningen in de buurt. Of de bewoners dan ook tevreden zijn over de huidige stallingsvoorzieningen kan worden opgemaakt uit tabel 2.3. Zoals uit de tabel blijkt, is een merendeel van de bewoners voor het stallen van de fiets aangewezen op de straat. Dat heeft vooral te maken met de gebrekige inpandige ruimte. Uit onderzoek van het stadsdeel blijkt dat de rekken waar de meeste bewoners op aangewezen zijn niet voldoende bescherming bieden tegen fietsendiefstal. Gezien het hoge slachtofferschap fietsdiefstal is deze opvatting niet verbazingwekkend.

In de Staatsliedenbuurt is de mogelijkheid tot inpandige stalling van de fiets gering. Deze mogelijkheid wordt door veel fietsbezitters echter wel wenselijk geacht. Op basis van de bovenstaande tabel lijken er mogelijkheden te zijn voor buurtstallingen. Belangrijke voorwaarde daarbij is dat de loopafstand niet te groot is. De wens om de fiets bij de hand te hebben is een belangrijke reden om geen gebruik te maken van de buurtstalling. Degenen die wel gebruik maken van de buurtstalling zijn overigens over het algemeen zeer tevreden.

11 Als belangrijke oorzaak van de sluiting geeft vereniging Amstal aan, dat het management bij deze stalling niet goed is geweest. De stalling was te groot (ruim 100 plaatsen) gezien de behoefte, die op 50 plaatsen werd geschat. Besloten werd om de situatie een half jaar aan te kijken en dan het op dat moment niet gebruikte deel van de stalling een andere bestemming te geven. Door personele wisselingen bij de BOM is er nooit meer naar gekeken. Door een nieuw 'hoofd' van de BOM is de stalling na een jaar als verliesgevend opgemerkt (op dat moment waren er circa 40 stallers en was er nog steeds geen gedeeltelijke herbestemming doorgevoerd), waarna de stalling is gesloten.

Tabel 2.3: Fietsstallingsgegevens Staatsliedenbuurt

Stalwijze bij woning:	(n=165)
- in eigen box	24%
- in gang woning	18%
- in buurtstalling	2%
- in tuin	1%
- op straat	51%
- anders	4%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=164)
- tevreden	58%
- ontevreden	42%
Wens tot andere stalwijze:	(n=164)
- nee	42%
- ja	58%
* beter rek/klem	11%
* rek/klem dichtbij	4%
* buurtstalling	17%
* eigen berging/box/etc	25%
* weet niet	1%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=164)
- ja	40%
- nee	60%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=65)
- uit huis/box/berging	8%
- van straat	40%
- elders in buurt	5%
- in stadscentrum	43%
- elders gemeente	4%

2.3.4 Conclusie

Als vraag en aanbod naar fietsenstallingen tegenover elkaar worden gezet dan kan het volgende worden geconcludeerd:

- hoewel de buurtstallingen in het stadsdeel Westerpark hier en daar nog niet goed lopen en soms zelfs moeten sluiten, is er geen reden om aan te nemen dat er geen potentieel zou zijn aan 'buurtstallers'. Het kan echter zijn dat men te optimistisch is geweest over de bereidheid om de fiets verder van huis te stallen en over het bedrag dat de bewoners bereid zijn te betalen;
- wat buurtstallingen lastig te exploiteren maakt, is dat mensen er niet zoveel voor over hebben in termen van loopafstand en stallingsgeld. Wellicht dat de buurtstalling meer kans van slagen heeft wanneer het voor de exploitant (bijvoorbeeld een winkelier) een neveninkomst betreft;
- de belangrijkste stallingsmogelijkheid in de openbare ruimte - het Amsterdamse fietsenrek - is volgens de bewoners in onvoldoende mate op straat aanwezig. Dat is verwonderlijk omdat de gemeente aangeeft in principe in te gaan op verzoeken om een fietsenrek. Wellicht dat het bij de bewoners onvoldoende bekend is hoe zij zo'n rek voor hun deur kunnen krijgen;
- het type stalling - het amsterdamse fietsenrek - voldoet volgens de bewoners niet wanneer het gaat om diefstalpreventie.

3 Den Haag

3.1 Algemeen

3.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

Het fietsenstallingenbeleid van de gemeente Den Haag was tot het eind van de jaren tachtig vrij marginaal. In 1987 publiceerde de gemeente Den Haag wel het Meerjarenprogramma Fietsvoorzieningen (MJP Fiets), maar daarin gaat de meeste aandacht uit naar (het opzetten van) een net van fietsroutes en blijven de stallingsvoorzieningen daarentegen onderbelicht. Ook in het in 1988 verschenen 'De Kern Gezond' - een herinrichtingsplan voor het centrum - en het in 1990 uitgekomen 'Verkeersplan' wordt summier aandacht besteed aan fietsenstallingen¹².

Toch kan niet worden gezegd dat de gemeente initiatieven op stallingengebied niet serieus nam. Begin jaren tachtig is namelijk op initiatief van derden in Den Haag de eerste bewaakte fietsenstalling geopend, waarvan de aanleg en -inrichtingskosten door de gemeente zijn gefinancierd. Het beheer van de stalling kwam in handen van een stichting. Deze constructie is inmiddels bij nog zes andere bewaakte stallingen toegepast.

Het beleid van de gemeente richt zich de laatste paar jaar vooral op het terugdringen van de groei van de automobiliteit en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Hiertoe worden middelen ingezet als het consolideren van de voorzieningen voor de auto in het centrum, het invoeren van belanghebbende parkeren, het verhogen van de parkeertarieven, het verbeteren van het openbaar vervoer alsmede de fietsvoorzieningen. Met betrekking tot dit laatste middel dienen ondermeer de stallingsvoorzieningen te worden uitgebreid. Dit is echter nergens formeel in een beleidsnota vastgelegd.

3.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

De (meer recente) aandacht van het fietsenstallingsbeleid in de gemeente Den Haag richt zich met name op het centrum, waar de gemeente een initiërend stallingenbeleid voert. In de andere delen van de stad is het beleid voornamelijk reactief. De gemeente wacht op signalen en vragen van bewoners.

Het stallingenbeleid kent in Den Haag een aantal hobbels die moeten worden genomen:

- in de politieke besluitvorming krijgen economische belangen, met name de bereikbaarheid per auto, toch nog veelal voorrang boven de belangen van de fietsers;
- de artikel 12 status van de gemeente leidt er toe, dat de (summiere) beschikbare middelen eerder in uitbreiding van het openbaar vervoer geïnvesteerd worden dan in de uitbreiding van stallingsvoorzieningen. Dit hangt volgens de gemeente mede samen met het slechte imago dat de fiets nog heeft bij de politiek, namelijk een veelal slecht onderhouden goedkoop vervoermiddel.
- de problemen rond fietsparkeren zijn volgens de gemeente niet goed zichtbaar omdat een fietser altijd een oplossing vindt om zijn fiets ergens te stallen;

12 In deze herinrichtingsnota werden onder meer de nota's *Parkeren Binnenstad*, *Verkeeren in de Binnenstad*, *Naar een Groenere Binnenstad*, *Hart voor Den Haag*, en de ideeëncampagne 'De Binnenstad Anders' verwerkt.

- last but not least wordt er door de gemeente op gewezen dat sinds het begin van de jaren negentig alle voorstellen voor stallingsvoorzieningen (dus ook rekken!) door de Welstandscommissie moeten worden goedgekeurd. Hierdoor is de discussie verschoven van de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen naar de kwaliteit van de openbare ruimte. Omdat stallingen vaak als een vermindering van de kwaliteit van de openbare ruimte worden gezien leidt dit tot vertraging in de uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden.

De hierboven beschreven hobbels maken het voor de gemeente vaak niet mogelijk om (bewaakte) stallingsplaatsen te realiseren op de ideale lokatie, zoals bijvoorbeeld de plek waar veel losse fietsen staan of waar veel fietsen worden gestolen.

De gemeente Den Haag maakt in het stallingenbeleid onderscheid tussen nieuwbouw en renovaties en bestaande situaties. In bestaande situaties is het in de praktijk moeilijk een stallingenbeleid te voeren omdat enerzijds in pandig vaak geen plaats is en anderzijds de openbare ruimte schaars is en bovendien veel claims kent. Bij nieuwbouw en renovatie stelt de gemeente vooraf de eis dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Indien hier niet aan wordt voldaan geeft de gemeente in principe geen bouwvergunning af.

Bij herinrichting van grote kantoren en bedrijven gaat de gemeente uit van de norm van één stallingsplaats op drie werknemers. Voor bezoekers wordt op dit moment uitgegaan van één fietsenstallingplaats bij 75m² winkelruimte en 500 m² bedrijfsruimte.

Voor het stallingenbeleid van de gemeente Den Haag is **Stichting Biesieklette** van groot belang. Vanuit de 'Stichting de Nieuwe Aanpak' is in 1983 de Stichting Biesieklette opgezet om als werkgelegenheidsproject langdurig werklozen werkervaring op te laten doen. Begonnen is met een seizoenstalling aan het Scheveningse strand. Met de gemeente werd de afspraak gemaakt dat die de bouw- en inrichtingskosten van deze stalling (alsmede toekomstige stallingen) op zich zou nemen en dat Biesieklette ze zou beheren. Momenteel beheert stichting Biesieklette zeven bewaakte permanente stallingen in Den Haag, seizoenstallingen in Scheveningen en Kijkduin, permanente stallingen in Zoetermeer en Rijswijk en mobiele stallingen bij evenementen als het North Sea Jazzfestival, de City-Pier-Cityloop en de Kinderspeeldagen. Ook beheert Biesieklette een buurtstalling aan de Joh. Camphuysstraat¹³. In totaal zijn bij Biesieklette inmiddels ruim 60 mensen betrokken, waarvan 5 à 6 in loondienst, 25 banenpoolers of JWG-ers, 17 personen met een alternatieve strafoplegging en 15 vrijwilligers¹⁴. In 1993 stalde Biesieklette in totaal bijna een half miljoen fietsen, ruim 30.000 brommers en zo'n 4.400 motoren. Biesieklette haalde daarmee tussen de 60 a 70% van zijn inkomsten uit de opbrengsten aan stallingsgelden. De gemeente Den Haag draagt nu nog fors in de exploitatie bij door subsidies op onder meer de banenpoolers, maar wil de subsidie wel geleidelijk aan verminderen.

De **Fietsersbond enfb** signaleert dat de gemeente het fietsenstallingsbeleid een lage prioriteit toekent en dat het stallingsbeleid een ad hoc karakter heeft en niet is

13 Van 1991 tot 1 januari 1995 beheerde Biesieklette ook nog een onbewaakte buurtstalling aan de Delftselaan. De renovatieprogramma's in deze buurt hebben echter geleid tot een verminderde sociale controle, waardoor de buurtstalling het object van vandalisme is geworden. In het najaar van 1994 heeft Biesieklette moeten constateren dat niet meer kon worden gegarandeerd dat de fietsen in de stalling gevrijwaard zouden blijven van vandalisme. Besloten is toen om de exploitatie van de stalling te beëindigen.

14 Het geringe aantal mensen in loondienst komt voort uit de noodzaak om de arbeidskosten te drukken.

ingebod in structureel beleid. Vanuit de bond wordt dit geïllustreerd met de manier hoe de gemeente omgaat met de eis van stallingsruimte in de bouwverordeningen. Zo geldt de verordening volgens de enfb alleen voor woningen en kantoren en niet voor bedrijven, winkelcentra, stations en bioscopen. Bij de bouw van een nieuwe bioscoop met 9 zalen aan het Buitenhof komt dan ook geen stallingsvoorziening. Ook komt het regelmatig voor dat de raadscommissie Verkeer, Vervoer, Binnenstad en Monumenten (VBM) nieuwbouwplannen onder ogen krijgt waarin geen stallingsvoorzieningen zijn opgenomen. Getracht wordt dan om alsnog ruimte voor de fiets te creëren¹⁵. De bouw van het nieuwe stadhuis is in dit kader in de ogen van de fietsersbond een saillant voorbeeld. De gemeente had aan de architect geen voorwaarden gesteld voor een fietsenstalling, waardoor stallingsruimte achteraf moest worden ingeruimd. Het gevolg is een via een trap bereikbare ondergrondse bewaakte stalling, met een capaciteit van 400 plaatsen (stapelrekken, 200 laag en 200 hoog) voor bezoekers. Deze stalling zou behalve voor de bezoekers van het stadhuis ook voor de bezoekers van de theaters en de bibliotheek moeten dienen. De enfb heeft vanwege de geringe capaciteit, de bereikbaarheid en de stapelrekken weinig vertrouwen dat de stalling een succes wordt¹⁶.

Een ander punt waarop de enfb zijn onvrede over het stallingsbeleid baseert is het geringe belang dat stedelijke planologen aan stallingsvoorzieningen hechten. Deze beschouwen volgens de fietsersbond de fietsen(stallingen) als lelijke en hinderlijke objecten, die de kwaliteit van de openbare ruimte verminderen.

De bond vindt verder dat de gemeente de afgelopen jaren bij grootschalige projecten, zoals de bouw van het stadhuis en de herinrichting van het centraal station en de stations Hollands Spoor en Moerwijk, kansen heeft laten liggen om het stallingsbeleid handen en voeten te geven.

De Fietsersbond enfb heeft maandelijks overleg met de dienst Stadsbeheer en de NS. Tevens is de enfb vaak aanwezig bij de raadscommissie VBM. Ondanks de onvrede met het ontbreken van een structureel stallingsbeleid is de bond positief over deze overleggen.

De gemeente ontvangt zelden **verzoeken van bewoners** om stallingsvoorzieningen. Als deze vragen komen probeert de gemeente eraan te voldoen. De fietsersbond en Biesieklette daarentegen krijgen respectievelijk 'regelmatic' en 'veel' verzoeken van bewoners(organisaties) om stallingsvoorzieningen. De enfb legt bewoners de procedure uit hoe ze een stalling kunnen krijgen, maar heeft geen invloed op het tempo van uitvoering. De bond merkt op dat het mogelijk zou moeten zijn dat bewoners/buurtorganisaties sneller worden geholpen. De enfb wijst op het voorbeeld van bewoners van de Bomenbuurt. Deze hadden na overleg met de enfb de moeite genomen met hun bureu een aanvraag te doen voor een stallingsvoorziening voor de deur¹⁷. Vervolgens zijn gemeenteambtenaren langs geweest om te kijken, is een rek toegezegd maar staat het rek er na een jaar nog steeds niet. Volgens de enfb werkt deze gang van zaken niet bemoedigend op bewoners om aanvragen te doen.

Met betrekking tot meer (kwantitatieve) informatie hebben de gemeente, Biesieklette en de fietsersbond in Den Haag behoefte aan de volgende algemene informatie:

- normcijfers voor stallingsplaatsen bij verschillende lokaties en gebouwen;

15 Zo niet, dan is het leed geschied en staat men voor een voldongen feit.

16 Ook bij Biesieklette zijn twijfels over het succes van de stapelrekken, afgevraagd wordt of mensen wel de moeite zullen nemen om hun fietsen op te tillen om in hem in het bovenste rek te plaatsen en of de stalling wel voldoende zichtbaar en bereikbaar is.

17 Per woning is er ongeveer 0,7/0,8 parkeervoorziening. Opheffing van een parkeerplaats moet dus vanuit minimaal twee woningen worden aangevraagd.

- inzicht in het stallingsgedrag van verschillende groepen fietsers. Er bestaan te weinig op onderzoek gebaseerde gegevens over de besluiten van fietsers wel of niet hun fiets in een rek/stalling neer te zetten;
- het gebruik van stapelrekken en specifiek de benutting van de bovenste laag rekken door fietsers.

Specifiek voor Den Haag zou de gemeente meer willen weten over:

- het aantal diefstallen op verschillende lokaties. Dit is vreemd, want de politie kan in ieder geval voor wat betreft de aangiften van fietsdiefstal diefstal in deze informatie voorzien (zie ook paragraaf 3.2.1);
- de opinie van bedrijven over het gebruik van de fiets door hun werknemers;
- het aantal gestalde en losstaande fietsen op verschillende tijdstippen en verschillende lokaties.

3.2 Stadscentrum

3.2.1 Beschrijving centrum

Het centrum van Den Haag heeft behalve een woon- en werk- en winkelfunctie ook een culturele -, uitgaans - en toeristische functie. Stedebouwkundig is het stadscentrum opgedeeld in een aantal kwartieren, bijvoorbeeld het museumkwartier rond de Hofvijver, het culturele kwartier ten westen van het station en het winkelkwartier in het gebied rond het Spui.

Het is niet bekend hoeveel stallingsplaatsen in de openbare ruimte in het centrum aanwezig zijn. De meeste stallingsplaatsen bevinden zich echter op de aanrijroutes van het voetgangersgebied in het centrum. In het voetgangersgebied zelf staan nauwelijks klemmen. Wat betreft het type rek plaatst de gemeente de laatste tijd steeds meer aanleunsystemen (90 cm, 'postbodebeugel').

Naast de fietsenrekken beschikt het centrum van Den Haag over de volgende bewaakte stallingen:

- drie stallingen van Biesieklette¹⁸, gelegen aan de Voldersgracht (200 plaatsen, 80.296 stallingen in 1993), de Groenmarkt (100 plaatsen, 65.629 stallingen in 1993) en het oude stadhuis (4.259 stallingen in 1993¹⁹);
- één bewaakte particuliere stalling bij V&D;
- twee NS-stallingen, te weten bij het Centraal Station en Hollands Spoor.

De openingstijden van de bewaakte stallingen, met uitzondering van de NS-stallingen, volgen de winkeltijden. Ze zijn vanaf een half uur voor openingstijd tot een half uur na sluitingstijd open. Biesieklette heeft in de bewaakte stallingen rekken zonder preventie of aanleunsystemen staan. Voor mobiele stallingen gebruikt Biesieklette dranghekken.

Het politiebureau Jan Hendrikstraat, dat een werkgebied heeft dat 85 % van het centrum beslaat, registreerde in 1993 577 aangiften van fietsendiefstal. Volgens deze aangiften blijken de meeste fietsen gestolen vanaf de Grote Markt (38), Prinsegracht (32), Plein, Dagelijkse Groentemarkt en Herengracht (alle drie 31), Buitenhof (29), Torenstraat (25), Grote Marktstraat (22) en Westeinde (20). De Elandstraat, dat niet tot het werkgebied van het politiebureau Jan Hendrikstraat hoort maar wel tot het centrum mag worden gerekend, scoort ook relatief hoog met 25 aangiften.

18 Een mogelijke vierde stalling wil maar niet lukken: de stichting is reeds twee jaar in onderhandeling met de gemeente over een bewaakte stalling bij de Muziekschool aan de Prinsegracht/Koorenmarkt van de grond te krijgen.

19 Dit aantal is relatief gering doordat een groot aantal ambtenaren op stadsdeelkantoren hun werkplek kregen. De stalling wordt in 1995 verplaatst naar het nieuwe stadhuis.



3.2.2 Het probleem volgens de gemeente

Het belangrijkste probleem in het stallingsbeleid volgens de gemeente is dat het zeer moeilijk is een stalling te krijgen op de lokatie die het meest is gewenst. Inpandige stallingen zijn vaak financieel niet haalbaar omdat de lokatie te duur is voor de exploitatie van een fietsenstalling. Daarnaast delven plannen voor stallingen soms het onderspit omdat ze niet zouden voldoen aan de kwaliteitseisen die aan de openbare ruimte worden gesteld en/of andere claims op de openbare ruimte voorrang krijgen. Over de vraag of de capaciteit aan stallingsvoorzieningen voldoende is wordt binnen de gemeente verschillend gedacht. Vanuit de ene dienst wordt gesteld dat er voldoende capaciteit is, vanuit een andere dienst wordt de capaciteit als onvoldoende beoordeeld.

3.2.3 Het probleem volgens de bewoners

De Fietsersbond enfb wijst erop dat in het centrum onvoldoende stallingscapaciteit is. De enfb en Biesieklette vinden dat de gemeente bij de ontwikkeling van de binnenstad meer aandacht zou moeten hebben voor stallingsvoorzieningen. Het plan voor de opheffing van drie bewaakte stallingen (in het kader van de herinrichting van een deel van de binnenstad) in het centrum illustreert volgens de enfb de geringe aandacht van de gemeente voor stallingsvoorzieningen. Een ander voorbeeld is de tendens om stallingen ondergronds 'weg te stoppen' zoals bij het nieuwe stadhuis gebeurt.

Om meer inzicht te krijgen in het stallingsgedrag en de waardering voor de stallingsvoorzieningen in het centrum, zijn enkele vragen daarover aan de **bewoners van het oostelijk deel van het Bezuidenhout** (zie paragraaf 3.3.1 voor de afbakening van het gebied) gesteld. Het Bezuidenhout grenst aan het centrum, maar vanaf het oostelijk deel is de afstand naar centrum zeker 1,5 kilometer. In tabel 3.1 wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bevindingen.

Uit tabel 3.1 blijkt, dat de bewoners uit Bezuidenhout overdag voor het winkelen meestal met de fiets naar het centrum gaan en 's avonds bij het uitgaan meestal de auto of het openbaar vervoer pakken. Opvallend is dat bijna niemand 's avonds te voet richting centrum gaat. Belangrijkste redenen om overdag niet met de fiets te gaan zijn de geringe afstand tot het centrum (28%) en de angst voor fietsdiefstal (27%). Daarnaast worden nog diverse andere redenen genoemd, zoals het niet kunnen vervoeren van spullen op de fiets, het niet geschikt zijn van de stad voor de fiets en het niet goed kunnen stallen van de fiets. Belangrijkste redenen om 's avonds de fiets thuis te laten is de onveilige route richting centrum (32%) en angst voor fietsdiefstal (28%).

De meeste fietsers maken bij het winkelen gebruik van de bewaakte stallingen in het centrum. 's Avonds stallen de fietsers de fiets voornamelijk op straat, en dan met name tegen een paal of boom.

De stallingsmogelijkheden overdag worden door de meeste bewoners als redelijk tot goed bestempeld. Daarentegen vinden de meeste bewoners de stallingsmogelijkheden bij het uitgaan slecht. Op uitgaansavonden bestaat dan ook een grote wens tot bewaakt stallen.

Tabel 3.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=172)	(n=172)
- fiets	41 %	18 %
- te voet	11 %	1 %
- auto	13 %	30 %
- openbaar vervoer	33 %	30 %
- taxi	-	2 %
- niet van toepassing	2 %	18 %
Wijze van stallen:	(n=140)	(n=141)
- op straat, in een klem/rek	9 %	16 %
- op straat, tegen een paal/boom	21 %	41 %
- op straat, los	5 %	7 %
- bewaakte stalling	58 %	10 %
- overig	7 %	26 %
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=140)	(n=141)
- goed	62 %	31 %
- redelijk	11 %	18 %
- slecht	21 %	51 %
- weet niet	6 %	-
Wens andere stallingswijze:	(n=140)	(n=141)
- nee	72 %	48 %
- ja:	28 %	52 %
* in beter rek	9 %	10 %
* in bewaakte stalling	16 %	36 %
* anders	3 %	6 %

Wat betreft **fietsendiefstal** in het centrum van Den Haag is 68 % van de bewoners van Bezuidenhout van mening, dat dit delict vaak en 4 % dat het af en toe voorkomt. Slechts 1 % geeft aan dat fietsendiefstal in het centrum nooit voorkomt. Van de bewoners blijkt 14 % jaarlijks zelf slachtoffer te worden van fietsdiefstal. Bijna twee op de vijf bewoners (38 %) is de fiets in het centrum kwijtgeraakt.

3.2.4 Conclusie

De constatering bij een deel van de gemeentelijke organisatie, de enfb en Biesieklette dat de capaciteit van de stallingsvoorzieningen in het centrum onvoldoende is wordt door de bewoners uit (het oostelijk deel van) Bezuidenhout ondersteund. Met name op uitgaansavonden worden de stallingsmogelijkheden als slecht betiteld. Veel bewoners zouden de fiets op uitgaansavonden graag bewaakt willen stallen uit angst voor fietsdiefstal. Dit laatste is zowel overdag als 's avonds voor meer dan een kwart van de bewoners de reden om niet met de fiets naar het centrum te gaan. Daarnaast speelt de 's avonds onveilige route richting centrum ook een rol. Voor bijna één op de drie bewoners is dat de reden om 's avonds niet op de fiets te stappen.

De discussies over de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum en de geringe aandacht voor stallingen in een deel van het gemeentelijk apparaat lijkt niet bevorderlijk te zijn voor het stallingenbeleid.

3.3 Bezuidenhout

3.3.1 Beschrijving buurt

Het onderzochte deel van het Bezuidenhout wordt begrensd door de Theresiastraat in het noorden, de C. Reinierszkade in het oosten, de Loudonstraat-Juliana van Stolberglaan in het zuiden en de Laan van Nieuw Oost Indië in het westen (zie plattegrond)²⁰. Dit deel van het Bezuidenhout heeft hoofdzakelijk een woonfunctie.

In de buurt zijn enkele winkels. Attractiepunten zijn er niet. De ontsluiting richting stadscentrum is volgens de bewoners met de auto redelijk tot goed en met het openbaar vervoer en de fiets zeer goed²¹. Tabel 3.2 geeft een aantal belangrijke kenmerken van het oostelijk deel van Bezuidenhout weer.

Tabel 3.2: Kenmerken oostelijk deel Bezuidenhout (gegevens 1-1-94)

Woningen:	1866
- eengezins	90%
- meergezins	2%
- anders/onbekend	8%
- vooroorlogs	95%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets ¹	32%
Bewoners:	3780
- 00-19 jaar	18%
- 20-29 jaar	21%
- 30-39 jaar	19%
- 40-49 jaar	14%
- 50-59 jaar	9%
- 60 jaar en ouder	19%
- niet nederlandse nationaliteit	15%
- dagopleiding ¹	10%
Oppervlakte:	25 ha
- woningen per ha	75
- inwoners per ha	151
Autobezit ¹	71%
Fietsbezit ¹	93%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	nihil
- buurtstallingen	1
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie 1994	23

¹ Gegevens bewonersenquête

²⁰De gegevens in deze paragraaf hebben betrekking op de bewoners/woningen van de volgende straten: Alting straat, v. Lansbergestraat, Loudonstraat, Johannes Camphuystraat, Cornelis van de Lijnstraat, Joan Maatsuykerstraat, Merkusstraat, Willem van Outhoornstraat, Pahudstraat, Carel Reiniersz kade, de Sillesstraat en het Stuyvesantplein.

²¹ De route voor de fiets wordt door de bewoners wel als onveilig gezien!

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat de buurt hoofdzakelijk bestaat uit vooroorlogse meergezinswoningen, waarvan ongeveer eenderde is voorzien van een eigen berging voor de fiets.



In de buurt wonen relatief veel mensen tussen de 20 en 40 jaar en het aantal bewoners met een niet nederlandse nationaliteit is met 15% ook relatief hoog in vergelijking met de gehele wijk Bezuidenhout. Er wonen weinig studenten.

In 1994 registreerde de politie 23 aangiften van fietsdiefstal in de buurt. De meeste fietsen verdwenen uit de Joh. Camphuysstraat (8), de Altingstaat, het Stuyvesantplein en de Joan Maatsuykerstraat (allen 4).

Wat betreft de stallingsvoorzieningen in de buurt kan opgemerkt worden, dat er in de buurt nauwelijks fietsenrekken staan. De buurt beschikt daarentegen sinds 1 januari 1995 wel over een buurtstalling aan de Johannes Camphuysstraat. Deze stalling wordt beheerd door Biesieklette en telt 60 plaatsen. De huur van een plaats is fl. 12,50 per maand.

Het initiatief voor de stalling kwam van de buurtbewoners. Zij vroegen de gemeente om een buurtstalling. De gemeente reageerde hier welwillend op en heeft in de buurt gekeken waar voor de stalling ruimte was. Een eerste probleem dat zich voordeed waren de smalle stoepen en de hoge parkeerdruk in de wijk. Het verzet tegen voorstellen om parkeerplaatsen op te heffen en de vrijkomende ruimte te gebruiken voor stallingsvoorzieningen was zo groot dat de gemeente afzag van dit plan²². Omdat in de openbare ruimte geen mogelijkheid was voor een stalling heeft de gemeente vervolgens gekeken welke panden en garages leeg stonden. Tevens is aan bewoners en winkeliers gevraagd of zij ruimte hadden waar een buurtstalling in gevestigd kon worden. Dit leverde echter niets op, aangezien de enkelingen die reageerden te hoge huurprijzen voor hun ruimtes vroegen. De exploitatiekosten zouden daardoor te hoog worden. Uiteindelijk heeft de gemeente bij het wijkdienstencentrum aan de Johannes Camphuysstraat een huisje gebouwd dat dienst doet als buurtstalling.

3.3.2 Het probleem volgens de gemeente

Het stallingenbeleid van de gemeente in vooroorlogse wijken als het Bezuidenhout bestaat voornamelijk uit het reageren op vragen en signalen uit de buurt. Daarnaast maakt de gemeente bij verbouw of nieuwbouw gebruik van de mogelijkheid om via de eisen uit de bouwverordening de inpandige stallingsmogelijkheden te verbeteren. Voor het oostelijk deel van Bezuidenhout ziet de gemeente momenteel geen problemen op stallingengebied.

3.3.3 Het probleem volgens de bewoners

De Fietzersbond enfb en Biesieklette vinden dat de gemeente in deze wijk meer zou kunnen doen dan een afwachtende houding innemen. De capaciteit en kwaliteit van de stallingsvoorzieningen is volgens beide instanties voorlopig nog onvoldoende. Gezien de geringe mogelijkheden voor inpandige stallingen, de smalle stoepen en de vele claims op de openbare ruimte in de buurt, is het volgens de enfb onvermijdelijk dat parkeerplaatsen moeten verdwijnen voor stallingsplaatsen voor de fiets. De te verwachten weerstand van bewoners tegen een dergelijke maatregel zal door de gemeente moeten worden doorbroken.

22 Als reden voor de grote weerstand van de bewoners in Bezuidenhout voor het opheffen van een parkeerplaats voor een fietsenrek noemt de enfb dat deze discussie gelijktijdig werd gevoerd met de introductie van het 'belanghebbende parkeren'.

Tabel 3.3: Fietsstallingsgegevens Bezuidenhout

Stalwijze bij woning:	(n=172)
- in eigen box	28%
- in gang woning	42%
- in buurtstalling	12%
- in tuin	3%
- op straat	13%
- anders	2%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=172)
- tevreden	56%
- ontevreden	44%
Wens tot andere stalwijze:	(n=172)
- nee	46%
- ja	54%
* beter rek/klem	2%
* rek/klem dichtbij	1%
* buurtstalling	15%
* eigen berging/box/etc	31%
* anders	5%
Slachtoffer fietsdiefstal	(n=172)
- ja	14%
- nee	86%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=24)
- uit huis/box/berging	4%
- van straat	29%
- elders in buurt	4%
- in stadscentrum	38%
- elders gemeente	21%
- buiten gemeente	4%

In tabel 3.3 staat het oordeel van bewoners inzake de stallingsvoorzieningen in de buurt. Uit de tabel blijkt, dat de meeste fietsen in de gang van de woning worden gestald. Deze stallingswijze voldoet duidelijk niet bij de bewoners. De bewoners die ontevreden zijn over de huidige stalwijze, geven namelijk als belangrijkste reden aan, dat de woning onvoldoende plek biedt voor het stallen van de fiets (60%). zo getuigt het hoge percentage ontevreden bewoners. Andere redenen voor de ontevredenheid zijn onder andere de kans op fietsendiefstal, het gesleep van fietsen door huis, de kans op vernielingen aan de fiets en het roesten van de fiets door het buiten stallen.

Gezien het hoge percentage ontevreden bewoners is het niet verwonderlijk, dat het percentage bewoners dat de fiets graag anders wil stallen eveneens (en ongeveer net zo) hoog is. De voorkeur gaat daarbij duidelijk uit naar een eigen berging of box. Daarnaast is er ook een duidelijke vraag naar een (of meerdere) buurtstalling(en).

Met betrekking tot de **buurtstalling** is het opvallend, dat ruim een kwart (27%) van de bewoners van mening is, dat de buurt niet over een buurtstalling beschikt en dat 10% het niet weet. De buurtstalling is dus bij ruim een derde van de bewoners (37%) gewoon niet bekend²³!

23 Hierbij moet overigens wel rekening gehouden worden met het feit, dat de buurtstalling pas op 1 januari 1995, dus in de tijd dat het onderzoek plaats vond, geopend was.

De bewoners die gebruik maken van de buurtstalling, zijn over het algemeen tevreden (86%) of redelijk tevreden (9%). Slechts 5% van de gebruikers is niet tevreden over de buurtstalling²⁴. De bewoners die weten dat er een buurtstalling is maar er toch geen gebruik van maken, laten dat voornamelijk omdat ze er geen behoefte aan hebben (49%), de huurprijs te hoog wordt geacht (15%), de loopafstand te groot is (14%) of omdat er geen plaats meer is (14%).

Volgens 34% van de bewoners komt **fietsendiefstal in de buurt** vaak voor en volgens 24% af en toe. Daarentegen geeft 9% van de bewoners aan dat fietsendiefstal nooit voorkomt en weet 33% het niet aan te geven.

Ongeveer één op de zeven bewoners is het afgelopen jaar slachtoffer geweest van fietsendiefstal. Van de gedupeerden is 37% zijn fiets kwijtgeraakt in de buurt: 29% op straat, 4% uit huis/box of berging en 4% elders in de buurt.

3.3.4 Conclusie

Op basis van de vorige drie paragrafen kan het volgende worden geconcludeerd:

- het aandeel mensen dat ontevreden is over de stallingsmogelijkheden in de buurt is groot; men zou de fiets graag op een andere wijze willen stallen, bij voorkeur in een eigen berging of een buurtstalling. Ruimtegebrek en het ontbreken van geschikte panden voor inpandig stallen maakt dit echter lastig;
- de gemeente doet nauwelijks iets aan stallingsvoorzieningen in de buurt. Deze houding is niet goed te keuren maar wel te begrijpen. Immers, indien de gemeente een meer initiërend beleid zou gaan voeren of zou proberen aan de wensen van de bewoners tegemoet te komen, dan zou de gemeente zich, gezien de discussies rond de onlangs gerealiseerde buurtstalling, veel werk en problemen op de hals halen. De keuze voor een reactief beleid vermindert evenwel niet de onvrede bij de bewoners;
- De buurtstalling aan de Joh. Camphuysstraat lijkt aan een behoefte te voldoen. bovendien is vanuit preventief oogpunt de lokatie goed gekozen, want in 1994 verdwenen uit deze straat de meeste fietsen;
- de buurtstalling is bij meer dan een derde van de bewoners niet bekend. Hoewel dit geen gevolgen heeft voor de bezetting - de stalling is namelijk volledig bezet - mag toch verwacht worden, dat aan dergelijke voorzieningen in de buurt voldoende aandacht wordt geschonken.

24 Het gaat hierbij om slechts 3 bewoners die ieder een eigen reden.

4 Groningen

4.1 Algemeen

4.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

In Groningen is de afgelopen jaren vanuit verschillende hoeken aandacht besteed aan het fietsbeleid en aan het stallingsbeleid als onderdeel hiervan. Het relatieve succes van het Groningse beleid is dan ook voor een belangrijk deel te danken aan het feit dat verschillende partijen in dezelfde periode initiatieven wilden nemen en door het enthousiasme van verschillende individuen. Aandacht voor de fietsenstallingen was er bij:

- de politie, die het aantal fietsdiefstallen wilde terugdringen;
- de gemeente, die de ontwikkeling van de binnenstad wilde stimuleren;
- de rijksoverheid, die de vorming van verkeersregio's en het gebruik van de fiets wilde stimuleren;
- de Stichting Werkprojecten, die probeerde moeilijk plaatsbare werklozen aan een baan te helpen;
- de Groningse afdeling van de Fietzersbond enfb, die diverse initiatieven nam om meer fietsvoorzieningen te krijgen;
- winkeliers en bewoners, die om verschillende redenen om aandacht voor fietsvoorzieningen vroegen.

Eind jaren tachtig was Groningen na Amsterdam de stad met het meeste aantal fietsdiefstallen in Nederland. De politie reageerde hierop met een aantal preventieprojecten, zoals het geven van voorlichting en het graveren van fietsen.

De initiatieven van de politie pasten in het beleid van de stad om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Deze voornemens zijn reeds in 1977 geformuleerd in het 'Verkeerscirculatieplan'. Een nieuwe impuls kwam met de 'Nota Fiets' in 1987. Sindsdien trekt de gemeente per jaar 2 miljoen uit voor Fietsvoorzieningen. Aanvankelijk hadden fietsstroken en fietsroutes de prioriteit. Met de Verkeersnota 'Groningen, knooppunt van verkeer en vervoer' uit 1990 en de instelling van een Vervoerregio kwam er meer aandacht voor stallingen. Op basis van deze initiatieven subsidieerde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een deel van de kosten van fietsvoorzieningen.

Aan het Groningse fiets(stallingen)beleid lag mede ten grondslag dat de gemeente de ontwikkeling van de binnenstad wilde stimuleren door het centrum beter bereikbaar en aantrekkelijker te maken. Hiertoe werd bijvoorbeeld het project 'Binnenstad Beter' gestart, dat bijdroeg aan betere voorzieningen voor de fiets.

De Fietzersbond enfb is over het project minder enthousiast dan de gemeente. Volgens de enfb vond een deel van de projectgroep van Binnenstad Beter, te weten winkeliers en 'esthetici', dat de fiets een slecht imago had en zoveel mogelijk uit het zicht gestald moest worden. Het standpunt van de winkeliers is in de ogen van de fietzersbond echter langzaam verschoven: waren auto's eerst in hoofdzaak een middel om de winkels te bereiken, tegenwoordig zien winkeliers ze ook als een belemmering voor het winkelend publiek.

Een andere ontwikkeling die het stallingenbeleid een impuls heeft gegeven, was het aantal losstaande fietsen dat op een aantal plekken in de stad uit de hand liep²⁵.

De Fietzersbond enfb heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk het aantal losstaande

25 Voorbeelden hiervan zijn/waren de Grote Markt en het Centraal Station.

fietsen op die plekken geteld en afgezet tegen het aantal aanwezige fietsenrekken²⁶.

Deze gegevens gebruikte de bond om haar pleidooi voor meer stallingsvoorzieningen kracht bij te zetten.

Tenslotte bood de Stichting Werkprojecten de gemeente de mogelijkheid om bewaakte stallingen tegen lage kosten te creëren. De stichting, die tracht langdurig werklozen aan arbeid te helpen, beheerde de eerste mobiele stallingen bij recreatieve voorzieningen. Door het succes - minder diefstal en vandalisme - heeft de stichting de kans gekregen en gegrepen om de stallingen in het centrum van de stad te beheren.

4.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Het huidige fietsenstallingenbeleid is vooral gebaseerd op het credo "Ken uw stad". Door rond te lopen, je ogen open te houden te luisteren naar opmerkingen wordt de waardevolle informatie verzameld.

Hieronder staan enkele belangrijke 'pijlers' van het stallingenbeleid.

De gemeente maakt al jarenlang gebruik van het Klaverrek als standaardsysteem. De keuze hiervoor viel na overleg tussen gemeente (o.a. stadsbeheer), politie en enfb en is genomen op grond van de volgende criteria:

- capaciteit rek;
- gebruikersgemak;
- vandalismebestendigheid;
- diefstalpreventie;
- vormgeving (passend in de openbare ruimte, hoeveelheid benodigde ruimte voor de voorziening en mate van veiligheid (geen scherpe hoeken en dergelijke).

Momenteel wordt het fietsenrek gebruikersvriendelijker gemaakt door de 'hart tot hart-afstand' te vergroten. Tevens wordt met een ander fietsenrek geëxperimenteerd, namelijk een rek van het type aanleunsysteem²⁷. Vanwege het stadsgezicht wil de gemeente echter met één standaardvoorziening werken.

Voor het bepalen van de capaciteit aan stallingsplaatsen gaat de gemeente (in navolging van de enfb) uit van het principe, dat elke fietser in de spits zijn fiets moet kunnen stallen. De behoefte aan fietsenstallingen op een bepaalde plaats wordt bepaald door ervaringen met het aantal rekken op een vergelijkbare plaatsen alsmede door tellingen van het aantal fietsen op de betreffende plaats zelf. De gemeente heeft recentelijk een overzicht gemaakt waarin concentraties van fietsen staan aangegeven.

Bij stedenbouwkundige ontwerpen wordt in een zo vroeg mogelijk stadium in het proces aandacht aan stallingen besteed. Richtlijnen voor stallingen moeten daarom in de opdracht voor de architect zijn opgenomen.

Bouwvergunningen worden getoetst op de aanwezigheid van voldoende stallingsruimte of -plaatsen voor de fiets. Daarvoor maakt de gemeente indien mogelijk gebruik van ervaringsgegevens van soortgelijke projecten. Indien geen vergelijkingsmateriaal aanwezig is hanteert de gemeente een norm van 2% van het vloeroppervlak. Bij aanvragen van kantoren en bedrijfsvestigingen gaat de gemeente altijd praten en kijken om te schatten hoeveel stallingen er nodig zijn.

26 Voor de binnenstad turfde de enfb bijvoorbeeld 2.000 a 3.000 losstaande fietsen, terwijl de rekken vol stonden.

27 Het aanleunsysteem kwam in 1994 als beste (lees: minst slechte) fietsenrek naar voren.

De gemeente financiert het ontwikkelen en beheer van fietsenstallingen door het fonds sociale vernieuwing (arbeid), rijkssubsidies, parkeergelden van fietsers en verschillende potten uit de gemeentelijke begroting.

Zowel de gemeente als de enfb constateren, dat de grootste opgave in het stallingsbeleid is om een goede overdekte plek te vinden die vervolgens ook nog als stalling gebruikt mag worden. Een stalling is vaak niet rendabel op plaatsen waar de huur- en grondprijzen hoog zijn. En het zijn juist deze lokaties waar veel bezoekers komen en waar dus een grote behoefte aan stallingen is. Desondanks probeert de gemeente stallingen zo dicht mogelijk bij bezoekerscentra te plaatsen. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met (in willekeurige volgorde):

- aanrijroutes;
- de diefstal- en vandalismegevoeligheid van de lokatie;
- de eventuele claims vanuit andere beleidsvelden op de lokatie;
- het versterken van de keten openbaar vervoer-fiets;
- het te verwachten gedrag van de stallers. Hieruit kan de tijdsduur van stallen voorspeld worden wat weer van belang is/kan zijn voor de benodigde stallingscapaciteit;
- het (vigerende) bestemmingsplan;
- politieke wensen;
- behoefte van bewoners en bedrijfsleven.

Een dergelijke integrale benaderingswijze wordt steeds meer toegepast, maar volgens de enfb neemt de gemeente nog vaak ad hoc besluiten.

De gemeente heeft in haar fietsenstallingsbeleid behoefte aan norm/kengetallen voor panden met verschillende bestemmingen. Deze normgetallen zijn vooral belangrijk in onderhandeling met externen.

De enfb zou meer informatie willen hebben met betrekking tot de behoefte aan stallingsvoorzieningen in de wijken buiten het centrum. Een inventarisatie van losstaande fietsen, net als in het centrum, ontbreekt.

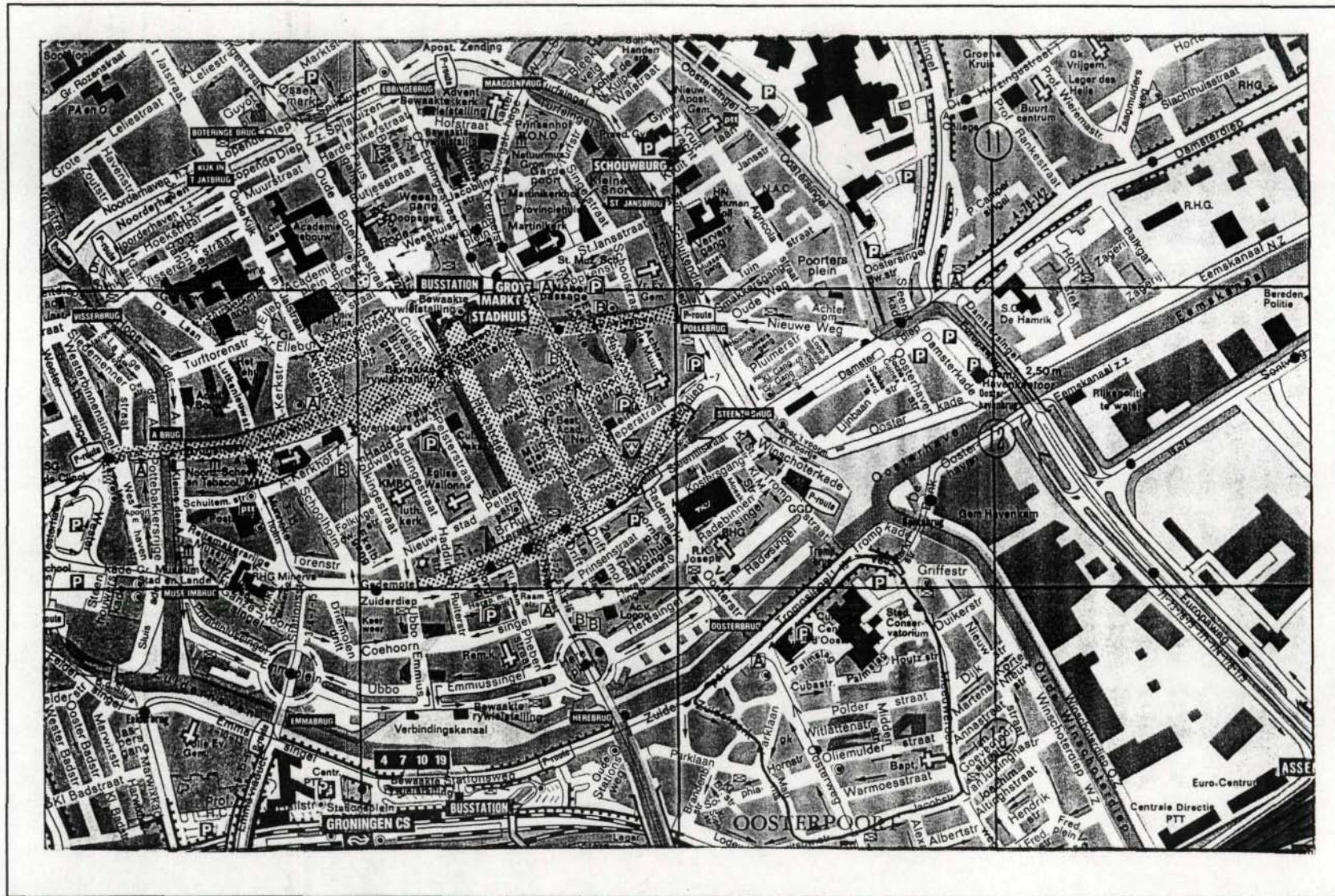
4.2 Stadscentrum

4.2.1 Beschrijving centrum

Het centrum van Groningen is duidelijk als zodanig te herkennen vanwege de 'omsingeling'. Het centrum heeft historische waarde, kent vele smalle straten en is moeilijk toegankelijk voor de auto. Het autovrije gedeelte is de laatste jaren flink uitgebreid, maar blijven toegankelijk voor fietsers. De voor fietsers meest belangrijke attractiepunten in het centrum zijn de winkelas A-Kerkhof - Grote Markt - Poelestraat en enkele academische gebouwen. Het Centraal Station valt net buiten het centrum. In het centrum wordt nog relatief veel gewoond. Werken is meer naar de stadsrand van Groningen 'verdreven'.

Wat betreft het bewaakt stallen van de fiets beschikt de binnenstad van Groningen over de volgende fietsstallingsvoorzieningen:

- een bewaakte stalling onder de bibliotheek aan de Oude Boteringestraat. Deze stalling heeft een capaciteit van 1100 plaatsen en is gratis voor studenten en leden van de bibliotheek;
- een bewaakte stalling aan de Prinsenstraat met een capaciteit van 100 plaatsen;
- een bewaakte stalling aan de Grote Markt. Deze stalling is met het stadhuis gesloopt, maar komt met de nieuwbouw waarschijnlijk weer terug, hetzij onder het te bouwen stadhuis hetzij elders op de Grote Markt. De gesloopte stalling had een capaciteit van 260 plaatsen;



- een bewaakte stalling aan de Jacobijnerstraat met een capaciteit van 50 plaatsen;
- een bewaakte stalling in de Haddingestraat. Deze stalling is opgenomen in een parkeergarage en telt ongeveer 100 plaatsen;
- twee mobiele stallingen bij de Vismarkt, die zaterdags en op piekdagen (evenementen en dergelijke) gezamenlijk plaats bieden aan 450 fietsen.

In totaal zijn er in het centrum derhalve meer dan tweeduizend bewaakte stallingsplaatsen. Wanneer voorts nog alle uitbreidingsinitiatieven doorgaan, dan zal op korte termijn de bewaakte stalling bij de vismarkt met 100 plaatsen worden uitgebreid en zal op de Grote Markt geëxperimenteerd worden met een mobiele nachtstalling van 300 stallingsplaatsen.

De prijs voor het bewaakt stallen van de fiets varieert van fl. 1,- tot fl. 1,50.

Nieuw is dat men nu voor fl. 20,- een jaarabonnement kan kopen, dat geldig is voor alle stallingen in de stad die worden beheert door Stichting Werkprojecten.

Naast de bewaakte stallingsvoorzieningen zijn er in het centrum ook nog ruim 2500 verspreid liggende stallingsplaatsen²⁸ (rekken en standaardklemmen). Het universiteitcomplex beschikt daarnaast nog over bijna 1000 stallingsplaatsen.

De bewaakte fietsenstallingen zijn zoals eerder aangegeven in beheer van de **Stichting Werkprojecten (SWP)**. De stichting heeft inmiddels zo'n 35 werknemers in dienst, die voor een groot deel bestaan uit deelnemers aan het Jeugdwerk Garantieplan en de banenpool-regeling. Ook werken er mensen via het Buro Alternatieve Sancties. Naast de zeven rijwielstallingen in het centrum beheert SWP nog zes rijwielstallingen elders in Groningen. Verder is SWP bezig met andere projecten, zoals een gereedschapuitleenpunt, opvang van zwervkinderen en een boodschappen-dienst.

4.2.2 Het probleem volgens de gemeente

Ondanks het grote aanbod aan stallingsplaatsen in het centrum is er nog steeds sprake van een tekort. Op basis van een telling op een piektijdstip (zaterdagmiddag) van het aantal fietsen op straat en het aantal stallingsvoorzieningen vindt de gemeente dat er nog zeker 1000 tot 1500 plaatsen (zowel bewaakt als onbewaakt) bij moeten komen²⁹. Hiervoor zijn reeds plannen opgesteld, die uitgaan van het incidenteel bijplaatsen van rekken op 28 lokaties en van structurele oplossingen op (zes) probleemlokaties. Gezien de geringe ruimte in de openbare ruimte zullen stallingsvoorzieningen op of nabij de probleemlokaties in, op of onder gebouwen gerealiseerd moeten worden.

4.2.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van Oosterpoortbuurt is een aantal vragen gesteld omtrent over het vervoer richting centrum en het stallen van de fiets aldaar. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar overdag (winkelen) en 's avonds (uitgaan). Tabel 4.1 geeft een overzicht.

28 De 3500 stallingsplaatsen bij het centraal station zijn buiten beschouwing gelaten.

29 Deze telling is verricht door het enfb. De bond is - op basis van dezelfde gegevens - van mening dat er 2800 stallingsplaatsen in het centrum bij moeten komen! Dit verschil met de gemeente wordt verklaard uit het standpunt van de enfb dat rekening moet worden gehouden met een capaciteit die nog 20% hoger ligt dan het aantal getelde fietsen; de gemeente vindt daarentegen dat het aantal getelde fietsen als maatgevend voor de te realiseren capaciteit kan worden beschouwd.

Tabel 4.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=191)	(n=191)
- fiets	69%	42%
- te voet	25%	35%
- auto	1%	2%
- taxi	-	1%
- openbaar vervoer	2%	3%
- niet van toepassing	3%	17%
Wijze van stallen:	(n=150)	(n=156)
- op straat, in een klem/rek	47%	41%
- op straat, tegen een paal/boom	19%	28%
- op straat, los	21%	15%
- bewaakte stalling	12%	7%
- anders	1%	9%
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=150)	(n=156)
- goed	57%	60%
- redelijk	16%	12%
- slecht	25%	28%
- weet niet	2%	
Wens andere stallingswijze:	(n=150)	(n=156)
- nee	71%	50%
- ja:	29%	50%
* in beter rek	17%	12%
* in bewaakte stalling	11%	38%
* anders	1%	-

De tabel laat zien, dat de bewoners zowel overdag als 's avonds meestal de fiets nemen richting centrum. 's Avonds wordt er wel meer gelopen dan overdag. De bewoners die voor een ander vervoermiddel kiezen dan de fiets, doen dat overdag vooral vanwege de geringe afstand tot het centrum, waardoor makkelijk gelopen kan worden (57%) en vanwege de angst voor fietsendiefstal (22%). 's Avonds gaat het om dezelfde redenen, maar dan in omgekeerde volgorde: 55% laat de fiets thuis vanwege angst voor fietsdiefstal en 30% omdat het centrum zo dichtbij is.

In het centrum stallen de meeste bewoners de fiets in een klem/rek op straat. Van de bewaakte stallingen wordt overdag relatief weinig gebruik gemaakt. Enerzijds zou dat verklaard kunnen worden door het feit, dat er in de Oosterpoortbuurt veel studenten wonen (zie tabel 4.2), die over het algemeen weinig bereid zijn om geld te betalen voor het stallen van de fiets. Anderzijds kan er op gewezen worden, dat de studenten in de gelegenheid zijn om in de stalling onder de bibliotheek de fiets gratis bewaakt te stallen, zodat je juist mag aannemen dat daar veel gebruik van wordt gemaakt.

's Avonds is (nog) geen enkele bewaakte stalling open. Het is dan ook vreemd dat toch 7% van de bewoners aangeeft, de fiets op dat tijdstip in een bewaakte stalling in het centrum te stallen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, dat de betreffende groep onder 's avonds uitgaan ook de koopavond verstaat of dat zij de fiets in de bewaakte stalling van de NS zetten.

De stallingsmogelijkheden in het centrum worden zowel overdag als 's avonds over het algemeen als redelijk beoordeeld. Opmerkelijk is dat 's avonds iets meer bewoners de stallingsmogelijkheden als goed beschouwen dan overdag, terwijl er in de

avonduren toch minder stallingsmogelijkheden zijn.

De wens om de fiets op een andere wijze te stallen verschilt wel sterk naar gelang het tijdstip op de dag. Overdag geeft ruim een kwart van de bewoners aan de fiets anders te willen stallen, en dan met name in een (beter) rek. 's Avonds is de groep bewoners die anders wil stallen echter bijna twee keer zo groot. De voorkeur gaat dan duidelijk uit naar bewaakte stallen.

4.2.4 Conclusie

Op basis van voorgaande paragrafen kan het volgende worden geconcludeerd:

- de gemeente ziet zich, aan de hand van tellingen en mede op aandringen van de enfb, genoodzaakt tot het bijplaatsen van extra fietsenrekken in het centrum. De bewoners van de Oosterpoortbuurt zijn het daar mee eens. Uitbreiding van stallingsmogelijkheden zou volgens hen overdag het beste kunnen plaatsvinden door middel van extra rekken in de openbare ruimte. Voor 's avonds hebben de bewoners een duidelijke voorkeur voor bewaakte stallen. De proef met een bewaakte mobiele stalling op uitgaansavonden, die de gemeente in het verschiet heeft, sluit daar dus goed op aan;
- de angst voor fietsendiefstal in het centrum zit er bij de bewoners goed in. Zeker 's avonds, maar ook overdag. Deze angst legitimeert eens te meer het beleid van de gemeente tot uitbreiding van het aantal bewaakte stallingen en/of stallingsplaten;
- naast meer rekken vragen de bewoners ook duidelijk om betere rekken. Ook hier sluit het beleid van de gemeente op aan, door momenteel te experimenteren met aanleunrekken en met verbeterde Klaverrekken.

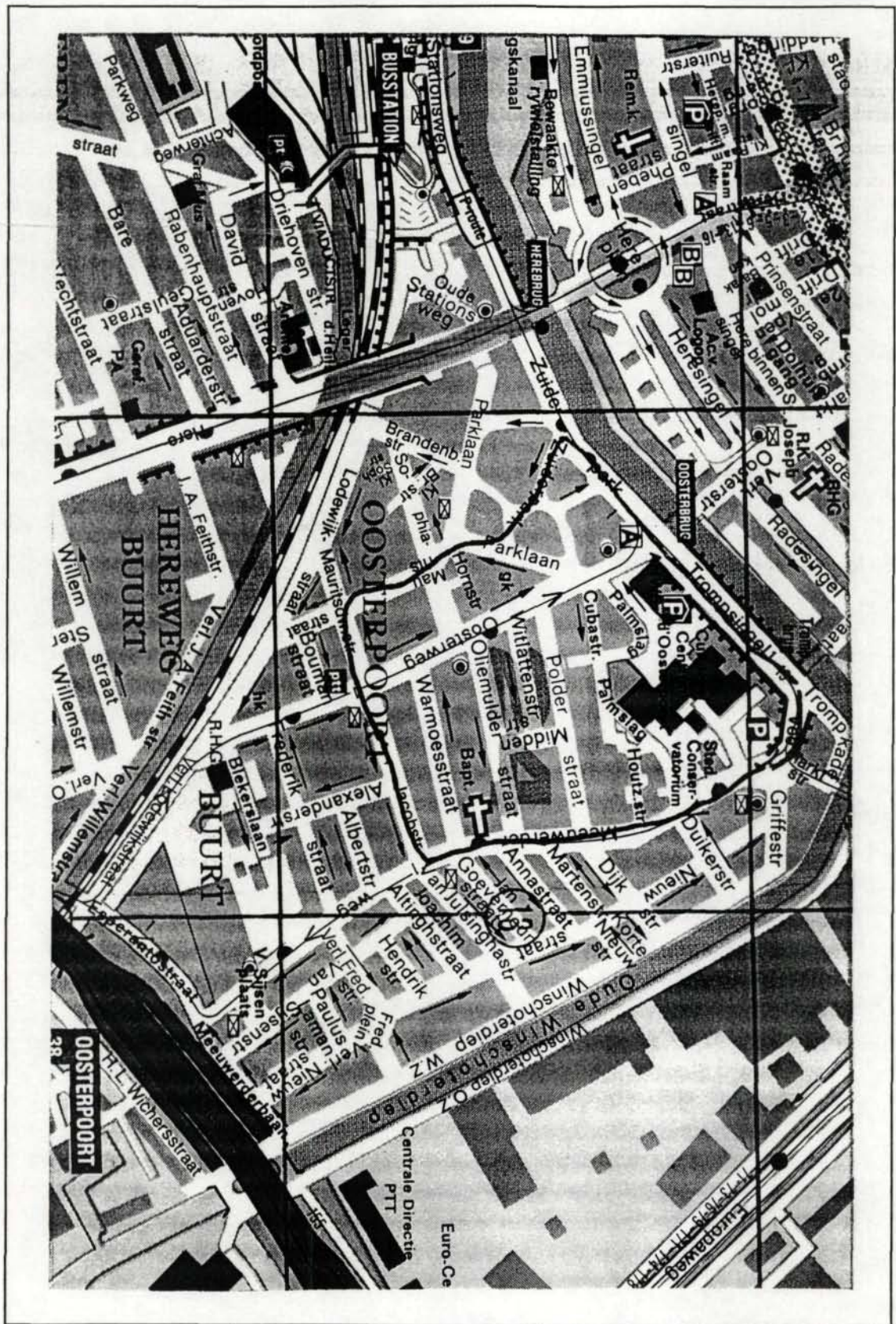
4.3 Oosterpoortbuurt

4.3.1 Beschrijving buurt

De Oosterpoortbuurt ligt ten zuidoosten van het centrum en wordt ingesloten door de Trompsingel in het Noorden, de Winschoterdiep in het oosten, de weg der verenigde Naties (A-7) in het zuiden en het spoor in het westen (zie plattegrond). De buurt is hoofdzakelijk een woonbuurt. De buurt telt verscheidene winkels en een tweetal grotere voorzieningen, te weten het Cultureel Centrum d'Oosterpoort en het daarnaast gelegen ANWB-kantoor. De ontsluiting van de buurt richting centrum is volgens de bewoners met de auto slecht, met het openbaar vervoer redelijk en met de fiets uitstekend.

Enkele belangrijke kenmerken van de buurt staan weergegeven in tabel 4.2. Uit de tabel blijkt dat er in de buurt evenveel eengezins- al meergezinswoningen staan, waarvan iets meer dan de helft nog dateert van voor de oorlog. Ongeveer tweederde deel van de woningen beschikt over een bergruimte voor de fiets(en). In de buurt wonen relatief veel bewoners in de leeftijdscategorie 18 tot 29 jaar.

Hierbij gaat het om een grote groep studenten, die hoofdzakelijk studeren aan de universiteit. Bewoners met een niet nederlandse nationaliteit blijken redelijk vertegenwoordigd in de buurt.



Het autobezit onder de bewoners is (daardoor) laag, het fietsbezit daarentegen hoog. In de buurt staan her en der verspreid nog redelijk wat stallingsvoorzieningen³⁰. Bij het cultureel centrum staan nog de meeste fietsentrekken. De buurt kent geen buurtstallingen.

Tabel 4.2: Kenmerken Oosterpoortbuurt (gegevens 1-1-94)

Woningen:	608
- eengezins	49%
- meergezins	51 %
- vooroorlogs ¹	53%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets ¹	65%
Bewoners:	1216
- 00-17 jaar	12%
- 18-29 jaar	41 %
- 30-39 jaar	16%
- 40-49 jaar	8 %
- 50-59 jaar	6%
- 60 jaar en ouder	17%
- niet nederlandse nationaliteit	16%
- dagopleiding ¹	25%
Oppervlakte:	20 ha
- woningen per ha	30
- inwoners per ha	61
Autobezit ¹	45%
Fietsbezit ¹	95%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	nihil
- buurtstallingen	nee
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie in 1994 (periode januari -november 1994)	45

De (45) aangiften van **fietsendiefstal** zijn met name afkomstig uit de Meeuwenderweg (9), de Oosterweg (5) en de Martenstraat (4). De overige aangiften zijn redelijk verspreid over de straten in de buurt. Het relatief hoge aantal aangiften van de Meeuwenderweg hangt waarschijnlijk samen met het feit, dat aan die weg de winkels gevestigd zijn. Er staan wel klemmen, maar niet voldoende.

4.3.2 Het probleem volgens de gemeente

De gemeente Groningen houdt in principe de bewoners en winkeliers zelf verantwoordelijk voor fietsenstallingen in de Oosterpoortbuurt. Soms is het nodig om maatwerk te leveren en op vraag van bewoners(organisaties) een parkeerplaats te veranderen in een stallingsvoorziening of bij een winkelcentrum een aantal rekken neer te zetten. Bij woonhuizen laat de gemeente de bestemming van het pand meespelen. Wanneer de woning als studentenhuus wordt gebruikt, probeert de gemeente

30 Om hoeveel stallingsvoorzieningen het precies gaat, is niet bekend. De gemeente schat het aantal op nog geen honderd.

fietsenrekken te plaatsen.

Bij renovaties en het daarbij gevoerde overleg met woningbouwverenigingen legt de gemeente ten aanzien van stallingen de prioriteit bij inpandige stalling. Indien dit niet haalbaar is, dan wordt een stalling op het eigen erf nagestreefd. Mocht dat echter ook niet mogelijk zijn, dan komt pas een stalling in de openbare ruimte aan bod. De keuze tussen stoep of straat is afhankelijk van de verkeerssituatie en de breedte van het trottoir. De gemeente is van plan in de woonwijken geleidelijk op aanleunsystemen over te schakelen.

In het kader van criminaliteitspreventie worden in de buurt nogal eens achterpaden afgesloten. De keerzijde hiervan is, dat de fietsen dan op straat komen en meer rekken nodig zijn.

Eens per half jaar wordt onder leiding van een wethouder een schouw in een buurt in Groningen gehouden. Ergernissen over stallingsvoorzieningen komen dan meestal wel naar boven.

4.3.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van de Oosterpoortbuurt is ondermeer gevraagd, hoe zij de fiets bij de woning stallen en of ze daar tevreden over zijn. Indien zij niet tevreden zijn, werd voorts gevraagd naar de gewenste stallingsvoorziening. Tenslotte is aan de bewoners gevraagd of ze in het afgelopen jaar slachtoffer zijn geweest van fietsdiefstal en zo ja, vanaf welke lokatie de (laatste) fietsdiefstal heeft plaatsgevonden. Tabel 4.3 geeft een overzicht.

Tabel 4.3: Fietsstallingsgegevens Oosterpoortbuurt

Stalwijze bij woning:	(n=191)
- in eigen box	48%
- in gang woning	25%
- in tuin	9%
- op straat	17%
- anders	1%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=191)
- tevreden	75%
- ontevreden	25%
Wens tot andere stalwijze:	(n=191)
- nee	65%
- ja	35%
* beter rek/klem	2%
* rek/klem dichtbij	3%
* buurtstalling	5%
* eigen berging/box/etc	21%
* weet niet/anders	4%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=191)
- ja	28%
- nee	72%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=53)
- uit huis/box/berging	-
- van straat	45%
- elders in buurt	7%
- in stadscentrum	38%
- elders gemeente	6%
- buiten gemeente	4%

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat de meeste bewoners de fiets in de eigen berging stallen. Gezien het percentage bewoners dat over een berging beschikt is het opvallend, dat ongeveer een kwart van de bezitters van een fietsenberging de fiets toch buiten die ruimte stalt. Die mensen zetten de fiets liever in de tuin of op straat.

Over het algemeen zijn de bewoners van de Oosterpoortbuurt tevreden over de stallingswijze van de fiets. De bewoners die niet tevreden zijn, blijken met name in huis te weinig plek te hebben (60%) en bang te zijn voor fietsdiefstal (13%). Daarnaast worden nog tal van redenen genoemd, zoals te weinig rekken in de buurt, het roesten van fietsen op straat, het gesleep van fietsen door huis en het moeten omlopen om de fiets uit de schuur te halen.

Ruim een derde van de bewoners zou de fiets graag op een andere wijze willen stallen³¹. De voorkeur gaat overduidelijk uit naar een eigen berging, box of schuur voor de fiets. Het draagvlak voor een buurtstalling is niet groot.

Van de bewoners uit de buurt is in het afgelopen jaar ruim een kwart slachtoffer geworden van fietsendiefstal. Deze slachtoffers, waaronder relatief veel studenten, blijken de fiets voornamelijk in de buurt kwijtgeraakt te zijn. Het merendeel van die fietsen blijkt van straat bij huis verdwenen te zijn. Daarentegen is het opvallend, dat geen enkele fiets uit een woning, berging of box is gestolen.

4.3.4 Conclusie

Op basis van de vorige twee paragrafen kan het volgende worden geconcludeerd:

- de gemeente legt voor een belangrijk deel de verantwoordelijkheid voor stallingsvoorzieningen neer bij de bewoners. Zolang bewoners niet klagen, lijkt er weinig aan de hand, zo is de gedachte. In de Oosterpoortbuurt lijkt deze vlieger niet op te gaan. Er wordt namelijk weinig geklaagd terwijl er toch veel fietsen worden gestolen³². De gemeente zal zich meer dan nu het geval is moeten richten op betere stallingsvoorzieningen voor met name studenten in buurten als de Oosterpoortbuurt;
- de wens tot een buurtstalling is niet groot. Toch is meer dan de helft van de bewoners voor het stallen van de fiets aangewezen op een andere stallingsruimte dan de (meest ideale) eigen berging of box en geeft meer dan een derde aan, de fiets anders te willen stallen. Aangezien het realiseren van eigen bergingen geen zaak is van de gemeente en bovendien door ruimtegebrek nauwelijks mogelijk is, zal toch naar een andere stallingsvoorziening moeten worden uitgekeken. Een buurtstalling lijkt dan toch het beste alternatief.

31 Dat is ongeveer 10% meer dan het percentage bewoners dat ontevreden is over de huidige stallingswijze. Ook tevreden mensen houden nu eenmaal wat te wensen over.

32 Met betrekking tot fietsendiefstal klaagt een jeugdige student waarschijnlijk minder snel dan een oudere buurtbewoner. Dit kan te maken hebben met houding, maar ook met bijvoorbeeld buurtbinding. Een student woont over het algemeen maar een paar jaar in een buurt en heeft de buurt ook vaak niet voor het uitkiezen, terwijl andere bewoners meer bewust voor de buurt kiezen en daar over het algemeen ook langer verblijven.

5 Haarlem

5.1 Algemeen

5.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

In 1976 bracht Haarlem zijn eerste VerkeersCirculatiePlan (VCP) uit. In deze nota werd onder andere gepleit voor goede fietsverbindingen en stallingsvoorzieningen. De nota resulteerde in de jaren tachtig onder andere in de aanleg van fietspaden, stroken en routes om het centrum toegankelijker te maken, in een bewaakte stalling op de Botermarkt, in een ondersteunende rol van de gemeente bij initiatieven voor buurtstallingen uit de wijken en in de oprichting van de Stichting Fietsparkeervoorzieningen die de buurtstallingen beheerde.

In 1987 bracht de gemeente het 'VCP 2000' uit. Dit document vormt de basis van het huidige verkeers- en vervoersbeleid. Hierin zijn plannen geformuleerd voor uitbreiding van het fietsroutenetwerk. Tevens schrijft de gemeente in dit plan dat het van belang is dat de fietsers hun fiets in de directe omgeving van de bestemming kunnen stallen. De gemeente zegt toe dat op lokaties waar concentraties van fietsen staan de mogelijkheden worden onderzocht om stallingsvoorzieningen te realiseren.

Dit beleid wordt bekrachtigd in het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan Haarlem/Rijnmond dat begin 1994 wordt uitgebracht. In de nota 'Haarlem Centrum Autoluw - Het Keuze-voorstel' wordt het beleid gespecificeerd en is een prioriteitenlijst opgenomen van lokaties waar stallingsvoorzieningen wenselijk zijn/uitgebreid moeten worden³³. Voor verbetering en uitbreiding van stallingsvoorzieningen stelt de gemeente tot 2000 ongeveer 9 ton beschikbaar.

De fietsersbond is vrij sceptisch over de houding van de gemeente t.a.v. het stallingenbeleid. De bond is van mening dat van de realisering van de voornemens t.a.v. stallingsvoorzieningen in het VCP 2000 nog nauwelijks iets is terecht gekomen. Daarnaast wordt er op gewezen dat in de eerste versie van de nota Haarlem Centrum Autoluw geen enkele aandacht was voor fietsenstallingen, terwijl de gemeente wel een fors aantal parkeergarages in het plan had opgenomen. Indien de gemeente die had gebouwd waren de kosten 100 miljoen geweest. De 9 ton voor fiets vindt de enfb een heel mooi bedrag maar desalniettemin schril afsteken tegenover die 100 miljoen.

Een inventarisatie door de enfb van knelpunten in de stallingsvoorzieningen mondde uit in een prioriteitenlijst die werd vastgelegd in de nota De Rode Loper. De gemeente heeft uiteindelijk deze prioriteitenlijst overgenomen.

Vanuit de doelstelling fietsendiefstal te beperken heeft de gemeente begin jaren negentig gepoogd het stallingenbeleid te verbeteren. In 1990 bracht de gemeente de 'Oriëntatienota Fietsendiefstal' uit waarin werd geconstateerd dat fietsendiefstal een

33 Opmerkelijk is dat in de beleidsontwikkeling van de gemeente niet de nota *Fietsenstallingen in Haarlem* uit april 1993 van de coördinator Stichting Fietsparkeervoorzieningen is meegenomen. De nota bevat een overzicht van de stallingsvoorzieningen in Haarlem, op de markt aanwezige stallingsvoorzieningen en een uitgebreid pakket voorzieningen. De nota is 'ondergesneeuwd' tijdens het overnemen van stichting Fietsparkeervoorzieningen door de Dienst Parkeervoorzieningen.

groot probleem was. Een Werkgroep Fietsendiefstal werd ingesteld³⁴. In 1991 presenteerde de werkgroep de nota 'Integraal Plan van Aanpak Fietsendiefstal', waarin zowel preventieve als repressieve maatregelen en initiatieven waren opgenomen. Volgens de vertegenwoordiger van het Bureau Veiligheid en van de Stichting Fietsparkeervoorzieningen en in de ogen van de Fietzersbond enfb zijn slechts enkele initiatieven uit de nota daadwerkelijk uitgevoerd³⁵. Oorzaken voor het achterwege blijven van de implementatie van de meeste voorstellen zijn volgens beide genoemde vertegenwoordigers de tekortschietende financiële middelen, het geringe commitment bij verschillende groeperingen en de tekortschietende formatieomvang van de afdeling verkeer en vervoer en van de politie om de plannen uit te kunnen werken. Vanuit het Bureau Veiligheid wordt daarnaast opgemerkt dat achteraf bezien de werkgroep te groot was en dat het niet verstandig was een groot integraal plan op te stellen. Omdat werd getracht zoveel mogelijk overeenstemming binnen de werkgroep te krijgen, verliep de voortgang te langzaam, waardoor steeds meer deelnemers afhaakten. Beter was het geweest een aantal deelaspecten goed uit te werken en goed uit te voeren³⁶. Tenslotte wordt er vanuit het Bureau Veiligheid op gewezen dat in de werkgroep mensen ontbraken die ideeën naar technische concepten konden vertalen.

5.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Het stallingenbeleid van de gemeente is deels reactief, deels ondersteunend van aard. Bewoners, wijkorganen en actiegroepen dienen als ze stallingen willen bijvoorbeeld wel zelf het initiatief te nemen, maar daarna worden ze waar mogelijk door de gemeente ondersteund. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij verzoeken om een parkeerplaats op te heffen en de ruimte te gebruiken voor stallingsvoorzieningen. Bij renovaties en nieuwbouw hanteert de gemeente de stelregel dat een bouwvergunning pas afgegeven wordt als in het plan 2% van het bruto vloeroppervlak bestemd is voor een stallingsvoorziening³⁷.

Als standaardrek hanteert de gemeente het Amsterdamse - en Klaverrek.

In het stallingenbeleid heeft uitbreiding van het aantal stallingsvoorzieningen prioriteit. De prioriteitenlijst uit de nota 'Haarlem centrum Autoluw- Het keuzevoorstel' richt zich in hoofdzaak op het centrum.

Vanuit de Fietzersbond enfb wordt erop gewezen dat er onvoldoende aandacht is voor de stallingsvoorzieningen in de oude wijken. In bijvoorbeeld de Amsterdamse Buurt, de Indische Buurt en Vijfhoek zijn volgens de bond te weinig mogelijkheden voor bewoners om de fiets te stallen. Het grote aantal buurtstallingen in de Leidse Buurt is een positieve uitzondering op de algemene situatie.

Ten aanzien van de knooppunten van Openbaar Vervoer beoordelen de verschillende participanten de situatie verschillend. De gemeente wijst erop dat bij het station een bewaakte stalling is en er voor meer dan 1500 fietsen rekken staan. De

34 In de werkgroep zaten: het Bureau Veiligheid, Fietzersbond enfb, Politie, Justitie, Stichting Fietsparkeervoorzieningen, City Haarlem (werkgeversvereniging) en de Gemeentelijke afdelingen: Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer, Stadsvernieuwing.

35 Voorbeelden zijn: de uitgave van een plattegrond waarop ook de fietsenstallingen zijn aangegeven en graveeracties. Een voorbeeld van een uitgevoerd initiatief dat niet succesvol blijkt te zijn, is de plaatsing van fietskluizen in een parkeergarage. Deze worden niet gebruikt.

36 Vergelijk dit proces met de situatie in Tilburg waar de opzet van integraal en algemeen naar afzonderlijke onderdelen wel werkte.

37 Daarbij geeft de gemeente aan dat zij meer informatie zou willen hebben over de normering voor de nieuwbouw van grotere gebouwen.

fietsersbond leidt uit de volle stalling en rekken af dat er onvoldoende voorzieningen zijn. De situatie aan de Tempeliersstraat is in de ogen van de enfb schrijnend. Op dit knooppunt van stedelijk en interlokaal busverkeer staan op een vandalisme gevoelige plek slechts 2 rekken voor ongeveer 20 fietsen. De gemeente wijst erop dat de Tempeliersstraat op de prioriteitenlijst staat en een van de lokaties is waar uitbreiding van de voorziening gewenst is.

In Haarlem bestaat behoefte aan meer inzicht in het stallingsgedrag van mensen. Van factoren als loopafstand tot bestemming, gemak, prijs en tijdsduur van het bezoek is bekend dat ze het stallingsgedrag beïnvloeden. Onduidelijk is echter wat precies de normen zijn. Tevens is behoefte aan een centraal punt in het land waar alle ervaringen m.b.t. stallingsexperimenten bij elkaar komen.

5.2 Stadscentrum

5.2.1 Beschrijving van het centrum

Haarlem heeft een centrum dat uit de middeleeuwen stamt. Er zijn tientallen oude hofjes en meer dan 1000 monumenten. Het centrum is multi-functioneel. Het heeft een woon- en werkfunctie. De binnenstad heeft daarnaast een regionale functie voor winkelend publiek. Door de aanwezigheid van de hofjes en oude straatjes, musea en theaters vervult het centrum bovendien een culturele en toeristische functie. De bereikbaarheid per fiets is goed.

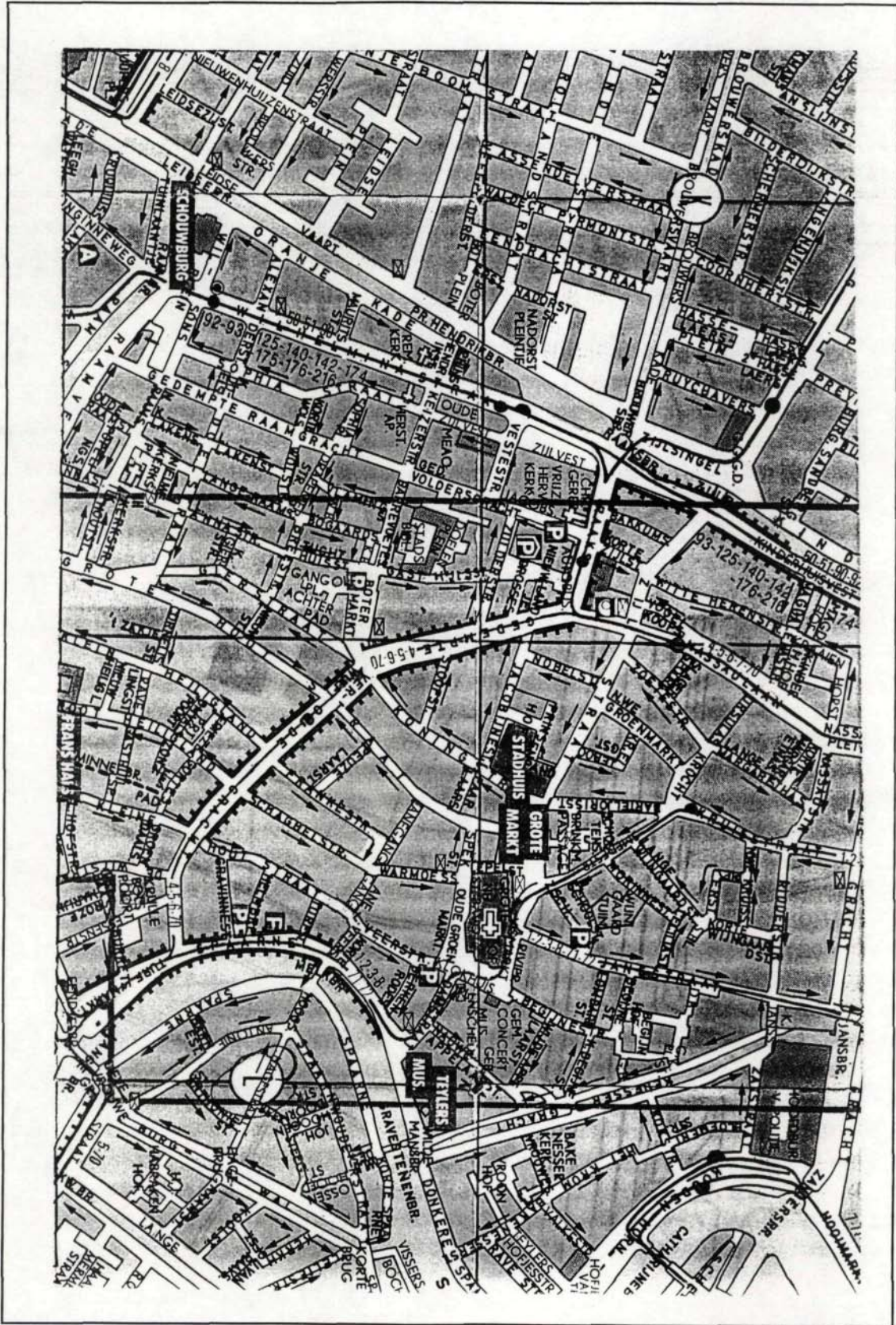
In het centrum zijn drie bewaakte stallingen: één NS-stalling bij het station, De Wolkenfietser en één bij de Botermarkt. De Wolkenfietser is een bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op fietsenverhuur en reparatie. Stalling is een nevenactiviteit. De stallingsruimte biedt plaats aan 65 fietsen. Deze zijn via abonnementen allemaal verhuurd. De gemeente draagt nu nog via een subsidie aan de exploitatie bij, maar bouwt deze af.

De stalling op de Botermarkt wordt beheerd door werknemers van de Sociale Werkvoorziening die organisatorisch zijn ondergebracht bij de afdeling Parkeervoorzieningen van de sector Gemeentewerken. De stalling telt 150 plaatsen, is open tijdens de winkeltijden (in totaal 58 uur) en kost fl 1,- per keer. Er zijn geen abonnementen of '10-stallingskaarten'. De stalling komt niet uit de exploitatiekosten vanwege onder meer de geringe capaciteit: de beheerder moet regelmatig 'nee' verkopen omdat de stalling vol is. In de directe nabijheid van de stalling staan nog veel fietsen los op straat.

Op diverse plaatsen in het centrum staan klemmen en rekken. De gemeente heeft het Amsterdamse- en klaverrek als standaardrek gekozen.

In 1993 zijn volgens de politie in Haarlem-centrum³⁸ 775 aangiften van fietsdiefstal gedaan. In de maand juni gebeurde dit het meest, namelijk 92 keer. Het politiedistrict Haarlem-centrum is echter groter dan de 'binnenstad'. In de binnenstad zijn 375 aangiften van fietsdiefstal geregistreerd. De meeste fietsdiefstallen in de binnenstad werden geregistreerd op de Grote Markt (74), Grote Houtstraat (39), Smedestraat (30), Gedempte Oude Gracht (27), Gierstraat (27) en Kleine Houtstraat (24). De politie heeft evenwel de meeste fietsdiefstallen geregistreerd rond het station: 167 op het Stationsplein en 50 op het Kennemerplein (achterzijde station).

38 Tot Haarlem-centrum wordt het gebied gerekend dat afgesloten wordt door Kennemerplein-PrinsenBolwerk, het Spaarne, Kampervest-Gashuisvest-Raamvest en de Leidsevaart.



5.2.2 Het probleem volgens de gemeente

De capaciteit van de stallingsvoorzieningen is volgens de gemeente onvoldoende. Daarom is er tot 2000 voor uitbreiding en verbetering van de stallingsvoorzieningen 9 ton gereserveerd. Daarnaast moet er met de beschikbare ruimte gewoekerd worden. Verschillende groepen (winkeliers, fietsers, planologen, politie) hebben verschillende wensen bij de inrichting van de openbare ruimte. Om afstemming te vinden tussen de behoeften van deze groeperingen is overleg nodig. Hierdoor kost realisering van beleid aanzienlijke tijd.

5.2.3 Het probleem volgens bewoners

De Fietsersbond enfb vindt de capaciteit van de stallingsvoorzieningen in het centrum onvoldoende. Hierbij wijst de bond op het tekort aan voorzieningen op de Grote Markt. De bond illustreert dit ook met de Botermarkt waar het op zaterdags volstrekt een chaos is omdat de stalling vol is en veel fietsen losstaand gestald worden. De enfb acht uitbreiding en verbetering van de stalling noodzakelijk. Aan de **bewoners van de Leidse Buurt** is een aantal vragen gesteld over het gebruik en het stallen van de fiets in het centrum/binnenstad (zie tabel 5.1)³⁹.

Tabel 5.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=183)	(n=182)
- fiets	55%	22%
- te voet	41%	52%
- auto	2%	8%
- openbaar vervoer	1%	1%
- niet van toepassing	1%	17%
Wijze van stallen:	(n=119)	(n=148)
- op straat, in een klem/rek	33%	35%
- op straat, tegen een paal/boom	14%	20%
- op straat, los	18%	19%
- bewaakte stalling	33%	7%
- overig	2%	19% ¹
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=119)	(n=148)
- goed	71%	50%
- redelijk	11%	16%
- slecht	15%	34%
- weet niet	3%	-
Wens andere stallingswijze:	(n=119)	(n=148)
- nee	72%	54%
- ja:	28%	46%
* in beter rek	15%	11%
* in bewaakte stalling	12%	30%
* anders	1%	5%

¹ Het betreft hier hoofdzakelijk bewoners die nooit, dus ook niet een enkele keer, 's avonds met de fiets naar het centrum gaan.

39 Bij de interpretatie van deze gegevens dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de Leidse Buurt aan het centrum grenst en dat de gegevens niet representatief zijn voor heel Haarlem.

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat overdag de meeste bewoners van de Leidse buurt lopend en 's avonds met de fiets naar het centrum gaan. Degenen die niet met de fiets gaan, laten dat zowel overdag als 's avonds vooral vanwege het feit dat het centrum zo dichtbij is (respectievelijk 70% en 53%) en vanwege het gevaar voor fietsdiefstal (respectievelijk 16% en 23%). Onveilige routes en gebrek aan stallingsmogelijkheden zijn voor de bewoners nauwelijks redenen om de fiets te laten staan; ze worden overdag door respectievelijk 3% en 1% en 's avonds door respectievelijk 5% en 1% van de niet fietsers uit de Leidse Buurt genoemd.

Overdag stalt het merendeel van de bewoners de fiets op straat, waarbij meestal een fietsenrek of -klem wordt gebruikt. Daarnaast maakt eenderde van de bewoners gebruik van de bewaakte stallingen in het centrum. 's Avonds verschilt de stallingswijze in het centrum niet zo veel van overdag, met die uitzondering dat er niet bewaakt kan worden gestald⁴⁰.

Het overgrote deel van de respondenten vindt dat de fiets bij het winkelen in het centrum goed kan worden gestald. Echter 's avonds zijn de bewoners beduidend minder te spreken over de stallingsmogelijkheden. Dit resulteert dan ook in een grotere behoefte van bewoners aan een andere stallingswijze dan overdag. Gaat overdag de behoefte meer uit naar meer en betere rekken, 's avonds is de behoefte meer gericht op het bewaakt kunnen stallen van de fiets.

Met betrekking tot **fietsendiefstal** gelooft 74% van de bewoners dat er in het centrum veel en 12% dat er af en toe fietsen worden gestolen. Slechts 2% geeft aan dat er in het centrum geen fietsen worden onvreemd en overige 12% weet het niet. Van 13% van de bewoners uit de Leidse Buurt is het afgelopen jaar daadwerkelijk de fiets gestolen. In 29% van de gevallen betrof het een fietsdiefstal in het centrum. Omgerekend betekent dit, dat jaarlijks 4% van de bewoners uit de Leidsebuurt de fiets in het centrum kwijtraakt.

5.2.4 Conclusie

Wanneer vraag en aanbod naast elkaar worden gezet, dan levert dat de volgende constatering op:

- de ontevredenheid van de enfb over de stallingsvoorzieningen wordt niet gedeeld door de meerderheid van de bewoners uit de Leidse Buurt; 71% is namelijk overdag tevreden over de stallingsmogelijkheden in het centrum. 's Avonds is het percentage tevreden bewoners evenwel aanzienlijk lager dan overdag, namelijk 50%;
- bewoners en gemeente zijn het met elkaar eens dat de capaciteit van bewaakte stallingsvoorzieningen uitgebreid kan worden. Overdag bestaat er bij 12% van de bewoners uit de Leidse buurt de wens om bewaakt te stallen en 's avonds bij 30%⁴¹. Openstelling van een bewaakte stalling in de avonduren, zoals de gemeente op de nog niet gerealiseerde bewaakte stalling aan de Grote Markt van plan is, zou dus aan de behoefte van de bewoners tegemoet komen;
- de kwaliteit van de onbewaakte stallingsvoorzieningen is in de ogen van 15%

40 Dat er toch bewoners hebben aangegeven bewaakt te stallen, komt wellicht doordat zij de koopavond ook als uitgaan zien of doordat zij de bewaakte stalling bij het Centraal Station gebruiken. Gezien de ligging van de Leidse buurt ten opzichte van het station valt dat laatste eigenlijk niet te verwachten.

41 Deze percentages zullen voor heel Haarlem waarschijnlijk hoger liggen, aangezien het centrum voor de bewoners van de leidsebuurt makkelijk te belopen valt en de noodzaak om met de fiets de stad in te gaan derhalve niet zo hoog is.

van de mensen onvoldoende. Het is helaas onduidelijk of het hier om de al vernieuwde rekken/klemmen of de oude gaat;

- de lokaties in de binnenstad waar de meeste fietsen worden gestolen komen voor op de prioriteitenlijst voor uitbreiding/verbetering van de stallingsvoorziening. Geconstateerd kan worden dat de lokaties dus goed gekozen zijn vanuit preventieperspectief. Op de Grote Markt zou een bewaakte stalling moeten komen. Op de Grote Houtstraat (2x) en Kleine Houtstraat en de Gedempte Oude Gracht gaat het om uitbreiding van onbewaakte stallingen. Van drie van deze vier stallingslokaties geeft de gemeente aan, dat de stallingen 'op termijn' gerealiseerd zullen worden.

5.3 Leidse Buurt

5.3.1 Beschrijving buurt

De Leidse Buurt is een voormalige volkswijk die grenst aan het centrum en wordt afgebakend door de Brouwersvaart, de Westerstraat, de Westergracht en de Leids-evaart (zie plattegrond). De Leidse Buurt is aan het einde van de vorige eeuw, begin van deze eeuw gebouwd. Momenteel kan de wijk getypeerd worden als een vooroorlogse stads-vernieuwingswijk waarin veel renovaties hebben plaatsgevonden. De woonfunctie in de wijk is belangrijker dan de werkfunctie. De werkgelegenheid nam de laatste tien jaar met 25 % af. In tabel 5.2 staan enkele belangrijke kenmerken van de Leidse buurt opgesomd.

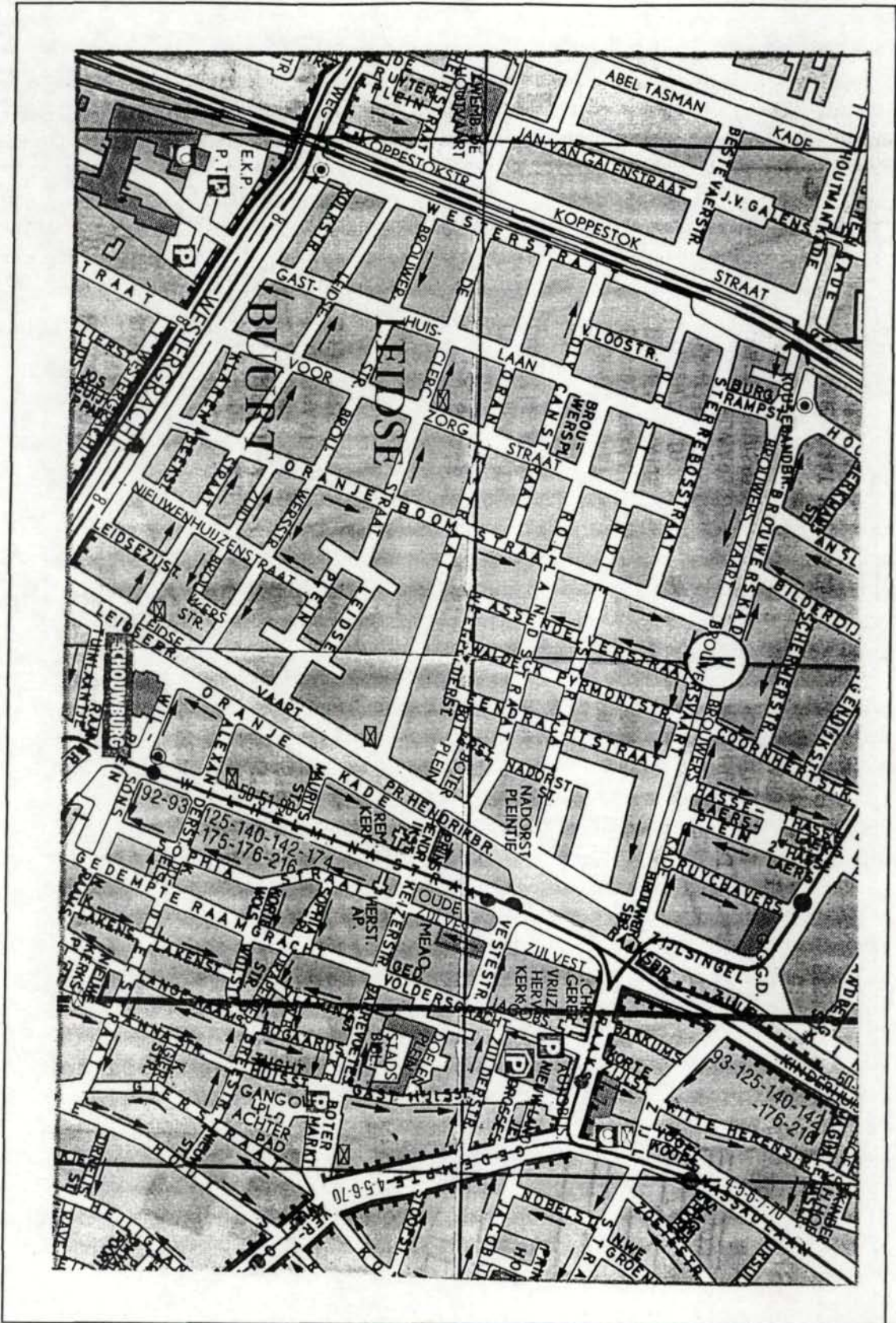
In de buurt staan relatief veel (kleine) eengezinswoningen en ruim een kwart meer-gezinswoningen. Op de Oude Amsterdamsebuurt na is de Leidse Buurt de wijk met de hoogste woningdichtheid in Haarlem. Iets meer dan de helft van de woningen in de buurt beschikt over een stallingsruimte voor de fiets.

De bewoners in de buurt leven voor Haarlemse begrippen relatief dicht op elkaar. Het aantal inwoners per hectare is eveneens de op één na hoogste in Haarlem⁴². De leeftijdsopbouw in de buurt is vrij evenwichtig. Het percentage bewoners met een niet nederlandse nationaliteit is met 7 % vrij hoog voor Haarlem. Het aantal mensen dat in gezinsverband leeft bedraagt 67,5 %, het aantal alleenstaanden is 32,5 %.

Van de bewoners uit de Leidse buurt beschikt 65 % over een auto. De bereikbaarheid van het centrum met de auto vanuit de buurt is volgens 46 % van de bewoners goed en volgens 42 % slecht. Met het openbaar vervoer is het centrum veel minder goed te bereiken vanuit de buurt. Maar liefst 61 % van de bewoners vindt de ontsluiting met het openbaar vervoer slecht. Daarentegen is het stadscentrum bijzonder goed met de fiets te bereiken. Alle bewoners zijn het daar namelijk over eens.

Met betrekking tot buurtstallingen en fietsenrekken wist De Leidse Buurt naar aanleiding van de discussie over de buurtaanpak een geormerkte subsidie voor stallingen van VROM te krijgen van 1 miljoen. Op het binnenterrein van de Oranje kleuterschool werd met behulp van deze subsidie rond 1984 de eerste stalling gebouwd. Op dit moment zijn er 15 buurtstallingen met circa 600 plaatsen. Twee stallingen, met in totaal ongeveer 140 plaatsen, komen binnen afzienbare tijd gereed.

42 Alleen in Rozenprieel is de bevolkingsdichtheid met 150 inwoners per hectare hoger.



Tabel 5.2: Kenmerken Leidse buurt

Woningen:	2190
- eengezins	68%
- meergezins	26%
- woning bij bedrijf	6%
- vooroorlogs ¹	83%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets ¹	54%
Bewoners:	4896
- 00-19 jaar	21%
- 20-29 jaar	22%
- 30-39 jaar	21%
- 40-49 jaar	13%
- 50-59 jaar	9%
- 60 jaar en ouder	15%
- niet nederlandse nationaliteit	7%
- dagopleiding ¹	6%
Oppervlakte:	34 ha
- woningen per ha	64
- inwoners per ha	144
Autobezit ¹	65%
Fietsbezit ¹	91%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	onbekend
- buurtstallingen	15
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie in 1993	24

¹ gegevens enquête

De belangrijkste oorzaak van het succes van buurtstallingen in de Leidse Buurt is de aanwezigheid van een sterke bewonersvereniging, waaruit een wijkraad (soort bestuur) voortkomt, en de professionele ondersteuning vanuit het Bouwbureau West. Dit bouwbureau wordt gefinancierd door de gemeente en inhoudelijk aangestuurd door de wijkraad. De activiteiten van het Bureau kunnen worden omschreven als een soort technisch opbouwwerk waar bewoners met bouwtechnische vragen of ideeën tijdens groot onderhoud, renovatie of vernieuwbouw terecht kunnen.

Het stallingenbeleid binnen de buurt kenmerkt zich door een planmatige aanpak. Het bouwbureau volgt de renovatie/nieuwbouwprojecten van de gemeente. Als er binnen de buurt een project op stapel staat, laat het bouwbureau een simpele enquête houden onder de bewoners naar de behoefte aan stallingsvoorzieningen en wat zij bereid zijn daarvoor te betalen. Als de uitkomsten van dit onderzoek uitwijzen dat er voldoende draagvlak is voor een buurtstalling, werkt het bouwbureau een gedetailleerd plan voor de stalling uit. Het stallingenbeleid is dus vanaf het begin geïntegreerd in het renovatieproces. Van het begin van de planvorming tot opening van de stalling rekent het bouwbureau ongeveer twee tot drie jaar.

Het bouwbureau probeert zoveel mogelijk nieuwbouwstallingen te (laten) realiseren die half steeds gemetseld zijn en een schuin dak hebben. Beton wordt lelijk gevonden en een plat dak is niet praktisch in verband met kinderen die er op klimmen en ballen die er op blijven liggen. In totaal zijn er circa 10 nieuwbouwstallingen ge-

bouwd, de anderen zijn inpandige/gerenoveerde stallingen.

Als ruwe indicatie voor de kostencalculatie hanteert het bouw bureau fl 1.150,- per plaats exclusief overhead en grondkosten. De gemeente hanteert een norm van fl. 1.000 per plaats exclusief de grondprijs. De kosten van een inpandige stalling zijn hoger in verband met de isolatiekosten voor geluidsoverlast. De stallingen worden namelijk tot diep in de nacht gebruikt.

Het bouw bureau gaat er vanuit dat voor het stallen van één fiets ongeveer één m² nodig is. Stallingen met een grote capaciteit worden, vanuit negatieve ervaringen met vandalisme, opgesplitst in compartimenten van 25 tot 30 fietsen.

De buurtstallingen in de buurt zijn (nog) niet bij alle buurtbewoners bekend; 13% van de buurtbewoners weet namelijk niet of zich buurtstallingen in de buurt bevinden en 26% is van mening dat er überhaupt geen buurtstallingen zijn. Daarnaast geeft 30% aan dat er één buurtstalling is en schat 31% de situatie in de buurt juist in met de mededeling dat er meer dan twee buurtstallingen zijn.

De loopafstand van de woning tot de buurtstalling bedraagt voor 40% van de bewoners (die weten dat er een of meer buurtstallingen zijn) minder dan één minuut. Daarnaast woont 26% op één a twee minuten loopafstand van de dichtstbijzijnde buurtstalling, 19% op twee tot vijf minuten loopafstand en 10% meer dan vijf minuten.

In de buurt staan slechts enkele fietsenrekken; 89% van de bewoners heeft in de directe nabijheid van de woning namelijk geen mogelijkheid de fiets in een rek te stallen. Van de bewoners die wel over fietsenrekken in de nabijheid van de woning beschikken (9%), geeft de meerderheid (47%) aan dat deze zich op meer dan 50 meter bevinden.

De helft van de mensen die rekken in de nabijheid van de woning heeft vindt dat ze voldoende ruimte bieden voor het stallen. Daarentegen vindt 31% dat ze onvoldoende ruimte bieden en heeft 19% geen mening.

De politie heeft in 1993 24 fietsdiefstallen uit de Leidse Buurt geregistreerd. De meeste aangiften hadden betrekking op fietsdiefstal uit de Oranjestraat (5), gevolgd door de Oranjeboomstraat (3) en de Brouwersvaart (3). De resterende 13 fietsdiefstallen waarvan aangifte is gedaan hebben plaatsgevonden in 9 verschillende straten.

5.3.2 Het probleem volgens de gemeente

In de Leidse Buurt hebben veel huizen geen achterom of een inpandige berging. De straten in de Leidse Buurt zijn smal en bieden weinig mogelijkheden voor stallingen in de openbare ruimte. Fietsen dienen dus of in de gang of op straat gestald te worden. De capaciteit aan stallingsvoorzieningen is volgens de gemeente nog niet voldoende.

5.3.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van de Leidse buurt is onder andere gevraagd, op welke manier zij de fiets bij de woning stallen en of die stallingswijze tot tevredenheid stemt. Indien zij niet tevreden zijn, is vervolgens gevraagd naar de gewenste stallingsvoorziening. Tenslotte is aan de bewoners gevraagd of ze in het afgelopen jaar slachtoffer zijn geworden van fietsdiefstal en zo ja, vanaf welke lokatie de fiets dan is gestolen. Tabel 5.3 geeft een overzicht.

De tabel laat zien, dat de meeste bewoners de fiets in de berging bij huis stallen, op de voet gevolgd door bewoners die voor het stallen van de fiets aangewezen zijn op (gang van) de woning zelf. Bijna een op de tien bewoners maakt gebruik van een van de buurtstallingen in de buurt.

Over de huidige manier van stallen in de buurt zijn de meeste bewoners tevreden. De groep bewoners die niet tevreden is over de stallingswijze, geeft als voornaamste redenen op dat het huis te klein is voor het stallen van de fiets (51 %) en het gevaar voor fietsdiefstal en vernielingen bij het stallen op straat (beide 10%). Daarnaast zijn er nog tal van andere, minder genoemde redenen, zoals het gesleep van fietsen door huis, het roesten van de fiets bij het buiten stallen en dat er onvolgende rekken in de buurt staan.

Tabel 5.3: Fietsstallingsgegevens Leidse buurt

Stalwijze bij woning:	(n=183)
- in eigen box	34%
- in gang woning	29%
- in tuin	9%
- in buurtstalling	9%
- op straat	17%
- anders	2%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=183)
- tevreden	72%
- ontevreden	28%
Wens tot andere stalwijze:	(n=183)
- nee	70%
- ja	30%
* beter rek/klem	-
* rek/klem dichtbij	2%
* buurtstalling	11%
* eigen berging/box/etc	13%
* weet niet	4%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=182)
- ja	13%
- nee	87%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=24)
- uit huis/box/berging	8%
- van straat	33%
- elders in buurt	4%
- in stadscentrum	29%
- elders gemeente	25%

Gezien het vrij hoge percentage bewoners dat tevreden is over de huidige stalwijze is het niet verwonderlijk, dat een ongeveer even grote groep bewoners de fiets niet op een andere wijze zou willen stallen in de buurt. Van degenen die hun fiets wel op een andere manier wenst te stallen, geeft de meerderheid aan de fiets graag in een eigen berging/box/schuur te willen stallen. Daarnaast geeft een bijna even gro-

te groep aan gebruik te willen maken van een (bewaakte) buurtstalling⁴³.

De groep bewoners die weet dat er buurtstallingen in de buurt aanwezig zijn, maar daar geen gebruik van maken, laten dat omdat ze er geen behoefte aan hebben (58%), er geen plaats is (9%), de loopafstand te groot is (7%), de huurprijs te hoog is (5%), er kans op fietsdiefstal is (2%) of vanwege andere redenen (19%)-

⁴⁴. Van degenen die wel gebruik maken van de buurtstallingen is 91 % tevreden en 9 % redelijk tevreden. Er zijn geen ontevreden klanten.

Fietsendiefstal in de Leidse buurt komt volgens 21 % van de bewoners vaak en volgens 33 % af en toe voor. Daarentegen worden in de Leidse Buurt volgens 28 % van de bewoners geen fietsen gestolen en weet 18 % het niet.

In het afgelopen jaar blijkt 13 % van de bewoners slachtoffer te zijn geworden van fietsdiefstal. De meeste slachtoffers zijn hun fiets in de buurt kwijtgeraakt, vooral vanaf de straat bij de woning.

5.3.4 Conclusie

Uit deze beschrijving van de stallingsvoorzieningen in de Leidse Buurt kan het volgende worden geconstateerd:

- ondanks het uitgebreide netwerk van 15 buurtstallingen in de Leidse buurt is nog altijd 39 % van de bewoners niet op de hoogte van de aanwezigheid van deze voorzieningen;
- de buurtstallingen voldoen in een behoefte maar de capaciteit is nog onvoldoende: 30 % van de bewoners wil de fiets graag anders stallen, waarvan ruim een derde (36 %) in een buurtstalling. Het liefst stalt men de fiets echter in een eigen box of berging (42 %). De behoefte aan meer of betere rekken is gering (7 %);
- vanuit het oogpunt van diefstalpreventie is verdere verbetering van de stallingsvoorzieningen aan te bevelen. Van 13 % van de bewoners werd het afgelopen jaar namelijk de fiets gestolen. Daarvan raakte eenderde zijn fiets kwijt op straat bij de eigen woning;
- de gemeente voert een ondersteunend beleid ten aanzien van de buurtstallingen. In ogeschouw nemend dat de situatie in de Leidse Buurt in dit opzicht veruit de beste is in Haarlem - van de 22 buurtstallingen zijn er namelijk 15 gesitueerd in de Leidse Buurt - dringt de vraag zich hoe de stallingsvoorzieningen in de andere vooroorlogse wijken verbeterd kan worden.

43 Naar de reden waarom deze bewoners dan niet in een buurtstalling stallen is niet gevraagd, maar kan hoofdzakelijk gezocht worden in de onbekendheid met de aanwezigheid van de stallingen, het ontbreken van een buurtstalling in de nabijheid van de woning of een wachtlijst voor de buurtstalling.

44 De andere redenen hebben min of meer gemeenschappelijk dat de bewoners de fiets direct bij de hand willen hebben.

6 Breda

6.1 Algemeen

6.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

In 1991 is in Breda het 'Structuurschema Verkeer en Vervoer voor Breda' vastgesteld, waarin een aanzet wordt gegeven tot meer concrete deelnota's welke op projectrealisatie zijn gericht. In mei 1992 verschijnt de deelnota 'Voorrang voor Langzaam Verkeer' en in december 1993 ziet de deelnota 'Navigeren in Parkeren' het licht. De langzaamverkeer nota gaat uit van de mobiliteitstaakstelling zoals die voor de fiets in het SVV-Breda is opgenomen, te weten "een groei van het fietsverkeer in de modal split met 15% in het jaar 2000 en een groei van 30% in het jaar 2010 ten opzichte van het jaar 1990". In de deelnota staan de begrippen completeren, optimaliseren en stimuleren centraal, maar die begrippen slaan vooral op de fietsroutes en nauwelijks op het fietsparkeren. Over fietsenstallingen wordt in de nota niet meer geconcludeerd dan dat het fietsnetwerk niet compleet is zonder vandalismebestendige en diefstalpreventieve voorzieningen om de fiets voor kortere of langere termijn op strategische lokaties te stallen en dat nieuwe bewaakte stallingen in de binnenstad noodzakelijk zijn, evenals een uitbreiding van de bewaakte stalling bij de stations in Breda (dus voor het centrum het CS). De parkeernota is ten aanzien van het stallen van de fiets iets duidelijker: uitbreiding van het aantal (bewaakte) stallingsplaatsen voor de fiets in de binnenstad, verspreid over drie lokaties, tot in totaal circa 2500 plaatsen⁴⁵.

Naast genoemde nota's is eind 1991 ook een werkgroep 'Preventie fietsendiefstal Binnenstad' gevormd en die tot taak kreeg, een plan van aanpak fietsendiefstal op te stellen voor de binnenstad⁴⁶. In dat plan, dat medio 1992 wordt gepresenteerd, wordt ten aanzien van fietsenstallingen het volgende geconstateerd:

- er zijn in de binnenstad van Breda (op dat moment) ongeveer 810 onbewaakte gratis fietsenstallingen;
- uit tellingen is gebleken, dat dit aantal voldoende is (zelfs tot 2010), maar dat de rekken soms op de verkeerde plaats staan;
- verplaatsen van rekken is duurder dan bijplaatsen, zodat op die plaatsen waar een tekort aan rekken is extra rekken bijgeplaatst moeten worden. Hierbij gaat het om relatief geringe aantallen.

Met betrekking tot de bewaakte fietsenstallingen wordt in het plan van aanpak het beleid uit de langzaam verkeernota voorgestaan. Tevens wordt opgemerkt dat de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen beter moeten aansluiten op die van winkels of van evenementen.

De kosten voor het plaatsen van fietsenrekken en het uitbreiden van bestaande alsmede het aantal bewaakte fietsenstallingen dienen volgens het plan van aanpak ten laste van het Parkeerbedrijf (en daarmee dus indirect de automobilisten die hun auto betaald in het centrum parkeren) te komen.

Het bovenstaande maakt duidelijk dat de gemeente de laatste jaren meer aandacht besteedt aan fietsbeleid. Daarnaast is er vanuit bewoners en winkeliers weinig aan-

45 De kosten voor de uitbreiding worden geraamd op 2 miljoen gulden.

46 In dat plan staan tal van preventieve en repressieve maatregelen ter vermindering en voorkoming van fietsendiefstal.

drang voor extra aandacht voor het fietsenstallingenbeleid. Ook de enfb houdt zich niet veel met fietsenstallingen bezig. Wel constateert de enfb dat, buiten de schaarse initiatieven op het gebied van fietsenstallingen in het centrum, in de periferie van Breda (met name bij winkelcentra) niets gebeurt op dat vlak, ondanks het feit dat daar ook veel (naar toe) gefietst wordt.

6.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

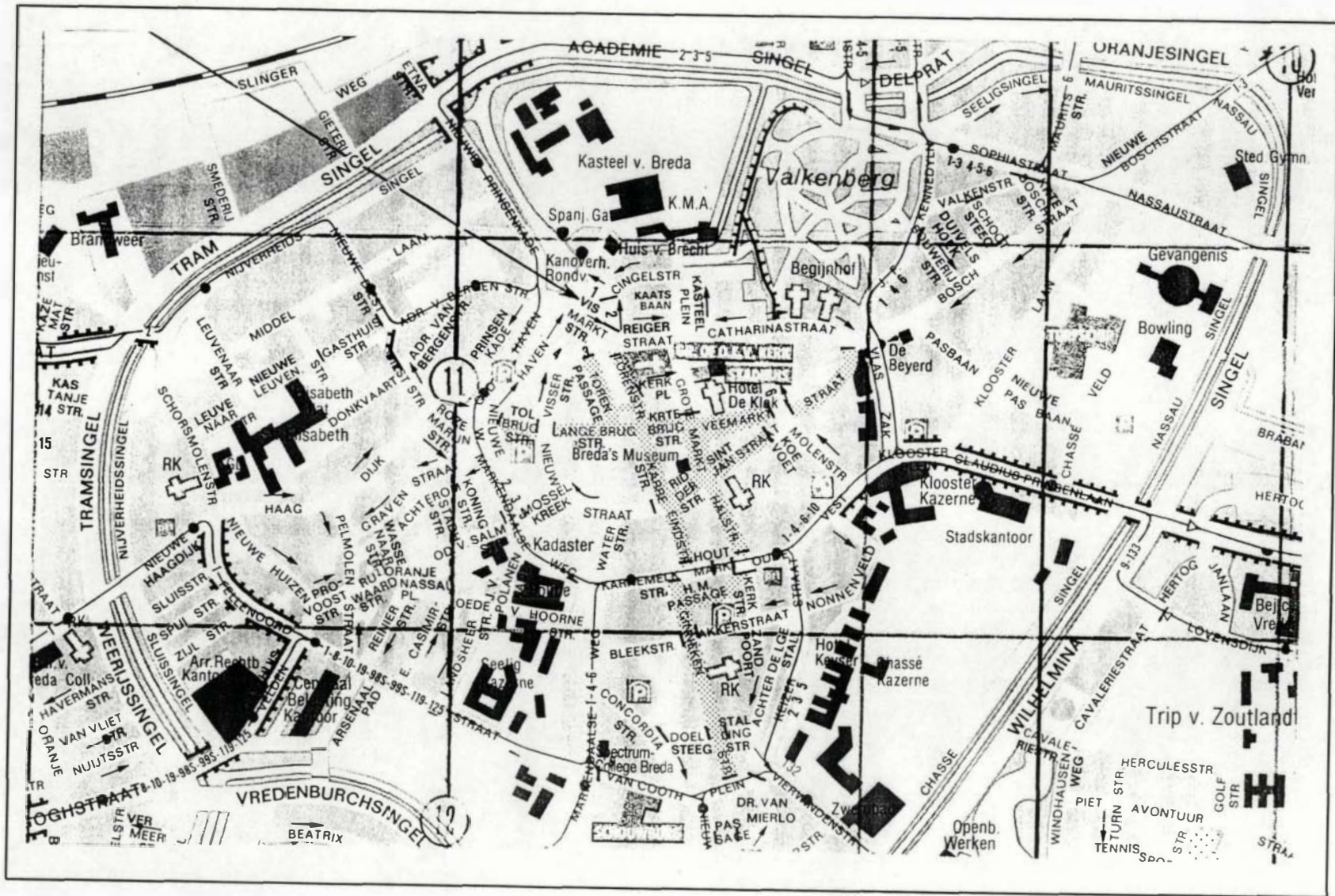
In Breda ligt het accent wat fietsenstallingen betreft op de bewaakte fietsenstallingen, maar sinds twee jaar is er geen bewaakte stalling meer bijgekomen. Probleem is het vinden van (geschikte) lokaties. Volgens de gemeente is dat haast onmogelijk, maar volgens de enfb wordt er ook nauwelijks aan getrokken. Het zijn immers dure voorzieningen voor goedkope vervoermiddelen, die bovendien niet of nauwelijks kostendekkend zijn en daarom niet interessant zijn voor de gemeente.

Het bepalen van de juiste lokatie van bewaakte fietsenstallingen is met name gebaseerd op bestaande fietsersstromen (die men weet uit ervaring) en de lokaties waar de fietsers hun vervoermiddel stallen. Probleem is niet zozeer het vaststellen van de lokatie als wel het vinden van een geschikte lokatie op de betreffende lokatie. Dit kan leiden tot de situatie dat de gemeente noodgedwongen een pand koopt, waarvan men weet dat het pand eigenlijk te groot of te klein is. Maar beter iets dan niets, aldus de gemeente⁴⁷.

De behoefte aan fietsenstallingen wordt bepaald door tellingen (destijds gedaan door werkgroep preventie fietsendiefstal) en door 'ervaring': volgens de gemeente "weet je na verloop van tijd wel zo'n beetje waar een tekort aan stallingsplaatsen optreedt. Daar hoef je niet ingewikkeld over te doen". Toch zou volgens de gemeente een normering voor het aantal fietsenstallingen per gebouwtype wel handig zijn. De gemeente plaatst nu naar eigen inzicht of op (sporadisch) verzoek van bewoners of gebruikers klemmen door de hele stad.

Voor wat betreft de stallingsplaatsen in de openbare ruimte maakt Breda sinds enkele jaren gebruik van U-loc standaards (framesysteem). Door de gemeente wordt geconstateerd, dat de rekken veelvuldig worden gebruikt, maar bijna nooit op de juiste manier. Echter, met deze constatering wordt niets gedaan; geen betere voorlichting richting burgers bijvoorbeeld of vervanging door een meer gebruikersvriendelijk rek. De instelling is dan ook dat eenmaal gekozen is voor een rek (dat overigens uit preventieoogpunt goed voldoet, mits het rek op de juiste manier gebruikt wordt) en dat men - zowel de bewoners als de gemeente zelf - het daar maar mee moet doen. Overigens krijgen de gemeente en de enfb nauwelijks klachten van bewoners binnen over het betreffende rek, waardoor de gemeente vanuit die hoek ook niet geprikkeld wordt om eens kritisch tegen het rek aan te kijken. Voor de gemeente is dat min of meer een signaal dat het "zo wel goed zit".

47 Als voorbeeld geldt de bewaakte fietsenstalling vlak bij de bibliotheek. Deze voormalige garage is feitelijk ongeschikt voor een fietsenstalling. De stalling wordt echter gezien als tijdelijke voorziening. Een definitieve voorziening zal in relatie tot de (her)inrichtingsplannen Oude Vest, Kloosterplein en Chasséterrein ontwikkeld moeten worden.



6.2 Stadscentrum

6.2.1 Beschrijving centrum

Het stadscentrum van Breda wordt begrensd door de Singel en beslaat een vrij groot gebied (circa 400 hectare). Het winkelgebied bevindt zich in de kern van het centrum en is merendeels voetgangersgebied. Rond het winkelgebied ligt aan de oostkant een relatief groot gebied waar in het recente verleden en ook nu nog veel voorzieningen met een werkfunctie zijn en worden gerealiseerd. Ten noorden van het winkelgebied ligt een groene zone met daarin het Kasteel Breda. In de overige gebieden wordt òn gewoond òn gewerkt.

Wat betreft het aanbod aan onbewaakte fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikte de binnenstad eind 1990 over 810 stallingsplaatsen⁴⁸. Daarvan betrof ongeveer driekwart de standaard fietsenstandaard en een kwart het U-loc rek. De huidige situatie zal niet veel anders zijn, aangezien de capaciteit in 1990 in ieder geval toereikend werd geacht tot het jaar 2010⁴⁹.

Naast de fietsenrekken in de openbare ruimte beschikt het centrum van Breda momenteel over vier bewaakte fietsenstallingen, exclusief de bewaakte stalling bij het centraal station. De twee grootste bewaakte fietsenstallingen, gelegen aan de Nieuwstraat en aan de Oude Vest bij de bibliotheek, zijn ondergebracht in een stichting Werk en Fiets, die weer onder het Parkeerbedrijf hangt. In totaal bieden deze twee stallingen plaats aan ongeveer 700 fietsen. De andere twee bewaakte stallingen zijn in particulier bezit en beduidend kleiner. In totaal kunnen daar circa 200 fietsen gestald worden. Eén van deze twee particuliere stallingen ligt centraal gelegen aan een invalroute voor fietsers en vlak bij de schouwburg en bioscopen en is de enige stalling die 's avonds open is. De andere stalling is vlak bij het station gelegen en richt zich eigenlijk op treinreizigers. De stalling werkt met abonnementen en kent een wachtlijst van jaren. De gemeente bemoeit zich helemaal niet met de twee particuliere stallingen.

Tenslotte heeft de NS nog een bewaakte fietsenstalling bij het centraal station en staan er fietsenrekken op het stationsplein. Deze laatste zijn ontoereikend, maar uitbreiding op het stationsplein zit er door plaatsgebrek niet in. Aan de achterkant van het station zijn er nog wel mogelijkheden, maar die plek is redelijk verlaten en (daarmee) nogal vandalismegevoelig.

De politie in Breda beschikt sinds mei 1994 over een nieuw geautomatiseerd systeem (Multipol) voor het verwerken van aangiftecijfers. In de periode mei 1994 tot en met december 1994 is er 745 keer aangifte gedaan van fietsdiefstal in het centrum. Een uitdraai naar lokatie waar de fiets gestolen is kan de politie op dit moment (nog) niet (snel) leveren.

6.2.2 Het probleem volgens de gemeente

Het fietsenstallingenbeleid van de gemeente Breda is eigenlijk volledig gericht op het centrum. Het probleem met betrekking tot stallingen in het centrum is dan ook zoals reeds in de vorige twee paragrafen is aangegeven tweeledig;

- voldoende stallingsplaatsen in de openbare ruimte, maar niet altijd op de goede

48 Dit is exclusief de (530) onbewaakte stallingsplaatsen bij het hoofdstation van de NS in het centrum.

49 Er is na 1990 niet meer geteld. Bovendien ontbreekt een registratie van bijgeplaatste, verplaatste of weggehaalde stallingsplaatsen. De bezettingsgraad van de rekken was in 1990 overigens 69%.

plaats. Zo is er bij de horecagelegenheden in het centrum op uitgaansavonden een tekort aan fietsenrekken, maar ruimtegebrek maakt het bijplaatsen van fietsenrekken volgens de gemeente lastig;

- onvoldoende capaciteit bewaakte stallingen (op piekdagen). Het realiseren van meer bewaakte fietsenstallingen is uitgesproken, maar wordt gefrustreerd door het niet vrijkomen/ontbreken van geschikte ruimte. Ook tegen de achtergrond van een te verwachten groei van het fietsverkeer (30% volgens SVV-Breda) dient het aantal - en de capaciteit van - bewaakte stallingen uitgebreid te worden.

6.2.3 Het probleem volgens de bewoners

Zoals al eerder aangegeven, bemoeien bewoners(organisaties) of gebruikers(organisaties) zich eigenlijk nauwelijks met het fietsenstallingsbeleid van de gemeente. Ook komen er nagenoeg geen klachten binnen over rekken, lokaties van bewaakte fietsenstallingen, tekort aan stallingsplaatsen, etc. Of dit betekent dat de bewoners tevreden zijn over de stallingsmogelijkheden in het centrum, wordt gezien aan de hand van de mening van de **bewoners van Belcrum**⁵⁰. Tabel 6.1 geeft een overzicht van de belangrijkste bevindingen.

Tabel 6.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=194)	(n=194)
- fiets	61%	18%
- te voet	20%	34%
- auto	16%	16%
- openbaar vervoer	2%	1%
- taxi	-	6%
- niet van toepassing	1%	26%
Wijze van stallen:	(n=156)	(n=144)
- op straat, in een klem/rek	23%	30%
- op straat, tegen een paal/boom	8%	17%
- op straat, los	6%	21%
- bewaakte stalling	61%	19%
- overig	2%	13%
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=156)	(n=144)
- goed	77%	36%
- redelijk	10%	14%
- slecht	11%	49%
- weet niet	2%	-
Wens andere stallingswijze:	(n=156)	(n=144)
- nee	80%	45%
- ja:	20%	55%
* in beter rek	3%	5%
* in bewaakte stalling	15%	48%
* anders	2%	2%

50 De mening van de bewoners van Belcrum is goed beschouwd niet representatief voor die van de bewoners van Breda, maar aangenomen kan worden dat het beeld niet veel zal verschillen.

Voor het winkelen in het centrum van Breda kiezen de meeste bewoners de fiets. Bij het uitgaan daarentegen gaan de meeste bewoners te voet. Degenen die niet met de fiets gaan, laten dat overdag respectievelijk 's avonds omdat het centrum makkelijk te belopen valt (57% versus 54%) en vanwege het gevaar van fietsendiefstal (28% versus 34%). Daarnaast worden nog tal van redenen genoemd, zoals overdag bijvoorbeeld het niet kunnen vervoeren van spullen op de fiets, het niet geschikt zijn van de binnenstad voor de fiets en het 'willen' lopen in verband met jonge kinderen en 's avonds onder andere het niet willen fietsen in verband met drankgebruik en het onhandig vinden om een fiets mee te nemen.

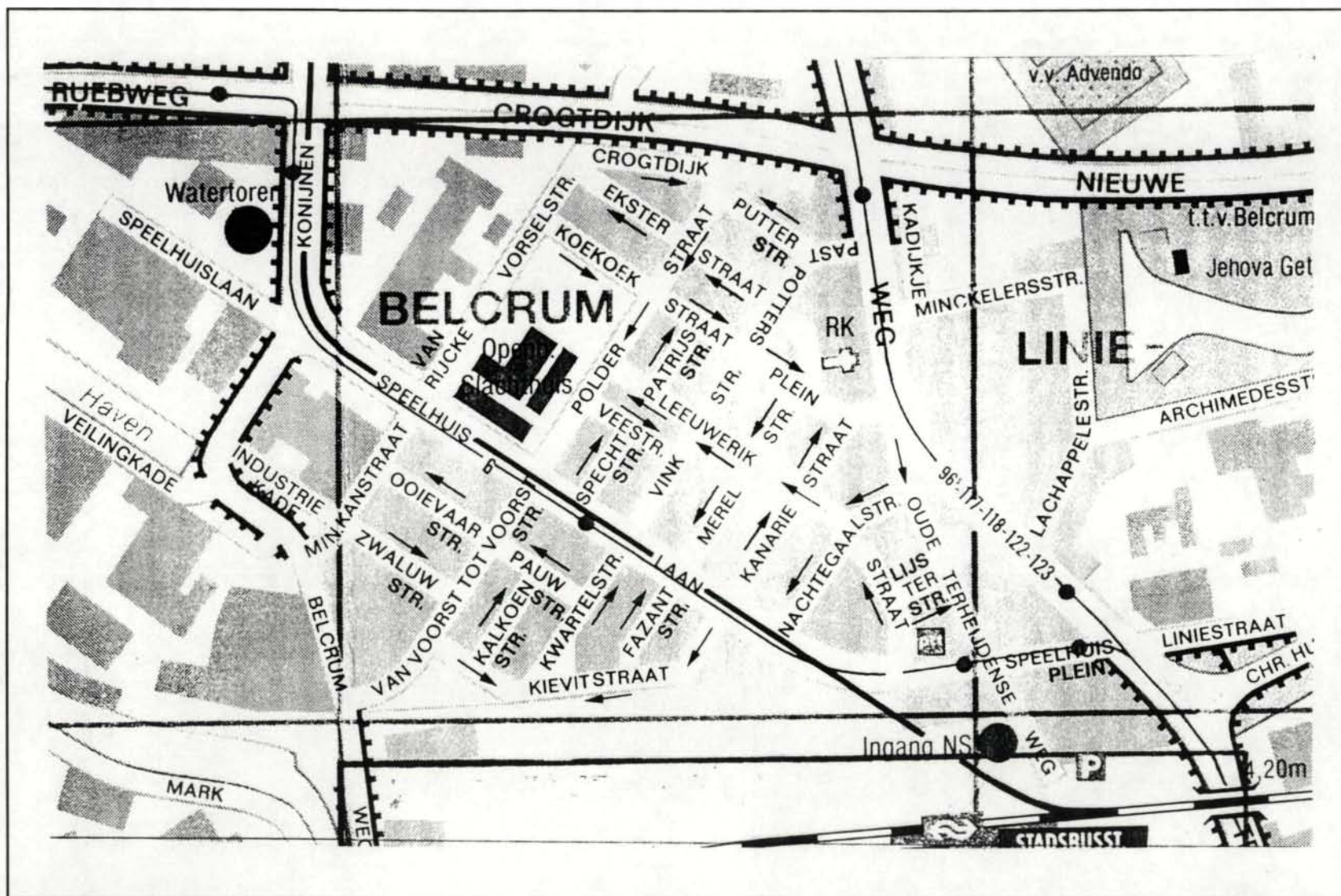
Opvallend is dat de meeste bewoners de fiets overdag bewaakt stallen. Ook 's avonds stalt bijna een vijfde van de bewoners de fiets bewaakt. Verder is het opmerkelijk dat er 's avonds bij het uitgaan relatief veel fietsen los worden gestald in vergelijking met het winkelen overdag. Er blijkt dus bij de uitgaansgelegenheden onvoldoende stalmogelijkheid te zijn. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de bewoners beduidend minder te spreken zijn over de stalmogelijkheden in de avonduren dan overdag. Dit uit zich vervolgens in het geringe percentage bewoners dat de fiets overdag en het hoge percentage bewoners dat de fiets 's avonds op een andere manier wil stallen. De voorkeur gaat daarbij duidelijk uit naar bewaakt stallen.

Wat betreft **fietsendiefstal** in het stadscentrum van Breda is 81% van de bewoners van Belcrum van mening dat dit verschijnsel vaak en 6% dat dit af en toe voorkomt. Daarentegen geeft niemand aan dat fietsendiefstal nooit voorkomt en weet 13% het niet. Van de bewoners is 14% in het afgelopen jaar zelf slachtoffer geworden van fietsdiefstal. Meer dan de helft (52%) van deze slachtoffers is de fiets in het centrum kwijtgeraakt.

6.2.4 Conclusie

Wanneer vraag en aanbod naast elkaar worden gezet, dan vallen de volgende zaken op:

- bewoners en gemeente zijn het met elkaar eens wat betreft het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte. De bestaande capaciteit is volgens beide partijen namelijk toereikend, maar de rekken staan niet altijd op de goede plek. Met name op uitgaansavonden komt dat tot uiting. Relatief veel bewoners zijn bij de uitgaansgelegenheden genoodzaakt de fiets buiten de rekken te stallen;
- Het door de gemeente aangegeven tekort aan bewaakte stallingsplaatsen wordt nauwelijks bevestigd door de bewoners, tenminste gedurende de winkeltijden. Op uitgaansavonden is er daarentegen wel duidelijk sprake van een tekort aan bewaakte stallingsplaatsen, althans volgens de bewoners. Ondanks dat een (particuliere) bewaakte stalling in de avonduren open is en deze stalling niet altijd vol staat, blijken veel bewoners (toch) behoefte te hebben aan bewaakt stallen;
- de U-lock fietsenrekken worden volgens de gemeente wel gebruikt, maar niet op de goede manier. De bewoners lijken zich daar niet druk over te maken, want de wens tot een ander of beter fietsenrek is in Breda erg laag.



6.3 Belcrum

6.3.1 Beschrijving buurt

De wijk Belcrum is ten noorden van het centrum gelegen en wordt ingesloten door de Crogtdijk in het noorden, de Terheijdenseweg in het oosten, de Speelhuislaan en Kievitstraat in het zuiden en de Belcrumweg in het Westen. Belcrum is een vooroorlogse woonbuurt met - vooral de laatste jaren - gewilde woningen bij met name jonge gezinnen zonder kinderen. Ook worden langzaam maar zeker meer kamers verhuurd aan jongeren die een opleiding in Breda volgen.

De buurt telt enkele buurtwinkels alsmede twee basisscholen. Het in de buurt gelegen openbaar slachthuisterrein is niet meer in gebruik en in afwachting van waarschijnlijk woningbouw⁵¹. De ontsluiting richting centrum is over het algemeen goed voor de auto en het openbaar vervoer en uitstekend voor de fiets. In tabel 5.2 staan enkele belangrijke kenmerken van de Kadenbuurt opgesomd.

Tabel 6.2: Kenmerken Belcrum

Woningen:	1238
- eengezins	84%
- meergezins	16%
- vooroorlogs	78%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets	92%
Bewoners:	3164
- 00-14 jaar	15%
- 15-60 jaar	70%
- 60 jaar en ouder	15%
- niet nederlandse nationaliteit	2%
- dagopleiding	10%
Oppervlakte:	39 ha
- woningen per ha	32
- inwoners per ha	81
Autobezit	71%
Fietsbezit	93%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	nihil
- buurtstallingen	nee
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie (mei 1994 - december 1994)	28

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat in de buurt hoofdzakelijk eengezinswoningen staan en dat de woningen grotendeels voorzien zijn van een eigen berging voor de fiets. In de buurt zijn nauwelijks allochtonen woonachtig. Iets meer dan de helft van de bewoners die momenteel een dagopleiding volgt, blijkt een MBO- of HBO-opleiding te volgen.

51 De gemeente is overigens bezig met het opstellen van een ontwikkelingsschets voor de buurt als eerste stap naar een (ontwerp-)bestemmingsplan.

De meeste bewoners beschikken over één of meer fietsen. De bewoners die geen fiets hebben, blijken met name te oud te zijn om te fietsen of geen fiets nodig te hebben.

In de buurt zijn geen buurtstallingen aanwezig en nauwelijks fietsenrekken. De toenemende kamerverhuur heeft tot gevolg, dat fietsen van studenten steeds vaker in de tuin van de woningen (moeten) worden gestald.

Volgens de cijfers van de politie hebben in de periode mei-december 1994 28 mensen aangiften gedaan van fietsendiefstal. Waar deze fietsen in de buurt zijn gestolen, is onbekend⁵².

De gemeente onderneemt in de buurt geen specifieke activiteiten op het gebied van fietsenstallingen. Wellicht dat vanuit de ontwikkelingschets voor de buurt (zie noot 7), en dan met betrekking tot het toenemend stallen van (studenten)fietsen in tuinen, maatregelen op wat langere termijn genomen dienen te worden.

6.3.2 Het probleem volgens de gemeente

De buurt Belcrum is eigenlijk de enige woonbuurt in Breda met voor het merendeel nog vooroorlogse woningen. In twee andere 'vooroorlogse' woonbuurten, te weten Heuvel en Tuinzigt, is het merendeel van de woningen (inmiddels) na-oorlogs (geworden). De gemeente geeft aan, dat met betrekking tot fietsenstallingen in geen van de drie buurten sprake is van een 'problematische' situatie. Ook de enfb is deze mening toegedaan. Of deze constatering klopt, wordt gezien aan de hand van Belcrum⁵³.

6.3.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van Belcrum is ondermeer gevraagd, hoe zij de fiets bij de woning stallen, of ze daar tevreden over zijn en indien dat niet het geval is, hoe zij dan graag de fiets zouden willen stallen. Verder is gevraagd naar slachtofferschap van fietsendiefstal in het afgelopen jaar en de lokatie van de diefstal. Tabel 5.3 geeft een overzicht.

De tabel laat zien, dat bijna negen van de tien bewoners de fiets in de eigen berging stalt. Het stallen van fietsen in de tuin komt niet veel voor en lijkt daarmee vooralsnog geen probleem. Op straat worden eigenlijk nauwelijks fietsen gestald. Over de huidige stalwijze bij de woning zijn bijna alle bewoners tevreden. De groep bewoners die ontevreden is (7%), vindt met name dat de woning te weinig plek biedt voor de fietsen. Daarnaast bestaat er bij enkele bewoners onvrede over het buiten stallen van de fiets in relatie tot de kans op fietsdiefstal. De groep ontevreden bewoners zou het liefst de fiets in een eigen berging willen stallen. Animo voor een buurtstalling alsmede meer of betere rekken is er niet of nauwelijks⁵⁴. Het merendeel van de bewoners van Belcrum geeft aan, dat er in de buurt vaak (33%) of af en toe (23%) fietsen gestolen worden. Daarentegen is 19% van mening, dat fietsendiefstal niet voorkomt in de buurt en weet 25% het niet. In een

52 De politie beschikt nog niet over de juiste programmatuur om een (snelle) uitdraai op lokaties mogelijk te maken.

53 De keuze voor Belcrum is voornamelijk ingegeven door het percentage vooroorlogse woningen, de omvang van de buurt. Bovendien blijkt uit de inventarisatieschets dat de bewoners van Belcrum een sterke buurtbinding hebben en Belcrum duidelijk als één buurt zien.

54 Overigens geeft 5% van de bewoners aan dat er een buurtstalling aanwezig is in de buurt. Waarschijnlijk bedoelen zij daarmee de stalling bij het station, die niet ver van de buurt is gelegen.

jaar tijd is bij 14% van de bewoners de fiets één of meerdere keren gestolen. Ruim eenderde (37%) van de slachtoffers is de fiets in de buurt kwijtgeraakt. daarbij blijken de meeste fietsen van straat te zijn gestolen.

Tabel 6.3: Fietsstallingsgegevens Belcrum

Stalwijze bij woning:	(n=194)
- in eigen box	87%
- in gang woning	8%
- in tuin	3%
- op straat	1%
- anders	1%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=194)
- tevreden	93%
- ontevreden	7%
Wens tot andere stalwijze:	(n=194)
- nee	93%
- ja	7%
* beter rek/klem	-
* rek/klem dichtbij	-
* buurtstalling	1%
* eigen berging/box/etc	4%
* anders	2%
Slachtoffer fietsdiefstal	(n=194)
- ja	14%
- nee	86%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=27)
- uit huis/box/berging	7%
- van straat	19%
- elders in buurt	11%
- in stadscentrum	52%
- elders gemeente	11%

6.3.4 Conclusie

In Belcrum bestaat het aanbod aan stallingsvoorzieningen voornamelijk uit bergingen bij de woningen. De meeste bewoners stallen de fiets(en) dan ook in de eigen berging. Fietsenrekken zijn nauwelijks in de buurt aanwezig en buurtstallingen helemaal niet. Deze situatie voldoet in de ogen van de bewoners, want maar liefst 93% van de bewoners geeft aan geen behoefte te hebben om de fiets op een andere dan de huidige manier te willen stallen. De constatering van de gemeente dat met betrekking tot het stallen van de fiets nauwelijks problemen zijn in Belcrum klopt derhalve en rechtvaardigt het huidige 'beleid van niets-doen aan stallingsvoorzieningen buiten het centrum'.

7 Gouda

7.1 Algemeen

7.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

Begin jaren 80 komt er in Gouda voor het eerst (schriftelijke) aandacht voor fietsenstallingen door middel van een 'Plan Langzaam Verkeer'. Het plan, dat bestuurlijk nooit is vastgesteld, krijgt in 1989 een vervolg in het 'Actieplan Langzaam Verkeer', in feite een uitvoeringsplan van het eerstgenoemde plan. In het actieplan, dat wel door B&W is vastgesteld, wordt welgeteld 1 zin besteed aan fietsenstallingen, namelijk "... het realiseren van voldoende kwalitatieve en kwantitatieve stallingsvoorzieningen voor de fiets". Deze ene zin heeft ertoe geleid dat de gemeente in 1992 een onderzoek heeft verricht naar stallingsplaatsen voor fietsen in en om de Goudse binnenstad (waar staat wat, hoe is het gebruik, etc). Naast het inventariserende gedeelte worden in het onderzoek ook voorstellen gedaan voor het plaatsen/vervangen/verplaatsen van fietsenstallingen. In totaal zijn er 45 punten voor verbetering opgesomd. Hieraan wordt gefaseerd uitvoering gegeven, aangezien Gouda het moet stellen met een fietsenstallingenbudget van circa fl 15.000,- per jaar. Het wachten is derhalve veelal op herstratings- of herprofileringprojecten waar de fietsenrekken in kunnen meeliften.

De aandacht voor fietsenstallingen is dus de laatste jaren binnen het gemeentelijke beleid toegenomen, maar wordt geremd door beperkte financiële middelen. Vandaar dat de enfb dan ook opmerkt dat zij weinig van het fietsenstallingenbeleid merkt. Overigens is de toegenomen aandacht voor fietsenstallingenbeleid niet tot stand gekomen op aandrang van bewoners of de middenstand, maar duidelijke een initiatief van de gemeente. Zelfs de enfb maakt zich eigenlijk nauwelijks druk om het stallingenbeleid. Zij bemoeit zich meer met fietsrouteknelpunten. Wel heeft het terugdringen van de automobiliteit in het centrum de fiets een (kleine) impuls gegeven. De markt is sinds kort autovrij en dat schept mogelijkheden voor meer (of betere) fietsenrekken⁵⁵.

Ook fietsendiefstal is volgens de gemeente nauwelijks aanleiding geweest om meer aandacht aan het fietsenstallingenbeleid te geven. Fietsendiefstal komt wel voor, maar volgens de enfb is het niet zo'n probleem in Gouda. De politie heeft in het verleden wel acties gevoerd (graveren, spandoek), maar het blijft allemaal erg incidenteel. Daders van fietsendiefstal, voorzover ze opgepakt worden, gaan in Gouda richting HALT.

7.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Het huidige fietsenstallingenbeleid richt zich met name op de binnenstad, en dan specifiek op de stallingen op straat. De behoefte aan fietsenstallingen is in Gouda bepaald aan de hand van tellingen en neergelegd in het onderzoekrapport uit 1992. Bij het plaatsen van fietsenrekken wordt het rapport geraadpleegd en de actuele situatie in ogenschouw genomen. Soms komt er een verzoek van een bewoner of middenstander voor het (ver)plaatsen van een fietsenrek. Indien dit niet op bezwaren stuit, wordt een dergelijk verzoek meestal direct ingewilligd.

⁵⁵ Pikant 'detail: de eerste protestreacties van bewoners en winkeliers zijn reeds zichtbaar op de ruiten van de winkeliers: de markt is kaal, leeg en dood geworden en de auto moet beslist weer terug.

Het bepalen van de juiste capaciteit aan fietsenstallingen blijft lastig. Het zou handig zijn als er normen voor fietsstallingsplaatsen bij verschillende typen gebouwen voorhanden zouden zijn. Hoeveel fietsenrekken moeten er aanwezig zijn bij een bioscoop of bijvoorbeeld een bibliotheek? Voor auto's heb je immers wel van dergelijke normen (zoals x per zitplaats of y per bezoeker). Dit soort normen kan volgens de gemeente een handige richtlijn zijn, maar meer ook niet. Uitvoering blijft voor een belangrijk deel afhankelijk van situationele factoren.

Voor het bepalen van het type fietsenstalling zou het nuttig zijn als je over ervaringen van gemeenten met verschillende typen fietsenstallingen zou kunnen beschikken. Helaas worden maar weinig typen stallingsvoorzieningen op wat grotere schaal toegepast, zodat ervaringen met (nu nog) minder gangbare fietsenstallingen vaak teruggrijpen op enkele exemplaren die in een gemeente staan opgesteld. De gemeente Gouda heeft daarom zelf de proef op de som genomen door te experimenteren met vier verschillende fietsenstandaards en -rekken. Gekozen is uiteindelijk voor het Klaverrek vanwege (in afnemend belang) de minste kans op beschadigingen aan de fiets (zoals krom voorwiel), de mate van inpasbaarheid in de historische binnenstad (esthetisch aspect), het gebruikersgemak en de aanbindmogelijkheid⁵⁶.

7.2 Stadscentrum

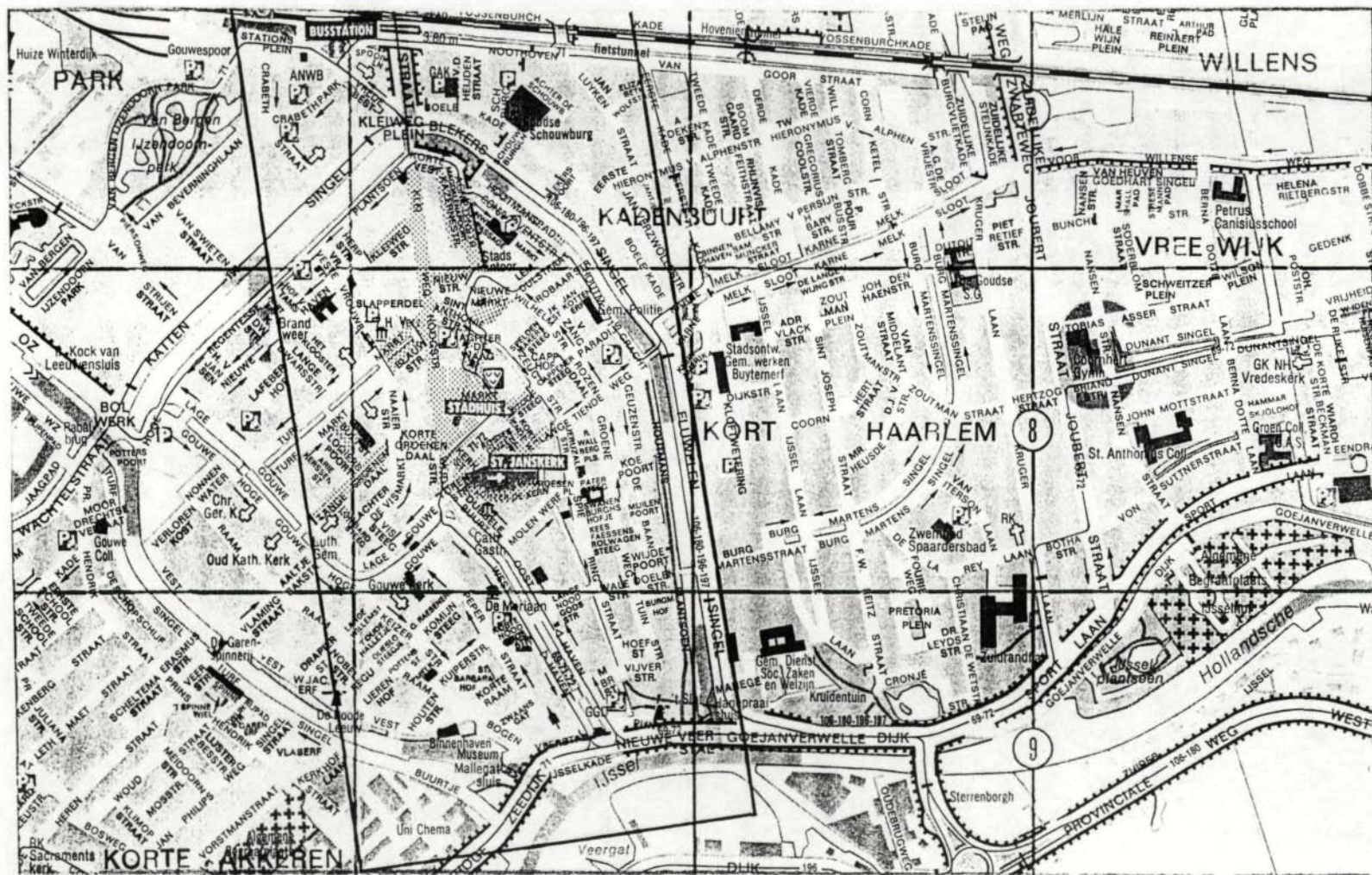
7.2.1 Beschrijving centrum

Het stadcentrum van Gouda laat zich makkelijk herkennen vanwege de singel die het centrum afgrenst van de rest van de stad (zie plattegrond). Het centrum heeft historische waarde en vormt mede daardoor een aangenaam woon- en verblijfklimaat. De hoofdfuncties van het centrum zijn duidelijk winkelen en werken. Vanuit de woonwijken buiten de singels is het stadscentrum per fiets bereikbaar middels het reeds aanwezige hoofd fietsroutenet. Voor het stallen van de fiets is de bezoeker van het centrum aangewezen op de overal in het centrum verspreid staande (standaard) fietsenrekken en 1 bewaakte fietsenstalling⁵⁷. De meeste stallingsvoorzieningen bevinden zich aan of vlakbij de toegangsroutes tot het centrum. De capaciteit van de bewaakte stalling is, zelfs op piekdagen, voldoende. Daarentegen is het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte op piektijden ontoereikend. Volgens het inventarisatieonderzoek uit 1992 moeten de ruim 2000 bestaande stallingsplaatsen in het centrum met de helft uitgebreid worden. Deze toename van zo'n 1000 stallingsplaatsen dient volgens het onderzoek te worden verkregen door herinrichting, verplaatsing en uitbreiding van de stallingsplaatsen op 45 locaties in het centrum. De gemeente hanteert daarmee dus het uitgangspunt dat de capaciteit op piektijden maatgevend moet zijn voor het aantal (te realiseren) stallingsplaatsen. Verder houdt de gemeente bij het fietsenstallingenbeleid in het centrum rekening met de volgende (kwantitatieve) informatie:

- wat zijn de invalroutes;
- wat zijn de grootste aantrekkende functies voor fietsers;
- waar wordt gewoond in het centrum (sec woonbuurtje of wonen boven/tussen winkels) en hoe zijn de stalmogelijkheden van de bewoners;
- wat is er momenteel aan stallingen in het centrum en hoe wordt er gestald (inventarisatieonderzoek).

56 Belangrijk detail: de voor fietsenstallingen verantwoordelijke beleidsambtenaar van de gemeente Gouda heeft in Groningen gestudeerd en is dus vertrouwd met de Klaverrekken.

57 De bewaakte stalling bij het Centraal Station niet meegerekend.



Fietsdiefstalgegevens spelen daarentegen nauwelijks een rol bij het bepalen van fietsenstallingsbeleid, ondanks dat de politie over interessante informatie beschikt. Volgens de aangiftecijfers van de politie hebben er in 1994 456 personen aangifte gedaan van fietsdiefstal in het centrum. Wanneer gekeken wordt naar de lokatie van fietsdiefstal, dan springen er zes straten uit: de Agnietenstraat (57 aangiften), Markt (44 aangiften), Kleiweg (41 aangiften), Vest (28 aangiften), Kazernestraat (23 aangiften) en Achter de Waag (22 aangiften) zijn samen goed voor bijna de helft van het aantal aangiften!

7.2.2 Het probleem volgens de gemeente

De aandacht voor fietsen in het centrum is met name gelegen in het grote aanbod fietsen dat richting centrum komt en de volgens de gemeente onduidelijkheid waar men vervolgens de fiets kan stallen, met name op piektijden. De capaciteit is op die tijden dan ook onvoldoende, maar uitbreiding en/of verplaatsing van stallingsvoorzieningen zit er financieel niet in. De bewaakte stalling ligt ten opzichte van de grootste fietsstromen redelijk centraal en voldoet qua capaciteit in de spitsuren. Uitbreiding van het aantal bewaakte fietsenstallingen is dan ook niet aan de orde. Uit het eigen inventarisatieonderzoek alsmede uit eigen ervaring van de gemeente blijkt, dat veel (kleine groepjes) rekken niet op de goede plaats staan. Voor 'autovrije' winkelstraten (voetgangersgebieden) speelt nu de discussie of er fietsenrekken in de winkelstraat aanwezig moeten zijn of dat ook fietsers hun fiets aan het begin (en eind) van de straat moeten parkeren. De meningen zijn hierover verdeeld.

De huidige (standaard) fietsenstandaards geven de gemeente weinig problemen. Over deze standaards komen ook weinig klachten van gebruikers.

7.2.3 Het probleem volgens de bewoners

De inwoners van Gouda staan niet op de bres als het gaat om stallingsvoorzieningen. Wensen, klachten of ideeën omtrent fietsenstallingen komen nauwelijks bij de gemeente binnen. In incidentele gevallen gaat het om een verzoek tot het plaatsen van één of enkele fietsenrekken. Dit zou kunnen betekenen dat de inwoners of instemmen met het fietsenstallingsbeleid van de gemeente of het onderwerp niet belangrijk genoeg achten om daarmee naar de gemeente te stappen. In het laatste geval hebben de bewoners dus wel wensen, maar die wensen blijven voor de gemeente grotendeels onbekend. Om daar achter te komen, zijn in de enquête onder **bewoners van de Kadenbuurt** ook enkele vragen opgenomen die betrekking hebben op het stallen van de fiets in het centrum⁵⁸. In tabel 7.1 staan de belangrijkste uitkomsten weergegeven.

58 De bewoners van de Kadenbuurt zijn natuurlijk niet representatief voor de Goudse bevolking. De gegevens uit de enquête moeten daarom met enige voorzichtigheid worden betracht.

Tabel 7.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=193)	(n=193)
- fiets	61%	21%
- te voet	34%	57%
- auto	2%	2%
- openbaar vervoer	2%	1%
- niet van toepassing	1%	19%
Wijze van stallen:	(n=139)	(n=155)
- op straat, in een klem/rek	54%	50%
- op straat, tegen een paal/boom	25%	15%
- op straat, los	9%	17%
- bewaakte stalling	9%	5%
- overig	3%	13%
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=139)	(n=155)
- goed	55%	70%
- redelijk	20%	11%
- slecht	25%	19%
Wens andere stallingswijze:	(n=139)	(n=155)
- nee	68%	57%
- ja:	32%	43%
* in beter rek	14%	6%
* in bewaakte stalling	16%	35%
* anders	2%	2%

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat de vervoerwijze naar het centrum overdag verschilt van 's avonds. Overdag gaan de bewoners uit de Kadenbuurt meestal met de fiets naar het centrum en 's avonds meestal lopend. De groep bewoners die doorgaans niet met de fiets naar het centrum gaat, laat dat voornamelijk vanwege het feit dat het centrum goed te belopen valt. Daarnaast acht overdag een vijfde en 's avonds zelfs een derde van deze groep het gevaar voor fietsdiefstal te groot. Het ontbreken van voldoende stallingsmogelijkheden blijkt nauwelijks een reden om de fiets thuis te laten.

De fiets wordt in het centrum zowel overdag als 's avonds het meest in een fietsenrek of-klem op straat gestald. De bewaakte stalling wordt overdag door 9% van de bewoners gebruikt. 's Avonds zegt 5% van de bewoners bewaakt te stallen. Dat moet dan in de stalling van de NS zijn, aangezien de bewaakte stalling in het centrum de winkelsluitingstijden aanhoudt.

De meerderheid van de bewoners vindt dat de fiets in het centrum goed kan worden gestald. Opvallend is dat de stallingsmogelijkheden 's avonds hoger worden gewaardeerd dan overdag. Een verklaring hiervoor kan zijn, dat de capaciteit aan fietsenrekken overdag (met name op marktdagen, koopavonden en zaterdags) tekort schiet en 's avonds over het algemeen toereikend is.

Het is op basis van het voorgaande dan ook niet zo verwonderlijk, dat de meerderheid van de bewoners aangeeft de fiets niet op een andere wijze te willen stallen. De groep bewoners, die wel wat te wensen heeft, wil de fiets voornamelijk veiliger stallen. Dit uit zich in een behoefte aan bewaakt stallen, die 's avonds twee keer zo groot is als overdag.

Wat betreft **fietsendiefstal** in het centrum is 35% van de bewoners van mening, dat dit verschijnsel vaak en 28% dat het af en toe voorkomt. Daarentegen geeft 22% aan dat fietsdiefstal in het centrum nooit voorkomt en weet de resterende 15%

het niet. Van de bewoners is 9% in het afgelopen jaar zelf slachtoffer geworden van fietsdiefstal. De helft van de slachtoffers is de fiets in het centrum kwijtgeraakt.

7.2.4 Conclusie

Wanneer vraag en aanbod naast elkaar worden gezet, dan vallen een aantal zaken op:

- de stalcapaciteit overdag is volgens de gemeente onvoldoende, met name op piekdagen. De bewoners blijken zich daar niet 'massaal' aan te storen, want driekwart geeft aan overdag de fiets goed kwijt te kunnen in het centrum;
- de capaciteit van de bewaakte stalling is volgens de gemeente, zelfs op piektijden, voldoende. De bewoners lijken het daarmee eens te zijn, want er bestaat overdag maar een geringe behoefte bij de bewoners aan bewaakte stallen (16%)⁵⁹;
- de stalcapaciteit 's avonds is volgens de gemeente 's avonds (meer dan) toereikend. Ook de bewoners zijn deze mening toegedaan, want 81% geeft aan 's avonds de fiets redelijk tot goed kwijt te kunnen in het centrum. Daarbij wordt wel de wens uitgesproken om de fiets anders (lees veiliger) te kunnen stallen. Met name de wens tot bewaakte stallen van de fiets op uitgaansavonden in het centrum is groot: 35% van de bewoners zou graag bewaakte willen stallen, iets wat in Gouda 's avonds momenteel alleen bij de NS-stalling mogelijk is;
- fietsdiefstal is volgens de gemeente geen groot probleem in Gouda. Toch laat 21% van de niet-fietsers (oftewel 8% van alle bewoners) de fiets overdag thuis uit gevaar voor fietsdiefstal. Voor de avonduren is dat percentage zelfs nog hoger, namelijk 34% (oftewel 20% van alle bewoners).

7.3 Kadenbuurt

7.3.1 Beschrijving buurt

De Kadenbuurt is een woonbuurt die begrensd wordt door de Noothoven van Goorstraat in noorden en oosten, de Karnemelksloot in het zuiden en de Boelekade in het westen (zie plattegrond). In de buurt bevinden zich twee lagere scholen, enkele winkels en hier en daar een (eenmans)bedrijf. Aan de rand van de wijk ligt de schouwburg. De ontsluiting van de buurt richting het centrum van Gouda is volgens de meeste bewoners voor wat de auto en het openbaar vervoer betreft slecht en voor de fiets goed. De belangrijkste kenmerken van de buurt staan weergegeven in tabel 7.2. De buurt kan worden gekenschetst als een buurt met hoofdzakelijk eengezinswoningen met eigen bergingen voor de fiets. In de buurt wonen nauwelijks bewoners met een andere dan de nederlandse nationaliteit. De leeftijdsopbouw van de bewoners van de Kadenbuurt is vrij evenwichtig. De buurt is daarmee geen uitgesproken jonge of grijze buurt. Van de bewoners die een dagopleiding volgen, volgt bijna driekwart een hoger beroepsopleiding of universitaire opleiding.

De meeste bewoners blijken over één of meerdere fietsen te beschikken. De 5% die niet in het bezit is van een fiets, geeft aan dat ze te oud zijn om te fietsen, ze niet kunnen fietsen, geen fiets nodig hebben of niet mogen fietsen.

59 Aangezien de Kadenbuurt in de buurt ligt van de enige bewaakte stalling in het centrum, mag worden aangenomen dat de uitgesproken behoefte aan een bewaakte stalling een stalling op een andere lokatie betreft.

Tabel 7.2: Kenmerken Kadenbuurt

Woningen:	1092
- eengezins	84 %
- meergezins	16 %
- vooroorlogs	67 %
- met eigen stallingsruimte voor de fiets	90 %
Bewoners:	2361
- 00-19 jaar	22 %
- 20-29 jaar	17 %
- 30-39 jaar	17 %
- 40-59 jaar	21 %
- 60 jaar en ouder	23 %
- niet nederlandse nationaliteit	4 %
- dagopleiding	11 %
Oppervlakte:	27,6 ha
- woningen per ha	40
- inwoners per ha	85
Autobezit	63 %
Fietsbezit	95 %
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	nihil
- buurtstallingen	nee
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie in 1994	33

In de buurt bevinden zich geen buurtstallingen. Fietsenrekken en klemmen staan eigenlijk alleen bij de twee scholen en de schouwburg.

Volgens de politiecijfers hebben in 1994 33 personen aangifte gedaan van fietsdiefstal in de Kadenbuurt. Ongeveer de helft daarvan is gestolen in twee straten, te weten de Boelekade (10) en het schouwburgplein (6). Er zijn geen aangiften van fietsdiefstal bij beide scholen gedaan.

Door de gemeente worden in deze buurt geen (specifieke) activiteiten ondernomen op fietsenstallingengebied.

7.3.2 Het probleem volgens de gemeente

De gemeente Gouda beschikt over 3 vooroorlogse woonwijken, Kort Haarlem, Kort Akkeren en de Kadenbuurt, die alle drie tegen het centrum aanliggen. De woningen in deze drie wijken beschikken volgens de gemeente bijna allemaal over een eigen bergingsruimte of een andere mogelijkheid aan huis waar de fiets gestald kan worden. Bovendien zijn er in de drie wijken nauwelijks bovenwoningen. Daarnaast komen volgens de gemeente nauwelijks klachten, wensen of ideeën binnen van bewoners en gebruikers uit de drie wijken omtrent fietsenstallingen. De gemeente Gouda is dan ook van mening, dat met betrekking tot fietsenstallingen in de drie wijken nauwelijks tot geen problemen aanwezig zijn. Of dit inderdaad het

geval is, wordt bekeken aan de hand van de Kadenbuurt⁶⁰.

7.3.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van de Kadenbuurt is achtereenvolgens gevraagd, hoe zij de fiets bij de woning stallen, of ze daar tevreden over zijn en zo nee, welke andere stallingswijze zij dan prefereren. Ook is gevraagd naar slachtofferschap van fietsdiefstal in het afgelopen jaar en naar de lokatie waar de (laatste) fiets is gestolen. Tabel 7.3 geeft een overzicht.

Tabel 7.3: Fietsstallingsgegevens Kadenbuurt

Stalwijze bij woning:	(n=193)
- in eigen box	80%
- in gang woning	6%
- in tuin	3%
- op straat	11%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=193)
- tevreden	88%
- ontevreden	12%
Wens tot andere stalwijze:	(n=193)
- nee	85%
- ja	15%
* beter rek/klem	2%
* rek/klem dichtbij	2%
* buurtstalling	2%
* eigen berging/box/etc	8%
* weet niet	1%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=193)
- ja	9%
- nee	91%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=18)
- uit huis/box/berging	11%
- van straat	22%
- elders in buurt	-
- in stadscentrum	50%
- elders gemeente	17%

Aangezien veel woningen zijn uitgerust met een ruimte waarin fietsen gestald kunnen worden (zie tabel 7.2), is het niet verwonderlijk dat de meeste fietsen dan ook in die ruimte (box, berging, schuur) worden gestald. Over het algemeen zijn de bewoners tevreden met de stallingsmogelijkheden aan huis. De bewoners die niet tevreden zijn (12%), vinden voornamelijk dat de woning te weinig plek biedt voor het stallen van de fiets. Het zijn hoofdzakelijk ook deze mensen die graag een eigen stallingsruimte willen voor de fiets. Voor meer of betere rekken alsmede

60 De keuze voor de Kadenbuurt is voornamelijk ingegeven door de omvang van de buurt. De Kadenbuurt is kleiner dan de twee andere wijken en zodanig voor bewoners beter herkenbaar als buurt.

voor buurtstallingen bestaat in de buurt nauwelijks animo⁶¹.

Het merendeel van de bewoners is van mening, dat in de buurt fietsen worden gestolen: volgens 35 % gebeurt dat vaak en volgens 28 % af en toe. Daarentegen geeft 22 % van de bewoners aan, dat er in de buurt nooit fietsendiefstal plaatsvindt en weet 15 % het niet. In het afgelopen jaar blijkt 9 % van de bewoners daadwerkelijk slachtoffer te zijn geworden van fietsendiefstal. Eenderde van de slachtoffers is de fiets bij de woning kwijtgeraakt. Daarbij is eenderde van de fietsen uit het huis of de box/berging verdwenen en tweederde van straat.

7.3.4 Conclusie

Het aanbod van stallingsvoorzieningen voor de fiets bestaat in de Kadenbuurt voornamelijk uit een eigen ruimte voor het stallen van de fiets. Maar liefst 90 % van de huishoudens beschikt over een eigen box, berging, schuur of garage en 80 % van de bewoners maakt daarvan gebruik voor het stallen van de fiets. Fietsenrekken en buurtstallingen komen in de buurt eigenlijk niet voor. Dat blijkt in de Kadenbuurt geen probleem te zijn, want er bestaat bij de bewoners nauwelijks behoefte aan dergelijke stallingsvoorzieningen. Het stallingenbeleid van de gemeente in deze buurt, te weten geen beleid, is op grond van voorgaande informatie dus gerechtvaardigd.

61 Overigens geeft 5 % van bewoners aan dat er in de buurt toch een buurtstalling aanwezig is. Daarbij maakt 1 % zelfs gebruik van die buurtstalling. Een verklaring hiervoor kan zijn dat het begrip buurtstalling niet duidelijk is geweest of dat de betreffende buurtstalling zich (net) buiten de buurt bevindt. Als looptijd naar de stalling wordt namelijk meer dan 5 minuten aangegeven.

8 Vlissingen

8.1 Algemeen

Dit hoofdstuk heeft een wat andere opzet dan de overige hoofdstukken. Aangezien de gemeente Vlissingen buiten het centrum geen vooroorlogse woningbouw kent, is er voor gekozen om bewoners uit het centrum te enquêteren. Dit betekent dat het onderscheid tussen het centrum en de vooroorlogse buurt en daarmee één paragraaf vervalt.

8.1.1 Aandacht voor het fietsenstallingsbeleid

De aandacht voor een plek voor de fiets is de afgelopen periode sterk toegenomen. De gemeente heeft de doelstelling van het Structuurschema verkeer en Vervoer, te weten 30% meer fietsgebruik in 2010, tot de hare gemaakt. Om die doelstelling te verwezenlijken, wordt de fietsenstalling van groot belang geacht. In een nota wordt dat belang als volgt verwoord: *"Hoe mooi wij de fietser ook scheiden van het autoverkeer, hoe prachtig de fietsroutes ook zijn, hoe aardig misschien de fiscus voor de fietser wordt; wie zijn fiets niet goed droog en veilig kan parkeren of stallen zal het snel bekeken hebben en de fiets de fiets laten."*⁶²

Een tweede reden voor de toegenomen aandacht voor de fietsenstalling is gelegen in de herinrichting van het centrum. Het winkelgebied is gemoderniseerd en compacter gemaakt. Hierdoor is de functie van het centrum vergroot van lokaal naar regionaal. Bovendien wordt de auto uit de binnenstad geweerd. Het fietsgebruik in Vlissingen is hierdoor explosief toegenomen. De vraag naar fietsenstallingen is navenant gegroeid.

Ten slotte heeft de plek voor de fiets een belangrijke plaats in het voorkomen van fietsendiefstal. Een werkgroep fietsendiefstal heeft op dit aspect van het belang van stallingsmogelijkheden de aandacht gevestigd. Met name rond evenementen, bij het strand en bij uitgaansgelegenheden wordt fietsendiefstal bestreden door onder andere tijdelijke fietsenstallingen.

8.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Hoewel de aandacht voor de stallingsvoorzieningen is toegenomen, wordt geen apart beleid op dit gebied ontwikkeld. De gemeente maakt geïntegreerde plannen voor de openbare ruimte en verkeer en de fiets heeft daar een (steeds belangrijker) plaats in. Het stallingsbeleid kan vooral als reactief worden bestempeld. De gemeente kijkt eerst waar veel fietsen staan en plaatst daarna fietsenstallingen. De heer Assink, verkeerskundige van de gemeente Vlissingen, formuleert het reactieve beleid als volgt: *"Nou lopen we achter de feiten aan, laten we er nu ook maar achteraan blijven lopen"*. Aan de boulevard is de gewenste capaciteit nauwelijks te bepalen. Op een mooie zomerdag rijden zo'n 6000 fietsers door Vlissingen, terwijl het aantal buiten het seizoen op vijftig blijft steken. Hier kiest men dan ook vooral voor tijdelijke voorzieningen.

Naast het reageren op kennelijke vraag, voert de gemeente experimenten uit om de

62 Nota fietsenstallingsbeleid gemeente Vlissingen, 1990, pag. 1

mogelijkheid van bewaakte stallingen te onderzoeken. Dit gebeurt op plaatsen waar veel fietsen komen zoals in het centrum en bij het zwembad. Een bewaakte stalling waarvoor dient te worden betaald, blijkt uit de experimenten niet haalbaar. In het centrum is geëxperimenteerd met een bewaakte stalling en een onbewaakte stalling naast elkaar. De onbewaakte stalling werd veelvuldig gebruikt, de bewaakte bleef leeg. De plaatselijke afdeling van de enfb wijt deze uitkomst aan de opzet van het experiment. Omdat de bewakers van de stalling ook zicht hadden op het 'niet bewaakte deel', leek de onbewaakte stalling toch bewaakt. Ook het experiment bij het plaatselijke zwembad leed aan dit euvel. Door de fietsen aan de buitenkant van bewaakte terrein te plaatsen, hoefden de fietsers geen geld te betalen, maar was er wel toezicht op hun fiets. Het mislukken van deze experimenten wil dan ook niet zeggen dat er geen behoefte zou zijn aan bewaakte fietsenstallingen. Een gratis bewaakte stalling bij de kermis werd zo massaal gebruikt dat tijdens de kermis de capaciteit ter plekke moest worden uitgebreid. De conclusie dat hier de spreekwoordelijke Nederlandse of Zeeuwse zuinigheid een belangrijke drempel vormt om te betalen is echter ook niet op zijn plaats. De fooien aan de bewakers overtroffen over het algemeen het tarief dat in de binnenstad en bij het zwembad werden gehanteerd. Kennelijk is het vooral de verplichting om te betalen die fietsers doet besluiten een ander heenkomen voor de fiets te zoeken.

De keuze voor het type fietsenstalling is in Vlissingen tot stand gekomen op basis van informatie uit andere steden (met name Gouda en Rotterdam). Vlissingen heeft gekozen voor de beugel omdat deze goede aanbindmogelijkheden heeft en minimale kans voor beschadiging van de fiets geeft. Daarnaast is de inpasbaarheid in de openbare ruimte van belang. Door de kleur van de beugel aan te passen aan de omgeving kan hij een smaakvol accent vormen in de specifieke situatie. Zo is de kleur van de beugel bij de kust aangepast aan de bankjes waar hij naast staat en is op het plein voor het theater de beugel in dezelfde kleur als het accent van het theater zelf. De esthetische kwaliteit van objecten in de openbare ruimte worden getoetst door een werkgroep stedelijke kwaliteit. Nieuwe typen fietsenstallingen (met name rekken) worden door de ambtenaren van de gemeente in de stallingsruimte onder het stadhuis getest. De bevindingen in het gebruik worden gebruikt om te bezien of de rekken geschikt zijn voor de openbare ruimte.

8.2 Stadscentrum

8.2.1 Beschrijving centrum

Het centrum van Vlissingen is in gebruik als woon- en winkelgebied. Daarnaast zijn er een aantal (kleinere) bedrijven gevestigd. Voor het merendeel is het centrum na de oorlog gebouwd. Zo'n veertig procent is vooroorlogs. Het winkelgebied van Vlissingen is de afgelopen vijf jaar aan sterke veranderingen onderhevig geweest. Zo zijn er voetgangersgebieden gecreëerd en is het winkelgebied compacter gemaakt. Dat wil zeggen meer winkels op een kleiner gebied. Hierdoor is de winkelfunctie van het centrum versterkt van lokaal naar regionaal. Een deel van het centrum is niet toegankelijk voor de auto. Dit heeft het bezoek van het centrum met de fiets verder versterkt. Naast winkels is er een aantal uitgaansgelegenheden in het centrum, waaronder het plaatselijke theater. Ten zuiden van het centrum ligt de boulevard langs de zee. Met name dit gebied wordt in het zomerseizoen druk bezocht door toeristen. Op de invalsroute vanuit het station naar het centrum ligt een inpandige bewaakte stalling.



Tabel 8.1: Kenmerken centrum

Woningen:	1930
- eengezins	45 %
- meergezins	54 %
- vooroorlogs	38 %
- met eigen stallingsruimte voor de fiets	84 %
Bewoners:	3711
- 00-19 jaar	15 %
- 20-29 jaar	20 %
- 30-49 jaar	28 %
- 50-54 jaar	15 %
- 65 jaar en ouder	21 %
- dagopleiding	9 %
Oppervlakte:	46 ha
- woningen per ha	42
- inwoners per ha	81
Autobezit	66 %
Fietsbezit	92 %
Fietsvoorzieningen:	n = 191
- rekken/klemmen	31 %
- buurtstallingen	12 % ⁶³
- bewaakte stallingen	nvt

8.2.2 Het probleem volgens de gemeente

In 1990 heeft de werkgroep fietsendiefstal een plan ontwikkeld waarin concrete maatregelen zijn opgenomen om het groeiend aantal fietsendiefstallen in Vlissingen terug te dringen. In dat kader is gezocht naar plaatsen waar stallingen c.q. fietsenklemmen het best kunnen worden aangebracht. Dit heeft geresulteerd in het plaatsen van een aantal fietsbeugels en het eerder beschreven experiment met de bewaakte fietsenstalling. Een deel van het winkelcentrum is alleen toegankelijk te voet. In eerste instantie heeft de gemeente dan ook gekozen voor stallingsmogelijkheden buiten het winkelgebied, direct achter de winkels in het voetgangersgebied. Met name voor het kortere winkelbezoek wordt van deze mogelijkheid echter weinig gebruik gemaakt, zo erkent ook de gemeente.

Bij bushaltes wordt geen mogelijkheid om de fiets te parkeren gecreëerd. De reden hiervoor is dat de haltes hooguit 400 meter van een bestemming af liggen. Volgens de betreffende ambtenaren is dat goed te lopen.

8.2.3 Het probleem volgens inwoners

De plaatselijke afdeling van de enfb constateert dat er onvoldoende ruimte voor de fiets is in het centrum. Op of direct bij het Scheldeplein - het belangrijkste winkelgebied van Vlissingen - zijn geen fietsenrekken. De fietsen zijn daar aangeboden aan lantaarnpalen of slingeren los rond. De enfb meent dat er sprake is van een politiek probleem. De winkeliers willen liever geen fietsen voor hun zaak. De

63 Hoewel er geen buurtstalling in Vlissingen te vinden is, geeft toch 12% aan dat er wel een buurtstalling is. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld op de bewaakte stalling in het centrum.

werkgroep fietsendiefstal en de enfb hebben echter met name het Scheldeplein aangewezen als plaats waar rekken geplaatst zouden moeten worden. Het is vervolgens aan de wethouder verkeer en vervoer om de knoop door te hakken. Dit gebeurt volgens de enfb niet. Het gevolg is dat de huidige situatie - rondslingerende fietsen - gehandhaafd blijft.

De enfb acht het ook wenselijk dat er stallingsmogelijkheden bij de bushaltes worden gecreëerd. Volgens de plaatselijke afdeling zouden de bewoners moeten kunnen kiezen of zij met de fiets of met de voet naar het openbaar vervoer gaan.

Tabel 8.3: Fietsstallingsgegevens Centrum

Stalwijze bij woning:	(n=191)
- in eigen box	72%
- in gang woning	14%
- in tuin	4%
- op straat	6%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=191)
- tevreden	84%
- ontevreden	16%
Wens tot andere stalwijze:	(n=191)
- nee	80%
- ja	20%
* beter rek/klem	1%
* rek/klem dichtbij	1%
* buurtstalling	3%
* eigen berging/box/etc	13%
* anders/weet niet	2%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=191)
- ja	7%
- nee	93%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=13)
- uit huis/box/berging	0%
- van straat	54%
- elders in buurt	0%
- in stadscentrum	15%
- elders gemeente	23%
- buiten gemeente	8%

De bewoners van het centrum hebben over het algemeen voldoende ruimte inpan-dig om de fiets te stallen. Het merendeel kan de fiets kwijt in de garage, schuur, berging of box. Nog eens 14% stalt de fiets in de gang. Daarnaast plaatst vier procent de fiets in de tuin. Op straat wordt de fiets weinig geplaatst. De fietsbezitters zijn in overgrote meerderheid tevreden met de stallingsmogelijkheden. De belang-rijkste reden om niet tevreden te zijn is dat er toch te weinig plek voor de fiets in huis is. Gezien de tevredenheid is het weinig verbazend dat slechts een minderheid behoefte heeft aan een andere stallingsmogelijkheid. Het gaat daarbij vooral om de wens de fiets ruimer binnen te kunnen stallen in eigen box of berging. Daarnaast stelt een kleine groep fietsenbezitters behoefte te hebben aan een bewaakte fietsen-stalling.

Volgens de meeste bewoners is er geen buurtstalling in hun directe omgeving. De bewoners die wel een stalling in hun omgeving kennen maken daar voor het over-grote deel geen gebruik van. De reden hiervoor is dat zij daar geen behoefte aan hebben of omdat de loopafstand te groot is. De enige respondent die wel gebruik

maakt van de stalling is daar tevreden over.

Fietsendiefstal vormt in de ogen van de meeste bewoners van het centrum een ernstig probleem. Tweederde stelt dat er vaak fietsen worden gestolen in het centrum, terwijl slechts 7% van de bewoners het afgelopen jaar daadwerkelijk slachtoffer is geworden van fietsdiefstal.

8.2.4 Conclusie

Hoewel de gemeente en de gebruikersorganisatie enfb het in grote lijnen met elkaar eens zijn over het belang van stallingsvoorzieningen blijft de capaciteit hier en daar onvoldoende. Dit valt vooral terug te voeren op een belangentegenstelling tussen fietsers en winkeliers. Buiten het centrum, aan de boulevard, is de capaciteit soms te groot en soms onvoldoende. De behoefte aan fietsenstallingen aan zee is letterlijk zo veranderlijk is als het weer. Wanneer gekeken wordt naar de behoefte van bewoners, kan gesteld worden dat het reactieve beleid van de gemeente gerechtvaardigd is. Er blijken zich immers nergens urgente problemen voor te doen.

9 Geleen

9.1 Algemeen

9.1.1 Aandacht voor fietsenstallingenbeleid

In het eerste Verkeerscirculatieplan (VCP) dat de gemeente Geleen in 1985 uitbracht werd geen aandacht besteed aan het stallingenbeleid in de gemeente. Hierin kwam eind tachtiger jaren verandering door de landelijke initiatieven rond de Structuurschema's Verkeer en Vervoer, de sociale Vernieuwing en criminaliteitsbestrijding. Deze initiatieven creëerden een context, waarin de bekendmaking door de politie van het aantal fietsdiefstallen in Geleen tot actie leidde. Om het aantal fietsdiefstallen terug te dringen en de sociale veiligheid te vergroten kwamen er twee bewaakte stallingen in het centrum en een bewaakte stalling bij sportcentrum Glanerbrook. Een onbewaakte stalling in een parkeergarage in het centrum was geen lang leven beschoren omdat er teveel fietsen uit werden gestolen. Planmatig stallingenbeleid van de gemeente bleef na de realisatie van deze stallingen echter achterwege.

9.1.2 Huidige fietsenstallingenbeleid

Momenteel is er in Geleen geen structureel stallingenbeleid, maar zijn er wel vooremens en plannen voor de toekomst in de maak. Zo staat voor begin 1995 een tweede VCP en een Parkeernota gepland. In dit laatste document zal de gemeente expliciet aandacht schenken aan fietsparkeren in het centrum.

Door de gemeente wordt geconstateerd dat de concurrentiepositie van de fiets verbeterd moet worden. Hiertoe wil de gemeente het aantal fietsstroken en paden langs de aanrijroutes naar het centrum uitbreiden. Tevens moet de capaciteit van de bewaakte stallingen worden uitgebreid. Dit dient onder meer bij het nieuwe busstation in het centrum te gebeuren.

Bij het vaststellen van de benodigde stallingscapaciteit van de (bestaande) bewaakte stallingen maakt de gemeente gebruik van schattingen van het aantal losstaande fietsen op verschillende lokaties in het centrum. De beheerder van de stalling houdt vervolgens bij hoeveel fietsers gebruik van de stalling maken. Als de behoefte de capaciteit overtreft worden er rekken bij geplaatst.

De gemeente probeert stallingen in te richten op lokaties waar veel mensen met de fiets komen. De voorkeur gaat daarbij uit naar lokaties gelegen aan de invalroutes van het voetgangersgebied, zodat fietsers bijna altijd langs een stalling komen. Een ander criterium bij de lokatiekeuze is de afstand van de stalling tot de plaats van bestemming. De gemeente houdt als stelregel aan dat de stallingen op minder dan 100 meter van een bestemming moet komen.

De gemeente financiert de bewaakte stallingen vanuit verschillende bronnen. Zo zijn de banenpoolers die de stallingen bewaken in dienst bij de afdeling Stadsbeheer van de gemeente, wordt het onderhoud bij het reguliere onderhoud meegenomen en wordt gebruik gemaakt van subsidie van de vervoerregio. Uitgangspunt bij de exploitatie is om met zo min mogelijk geld een voorziening te bieden die bescherming biedt tegen vandalisme en diefstal. De stallingen zijn dan ook eenvoudig opgezet. Een ketting of een stuk groen vormt de afzetting en voor de be-

heerder is er een eenvoudig huisje.

De Fietzersbond enfb is vertegenwoordigd in de Verkeerscommissie, een adviescommissie voor B & W waarin de bij het verkeersbeleid betrokken groeperingen betrokken zijn. Sinds de zomer van 1994 bestaat er een zelfstandige afdeling van de enfb in Geleen, de 'afdeling Westelijke Mijnstreek'. Voor die tijd vormde Geleen en Sittard de 'onderafdeling Sittard, Geleen e.o.'. Deze onderafdeling richtte zijn aandacht vooral op een regionaal fietsnetwerk. Bij stallingen werd niet lang stilgestaan.

Vanuit de gemeente en de Fietzersbond enfb is er behoefte aan normgetallen voor de capaciteit van een stalling op verschillende lokaties en aan inzicht in het stalgedrag van fietsers. Het gaat bij dit laatste om voorwaarden waaronder mensen hun fietsen stallen, fietsbewegingen en motieven om de fiets te pakken.

9.2 Stadscentrum

9.2.1 Beschrijving centrum

Het centrum heeft een woon-, winkel- en uitgaansfunctie. In het centrum is een uitgebreid voetgangersgebied. Aan de rand van het voetgangersgebied bij de inval routes zijn drie gratis bewaakte stallingen, één aan de Gravenstraat (70 plaatsen), één aan de Groenstraat (170 plaatsen) en één bij het stadhuis op de Markt (135 plaatsen). De stalling op de Markt is een tijdelijke voorziening. De stalling verdwijnt zodra het nieuwe stadhuis, inclusief gratis bewaakte stalling van 150 plaatsen, gereed is.

In de stallingen staan eenvoudige fietsrekken. De stallingen zijn een half uur voor en een half uur na de openings- en sluitingstijden van de winkels open. De stalling aan de Gravenstraat en de Groenstraat lopen zeer goed en staan vaak vol. De stalling op de Markt loopt minder goed, wellicht doordat de stalling enigszins verscholen ligt in een 'nis' van het stadhuis. De gemeente overweegt nu deze stalling te verplaatsen.

Behalve de bewaakte stallingen zijn er in het centrum ook onbewaakte stallingsmogelijkheden. Bij de Hema en de Edah staan eenvoudige rekken. Het aantal is onbekend.

Bij het nieuwe busstation wordt geprobeerd de keten fiets-openbaar vervoer te verbeteren. Hiertoe worden de stallingsmogelijkheden vergroot. Er komt een onbewaakte stalling voor 56 fietsen. Om deze plannen te realiseren zijn parkeerplaatsen opgeheven. Dit leidde niet tot problemen omdat de parkeerdruk in het centrum relatief laag is: in de parkeergarage (op dit moment fl. 1,- voor een dagkaart) is nog voldoende plaats.

In 1993 registreerde de politie 163 aangiften van fietsdiefstal in het centrum. De meest onveilige plek in het centrum om de fiets te stallen is de Markt. Bijna de helft van de aangiften (78) betrof deze lokatie⁶⁴. Andere plaatsen waar veel fietsen werden gestolen waren Rijksweg centrum (25), Groenstraat (18) en Gravenhof (11). Op deze laatste twee lokaties staan bewaakte stallingen⁶⁵.

64 Opvallend genoeg is dit tevens de plaats waar fietsers nauwelijks gebruik maken van de bewaakte stalling.

65 De Gravenstraat grenst aan de Gravenhof.

9.2.2 Het probleem volgens de gemeente

De gemeente constateert dat de capaciteit van de huidige stallingen in het centrum momenteel nog onvoldoende is. Uitbreiding zal voornamelijk moeten gaan plaatsvinden door uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen in de bewaakte stallingen. Verder dient de gemeente een (tijdelijke) oplossing te vinden voor de stalling op de Markt, die niet goed loopt.

9.2.3 Het probleem volgens de bewoners

De Fietsersbond enfb is met betrekking tot het stallingenbeleid van de gemeente redelijk tevreden⁶⁶. Toch kan het altijd beter. Zo wijst de enfb bijvoorbeeld op de moeite die het heeft gekost om een onbewaakte fietsenstalling te krijgen bij de recentelijk geopende grote vestiging van de Edah. In de bouwplannen was geen rekening met stallingsmogelijkheden voor fietsers gehouden, terwijl het dak was gereserveerd als parkeerruimte voor auto's. Onder druk van de enfb, de winkeliersvereniging Geleen Promotion en de Limburgse Organisatie voor Zelfstandige Ondernemers is er uiteindelijk een onbewaakte stalling gekomen.

De gemeente krijgt slechts incidenteel verzoeken van inwoners om een stallingsvoorziening. Dit zou kunnen betekenen dat de inwoners van Geleen tevreden zijn over de stallingsvoorzieningen in het centrum of dat ze fietsenstallingen niet belangrijk genoeg vinden.

Tabel 9.1: Fietsstallingsgegevens centrum

	winkelen overdag	uitgaan 's avonds
Vervoerwijze:	(n=198)	(n=198)
- fiets	54%	12%
- te voet	8%	12%
- auto	32%	37%
- openbaar vervoer	1%	2%
- niet van toepassing	6%	33%
Wijze van stallen:	(n=154)	(n=133)
- op straat, in een klem/rek	7%	41%
- op straat, tegen een paal/boom	1%	12%
- op straat, los	3%	13%
- bewaakte stalling	89%	13%
- overig	1%	21%
Beoordeling stallingsmogelijkheden:	(n=154)	(n=133)
- goed	96%	53%
- redelijk	3%	17%
- slecht	1%	30%
Wens andere stallingswijze:	(n=154)	(n=133)
- nee	90%	42%
- ja:	10%	58%
* in beter rek	2%	4%
* in bewaakte stalling	7%	52%
* anders	1%	2%

66 Over het totale fietsbeleid is de ENFB echter veel minder te spreken.

Onder de bewoners van een deel van de Lindenheuvel is een telefonische enquête gehouden, waarin ook een aantal vragen is opgenomen over hun stallingsgedrag in het centrum en hun tevredenheid met de stallingsvoorzieningen. In tabel 9.1 zijn de belangrijkste uitkomsten weergegeven.

Uit de tabel wordt duidelijk, dat overdag de meeste bewoners met de fiets naar het centrum gaan en 's avonds de meeste bewoners de auto pakken. Degenen die overdag niet met de fiets gaan, voeren als belangrijkste reden op het niet met de fiets kunnen vervoeren van spullen (35 %). Angst voor fietsdiefstal is voor slechts 4% reden om de fiets overdag thuis te laten. Degenen die 's avonds niet met de fiets gaan, laten dat juist wel vanwege angst voor fietsdiefstal (17%). Daarnaast worden nog tal van andere redenen aangevoerd, waaronder het liever willen wandelen in verband met drankgebruik/nette kleding, de kans op regen of koud weer en te ver fietsen.

Van de bewoners, die overdag wel met de fiets naar het centrum gaan, stalt bijna 90% de fiets in een bewaakte stalling. 's Avonds zijn de fietsende bezoekers aan het centrum aangewezen op de onbewaakte stallingsplaatsen, aangezien de bewaakte stallingen gesloten zijn⁶⁷. De meeste fietsen worden dan in een fietsenrek of -klem gezet.

De stallingsmogelijkheden overdag worden door nagenoeg alle bewoners als goed bestempeld. Daarentegen valt de waardering voor de stallingsmogelijkheden in de avonden beduidend lager uit. Slechts iets meer dan de helft van de bewoners vindt de stallingsmogelijkheden goed. De wens tot een andere stallingswijze overdag is overdag nagenoeg niet aanwezig, maar daarentegen 's avonds wel: meer dan de helft van de bewoners zou de fiets graag op een andere wijze stallen, waarbij de voorkeur overduidelijk uitgaat naar bewaakte stallen.

Met betrekking tot **fietsdiefstal** in het centrum is bijna tweederde van de bewoners van mening, dat dit verschijnsel vaak (53 %) of af en toe (12 %) voorkomt. Verder is 4 % van mening dat fietsdiefstal in het centrum nooit plaatsvindt en weet de overige 31 % weet het niet.

Van de bewoners is 9% in het afgelopen jaar zelf zijn fiets kwijtgeraakt. Van deze slachtoffers is in 44% van de gevallen de fiets in het centrum gestolen.

9.2.4 Conclusie

Uit de voorgaande paragrafen kan het volgende worden geconcludeerd:

- het beleid van de gemeente om de bewaakte stallingen als gratis voorziening aan te bieden heeft een duidelijk effect. Maar liefst 9 van de 10 bewoners van de Lindenheuvel, die overdag met de fiets naar het centrum gaan, plaatst de fiets in een van de drie bewaakte stallingen. Het gratis bewaakte stallen wordt bijzonder op prijs gesteld;
- op (uitgaans)avonden zijn de bewoners aangewezen op onbewaakte stallingsplaatsen. Deze wijze van stallen is voor meer dan de helft van de bewoners van de Lindenheuvel onbevredigend. Zij zouden de fiets ook graag 's avonds in een bewaakte stalling willen zetten;
- opmerkelijk is dat één van de drie gratis bewaakte stallingen niet goed loopt, ondanks dat die stalling centraal in het centrum gelegen is. Wel ligt de stalling enigszins verscholen in een 'nis' van het stadhuis. De gemeente heeft inmiddels

67 De bewoners die hebben aangegeven de fiets 's avonds meestal bewaakt te stallen, hebben waarschijnlijk de koopavond ook onder uitgaan beschouwd.

- besloten de stalling te gaan verplaatsen;
- het percentage bewoners dat overdag de fiets thuis laat uit angst voor fietsdiefstal is met 4% bijzonder laag. Dat een voldoende aanbod van gratis bewaakte stallingsplaatsen daarmee te maken heeft moge duidelijk zijn.

9.3 Lindenheuvel

9.3.1 Beschrijving buurt

De Lindenheuvel is hoofdzakelijk een woonbuurt die door de spoorweg van het centrum wordt gescheiden⁶⁸. In de buurt bevindt zich een winkelcentrum aan de Bloemenmarkt, een busstation voor het interlokale busverkeer, het Trefcentrum De Linde en Dienstencentrum De Eik.

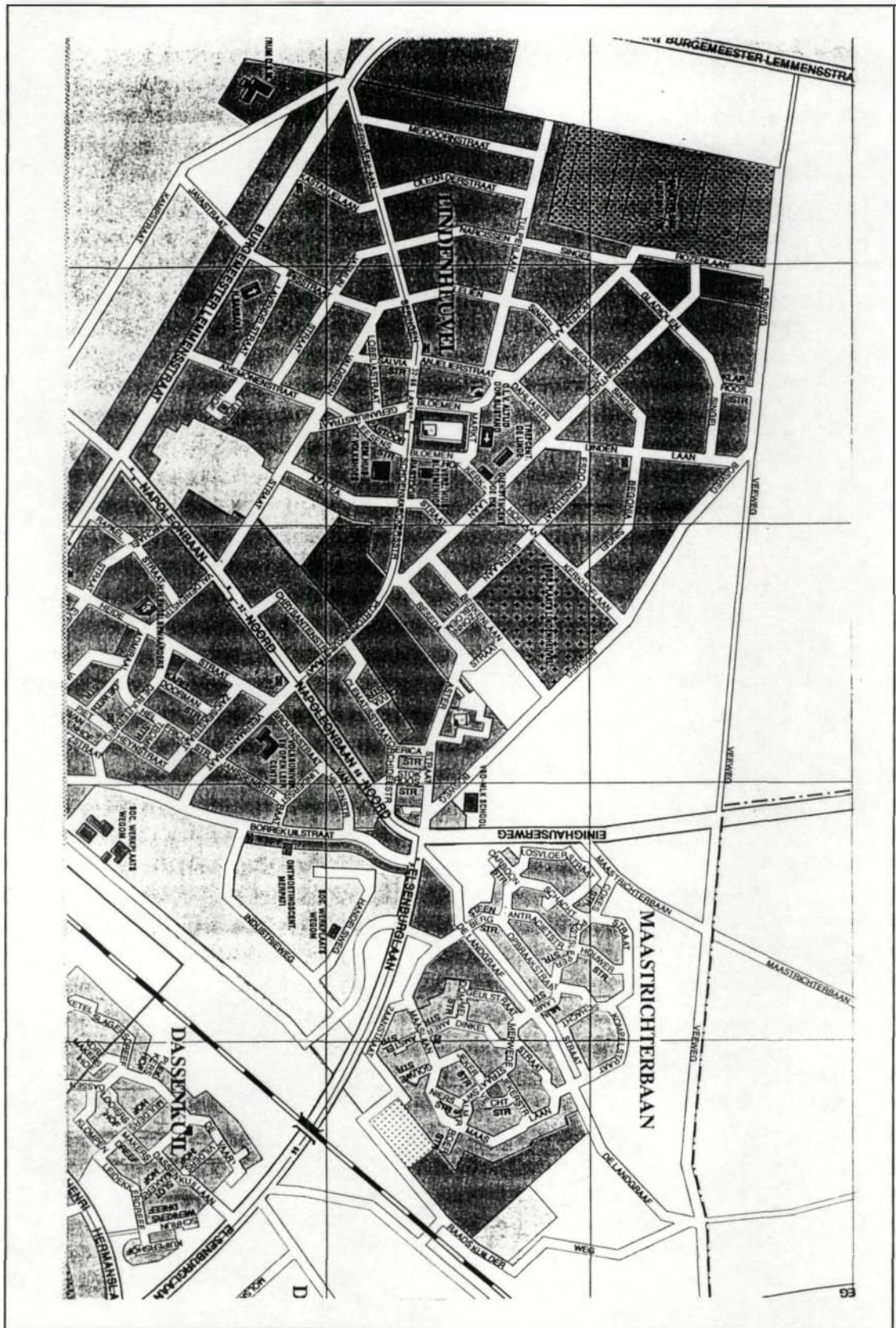
De bewoners geven aan dat de ontsluiting van de buurt richting centrum van Geleen met de fiets en de auto zeer goed is en met het openbaar vervoer net voldoende. De belangrijkste kenmerken van de buurt staan weergegeven in tabel 9.2.

Tabel 9.2: Kenmerken Lindenheuvel

Woningen:	1803
- eengezins	88%
- meergezins	11%
- vooroorlogs	59%
- met eigen stallingsruimte voor de fiets	94%
Bewoners:	4388
- 00-19 jaar	22%
- 20-29 jaar	14%
- 30-39 jaar	19%
- 40-59 jaar	27%
- 60 jaar en ouder	18%
- niet nederlandse nationaliteit	<5%
- dagopleiding	6%
Oppervlakte:	51 ha
- woningen per ha	35
- inwoners per ha	86
Autobezit	76%
Fietsbezit	92%
Fietsvoorzieningen:	
- rekken/klemmen	enkele
- buurtstallingen	nee
- bewaakte stallingen	nee
Fietsdiefstal:	
- aangiften politie in 1994	18

De tabel laat zien, dat het overgrote deel van de bewoners in eengezinswoningen woont en de beschikking heeft over een schuur om de fiets te stallen. Deze schuur is meestal bereikbaar via een pad aan de achterzijde van de woningen.

68 Voor het onderzoek is het meest oude gedeelte van Lindenheuvel betrokken. Hierbij gaat het om het gebied dat wordt afgegrensd door de Tulpenlaan, Leliënsingel, Seringenlaan, Pastoor Schoenmaeckersstraat, Hyacintenlaan, Berkenlaan, Eikenlaan, de Kerkhoflaan, Bosweg en de Burgemeester Lemmensstraat.



Het aantal mensen met een andere nationaliteit dan de nederlandse is gering. De leeftijdsopbouw van het onderzochte deel van de Lindenheuvel is redelijk evenwichtig. Er is geen dominante leeftijdscategorie. Van de bewoners die een dagopleiding volgen betreft het in de helft van de gevallen een LBO of MBO opleiding.

Ongeveer 1 op de 12 bewoners van Lindenheuvel heeft geen fiets. Als reden geven zij vooral op dat ze geen fiets nodig hebben, ze te oud zijn om te fietsen of niet meer mogen fietsen. Driekwart van de bewoners heeft de beschikking over een auto. In de wijk zijn nauwelijks fietsenrekken en -klemmen en geen buurtstallingen. Bij het busstation op de Bloemenmarkt is op basis van een initiatief van de vervoerregio recentelijk een onbewaakte overdekte stalling gebouwd met aanleunrekken. Bij het winkelcentrum en de wijkvoorzieningen staan klemmen.

In 1993 heeft de politie 18 aangiften van **fietsdiefstal** in het onderzochte deel van de Lindenheuvel geregistreerd⁶⁹. De Anjelierstraat en de Bloemenmarkt waren relatief de onveiligste lokaties met respectievelijk 4 en 3 aangiften. Beide lokaties grenzen aan het winkelcentrum in de Lindenheuvel. De overige 11 aangiften kwamen van 8 verschillende lokaties.

9.3.2 Het probleem volgens de gemeente

De gemeente voert in de buurt Lindenheuvel geen fietsvoorzieningen- of stallingsbeleid. Signalen van bewoners dat ze ontevreden zijn over de stallingsvoorzieningen in de buurt heeft de gemeente niet ontvangen. Ook komen er uit de buurt geen verzoeken om stallingsvoorzieningen. Volgens de gemeente is er dan ook geen stallingprobleem in de Lindenheuvel.

9.3.3 Het probleem volgens de bewoners

Aan de bewoners van de Lindenheuvel is ondermeer gevraagd naar hun stallingsgedrag, of ze daar tevreden over zijn en of ze hun fiets op een andere manier zouden willen stallen. Verder is geïnformeerd of de bewoners slachtoffer zijn geweest van fietsdiefstal en zo ja, op welke plaats de fiets is gestolen. Tabel 9.3 geeft een overzicht.

In paragraaf 9.3.1 is reeds geconstateerd, dat de meeste inwoners van de Lindenheuvel in een eengezinswoning leven en dat veel van die huizen een achterom en een schuur hebben. Dat bijna 9 van de 10 bewoners hun fietsen in de eigen schuur stalt is dan ook niet verrassend. De resterende bewoners zetten hun fiets meestal in de tuin. De overgrote meerderheid van de bewoners van Lindenheuvel is tevreden met deze stallingswijze. Degenen die niet tevreden zijn, zouden het liefst een eigen schuur/box hebben waar ze hun fiets in kunnen stallen. Voor betere klemmen of een buurtstalling bestaat nauwelijks belangstelling⁷⁰.

69 Het aantal geregistreerde fietsdiefstallen in de Lindenheuvel ten westen van de Napoleonbaan Noord bedroeg 24.

70 Opmerkelijk is dat er een aantal bewoners aangeeft dat er wel een buurtstalling in de Lindenheuvel is. Waarschijnlijk is het begrip buurtstalling verwarrend geweest of bevindt een soort buurtstalling zich buiten de buurt. Een aantal bewoners geeft namelijk aan dat het meer dan 5 minuten lopen naar de stalling is.

Tabel 9.3: Fietsstallingsgegevens Lindenheuvel

Stalwijze bij woning:	(n=198)
- in eigen box	90%
- in gang woning	2%
- in tuin	6%
- op straat	1%
- anders	1%
Beoordeling stalwijze woning:	(n=198)
- tevreden	93%
- ontevreden	7%
Wens tot andere stalwijze:	(n=198)
- nee	92%
- ja	8%
* beter rek/klem	1%
* rek/klem dichtbij	0%
* buurtstalling	1%
* eigen berging/box/etc	5%
* weet niet	1%
Slachtoffer fietsdiefstal:	(n=198)
- ja	9%
- nee	91%
Lokatie fietsdiefstal:	(n=18)
- uit huis/box/berging	6%
- van straat	28%
- elders in buurt	17%
- in stadscentrum	44%
- elders gemeente	5%

Ruim de helft van de bewoners gelooft dat **fietsdiefstal** in de Lindenheuvel vaak (33%) of af en toe (21%) voorkomt. Daarentegen denkt 24% van de bewoners dat er nooit fietsen worden gestolen in de buurt en weet de resterende 22% het niet. In het afgelopen jaar is 9% van de bewoners van Lindenheuvel slachtoffer geworden van fietsdiefstal. In ongeveer de helft van de gevallen betrof het een diefstal vanuit de buurt, waarbij de meerderheid van de fietsen op straat bij de woning zijn onvreemd.

9.3.4 Conclusie

De gemeente voert geen stallingsbeleid in de Lindenheuvel. Het idee van de gemeente dat dit ook niet nodig is wordt uit het onderzoek bevestigd. Het aanbod aan stallingsruimte bij de eigen woningen is voldoende. Van de geënquêteerde bewoners stalt 90% zijn fiets in de eigen schuur. Een nog hoger percentage bewoners is tevreden over de stallingsmogelijkheden in de buurt en zou de fiets dan ook niet op een andere manier willen stallen. Een buurtstalling is niet aanwezig, maar wordt ook niet gemist.

Het aantal fietsdiefstallen in de buurt is betrekkelijk gering. De onveiligste plek is de omgeving van het winkelcentrum.

Geconcludeerd kan worden dat voor deze wijk vooralsnog geen aanvullende initiatieven van de gemeente nodig zijn. Die kunnen zich wellicht beter op het centrum richten.

10 Vergelijking acht gemeenten

10.1 Inleiding

In de voorgaande 8 hoofdstukken is per gemeente het fietsstallingsbeleid beschreven (onder andere als aanbod van fietsstallingsvoorzieningen) en afgezet tegen de vraag van bewoners. Dit is in elke gemeente gebeurd voor zowel het stadscentrum als een vooroorlogse wijk. In dit hoofdstuk worden de acht gemeenten met elkaar vergeleken, waarbij die gegevens worden beschouwd, die van belang (kunnen) zijn voor de ontwikkeling van de methodiek(en). In paragraaf 10.2 wordt ingegaan op de stadscentra en in paragraaf 10.3 op de vooroorlogse buurten. In paragraaf 10.4 staat aangegeven of er tussen bepaalde - voor stallingsbeleid belangrijke en betrekkelijk eenvoudig te bepalen - variabelen een significant verband bestaat. Het hoofdstuk wordt met de belangrijkste conclusies in paragraaf 10.5 afgesloten.

10.2 Vergelijking stallingsgegevens centra

Aan de hand van de informatie van bewoners uit de vooroorlogse buurt omtrent het stallen van de fiets in het centrum wordt bekeken, in hoeverre het stallingenaanbod van de gemeente aansluit op de vraag. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt naar de stallingssituatie overdag bij het winkelen en 's avonds bij het uitgaan. Allereerst de stallingssituatie overdag.

Tabel 10.1: Stallingswijze fiets bij winkelen in het stadscentrum

Stallingswijze	Ada (n=142)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli (n=154)	Gel (n=154)
Op straat, klem/rek	23	9	47	33	23	54	nvt	7
Op straat, paal/boom	55	21	19	14	8	9	nvt	1
Op straat, los/gevel	10	5	21	18	6	25	nvt	3
In (bewaakte) stalling	5	58	12	33	61	9	nvt	88
Anders	7	7	1	2	2	3	nvt	1
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

N.B. De categorie 'anders' is vooral ingevuld door de mensen die nooit met de fiets gaan winkelen in het centrum. Dit komt doordat bijv. ook aan de mensen die doorgaans te voet gaan gevraagd is hoe zij, als ze toch een keer met de fiets gaan, de fiets stallen.

Uit de tabel blijkt, dat de bewoners uit de verschillende gemeenten de fiets overdag in het centrum heel verschillend stallen. Dit hangt voor een groot deel samen met het aanbod aan stallingsvoorzieningen op dat moment. In de gemeenten Groningen en Gouda staan bijvoorbeeld relatief de meeste fietsenrekken en -klemmen. Deze stallingsvoorzieningen worden dan ook veelvuldig door de bewoners gebruikt. Voor bewaakte stallingen geldt dit in principe ook, maar er zijn uitzonderingen. Zo is het opvallend dat bewoners in Groningen, gezien het aantal aanwezige bewaakte stallingsplaatsen, maar relatief weinig van de bewaakte stallingen gebruik maken.

De fietsenrekken en -klemmen voldoen daar kennelijk als goed en goedkoper alternatief⁷¹. Met name het financiële aspect blijkt toch een belangrijke factor in de afweging van de fietser om de fiets al dan niet bewaakt te stallen. Dit wordt nog eens duidelijk geïllustreerd aan de hand van Geleen. Daar kunnen bewoners de fiets gratis bewaakt stallen en dat doen vervolgens ook 9 van de 10 bewoners! Het stallen van de fiets aan een paal/boom of gewoon los of tegen een gevel is vaak een noodoplossing. Fietzers gaan daar toe over als er op (of in de directe nabijheid van) de lokatie geen plaats meer is in de fietsenrekken of -klemmen of als ze twijfelen aan de preventiekwaliteiten ervan. In de tabel is duidelijk te zien, dat de 'nood' in Amsterdam het hoogst is.

Tabel 10.1 krijgt meer waarde als ook gekeken wordt hoe de bewoners de huidige stallingswijze bij het winkelen in het centrum waarderen. Tabel 10.2 geeft een overzicht.

Tabel 10.2: Waardering stallingsmogelijkheden voor de fiets bij het winkelen in het stadscentrum

Mogelijkheid	Ada (n=142)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli (n=154)	Gel (n=154)
Goed	37	62	57	71	77	55	nvt	95
Redelijk	20	11	16	11	10	20	nvt	3
Slecht	40	21	25	15	11	25	nvt	1
Weet niet	3	6	2	3	2	-	nvt	1
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Tabel 10.2 maakt duidelijk, dat de stallingsmogelijkheden in Geleen verreweg het hoogst worden gewaardeerd. Deze waardering komt derhalve bijna geheel ten goede aan het gratis bewaakt stallen, aangezien slechts een klein percentage bewoners de fiets op een andere wijze stalt.

In Amsterdam (en op afstand) Groningen en Gouda zijn de bewoners het minst te spreken over de stallingsmogelijkheden overdag. Dit heeft in alle drie de gemeenten voornamelijk te maken met het feit, dat er (veel) te weinig stallingsplaatsen (in de openbare ruimte) aanwezig zijn. Interessant is vervolgens om te bezien of de bewoners van deze drie gemeenten dan ook dezelfde wensen hebben ten aanzien van een andere stallingswijze. Tabel 10.3 geeft een overzicht.

71 Voorts kan een verklaring gelegen zijn in het feit dan onder de geïnterviewde bewoners in Groningen verhoudingsgewijs veel jongeren zijn. Jongeren zijn waarschijnlijk minder bereid om geld uit te geven aan een bewaakte stalling.

Tabel 10.3: Wens tot andere stallingswijze bij winkelen in stadscentrum

Andere stallingsw.	Ada (n=164)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli	Gel (n=154)
Ja, in beter klem/rek	32	9	17	15	3	14	nvt	1
Ja, in bewaakte stal.	17	16	11	12	15	16	nvt	7
Nee	47	72	71	72	80	68	nvt	90
Anders	4	3	1	1	2	2	nvt	2
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Uit die tabel blijkt, dat de voorkeur van bewoners (die de fiets op een andere wijze willen stallen) uit Amsterdam en Groningen uitgaat naar betere rekken en klemmen in de openbare ruimte, terwijl de voorkeur van de bewoners van Gouda meer richting bewaakte stallen uitgaat. Nu zijn er in Amsterdam nauwelijks bewaakte stallingen in het centrum aanwezig, waardoor bewoners eigenlijk niet goed kunnen vergelijken. Het is dan ook logisch dat zij eerder geneigd zijn om het bestaande te willen verbeteren dan om het bestaande te willen veranderen. In Groningen en Gouda kunnen bewoners daarentegen wel vergelijken. Dat in Groningen meer voor betere rekken gekozen wordt en in Gouda meer voor bewaakte stallingen, valt waarschijnlijk door het prijsmotief te verklaren. In Groningen lijken bewoners minder bereid om de fiets tegen betaling te stallen dan in Gouda. En dat houdt vervolgens weer verband met het relatief hoge aantal studenten onder de bewoners in Groningen.

Wat verder opvalt in tabel 10.3 is het hoge percentage tevreden bewoners in Geleen en in iets mindere mate Breda. Deze tevredenheid hangt nauw samen met de wijze van stallen. Zoals uit tabel 10.1 af te lezen valt, stallen in deze twee gemeenten namelijk procentueel de meeste bewoners de fiets in een bewaakte stalling. Bewaakte stallingen leveren dus tevreden klanten op.

Het aanbod van en de vraag naar stallingsvoorzieningen 's avonds tijdens het uitgaan in het centrum verschilt wezenlijk van overdag. In tabel 10.4 staat weergegeven, hoe de bewoners uit de verschillende gemeenten de fiets 's avonds stallen.

Tabel 10.4: Stallingswijze fiets bij uitgaan ('s avonds) in het stadscentrum

Stallingswijze	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli	Gel (n=133)
Op straat, klem/rek	22	16	41	35	30	50	nvt	40
Op straat, paal/boom	59	41	28	20	17	15	nvt	12
Op straat, los/gevel	9	7	15	19	21	17	nvt	13
In (bewaakte) stalling	3	10	7	7	19	5	nvt	14
Anders	7	26	9	19	13	13	nvt	21
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

N.B. De categorie 'anders' is vooral ingevuld door de mensen die nooit met de fiets uitgaan in het centrum. Dit komt doordat bijv. ook aan de mensen die doorgaans te voet gaan gevraagd is hoe zij, als ze toch een keer met de fiets gaan, de fiets stallen.

Belangrijke wijziging in het aanbod van stallingsplaatsen ten opzichte van overdag is het 's avonds bijna volledig wegvallen van de bewaakte stallingsplaatsen⁷². Alleen in de gemeente Breda is in het centrum een (particuliere) stalling in de avonduren open. Door deze beperking zijn de bewoners voornamelijk aangewezen op de onbewaakte stallingsplaatsen in de openbare ruimte. Dit blijkt ook uit tabel 10.4. In de middelgrote en kleine gemeenten worden de meeste fietsen in fietsenrekken en -klemmen geplaatst en in de grote gemeenten worden de fietsen vooral tegen een boom of paal of ander object gezet c.q. vastgemaakt. Het los stallen van de fiets komt in de twee grote steden relatief weinig voor, maar in de overige gemeenten zet toch nog gemiddeld 1 op de 6 à 7 bewoners de fiets op een dergelijke wijze weg. Tenslotte zijn er in alle gemeenten bewoners die de fiets 's avonds bewaakt stallen. Omdat de bewaakte stallingen alle centra dan gesloten zijn, met uitzondering van die ene bewaakte stalling in Breda, moet het hier gaan om bewoners die de fiets in NS-stallingen wegzetten en/of om bewoners die de koopavond onder uitgaan rekenen en dus feitelijk stallen tijdens het winkelen.

In tabel 10.5 staat de waardering van de bewoners uit de verschillende gemeenten van de stallingsmogelijkheden die het centrum 's avonds bij het uitgaan biedt.

10.5: Stallingsmogelijkheden voor de fiets, 's avonds in het stadscentrum

Mogelijkheid	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli	Gel (n=133)
Goed	51	31	60	50	36	70	nvt	53
Redelijk	25	18	12	16	14	11	nvt	17
Slecht	24	51	28	34	49	19	nvt	30
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Wat opvalt uit de tabel is dat de waardering over het algemeen lager uitvalt in vergelijking tot de waardering van de stallingsmogelijkheden overdag bij het winkelen. Alleen in Amsterdam en Gouda is dat niet het geval. Voor Amsterdam is dat opmerkelijk, aangezien de stallingswijze overdag nauwelijks verschilt van die van 's avonds. Een mogelijke verklaring is dat het 's avonds minder vol staat met fietsen dan overdag waardoor de fiets eenvoudiger gestald kan worden. Voor Gouda kan de hogere waardering 's avonds verklaard worden door het aantal stallingsplaatsen dat overdag tekort schiet (met name op marktdagen, zaterdag en koopavonden), maar 's avonds veelal toereikend blijkt. Het percentage fietsen dat los gestald wordt daalt dan ook van 25% overdag naar 17% 's avonds.

In Den Haag, Breda en Geleen valt de lage waardering samen met het niet of nauwelijks meer bewaakt kunnen stallen van de fiets in de avonduren. Fietsers blijken dan aangewezen te zijn op minder goede alternatieven. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een flinke toename van het los stallen van de fiets in Breda en Geleen en van het stallen van fiets tegen een boom of paal in Den Haag.

72 De bewaakte stallingen bij het station niet meegerekend.

Tabel 10.6: Wens tot andere stallingswijze bij uitgaan ('s avonds) in stadscentrum

Andere stallingsw.	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli (n=133)	Gel (n=133)
Ja, in beter klem/rek	25	10	12	11	5	6	nvt	4
Ja, in bewaakte stal.	29	36	38	30	48	35	nvt	52
Nee	43	48	50	54	45	57	nvt	42
Anders	3	6	-	5	2	2	nvt	2
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Uit tabel 10.3 bleek, dat op Amsterdam na gemiddeld bijna een kwart van de bewoners de behoefte heeft om de fiets overdag op een andere wijze te stallen in het centrum. Uit tabel 10.6 kan worden opgemaakt, dat 's avonds die behoefte groter is. Gemiddeld zou 's avonds ongeveer de helft van de bewoners de fiets op een andere wijze willen stallen, waarbij in alle gemeenten (zelfs Amsterdam) de voorkeur uitgaat naar bewaakte stallen! Deze behoefte vraagt op z'n minst een kans in de gemeenten. Waarschijnlijk zal Groningen de spits afbijten, want daar bestaan inmiddels reële plannen voor een (mobiele) avondstalling.

10.3 Vergelijking stallingsgegevens vooroorlogse buurten

In de onderzochte gemeenten verschilt het stallingenbeleid van de gemeente in de (geselecteerde) vooroorlogse buurten sterk. De inspanning van de plaatselijke overheid hangt daarbij niet altijd samen met de stallingsproblematiek in de buurt, die zich meestal vrij simpel laat vertalen in onvoldoende, voor bewoners acceptabele (diefstalpreventieve) stallingsplaatsen.

In tabel 10.7 staat weergegeven, hoe de bewoners uit de vooroorlogse buurten in de acht gemeenten de fiets bij huis stallen.

Tabel 10.7: Stallingswijze fiets bij de woning

Stallingswijze	Ada (n=165)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli* (n=191)	Gel (n=198)
Op straat, klem/rek	24	2	5	2	-	2	-	1
Op straat, paal/boom	24	7	5	5	-	1	1	-
Op straat, los/gevel	3	4	7	10	1	8	5	1
Box, berging, schuur	24	28	48	34	87	80	72	90
In (gang) woning	18	42	25	29	8	6	14	2
Tuin	1	3	9	9	3	3	4	6
Buurtstalling	2	12	-	9	-	-	-	-
Anders	4	2	1	2	1	-	4	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

* De vooroorlogse buurt is in Vlissingen het centrum.

Uit de tabel kan worden opgemaakt, dat in de vooroorlogse buurten van Breda, Gouda, Vlissingen en Geleen, zeg maar de middelgrote en kleinere gemeenten, bewoners over het algemeen de fiets kunnen stallen in een eigen box/berging of schuur bij huis. Deze luxe is voor bewoners van vooroorlogse buurten in de grote gemeenten veel minder weggelegd. Zij zijn daardoor voor het stallen van de fiets vooral aangewezen op de (gang van de) woning zelf of op straat. In Amsterdam blijkt zelfs meer dan de helft van de bewoners de fiets op straat te stallen. In Amsterdam, Den Haag en Haarlem hebben de bewoners ook nog de beschikking over buurtstallingen. In Den Haag is dat er één, in Amsterdam is dat er minimaal één en in Haarlem zijn het er vijftien⁷³. Vreemd is dat in Den Haag meer bewoners gebruik maken van die ene bewaakte stalling dan in Haarlem, waar veel meer buurtstallingen (en daardoor ook buurtstallingsplaatsen) aanwezig zijn. Dat in het onderzoek in Haarlem mogelijkerwijs net de bewoners die gebruik maken van de buurtstallingen 'buiten de boot' zijn gevallen lijkt, gezien de omvang van de steekproef in Haarlem niet echt logisch. Wat dan wel de oorzaak is, valt moeilijk aan te geven.

Uit tabel 10.8 kan worden opgemaakt, of de bewoners tevreden zijn met de huidige stallingswijze bij de woningen en zo nee, welke wensen zij hebben ten aanzien van een andere stallingswijze.

Tabel 10.8: Wens tot andere stallingswijze bij de woning

Andere stallingsw.	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Nee	42	46	65	70	93	85	80	92
ja, in beter/dichterbij rek	15	3	5	2	-	4	1	1
ja, in eigen box/schuur	25	31	21	13	4	8	14	5
ja, in buurtstalling	17	15	5	11	1	2	3	1
ja, anders/weet niet	1	5	4	4	2	1	2	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

De tabel maakt duidelijk dat bewoners in buurten waar de fiets in een eigen ber-
ging bij huis wordt gestald, tevreden zijn over die wijze van stallen en geen andere
of betere stallingswijze nodig achten. Bewoners in buurten waar de fiets voornamelijk
in het huis of op straat wordt gestald, zijn duidelijk minder tevreden. Zij
willen het liefst een eigen box of schuur of anders een plek in een buurtstalling.
Daarnaast zien in Amsterdam nog relatief veel bewoners wat in betere rekken op
straat. Opvallend is dat de vraag naar buurtstallingen groter is in buurten waar
reeds buurtstallingen zijn dan in buurten waar dat niet het geval is. Hetzelfde geldt
eigenlijk voor de fietsenrekken op straat. In Amsterdamse buurt staan relatief veel
rekken en is er ook de meeste vraag naar betere rekken. Het aanbod schept dus
min of meer de vraag. Als er in de onderzoeksbuurt in Groningen een buurtstalling
opgezet zou worden, dan zou het daadwerkelijke gebruik daarvan best groter
kunnen zijn dan op grond van deze enquêteresultaten verwacht mag worden. Met
betrekking tot de buurtstallingen in Amsterdam, Den Haag en Haarlem blijkt ten-

73 Bij het stadsdeel Westerpark in Amsterdam is niet bekend, hoeveel (particuliere) buurtstallingen in de Staatsliedenbuurt aanwezig zijn.

slotte nog, dat in alle drie de gemeenten ongeveer 40% van de bewoners niet weet dat er een of meerdere buurtstallingen in de buurt aanwezig zijn. Nu maakt dat voor de exploitatie niet veel uit, want de stallingen staan vol. Maar vanuit het oogpunt van promotie geeft dat wel te denken.

10.4 Gevonden significante verbanden

Voor beleidsambtenaren die met fietsstallingenbeleid bezig zijn zou het handig zijn, wanneer zij aan de hand van een aantal eenvoudig te achterhalen buurtkenmerken een inschatting kunnen maken van het fietsstallingsgedrag en de -stallingsbehoefte van de bewoners, zodat zij daarmee het fietsenstallingenbeleid beter gestalte kunnen geven. De enquêtes die in dit onderzoek zijn gehouden onder de bewoners van de acht vooroorlogse buurten maken het mogelijk, om te bezien of er een significant verband bestaat tussen (enkele) buurtkenmerken (variabelen) met het stallingsgedrag en de stallingsbehoefte van bewoners. De volgende zes variabelen zijn geselecteerd:

- type woning;
- aanwezigheid stallingsruimte bij de woning;
- aanwezigheid buurtstallingen;
- aanwezigheid fietsenrekken;
- leeftijd bewoners;
- dagopleiding (studenten).

Deze variabelen zijn vaak voor beleidsambtenaren eenvoudig waarneembaar of te achterhalen: "het is een buurt met veel meergezinswoningen, in de buurt staan veel fietsenrekken, de politie zegt dat er in die buurt veel fietsen worden gestolen, het is een jonge buurt etc.....". Vervolgens zijn deze variabelen gekruist met twee (te verklaren) variabelen, namelijk 'stallingswijze bij de woning' en 'wens tot andere stallingswijze bij de woning'.

Uit deze kruisbestuiving zijn de volgende significante verbanden ($p < 0.05$) naar voren gekomen:

- bewoners van eengezinswoningen in vooroorlogse buurten van middelgrote gemeenten stallen de fiets minder vaak op straat dan bewoners van meergezinswoningen;
- in buurten waar veel woningen beschikken over een eigen stallingsruimte, bestaat minder vaak een wens tot een andere stalwijze dan in buurten waar weinig woningen een eigen stallingsruimte voor de fiets hebben;
- hoe jonger de bewoners, hoe meer zij de fiets buiten op straat stallen;
- hoe ouder de bewoners, hoe minder wensen zij hebben tot een andere stallingswijze dan de huidige;
- Studenten stallen de fiets meer op straat dan andere bewoners.

Buiten deze open deuren blijken er verder tussen deze variabelen geen significante verbanden te zijn.

Tot slot is nog gekeken naar het **verband tussen de waarde van de fiets en de wijze waarop de fiets overdag in het centrum wordt gestald**. De verwachting is namelijk dat mensen met goedkope fietsen minder vaak tegen betaling bewaakt stallen. De gegevens uit het onderzoek maakt het volgende duidelijk:

- er is geen significant verband tussen waarde van de fiets en de stalwijze overdag in het centrum. Weliswaar stallen personen met goedkope fietsen (minder dan fl. 100,-) percentueel de fiets minder vaak in een bewaakte stalling dan personen met duurdere fietsen, maar het is niet zo dat bij fietsers het bewaakt stallen toe-

neemt naarmate de waarde van de fiets toeneemt⁷⁴;

- opvallend is dat in de meeste gemeenten personen met een fiets van meer dan 500 gulden de fiets vaker los stallen dan personen met een fiets van tussen de 250 en 500 gulden⁷⁵. Dit komt waarschijnlijk doordat de eigenaren van de duurste categorie fietsen 'op leeftijd' zijn en minder bereid zijn c.q. in staat zijn om te lopen met boodschappen, waardoor zij de fiets 'noodgedwongen' voor elke winkel zetten die zij bezoeken. En daar staan niet altijd fietsklemmen.

In Amsterdam en Den Haag bestaat wel een significant verband tussen de waarde van de fiets en het stallen van de fiets bij de woning. Hoe goedkoper de fiets, hoe minder vaak de fiets in een buurtstalling wordt gestald. In Haarlem gaat dat echter niet op. Daar stallen ongeveer evenveel fietsers met goedkope fietsen als fietsers met duurdere fietsen de fiets in een buurtstalling.

10.5 Conclusie

Op grond van de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk kunnen enkele belangrijke conclusies worden getrokken:

Met betrekking tot de **stadscentra**:

- gratis bewaakte stallingen overdag zijn succesvol en lijken in het bijzonder geschikt voor kleine gemeenten. In dergelijke gemeenten is het aanbod van fietsen in het centrum namelijk te overzien en is het vinden van een (of meerdere) geschikte lokatie(s) vaak niet problematisch;
- in alle zeven gemeenten is overdag sprake van een tekort aan stallingsplaatsen, hetzij onbewaakt (Amsterdam, Groningen en Haarlem) of bewaakt (Den Haag, Breda, Gouda en Geleen)⁷⁶. Voor rond de driekwart van de bewoners in die gemeenten is dat geen probleem, met uitzondering van de bewoners uit Amsterdam. Daarvan is minder dan de helft tevreden met het huidige stallingsaanbod in het centrum;
- bewoners die niet tevreden zijn met de huidige stallingswijze, willen voorname-lijk meer van hetzelfde of hetzelfde alleen dan beter. Zo willen bewoners in gemeenten met veel bewaakte stallingsplaatsen graag meer bewaakte stallingsplaatsen (zoals bijvoorbeeld in Den Haag, Breda en Geleen) en geven bewoners uit gemeenten met veel onbewaakte stallingsplaatsen aan, graag meer en betere onbewaakte stallingsplaatsen te willen (zoals in Amsterdam en Groningen). Bekend maakt bemind, zo lijkt het;
- bewaakt stallen in de avonden is, op een particuliere stalling in Breda na, in alle onderzochte gemeenten niet mogelijk⁷⁷. Toch wordt deze stallingsvoorzieningen door bewoners uit alle gemeenten het meest wenselijk geacht. Deze vraag vraagt in iedere gemeente een kans. In Groningen zijn er reeds plannen voor een (mobiele) bewaakte avondstalling.

Met betrekking tot de **vooorlogse buurten**:

- de tevredenheid van bewoners uit vooroorlogse buurten over de stallingswijze van de fiets bij de woning hangt nauw samen met het bezit van een eigen box/-berging of schuur voor de fiets. In buurten waar veel bewoners over een derge-

74 Van de gemeenten is alleen in Amsterdam een significant verband aangetroffen.

75 Maar wel weer minder dan de goedkopere fietsen.

76 Vlissingen is hier buiten beschouwing gelaten, aangezien in deze gemeente de vooroorlogse buurt tevens centrum is. Hierdoor is vergelijking met de andere gemeenten voor wat betreft de vragen over het centrum niet goed mogelijk.

77 De NS-stallingen zijn buiten beschouwing gelaten.

lijke stallingsruimte beschikken zijn nauwelijks wensen tot andere stallingswijze. Voor de gemeente is in dergelijke buurten dan ook geen rol weggelegd op stallingengebied. Deze buurten komen vnl voor in kleine en middelgrote gemeenten;

- in tegenstelling tot hiervoor zijn bewoners van vooroorlogse buurten in grote gemeenten voor het stallen van de fiets vaker aangewezen op (de stallingsvoorzieningen op) de straat of op (de gang van het) eigen huis. Hierover zijn de bewoners duidelijk minder tevreden. De voorkeur gaat bij deze bewoners in eerste instantie uit naar een eigen ruimte voor de fiets bij de woning; buurtstallingen komen op de tweede plaats;
- het aanbod aan stallingsvoorzieningen in de vooroorlogse buurten van de grote gemeenten schiet tekort. In Haarlem en Groningen wil ongeveer eenderde van de bewoners de fiets op een andere manier stallen en in Amsterdam en Den Haag wil dat zelfs meer dan de helft van de bewoners. Voor Haarlem is dat vreemd met zo'n netwerk aan buurtstallingen. Het percentage bewoners dat ontevreden is met de huidige stallingswijze is weliswaar het laagst van de vier, maar dan nog is 30% ontevreden bewoners vrij hoog. Een verklaring hiervoor laat zich moeilijk vinden.

Bijlage 1:

Enquête Fietsenstallingen

Goede.....,

U spreekt met van Graag zou ik u wat vragen willen stellen over het stallen van de fiets. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is namelijk bezig met een onderzoek naar fietsstallingsvoorzieningen in stadscentra en vooroorlogse woonwijken. Voor het toekomstig stallingsbeleid van gemeenten wil het ministerie onder andere heel graag weten, hoe bewoners aankijken tegen de huidige stalmogelijkheden in hun buurt en welke behoefte zij hebben aan stallingsvoorzieningen voor de fiets. Zou u aan dit interview willen meewerken? Het interview neemt ongeveer 10 minuten in beslag.

Wil meewerken aan enquête?

- ☐ ja —> vraag 1
- ☐ nee

Zo nee, waarom niet? —> Einde interview

- ☐ geen tijd
- ☐ geen zin
- ☐ taalprobleem
- ☐ anders

Kenmerken woning

1 In wat voor type woning woont u?

- ☐ eengezinswoning ———> vraag 3
- ☐ meergezinswoning (flat, appartement, studio, etc)
- ☐ (studenten)kamer

2 Op welke etage woont u?

- ☐ sousterain/kelder
- ☐ begane grond
- ☐ eerste etage
- ☐ tweede etage
- ☐ derde etage of meer

3 Is uw woning van voor de oorlog of van na de oorlog?

- ☐ voor de oorlog
- ☐ na de oorlog
- ☐ weet niet

4 Beschikt uw woning over een box, berging, schuur of garage voor o.a. het stallen van fietsen?
(enq. —> deze vraag moet ook beantwoord worden als mensen zeggen geen fiets te hebben)

- ☐ ja
- ☐ nee ———> vraag 6

5 Biedt die box, berging, schuur of garage voldoende ruimte voor het stallen van alle fietsen in uw huishouden?

- ☐ ja
- ☐ ja, maar (erg) krap
- ☐ nee

Fietsbezit

6 Hoeveel fietsen zijn aanwezig in uw huishouden?

- ☐ geen —> vraag 7
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 en meer

Ga door naar vraag 8

7 Waarom bezit u geen fiets?

- ☐ ik vind het onveilig in het verkeer
- ☐ ik vind het gevaar voor diefstal in het algemeen te groot
- ☐ ik vind het gevaar voor diefstal bij mijn woning te groot
- ☐ ik heb geen fiets nodig
- ☐ ik kan niet fietsen
- ☐ ik hou niet van fietsen
- ☐ geen ruimte om de fiets bij de woning te stallen
- ☐ anders, namelijk

Ga door naar vraag 48 (dit geldt dus voor alle niet fietsbezitters)

8 Om wat voor soort fiets(en) gaat het dan? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ 'normale' gebruiksfiets
- ☐ race/sportfiets/ATB

9 Welke fiets wordt door u doorgaans in de stad gebruikt?

- ☐ 'normale' gebruiksfiets
- ☐ race/sportfiets/ATB

10 Wat is naar uw schatting de huidige waarde van deze fiets?

- ☐ minder dan f 100,-
- ☐ tussen f 100,- en f 250,-
- ☐ tussen f 250,- en f 500,-
- ☐ meer dan f 500,-

Enq. De rest van de vragen heeft betrekking op de fiets die u **doorgaans in de stad** gebruikt.

Stallingswijze

11 Hoe stalt u, als u thuis bent, meestal uw fiets?

- ☐ op straat, in een klem/rek
- ☐ op straat, tegen een paal/boom
- ☐ op straat, los of tegen een gevel
- ☐ in de box/berging/schuur bij de woning
- ☐ in de (gang van de) woning
- ☐ in de tuin van de woning
- ☐ in een buurtstalling
- ☐ anders, namelijk

12 Bent u tevreden met deze manier van stalling?

- ☐ ja —> vraag 14
- ☐ nee

13 Waarom bent u niet tevreden? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ te weinig plek voor de fiets in huis, onhandig
- ☐ onvoldoende rekken/klemmen op straat
- ☐ kwaliteit rekken/klemmen op straat is slecht
- ☐ veel diefstal
- ☐ veel vernielingen aan de fiets
- ☐ veel schade aan de fiets door het stallen
- ☐ ontevreden over buurtstalling (bijv. te duur, slechte service, onveilig)
- ☐ anders, namelijk

14 Zou u uw fiets op een andere wijze willen stallen?

- ☐ ja
- ☐ nee —> vraag 16

15 Hoe zou u uw fiets dan willen stallen?

- ☐ in een betere klem/rek
- ☐ in een klem/rek dichterbij de woning
- ☐ in een (bewaakte) buurtstalling
- ☐ in een eigen berging/box
- ☐ anders, namelijk

Fietsenrekken en buurtstallingen

16 Zijn er in de directe nabijheid van uw woning fietsenrekken waar u uw fiets kunt stallen?

- ☐ ja
- ☐ nee
- ☐ weet niet —> vraag 19

17 Op welke afstand van uw woning staan deze (dichtstbijzijnde) rekken?

- ☐ minder dan 10 meter
- ☐ tussen 10 en 24 meter
- ☐ tussen 25 en 49 meter
- ☐ tussen 50 en 100 meter
- ☐ meer dan 100 meter
- ☐ weet niet —> vraag 19

18 Bieden deze fietsenrekken voldoende ruimte voor het stallen van de fiets?

- ☐ ja
- ☐ nee
- ☐ weet niet

19 Beschikt uw buurt over een of meerdere buurtstallingen?

- ☐ ja, 1 buurtstalling
- ☐ ja, 2 of meerdere buurtstallingen
- ☐ nee —> vraag 25
- ☐ weet niet —> vraag 25

20 Op hoeveel minuten loopafstand woont u van de (dichtstbijzijnde) buurtstalling?

- ☐ minder dan 1 minuut
- ☐ tussen de 1 en 2 minuten
- ☐ tussen de 2 en 5 minuten
- ☐ meer dan 5 minuten
- ☐ weet niet

21 Maakt u gebruik van een buurtstalling?

- ☐ ja —> vraag 23
- ☐ nee

22 Waarom maakt u geen gebruik van de buurtstalling?

- ☐ geen behoefte
- ☐ huurprijs is te hoog
- ☐ loopafstand te groot
- ☐ alle plaatsen zijn al bezet
- ☐ er zijn alleen bovenplaatsen
- ☐ kans op diefstal is toch aanwezig
- ☐ anders, namelijk

Ga door naar vraag 25

23 Bent u tevreden over de buurtstalling?

- ☐ ja —> vraag 25
- ☐ redelijk
- ☐ nee

24 Waarover bent u niet tevreden?

- ☐ over de huurprijs
- ☐ over de afsluiting (diefstalveiligheid)
- ☐ te ver lopen
- ☐ beheer (klachtenservice, netheid, binnenverlichting)
- ☐ over het stallen van de fiets (bovenrek, smal gangpad, rekken dicht op elkaar)
- ☐ gevoel van veiligheid in de buurtstalling
- ☐ gevoel van veiligheid van en naar de buurtstalling
- ☐ anders, namelijk

Fietsgebruik

25 Als u in het centrum van uw woonplaats gaat **winkelen**, met welk vervoermiddel gaat u daar dan meestal naar toe?

- ☐ fiets -----> vraag 27
- ☐ auto
- ☐ taxi
- ☐ openbaar vervoer
- ☐ lopend
- ☐ n.v.t. —> vraag 30

26 Waarom gaat u niet met de fiets?

- ☐ vind het gevaar voor diefstal te groot
- ☐ kan mijn fiets niet goed stallen
- ☐ onveilige route
- ☐ te ver fietsen
- ☐ kan geen spullen vervoeren op de fiets
- ☐ anders, namelijk

27 Vindt u dat u bij het winkelen in het centrum de fiets goed kwijt kan?

- ☐ ja
- ☐ redelijk (of varieert)
- ☐ nee
- ☐ weet niet

28 Hoe stalt u, als u gaat winkelen in het centrum, meestal de fiets?

- ☐ op straat, in een klem/rek
- ☐ op straat, tegen een paal/boom
- ☐ op straat, los of tegen een gevel
- ☐ in een bewaakte stalling
- ☐ anders, namelijk

29 Zou u, bij het winkelen, uw fiets op een andere wijze willen stallen?

- ☐ ja, in een betere klem/rek
- ☐ ja, in een bewaakte stalling
- ☐ anders, namelijk
- ☐ nee

30 Als u 's avonds **uitgaat** in het centrum, met welk vervoermiddel gaat u daar dan meestal naar toe?

- ☐ fiets —> vraag 32
- ☐ auto
- ☐ taxi
- ☐ openbaar vervoer
- ☐ lopend
- ☐ n.v.t. —> vraag 35

31 Waarom gaat u niet met de fiets?

- ☐ vind het gevaar voor diefstal te groot
- ☐ kan mijn fiets niet goed stallen
- ☐ onveilige route
- ☐ te ver fietsen
- ☐ anders, namelijk

32 Kunt u 's avonds in het centrum de fiets goed kwijt?

- ☐ ja
- ☐ redelijk (of varieert)
- ☐ nee

33 Hoe stalt u 's avonds in het centrum meestal de fiets?

- ☐ op straat, in een klem/rek
- ☐ op straat, tegen een paal/boom
- ☐ op straat, los of tegen een gevel
- ☐ in een bewaakte stalling
- ☐ anders, namelijk

34 Zou u 's avonds in het centrum uw fiets op een andere wijze willen stallen?

- ☐ ja, in een betere klem/rek
- ☐ ja, in een bewaakte stalling
- ☐ anders, namelijk
- ☐ nee

Fietsdiefstal

35 Worden bij u in de buurt fietsen gestolen?

- ☐ ja
- ☐ nee —> vraag 37
- ☐ weet niet —> vraag 37

36 Gebeurt dat volgens u vaak, af en toe of nooit?

- ☐ vaak
- ☐ af en toe
- ☐ nooit

37 Worden er volgens u in het stadscentrum fietsen gestolen?

- ☐ ja
- ☐ nee —> vraag 39
- ☐ weet niet —> vraag 39

38 Gebeurt dat volgens u vaak, af en toe of nooit?

- ☐ vaak
- ☐ af en toe
- ☐ nooit

39 Is uw eigen fiets in het afgelopen jaar gestolen?

- ☐ ja
- ☐ nee —> vraag 42

40 Hoe vaak is uw fiets in het afgelopen jaar gestolen?

- ☐ 1 keer
- ☐ 2 keer
- ☐ meer dan 2 keer

41 Waar is uw (laatste) fiets gestolen?

- ☐ uit huis/box/berging
- ☐ op straat bij huis
- ☐ elders in de wijk
- ☐ in het stadscentrum
- ☐ elders in de gemeente
- ☐ buiten de gemeente

42 Met hoeveel sloten zet u uw fiets meestal op slot?

- ☐ geen —> vraag 45
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ meer dan 2

43 Zet u uw fiets meestal nog ergens aan vast?

- ☐ ja
- ☐ nee ----> vraag 45

44 Waaraan zet u uw fiets dan meestal vast?

- ☐ aan fietsenrek of fietsenklem
- ☐ aan ander object (boom, paal, etc)

Beoordeling verkeerssituatie

45 Kunt u vanuit uw buurt gemakkelijk met de auto in het stadscentrum komen?

- ☐ ja
- ☐ hangt er vanaf
- ☐ nee
- ☐ weet niet

46 Kunt u vanuit uw buurt gemakkelijk met het openbaar vervoer in het stadscentrum komen?

- ☐ ja
- ☐ hangt er vanaf
- ☐ nee
- ☐ weet niet

47 Kunt u vanuit uw buurt gemakkelijk met de fiets in het stadscentrum komen?

- ☐ ja
- ☐ hangt er vanaf
- ☐ nee
- ☐ weet niet

Algemene achtergrondvragen

48 Wat is uw leeftijd?

- ☐ 18 - 25 jaar
- ☐ 26 - 35 jaar
- ☐ 36 - 45 jaar
- ☐ 46 - 55 jaar
- ☐ 56 jaar en ouder

49 Wat is uw culturele achtergrond?

- ☐ nederlands
- ☐ turks
- ☐ marokkaans
- ☐ surinaams
- ☐ anders

50 Volgt u momenteel een dagopleiding?

- ☐ ja
- ☐ nee -----> vraag 44

51 Welke dagopleiding is dat?

- ☐ LBO-opleiding (heet nu VBO)
- ☐ MAVO
- ☐ HAVO
- ☐ Atheneum/gymnasium
- ☐ MBO-opleiding
- ☐ HBO-opleiding
- ☐ Universiteit
- ☐ anders

52 Wat is de laatste dagopleiding die u genoten heeft?

- ☐ LBO-opleiding (VBO)
- ☐ MAVO/MULO
- ☐ HAVO
- ☐ Atheneum/gymnasium/HBS
- ☐ MBO-opleiding
- ☐ HBO-opleiding
- ☐ Universiteit
- ☐ anders

53 Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 of meer

54 Bent u in het bezit van een auto?

- ☐ ja
- ☐ nee

Enq.: noteer geslacht

- ☐ man
- ☐ vrouw

Bijlage 2: Tabellenoverzicht

Non respons

	Ada (n=271)	DHg (n=286)	Gro (n=283)	Haa (n=291)	Bre (n=278)	Gou (n=267)	Vli (n=298)	Gel (n=303)
Non respons								
Ja	76	75	71	69	75	76	70	71
Nee	24	25	29	31	25	24	30	29
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Reden non respons

	Ada (n=65)	DHg (n=71)	Gro (n=81)	Haa (n=91)	Bre (n=69)	Gou (n=63)	Vli (n=90)	Gel (n=88)
Reden								
Geen tijd	25	18	28	21	26	17	19	18
Geen zin	29	32	46	48	41	46	46	46
Taalprobleem	17	6	4	3	-	5	2	7
Geen antwoord	8	3	2	2	1	8	4	-
Anders	21	41	20	26	32	24	29	29
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 1: Type woning

	Ada (n=206)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=200)	Bre (n=209)	Gou (n=204)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Type woning								
Eengezins	29	17	64	83	89	84	45	88
Meergezins	69	82	30	16	8	15	54	11
Kamer	2	1	6	1	3	1	1	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 2: Etage woning

	Ada (n=147)	DHg (n=179)	Gro (n=72)	Haa (n=34)	Bre (n=23)	Gou (n=32)	Vli (n=115)	Gel (n=26)
Etage								
Souterrain/kelder	1	3	4	-	-	-	-	-
Begane grond	9	26	37	32	39	34	19	50
Eerste etage	21	39	32	38	35	41	30	23
Tweede etage	25	26	21	27	22	13	30	23
Derde etage of hoger	44	6	6	3	4	12	21	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 3: Bouwjaar woning

Bouwjaar woning	Ada (n=206)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=200)	Bre (n=209)	Gou (n=204)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Vooroorlogs	58	78	53	83	78	67	38	27
Naoorlogs	34	15	44	12	18	31	60	66
Weet niet	8	7	3	5	4	2	2	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 4: Aanwezigheid stallingsruimte (box, berging, schuur of garage) in/bij woning

Stallingsruimte	Ada (n=205)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=200)	Bre (n=209)	Gou (n=204)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Ja	35	32	65	54	92	90	84	94
Nee	65	68	35	46	8	10	16	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 5: Grootte stallingsruimte (box, berging, schuur of garage)

Grootte	Ada (n=71)	DHg (n=69)	Gro (n=131)	Haa (n=108)	Bre (n=192)	Gou (n=183)	Vli (n=175)	Gel (n=203)
Voldoende	76	77	77	78	90	86	87	94
Krap	7	6	8	8	7	7	7	1
Onvoldoende	17	17	15	14	3	7	6	5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 6: Aantal fietsen aanwezig in huishouden

Aantal	Ada (n=205)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=200)	Bre (n=209)	Gou (n=204)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Geen	20	20	5	9	7	5	8	8
1	35	21	19	19	11	11	21	14
2	30	30	33	32	28	31	37	26
3	7	16	18	20	23	16	14	22
4	6	9	15	14	17	22	12	19
5 en meer	2	4	10	6	14	15	8	11
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 8: Soort fiets (meerdere antwoorden mogelijk)

Soort fiets	Ada (n=165)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=196)	Gou (n=194)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Normale gebruiksfiets	95	90	96	95	92	93	93	96
Race-/sportfiets/ATB	34	31	32	30	31	38	27	33
Totaal	129	121	128	125	123	131	120	129

Vraag 9: Fiets die doorgaans het meest wordt gebruikt

Soort fiets	Ada (n=165)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=196)	Gou (n=194)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Normale gebruiksfiets	90	86	93	89	92	94	91	88
Race-/sportfiets/ATB	10	14	7	11	8	6	9	11
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 10: Huidige waarde fiets

Huidige waarde	Ada (n=165)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Minder dan f 100,-	41	24	37	21	24	25	26	12
f 100,- en f 250,-	31	19	20	25	27	21	14	24
f 250,- en f 500,-	9	22	16	19	19	20	18	21
Meer dan f 500,-	10	28	21	25	18	25	30	29
Weet niet	9	7	6	10	12	9	12	14
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 11: Stallingswijze fiets bij de woning

Stallingswijze	Ada (n=165)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Op straat, klem/rek	24	2	5	2	-	2	-	1
Op straat, paal/boom	24	7	5	5	-	1	1	-
Op straat, los/gevel	3	4	7	10	1	8	5	1
Box, berging, schuur	24	28	48	34	87	80	72	90
In (gang) woning	18	42	25	29	8	6	14	2
Tuin	1	3	9	9	3	3	4	6
Buurtstalling	2	12	-	9	-	-	-	-
Anders	4	2	1	2	1	-	4	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 12: Tevreden over stallingswijze bij de woning

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Tevreden								
Ja	58	56	75	72	93	88	84	93
Nee	42	44	25	28	7	12	16	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 13: Reden ontevredenheid stallingswijze fiets bij de woning (meerdere antwoorden mogelijk)

	Ada (n=69)	DHg (n=76)	Gro (n=48)	Haa (n=51)	Bre (n=13)	Gou (n=23)	Vli (n=31)	Gel (n=13)
Reden ontevreden.								
Te weinig plek in huis	35	54	60	51	54	35	45	46
Onvold. rekken in str.	16	-	6	4	-	4	-	-
Slechte kwalit. rekken	4	-	2	-	-	-	-	-
Veel diefstal 28	15	13	10	23	17	16	23	-
Veel vernielingen fiets	9	4	4	10	-	-	7	-
Veel stalschade fiets	4	1	4	6	8	9	6	8
ontevr. over buurtstal.	-	3	-	4	-	-	-	-
Anders	13	22	21	24	23	40	26	23
Weet niet	1	1	-	1	-	-	-	-
Totaal	110	100	110	110	108	104	100	100

Vraag 14: Wens tot andere stallingswijze bij de woning

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Andere stallingsw.								
Ja	59	54	35	30	7	15	20	8
Nee	41	46	65	70	93	85	80	92
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 15: Gewenste andere stallingswijze voor de fiets bij de woning

	Ada (n=96)	DHg (n=92)	Gro (n=67)	Haa (n=55)	Bre (n=14)	Gou (n=30)	Vli (n=39)	Gel (n=16)
Gewenste stallingsw.								
In beter rek/klem	19	4	6	2	-	10	3	6
In rek/klem dichterbij	7	1	7	5	-	10	5	-
In (bewaakte) buurtst.	28	29	13	36	14	10	13	12
In eigen box/berg./etc	41	58	60	42	57	50	69	63
Anders	3	4	12	11	29	13	5	13
Weet niet	2	4	2	4	-	7	5	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 16: Fietsenrekken in directe nabijheid woning

Fietsenrekken	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Ja	75	11	17	9	8	18	31	20
Nee	22	88	82	89	91	81	67	80
Weet niet	3	1	1	2	1	1	2	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 17: Afstand fietsenrekken vanaf woning

Afstand	Ada (n=123)	DHg (n=18)	Gro (n=33)	Haa (n=17)	Bre (n=15)	Gou (n=34)	Vli (n=60)	Gel (n=40)
Minder dan 10 meter	59	44	55	6	-	12	13	18
10 en 24 meter	27	11	18	18	-	17	13	5
25 en 49 meter	7	6	6	23	6	9	7	5
50 en 100 meter	4	17	12	12	20	15	28	5
Meer dan 100 meter	2	17	9	35	67	44	37	60
Weet niet	1	6	-	6	7	3	2	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 18: Capaciteit dichtstbijzijnde fietsenrekken

Capaciteit	Ada (n=122)	DHg (n=17)	Gro (n=33)	Haa (n=16)	Bre (n=14)	Gou (n=33)	Vli (n=59)	Gel (n=37)
Voldoende	32	47	61	50	71	58	68	78
Onvoldoende	67	12	27	31	14	33	25	14
Weet niet	1	41	12	19	15	9	7	8
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 19: Aanwezigheid buurtstallingen in de buurt

Buurtstallingen	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Geen	24	27	86	26	90	90	87	94
1	26	37	4	30	5	4	7	3
2 of meer	23	26	-	31	-	1	1	1
Weet niet	27	10	10	13	5	5	5	2
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 20: Loopafstand buurtstalling vanaf woning

Minuten	Ada (n=80)	DHg (n=108)	Gro (n=8)	Haa (n=111)	Bre (n=10)	Gou (n=9)	Vli (n=15)	Gel (n=9)
Minder dan 1 minuut	17	30	75	40	10	22	27	22
1 en 2 minuten	20	29	-	26	10	-	-	-
2 en 5 minuten	44	28	12	19	70	11	40	11
Meer dan 5 minuten	19	13	13	6	10	67	33	56
Weet niet	-	1	-	9	-	-	-	11
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 21: Gebruik buurtstalling

Gebruik buurtstal.	Ada (n=80)	DHg (n=108)	Gro (n=8)	Haa (n=111)	Bre (n=10)	Gou (n=9)	Vli (n=15)	Gel (n=9)
Ja	7	20	25	21	20	22	7	22
Nee	93	80	75	79	80	78	93	78
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 22: Reden geen gebruik buurtstalling

Reden	Ada (n=74)	DHg (n=86)	Gro (n=6)	Haa (n=88)	Bre (n=8)	Gou (n=7)	Vli (n=14)	Gel (n=9)
Geen behoefte	37	49	66	58	88	72	79	72
Huurprijs te hoog	17	15	-	5	-	14	-	-
Loopafstand te groot	19	14	-	7	-	-	14	14
Geen plaats meer	8	14	17	9	-	-	-	-
Alleen bovenplaatsen	1	-	-	-	-	14	-	-
Kans op diefstal	1	4	-	2	-	-	-	-
Anders	12	3	-	19	12	-	7	-
Weet niet	4	1	17	-	-	-	-	14
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 23: Tevredenheid buurtstalling

Tevreden	Ada (n=6)	DHg (n=22)	Gro (n=2)	Haa (n=23)	Bre (n=2)	Gou (n=2)	Vli (n=1)	Gel (n=2)
Ja	67	86	100	91	-	100	100	50
Redelijk	-	9	-	9	50	-	-	-
Nee	17	5	-	-	50	-	-	-
Weet niet	16	-	-	-	-	-	-	50
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 24: Reden ontevredenheid

Reden	Ada (n=1)	DHg (n=3)	Gro (n=0)	Haa (n=2)	Bre (n=2)	Gou (n=0)	Vli (n=0)	Gel (n=1)
Huurprijs	-	-	-	-	-	-	-	-
Diefstalveiligheid	-	-	-	50	-	-	-	-
Te ver lopen -	-	-	-	-	-	-	-	-
Beheer (klachten,etc)	100	33	-	-	-	-	-	-
Stallen fiets -	-	-	50	-	-	-	-	-
Onveiligheid in stall.	-	33	-	-	50	-	-	-
Onveiligh. naar stall.	-	-	-	-	-	-	-	-
Anders -	34	-	-	50	-	-	100	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 25: Vervoerwijze winkelen in stadscentrum

Vervoerwijze	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=183)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=198)	Gel (n=198)
Fiets	70	41	69	55	61	61	nvt	53
Auto	4	13	1	2	16	2	nvt	32
Taxi	-	-	-	-	-	-	nvt	-
Openbaar vervoer	13	33	2	1	2	2	nvt	1
Lopend	12	11	25	41	20	34	nvt	8
Niet van toepassing	1	2	3	1	1	1	nvt	6
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 26: Reden om niet met de fiets te gaan winkelen in stadscentrum

Reden	Ada (n=46)	DHg (n=99)	Gro (n=54)	Haa (n=81)	Bre (n=72)	Gou (n=72)	Vli (n=81)	Gel (n=81)
Gevaar diefstal	26	27	22	16	28	21	nvt	4
Stalmogelijkh. onvold.	9	9	2	1	-	3	nvt	1
Onveilige route	2	4	2	3	-	-	nvt	1
Centrum te dichtbij	22	28	57	70	57	68	nvt	21
Anders	41	32	17	10	15	8	nvt	73
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 27: Stallingsmogelijkheden voor de fiets bij het winkelen in het stadscentrum

Mogelijkheid	Ada (n=142)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli (n=154)	Gel (n=154)
Goed	37	62	57	71	77	55	nvt	95
Redelijk	20	11	16	11	10	20	nvt	3
Slecht	40	21	25	15	11	25	nvt	1
Weet niet	3	6	2	3	2	-	nvt	1
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 28: Stallingswijze fiets bij winkelen in het stadscentrum

Stallingswijze	Ada (n=142)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli (n=154)	Gel (n=154)
Op straat, klem/rek	23	9	47	33	23	54	nvt	7
Op straat, paal/boom	55	21	19	14	8	9	nvt	1
Op straat, los/gevel	10	5	21	18	6	25	nvt	3
In (bewaakte) stalling	5	58	12	33	61	9	nvt	88
Anders	7	7	1	2	2	3	nvt	1
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

N.B. De categorie 'anders' is vooral ingevuld door de mensen die nooit met de fiets gaan winkelen in het centrum. Dit komt doordat bijv. ook aan de mensen die doorgaans te voet gaan gevraagd is hoe zij, als ze toch een keer met de fiets gaan, de fiets stallen.

Vraag 29: Wens tot andere stallingswijze bij winkelen in stadscentrum

Andere stallingsw.	Ada (n=164)	DHg (n=140)	Gro (n=150)	Haa (n=119)	Bre (n=156)	Gou (n=139)	Vli (n=154)	Gel (n=154)
Ja, in beter klem/rek	32	9	17	15	3	14	nvt	1
Ja, in bewaakte stal.	17	16	11	12	15	16	nvt	7
Nee	47	72	71	72	80	68	nvt	90
Anders	4	3	1	1	2	2	nvt	2
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 30: Vervoerwijze 's avonds uitgaan in stadscentrum

Vervoerwijze	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=198)	Gel (n=198)
Fiets	68	18	42	22	18	21	nvt	12
Auto	4	30	2	8	16	2	nvt	36
Taxi	1	2	1	-	6	-	nvt	6
Openbaar vervoer	16	30	3	1	1	1	nvt	1
Lopend	4	1	35	52	34	57	nvt	12
Niet van toepassing	7	18	17	17	26	19	nvt	33
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 31: Reden om 's avonds niet met de fiets uit te gaan in stadscentrum

Reden	Ada (n=41)	DHg (n=110)	Gro (n=77)	Haa (n=110)	Bre (n=109)	Gou (n=115)	Vli (n=110)	Gel (n=110)
Gevaar diefstal	32	28	55	23	36	34	nvt	17
Stalmogelijkh. onvold.	5	3	1	1	6	1	nvt	5
Onveilige route	17	32	5	5	10	2	nvt	12
Centrum te dichtbij	10	17	30	53	33	54	nvt	9
Anders	36	20	9	18	15	9	nvt	57
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 32: Stallingsmogelijkheden voor de fiets, 's avonds in het stadscentrum

Mogelijkheid	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli (n=133)	Gel (n=133)
Goed	51	31	60	50	36	70	nvt	53
Redelijk	25	18	12	16	14	11	nvt	17
Slecht	24	51	28	34	49	19	nvt	30
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 33: Stallingswijze fiets bij uitgaan ('s avonds) in het stadscentrum

Stallingswijze	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli (n=133)	Gel (n=133)
Op straat, klem/rek	22	16	41	35	30	50	nvt	40
Op straat, paal/boom	59	41	28	20	17	15	nvt	12
Op straat, los/gevel	9	7	15	19	21	17	nvt	13
In (bewaakte) stalling	3	10	7	7	19	5	nvt	14
Anders	7	26	9	19	13	13	nvt	21
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

N.B. De categorie 'anders' is vooral ingevuld door de mensen die nooit met de fiets uitgaan in het centrum. Dit komt doordat bijv. ook aan de mensen die doorgaans te voet gaan gevraagd is hoe zij, als ze toch een keer met de fiets gaan, de fiets stallen.

Vraag 34: Wens tot andere stallingswijze bij uitgaan ('s avonds) in stadscentrum

Andere stallingsw.	Ada (n=152)	DHg (n=141)	Gro (n=156)	Haa (n=148)	Bre (n=144)	Gou (n=155)	Vli (n=133)	Gel (n=133)
Ja, in beter klem/rek	25	10	12	11	5	6	nvt	4
Ja, in bewaakte stal.	29	36	38	30	48	35	nvt	52
Nee	43	48	50	54	45	57	nvt	42
Anders	3	6	-	5	2	2	nvt	2
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 35 en 36: Voorkomen van fietsdiefstal in de buurt

Fietsdiefstal	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Ja, vaak	70	34	42	21	33	35	40	33
Ja, af en toe	14	24	27	33	23	28	20	21
Nooit	4	9	14	27	19	22	16	24
Weet niet	12	33	17	19	25	15	24	22
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 37 en 38: Voorkomen van fietsdiefstal in stadscentrum

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Fietsdiefstal								
Ja, vaak	89	68	84	74	81	71	62	55
Ja, af en toe	4	4	6	12	6	10	15	12
Nooit	-	1	1	1	-	1	1	4
Weet niet	7	27	9	13	13	18	22	29
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 39: Slachtoffer fietsdiefstal in afgelopen jaar

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Slachtoffer								
Ja	40	14	28	13	14	9	7	9
Nee	60	86	72	87	86	91	93	91
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 40: Frequentie fietsdiefstal slachtoffers

	Ada (n=65)	DHg (n=24)	Gro (n=53)	Haa (n=24)	Bre (n=27)	Gou (n=18)	Vli (n=13)	Gel (n=18)
Frequentie								
Een keer	51	50	56	58	69	61	77	44
Twee keer	23	38	23	25	27	33	8	39
Meer dan twee keer	26	12	21	17	5	6	15	17
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 41: Lokatie fietsdiefstal

	Ada (n=65)	DHg (n=24)	Gro (n=53)	Haa (n=24)	Bre (n=27)	Gou (n=18)	Vli (n=13)	Gel (n=18)
Lokatie								
Huis/box/berging	8	4	-	8	7	11	-	5
Op straat bij huis	40	29	45	33	19	22	54	28
Elders in buurt	4	4	7	4	11	-	-	17
In stadscentrum	43	38	38	29	52	50	15	44
Elders gemeente	5	21	6	25	11	17	23	6
Buiten gemeente	-	4	4	-	-	-	8	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 42: Aantal sloten waarmee de fiets op slot wordt gezet

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=191)	Gel (n=198)
Aantal								
Geen	-	1	2	1	-	2	1	1
1	23	42	38	53	50	74	79	72
2	60	54	59	44	46	22	20	25
meer dan 2	17	3	1	2	4	2	-	2
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 43 en 44: Vastzetten fiets

	Ada (n=164)	DHg (n=171)	Gro (n=187)	Haa (n=180)	Bre (n=193)	Gou (n=190)	Vli (n=189)	Gel (n=196)
Vastzetten								
Ja, aan fietsenrek/klem	25	12	29	25	22	18	8	19
Ja, aan boom/paal/etc	68	57	47	38	34	13	26	12
Nee	7	31	24	37	44	69	66	69
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 45: Bereikbaarheid stadscentrum met de auto vanuit de buurt

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=198)	Gel (n=198)
Bereikbaarheid								
Goed	52	70	28	46	70	19	nvt	95
Redelijk	9	12	8	9	9	9	nvt	2
Slecht	29	12	57	42	17	69	nvt	2
Weet niet	10	6	7	3	4	3	nvt	1
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 46: Bereikbaarheid stadscentrum met het openbaar vervoer vanuit de buurt

	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=198)	Gel (n=198)
Bereikbaarheid								
Goed	86	95	56	23	77	28	nvt	58
Redelijk	7	1	13	9	6	8	nvt	9
Slecht	7	-	23	61	8	49	nvt	22
Weet niet	-	4	8	7	9	15	nvt	11
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 47: Bereikbaarheid stadscentrum met de fiets vanuit de buurt

Bereikbaarheid	Ada (n=164)	DHg (n=172)	Gro (n=191)	Haa (n=182)	Bre (n=194)	Gou (n=193)	Vli (n=198)	Gel (n=198)
Goed	100	94	99	100	100	98	nvt	99
Redelijk	-	2	1	-	-	1	nvt	1
Slecht	-	2	-	-	-	-	nvt	-
Weet niet	-	2	-	-	-	1	nvt	-
Totaal	100	100	100	100	100	100		100

Vraag 48: Leeftijd respondenten

Leeftijd	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
18-25 jaar	22	16	27	15	20	14	20	12
26-35 jaar	43	26	20	24	23	27	15	25
36-45 jaar	15	18	17	25	19	24	16	22
46-55 jaar	8	15	13	11	15	9	16	12
56 jaar en ouder	11	23	21	25	22	26	33	28
Wil niet zeggen	1	2	2	-	1	-	-	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 49: Culturele achtergrond

Cult. Achtergrond	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Nederlands	92	96	99	97	97	99	98	95
Turks	-	-	-	1	-	-	-	-
Marokkaans	1	-	-	-	-	-	-	1
Surinaams	2	-	-	-	-	-	-	-
Anders	5	4	1	2	2	1	2	3
Wil niet zeggen	-	-	-	-	1	-	-	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	

Vraag 50: Dagopleiding

Dagopleiding	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Ja	19	8	25	6	10	11	9	6
Nee	80	91	74	94	88	89	91	93
Wil niet zeggen	1	1	1	-	2	-	-	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 51: Soort dagopleiding

Dagopleiding	Ada (n=40)	DHg (n=20)	Gro (n=52)	Haa (n=11)	Bre (n=24)	Gou (n=23)	Vli (n=19)	Gel (n=14)
LBO (VBO)	-	-	-	-	8	-	-	21
MAVO	-	10	-	9	8	4	-	14
HAVO	3	10	2	-	-	-	5	7
Atheneum/gymnasium	5	-	4	-	8	4	-	-
MBO	10	15	8	36	21	9	21	29
HBO	27	25	19	37	34	40	69	-
Universiteit	50	20	65	9	4	39	5	-
Anders	-	10	-	9	-	4	-	22
Wil niet zeggen	5	10	2	-	17	-	-	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 52: Laatste genoten dagopleiding

Dagopleiding	Ada (n=166)	DHg (n=195)	Gro (n=154)	Haa (n=188)	Bre (n=185)	Gou (n=181)	Vli (n=189)	Gel (n=201)
LBO (VBO)	14	15	10	21	25	27	20	43
MAVO	4	12	12	17	11	14	17	9
HAVO	3	9	2	4	3	4	6	1
Atheneum/gymnasium	2	3	2	2	2	1	3	2
MBO	14	23	15	29	22	18	26	26
HBO	27	15	28	15	19	12	14	5
Universiteit	28	11	17	4	4	6	6	1
Anders	7	7	10	4	9	14	6	8
Wil niet zeggen	1	5	4	4	5	4	3	5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 53: Aantal personen in huishouden

Aantal personen	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
1 persoon	62	28	35	24	14	21	30	12
2 personen	28	33	38	37	37	35	42	32
3 personen	4	20	11	15	20	17	12	19
4 personen	3	14	10	21	21	22	10	30
5 of meer personen	2	4	5	3	6	5	6	7
Wil niet zeggen	1	1	1	-	2	-	-	-
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Vraag 54: Autobezit

Autobezit	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Ja	30	68	45	65	71	63	66	76
Nee	70	32	55	35	29	37	34	24
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Sexe

Sexe	Ada (n=204)	DHg (n=215)	Gro (n=202)	Haa (n=199)	Bre (n=209)	Gou (n=203)	Vli (n=208)	Gel (n=215)
Man	57	45	41	45	51	38	42	42
Vrouw	43	55	59	55	49	62	58	58
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Bijlage 3: Geïnterviewde personen

Amsterdam

- de heer Huffener; Dienst stedelijk beheer, afdeling Infrastructuur en recreatie, fietscoördinator gemeente Amsterdam
- de heer Degenhardt; Dienst stedelijk beheer, afdeling binnenstad, planner openbare ruimte
- de heer Guit; Fietsersbond enfb afdeling Amsterdam en Vereniging Amstal
- mevrouw Terlouw; stadsdeelwerken Westerpark, beleidsmedewerker milieu

Den Haag

- de heer van de Hulst; dienst Ruimtelijke & Economische ontwikkeling (REO), afdeling Verkeer
- de heer Du Beaumont; dienst Ruimtelijke & Economische ontwikkeling (REO), afdeling Verkeer
- de heer Blankespoor; Dienst Stadsbeheer, projectgroep Ingenieursbureau, afdeling Verkeersontwerp
- de heer de Graaf; assistent-coördinator bij Biesieklette
- mevrouw Zuurbier; Fietsersbond enfb afdeling Den Haag e.o.

Groningen

- de heer Bloemkolk; Gemeente Groningen, dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, Directie Projecten; Grond- en Economische Zaken, afdeling Beleidsontwikkeling
- de heer Vriens; Gemeente Groningen, dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, Directie Stadsontwikkeling; Bouwen en Wonen, afdeling Ruimtelijke Plannen
- de heer de Witt; Fietsersbond enfb afdeling Groningen

Haarlem

- de heer van Schie; voormalig coördinator van de Stichting Fietsparkeervoorzieningen, momenteel coördinator van De Wolkenfietser
- mevrouw Bouwman; Bureau Veiligheid
- de heer de Bruin; Bouwburo West
- de heer Bakker; gemeente Haarlem, Sector Grondwerken, afdeling Verkeer en Vervoer
- de heer Van Broekhoven; Fietsersbond enfb afdeling Haarlem

Breda

- de heer Prins; dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, afdeling stadsontwikkeling
- de heer Klein; dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, afdeling stadsontwikkeling
- de heer de Jong; Fietsersbond enfb afdeling Breda

Gouda

- de heer Bijl; afdeling Ruimte en Verkeer, vakgroep Verkeer en Vervoer
- de heer Flipse; Fietsersbond enfb afdeling Gouda

Vlissingen

- de heer Vermeule; sector stadsontwikkeling, sectie nieuwe werken
- de heer Assink; sector stadsontwikkeling, sectie nieuwe werken
- de heer Harwig; fietsersbond enfb afdeling Vlissingen

Geleen

- de heer van Heur; afdeling stadsontwikkeling, sectie verkeer en vervoer
- de heer van Agteren; voormalig voorzitter Fietzersbond enfb, afdeling Geleen, lid van de Verkeerscommissie (adviescommissie voor B & W)

Overig

- mevrouw van de Helm; beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer, dienst Publieke Werken, sector Openbare werken, gemeente Tilburg