

**Toepasbaarheid en
effectiviteit van
stallingsvoorzieningen
voor de fiets**

Amsterdam, december 1992

J.E. Bruinink

A.G. van Dijk

Van Dijk, Van Soomeren en Partners

A. Guit (Organisatie en adviezen)

Samenvatting

In opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat is een onderzoek uitgevoerd naar de toepasbaarheid en effectiviteit van verschillende typen stallingsvoorzieningen voor de fiets. Doel van dit onderzoek is het achterhalen van succes- en faalfactoren van typen stallingsvoorzieningen en het voor verschillende typen lokaties kunnen aangeven welke stallingsvoorzieningen daar in aanmerking komen. In deze rapportage wordt hiervan verslag gedaan.

Na een inleidend hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de aanleiding, de doelstelling en de opzet van het onderzoek. Met betrekking tot de opzet van het onderzoek is gekozen om aan te sluiten bij het nulmetingsonderzoek in 50 gemeenten, waarover een afzonderlijke rapportage is verschenen. Op basis van de gegevens uit het nulmetingsonderzoek zijn voor onderhavig onderzoek 10 gemeenten geselecteerd voor een nadere analyse.

In hoofdstuk 3 komen de ervaringen van de 10 gemeenten met fietsenstallingsvoorzieningen aan de orde. Achtereenvolgens wordt bij fietsenrekken en standaards (met en zonder fietsendiefstalpreventieve voorziening), fietskluizen, mobiele fietsenstallingen, buurtstallingen en bewaakte stallingen steeds het gebruik, de preventieve waarde, de succes- en faalfactoren en bij bewaakte stallingen ook het beheer behandeld.

Wat betreft de onderscheiden fietsenrekken en -standaards blijken fietsenrekken zonder preventieve voorziening niet aan te bevelen, evenals van de fietsenrekken met preventieve voorziening de Rebbapalen en slotpalen. De tot deze laatste categorie behorende Klaverrekken en Amsterdamse rekken voldoen in de praktijk beter. De voorkeur gaat daarbij uit naar het Amsterdamse rek, aangezien dat rek het meest gebruikersvriendelijk is van de twee.

Ten aanzien van de fietskluizen blijkt, dat ze voor het publiek aantrekkelijk zijn en op kleine schaal kunnen worden toegepast, maar dat ze nauwelijks kostendekkend zijn.

Mobiele stallingen, die doorgaans eigendom zijn van een gemeente en bij evenementen en dergelijke kosteloos ter beschikking worden gesteld aan bijvoorbeeld (sport)verenigingen, voldoen in de praktijk goed. Naar buurtstallingen bestaat van de zijde van bewoners die niet over een inpandige stallingsmogelijkheid beschikken veel vraag. Daarentegen is het aanbod schaars doordat met name de exploitatie van buurtstallingen financieel niet aantrekkelijk is. Bedrijfsruimten met een lage huur en medewerking van de gemeente zijn daarom noodzakelijk. Voorts is een goede beveiliging voor het functioneren van buurtstallingen van groot belang.

Met betrekking tot de bewaakte fietsenstallingen zijn achtereenvolgens stallingen met toezichthoudend personeel, combinatiestallingen en stallingen met respectievelijk personeel uit de Sociale Werkvoorziening (SW) de banenpool en vrijwilligers beschouwd. Ook is onderscheid gemaakt tussen inpandige en openluchtstallingen. Uit ervaringen van de gemeenten met bewaakte stallingen blijkt, dat gemeenten enthousiast zijn over bewaakte stallingen, dat ze voorzien in een behoefte en dat ze aan te bevelen zijn als onderdeel van een anti-fietsendiefstalbeleid. De exploitatie blijkt echter het probleem te zijn. Op combinatiestallingen en een SW stalling na is geen van de in het onderzoek betrokken bewaakte stallingen kostendekkend in exploitatie gebleken. Verder is gebleken dat weinig kwantitatieve indicaties gegeven kunnen worden ten aanzien van de 'ideale' omvang van de bewaakte stalling, de 'exacte' locatie, het gebruik en de kosten die een gebruiker voor een stalling over heeft.

In hoofdstuk 4 is op basis van de preventieve waarde, het gebruik en de succes- en faalfactoren van de typen fietsenstallingsvoorzieningen uit hoofdstuk 3 een overzicht opgesteld, waarin voor verschillende typen lokaties is aangegeven welke stallingsvoorzieningen voor de fiets daar het meest in aanmerking komen. Dit kan een handig hulpmiddel zijn voor gemeenten, maar voor het ontwikkelen van beleid op het gebied van fietsenstallingsvoorzieningen is dat hulpmiddel alleen niet voldoende.

Deze rapportage wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met een slotbeschouwing en aanbevelingen. Op grond van het onderzoek komen onder andere de volgende aandachtspunten naar voren.

- De aandacht voor het fietsbeleid moet hoger op de gemeentelijke politieke agenda. Het Masterplan Fiets moet en kan daar aan bijdragen.
- Door de geringe belangstelling van de kant van gemeenten voor het fietsbeleid ontbreken vaak de meest primaire gegevens die nodig zijn om te werken aan een adequaat aanbod van stallingsvoorzieningen voor de fiets. Dit pleit voor de ontwikkeling van een instrument dat gemeenten een handreiking biedt voor een planmatige en structurele aanpak van beleidsvoorbereiding en -uitvoering op het gebied van fietsendiefstalpreventie en stallingsvoorzieningen.
- Bij de exploitatie van bewaakte fietsenstallingen zijn vaak in (veel) grote gemeenten meerdere gemeentelijke diensten en andere organisaties betrokken, waardoor een goed beheer van het totale aanbod aan bewaakte stallingen niet eenvoudig is. Het starten van een voorbeeldproject "integraal fietsparkeerbeheer" verdient dan ook aanbeveling.
- Bij de preventie van fietsendiefstal is naast een goed aanbod van stallingsvoorzieningen een goed gebruik van deze voorzieningen noodzakelijk. Om gericht voorlichting te kunnen geven, is inzicht in de omstandigheden waaronder en de wijze waarop fietsen worden gestolen van belang. Aangezien deze informatie opvallend vaak ontbreekt, verdient het aanbeveling om via onderzoek onder slachtoffers en eventueel ook onder daders deze informatie te achterhalen.

Inhoudsopgave

pagina:

1	Inleiding	1
2	Onderzoeksopzet	3
2.1	Aanleiding tot het onderzoek	3
2.2	Doelstelling van het onderzoek	3
2.3	Onderzoeksopzet	3
3	Ervaring gemeenten met fietsenstallingsvoorzieningen	5
3.1	Inleiding	5
3.2	Fietsenrekken en fietsenstandaards	5
3.2.1	Fietsenrekken zonder voorziening	5
3.2.2	Rebbapalen	6
3.2.3	Slotpalen	8
3.2.4	Klaverrekken	9
3.2.5	Amsterdamse rekken	10
3.3	Fietskluizen	11
3.4	Mobiele stallingen	13
3.5	Buurtstallingen	14
3.6	Bewaakte fietsenstallingen	16
3.6.1	Algemeen: inpandig, overdekt of openluchtstalling	17
3.6.2	Stalling met toezichthoudend personeel	18
3.6.3	Combinatiestalling	19
3.6.4	Stalling met personeel uit Sociale Werkvoorziening (SW)	21
3.6.5	Stalling met banenpoolers	24
3.6.6	Stalling met vrijwilligers	25
3.7	Conclusies	27
4	Lokaties en stallingsvoorzieningen	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Stations	33
4.3	Binnenstad(centrum)	35
4.4	(Buurt)winkelcentra/Markten	37
4.5	Scholen/Universiteiten	39
4.6	Overige publiektrekkende voorzieningen	41
4.7	Woonwijk/-buurt	43
5	Slotbeschouwing en aanbevelingen	45

Bijlage

1	Het beheer van fietsparkeervoorzieningen	1
---	--	---

1 Inleiding

In het Masterplan Fiets wil de rijksoverheid het fietsen stimuleren om daarmee een reductie in het autoverkeer te bewerkstelligen. Eén van de maatregelen die daaraan een bijdrage moet leveren is het creëren van stallingsvoorzieningen. Daarbij gaat het niet alleen om voldoende stallingsvoorzieningen, maar ook om veilige stallingsvoorzieningen. Dat wil zeggen stallingsvoorzieningen die een goede preventie (kunnen) bieden tegen fietsendiefstal.

In de regel verzorgen lagere overheden (voornamelijk gemeenten) alsmede particuliere instanties die veel bezoekers trekken het aanbod aan stallingsvoorzieningen.

Om deze aanbieders van stallingsvoorzieningen aan te sporen om de juiste stallingsvoorziening op de juiste plek neer te zetten, is het noodzakelijk dat zij beschikken over informatie die hieromtrent inzicht geeft.

Tegen deze achtergrond heeft de Dienst Verkeerskunde (DVK) van Rijkswaterstaat aan Van Dijk, Van Soomen en Partners de opdracht verstrekt voor een onderzoek naar de toepasbaarheid en effectiviteit van stallingsvoorzieningen voor de fiets. Het onderzoek maakt deel uit van een breder onderzoeksprogramma dat het Rijk met betrekking tot de fietsenstallingen en in het kader van Masterplan Fiets heeft uitgezet¹. Over de resultaten van de diverse onderzoeken zal Rijkswaterstaat/DVK gemeenten gaan informeren en/of aansporen tot bijvoorbeeld het verbeteren van fietsenstallingsvoorzieningen.

Onderhavig onderzoek is gecombineerd uitgevoerd met een nulmeting onder 50 gemeenten. Het is de bedoeling dat over een aantal jaren een nameting zal plaatsvinden. Deze nameting zal onder andere inzicht moeten geven of gemeenten actief en effectief met het fietsbeleid van de overheid aan de slag zijn gegaan.

In dit onderzoek is uitgegaan van een algemene, meer kwalitatieve beschouwing van de meest gangbare fietsenstallingsvoorzieningen in (10 van de 50) gemeenten. Hetzelfde geldt voor de specifieke situatie van lokaties waar fietsenstallingsvoorzieningen zich bevinden, die zijn 'teruggebracht' tot een aantal lokatiecategorieën. De keuze voor deze grofmazige aanpak bleek gerechtvaardigd, aangezien in de loop van het onderzoek duidelijk werd dat veel gemeenten geen gedetailleerde gegevens konden aanleveren. Vragen als 'waar staat dat type rek nu precies' en 'hoeveel zijn dat er dan' of 'waar vindt fietsendiefstal nu (het meest) plaats binnen de gemeente' bleven vaak onbeantwoord. Deze constatering is treurig, maar laat tegelijkertijd zien dat de rijksoverheid met betrekking tot het stimuleren van het fiets(stallingen)beleid in gemeenten veel eer kan behalen. En daar tracht dit onderzoek een steentje aan bij te dragen.

De begeleiding van het onderzoek was in handen van een vertegenwoordiger van de hoofddirectie van Waterstaat (tevens lid van de projectgroep fietsendiefstal en stallingen) en een vertegenwoordiger van de Dienst Verkeerskunde.

¹ Een voorbeeld van een (ander) onderzoek uit het programma is het "Vergelijkend warenonderzoek fietsenstallingsvoorzieningen" waaraan momenteel gewerkt wordt.

2 Onderzoeksopzet

2.1 Aanleiding tot het onderzoek

Met het Masterplan Fiets van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat staat de fiets de komende jaren centraal. Fietsen moet (weer) aantrekkelijk worden en bovendien de auto wat vaker gaan vervangen. De rijksoverheid verwacht van onder andere gemeenten een actieve bijdrage om dit te bewerkstelligen en is bereid om gemeenten hierbij op verschillende manieren te ondersteunen. Eén van die manieren is het verrichten van onderzoek en het geven van advies. Daarvoor heeft het Ministerie een speciaal onderzoeksprogramma samengesteld.

Dit onderzoek (Themaplan Diefstal/Stallingen, actie 5) maakt deel uit van dat onderzoeksprogramma. Het moet inzicht geven in de toepasbaarheid en effectiviteit van verschillende typen stallingsvoorzieningen.

2.2 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig:

- 1 het achterhalen van de succes- en faalfactoren met betrekking tot de effectiviteit en het gebruik van verschillende typen stallingsvoorzieningen die in de praktijk zijn of worden toegepast;
- 2 het achterhalen van lokatiegebonden factoren die van invloed zijn bij de keuze van een bepaald type stallingsvoorziening op een lokatie.

Toelichting:

ad 1. Met effectiviteit wordt bedoeld de mate waarin met de betreffende voorziening fietsendiefstal kan worden voorkomen.

ad.2. Met lokatiegebonden factoren wordt onder meer bedoeld op het diefstalrisico, de functie van de betreffende lokatie en het potentieel aantal gebruikers.

2.3 Onderzoeksopzet

Uitgaande van de doelstelling van het onderzoek is gekozen voor de volgende onderzoeksopzet.

Allereerst is gebruik gemaakt van het nulmetingsonderzoek dat voorafgaand aan dit onderzoek is gehouden onder 50 gemeenten². Op basis van de gegevens die het nulmetingonderzoek heeft opgeleverd zijn vervolgens tien gemeenten geselecteerd aan de hand van een vijftal selectiecriteria:

- De tien gemeenten moesten zowel kleine (tot 50.000 inwoners), middelgrote (tussen 50.000 en 100.000 inwoners) als grote gemeenten (meer dan 100.000 inwoners) omvatten;

² Dit nulmetingsonderzoek (actie 7 uit het themaplan Diefstal/Stallingen) heeft tot doel het geven van een overzicht van de fietsdiefstalproblematiek en de getroffen preventieve maatregelen (met de nadruk op stallingsvoorzieningen) in ongeveer 50 gemeenten. Dit overzicht dient onder andere als nulmeting voor de evaluatie van activiteiten, die in het kader van het Themaplan Diefstal/Stallingen uitgevoerd zullen gaan worden. Over de uitkomst van de nulmeting is verslag gedaan in de rapportage "nulmeting 1992 in 50 gemeenten van fietsendiefstal en preventieve voorzieningen", Van Dijk, Van Soomer en Partners B.V., november 1992.

- De gemeenten moesten (zoveel mogelijk) beschikken over (uitgebreide) politiegegevens met betrekking tot fietsendiefstal;
- Er dienden zowel gemeenten met veel als gemeenten met weinig fietsendiefstal in de selectie te zitten;
- De gemeenten moesten relatief veel ervaring hebben met de type stallingsvoorzieningen die er voorkomen;
- 'Alle' gangbare stallingsvoorzieningen dienden onder de tien gemeenten voor te komen.

De tien gemeenten die op deze wijze zijn geselecteerd staan hieronder naar gemeentegrootte aangegeven.

Klein	Middelgroot	Groot
Naarden	Zwolle	Breda
Wijchen	Spijkenisse	Dordrecht
	Vlaardingen	Groningen
		Rotterdam
		Amsterdam

In deze 10 gemeenten is tenslotte informatie verzameld over die factoren die van invloed zijn op de mate van succes van stallingsvoorzieningen (in termen van gebruik en diefstalpreventie) die nog niet of slechts onvoldoende in het nulmetingsonderzoek aan de orde zijn gesteld. Daarbij hebben voornamelijk interviews met sleutelpersonen (politiefunctionarissen, coördinatoren bestuurlijke preventie, stallingeigenaren, ambtenaren van diverse gemeentelijke diensten, etc) in die gemeenten als informatiebron gediend. Voorts is informatie verkregen door aanvullende observaties, documentanalyses en interviews met niet lokaal deskundigen op fietsenstallingengebied.

3 Ervaring gemeenten met fietsenstallingsvoorzieningen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de ervaringen met fietsenstallingsvoorzieningen in de tien gemeenten aan de orde. Achtereenvolgens wordt ingegaan op een vijftal verschillende typen fietsenrekken (paragraaf 3.2), de fietskluizen (paragraaf 3.3), de mobiele fietsenstallingen (paragraaf 3.4), de buurtstallingen (paragraaf 3.5) en tenslotte eveneens vijf verschillende typen bewaakte fietsenstallingen (paragraaf 3.6). Om de informatie praktisch te ordenen en overzichtelijk te houden, wordt elk type stallingsvoorziening besproken aan de hand van een vast stramien. Dit stramien begint met een definitie van de betreffende stallingsvoorziening, gevolgd door een opsomming van de gemeenten die er ervaring mee hebben opgedaan c.q. waar de in dit hoofdstuk gepresenteerde gegevens op gebaseerd zijn. Vervolgens wordt stilgestaan bij de lokatie van de stallingsvoorzieningen en het beheer (niet bij fietsenrekken), waarna achtereenvolgens wordt ingegaan op (de effectiviteit van) het gebruik en de preventie die de stallingsvoorziening biedt tegen fietsendiefstal. Tenslotte worden de succes- en faalfactoren van de stallingsvoorziening behandeld. Het hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies (paragraaf 3.7).

3.2 Fietsenrekken en fietsenstandaards

3.2.1 Fietsenrekken en fietsenstandaards zonder voorziening

Definitie

Een fietsenrek is een aantal met elkaar verbonden plaatsen voor het stallen of parkeren van de fiets. Een fietsenstandaard is een zelfstandige eenheid voor het stallen en parkeren van de fiets.

Gemeente(n)

Alle tien nader onderzochte gemeenten hebben ervaring met dit soort rekken en standaards.

Lokatie

De fietsenrekken en -standaards zonder voorziening komen in alle onderzochte gemeenten voor. Het is het (van oudsher) meest geplaatste type stallingsvoorziening. Concentraties treft men aan bij nagenoeg alle publiekstrekkende voorzieningen.

Gebruik

Het gebruik van deze rekken ligt bijzonder hoog. Dat is op zich niet verwonderlijk, omdat de burger al decennia vertrouwd is met de rekken en er bovendien over het algemeen nauwelijks een alternatief ter plekke aanwezig is.

Fietsendiefstalpreventie

De rekken zijn primair bedoeld om fietsen te stallen. Er zijn dan ook geen (extra) fietsendiefstalpreventieve voorzieningen aangebracht. Fietsendiefstal uit dit soort rekken is dan ook vrij makkelijk en komt veelvuldig voor. Wel is het mogelijk (zij het over het algemeen moeizaam) om met een tweede slot (hang-, beugel- of kettingslot) met name het voorwiel aan de beugel van het rek te bevestigen. Omdat de rekken niet zijn ontworpen op het aanbinden van de fiets aan het rek, is het bedieningsgemak van een dergelijke bevestiging doorgaans slecht. Het komt voor dat indien alleen het voorwiel is vastgezet het voorwiel wordt losgeschroefd en de rest van de fiets wordt gestolen. Met name bij stations en plaatsen met een geringe sociale controle vindt men regelmatig eenzame voorwielen in een rek.

Succesfactoren

- * De rekken zijn relatief goedkoop.
- * De gebruiker kent de rekken.
- * Grote diversiteit aan rekken, waardoor altijd wel inpasbaar in de omgeving.
- * Relatief weinig ruimtegebruik.

Faalfactoren

- * De rekken bieden geen (eenvoudig hanteerbare) preventieve voorziening tegen fietsendiefstal.
- * De kans op beschadiging van een deel van de fiets is aanwezig.

3.2.2 Rebbapalen

Definitie

Rebbapalen zijn te beschouwen als parkeermeters voor fietsers. Tegen betaling van het stallingsgeld wordt het voorwiel van de fiets vastgezet c.q. gezekeerd. In tegenstelling tot de autoparkeermeters geldt één vast tarief voor de stalling, ongeacht de duur van de stalling.

Gemeente(n)

Dordrecht, Vlaardingen en Zwolle.

Lokatie

Alle drie de gemeenten hebben samen met de leverancier de lokatie voor de Rebbapalen vastgesteld. In Dordrecht zijn de Rebbapalen geplaatst bij een grootwinkelbedrijf en bij een ziekenhuis, in Vlaardingen eveneens bij een grootwinkelbedrijf en in Zwolle is gekozen voor een lokatie aan het begin van een (drukke) winkelstraat, waar zich tevens meerdere fietsenstallingen (echter zonder anti-diefstalvoorziening) bevinden.

In de gemeente Zwolle en Vlaardingen zijn de Rebbapalen na een proefperiode van ongeveer twee maanden weer verwijderd. In Dordrecht staan de Rebbapalen nog wel.

Gebruik

De Rebbapalen zijn in Vlaardingen en Zwolle gedurende de proefperiode slecht gebruikt, ondanks dat deze lokaties door veel fietsers worden bezocht. Daarvoor geldt volgens de geïnterviewde betrokkenen eigenlijk maar een reden: de stallingskosten, per keer één gulden, zijn duidelijk te hoog gebleken. Zeker als je in het geval van Zwolle je fiets elders in de stad voor minder geld bewaakt kan stallen.

Hoewel de palen ook in Dordrecht relatief weinig worden gebruikt, komt het wel voor dat op piekdagen (zaterdag) de palen soms 'vol' staan.

Fietsendiefstalpreventie

Voorzover bekend zijn in de gemeenten geen fietsen ontvreemd vanuit de Rebbapalen. Daarbij moet wel bedacht worden dat de palen nauwelijks worden/werden gebruikt en dat het in totaal slechts om enkele tientallen Rebbapalen gaat/ging. De (automatische) inklemming van het voorwiel kan moeilijk worden gekraakt, waardoor een betere diefstalpreventie wordt verkregen dan bijvoorbeeld de eerder genoemde fietsenrekken zonder voorziening (waarbij dan het voorwiel met een (tweede) slot aan het rek is bevestigd).

Succesfactoren

- * De technische kwaliteit van de Rebbapalen is goed. In Vlaardingen en Zwolle waren er geen storingen. In Dordrecht zijn wel wat klachten geweest over technische storingen.
- * De palen laten zich makkelijk bedienen.
- * Rebbapalen verbreden het aanbod van diefstalpreventievoorzieningen.
- * De palen zijn op meerdere (geïsoleerde) plaatsen in de gemeente toe te passen.

Faalfactoren

- * De palen betekenen voor de gemeente hoge aanschafkosten en jaarlijks terugkerende huurkosten. Deze combinatie zorgt ervoor dat het systeem een zeer lange terugverdientijd heeft. Voor de gemeente niet echt interessant en tevens onzeker gezien de matige bezetting.
- * De stallingsprijs van één gulden is voor de potentiële gebruiker duidelijk te hoog (gebleken). Voor minder geld kon men bijvoorbeeld in Zwolle de fiets in een (weliswaar wat verder weg gelegen) bewaakte fietsenstalling kwijt.
- * De Rebbapalen bieden, ondanks het feit dat in de drie gemeenten (tijdens de proefperiode) geen fietsen uit de palen zijn ontvreemd, geen garantie tegen fietsendiefstal. Het voorwiel kan namelijk losgedraaid worden, waardoor (de rest van) de fiets meegenomen kan worden.
- * De Rebbapalen zijn gevoelig voor misbruik. Als 'grap' wordt andermans fiets gestald, waarna de sleutel meestal verdwijnt. Hierdoor kon in het geval van Zwolle de politie, als toegewezen sleutelbeheerder, keer op keer opdraven om de fiets te bevrijden. Dit had tot gevolg dat de politie al snel af wilde van haar sleutelbeheertaak.
- * Het vinden van een sleutelbeheerder is lastig. Weinig instanties voelen zich geroepen om deze taak op zich te nemen.
- * Het aanzien van de Rebbapalen wordt over het algemeen niet gewaardeerd. De palen worden gezien als een te logge en massieve constructie en een te zwaar middel voor fietsendiefstalpreventie.
- * Mede door de logge constructie nemen de palen relatief veel ruimte in beslag.

N.B. De firma Rebba is failliet. Niet bekend is of een ander bedrijf de Rebbapalen op de markt gaat brengen.

In Dordrecht was oorspronkelijk ook sprake van een proefperiode van twee maanden. Deze periode is daar door de leverancier verlengd, zodat de palen momenteel niet door de gemeente worden beheerd. Wanneer de leverancier de palen niet meer zelf wil beheren, worden ze waarschijnlijk weggehaald. De verkeersdienst van Dordrecht, die de parkeervoorzieningen (inclusief die voor de fiets) beheert, vindt het systeem (zie faalfactoren) te dubieus. De gemeente Dordrecht heeft nog niets vernomen van een faillissement van de firma Rebba.

3.2.3 Slotpalen

Definitie

Een slotpaal is een constructie waarin het frame van de fiets kan worden geplaatst, waarna het frame met een (eigen) slot aan de constructie vast gezet kan worden. Aan sommige slotpalen is tevens een oog bevestigd waarmee de fiets met een ketting-, kabel- of beugelslot aan de paal vastgezet kan worden.

Gemeente(n)

Breda, Rotterdam en Vlaardingen.

Lokatie

In Breda staan de slotpalen op meerdere lokaties in het centrum, zowel ten behoeve van winkelend publiek als bij voorzieningen zoals het stadhuis.

De gemeente Rotterdam heeft verreweg de meeste slotpalen binnen haar gemeentegrenzen. Naar schatting gaat het om meer dan duizend exemplaren. Hoewel de slotpalen verspreid staan over heel de gemeente, komen ze vooral voor bij de metro-, bus- en NS-stations, schouwburgen en bioscopen, winkelcentra en bijvoorbeeld ook op de Coolingsingel.

Gebruik

Van slotpalen wordt door fietsers nog te weinig gebruik gemaakt en wanneer er wel gebruik van wordt gemaakt, is dat vrijwel nooit op de juiste (zie definitie) manier. De fiets wordt bijvoorbeeld aan een oog van de slotpaal vastgezet met een beugel- of kettingslot of in het geheel niet gezekerd aan de paal. Ondanks het verkeerde gebruik blijft de gemeente Breda meer slotpalen plaatsen omdat ze toch een preventieve voorziening bieden aan fietsers en de palen wat betreft vorm en onderhoud de goedkeuring van de gemeentelijke diensten krijgt. Ook de gemeente Rotterdam houdt vast aan de slotpaal, ondanks het lage percentage juist gebruik. De plaatselijke ENFB heeft eens door middel van observatie vastgesteld, dat in de omgeving van het station (slechts) 20% van de fietsen op een juiste c.q. afdoende manier is bevestigd aan de slotpaal³.

De lokatie van de slotpalen is volgens de geïnterviewde personen in de drie gemeenten niet van invloed op het slechte gebruik van de palen. Andere stallingsvoorzieningen op dezelfde lokatie worden wel gebruikt.

Fietsendiefstalpreventie

Wanneer de slotpaal op de juiste manier gebruikt wordt (zie definitie), dan biedt de paal een goede preventie tegen fietsendiefstal. Helaas blijkt dit in de praktijk nog (lang) niet het geval te zijn, waardoor fietsendiefstal 'uit' de slotpaal blijft voorkomen.

Succesfactoren

- * Bij goed gebruik goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * Wanneer de paal niet op de juiste wijze gebruikt wordt maar de fiets wel met een eigen ketting- of beugelslot aan een oog aan de paal vastgezet wordt, wordt eveneens preventie tegen fietsendiefstal geboden.
- * Stevige, vandalismebestendige constructie.

³ In de deelgemeente Noord worden de slotpalen niet alleen verkeerd, maar ook nawelijks gebruikt. Een enquête moet uitwijzen waaraan dat kan liggen.

Faalfactoren

- * De werking van de slotpaal is niet eenvoudig. Veel 'gebruikers' haken al bij voorbaat af omdat ze het systeem te omslachtig vinden of geven het stallen van hun fiets na enkele mislukte pogingen op.
- * Men heeft als fietser die gebruik wil maken van dit type stalling een hangslot nodig. Slechts weinig fietsers, zeker in de kleinere gemeenten, hebben een dergelijk hangslot bij zich;
- * De slotpaal is ontworpen aan de hand van de 'gemiddelde' fiets. Kleine fietsjes bijvoorbeeld kunnen niet goed gestald worden.
- * Slotpalen nemen meer ruimte in dan de conventionele hoog-laagrekken. Over het algemeen worden ze voor het gebruikersgemak ook verder uit elkaar gezet dan gewone klemmen. Wanneer de ruimte voor het plaatsen van stallingen schaars is, wordt door gemeenten niet snel gekozen voor slotpalen.

3.2.4 Klaverrekken

Definitie

Klaverrekken (het "Oogeveense model") zijn rekken die niet het wiel maar de voorvork klemmen. De twee klemstangen zijn voorzien van beschermend materiaal om lakbeschadigingen aan de voorvork te voorkomen en bevatten elk een 'oog', waardoor een ketting- of beugelslot gehaald kan worden. Het Klaverrek is er in de vorm van een standaard voor 1 fiets (al dan niet met betonnen fundatievoet) of als rek (6 plaatsen).

Gemeente(n)

Op grote schaal (circa 2000 plaatsen) toegepast in Groningen en op proef in Zwolle (12 plaatsen).

Lokatie

In Groningen staan de klaverrekken verspreid door heel de gemeente. In Zwolle staan deze rekken aan het begin van een (drukke) winkelstraat⁴.

Gebruik

Zowel in Groningen als in Zwolle worden de Klaverrekken veel gebruikt, echter de aanbindmogelijkheid wordt slechts weinig gebruikt; het merendeel van de fietsen staat er gewoon 'los' in. Wel bestaat de indruk dat het gebruik van de aanbindmogelijkheid toeneemt. Wellicht dat steeds meer fietsers de beschikking hebben over een slot dat geschikt is voor het rek.

Fietsendiefstalpreventie

De preventieve werking van dit rek is 'optimaal' wanneer de gebruiker beschikt over een (lang genoeg) ketting- of kabelslot. Hierdoor is het mogelijk om het frame van de fiets vast te zetten. Bij beugelsloten kan slechts het voorwiel aan het rek worden bevestigd. Het rek biedt geen enkele preventie indien gebruikers niet beschikken over dergelijke sloten (bijvoorbeeld alleen een ringslot op de fiets hebben).

4 De lokatie in Zwolle is dezelfde lokatie waar destijds de proef met de Rebbapalen heeft plaatsgevonden.

Succesfactoren

- * Door de voorvork-inklemming wordt een stabiele stalling van de fiets verkregen.
- * In combinatie met gebruik van de juiste sloten biedt het rek een goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * Het rek neemt evenveel plaats in als de traditionele rekken zonder speciale fietsendiefstalpreventievoorziening.
- * Vandalismebestendig.

Faalfactoren

- * Het gebruikersgemak wordt als slecht ervaren. Deze bevinding komt zowel voort uit een onderzoek onder studenten in Groningen alsmede uit klachten die binnen komen bij de gemeente. De aanbindmogelijkheid wordt door het slechte gebruikersgemak weinig gebruikt.
- * Wanneer het rek niet aan de achterkant benaderd kan worden (zeg maar wanneer er niet omheen gelopen kan worden omdat het rek bijvoorbeeld tegen een muur staat), dan bemoeilijken de naastgestalde fietsen het vastzetten van de fiets aan het oog.
- * Het Klaver fietsenrek met 6 plaatsen 'verzamelt' nogal wat zwerfvuil. Weliswaar kunnen de rekken uitgerust worden met scharnieren zodat onder het rek geveegd kan worden, maar daarvan wordt in de praktijk nauwelijks gebruik gemaakt.

N.B. Onlangs heeft een straatmeubilaircommissie in Groningen de Klaverrekken (met 6 plaatsen) uit esthetisch oogpunt afgekeurd. Consequenties heeft dit voorlopig nog niet. De gemeente wacht eerst het vergelijkend warenonderzoek van fietsenstallingen af.

3.2.5 Amsterdamse rekken

Definitie

Het Amsterdamse rek is een fietsenrek voor 6 fietsen, bestaande uit wielgleuven waaraan (drie) staande palen zijn toegevoegd met elke een vrij grote stalen lus ter hoogte van het balhoofd van de gestalde fiets. Aan deze lus kan de fiets met ketting-, kabel- of beugelslot worden aangebonden.

Gemeente(n)

Amsterdam.

Lokatie

Het Amsterdamse model is sinds 1983 op grote schaal toegepast in de gemeente Amsterdam (momenteel circa 5000 rekken van 6 plaatsen). De rekken staan door de hele gemeente heen, zowel bij allerlei bestemmingen als in woonbuurten (op het trottoir en in parkeervakken).

Gebruik

De Amsterdamse rekken worden zeer frequent gebruikt. Verreweg de meeste mensen zetten hun fiets aan de stalen lus vast en deze mogelijkheid wordt ook door het publiek gewaardeerd. Het gebruikersgemak is beter dan die van het Klaverrek, omdat de lus van het Amsterdamse rek hoger en daardoor beter bereikbaar is dan het oog van het Klaverrek. Daarentegen is de ruimte tussen de (zes) plaatsen even krap als bij het Klaverrek.

Fietsendiefstalpreventie

Het Amsterdamse rek biedt bij een juist gebruik een goede preventie tegen fietsendiefstal. Naast een kettingslot kan het frame van de fiets ook vastgezet worden met een beugelslot. De gebruiker dient voor een goede preventie dus wel in het bezit te zijn van dergelijke sloten, maar die zijn in Amsterdam echter een begrip.

Succesfactoren

- * Bij juist gebruik goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * Bedieningsgemak lus wordt redelijk tot goed ervaren.
- * De voordelen van het rek zijn groot genoeg dat fietsers er ook wel een stukje voor willen lopen en fietsen niet tegen gevels gezet worden (bij voldoende aanbod van de rekken).
- * Plaatsing rek tegen muren e.d. is mogelijk.
- * Het rek vraagt niet meer ruimte dan de fietsenrekken zonder speciale anti-fietsendiefstalvoorziening.

Faalfactoren

- * Het rek wordt niet door iedereen mooi gevonden, en door de scherpe delen aan het rek kunnen mensen die tegen het hek oplopen zich verwonden.
- * Vuil kan zich in het rek ophopen. De gemeente Amsterdam plaatst de rekken daarom op een poer op 8 à 10 cm boven de straat zodat vuil er onderuit kan waaien.

N.B. Het succes van de Amsterdamse rekken kan men ook aflezen aan de vele aanvragen van particulieren en instellingen die de gemeente en deelraden krijgen om dergelijke rekken te plaatsen.

3.3 Fietskluizen

Definitie

Een geheel afgesloten ruimte bedoeld voor het stallen of parkeren van één fiets. De gebruiker van de kluis ontvangt tegen betaling van een borg de sleutel van de kluis en betaald een maandelijkse huur voor het gebruik van de kluis.

In dit onderzoek worden de fietskluizen die de NS (via Servex) beheert buiten beschouwing gelaten.

Gemeente(n)

Amsterdam.

Lokatie

De gemeente Amsterdam heeft 4 à 5 jaar geleden circa 160 fietskluizen geplaatst bij haltes van het openbaar vervoer. De meeste kluizen zijn geplaatst bij haltes van de metro in Amsterdam Zuidoost, maar er zijn ook kluizen geplaatst op strategische plaatsen in Amsterdam West en Noord. Dit zijn bijvoorbeeld haltes van tramlijnen die centraal liggen in de wijken Osdorp en Geuzenveld aan de rand van Amsterdam. Een andere lokatie is de metrohalte op het Surinameplein aan de rand van een 19e eeuwse wijk. Deze kluizen zijn vooral gericht op mensen die, met het oog op de verkeersveiligheid, het te gevaarlijk vinden om in de oudere stadsdelen c.q. het centrum te fietsen. Zij fietsen tot aan het Surinameplein, stallen hun fiets in de kluis en gaan vervolgens per metro of bus verder naar het centrum.

Beheer

De kluizen zijn betaald door de gemeente Amsterdam. Het beheer wordt gedaan door de Dienst Parkeergebouwen, die naast de kluizen voornamelijk autoparkeergarages in Amsterdam Zuidoost beheert. De kosten voor het voeren van de administratie en het onderhoud worden vergoed door de inkomsten uit de verhuur van de kluizen (f 12,50 per maand).

Gebruik

De kluizen voorzien in een behoefte, ze zijn vrijwel allemaal verhuurd. Voor een aantal lokaties bestaat een flinke wachtlijst. Zo staan op het Surinameplein 16 kluizen, terwijl er een wachtlijst is van 120 namen. Maar dit blijken hoofdzakelijk buurtbewoners te zijn die de kluis willen huren om 's nachts de fiets veilig op te bergen. Bij een eindhalte van de metro op Gaasperplas staan 49 kluizen die allen verhuurd zijn. Op de meeste lokaties zijn 10 kluizen geplaatst.

De indruk bestaat dat het niet verhuurd zijn van kluizen een relatie heeft met sociale veiligheid. Op de drie lokaties waar nog plaatsen open waren was de sociale veiligheid slecht. Toen de sociale veiligheid bij het metrostation Kraaiennest verbeterde, waren in korte tijd alle kluizen weer verhuurd.

Fietsendiefstalpreventie

In Amsterdam is gekozen voor een betonnen kluis, omdat men bang was dat de kluizen die de NS gebruikt niet stevig genoeg zouden zijn. In het begin zijn ook pogingen gedaan om de betonnen kluizen te kraken. Op één lokatie, waar de sociale veiligheid slecht en vandalisme in de buurt een bekend verschijnsel was, zijn de kluizen ook inderdaad gekraakt. Buiten deze uitzondering zijn er momenteel geen klachten over vernielingen aan de kluis of fietsendiefstal uit de kluis.

Succesfactoren

- * Voor de gebruiker relatief lage stallingskosten (f 12,50 per maand).
- * De (betonnen) kluis biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * Kluizen zijn kleinschalig toepasbaar.
- * Goede stallingsvoorziening voor openbaar vervoerhaltes en zeker ook voor oude woonwijken waar fietsen niet in de woningen/bergingen gestald kunnen worden.

Faalfactoren

- * Aanschaf kluizen is kostbaar en kan niet terugverdiend worden uit de opbrengsten.
- * Kluizen hebben relatief veel ruimte nodig en zijn daarom minder bruikbaar op plaatsen waar veel behoefte is aan beveiligde voorzieningen.
- * Kluizen worden soms uit esthetisch oogpunt afgekeurd.

N.B. In Amsterdam zijn de kluizen betaald door de gemeente. Het beheer wordt gedaan door de Dienst Parkeergebouwen, die hiervoor de maandelijkse huur ontvangt. De opbrengst van de kluizen zou ook gebruikt kunnen worden om de aanschaf ervan te bekostigen. De gemeente Dordrecht heeft bijvoorbeeld uitgerekend dat als kluizen voor f 850,- per plaats gebouwd zouden kunnen worden ze kostendekkend te exploiteren zijn. Hiervan uitgaande zou alles wat de kluizen meer kosten dan f 850,- gesubsidieerd moeten worden. Een efficiënt beheer is hiervoor voorwaarde.

3.4 Mobiele stallingen

Definitie

Een mobiele stalling is een tijdelijke bewaakte stalling. De fietsenrekken of -standaards van een al aanwezige onbewaakte stalling of meegebrachte fietsenrekken worden met verplaatsbare hekken afgesloten en soms voorzien van een wachthuisje voor de bewakers. De hekken, het wachthuisje en eventueel de fietsenrekken kunnen op een vrachtauto of aanhangwagen vervoerd worden.

Gemeente(n)

Breda, Groningen en Wijchen.

Lokatie

Mobiele stallingen vindt men in de drie gemeenten voornamelijk op terreinen bij grote, incidentele en/of jaarlijkse evenementen. Daarnaast is in Groningen sinds het voetbalseizoen 1992/1993 tevens een mobiele stalling bij alle thuiswedstrijden van FC Groningen. Ook wordt in Groningen een mobiele stalling gebruikt om op piektijden (met name zaterdagen) wanneer de bewaakte stalling te klein is, extra stallingscapaciteit te kunnen bieden. Deze activiteiten kunnen samenvallen. De gemeente Groningen beschikt over 3 mobiele stallingen.

Beheer

In Wijchen plaatst de gemeente de hekken en eventueel de rekken. De stalling is hun eigendom. De bewaking gebeurt door een scoutinggroep of sportvereniging, die op deze wijze wat bij kan verdienen. Soms geeft de gemeente een garantie voor een minimum opbrengst.

In Breda hebben de exploitanten van de bewaakte stalling in het centrum een mobiele stalling. De bewaking gebeurt echter niet met de bewakers die de stalling in dienst heeft, maar met vrijwilligers die hiervoor een vrijwilligersvergoeding krijgen. De coördinator van de stalling, die zelf ook vrijwilliger is, regelt dit.

In Groningen worden de mobiele stallingen geëxploiteerd door een particuliere stichting, die tevens bewaakte stallingen exploiteert in het centrum, op recreatieve bestemmingen en scholen (zie verder hoofdstuk 3.6.6).

Gebruik

De onderzochte gemeenten zijn tevreden over het gebruik van mobiele stallingen in de zin van het aanbod aan fietsen. Mobiele stallingen leveren echter niet voldoende op om personeel van te betalen. In feite werken alle onderzochte stallingen met vrijwilligers.

In Groningen is een folder gemaakt voor organisatoren van een evenement die uitgereikt wordt als een evenement op het stadhuis van Groningen aangemeld wordt.

Fietsendiefstalpreventie

Uit een mobiele fietsenstalling worden volgens de gemeenten geen fietsen ontvreemd. Het stallen van een fiets in deze stalling biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal. In Wijchen heeft de politie geconstateerd dat het aantal fietsendiefstallen rond evenementen in de gemeente door de aanwezigheid van een mobiele stalling minder is dan in voorgaande jaren zonder een dergelijke stalling.

Succesfactoren

- * Met een mobiele fietsenstalling kan bij evenementen e.d. snel extra stallingscapaciteit worden geleverd.
- * Bewaking van de mobiele stallingen zorgt voor een goede fietsendiefstalpreventie⁵.
- * Het verstrekken van folders over de mogelijkheden van mobiele stallingen aan organisatoren van evenementen.

Faalfactoren

- * Een professionele aanpak is lastig. Iemand moet overleg plegen met de organisator van een evenement over de plaats en reclame voor het evenement, iemand moet de stallingen beheren en plaatsen op een gewenst moment en er moeten contacten zijn met betrouwbare vrijwilligers, die bereid zijn de stalling te bewaken. Een vaste coördinator van de mobiele stalling is wenselijk.
- * Voor de mobiele stalling is vaak geen plek dicht bij het evenement. Ook staan de stallingen nogal eens op 'restruimte', die bijvoorbeeld ongunstig ligt ten opzichte van aanfietsroutes. Dat kan opgevangen worden door een goede bewegwijzering naar de stalling toe. Over het algemeen blijkt bij de mobiele stallingen de bewegwijzering echter summier aanwezig of soms zelfs te ontbreken.
- * De voorlichting over de aanwezigheid van een mobiele stalling laat wel eens te wensen over.
- * Mobiele stallingen zijn commercieel niet aantrekkelijk. Een bijdrage van de gemeente blijft wenselijk (bijvoorbeeld om de stalling te vervoeren).

3.5 Buurtstallingen

Definitie

Buurtstallingen zijn collectieve stallingen waar meerdere mensen uit een woonbuurt gebruik van maken. Buurtstallingen functioneren op plaatsen waar bewoners geen privé-bergruimte voor fietsen hebben. Stallingsklanten hebben een sleutel of codekaart van de toegangsdeur en kunnen meestal dag en nacht bij hun fiets. Ze betalen een maandelijkse huur voor de stalling.

Gemeente(n)

Amsterdam en Dordrecht. De gemeente Dordrecht voert geen actief beleid op dit punt en beschikt (mede daardoor) nauwelijks over gegevens. Hierdoor beperkt de informatie over buurtstallingen zich hoofdzakelijk tot Amsterdam.

Lokatie

In Amsterdam zijn meer dan 100 buurtstallingen ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Het werkelijke aantal stallingen is waarschijnlijk groter. Verder bestaat er in Amsterdam nog behoefte aan buurtstallingen, vooral in de oude wijken.

In Dordrecht bestaan van oudsher enkele buurtstallingen.

⁵ Overigens hoeft dat niet altijd het geval te zijn. Het kan natuurlijk voorkomen dat vrijwilligers van bijvoorbeeld een sportvereniging hun bewakingstaak niet serieus nemen.

Beheer

In Amsterdam werkt de gemeente voor het opzetten van buurtstallingen samen met een particuliere vereniging Amstal (Amsterdamse vereniging voor fietsenstallingen). Gepoogd wordt bestaande stallingen open te houden en nieuwe stallingen op te zetten. Vereniging Amstal is expert op het gebied van fietsenstallingen. Samen met (toekomstige) beheerders van fietsenstallingen maken ze een plan voor de stalling en vervolgens vragen ze bij de gemeente subsidie aan voor investeringen. Dit kan zijn voor het vervangen van oude rekken, het opknappen van de stalling en met name ook het beveiligen van de stalling. Per stalling wordt een subsidie verstrekt die kan variëren van f 5.000,- tot f 25.000,-. Deze subsidie wordt vervolgens via Amstal aan de stallingen verstrekt.

In Amsterdam blijken de buurtstallingen onder bepaalde voorwaarden te functioneren. Met name moeten de huisvestingslasten laag zijn (maximaal circa f 75,- per m² per jaar). Verder is een actief beleid noodzakelijk, moet bij problemen adequaat ingegrepen worden, moet de stalling voldoende beveiligd worden, moeten klanten die niet betalen actief benaderd worden, etcetera. Het gebruik van elektronische sloten blijkt een goed beheer te bevorderen. Het beheer kan worden uitgevoerd door een bedrijf (meestal in combinatie met een fietsenwinkel en -werkplaats), door particulieren (als neveninkomsten) of door een stichting of vereniging met vrijwilligers/buurtbewoners.

De gemeente Amsterdam is voor buurtstallingen jaarlijks ongeveer f 100,- tot f 250,- per plaats kwijt. Een parkeerplaats voor de auto daarentegen kost de gemeente jaarlijks f 25.000,-, dus ongeveer het 100-voudige!

Gebruik

Buurtstallingen worden over het algemeen goed gebruikt. Wel is het moeilijk om bovenplaatsen (waarvoor de fiets opgetild moet worden) te verhuren. In de meeste stallingen is een aantal bovenplaatsen daarom niet verhuurd. Fietsenstallingen staan ook niet vol als er regelmatig fietsen uit de stalling gestolen worden of als het grote stallingen zijn (meer dan 150 fietsen). In Amsterdam gebeurt het regelmatig dat als stallingen dreigen te sluiten, gebruikers van de stalling actie ondernemen om de stalling open te houden.

Fietsendiefstalpreventie

Gezien de ervaringen met buurtstallingen in Haarlem en de uitkomsten van Amsterdamse onderzoeken⁶ mag geconcludeerd worden dat buurtstallingen een belangrijke preventieve functie hebben.

Diefstal uit de stalling komt echter wel voor, bijvoorbeeld doordat onbevoegden over een sleutel van de stalling beschikken. Het fietsendiefstalprobleem kan meestal met investeringen opgelost worden. Omdat stallingen te weinig opbrengen om deze investeringen te doen, sluiten stallingen. Dit is de reden dat de gemeente Amsterdam investeringssubsidies verstrekt. De afgelopen jaren is aan circa 15 bestaande stallingen en 10 nieuwe stallingen subsidie verstrekt. De subsidies betreffen onder meer het verstevigen van de deur, het treffen van voorzieningen zodat fietsen aan het fietsenrek vastgezet kunnen worden en nieuw sloten. Met name het gebruik van elektronische sloten is een goed middel tegen fietsendiefstal en verbetert bovendien het beheer van een stalling.

6 Zie onder andere de notitie 'Fietsdiefstal in Haarlem', Bureau Criminaliteitspreventie, M. Bouman, Haarlem 1990 en 'Marktonderzoek naar buurtfietsenstallingen in Amsterdam', Coöp MeMO Adviesgroep B.A., B. Cremer, A. Guit, A. Smit, Amsterdam 1988.

Succesfactoren

- * Er is zeker sprake van een potentiële markt voor buurtstallingen.
- * Er moet sprake zijn van een goede regeling ten aanzien van de toegang, bijvoorbeeld door het toepassen van elektronische sloten, magneetkaarten en dergelijke.
- * De gemeente moet bereid zijn om ruimten ter beschikking te stellen en/of een financiële bijdrage (in de vorm van investeringssubsidies) te leveren.

Faalfactoren

- * Beschikte betaalbare huisvesting voor stallingen blijkt nauwelijks voorhanden in buurten/wijken.
- * De exploitatie is lastig. Slecht beheer komt veelvuldig voor waardoor klanten wegllopen. Daarnaast zijn buurtstallingen niet tegen een commerciële huurprijs te exploiteren. Bij lage huisvestingskosten kan het een bijverdienste opleveren.

3.6 Bewaakte fietsenstallingen

Bewaakte fietsenstallingen worden in Nederland algemeen als nuttige voorzieningen aangemerkt. Het biedt de gebruiker de mogelijkheid zijn fiets veilig te stallen. Diefstal van een fiets uit een bewaakte stalling komt volgens de geïnterviewde vertegenwoordigers van gemeenten en exploitanten weinig voor. Daarnaast blijkt uit enkele kleine onderzoeken en de reactie van stallers (aldus enkele stallingbeheerders) dat de bewaakte stalling het fietsen stimuleert. Mensen die de fiets niet gebruiken omdat ze bang zijn dat deze gestolen wordt, kiezen nu wel voor de fiets en enkele fietsers gebruiken de fiets frequenter vanwege de aanwezigheid van de stalling⁷.

Het probleem bij bewaakte stallingen is de exploitatie. Op een enkele grote fietsenstalling bij een NS-station na, blijken stallingen niet rendabel te exploiteren te zijn. De fietsenstallingen draaien dankzij bijdragen van gemeenten of de Nederlandse Spoorwegen. Daarnaast wordt er van alles bedacht om stallingen zo goedkoop mogelijk te exploiteren. Vaak wordt er gewerkt met goedkope arbeidskrachten (bijvoorbeeld via de sociale werkvoorziening of banenpool) en vrijwilligers.

Een versluierende post bij de beoordeling van de rentabiliteit van de stalling is de grondprijs, de pacht en de huur van een eventueel gebouw. De NS bijvoorbeeld stelt de grond en het gebouw van de fietsenstalling gratis ter beschikking. De kosten die ze maken worden geactiveerd en drukken op het jaarlijkse exploitatieverlies van de NS. Stallingen die in het gratis gebouw winst maken, dragen hun winst af aan de NS die daarmee verliesgevende stallingen betaald. Gemeenten vragen over het algemeen slechts een gering bedrag of niets voor (de huur van) een stallingsruimte. Bij winkelcentra staan stallingen over het algemeen in de open lucht. De jaarlijkse (investerings)kosten voor de gemeente zijn dan niet hoog. Echter voor een inpandige stalling moet de gemeente (jaarlijks) met een zeer fors bedrag aan subsidie op tafel komen.

In dit rapport wordt een stalling **kostendekkend** genoemd als uit de inkomsten van de stalling de kosten van de stalling betaald kunnen worden met uitzondering van huur, erfpacht of bouwkosten voor een nieuwe gebouwde stalling. Als deze kosten

7 Zie onder andere 'Daar blijft 'ie tenminste staan', Regionaal bureau voorkoming misdrijven Friesland, 1984. en 'Ervaringen met een bewaakte fietsstalling in het centrum van Eindhoven', gemeente Eindhoven, afdeling verkeersonderzoek, Geerling, J.A. en Van den Hurk, A.M., 1980.

er wel zijn, dan wordt er van uit gegaan dat deze gesubsidieerd worden. Bij personeelskosten wordt er van uitgegaan dat of een salaris uitbetaald wordt, of een inleenvergoeding voor een banenpooler betaald wordt, of het normbedrag van een WSW-er opgebracht wordt (circa f 15.000). Bij personeelskosten worden ook de kosten van een eventuele begeleider of coördinator gerekend.

Er worden in Nederland verschillende exploitatievormen toegepast. In deze paragraaf komen er vijf aan de orde. Allereerst wordt echter ingegaan op twee verschijningsvormen van (bewaakte) stallingen, namelijk de overdekte c.q. onoverdekte stallingen.

3.6.1 Algemeen: inpandige, overdekte en openluchtstallingen

Definitie

Een inpandige stalling is een stalling die deel uitmaakt van een gebouw of soms zelf het gebouw vormt. Naast inpandige stallingen zijn er openluchtstallingen. Deze stallingen staan in de buitenruimte en worden afgeschermd door een hek of iets dergelijks. Wanneer een openluchtstalling een vorm van overkapping heeft, spreekt men van een overdekte stalling.

Gemeente(n)

Inpandige stallingen in onder andere Amsterdam, Breda en Groningen. Openluchtstallingen in onder meer Dordrecht, Rotterdam en Vlaardingen. Een overdekte stalling in Rotterdam.

Lokatie

Aangezien het hier alle bewaakte fietsenstallingen betreft, wordt voor de specifieke lokatie verwezen naar de kopjes lokatie (en gebruik) in de volgende paragrafen.

Gebruik

Ten aanzien van het gebruik (aantal stallingen per jaar) van de stallingen blijkt er geen verschil te zijn tussen inpandige stallingen en openluchtstallingen. De verschijningsvorm van een stalling is derhalve van minder belang dan de ligging van een stalling.

Fietsendiefstalpreventie

Uit de beschikbare gegevens van stallingshouders en politie blijkt, dat inpandige stallingen en openluchtstallingen tijdens de openingsuren beide een goede preventie bieden tegen fietsendiefstal. Wanneer buiten de openingsuren fietsen 's nachts blijven staan, dan biedt een inpandige stalling een betere preventie tegen fietsendiefstal dan een openluchtstalling. Door het plaatsen van een afsluitbaar hok bij de openluchtstalling kan dit nachtelijke ongerief worden opgeheven.

Factoren die de mate van succes bepalen

Inpandige stalling.

- * Inpandige stallingen zijn bij slecht weer gebruikersvriendelijker dan onoverdekte openluchtstallingen. De fiets wordt niet nat en men hoeft bijvoorbeeld niet in de regen de fiets op slot/weg te zetten.
- * De stallingen ogen netter in de omgeving, maar vallen doorgaans minder goed op dan openluchtstallingen. Een goede bewegwijzering/aanduiding is daarom noodzakelijk.

- * Nieuwbouwkosten zijn hoog. Doordat boven de stalling bijvoorbeeld woningen of kantoren aangebracht kunnen worden, zijn deze stallingen efficiënter in ruimtegebruik dan openluchtstallingen.
 - * De fietsen staan 's nachts veiliger in een inpandige stalling dan in een openluchtstalling.
- Openluchtstalling.
- * De stalling is vergeleken met de inpandige stalling relatief goedkoop en eenvoudig te organiseren.
 - * De stalling is doorgaans voor (eerste) gebruikers sneller herkenbaar als fietsenstalling dan een inpandige stalling.
 - * De stalling kan meestal eenvoudig uitgebreid worden.

3.6.2 Stalling met toezichthoudend personeel

Definitie

Bij een stalling met toezichthoudend personeel gaat het om een stalling die gerund wordt door personeel in normaal werkverband (dus geen banenpoolers, WSW-ers, etc).

Gemeente(n)

Breda.

Lokatie

Een inpandige stalling op een centrale lokatie (vlak bij de Grote Markt) in het centrum van Breda.

Gebruik

Openingstijden: maandag t/m zaterdag 08.15 - 18.30 uur (koopavond 21.15 uur).

Kosten: f 0,75 per dag.

Aantal plaatsen: 600.

Aantal stallers per jaar: circa 200.000⁸.

Gebruik: Op warme zomerdagen staat de stalling vol. Een beperkte uitbreiding of de opening van een tweede stalling in een ander deel van het centrum is wenselijk. Men is bezig met uitbreidingsplannen.

Beheer

Het beheren van diverse stallingen, waaronder dus ook de fietsenstallingen, is de taak van het gemeentelijk Parkeerbedrijf (zie bijlage 1). Op dit moment is er maar één vaste gemeentelijke stalling. Het gemeentelijk Parkeerbedrijf heeft ten aanzien van deze ene stalling gekozen om het beheer uit te besteden aan een particuliere Coöperatieve Vereniging. De gemeente betaalt de huur van het pand van de stalling (f. 80.000,-) en ontvangt jaarlijks een bescheiden pacht van de Coöperatieve Vereniging. Voor de bewaking van de stalling heeft de vereniging enkele mensen in loondienst.

De leiding van de stalling ligt in handen van het bestuur van de Coöperatieve Vereniging, dat uit vrijwilligers bestaat. Met name één van de bestuursleden steekt veel tijd in coördinerend werk voor de stalling.

⁸ Hieronder vallen ook de circa 17.500 brommeers die jaarlijks gestald worden.

Fietsendiefstalpreventie

Fietsendiefstal uit een bewaakte stalling komt volgens de Coöperatieve vereniging niet tot nauwelijks voor. Exacte cijfers hieromtrent ontbreken.

Factoren die de mate van succes bepalen

- * Een stalling met toezichhoudend personeel biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * De betaalde bewakers van de stalling zijn afhankelijk van de inkomsten van de stalling en zijn daarom bereid hard te werken als dat op piekuren nodig is.
- * De ligging van de stalling moet gunstig zijn. Dit betekent een centrale ligging, aan fietsroutes en bij activiteiten die veel fietsers trekken.
- * Een gemeente moet bereid zijn om financieel bij te springen om de huur van het pand te betalen. Dit type stalling kan slechts dan kostendekkend functioneren.

3.6.3 Combinatiestalling

Definitie

Onder een combinatiestalling wordt een fietsenstalling verstaan die is gecombineerd met een reparatiewerkplaats en/of fietswinkel. Gestreefd wordt naar een exploitatie die kostendekkend is met betaald personeel (zie 3.6.1). De stalling is gewoon een bedrijf, bijvoorbeeld met als rechtsvorm een eenpersoonsbedrijf of vennootschap onder firma.

Gemeente(n)

Amsterdam en Vlaardingen.

Lokatie

In Amsterdam bevindt de combinatiestalling zich bij NS stations Amsterdam Zuid-/WTC en Amsterdam Bijlmer. In tegenstelling tot de meeste andere stallingen bij NS-stations worden deze niet beheerd door Servex omdat deze stallingen volgens hun normen te klein zijn.

In Vlaardingen is de combinatiestalling gelegen bij een winkelcentrum.

Beheer

De stallingen in Amsterdam zijn in opdracht van de gemeente Amsterdam opgezet door de vereniging Amstal (zie paragraaf 3.5). Amstal huurt de lokaties van de huiseigenaren en verhuurt deze weer onder aan de exploitanten van de stalling. In Vlaardingen is de stalling opgezet door een beheerder, die de stalling als éénpersoonsbedrijf exploiteert. De gemeente heeft meegewerkt aan de stalling door (vaste) hekken en rekken beschikbaar te stellen, en de grond voor een symbolische huur van 25 gulden aan te bieden.

Deze vorm lijkt onder voorwaarden (zie de factoren die de mate van succes bepalen) een goede vorm te zijn om een stalling te exploiteren. Bij de onderzochte stallingen wordt bij Zuid/WTC en in Vlaardingen niet aan de voorwaarden voldaan. Er is geen voldoende ruime representatieve winkel/werkplaats. In Vlaardingen worden bijvoorbeeld geen buggies verhuurd omdat er geen opslagruimte is. Bij de stalling in Vlaardingen zijn thans de inkomsten nog te gering. De stalling bij Zuid/WTC is kostendekkend als de huur buiten beschouwing wordt gelaten. Deze stalling is bovendien te klein en de afstand naar het station is te groot.

Gebruik

Station Zuid/WTC:

- Openingstijden: maandag t/m vrijdag 07.00 - 20.00 uur.
- Kosten: NS tarieven, f 1,40 per dag, f 14,- per maand, f 140,- per jaar.
- Aantal plaatsen: 300.
- Aantal stallers per jaar: circa 50.000.
- Gebruik: de stalling staat vrijwel vol, er zijn alleen enkele moeilijk verhuurbare bovenplaatsen vrij. Als in mei 1993 de zuidelijke rinspoorlijn geopend wordt, verwacht men dat de stalling te klein is. Er worden plannen voor uitbreiding gemaakt.

Bijlmer:

- Openingstijden: maandag t/m zaterdag 07.30 - 18.15 uur (koopavond 21.00 uur, zaterdag 17.00 uur), voor abonneementhouders is er een elektronische dag- en nachtstalling.
- Kosten: NS tarieven.
- Aantal plaatsen: 200, binnenkort uitbreiding tot 350.
- Aantal stallers per jaar: stalling is ruim een jaar open zodat er nog geen evenwichtige aantallen te noemen zijn.
- Gebruik: Op gemiddelde dagen zijn er 75 à 100 stallers. Ten gevolge van de verwachte ontwikkelingen in de werkgelegenheid in de buurt van het station en het Rijksbeleid ten aanzien van woon-werkverkeer wordt een geleidelijke groei van het aantal stallers verwacht.

Vlaardingen:

- Openingstijden: maandag t/m zaterdag 8.45 - 18.15 uur (zaterdag 17.15)
- Kosten: f 1,- per dag.
- Aantal plaatsen: 160.
- Aantal stallers per jaar: niet bekend.
- Gebruik: Op topdagen zijn er 250 à 300 stallers, op slechte dagen 50. De stalling is nu groot genoeg. De gemeente wil de stalling verplaatsen naar een minder gunstige lokatie. De beheerder verwacht daar minder klanten en verzet zich tegen de verplaatsing.

Fietsendiefstalpreventie

Ook deze bewaakte stallingsvorm biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.

Factoren die de mate van succes bepalen

- * De combinatiestalling kan in exploitatie kostendekkend draaien⁹. Soms is er een beperkte ruimte voor huur- of huisvestingskosten.
- * Op de lokatie moet marktpotentieel zijn voor de winkel/werkplaats. Er moet geen concurrent/collega zijn in de directe omgeving.
- * De winkel/werkplaats moet representatief ogen en groot genoeg zijn om reparatiewerkzaamheden c.q. verkoopwerkzaamheden efficiënt uit te voeren.
- * Een gunstige lokatie ten aanzien van de vraag.
- * Een elektronische stalling voor het gebruik 's nachts.
- * De openingstijden van de combinatiestalling moeten bij stations minimaal liggen tussen vlak voor de ochtendspits en vlak na de avondspits en bij winkels minimaal overeenkomen met de openingstijden van die winkels.
- * De stalling is kwetsbaar bij ziekte van de beheerders en bij vakantievervanging. Dit aspect moet derhalve goed afgedekt worden (bijv. regelen vaste vervanger, verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid vastleggen, etc.).

9 Voor de in dit onderzoek gehanteerde definitie van kostendekkend zie paragraaf 3.6..

- * Zowel in Vlaardingen als bij station Zuid/WTC wordt gewerkt met stempelkaarten waarmee (10 keer) wat voordeliger gestald kan worden. De kaarten lopen goed en voorzien in een behoefte.

3.6.4 Stalling met personeel uit Sociale Werkvoorziening (SW)

Definitie

Een stalling met personeel uit de Sociale Werkvoorziening is een stalling die bewaakt wordt door mensen met een lichamelijke en/of geestelijke handicap. Hun salaris wordt aangevuld met subsidies van het Rijk en gemeenten, zodat zij minder kosten dan een reguliere arbeidsplaats.

Gemeente(n)

Dordrecht, Rotterdam, Wijchen en Zwolle.

Lokatie

In Dordrecht zijn twee stallingen aan de rand van het centrum en één bij een zwembad en sportcomplex.

In Rotterdam zijn diverse stallingen, één in het centrum aan de Coolsingel, één bij een NS- en metrostation, één (gratis) stalling bij een metrostation (via de banenpoolregeling, zie paragraaf 3.6.5) en drie op marktdagen bij markten. Er wordt gesproken over meer stallingen.

In Wijchen gaat het om de bewaakte fietsenstalling bij het station. In de onmiddellijke omgeving van de bewaakte stalling ligt nog een onbewaakte stalling en staan fietskluizen.

In Zwolle ligt de stalling in het centrum, nabij een grootwinkelbedrijf en makkelijk bereikbaar met de fiets.

Beheer

In Dordrecht is een afdeling verkeer die beheertaken heeft op het gebied van auto- en fietsparkeren. Praktische uitvoerende zaken zoals onderhoud aan de fietsenstallingen en de administratie geschieden hier. Meer ingewikkelde zaken zoals het ontwikkelen van beleid en beheersconstructies voor stallingen, worden behandeld door de coördinator bestuurlijke preventie. De rol van de SW-instelling bestaat uit het regelen van de bezetting van de stallingen.

In Rotterdam zijn diverse fietsenstallingen geïnitieerd door een instelling die werkprojecten opzet. Omdat de stallingen niet rendabel bleken, is in Rotterdam gekozen de stallingen over te hevelen naar de gemeentelijke SW-instantie Multibedrijven Rotterdam. Op initiatief van derden, deelgemeenten of een winkelcentrum zijn wel nog enkele stallingen opgezet of overweegt men nieuwe stallingen te exploiteren, maar Multibedrijven streeft zelf niet naar uitbreiding van stallingen.

In Zwolle en Wijchen organiseren SW-werkverbanden in samenwerking met de betreffende gemeenten de stallingen.

In Dordrecht, Rotterdam en Wijchen zijn de stallingen niet kostendekkend. In Dordrecht betaald de gemeente het tekort. In Rotterdam en Wijchen kan het tekort worden opgevangen in de exploitatie van de SW-instellingen.

Gebruik

Dordrecht Statenplein:

- Openingstijden: maandag t/m zaterdag 08.30 - 18.15 uur (koopavond 21.00 uur, zaterdag 17.15 uur, evenementen 22.00 uur).
- Kosten: f 0,50.
- Aantal plaatsen: 300.

- Aantal stallers per jaar: 90.000.
- Gebruik: weersafhankelijk, de stalling staat vrijwel nooit helemaal vol.

Dordrecht Elfhuizen:

- Openingstijden: idem als Statenplein.
- Kosten: f 0,50.
- Aantal plaatsen: 200.
- Aantal stallers per jaar: 45.000.
- Gebruik: idem als Statenplein, stalling moet t.z.t. waarschijnlijk verplaatst worden.

Dordrecht zwembad:

- Openingstijden: 09.00 - 21.00 uur.
- Kosten: f 0,50.
- Aantal plaatsen: 300 (ruwe schatting).
- Aantal stallers per jaar: niet bekend.
- Gebruik: variërend. Er is een vaste kern gebruikers maar met mooi weer wordt de stalling het meest gebruikt en kunnen er 700 à 800 fietsen per dag komen.

Rotterdam diversen:

- Openingstijden: De meeste stallingen zijn de winkeluren open dus circa van 09.00 t/m 18.00 uur (koopavond 21.00 uur, zaterdag 17.00 uur). De stallingen bij markten alleen op marktdagen.
- Kosten: f 1,-.
- Aantal plaatsen: 100 à 200 plaatsen.
- Aantal stallers per jaar: variërend van 5000 à 6000 (Hoogstraat, 2 dagen per week) tot bijna 30.000 à 32.000 plaatsen (Coolsingel).
- Gebruik: varieert flink, bijvoorbeeld bij twee markten staan gemiddeld 50 fietsen per marktdag, bij een andere markt staan ruim 150 fietsen. De centrumstalling loopt het beste met gemiddeld 125 fietsen per dag. De stallingen hebben voldoende capaciteit.

Wijchen NS-station:

- Openingstijden: maandag t/m zaterdag 06.30 - 22.00 uur (op proef, de stalling sloot vroeger om 19.00 uur).
- Kosten: NS tarieven, f 1,40 per dag, f 14,- per maand, f 140,- per jaar.
- Aantal plaatsen: 180.
- Aantal stallers per jaar: 25.000 à 30.000.
- Gebruik: gemiddeld staan er 115 fietsen per dag in de stalling, de langere openingstijden leveren nauwelijks extra klanten op, hooguit 3 à 4 op een avond.

Zwolle Meermanneplein:

- Openingstijden: maandag t/m zaterdag 8.45 - 18.15 uur (koopavond 21.00 uur, zaterdag 17.15 uur).
- Kosten: f 0,50.
- Aantal plaatsen: 300.
- Aantal stallers per jaar: 100.000.
- Gebruik: de bezetting van de stalling is goed, op drukke dagen is de stalling te klein. Er wordt al geruime tijd gedacht over uitbreiding of een tweede stalling, maar er zijn nog geen concrete plannen.

Fietsendiefstalpreventie

Ook deze bewaakte stallingsvorm biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal. In Wijchen, een onoverdekte stalling, gebeurde het nog wel eens dat buiten de openingstijden een fiets over de hekken heen uit stalling verdween. Momenteel staat er een afsluitbaar hok voor fietsen die 's nachts blijven staan.

Factoren die de mate van succes bepalen

- * Het grote voordeel van een stalling met personeel uit de SW-regeling is dat er een organisatie achter staat die aanspreekbaar is. Zo zijn SW-instellingen gespecialiseerd in het selecteren en begeleiden van arbeidskrachten. Door de omvang van de instelling kan personeel voor specifieke deskundigheden in dienst genomen worden. Zij hebben ook een overcapaciteit waardoor ze voor ziekte- en vakantievervanging kunnen zorgen.
- * SW-instellingen zeggen geen problemen te hebben met het vinden van geschikte personeelsleden voor de stalling. Wel lopen de meningen uiteen over de vraag of de functie een eindfunctie is of dat deelnemers de mogelijkheid moeten hebben voor scholing en doorstroming. Wijchen en Rotterdam bieden de mogelijkheid voor doorstroming, Zwolle niet.
- * Nevenactiviteiten kunnen het rendement verhogen en kunnen het werk interessanter maken. Een gemeente kan toestemming geven voor nevenactiviteiten (zoals kleine reparaties aan de fiets of kranten verkopen), maar moet hierbij rekening houden met mogelijke concurrentie met bestaande bedrijven. In Wijchen doet de stalling kleine reparaties en knapt oude fietsen op. De relatie met fietsmakers is goed. Deze zien het belang van de stalling, die bij het station is gevestigd, om het gebruik van de fiets te bevorderen. In Rotterdam mogen nevenactiviteiten niet. Het is klanten echter moeilijk uit te leggen dat een bandje plakken niet mag; dat zou eigenlijk tot de service moeten behoren. Wel graveren de stallingen gratis de postcode in fietsen. Ook in Dordrecht vinden in principe geen nevenactiviteiten plaats. In Zwolle was de discussie niet opportuun omdat het helpen van stallingsklanten voldoende werk oplevert.
- * In Zwolle is de lage stallingsprijs (50 cent) waarschijnlijk van (grote) invloed op het aantal gestalde fietsen.
- * Het rendement van de stallingen is gering, ondanks dat de personeelskosten minder zwaar drukken op de exploitatie. Zelfs in Wijchen, waar de relatief hoge NS-prijs van f. 1,40 wordt gevraagd.
- * De (wens tot) dubbele bezetting drukt zwaar op het rendement. In Zwolle en Dordrecht is gekozen voor een enkele bezetting en alleen op piektijden (bv. de zaterdag) een dubbele bezetting. In Wijchen is gekozen voor een dubbele bezetting. Hier worden echter nevenactiviteiten, zoals het verrichten van kleine reparaties, uitgevoerd, zodat een dubbele bezetting wenselijk is. In Rotterdam heeft men voor een dubbele bezetting gekozen. In Zwolle en Dordrecht zegt men geen problemen met de enkele bezetting te hebben. In Wijchen en Rotterdam zegt men in ieder geval 's avonds een dubbele bezetting nodig te vinden.
- * Aan de sociale vaardigheden van stallingbewakers moet aandacht geschonken worden.
- * Het management van de SW-instelling laat soms te wensen over. Er wordt bijvoorbeeld weinig reclame voor de stallingen gemaakt.

N.B. Op dit moment staat de SW-regeling ter discussie. De regeling is te duur, c.q. de opbrengsten zijn te gering en er is een goedkopere concurrerende regeling bijgekomen: de banenpool. Thans is het zo dat het Rijk per SW-er een bedrag bijpast en de SW-instelling verantwoordelijk is voor voldoende inkomsten. Over de inpassing van de SW in de sociale vernieuwing en de relatie met de banenpool, worden begin 1993 besluiten verwacht.

3.6.5 Stalling met banenpoolers

Definitie

Hierbij gaat het om een fietsenstalling die wordt bewaakt door personeel dat voortkomt uit de banenpoolregeling. Deze regeling houdt in dat langdurig werklozen (met behoud van uitkering) ingezet kunnen worden voor een (extra) bedrag van f. 3500,- à f. 4000,- per jaar. Ter vergelijking: een SW-er moet jaarlijks f. 15.000,- opbrengen.

Gemeente(n)

Dordrecht, (Groningen en Rotterdam).

Lokatie

In Dordrecht ligt de stalling bij een neven-winkelcentrum en zijn er tevens plannen om banenpoolers onder te brengen bij scholen voor het bewaken van de fietsenstallingen.

In Rotterdam zijn enkele banenpoolers via de SW-instelling ingeschakeld voor de bewaking van fietsen en auto's. Dit is gedaan op 2 P&R terreinen, waar klachten over vernielingen waren. Bij deze terreinen wordt door de banenpoolers tevens een gratis fietsenstalling bewaakt (zie verder 3.6.4).

In Groningen is een particuliere instelling die meerdere fietsenstallingen runt met banenpoolers en vrijwilligers (zie verder 3.6.6).

Beheer

In Dordrecht wordt een stalling bij een nevenwinkelcentrum bewaakt door (twee) banenpoolers, omdat de stalling te duur zou zijn voor bewaking met SW-ers. De banenpoolers zijn gedetacheerd bij de verkeersdienst van de gemeente, die ze tegen betaling van de inleenvergoeding uitleent aan de beheermaatschappij van het winkelcentrum. Deze beheermaatschappij is verantwoordelijk voor de begeleiding van de banenpoolers en het exploitatierisico. De stalling is op dit moment nog niet kostendekkend.

Het probleem met de banenpoolregeling is, dat er in Nederland voor zover bekend in tegenstelling tot de uitvoering van de SW-regeling geen algemene instellingen zijn die projecten met banenpoolers uitvoeren. Dat een SW-instelling ook banenpoolers in dienst neemt, zoals in Rotterdam gebeurt, is nu nog een uitzondering. Dergelijke instellingen vragen een personeelsbezetting van enkele mensen, wat flink wat geld kost. Voor andere instellingen die met banenpoolers werken, zoals bv. welzijnsinstellingen, blijkt het runnen van een fietsenstalling te gecompliceerd te zijn om het er even bij te doen. In Amsterdam adviseerde een Adviescommissie Fietsendiefstal de gemeente om een stedelijke fietsparkeerdienst op te richten die een netwerk van fietsenstallingen zou gaan runnen. Uit de inkomsten zouden de overheadkosten van het management gedekt moeten worden. Deze plannen zijn nog niet verder geconcretiseerd.

Gebruik

Openingstijden: maandag t/m zaterdag 8.45 - 18.15 uur (koopavond 21.00 uur, zaterdag 17.15 uur).

Kosten: f 0,50.

Aantal plaatsen: 200 (ruwe schatting).

Aantal stallers per jaar: niet bekend.

Gebruik: de stalling bestaat nu één jaar. De stalling loopt nog matig, begint wel aan te trekken. Op een drukke dag staan er nu 120 tot 130 fietsen in de stalling.

Gemiddeld schat men het aantal stallers 70 à 75 (wat neer zou komen op een jaar-gemiddelde nu van 18.000 à 20.000).

Fietsendiefstalpreventie

Net als bij alle andere vormen van bewaakte stallingen is de kans op fietsendiefstal uit de stalling zeer gering.

Factoren die de mate van succes bepalen

- * De stalling met banenpoolers biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * De stalling is relatief goedkoop wat betreft personeelskosten.
- * In tegenstelling tot de organisatie rond SW-ers is de organisatie met betrekking tot de banenpool zwak. Door het ontbreken van overkoepelende banenpoolinstellingen lukt het nog niet erg om banenpoolers op grote schaal ingeschakeld te krijgen voor het bewaken van fietsenstallingen.
- * Banenpoolers kunnen bij verschillende instanties gedetacheerd worden, bijvoorbeeld scholen.
- * Het begeleiden van banenpoolers vraagt bepaalde kwaliteiten. Men moet inzicht en grip hebben voor de situatie van de banenpoolers.

N.B. De toekomst van de banenpool is thans volop in discussie, zowel nationaal als binnen gemeenten. Over het algemeen verwacht men bij Rijk en provincie dat de banenpool blijft voortbestaan. Er zijn echter punten van discussie. Is een banenpoolfunctie bijvoorbeeld een eindfunctie of is er de mogelijkheid voor scholing en doorstroming naar regulier werk. En hoe is de verhouding tussen SW en banenpool als twee verschillende regelingen? In de SW wordt bijvoorbeeld een CAO-loon uitbetaald en in de banenpool juist het minimumloon. En bij gemeenten leeft de vraag wie de begeleiding van banenpoolers doet en hoe.

3.6.6 Stalling met vrijwilligers

Definitie

Dit zijn stallingen die bewaakt worden door personen die daarvoor geen vergoeding krijgen.

Gemeente(n)

Groningen en Spijkenisse.

Lokatie

In Groningen bevinden deze stallingen zich op zeven lokaties verspreid over de stad, o.a. in het centrum, bij recreatiegebieden en bij een school. De openingstijden variëren. In Spijkenisse gaat het om drie fietsenstallingen die gelegen zijn bij de drie metrostations.

Beheer

In Groningen is sprake van een stichting die het netwerk van stallingen bewaakt. Deze stichting drijft op vrijwilligers. De coördinatie, die ook jarenlang door vrijwilligers is gedaan, is sinds 1992 komen te liggen bij een door de gemeente aangestelde coördinator. Het coördineren van de 7 stallingen, de mobiele stallingen en de stichting zelf, alsmede het begeleiden van tientallen vrijwilligers is te veel werk voor een vrijwilligersfunctie. Naast de aangestelde coördinator worden momenteel ook banenpoolers ingezet. Verder wordt in Groningen ook geëxperimenteerd met de inschakeling van ex-gedetineerden. Hierbij gaat het om een project dat is opge-

zet door de stichting Delinquentie en Samenleving. Hoewel het af en toe misgaat, blijkt het mogelijk om met deze doelgroep stallingen te runnen¹⁰.

In Spijkenisse worden de drie fietsenstallingen helemaal gerund door vrijwilligers. Een vereniging van WAO-ers is hiervoor verantwoordelijk. Met name één bestuurslid doet, ook op vrijwillige basis, de coördinatie. Er gebeurt veel in overleg met de vrijwilligers, zoals onder andere afspraken over de bezetting. De gekozen constructie met vrijwilligers werkt volgens de gemeente en de vereniging goed. Wel is het aantal vrijwilligers krap. Een mogelijk toekomstige stalling bij een winkelcentrum zegt de vereniging niet te kunnen bemensen. Bovendien willen de vrijwilligers niet graag in het weekend werken, een reden ook dat de bestaande stallingen in het weekend dicht zijn. De vrijwilligers krijgen een vrijwilligersvergoeding en presentjes met de feestdagen. De gemeente heeft de investeringen in de stallingen betaald en ontvangt f 200,- huur per jaar per stalling.

Gebruik

Groningen, diverse stallingen:

- Openingstijden: bij winkelcentra maandag t/m zaterdag van 09.00 - 18.00 uur (men is er wel 15 minuten voor en na openingstijden), bij zwembad in seizoen van 07.00 - 21.00 uur, bij recreatiebestemmingen 10.00 - 20.00 uur.
- Kosten: centrumstallingen, recreatiegebied f 1,25 per dag, nevenwinkelcentrum f 0,75 per dag (f 5,- voor 10-rittenkaart), zwembad f 1,- per dag (seizoenkaart f 22,50).
- Aantal plaatsen: variërend van 75 plaatsen bij neven-winkelcentrum tot 1100 voor de nieuwe stalling in het centrum onder de bibliotheek. De stalling Grote Markt heeft 300 plaatsen.
- Aantal stallers per jaar: seizoenstalling 7350 respectievelijk bijna 14.000, neven winkelcentrum bijna 12.000, rand centrum 9300, centrum (Grote Markt) bijna 50.000.
- Gebruik: De stalling op de Grote Markt is regelmatig vol, op drukke dagen springt de mobiele stalling bij, de stalling bij het nevenwinkelcentrum loopt matig, De seizoenstallingen lopen bij goed weer goed (circa 700 stallers per dag).

Spijkenisse, 3 stallingen bij metro-haltes:

- Openingstijden: maandag t/m vrijdag 06.30 - 19.00 uur.
- Kosten: f 0,75 per dag, f 3,50 per week, f 9,50 per maand.
- Aantal plaatsen: circa 150 per stalling.
- Aantal stallers per jaar: niet bekend.
- Gebruik: afhankelijk van het weer variërend van 10 tot 50 stallers per stalling per dag.

Fietsendiefstalpreventie

Een door vrijwilligers bewaakte fietsenstalling biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.

Factoren die de mate van succes bepalen

- * Een stalling met vrijwilligers biedt een goede preventie tegen fietsendiefstal.
- * De personeelskosten zijn nihil. Wanneer er sprake is van diverse stallingen die door vrijwilligers worden gerund, dan blijkt het moeilijk om een vrijwilliger te vinden voor de coördinatie. Door de 'zwaarte' van deze functie c.q. de tijd die er mee gemoeid is, is betaling van deze functie doorgaans noodzakelijk.

10 In Amsterdam is overigens een stallingenproject met ex-gedetineerden mislukt.

- * De vrijwilligers moeten gemotiveerd worden gehouden. Dit kan bijvoorbeeld door te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden, maar ook door het aanbieden van opleidingen.
- * Vrijwilligersprojecten zijn erg afhankelijk van de inzet en persoonskenmerken van een coördinator.
- * Het vinden van voldoende vrijwilligers blijft lastig. In het weekend of op onregelmatige uren bestaat er weinig animo voor vrijwilligerswerk.
- * Er is aandacht nodig voor de klantbenadering van de vrijwilligers, deze kan te wensen overlaten. Het is lastig eisen te stellen aan vrijwilligers.

3.7 Conclusies

Uit de ervaringen van gemeenten met de verschillende fietsenstallingsvoorzieningen voorziening kan het volgende worden geconcludeerd.

Fietsenrekken

- Rebbapalen worden vanwege de hoge stallingsprijs in de praktijk slecht gebruikt, zelfs op 'optimale' lokaties. Daarnaast zijn het met name de hoge aanschafkosten (c.q. de lange terugverdientijd) en het benodigde sleutelbeheer die gemeenten afschrikken om dergelijke stallingen te plaatsen. Deze nadelen, tezamen met de gevoeligheid voor 'lollig' misbruik maken op dit moment de Rebbapalen voor Nederland minder geschikt.
- Slotpalen worden doorgaans wel gebruikt, zij het bijna nooit op de goede manier. De noodzaak tot een extra hangslot en de ingewikkeld ogende sluiting zijn hier debet aan. De slotpalen zouden, mits met goede voorlichting, op diefstalgevoelige lokaties geplaatst kunnen worden. Wel kan men zich afvragen of eenvoudiger (goedkopere) voorzieningen (zoals rekken met preventieve voorzieningen) uit preventief oogpunt niet minstens even effectief zijn. Er moet bovendien rekening gehouden worden met het relatief grote ruimtegebruik. Mogelijke lokaties zijn de plekken waar de fiets langer wordt gestald, zoals bij stations of bij bedrijven of bedrijfsterreinen.
- Klaverrekken zorgen voor een stabiele stalling van de fiets en zijn vandalismebestendig. De rekken nemen niet meer plaats in dan de conventionele rekken. Wel wordt de aanbindmogelijkheid van de Klaverrekken onvoldoende gebruikt. Uit oogpunt van fietsendiefstalpreventie zijn ze daarom niet optimaal. Klaverrekken kunnen in principe overal (binnen de gemeente) geplaatst worden. Daarbij dient wel gestreefd te worden om de rekken aan de achterkant toegankelijk te houden (dus geen plaatsing tegen een muur).
- Het Amsterdamse rek is het meest gebruiksvriendelijk (en wordt daarom goed gebruikt), neemt evenveel plaats in als de conventionele rekken en laat zich overal binnen een gemeente plaatsen. Van de fietsenrekken met preventieve voorziening komt dit type rek als beste rek naar voren.

Voor de slotpaal, het Klaverrek en het Amsterdamse rek geldt dat de gebruiker over een eigen hang, ketting- of beugelslot moet beschikken. In veel (doorgaans kleinere) gemeenten is dat momenteel nog niet gebruikelijk, zodat plaatsing daar gecombineerd moet worden met het stimuleren van het gebruik van dergelijke sloten. Wanneer de rekken eenmaal op de juiste wijze gebruikt worden, is de kans op fietsendiefstal (aldus mening politie, niet gestoeld op cijfers o.i.d.) zeker kleiner dan bij de traditionele rekken.

Fietskluizen

Fietskluizen bieden een goede preventie tegen fietsendiefstal. De stallingskosten voor de fietsenstallers blijken in de praktijk mee te vallen (f. 12,50 per maand), maar dekken geenszins de kosten. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de hoge aanschafkosten van de kluizen. Afgezien van de fietskluizen bij het station, die niet in deze rapportage zijn meegenomen (NS-beheer), zijn fietskluizen bij andere openbaar vervoerhaltes mogelijk en bestaan er wellicht (beperkte) mogelijkheden voor plaatsing in oudere wijken waar inpandige stalling van fietsen niet mogelijk is.

Mobiele stallingen

Mobiele stallingen blijken in de praktijk goed te voldoen. Er kan bij evenementen en dergelijke snel extra stallingscapaciteit worden verkregen. Voor optimaal gebruik door fietsers is de lokatie (op het terrein) van belang en/of de bewegwijzering.

De mobiele stallingen zijn doorgaans eigendom van de gemeente en worden kosteloos ter beschikking gesteld aan bijvoorbeeld (sport)verenigingen, die voor de bewaking dienen te zorgen.

Buurtstallingen

Buurtstallingen zijn in wijken waar de fiets niet inpandig gestald kan worden belangrijk om fietsendiefstal tegen te gaan. Er zijn diverse exploitatievormen voor buurtstallingen mogelijk. De exploitatie is financieel echter niet aantrekkelijk. Daarom zijn bedrijfsruimtes met lage huur, medewerking van de gemeenten om goede lokaties beschikbaar te krijgen en een veilige inrichting noodzakelijk.

Bewaakte stallingen

Gemeenten zijn enthousiast over bewaakte fietsenstallingen. Deze stallingen voorzien in een behoefte en zijn aan te bevelen als onderdeel van een anti-fietsendiefstalbeleid. De exploitatie van deze stallingen blijkt echter een probleem te zijn. Op de combinatiestallingen en de Zwolse SW-stalling na zijn geen van de in deze rapportage beschreven stallingen kostendekkend in exploitatie.

Om de exploitatie van bewaakte stallingen mogelijk te maken is het wenselijk dat de overheid investeringssubsidies verstrekt voor de huisvesting en inrichting van de stalling. Daarnaast zullen exploitatiebijdragen overwogen moeten worden, in ieder geval als er huisvestingskosten zijn.

Vanzelfsprekend is een gunstige **lokatie** van een stalling belangrijk voor het aantal klanten. Aangezien fietsers niet bereid zijn ver te lopen (zo weet iedere stallingsbeheerder te melden)¹¹, dient de lokatie van een bewaakte stalling zo dicht mogelijk bij het bestemmingsadres van de fietser te liggen. In centra van steden bijvoorbeeld blijken de best draaiende stallingen dan ook allemaal centraal in het centrum gelegen te zijn (Rotterdam: Coolsingel, Groningen: Grote Markt, Zwolle: Meerminneplein). De stalling met de meeste klanten, die in de Nieuwstraat in Breda, ligt ook centraal in de binnenstad. Stallingen die aan de rand van het centrum liggen, zoals stallingen in Dordrecht en Groningen, hebben duidelijk minder klandizie dan de centraal in het centrum gelegen stallingen.

Exacte gegevens over de relatie tussen de lokatie van een bewaakte stalling en de te verwachten klandizie zijn niet te achterhalen. In Vlaardingen bijvoorbeeld wil de

11 Toch zijn er ook fietsers die veilig stallen belangrijk vinden en daarvoor best een wandelingetje op de koop toe nemen. Daarnaast zijn er bijvoorbeeld ook fietsers die drukke, centraal gelegen stallingen mijden ten gunste van de wat meer afgelegen, rustige stallingen.

gemeente de openlucht stalling die zeer centraal ligt verplaatsen naar een ruimte misschien 75 meter verder aan de rand van het centrum. De stalling ligt dan niet aan directe fietsroutes en uit het zicht. Op basis van dit onderzoek mag verwacht worden dat de stalling daar minder goed zal lopen, maar kan niet gezegd worden hoeveel de stalling zal teruglopen.

Het vinden van een geschikte, centrale lokatie voor een stalling blijkt in de praktijk een probleem te zijn. Verscheidene gemeenten, zoals Breda, Dordrecht, Groningen, Spijkenisse, zouden het aantal stallingen wel willen uitbreiden, maar stuiten op het niet beschikbaar zijn van openbare buitenruimte of inpandige ruimten.

Naast stations komen bewaakte fietsenstallingen het meeste voor bij stads- en winkelcentra. Een stalling die gunstig ligt in een groot druk stadscentrum (Breda) kan 600 of zelfs meer plaatsen bevatten. Bij grote centra waar de bestemmingen van fietsers verspreid liggen, bestaan geen grote stallingen en kan beter aan meerdere kleinere stallingen gedacht worden. Stallingen die in middelgrote stadscentra liggen of aan de rand van grotere centra (meer dan 50 meter lopen van de rand van het centrum) blijken circa 200 plaatsen groot te zijn. In kleine centra of ongunstig gelegen stallingen (100 meter lopen van bestemmingen) kunnen 100 plaatsen groot zijn. Stallingen bij nevenwinkelcentra, waar men komt voor de dagelijkse boodschappen en waar men doorgaans niet erg lang verblijft, trekken weinig klanten. Stallingen bij recreatiegebieden voorzien in een behoefte. Nadeel van deze stallingen is dat de bezettingsgraad sterk afhankelijk is van de weersomstandigheden c.q. het seizoen.

Bij een overdekt zwembad of sportcentra waar dagelijks veel fietsers komen, kunnen eveneens bewaakte stallingen overwogen worden.

Bij scholen blijken bewaakte stallingen moeilijk te realiseren vanwege de kosten voor de stalling.

De **stallingsprijzen** die betaald moeten worden variëren flink, van f 0,50 tot f 1,40 per dag. In Rotterdam hanteert men vaste prijzen voor alle stallingen. In Groningen variëren de prijzen per lokatie. In een klein winkelcentrum, waar men niet lang verblijft, is de stalling goedkoper (f 0,75) dan in het centrum (f 1,25). In Groningen heeft men de indruk dat mensen die bewaakt willen stallen er ook wel wat meer voor over hebben. Toch is het aantal stallers in de centrumstalling aan de Grote Markt in Groningen (circa 50.000 stallers per jaar) een stuk lager dan de centrumstallingen in Zwolle (100.000 stallers per jaar voor f 0,50 per dag) en Breda (200.000 stallers per jaar voor f 0,75 per dag). Dit duidt toch op een relatie tussen (de omvang van) het gebruik of de bezetting en de prijs. Hoe lager de prijs, hoe meer stallers. Waar echter de kritische prijs ligt, valt niet goed aan te geven.

Ten aanzien van de **exploitatie** kan het volgende worden geconcludeerd.

- Een stalling kan zakelijk geëxploiteerd worden als de stalling groot is (meer dan 600 plaatsen en circa 200.000 stallers per jaar) of als de stalling kleiner is in combinatie met een winkel/werkplaats. De exploitatie is kostendekkend bij afwezigheid van huisvestingslasten.
- Een stalling kan via de Sociale Werkvoorziening (SW) geëxploiteerd worden indien deze groot genoeg is (circa 300 plaatsen en 100.000 stallers per jaar). Kostendekkende exploitatie is mogelijk als met een enkele bezetting gewerkt wordt. Bij kleinere stallingen is kostendekkende exploitatie ook te bereiken via neveninkomsten. SW-instellingen zijn bij uitstek geschikt om stallingsbewakers te werven en begeleiden.
- Een stalling kan met banenpoolers geëxploiteerd worden indien er een organisatie is waar ze gedetacheerd kunnen worden. Dergelijke organisaties bestaan mondjesmaat, waardoor deze vorm niet veel voorkomt. Uit financieel oogpunt is

het gunstig om stallingen via de banenpool te bewaken. De kostendekkendheid van de stallingen is in belangrijke mate afhankelijk van de kosten van coördinatie en begeleiding van de banenpoolers.

- Stallingen kunnen geëxploiteerd worden door particuliere organisaties. Deze werken meestal met vrijwilligers, maar in toenemende mate ook met banenpoolers. De mogelijkheid om vrijwilligers die liever een betaalde baan hebben via de banenpool te betalen, is belangrijk. Het is niet makkelijk een goede coördinator te vinden voor deze organisaties. Indien meerdere stallingen geëxploiteerd worden of als er banenpoolers gedetacheerd worden is het wenselijk dat er een professionele coördinator is. Volgens de definitie in dit rapport zijn deze stallingen niet kostendekkend.

In het **algemeen** gelden nog de volgende conclusies:

- Bij alle vormen van bewaakte stallingen is betrokkenheid van een beleidsafdeling van de gemeente wenselijk; voor het uitstippelen van het beleid, het verzorgen van investeringssubsidies en om erop toe te zien dat de stalling voldoende kwaliteit levert en voldoende reclame maakt.
- De indruk bestaat dat het succes van stallingen (nog) sterk afhankelijk is van de betrokkenheid van (enkele) gemotiveerde individuen.
- Een meer professionele uitstraling van stallingen is in veel gevallen wenselijk. De andere kant van de medaille is dat professionelere stallingen ook meer geld kosten.
- Omdat de exploitatie van stallingen een probleem blijkt, blijft het wenselijk te blijven zoeken naar verbeteringen of vernieuwingen zoals automatisering. Bijvoorbeeld het toepassen van elektronische collectieve stallingen zoals bij station Bijlmer zou vaker overwogen kunnen worden.
- Het is noodzakelijk om stallingen zakelijker te benaderen en bij de start nauwkeuriger voor te bereiden. Men moet vaststellen welk programma van eisen er is (behorende bij een bepaalde vorm van exploitatie) en zorgen voor een duurzame organisatie van de stalling. Inschakeling van gespecialiseerde adviseurs kan hierbij overwogen worden.

4 Lokaties en stallingsvoorzieningen

4.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn per onderscheiden type fietsenstallingsvoorziening de succes- en faalfactoren op een rijtje gezet. Met behulp van deze informatie wordt in dit hoofdstuk getracht per lokatie aan te geven, welke fietsenstallingsvoorzieningen daar het meest geschikt zijn. Daarbij moet de nadruk worden gelegd op **het meest**, aangezien elke lokatie weer anders is c.q. zijn eigen beperkingen en mogelijkheden heeft.

Om de informatie (voor planners van stallingsvoorzieningen) inzichtelijk te maken, is gekozen voor schema's met de volgende systematische indeling.

Allereerst is een onderscheid gemaakt naar type lokatie. Dit is dus in feite het startpunt. Gekozen is voor zes lokatiecategorieën, waar nagenoeg alle bestaande lokaties in kunnen worden ondergebracht. Het gaat hierbij om NS-stations, de binnenstad (het centrum), (buurt)winkelcentra/markten, scholen/universiteiten, overige publiekstrekkende voorzieningen en tenslotte de woonwijk/-buurt.

Vervolgens wordt per lokatiecategorie een onderscheid gemaakt naar achtereenvolgens type gemeente (klein, middelgroot en groot), de mate van fietsgebruik op de betreffende lokatie (relatief veel of weinig) alsmede de mate van fietsendiefstal (relatief veel of weinig) op die lokatie. Hierdoor ontstaat per categorie in totaal drie maal twee maal twee is twaalf sublokaties.

Tenslotte staat achter elke sublokatie door middel van een nummer aangegeven welke van de in deze rapportage behandelde fietsenstallingsvoorzieningen het meest geschikt is. Deze nummers corresponderen als volgt.

-
- 1 Fietsenrek zonder (extra) preventieve voorziening
 - 2 Fietsenrek met preventieve voorziening
 - 3 Fietskluis
 - 4 Mobiele stalling
 - 5 Buurtstalling
 - 6 Bewaakte stalling
-

Met het fietsenrek met preventieve voorziening (nummer 2) wordt hier in feite bedoeld het Amsterdamse rek, aangezien dit rek in dit onderzoek als beste uit de bus komt. Omdat er wellicht nog betere fietsenrekken met preventieve voorzieningen op de markt zijn (die buiten dit onderzoek zijn gevallen) of nog komen, wordt in het vervolg van dit hoofdstuk toch de algemene aanduiding aangehouden.

Met bewaakte stalling wordt bedoeld één van de vijf in dit onderzoek onderscheiden typen bewaakte stalling. Aangezien een veelheid aan factoren (waaronder bijvoorbeeld ook gewenst ambitieniveau, beschikbaarheid financiële middelen, reeds aanwezige organisaties op het terrein van fietsenstallingen, etc) bepalend is voor de juiste vorm van bewaakte stalling, wordt deze keuze in dit stadium achterwege gelaten.

In totaal zijn voor de zes lokatiecategorieën dus zes schema's opgenomen. Elk schema wordt voorafgegaan met een beknopte omschrijving (kenmerken) van de betreffende lokatiecategorie. Na het schema volgt een uitleg waarom voor de aan-

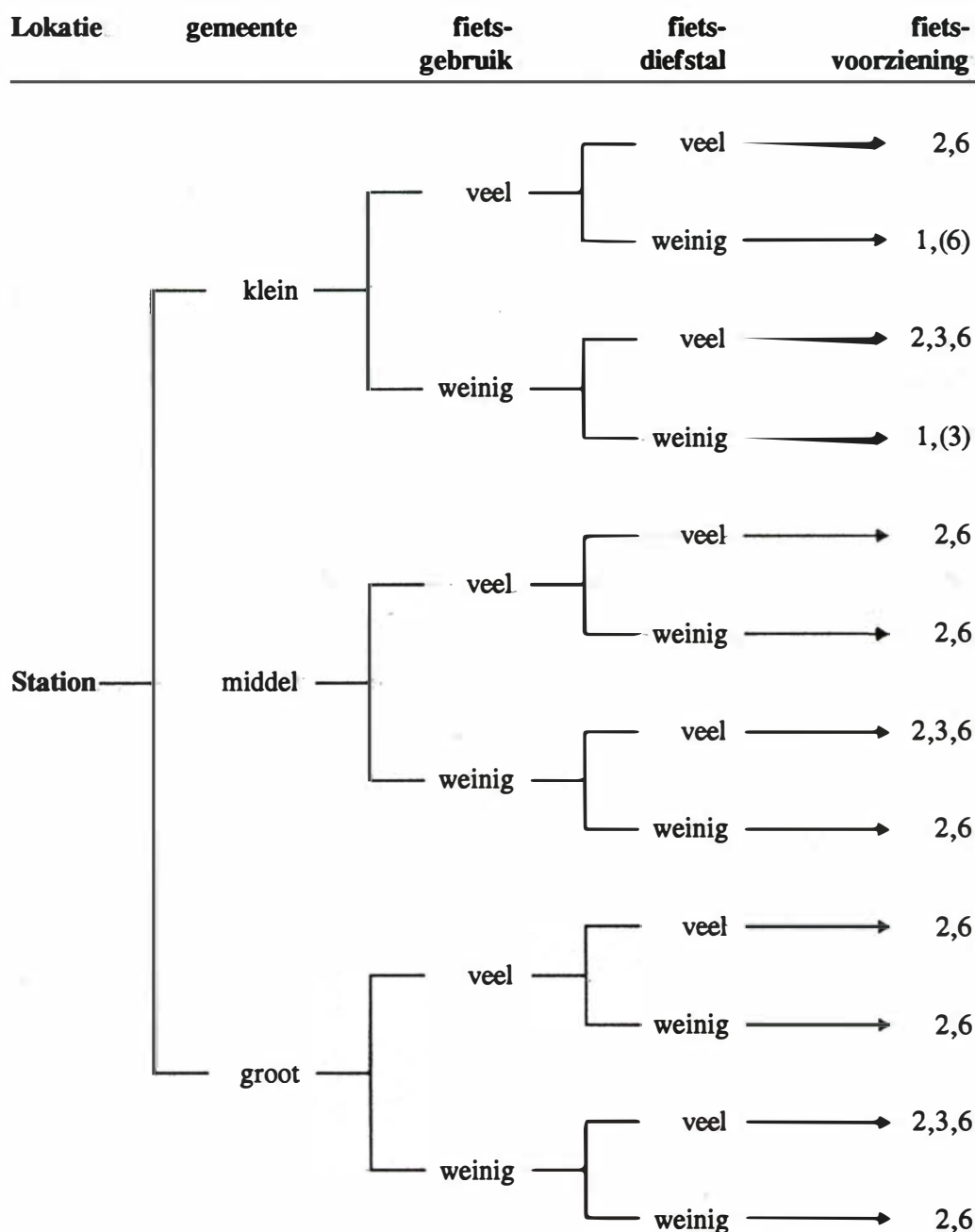
bevolen stallingsvoorzieningen is gekozen. Daarbij moet bedacht worden dat van een blauwdruk geen enkele sprake is. Nogmaals, elke lokatie heeft te maken met zijn eigen specifieke ruimtelijke mogelijkheden, met reeds aanwezige fietsenstallingsvoorzieningen, met het bestaande (politieke) beleid ten aanzien van fietsenstallingen, etc. Goed beschouwd betekent dit, dat eigenlijk iedere lokatie apart bestudeerd zou moeten worden, waarna een op maat gesneden pakket aan fietsenstallingsvoorzieningen kan worden geadviseerd. De in dit hoofdstuk gepresenteerde schema's plus verantwoording kunnen daarbij zeker behulpzaam zijn.

Het hoofdstuk is als volgt opgebouwd. In paragraaf 4.2 komen de NS-stations aan de orde, in paragraaf 4.3 de binnenstad (het centrum) en in paragraaf 4.4 de (buurt)winkelcentra/markten. Paragraaf 4.5 behandelt de scholen/universiteiten, waarna in paragraaf 4.6 de overige publiekstrekkende voorzieningen aan bod komen. In paragraaf 4.7 wordt als laatste lokatiecategorie op de woonwijk/-buurt ingegaan.

4.2 Stations

Onder stations wordt hier verstaan de NS-stations (met daaraan gekoppeld de bijbehorende busstations) en de metrostations. Wat betreft de NS-stations zijn de door de NS geëxploiteerde bewaakte stallingen buiten beschouwing gelaten. De NS heeft aangaande die stallingen zo haar eigen beleid¹².

Schema 4.1: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen op stations.



12 De NS verplicht zich namelijk om bij stations bewaakte stallingen aan te brengen. Uit kostenoverwegingen exploiteert de NS echter alleen stallingen bij de grotere stations. Op dit moment is de norm die de NS hanteert dat voor een door de NS bewaakte stalling minimaal 800 à 1000 fietsen naar het station moeten komen. Dit is het geval bij circa 100 van de ongeveer 350 stations die de NS in haar bezit heeft.

Bij het plaatsen van fietsenstallingsvoorzieningen bij stations moet met een aantal aspecten rekening worden gehouden.

- Stations zijn gevoelige lokaties voor fietsendiefstal. Dit blijkt uit aangiftecijfers en uit de diverse gesprekken met politiefunctionarissen van de in het onderzoek betrokken gemeenten.
- Naar stations komen en/of gaan fietsers, vanaf de eerste trein/metro tot en met de laatste trein/metro.
- Fietsen worden over het algemeen voor langere tijd gestald (men werkt elders of gaat elders winkelen, recreëren, etc).
- Slechts een deel van de fietsers beschikt over hang-, ketting- of beugelsloten.

Genoemde aspecten houden in dat een fietser vanaf de eerste tot en met de laatste trein/metro het idee moet hebben dat de fiets veilig gestald staat. Daartoe moet hij dus ook de mogelijkheid hebben c.q. krijgen. Dit houdt in dat stations in theorie moeten beschikken over:

- * Fietsenrekken zonder (extra) preventieve voorziening. Deze rekken voldoen voor fietsers die niet over een hang-, ketting- of beugelslot beschikken en ook niet betaald willen stallen;
- * Fietsenrekken met preventieve voorziening. Deze rekken voldoen voor fietsers die de beschikking hebben over eerder genoemde sloten en die niet bereid zijn om de fiets tegen betaling te stallen;
- * Bewaakte stallingen. Deze stallingen zijn geschikt voor fietsers die er 100% zeker van willen zijn dat hun fiets niet gestolen wordt en daarvoor ook bereid zijn te betalen;
- * Fietskluizen. Zelfde doelgroep als bij bewaakte stallingen, echter deze mensen willen ten alle tijde (dus ook na sluitingstijd bewaakte stalling) hun fiets kunnen stallen/ophalen.

Door nu bovenstaande constatering te confronteren met de succes- en faalfactoren zoals die voor de diverse fietsenstallingsvoorzieningen in hoofdstuk 3 staan beschreven, dan komt men tot de voorkeur zoals die in schema 4.1 per sublokatie staat aangegeven.

Toelichting schema:

- 1 Fietsenrekken zonder (extra) preventieve voorzieningen treft men aan bij nagenoeg alle stations. Bijplaatsing van dit type rek is, gezien een algemeen hoog fietsendiefstalrisico bij stations, niet aan te bevelen. Slechts in kleine gemeenten met relatief weinig fietsendiefstal rond de stations zou men dit type rek kunnen plaatsen. Fietsers beschikken namelijk in die gemeenten nog weinig over hang, beugel of kettingsloten.
- 2 Fietsenrekken met preventieve voorziening dienen op alle stations aangebracht te worden c.q. aanwezig te zijn, met uitzondering van de stations in kleine gemeenten (zie vorige punt).
- 3 Het plaatsen van fietskluizen bij stations is aan te bevelen op alle stations waar relatief weinig fietsgebruik in combinatie met veel fietsendiefstal voorkomt. Eventueel is plaatsing van fietskluizen te overwegen op stations in kleine gemeenten die weinig fietsers trekken en die tevens weinig fietsendiefstal kennen.
- 6 Een bewaakte stalling dient in principe op alle stations aanwezig te zijn. In kleine gemeenten met weinig fietsendiefstal in combinatie met weinig fietsgebruik kan een bewaakte stalling achterwege gelaten worden. Fietskluizen zijn dan aan te bevelen.

4.3 Binnenstad (centrum)

Met binnenstad (centrum) wordt bedoeld de (oude) stads- of dorpskern waar door- gaans meerdere functies samengaan op een vrij compact gebied. Deze functies zijn winkelen, werken, recreëren en in mindere mate wonen. Wat betreft de functie wonen wordt verwezen naar paragraaf 4.7.

Schema 4.2: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen in binnensteden (centra)

Lokatie	gemeente	fiets- gebruik	fiets- diefstal	fiets- voorziening
Binnenstad	klein	veel	veel	2,6
			weinig	1
		weinig	veel	2
			weinig	1
	middel	veel	veel	2,6
			weinig	2,6
		weinig	veel	2
			weinig	2
	groot	veel	veel	2,6
			weinig	2,6
		weinig	veel	2
			weinig	2

Bij het plaatsen van fietsenstallingen in de binnenstad moet rekening worden gehouden met de volgende aspecten.

- Binnensteden zijn gevoelige lokaties voor fietsendiefstal.
- De recreatiefunctie die binnensteden vervullen zorgt voor een relatief hoog diefstalrisico van de fiets in de nachtelijke uren.
- Fietsen worden in de binnensteden zowel kort als lang gestald.
- Fietsen worden **overal** gestald, het liefst zo dicht mogelijk voor de deur waar men moet zijn.
- Het is wenselijk dat binnensteden, zeker in middelgrote en grote gemeenten, een breed aanbod aan stallingsvoorzieningen voor de fiets leveren.

Wanneer naast deze aspecten de succes- en faalfactoren uit hoofdstuk 3 worden beschouwd, dan kunnen de fietsenstallingsvoorzieningen worden aanbevolen zoals die in schema 4.2 staan weergegeven.

Toelichting schema:

- 1 Fietsenrekken zonder preventieve voorziening zijn alleen nog acceptabel in het centrum van kleine gemeenten waar fietsendiefstal nauwelijks voorkomt.
- 2 Fietsenrekken met preventieve voorziening zijn geschikt voor alle binnensteden (centra). In de centra van onder punt 1 genoemde gemeenten kan dit type rek eventueel achterwege worden gelaten.
- 6 Bewaakte stallingen zijn aan te bevelen in alle binnensteden (centra) met veel fietsgebruik. Uitzondering hierop kan gemaakt worden voor centra van kleine gemeenten die wel veel fietsgebruik, maar weinig fietsendiefstal kennen.

4.4 (Buurt)winkelcentra/markten

Onder (buurt)winkelcentra/markten wordt verstaan alle winkelcentra behalve het (hoofd)winkelcentrum in de binnenstad (zie daarvoor paragraaf 4.3) en de markten die in gemeenten worden gehouden.

Schema 4.3: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen in (buurt)winkelcentra en op markten

Lokatie	gemeente	fiets- gebruik	fiets- diefstal	fiets- voorziening
(Buurt-)winkelcentra/markten	klein	veel	veel	2,4,6
			weinig	1
		weinig	veel	2
			weinig	1
	middel	veel	veel	2,4,6
			weinig	2
		weinig	veel	2
			weinig	2
	groot	veel	veel	2,4,6
			weinig	2
		weinig	veel	2
			weinig	2

Bij het plaatsen van fietsenstallingen in/bij (buurt)winkelcentra en markten zijn onderstaande aspecten van belang.

- Winkelcentra en markten zijn gevoelige plaatsen voor fietsendiefstal.
- Fietsenstallingsvoorzieningen zullen nagenoeg alleen gedurende de openingstijden van de winkels/markt nodig zijn.
- Fietsen worden op deze lokatie voornamelijk kort gestald.
- Bezoekers aan deze lokatie zetten hun fiets zo dicht mogelijk bij de winkel/kraam waar zij moeten zijn.

Wanneer naast deze aspecten ook de informatie uit hoofdstuk 3 wordt gelegd, dan worden voor (buurt)winkelcentra/markten de fietsenstallingsvoorzieningen aanbevolen zoals die in schema 4.3 staan aangegeven.

Toelichting schema:

- 1 Fietsenrekken zonder preventieve voorzieningen voldoen eigenlijk alleen bij (buurt)winkelcentra/markten in kleine gemeenten waar relatief weinig fietsen worden gestolen.
- 2 Met uitzondering van de hierboven genoemde lokatie zijn fietsenrekken met preventieve voorziening bij alle (buurt)winkelcentra/markten aan te bevelen.
- 4 Mobiele stallingen worden aanbevolen bij alle (buurt)winkelcentra/markten waar sprake is van relatief veel fietsgebruik. De mobiele stallingen kunnen daar inspelen op dagen dat meer fietsers verwacht worden, zoals bijvoorbeeld op marktdagen en de dagen voor kerst.
- 6 Een bewaakte stalling is alleen aan te bevelen bij (buurt)winkelcentra/markten waar sprake is van zowel veel fietsgebruik als veel fietsendiefstal. Bij (buurt)winkelcentra/markten waar wel veel fietsers op af komen, maar waarvan bekend is dat er nauwelijks fietsen worden gestolen, zal de fietser de noodzaak van bewaakte stallen niet inzien (mede gezien het gemiddeld korte verblijf) en derhalve geen geld over hebben voor het stallen van de fiets. Bewaakte stallingen kunnen hier dus achterwege gelaten worden.

4.5 Scholen/universiteiten

Onder scholen/universiteiten wordt hier verstaan alle scholen (dus zowel met basisvoortgezet als beroepsonderwijs) inclusief de universiteiten.

Schema 4.4: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen op scholen/universiteiten

Lokatie	gemeente	fiets- gebruik	fiets- diefstal	fiets- voorziening
Scholen/ Universi- teiten	klein	veel	veel	2
			weinig	1
		weinig	veel	2
			weinig	1
	middel	veel	veel	2,6
			weinig	2
		weinig	veel	2
			weinig	2
	groot	veel	veel	2,6
			weinig	2
		weinig	veel	2,(6)
			weinig	2

Bij het plaatsen van fietsenstallingsvoorzieningen bij scholen en universiteiten moet met de volgende aspecten rekening worden gehouden.

- Scholen en universiteiten zijn gevoelige lokaties voor fietsendiefstal. Met name universiteiten springen eruit.
- Over het algemeen worden fietsen op scholen en universiteiten voor langere tijd (halve dag of meer) gestald.
- Scholieren en studenten hebben nauwelijks tot geen geld over voor betaald stallen.
- Sociale controle op gestalde fietsen is doorgaans moeilijk gezien het grote aantal.

Wanneer behalve deze aspecten de succes- en faalfactoren uit het voorgaande hoofdstuk in beschouwing worden genomen, dan kunnen bij scholen en universiteiten de fietsenstallingsvoorzieningen worden geadviseerd zoals die in schema 4.4 staan weergegeven.

Toelichting schema:

- 1 Fietsenrekken zonder preventieve voorziening zijn eigenlijk bij scholen en universiteiten niet aan te bevelen, maar voldoen momenteel wel op schoolterreinen waar nauwelijks fietsen ontvreemd worden en waar het merendeel van de scholieren of studenten nog niet in het bezit is van tweede fietssloten. Deze schoolterreinen bevinden zich dan ook voornamelijk in de kleine gemeenten.
- 2 In alle overige gevallen zijn rekken met een preventieve voorziening wenselijk.
- 6 Een bewaakte stalling is aan te bevelen op een groot scholen- of universiteitscomplex met veel fietsgebruik en waar bovendien veel fietsen worden ontvreemd. Dit betreft dan vrijwel uitsluitend middelgrote en grote gemeenten.

In kleine gemeenten komen dergelijke complexen vrijwel niet voor.

N.B. Fietskluizen kunnen wel voldoen op scholen (lang verblijf), maar dan eigenlijk alleen voor leerkrachten. Fietskluizen voor leerlingen zal een te groot ruimtebeslag vragen en waarschijnlijk een intensief sleutelbeheer.

In plaats van kluizen voor leerkrachten kan beter gekozen worden voor één afsluitbare, onbewaakte ruimte waar meerdere fietsen gestald kunnen worden.

4.6 Overige publiektrekkende voorzieningen

Onder overige publiektrekkende voorzieningen vallen voorzieningen als ziekenhuizen, sportvelden, zwembaden en bibliotheken en ook bijvoorbeeld (meerdaagse) evenementen (kermis, tentoonstellingen, etc).

Schema 4.5: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen op overige publiektrekkende voorzieningen

Lokatie	gemeente	fiets- gebruik	fiets- diefstal	fiets- voorziening
Overige publiek- trekkend	klein	veel	veel	2,4,6
			weinig	1
		weinig	veel	2
			weinig	1
	middel	veel	veel	2,4,6
			weinig	2,4,6
		weinig	veel	2
			weinig	2
	groot	veel	veel	2,4,6
			weinig	2,4,6
		weinig	veel	2
			weinig	2

Bij het plaatsen van fietsenstallingen bij de overige publiektrekkende voorzieningen zijn de volgende aspecten van belang.

- Gebruikers (dus ook fietsers) maken van deze voorzieningen doorgaans niet langer gebruik dan een halve dag.
- Publiektrekkende voorzieningen zijn gevoelig voor fietsendiefstal.
- Er is meestal wel voldoende ruimte voor fietsenstallingen.

Wanneer naast deze aspecten de succes- en faalfactoren uit hoofdstuk 3 in beschouwing worden genomen, dan kunnen de fietsenstallingsvoorzieningen worden aanbevolen zoals die in schema 4.5 staan weergegeven.

Toelichting schema:

- 1 Fietsenrekken zonder preventieve voorzieningen zijn, net zoals bij scholen/universiteiten, eigenlijk niet aan te bevelen, maar kunnen nog wel voldoen bij voorzieningen in kleine gemeenten waarvan bekend is dat er weinig fietsen worden ontvreemd.
- 2 In alle (andere) gevallen zijn bij publiektrekkende voorzieningen fietsenrekken met een preventieve voorziening aan te bevelen.
- 4 Mobiele stallingen komen in aanmerking bij publiektrekkende voorzieningen die eenmalig of periodiek veel fietsers trekken. Een uitzondering kan worden gemaakt voor publiektrekkende voorzieningen in kleine gemeenten die veel fietsers trekken, maar waar nauwelijks fietsendiefstal optreedt of te verwachten valt.
- 6 Voor bewaakte stallingen gelden dezelfde lokaties als onder mobiele stallingen, alleen moet er dan sprake zijn van een vrij constant aanbod van veel fietsers.

4.7 Woonwijk/-buurt

Onder woonwijken/-buurten worden alle wijken of buurten met een (primaire) woonfunctie verstaan.

Schema 4.6: Aanbevolen fietsenstallingsvoorzieningen in woonwijken/-buurten

Lokatie	gemeente	fiets- gebruik	fiets- diefstal	fiets- voorziening
Woon- wijk/ -buurt	klein	veel	veel	2
			weinig	1
		weinig	veel	2
			weinig	1
	middel	veel	veel	2,5
			weinig	1,2,5
		weinig	veel	2,5
			weinig	1,2,5
	groot	veel	veel	2,5
			weinig	2,5
		weinig	veel	2,5
			weinig	2,5

Bij het plaatsen van stallingsvoorzieningen voor de fiets in de woonbuurt of woonwijk zijn een aantal aspecten van belang.

- Voor de meeste slachtoffers van fietsendiefstal geldt, dat hun fiets in de nabijheid van hun woning is gestolen;
- Vooral 's nachts lopen buiten gestalde fietsen een hoog risico. Nieuwe of dure fietsen kunnen eigenlijk niet 's nachts buiten blijven staan;
- Net zoals het (nu nog) gebruikelijk is dat in woonbuurten en -wijken parkeer-voorzieningen voor de auto aangelegd worden c.q. aanwezig zijn, moet het eigenlijk nog meer vanzelfsprekend zijn dat ook fietsers hun fiets in de buurt of wijk kunnen stallen. Dit betekent voor buurten of wijken met weinig inpandige stallingsmogelijkheden voor de fiets, dat voor de bewoners een voldoende aanbod aan diefstalpreventieve stallingsvoorzieningen voor de fiets aanwezig moet zijn.

Wanneer met bovenstaande aspecten rekening wordt gehouden en tevens de succes- en faalfactoren van de diverse fietsenstallingsvoorzieningen uit het vorige hoofdstuk in beschouwing worden genomen, dan komt men tot de voorkeur zoals die in schema 4.6 per sublokatie staat aangegeven.

Toelichting schema:

- 1,2 Fietsenrekken zonder preventieve voorziening zijn in een woonbuurt of -wijk waar bewoners gedwongen zijn om 's nachts de fiets buiten te stallen absoluut onvoldoende. Vandaar dat in dergelijke buurten en wijken altijd fietsenrekken met preventieve voorzieningen aanwezig moeten zijn. In woonbuurten of wijken waar voor de fiets 's avonds en 's nachts inpandige stallingsmogelijkheden zijn in/bij de woning, en waar bovendien van bekend is dat (ook) overdag weinig fietsen ontvreemd, kan worden volstaan met fietsenrekken zonder preventieve voorziening. In grote gemeenten is het echter verstandig om deze uitzondering achterwege te laten. Beter is om daar ten alle tijde fietsenrekken met preventieve voorziening te plaatsen.
- 5 Naast fietsenrekken met preventieve voorzieningen moet het voor bewoners mogelijk zijn om ook de fiets inpandig te kunnen stallen indien zij zelf niet over die mogelijkheid beschikken. Buurtstallingen zijn daarom aan te bevelen in /alle woonbuurten van middelgrote en grote gemeenten. In woonbuurten in kleine gemeenten zijn buurtstallingen niet echt haalbaar. Doordat de gebouwde omgeving daar doorgaans ruimer van opzet is en (misschien mede daardoor) meer inpandige stallingsmogelijkheden bij de woning aanwezig zijn, is de vraag naar een buurtstalling (van bewoners binnen een straal van 150 meter) over het algemeen onvoldoende groot om een buurtstalling te rechtvaardigen.

5 Slotbeschouwing en aanbevelingen

In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van de fietsen stallingsvoorzieningen in tien gemeenten. Er is aandacht geschonken aan preventieve waarde, gebruik en succes- en faalfactoren van deze stallingsvoorzieningen. Op basis hiervan is vervolgens een overzicht opgesteld waarin voor verschillende type lokaties is aangegeven welke stallingsvoorzieningen geïndiceerd zijn.

Dit overzicht kan voor gemeenten een nuttig hulpmiddel zijn bij het ontwikkelen van een goed beleid op het gebied van fietsenstallingsvoorzieningen.

Het onderzoek heeft echter ook aangetoond dat voor het ontwikkelen van dat beleid dit hulpmiddel alleen onvoldoende is.

Aan de navolgende zaken zal eveneens aandacht moeten worden besteed.

Op enkele actieve gemeenten (bijvoorbeeld Groningen en Zwolle) na kan gesteld worden dat het fietsbeleid en derhalve ook het beleid ten aanzien van stallingsvoorzieningen voor de fiets op gemeentelijk niveau (nog) niet veel aandacht krijgt. *Het verdient dan ook zeker aanbeveling dat door middel van het Masterplan Fiets wordt getracht de aandacht voor het fietsbeleid hoger op de lokale politieke agenda te krijgen.*

Mede als gevolg van het ontbreken van voldoende aandacht voor fietsbeleid ontbreekt vaak de informatie die nodig is om op planmatige en structurele wijze te werken aan een adequaat aanbod van stallingsvoorzieningen, dat optimaal is afgestemd op (potentiële) gebruikers van deze voorzieningen.

Vaak is er onvoldoende zicht op het gebruik van bestaande voorzieningen en laat ook het beeld van de lokale fietsendiefstalproblematiek te wensen over.

Met het oog hierop is dan ook de volgende aanbeveling van belang.

Er dient een instrument ontwikkeld te worden dat gemeenten een handreiking biedt voor een planmatig en structurele aanpak van beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering op het gebied van fietsendiefstalpreventie en stallingsvoorzieningen. In een dergelijk instrument dient allereerst te worden aangegeven welke informatie noodzakelijk is voor de onderbouwing van beleid en hoe deze informatie kan worden verkregen. Vervolgens moet aandacht worden besteed aan de vraag hoe op grond van deze informatie een maatregelenpakket kan worden samengesteld. Het overzicht uit Hoofdstuk 4 (welke voorzieningen komen op welke lokaties in aanmerking) vormt hier een wezenlijk onderdeel van.

De exploitatie van bewaakte stallingen brengt tal van organisatorische vraagstukken met zich mee, die onder meer te maken hebben met:

- de verschillende mogelijkheden voor de inzet van personeel (bijvoorbeeld WSW, banenpool, vrijwilligers);
- het management van de stallingen;
- de kosten voor de gebruikers.

In veel (grotere) gemeenten zijn meerdere gemeentelijke diensten en andere organisaties bij de exploitatie van stallingen betrokken. Dit maakt een goed beheer van het totale aanbod van bewaakte stallingen er niet eenvoudiger op.

Tegen deze achtergrond verdient het aanbeveling om een voorbeeldproject 'integraal fietsparkeerbeleid' op te zetten. Een dergelijk project kan ook andere gemeenten ertoe aanzetten het beheer van stallingsvoorzieningen en dan met name bewaakte stallingen op een integrale wijze uit te voeren.

Een goed aanbod van stallingsvoorzieningen is slechts een zijde van de medaille als het gaat om de preventie van fietsendiefstal. Een goed gebruik van deze voorzieningen (in combinatie met goede sloten) door fietsenbezitters is een tweede noodzakelijke voorwaarde voor preventief succes. In dit kader is voorlichting aan fietsers zeker van belang. Om gericht voorlichting te kunnen geven, is echter inzicht in de omstandigheden waaronder en de wijze waarop fietsen worden gestolen noodzakelijk. Deze informatie ontbreekt opvallend genoeg.

Het verdient aanbeveling om via onderzoek onder slachtoffers en eventueel ook daders deze ontbrekende informatie te achterhalen.

Bijlage 1

Het beheer van fietsparkeervoorzieningen

Het beheer van fietsparkeervoorzieningen is een vraagstuk. Dat geldt voor bewaakte fietsenstallingen, maar ook voor buurtstallingen, fietskluizen en in de toekomst wellicht automatische stallingen. Het gebrek aan rendement maakt een zorgvuldig beheer wenselijk. Aangezien blauwdrukken niet bestaan, zal door onderzoek uitgezocht moeten worden hoe het beheer zo doelmatig mogelijk kan.

In Breda vallen fietsenparkeervoorzieningen onder de verantwoordelijkheid van het gemeentelijk Parkeerbedrijf. Omdat de ideeën over het beheer van het fietsparkeren daar het meest vergevorderd lijken wordt de situatie in Breda in deze bijlage nader beschreven. Daarnaast wordt nog even kort ingegaan op ideeën die in Dordrecht en Amsterdam leven.

Parkeerbeheer in Breda

De ontwikkeling en uitvoering van het gemeentelijk (auto)parkeerbeleid was in de jaren '60 en '70 versnipperd geraakt over verschillende diensten van de gemeente en liep niet efficiënt. Daarom is besloten om deze onder te brengen in één gemeentelijk Parkeerbedrijf. Dit bedrijf heeft taken op drie terreinen: beleidsadvisering, beheer en exploitatie en handhaving. Grote waarde wordt gehecht aan het kostenzuiver werken zodat goed inzicht is in kosten, opbrengsten en rendement van de activiteiten. Als goed zicht is op het rendement van activiteiten kan gezien worden in hoeverre het rendement verbeterd kan worden of hoeveel de gemeente moet bijdragen aan bepaalde activiteiten. De gemeente Breda is van mening dat ook het beheer van fietsenstallingsvoorzieningen in het takenpakket van het Parkeerbedrijf thuishoren. De gemeente Breda heeft er bewust voor gekozen het beheer en exploitatie van autoparkeergarages in eigen hand te nemen, bij de fietsenstalling is het feitelijke beheer in handen van derden gegeven. Hoewel de stalling in Breda goed loopt is men hierover toch niet echt tevreden. Men heeft wat moeite met de professionaliteit van de Coöperatieve Vereniging die de stalling beheert, wat er toe leidt dat men toch wat terughoudender is met het uitbreiden van stallingsvoorzieningen. Mocht Breda besluiten om fietskluizen of een automatische stalling te plaatsen dan zal het beheer en exploitatie door het Parkeerbedrijf ter hand worden genomen, mits er een goede exploitatieprognose is en de gemeente voor het niet rendabele deel voldoende geld uittrekt op de begroting van het Parkeerbedrijf. In het bedrijf is voldoende inventiviteit om de specifieke aspecten van het fietsparkeren de baas te blijven. Het parkeerbedrijf als geheel is niet rendabel. Dit geldt o.a. ook voor de parkeergarages en de fietsenstalling. Voor de stalling betaald het Parkeerbedrijf aan het Grondbedrijf huur en ze ontvangen een beperkte pacht van de fietsenstalling. Inclusief overheadkosten kost de stalling de gemeente f 80.000. Ten aanzien van de fiscalisering van het parkeren verwacht men dat dit leidt tot een verlaging van het verlies op het autoparkeren. Men verwacht nog geen winsten zodat het nog niet opportuun is na te denken over het aanwenden van winsten voor het autoparkeren voor het fietsparkeren.

Overige ervaringen en ideeën

In Groningen heeft de gemeente gekozen voor samenwerking met een partikuliere organisatie. Deze beheert de bewaakte stallingen onder meer met behulp van vrijwilligers en banenpoolers. Ideeën voor het beleid worden zowel door de partikuliere organisatie als de gemeente ontwikkeld. Voor de partikuliere organisatie is het

denkbaar dat zij ook fietskluizen en buurtstallingen beheren (de situatie in Groningen is uitvoeriger beschreven in Hoofdstuk 3.6.5).

In Dordrecht wordt het beleid in hoofdzaak ontwikkeld door de medewerker Bestuurlijke Preventie. De uitvoerende taken worden uitgevoerd door de Verkeersdienst. Deze dienst zou ook fietskluizen kunnen exploiteren, maar om financiële redenen heeft de gemeente nog geen kluizen aangeschaft.

In Amsterdam denkt men over een speciale fietsparkeerdienst, die bijvoorbeeld met banenpoolers bewaakte stallingen gaat exploiteren en die fietskluizen en misschien zelfs buurtstallingen gaat beheren. Als het fietsparkeren op voldoende grote schaal wordt aangepakt zijn personeelskosten voor het management en onderhoud op te brengen. Men twijfelt nog over het oppakken van deze taak en de invulling ervan. Richt men een nieuwe dienst op of brengt men het onder bij een bestaande, bijvoorbeeld de Dienst Parkeerbeheer. Moet het een gemeentelijke dienst worden of een geprivatiseerde instelling?

Conclusie

Op het punt van het beheer van fietsparkeervoorzieningen bestaat nog geen duidelijke visie bij de onderzochte gemeenten. Bij deze gemeenten blijken de uitvoerende taken van het beheer en het ontwikkelen van beleid door verschillende afdelingen te gebeuren. Wellicht is het zinnig om op het punt van fietsparkeerbeheer een proefproject te starten.