



# Fietsparkeren

*Bij stations en haltes*

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2017.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

**Fietsersbond**

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

Telefoon 030-2918171

E-mail [info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)



## Inhoud

Inleiding .....	4
<b>1</b> Fietsparkeren bij stations.....	<b>5</b>
1.1 Reizen met de trein en gebruik van de fiets als voortransport .....	5
1.1.1 <i>Waardoor gaan mensen niet met de fiets naar het station?</i> .....	5
1.2 Wijze van stallen en kwantiteit.....	6
1.2.1 <i>Diefstal en wegknippen bij stations</i> .....	7
1.3 Kwaliteit van de stallingen .....	9
<b>2</b> Fietsparkeren bij haltes van bus, tram of metro .....	<b>12</b>
2.1 Redenen om niet met de fiets naar de halte te gaan.....	12
2.2 Aanwezigheid voorzieningen .....	13
2.3 Diefstal en wegknippen .....	13
2.4 Kwaliteit van de stallingsvoorzieningen .....	14
2.5 Ov-fietsen of deelfietsen .....	14
<b>3</b> Overige opmerkingen .....	<b>15</b>
<b>4</b> Conclusies.....	<b>16</b>

## Inleiding

Wat vinden fietsers van de mogelijkheden om de fiets te parkeren bij stations en bij andere ov-haltes? Gaan ze met de fiets, zijn ze tevreden over de voorzieningen, wat zijn redenen om eventueel niet met de fiets te gaan? Het fietsparkeren zal ook de komende jaren een belangrijk item blijven. Er worden grote nieuwe stallingen bijgebouwd. Het fietsen naar stations neemt toe, inmiddels komt 45% van de treinreizigers met de fiets naar het station. De fietsen veranderen van vorm. Daarom is het belangrijk voor politici, beleidsmakers en vervoerders om meer te weten over de mening van de fietsers over het fietsparkeren. De Fietsersbond biedt daarom graag dit rapport aan. Dit is gemaakt op basis van een enquête in juni, ingevuld door 2493 personen. Aan de invullers van de enquête voor de Fietsstad 2018 en leden van de Fietsersbond is gevraagd om aan deze enquête deel te nemen.

Allereerst wordt gekeken naar fietsparkeren bij stations. Ook worden overige OV-haltes meegenomen. Bij de stations is gekeken naar verschillen tussen plekken. Tot slot wordt er gekeken naar de losse opmerkingen die mensen konden maken. Er zijn mensen positief en minder positief bijvoorbeeld "Fietsparkeergelegenheid treinstation is pas vernieuwd. Zeer fraai geworden!" en "Fietsvoorziening is ronduit slecht." Tot slot volgen de belangrijkste conclusies.



# 1 Fietsparkeren bij stations

## 1.1 Reizen met de trein en gebruik van de fiets als vervoer

Van de respondenten gaf 77% soms of regelmatig met de trein te reizen; 23% stapt nooit in de trein. Van de treinreizigers gaat tweederde met de fiets naar het station. De stations die het meest gebruikt worden door de respondenten zijn Utrecht CS (93), Rotterdam CS (60), Den Haag CS (55), Groningen (39), Amersfoort (36), Amsterdam CS (35), Leiden Centraal (30), Nijmegen (26) en Apeldoorn (25).



### 1.1.1 Waardoor gaan mensen niet met de fiets naar het station?

Behalve een korte loopafstand (36%) en sneller openbaar vervoer (19%) spelen de volgende factoren mee die met de fietsparkeervoorzieningen te maken hebben:

- Er zijn te weinig plekken (13%)
- De rekken zijn niet bruikbaar (7%) : “Fietsrekken bij NS stations worden niet onderhouden. Vooral de dubbeldeks rekken leiden aan mankementen als loszittende, verbogen en afvallende rode beugels (valt je fiets van op je hoofd) of geleiderails die zo stroef loopt dat je nauwelijks je fiets nog terug kan krijgen. Dit aspect zou ook wel enige aandacht mogen krijgen..” “ De hoge fietsrekken bij het station zijn voor mij te moeilijk en misschien voor andere mensen ook wel.”
- Er is geen bewaakte stalling. (16%)
- 167 respondenten maakten een opmerking dat ze het onveilig vonden, bijvoorbeeld:

” Graag meer bewaakte stallingen zodat ik ook mijn fiets behoud en ik niet angstig hoeft te zijn dat deze is gestolen,”

“Parkeer bewust niet bij een station mijn fiets omdat er altijd wel iets beschadigd is als ik terugkom.”

“De gratis fietsenstalling is altijd vol en onveilig, fietsen kunnen makkelijk gestolen worden. Te groot om goed toezicht te houden”

“Het is niet vertrouwd om de fiets bij het station te stallen.”

***Uit de losse opmerkingen blijkt dat mensen door slechte fietsparkeervoorzieningen het openbaar vervoer gaan mijden:***

“Er worden bij ons veel fietsen gestolen en ben altijd bang dat mijn elektrische fiets ontvreemd wordt en daarom reis ik liever niet met openbaar vervoer. Doe ik het een keer wel dan heb ik twee extra sloten maar ja daar weten ze vast ook raad mee. Ik vind dat er meer video bewaking op en rond fietsen stallingen moet komen..”

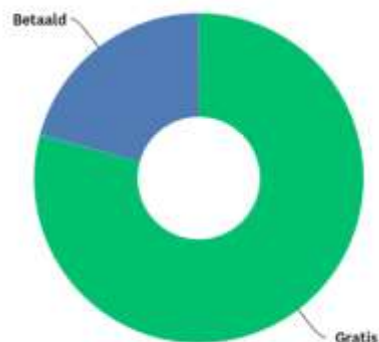
“Met een goede fietsenstalling waar ik mijn dure e-bike goed kan stallen zou ik weer gebruik maken van de trein.”

“Indien er kluisjes of bewaakte fietsenstallingen waren, ging ik vaker op de fiets naar het OV. nu doe ik dat met de auto, helaas.”

## 1.2 Wijze van stallen en kwantiteit

Bijna 80% van degenen die fietsen naar het station stalt gratis, ruim 20% betaald. Men is tevreden over de keuze van de NS op veel stations voor de eerste 24 uur gratis parkeren in gebouwde stallingen: “systeem "eerste 24 uur gratis" en daarna betalen is prima” Op straat in een rek stalt 35 %, op straat buiten rek 5%, in een bemenste stalling 39%, in een stalling met camerabewaking 21%. Bijna 80% kan de fiets altijd kwijt, ruim 20% niet.

Q4 Hoe stal je je fiets bij het station?



Dat het fietsparkeren nog beter kan, maar wel de goede kant op gaat, beaamt de volgende respondent: “Je merkt dat de populariteit van de fiets bij het station te snel is gegaan, of onderschat. Komend jaar wordt er een hoop ingehaald met nieuwe stallingen, waar ik erg blij mee ben. Ik ben blij dat de gemeente dit zo ondersteunt met mooie stallingen en de nodige investeringen.”

### 1.2.1 Diefstal en wegknippen bij stations

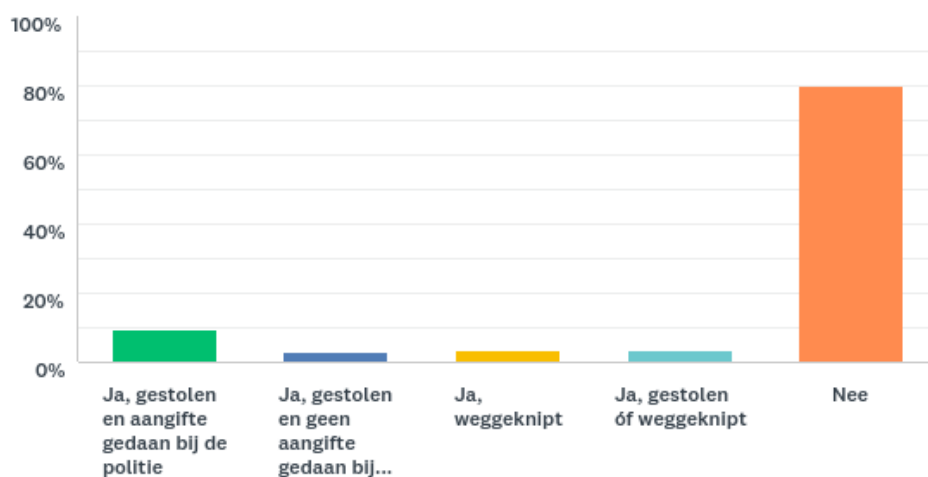
Van de respondenten is bij 13% wel eens een fiets gestolen, 9% deed daarvan aangifte. Niet altijd werd de inzet van politie en NS ten volle gewaardeerd:

“Toen mijn fiets was gestolen kwam ik erachter dat de politie niets doet. Mijn vraag is: werken ns en politie wel samen? Lijkt mij logisch dat camerabeelden worden doorgegeven aan politie.”

“Vaak is in stationsfietsenstallingen wel cameratoezicht aanwezig, maar bij diefstal wordt daar niets mee gedaan. Nuttelose camera's dus.”

“Camerabewaking moet wel follow-up hebben. Anders zie je je fiets weggedragen worden voor de camera.”

## Q7 Is je fiets wel eens gestolen of weggeknipt bij het station?



Met een weggeknipte fiets werd 4% geconfronteerd, een kleine 4% met een gestolen of weggeknipte fiets.

Van 80% verdween nog nooit een fiets bij het station. Van de losse opmerkingen gaan er 69 over wegknippen.

Het grootste deel van deze respondenten (83%) is tevreden over wegknippen of wil dat dit vaker gebeurt:

“Regelmatige check op weesfietsen en deze verwijderen is een goede actie vanuit de gemeente. Mag van mij frequenter omdat deze een substantieel deel van de stalling bezetten.”

Behalve weesfietsen die stallingsplekken bezet houden, ergert men zich ook aan verkeerd geparkeerde fietsen:

“Hoewel er voldoende ruimte is in de bewaakte stalling, zet men vaak fietsen neer op looproutes of op hinderlijke plek. Jammer dat daar niet op toegezien wordt.”

Sommigen gaan hun gedrag door handhaving aanpassen: “Foutparkeerders meteen verwijderen, daar heb ik ook van geleerd”

***De tegenstanders (17%) zijn tegen, omdat wegknippen niet altijd het parkeerprobleem oplost:***

“Het feit dat er zoveel fietsen meerdere keren per week weggeknipt worden duidt op een probleem dat opgelost dient te worden, nu zijn dat honderden reizigers elke week de dupe van.”

“Je bent ongeveer 20 minuten bezig een plek in de stalling te vinden. Als je je fiets niet in deze stalling zet dan nemen ze (gemeente) je fiets mee (al na 10 min.)”

“Al jaren belooft de gemeente dit probleem aan te pakken. Helaas Helaas. Fietsen weg knippen is het enige zichtbare resultaat.”





### 1.3 Kwaliteit van de stallingen

De respondenten zijn positief over de kwaliteit van de stallingen: 42% noemt ze goed en 35% redelijk. 17% vindt de kwaliteit matig, 6% velt het oordeel slecht. Er zijn grote verschillen tussen stallingen. Er is gekeken naar stations waar tenminste 10 respondenten feedback over gaven; 34 stations. Verreweg de meeste negatieve feedback krijgen Rijssen (69%), Amsterdam Sloterdijk (64%) en Rotterdam Alexander (62%). Dit zijn ook de enige drie stations waar de negatieve feedback de positieve overtreft.

#### Voor Rijssen geldt:

“Rijssen is plannen aan het bedenken om de fietsvoorziening bij het station te verbeteren. Het kan en moet beter kunnen.”

“er hangt wel een camera, maar in hoeverre er toezicht is weet ik niet. Een overkapping zou wel gewenst zijn.”

#### Ook in Rotterdam Alexander is het niet fijn fietsparkeren:

“Station Alexander vaak geen plaats”

“ik vind het jammer dat fiets niet meer veilig (bewaakt) kan stallen op station R dam- Alexander”

#### Voor Amsterdam Sloterdijk worden meerdere frustratiepunten genoemd:

“Het Orlyplein bij station Amsterdam Sloterdijk ziet er goed uit, maar de fietsenrekken zijn onvoldoende, soms móet ik mijn fiets wel aan een paal zetten...”

“Ik parkeer op Amsterdam/Sloterdijk altijd buiten omdat betalen in de fietsenstalling met pinpas en je fiets pakken een ingewikkeld gedoe is. Vaak is de stalling vol en is er alleen plaats in de bovenste rekken. Het mechanisme om het omlaag schuin op de grond te krijgen, werkt vaak niet.”

Rijssen, een plaats met veel respondenten, kent geen bewaakte stalling en heeft alleen fietskluizen en onbewaakte plekken op maaiveld. Voor Rotterdam Alexander geldt hetzelfde. Amsterdam Sloterdijk heeft een klantvriendelijke zelfservicestalling. NS gaat deze volgend jaar vervangen door een meer klantvriendelijke variant. Rotterdam Alexander en Amsterdam Sloterdijk kenmerken zich beide verder door een weinig uitnodigende stationsomgeving,

De andere 31 stallingen worden positief gewaardeerd. Vijf stallingen hebben een 100% positieve score: Alkmaar, Arnhem, Haarlem, Hengelo en Houten. Zij worden gevolgd door Breda, Amsterdam Zuid, Zoetermeer Centrum en Gouda; deze plaatsen scoren boven de 90% positief. Veel van deze stallingen zijn recent geopend en gratis of de eerste 24 uur gratis: Arnhem, Haarlem, Breda, Houten en Amsterdam Zuid.

**Alkmaar:**

“Bemenste stalling Alkmaar over het algemeen goed, vriendelijke mensen, goede reparaties, maar soms weinig ruimte om je fiets goed te kunnen stallen”

**Arnhem**

“Ik vind het ideaal dat Arnhem de regeling heeft dat de eerste 24 uur gratis parkeren zijn! Daar maak ik vaak gebruik van.”

“gratis, met genoeg stalling mogelijkheden, zou gewoon moeten zijn.”

“Alles is goed voor elkaar”

**Haarlem:**

“Complimenten voor het personeel in de Haarlemse stationsfietsenstalling voor hun vriendelijkheid en zorg voor de stalling.”

“Haarlem okay, in Heemstede geen gratis overdekte stalling zoals op Haarlem.”

**Hengelo:**

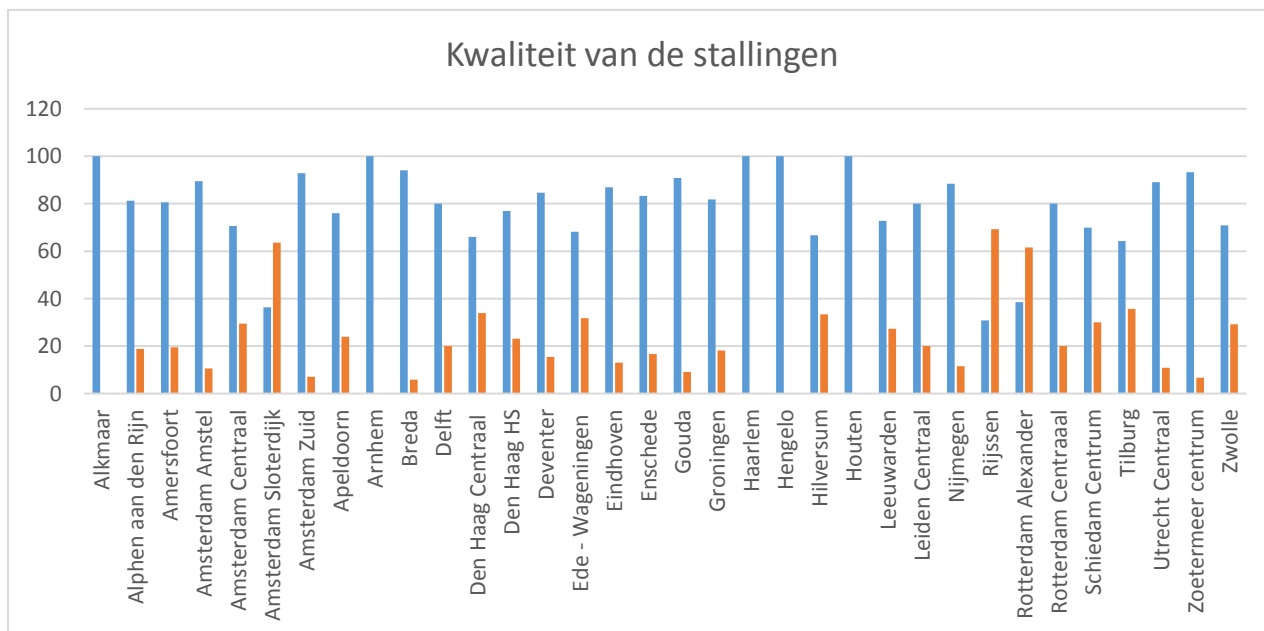
“In Hengelo prima geregeld.”

**Houten:**

“ik vind het heel prettig om bij het station mijn fiets te parkeren, hij staat droog en veilig.”

“Ik woon in Houten, en daar zijn 2 fietsenstallingen, bij elk station 1, die groot zijn, bewaakt en ook nog eens gratis. Dat vind ik hartstikke mooi!”

“Hier in Houten zijn bij allebei de stations grote, bewaakte en gratis fietsenstallingen. Dat vind ik hartstikke positief!”

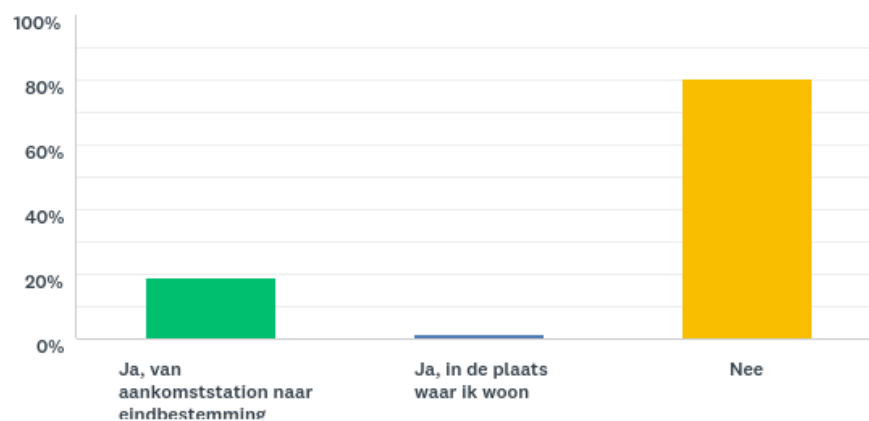


■ Positief  
■ Negatief

## Gebruik ov-fiets

Bijna 81% heeft nog nooit een ov-fiets gebruikt. Van de mensen die dat wel hebben gedaan was dat in overgrote meerderheid voor het natransport naar de eindbestemming. Gebruik in de eigen woonplaats werd slechts door ruim 1% van de respondenten ingevuld. Van de losse opmerkingen gaan er 13 over het tekort aan ov-fietsen.

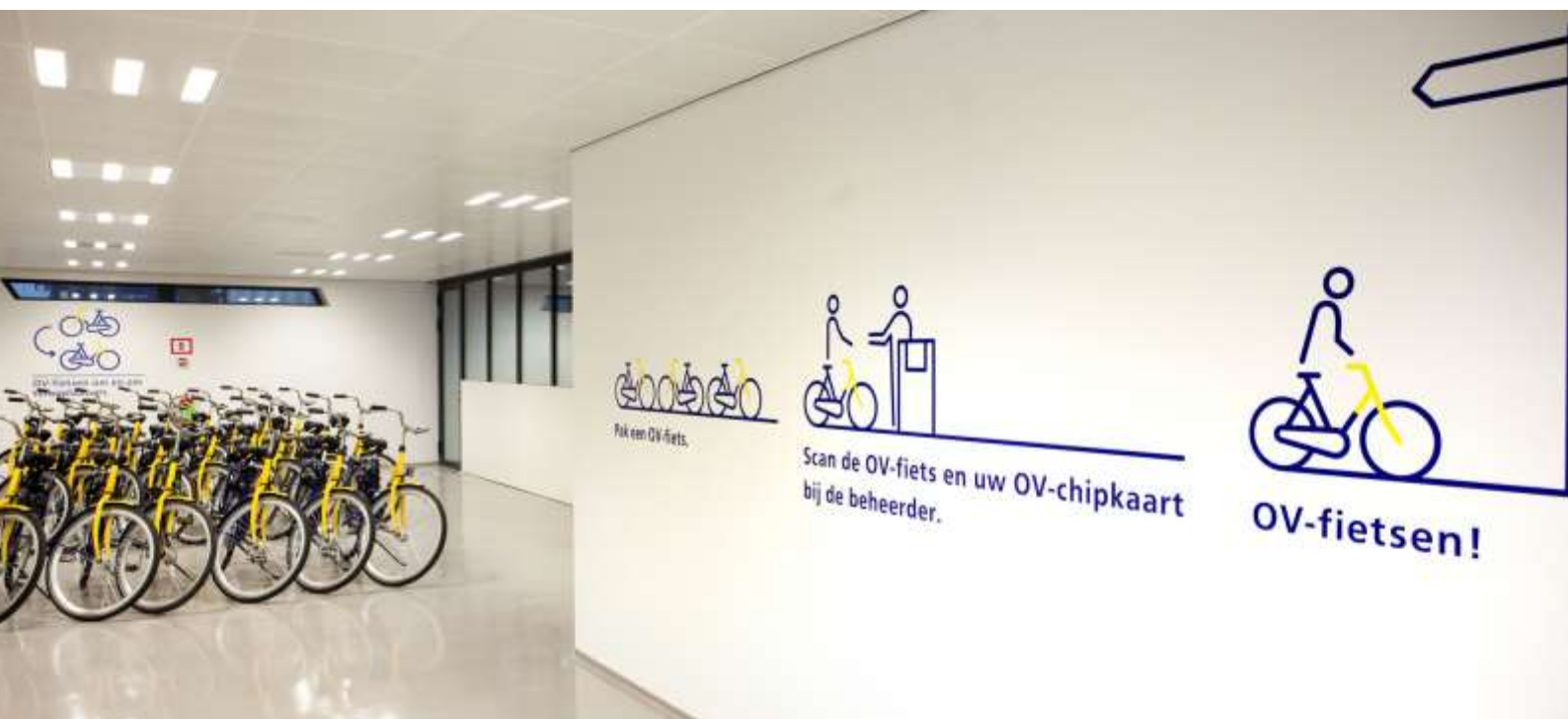
### Q9 Gebruik je wel eens een ov-fiets? (meerdere antwoorden mogelijk)



“Vaak geen OV fiets meer met name in Utrecht CS”

“Vaak zijn er te weinig ov fietsen. Bij station laan van noi maar een handje vol in wat fietskluisen. Soms zit er wel een fiets in, maar zijn die kluisen geblokkeerd of gaat de deur niet open. Op de NS site staat dan wel dat er nog OV fietsen beschikbaar zijn, maar wat heb je daaraan als de kluis is geblokkeerd. Dat is dan valse informatie. Op Den Haag Centraal was vorig jaar ook altijd een tekort aan OV fietsen.”

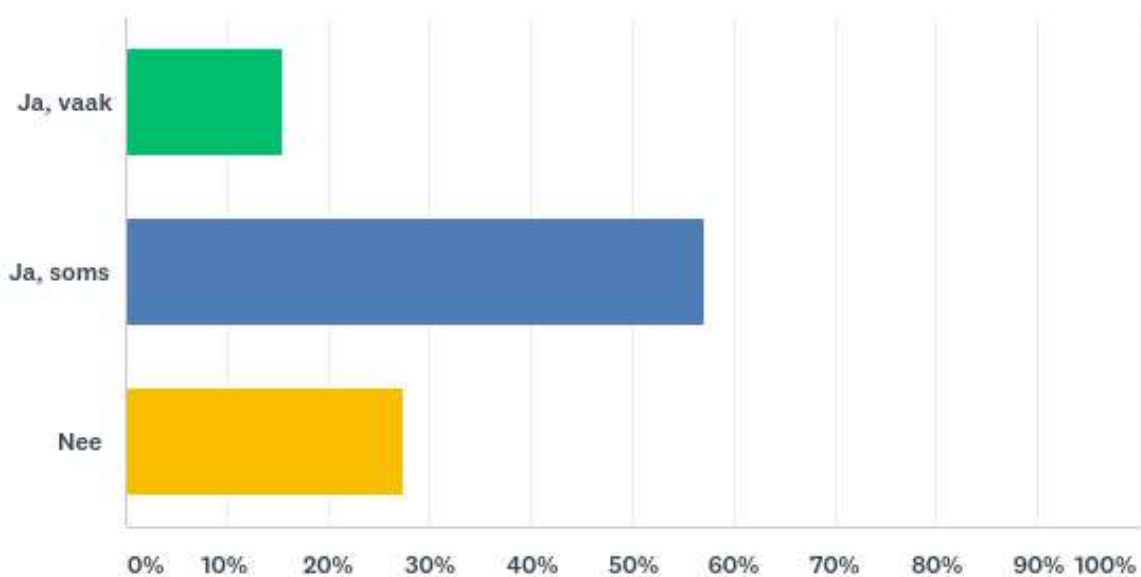
“OV fietsen Rotterdam Alexander zijn altijd verhuurd.”



## 2 Fietsparkeren bij haltes van bus, tram of metro

Van de respondenten reist 27% nooit met bus, tram of metro. Frequent gebruiker is 15%, 57% stapt soms in bus, tram of metro. Daarvan gaat slechts 16% met de fiets naar de halte, 84% doet dat niet. Bus-, tram- en metrohaltes verschillen enorm van elkaar. Daarom is het verstandig om per halte maatwerk te leveren en de behoefte te checken.

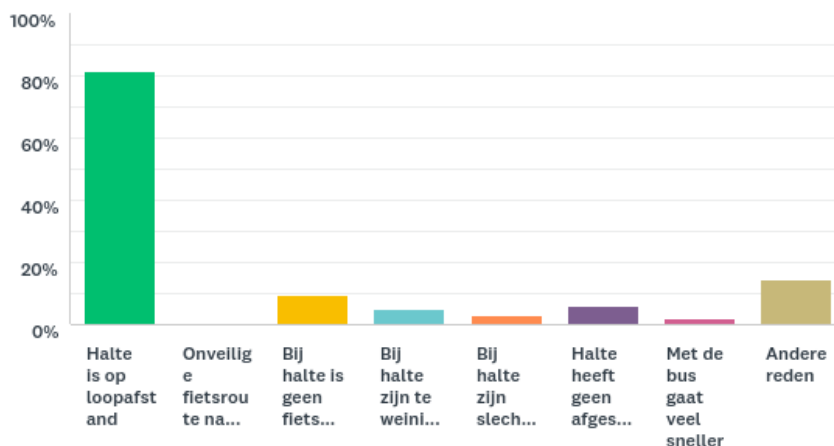
### Q10 Reis je wel eens met bus, tram of metro?



#### 2.1 Redenen om niet met de fiets naar de halte te gaan.

Verreweg de meest genoemde reden om niet met de fiets naar de halte te gaan (maar liefst 82%) is dat de halte op loopafstand is. 23% noemt ontbreken van (voldoende) fietsparkeervoorzieningen of gebrek aan kwaliteit daarvan.

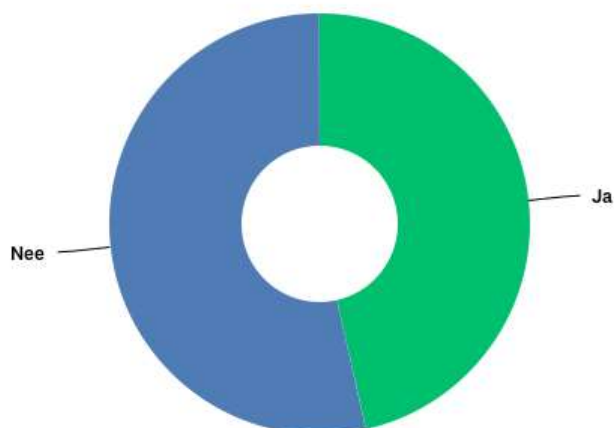
### Q12 Waarom fiets je niet naar de halte? (meerdere antwoorden mogelijk)



### 2.2 Aanwezigheid voorzieningen

Respondenten gaven aan dat er in 53% van de gevallen geen fietsparkeervoorzieningen bij de halte zijn. Waar wel voorzieningen zijn is de capaciteit in tweederde van de gevallen voldoende. Ter vergelijking: bij stations gaf slechts 2% aan dat er geen voorziening was en kon 80% de fiets altijd kwijt.

### Q13 Zijn er bij de halte voorzieningen om je fiets te stallen?



### 2.3 Diefstal en wegknippen

Bij de halte is 88% nooit geconfronteerd met een gestolen of weggeknipte fiets. Van 10% werd wel eens een fiets gestolen, waarvan meestal aangifte werd gedaan; weggeknipt werd bij 1%, gestolen of weggeknipt scoorde 2%.

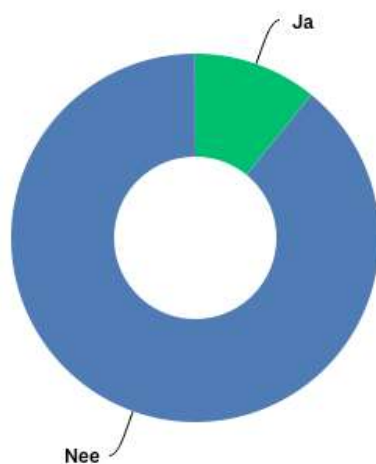
## 2.4 Kwaliteit van de stallingsvoorzieningen

De kwaliteit van de voorzieningen werd door 27% als goed bestempeld en door 33% als redelijk. 29% vindt de kwaliteit matig en 11% voelt slecht als oordeel. Daarmee scoren de haltevoorzieningen op dit punt slechter dan die bij de stations.

## 2.5 Ov-fietsen of deelfietsen

Bij 89% van de haltes zijn geen ov-fietsen of andere deelfietsen, in 11% van de gevallen wel.

Q17 Zijn er ov-fietsen of andere deelfietsen bij de haltes die je gebruikt?



### 3 Overige opmerkingen

Ruim duizend respondenten maakten gebruik van de mogelijkheid om overige opmerkingen te plaatsen. Enkele van deze quotes bevestigden de eerder genoemde punten en zijn hiervoor al aangehaald. Er zijn ook nieuwe thema's:

84 respondenten maakten een opmerking over te krappe plekken: "ik vind dat de ruimte tussen de fietsen aangepast moet worden, nu de meeste fietsen groter, hoger etc. zijn. Ook rekjes waar je voorwiel in moet, vind ik achterhaald."

Met de komst van de elektrische fiets is er niet alleen behoefte aan betere bewaking en ruimere plekken: "Het zou handig zijn om oplaadmogelijkheden te hebben bij elk station."

#### **Opvallend is dat gehandicapten problemen ondervinden bij het stallen:**

"Als gehandicapte gebruik ik een driewielers. Fietsparkeren is onmogelijk bij stations. Daarmee wordt treinreizen ook een hachelijke zaak."

"Scootmobielers kunnen niet parkeren in de bemenste fietsparkeerplek, want er is geen lift. En van de Perronbeheerder mag je je scootmobiel niet op het perron achterlaten voor een treinritje. Mijn zoon gaat dus met de fiets naar het station en ik met de bus. Mijn scootmobiel kan dus niet helaas."

"Stalling op station Haarlem is niet toegankelijk voor gehandicapten. Ivm elektrische fiets, ga ik daarom niet vaak met ov. Mijn fiets zou dan niet in de bewaakte stalling kunnen, buiten deze stalling om is er veel te weinig parkeergelegenheid"

#### **Bijzonder positieve vermeldingen zijn er voor Beverwijk en Zutphen:**

"Ik zou dolgraag willen dat jullie de nieuwe ondergrondse fietsenstalling in Beverwijk een supergrote pluim zouden geven. Pal naast het station en bushaltes maar ook bijzonder hulpvaardig en zeer klantgericht personeel!!! En er is altijd plek!!! En gratis!! Tip: benoem alle goed functionerende fietsenstallingen en waarom."

"Overheid zou vervoersbedrijven moeten verplichten stallingruimte te creëren die voldoet aan standardeisen en op aanbod gebaseerde capaciteit heeft. Station Zutphen is ideaalvoorbeeld."

"De elektrische fiets is te zwaar om in het rek te plaatsen. In Zutphen hebben we gelukkig een eigen plekje gekregen. Dat zou elk station moeten doen."

## 4 Conclusies

De uitkomsten van de enquête bevestigen het hoge gebruik van de fiets in het vortransport naar de treinstations. Opvallend is dat ruim driekwart de kwaliteit bij stations als goed of redelijk beoordeelt. De investeringen in kwalitatief goede uitbreidingen van de afgelopen jaren hebben dus geleid tot een positieve beoordeling door de gebruikers. Er zijn wel grote verschillen tussen locaties.

Er is duidelijk potentie voor een nog hoger fietsaandeel: ruim een derde van de mensen die niet met de fiets naar het station gaan, geven als reden aan dat kwantiteit en kwaliteit van de voorzieningen onvoldoende zijn. 20% van de mensen die met de fiets gaan vindt niet altijd een plek, 23% vindt de kwaliteit matig of slecht. Daarmee wordt aangetoond dat investeren in voldoende plekken met een goede kwaliteit de allerhoogste prioriteit blijft. Daarbij kan specifiek gedacht worden aan ontwikkelen van meer gebruiksvriendelijke parkeersystemen en meer ruimte per fiets (of voor een deel van de fietsen, zoals e-bikes en kratjesfietsen). Ook de toegankelijkheid voor mensen met een handicap is een aandachtspunt.

Belangrijk onderdeel van de kwaliteit is de bewaking in de stalling, die het moeilijker maakt om fietsen te stelen. 20% van de respondenten heeft te maken gehad met een gestolen of weggeknipte fiets. Opvallend is dat 60% van de respondenten stalt in een bemenste of met camera's beveiligde stalling en slechts 40% op straat.

De uitkomst bevestigt ook dat er voor de ov-fiets nog een hele groep reizigers te winnen valt en dat gebruik in het vortransport tot nu toe bijna niet voorkomt.

Wat betreft het gebruik van de fiets in het vortransport naar overige ov-haltes is duidelijk dat het aandeel met 16% veel lager is dan dat bij de trein (66%). Voornaamste oorzaak is dat de gebruikte halte op loopafstand ligt van de respondenten. Toch geeft 23% redenen aan die met ontbreken van (goede) fietsparkeervoorzieningen te maken hebben. De antwoorden op de andere vragen bevestigen dat: er zijn geen voorzieningen, er is niet altijd plek, de kwaliteit wordt matig beoordeeld, er is kans op diefstal, er zijn op weinig locaties ov-fietsen of andere deelfietsen. Een gericht investeringsprogramma op specifieke locaties die in de keten belangrijk zijn lijkt daarmee zeker zin te hebben.



