

Onderzoeksrapport

Financiering gemeentelijke fietsenstallingen

Inventarisatie kosten, opbrengsten en slimme financieringsmogelijkheden van gemeentelijke fietsenstallingen

OPGESTELD IN OPDRACHT VAN:

CROW / Fietsberaad

OPGESTELD DOOR:

The logo for DECISIO, featuring a stylized orange and blue arrow pointing right, followed by the word "DECISIO" in a bold, blue, sans-serif font.

In samenwerking met Fietsberaad

Adres: Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020 – 67 00 562

Fax: 020 – 47 01 180

E-mail: info@decisio.nl

Website: www.decisio.nl

TITEL RAPPORT:

Financiering gemeentelijke fietsenstallingen

STATUS RAPPORT:

DEFINITIEF

DATUM:

02 juni 2014

OPDRACHTGEVER:

CROW Fietsberaad, Frans Bekhuis

PROJECTTEAM DECISIO:

Kees van Ommeren (c.vanommeren@decisio.nl), Martijn Lelieveld

Inhoud

Samenvatting	i
S1 Algemeen beeld: veel gratis stallingen met toezicht	i
S2 Vaak fietsparkeeroverlast in de omgeving	ii
S3 Succes- en faalfactoren.....	iii
S4 Matig financieel inzicht.....	iii
S5 Ondernemersperspectief biedt kans op gunstiger exploitatie	iv
S6 Conclusies	v
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Onderzoeksopzet	1
1.3 Leeswijzer.....	2
2 Bevindingen deel 1	3
2.1 Basisgegevens	3
2.1.1 Geografische analyse	3
2.1.2 Bouwjaar van de stallingen	4
2.1.3 Aanwezige voorzieningen	4
2.1.4 Aantal parkeerplaatsen	7
2.1.5 Wijze van toezicht	9
2.1.6 Betaalregime	11
2.1.7 Type stalling	12
2.1.8 Locaties	14
2.1.9 Maximale stallingsduur, overlast in de omgeving en handhaving	15
2.2 Eigendom, beheer en exploitatie	19
2.3 Bezettingsgraad en verbetermogelijkheden	22
2.4 Succes- en faalfactoren.....	24
2.5 Ontwikkelingen en trends.....	26
2.6 Adviezen aan collega's	27
3 Bevindingen deel 2, financiële kengetallen	28
3.1 Investeringskosten	28
3.1.1 Investeringskosten.....	28
3.1.2 Financiers.....	28
3.1.3 Besluit over de investering, prognoses en businesscase	29
3.2 Exploitatieresultaat.....	29
3.2.1 Exploitatielasten.....	29
3.2.2 Exploitatieopbrengsten	31
3.3 Aanbevelingen	32

4	Bevindingen interviews private partijen	33
4.1	Biesieklette	33
4.1.1	Bedrijfsvoering	33
4.1.2	Diversiteit	33
4.1.3	Kennis en kunde	33
4.2	U-Stal	34
4.2.1	Financiële aspecten van de bedrijfsvoering	34
4.2.2	Succesfactoren	34
4.2.3	Ontwikkelingen	34
4.3	MacBike	35
4.3.1	Inkomsten en uitgaven	35
4.3.2	Gebruik praktijkkennis	35
4.4	Fietspoint Oldenburger	36
5	Conclusies en aanbevelingen	37
5.1	Conclusies	37
5.2	Aanbevelingen	39
	Bijlage: vragenlijst enquête	41

Samenvatting

Veel gemeenten weten niet goed wat fietsparkeren hen precies kost. Ook is vaak onduidelijk hoeveel ze opzij moeten leggen voor beheer en onderhoud. Een onderzoek onder 83 stallingen biedt een aantal ervaringscijfers die houvast bieden.

De groei van het fietsgebruik, tegenvallende inkomsten uit autoparkeren en bezuinigingen leiden er toe dat in verschillende gemeenten het (gratis) bewaakte stallen onder druk komt te staan. Ook wordt getwijfeld aan de noodzaak om nieuwe stallingen te bouwen of bestaande stallingen uit te breiden. Het fietsgebruik groeit echter naar verwachting nog volop door en de fiets verdient als goedkoop, gezond, milieuvriendelijk en ruimte extensief vervoermiddel juist meer aandacht. Temeer omdat de fiets in tijden van financiële krapte een uitstekend alternatief kan zijn voor uitbreidingen van het openbaar vervoer of investeringen in weg- of autoparkeer infrastructuur.

Bij het maken van keuzes over investeringen in stallingen en de beheer- en exploitatievormen is inzicht in de kosten en opbrengsten van stallingen essentieel. Omdat deze kennis momenteel onvoldoende en/of versnipperd aanwezig is bij veel gemeenten heeft het Fietsberaad samen met Decisio onderzocht hoe dit bij gemeenten zit. Speciale aandacht ging uit naar de exploitatie en het beheer van bewaakte stallingen, omdat dit vaak de meeste discussie over de business case oplevert.

Via een uitgebreide enquête onder gemeenten en interviews met exploitanten is een inventarisatie gemaakt van de kosten en baten van gemeentelijke fietsenstallingen en zijn (alternatieve) financieringsmogelijkheden verkend. Doel van het onderzoek was:

- Het verzamelen van informatie over fietsparkeervoorzieningen om verdere vulling te geven aan de website veiligstallen.nl. Deze website verschaft informatie aan fietsers, beleidsmakers en alle andere geïnteresseerden over de fietsparkeervoorzieningen in heel Nederland.
- Het verzamelen van kengetallen over kosten en baten van fietsparkeren ten behoeve van business cases over fietsparkeren, die gemeenten in toenemende mate willen opstellen.
- Het genereren van slimme ideeën over financieringsmogelijkheden, het proces om te komen tot goede stallingen en succes- en faalfactoren van fietsparkeervoorzieningen.

S1 Algemeen beeld: veel gratis stallingen met toezicht

In totaal zijn 83 fietsenstallingen in beeld gebracht, verspreid over 47 verschillende gemeenten. Bij 80 procent is sprake van een vorm van toezicht. In iets meer dan de helft van de stallingen is sprake van alleen menselijk toezicht, in nog eens 23 procent is sprake van menselijk toezicht in combinatie met cameratoezicht. Slechts in 6 procent is er alleen toezicht via camera's en/of toegangshekken. In 20 procent van de stallingen is geen toezicht.

Van de stallingen met menselijk toezicht is gevraagd hoeveel fte hier gemiddeld voor nodig is. Dit varieert sterk van iets meer dan 20 stallingsplekken tot ruim boven de 1.000 stallingsplekken per

fte. Uiteraard hangt dit sterk samen met de omvang van de stallingen (aantal fietsplekken) en ook met de openstelling. Het gemiddelde aantal parkeerplekken per fte is 308.

Ook is gevraagd naar het betaalregime in de stallingen. In een overgrote meerderheid van de stallingen is het fietsparkeren altijd gratis (82 procent). In 13 procent van de stallingen is altijd betaald parkeren, terwijl in slechts 5 procent van de gevallen soms moet worden betaald. Bijvoorbeeld alleen wanneer langer dan 24 uur wordt geparkeerd of wanneer gebruik gemaakt wordt van een fietsbox.

S2 Vaak fietsparkeeroverlast in de omgeving

In de enquête is verder gevraagd naar de bezettingsgraad van de stallingen. Deze varieert uiteraard tussen dag, avond en nacht en ook tussen week- en weekenddagen. De vijf grootste stallingen zijn het drukst bezet, maar verder is er geen duidelijk patroon te herkennen. Een aantal fietsvoorzieningen heeft de piek in de avonden en de weekends (nabij stadscentra en uitgaansgelegenheden) andere juist overdag (winkels en OV-knooppunten). Ook zijn er stallingen die een structurele overcapaciteit kennen.

Bij 57 procent van de stallingen hebben de respondenten aangegeven dat er overlast is van verkeerd geparkeerde fietsen buiten de stallingen in de openbare ruimte. In 20 procent van deze gevallen wordt er wekelijks gehandhaafd (en in vier procent zelfs dagelijks). Ondanks de aanwezigheid van een stalling en deze stringente handhaving is hier dus toch overlast van verkeerd geparkeerde fietsen en weefietsen. In meer dan de helft van de overlastsituaties (56 procent) wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd. Opvallend is dat van de stallingen zonder overlast er in alle gevallen minimaal eens in de twee weken wordt gehandhaafd op verkeerd geparkeerde fietsen. Blijkbaar is dit een voorwaarde om overlast te voorkomen. En omdat in driekwart van de stallingen zonder overlast eens in de twee weken wordt gehandhaafd, lijkt dit in veel gevallen ook een voldoende frequentie van handhaving te zijn.

Van alle onderzochte parkeervoorzieningen is 54 procent inpandig (waarvan circa de helft ondergronds en de helft bovengronds) en 46 procent buiten gesitueerd. Een analyse van de verschillen tussen deze twee typen stallingen leert dat deze er wel zijn, maar ze zijn misschien minder groot dan je zou verwachten. Zo is er ook in de uitpandige stallingen veel menselijk toezicht (in 61 procent van de gevallen), bij inpandige stallingen is dit met 90 procent nog wel een stuk hoger. Qua betaalregime zijn de verschillen minimaal. En wat betreft de maximale stallingsduur is deze in de buiten gesitueerde stallingen lager dan bij de inpandige, maar de verschillen vallen mee.

Een logisch verschil is verder dat het eigendom, beheer en de exploitatie van de stallingen in de buitenruimte vaker bij de gemeente liggen. Bij de inpandige stallingen is dit minder vaak het geval, maar ook deze stallingen worden in ruime meerderheid door gemeenten beheerd (61 procent) en geëxploiteerd (63 procent). In 71 procent van de gevallen is de gemeente ook de eigenaar van de stalling. In de buitenstallingen is dat voor 91 procent van de stallingen het geval.

S3 Succes- en faalfactoren

Gevraagd naar de succesfactoren voor fietsenstallingen wordt de afstand tot de bestemming logischerwijze het meest genoemd, met vlak daarna de aanwezigheid van bewaking/toezicht. Toezicht zien de gemeenten dus als een belangrijke factor. Vlak daarna de hoogte van de tarieven (moet gratis zijn voor succes, vinden de meeste), de bereikbaarheid en de uitstraling. Daarna volgen onder andere de inrichting, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de stalling.

Top vijf succesfactoren

1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Aanwezigheid van bewaking/toezicht
3. Tarieven voor gebruikers
4. Bereikbaarheid van de stalling
5. Uitstraling van de stalling

Net als bij de succesfactoren komt ook bij de faalfactoren de afstand tot de bestemming als belangrijkste factor naar voren. En ook de tarieven en bewaking/toezicht worden genoemd als belangrijke mogelijke faalfactoren. Daarnaast wordt ook (het gebrek aan) handhaving buiten de stalling als een belangrijke faalfactor gezien, samen met goede stallingsmogelijkheden buiten de stalling. Wat minder vaak genoemd zijn de toegankelijkheid, inrichting, bewegwijzering, uitstraling en sociale veiligheid.

Top vijf faalfactoren

1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Gebrek aan handhaving buiten de stalling
3. Afwezigheid van bewaking/toezicht
4. Tarieven voor gebruikers
5. Ruime parkeermogelijkheden buiten de stalling

We hebben de respondenten ook gevraagd welke trends en ontwikkelingen zij zien. Genoemde antwoorden die te verwachten waren zijn bijvoorbeeld het toenemend gebruik van 'buitenmodel fietsen' en een toenemende behoefte aan oplaadfaciliteiten voor e-bikes. Maar er zijn ook tegenstrijdige ontwikkelingen gaande, met name op het gebied van de stallingsbehoefte. Bij een deel van de stallingen wordt een (sterk) toenemende capaciteitsbehoefte geconstateerd, terwijl de vraag bij andere stallingen juist terug loopt.

S4 Matig financieel inzicht

Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst

gevonden bedrag is 104 euro (een uitpandige stalling in een stadscentrum), terwijl het hoogste 2.727 euro (een ondergrondse stalling in een stationsgebied) is.

De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte. Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro).

De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

S5 Ondernemersperspectief biedt kans op gunstiger exploitatie

Naast de schriftelijke enquête onder gemeenten, hebben we ook enkele private ondernemers geïnterviewd om zo hun gedachten en ervaringen mee te kunnen nemen. Alle ondernemers zijn het er over eens dat de locatie en daaraan gekoppeld de schaalgrootte doorslaggevend zijn voor het (commerciële) succes van de stalling. Hierdoor zijn er grofweg twee ‘modellen’ denkbaar. Stallingen op goede locaties met veel bezoekers zouden rendabel geëxploiteerd kunnen worden door de stalling te ‘integreren’ met een fietsenwinkel met ruime openingstijden en een aantrekkelijke inrichting, waar fietsen worden verkocht, verhuurd en gerepareerd door hoog gekwalificeerd personeel. Dit zou moeten kunnen zonder een structurele subsidie. Voorwaarde is wel dat er nog geen fietsenwinkel in de nabijheid is gevestigd. Als dit wel het geval is, kan het interessant zijn om met deze ondernemer om tafel te gaan zitten om te bespreken of er een interessante koppeling mogelijk is.

Voor stallingen op minder drukke locaties zullen gemeenten financieel bij moeten springen, maar kunnen slimme oplossingen zorgen voor een minimalisering van de benodigde subsidie. Hierbij valt te denken aan de inzet van medewerkers via de sociale werkvoorziening of langdurig werklozen, maar bijvoorbeeld ook aan het tijdelijk stallen in leegstaande panden. Er zijn ook bedrijven die toezicht aanbieden met mensen vanuit de sociale werkvoorziening/langdurig werkzoekenden. Door het aanbieden van extra diensten (eenvoudige reparaties, buggyverhuur, toilet, fietsverhuur, verkoop van artikelen, enzovoort) kunnen dergelijke bedrijven vaak een voorstel doen dat goedkoper is dan als de gemeente het in eigen beheer zou houden. Deze bedrijven zijn ook bereid om resultaatverplichtingen aan te gaan, zodat de financiële risico's niet bij de gemeente liggen. Een opmerkelijk idee dat meermaals genoemd werd, is het introduceren van kentekens voor fietsen om zo het parkeerbeheer te vereenvoudigen. Zoals het echte ondernemers betaamt, zijn alle geïnterviewden geïnteresseerd om stallingen in opdracht van gemeenten te beheren en exploiteren.

S6 Conclusies

Van de onderzochte fietsparkeervoorzieningen zijn de meeste gratis zijn (82 procent). Van alle gemeentelijke stallingen in Nederland zal het aandeel gratis stallingen nog hoger zijn: vooral de grote stallingen zijn in beeld gebracht, voor kleinere stallingen geldt dat betaald parkeren daar meestal sowieso geen optie is. Van het overgrote deel van de stallingen doet de gemeente zelf de exploitatie en ook het beheer en onderhoud. Er is een grote verscheidenheid in de investeringskosten en de jaarlijkse kosten. Die laatste lopen honderden euro's per stallingsplaats uiteen. Wellicht de belangrijkste conclusie is dat er bij gemeenten weinig cijfers bekend zijn over de financiële aspecten van hun fietsenstallingen en dat business cases zelden worden opgesteld. Bovendien viel het voor de gemeenten die wel cijfers konden aanleveren niet altijd mee om deze te achterhalen. Een opvallende conclusie, aangezien objectieve feiten en cijfers enorm belangrijk zijn om de vele actuele discussies over al dan niet investeren in fietsparkeervoorzieningen goed te kunnen voeren en de juiste beleidsafwegingen te kunnen maken. Een andere conclusie is dat er alleen op de grote stations en in de drukke stadscentra een rendabele exploitatie van gratis fietsparkeervoorzieningen mogelijk is (mits de investeringskosten niet op de exploitatie drukken). Sowieso zijn de verschillen tussen de stallingen groot, bijvoorbeeld wat betreft de locatie, de omvang en de aanwezige voorzieningen. Dit betekent echter niet dat gemeenten het allemaal maar zelf moeten doen. Fietsenstallingen zijn uitermate geschikt voor publiek-private samenwerking. Verschillende enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden, waardoor de financiële bijdrage vanuit de gemeente geminimaliseerd kan worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ontwikkelingen als de groei van het fietsgebruik, tegenvallende inkomsten uit autoparkeren en noodzakelijke bezuinigingen leiden ertoe dat in verschillende gemeenten de (gratis) bewaakte fietsenstallingen onder druk komen te staan. In deze context is het meer dan ooit voor gemeenten van groot belang om weloverwogen keuzes te maken over bijvoorbeeld investeringen in stallingen en de beheer- en exploitatievormen ervan. Inzicht in de kosten en baten/inkomsten van stallingen is hierbij essentieel. Deze kennis is momenteel onvoldoende en/of versnipperd aanwezig bij veel gemeenten en daarom is het wenselijk dat deze kennis wordt ontsloten. Speciale aandacht gaat uit naar de exploitatie en het beheer van bewaakte stallingen, omdat dit vaak de meeste discussie voor een kostendekkende business case oplevert. Het inzichtelijk maken van kosten en baten van stallingen past binnen de professionalisering van het kijken naar de fiets als vervoermiddel en de bijbehorende stallingsvraagstukken.

1.2 Onderzoeksopzet

In een samenwerking tussen het Fietsberaad en Decisio is daarom een enquête onderzoek onder gemeenten uitgevoerd, waarbij de volgende hoofdvragen centraal stonden:

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de kosten van gemeentelijke fietsenstallingen?
- Wat zijn de financiële baten van gemeentelijke fietsenstallingen?
- Wat zijn (alternatieve) financieringsmogelijkheden voor fietsenstallingen?
- Wat zijn succes- en faalfactoren voor de fietsenstallingen?

De focus lag op gemeentelijke stallingen, en dan vooral op de grotere bewaakte stallingen. De vragenlijst (die is bijgevoegd in de bijlage) is verstuurd naar 405 gemeenten. In veel van deze gemeenten is geen sprake van een bewaakte gemeentelijke stalling, vandaar dat we verheugd waren met de respons. In totaal hebben 47 gemeenten de vragenlijst ingevuld, voor in totaal 83 stallingen. Het tweede deel van de vragenlijst ging in op de financiële kosten en baten van de stallingen. Dit gedeelte is voor in totaal 51 stallingen ingevuld, al moet daarbij worden opgemerkt dat veel vragen door de respondenten niet zijn beantwoord omdat de gevraagde informatie moeilijk te achterhalen was.

Aanvullend op de enquête zijn nog vier interviews afgenomen met private ondernemers die fietsparkeervoorzieningen exploiteren. Met hen is vooral gesproken over interessante publiek-private exploitatievormen.

1.3 Leeswijzer

Het rapport is opgebouwd uit drie delen. Het eerste deel gaat in op de algemene bevindingen over de onderzochte stallingen (deel 1 van de enquête). Het tweede deel behandelt de financiële kosten en baten van de stallingen. Vervolgens beschrijven we de bevindingen uit de interviews in het derde deel. We sluiten af met een hoofdstuk met conclusies en aanbevelingen.



2 Bevindingen deel 1

2.1 Basisgegevens

In deze eerste paragraaf wordt nader ingegaan op enkele basisgegevens van de onderzochte stalling, met name locatie, fysieke eigenschappen en 'organisatorische'.

2.1.1 Geografische analyse

In figuur 1 zijn alle stallingen uit de enquête op een kaart weergegeven. Met verschillende kleuren is aangegeven of er bewaking en/of menselijk dan wel geautomatiseerd toezicht aanwezig is.

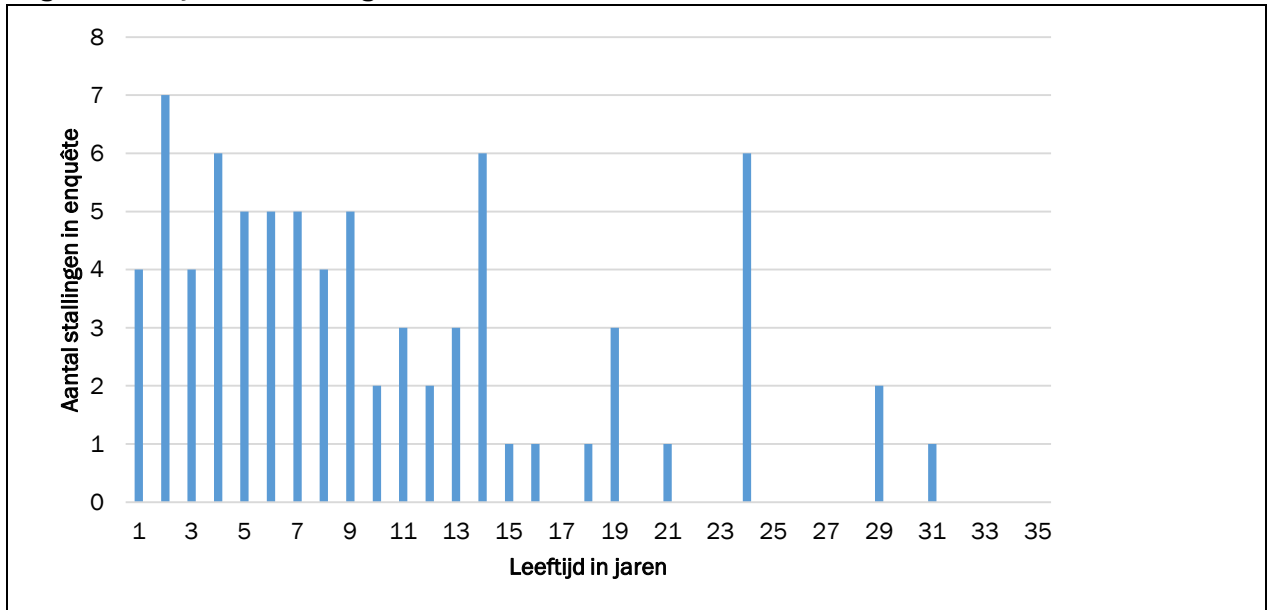
Figuur 1 Locatie van de stallingen



2.1.2 Bouwjaar van de stallingen

In figuur 2 wordt de leeftijd van de stallingen getoond. Aangegeven is hoeveel stallingen er in de enquête zaten per leeftijd. Te zien is dat het veelal relatief jonge stallingen betreft: 61 procent is niet langer dan 10 jaar geleden gebouwd. Toch zijn er ook 10 stallingen ouder dan 20 jaar.

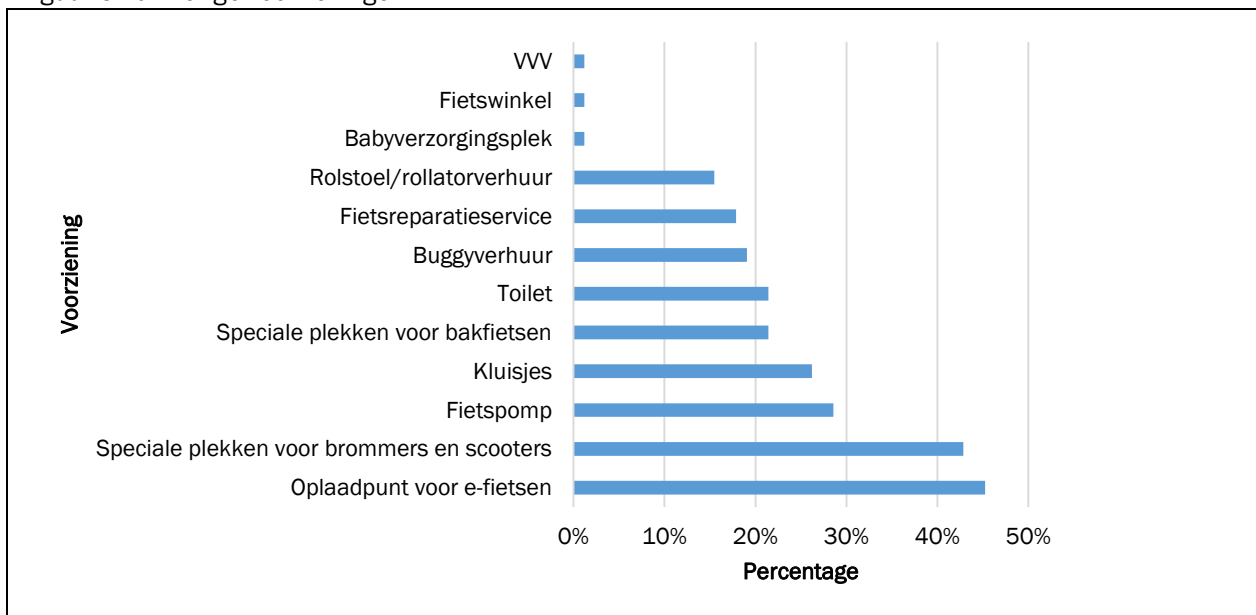
Figuur 2 Leeftijd van de stallingen



2.1.3 Aanwezige voorzieningen

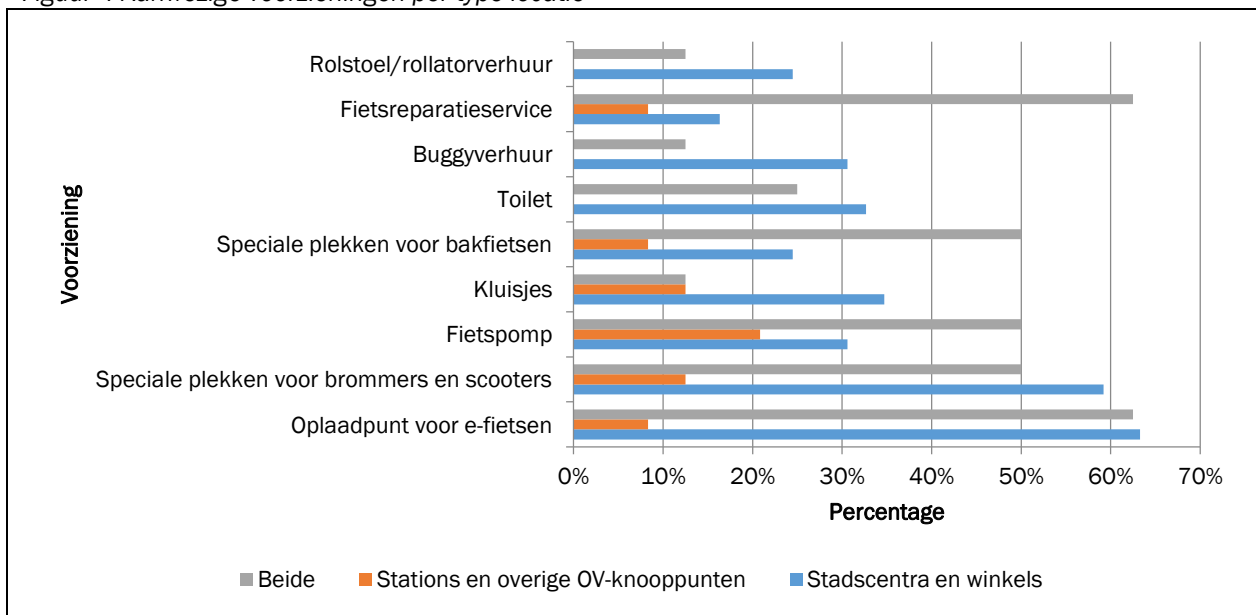
De meest voorkomende voorziening is een oplaadpunt voor elektrische fietsen: bij 45 procent van de stallingen is dit aanwezig. Een andere veelvoorkomende voorziening zijn speciale plekken voor brommers en scooters (43 procent). In meer dan een kwart van de stallingen zijn een fietspomp en/of kluisjes aanwezig. In figuur 3 is te zien bij welk deel van de stallingen welke voorzieningen aanwezig zijn.

Figuur 3 Aanwezige voorzieningen



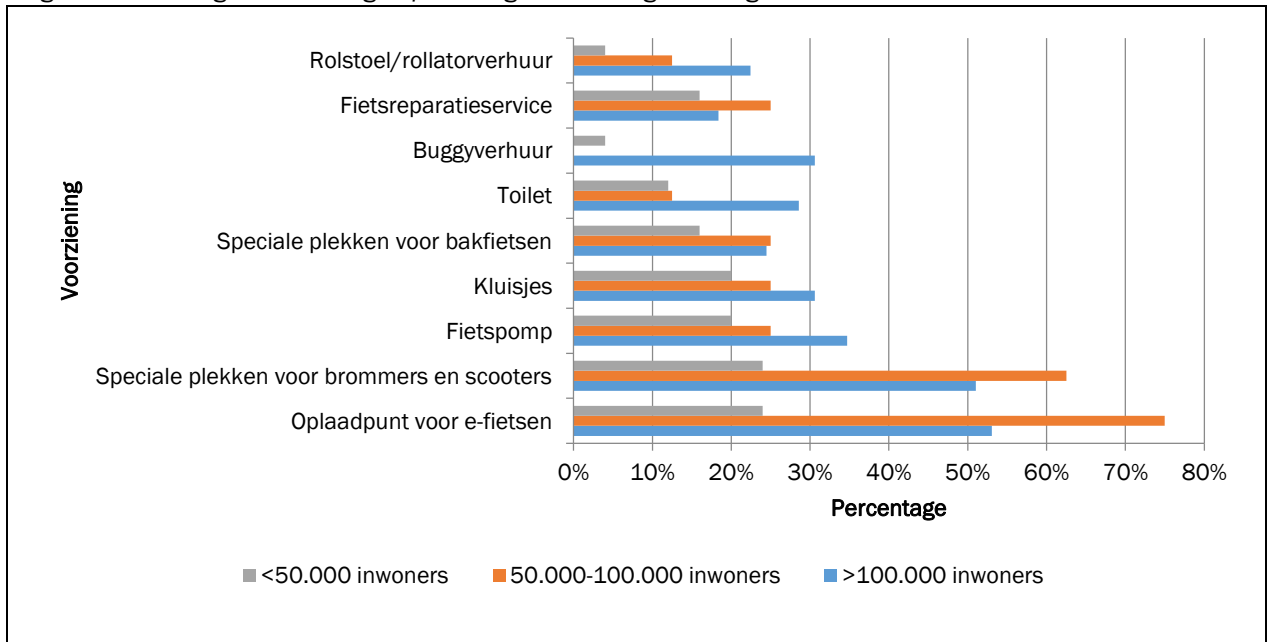
Een nadere analyse (figuur 4) laat zien in hoeverre de voorzieningen aanwezig zijn bij stallingen die op een station of ander OV-knooppunt of in een stadscentrum of bij winkels gesitueerd zijn. Met name de oplaadpunten voor elektrische fietsen en de speciale plekken voor brommers en scooters zijn duidelijk vaker te vinden bij stallingen in een stadscentrum/bij winkels. De stallingen die zich zowel op een station/OV-knooppunt als in een stadcentrum/bij winkels bevinden hebben relatief veel voorzieningen.

Figuur 4 Aanwezige voorzieningen per type locatie



Ook is geanalyseerd of extra voorzieningen vaker voorkomen in grote (meer dan 100.000 inwoners) of juist in kleine gemeenten (minder dan 50.000 inwoners). Figuur 5 laat zien dat de meest voorkomende voorzieningen juist relatief vaak in middelgrote gemeenten (50.000-100.000 inwoners) aanwezig zijn, maar verder zijn de verschillen niet groot. Overigens zijn de middelgrote gemeenten sterk ondervertegenwoordigd, waardoor het beeld waarschijnlijk minder representatief is.

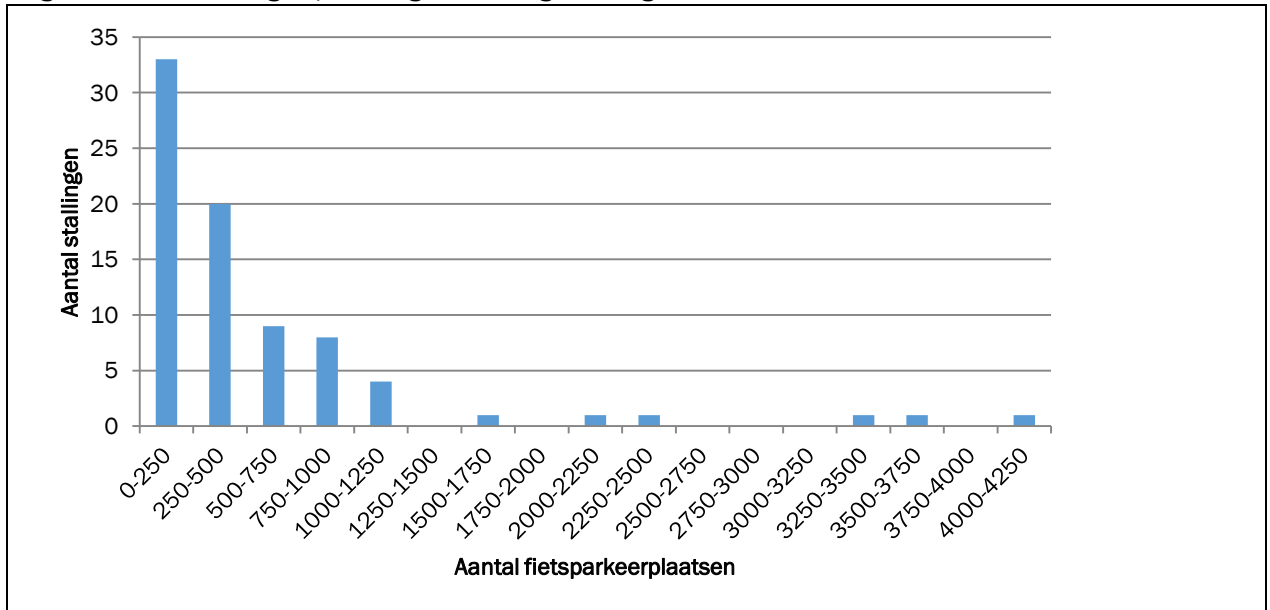
Figuur 5 Aanwezige voorzieningen per categorie omvang van de gemeente



2.1.4 Aantal parkeerplaatsen

Het gemiddelde aantal fietsparkeerplaatsen in de onderzochte stallingen is 608. De spreiding is echter groot. Er zijn relatief veel kleine stallingen (de kleinste heeft 42 fietsparkeerplaatsen), maar ook enkele hele grote. De grootste heeft 4200 plaatsen.

Figuur 6 Aantal stallingen per categorie stallingssomvang



Tabel 1 laat zien dat niet gesteld kan worden dat de grote gemeenten ook de grotere stallingen hebben. Het gemiddelde aantal plaatsen per stalling tussen grote en kleine gemeenten verschilt amper en ook de extremen zijn vergelijkbaar.

Tabel 1 Stallingssomvang in relatie tot omvang gemeente

Omvang gemeente in inwoneraantal	Aantal stallingen	Gemiddeld aantal plaatsen	Aantal plaatsen in de kleinste stalling	Aantal plaatsen in de grootste stalling
>100.000	49	638	50	3750
50.000-100.000	8	282	180	600
<50.000	23	632	42	4200

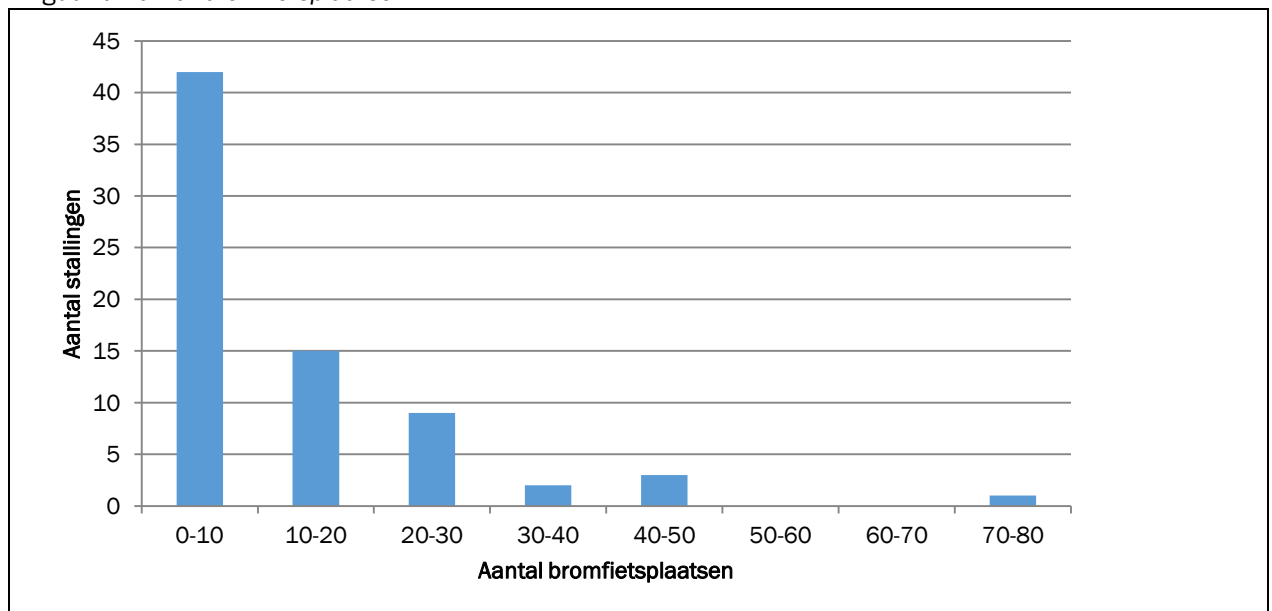
In tegenstelling tot de omvang van de gemeente lijkt er wel een verband te zijn tussen het type locatie en de omvang van de stalling. De stationsstallingen zijn gemiddeld groter dan de stallingen in stadscentra/bij winkels, zie tabel 2.

Tabel 2 Stallingsomvang in relatie tot type locatie

Type locatie	Aantal stallingen	Gemiddeld aantal plaatsen	Aantal plaatsen in de kleinste stalling	Aantal plaatsen in de grootste stalling
Stadscentra en winkels	49	358	46	1100
Stations en overige OV-knooppunten	23	647	42	3500
Beide	7	2108	900	4200

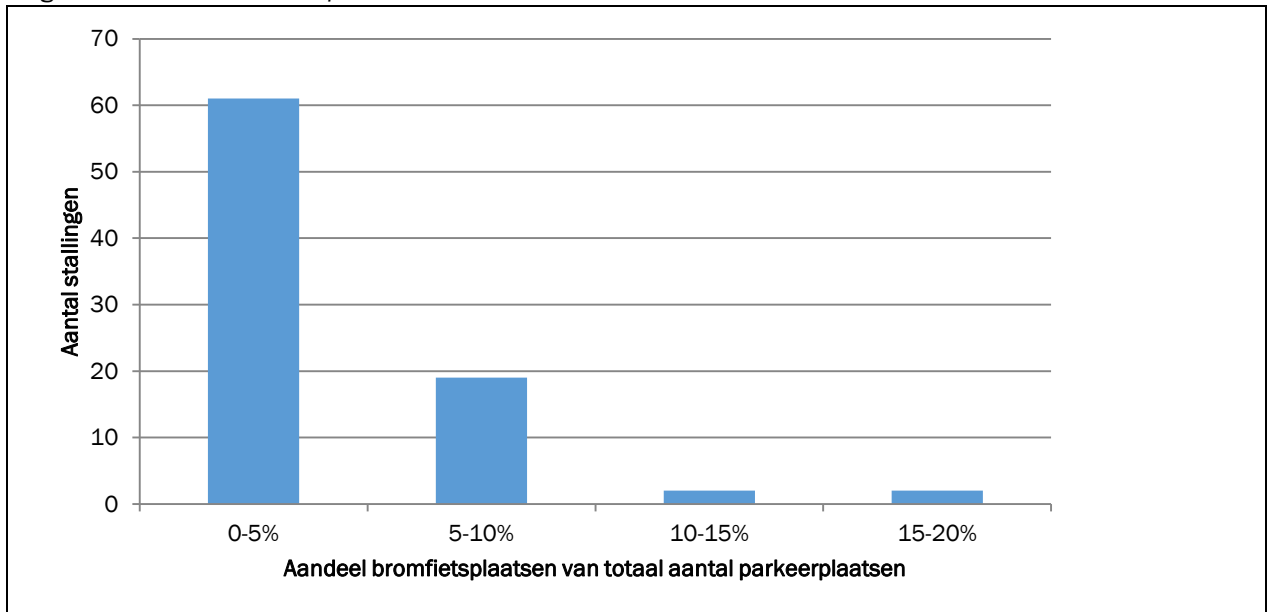
In de stallingen waar speciale bromfietsplaatsen zijn, zijn dat er gemiddeld 19. Het gemiddelde aantal bromfietsplaatsen onder alle stallingen is 13, waarbij de stalling met het hoogste aantal bromfietsplaatsen er 80 heeft. Figuur 7 toont het aantal stallingen dat een bepaald aantal bromfietsplaatsen heeft.

Figuur 7 Aantal bromfietsplaatsen



In een nadere analyse is gekeken hoe het aantal bromfietsplaatsen zich per stalling verhoudt tot het aantal fietsparkeerplaatsen. Dit varieert van 0 procent tot 20 procent. Het gemiddelde is 3 procent. Figuur 8 toont de resultaten.

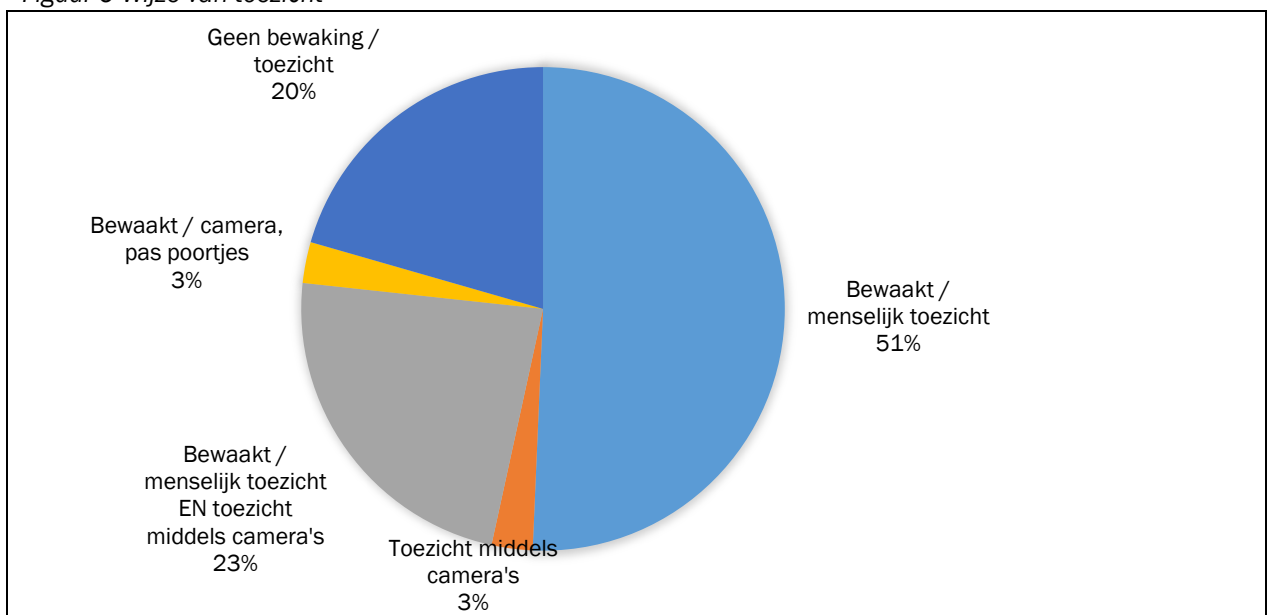
Figuur 8 Aandeel bromfietsplaatsen



2.1.5 Wijze van toezicht

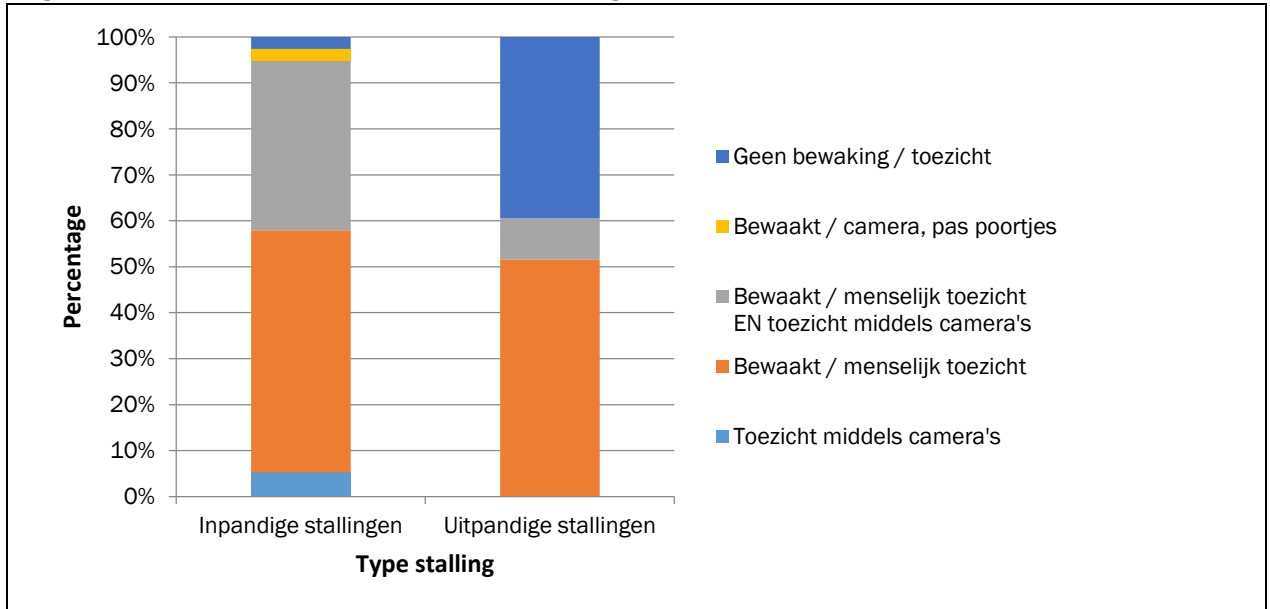
In 80 procent van de gevallen is er een vorm van toezicht. Ruim de helft van de stallingen heeft bewaking of menselijk toezicht. In bijna een kwart van de stalling is er bewaking/menselijk toezicht en camerabewaking. De stallingen waar camera's aanwezig zijn bevinden zich in Alkmaar, Almere, Amsterdam, Assen, Breda, Eindhoven, Leiden, 's-Hertogenbosch, Houten, Rhooen, Rotterdam, Zutphen. In figuur 9 zijn alle resultaten te vinden.

Figuur 9 Wijze van toezicht



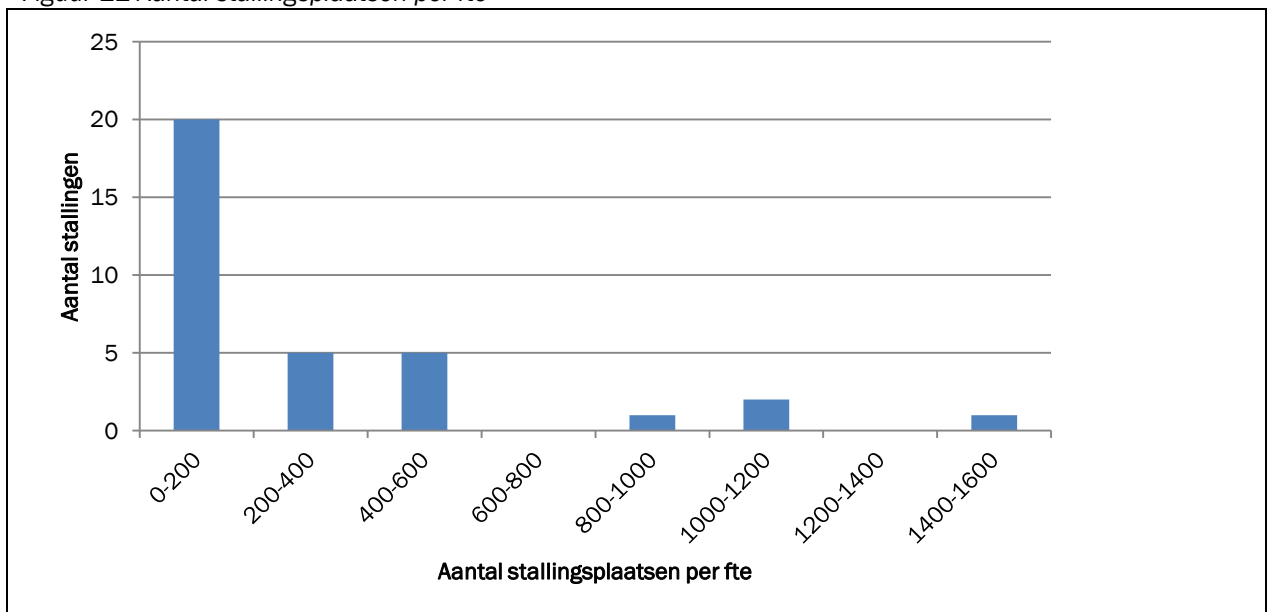
Een nadere analyse (figuur 10) laat zien of de wijze van toezicht verschilt tussen inpandige en uitpandige stallingen. De stallingen waar geen bewaking/toezicht is zijn met name de buitenstallingen.

Figuur 10 Wijze van toezicht in relatie tot type stalling



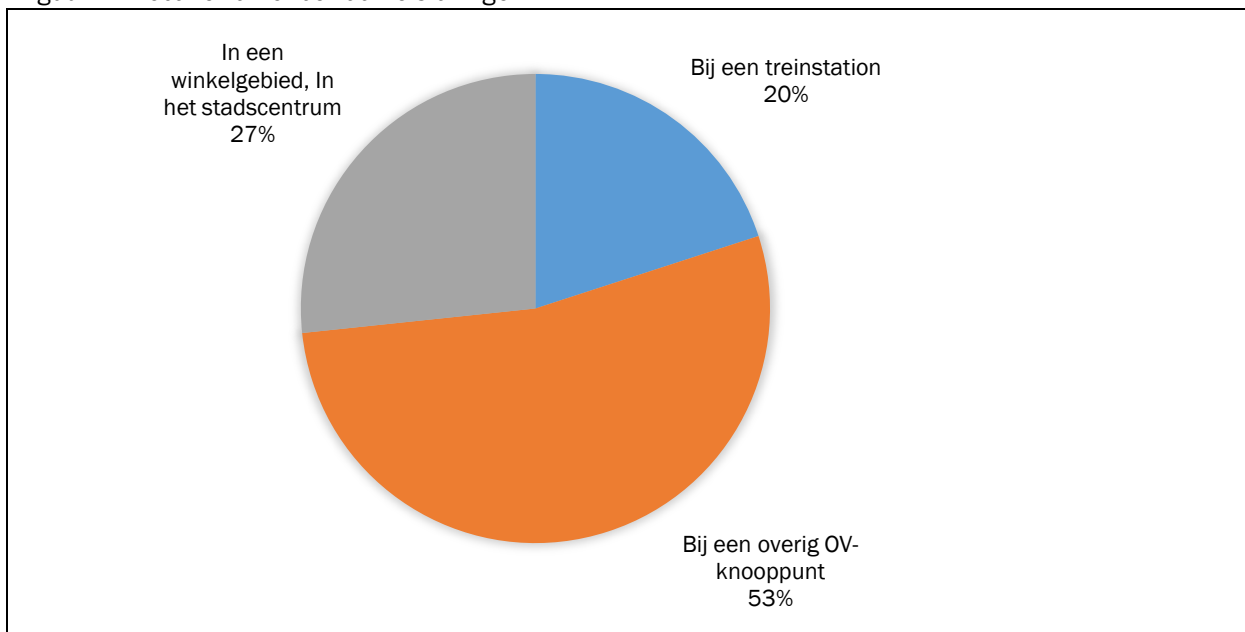
In een andere verdiepende analyse is het aantal stallingsplaatsen gedeeld door het aantal fte. Hiermee ontstaat een beeld van het aantal stallingsplaatsen per fte, zie figuur 11. In de meeste stallingen beheert elke fte 0 tot 200 plaatsen. In een aantal stallingen hebben de medewerkers meer plaatsen 'onder hun hoede'.

Figuur 11 Aantal stallingsplaatsen per fte



Tot slot is geanalyseerd waar de stallingen zich bevinden waar géén toezicht of bewaking is, zie figuur 12. Iets meer dan de helft van deze stallingen bevindt zich bij een overig OV-knooppunt.

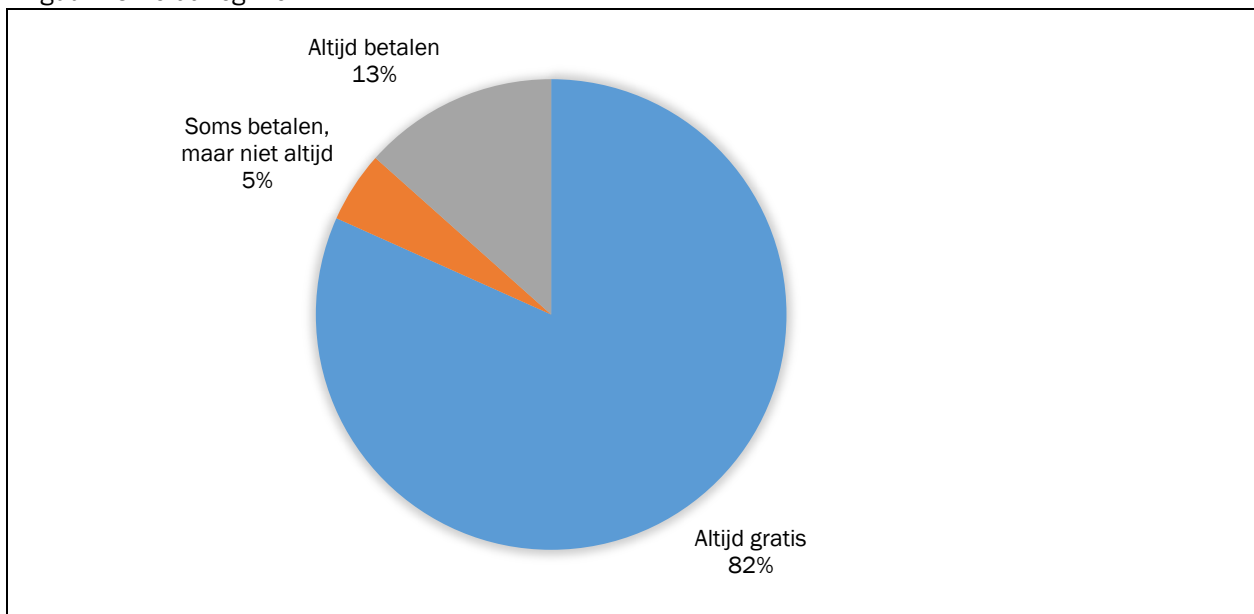
Figuur 12 Locatie van onbewaakte stallingen



2.1.6 Betaalregime

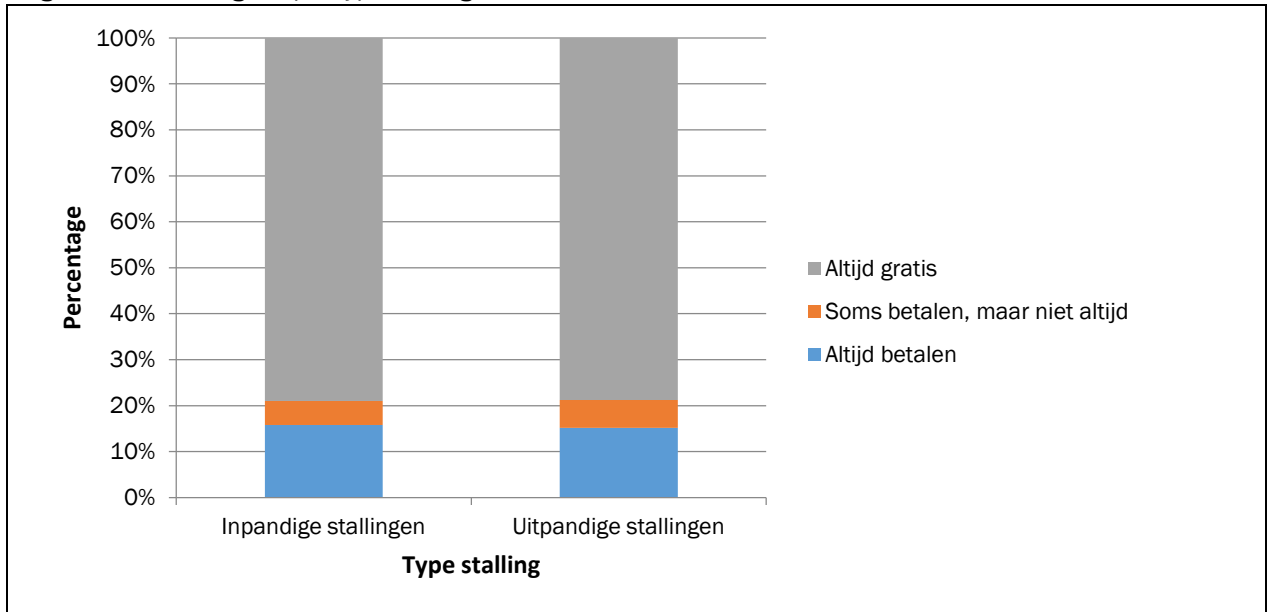
Ruim 80 procent van de stallingen is altijd gratis. Bij 13 procent moet altijd worden betaald en slechts bij een klein aantal stallingen geldt een regime waarbij niet altijd hoeft te worden betaald.

Figuur 13 Betaalregime



Er is nauwelijks verschil in betaalregimes tussen inpandige en uitpandige stallingen.

Figuur 14 Betaalregime per type stalling



Bij de onderzochte twaalf betaalde stallingen is de gemeente meestal eigenaar, beheerder en exploitant.

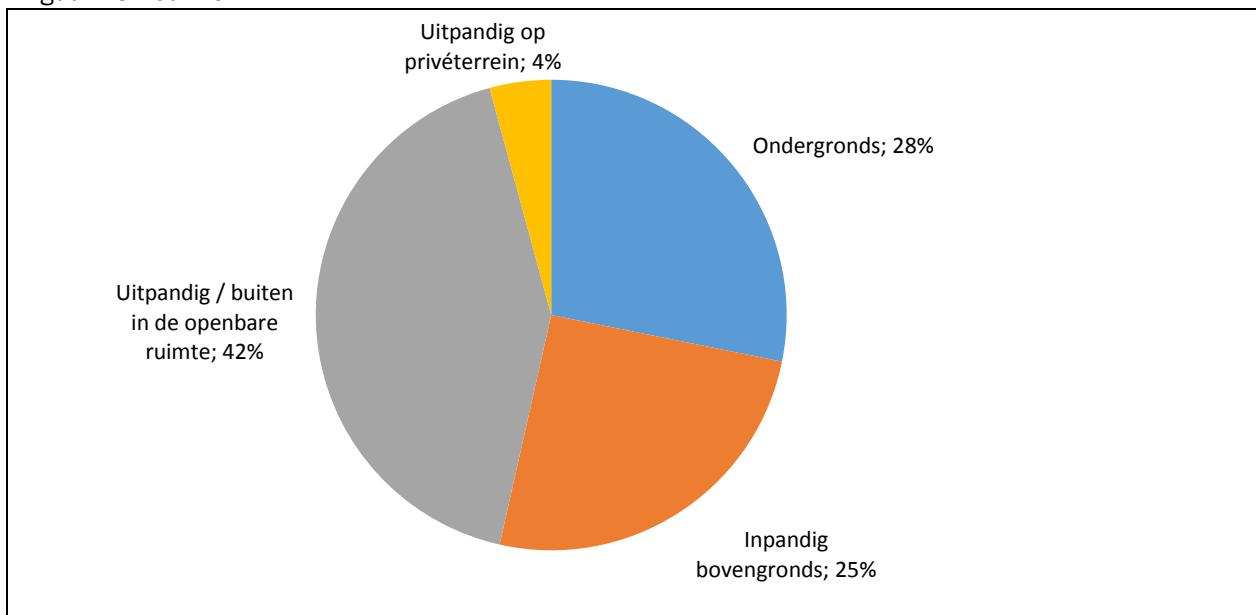
Tabel 3 Partijen betaalde stallingen

Functie	Gemeente	Private partij
Eigenaar	10	2
Beheerder	11	1
Exploitant	11	1

2.1.7 Type stalling

Kijken we naar de bouwvorm van de stallingen, dan blijkt dat iets minder dan de helft uitpandig is, waarvan het leeuwendeel gesitueerd in de openbare ruimte. De meerderheid van de stallingen bevinden zich in een gebouw, die iets vaker ondergronds dan bovengronds zijn gesitueerd.

Figuur 15 Bouwvorm



Een opvallend (maar wel logisch) verband bestaat er tussen de bouwvorm en het bouwjaar van de stalling. De inpandige stallingen zijn gemiddeld 9 jaar oud, de uitpandige zijn gemiddeld een aantal jaar ouder.

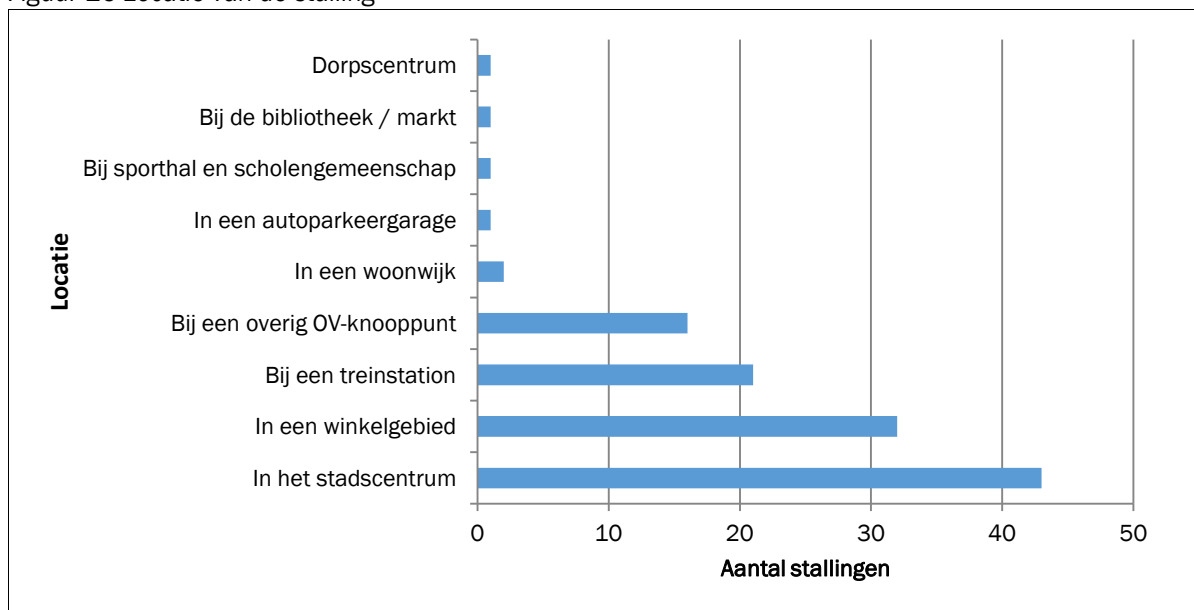
Tabel 4 Aandeel overdekte stallingen en gemiddelde leeftijd per bouwvorm

Bouwvorm	Percentage overdekt	Gemiddelde leeftijd in jaren
Ondergronds	100%	9
Inpandig bovengronds	100%	9
Uitpandig / buiten in de openbare ruimte	28%	12
Uitpandig op privéterrein	0%	26

2.1.8 Locaties

De respondenten hebben ook de locatie van de onderzochte stallingen aangegeven. Het overgrote deel bevindt zich in een stadscentrum, winkelgebied, treinstation of een overig OV knooppunt. Het kan ook een combinatie van deze locaties zijn, vandaar dat het totaal hoger is dan 100%.

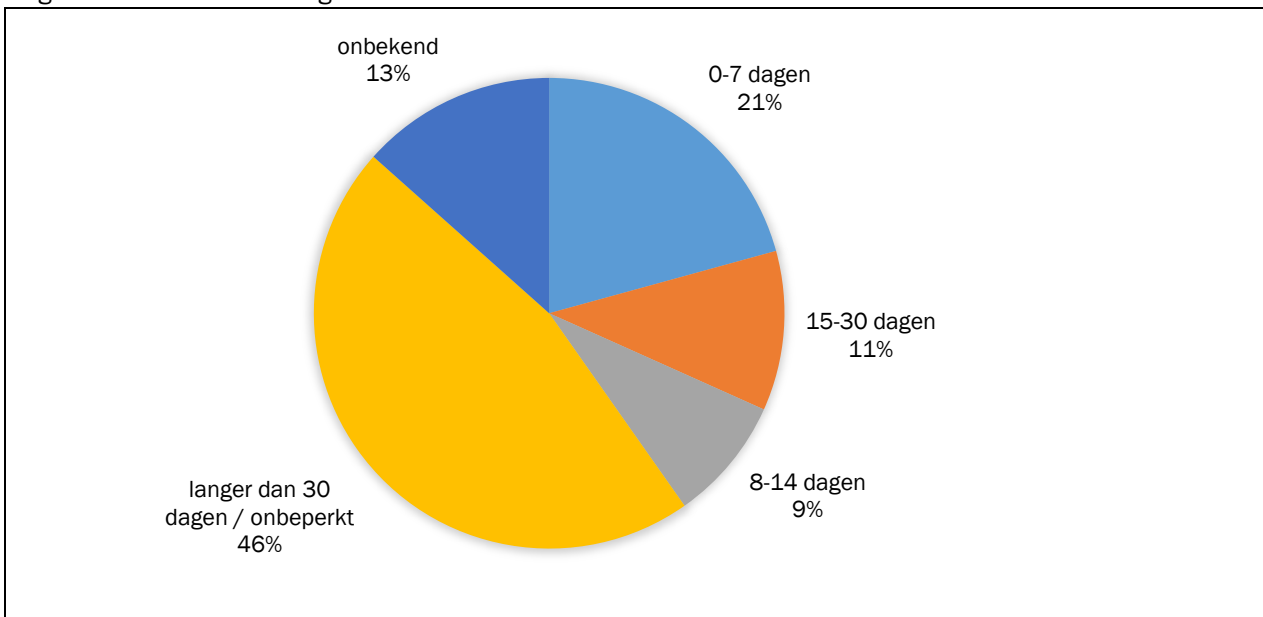
Figuur 16 Locatie van de stalling



2.1.9 Maximale stallingsduur, overlast in de omgeving en handhaving

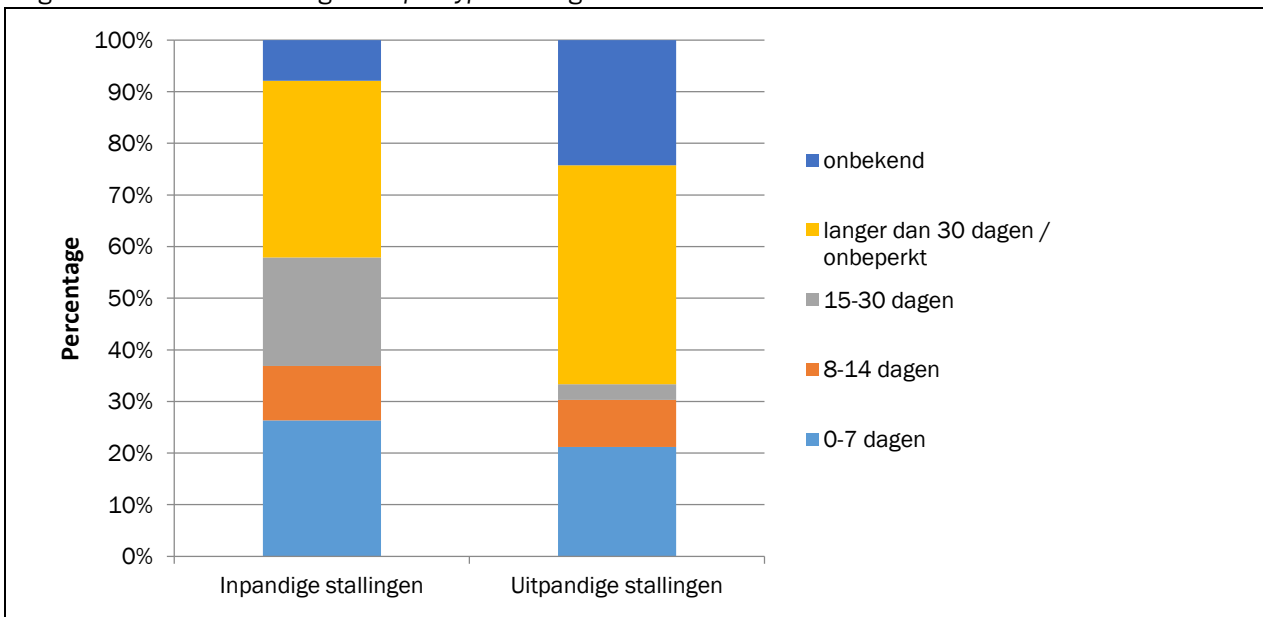
In bijna de helft van de stallingen mag langer dan 30 dagen of onbeperkt worden gestald. In ruim een vijfde van de stallingen is het maximaal een week en nog eens 9% maximaal twee weken.

Figuur 17 Maximale stallingsduur



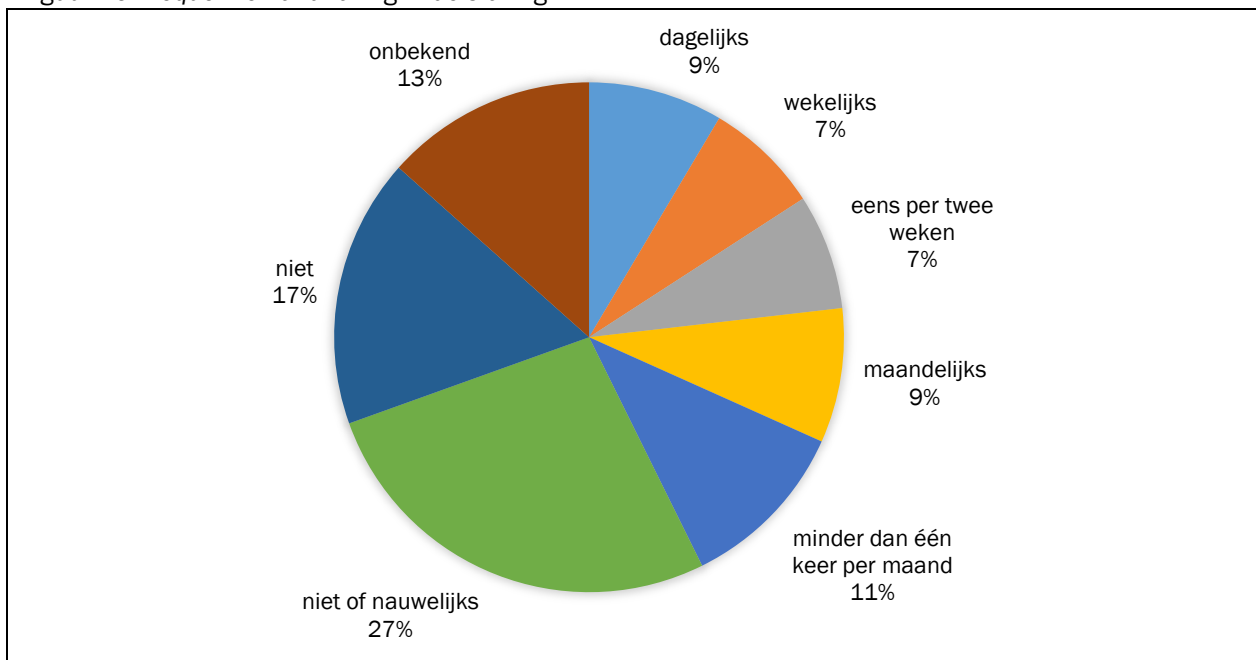
Bij uitpandige stallingen is de maximale stallingsduur langer dan bij inpandige stallingen.

Figuur 18 Maximale stallingsduur per type stalling



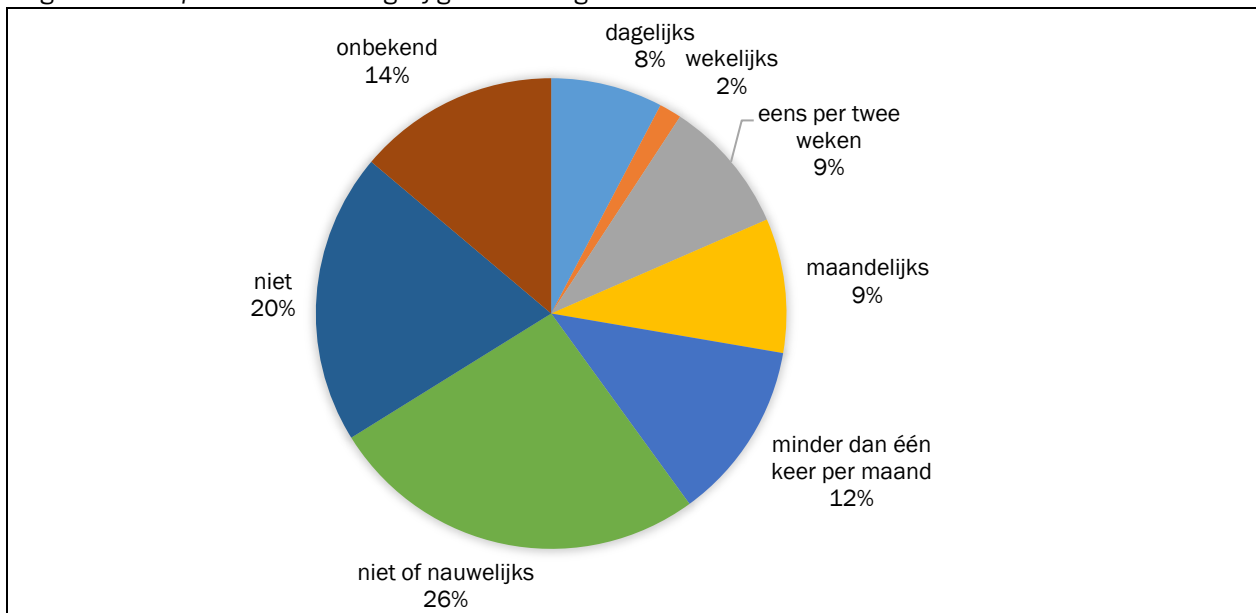
De handhaving frequentie in de stalling varieert ook sterk, zoals figuur 19 illustreert.

Figuur 19 Frequentie handhaving in de stalling



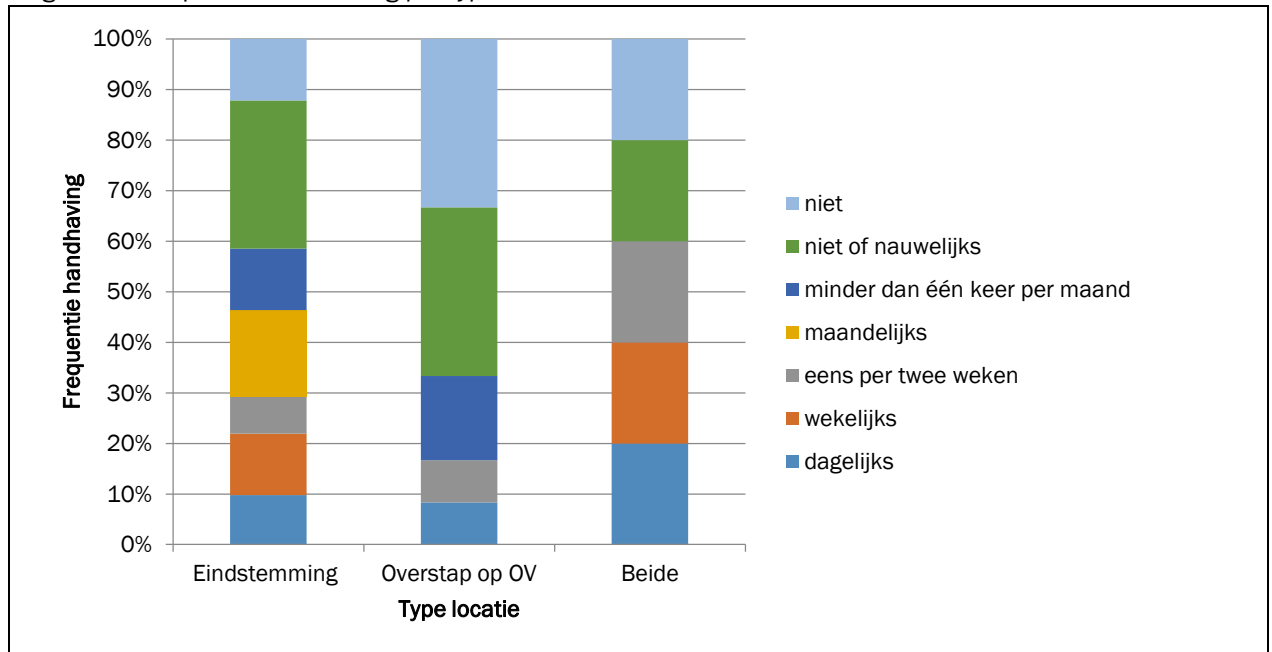
Bij gratis stallingen is deze frequentie gemiddeld iets lager dan gemiddeld.

Figuur 20 Frequentie handhaving bij gratis stallingen



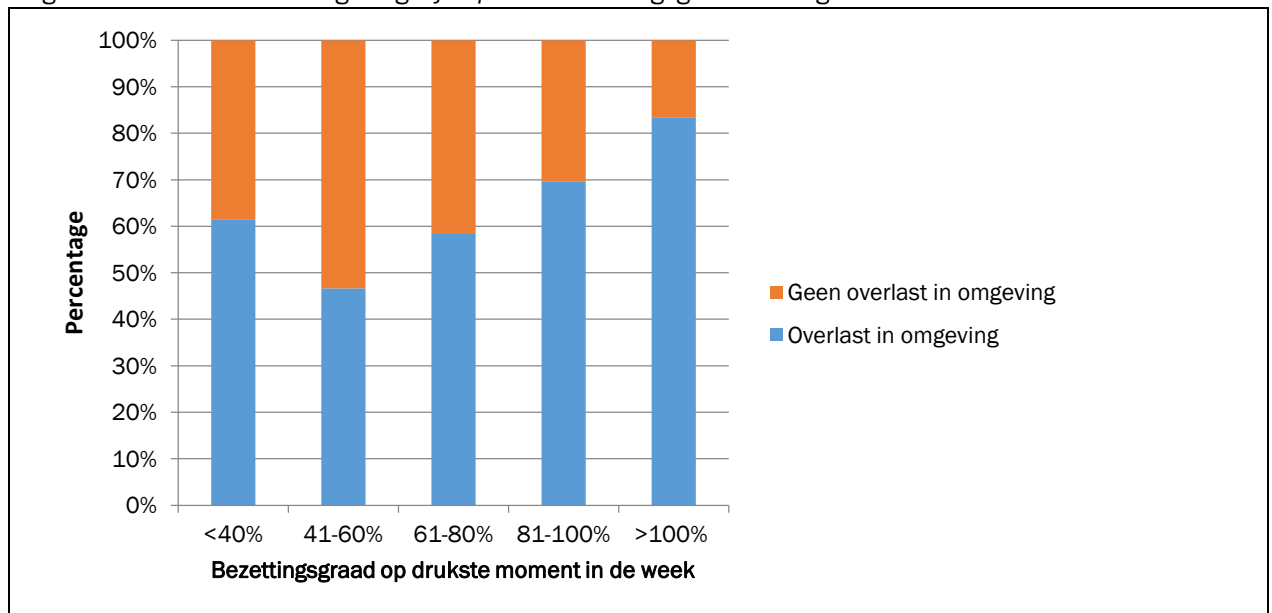
Er is een duidelijker verschil wat betreft type locatie. Bij fietsparkeerplekken bij de eindbestemming (stadscentra, winkels etc.) is de handhaving in de stalling duidelijk frequenter dan bij fietsenstallingen bij OV knopen.

Figuur 21 Frequentie handhaving per type locatie



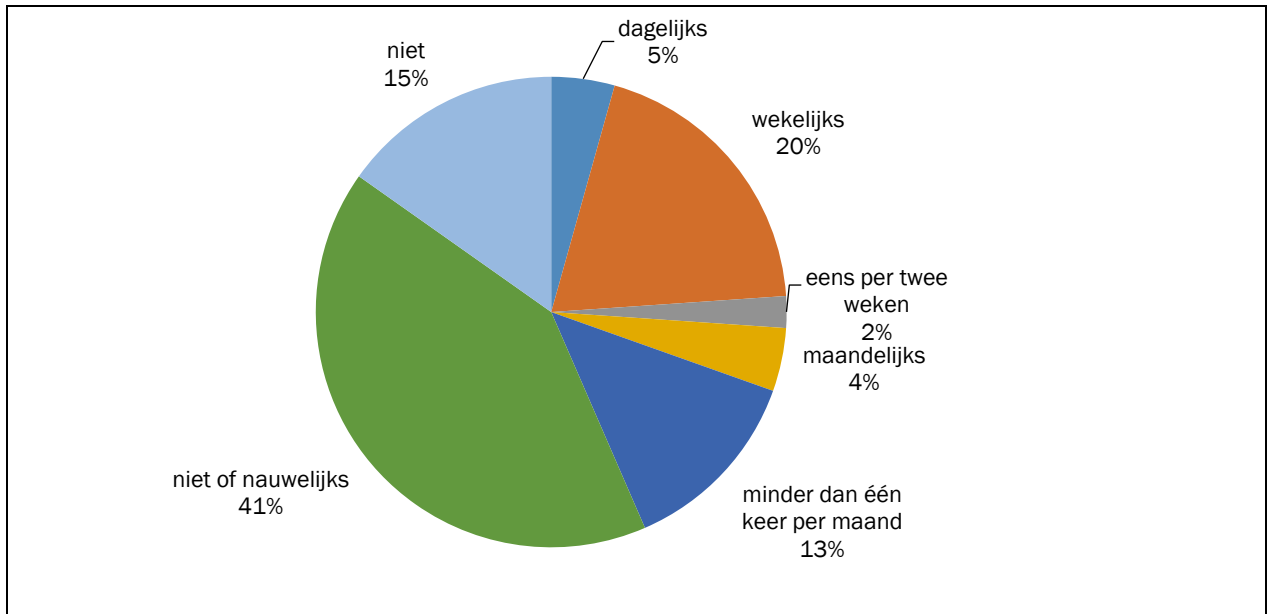
De respondenten hebben ook aangegeven of er overlast in de omgeving is van fout geparkeerde fietsen. Deze overlast heeft logischerwijze een relatie met de bezettingsgraad van de stalling, al is deze relatie minder sterk dan je misschien zou verwachten. Ook bij de laag bezette fietsenstallingen is in meer dan de helft van de gevallen nog sprake van dergelijke overlast.

Figuur 22 Overlast in de omgeving bij bepaalde bezettingsgraad stalling



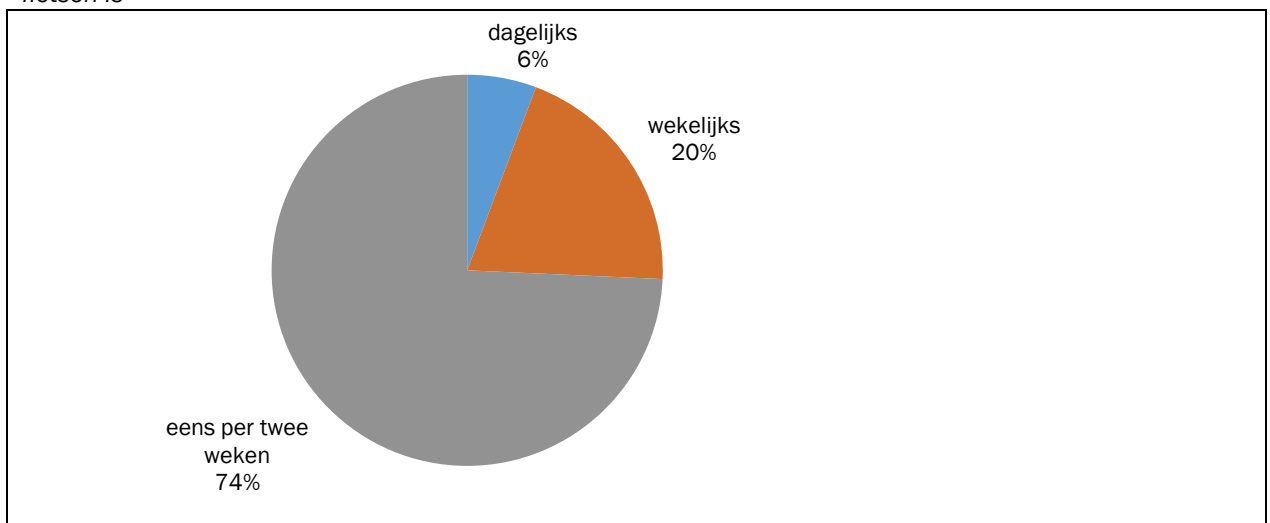
Kijken we naar de handhavingfrequentie bij deze stallingen, dan zien we dat er bij de stallingen waar overlast is in meer dan de helft van de stallingen niet of nauwelijks gehandhaafd wordt.

Figuur 23 Frequentie van handhaving in directe omgeving waar overlast door (verkeerd) geparkeerde fietsen is



Bij de stallingen zonder overlast wordt in alle gevallen minimaals eens per twee weken gehandhaafd. De conclusie dat er zonder handhaving dus in alle gevallen overlast van verkeerd geparkeerde fietsen bestaat (volgens de gemeentelijke respondenten). Een andere conclusie is dat eens in de twee weken handhaven in een groot aantal van de stallingen voldoende is om deze overlast te voorkomen.

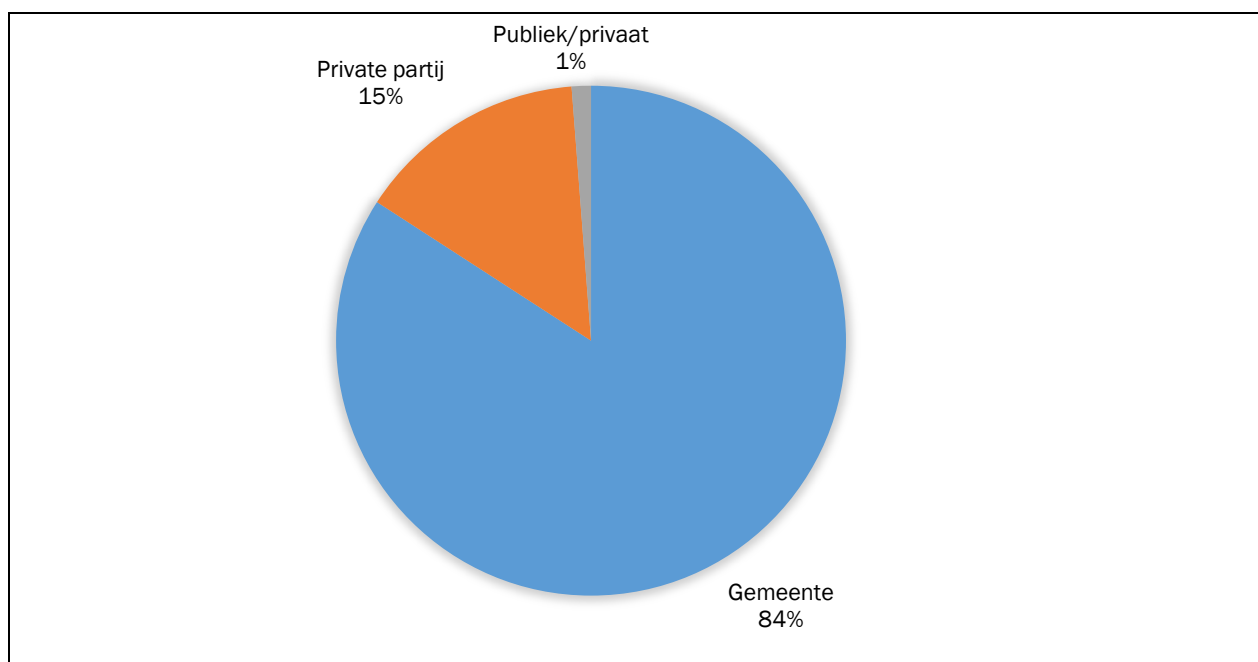
Figuur 24 Frequentie van handhaving in directe omgeving waar GEEN overlast door (verkeerd) geparkeerde fietsen is



2.2 Eigendom, beheer en exploitatie

In veruit de meeste van de onderzochte stallingen is de gemeente de eigenaar.

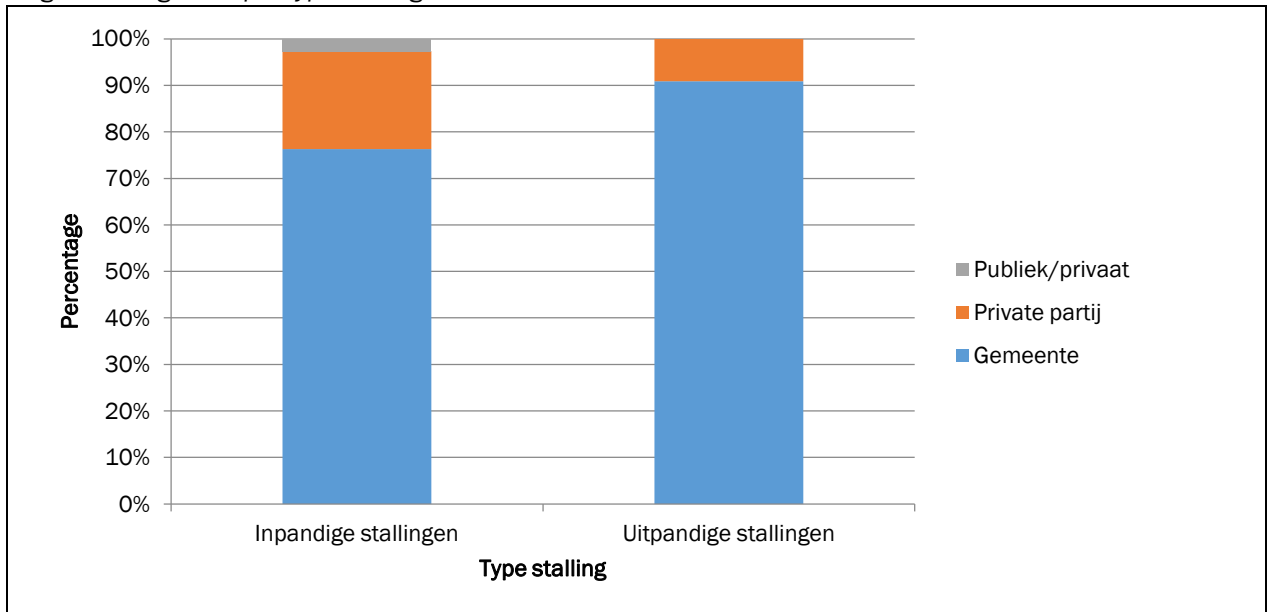
Figuur 25 Eigenaar van de stalling



Private eigenaren die door de respondenten zijn genoemd, zijn: NS, ProRail, een particuliere belegger, een vastgoedondernemer of -belegger, een warenhuis, een sociale werkvoorzieningsorganisatie, een kerkbestuur en een liefdadigheidsinstelling.

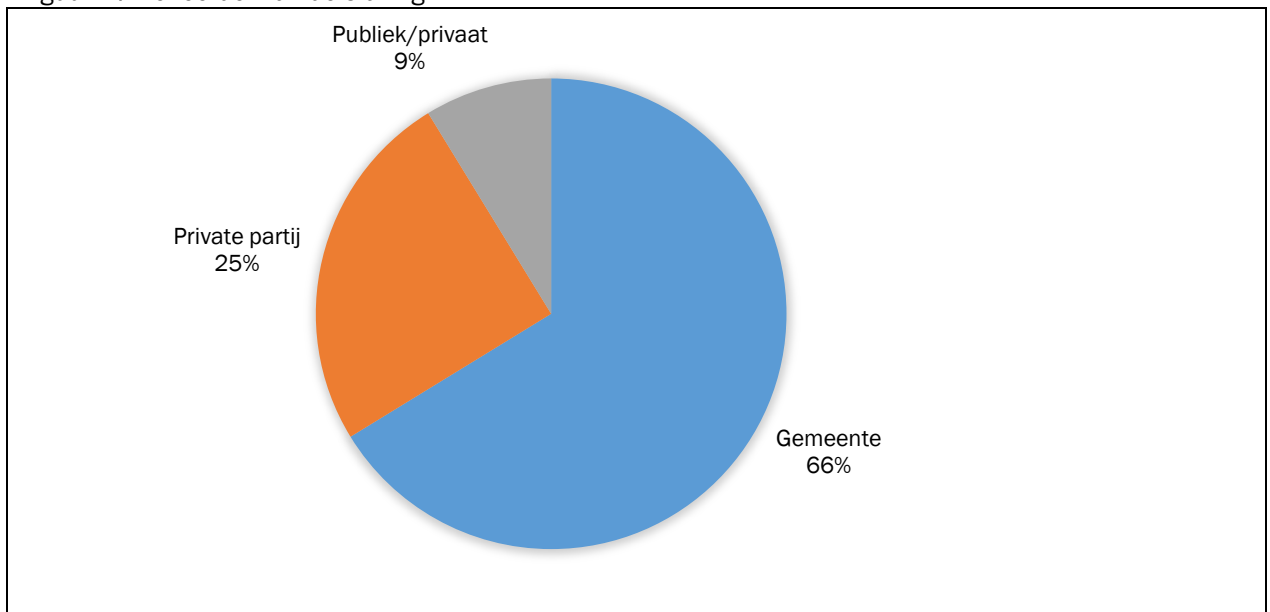
De private eigenaren zijn vaker betrokken bij gebouwde parkeervoorzieningen, al is ook van de uitpandige stallingen een kleine 10% in private handen.

Figuur 26 Eigenaar per type stalling



Het beheer van de stallingen is vaker in private of publiek/private handen, al is in twee derde deel van de gevallen het beheer in handen van de gemeente.

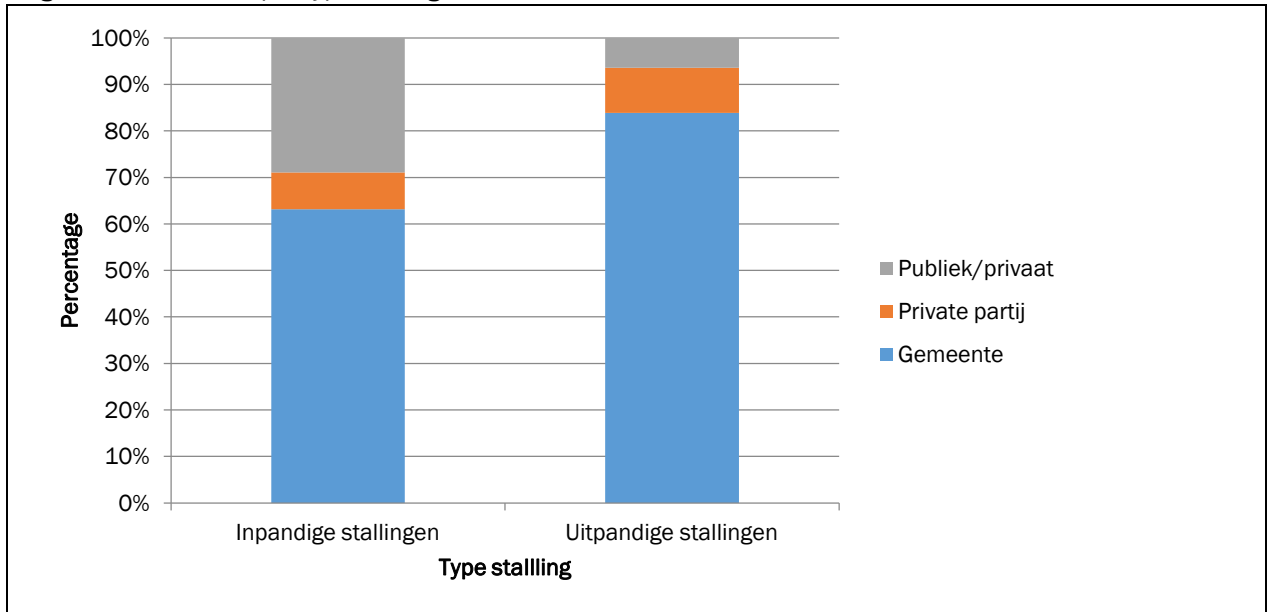
Figuur 27 Beheerder van de stalling



Genoemde beheerders zijn NS Fiets, ProRail en sociale werkvoorzieningsorganisaties/re-integratiebedrijven als WEZO, Landergroep, Biesieklette, WNK, werkvoorzieningsschap, FietsAfhandelCentrale Amersfoort, Werkbedrijf/ Coöperatie Parkeerservice, Baanstede, Arduin, en N-Stal.

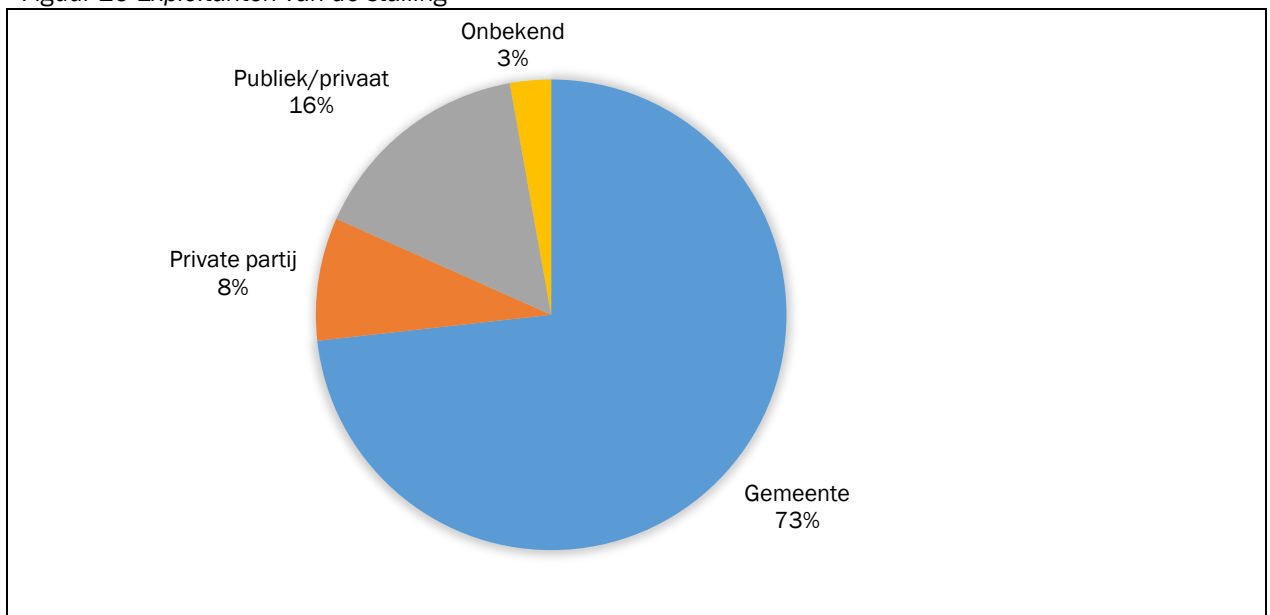
De private beheerders zijn duidelijk vaker actief in de inpandige stallingen.

Figuur 28 Beheerder per type stalling



Bij de exploitatie van de stalling is in 73% van de gevallen aangegeven dat dit in handen van de gemeente is. Dit is iets hoger dan bij het beheer. Het zijn vaak dezelfde organisaties als de organisaties die het beheer doen.

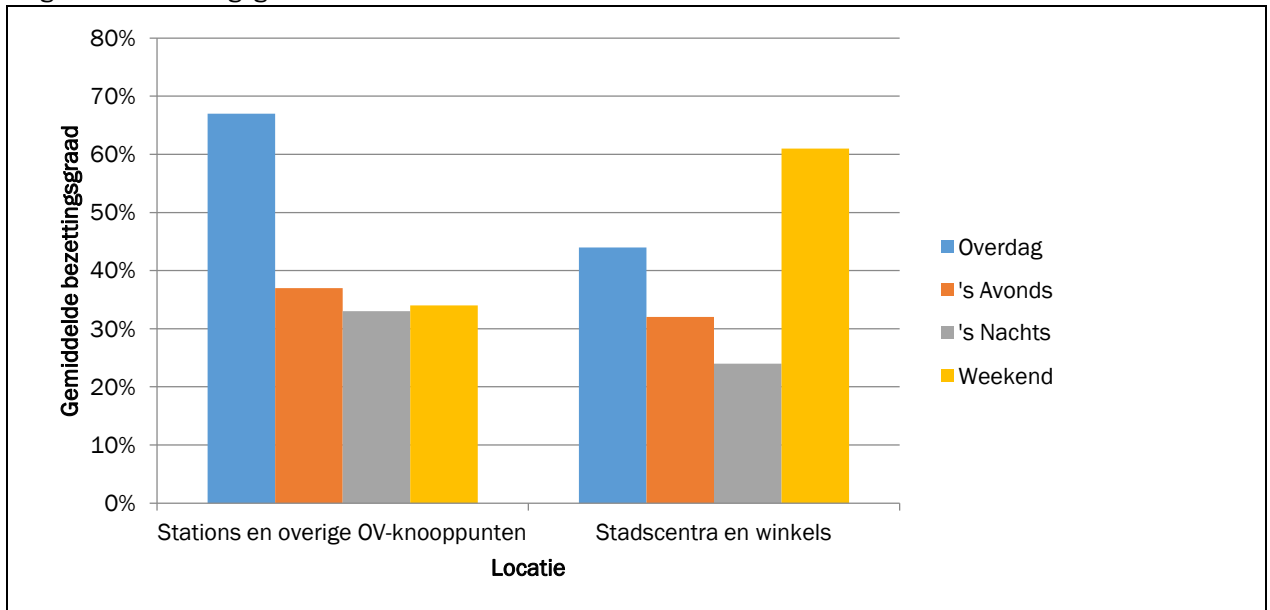
Figuur 29 Exploitanten van de stalling



2.3 Bezettingsgraad en verbetermogelijkheden

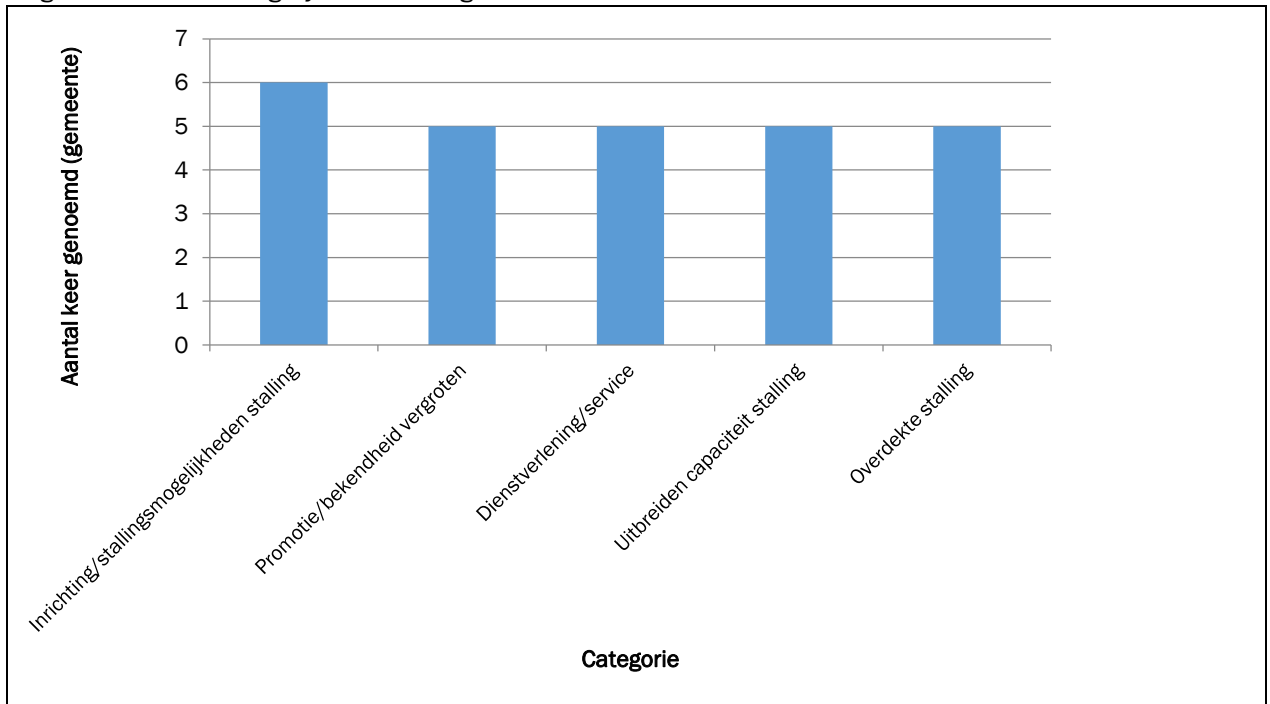
De bezettingsgraad in de fietsenstallingen varieert uiteraard in de week, waarbij er een duidelijk (en logisch) verschil is tussen de stadscentra en winkels en bij de OV knooppunten.

Figuur 30 Bezettingsgraad in de week



Gevraagd naar verbetermogelijkheden van de stallingen worden in min of meer gelijke mate de punten genoemd in figuur 31.

Figuur 31 Verbetermogelijkheden voor gebruik

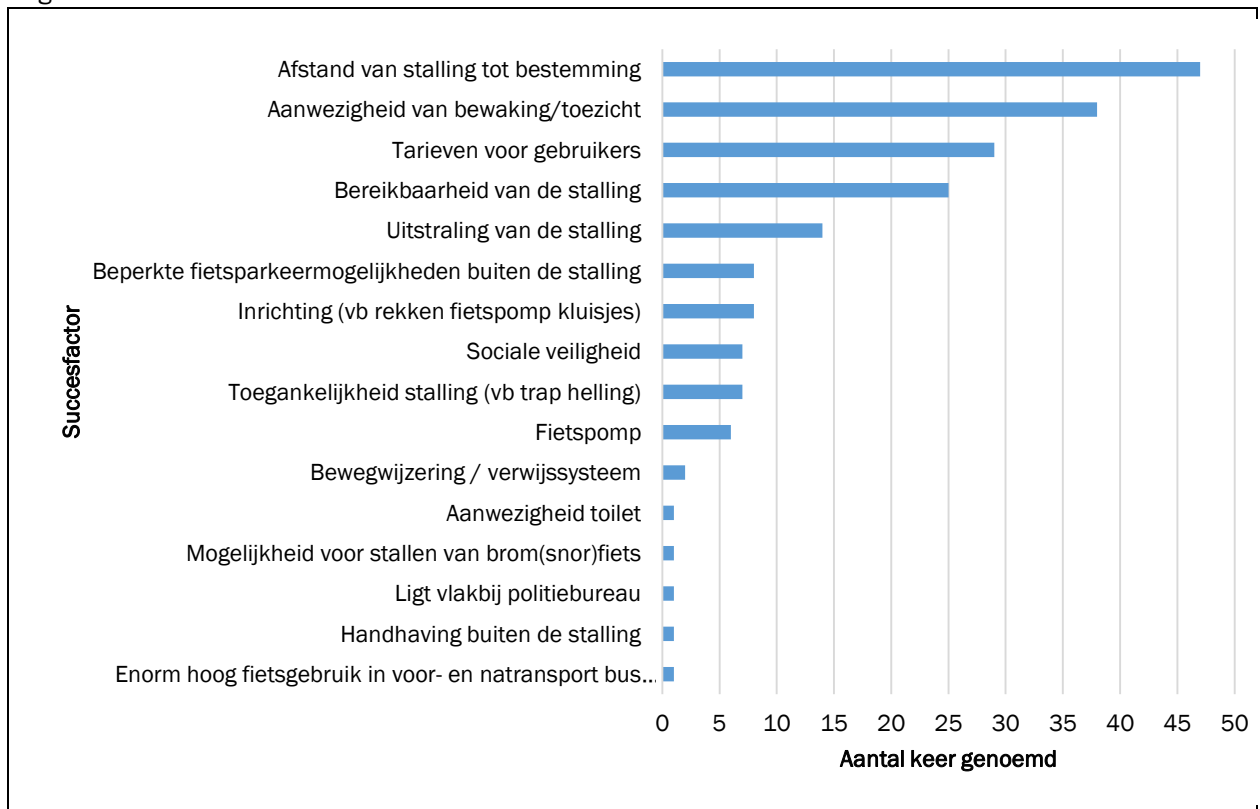


Aanpassingen van de stalling zelf (inrichting, capaciteit, overkapping) worden genoemd, maar ook de promotie en de dienstverlening zijn genoemde verbeterpunten.

2.4 Succes- en faalfactoren

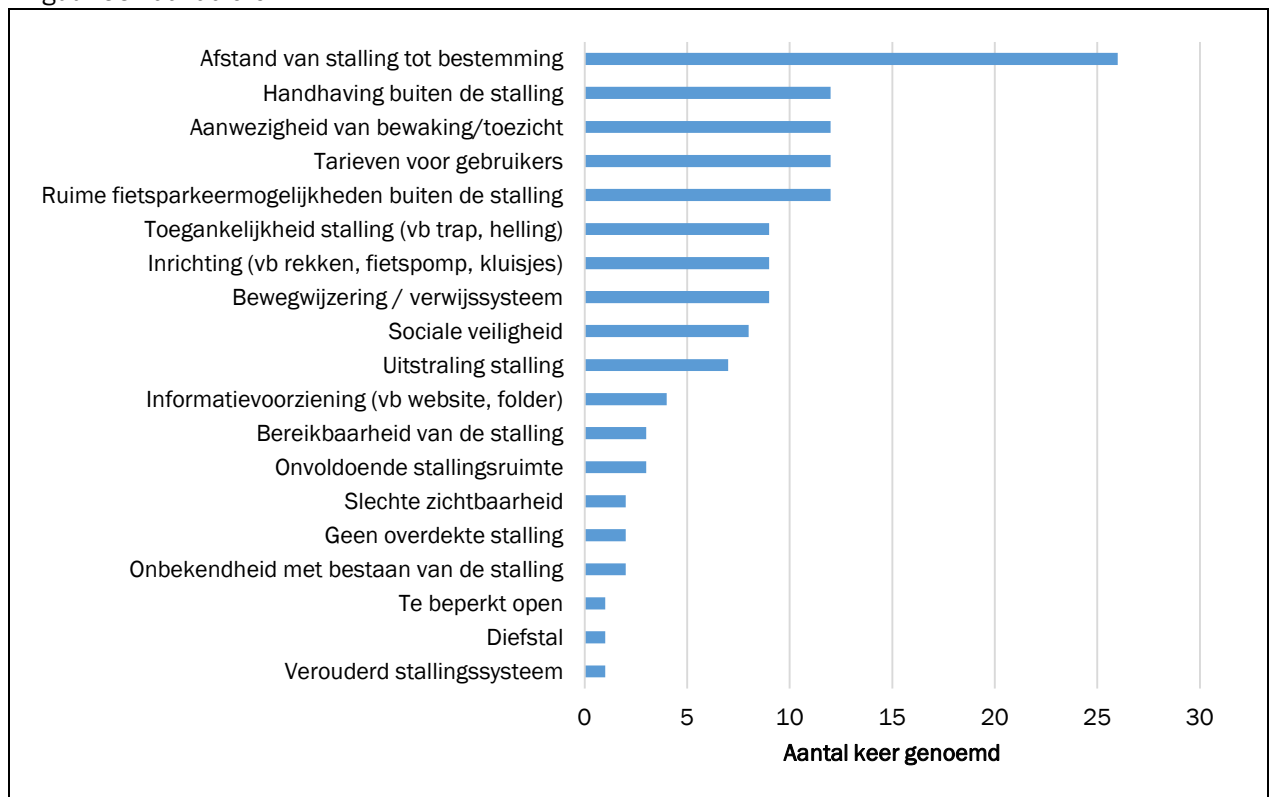
Gevraagd naar de succesfactoren voor fietsenstallingen wordt de afstand tot de bestemming logischerwijze het meest genoemd, met vlak daarna de aanwezigheid van bewaking/toezicht. Toezicht zien de gemeenten dus als een belangrijke factor. Vlak daarna de hoogte van de tarieven (moet gratis zijn voor succes, vinden de meeste), de bereikbaarheid en de uitstraling. Daarna volgen onder andere de inrichting, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de stalling.

Figuur 32 Succesfactoren



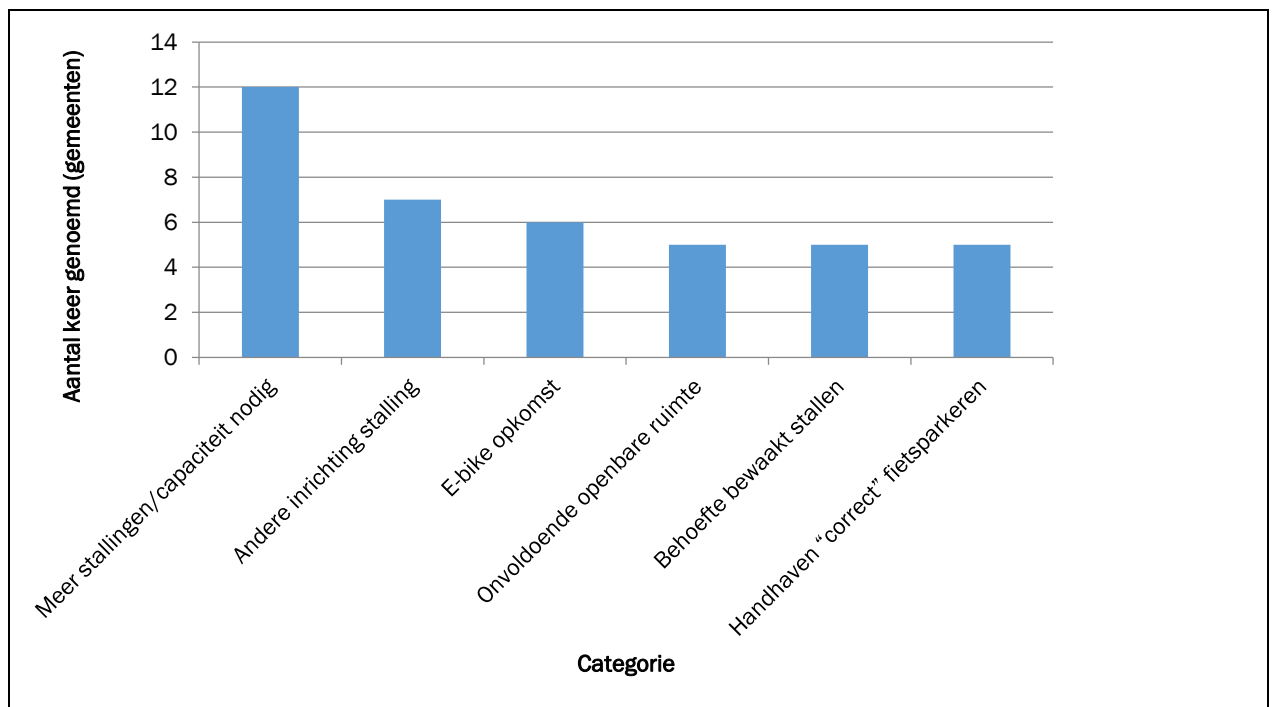
Net als bij de succesfactoren komt ook bij de faalfactoren de afstand tot de bestemming als belangrijkste factor naar voren. En ook de tarieven en bewaking/toezicht worden genoemd als belangrijke mogelijke faalfactoren. Daarnaast wordt ook (het gebrek aan) handhaving buiten de stalling als een belangrijke faalfactor gezien, samen met goede stallingsmogelijkheden buiten de stalling. Wat minder vaak genoemd zijn de toegankelijkheid, inrichting, bewegwijzering, uitstraling en sociale veiligheid.

Figuur 33 Faalfactoren



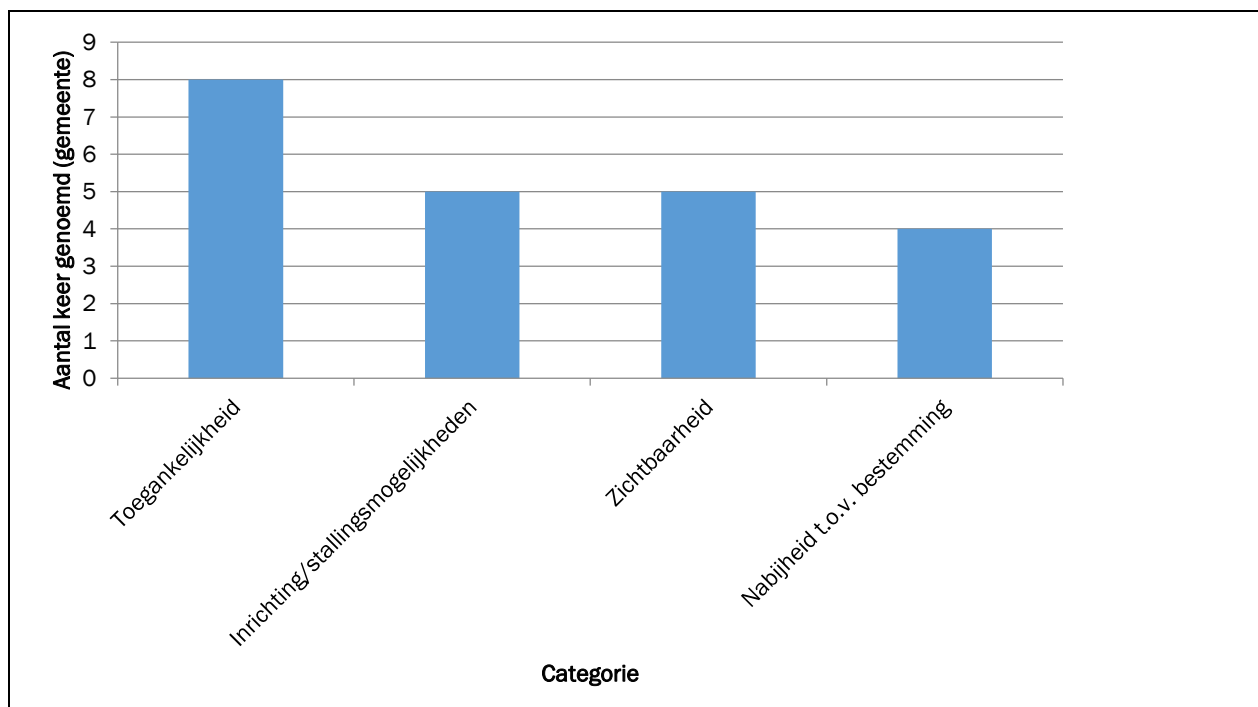
2.5 Ontwikkelingen en trends

We hebben de respondenten ook gevraagd welke trends en ontwikkelingen zij zien. Genoemde antwoorden die te verwachten waren zijn bijvoorbeeld het toenemend gebruik van ‘buitenmodel fietsen’ en een toenemende behoefte aan oplaadfaciliteiten voor e-bikes. Maar er zijn ook tegenstrijdige ontwikkelingen gaande, met name op het gebied van de stallingsbehoefte. Bij een deel van de stallingen wordt een (sterk) toenemende capaciteitsbehoefte geconstateerd terwijl de vraag bij andere stallingen juist terug loopt.



2.6 Adviezen aan collega's

Gevraagd naar advies aan collega's die met fietsparkeervoorzieningen bezig zijn, geven de respondenten dezelfde factoren op die ook bij de succes- en faalfactoren naar voren kwamen:



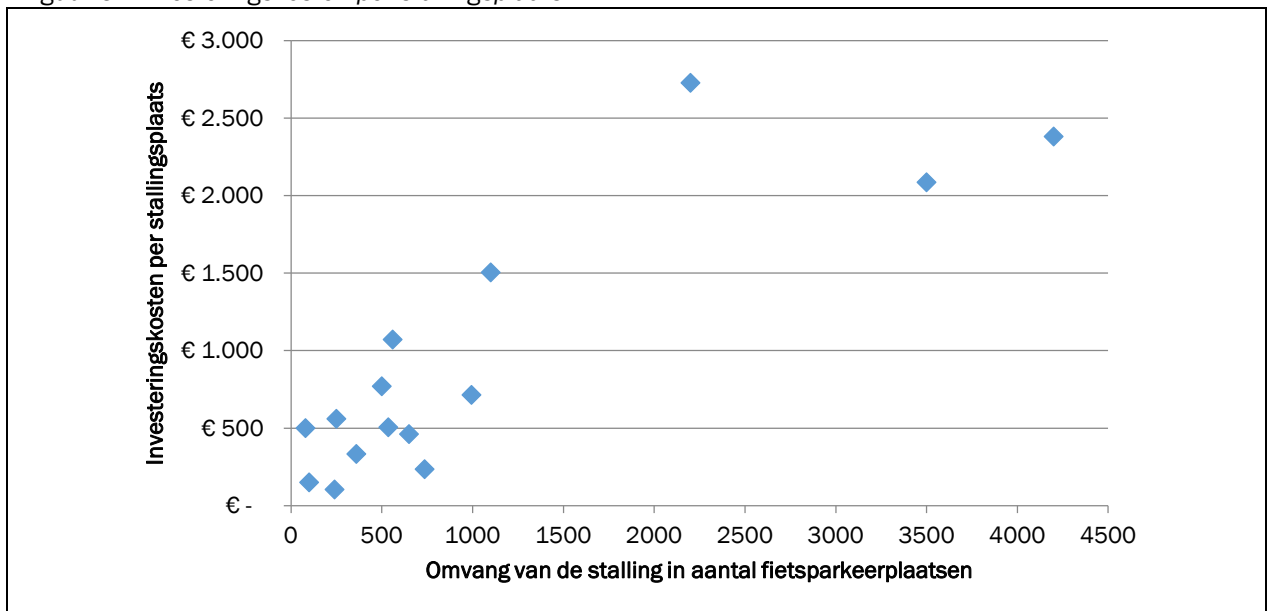
3 Bevindingen deel 2, financiële kengetallen

3.1 Investeringskosten

3.1.1 Investeringskosten

Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst gevonden bedrag is 104 euro (een uitpandige stalling in een stadscentrum), terwijl het hoogste 2.727 euro (een ondergrondse stalling in een stationsgebied) is.

Figuur 34 Investeringskosten per stallingsplaats



3.1.2 Financiers

Van de stallingen waarvan kon worden aangegeven wie de financiers waren, was in meer dan de helft van de gevallen de gemeente de enige financier. In een vijfde van de gevallen was dit ProRail/het Rijk en nog eens 11 procent van de gevallen 50/50 verdeeld tussen deze twee partijen. In 15 procent van de gevallen financierde ook de provincie/de regio een deel mee, waarbij het aandeel varieerde. In een geval was er ook een private financier, zij het voor slechts 1 procent van de kosten.

Tabel 5 Verdeling financiering

Gemeente	Verdeling			Aantal stallingen	
	Regio/provincie	ProRail/Rijk	Private partij		
100%	-	-	-	19	53%
-	-	100%	-	7	19%
50%	50%	-	-	4	11%
50%	-	50%	-	1	3%
33%	33%	33%	-	1	3%
25%	70%	5%	-	1	3%
25%	25%	50%	1%	1	3%
8%	-	92%	-	1	3%
-	50%	50%	-	1	3%

3.1.3 Besluit over de investering, prognoses en businesscase

Reden voor aanleg

Volgens de respondenten waren de belangrijkste genoemde redenen voor aanleg: Stimulering van fietsgebruik/duurzame mobiliteit en vermindering van overlast door geparkeerde fietsen/kwaliteit openbare ruimte. Minder vaak genoemde redenen zijn het stimuleren van het OV, het zorgen voor werkgelegenheid in de sociale werkvoorziening en het voorkomen van fietsendiefstal. De bouw van een nieuwe voorziening (schouwburg, bibliotheek, parkeergarage) is vaak aanleiding geweest voor de investering.

Vaststellen capaciteitsbehoefte

In veel gevallen is niet (meer) bekend hoe de capaciteitsbehoefte is vastgesteld. Als het wel bekend is, is de behoefte meestal geschat op basis van tellingen of van gevoel. In een enkel geval zijn normen gebruikt. In veel gevallen was de beschikbare ruimte bepalend voor het aantal plekken dat is gebouwd.

Business case

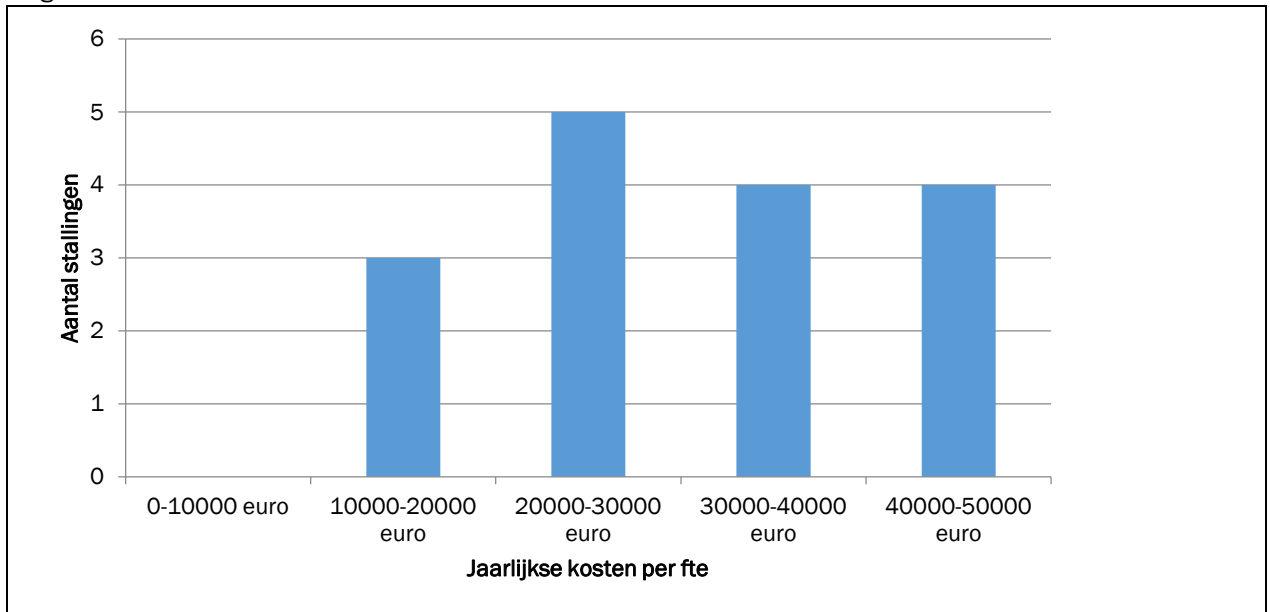
Het opstellen van een business case is uitzonderlijk. Van de 51 stallingen waarvoor deze vraag is beantwoord, was er in 29 gevallen geen business case opgesteld. In 16 gevallen was dat onbekend. In 6 gevallen is er wel een business case opgesteld. Van deze zes waren de resultaten in drie gevallen zijn min of meer in lijn met de business case. In twee gevallen bleven ze achter en in één geval is dit onbekend.

3.2 Exploitatieresultaat

3.2.1 Exploitatielasten

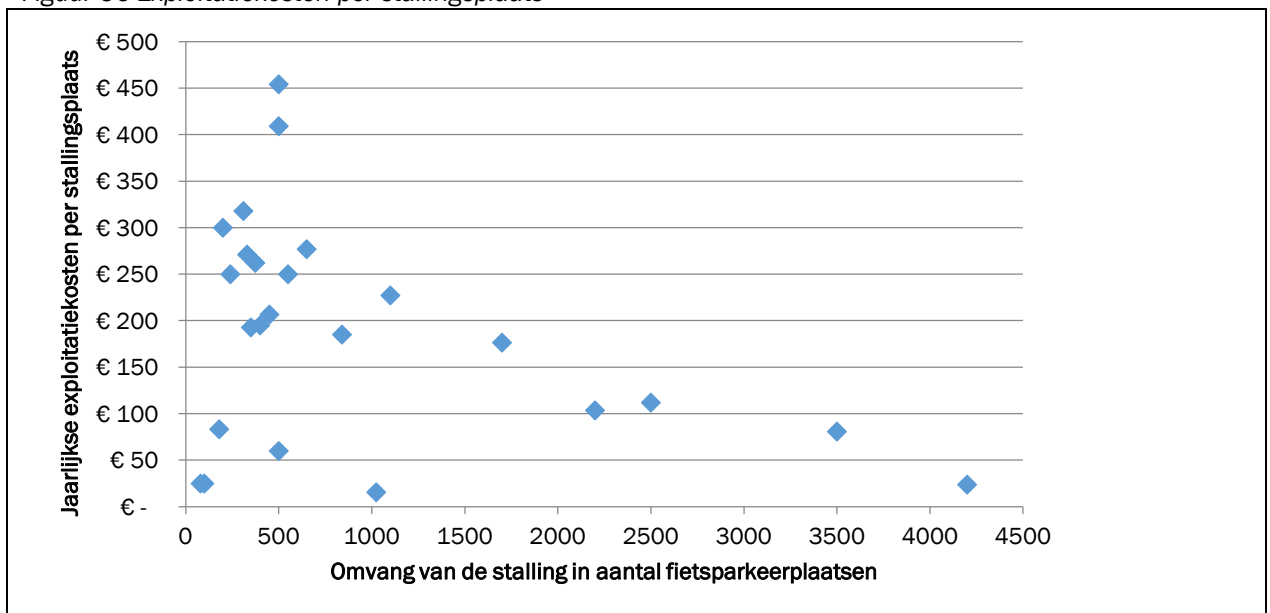
De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte.

Figuur 35 Personeelslasten



Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro). De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

Figuur 36 Exploitatiekosten per stallingsplaats



3.2.2 Exploitatieopbrengsten

De respons op de vraag naar exploitatieopbrengsten was te beperkt om hier conclusies aan te verbinden. Vijf respondenten hebben dit ingevuld. Het gaat om inkomsten uit fietsreparaties (in één geval 10.000 euro), buggyverhuur (in één geval 1.000 euro), loonkostensubsidies of niet gespecificeerde inkomsten van enkele duizenden euro's.

Voorbeeld van een exploitatieoverzicht

Slechts bij uitzondering worden door gemeenten business cases voor fietsenstallingen opgesteld. Ook voor bestaande stallingen geldt dat inzicht in de kosten en met name de opbrengsten zeer schaars is, terwijl er wel behoefte aan is. Daarom is hieronder een voorbeeldberekening opgenomen van een business case fietsparkeren. Het rekenvoorbeeld kan worden gebruikt om een tool te ontwikkelen waarmee gemeenten zelf een business case kunnen opzetten. Het voorbeeld is ter beschikking gesteld door de Biesieklette (zie paragraaf 4.1) en gebaseerd op de daadwerkelijke cijfers van 2013.

Uitgangspunten

Onderstaande overzicht betreft de geconsolideerde cijfers van 22 permanente stalling (in totaal 6936 stallingsplaatsen), 5 seizoensstallingen (1019 stallingsplaatsen) en 7 buurtstallingen (340 stallingsplaatsen). In totaal gaat het dus om 8295 stallingsplaatsen. Aangetekend dient te worden dat – wat ook eerder in dit rapport ook duidelijk geworden is – elke stalling uniek is en de cijfers per stalling afhankelijk van openingstijden, capaciteit, personele bezetting etc. daarom sterk uiteen lopen.

Kosten per fietsparkeerplaats

Personele kosten bemensing stallingen	€ 128
Beheer en onderhoud	€ 12
Overige directe stallingskosten	€ 31
Organisatiekosten/indirecte kosten/afschrijvingskosten	€ 135
Overige kosten	€ 5
Totaal	€ 311

Opbrengsten per fietsparkeerplaats

Exploitatieopbrengsten	€ 23
Overige opbrengsten	€ 48
Bijdrage gemeente	€ 231
Overige bijdragen/subsidies	€ 5
Totaal	€ 307 -/-

<i>Exploitatieresultaat per fietsparkeerplaats</i>	€ 4
--	------------

3.3 Aanbevelingen

De respondenten hebben ook aanbevelingen gegeven op een aantal punten, die hieronder zijn samen gevat:

Genoemde aanbevelingen voor omwonenden

- Helder communiceren en rekening houden met aanzicht voor omwonenden.
- Toezicht en handhaving geeft goed gevoel voor omwonenden (netjes bij de fietsenstalling).

Genoemde aanbevelingen voor ondernemers

- Betrek ondernemers bij exploitatie.
- Betrek werkgevers met arrangementen voor personeel (dat die hun fiets daar mogen stallen) Daag ondernemers uit om mee te laten investeren.
- Betrek ondernemers bij de beleidsmatige onderbouwing van de behoefte en gebruik die als argumentatie richting college.
- De stalling trok in korte tijd de betaalde NS stalling leeg. Een station zou één beheerorganisatie met één beheersysteem moeten kennen voor alle fietsenstallingen.
- Bij binnenstadstallingen: laat ondernemers meedenken over locatie, koppeling aan binnenstadspromotie etc.

Genoemde aanbevelingen voor reizigers

- Zorg voor comfort, vrijheid en op een logische locatie/ route.
- Zo mogelijk gratis aanbieden.
- Bied extra faciliteiten aan zoals fietspomp, oplaadpunt elektrische fiets, buggy verhuur.
- Communiceer zoveel mogelijk en zet fietscoaches in, wees zichtbaar .
- Reizigers willen snel hun fiets kwijt en goed vast kunnen zetten.
- Voor de reiziger is het van belang dat de stalling herkenbaar is, toegankelijk en sociaal veilig. Dat zijn de gebruikers dus die kan je prima betrekken bij nadenken over locatiekeuze, toegankelijkheid etc.
- Het is handig de Fietsersbond erbij te betrekken.

Genoemde aanbevelingen voor overige stakeholders

- Sociale zaken van gemeente betrekken. Bewaking / toezicht kan door uitkeringsgerechtigden worden uitgevoerd.
- Politie, handhavers betrekken.
- Zoek naar innovatieve oplossingen voor fietsparkeervoorzieningen en of stallingen. Laat je informeren over wat er op de markt wordt aangeboden.
- Betrek handhaving bij het proces.
- NS en ProRail moeten niet elkaars concurrenten zijn op het gebied van fietsparkeren, maar elkaar aanvullen. Ze dienen immers hetzelfde doel: meer comfort voor de reiziger en een beter gebruik van het openbaar vervoer.
- Fietsersbond er bij halen.
- Tijdig ook organisaties/belangverenigingen, zoals gehandicaptenplatform erbij betrekken. Voorkomt problemen met of opmerkingen over de toegankelijkheid van de voorzieningen.

4 Bevindingen interviews private partijen

4.1 Biesieklette

Biesieklette beheert al 30 jaar diverse fietsenstallingen in de regio Zuid-West Nederland. Momenteel heeft Biesieklette enkele tientallen stallingen in beheer in Den Haag en omliggende gemeenten, zowel openbare stallingen als schoolstallingen, buurtstallingen, fietstrommels als fietskluizen. De activiteiten zijn breder dan alleen stallen: bij verschillende stallingen zijn extra voorzieningen aanwezig (verhuur van fietsen, buggy's en strandrolstoelen bijvoorbeeld). Ook zijn er reparatiewerkplaatsen en worden oude fietsen opgeknapt en verkocht. Directeur Herman de Graaff heeft een uitgebreide toelichting op de organisatie gegeven.

4.1.1 Bedrijfsvoering

Biesieklette bestaat uit een stichting met daaronder, in een holdingstructuur, verschillende BV's en is een commercieel ingestelde non-profit organisatie. Voor de meeste stallingen geldt dat de aanleg gefinancierd wordt door de gemeente. Vervolgens wordt Biesieklette ingehuurd voor het beheer en de exploitatie. Biesieklette maakt een prognose voor het gebruik, maakt op basis daarvan (financiële) afspraken met de gemeente en draagt vervolgens zelf het risico van het gebruik en de inzet van personeel. Wat betreft de inzet van personeel speelt het sociale aspect een belangrijke rol. Biesieklette biedt arbeidsritmeplaatsen aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld via de sociale werkvoorziening en stageplekken voor uitkeringsgerechtigden. Begeleiding speelt daarbij een belangrijke rol. Een vuistregel voor de kosten van een medewerker op deze wijze is dat circa 50 procent gesubsidieerd wordt. Naast de gemeentelijke bijdragen en bijdragen voor werknemers vormen de verhuuractiviteiten, de reparaties in de werkplaatsen en de verkoop van tweedehands fietsen, een inkomstenbron.

4.1.2 Diversiteit

Als grote speler in de markt die bovendien jarenlang ervaring heeft, biedt Biesieklette de nodige voordelen voor gemeenten wanneer zij het beheer en de exploitatie van fietsenstalling verzorgt. Biesieklette heeft een commerciële inslag, waardoor aan behoeften van de markt wordt voldaan, ze zijn innovatief (er zijn bijvoorbeeld een elektronisch bonnensysteem, intranet en oplaadzuilen voor de E-bike) en de medewerkers zijn klantvriendelijk. Biesieklette heeft de ambitie om door te groeien en gaat graag in overleg met gemeenten over mogelijke samenwerking.

4.1.3 Kennis en kunde

Als grote speler in de markt die bovendien jarenlang ervaring heeft, biedt Biesieklette de nodige voordelen voor gemeenten wanneer zij het beheer en de exploitatie van fietsenstalling verzorgt. Biesieklette heeft een commerciële inslag, waardoor aan behoeften van de markt wordt voldaan, ze zijn innovatief (er is bijvoorbeeld een elektronisch bonnensysteem en intranet) en de medewerkers zijn klantvriendelijk. Biesieklette heeft de ambitie om door te groeien en gaat graag in overleg met gemeenten over mogelijke samenwerking.

4.2 U-Stal

U-stal is actief in de regio Utrecht en beheert stallingen in het centrum van Utrecht en bij NS-stations in o.a. Houten, Woerden, Driebergen-Zeist en Nieuwegein. Het gaat om bewaakte stallingen, buurtstallingen en fietstrommels. De opdrachtgevers van U-stal – waar zo'n 60 mensen werken en dat is georganiseerd als stichting met verschillende BV's per activiteit – zijn gemeenten en NS Fiets. Pieter Mosterd (Directeur) en Willem van Spaendonck (Hoofd Kwaliteitszorg) hebben in een uitgebreid gesprek de activiteiten U-stal toege- licht en hun achterliggende gedachten bij deze activiteiten evenals bij fietsparkeren in het algemeen.

4.2.1 Financiële aspecten van de bedrijfsvoering

De inkomsten U-stal bestaan voor grootste deel uit gemeentelijke bijdragen. U-stal ontvangt een lump sum-bijdrage op basis van de openingstijden. De abonnementsgelden/stallingsgelden zijn in dat geval voor de gemeente. Deze contracten voor deze activiteiten worden aanbesteed door gemeenten. Er bestaan ook complexere situaties, zoals in Amersfoort, waar een vaste bijdrage in zit en een variabel deel. Bij de NS-stallingen zit er meestal ook een opbrengstencomponent in de contracten. Een andere optie is geheeeexploitatie, zoals in Driebergen-Zeist. U-stal huurt daar de stalling voor 1 euro en heeft verder de volledige vrijheid in de exploitatie. Overigens worden hier wel de reguliere NS-tarieven gehanteerd om zoveel mogelijk duidelijkheid richting de klanten te scheppen.

Aan de uitgavenkant (voornamelijk personeelskosten) kiest U-stal er bewust voor om zich weliswaar te richten op mensen die een moeilijke positie op de arbeidsmarkt hebben, maar deze wel op basis van de BOVAG-cao in dienst te nemen. Dat betekent dat de personeelslasten per werknemer hoger zijn dan bij vergelijkbare andere organisaties. Daar staat tegenover dat kwaliteit van de medewerkers hoger is en dat minder mensen nodig zijn. Dit geldt met bij grotere stallingen en U-stal ziet schaalgrootte dan ook als een belangrijke succesvoorwaarde voor een sluitende business case (zie verder).

4.2.2 Succesfactoren

U-stal noemt een aantal factoren om het gebruik van de stallingen te optimaliseren een sluitende business case te creëren. Schaalgrootte, ligging aan de route, inrichting van de stalling zijn belangrijke aspecten. Daarnaast zou het introduceren van registratiesysteem voor fietsen d.m.v. een chip of kenteken handhaving in de omgeving beter mogelijk maken. Daaraan zou tevens een keuring gekoppeld kunnen worden, waardoor de waarde van fietsen omhoog gaat en goed stallen relevanter wordt.

4.2.3 Ontwikkelingen

Relevante ontwikkelingen omtrent fietsparkeren die U-stal ziet zijn steeds verder gaande automatisering (niet noodzakelijk positief in verband met verdwijnen fooien) en een toenemend gebruik van buitenmodel fietsen, terwijl er tegelijkertijd nieuwe generaties fietsenrekken beschikbaar komen. Ook zijn er steeds meer elektrische fietsen. Doordat deze relatief zwaar zijn en vaak door ouderen gebruikt worden is stallen bij ondergrondse stallingen vaak lastig. Rondom de NS-stallingen spelen voornamelijk strategische discussies over uniformiteit van de stallingen, het al dan niet aanwezig mogen zijn van extra voorzieningen, grondposities en functiescheiding. Om slim om te gaan met alle ontwikkelingen is het zinvol om een licht op te steken bij autoparkeergarages.



4.3 MacBike

MacBike is een private onderneming die zich richt op de verhuren, repareren, stallen en verkopen van fietsen. MacBike beheert twee bewaakte stallingen op Amsterdam Centraal Station en daarnaast heeft MacBike zeven andere fietsverhuur en -reparatiepunten in Amsterdam. In een gesprek heeft directeur Bas Oosterhout zijn gedachten over fietsparkeren gedeeld.

4.3.1 Inkomsten en uitgaven

Hoewel de exploitatie van de stationsstallingen kostendekkend is, zitten de commerciële kansen vooral bij het verhuren (en in mindere mate repareren) van fietsen. De opbrengsten van fietsparkeren mogen niet overschat worden, ook al is de stalling goed bezet. Van een dagopbrengst enkele honderden euro's blijft niet veel over als daar personeel van betaald moet worden en de geldstromen administratief en fysiek afgehandeld moeten worden. De meeste stallingmedewerkers van MacBike komen in eerste instantie via Pantar (werk-leerbedrijf) binnen, inmiddels heeft MacBike zes Pantar medewerkers in vaste dienst.

4.3.2 Gebruik praktijkkennis

De belangrijkste boodschap van Bas Oosterhout is om slim gebruik te maken van de praktijkkennis en -ervaring die aanwezig is bij de beheerders van fietsenstallingen. Bijvoorbeeld over handhaving (ook hij doet de suggestie om een registratiesysteem in te voeren), specifieke aandachtspunten bij ondergronds stallen (impopulair bij gebruikers), stallen in leegstaande winkelpanden (kan een oplossing zijn maar niet altijd rendabel), inrichting van stallingen en een slimme bedrijfsvoering. Dus zowel dus strategische vraagstukken bij de ontwikkeling van nieuwe stallingen als voor operationele vraagstukken bij de exploitatie kan de kennis van mensen uit de praktijk een waardevolle toevoeging zijn.

4.4 Fietspoint Oldenburger

Erik Oldenburger runt Fietspoint Oldenburger in Alphen, Gouda, Weesp en Leiden. Daarnaast verkoopt Oldenburger fietsen via aanbiedingsfiets.nl. Ook is hij bestuurslid van de vereniging van stallingsexploitanten, die onder meer met NS overlegpartner is.

Op de vraag of je een stalling kunt exploiteren met een fietsenzaak als Oldenburger zonder subsidie van NS of gemeente reageert Oldenburger voorzichtig: Hij geeft aan dat dit alleen kan op plekken waar veel 'traffic' is. Dan moet je denken aan de belangrijkste plekken voor fietsers bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners. Daarbij moet er geen concurrentie zijn van nabijgelegen fietsenzaken en moet er bij voorkeur een kapitaalkrachtig publiek zijn die ook de duurdere fietsen verkoopt. Ook de uitstraling van de stalling is heel belangrijk, die moet goed zijn.

Het is onder meer lastig omdat de stalling extra personeelskosten oplevert: Ook in avonduren moet er dubbele bezetting zijn (vanwege veiligheid/overvallen). De arbeidskosten in die uren zijn hoger. De werknemers kunnen tegelijkertijd wel reparaties uitvoeren, maar dat werk moet er ook zijn. Voor je exploitatie is het een groot verschil of je 130 uur per week open moet zijn of 50 uur, zoals in een gewone fietsenzaak.

Voor succes is toezicht volgens Oldenburger van groot belang. En dan niet met camera's en hekken, dat werkt niet. Het moet menselijk toezicht zijn van mensen die vriendelijk en behulpzaam zijn. Dit is niet eens zozeer van belang voor (het gevoel van) de sociale veiligheid, maar vooral om orde te handhaven: Het voorkomen van fout geparkeerde fietsen, bijvoorbeeld van mensen die in haast voor de trein snel fiets kwijt moeten. Even helpen is dan zeer welkom.

Voor een fietsenzaak als Oldenburger is kritische massa nodig: Reparaties, showroom, dubbele bezetting, hoog gekwalificeerd personeel. Dit is een ander business model dan echte toezichthouders zoals Biesieklette.

Figuur 37 Fietspoint Oldenburger Weesp (bron: Google Maps)



5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

De enquête heeft veel informatie opgeleverd over de onderzochte stallingen. In het onderzoek is duidelijk geworden dat het in veel opzichten lastig is om een duidelijke lijn te ontdekken omdat elke stalling anders is wat betreft typologie, locatie, wijze van handhaving en exploitatie etc. Hierdoor is er een grote verscheidenheid in de kosten en opbrengsten per stalling. Alles overziend kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Uit de reacties van de respondenten en de respons is duidelijk geworden dat het thema ‘kosten en baten van fietsparkeren’ duidelijk leeft onder gemeenten. Er is een grote behoefte aan informatie hierover en aan houvast om tot goede oplossingen en exploitaties te komen. ‘Best practices’ kunnen hierbij helpen. Mede gezien het toenemend belang van fietsparkeren en de benodigde integrale aanpak van bereikbaarheid en mobiliteit is (meer) kennis van de financiële aspecten van fietsparkeren bij gemeenten gewenst en benodigd.
- Tegelijk is duidelijk geworden dat het voor de meeste gemeenten heel lastig is om financiële informatie over de fietsparkeervoorzieningen te achterhalen. De informatie is versnipperd in de organisatie, en van bijvoorbeeld de handhavingskosten is meestal niet specifiek bekend welk deel hiervan toe te rekenen is aan een bepaalde fietsvoorziening.
- Dit wordt nog eens onderstreept door het feit dat er slechts zelden een business case wordt gemaakt van fietsparkeervoorzieningen, waarbij naast de investeringskosten ook de exploitatie-, beheer en onderhouds- en handhavingskosten zijn meegenomen. Deze kostentypen zijn communicerende vaten, waardoor een integrale business case wel wenselijk is. Ook is gebleken dat het om grote bedragen kan gaan en dat is een extra reden om hier zorgvuldig mee om te gaan.
- Gemeenten bezien fietsparkeren over het algemeen als een op zichzelf staande investering. Geen van de respondenten heeft aangegeven dat er een bewuste afweging is geweest tussen het investeren in de fietsparkeervoorziening of bijvoorbeeld extra OV capaciteit. Dit is ook logisch, maar gaat voorbij aan het feit dat onvoldoende fietsparkeervoorzieningen in combinatie met handhaving, kan leiden tot ander verplaatsingsgedrag, bijvoorbeeld dat mensen dan maar de auto of de bus nemen. Dergelijk effecten kunnen leiden tot aanzienlijk hogere financiële (OV subsidies) en andere maatschappelijke (emissies, verkeersveiligheid, congestie, gezondheid) kosten. Dit zijn goede argumenten waarom gemeenten (en provincies en Rijk) in fietsparkeervoorzieningen zouden moeten investeren.
- Verder is duidelijk geworden dat het voor gemeenten heel verstandig is om, bij het nadenken over de exploitatie van fietsparkeren, na te gaan of samenwerking met een private partij voordelen biedt. Dit kan een (lokale) fietsenhandel/-reparateur zijn, maar ook bedrijven die echt zijn gericht op beheer en toezicht van stallingen en vaak werken met mensen uit de sociale werkvoorziening voor wie dit een re-

integratie traject kan zijn. Een dergelijke samenwerking kan kostenverlagend en kwaliteitsverhogend uitpakken. Daarbij kunnen de financiële risico's voor de gemeente zo ook worden verkleind.

Ten slotte is er nog een groot aantal feitelijke conclusies uit de enquête te halen, waarvan we hieronder de belangrijkste noemen:

- In totaal zijn 83 fietsenstallingen in beeld gebracht, verspreid over 47 verschillende gemeenten. Bij 80 procent is sprake van een vorm van toezicht. In iets meer dan de helft van de stallingen is sprake van alleen menselijk toezicht, in nog eens 23 procent is sprake van menselijk toezicht in combinatie met cameratoezicht. Slechts in 6 procent is er alleen toezicht via camera's en/of toegangshekken. In 20 procent van de stallingen is geen toezicht.
- Van de stallingen met menselijk toezicht is gevraagd hoeveel fte hier gemiddeld voor nodig is. Dit varieert sterk van iets meer dan 20 stallingsplekken tot ruim boven de 1.000 stallingsplekken per fte. Uiteraard hangt dit sterk samen met de omvang van de stallingen (aantal fietsplekken) en ook met de openstelling. Het gemiddelde aantal parkeerplekken per fte is 308.
- Ook is gevraagd naar het betaalregime in de stallingen. In een overgrote meerderheid van de stallingen is het fietsparkeren altijd gratis (82 procent). In 13 procent van de stallingen is altijd betaald parkeren, terwijl in slechts 5 procent van de gevallen soms moet worden betaald. Bijvoorbeeld alleen wanneer langer dan 24 uur wordt geparkeerd of wanneer gebruik gemaakt wordt van een fietsbox.
- Bij 57 procent van de stallingen hebben de respondenten aangegeven dat er overlast is van verkeerd geparkeerde fietsen buiten de stallingen in de openbare ruimte. In 20 procent van deze gevallen wordt er wekelijks gehandhaafd (en in vier procent zelfs dagelijks). Ondanks de aanwezigheid van een stalling en deze stringente handhaving is hier dus toch overlast van verkeerd geparkeerde fietsen en weesfietsen.
- Opvallend is dat van de stallingen zonder overlast er in alle gevallen minimaal eens in de twee weken wordt gehandhaafd op verkeerd geparkeerde fietsen. Blijkbaar is dit een voorwaarde om overlast te voorkomen. En omdat in driekwart van de stallingen zonder overlast eens in de twee weken wordt gehandhaafd, lijkt dit in veel gevallen ook een voldoende frequentie van handhaving te zijn.
- Van alle onderzochte parkeervoorzieningen is 54 procent inpandig (waarvan circa de helft ondergronds en de helft bovengronds) en 46 procent buiten gesitueerd. Een analyse van de verschillen tussen deze twee typen stallingen leert dat deze er wel zijn, maar ze zijn misschien minder groot dan je zou verwachten. Zo is er ook in de uitpandige stallingen veel menselijk toezicht (in 61 procent van de gevallen), bij inpandige stallingen is dit met 90 procent nog wel een stuk hoger. Qua betaalregime zijn de verschillen minimaal. En wat betreft de maximale stallingsduur is deze in de buiten gesitueerde stallingen lager dan bij de inpandige, maar de verschillen vallen mee.

- Gevraagd naar de succes- en faalfactoren voor fietsenstallingen wordt de afstand tot de bestemming logischerwijze het meest genoemd, en ook de aanwezigheid van bewaking/toezicht. Toezicht zien de gemeenten dus als een belangrijke factor. De hoogte van de tarieven (moet gratis zijn) is een derde belangrijk factor. De bereikbaarheid, uitstraling, sociale veiligheid, inrichting en toegankelijkheid van de stalling zijn andere factoren van belang.
- Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst gevonden bedrag is 104 euro (een uitpandige stalling in een stadscentrum), terwijl het hoogste 2.727 euro (een ondergrondse stalling in een stationsgebied) is.
- De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte. Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro). De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

5.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren komen zijn de volgende:

- Ten eerste is het belangrijk om de verzamelde data toegankelijk te maken. Zoals geconstateerd heeft het weinig zin om met gemiddelden te werken omdat elke stalling op zich staat. Het is zinnvoller om per stalling een vergelijking te maken met vergelijkbare stallingen. Via www.veiligstallen.nl en het afgeschermd deel van de website van het Fietsberaad wordt hierin voorzien.
- Een aanbeveling is om de ontwikkeling van data te monitoren, zodat gemeenten zelf kunnen zien of er optimalisaties voor hun eigen stalling mogelijk lijken. Dit kan door de stallingsinformatie per stalling met enige regelmaat te updaten, en door het uitbreiden van het aantal stallingen in de database.
- Daarnaast lijkt het zinvol om een verdiepende analyse uit te voeren, dit kan door van een aantal stallingen in detail in beeld te brengen hoe de business case er uit ziet. Hiermee kunnen ‘best practices’ van fietsenstallingen in beeld worden gebracht. Dit kan via de website, maar ook het in bijeenkomsten uitwisselen over deze best practices van gemeenten kan duidelijk in een behoefte voorzien.
- De best practices kunnen op allerlei terreinen liggen. Onder meer op slimme financieringsconstructies. Een nader onderzoek naar dergelijke constructies, die in de praktijk zijn toegepast bij fietsparkeervoor-

zeningen, maar bijvoorbeeld ook bij autoparkeren of nog andere investeringen, voorziet ook zeker in een behoefte.

- In het rapport is een voorbeeldberekening opgenomen van een business case fietsparkeren. In het onderzoek is duidelijk geworden dat deze slechts bij uitzondering worden opgesteld, terwijl er wel behoefte aan is. Het rekenvoorbeeld kan worden gebruikt om een tool te ontwikkelen waarmee gemeenten zelf een business case kunnen opzetten.
- Een goede toevoeging op dit onderzoek kan een enquête-onderzoek naar de wensen van reizigers zijn. Zo kunnen specifiek de wensen die zij hebben in beeld gebracht worden, onder andere door ook onder deze groep succes- en faalfactoren te onderzoeken.
- Een andere suggestie voor een vervolgstap is gericht op het vergroten van kennis en inzicht bij betrokken partijen, bijvoorbeeld het ontwikkelen van een (digitaal) format om financiën gestructureerd en uniform vast te leggen en zo data/informatie compleet en geschikt te maken voor beleidsmatige toepassingen. Bijvoorbeeld in het kader van maatschappelijke kosten-batenanalyses waarbij de afweging tussen investeringen in fietsvoorzieningen en/of andere bereikbaarheidsmaatregelen (exploitatie openbaar vervoer, autoparkeren etc.) wordt gemaakt, is dergelijke informatie onmisbaar.
- Een duidelijke aanbeveling voor gemeenten is om te bezien of het zinvol is om private partijen te betrekken bij de exploitatie van stallingen. Bij het maken van afspraken en het opstellen van contracten kan de kennis die het CROW heeft over contractvorming met exploitanten van autoparkeerplaatsen worden benut.
- Ten slotte is natuurlijk de aanbeveling om de tips in praktijk te brengen die in de enquête door de fiets-experts van gemeenten zijn gedaan. Dit zijn tips over de locatie, exploitatie en omgeving van de stalling, maar ook over het betrekken van omwonenden en ondernemers.

Bijlage: vragenlijst enquête

Geachte heer/mevrouw,

Er is grote behoefte bij gemeenten aan harde informatie en referentiemateriaal over fietsparkeervoorzieningen en specifiek over de kosten en baten en de financieringsmogelijkheden hiervan. Daarom heeft CROW-Fietsberaad het initiatief genomen om deze informatie te verzamelen en te delen.

Onderdeel van een breed traject is een inventariserend onderzoek naar gemeentelijke fietsenstallingen. CROW-Fietsberaad voert dit onderzoek uit in samenwerking met Decisio. De vragenlijst bestaat uit twee onderdelen:

1. Deel 1 is inventariserend van aard. Het invullen kost u circa 10 minuten. U draagt hiermee bij aan een goede databank die voor uzelf en voor collega's nuttige inzichten biedt over de verschillende typen gemeentelijke fietsenstallingen. De resultaten zullen onder andere worden opgenomen in een publicatie en op de website www.veiligstallen.nl.

2. Na deel 1 kunt u aangeven of u verder wilt gaan met deel 2. Dit deel is verdiepend van aard en gaat nader in op de financiële aspecten (kosten en opbrengsten) en de aanleg van gemeentelijke fietsenstallingen. De resultaten zullen als case study in de publicatie worden opgenomen.

We vragen u om de vragenlijst in te vullen voor één of meerdere fietsparkeervoorzieningen in uw gemeente (bij voorkeur een bewaakte stalling). Per voorziening vult u één vragenlijst in. U kunt tot 1 april reageren. Heeft u vragen over de enquête dan kunt u contact opnemen met Rowan van de Weerd, 0318-699803; rowan.vandeweerd@crow.nl.

Onder de inzenders worden 5 flessen toepasselijke wijn verloot. Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking!

CROW-Fietsberaad

Frans Bekhuis

Inventarisatie Gemeentelijke fietsenstallingen

1. Wat is de naam van de gemeentelijke fietsenstalling*?

* Gemeentelijke stallingen zijn in eigendom van de gemeente en/of de exploitatie is in handen van de gemeente.

2. Wat is het adres van de fietsenstalling?

3. Sinds welk jaar is de stalling in gebruik?

4. Welke voorzieningen zijn, naast fietsparkeerplaatsen, aanwezig in de fietsenstalling?

meerdere antwoorden mogelijk

- Kluisjes
- Fietsverhuur/OV-fiets
- Brommerverhuur
- Fietspomp
- Rolstoelen/rollatorverhuur
- Buggyverhuur
- Toilet
- Oplaadpunt voor e-fietsen
- Speciale plekken voor brommers en scooters
- Speciale plekken voor bakfietsen
- Fietsreparatieservice
- Geen extra voorzieningen
- Onbekend
- Anders, namelijk

5. Hoeveel fietsparkeerplaatsen heeft de stalling?

6. Hoeveel bromfietsparkeerplaatsen heeft de stalling?

7. Op welke wijze wordt er toezicht gehouden?

- Bewaakt/menselijk toezicht
- Toezicht middels camera's
- Bewaakt / menselijk toezicht EN toezicht middels camera's
- Geen bewaking/toezicht
- Onbekend

Indien vraag 7 met "bewaakt/menselijk toezicht" of "bewaakt/menselijk toezicht EN toezicht middels camera's" is beantwoord

7a. Hoeveel fte zijn er werkzaam in de fietsenstalling?

Geef indien mogelijk een nadere specificatie.

8. Wat zijn de openingstijden van de stalling?

9. Moeten gebruikers betalen voor de fietsenstalling?

- Ja, altijd
- Ja, maar niet altijd
- Nee, altijd gratis
- Onbekend

Indien vraag 9 met "Ja, maar niet altijd" is beantwoord:

9a. Waar is dit van afhankelijk?

- Stallingsduur (bv. eerste 24 uur gratis)
- Tijdstip/dag (bv. weekenden of avonden gratis)
- Type vervoermiddel (bv. alleen gratis voor fietsen)
- Anders, namelijk:

10. Waar bevindt de fietsenstalling zich?

- Ondergronds
- Inpandig bovengronds
- Uitpandig / buiten in de openbare ruimte
- Uitpandig op privéterrein

Indien vraag 10 met "Uitpandig / buiten in de openbare ruimte" of "Uitpandig op privéterrein" is beantwoord:

10a. Is de fietsenstalling overdekt?

- Ja
- Nee
- Onbekend

11. Waar bevindt de fietsenstalling zich?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Bij een treinstation
- Bij een overig OV-knooppunt
- In een winkelgebied
- In het stadscentrum
- In een woonwijk
- Anders, namelijk:

12. Wie is de eigenaar van de fietsenstalling?

- Gemeente
- Private partij
- Publiek/privaat

Indien vraag 12 met "Private partij" is beantwoord:

12a. Om welke private partij gaat het?

13. Wie is de beheerder van de fietsenstalling?

- Gemeente
- Private partij
- Publiek/privaat

Indien vraag 13 met "Private partij" is beantwoord:

13a. Om welke private partij gaat het?

14. Wie is de exploitant de fietsenstalling?

- Gemeente
- Private partij
- Publiek/privaat

Indien vraag 14 met "Private partij" is beantwoord:

14a. Om welke private partij gaat het?

15. Wat is de bezettingsgraad van de fietsenstalling? Geef een inschatting van de gemiddelde bezetting op de volgende tijdsperioden:

15a. Overdag

- 0-40%
- 41-60%
- 61-80%
- 81-100%
- >100%
- Onbekend

15b. 's Avonds

- 0-40%
- 41-60%
- 61-80%
- 81-100%
- >100%
- gesloten

15c. 's Nachts

- 0-40%
- 41-60%
- 61-80%
- 81-100%
- >100%
- gesloten

15d. Weekend

- 0-40%
- 41-60%
- 61-80%
- 81-100%
- >100%
- Onbekend

16. Hoe lang mag de fiets maximaal worden geparkeerd in de fietsenstalling?

- 0-7 dagen
- 8-14 dagen
- 15-30 dagen
- Langer dan 30 dagen/onbeperkt
- Onbekend

17. Hoe vaak wordt hier in de fietsenstalling op gehandhaafd / worden weesfietsen verwijderd?

- Dagelijks
- Wekelijks
- Eens per twee weken
- Maandelijks
- Minder dan één keer per maand
- Niet of nauwelijks
- Onbekend

18. Is er in de directe omgeving van de fietsenstalling sprake van overlast door (verkeerd) geparkeerde fietsen in de openbare ruimte?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Indien vraag 18 met "Ja" is beantwoord:

18a. Hoe vaak wordt hier in de omgeving op gehandhaafd / worden weesfietsen verwijderd?

- Dagelijks
- Wekelijks
- Eens per twee weken
- Maandelijks
- Minder dan één keer per maand
- Niet of nauwelijks
- Onbekend

19. Wat zijn volgens u de drie belangrijkste succesfactoren voor het gebruik van deze fietsenstalling?

(geef maximaal drie antwoorden)

- Uitstraling van de stalling
- Inrichting (bv. rekken, fietspomp, kluisjes)
- Afstand van stalling tot bestemming
- Bereikbaarheid van de stalling
- Toegankelijkheid stalling (bv. trap, helling)
- Sociale veiligheid
- Aanwezigheid van bewaking/toezicht
- Tarieven voor gebruikers
- Handhaving buiten de stalling
- Beperkte fietsparkeermogelijkheden buiten de stalling
- Informatievoorziening (bv. website, folder)
- Bewegwijzering / verwijssysteem
- Anders, namelijk

20. Wat zijn volgens u de drie belangrijkste faalfactoren voor het gebruik van deze fietsenstalling?

(geef maximaal drie antwoorden)

- Uitstraling stalling
- Inrichting (bv. rekken, fietspomp, kluisjes)
- Afstand van stalling tot bestemming
- Bereikbaarheid van de stalling
- Toegankelijkheid stalling (bv. trap, helling)
- Sociale veiligheid
- Aanwezigheid van bewaking/toezicht
- Tarieven voor gebruikers
- Handhaving buiten de stalling
- Ruime fietsparkeermogelijkheden buiten de stalling

- Informatievoorziening (bv. website, folder)
- Bewegwijzering / verwijssysteem
- Anders, namelijk

21. Welke ontwikkelingen/trends ziet u ten aanzien van de fietsenstallingen in uw gemeente?

22. Welke verbeteringsmogelijkheden ziet u voor het gebruik van de fietsenstalling?

23. Wat zou u bij deze stalling een volgende keer anders doen / andere gemeenten adviseren?

Deel 1 van de vragenlijst is afgerond. We zouden het zeer op prijs stellen indien u ook het tweede deel van de vragenlijst wilt/kunt invullen. Deel 2 is een verdieping van deel 1 en gaat met name over de financiële aspecten (kosten en opbrengsten) en de aanleg van de fietsenstalling. De duur van het invullen van deel 2 is sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van informatie.

24. Wilt u deel 2 van de vragenlijst invullen?

- Ja, ga naar deel 2
- Nee, ga naar de afsluitende vragen

4. Hoeveel bedroegen de kosten van de aanleg van de fietsenstalling? Geef voor zover mogelijk aan welke kosten hier bij zijn inbegrepen.

25. Wie heeft de aanleg van de fietsenstalling betaald?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Gemeente
- Regio/provincie
- ProRail/Rijk
- Private partij
- Onbekend

26. Indien van toepassing, welke private partij heeft (een deel van) de aanlegkosten betaald?

27. Hoeveel procent van de aanlegkosten hebben de verschillende partijen bijgedragen?

Gemeente

Regio/provincie

ProRail/Rijk

Private partij

28. Hoeveel bedragen de jaarlijkse kosten van de fietsenstalling?

Denk aan beheer- en onderhoudskosten, exploitatiekosten, handhavingskosten en huur-/kapitaallasten. Geef indien mogelijk een onderverdeling in de kostenposten aan.

29. Hoeveel bedragen de jaarlijkse exploitatieopbrengsten van de fietsenstalling?

Geef indien mogelijk een onderverdeling in de opbrengsten aan.

30. Welke aspecten zijn er meegenomen in de overweging om de fietsenstalling aan te leggen?

31. Hoe is de capaciteitsbehoefte van de fietsenstalling vastgesteld?

32. Is er een business case (prognose van de kosten en baten) gemaakt van de fietsenstalling toen deze werd aangelegd?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Indien vraag 33 met "Ja" beantwoord is:

33a. Voldoet de fietsenstalling aan de verwachtingen van de business case?

- Ja, de resultaten overtreffen de verwachtingen zelfs
- Ja, de resultaten zijn min of meer in lijn met de verwachtingen
- Nee, de resultaten blijven achter bij de verwachtingen
- Onbekend

33. Heeft u aanbevelingen voor het proces rondom de totstandkoming van een fietsenstalling? Geef dit aan per groep stakeholders.

Omwonenden

Ondernemers

Reizigers

Andere stakeholders

34. Heeft u relevante documentatie die u met ons kunt delen?

- Ja
- Nee

35. Vul hier uw gegevens in

Naam

E-mailadres

Telefoonnummer

36. Heeft u nog vragen of opmerkingen?

Hartelijk dank voor het invullen van de vragenlijst. Komend voorjaar zal het Fietsberaad de resultaten van het onderzoek publiceren.

Wilt u de vragenlijst voor nog een fietsparkeervoorziening invullen? Vul het formulier van opnieuw in om nog een reactie te plaatsen.