

Gemeente Schijndel

Fietsparkeren in het centrum, bij openbare gebouwen en bij openbaar-vervoerhalten

Rapportage

Gemeente Schijndel

Fietsparkeren in het centrum, bij openbare gebouwen en bij openbaar-vervoerhalten

Rapportage

Datum 15 juni 2005

Kenmerk SDL031/Bgo/0370

Eerste versie

Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Gemeente Schijndel

Titel rapport Fietsparkeren in het centrum, bij openbare gebouwen en bij openbaar-
vervoerhalten
Rapportage

Kenmerk SDL031/Bgo/0370

Datum publicatie 15 juni 2005

Projectteam opdrachtgever(s) de heer C. Smulders

Projectteam Goudappel Coffeng de heer O. van Boggelen en mevrouw E.P.J.M. Hessels

Projectomschrijving Plan voor de verbetering van de stallingvoorzieningen in het centrumgebied,
bij openbare gebouwen en de bij de halten van het openbaar-vervoer in de
gemeente Schijndel.

Trefwoorden fietsparkeren, centrumgebieden, openbare gebouwen, bushaltes

| | Inhoud | Pagina |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 1 |
| 2 | Beleidskader en kwaliteitseisen | 2 |
| 2.1 | Fietsparkeren in het gemeentelijk beleid | 2 |
| 2.2 | Eisen aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen | 3 |
| 3 | Fietsparkeren in het centrumgebied | 5 |
| 3.1 | Inleiding | 5 |
| 3.2 | Beleidsuitgangspunten fietsparkeren centrumgebied | 5 |
| 3.3 | Inventarisatie en analyse huidige situatie | 6 |
| 3.4 | Nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen | 9 |
| 3.5 | Aanbevelingen Fietsparkeren centrumgebied | 11 |
| 4 | Fietsparkeren bij openbaar-vervoerhalten | 13 |
| 4.1 | Inleiding | 13 |
| 4.2 | Beleidsuitgangspunten fietsparkeren OV-halten | 13 |
| 4.3 | Inventarisatie en analyse huidige situatie | 14 |
| 4.4 | Toekomstige ontwikkelingen | 16 |
| 4.5 | Aanbevelingen Fietsparkeren OV-halten | 17 |
| 5 | Fietsparkeren bij publieksaantrekkelijke functies | 19 |
| 5.1 | Algemene beleidsuitgangspunten | 19 |
| 5.2 | Beleidsuitgangspunten (basis-)scholen | 19 |
| 5.3 | Beleidsuitgangspunten welzijnsaccommodaties | 20 |
| 6 | Uitvoeringsprogramma | 21 |
| 6.1 | Financiën | 22 |

1 Inleiding

De gemeente Schijndel wil het aanbod van fietsparkeervoorzieningen in het centrumgebied, bij openbare gebouwen en bij OV-halten verbeteren. Goudappel Coffeng BV is gevraagd hiervoor een plan op te stellen. Bij de planvorming is uitgegaan van de aanbevelingen die het kennisinstituut CROW hiervoor geeft in de publicatie 'Leidraad Fietsparkeren'. De nadruk ligt daarbij om de gedegen inventarisatie van de huidige situatie op straat, omdat alleen zo een goed beeld verkregen kan worden van het fietsparkeergedrag van fietsers.

Dit fietsparkeerplan biedt een goede basis voor het nemen van concrete maatregelen. Tevens formuleert het plan heldere eisen die vanuit het fietsparkeren gesteld worden aan de verdere planontwikkeling in het centrumgebied. Het fietsparkeerplan kan tevens gebruikt worden ter onderbouwing van een subsidieaanvraag. Naar verwachting worden de kosten van de uitvoering voor 50% gedekt door subsidies van de provincie Noord Brabant.

Leeswijzer

Dit Fietsparkeerplan bestaat uit drie onderdelen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beleidsmatige aspecten van het fietsparkeren. Welke plaats heeft het fietsparkeren in het gemeentelijke beleid? Welke eisen worden er gesteld aan het fietsparkeervoorzieningen en -systemen?

Hoofdstuk 3 behandelt het fietsparkeren in het centrumgebied en hoofdstuk 4 het fietsparkeren bij de OV-halten. Hoofdstuk 5 behandelt het fietsparkeren bij openbare gebouwen en hoofdstuk 6 gaat in op de prioriteiten in het uitvoeringsprogramma.

2 Beleidskader en kwaliteitseisen

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader geschetst voor het fietsparkeerbeleid in de gemeente Schijndel. Daarnaast worden de kwaliteitseisen op een rij gezet die over het algemeen gelden voor fietsparkeervoorzieningen en -systemen.

2.1 Fietsparkeren in het gemeentelijk beleid

De aandacht van de gemeente Schijndel voor het fietsparkeren komt in de eerste plaats voort uit het gemeentelijke verkeersbeleid. In het gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) uit 2001 is de doelstelling opgenomen om het langzaam verkeer en het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen. Voor de interne verplaatsingen is de fiets in veel gevallen een efficiënt en gezond vervoermiddel, dat bovendien bijdraagt aan de leefbaarheid. Momenteel wordt in Schijndel ongeveer 34% van alle korte verplaatsingen (< 7,5 km) per fiets gemaakt. De fiets levert daarmee een substantiële bijdrage aan de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen voor de eigen inwoners.

Op de langere afstanden is de betekenis van de fiets minder groot. Hier speelt de fiets vooral een rol in combinatie met het openbaar vervoer. Goede fietsparkeervoorzieningen in het centrum, bij openbare gebouwen en bij OV-halten worden in het GVVP genoemd als maatregel om de doelstellingen te bereiken.

Uit het GVVP Schijndel 2001:

- Voordat mensen daadwerkelijk denken over een overstap van de auto naar de fiets voor interne ritten is het van belang dat er comfortabele en veilige fietsroutes zijn met goede fietsparkeervoorzieningen.
- Net als bij de fiets moet ook bij het openbaar vervoer sprake zijn van een bepaalde kwaliteit, willen mensen er gebruik van gaan maken. In het geval van Schijndel is het van belang dat de halten goed bereikbaar zijn, zijn ingericht metabri's en fietsenstallingen, en goed verlicht zijn.

De aandacht voor fietsparkeren komt daarnaast ook voort uit het streven van de gemeente Schijndel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Fietsen en fietsparkeervoorzieningen zijn in Nederland een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. De aanwezigheid van veel fietsers kan het straatbeeld verlevendigen en de sociale veiligheid vergroten. Slordig geparkeerde fietsen kunnen echter de verblijfskwaliteit aantasten en hinder veroorzaken voor andere verkeersdeelnemers. Ook de fietsparkeervoorzieningen als straatmeubilair kunnen bijdragen aan de gewenste uitstraling van de openbare ruimte.

Bij dit alles is het van belang dat het aanbod van de voorzieningen goed aansluit bij het gedrag van de fietsers. Anders is de kans groot dat de parkeervoorzieningen niet gebruikt worden en ontstaat een situatie die in tweeërlei opzicht ongewenst is. Men parkeert de fietsen ongeordend en op ongewenste plekken. Tegelijkertijd staan de fietsparkeervoorzieningen er ongebruikt bij.

2.2 Eisen aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen

Deze paragraaf geeft een overzicht van de eisen die gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen. Om ervoor te zorgen dat de fietsparkeervoorzieningen optimaal gebruikt worden, moeten deze zo goed mogelijk voldoen aan de eisen van fietsers. De eisen van fietsers zijn echter soms strijdig met de eisen die de gemeentelijke overheid stelt vanuit het oogpunt van beheer en de kwaliteit van de openbare ruimte. Er moet een afweging gemaakt worden op basis van de prioriteiten in het beleid.

Verder kan onderscheid gemaakt worden tussen de eisen aan de *fietsparkeervoorzieningen als geheel* enerzijds en de *parkeersystemen* (rekken, klemmen) anderzijds. Bovendien stellen fietsers niet in alle gevallen dezelfde eisen. Dit hangt onder meer samen met de verblijfsduur en de kans op diefstal.

Eisen aan fietsparkeervoorzieningen

Bij de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen gaat het om de volgende zaken:

- Afstand tot de bestemming: bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming, maar als de verblijfsduur langer is (werken, school) zijn iets langere loopafstanden mogelijk (maximaal 50 meter).
- Aantal plekken: het aantal moet voldoen aan de vraag op een druk moment.
- Logische ligging ten opzichte van de aanrijroute.
- Menselijk toezicht in verband met sociale veiligheid, diefstal en vandalisme.
- Openbaar, semi-openbaar, bewaakt, afgesloten en inpandig. Hoe langer de verblijfsduur, des te belangrijker is een afgesloten inpandige berging.
- Bescherming tegen weersinvloeden: ook belangrijker als de verblijfsduur langer is.

Eisen aan de fietsparkeersystemen

Voor fietsparkeersystemen hebben de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen en de Fietsersbond normen vastgelegd in FietsParKeur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen systemen die worden toegepast in afgesloten ruimten (zonder aanbindmogelijkheid) en in de openbare ruimte (met aanbindmogelijkheid). Om te voldoen aan FietsParKeur moet een systeem voldoen aan de volgende gebruikerseisen:

- Gemak bij het plaatsen van de fiets: van belang zijn de tilhoogte en de hart-op-hart-afstand (37,5 cm bij hoog-laag-systemen en 65 cm bij systemen op hetzelfde niveau).



- Kans op schade aan de fiets: wederom is de hart-op-hart-afstand van belang. Daarnaast de stabiliteit van de fiets.
- Gemak bij het vastzetten van een fiets. De aanbindmogelijkheid moet bereikbaar zijn en geschikt voor verschillende beugel- en kettingsloten.
- Kans op letsel bij de gebruiker of passant (geen scherpe onderdelen).
- Kraakbestendigheid van antidiefstalvoorziening.
- Vandalismebestendigheid (angst voor slag in het wiel).

De wegbeheerder stelt zijn eigen eisen aan fietsparkeersystemen, die soms strijdig zijn met de gebruikerseisen. Het gaat daarbij om:

- ruimtebeslag; met name van belang in centrumgebieden, waar ruimte schaars is;
- onderhoud; gemak op zwerfvuil te verwijderen;
- duurzaamheid van materialen;
- robuustheid van de systemen; vandalismebestendig;
- esthetica; met name van belang in gebieden waar een hoge kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd.

3 Fietsparkeren in het centrumgebied

3.1 Inleiding

De gemeente Schijndel heeft een compact centrum met een verzorgende functie voor de directe regio. Voor de nabije toekomst streeft de gemeente een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van het centrumgebied na. Op een aantal plekken worden nieuwe functies toegevoegd en worden bestaande functies gerevitaliseerd. Herinrichting van het centrumgebied moet het verblijfsklimaat verder verbeteren. Om dit te bereiken wordt onder meer de hinder van het gemotoriseerde verkeer (auto's en bromfietsen) beperkt en wordt de parkeerring rond het centrum voltooid.

De gemeente is met een ontwerp bureau bezig met het herinrichten van het centrumgebied. Dit hoofdstuk van het fietsparkeerplan kan onder meer dienen als input voor de herinrichting. Het bevat de volgende onderdelen: eerst wordt specifiek ingegaan op de beleidsuitgangspunten en eisen voor het fietsparkeren in het centrumgebied. Vervolgens beschrijven we de inventarisatie van de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. Op basis van de bevindingen formuleren we tenslotte de aanbevelingen voor het fietsparkeren in het centrum.

3.2 Beleidsuitgangspunten fietsparkeren centrumgebied

Paragraaf 2.2 geeft een uitgebreide opsomming van de eisen die over het algemeen gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen- en systemen. In grote lijnen gelden deze ook voor het centrumgebied van Schijndel, alleen bepaalde eisen zijn belangrijker en andere minder belangrijk. Dit hangt samen met de functies in het centrum en de bijbehorende verblijfsduur.

Een belangrijke functie in het centrum van Schijndel is natuurlijk de detailhandel. Het gaat daarbij in de eerste plaats om het doen van doelgerichte aankopen (boodschappen) en in de tweede plaats om winkelen (leisure-activiteit). Het distributieplanologisch onderzoek (Croonen Adviseurs, 2002) rekent bijvoorbeeld 85% van het verkoopvloeroppervlak tot 'boodschappen' en 'doelaankopen'. De bijbehorende verblijfsduur is relatief kort. Extra aandacht moet daarom besteed worden aan:

- Korte loopafstanden, bij voorkeur voor de deur van de winkel. Dit geldt in sterkte mate voor de supermarkten, omdat de fiets ook dienst doet als boodschappenkarretje.
- Plaatsingsgemak, met name de tilhoogte.

Van minder belang is de bescherming tegen weersinvloeden en de bescherming tegen diefstal. We hebben begrepen dat de kans op fietsendiefstal sowieso niet zo'n issue is in Schijndel. Een bewaakte en/of centrale inpandige stalling sluit derhalve niet aan bij de eisen van fietsende klanten. Het is wel altijd wenselijk dat er (voor wie dat wil) een mogelijkheid is om de fiets met een kettingslot/beugel te verankeren (aanbindmogelijkheid).

Bij andere functies, zoals de horeca, het theater en de kerk, is de verblijfsduur wat langer, waardoor de nadruk wat meer kan komen te liggen op bescherming tegen weersinvloeden, vandalisme en diefstal. Eventueel kunnen beperkte concessies gedaan worden aan het plaatsingsgemak. Voor centrumbewoners en werknemers is de verblijfsduur nog weer een stuk langer. Voor hen zijn afgesloten of inpandige stallingen gewenst.

Eisen van de wegbeheerder

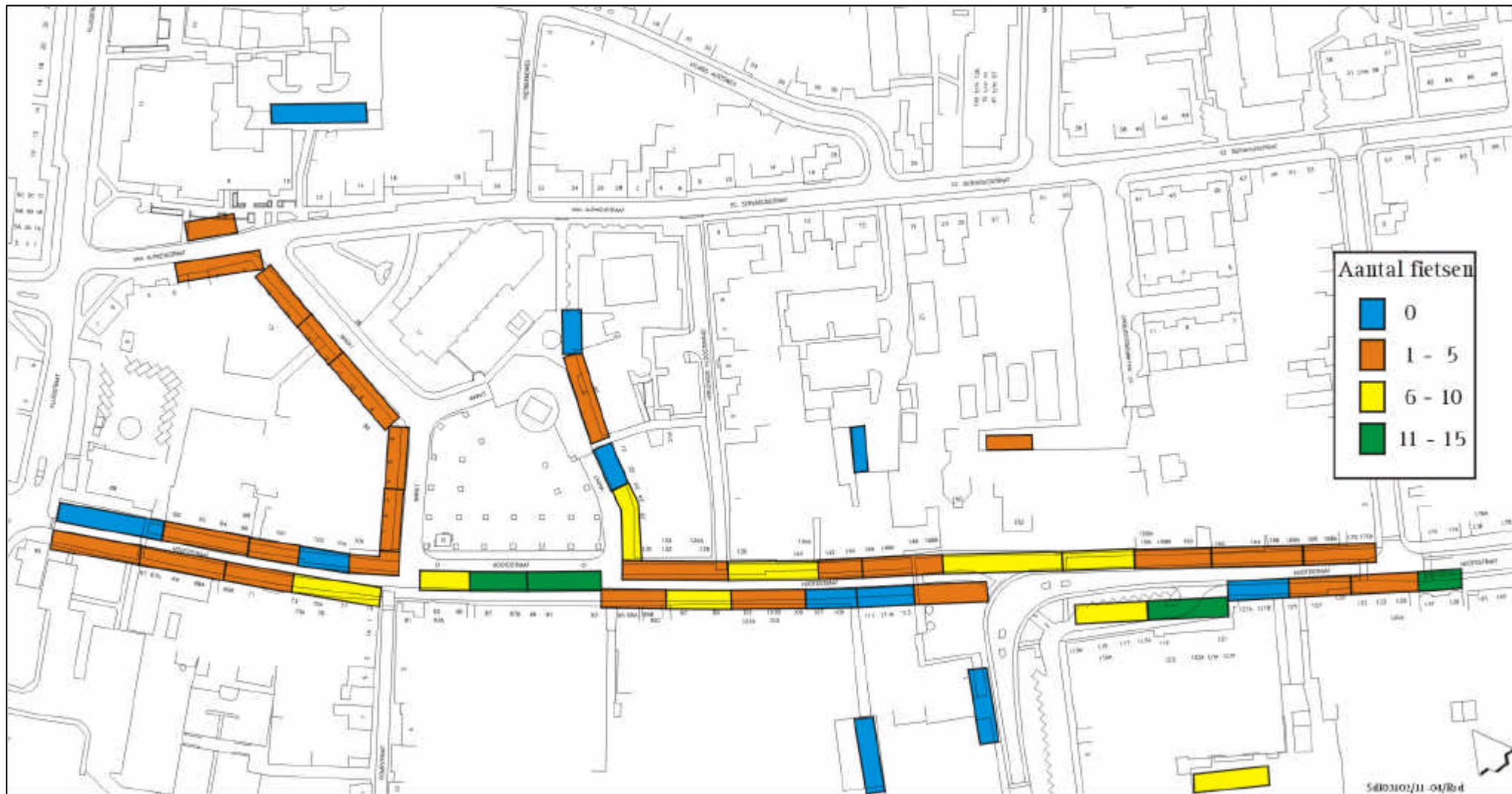
Als we kijken naar de eisen die de *wegbeheerder* stelt aan de fietsparkeervoorzieningen, dan komt er in het centrumgebied meer nadruk te liggen op efficiënt ruimtegebruik, duurzaamheid (robuustheid voorziening), onderhoud (gemak waarmee zwerfvuil verwijderd kan worden) en esthetica.

Voor het functioneren van het winkelgebied kan het verder wenselijk zijn als men de fiets zoveel mogelijk aan de uiteinden van het winkelgebied zou parkeren, om vervolgens te voet verder te gaan. Hinder van fietsers en geparkeerde fietsen wordt daarmee zoveel mogelijk voorkomen. Dit is goed voor de voetgangersstromen en daarmee voor de bewinkeling. Concentratie van de stallingsvoorzieningen aan de uiteinden van het winkelgebied kan echter weer strijdig zijn met de eis dat bij een korte verblijfsduur de loopafstand minimaal moet zijn. Deze (schijnbare) tegenstrijdigheid is een belangrijk aandachtspunt in dit hoofdstuk.

Een ander aandachtspunt is de vraag of het fietsparkeren gecombineerd kan worden met het autoparkeren. De parkeergelegenheid voor auto's is gelegen in een ring rond het centrumgebied, veelal aan de achterzijde van de winkel.

3.3 Inventarisatie en analyse huidige situatie

Op vrijdag 25 juni 2004 zijn op een tweetal momenten praktijkinspecties uitgevoerd naar de huidige fietsparkeersituatie in het centrum van Schijndel. De ene inspectie heeft plaatsgevonden tussen 17.00 en 18.00 uur en de andere tussen 19.00 en 20.00 uur (koopavond). De weersomstandigheden waren goed. In deze paragraaf wordt verslag gedaan van de verschillende aspecten die in de praktijkinspectie zijn bekeken.



Afbeelding 3.1: Ruimtelijke spreiding en concentratie van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen tijdens winkelopeningstijden

De vraag naar fietsparkeervoorzieningen

De vraag naar fietsparkeervoorzieningen is bepaald door tijdens de praktijkinspecties het aantal geparkeerde fietsen te tellen. Daarvoor is het centrumgebied opgedeeld in sectoren. Per sector is geteld hoeveel fietsen er staan en of deze fietsen in de parkeervoorzieningen staan of daar buiten. Van de twee telmomenten is per sector steeds het maximum genomen. Dit is de maatgevende behoefte. Gezien het tijdstip waarop de tellingen hebben plaatsgevonden, geven de tellingen vooral een beeld van het fietsparkeergedrag van de mensen die naar de winkels komen.

| | 17.00-18.00 uur | 19.00-20.00-uur | maatgevend | (%) |
|-----------------|-----------------|-----------------|------------|------|
| aantal fietsen | 108 | 149 | 189 | 100% |
| waarvan los | 93 | 134 | | 88% |
| waarvan in klem | 13 | 14 | | 11% |
| aangebonden | 2 | 1 | | 1% |
| aantal brommers | 2 | 2 | 4 | |

Tabel 3.1: De praktijkinspectie in het centrumgebied in cijfers

De maatgevende behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in het centrumgebied van Schijndel tijdens winkelopeningstijden is een kleine 190 plaatsen. Het grootste deel van de fietsen staat los. Slechts 12% (11+1) van de fietsers heeft zijn rijwiel in een fietsparkeervoorziening gezet. Kennelijk sluit het aanbod en/of kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen niet helemaal aan bij de wens van de gebruikers. Overigens ontbreken bij de meeste fietsparkeervoorzieningen (eenvoudige) aanbindmogelijkheden. Mogelijk is dat de reden waarom slechts 1% van de fietsen aangebonden is om diefstal te voorkomen.

Tijdens de inventarisatie zijn slechts vier geparkeerde brom- of snorfietsen geteld.

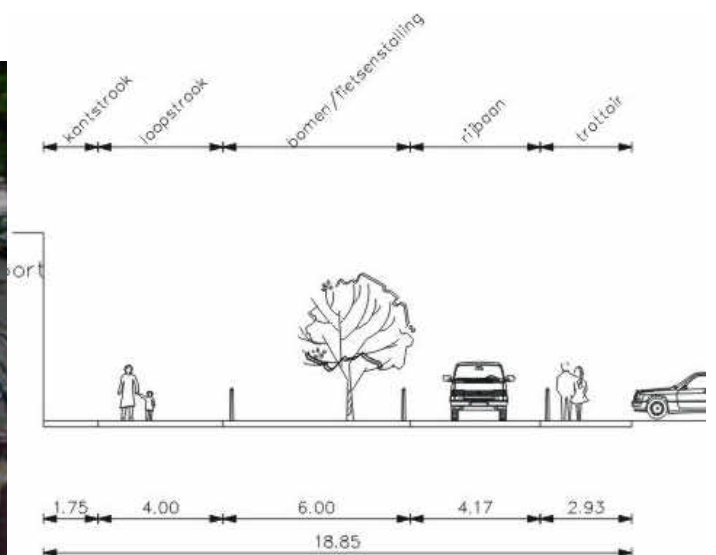
Afbeelding 3.1 geeft weer waar de fietsen geparkeerd zijn. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er weinig grote concentraties van geparkeerde fietsen zijn. De fietsen staan redelijk verspreid over het gehele winkelgebied. Op een drietal plaatsen zijn clusters met wat meer fietsen (11 tot 15) geteld, namelijk:

- voor de Hema en de Intersport;
- voor de Plusmarkt;
- voor de Beurs.

Apart is gekeken naar het fietsparkeergedrag op vijf parkeerterreinen voor het autoverkeer. Opvallend is dat hier alleen geparkeerde fietsen worden aangetroffen als het parkeerterrein direct toegang biedt tot een supermarkt, zoals 'achter' de Aldi en de Plusmarkt. Op het parkeerterrein van de Mieke de Brefstraat, dat alleen via een steeg verbonden is met de Hoofdstraat, staan bijvoorbeeld geen geparkeerde fietsen, terwijl er wel plaats is voor 35 fietsen.



Afbeelding 3.2: Er is een grote variatie aan fietsparkeersystemen in het centrum van Schijndel



Afbeelding 3.3: Situatie voor de Hema en Intersport: heldere profiel-indeling, veel ruimte, geen hinder

Het beeld dat hier geschetst is, geldt dus voor een maatgevend moment tijdens winkelopeningstijden. Op uitgaansavonden, tijdens marktdagen of bij voorstellingen in het theater kan de situatie anders zijn. Daar moet wel rekening mee gehouden worden in het fietsparkeerbeleid. Hierover kan het volgende opgemerkt worden:

- Het horeca-aanbod kent een sterke ruimtelijk spreiding. De behoefte aan fietsparkeervoorzieningen is daarom waarschijnlijk net als bij de detailhandel sterk verspreid over het gebied. Bij elke horecagelegenheid een aantal plekken. Een concentratie doet zich voor bij de Beurs. In de directe omgeving hiervan staan op vrijdag- en/of zaterdagavonden naar schatting circa 200 fietsen.
- Op marktdagen brengt de markt een extra vraag naar fietsparkeervoorzieningen met zich mee. Wij hebben begrepen dat er dan clusters geparkeerde fietsen staan in de Vicaris van Alphenstraat, voor de Hema en op de hoek Hoofdstraat/Kluisstraat.

Het aanbod en de kwaliteit van fietsparkeersystemen

Het aanbod aan fietsparkeersystemen is divers (zie afbeelding 3.2). Het meest voorkomende type is een soort spiraal, waar men het voorwiel in kan klemmen. De voordelen van dit type zijn het plaatsingsgemak (het voorwiel hoeft niet opgetild te worden) en de flexibiliteit (men kan zelf de afstand tot een andere fiets bepalen en het is aan twee zijden te gebruiken). Daarnaast ziet het systeem er elegant uit (hoewel smaken kunnen verschillen) en kan zwerfvuil eenvoudig verwijderd worden. Het belangrijkste nadeel van de 'spiraal' is de (vermeende) stabiliteit van de fiets en de angst voor een slag in het wiel. Door de spiraalvorm staat de fiets een beetje scheef. Er is dan ook geconstateerd dat men veelal de fiets voor de zekerheid ook nog op de standaard zet. Een ander nadeel van de spiraal, is dat het niet eenvoudig is om het frame van de fiets met een beugel of kettingslot aan het systeem te verankeren.

Op een aantal plekken komen rekken voor, waar de voorvork in geklemd moet worden (Klaverrek of varianten daarop). Dit is met name het geval bij Café de Beurs. Dit type biedt meer stabiliteit en een betere aanbindmogelijkheid. Nadelen zijn een te kleine afstand tussen de klemmen (30 cm) en het feit dat het een hoog-laag-systeem betreft, waarbij een deel van de fietsers het voorwiel moet optillen.

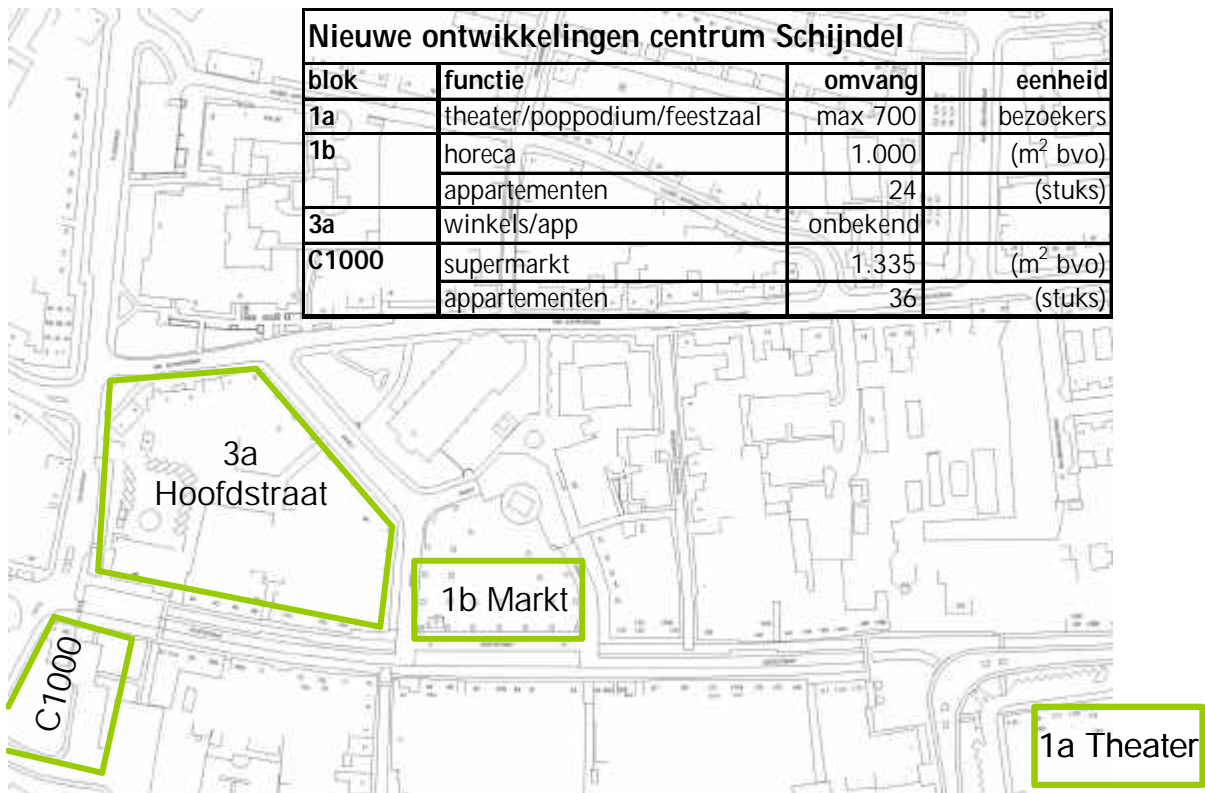
De andere systemen variëren van het klassieke kroeghek tot de meest basale 'paperclip'. Vermeldenswaardig zijn nog de 'gleuven' die verticaal in de muur gemetseld zijn bij de Brasserie in van Alphen aan de Vicaris van Alphenstraat (veel gebruikt op marktdagen) en de 18 klemmen in de smalle steeg naast Hoofdstraat 142.

Het totale aanbod van fietsparkeerplekken is circa 300 stuks. Daarbij is ervan uitgegaan dat een 'spiraal' 10 plaatsen telt. Uitgaande van een behoefte van 190 plekken op een maatgevend moment tijdens winkelopeningstijden is het aanbod ruim voldoende. Daar passen echter wel twee kanttekeningen bij.

Ten eerste is er op een aantal plekken wel behoefte aan een substantieel aantal fietsparkeervoorzieningen, maar is er geen aanbod. Het betreft:



Afbeelding 3.4: Situatie bij het Kruidvat en de Bruna: geen heldere plek voor de fiets, minder ruimte, rommeliger beeld



Afbeelding 3.5: Overzicht van nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Schijndel

- Hoofdstraat 73 tot 79 (9 plekken);
- Hoofdstraat 97 tot 99 Kruidvat (7 plekken);
- Hoofdstraat 113 tot 117 (6 plekken);
- Hoofdstraat voorzijde Aldi (15 plekken);
- Marktstraat 23 tot 25 (9 plekken).

De tweede kanttekening is dat, zoals reeds geconstateerd, de meeste fietsen buiten de systemen worden geparkeerd. Slechts 12% van de fietsen staat in een klem of rek. Dit relativeert de waarde van de gegevens over het aanbod van systemen sterk. De systemen staan overigens meestal wel op de plekken waar vraag is naar fietsparkeervoorzieningen.

Hinder en ruimtelijke kwaliteit

Het algemene beeld is dat de geparkeerde fietsen weinig hinder opleveren. Dit komt in de eerste plaats doordat de fietsen verspreid door het hele gebied geparkeerd worden en dat er voldoende ruimte is. Hier en daar een geparkeerde fiets levert geen problemen op voor voetgangers of de ruimtelijke kwaliteit.

Ook op de plek met de meeste geparkeerde fietsen, voor de Hema en de Intersport, doen zich nauwelijks problemen voor. Hoewel maar weinig fietsers gebruik maken van de hier aanwezige spiralen, parkeren de meeste fietsers hun rijwiel wel in de strook waar de spiralen staan. Hierdoor blijft de strook voor de winkels vrij voor het winkelend publiek. Een heldere indeling van het profiel, waarbij het voor iedereen duidelijk is waar je je fiets moet parkeren, werkt kennelijk voldoende sturend voor het parkeergedrag van de fietsers.

Voor het Kruidvat is de situatie het rommeligst. In het profiel ontbreekt hier een heldere plaats voor het parkeren van de fiets. Er is wel een strookje opgenomen waar fietsen geparkeerd kunnen worden, maar dit bevindt zich aan de andere zijde van de rijbaan. Bovendien staat dit strookje redelijk vol met bloembakken, bankjes en bomen. De fietsen worden daarom chaotisch voor de pui van het Kruidvat geplaatst.

Ook aan de voorzijde van de Aldi is geen heldere plek voor geparkeerde fietsen in het profiel opgenomen. Hier is echter meer ruimte dan bij het Kruidvat, waardoor de fietsen minder snel hinder zullen opleveren.

3.4 Nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen

De gemeente Schijndel heeft plannen voor een aantal nieuwe ontwikkelingen in het centrum. Afbeelding 3.5 geeft de blokken weer, waarvoor plannen in ontwikkeling zijn. Deze plannen hebben gevolgen voor de vraag naar fietsparkeervoorzieningen in het centrum. Aan de hand van de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2001) is een inschatting gemaakt van de extra vraag naar fietsparkeervoorzieningen.

Blok 1a: Theater

Voor blok 1a is een theater- en popzaal gepland, die tevens gebruikt zal worden voor trouwerijen en bedrijfsfeesten. In de huidige situatie bevinden zich er reeds een café (De Beurs) en een theater (City). Het laatste wordt nu echter nauwelijks gebruikt. Ondanks dit staan er op vrijdag- en zaterdagavonden ruim naar schatting 150 fietsen aan de Hoofdstraat.

Na de bouwwerkzaamheden zal de grootste vraag naar fietsparkeervoorzieningen bestaan als de zaal gebruikt wordt voor popconcerten met maximaal 750 bezoekers. Volgens de kencijfers is er dan behoefte aan 180 tot 260 fietsparkeerplekken. Naar verwachting komt dit 1 tot 1,5 keer per maand voor.

Op theateravonden (350 zitplaatsen, 3 keer per maand) zijn 50 tot 70 fietsparkeerplekken gewenst. Bij trouwerijen en bedrijfsfeesten (250 bezoekers) is behoefte aan fietsparkeervoorzieningen nog weer kleiner. Geadviseerd wordt om het aantal fietsparkeervoorzieningen niet af te stemmen op het maximaal aantal bezoekers bij een popconcert, omdat deze situatie niet frequentie voorkomt. Aanbevolen wordt om een cluster met 100 tot 140 fietsparkeerplekken te realiseren. In geval van piekmomenten waarbij kan worden voorzien dat de stallingvoorzieningen niet voldoende zullen zijn zal de exploitant zelf voor aanvullende stallingvoorzieningen moeten zorgen. Hierover dienen afspraken te worden gemaakt met de exploitant.

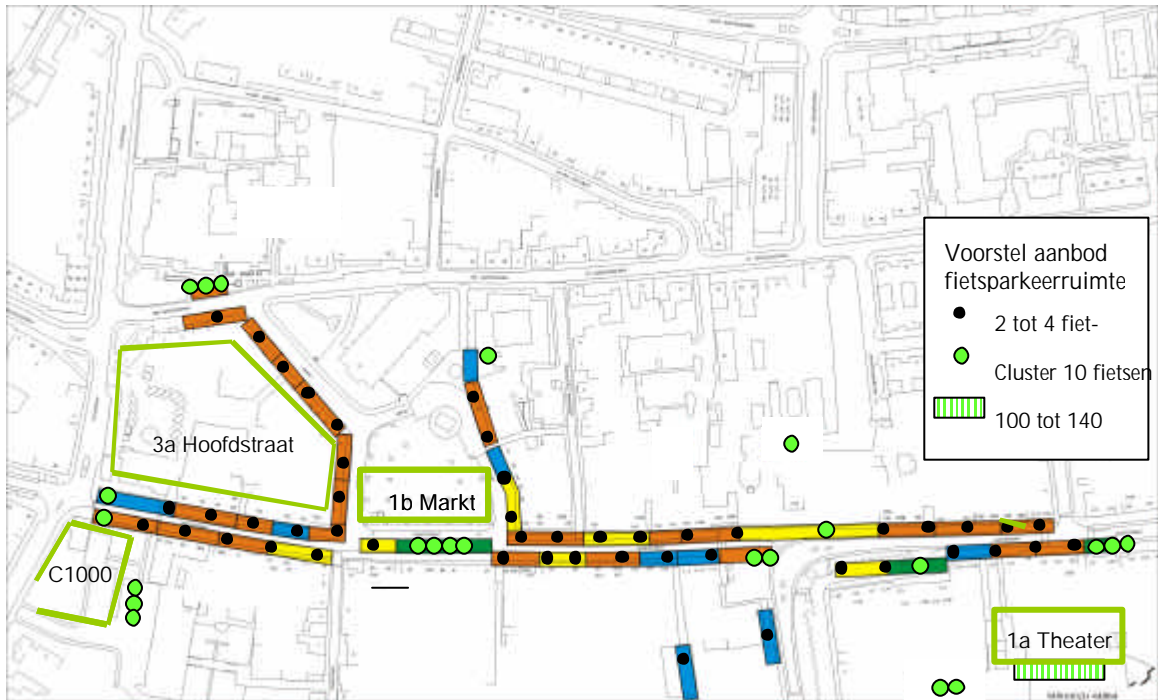
De verblijfsduur van theaterbezoekers is langer dan van winkelbezoekers, zodat meer aandacht voor bescherming tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme gewenst is. Voor medewerkers van het theater c.q. de popzaal moeten conform het Bouwbesluit 2% van het gebruiksoppervlak gereserveerd worden voor het stallen van fietsen. Bij voorkeur op eigen terrein van het theater/popzaal, overdekt en afsluitbaar.

Blok 1b: Horeca en appartementen

Op de markt is nieuwbouw gepland met 1.200 m² horeca en circa 24 appartementen. Voor de horeca zijn 5 tot 10 fietsparkeerplaatsen gewenst. Deze kunnen gewoon meegenomen worden het algemene beleid voor het fietsparkeren in de openbare ruimte. Voor de bewoners van de appartementen en medewerkers van de horeca zijn overdekte en afsluitbare stallingsvoorzieningen gewenst. Bij voorkeur op eigen terrein.

Blik 3a: Overige ontwikkelingen rond het centrumgebied

Voor de locaties waar nu de Amrobank staat, aan de Kluisstraat waar nu nog twee woningen staan en aan beide zijden van de Vicaris van Alphenstraat worden plannen ontwikkeld. Wat er komt staat nog niet vast. Daarbij zal echter nadrukkelijk ook moeten worden gekeken naar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen.



Afbeelding 3.6: Voorstel voor aanbod fietsparkeerruimte in het centrumgebied



Afbeelding 3.7: Referentiebeeld Langestraat Amersfoort. Aanleunsystemen in combinatie met een prullenbak en lantaarnpaal dicht bij de winkels. In de Schijndelse situatie is meer ruimte beschikbaar voor bijvoorbeeld bomen

Blok: C1000 en 36 appartementen

In dit blok wordt een supermarkt met 1.335 m² verkoopvloeroppervlak gerealiseerd met daarboven 36 appartementen. Volgens de kentallen is er bij de supermarkt behoefte aan 20 tot 40 fietsparkeerplaatsen. De voorkeur gaat uit naar een locatie dicht bij de ingang van het de supermarkt. Van belang zijn met name een beperkte tilhoogte en voldoende ruimte per fiets, zodat men makkelijk bij de fietstassen kan. Voor de bewoners van de appartementen en medewerkers zijn overdekte en afsluitbare stallingsvoorzieningen gewenst. Bij voorkeur op eigen terrein.

3.5 Aanbevelingen Fietsparkeren centrumgebied

Op basis van de voorgaande paragrafen komen we tot de volgende aanbevelingen:

- Houd fietsers zoveel mogelijk in het straatbeeld van de Hoofdstraat. Dit verlevendigt het straatbeeld en fietsers geven hier zelf ook de voorkeur. Fietsparkeerruimte op de parkeerterreinen voor auto's wordt alleen gebruikt als een belangrijke trekker (supermarkt) een ingang aan het parkeerterrein heeft. Voorzieningen voor de geparkeerde en rijdende fiets moeten daarom zo goed mogelijk ingepast worden in het profiel van de Hoofdstraat.
- Geef in het wegprofiel duidelijk aan waar fietsers geacht worden hun fietsen te parkeren. Dit kan met behulp van een afwijkende verharding en/of straatmeubilair. Wat het straatmeubilair betreft gaat het dan natuurlijk in de eerste plaats om fietsparkeersystemen, maar in de praktijk blijken veel fietsers hier geen gebruik van te maken. Dat is op zichzelf niet bezwaarlijk zolang de losse fietsen op de gewenste plekken staan (bij de fietsparkeervoorzieningen). Houd hiervoor voldoende ruimte vrij. Het is daarom misschien beter om te spreken van fietsparkeerruimte in plaats van fietsparkeervoorzieningen. De situatie voor de Hema dient daarbij als een goed voorbeeld.
- Bied verspreid over het gehele centrum fietsparkeerruimte en -voorzieningen aan dicht bij de ingangen van de winkels (loopafstand max. 15 meter). Barrières tussen winkels en fietsparkeerruimte, zoals een rijbaan, dienen bij voorkeur vermeden te worden. Het gaat hier om voorzieningen met een beperkte capaciteit (2 tot 4 plekken) en een hoog gebruiksgemak (niet tillen). Hierbij kan gedacht worden aan systemen waar fietsen tegenaan gezet kunnen worden (zgn. aanleensystemen). De Amersfoortse Langestraat dient daarbij als referentiesituatie (zie afbeelding 3.7) Hier zijn om de 25 meter aan beide zijden van een rijloper aanleensystemen geplaatst in de lengterichting. Deze zijn gecombineerd met een afvalbak en een straatlantaarn. Overigens is de capaciteit in de Amersfoortse situatie onvoldoende, maar voor Schijndel zou dit principe voor het grootste deel van het centrumgebied toereikend zijn.

- Op een aantal plekken is meer fietsparkeerruimte nodig (10 tot 30 fietsen), omdat er in de huidige situatie clusters van fietsen staan (Hema, Café de Beurs, Supermarkten) of vanwege nieuwe ontwikkelingen (C1000). Wat het systeem betreft gaat hier de voorkeur uit naar een systeem met een efficiënter ruimtegebruik dan aanleunsystemen uit het vorige punt. Daarbij kan gedacht worden aan een hoog-laagsysteem als de Variant+ met aanbindmogelijkheid. Nadeel van de Variant+ is, dat de uitstraling minder hoogwaardig is en het verwijderen van zwerfvuil minder makkelijk is. De Variant+ is vooral geschikt bij supermarkten.
- Uit beleidsmatige overwegingen is er daarnaast ruimte gewenst voor clusters van geparkeerde fietsen aan de uiteinden van het belangrijkste winkelgebied met tevens enkele plaatsen voor brommers en scooters (hoek Hoofdstraat/Kluisstraat en Hoofdstraat/Kloosterstraat). Dit is bedoeld om mensen die komen winkelen, te verleiden om hier hun fiets te parkeren. Daarnaast om personen die hun brommers of scooters in het centrumgebied niet mogen berijden gelegenheid te bieden hun voertuigen veilig te stallen. Deze fietsparkeerruimte kan tevens een functie vervullen op marktdagen en bij evenementen.
- Bij het toekomstige theater aan de Baroniestraat is het wenselijk een relatief grote fietsparkeervoorziening te realiseren met 100 tot 140 plekken met extra kwaliteit vanwege de langere verblijfsduur (bescherming tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme). Eventueel kan gedacht worden aan een deels overdekte voorziening. De Variant+ is hier een geschikt systeem.
- Bij nieuwbouw van woningen, winkels en horeca verdient het aanbeveling om in een vroegtijdig stadium het belang van inpassende fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en/of werknemers onder de aandacht te brengen van de architect en ontwikkelaar.

4 Fietsparkeren bij openbaar-vervoerhalten

4.1 Inleiding

Schijndel wordt per openbaar vervoer ontsloten door een aantal streekbuslijnen. De kwaliteit en de snelheid van het voor- en natransport is van grote invloed op aantrekkelijkheid van het streekvervoer. Met name in het voortransport speelt de fiets een substantiële rol. De gemeente Schijndel wil daarom het aanbod van fietsvoorzieningen nabij de bushaltes verbeteren. Dit hoofdstuk geeft aan welke mogelijkheden er zijn om het aanbod van fietsvoorzieningen bij bushaltes te verbeteren. Het gaat daarbij primair om de kwaliteit en kwantiteit van de fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast worden ook de aanrijroutes voor de fiets bekeken.

Dit hoofdstuk bestaat uit drie onderdelen. Eerst wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten en eisen voor het fietsparkeren bij OV-haltes. Vervolgens beschrijven we de inventarisatie van de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. Op basis van bevindingen formuleren we tenslotte de aanbevelingen voor het fietsparkeren bij OV-haltes.

4.2 Beleidsuitgangspunten fietsparkeren OV-haltes

Paragraaf 2.2 geeft een uitgebreide opsomming van de eisen die over het algemeen gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen. In grote lijnen gelden deze ook voor het fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes, alleen bepaalde eisen zijn belangrijker en andere minder belangrijk. Bepalend is de relatief lange verblijfsduur. Veelal stapt men 's ochtends op de bus en aan het eind van de middag komt men weer terug. Al die tijd staat de fiets bij de bushalte. Daarom wegen eisen te aanzien van bescherming tegen weersinvloeden, vandalisme en diefstal zwaarder mee dan bijvoorbeeld in het centrum. Idealiter heeft de fietser, net als bij treinstations, de beschikking over een overkapte stalling die afsluitbaar of bewaakt is. Bij bushaltes is dit echter in veel gevallen niet haalbaar.

Om een tweetal redenen vergt ook de loopafstand van de fietsparkeervoorziening tot de haltes extra aandacht. Ten eerste omdat de fietser op de heenweg de bus niet wil missen. Dit bepaalt sterk of hij of zij de loopafstand nog acceptabel vindt. Daarnaast liggen de haltes van vertrek en aankomst niet altijd op dezelfde plek. De loopafstanden 's ochtends en 's middags kunnen daarom verschillend zijn. In meeste gevallen kiest de fietser voor de fietsparkeervoorziening die het dichtste bij de vertrekhalte ligt.



Afbeelding 4.1: Overzicht van de buslijnen en het maximum aantal getelde fietsen per bushalte

Tot slot is de (subjectieve) verkeersveiligheid nog een belangrijk aandachtspunt van stallingen bij bushaltes. Een bushalte ligt bijna altijd aan een drukke weg, omdat de bus van deze wegen gebruik maakt. In- en uitstappers moeten deze weg altijd minimaal één keer oversteken en soms zelfs drie keer om de fiets weer op te halen. Een goede oversteekbaarheid is daarom van belang.

4.3 Inventarisatie en analyse huidige situatie

Op een tweetal momenten is een praktijkinspectie uitgevoerd naar de fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes in Schijndel. Op vrijdag 18 juni 2004 om ongeveer 11.00 uur en op vrijdag 25 juni om ongeveer 16.00 uur. De weersomstandigheden waren goed. In deze paragraaf wordt verslag gedaan van de verschillende aspecten die in de praktijkinspectie zijn bekeken.

De vraag naar fietsparkeervoorzieningen

De vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes is bepaald door tijdens de praktijkinspecties het aantal geparkeerde fietsen per halte te tellen. De beide zijden van de weg zijn daarbij apart bekeken. Ook is steeds genoteerd of de fietsen in de fietsparkeersystemen staan of los. Van de twee telmomenten is steeds het maximum genomen als de maatgevende vraag (afbeelding 4.1).

De totale maatgevende vraag bij alle haltes tezamen is 78 fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerbehoefte is echter geconcentreerd op 5 van de 16 bushaltes. Op de rest van de haltes is er behoefte aan maximaal 2 fietsparkeerplaatsen. Bij 5 bushaltes zijn helemaal geen fietsen geteld.

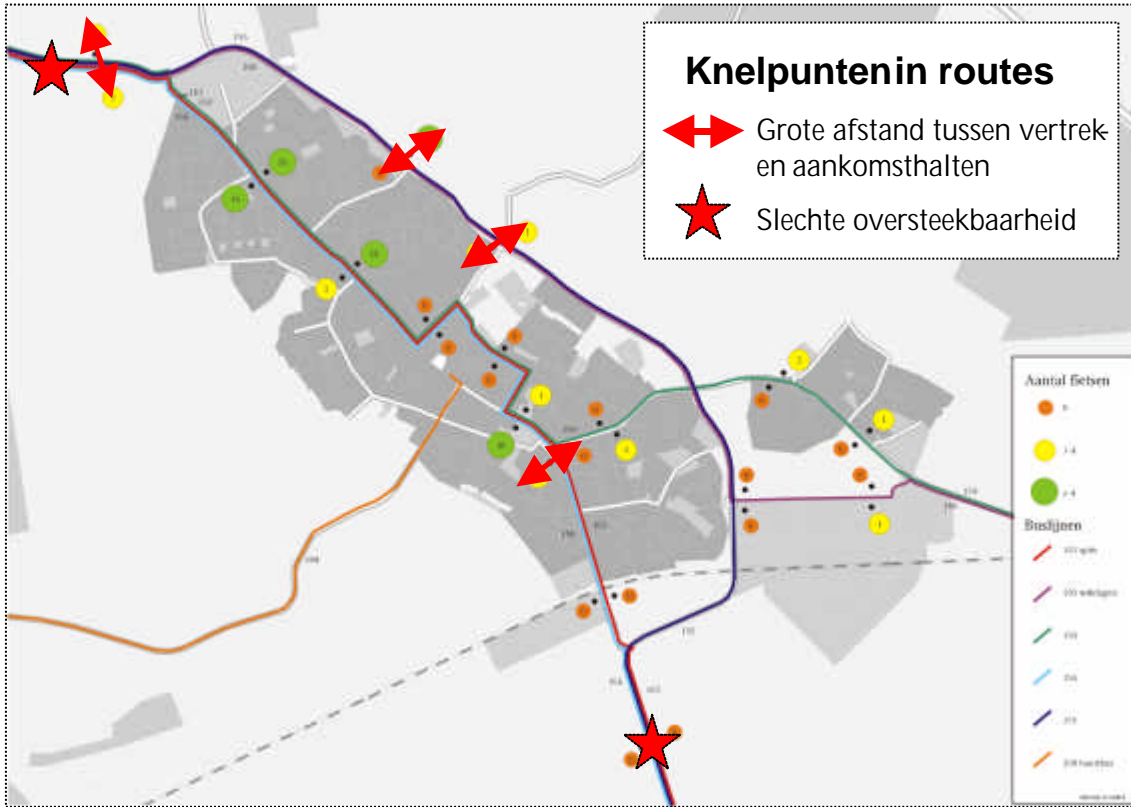
De bushaltes met een grotere behoefte aan fietsparkeervoorzieningen zijn:

- Boschweg, bij de Van Distelstraat (32 plekken, gelijk verdeeld over beide zijden van de weg);
- Hoofdstraat, bij Molenstraat (11 plekken, vooral aan de westzijde);
- Boschweg, bij Bunderstraat (10 plekken, vooral aan oostzijde);
- Structuurweg, bij Floralaan (9 plekken aan de oostzijde);
- Boschweg, bij Lieseindsestraat (7, verdeeld over beide zijden).

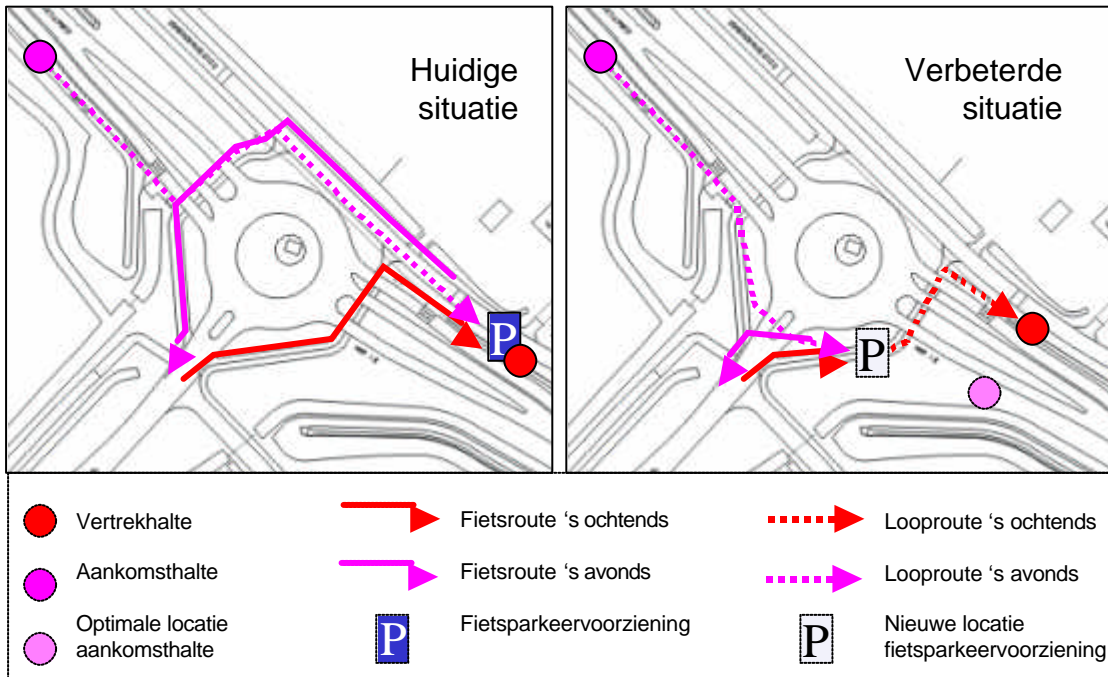
Bijna 90% van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes doet zich voor bij deze 5 haltes. Bij investeringen in een kwaliteitsverbeteringen ligt het voor de hand om prioriteit te geven aan deze haltes.

Het aanbod van fietsparkeervoorzieningen

In het totaal zijn er 92 fietsparkeerplekken bij de OV-haltes aanwezig. De maatgevende vraag is 78 fietsparkeerplekken, dus in theorie zou het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen voldoende kunnen zijn. De fietsparkeerplekken staan echter niet altijd op de juiste plek. Per saldo is er een tekort aan 29 fietsparkeerplaatsen. Meestal gaat het om een tekort van 1 of 2 plekken bij een halte. Op de meeste OV-haltes zijn na-



Afbeelding 4.2: Overzicht van de knelpunten in de aanrijd- en looproutes naar bushaltes



Afbeelding 4.3: Overzicht loop- en fietsroutes bij verschillende locaties haltes en fietsparkeervoorzieningen

melijk helemaal geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig, terwijl er soms wel een beperkte vraag is. Het is daarom wenselijk om OV-halten altijd uit te rusten met minimaal vier fietsparkeerplaatsen.

Bij een tweetal halten is het tekort aan fietsparkeervoorzieningen wat groter, namelijk:

- Boschweg bij de Van Distelstraat (een tekort van 12 plekken, gelijk verdeeld over beide zijden van de weg. Uitgegaan is van 10 fietsen per spiraal);
- Boschweg bij Lieseindsestraat (tekort van 7 plekken, verdeeld over beide zijden, geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig).

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen

Het type fietsparkeervoorzieningen is ook bij de OV-halten zeer divers. Langs de Boschweg staan de 'spiralen' die ook in het centrum zijn toegepast. De voor- en nadelen van dit type zijn besproken in het hoofdstuk over het centrum. Bij de halten langs de Structuurweg treffen we vooral systemen waarin de voorvork wordt vastgeklemd (Klaverrek). Dit type biedt meer mogelijkheden om de fiets aan te binden, hoewel niet optimaal. In een aantal gevallen is een versie toegepast waarbij de fietsen te dicht op elkaar staan.

Bij de halte Hoofdstraat bij Molenstraat zijn een de westzijde basale 'paperclips' toegepast, die goed worden gebruikt. En bij meer dan de helft van de halten zijn, zoals gezegd, helemaal geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig.

Ook zijn er bij geen enkele halte overkappingen aanwezig om de fietsen te beschermen tegen weersinvloeden.

Gebruik van de fietsparkeervoorzieningen

Van de geparkeerde fietsen die geteld zijn bij de bushaltes stond ongeveer de helft in een fietsparkeersysteem. Dit is aanmerkelijk meer dan in het centrumgebied, waar 23% van de fietsen in een fietsparkeervoorziening stond (zie paragraaf 3.3). Bij bushaltes is men kennelijk eerder geneigd gebruik te maken van fietsparkeervoorzieningen dan bij het winkelen en boodschappen doen, mede vanwege de langere verblijfsduur en de beperkte ruimte. Bij de bushaltes waar de fietsen 'los' geparkeerd worden, komt dit meestel omdat er helemaal geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn of omdat er een tekort is aan fietsparkeervoorzieningen.

Verder valt op dat fietsen vooral worden geplaatst bij de (waarschijnlijke) vertrekhaltes, ook als er bij de 'aankomsthaltes' aan de andere zijde van de weg betere voorzieningen staan.

Loopafstand tot de halte

Meestal liggen de fietsparkeervoorzieningen niet ver van het punt waar men op de bus stapt. In een aantal gevallen is de afstand tussen de vertrek- en aankomst halte echter aanzienlijk, zodat men bij terugkomst een heel stuk moet lopen om de fiets weer op te halen (afbeelding 4.2). Het betreft twee haltes langs de Structuurweg, de halte Boschweg bij Lieseindsestraat en Europalaan bij de Hertog Jan Laan.

Vanuit het oogpunt van de fietser is het voordeliger als de 'vertrek-' en 'aankomsthalte' dicht bij elkaar liggen. De loopafstanden zijn dan minimaal.

Verkeersveiligheid en ligging ten opzichte van de fietsroute

Bij twee halten laat de subjectieve verkeersveiligheid duidelijk te wensen over. Het gaat om de halte aan de noordzijde van Schijndel (Boschweg/Lieseindsestraat) en aan de zuidzijde (Rooiseweg/Landingsweg). De wegen zijn vrij druk, de auto's rijden hard en er zijn geen oversteekvoorzieningen, zoals een middengeleider. Bij de halte aan de noordzijde is de oversteeklengte bovendien vrij groot. Met name hier zijn aanvullende maatregelen gewenst om de oversteekbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld met een middengeleider. Voor beide wegen geldt dat er inmiddels plannen worden ontwikkeld om deze provinciale wegen duurzaam veilig in te richten. In het geval van de noordelijke halteplaatsen komen deze nabij een aan te leggen rotonde te liggen.

De (subjectieve) veiligheidssituatie bij de halten langs de Structuurweg aan de oostzijde van Schijndel is daarentegen beter, door de nabijheid van rotondes. De snelheid van het autoverkeer is door de rotondes lager en er zijn middengeleiders aanwezig. Er worden waarschijnlijk echter wel een aantal onnodige oversteken gemaakt. Omdat de vertrekhaltes aan de oostzijde van de Structuurweg liggen steekt men 's ochtends eerst fietsend de Structuurweg over, om de fiets hier te parkeren. 's Middag moet men echter weer twee keer de Structuurweg oversteken om de geparkeerde fiets op te halen. Een uitgekende locatie van de fietsparkeervoorziening en/of halten kan het aantal oversteekbewegingen en de loopafstanden verkleinen (zie afbeelding 4.3).

4.4 Toekomstige ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen kunnen de vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij OV-halten beïnvloeden:

- Woningbouw. De gemeente heeft plannen voor de bouw van maximaal 760 woningen, circa 8% van de woningvoorraad. Bij de drukste halte zou dat gaan om maximaal 3 extra parkeerplekken. Het is sowieso goed om bij investeringen in de fietsparkeervoorzieningen 10% extra aanbod te realiseren om fluctuaties te kunnen opvangen.
- Er zijn plannen geopperd om lijn 160 te verleggen, maar deze zijn nog niet uitgekristalliseerd. Volgens deze plannen zou lijn 160 de Structuurweg in zuidelijke richting blijven volgen, en niet meer afbuigen over de Duinweg. Hierdoor zouden twee halten verdwijnen op de Duinweg. Dit zijn geen belangrijke haltes voor fietsers. De functie van lijn 160 in zuidelijke richting zou wel kunnen toenemen, waardoor er behoefte kan ontstaan aan een halte met goede fietsparkeervoorzieningen langs de Structuurweg, in het zuidelijke deel van Schijndel.

- Er zijn concrete plannen om in 2007 de halte Boschweg/Lieseindsestraat te verplaatsen in zuidelijke richting naar het kruispunt Structuurweg/Boschweg. Omdat deze halte dan dichterbij de bebouwde kom komt te liggen, wordt deze aantrekkelijker voor meer fietsers. De aanleg van een rotonde, wat eveneens in de plannen is opgenomen, zorgt bovendien voor verbetering van de oversteekbaarheid. Aanbevolen wordt om circa 20 plekken te realiseren.

4.5 Aanbevelingen Fietsparkeren OV-haltes

Op basis van de voorgaande paragrafen stellen wij voor onderscheid te maken in twee kwaliteitsniveaus voor de fietsparkeervoorzieningen bij de OV-haltes, namelijk een basisniveau (*basishaltes*) en een wervend hoger kwaliteitsniveau (*fiets+bushaltes*).

Fiets+bushaltes

De *fiets+bushaltes* bieden fietsparkeervoorzieningen die zoveel mogelijk voldoen aan de eisen die ook gelden voor treinstations. De voorzieningen en het materiaalgebruik zijn van hoge kwaliteit en geven de halte een hoogwaardige uitstraling. Een transparante overkapping biedt bescherming tegen weer en wind. 's Avonds zijn de voorzieningen goed verlicht. De loopafstanden tussen fietsparkeervoorziening, vertrek- en aankomsthalte zijn geminimaliseerd. De toegepaste fietsparkeersystemen zijn geschikt voor verschillende typen fietsen en voorzien van een aanbindmogelijkheid. Gedacht wordt aan de Tulip, hoewel dit systeem wel het nadeel heeft dat fietsers altijd moeten tillen. Het aanbod van fietsparkeervoorzieningen is altijd ruim voldoende.

Idealiter zouden de *fiets+bushaltes* ook voorzien zijn van kluizen. De experimenten met fietskluizen bij bushaltes zijn echter niet hoopgevend. Dit komt vooral doordat het moeilijk is abonnementen en sleutels goedkoop, laagdrempel en klantvriendelijk te verstrekken. Eventueel kan op een strategische halte (bijv. de nieuwe halte Boschweg/Structuurweg) uitgetoet worden of er behoefte is aan kluizen, wellicht met gebruik van eigen hang en sluitwerk.

Aanbevolen wordt om minimaal vier *fiets+bushaltes* aan te leggen met een hoog kwaliteitsniveau:

- aan de noordzijde (Boschweg bij de Distelstraat);
- aan de zuidzijde (Hoofdstraat bij Molenstraat);
- aan de Structuurweg (bij Floralaan);
- aan de noordzijde bij het kruispunt Boschweg-Structuurweg dat wordt omgebouwd tot een rotonde.

In principe komt ook de halte Boschweg bij de Bunderstraat in aanmerking voor de status van *fiets+bushalte*, maar deze ligt wel erg dicht bij de iets noordelijker gelegen halte bij de Distelstraat. Daarom wordt aanbevolen voornamelijk alleen de halte bij de Distelstraat op te waarderen.



Afbeelding 4.4: Situatie bij de halte Structuurweg/Lieseindsestraat: geen fietsparkeervoorzieningen, grote afstand tussen vertrek- en aankomsthalten en slechte oversteekbaarheid



Afbeelding 4.5: Bij de halte Boschweg/Van Amstelstraat is de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen het grootst. Het 'spiraalrek' wordt redelijk goed gebruikt



Afbeelding 4.6: Referentiebeeld kwaliteitsniveau fiets+bushalte

Met de verplaatsing van de halte Boschweg/Lieseindsestraat in 2007 doet zich overigens wel een goede gelegenheid voor om op relatief korte termijn werk met werk te maken. De halte wordt aantrekkelijker omdat deze dicht bij de bebouwde kom komt te liggen en de oversteekbaarheid verbeterd wordt als gevolg van de aanleg van een rotonde. Bovendien is dit een halte waar alle lijnen in noordelijke richting halteren. Er is kortom ook veel voor te zeggen om hier een *fiets+bushalte* te realiseren.

Bij wijzigingen in de lijnvoering in zuidelijke richting, zoals het verplaatsen van lijnen, is het eveneens wenselijk om te bekijken of er behoefte is aan een *fiets+bushalte* langs de structuurweg aan de zuidkant van Schijndel.

Basishalte

Bij de meeste halten is er behoefte aan 1 of 2 fietsparkeerplekken. Vaak zijn er nog geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Aanbevolen wordt om standaard bij elke halte in Schijndel minimaal 4 fietsparkeerplekken aan te bieden. Een aanleunsysteem is daarbij het meest voor de hand liggend. Handig in gebruik, goede aanbindmogelijkheid en biedt plek aan twee fietsen. Daarbij dient echter nadrukkelijk te worden gekeken naar het voorkomen van beschadiging van de fiets. Voor de uniformiteit dient bij voorkeur een gelijkvormig fietsparkeersysteem gekozen te worden voor de basishalten en in het centrumgebied voor het winkelen.

| Type voorziening | | Eenheid | Richtlijn | Toelichting: Kies ondergrens bij ... |
|-----------------------------|----------------------------|---|-----------|---|
| Winkelcentrum | hoofdwinkelcentrum | zie gebiedsanalyses, paragraaf 3.1 | | |
| | groot wijkwinkelcentrum | 100 m ² bvo | 5 - 7 | perifere ligging en winkelbestand gericht op massa-aankopen |
| | buurtwinkelcentrum | 100 m ² bvo | 6 - 8 | |
| Kantoor | zonder baliefunctie | niet van toepassing; zelden > 10 | | |
| | met baliefunctie | per balie | 2 - 4 | sterke OV-concurrentie |
| Onderwijsinstelling | kinderdagverblijf | 10 kinderen | 1 - 3 | grote 'bovenwijkse' functie |
| | basisschool | 100 leerlingen | 30 - 40 | |
| | voortgezet onderwijs | 100 leerlingen | 60 - 70 | grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie |
| | hoger onderwijs | 100 studenten | 40 - 60 | sterke OV-concurrentie |
| Sportcomplex | sportthal | 100 bezoekerscapaciteit | 35 - 45 | perifere ligging |
| | sportveld met tribune | 100 bezoekerscapaciteit | 20 - 30 | |
| | sportveld zonder tribune | wedstrijdveld | 20 - 30 | |
| | zwembad | 100 m ² wateroppervlak | 15 - 20 | |
| Uitgaansgelegenheid | theater | 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal | 20 - 25 | grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie |
| | concertzaal | 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal | 25 - 35 | |
| | bioscoop | 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal | 25 - 30 | |
| | stedelijke discotheek | 100 bezoekers topdag | 25 - 35 | sterke OV-concurrentie en perifere ligging |
| | niet-stedelijke discotheek | 100 bezoekers topdag | 5 - 15 | |
| Zorginstelling | stedelijk ziekenhuis | 100 bedden | 20 - 40 | sterke OV-concurrentie en perifere ligging |
| | regionaal ziekenhuis | 100 bedden | 15 - 30 | |
| | verpleeghuis | 100 bedden | 5 - 15 | |
| Recreatie | recreatiegebied | 100 bezoekers topdag | 20 - 40 | sterke OV-concurrentie en perifere ligging |
| | attractiepark | 100 bezoekers topdag | 15 - 30 | |
| Sociaalculturele instelling | kerk, moskee | 100 kerk/moskeegangers | 5 - 15 | sterke OV-concurrentie |
| | museum | 100 bezoekers topdag | 1 - 3 | |
| Overstappunten | treinstations | zie gebiedsanalyses, paragraaf 3.1, en toespitsing op stations, paragraaf 3.3 | | |
| | regulier streekvervoer | halte | 3 | zie paragraaf 4.3 |
| | kansrijk streekvervoer | halte | 10 - 30 | |

Bron: Spapé [18]

Afbeelding 5.1: Richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van solitaire voorzieningen uit de Leidraad Fietsparkeren, CROW 2001

5 Fietsparkeren bij publieksaantrekkende functies

De inventarisaties in dit onderzoek beperken zich tot het centrumgebied en de OV-halten. Echter, ook bij andere publieksaantrekkende functie zijn goede fietsparkeervoorzieningen van belang. In dit hoofdstuk worden de algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd voor het fietsparkeren bij publieksaantrekkende functies. Speciale aandacht wordt besteed aan (basis-) scholen en welzijnaccommodaties

5.1 Algemene beleidsuitgangspunten

De algemene beleidsuitgangspunten zijn:

- Bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de eisen aan fietsparkeervoorzieningen en –systemen, die in paragraaf 2.2 aan de orde zijn gekomen. Nieuwe fietsparkeersystemen dienen te voldoen aan de FietsParKeur (Het Keurmerk, FietsParKeur, wordt toegekend als een fietsparkeersysteem aan een aantal normen voldoet. Kwaliteitseisen voor een goed fietsparkeersysteem zijn te vinden in het gebruikersgemak, de kans op schade of letsel, de kraak- en vandaalbestendigheid, de duurzaamheid en de informatie over het systeem. Aspecten zoals ruimtegebruik, vormgeving, installatiegemak en prijs komen niet terug in het Keurmerk omdat de koper daar zelf eenvoudig overwegingen over kan maken.)
- Bouwaanvragen voor utilitaire gebouwen worden altijd getoetst aan normen uit het Bouwbesluit. Hierin is bepaald dat een vastgesteld deel van het gebruiksovervlak van een gebouw ingericht moet worden voor het stallen van fietsen, variërend van 0,3 tot 12,5%.
- Bij publieksaantrekkende functies wordt uitgegaan van de richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers uit de leidraad Fietsparkeren van het CROW (zie afbeelding 5.1).
- Omdat de werkelijke behoefte sterk kan afwijken van bovengenoemde normen, staat de gemeente open voor signalen over knelpunten. Aanbevolen wordt tellingen te (laten) verrichten.

5.2 Beleidsuitgangspunten (basis-)scholen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor leerlingen in het basis- en voortgezet onderwijs. Stimulering van het fietsgebruik biedt voordelen voor zowel de kinderen, de school als de schoolomgeving. Hetzelfde geldt overigens voor lopen. De belangrijkste doelstelling van de fietsparkeermaatregelen bij basisscholen is stimulering van het fietsgebruik door leerlingen en ouders die anders gebruik maken van de auto om de scholen te bereiken. De fietsparkeermogelijkheden mogen voor leerlingen en leerkrachten geen beletsel zijn om met de fiets naar school te komen. Sterker nog:

de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen moet zo wervend zijn, dat het de leerlingen en leerkrachten aanspoort de fiets te pakken.

De volgende eisen worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen bij basisscholen:

- Fietsparkeersystemen moeten geschikt zijn voor een grote diversiteit aan fietsen: van kleuterfietsen en 'normale' fietsen tot de mountainbikes.
- Bij de keuze van de fietsparkeersystemen moet rekening gehouden worden met een grote diversiteit aan persoonkenmerken. Omdat kleine kinderen weinig kracht in de armen hebben, moet de tilhoogte beperkt blijven.
- De fietsparkeervoorziening moet, in geval van een lange verblijfsduur, bescherming bieden tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme. De voorzieningen zijn daarom bij voorkeur overdekt, gelegen binnen de hekken van de school en in het zicht.

5.3 Beleidsuitgangspunten welzijnsaccommodaties

Een bibliotheek, sportvelden, zwembaden etc. zijn voorzieningen die normaal gesproken grote aantallen fietsers trekken. Het betreft vooral gemeentelijke voorzieningen, zodat de gemeente direct invloed kan uitoefenen op het aanbod van fietsparkeervoorzieningen.

Wat de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen bij deze welzijnsaccommodaties betreft moet onderscheid gemaakt worden tussen personeel (inclusief vrijwilligers) en bezoekers. Voor het personeel zijn overdekte en afsluitbare stallingen wenselijk. Voor de bezoekers kan volstaan worden met fietsparkeersystemen met een goede aanbindmogelijkheid. De voorzieningen zijn bij voorkeur gelokaliseerd op het eigen terrein en in het zicht.

Beleidsuitgangspunten voor het fietsparkeren bij welzijnaccommodaties zijn:

- Voor bestaande welzijnsaccommodaties wordt een vraagvolgend beleid voorgesteld. De beheerders/gebruikers worden geïnformeerd over het belang van fietsparkeervoorzieningen. Desgewenst kunnen zij zelf vraag en aanbod inventariseren op enkele drukke momenten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.
- Bij nieuwbouw of renovatie worden goede stallingsvoorzieningen direct meegeenomen. Bouwaanvragen worden getoetst aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan fietsparkeergelegenheid. Ook hier wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

6 Uitvoeringsprogramma

In de paragrafen 3.5 en 4.5 wordt een aantal aanbevelingen gedaan over het fietsparkeren in het centrumgebied en bij OV-haltes. Voor het centrumgebied gaat het kort samengevat om de volgende aanbevelingen:

- houd fietsers (en dus de fietsparkeervoorzieningen) zo veel mogelijk in het straatbeeld van de Hoofdstraat;
- geef in het profiel van de straat duidelijk aan waar fietsers geacht worden hun fietsen te parkeren;
- bied verspreid over het gehele centrum fietsparkeerruimte en –voorzieningen aan dicht bij de ingangen van de winkels;
- realiseer een aantal grotere clusters met fietsparkeerruimte voor 10 tot 30 fietsen, omdat op die locaties momenteel vraag is naar fietsparkeervoorzieningen of omdat het wenselijk is dat fietsers hun fiets hier parkeren;
- realiseer 100 tot 140 fietsparkeerplekken bij het toekomstige theater aan de Baroniestraat;
- breng meer uniformiteit aan in de fietsparkeersystemen;
- breng bij nieuwbouw van woningen, winkels en horeca het belang van inpassende fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en/of werknemers in een vroegtijdig stadium onder de aandacht van de architect en de projectontwikkelaar.

Wat de uitvoering betreft is het vooral van belang dat de aanbevelingen meegenomen worden in de planvorming voor de herinrichting van het centrum en voor nieuwbouwprojecten. Tijdstip van uitvoering hangt daarmee vooral van deze planvorming af. Uitgangspunten, principes en systemen kunnen al wel vastgelegd worden. Verder kunnen vooruitlopend op de verdere planvorming al wel clusters gerealiseerd worden aan de uiteinden van het centrumgebied. Mede naar aanleiding van concrete vragen dient daarbij tevens rekening gehouden te worden met voorzieningen voor enkele scooters en brommers.

Voor de bushaltes wordt aanbevolen onderscheid te maken in twee kwaliteitsniveaus, namelijk het basisniveau (*basishaltes*) en een wervend hoger kwaliteitsniveau (*fietsbushaltes*). Aanbevolen wordt om minimaal vier wervende *fietsbushaltes* aan te leggen met een hoog kwaliteitsniveau:

- aan de noordzijde (Boschweg bij de Distelstraat),
- aan de zuidzijde (Hoofdstraat bij Molenstraat),
- aan de Structuurweg (bij Floralaan),
- aan de noordzijde bij het kruispunt Boschweg-Structuurweg, dat waarschijnlijk binnenkort gereconstrueerd wordt.

Wat de uitvoering betreft ligt het voor de hand om te beginnen met een *fiets+bushalte* bij het kruispunt Boschweg-Structuurweg, omdat dit kruispunt in 2007 gereconstrueerd wordt. Nadat ervaring is opgedaan met de nieuwe formule kan besloten worden of deze ook op de andere drie locaties wordt toegepast. Ondertussen kunnen ook de *basishalten* voorzien worden van de eenvoudige fietsparkeervoorzieningen.

Publieksaantrekkelijke voorzieningen

Wat de fietsparkeervoorzieningen bij voorzieningen betreft worden in hoofdstuk 5 beleidsuitgangspunten geformuleerd, die in de praktijk van alle dag toepast zouden moeten worden. Eventueel zou de huidige situatie bij basisscholen en welzijnvoorzieningen in beeld gebracht kunnen worden (door de beheerders of gebruikers), waarna aanvullende maatregelen genomen kunnen worden.

6.1 Financiën

Voor het realiseren van het hiervoor aangegeven fietsparkeervoorzieningniveau wordt rekening gehouden met kosten van € 150.000,- (excl. BTW). Om dit niveau binnen een termijn van drie jaren te bereiken kunnen deze kosten over 2006, 2007 en 2008 worden verdeeld. Hiervan is reeds melding gemaakt in de voorjaarsnota van 2006. Het eerder omschreven uitvoeringsprogramma geeft een indicatie voor de maatregelen die nodig zijn om het niveau van de stallingvoorzieningen te verbeteren. Voor het implementeren van het uitvoeringsprogramma is echter een concreet meerjarig uitvoeringsplan nodig.

Het is echter pas zinvol een uitvoeringsplan op te stellen als de benodigde budgetten beschikbaar worden gesteld. Als de gemeenteraad instemt met de voorgestelde voorjaarsnota worden voor de jaren 2006 tot en met 2008 uitvoeringsplannen worden opgesteld.