



Fietsverkeer

september 1994 - nummer 6

Stallingsvoorzieningen Utrechtse Vogelenbuurt slaan aan

'Niet meer iedere ochtend de vraag: 'Staat hij er nog?'

De vijf buurtstallingen, drie fietsentrommels en zestig standaards met aanbindmogelijkheid die in de Utrechtse Vogelenbuurt sinds eind 1992 zijn gerealiseerd, worden zeer goed gebruikt. Onderzoek door adviesbureau SOAB leert dat als gevolg van het project oude fietsen vervangen worden door nieuwe en dat de behoefte onder de 5.000 wijkbewoners aan verdere uitbreiding van de voorzieningen groot is. Minder autokilometers worden er echter door de verbeterde stallingsmogelijkheden tot nu toe niet gemaakt.

woont ruim twee jaar in de Utrechtse Vogelenbuurt, een 19e-eeuwse wijk waar de huizen smalle gangen, steile trappen en weinig schuurtjes hebben. Sinds een half jaar staat de fiets van Ariëtte Berkhout in de buurtstalling. Gratis, in plaats van voor f 10,- per maand, want ze is ook toezichthouder. "Eigenlijk hadden we liever een trommel gehad, maar dat is toch f 15,- per maand per fiets. Dat we voor de stalling even de straat uit moeten lopen, zijn we al aan gewend. Mensen die hun auto kwijt willen, zijn langer bezig."

Wachtlijsten

Als toezichthouder controleert Ariëtte Berkhout of de gestalde fietsen op de juiste plek staan en voorzien zijn van een stallingspenning. Ook neemt ze

klachten van de gebruikers in ontvangst en overlegt ze met wijkwelzijnswerk, de beheerder van de stallingen, hoe ze opgelost kunnen worden. Veel klachten krijgt ze niet te verwerken. "Alleen die bovenrekken, dat is een probleem", bevestigt ze de conclusie die ook uit het SOAB-onderzoek onder de stallinggebruikers naar voren kwam. "Mensen tillen zich echt een breuk." De plaatsen op de bovenrekken zijn daarom ook wat lastiger te verhuren. Evengoed zijn vier van de vijf nu gerealiseerde buurtstallingen voor meer dan negentig procent bezet. Voor twee stallingen zijn zelfs wachtlijsten.

In 1992 ontwikkelde de projectgroep Fietsenstallingen Netwerk Vogelenbuurt, waarin bewoners, de gemeente, de Rijksplanologische Dienst, de Fietsersbond enfb, Rijkswaterstaat en SOAB zijn vertegenwoordigd, het zogenaamde 'Pamperconcept', ofwel stallingsvoorzieningen op drie niveaus. (Zie ook Fietsverkeer 2, juli 1993.)

Rekken en klemmen met aanbindmogelijkheden op straat, gratis en dicht bij huis, vormen het mini-niveau. Fietsentrommels waar tegen betaling vier fietsen in gestald kunnen worden, zijn het midi-niveau. Deze overdekte, afsluitbare stallingen staan op de plek van een autoparkeerplaats op maximaal 40 m van de woning.

vervolg op pagina 2



Ariëtte Berkhout in de buurtstalling: "Alleen de bovenrekken zijn een probleem."

In dit nummer ...

In Leiden wordt bij het Centraal Station gezocht naar mogelijkheden om de fiets stallingsvoorzieningen te bieden van de kwaliteit die ze verdient. Het verloop van het proces, dat daar in volle gang is, staat op de pagina's 2 en 3.

Amsterdam strijdt verder tegen fietsendiefstal en heling. Na rapportage over een mislukt anti-diefstalproject worden op het BG-terrein met frisse moed de problemen aangepakt. Hoe en waarom wordt vermeld op de pagina's 4 en 5.

In Tilburg zijn preventie, repressie en stallingsvoorzieningen de sleutelwoorden bij een integraal project ter bestrijding van fietsendiefstal. Zie pagina's 6 en 7.

Uit Friesland een voorbeeld hoe dorpen gezamenlijk een fietsbeleid kunnen vormgeven. De uitwerking ervan staat op pagina 9.

Gemeentelijk fietsbeleid bespaart geld. Maar een rekenvoorbeeld van de situatie in Dordrecht leert dat lang niet alle besparingen aan de gemeente ten goede komen. Pagina 11.

In Delft vindt op 30 november a.s. een symposium plaats over gemeentelijk fietsbeleid. De veelzeggende titel: 'Gemeentelijk fietsbeleid, geen doel maar middel.' Meer informatie op pagina 12.



Projectleider
Marjan
Wertwijn.

Op maximaal 150 m gelegen afsluitbare, maar onbewaakte buurtstallingen met een capaciteit van veertig tot zestig fietsen zijn het maxi-niveau.

Doel van deze voorzieningen: een plezierigere en veiligere woonomgeving en een grotere concurrentiekracht voor de fiets ten opzichte van de auto. Het plan werd aangemerkt als proefproject van het Masterplan Fiets.

De resultaten kunnen door andere gemeenten met vergelijkbare wijken gebruikt worden. Om die reden verscheen al eerder een rapport over het werkproces van het stallingenproject in Utrecht.

Minder 'losse' fietsen

Uit de effectmeting van SOAB, die bestond uit een enquête onder gebruikers van de stallingen en trommels en onder buurtbewoners, aangevuld met tellingen op straat, blijkt dat er na ruim een jaar sinds de start van het project niet minder fietsen op straat staan in de Vogelenbuurt. De kleine 250 fietsen die nu in de stallingen en de trommels staan, werden vroeger blijkbaar in gangen en langs trappen in huis gezet, concluderen de onderzoekers.

Op straat staan wel minder fietsen los. De nieuwe rekken en klemmen met aanbindmogelijkheid worden zeer goed gebruikt. Soms wordt een standaard zelfs bezet door twee fietsen tegelijk.

Ook blijkt uit het onderzoek dat twintig procent van de bewoners die hun fiets in een trommel of buurtstalling zetten, inmiddels een nieuwe fiets heeft gekocht, of van plan is dat binnenkort te doen.

Niet minder met de auto

Meer met de fiets en minder met de auto gaan de bewoners van de Vogelenbuurt, ondanks de betere

stallingsvoorzieningen, niet. Ook de gebruikers van buurtstallingen en fietsentrommels niet. De helft van de ondervraagde gebruikers zegt dat ook niet van plan te zijn. De andere helft zegt dat pas te willen doen als het fietsen en stallen in de hele stad veiliger en comfortabeler is dan nu.

“De aantallen zijn te klein en de proefperiode is nog te kort om uitspraken te doen over de concurrentiekracht van de fiets bij betere stallingsvoorzieningen”, zegt projectleider Marjan Wertwijn van de gemeente Utrecht. “Wij zijn in dit project bij de thuis-situatie begonnen, maar aan de keuze tussen auto of fiets zit natuurlijk een heleboel meer vast. Voor ons is het verheugend dat mensen de voorzieningen die zijn aangelegd zo goed gebruiken en er ook een hoge waardering voor hebben. Eigenlijk komt er alleen op de fietsentrommels wel eens commentaar. Sommige mensen vinden ze niet mooi. Dat is een auto ook niet, maar die rijdt wel eens weg, is de redenering.”

De ontwikkeling van een trommel met de juiste maatvoering en bestand tegen pogingen om te zien wat er stuk aan kan, kostte de projectgroep de nodige hoofdbrekers. En het nodige budget. Marjan Wertwijn: “Uiteindelijk staan er trommels van f 10.000,- per stuk. Dat is te duur. Wanneer we dit project gaan uitbreiden naar andere vergelijkbare wijken in Utrecht, zal dat anders moeten.”

Uitbreiding

De behoefte aan uitbreiding van de voorzieningen in de Vogelenbuurt blijkt groot. Wat de bewoners betreft, zouden er nog minstens 600 plaatsen in buurtstallingen en een kleine 500 in

fietsentrommels bij kunnen komen. “Er zijn financiële reserveringen voor nog drie tot vijf buurtstallingen en ongeveer vijf trommels”, zegt de projectleider daarover. Daarnaast zullen er in de buurt zo'n 500 standaards met aanbindmogelijkheid worden bijgeplaatst.

Uitbreiding van het project naar andere Utrechtse wijken staat ook op het programma. “Een vraag is nog wel hoe we daarbij het beheer gaan regelen. In de Vogelenbuurt doet het wijk-welzijnswerk het beheer en bij iedere buurtstalling houdt een bewoner toezicht. Die constructie willen we zeker handhaven. Wie elders in de stad het beheer moet gaan doen, is nog even de vraag. In ieder geval is het duidelijk, dat we in de Vogelenbuurt iets hebben bedacht wat ook in andere vergelijkbare wijken en gemeenten uitstekend kan werken”, aldus Wertwijn.

Belangstelling

Diverse gemeenten hebben Utrecht reeds laten weten in het project geïnteresseerd te zijn.

De nu gepubliceerde rapportage meldt de effecten van de bij wijze van proef aangebrachte voorzieningen in de wijk. Het project is inmiddels afgerond met een samenvattende handleiding, waarin zowel het proces als resultaten aan de orde komen.

De diverse deelrapportages (I: proces- en doelevaluatie, II: effectiviteitsbeoordeling en III: de samenvatting 'opzet en ervaringen') zijn verkrijgbaar bij SOAB, tel. 076 - 213080.

Over het project verscheen van de Rijksplanologische Dienst de publikatie 'De Fiets in de buurt', voorbeeldplan Vierde nota, uitgave 16 Openbare Ruimte - 1993. Informatie: Secr. Voorbeeldplannen RPD, tel. 070 - 3391077.

Leiden wil bij station

Woekeren n

“Er moest iets gebeuren. Fietsen stonden soms gewoon aan de shovels van de aannemer vastgemaakt. Verkeerd gestalde fietsen waren altijd al een probleem, maar nu kon het niet langer.” Dit zegt Eveline Idema projectleider stallingsvoorzieningen bij Leiden Centraal Project, het bureau van de gemeente Leiden dat de invulling van het gebied rond de nieuwbouw van het Centraal Station coördineert. De ingrijpende wijzigingen van de verkeerssituatie rondom het station, waaronder de aanleg van een autotunnel, maakte het probleem van her en der 'neergekwakte' fietsen tot een acuut vraagstuk.

20.000 fietsers per dag

De stationsomgeving van Leiden trekt dagelijks 20.000 fietsers. De betaalde stationsstalling had, in de oude situatie, een capaciteit van 3.800 fietsen. Ongeveer eenzelfde aantal rijwielen wordt iedere dag onbetaald in de fietsenrekken rond het station gezet, of strandt in een poging daartoe. Eerst is de chaos die de neergekwakte fietsen tijdens de bouw veroorzaakten, bestreden. Vervolgens moet een onderzoek naar het wie en waarom van betaald en onbetaald stallen van fietsen de basis vormen voor goede en passende voorzieningen, voor als het nieuwe station klaar is.

Het bestrijden van de chaos betekent het leegmaken en leeghouden van het Stationsplein, zodat de aannemer zonder fietsen te pletten zijn werk kan doen. 'Fiets fout = Fiets weg', laat de dienst Beheer en Milieu van de gemeente Leiden middels grote gele borden rond het station momenteel

