

# Fietsparkeerproblemen onder het vergrootglas



**FIETS  BERAAD**

**Publicatie 14**



# Fietsparkeerproblemen onder het vergrootglas

Fietsberaadpublicatie 14

Fietsberaad  
Rotterdam, februari 2008  
2<sup>e</sup> versie



## Conclusies en samenvatting

In deze studie staan twee vragen centraal:

- Op welke manier is het (grote) tekort aan onbewaakte stallingen bij (middel)grote stations op korte termijn te verkleinen?
- Hoe is de overlast van foutgeparkeerde fietsen te beperken?

Om antwoorden op deze vragen te vinden, is de situatie rond vier (middel)grote centrumstations uitgebreid geanalyseerd. Het betreft de stations in Leiden, Haarlem, Eindhoven en Nijmegen.

### De belangrijkste conclusies zijn:

Op korte termijn zijn de capaciteitsproblemen bij drie van de vier onderzochte stations grotendeels op te lossen door een **betere benutting** van de beschikbare fietsparkeercapaciteit. Dat kan op de volgende drie manieren:

- Stimuleren van het gebruik van de *bewaakte* stallingen. Daarvoor moet het stallingstarief (voor bepaalde doelgroepen) aanzienlijk verlaagd worden en de routing geoptimaliseerd worden, zodat het gebruik van de bewaakte stalling minder tijd kost.
- Continue handhaving van de maximum parkeerduur. Anders gezegd: regelmatig weesfietsen verwijderen.
- Stimuleren van het gebruik van minder gunstig gelegen *onbewaakte* stallingen. Daarvoor moet het gewoontegedrag van fietsers doorbroken worden, bijvoorbeeld door hen persoonlijk te informeren over alternatieve stallingslocaties. Of door 's ochtends vroeg foutgeparkeerde fietsen te verplaatsen naar de onderbenutte stallingen.

Om de groei in de komende jaren te kunnen opvangen, blijft daarnaast waarschijnlijk wel een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding noodzakelijk. Het onderzoek onderstreept verder dat een gunstige ligging van (nieuwe) stallingen ten opzichte van aanrijdroute en station doorslaggevend zijn voor het gebruik.

Het stallingsgedrag van fietsers wordt sterk bepaald door de parkeerdruk. Het aantal foutgestalde fietsen neemt duidelijk toe als het aantal vrije klemmen in de loop van de ochtend afneemt. De meeste fietsers die fout parkeren proberen dit toch nog enigszins ordelijk te doen. Als de tekorten toenemen, stijgt ook het aantal foutgeparkeerde fietsen dat ernstige hinder veroorzaakt. De beste manier om de hinder te verkleinen is dan ook een verlaging van de parkeerdruk.

Deze conclusies zijn gebaseerd op uiteenlopende onderzoeken die in de verschillende hoofdstukken aan bod komen.

### Ontwikkelingen

Hoofdstuk 3 beschrijft de **ontwikkelingen in de afgelopen jaren**. Bij de vier stations in dit onderzoek zijn in grote lijnen dezelfde ontwikkelingen te zien als bij de andere (middel)grote centrumstations in Nederland (zie ook Fietsberaadpublicatie 12). Het fietsgebruik naar de stations is in de periode 2002-2005 flink gestegen. Dit komt enerzijds doordat het treingebruik sinds 2003 weer in de lift zit. Daarnaast hebben veel treinreizigers de bus in het vortransport verruild voor de fiets. De groei van het fietsgebruik vertaalt zich vooral in een

grotere vraag naar *onbewaakte* stallingsplekken. De bewaakte stallingen profiteren nauwelijks van de toegenomen populariteit van de fiets.

De mate waarin deze ontwikkelingen zich voordoen, verschilt wel per station. In Haarlem is de overstap van bus (-28%) naar de fiets (+50%) veel groter, waardoor ook de behoefte aan onbewaakte plekken enorm is gegroeid (>50%) in 3 jaar tijd.

### **Bewaakt en onbewaakt**

In hoofdstuk 4 wordt **de bezetting van zowel de bewaakte als de onbewaakte stallingen** gedurende een werkdag beschreven. De verdeling bewaakt/onbewaakt blijkt bijzonder onevenwichtig. Op het maatgevende piekmoment staat gemiddeld 42 procent van de plekken in de bewaakte stallingen leeg. Het gaat om honderden bewaakte plekken per station.

Tegelijkertijd is er in de openbare ruimte een tekort aan **onbewaakte plekken** van ongeveer 37 procent (ruim 1.300 plekken per station). Een beter gebruik van de bewaakte stallingen kan het stallingsprobleem dus aanzienlijk verlichten. In de bewaakte stallingen van Eindhoven en Leiden is zowel overdag als 's nachts nog veel restcapaciteit beschikbaar. De marketing moet hier dus zowel gericht worden op treinreizigers die de fiets gebruiken in het vortransport (overdag) als op hen die de fiets gebruiken in het natransport. In Haarlem en Nijmegen is de leegstand in de nacht veel groter dan overdag, zodat de natransportfietsers hier een interessante doelgroep zijn.

Ondanks de hoge parkeerdruk bij de onbewaakte stallingen worden toch niet alle onbewaakte plekken benut. Zelfs niet in Haarlem, dat een extreem hoge fietsparkeerdruk kent. Dat hangt in ieder geval samen met de afstand tot de stationsingang, in combinatie met de ligging ten opzichte van de aanrijdroute en de aanwezigheid van barrières tussen de stalling en de stationsingang. De keuze van de stallingslocatie is gewoontegedrag. Alleen met robuuste maatregelen is dit gewoontegedrag te doorbreken. Stallingsgedrag kan op korte termijn beïnvloed worden, maar vergt daarna wel permanente aandacht van de beheerder



van de stationsomgeving. Duurzame alternatieven op (middel)lange termijn zijn verplaatsing van stallingen naar gunstiger locaties, aanpassing van de aanrijdroutes of de aanleg van nieuwe toegangen tot de perrons.

### **Stallingsgedrag**

Hoofdstuk 5 presenteert de uitkomsten van twee onderzoeken naar stallingsgedrag. Uit tellingen van geparkeerde fietsen blijkt dat het aantal foutgestalde fietsen sterk toeneemt als meer dan tachtig procent van de klemmen in een stationsgebied bezet is. Fietsers parkeren dan vooral nabij of tussen de klemmen. Het aantal 'wild' gestalde fietsen is ongeveer de hele dag constant, behalve in Haarlem. Hier is de parkeerdruk zo hoog dat ook op grote schaal wildgeparkeerd wordt. 's Ochtends vroeg zijn er overigens voldoende klemmen vrij voor alle foutgeparkeerde fietsen. Aanbevolen wordt om met enige regelmaat in de vroege ochtend de foutgeparkeerde fietsen te verplaatsen naar lege klemmen op locaties die overdag onvolledig benut worden.

Uit een gedragobservatie blijkt dat fietsers in de loop van de ochtend steeds langer moeten zoeken om een vrije klem te vinden. Tegelijkertijd stalt men de fiets in de loop van de ochtend steeds dichterbij het station. Een verklaring hiervoor is dat fietsers, als er op de beoogde locatie geen plek beschikbaar is, in de richting van het station lopen om een plek te zoeken. Om dit te voorkomen zouden fietsers al vroegtijdig op de aanvoerroute geïnformeerd moeten worden over het aantal beschikbare plekken.

Verder blijkt uit de gedragobservatie dat de parkeerdruk van grote invloed is op het aantal fietsers dat op een locatie parkeert die ernstige hinder veroorzaakt. De structurele oplossing voor hinder van foutgeparkeerde fietsen is dan ook voldoende parkeerplekken op aanvaardbare locaties. Om de stallingsdiscipline scherp te houden blijft het daarnaast nodig om foutgeparkeerde fietsen die hinder en gevaar veroorzaken weg te slepen.

### **Fietsparkeerduur**

Uit het stallingsduuronderzoek in hoofdstuk 6 blijkt dat minder dan de helft van de fietsen in de onbewaakte stallingen binnen 24 uur weer wordt opgehaald. Ongeveer een kwart van de fietsen wordt voor enkele dagen of langer gestald. Dit zijn vooral fietsen die worden gebruikt in het natransport. Vanwege de langere parkeerduur doen deze natransportfietsen een relatief groot beroep op de onbewaakte stallingscapaciteit. Maatregelen die deze groep fietsers kunnen verleiden om gebruik te maken van de bewaakte stalling zijn dan ook relatief effectief om capaciteitsproblemen bij de onbewaakte stallingen te verkleinen.

Ongeveer een vijfde van alle gestalde fietsen betreft weesfietsen die niemand ooit meer ophaalt. Met regelmatige verwijderacties van weesfietsen is de beschikbare capaciteit aanzienlijk te verruimen. Uit de ervaringen in Haarlem blijkt enerzijds dat het aantal weesfietsen ook na verwijderacties weer snel groeit en anderzijds dat een nauwgezette aanpak nodig is om alle weesfietsen op te sporen.

### **Enquête**

Tot slot komen de gebruikers van de onbewaakte stallingen zelf aan het woord in een enquête (hoofdstuk 7). Hieruit blijkt onder andere dat:

- Veel fietsers (72%) zelf ook hinder ondervinden van foutgestalde fietsen. Er is echter weinig draagvlak voor het verwijderen van alle foutgeparkeerde fietsen.
- Een overgrote meerderheid vindt dat er (veel) te weinig klemmen zijn.

- Meer dan 90 procent van de respondenten de fiets altijd op dezelfde locatie stalt. Ligging ten opzichte van de aanrijdroute en de afstand tot de perrons zijn daarbij doorslaggevend. Over de ligging is meer dan 80 procent tevreden.
- De stallingskosten (75%) en de extra tijd die nodig is om de fiets in de bewaakte stalling te zetten (62%) de belangrijkste redenen zijn om **geen** gebruik te maken van de bewaakte stalling.



# Inhoudsopgave

<b>Conclusies en samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>Inhoudsopgave</b>	<b>9</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>11</b>
<b>2 Kennismaking met de stations</b>	<b>13</b>
2.1 Keuze NS-stations	13
2.2 Eindhoven	14
2.3 Haarlem	16
2.4 Leiden	17
2.5 Nijmegen	20
<b>3 Ontwikkelingen in de afgelopen jaren</b>	<b>22</b>
3.1 Algemeen	22
3.2 Ontwikkelingen in het treingebruik	22
3.3 Ontwikkelingen in de vervoerwijzekeuze in het voor- en natransport	23
3.4 Ontwikkeling in de behoefte aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen	24
3.5 Ontwikkeling in het gebruik van de bewaakte stallingen	25
<b>4 Bezetting bewaakte en onbewaakte stallingen</b>	<b>27</b>
4.1 Bezetting van bewaakte stallingen	27
4.2 De bezetting van de onbewaakte stallingen	29
4.3 Bezettingsgraad onbewaakte stallingen naar locaties	31
4.4 De onbalans tussen bewaakt en onbewaakt	35
<b>5 Stallingsgedrag</b>	<b>36</b>
5.1 Foutgestalde fietsen per station vergeleken	37
5.2 Foutgestalde fietsen naar locaties Haarlem	39
5.3 Gedragsobservatie	40
<b>6 Stallingsduur</b>	<b>43</b>
6.1 Algemeen	43
6.2 Methodiek onderzoek	43
6.3 Resultaten stallingsduuronderzoek	44
6.4 Uitsplitsing stallingsduur vier stations	46
6.5 Stallingsduur diverse locaties Haarlem	48
6.6 Weesfietstellingen gemeente Haarlem	50
<b>7 Enquête onder stallers</b>	<b>52</b>
7.1 Algemeen	52
7.2 Herkomst- en bestemmingsmotieven	52

7.3	Locatie stallen	53
7.4	Stallingsduur geënquêteerden	54
7.5	Reden keuze stallingslocatie	56
7.6	Mening omtrent vinden vrije plek, aantal en ligging stallingen	57
7.7	Waarom niet in bewaakte stalling gestald?	58
7.8	Stellingen	59
Bijlage 1: Vragenlijst enquête onder stallers		61

# 1 Inleiding

Ruim een jaar geleden constateerde het Fietsberaad in publicatie 12 dat het aantal treinreizigers dat met de fiets naar stations komt flink gestegen is in de periode 2000-2005. De vraag naar onbewaakte stallingen is hierdoor bijna niet bij te benen. De ontwikkelingen waren voor het kabinet aanleiding om in het 'Actieplan op het spoor' 20 miljoen extra uit te trekken voor de stallingen bij stations.

Om na het brede onderzoek uit publicatie 12 meer zicht te krijgen op de stallingsproblematiek bij stations heeft het Fietsberaad voor publicatie 14 de situatie op een viertal stations gedetailleerder onderzocht: Eindhoven, Nijmegen, Leiden en Haarlem. Twee onderzoeksvragen stonden daarbij centraal.

- Op welke manier is het (grote) tekort aan onbewaakte stallingen bij stations op korte termijn te verkleinen?
- En daarnaast: hoe is de overlast van foutgeparkeerde fietsen zoveel mogelijk te beperken?





## 2 Kennismaking met de stations

### 2.1 Keuze NS-stations

Om enige diepgang te kunnen bereiken in deze studie is slechts een beperkt aantal stations geselecteerd. Verschillende overwegingen hebben geresulteerd in de keuze voor de centrale stations van Eindhoven, Haarlem, Leiden en Nijmegen. In de eerste plaats moet er duidelijk een stallingsprobleem aan de orde zijn, zoals een (plaatselijk) tekort aan stallingsplekken, grote aantallen fietsen en veel foutgeparkeerde fietsen. Dat is de reden waarom gekozen is voor (middel)grote stations met een centrale ligging in de stad. Daarnaast is gekeken naar stations die ook onderzocht zijn in de Fietsberaadstudie uit 2002 (publicatie 3), zodat eventuele ontwikkelingen in de tijd gesignaleerd kunnen worden. Alleen Haarlem is destijds niet meegenomen in de Fietsberaadstudie. Haarlem is nu wel gekozen vanwege signalen dat de stallingsproblematiek rond dit station exponentieel groeide.

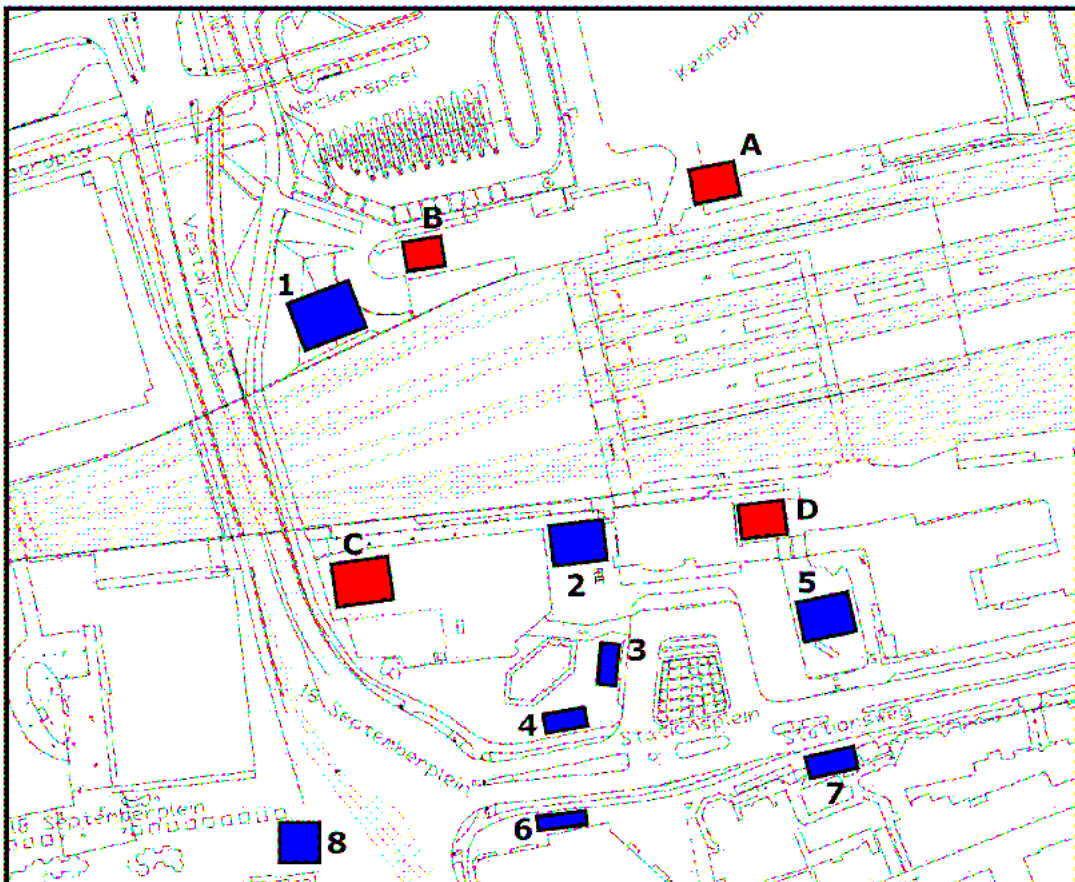
De geselecteerde stations geven niet bij voorbaat een representatief beeld van alle stations van Nederland. Zelfs niet van de (middel)grote centrumstations. Dat is ook niet de bedoeling van deze studie. De analyses in deze studie zijn in de eerste plaats bedoeld om mechanismen bloot te leggen die zich voordoen in de stallingsproblematiek rond stations. Waar mogelijk wordt wel bekeken in hoeverre de geselecteerde stations afwijken van het gemiddelde voor (middel)grote stations.

<b>Tabel 2.1: enkele kenmerken van de stations</b>	<b>Aantal inwoners 2006</b>	<b>Instappers NS 2005 per werkdag</b>	<b>Aantal onbewaakt gestalde fietsen 2006</b>	<b>Aantal bewaakt gestalde fietsen 2006</b>
Eindhoven	209.000	47.350	2.750	1.880
Haarlem	147.000	34.250	5.500	1.050
Leiden Centraal	120.000	57.300	6.000	2.130
Nijmegen	151.000	34.000	3.100	1.690

Tabel 2.1 geeft een algemeen beeld van de geselecteerde stations. Leiden en Eindhoven verwerken dagelijks wat meer reizigers dan Haarlem en Nijmegen. De behoefte aan onbewaakte stallingen is in Leiden en Haarlem het grootst. Bij alle vier de stations is een groot tekort is aan onbewaakte plekken. In de volgende paragrafen worden de stationsgebieden nader beschreven.

## 2.2 Eindhoven

Figuur 2.1 geeft een schematische weergave van de stationsomgeving van Eindhoven met de ligging van de stallingen. De grootste onbewaakte stallingscapaciteit biedt stalling 1 (achterzijde station, 630 plaatsen) en aan de voorzijde stalling 2 en 5 (samen ruim 1100 plaatsen). Stalling A is een inpandige onbewaakte stalling. Met camera's wordt wel toezicht gehouden vanuit een nabijgelegen parkeergarage.



Figuur 2.1: Stationsomgeving Eindhoven. Blauw = onbewaakt. Rood = bewaakt.

### *Bewaakte stallingen*

In de stationsomgeving van Eindhoven zijn meerdere bewaakte stallingen. De bewaakte gemeentestalling op locatie C heeft ook een belangrijke binnenstadsfunctie.

### *Handhaving en stallingsduur*

In de stationsomgeving geldt een stallingsverbod voor fietsen en bromfietsen buiten de rekken (RVV-bord E3). De gemeente verwijdert vier keer per jaar fietswrakken en hinderlijke fietsen. Deze fietsen worden gemarkeerd en na 6 weken opgehaald. Na ongeveer een maand is het effect hiervan niet meer zichtbaar. Vanwege de kosten, het stallingstekort en het ontbreken van een samenhangend handhavingbeleid worden alleen wrakken en fietsers die hinder veroorzaken verwijderd. De maximale stallingsduur wordt niet gehandhaafd. Geen weesfietsverwijderacties dus.

### *Fietsparkeersystemen*

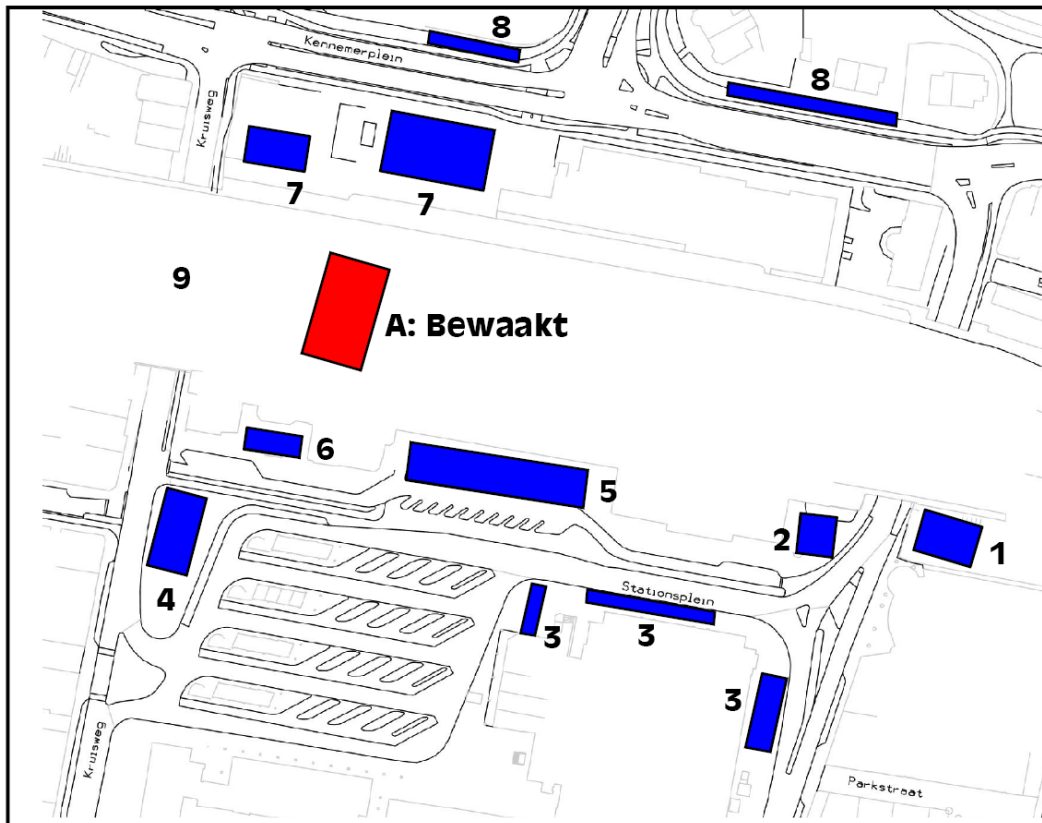
In de gehele stationsomgeving is de Tullip toegepast voor de onbewaakte stallingen: hoog-laagrekken met aanbindbeugel. De kwaliteit (algemeen) van dit stallingssysteem is hoog te noemen. In de stationsomgeving van Eindhoven is het aantal verbogen onbruikbare stallingen wel relatief hoog.



*Stallinglocatie 5, voorzijde station*

## 2.3 Haarlem

Figuur 2.2 geeft een schematische weergave van de stationsomgeving van Haarlem met de ligging van de stallingen. De grootste onbewaakte stallingscapaciteit biedt stalling 7 (achterzijde station, 1050 plaatsen) en aan de voorzijde stalling 5 (circa 500 plaatsen onder de rijtuigenkap).



Figuur 2.2: Stationsomgeving Haarlem. Blauw = onbewaakt. Rood = bewaakt.

### *Bewaakte stalling*

De bewaakte stalling (locatie A) biedt ruimte aan ruim 1100 fietsen en is bereikbaar via beide zijdes van het station. De ligging van de bewaakte stalling is ideaal (onder de sporen), maar de inrichting is sterk verouderd en niet optimaal.

### *Handhaving*

In Haarlem geldt een stallingsverbod buiten de stallingen en een maximale parkeerduur van 4 weken. De gemeente organiseert met enige regelmaat ruimingsacties voor fietsen die buiten de stallingen staan. De prioriteit ligt volgens de gemeente bij fietsen die hinderlijk gestald staan (o.a. de doorgang blokkeren). De Fietsersbond is echter van mening dat ook fietsen die geen hinder veroorzaken verwijderd worden. Voor het opslaan van de geruimde fietsen bestaat een duidelijk ruimtetekort wat de frequentie van ruimingsacties beïnvloedt. Eind 2006 en in 2007 heeft de gemeente verschillende maatregelen genomen om weesfietsen op te sporen en te verwijderen (zie paragraaf 6.6)



### *Fietsparkeersystemen*

Het merendeel van de fietsenstallingen betreft hoog-laagrekken (deels oude rekken en deels nieuwe rekken met bredere hart-tot-hart afstand en aanbindmogelijkheid). De kwaliteit van de stallingen varieert sterk in de stationsomgeving.

### *Toekomst*

De gemeente Haarlem en ProRail hebben vergevorderde plannen voor de bouw van een groot aantal inpandige stallingen. Gratis met toezicht. Aan de centrumzijde betreft het ruim 5.000 plekken in een fietsparkeerkelder onder het plein (ongeveer op locatie 4). Aan de noordzijde 1.150 plekken in een fietsparkeergebouw in meerdere lagen dat tegen het station wordt aangebouwd.

Haarlem

**Laat je fiets  
niet slingeren!!**

**Maar stal je fiets  
in een rek.**

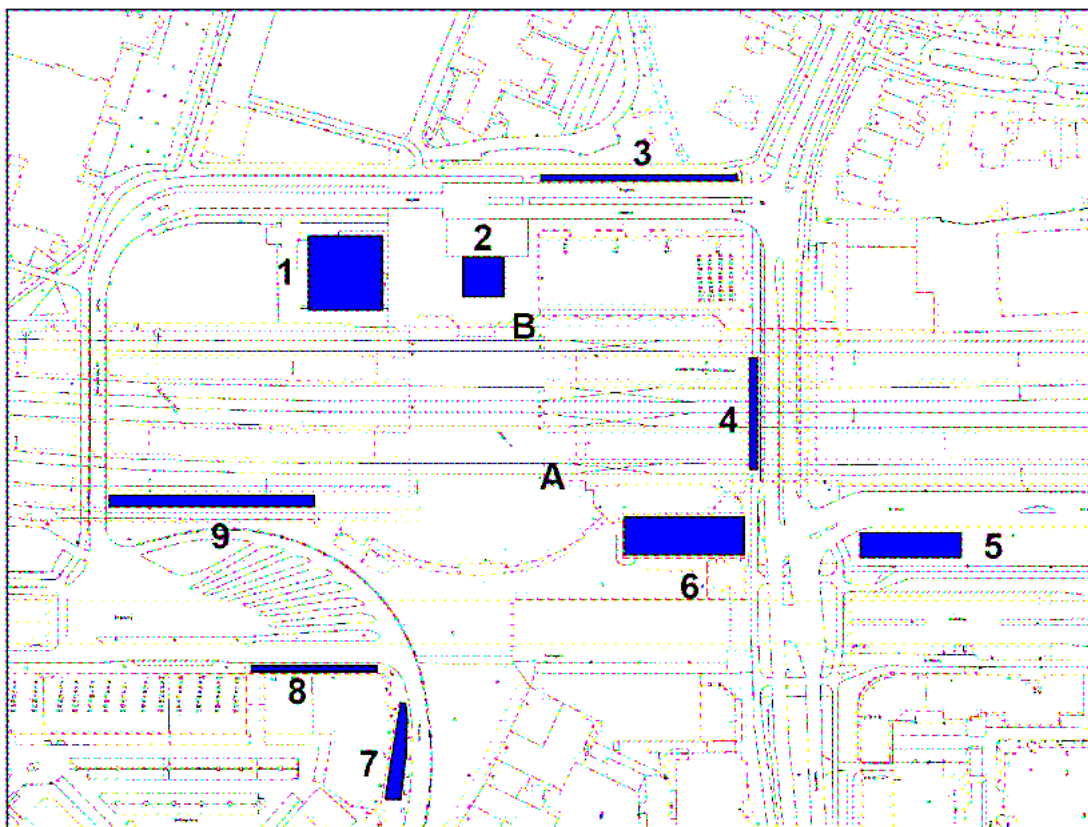
Volop ruimte is beschikbaar naast het CWI-gebouw aan de Jansweg en op het stationsplein naast de Beijneshal.

Station  
Bussen  
Beijneshal  
CWI

De gemeente Haarlem wil het fietsgebruik stimuleren met gratis bewaakte fietsenstallingen en meer fietsrekken op straat. Hiermee wil de gemeente het aantal verkeerd gestalde fietsen op straat verminderen. Wildparkeren van fietsen zorgt voor veel overlast, ergernis en zelfs gevaar.

## 2.4 Leiden

Figuur 2.3 geeft een schematische weergave van de stationsomgeving van Leiden met de ligging van de stallingen. De grootste onbewaakte stallingscapaciteit biedt stalling 6 (centrumzijde station, 2000 plaatsen in etagerekken). Aan de achterzijde (zeezijde, locatie 1) is een grote stalling die plaats biedt aan circa 1500 fietsen.



Figuur 2.3: Stationsomgeving Leiden Centraal.. Blauw = onbewaakt. Letter = bewaakt.

Stallinglocatie 5 betreft een 'overloopstalling'. Fietsers worden erop gewezen deze stalling te gebruiken wanneer andere stallingen vol zijn. Stallinglocatie 6 betreft overdekte etagerekken.

### Handhaving

In de stationsomgeving van Leiden geldt – net zoals bij de andere drie stations - een stallingsverbod buiten de klemmen. De gemeente ruimt vrijwel continu fout gestalde fietsen ('fiets fout = fiets weg'). De beperkte capaciteit om geruimde fietsen op te slaan is vaak bepalend voor de mate waarin geruimd wordt. De prioriteit ligt volgens de gemeente nadrukkelijk bij fietsen die niet in de nabijheid van stallingen staan, zoals fietsen op het stationsplein aan de centrumzijde. Dit zijn de zogenaamde wildgeparkeerde fietsen.

### *Fietsparkeersystemen*

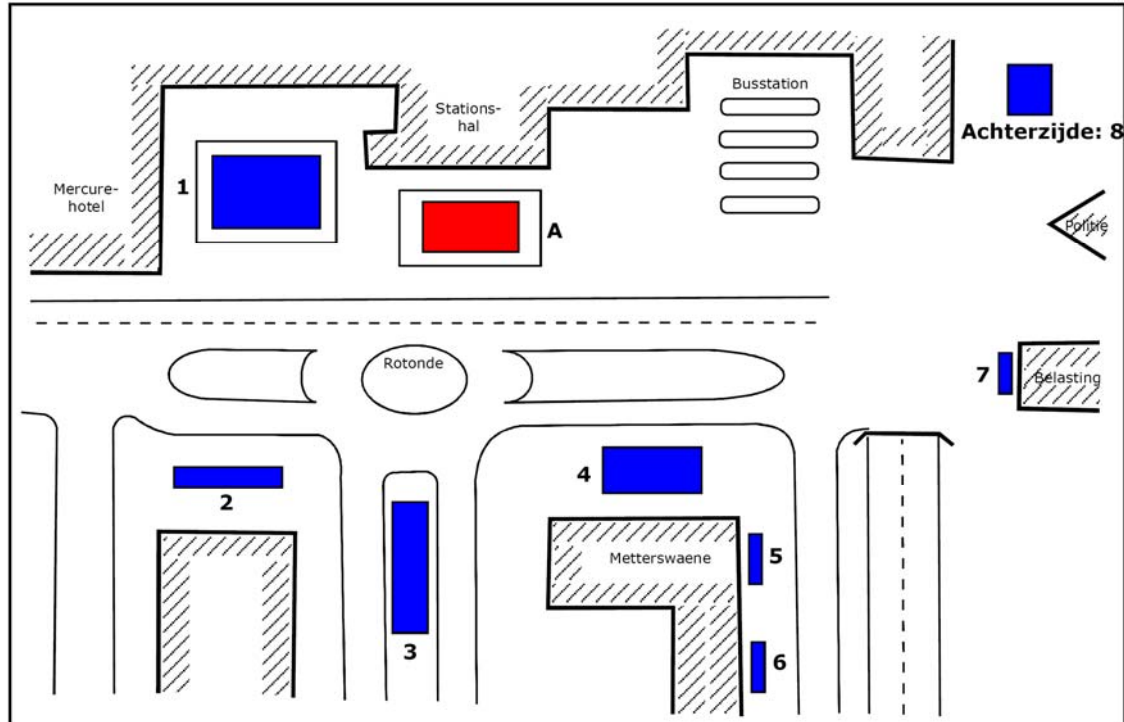
Het merendeel van de fietsenstallingen betreft hoog-laagrekken (deels oude rekken en deels nieuwe rekken met bredere hart-tot-hart afstand en aanbindmogelijkheid). Net zoals in Haarlem varieert de kwaliteit van de stallingen sterk. In de halfverdiepte stalling op locatie 6 (onder de taxistandplaats) zijn etagerekken toegepast met uitschuifgoten. Deze uitschuifgoten vergemakkelijken het tillen.



*Stallinglocatie 6 heeft etagerekken met uitschuifgoten.*

## 2.5 Nijmegen

Figuur 2.4 geeft een schematische weergave van de stationsomgeving van Nijmegen met de ligging van de stallingen. Het betreft hier de situatie in 2006. In 2007 zijn de werkzaamheden begonnen voor de herinrichting van de stallingen.



Figuur 2.4: Stationsomgeving Nijmegen. Blauw = onbewaakt. Rood = bewaakt.

Stallingslocatie 1 blijft de grootste capaciteit bieden (in 2006: capaciteit 1300 fietsen). Aan de overzijde van het stationsplein bieden de locaties 3 en 4 de meeste capaciteit (respectievelijk 500 en 220 plaatsen). Aan de achterzijde is een stalling aanwezig die plaats biedt aan 200 fietsen.

### *Bewaakte stallingen*

De bewaakte stalling (A) is ondergebracht in een kelder onder het stationsplein. De ligging ten opzichte van de stationingang is gunstig. Helaas is er geen directe verbinding tussen de bewaakte stalling en de stationshal.

### *Fietsparkeerverboden*

In de plaatselijke verordening (APV) is bepaald dat het verboden is om op het stationsplein fietsen buiten de klemmen de plaatsen. De gemeente ruimt alleen fietsen die gevaarlijk staan en/of de doorgang fors blokkeren. Fietsen die niemand ophaalt (weesfietsen), worden niet of nauwelijks geruimd.

*Fietsparkeersystemen*

Op vrijwel alle locaties in de stationsomgeving van Nijmegen staan de traditionele hoog-laagrekken (situatie 2006).



### 3 Ontwikkelingen in de afgelopen jaren

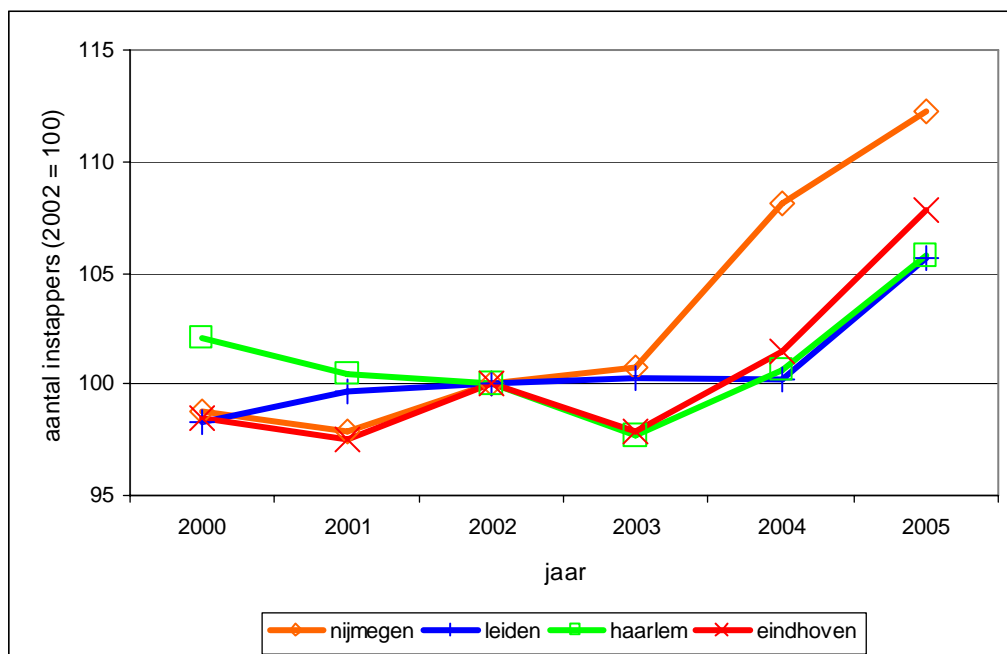
#### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een aantal ontwikkelingen in de afgelopen jaren beschreven voor de vier stations in dit onderzoek. Achtereenvolgens komen aan de orde: de groei van het aantal treinreizigers per station, wijzigingen in de vervoerwijzekeuze in het voor- en natransport en tot slot de toename van het aantal geparkeerde fietsen in het stationsgebied.

In Fietsberaadpublicatie 12 zijn deze ontwikkelingen beschreven voor heel Nederland. Hier zoomen we dus in op Nijmegen, Leiden, Eindhoven en Haarlem. De gebruikte bronnen zijn hetzelfde. In de eerste plaats het Klantentevredenheidsonderzoek van de NS (kortweg KTO), wat een beeld geeft van de vervoerwijzekeuze. Daarnaast tellingen van het aantal geparkeerde fietsen. Deze zijn in opdracht van ProRail uitgevoerd voor de monitoring van het moderniseringprogramma *Ruimte voor de Fiets*.

#### 3.2 Ontwikkelingen in het treingebruik

In Fietsberaadpublicatie 12 is geconstateerd dat twee variabelen dominant zijn voor de ontwikkeling van het treingebruik in de laatste decennia. In de eerste plaats de economische ontwikkelingen. In tijden van economische voorspoed groeit ook het treingebruik. Daarnaast zijn er de fluctuaties in het aantal studenten. Sinds het eind van de vorige eeuw groeit het aantal studenten weer flink en studenten blijven steeds langer thuis wonen. Dit heeft extra treinritten op werkdagen tot gevolg.



Figuur 3.1: Ontwikkeling van het aantal instappers per station. Bron: NS.

Figuur 3.1 geeft de ontwikkelingen weer van het aantal instappers op de vier stations in dit onderzoek. Tot 2003 blijft het aantal instappers redelijk stabiel. De toename als gevolg van

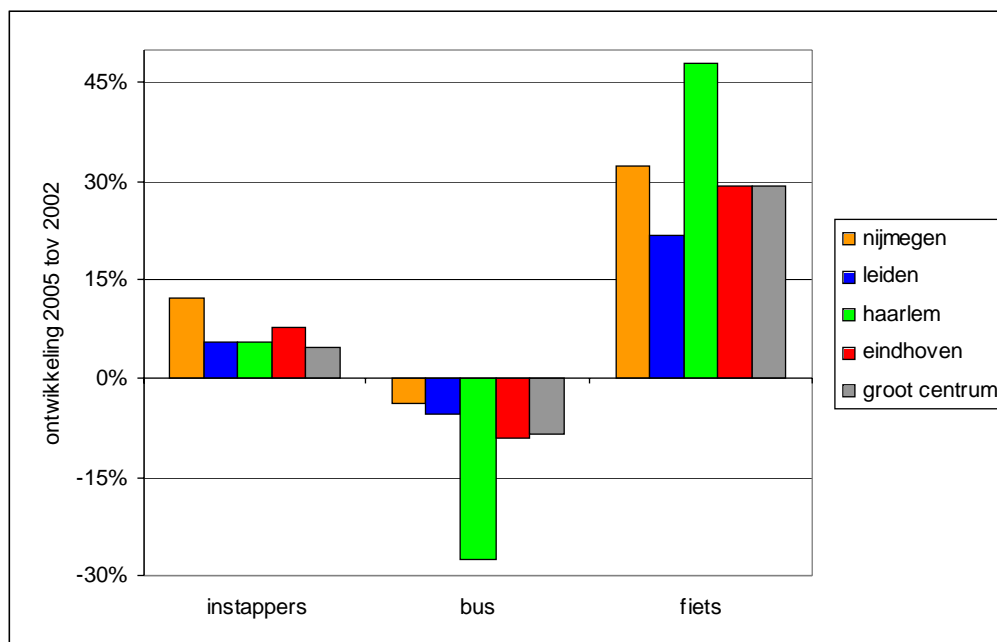
het aantal studenten wordt grotendeels tenietgedaan door de afname als gevolg van de economische laagconjunctuur. In Haarlem (de enige stad in dit onderzoek zonder universiteit) daalt het aantal instappers in de periode 2000-2003 wel enkele procenten.

In 2003 is een duidelijke kentering te zien in het aantal instappers. De economie trekt aan terwijl het aantal (thuiswonende) studenten blijft doorgroeien. Het gevolg is een forse groei van het aantal treinritten in alle vier de steden van ongeveer 3 procent per jaar (t.o.v. 2003). De toename van het aantal instappers op de vier stations in dit onderzoek is ongeveer vergelijkbaar met het gemiddelde van alle (middel)grote centrumstations in Nederland. In Nijmegen is deze groei het sterkst. In Leiden zet de groei wat later in.

### 3.3 Ontwikkelingen in de vervoerwijzekeuze in het voor- en natransport

Hoewel de uitdrukking 'De trein brengt je van een plek waar je niet bent naar een plek waar je niet wilt zijn' inmiddels een beetje afgezaagd is, blijft het een feit dat de trein niet kan functioneren zonder voor- en natransport. Alleen als de mobilist snel met de fiets, met de bus of lopend op het station kan komen, is de trein een optie. De keten is zo sterk als de zwakste schakel.

Met de beschikbare gegevens uit het Klantentevredenheidsonderzoek van de NS (KTO) is een globaal beeld te schetsen van de vervoerwijze in de vier geselecteerde steden in 2002 en in 2005. Vanwege de beperkte steekproefomvang op stationsniveau blijft het echter een globale indicatie. Het betreft gemiddelden van het voor- en natransport.



Figuur 3.2: Ontwikkeling van het bus- en fietsgebruik in het voor- en natransport naar stations in de periode 2002-2005 in vergelijking tot het aantal instappers. Bron: KTO-NS.

Gemiddeld voor alle (middel)grote stations heeft de fiets in 2005 een marktaandeel van ongeveer 23% in het voor- en natransport. Eindhoven heeft een vergelijkbaar fietsaandeel. In Nijmegen is het iets hoger (28%). In Haarlem en Leiden is het marktaandeel van de fiets aanzienlijk hoger dan gemiddeld (36%).

Verder valt op: in Eindhoven is vooral het aandeel lopen hoog (ca. 50% tegen 40% in de andere drie steden), waarschijnlijk vanwege de nabijheid van de universiteit. In Nijmegen maken de treinreizigers relatief vaak gebruik van de bus om op het station te komen (ca. 30% tegen 22% in de andere drie steden).

Figuur 3.2 geeft de ontwikkelingen weer van het fiets- en busgebruik in de periode 2002-2005. Ter vergelijking is ook de toename van het treingebruik in die periode weergegeven. In Fietsberaadpublicatie 12 werd al geconstateerd dat de bus in deze periode nauwelijks heeft geprofiteerd van de toename van het treingebruik. Ondanks de toename van het aantal treinreizigers nam het aantal busritten naar (middel)grote centrumstations af met zo'n 8 procent. Het fietsgebruik daarentegen steeg in die drie jaar met bijna 30%. Verklaringen voor deze verschuivingen zijn onder andere verbetering van de weersomstandigheden, verschrapping in het OV-aanbod en prijsstijgingen van de strippenkaart.

In de steden in dit onderzoek hebben zich dezelfde ontwikkelingen voorgedaan. Het fietsgebruik groeide fors doordat nieuwe treinreizigers per saldo allemaal met de fiets naar het station komen en doordat bestaande treinreizigers de bus verruilen voor de fiets. Er zijn wel verschillen tussen de steden. In Haarlem is de verschuiving van bus naar fiets veel groter dan in de andere steden. Het busgebruik naar station Haarlem daalde met 28% en het fietsgebruik naar dit station steeg met maar liefst 50% in drie jaar tijd.

### **3.4 Ontwikkeling in de behoefte aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen**

Een groei van het fietsgebruik, zoals geconstateerd in de vorige paragraaf, zal gevolgen hebben voor de behoefte aan stallingen. In deze paragraaf wordt een analyse gemaakt van tellingen van het aantal gestalde fietsen rond stations, die uitgevoerd zijn in opdracht van ProRail. Niet ieder jaar worden alle stations geteld. Indien mogelijk zijn de gegevens aangevuld met telgegevens van de desbetreffende gemeente. Verder is het van belang te weten dat het gaat om tellingen op werkdagen. De tellingen geven dus geen beeld van de ontwikkelingen in de weekenden (denk aan uitwonende studenten die in het weekend naar huis gaan). Ook natransportfietsen die bij het station overnachten worden slechts in beperkte mate in de tellingen meegenomen.

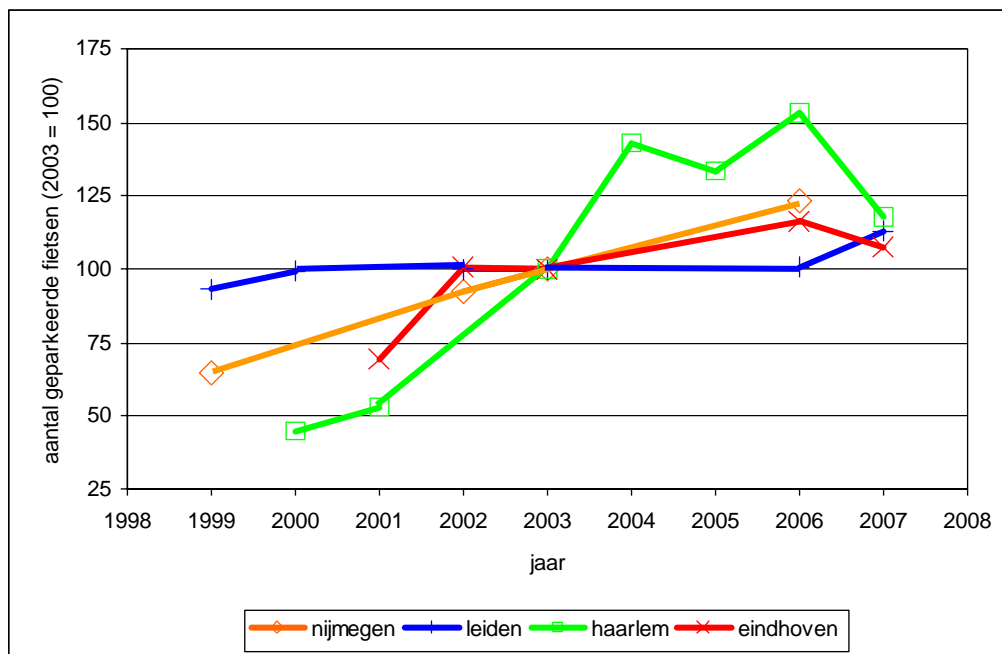
Figuur 3.3 geeft de ontwikkeling weer van het aantal geparkeerde fietsen bij de stations in dit onderzoek. Het aantal fietsen in 2003 is op 100 gesteld. Het beeld is grillig. Dit komt onder andere doordat de tellingen momentopnamen zijn van één dag in een jaar.

Net als in de rest van Nederland is ook rond de stations in dit onderzoek het aantal geparkeerde fietsen de laatste jaren flink gegroeid. In Leiden was deze toename wat minder groot. In Haarlem was de groei van het aantal geparkeerde fietsen daarentegen bijzonder uitbundig, zeker tussen 2001 en 2004. De toegenomen behoefte aan fietsparkeervoorzieningen is grotendeels te verklaren door de gestegen populariteit van de fiets als voor- of natransportmiddel (zie paragraaf 3.3). In Haarlem steeg het fietsgebruik naar het station veel sterker dan in andere steden, voor het aantal geparkeerde fietsen rond het station geldt hetzelfde.

In Leiden daarentegen is de vraag naar onbewaakte plekken minder toegenomen dan verwacht zou mogen worden op basis van de groei van het fietsgebruik naar het station. Dit



komt onder andere doordat de (nieuwe) fietsers hier vaker voor de bewaakte stalling kiezen (zie paragraaf 3.5). Dit duidt erop dat de groei van het fietsgebruik van en naar Leiden CS vooral voor rekening komt van woon-werkverkeer en in mindere mate onderwijsgerelateerd is.



Figuur 3.3: Ontwikkeling van het aantal geparkeerde fietsen rond de stations. Bron: ProRail.

In de grafiek zijn, indien beschikbaar, ook de jongste tellingen voor 2007 toegevoegd. Opvallend is dat het aantal geparkeerde fietsen rond station Haarlem in 2007 flink gedaald is, met ongeveer 1.300 fietsen. Een groot deel van deze afname is te verklaren door opruimacties van weesfietsen (zie paragraaf 6.6).

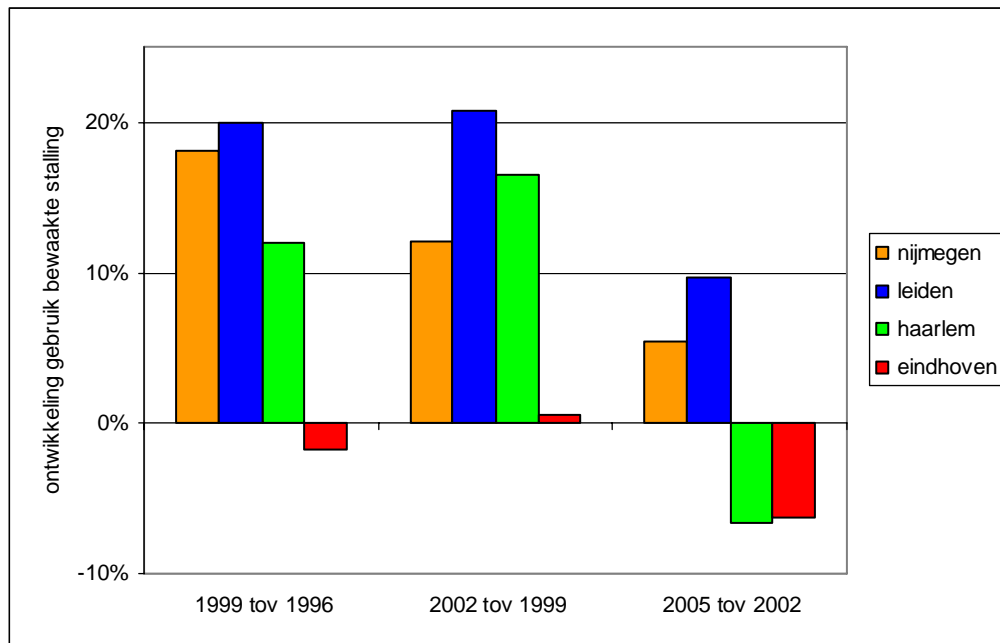
### 3.5 Ontwikkeling in het gebruik van de bewaakte stallingen

Tot slot de ontwikkeling in het gebruik van de bewaakte stallingen. Figuur 3.4 geeft de ontwikkeling voor de vier steden weer op basis van omzetgegevens van NS-Fiets BV. Het beeld van de vier steden in dit onderzoek is vergelijkbaar met het algemene beeld van de bewaakte stallingen bij (middel)grote stations (zie Fietsberaadpublicatie 12).

In de periode 1996-2002 neemt de klandizie van de bewaakte stallingen nog toe. De bewaakte stallingen profiteren van de hoogconjunctuur. Bovendien stijgen de stallingstarieven vrijwel niet in deze periode.

Het lukt de bewaakte stallingen niet om de groei na 2002 vast te houden, ondanks de forse toename van het aantal fietsritten naar stations. In Haarlem, waar het fietsgebruik naar het station in de periode 2002-2005 met bijna 50% toenam, is de klandizie van de bewaakte stalling zelfs gedaald. Mogelijke verklaringen: de stallingstarieven stijgen in deze periode flink en een groot deel van de 'nieuwe' fietsers betreft (thuiswonende) studenten die niet bereid zijn te betalen voor de stalling. In Haarlem speelt daarnaast wellicht nog mee dat de bewaakte stalling vrij vol staat (zie paragraaf 1.1) en enigszins verouderd is.

Eindhoven is wat de bewaakte stallingen betreft een vreemde eend in de bijt. Terwijl in de andere steden de bewaakte stallingen het nog goed doen in de periode 1996-2002, laat de bewaakte stalling in Eindhoven geen positieve ontwikkeling meer zien.



Figuur 3.4: Ontwikkeling in het gebruik van de bewaakte stallingen in drie verschillende perioden. Berekend op basis van omzetgegevens NS-Fiets BV.

## 4 Bezetting bewaakte en onbewaakte stallingen

In dit hoofdstuk wordt een gedetailleerd beeld gegeven van de bezetting van de stallingen bij de vier stations uit dit onderzoek. Hoe groot zijn de capaciteitstekorten? Hoe ontwikkelt het gebruik zich in de loop van een werkdag? Is het aanbod bewaakt/onbewaakt in balans? De gegevens in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op gedetailleerde tellingen van het aantal geparkeerde fietsen op werkdagen in het najaar van 2006 in opdracht van het Fietsberaad. Tussen 06:30 uur en 17:30 uur is ieder uur bij de afzonderlijke stallingslocaties geteld.

### Bezetting van bewaakte stallingen

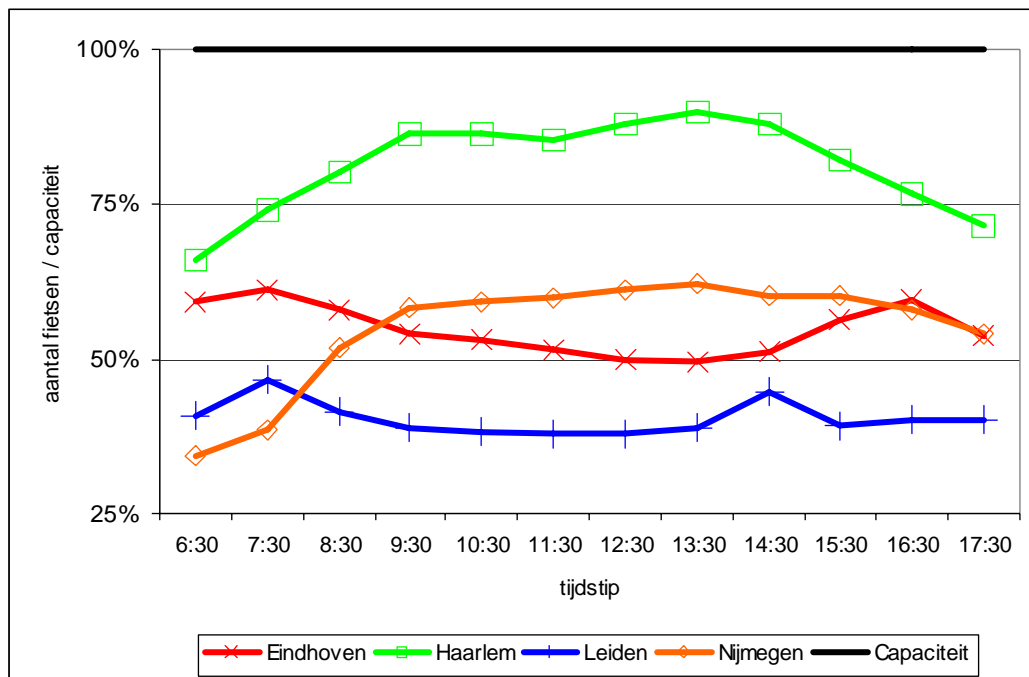
Gemiddeld 44% van de fietsparkeer capaciteit bij de onderzochte stations bevindt zich in de

Tabel 4.1: Aandeel bewaakt	Percentage van alle stallingsplekken	Percentage van alle stalde fietsen
Eindhoven	51%	31%
Haarlem	28%	17%
Leiden	44%	26%
Nijmegen	55%	35%
<b>Gemiddeld</b>	<b>44%</b>	<b>27%</b>

bewaakte stallingen, waar de gebruiker voor moet betalen. Haarlem is in dit beeld duidelijk een uitschieter in negatieve zin. Hier is 'slechts' 28 procent van het stallingsaanbod bewaakt. In Eindhoven en Nijmegen is het

aanbod bewaakt relatief wat ruimer dan gemiddeld.

Figuur 4.1 geeft een beeld van het gebruik van de bewaakte stallingen in de loop van de dag. Het gebruik is gerelateerd aan de stallingscapaciteit. De lijnen geven weer welk deel van de klemmen bezet zou zijn als alle fietsen inderdaad netjes geparkeerd zouden zijn (de fietsparkeerdruk).



Figuur 4.1: Fietsparkeerdruk in de bewaakte stallingen in de loop van een werkdag.

De bezetting van de bewaakte stalling in Haarlem is over het algemeen een stuk hoger dan bij de andere stations. Dat is ook niet verwonderlijk, gezien de relatief beperkte capaciteit van de bewaakte stalling in Haarlem

#### *Balans tussen nacht en dag*

Opvallend is dat de bewaakte stallingen 's ochtends vroeg (6:30 uur) al redelijk gevuld zijn. In Haarlem voor 66%, in de andere bewaakte stallingen voor ongeveer 40%. Het gaat hier waarschijnlijk voornamelijk om fietsen die overnachten en voor het natransport gebruikt worden. Een groot deel van deze natransportfietsen zal in de loop van de dag de stalling verlaten, maar niet allemaal, bijvoorbeeld omdat de eigenaar een vrije dag heeft.

Nog opvallender is dat de bezetting van de bewaakte stallingen in Leiden en Eindhoven in de loop van de dag nauwelijks stijgt en zelfs een beetje daalt. 's Ochtends wordt het vertrek van de natransportfietsen ongeveer gecompenseerd door de voortransportfietsen die de dag doorbrengen in de stalling. In Eindhoven is de bezetting dan ook het hoogst op de wissel-momenten 's ochtends en aan het eind van de middag. Doordat het aantal voor- en natransportfietsen ongeveer in balans is, is de bewaakte stallingscapaciteit in Eindhoven en Leiden voor een groot deel dubbel te gebruiken. Marketinginspanningen om het gebruik van deze bewaakte stallingen te stimuleren, kunnen dus zowel gericht worden op treinreizigers die de fiets gebruiken in het voortransport (overdag) als op hen die de fiets gebruiken in het natransport.

In Haarlem en Nijmegen stijgt de bezetting wel duidelijk in de loop van de dag. Er zijn meer voortransportfietsen dan natransportfietsen of een groter deel van de natransportfietsen blijft een dagje in de stalling staan. In Haarlem en Nijmegen is de bezetting van de bewaakte stalling rond 13:30 uur het hoogst, respectievelijk 90% en 60%. Dat wil zeggen in Haarlem overdag 1,4 keer zo veel als 's nachts en in Nijmegen zelfs 1,8 keer zo veel. In de nachtelijke uren is er dus nog aanzienlijke restcapaciteit. In de marketing van de stalling zou daarop ingespeeld kunnen worden door de marketinginspanningen vooral te richten op treinreizigers die de fiets gebruiken voor het natransport. Vooral voor Haarlem is dat relevant omdat de bewaakte stalling daar overdag vrijwel vol zit.

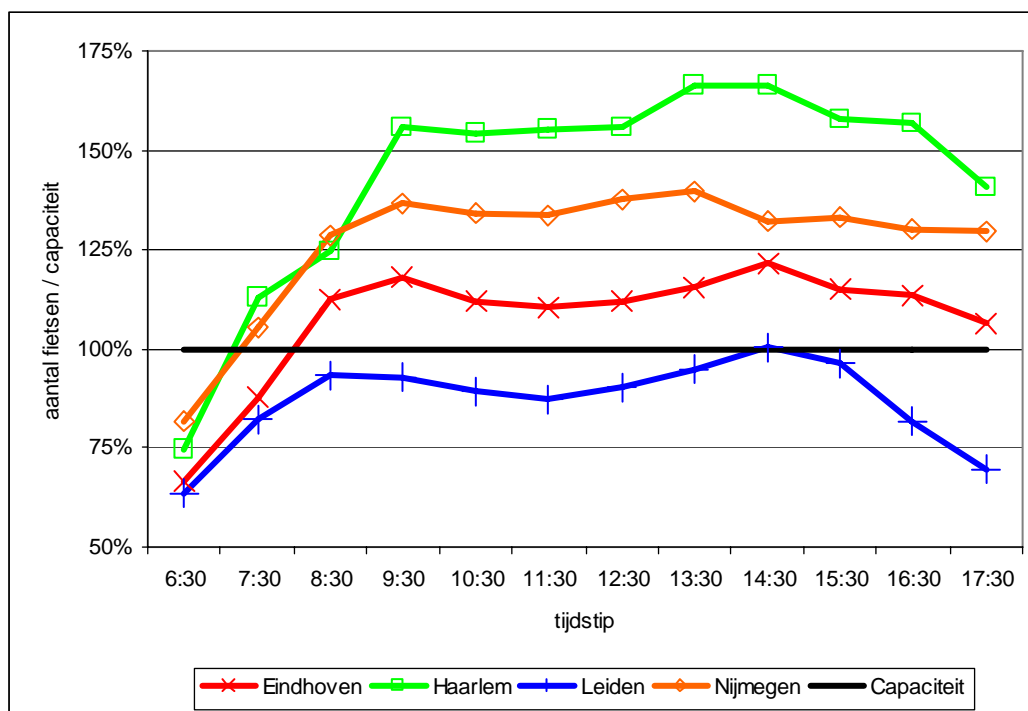
#### *Veel leegstand*

Uitgezonderd Haarlem hebben de onderzochte bewaakte stallingen zowel 's nachts als overdag een aanzienlijke restcapaciteit. Gemiddeld staat op het maatgevende piekmoment 42 procent van de fietsparkeervoorzieningen in de onderzochte bewaakte stallingen leeg. In werkelijkheid is de nog beschikbare capaciteit in de bewaakte stallingen nog wat groter, omdat ook in de bewaakte stallingen een deel van de fietsen buiten de klemmen staat, bijvoorbeeld vanwege afwijkende maten. In Eindhoven en Leiden zijn de overschotten aan bewaakte plekken het grootst: respectievelijk ruim 1.400 en 2.400 plekken. Dat is zonde van de schaarse ruimte rond de stations, zeker gezien de stallingsproblematiek in de openbare ruimte. Conclusie: het is zeker aan te bevelen om met een uitgekiende marketingmix het gebruik van de bewaakte stallingen verder op te krikken. Cruciaal in de marketingmix zijn vermindering van de kosten en de tijd die gemoeid is met het stallen in de bewaakte stallingen, evenals het doorbreken van gewoontegedrag (hoofdstuk 7).

In Haarlem wordt de capaciteit van de bewaakte stalling overdag wel vrijwel geheel benut. Op piekmomenten is nog ongeveer 10% capaciteit beschikbaar, maar deze ‘frictie-leegstand’ is nodig om ervoor te zorgen dat fietsers de vrije plekken ook kunnen vinden. Het lijkt er verder op dat de beperkte capaciteit van de bewaakte stalling in Haarlem (in combinatie met de sterk verouderde stalling) een beperkende factor is voor het bewaakte stallen. Op het piekmoment heeft de bewaakte stalling in Haarlem slechts een marktaandeel van 17%, terwijl in de andere steden 26 tot 35 procent van alle fietsen rond het station in de bewaakte stalling staat. Op (middel)grote stations, waar de bewaakte capaciteit niet beperkend is, lijkt een marktaandeel van circa 30 procent voor de bewaakte stalling reëel.

#### 4.1 De bezetting van de onbewaakte stallingen

Figuur 4.2 geeft een beeld van het gebruik van de onbewaakte stallingen in de loop van de dag. Het gebruik is gerelateerd aan de stallingscapaciteit. De lijnen geven weer welk deel van de klemmen bezet is als de fietsen zoveel mogelijk netjes geparkeerd zouden zijn in de klemmen. In werkelijkheid staat een substantieel deel van de fietsen buiten de klemmen, ook als er nog klemmen vrij zijn. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.



Figuur 4.2: Fietsparkeerdruk in de onbewaakte stallingen in de loop van een werkdag.

Net als bij de bewaakte stalling staan er ook bij de onbewaakte stallingen 's ochtends vroeg al flink wat fietsen in en rond de onbewaakte klemmen. Dit zullen voor een groot deel natransportfietsen zijn die één of enkele overnachtingen gemaakt hebben. Voor een aanzienlijk deel betreft het echter ook zogenaamde weesfietsen die nooit meer opgehaald worden en die overdag ook plekken bezet houden (zie hoofdstuk 6).

Voor de natransportfietsen die nog wel in gebruik zijn, zou de bewaakte stalling een relatief goed alternatief kunnen zijn. Zowel vanuit het oogpunt van de fietsers als voor de exploitant van de stalling. Voor de fietsers, omdat 's nachts en in het weekend de kans op diefstal en vandalisme in de onbewaakte stalling relatief groot is. Ook de weersinvloeden zijn niet

bevorderlijk voor de fiets. En voor de exploitant, omdat de ongebruikte restcapaciteit bij een deel van de bewaakte stallingen 's nachts relatief groot is. Maar kennelijk is de bewaakte stalling met de huidige stallingsprijzen nog niet aantrekkelijk genoeg voor fietsers die hun fiets laten overnachten.

#### *Ontwikkelingen in de ochtendspits*

Tussen 6:30 uur en 8:30 uur stijgt het aantal onbewaakt gestalde fietsen flink. Bij de meeste stations is rond half acht 's ochtends de capaciteit van de onbewaakte stallingen overschreden. Na halfnegen vlakt de toename van het aantal onbewaakt gestalde fietsen af, behalve in Haarlem. In Haarlem is tussen halfnegen en half tien juist nog een scherpe stijging van het aantal fietsen te zien. Het is niet duidelijk wat hiervoor de verklaring is. Wellicht heeft het te maken met het feit dat er op korte afstand van Haarlem een aantal belangrijke werk- en onderwijsbestemmingen zijn (Amsterdam, Leiden), waardoor men later men de trein gaat.

#### *Middag maatgevend*

Bij de meeste stations is aan het begin van de middag nog een kleine toename van het aantal onbewaakt gestalde fietsen te zien vanwege de mensen die 's middag nog een trein pakken. Het maatgevende moment ligt dan ook tussen 12:30 uur en 13:30 uur. Op dat moment is bij de meeste onderzochte stations sprake van een groot tekort aan onbewaakte stallingen. Gemiddeld is er een tekort aan **onbewaakte** plekken van 37 procent<sup>1</sup> (ruim 1.300 onbewaakte plekken per station). In Haarlem zijn de tekorten zowel relatief als absoluut het grootst (bijna 2.500 onbewaakte plekken).

Kanttekening bij deze berekeningen is dat ook parkeervoorzieningen die vanwege hun ongunstige locatie slecht gebruikt worden in de berekeningen zijn meegenomen als volwaardige voorzieningen. Dat is ook de reden waarom er in Leiden geen tekort aan onbewaakte plekken lijkt te zijn. Een aanzienlijk deel van de onbewaakte voorzieningen in Leiden wordt niet gebruikt, terwijl andere overvol zijn. De volgende paragraaf zal hier dieper op ingaan.

Een tweede kanttekening bij de berekening van de tekorten en overschotten is, dat hierin geen rekening is gehouden met de latente vraag. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om treinreizigers die nu lopend naar het station komen, omdat er geen plek is in de stalling.

---

<sup>1</sup> In de berekening van de tekorten en overschotten is ervan uitgegaan dat de vereiste capaciteit ongeveer 10% groter moet zijn dan de vastgestelde vraag om ervoor te zorgen dat men de lege plekken kan vinden.

## 4.2 Bezettingsgraad onbewaakte stallingen naar locaties

In de vorige paragraaf zijn de onderzochte stations met elkaar vergeleken. In deze paragraaf wordt verder ingezoomd op de verschillende locaties rond de stations. Wanneer wordt een locatie met onbewaakte stallingen beter gebruikt? En wanneer laten fietsers deze stalling links liggen? Om hier enig zicht op te krijgen, worden eerst de verschillende locaties rond station Leiden aan een nadere analyse onderworpen. Per saldo zijn er rond station Leiden geen grote tekorten aan onbewaakte stallingsvoorzieningen. De bezettingsgraad verschilt echter sterk per locatie.

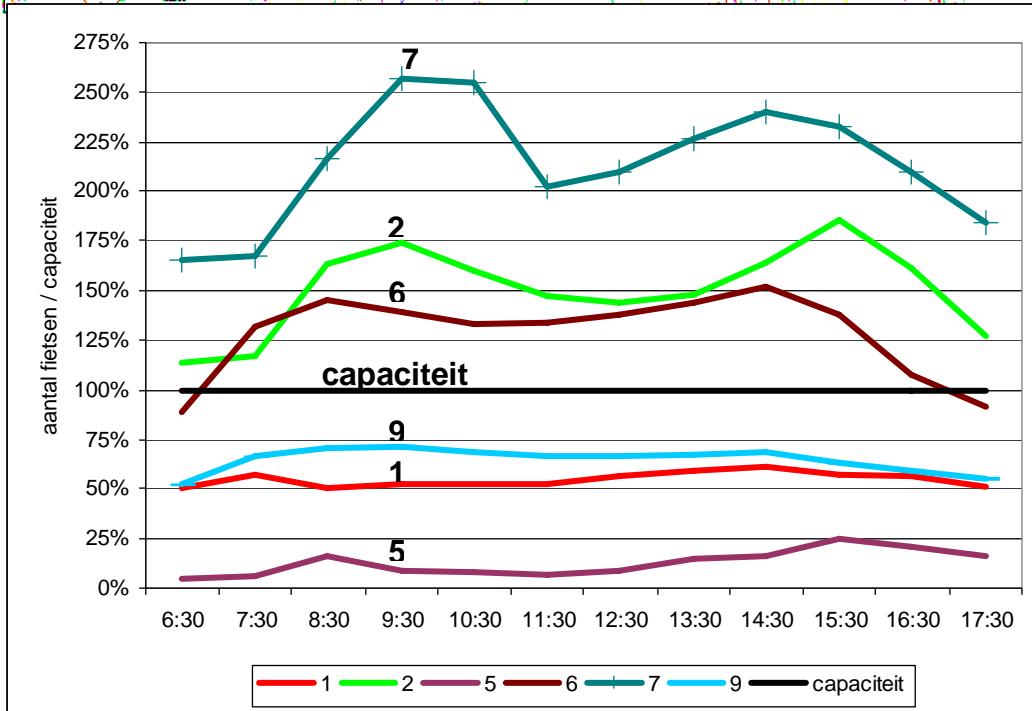
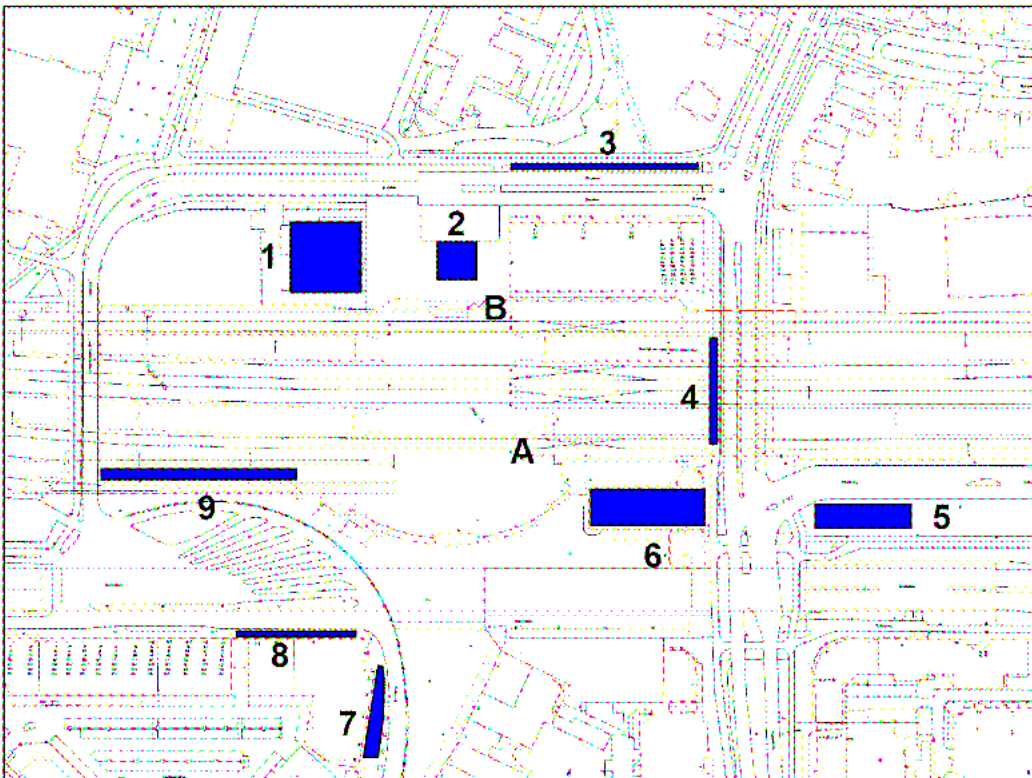
Figuur 4.3 geeft een beeld van de bezettingsgraad op de belangrijkste locaties rond station Leiden. De locaties 2 en 6 zijn relatief gunstig gelegen, dicht bij de stationsingang. Bovendien is locatie 6 overdekt.

In de vroege ochtend is de bezettingsgraad op deze twee locaties al hoog. Om zeven uur wordt de beschikbare capaciteit overschreden. Kennelijk zijn deze gunstige locaties ook in trek voor natransportfietsen en/of weesfietsen.

In de loop van de dag lopen de tekorten op tot meer dan 50 procent. Op locatie 2 zijn verder ook duidelijk ochtend- en een middagpieken te zien. Mogelijk hangt dit samen met fietsers/treinreizigers van en naar het medisch centrum aan die zijde van het station.

Hoewel de gunstige locaties dus kampen met een aanzienlijke overbezetting worden ongunstige locaties, zoals 1, 9 en vooral 5, niet optimaal gebruikt. Tussen locatie 5 en het station ligt dan ook een druk kruispunt met verkeerslichten. Fietsers die bij de populaire locatie 6 constateren dat er geen plaats meer is, zouden twee keer (extra) dit kruispunt moeten oversteken als zij gebruik willen maken van locatie 5. Kennelijk een te grote barrière voor veel fietsers. Pas in de loop van de middag neemt het gebruik van locatie 5 wat toe, maar de bezettinggraad is nooit hoger dan 25 procent. Locatie 5 is overigens bedoeld als 'overloopstalling'. Enkele borden attenderen fietsers op deze overloopstalling. Ook in Haarlem, het station met verreweg het grootste tekort, benutten fietsers de ongunstig gelegen stalling op locatie 1 onvolledig. De bezettingsgraad is hier maximaal 41 procent.

Locatie 7 in Leiden is een geval apart. De stalling op locatie 7 heeft de grootste overbezetting, hoewel de stalling niet bijzonder gunstig ligt ten opzichte van het station. Wel op de aanrijdroute vanuit het centrum, maar niet dicht bij de ingang van het station. Deze stalling wordt ook veel gebruikt door klanten van de supermarkt en andere winkels. Dit verklaart wellicht ook het grillige verloop van de bezetting. Een stalling in Eindhoven die eveneens in het invloedgebied van winkels (locatie 8) ligt, heeft eveneens een afwijkend verloop, maar een hoge bezettingsgraad in de middaguren.



Figuur 4.3: Fietsparkeerdruk op verschillende stallingslocaties rond station Leiden in de loop van een werkdag.

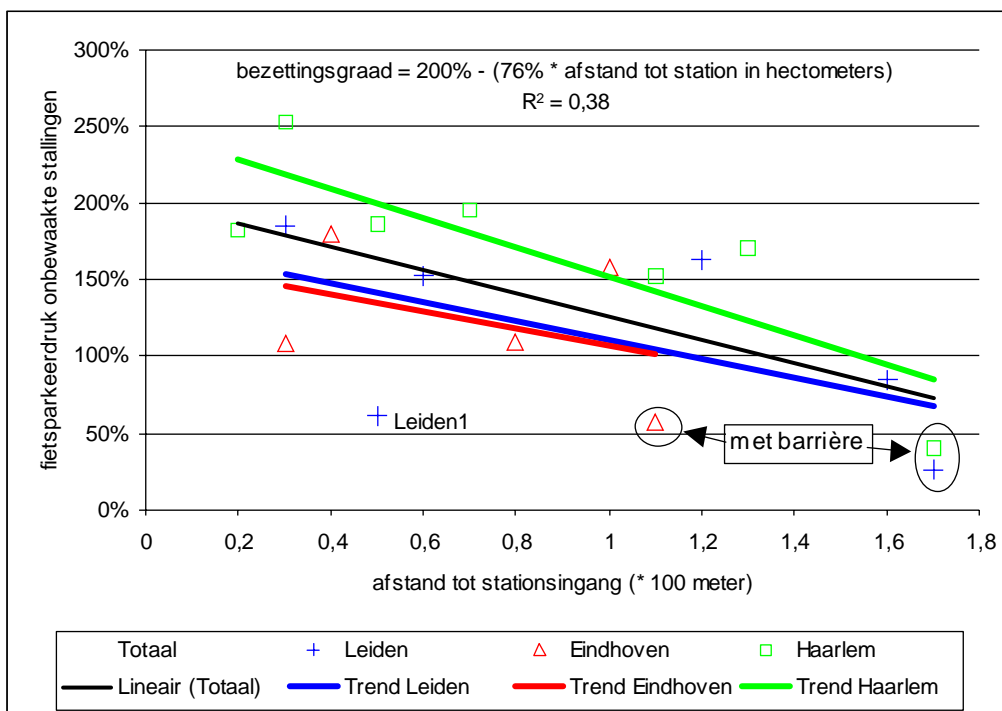


### Verklarende factoren

Het is niet mogelijk om de invloed van de verschillende factoren die het gebruik van de stallingslocaties bepalen goed te kwantificeren met de verzamelde gegevens. Het aantal factoren is te groot en bovendien hangen de verschillende factoren vaak met elkaar samen. Op basis van literatuur, de enquête in hoofdstuk 7 en de analyses van de onderzochte stations zijn de volgende factoren te benoemen:

- de algemene fietsparkeerdruk in het stationsgebied. Anders gezegd: het tekort in het gehele stationsgebied;
- afstand tot het station of het perron;
- barrières tussen de stalling en het station, zoals een druk kruispunt;
- ligging ten opzichte van de aanrijdroute;
- nabijheid van andere bestemmingen, zoals winkels;
- handhaving (verwijdering van fietsen buiten de klemmen);
- kwaliteit van de stallingen.

Het belang van de eerste drie factoren is iets verder in te vullen met een analyse van de bezettingsgraad van de belangrijkste locaties in Eindhoven, Haarlem en Leiden. (Nijmegen past niet in het plaatje.) Dit wordt weergegeven in figuur 4.4. Hieruit blijkt dat de bezettingsgraad voor zo'n 40 procent (indicatief!) is te verklaren door de afstand tot de stationsingang. Voor de deur van de stations zou gemiddeld bij deze stations een bezettingsgraad van 200% verwacht mogen worden. Bij elke 100 meter extra loopafstand tot de stationsingang daalt de bezettingsgraad met 76 procentpunten (indicatief). Anders gezegd: tot ongeveer 140 meter van de stationsingang mag nog een bezetting van 100 procent worden verwacht. De cijfers kunnen overigens niet zomaar vertaald worden naar andere stations.



Figuur 4.4: Het verband tussen fietsparkeerdruk en de afstand tot de stationsingang.

Op de locaties met een barrière tussen stalling en station is de bezetting aanzienlijk lager (ongeveer de helft) dan verwacht zou mogen worden op basis van de afstand. Er is natuurlijk ook een onderling verband tussen afstand en de aanwezigheid van barrières. Hoe verder de stalling van het station ligt, hoe groter de kans op een barrière.

Een andere stalling met een flink lagere bezettingsgraad dan verwacht op basis van de afstand tot de stationsingang is stallingslocatie 1 in Leiden. Mogelijke verklaringen zijn de ongunstige ligging ten opzichte van aanrijdroutes en de verouderde klemmen (hoog/laag met een hart-tot-hart afstand van 30 cm) waardoor veel plekken lastig te gebruiken zijn.

De regressielijnen voor de verschillende stations geven tot slot ook de invloed van de algehele fietsparkeerdruk in het stationsgebied weer. De algehele fietsparkeerdruk in het stationsgebied van Haarlem is ongeveer 50% hoger dan in Leiden en Eindhoven. Op de locaties dicht bij het station is de bezettingsgraad in Haarlem ook 50% hoger dan in Leiden en Eindhoven.

Wat kunnen we met deze analyses in de praktijk? Het onderstreept wederom het belang van een zeer zorgvuldige locatiekeuze bij de aanleg van nieuwe fietsstallingen. Bij veel grote stations ontbreekt echter de ruimte of het geld om op de gunstige locaties stallingen te realiseren. De stallingproblematiek zou aanzienlijk verlicht kunnen worden als fietsers te verleiden of te *pushen* zijn om ook de minder gunstige locaties beter te gebruiken. Maar hoe? Uit de enquête in hoofdstuk 7 blijkt dat de keuze van de stallingslocatie gewoontegedrag is. De maatregelen moeten er op gericht zijn minimaal eenmaal die gewoonte te doorbreken, zodat een nieuwe gewoonte een kans krijgt. Bijvoorbeeld:

- Fietsers al op de toevoerroute attenderen op de bezettingsgraad van verschillende stallingen. Liefst persoonlijk. Dat lijkt op een parkeerverwijssysteem, zoals veel wordt toegepast bij het autoparkeren. Wellicht hoeft het niet zo structureel en duur als bij autoparkeren. Als men eenmaal ervaren heeft dat alternatieven reëel zijn, kan een nieuw gewoontegedrag ontstaan. Concreet zou dat kunnen betekenen dat een aantal maal per jaar fietsparkeerwachten worden ingezet op strategische plekken, die de fietsers liefst persoonlijk informeren over de actuele bezetting en de alternatieven.
- Foutgeparkeerde fietsen op overbezette locaties verplaatsen naar de onderbenutte locaties. Fietsers moeten daar natuurlijk wel goed over geïnformeerd worden, zodat ze hun fiets weer terug kunnen vinden. Als dit 's ochtends vroeg gebeurt, is het bijkomend voordeel dat het stationsgebied aan het begin van de dag er weer netjes bijligt (zie hoofdstuk 5).

### 4.3 De onbalans tussen bewaakt en onbewaakt

Als het gaat om de verdeling bewaakt/onbewaakt is er een duidelijke onbalans tussen het aanbod aan stallingsvoorzieningen en de vraag van fietsers. Bijna driekwart van de geparkeerde fietsen op de maatgevende piekmomenten (rond 14:00 uur) betreft onbewaakt gestalde fietsen, terwijl slechts de helft van de fietsparkeerplekken onbewaakt is.

De onbalans tussen bewaakt en onbewaakt resulteert in relatief grote tekorten aan onbewaakte plekken, terwijl er tegelijkertijd (dure) bewaakte plekken leeg staan. Tabel 4.2 geeft de tekorten en overschotten weer.

Tabel 4.2: totaalbalans per station	Maat-gevend moment	Tekort/overschot najaar 2006			
		Bewaakt	Onbewaakt	Totaal	Totaal als % van capaciteit
Eindhoven	16:30 uur	1.223	-685	538	10%
Haarlem	13:30 uur	12	-2.546	-2.534	-60%
Leiden	14:30 uur	2.408	-631	1.777	16%
Nijmegen	13:30 uur	884	-1.248	-365	-7%

Als we de bewaakte en onbewaakte stallingen als één geheel bekijken, is er op drie van de vier stations **per saldo** geen sprake meer van een groot capaciteitstekort. Eindhoven en Leiden hebben per saldo een klein overschot aan fietsparkeerplekken. In Nijmegen resteert na saldering een beperkt tekort. In Haarlem blijven de tekorten groot, ook als we bewaakt en onbewaakt als één geheel bekijken.

Een kanttekening bij deze berekening: in de bewaakte stallingen staan vaak verouderde etagerekken met een te kleine hart-tot-hart afstand (30 cm). In capaciteitsberekeningen van ProRail worden daarom bij verouderde etagerekken de plekken op de etage slechts voor de helft meegeteld. Het overschot in de bewaakte stallingen zal dan dus minder groot zijn dan weergegeven in bovenstaande tabel.

Conclusie: het tekort aan gratis onbewaakte plekken in de openbare ruimte is groot, maar tegelijkertijd staat een flink deel van de plekken in de bewaakte stallingen leeg. Een betere benutting van de bewaakte stallingen kan op korte termijn een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de stallingsproblematiek rond stations.

## 5 Stallingsgedrag

In dit hoofdstuk wordt een analyse van het stallingsgedrag gemaakt. Het grote aantal foutgeparkeerde fietsen is een steen des aanstoots voor veel beleidsmakers en bestuurders. Ook veel fietsers hebben last van foutgeparkeerde fietsen, zoals blijkt uit de enquête in hoofdstuk 7. Fietsen die buiten de klemmen staan, kunnen hinder en soms ook gevaar veroorzaken (maar dat geldt lang niet voor alle foutgeparkeerde fietsen). Bij alle vier de onderzochte stationsgebieden is dan ook een fietsparkeerverbod ingesteld (uitgezonderd in de klemmen). Handhaving van de fietsparkeerverboden kost echter veel geld en tijd. Bovendien hebben fietsers vaak weinig keus, omdat er gewoon te weinig klemmen zijn. In dit hoofdstuk staat de vraag centraal hoe het stallingsgedrag van fietsers is te beïnvloeden. Om meer inzicht te krijgen in het stallingsgedrag zijn twee verschillende analyses gemaakt. In de eerste plaats is geregistreerd hoe 'netjes' de fietsen feitelijk geparkeerd zijn op verschillende tijdstippen. Bij de tellingen is onderscheid gemaakt in:

- aantal fietsen op juiste wijze in de fietsparkeervoorzieningen (voor het gemak wordt de term 'rekken' gehanteerd);
- aantal fietsen tussen of kort nabij de rekken;
- aantal fietsen dat niet direct bij de stalling staat (los geplaatste fietsen, ook wel aangeduid als wildstallers).

Aan deze tellingen worden twee paragrafen gewijd. Paragraaf 5.1 vergelijkt de gegevens voor de hele stationsgebieden van Eindhoven en Haarlem met elkaar. In paragraaf 5.2 worden verschillende locaties rond station Haarlem met elkaar vergeleken.

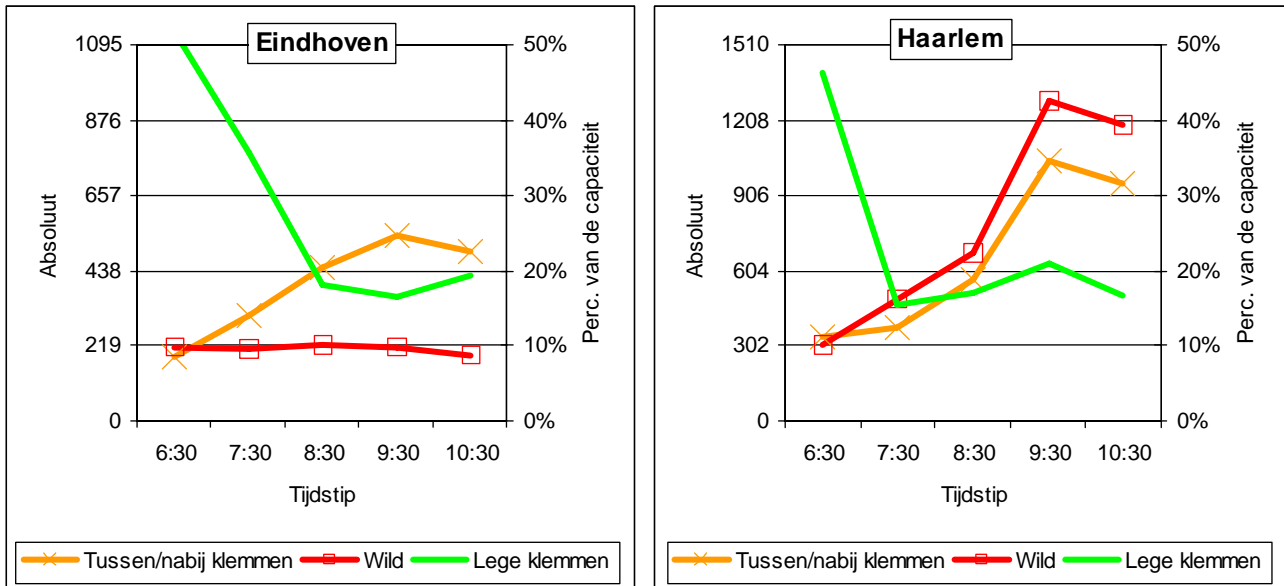
Het tweede onderzoek betreft een gedragsobservatie. Met een gestandaardiseerde methodiek is het stallingsgedrag van willekeurige fietsers vastgelegd. Bij de stations uit dit onderzoek zijn drie tot vier stallingslocaties gekozen die op piekmomenten overvol zijn. Een onderzoekslocatie beslaat hooguit een vijftal rijen fietsenstallingen. Om elke stallingslocatie is een denkbeeldige 'lasso' getrokken. Voor 640 aselekt gekozen fietsers die deze lasso binnenrijden is het volgende genoteerd:

- tijdstip;
- tijd tussen moment binnenrijden lasso en wegzetten fiets (zoektijd);
- wijze van stallen, waarbij onderscheid is gemaakt tussen 'in de klemmen', 'tussen of nabij de klemmen' en 'wild'. Tevens is geregistreerd of de geparkeerde fiets ernstige hinder veroorzaakt;
- type fietser, waarbij onderscheid is gemaakt tussen woon-werkverkeer, studenten/scholieren en overig;

De observaties hebben plaatsgevonden tussen 6:00 uur en 11:00 uur 's ochtends. De resultaten van het observatieonderzoek komen aan bod in paragraaf 5.3.

## 5.1 Foutgestalde fietsen per station vergeleken

In deze paragraaf vergelijken we de foutgestalde fietsen bij Eindhoven (excl. stalling A) en Haarlem met elkaar. Haarlem is gekozen als voorbeeld van een station met een zeer hoge fietsparkeerdruk. Ook bij station Eindhoven is de fietsparkeerdruk vrij hoog, maar niet zo hoog als in Haarlem. Het foutparkeergedrag in Eindhoven en Leiden hebben veel overeenkomsten. De tellingen van Nijmegen zijn niet geschikt voor een nadere analyse.



Figuur 5.1: Aantal foutgeparkeerde fietsen en aantal lege klemmen in de loop van de ochtend.

De grafieken in figuur 5.1 geven weer hoeveel fietsen er fout geparkeerd zijn naar tijdstip. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen fietsen die tussen of nabij de klemmen geparkeerd zijn en fietsen die 'wild' geparkeerd zijn. Om te bekijken of er een verband is tussen het stallingsgedrag en de parkeerdruk, is ook het aantal lege klemmen in de grafieken weergegeven. De grafieken zijn op twee manieren te lezen: in absolute aantallen (1<sup>e</sup> y-as) en als percentages van het aantal onbewaakte klemmen (2<sup>e</sup> y-as).

### Vrije klemmen

's Ochtends vroeg om halfzeven lijken Eindhoven en Haarlem nog veel op elkaar. Ongeveer de helft van de klemmen is nog leeg (dat wil dus ook zeggen dat de andere helft gevuld is met juist geparkeerde fietsen). Een beperkt aantal fietsen staat tussen/nabij de klemmen of wildgeparkeerd. Dit betreft waarschijnlijk voornamelijk natransportfietsen die overnachten en weesfietsen.

Tussen 6:30 uur en 8:30 uur daalt het aantal vrije klemmen in rap tempo. In Haarlem nog sneller dan in Eindhoven. Opvallend is dat de daling van het aantal vrije klemmen in beide stationsgebieden blijft steken rond de 15-18%. Kennelijk wordt maximaal zo'n 85% van de klemmen gebruikt, ook in situaties als het drukke Haarlem. De onvolledige benutting van de klemmen kan verschillende oorzaken hebben:

- foutgestalde fietsen belemmeren het gebruik van klemmen;
- fietsers kunnen de vrije klemmen niet vinden;

- de vrije klemmen staan op ongunstige plekken (waar fietsers niet eens naar kijken);
- op het moment van de telling zijn de plekken nog maar net vrijgekomen.

Deze tellingen bevestigen dat het verstandig is om circa 15% extra klemmen aan te bieden ten opzichte van het aantal geparkeerde fietsen..

In Haarlem stijgt het aantal lege plekken weer licht na 6:30 uur. In Eindhoven is dit na 9:30 uur. Het gaat mogelijk om de lege plekken die natransportfietsen achterlaten.

### **Idee: begin de dag met een schone lij.**

Om 6:30 uur zijn er nog genoeg klemmen vrij voor alle fietsen die buiten de klemmen staan. Als de beheerder van het stationsgebied een aantal maal per maand/jaar de fietsen die 's ochtends vroeg buiten de klemmen staan verplaatst naar de klemmen, begint de dag met een opgeruimd beeld. Bij voorkeur worden ze verplaatst naar (bewaakte of onbewaakte) stallingen die gedurende piekmomenten nog niet volop benut worden. **Goede informatievoorziening voor de fietsers is wel essentieel.** Men moet de fiets weer terug kunnen vinden. Naast een 'schoon' begin van de dag heeft deze maatregel nog een aantal andere voordelen. Ten eerste doorbreekt dit het gewoontegedrag van de fietser. Om zoeken te voorkomen zal de fietser de volgende keer zelf een klem zoeken. Daarnaast maken de fietsers kennis met de onbenutte locaties. Een bijkomend voordeel voor de handhaving en het beheer is dat alle fietsen die tijdens nachtelijke uren foutgeparkeerd zijn, bij elkaar komen te staan. Met relatief weinig inspanningen is te controleren of het weesfietsen zijn.

Foutgeparkeerde fietsen die vastgeketend zijn, vormen wel een lastig punt in deze aanpak. Moet men deze fietsen losknippen om ze te kunnen verplaatsen? En wie is aansprakelijk bij diefstal van zo'n losgeknipte fiets?

#### *Foutgestalde fietsen*

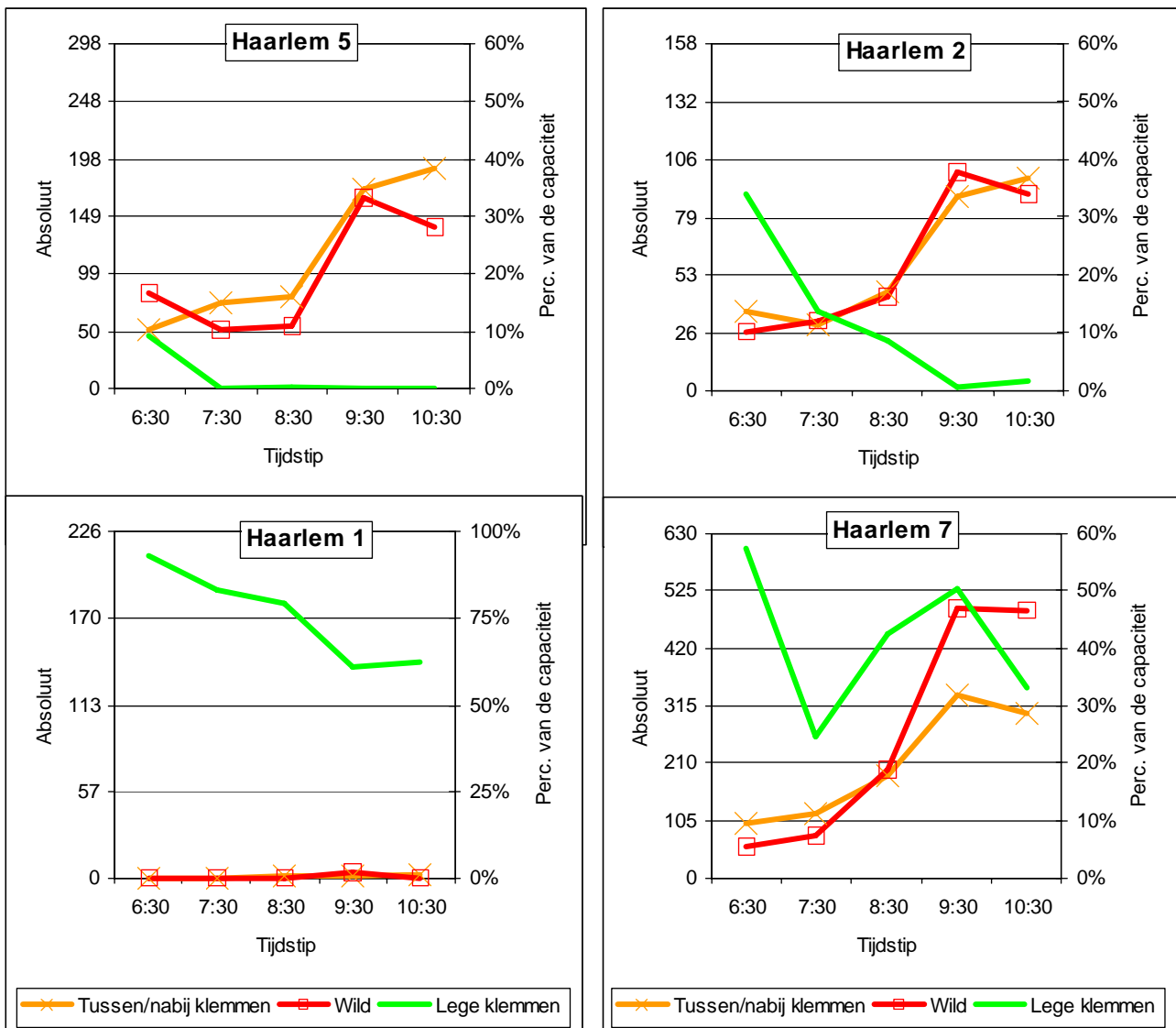
De ontwikkeling van het aantal foutgestalde fietsen is in Haarlem geheel anders dan in Eindhoven. In Haarlem, het station met de zeer hoge fietsparkeerdruk, stijgt vanaf de vroege uren zowel het aantal wildgeparkeerde fietsen als het aantal fietsen nabij/tussen de klemmen snel. Tussen 6:30 en 9:30 uur is de stijging van het aantal foutgeparkeerde fietsen exponentieel: elk uur een verdubbeling. Per saldo worden alle fietsen die er tussen 8:30 en 9:30 uur bij komen fout geparkeerd. De vraag naar onbewaakte plekken is in die periode groot, maar er zijn maar beperkt vrije klemmen beschikbaar. In dergelijke situaties is het praktisch bijna niet mogelijk om fietsers te stimuleren hun fiets goed te parkeren.

In Eindhoven, met een iets minder hoge parkeerdruk, stijgt eigenlijk alleen het aantal fietsen tussen/nabij de klemmen, en dan ook veel minder sterk dan in Haarlem. Er is een duidelijk verband met het aantal beschikbare klemmen. Daalt het aantal lege klemmen, dan stijgt het aantal fietsen tussen/nabij de klemmen. En andersom: stijgt het aantal lege klemmen weer (na 9:30 uur), dan daalt het aantal fietsen nabij/tussen de klemmen.

Opvallend is dat het aantal wildgeparkeerde fietsen in Eindhoven gedurende de dag vrijwel constant blijft, net iets onder 10% van de stallingscapaciteit. Dat wil overigens niet zeggen dat het de hele dag dezelfde fietsen zijn. Het is onbekend of een deel van de wildgeparkeerde fietsen gebruikt wordt en er tegelijkertijd nieuwe fietsen wild geparkeerd worden, zodat het aantal per saldo gelijk blijft. Het constante aantal wildgeparkeerde fietsen zou wel aanleiding kunnen zijn om extra te controleren op weesfietsen.

## 5.2 Foutgestalde fietsen naar locaties Haarlem

In deze paragraaf wordt een nadere analyse gemaakt van het verloop van het aantal foutgestalde fietsen op verschillende locaties rond station Haarlem. Hiervoor zijn vier locaties gekozen met afwijkende karakteristieken.



Figuur 5.2: Aantal foutgeparkeerde fietsen en het aantal lege klemmen op verschillende locaties rond station Haarlem in de loop van ochtend.

De aantrekkelijkste locatie is locatie 5. Dit zijn ruim 500 plekken onder de rijtuigkap, dicht bij de stationsingang. In de vroege ochtenduren zijn hier al nauwelijks meer vrije klemmen te vinden. Toch duurt het tot 8:30 uur voordat het aantal foutgeparkeerde fietsen (zowel 'tussen en nabij de klemmen' als 'wild') explosief stijgt. Wellicht komen er tot die tijd nog regelmatig klemmen vrij doordat fietsen die er 's nachts hebben gestaan worden meegenomen.

Locatie 2 is iets minder gunstig gelegen. Het aantal lege plekken daalt hier dan ook minder snel. 's Ochtends vroeg is nog 30 procent vrij. Rond half negen daalt het percentage lege plekken onder de 10 procent. Het aantal foutgeparkeerde fietsen (zowel 'tussen en nabij de klemmen' als 'wild') stijgt dan ook hier explosief.

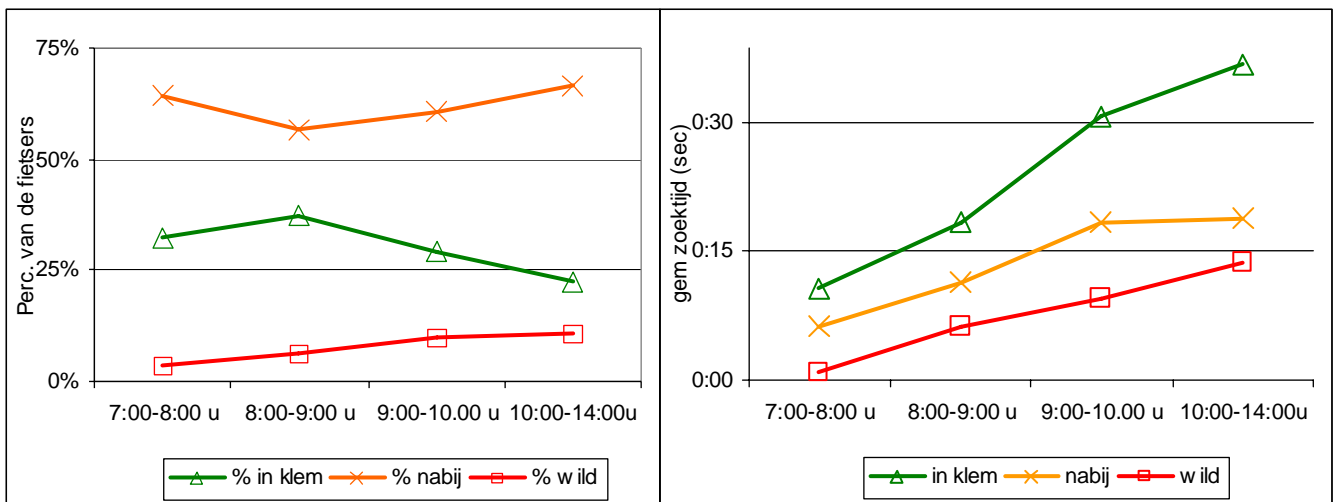
Op locatie 1, minder gunstig gelegen vanwege de weg tussen station en stalling, zijn daarentegen de hele ochtend nog voldoende klemmen beschikbaar. Hier worden nauwelijks foutgestalde fietsen aangetroffen. Bij zo'n ruim aanbod is er kennelijk geen reden om fout te parkeren.

Stalling 7 bevindt zich aan de noordzijde van het station. Dicht bij de stationsingang, maar niet zo gunstig ten opzichte van de belangrijkste aanrijdroutes. Uit het stallingsduuronderzoek in hoofdstuk 6 blijkt dat deze locatie relatief veel gebruikt wordt door natransportfietsen die blijven overnachten. In de grafiek komt dat tot uitdrukking in het aantal vrij plekken. Na half acht komen er weer veel klemmen vrij. Desondanks stijgt ook hier het aantal foutgeparkeerde fietsen sterk na 8:30 uur, en dan met name het aantal wildgeparkeerde fietsen. Dit komt wellicht doordat locatie 7 vrij groot is en de vrije klemmen ongunstig gelegen zijn.

Samenvattend: op gunstige locaties zijn er 's ochtends al snel nauwelijks meer vrije plekken. Hier stijgt het aantal foutgeparkeerde fietsen exponentieel. Op minder gunstige locaties is de hele dag nog voldoende plek. Foutparkeren komt hier nauwelijks voor.

### 5.3 Gedragsobservatie

In deze paragraaf geven we de belangrijkste resultaten uit de gedragsobservaties weer. In enkele grafieken worden steeds de ontwikkelingen in de loop van de ochtend weergegeven. Het gaat achtereenvolgens om: het aandeel van de fietsers dat fout parkeert, de gemiddelde zoektijd, de gemiddelde afstand tussen de parkeerplek en de ingang van het station en het percentage van de stallers dat ernstige hinder veroorzaakt.



Figuur 5.3: Aandeel fietsers dat hun fiets goed/fout stalt in de loop van de ochtend.

Figuur 5.4: Gemiddelde zoektijd naar stallingsgedrag in de loop van de ochtend.

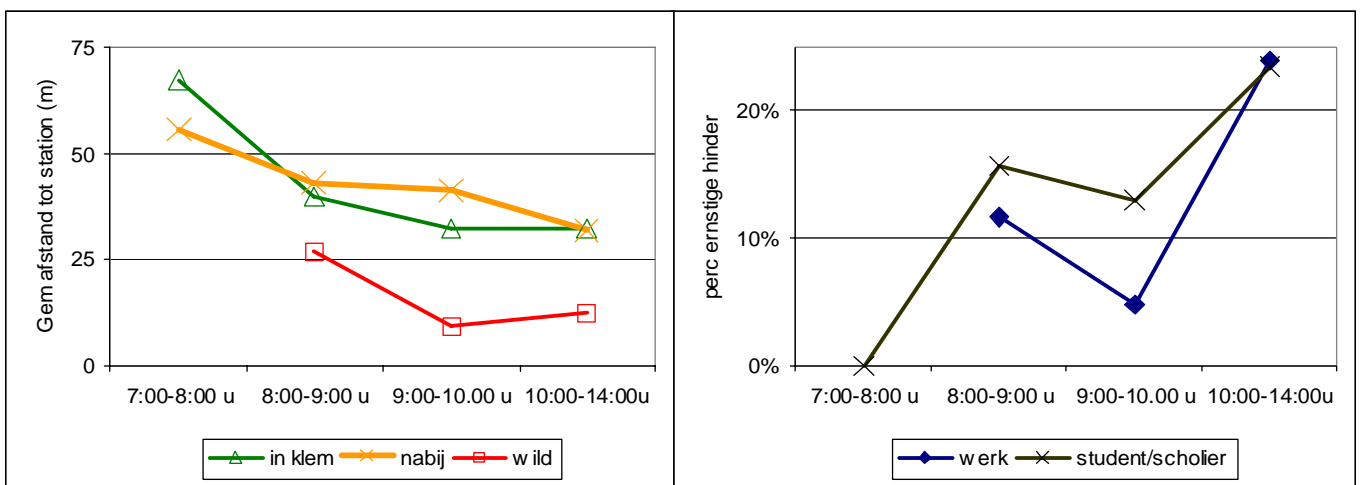
Figuur 5.3 geeft weer welk deel van de arriverende fietsers fout parkeert op verschillende momenten in de ochtend (gemiddeld voor de vier stations). Opvallend is dat altijd een ruime meerderheid van de fietsers fout parkeert, met name nabij en tussen de klemmen. De observaties zijn dan ook uitgevoerd bij gunstig gelegen stallingen die al vroeg redelijk of helemaal vol staan. Het is wel opmerkelijk dat het aandeel fietsers dat goed stalt eerst nog stijgt (37% tussen 8:00 en 9:00 uur) en na 9:00 uur weer daalt. Na 10:00 uur daalt het



aandeel fietsers dat de fiets goed stalt onder de 25 procent. Het percentage foutstallers, zowel 'nabij' als 'wild', stijgt. Het aandeel wildstallers blijft echter beperkt (< 11 %).

Figuur 5.4 geeft de gemiddelde zoektijd weer. Zoals te verwachten stijgt de gemiddelde zoektijd in de loop van de ochtend. Dat geldt zowel voor fietsers die goed stallen als voor fietsers die fout stallen. Fietsers die hun fiets in een klem zetten, zoeken gemiddeld langer dan fietsers die fout stallen. Na 10:00 uur kost het gemiddeld 36 seconden om een vrije klem te vinden. Voor veel fietsers is dat te lang. In de vorige grafiek hebben we gezien dat minder dan 25 procent van de fietsers dan nog juist stalt.

Hoewel de zoektijd van fietsers die 'nabij of tussen de klemmen' stallen in de loop van de ochtend ook toeneemt, blijft deze na 9:00 uur constant op zo'n 18 seconden. Wellicht is dat voor de meeste fietsers de maximale zoektijd en besluit men dan de fiets toch maar fout te stallen.



Figuur 5.5: Gemiddelde afstand van parkeerplek tot ingang station.

Figuur 5.6: Percentage fietsers dat met het stallen van de fiets ernstige hinder veroorzaakt.

Figuur 5.5 geeft de gemiddelde afstand weer tussen parkeerplek en de ingang van het station. In de loop van de ochtend parkeren fietsers steeds dichterbij de ingang van het station. Dat is opmerkelijk, want je zou verwachten dat eerst de beste plekken dicht bij de stationsingang bezet worden, waarna de minder gunstig gelegen plekken aan de beurt zijn. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat fietsers eerst naar de stallingslocatie gaan waar ze doorgaans hun fiets stallen. Vervolgens lopen ze in de richting van het station om een vrije plek te vinden. Als het langer duurt om een vrije plek te vinden, parkeren ze hun fiets dus dichterbij het station. En als fietsers binnen een bepaalde termijn geen vrije plek vinden, stallen ze de fiets fout. Kennelijk zijn fietsers niet geneigd om weer een stuk terug te gaan (verder van het station) om een vrije plek te zoeken. Om minder gunstige locaties beter te benutten, zouden fietsers dan ook al vroegtijdig op de toevouerroute geïnformeerd moeten worden over de bezetting van de verschillende locaties. Met een vergelijkbaar doel zijn voor het autoparkeren allerlei geavanceerde parkeerverwijssystemen ontwikkeld. Voor het fietsparkeren bij stations hoeft het wellicht niet zo duur en structureel omdat er sprake is van gewoontegedrag (zie enquête in hoofdstuk 7). Als fietsers eenmaal ervaren hebben dat er reële alternatieven zijn, ontstaat een nieuw gewoontegedrag. Concreet zou dit kunnen

betekenen dat een aantal maal per jaar fietsparkeerwachters worden ingezet op strategische plekken die fietsers liefst persoonlijk informeren over de actuele bezetting en de alternatieven. Een andere optie is het verplaatsen van foutgeparkeerde fietsen naar de onderbenutte locaties. Daarover later meer.

Niet elke foutgeparkeerde fiets is hinderlijk. Uit pragmatische overwegingen slepen de meeste gemeenten vooral fietsen weg die hinder of gevaar veroorzaken. In de gedragsobservatie hebben de waarnemers genoteerd welk deel van de fietsers hun fiets stalt op een locatie die ernstige hinder veroorzaakt, zoals op een voetgangersroute of op een blindegeleidemarkering (zie figuur 5.6). Er is een sterk verband met de bezetting van de stallingen. In de loop van de ochtend neemt het aantal stallers dat ernstige hinder veroorzaakt toe van enkele procenten om 6:30 uur tot ruim 20 procent na 10:00 uur. Opvallend is dat het niet veel uitmaakt of het (naar inschatting van de waarnemer) een woon-werker of een student/scholier betreft. De parkeerdruk op het stallingsmoment is doorslaggevend. Het wegslepen van fietsen die ernstige hinder veroorzaken blijft noodzakelijk, al was het maar om de stallingsdiscipline een beetje scherp te houden. Bij een hoge parkeerdruk blijft het echter dweilen met de kraan open. De structurele oplossing is toch weer voldoende fietsparkeerplekken op aanvaardbare locaties.

#### *Samenvatting gedragsobservatie*

Het fietsparkeergedrag lijkt sterk gestuurd te worden door de bezettingsgraad van de stallingen. In de loop van de ochtend neemt de zoektijd voor het vinden van een lege plek toe. Steeds meer fietsers besluiten daarom hun fiets fout te parkeren. De manier waarop fietsers een lege plek zoeken, versterkt dit. Het is een soort fuik. Als op de beoogde stallingslocatie geen plek beschikbaar is, loopt men in de richting van het station. Dichter bij het station zijn lege plekken echter nog schaarser, waardoor een groot deel van de fietsers uiteindelijk toch buiten de klemmen parkeert. Maatregelen zouden moeten inspelen op deze manier van zoeken.

De mate waarin men de fiets parkeert op een plek die ernstige hinder veroorzaakt, lijkt nog sterker door de bezettingsgraad bepaald te worden dan de mate waarin men foutparkeert. Pas na 10:00 uur neemt het percentage fietsparkeerders dat ernstige hinder veroorzaakt fors toe.

## 6 Stallingsduur

### 6.1 Algemeen

De stallingsduur van fietsen bepaalt sterk de benutting van de stallingscapaciteit. Immers, hoe korter de stallingsduur, hoe efficiënter het gebruik van de stallingen. Bekend is dat in stationsomgevingen veel fietsen ongebruikt geparkeerd staan. In 2002 (bron: Fietsberaadpublicatie 3, Dynamiek in het fietsparkeren bij stations) werd reeds geconstateerd dat bij stations in grote steden het aantal fietsen dat vier weken of langer staat gestald, tussen de 10% en 20% ligt. Deze zogenaamde *weesfietsen* belemmeren de mogelijkheden voor meer efficiënt gebruik van de 'dure' fietsplaatsen op de vaak aantrekkelijke locaties in de stationsomgeving.

Veel gemeenten hebben een actief beleid om fietswrakken uit de stallingen te verwijderen. Maar veel weesfietsen zijn (nog) geen fietswrak. Weesfietsen die op de juiste wijze in de stalling staan, zijn lang niet altijd eenvoudig te traceren op uiterlijke kenmerken. Het duurt vaak lange tijd voordat weesfietsen zoveel sporen van verval vertonen dat ze gekenmerkt worden als zwerffiets of wrak. Dit helemaal wanneer ze in een overkapte stalling staan. Voor weesfietsen die nog niet als wrak zijn aan te duiden, ontbreekt vaak een stringent beleid voor het weghalen van deze fietsen.

Dit hoofdstuk gaat alleen over weesfietsen in de onbewaakte stallingen. Echter, ook in de bewaakte stallingen gebruiken weesfietsen soms een deel van de capaciteit nodeloos. Volgens de Fietsersbond is dit het geval in de bewaakte stalling van Haarlem.

### 6.2 Methodiek onderzoek

In dit onderzoek is aan de hand van het labelen van fietsen (middels stickers) gekeken wat de stallingsduur is van de geparkeerde fietsen in onbewaakte stallingen. Hoeveel fietsen worden 's ochtend geparkeerd en 's middags weer opgehaald? Hoeveel fietsen dienen als natransportmiddel en overnachten in de stalling? Hoeveel fietsen worden slechts enkele malen per week gebruikt? Fietsen die langer staan dan twee weken worden in deze studie aangeduid als weesfiets.

Binnen iedere stationsomgeving zijn circa 5 tot 10 verschillende onbewaakte stallingen gekozen waar het onderzoek uitgevoerd werd. De stallingen zijn zo gekozen dat er spreiding ontstaat in de soort stallingen (ligging ten opzichte van de ingang van het station, kwaliteit stalling, bezetting stalling, etc.) Per stalling is met een steekproef van 50 tot 100 fietsplaatsen het exacte meetgebied afgebakend. De methodiek start vervolgens met het markeren (labelen) van de fietsen in het afgebakende gebied met stickertjes. Per fiets wordt aan de hand van een tabel met een 'labeloverzicht' gekeken naar hoe lang de fiets er staat (of dat het een nieuwe fiets betreft). Op 'fietsniveau' komen de bevindingen in een tabel. Het labelen houdt concreet in dat de onderzoekers op een vaste positie op het achterwiel (spaak) een gekleurde sticker aanbrengen. Aan de hand van de kleur van de sticker is te zien hoelang de fiets er staat. Hierbij wordt de aanname gehanteerd dat wanneer een fiets vertrokken is en vervolgens opnieuw wordt gestald bij één van de stallingen die in het onderzoek betrokken zijn, de sticker nooit op exact dezelfde plaats terecht zal komen. Een voorbeeld van een overzicht waarop de stickertelling heeft plaatsgevonden, is hieronder opgenomen.

Locatie: ...		Dag 1	Dag 1	Dag 1	Dag 1	Dag 2	na week	na 2 weken
Cap:	Tijd	06:30	09:30	18:00	23:00	09:30	09:30	09:30
Dag 1	06:30	100	65	58	55	50	31	28
Dag 1	09:30		45	25	5	2	1	1
Dag 1	18:00			30	20	2	1	0
Dag 1	23:00				25	17	4	3
Dag 2	09:30					39	1	0
na week	09:30							
na 2 weken	09:30							
Lege plaatsen:		13	3	0	8	3	-	-
Bezetting + leeg		113	113	113	113	113	38	32

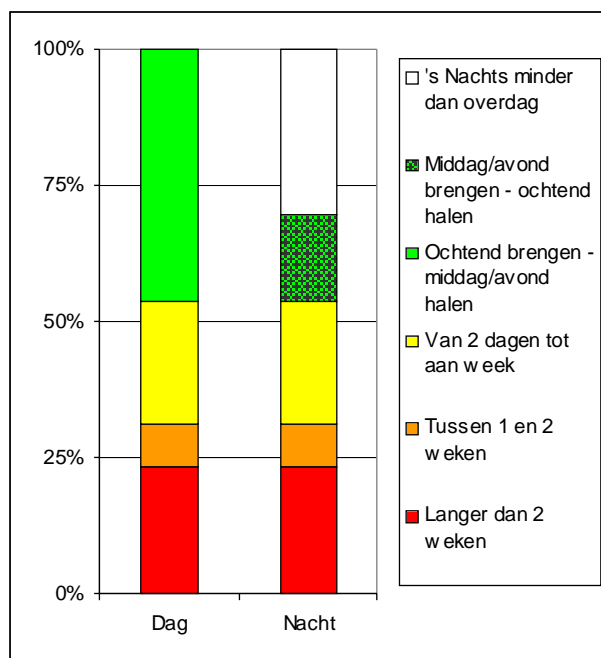
Toelichting: Op dag 1 om 6:30 uur krijgen alle aanwezige fietsen een sticker met een specifieke kleur (100 fietsen). Op dag 1 wordt om 9:30 uur geteld hoeveel fietsen er nog staan met de kleur van 6:30 uur (65 fietsen) en alle nieuwe fietsen worden voorzien van een sticker met een nieuwe kleur (45 fietsen). Dit wordt ieder meetmoment zo herhaald: tellen hoeveel fietsen per kleur en nieuwe fietsen voorzien met een nieuwe kleur.

Tabel 6.1: Overzicht telformulier stallingsduuronderzoek.

NB: De gestalde fietsen waarover uitspraken gedaan worden, betreffen fietsen die op de juiste wijze in de stalling staan en fietsen die tussen de rekken staan. Fietsen die echt buiten de rekken staan, net als de zwerffietsen, zijn niet in het onderzoek meegenomen.

### 6.3 Resultaten stallingsduuronderzoek

Figuur 6.1 en tabel 6.2 tonen de gemiddelden uit de stallingsduurmetingen van de vier onderzochte stations.



Tabel 6.2: Parkeerduur gemiddeld voor vier stations	Totaal	
	Dag	Nacht
Langer dan 2 weken	23%	
Tussen 1 en 2 weken	8%	
Van 2 dagen tot aan week	23%	
Ochtend brengen - middag/avond halen	46%	
Middag/avond brengen - ochtend halen		16%
's Nachts minder dan overdag		30%
Totaal	100%	100%

Figuur 6.1 en tabel 6.2: Gemiddelde stallingsduur voor de vier stations.

Uit de tabel en figuur op de vorige pagina komt het volgende naar voren:

- Overdag wordt bijna de helft van de plaatsen gebruikt voor fietsen die 's ochtends gebracht en 's avonds weer opgehaald worden. Dit zijn vooral fietsen van treinreizigers die hun fiets gebruiken als vervoersmiddel aan de woonzijde van de treinrit. Voor deze groep is ongeveer één fietsparkeerplek per treinreiziger nodig.

- 's Nachts is 15% bezet door fietsen die de volgende ochtend gehaald worden. Dit zijn vooral fietsen van treinreizigers die hun fiets gebruiken als natransportmiddel om van het station naar het werk of de opleiding te gaan. Hier is sprake van dubbelgebruik. De 'overnachters' gebruiken grotendeels dezelfde plekken die overdag de voortransportfietsen gebruiken. Tijdens de ochtend- en avondspits kan er wel overlap zijn, waardoor ook de 'overnachters' extra capaciteit vergen. Daarnaast zullen natransportfietsen niet elke dag gebruikt worden, bijvoorbeeld omdat de eigenaar vier dagen per week werkt. Dit komt tot uitdrukking in de volgende categorie.
- Fietsen met een parkeerduur van 2 dagen tot een week gebruiken ongeveer een vijfde van de onbewaakte fietsparkeercapaciteit. Dit is de categorie natransportfietsen die niet elke dag gebruikt worden. Per treinreiziger is meerdere dagen een fietsparkeerplek nodig. Bij een toename van deze categorie treinreizigers zal de behoefte aan onbewaakte klemmen sneller groeien dan de groei van het aantal treinritten.
- Ongeveer 8% procent van de fietsen heeft een fietsparkeerduur van een week tot twee weken. Dit zijn natransportfietsen die nog minder frequent gebruikt worden. De efficiëntie van het gebruik van de onbewaakte plekken neemt nog verder af. Een verdubbeling van dit type treinreizigers zou leiden tot minimaal een verzevenvoudiging van de stallingsbehoefte van deze groep. Wanneer deze categorie voor hun wekelijkse ritten gebruik zou maken van de OV-fiets, is het ruimtegebruik per rit aanzienlijk minder. Bovendien verschuift de ruimtebehoefte dan van de onbewaakte stalling naar de bewaakte stalling, waar de OV-fiets gestald is.
- Fietsen die minimaal twee weken niet meer gebruikt zijn, gebruiken gemiddeld 23% van de capaciteit. Bijna een kwart van de stallingsplaatsen wordt dus benut door een fiets waarvan sterk de vraag is of iemand deze ooit ophaalt. De categorie weesfietsen.
- Ook 's nachts staan er nog relatief veel fietsen geparkeerd. Gemiddeld staan er 's nachts in de onderzochte stallingen 30 procent minder fietsen dan overdag.

Algemene conclusie: de stallingsduur heeft grote invloed op de behoefte aan onbewaakte fietsparkeercapaciteit. Dat is één van de redenen waarom het aantal geparkeerde fietsen sneller groeit dan het treingebruik (zie ook Fietsberaadpublicatie 12). Van maatregelen die gericht zijn op fietsen die langer dan 1 dag of 1 nacht gestald worden, mogen we het grootste effect verwachten. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om:

- Het verwijderen van fietsen die de maximum parkeerduur overschreden hebben;
- Verkorten van de maximum parkeerduur (in een deel van het gebied). Nu geldt veelal een maximum parkeerduur van 4 weken. Deze zou verkort kunnen worden tot 2 weken of zelfs 1 week. Fietsen die de maximum parkeerduur overschrijden, zijn hierdoor ook sneller te traceren. Langparkeerders kunnen gebruik maken van de bewaakte stalling of de minder gunstig gelegen onbewaakte stallingen.
- Promotie van de bewaakte stalling bij treinreizigers die de fiets enkele dagen per week gebruiken in het natransport. Juist voor deze groep kan de bewaakte stalling meerwaarde bieden vanwege de bescherming van de fiets tegen vandalisme, diefstal en weersinvloeden. Naast beïnvloeding van de kennis en beeldvorming over de bewaakte stalling, gaat het vooral ook om aantrekkelijk tarieven.
- Promotie van de OV-fiets bij treinreizigers die de fiets slechts enkele malen per maand gebruiken in het natransport.

## 6.4 Uitsplitsing stallingsduur vier stations

Tabel 6.3 toont de resultaten van het stallingsduuronderzoek per onderzocht station.

Tabel 6.3: Parkeerduur per station	Nijmegen		Haarlem		Eindhoven		Leiden		Totaal	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht	Dag	Nacht	Dag	Nacht	Dag	Nacht
Langer dan 2 weken	23%		21%		19%		30%		23%	
Tussen 1 en 2 weken	6%		16%		4%		6%		8%	
Van 2 dagen tot aan week	35%		22%		17%		16%		23%	
Ochtend brengen - middag/avond halen	37%		41%		59%		48%		46%	
Middag/avond brengen - ochtend halen		21%		12%		21%		9%		16%
's Nachts minder dan overdag		16%		29%		38%		39%		30%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

	: > 5 %-punten lager dan gemiddeld		: > 5 %-punten hoger dan gemiddeld
--	------------------------------------	--	------------------------------------

In Eindhoven en Leiden ligt de nadruk op dagstallers. 's Nachts staan er in de onderzochte stallingen bijna 40% minder fietsen dan overdag. Dat is het tegenovergestelde van de verhouding dag/nacht in de bewaakte stallingen in deze steden (zie paragraaf 1.1). In Leiden en Eindhoven maakt dus een kleiner deel van de dagstallers gebruik van de bewaakte stalling.

In Nijmegen is daarentegen staan er 's nachts slechts 15% fietsen minder dan overdag. Dat komt vooral doordat een relatief groot deel van de fietsen in Nijmegen enkele nachten per week overnacht.

Opvallend is het hoge aandeel fietsen dat tussen één en twee weken staat gestald in Haarlem. De eigenaren van deze fietsen doen een relatief groot beroep op de beschikbare capaciteit.

Het percentage weesfietsen is het hoogst in Leiden (29%) en het laagst in Eindhoven (19%).

Eerder, in 2002, heeft het Fietsberaad eveneens op verschillende stations onderzoek uitgevoerd naar het percentage weesfietsen. Drie van de vier stations in dit onderzoek kwamen ook voor in de parkeerduurmeting uit 2002. Onderstaande tabel geeft een overzicht.

Station	2002 langer dan 4 weken	2002 langer dan 2 weken	2006 langer dan 2 weken
Nijmegen	14%	16%	22%
Leiden	20%	22%	29%
Eindhoven	16%	21%	19%
Den Haag	13%	19%	-
Utrecht	21%	26%	-
Delft	23%	34%	-
Maastricht	6%	6%	-
Tilburg	15%	18%	-
Groningen	3%	5%	-

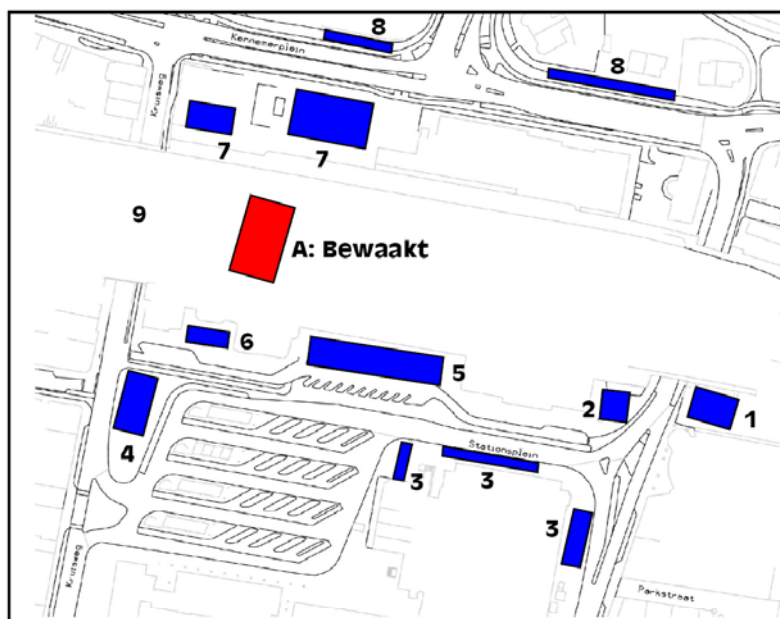
Tabel 6.4: Parkeerduurmetingen in 2002 en 2006

Uit de tabel 6.4 komt naar voren dat het percentage weesfietsen sterk varieert. Gemiddeld bedraagt het percentage circa 20%. Voor de drie stations die zowel in 2002 en 2006 onderzocht zijn, geldt dat in Eindhoven het percentage ongeveer hetzelfde is gebleven, in Nijmegen en Leiden is een toename van 6 à 7 procentpunten waarneembaar. De problematiek rondom fietsen die niemand meer ophaalt, blijft dus actueel.

Conclusie: het weesfietsenprobleem is tussen 2002 en 2006 eerder toegenomen dan afgenomen.

## 6.5 Stallingsduur diverse locaties Haarlem

In deze paragraaf zoomen we in op de stallingsduur op verschillende locaties rond station Haarlem. Is er een verband tussen de stallingsduur en kenmerken van de stallingen?



Tabel 6.5: Stallingsduur op verschillende locaties in Haarlem	1		2		3		4	
	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht
Langer dan 2 weken	13%		31%		22%		19%	
Tussen 1 en 2 weken	13%		20%		17%		14%	
Van 2 dagen tot aan week	13%		6%		30%		28%	
Ochtend brengen - middag/avond halen	63%		43%		30%		39%	
Middag/avond brengen - ochtend halen		6%		3%		9%		11%
's Nachts minder dan overdag		57%		40%		22%		28%

Stallingsduur op verschillende locaties in Haarlem	5		7		8		totaal	
	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht
Langer dan 2 weken	21%		33%		8%		22%	
Tussen 1 en 2 weken	10%		23%		18%		16%	
Van 2 dagen tot aan week	15%		21%		39%		22%	
Ochtend brengen - middag/avond halen	60%		29%		34%		41%	
Middag/avond brengen - ochtend halen		15%		25%		8%		12%
's Nachts minder dan overdag		44%		4%		26%		29%
		: > 10 %-punten lager dan gemiddeld				: > 10 %-punten hoger dan gemiddeld		



Bij de berekeningen voor deze tabel is weer het totaal aantal fietsen dat overdag in en nabij de geselecteerde stallingen staat op 100% gesteld. De meting heeft plaatsgevonden in oktober 2006.

Er lijkt op het eerste gezicht geen verband tussen de afstand tot de stationsingang en de stallingsduur. Stallingen dichtbij of juist ver van de ingangen van het station tonen een sterk wisselend beeld.

Er lijkt wel een verschil in stallingsduur tussen de centrumzijde en de noordzijde van het station. De stallingen aan de centrumzijde (met name de locaties 1, 2 en 5) worden wat intensiever gebruikt door dagstallers: treinreizigers die 's ochtends met de fiets naar het station komen en 's avonds de fiets weer meenemen naar huis. 's Nachts staan er op deze locaties aanzienlijk minder fietsen dan overdag. Deze stallingen zijn relatief gunstig gelegen voor treinreizigers die de fiets gebruiken in het vortransport. Tweederde van de woningen ligt aan de centrumzijde van het station. En de stallingen 1, 2 en 5 liggen aan de hoofdfietsroute vanuit het zuiden (de Jansweg).

In de stallingen aan de noordzijde (locatie 7 en 8) staan daarentegen juist relatief veel fietsen van treinreizigers die hun fiets laten overnachten. De natransportfietsen. Op locatie 7 vooral één nacht en op locatie 8 vooral enkele nachten. Op locatie 7 staan 's nachts bijna evenveel fietsen als overdag. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat er aan de noordzijde meer onderwijs- en werkbestemmingen zijn. Een andere verklaring zou gevonden kunnen worden in een verdringingeffect. Als de natransportfietsers aan het eind van de middag hun fiets willen parkeren, zijn de stallingen aan de centrumzijde overvol. Zij wijken noodgedwongen uit naar de stallingen aan de noordzijde. En wellicht hechten mensen die hun fiets willen laten overnachten iets meer aan een plek in een klem.



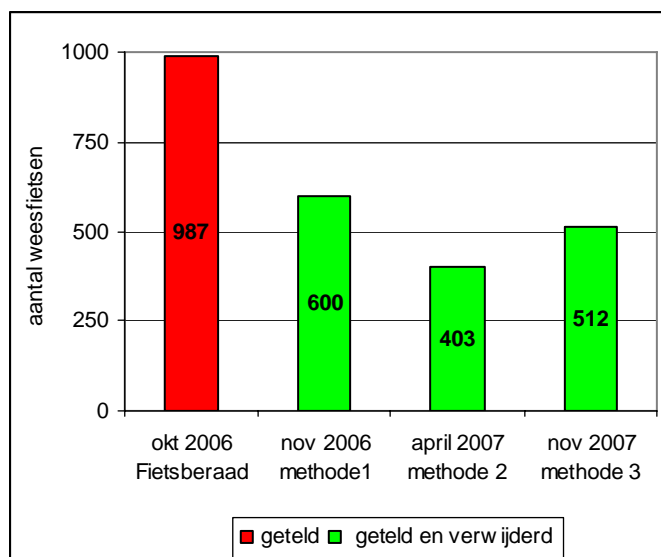
Op de locaties 2 en 7 was het percentage weesfietsen tijdens deze parkeerduurmeting het hoogst. En bij de locaties 1 en 8 was het percentage weesfietsen het laagst. Deze locaties hebben twee overeenkomsten. Ten eerste liggen ze allebei relatief ongunstig (afstand tot stationsingang en aan de andere kant van de weg). Wellicht te omslachtig voor mensen die hun fiets toch willen dumpen. Daarnaast zijn de stallingen 1 en 8 niet of minder overbezet. De situatie is daardoor overzichtelijker. Fietsen zijn ook makkelijker terug te vinden.

## 6.6 Weesfietstellingen gemeente Haarlem

De gemeente Haarlem heeft in 2006 en 2007 verschillende maatregelen genomen om het weesfietsprobleem te bestrijden. De methode om de weesfietsen te traceren is daarbij steeds verbeterd op basis van de ervaringen. In figuur 6.2 is op een rij gezet hoeveel weesfietsen er op verschillende momenten met verschillende methoden opgespoord en verwijderd zijn.

De historische reeks begint met een schatting van een kleine 1.000 weesfietsen op basis van de steekproeven van het Fietsberaad in oktober 2006. Dat komt neer op circa 21% van alle onbewaakt geparkeerde fietsen overdag. In de periode voorafgaande aan de Fietsberaadmeting heeft de gemeente geen grote weesfietsverwijderacties uitgevoerd. De methode van de parkeerduurmeting van het Fietsberaad is beschreven in paragraaf 6.2. Een aantal stallingen is geselecteerd en in deze stallingen is de parkeerduur van *alle* fietsen gemeten. Het betreft dus een schatting op basis van steekproeven.

Kort daarna, in november 2006, heeft de gemeente een grote actie gehouden om weesfietsen te verwijderen. Daarbij is de volgende methode toegepast: op het oog is een inschatting gemaakt of een fiets er langere tijd staat. Deze fietsen zijn 'verzegeld' met een rode sticker om een spaak en het stangetje van het achterspatbord. Als het zegel na vier weken nog niet verbroken is, is de fiets aangemerkt als weesfiets. Op deze manier zijn in november 2006 ongeveer 600 fietsen verwijderd. Ervan uitgaande dat de schatting op basis van de Fietsberaadmeting betrouwbaar is, is met deze methode (met een eerste inschatting op het oog) dus ongeveer 60% van de weesfietsen op te sporen. Een redelijke oogst, maar een aanzienlijk aantal weesfietsen glipt door de mazen van deze methode.



*Figuur 6.2: aantal getelde en verwijderde weesfietsen in Haarlem volgens verschillende methodes.*

Vijf maanden later, in april 2007, is een tweede methode gehanteerd om weesfietsen te traceren. Dit keer zijn *alle* onbewaakt geparkeerde fietsen rond het station verzegeld met een groen label van karton. Helaas was dit label niet goed genoeg tegen weersinvloeden. Een onbekend deel van de labels is daardoor weggewaaid voordat de maximum parkeerduur van 4 weken verstreken was. Op deze manier zijn in april zo'n 400 weesfietsen verwijderd. Hieruit zijn twee conclusies te trekken. De eerste is dat methode 1 met een eerste inschatting op het oog inderdaad niet toereikend is om alle weesfietsen op te sporen. Of de andere conclusie: in vijf maanden tijd zijn er weer 400 weesfietsen bijgekomen. Waarschijnlijk zijn beide conclusies waar.

In november 2007 heeft de gemeente wederom *alle* fietsen rond het station gelabeld, dit keer met een degelijker groen label. Na 4 weken werden ruim 500 weesfietsen geteld en verwijderd. Er mag vanuit gegaan worden dat dit keer alle weesfietsen zijn opgespoord en dat de stationsomgeving in november 2007 vrijwel weesfietsvrij is. Opnieuw zijn dezelfde twee conclusies te trekken. De tweede methode was niet waterdicht en/of het aantal weesfietsen is in zeven maanden tijd weer flink aangegroeid. Slechts 1 à 2 procent van de weesfietsen wordt toch nog opgehaald.

Alles bij elkaar zijn er volgens de gemeente in ruim een jaar tijd dus 1.500 weesfietsen verwijderd. Ruim 30% van het aantal geparkeerde fietsen op een werkdag. Zo'n 50 procent van de onbewaakte stallingscapaciteit. Enorme aantallen.

De cijfers laten ook zien dat het aantal weesfietsen snel groeit. Er vanuit gaande dat de Fietsberaadsschatting uit oktober 2006 juist is, zijn er in ruim een jaar tijd ongeveer 500 weesfietsen bijgekomen. Dat is ongeveer 10% van het aantal geparkeerde fietsen in het stationgebied op een werkdag. De cijfers onderstrepen het belang van een continue handhaving van de maximale fietsparkeerduur. Deze cijfers mogen overigens niet klakkeloos geprojecteerd worden op andere stations.

Conclusies:

- Alleen met een degelijke methode zijn alle weesfietsen op te sporen.
- Het aantal weesfietsen groeit snel.

## 7 Enquête onder stallers

### 7.1 Algemeen

In het najaar van 2006 zijn in dezelfde onderzoeksweken bij de vier stations mondelinge enquêtes afgenomen onder fietsers die hun fiets kwamen brengen of kwamen halen. Het betreft fietsers bij *onbewaakte* stallingslocaties. Ten behoeve van de representativiteit van de resultaten is ervoor gezorgd dat bij het enquêteren:

- zoveel mogelijk spreiding in stallingslocaties is aangebracht;
- zoveel mogelijk spreiding in tijdstippen van de dag is aangebracht;
- aselekt fietsers/stallers benaderd zijn.

Aantal afgenomen enquêtes:

- Eindhoven: 302
- Haarlem: 300
- Leiden: 124
- Nijmegen: 363
- Totaal: 1089

De meeste enquêtes zijn in de ochtend afgenomen bij fietsers die hun fiets stallen. Hierdoor zijn de treinreizigers die hun fiets gebruiken in het vortransport oververtegenwoordigd ten opzichte van de natransportfietsers.

De gebruikte vragenlijst is opgenomen in bijlage 1.

In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- herkomst- en bestemmingsmotieven;
- mate waarin stallers altijd op dezelfde locatie hun fiets stallen;
- stallingsduur geënuquêteerden;
- reden waarom gekozen is de specifieke locatie/stalling;
- mening omtrent vinden vrije plek, aantal stallingen en ligging stallingen;
- waarom niet in bewaakte stalling gestald?
- stellingen.

### 7.2 Herkomst- en bestemmingsmotieven

Tabel 7.1 toont per station het samengestelde reismotief met aan één zijde van de verplaatsing 'wonen'. Binnen de groep 'overig' vallen de overige woongebonden verplaatsingen alsook de andere typen verplaatsingen als werken-onderwijs, etc. In totaal geldt dat circa 90% van de verplaatsingen woongebonden verplaatsingen betreft. Dus: men is op weg van huis naar werk of onderwijs en gebruikt de fiets in het voor- en/of natransport.

<i>Samengesteld reismotief</i>					
	Eindhoven	Haarlem	Leiden	Nijmegen	Totaal
wonen-wonen	1%	2%	0%	2%	2%
wonen-werk	35%	51%	48%	53%	47%
wonen-onderwijs	38%	26%	30%	29%	31%
overig	25%	21%	22%	16%	20%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

*Tabel 7.1: Samengesteld reismotief per station.*

De meeste treinreizigers komen van of gaan naar het werk en/of een onderwijsinstelling. Voor de vier stations geldt dat 47% van de respondenten een woon-werkverplaatsing maakt en 31% een woon-onderwijsverplaatsing.

Eindhoven is het station waarbij het aandeel woon-onderwijsverplaatsingen hoger is dan het aandeel woon-werkverplaatsingen. In Haarlem is het aandeel fietsers op weg naar een onderwijsinstelling het laagst. Dat is wellicht te verklaren door het feit dat Haarlem de enige stad in het onderzoek is zonder universiteit. Toch is ook in Haarlem het percentage met een onderwijsmotief nog hoog. Dat zijn kennelijk HBO-studenten of thuiswonende studenten die in een andere stad studeren.

### 7.3 Locatie stallen

In hoeverre stallen fietsers hun fiets in de stationsomgeving altijd op dezelfde locatie? Inzicht in het antwoord op deze vraag toont in hoeverre stallers de keuze van hun stalling belangrijk vinden en/of in hoeverre stallers uit gewoonte hun fiets op dezelfde locatie zetten. Onderstaande tabel 7.2 geeft hierin inzicht. Voor het totaal van de vier stations geldt dat 91% de fiets altijd op dezelfde locatie stalt. Het verschil tussen de resultaten van de vier stations is beperkt.

<i>Stalt u uw fiets altijd op deze specifieke locatie?</i>				
	wonen-werken	wonen-onderwijs	overig	Totaal
Ja	93%	93%	88%	91%
Nee	7%	7%	12%	9%

*Tabel 7.2: Keuze specifieke stallingslocatie versus reismotief.*

Bij het enquêteren is er expliciet voor gezorgd dat spreiding aangebracht is in de diverse stallingen wat betreft kwaliteit van de stalling en ligging ten opzichte van de ingangen van het station.

Fietsers met de motieven werk en onderwijs zijn nog trouwer aan de gebruikelijke stallingslocatie dan stallers met overige reismotieven. Er is geen onderscheid waarneembaar tussen woon-werk- en woon-schoolverkeer; 93% van beide groepen geeft aan altijd op dezelfde locatie te stallen.

Centrale conclusie: de keuze van de stallingslocatie wordt zeer sterk bepaald door gewoontegedrag. Bij de keuze van eventuele maatregelen om de locatiekeuze te beïnvloeden moet hier rekening mee gehouden worden. Gewoontegedrag is moeilijk te doorbreken. Om gewoontegedrag te doorbreken moet veel uit de kast gehaald worden. Het vergt een directe

manier van communiceren, liefst persoonlijk. Daarnaast moet zo goed mogelijk aangesloten worden op momenten dat nieuw gewoontegedrag ontstaat, bijvoorbeeld na vakanties.

## 7.4 Stallingsduur geënquêteerden

De stallingsduur zoals deze hieronder gepresenteerd is, laat zich moeilijk vergelijken met de parkeerduurmeting uit hoofdstuk 6. De kans dat een eigenaar van een fiets met een lange parkeerduur geënquêteerd wordt, is immers relatief klein. Onderstaande resultaten kunnen dus niet gezien worden als de gemiddelde stallingsduur van gestalde fietsen. Het vergelijken van de resultaten per type staller (via reismotief) geeft onder andere inzicht in de kenmerken van de langstaller.

<i>Stallingsduur versus samengesteld reismotief</i>				
<b>Duur</b>	<b>wonen-werken</b>	<b>wonen-onderwijs</b>	<b>overig</b>	<b>totaal</b>
tot 4 uur	6%	15%	33%	15%
4-10 uur	50%	57%	37%	49%
10-24 uur	27%	7%	7%	17%
> 1, tot 7 dagen	15%	17%	19%	17%
> 1 week	2%	4%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 7.3: Stallingsduur geënquêteerden versus reismotief.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- Opvallend is het hoge percentage stallers dat 'tot 4 uur' stalt (weliswaar een oververtegenwoordigde categorie vanwege hogere trefkans in enquête);
- De meeste geënquêteerde fietsers stallen hun fiets voor de duur van 4 tot 10 uur. Bij het motief onderwijs is dit nog wat hoger dan bij de andere motieven;
- Het aandeel dat tussen de 10 en 24 uur stalt is het hoogst bij het woon-werkverkeer. In deze groep zitten veel fietsen die bij de stalling 'overnachten'.
- Het aandeel dat de fiets meerdere dagen stalt is opvallend hoog te noemen bij het woon-werkverkeer. Het vermoeden bestond dat voornamelijk de groep woon-onderwijsstallers hun fiets langer laat staan. Ook bij de groep woon-werkers is te zien dat 15% de fiets langer dan een dag stalt. Dit wijst erop dat veel fietsers een 'stationsfiets' hebben voor de niet-woongebonden zijde van de verplaatsing.
- Het onderscheid in resultaten per station is nader bekeken; de verschillen in stallingsduur zijn niet groot.

In tabel 7.4 is de stallingsduur gerelateerd aan voor- en natransport van de trein.

*Toelichting voor-/natransportmiddel; veelal het volgende:*

*Fiets als voortransportmiddel:*      woning → fiets brengen → trein → school/werk  
*óf:*      school/werk → trein → fiets halen → woning

*Fiets als natransportmiddel:*      school/werk → fiets brengen → trein → woning  
*óf:*      woning → trein → fiets halen → school/werk

<b>Stallingsduur versus voor-/natransport</b>			
<b>Duur</b>	<b>Fiets als voor-transportmiddel van trein</b>	<b>Fiets als na-transportmiddel van trein</b>	<b>Totaal</b>
tot 4 uur	13%	11%	15%
4-10 uur	59%	31%	49%
10-24 uur	22%	7%	17%
> 1, tot 7 dagen	6%	43%	17%
> 1 week	1%	9%	3%
Totaal	100%	100%	100%

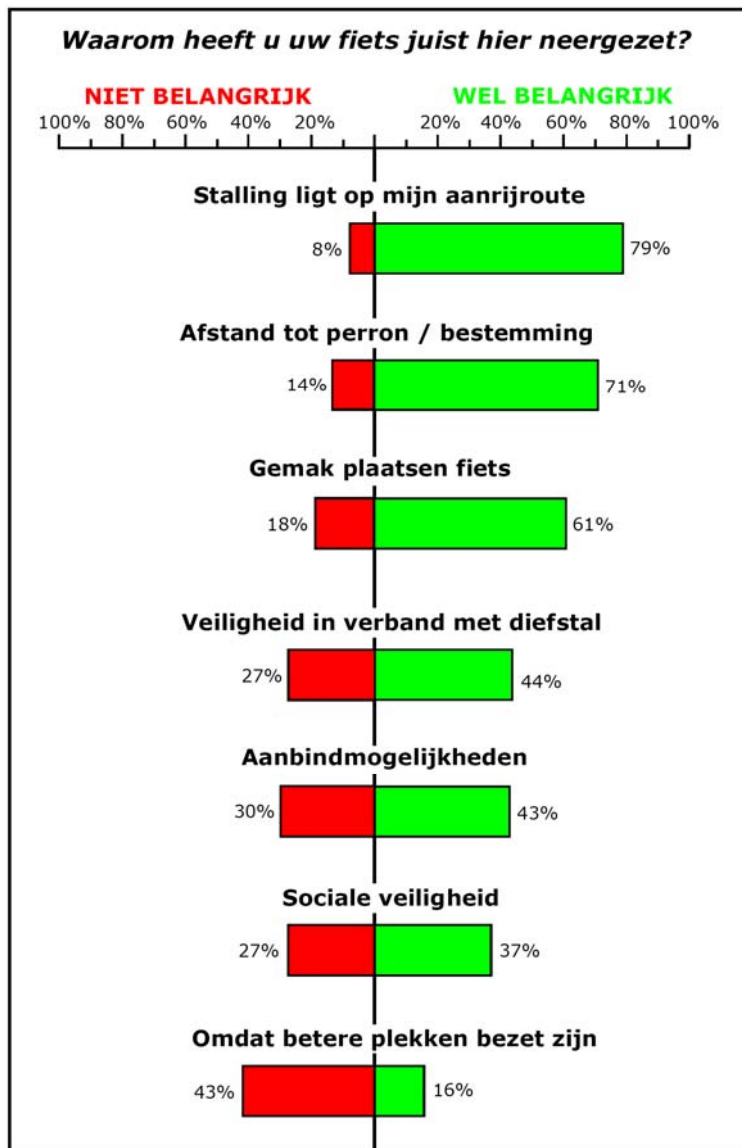
*Tabel 7.4: Stallingsduur geënquêteerden versus voor-/natransport.*

Zoals te verwachten is de stallingsduur van de voortransportfietsen korter dan van de natransportfietsen. De voortransportfietsen worden meestal gebruikt om van de woning naar het station te komen. 's Avonds worden deze fietsen weer meegenomen om thuis te komen. De stallingsduur is dus meestal korter dan één dag.

De natransportfietsen worden veelal gebruikt om van het station naar het werk of de onderwijsinstelling te fietsen. Deze fietsen worden meestal niet dagelijks gebruikt omdat men niet elke dag onderwijs volgt of werkt. De stallingsduur van natransportfietsen is dan ook veel langer. Met name het percentage van 43% bij 1 tot 7 dagen stallen is hoog. Een toename van het aantal natransportfietsen vergt dan ook een grotere uitbreiding van de stallingscapaciteit. Maatregelen die fietsers kunnen verleiden om natransportfietsen in de bewaakte stalling te plaatsen, zijn dan ook relatief effectief om capaciteitsproblemen bij de onbewaakte stallingen te verkleinen. Bovendien zijn de voordelen van een bewaakte stalling voor fietsen die overnachten ook groter. Het gaat daarbij om zaken als de kans op diefstal en vandalisme.

## 7.5 Reden keuze stallingslocatie

Figuur 7.1 geeft inzicht in de beweegredenen van stallers voor het kiezen van de stallingslocatie.



Figuur 7.1: Reden keuze stallingslocatie.

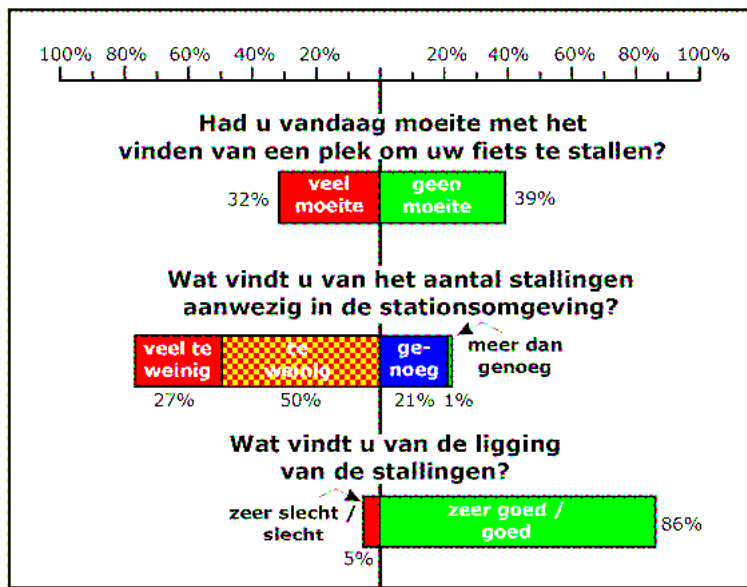
De argumenten 'stalling ligt op mijn route' en 'afstand tot perron/bestemming' worden relatief belangrijk gevonden. Dit geldt voor de vier stations.

De kwaliteit van de stallingsplek, zoals sociale veiligheid en aanbindmogelijkheid, weegt minder zwaar. In Haarlem en Leiden worden deze zaken wel belangrijker gevonden dan in Eindhoven en Nijmegen.

'Gemak plaatsen fiets' vinden fietsers met name in Leiden belangrijk en minder in Nijmegen. Het argument 'omdat betere plekken bezet zijn' ervaart men bij de vier onderzochte stations niet als belangrijk. Er is kennelijk geen reden om op zoek te gaan naar betere locaties. Dit sluit aan bij de constatering dat de keuze van de stallingslocatie in de eerste plaats gewoontegedrag is.



## 7.6 Mening omtrent vinden vrije plek, aantal en ligging stallingen



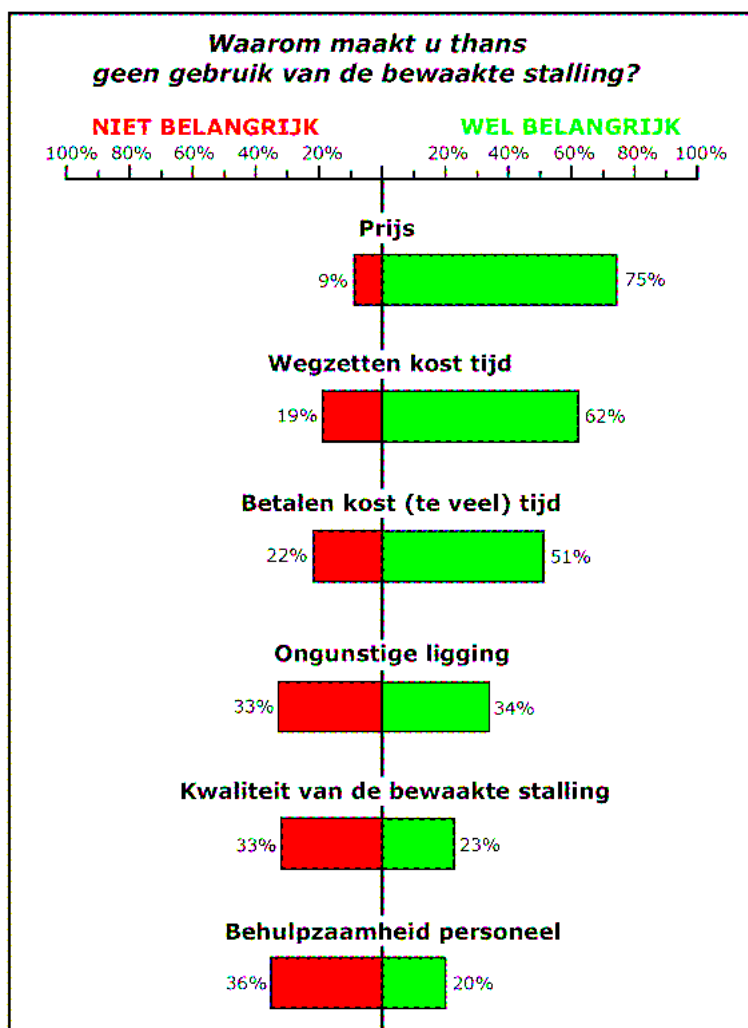
Figuur 7.2: Mening omtrent vinden vrije plek, aantal en ligging stallingen.

Ondanks de hoge stallingsbezettingen bij de vier stations heeft ruim een derde van de stallers geen moeite met het vinden van een vrije plek. In Haarlem heeft wel ruim 40% moeite met het vinden van een vrije plek. In Haarlem is de stallingsbezetting het hoogst.

Ruim 75% van de stallers vindt dat er in de betreffende stationsomgeving te weinig of veel te weinig stallingsplaatsen aanwezig zijn. Dit percentage is wederom het hoogst in Haarlem.

Het merendeel van de respondenten is tevreden over de ligging van de stallingen. In Leiden zijn de fietsers hier duidelijk het minst tevreden over.

## 7.7 Waarom niet in bewaakte stalling gestald?



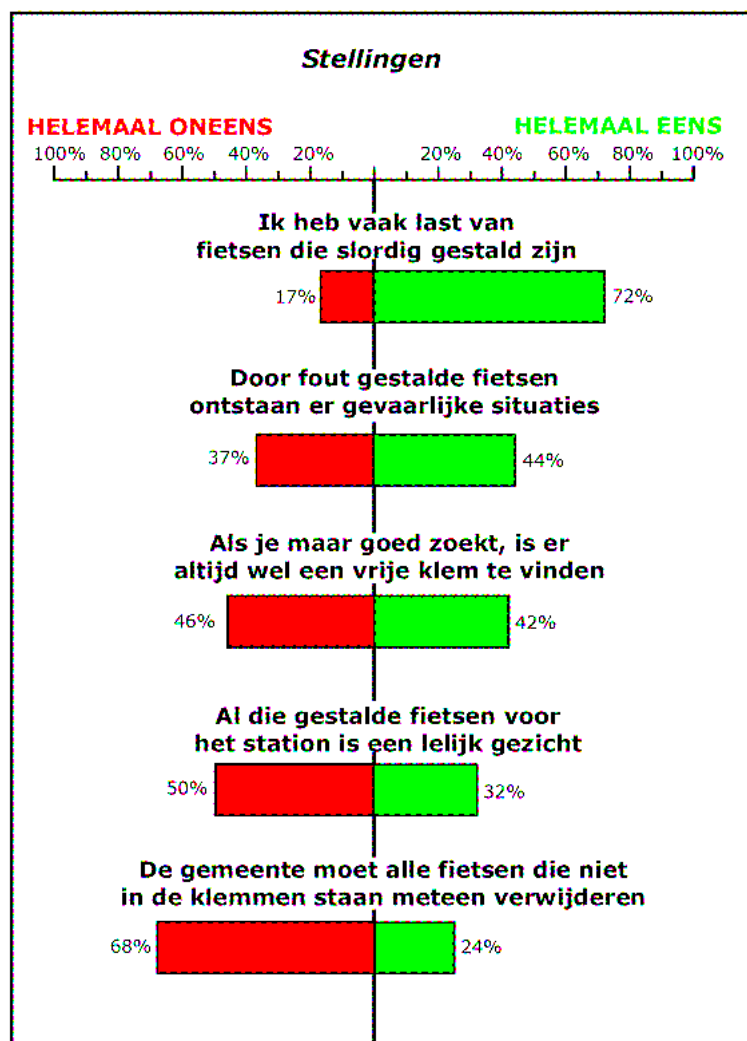
Figuur 7.3: Waarom niet in de bewaakte stalling gestald?

Bovenstaande items zijn ook gekruist met het motief van de respondenten en met de stallingsduur (korter of langer dan één dag stallen). Hieronder staan de belangrijkste bevindingen.

- De belangrijkste argumenten om geen gebruik te maken van de bewaakte stalling zijn de prijs, 'wegzetten kost tijd' en 'betalen kost tijd'. 'Wegzetten kost tijd' is voornamelijk het belangrijkste argument voor de groep werkers. 'Betalen kost tijd' wordt als belangrijk argument genoemd voor het niet kiezen van de bewaakte stalling door de groep woononderwijs.
- De overige argumenten worden doorgaans gelijkverdeeld beoordeeld over de categorieën belangrijk / neutraal / niet belangrijk. 'Ongunstige ligging' noemt voornamelijk de groep werkers als argument. Ook de groep die langer dan één dag stalt, vindt de ligging van de bewaakte stalling een relatief belangrijk argument om er niet te stallen.
- De (slechte) ligging van de bewaakte stalling in Leiden ervaren fietsparkeerders als belangrijk om er niet te stallen.

- Prijs als argument draagt hoofdzakelijk de groep woon-onderwijs aan. Dit geldt (uiteraard) ook voor de groep die de fiets lang wil stallen.
- De tijdargumenten 'wegzetten en betalen kost tijd' vindt men het minst belangrijk in Eindhoven.
- In Leiden vindt de helft van de onbewaakte stallers dat de kwaliteit van de bewaakte stalling onvoldoende is (argument om er niet te stallen).

## 7.8 Stellingen



Figuur 7.4: Stellingen.

Ook de resultaten van de stellingen zijn gekruist met het motief van de respondenten en met de stallingsduur (korter of langer dan één dag stallen).

De belangrijkste bevindingen:

- Bijna driekwart van de respondenten heeft last van de slordig gestalde fietsen. Deze aandelen zijn het hoogst in Haarlem en Nijmegen. Dit aandeel is nog hoger bij de stallers met motief woon-werken.

- 68% van de respondenten (72% woon-werkverkeer) is het (helemaal) niet eens met de stelling dat de gemeente direct alle foutgeparkeerde fietsen moet verwijderen. Dit is met name het geval in Eindhoven en Nijmegen. In Leiden vindt een derde van de respondenten juist wel dat de gemeente direct tot ruimen over moet gaan. Stallers die kort of juist lang stallen, denken over deze stelling niet specifiek anders.
- Het aandeel dat het eens of juist oneens is met de stelling dat gevaarlijke situaties ontstaan door fout gestalde fietsen is ongeveer gelijk. 44% van de respondenten is het eens met deze stelling. Van de groep die langer stalt dan één dag is maar 33% het eens met deze stelling. In Haarlem is men het meest eens met deze stelling.
- 42% is het eens met de stelling dat als je maar goed zoekt, er altijd wel een vrije klem te vinden is. Binnen de vier stations zijn wat betreft deze stelling geen grote verschillen waarneembaar. Juist de staller met het motief woon-onderwijs is het eens met deze stelling.

Conclusies: ook de fietsers hebben belang bij de bestrijding van overlast door foutgeparkeerde fietsen in de stationsomgeving. Er is bij fietsers echter geen draagvlak voor het grootschalig wegslepen van alle foutgeparkeerde fietsen.

# Bijlagen

## I Vragenlijst enquête onder stallers

<b>ENQUÊTE FIETSPARKEREN ONBEWAAKTE STALLINGEN</b>	
<b>Door enquêteur in te vullen</b>	<b>Station:</b> .....
- locatie stalling	.....
- fiets brengen of fiets halen	<b>HALEN / BRENGEN</b>
<i>(ochtend 'fiets halen' = voornamelijk: OV → fiets → gaat naar werk/school/anders</i>	
<i>(middag: 'fiets halen' = voornamelijk OV → fiets → gaat naar huis</i>	
- locatie afname enquête	.....
- datum afname enquête	.....
- tijdstip	..... uur
- in stalling / bij stalling / los →	<b>indien bij stalling of los: HINDERLIJK / GEVAARLIJK +</b>
<b>toelichting:</b>	.....
- kwaliteit fiets	<b>GOED / MATIG / SLECHT</b>
- leeftijd (schatting)	..... jaar
- geslacht	<b>M / V</b>
<b>INDIEN FIETS HALEN</b>	
1a. Bent u net met de trein geweest? JA / NEE	Ja, trein, van welke plaats kwam u: .....(gemeente) Nee, ik kom net uit de bus vanuit: .....(gemeente) Nee, anders, ik kom nu van .....
2a. Wat deed u op dat adres: wonen / werken / onderwijs / recreëren / sociaal bezoek / zakelijk bezoek / winkelen / anders, nl.....	
3a. Waar fietst u nu naartoe? .....	(postcode/woonplaats)
4a. Wat gaat u daar doen? wonen / werken / onderwijs / recreëren / sociaal bezoek / zakelijk bezoek / winkelen / anders, nl.....	
5a. Hoe laat/wanneer heeft u uw fiets gebracht:	vandaag om ..... uur (tijd) OF: datum .....om ..... uur (tijd)
<b>INDIEN FIETS BRENGEN</b>	
1b. Gaat u nu met de trein verder? JA / NEE	Ja, trein, ik reis nu naar: ..... (gemeente) Nee, ik reis verder met de bus naar: .....(gemeente) Nee, anders, ik ga nu naar: .....
2b. Wat gaat u daar doen? wonen / werken / onderwijs / recreëren / sociaal bezoek / zakelijk bezoek / winkelen / anders, nl.....	
3b. Waar komt u nu vandaan gefietst? .....	(postcode/woonplaats)
4b. Wat deed u op dat adres: wonen / werken / onderwijs / recreëren / sociaal bezoek / zakelijk bezoek / winkelen / anders, nl.....	
5b. Wanneer/hoe laat komt u uw fiets weer ophalen: vandaag om ..... uur (tijd) OF: datum .....om ..... uur (tijd)	
<b>VOOR BRENGEN of HALEN</b>	
6a. Hoe vaak komt u in het stationsgebied? <small>(niet vergeten week of maand te omcirkelen)</small>	5 / 4 / 3 / 2 / 1 x per week / maand. OF: minder dan 1 x per maand
6b. Is dat altijd met de fiets? JA / NEE Indien NEE, hoe vaak met de fiets: .....	
7. Stalt u uw fiets altijd op deze specifieke locatie	JA: Hoe vaak <b>hier</b> ? ..... NEE: Op welke locaties en hoe vaak? .....
	.....
	.....

8. Wat is voor u de belangrijkste reden waarom u vandaag uw fiets **hier** heeft neergezet?
- 1. stalling ligt op mijn aanrijroute                                wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 2. afstand tot perron/bestemming                                    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 3. gemak plaatsen fiets    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 4. aanbindmogelijkheden    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 5. veiligheid (i.v.m. diefstal)    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 6. sociale veiligheid    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - 7. omdat betere plekken bezet zijn                                    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
- Indien 7. "wel belangrijk": Wat zijn voor u de betere plekken (intekenen op de kaart): .....
- 
- 8. Anders, nl.....    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
9. Had u vandaag moeite met het vinden van een plek om uw fiets te stallen?
- Geen moeite / weinig moeite / veel moeite
10. Wat vindt u van het aantal stallingen aanwezig in de stationsomgeving?
- Meer dan genoeg / genoeg / te weinig / veel te weinig
11. Wat vindt u van de ligging van de stallingen?
- zeer goed / goed / neutraal / slecht / zeer slecht,  
indien (zeer) slecht, reden,.....
12. Waarom maakt u thans geen gebruik van de bewaakte stalling?
- Wegzetten kost (te veel) tijd    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Betalen kost (te veel) tijd    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - (Ongunstige) ligging    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Prijs    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Behulpzaamheid personeel    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Kwaliteit van de bewaakte stallingen (bijv. moeizaam stalle in hoge rekken)    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Anders, nl.....    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
  - Anders, nl.....    wel belangrijk / neutraal / niet belangrijk
13. Bent u in het bezit van een OV-kaart of een ander abonnement?
- NEE  
JA, namelijk: studenten week ov / studenden weekend ov / anders, namelijk .....
14. Tenslotte wil ik u een aantal stellingen voorleggen:
- Ik heb vaak last van fietsen die slordig gestald zijn.  
helemaal eens / eens / neutraal / oneens / helemaal oneens  
eventueel toelichting: .....
- De gemeente moet alle fietsen die niet in klemmen staan meteen verwijderen.  
helemaal eens / eens / neutraal / oneens / helemaal oneens  
eventueel toelichting: .....
- Al die gestalde fietsen voor het station is een lelijk gezicht.  
helemaal eens / eens / neutraal / oneens / helemaal oneens  
eventueel toelichting: .....
- Door foutgestalde fietsen ontstaan er veel gevaarlijke situaties voor voetgangers en gehandicapten.  
helemaal eens / eens / neutraal / oneens / helemaal oneens  
eventueel toelichting: .....
- Als je maar goed zoekt is er altijd wel een vrije klem te vinden.  
helemaal eens / eens / neutraal / oneens / helemaal oneens  
eventueel toelichting: .....

**Hartelijk dank voor uw medewerking en een goede reis!**

# Colofon

*Uitgave:*

Fietsberaad, februari 2008

*Inhoud:*

Otto van Boggelen (Fietsberaad) en Benoît Thijssen (Groen Licht Verkeersadviezen)

*Fotografie:*

Groen Licht Verkeersadviezen

## Over het Fietsberaad

*Doelstelling*

Het Fietsberaad helpt gemeenten, kaderwetgebieden en provincies om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm te verspreiden.

*Samenstelling*

- Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad
- Bo Boormans, DTV Consultants
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Monique de Jong, gemeente Winterswijk
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Victor Molkenboer (voorzitter), gemeente Leerdam
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Erik Nijland, Stichting Landelijk Fietsplatform
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Jan van Selm, provincie Flevoland
- Gerben Siebenga, Grontmij cluster Oost
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Hillie Talens, CROW
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat

Het Fietsberaad wordt gefaciliteerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).