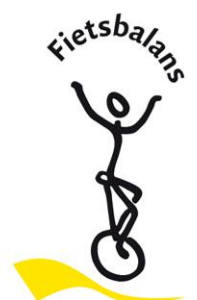




**Fietsparkeren in
Nederlandse
gemeenten,
de stand van zaken**

**Frank Borgman.
Onderzoeker Fietsersbond**

Maart 2010



1. Inleiding

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. En hoewel fietsen altijd gewoon op de stoep mogen worden geparkeerd, hebben de meeste fietsers behoefte aan een fietsenrek om zo de kans op beschadiging en diefstal te voorkomen. Bovendien zorgen fietsenrekken bij veel geparkeerde fietsen voor een aantrekkelijke en ordelijke openbare ruimte.

Om te kijken hoe goed het fietsparkeren is georganiseerd in de Nederlandse gemeenten zijn in Fietsbalans^{®-2} fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke fietsaantrekkelijke bestemmingen in gemeenten onderzocht en beoordeeld. Per gemeente zijn ongeveer 40 bestemmingen verspreid over de gemeente onderzocht. De locaties zijn verdeeld over zes hoofdcategorieën: winkelgebieden, openbaar vervoerknooppunten, onderwijsinstellingen, sportcomplexen, uitgaansgelegenheden en overige voorzieningen. Op de locaties is gekeken of er voldoende rekken stonden², of die rekken een aanbindmogelijkheid hadden³ en of ze op een logische plek stonden tussen fietsroute en ingang. Daarnaast zijn bonuspunten toegekend voor bijvoorbeeld de aanwezigheid van (gratis) bewaakte stallingen, overkappingen bij scholen, enz.

Op basis van ongeveer 1600 locaties in 43 gemeenten⁴ kunnen we een globaal beeld schetsen van de stand van zaken. Ook trekken we specifieke conclusies voor aan aantal bestemmingen.

2. De hoofdconclusie

Op ruim eenderde van de onderzochte locaties zijn grote tekorten aan fietsenrekken. Op de tijden dat daar veel fietsers komen zijn de rekken overvol en staan er nog grote hoeveelheden fietsen buiten de rekken. Op nog eens ruim een kwart van de locaties waren de rekken ook vol, maar de hoeveelheid fietsen buiten de rekken was daar beperkt. Op slechts 38% van de locaties voldeed de hoeveelheid rekken ook echt aan de behoefte.

Tekorten, kwaliteit en situering fietsparkeervoorzieningen op 1597 locaties in 43 gemeenten	
Tekorten	
ruim onvoldoende rekken*	34% van de onderzochte locaties
onvoldoende rekken**	28% van de onderzochte locaties
voldoende rekken	38% van de onderzochte locaties
Kwaliteit	
rekken zonder aanbindmogelijkheid	74% van de onderzochte locaties
rekken deels met aanbindmogelijkheid	6% van de onderzochte locaties
rekken met aanbindmogelijkheid	20% van de onderzochte locaties
Situering	
rekken niet op de goede plek	13% van de onderzochte locaties
rekken wel op de goede plek	87% van de onderzochte locaties

Figuur 1. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans^{®-2}

* rekken overvol, veel fietsen buiten de rekken

** rekken vol, beperkte hoeveelheid fietsen buiten de rekken

Op driekwart van de locaties ontbreken bij de rekken goed bereikbare aanbindmogelijkheden. Op slechts 20% van de onderzochte locaties hadden de rekken wel een goed bereikbare

¹ De Fietsbalans geeft een integrale beoordeling van het lokale fietsklimaat in gemeenten op 11 aspecten. Voor de Fietsbalans wordt de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op straat onderzocht met behulp van een meetfiets en met een fietsparkeeronderzoek. Zie www.fietsbalans.nl.

² Is de capaciteit van de fietsparkeervoorziening berekend op de vraag tijdens de piekmomenten in een normale week?

³ Biedt het rek of de klem de fietser de mogelijkheid zich te beschermen tegen fietsdiefstal door een goed bereikbare aanbindmogelijkheid waaraan je met een normaal kettingslot frame én voorwiel vast kan maken?

⁴ Van de 43 gemeenten waren er 18 groter dan 100.000 inwoners, 11 tussen de 50.000 en 100.000 inwoners en 14 tussen de 20.000 en 50.000 inwoners. De onderzoeken zijn uitgevoerd in de periode 2006-2009.

aanbindmogelijkheid. In het Plan van Aanpak Fietsdiefstal constateert het Ministerie van Binnenlandse Zaken terecht dat goede sloten weinig zin hebben als je de fiets niet goed vast kunt maken aan de “vaste wereld”. Bij het ontbreken van rekken met een goede aanbindmogelijkheid hebben fietsers dus niet de mogelijkheid zich adequaat tegen fietsdiefstal te beschermen.



Slechte fietsenrekken worden niet gebruikt uit angst voor beschadiging.



Ook zonder rekken kan zoals hier bij een supermarkt soms door creativiteit een ordelijke openbare ruimte worden gecreëerd.

Figuur 2. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

Op veruit de meeste locaties (87%) staan de rekken wel op een logische plek. Toch is nog op 13% van de onderzochte locaties de situering van de rekken niet logisch ten opzichte van de aanrijroute en de ingang van de bestemming. In het onderzoek is geconstateerd dat dan veel fietsers dicht bij de ingang van de bestemming de fiets op de standaard parkeren.

Op bijna een kwart van alle locaties was de situering van de rekken het enige dat op die plek in orde was: er stonden ruim onvoldoende rekken en de rekken hadden geen aanbindmogelijkheid. Bovendien stonden op 5% van de locaties helemaal geen rekken.

3. Verschillen tussen bestemmingen, nauwelijks tussen gemeenten.

De grootste tekorten zijn geconstateerd rondom de NS-stations en bij de uitgaansgelegenheden. Op 80% van de onderzochte locaties in deze categorieën zijn tekorten geconstateerd en bij meer dan de helft van de locaties zijn de tekorten zelfs groot. Van de winkelgebieden had gemiddeld 70% van de locaties tekorten. In 36% van de winkelgebieden waren de tekorten groot, maar in de subcategorie centraal winkelgebied loopt dat op tot wel 80%. Sportvoorzieningen doen het wat betreft de hoeveelheid fietsenrekken gemiddeld genomen het beste, maar ook daar zijn nog op 50% van de onderzochte locaties tekorten geconstateerd.

Fietsparkeervoorzieningen op verschillende soorten locaties in 43 gemeenten						
	Aantal locaties	ruim onvoldoende rekken	onvoldoende rekken	geen aanbindmogelijkheid	Rekken niet op de goede plek	
Winkelgebieden	356	36%	34%	62%	16%	
Trein- en busstations	162	52%	28%	30%	6%	
Onderwijs	462	29%	25%	97%	9%	
Sportvoorzieningen	264	22%	27%	91%	13%	
Uitgaansgelegenheden	144	52%	29%	60%	28%	
Overige locaties	209	27%	27%	70%	12%	
TOTAAL	1597	34%	28%	74%	13%	

Figuur 3. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

Het ontbreken van aanbindvoorzieningen bij de rekken is vooral geconstateerd op onderwijslocaties en bij sportvoorzieningen. Bij meer dan 90% van de onderzochte locaties binnen deze categorieën ontbreken deze. In positieve zin onderscheiden zich de stations. Op ‘slechts’ 30% van de onderzochte

locaties binnen deze categorie ontbreken aanbindvoorzieningen en op 60% hebben (bijna) alle rekken goed bereikbare aanbindvoorzieningen.

Opvallend is dat de situering van de fietsenrekken ten opzichte van de aanrijroute en de ingang voor duidelijk vaker een probleem is bij uitgaansgelegenheden. Op 28% van de onderzochte locaties binnen deze categorie staan de rekken niet op de juiste plek. n de rekken bij 33% van de theaters, 35% van de bioscopen en 22% van de horecaconcentraties niet op een logische plek.

In het totaaloordeel over het fietsparkeren op straat zijn er geen grote verschillen tussen de gemeenten. In de Fietsbalans is de beoordeling op dit aspect 'matig', net boven de grens tussen 'slecht' en 'matig'⁵. Op enkele uitschieters na scoren alle gemeenten daar vlak omheen. In grote steden zijn de tekorten gemiddeld net iets groter maar de rekken hebben vaker een aanbindmogelijkheid. Ook krijgen locaties in grote steden vaker bonuspunten.

Dat in dit onderzoek geen grote verschillen op straat zijn gevonden, betekent nog niet dat er geen grote verschillen bestaan tussen gemeenten als het gaat om investeringen op het gebied van fietsparkeren. Een mogelijke verklaring van waarom dan niet leidt tot grote verschillen tussen gemeenten op straat is dat de inspanning die gemeenten doen om voldoende goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren gelijk opgaat met de vraag van fietsers naar die voorzieningen. Met andere woorden, in gemeenten die veel doen is ook de vraag naar rekken groot. Daarbij valt niet goed antwoord te geven op de vraag of die vraag het aanbod stimuleert of het aanbod de vraag. Waarschijnlijk treden beide effecten op.

Een van de punten waarop verschillen tussen gemeenten wel zichtbaar worden, is in het (mede) financieren van bewaakte stallingen⁶. Van de 43 gemeenten uit het onderzoek was daar bij 80% sprake van. Toch is de impact daarvan maar beperkt. Slechts bij 12% van alle onderzochte locaties was een bewaakte stalling in de buurt. Bovendien zijn de tekorten op straat geconstateerd ondanks de capaciteit in de bewaakte stalling. Tenslotte is een bewaakte stalling alleen aantrekkelijk voor fietsers die langere tijd bij een bestemming willen blijven en zich extra tegen fietsdiefstal willen beschermen.

(Gratis) bewaakt stallingen in 43 gemeenten			
	Aantal locaties	Bewaakt in de buurt	Gratis bewaakt
Winkelgebieden	356	18%	10%
Trein- en busstations	162	9%	3%
Onderwijs	462	5%	5%
Sportvoorzieningen	264	3%	1%
Uitgaansgelegenheden	144	21%	14%
Overige locaties	209	25%	18%
TOTAAL	1597	12%	8%

Figuur 4. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

Een manier om de bewaakte stalling aantrekkelijker te maken voor fietsers is door deze gratis te maken. 60% van de gemeenten uit het onderzoek bieden de bewaakte stallingen (deels) gratis aan. In totaal was er bij 8% van de onderzochte locaties een gratis bewaakte stalling in de buurt. Topscorer bewaakte stallingen is Groningen waar bijna 40% van alle onderzochte locaties binnen 250 meter een gratis bewaakte stalling heeft. Ook in gemeenten als Apeldoorn, Delft, Den Haag, Haarlem en Lelystad is bij veel locaties een bewaakte stalling in de buurt.

4. Centrumgebieden en winkelcentra onder grote druk

De grootste tekorten zijn zoals te verwachten aangetroffen op de locaties in het centrum: slechts op 7% van de onderzochte locaties in en rond het centraal winkelgebied van de gemeenten zijn op piektijden voldoende rekken. Dit probleem doet zich vaker voor in grote en middelgrote steden dan in

⁵ In de Fietsbalans wordt elk aspect beoordeeld op een 5-puntsschaal van 'zeer goed' naar 'zeer slecht'. Van alle aspecten die in de Fietsbalans worden beoordeeld, scoort fietsparkeren gemiddeld over alle gemeenten het slechtst.

⁶ Bewaakte stallingen bij stations die worden geëxploiteerd door de NS zijn niet meegerekend

kleine gemeenten. Ook bij andere locaties die zich (veelal) in het centrum bevinden zoals uitgaansgelegenheden (theaters, bioscopen, horecaconcentraties en discotheken), de bibliotheek, het postkantoor, de afdeling burgerzaken, enz. zijn veelal onvoldoende rekken.

Fietsparkeervoorzieningen in centrumgebieden en winkelcentra in 43 gemeenten							
	Aantal locaties	ruim onvoldoende rekken	onvoldoende rekkken	geen aanbindmogelijkheid	Rekken niet op de goede plek	Bewaakt in de buurt	Gratis bewaakt
Centraal winkelgebied	83	80%	13%	45%	14%	61%	37%
Stadsdeel-winkelcentrum	72	38%	38%	60%	15%	15%	1%
Wijk/buurt winkelcentrum	201	18%	41%	70%	17%	2%	1%
Theater	42	52%	26%	55%	33%	26%	19%
Concertzaal	13	15%	62%	38%	15%	23%	8%
Bioscoop	31	52%	26%	65%	35%	16%	13%
Horecagebied / discotheek	58	60%	26%	66%	22%	21%	14%
Kantoor met balie	94	28%	27%	64%	14%	28%	16%
Bibliotheek	37	32%	32%	68%	16%	39%	34%
Muziekschool	36	31%	17%	72%	8%	19%	17%

Figuur 5. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans®-2

Wel zijn de rekken in en rond de centrale winkelgebieden vaker van goede kwaliteit: op 43% van de centrumlocaties hebben de rekken overwegend goede aanbindvoorzieningen. In grote steden loopt dit percentage op tot 50%. In de grote steden uit het onderzoek zijn bij 72% van de onderzochte locaties in en rond het centrale winkelgebied bewaakte stallingen in de buurt aangetroffen, bij 42% zelfs gratis bewaakt.

Ook op de andere bestemmingen in het centrum komen rekken met goede aanbindvoorzieningen regelmatig voor: bij 40% van de theaters, 46% van de concertzalen, 35% van de bioscopen, 30% van de kantoren met baliefuncties (burgerzaken, postkantoor, enz.) en 30% van de bibliotheken. Bij horecaconcentraties zijn ten opzichte van de andere locaties in het centrum veel minder vaak rekken met goede aanbindvoorzieningen aangetroffen, vooral in de kleine gemeenten.



Een rommelige openbare ruimte door een gebrek aan fietsenrekken.



Fietsers worden verleid door voldoende gebruiksvriendelijke rekken.

Figuur 6. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans®-2

Opvallende constatering is nog dat in de kleinere gemeenten op 30% van de locaties in of rond het centrale winkelgebied de situering van de rekken niet logisch was.

Ook de andere winkelgebieden kennen problemen. In stadsdeelwinkelcentra zijn de tekorten weliswaar minder groot dan in het centrum, maar toch waren op 37% van de locaties ruim onvoldoende rekken. En slechts op een kwart van de onderzochte locaties hadden de rekken aanbindvoorzieningen. Opvallend zijn de resultaten voor de wijk/buurt winkelcentra: enerzijds zijn er relatief weinig locaties waar grote tekorten zijn aangetroffen (18%) en hebben 16 wijk/buurtwinkelcentra een perfecte score (voldoende fietsenrekken met aanbindmogelijkheid die op

de juiste plek), anderzijds zijn er 'slechts' op 41% van de locaties voldoende rekken. Er zijn dus toch veel locaties met tekorten (59%). Dat is vooral lastig omdat het hier veelal gaat om locaties voor dagelijkse boodschappen en het dus extra belangrijk is de fiets stabiel neer te kunnen zetten.

5. Op de fiets naar de basisschool?

Op onderwijslocaties zijn wat betreft tekorten grote verschillen tussen de verschillende onderwijssoorten. Het middelbaar en hoger onderwijs doen het relatief goed met op 60% van de onderzochte locaties voldoende rekken en bij minder dan 20% grote tekorten. Bij basisscholen zijn echter bij 42% grote tekorten en slechts bij 30% voldoende rekken. Bij 18 basisscholen waren in het geheel geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig.

Fietsparkeervoorzieningen op onderwijslocaties in 43 gemeenten						
	Aantal locaties	ruim onvoldoende rekken	onvoldoende rekken	geen aanbindmogelijkheid	Rekken niet op de goede plek	
Basisschool	217	42%	28%	97%		12%
Voortgezet onderwijs	186	16%	23%	99%		5%
Hoger onderwijs	59	20%	20%	86%		7%
Totaal onderwijs	462	29%	25%	97%		9%

Figuur 7. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

In kleine en middelgrote gemeenten zijn vaker grote tekorten bij basisscholen dan in grote steden. Mogelijke verklaring is dat in grote steden vaker het fietsgebruik van basisschoolleerlingen door scholen wordt gereguleerd (kinderen uit de wijk mogen dan niet met de fiets naar school komen) waardoor er geen grote hoeveelheden fietsen buiten de rekken staan en de tekorten dus niet zichtbaar zijn.

Door grote tekorten aan fietsenrekken bij veel basisscholen kunnen lang niet alle basisschoolleerlingen met de fiets naar school. Daardoor is oefenen met (zelfstandige) mobiliteit⁷ in de eigen relatief veilige omgeving voor deze kinderen niet weggelegd. Middelbare scholen hebben het duidelijk beter voor elkaar.



Onvoldoende rekken noodzaakt tot het stallen bij het hek. Bij deze school is daar gelukkig nog ruimte voor.



Door veel rekken van goede kwaliteit komen veel kinderen bij deze basisschool op de fiets. Het kan dus wel.

Figuur 8. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

Bij onderwijslocaties ontbreekt eigenlijk overal een goede aanbindmogelijkheid. Maar bij locaties van middelbaar en hoger onderwijs is veel vaker sprake van bijvoorbeeld overdekte stallingen, onbeschadigde rekken, afsluitbare stallingen of (camera)toezicht dan bij basisscholen.

⁷ De afgelopen 30 jaar is de gemiddelde leeftijd waarop kinderen zich zelfstandig door het verkeer bewegen gestegen van 6 naar 9 jaar

6. Sportaccommodaties soms vergeten

Op ongeveer de helft van alle onderzochte sportvoorzieningen zijn voldoende rekken. Er zijn wel duidelijke verschillen tussen de verschillende categorieën voorzieningen: bij tweederde van de zwembaden en bij 60% van de sporthallen zijn voldoende rekken. Bij 64% van de sportvelden zijn echter tekorten geconstateerd en bij 26% waren die tekorten groot. Grote tekorten bij sportvelden komen in kleine gemeenten vaker voor dan in grote en middelgrote steden.

Fietsparkeervoorzieningen bij sportvoorzieningen in 43 gemeenten					
	Aantal locaties	ruim onvoldoende rekken	onvoldoende rekken*	geen aanbindmogelijkheid	Rekken niet op de goede plek
Sporthal	76	21%	17%	89%	14%
Sportveld	121	26%	37%	97%	17%
Zwembad	67	15%	19%	81%	4%
Totaal sport	264	22%	49%	91%	13%

Figuur 9. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

* Alle locaties met volle rekken en fietsen buiten de rekken zijn meegerekend.

Bij sportvoorzieningen ontbreekt eigenlijk bijna altijd een goede aanbindmogelijkheid. Alleen bij zwembaden komt het percentage locaties waar alle rekken een goede aanbindmogelijkheid hebben boven de 10. Ook stonden de rekken bij 17% van de sportvelden niet op de juiste plek. In grote steden staan de rekken bij sportvelden vaker niet op de goede plek dan in middelgrote en kleine gemeenten.



Sportvelden met veel te weinig plek, veel te weinig rekken.

En met zulke rekken gebruikt iedereen liever z'n standaard.

Figuur 10. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans[®]-2

De tekortkomingen betekenen dat het gezonde alternatief (de warming-up op de fiets) niet een aantrekkelijk alternatief is voor sporters. Het betekent ook vaak grote parkeeroverlast van auto's rond sportvelden.

7. Samenvattend

In alle gemeenten zijn bij een flink deel van de publieksaantrekkende bestemmingen (grote) tekorten aan fietsenrekken geconstateerd. Reeds bekende capaciteitsproblemen rondom stations en in binnensteden worden ook in dit onderzoek bevestigd. Maar ook bij andere belangrijke bestemmingen voor fietsers blijken duidelijke tekorten te zijn, zoals bij stadsdeel-, wijk- en buurtwinkelcentra, basisscholen en sportvelden.

Op driekwart van de locaties ontbreken bij de rekken goed bereikbare aanbindmogelijkheden. In het Plan van Aanpak Fietsdiefstal constateert het Ministerie van Binnenlandse Zaken terecht dat goede sloten weinig zin hebben als je de fiets niet goed vast kunt maken aan de "vaste wereld". Op deze locaties hebben fietsers dus niet de mogelijkheid zich adequaat tegen fietsdiefstal te beschermen.

Als alternatief voor de bescherming tegen fietsdiefstal biedt 80% van de onderzochte gemeenten in de buurt van een of meer locaties bewaakte stallingen aan, 60% van de gemeenten (deels) gratis. Het meest in en rond het centrum van de gemeente en vaker in grote steden. Toch is de impact daarvan beperkt: slechts 12% van de onderzochte locaties heeft een bewaakte stalling in de buurt.

Gebrek aan mogelijkheden om de fiets veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren remt het fietsgebruik. Dat betekent dat er voor de gemeenten nog een hele opgave ligt, deels in samenwerking met de bouwweigenaren van belangrijke fietsbestemmingen. Fietsparkeren zal zich steeds meer moeten ontwikkelen tot een eigen vakgebied met eenzelfde professionele en planmatige aanpak als bijvoorbeeld autoparkeren. Er is reeds veel kennis over fietsparkeren beschikbaar. Deze is verzameld in de Leidraad fietsparkeren van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer vervoer en openbare ruimte. Deze Leidraad fietsparkeren wordt momenteel herzien waardoor ook de meest recente kennis eenvoudig voor iedereen beschikbaar komt.