



Fietsparkeervoorzieningen Dordrecht 2012



1. Doel en inleiding

De Fietsersbond Drechtsteden wil graag dat er op een structurele wijze aandacht wordt geschonken aan de stilstaande fiets. De feitelijke wijze waarop de fietser zijn of haar fiets kan parkeren wordt daarbij gezien als een direct gevolg van het gevoerde beleid. Dit heeft geleid tot de volgende vraagstelling:

Hoe kan de gemeente zorgdragen voor goede kwalitatieve stallingsvoorzieningen, opdat de waardering van de burgers, blijkend uit het gebruik van de stallingen, toeneemt.

In deze nota wordt eerst toegelicht hoe de landelijke ontwikkelingen zijn om de Dordtse situatie in een breder perspectief te plaatsen. Vervolgens is een schets gemaakt van de historische ontwikkeling qua beleid en uitvoering van het fietsparkeren in Dordrecht aan de hand van alle beschikbare informatie. Vervolgens wordt aangegeven hoe de huidige situatie is. Afgesloten wordt met een aantal aanbevelingen.

2. Fietsparkeren

2.1. Nederland

Door de Fietsersbond is op basis van de gegevens die beschikbaar zijn gekomen met Fietsbalans² geconstateerd dat er vanuit verschillende invalshoeken gezien een tekort is aan fietsparkeervoorzieningen.

Een goede stalling voorziet niet alleen in de acute vraag naar stallingsruimte, maar maakt ook de latente vraag zichtbaar. Goede stallingsvoorzieningen kunnen bijdragen aan verschuiving van de ¹modal split. Dat er een grote latente vraag is blijkt uit het steeds grotere tekort aan stallingsvoorzieningen bij de Nederlandse stations, een tekort dat ondanks nieuwe investeringen steeds maar blijkt toe te nemen. Door de Fietsersbond wordt daarom landelijk aandacht gevraagd voor de schaa sprong die momenteel feitelijk plaatsvindt. Dit leidt bijvoorbeeld in Amsterdam en Den Haag tot een totaal nieuwe kijk op het vervoer met een duidelijke prioriteit voor fietsers – en dus fietsparkeren.

De wijziging van de ¹modal split ten gunste van het fietsverkeer heeft veel positieve effecten, zoals vermindering van de verkeersdruk, vermindering van de milieubelasting, verbetering van de gezondheid, de verhoging van de verkeersveiligheid en de verlaging van de kosten voor de infrastructuur.

¹ Modal split is het aantal verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerswijzen: In Dordrecht wordt volgens gegevens van het Mobiliteits Onderzoek Nederland (2004 - 2008) en het KPVV voor 21% van alle verplaatsingen de fiets gebruikt. Vergeleken met andere steden wordt Dordrecht beoordeeld als gemiddelde gemeente. Bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer is dat voor Dordrecht 30%. Dat wordt als laag beoordeeld. In deze berekening is geen rekening gehouden met de fiets als onderdeel van de gehele keten.

2.2. Dordrecht

Door de gemeente Dordrecht wordt de fiets als volwaardig vervoermiddel behandeld in de verkeers- en vervoersplannen. Daarvoor wordt een aantal uitgangspunten gebruikt, zoals het gebruik van de CROW-richtlijnen v.w.b. de inrichting van het wegennet. Dit heeft vooral betrekking op de rijdende fietser. Een onderdeel dat in Dordrecht steeds opnieuw de aandacht vraagt en nog niet tot vastgesteld integraal beleid heeft geleid is het fietsparkeren.

De aandacht voor de stilstaande fiets is zeer veel geringer dan die voor de stilstaande auto. Door de Fietsersbond Drechtsteden wordt daar nu aandacht voor gevraagd. Parkeren van fietsen gebeurt nl. niet alleen in het historische centrum en bij ov-haltes. Dit gebeurt ook op een verscheidenheid van andere locaties in Dordrecht. Daarom is door vrijwilligers van de Fietsersbond onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen / stallingen op die andere locaties. De resultaten zouden moeten leiden tot een beter zicht op de huidige praktijk. Daarmee wordt het feitelijke beleid zichtbaar gemaakt.

3. Onderzoek

3.1. Basis

Door vrijwilligers van de Fietsersbond zijn foto's gemaakt. Dit beeldmateriaal vormt de feitelijke weerspiegeling van de resultaten van het gevoerde gemeentelijk beleid. Deze foto's zijn vervolgens onderverdeeld in drie groepen. Twee van die groepen – sportvoorzieningen en winkelcentra – komen ook voor in het landelijke onderzoek en kunnen daardoor (gedeeltelijk) worden vergeleken.

De gefotografeerde locaties zijn vervolgens beoordeeld naar de mate waarin ze voldoen aan het keurmerk Fietsparkeur en in hoeverre er sprake is van een doordachte vormgeving.

Fietsparkeur is een keurmerk dat door de vereniging van fabrikanten van straatmeubilair (Fipavo) en de Fietsersbond in 1998 is ingesteld nadat gebleken was dat de toenmalige fietsvoorzieningen kwalitatief ver onder de maat waren; tot 1998 was er zelfs geen norm. Die normen zijn nu wel opgenomen in de CROW-leidraad fietsparkeren, welke in 2010 is geactualiseerd. In de CROW-normen gaat het daarbij niet alleen om de kwaliteit van de stallingen, maar ook om de situering en omvang.

De focus van het onderzoek ligt op de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen. Het spreekt voor zich dat gedurende het onderzoek er ook veel informatie is verkregen over de capaciteit / omvang van de voorzieningen. Waar mogelijk en relevant is dit ook meegenomen.

De stallingsvoorzieningen zijn getoetst op de volgende punten, waarbij de eerste 7 zijn opgenomen in het Fietsparkeur.

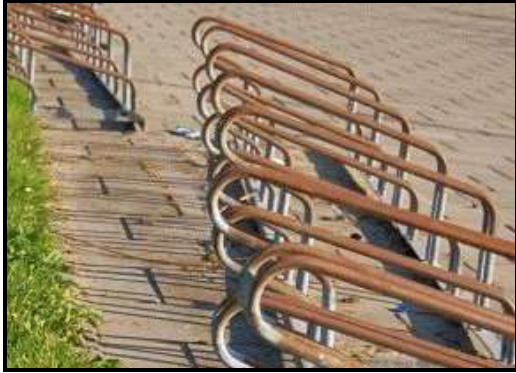
1. Gemak bij het plaatsen van een fiets.
Zoals de afstand tussen de klemmen waar de voorwielen in worden gezet van minimaal 37,5 cm bij hoog laag stallingen en minimaal 65 cm bij alleen lage stallingen (zodat de sturen niet met elkaar vervlochten kunnen worden).
2. Gemak bij het vastzetten van de fiets.
Fiets moet eenvoudig aan de aarde vast kunnen worden gezet.
3. Kans op letsel bij de gebruiker of passant.
Geen uitstekende /scherpe onderdelen.
4. Kans op schade aan de fiets.
Bijv. Hoog / laag stallingen is de kans dat rem en/ of verlichtingskabels worden vernield relatief groot wanneer alleen een deel van het voorwiel kan worden ingeklemd (voorwielmoordenaar).
5. Kraakbestendig.
Het slot mag niet te dicht bij de grond kunnen komen.
6. Vandalismebestendig.
Duurzaamheid van het stallingsmateriaal.
7. Corrosiebestendig.
Aantasting door de buitenlucht.
8. Vormgeving.
Vormgeving is geen onderdeel van Fietsparkeur, echter omdat stallingen veelal ook onderdeel zijn van het straatmeubilair zal dit uitnodigen tot gebruik. Kwaliteit wordt mede bepaald door de vormgeving.

In dit onderzoek concentreerden we ons bewust op de kwaliteit van de stallingen. De beschikbaarheid van stallingen was geen onderdeel van het onderzoek (er zijn bijvoorbeeld geen opnames gemaakt tijdens de piekuren, om een correct beeld van alleen de kwaliteit te krijgen, wel is vaak zichtbaar hoe er van de voorzieningen gebruik wordt gemaakt)

3.2. Voorbeelden

Hieronder zijn twee voorbeelden opgenomen die duidelijk maken hoe de verschillende stallingen zijn beoordeeld.

Voorbeeld 1



1. In deze fietsklemmen is het eenvoudig om de fiets te plaatsen (zie ook 4)(positief).
2. Bij deze fietsklemmen zijn geen speciale voorzieningen om de fiets aan de aarde te kunnen vastmaken (negatief).
3. Er zijn geen uitstekende onderdelen bij dit fietsenrek (positief).
4. De kans dat de fiets beschadigd wordt is vrij groot. Veel fietsers onderkennen dit ook, waardoor de klemmen om en om worden benut (negatief).
5. Het slot, indien aan de klem vastgemaakt, ligt dicht bij de grond (negatief).
6. Het materiaal is redelijk vandalismebestendig (positief).
7. Het rek is corrosiebestendig (positief).
8. Het rek bezit geen esthetische waarde (negatief).

Voorbeeld 2



1. In deze fietsklemmen is het eenvoudig om de fiets te plaatsen (zie ook 4)(positief).
2. Bij deze fietsklemmen zijn voorzieningen om de fiets aan de aarde vast te maken (positief).
3. Er zijn geen uitstekende onderdelen bij dit fietsenrek (positief).
4. De kans dat de fiets beschadigd wordt is vrij klein (positief).
5. Het slot, indien vastgemaakt aan het rek, kan op de grond worden gelegd (negatief).
6. Het materiaal is redelijk vandalismebestendig (positief).
7. Het rek is corrosiebestendig (positief).
8. Het rek bezit geen esthetische waarde (negatief).

4. Afbakening

In dit rapport is met de volgende aspecten geen rekening gehouden:

- Er is geen onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen bij de herkomstbestemmingen (zoals woningen), het oude centrum, scholen, ov-stations of uitgaanscentra.
- Gegevens zijn gebruikt voor zover bekend bij afsluiting van het onderzoek, april 2012.
- De locatie zelf en de capaciteit van de stallingsvoorzieningen is buiten beschouwing gelaten.
- De gebruikte foto's geven een beeld van de situatie die her en der in Dordrecht is aangetroffen. Het betreft geen systematische inventarisatie.

5. Ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt eerst beschreven hoe de situatie in Nederland is. Vervolgens wordt beschreven hoe deze in Dordrecht is. Dit is historisch/chronologisch gedaan. Daarna wordt de huidige situatie getoond / beschreven.

5.1. Inventarisatie Nederland

5.1.1. Geschiedenis

Fietsparkeren is lang een onderbelicht terrein voor de verkeers- en vervoerswereld gebleken. Zo is zelfs in het door de Fietsersbond uitgevoerde Fietsbalans® aan het begin van deze eeuw nooit gekeken naar voorzieningen voor fietsers op straat.

De eerste keer dat de kwaliteit van stallingen in onderzoek werd meegenomen was bij de presentatie van de Fietsdiefstalscan. Hiervan heeft het eerste onderzoek in Nederland in 2002 in Dordrecht plaatsgevonden. De eerste richtlijn over Fietsparkeren is in 2001 door het CROW opgesteld welke is herzien in 2010.

In 2003 is het Bouwbesluit aangepast. Dit leidde ertoe dat er in woningen geen voorzieningen voor het stallen van fietsen hoefden te zijn, met overlast en extra diefstal tot gevolg. Na veel verzet (de vrije markt bleek hier niet te werken) is de fietsenberging met ingang van 1 april weer opgenomen. In het nieuwe Bouwbesluit 2012, voor utilitaire gebouwen (kantoren, scholen en winkelcentra) is de eis voor een fietsenberging echter verwijderd. Hierin worden geen kwalitatieve eisen gesteld aan de stallingsvoorzieningen. Fietsparkeervoorzieningen zijn vervolgens in het onderzoek Fietsbalans®-2, dat het afgelopen decennium in 43 gemeenten heeft plaatsgevonden, onderzocht. Kortom er is de afgelopen 10 jaar veel gebeurd op het gebied van fietsparkeren.



Foto 1 Traditioneel fietsenrek

5.1.2. Huidige situatie, kwalitatieve beoordeling

Zoals is aangegeven is het parkeren in 2010 onderzocht op basis van gegevens die zijn verzameld met de Fietsbalans@-2. Dit levert het volgende beeld op:

Kwaliteit en situering van fietsparkeervoorzieningen op 1597 locaties in 43 gemeenten.		
		Van de onderzochte locaties
Rekken met aanbindmogelijkheid	Zonder	74%
	Deels	6%
	Met	20%

Bron: Fietsersbond, Fietsbalans@-2

Op driekwart van de onderzochte locaties ontbreken bij de rekken goed bereikbare aanbindmogelijkheden. Op slechts 20% van de locaties hebben de rekken deze wel. In het Plan van Aanpak Fietsdiefstal constateert de Minister van Binnenlandse zaken dat goede sloten weinig zin hebben wanneer de fiets niet goed kan worden vastgezet aan de 'vaste wereld'. Het ontbreken van een goede aanbindmogelijkheid onthoudt de fietsers dus van de mogelijkheid om zich adequaat tegen fietsendiefstal te beschermen.

Tekorten, kwaliteit en situering van fietsparkeervoorzieningen in 43 gemeenten.					
	Aantal locaties	rekken			
		Ruim voldoende aanwezig	Onvoldoende aanwezig	Geen aanbindmogelijkheid	Niet op de goede plaats
Sportvoorzieningen	264	22%	27%	91%	13%
Overig	209	27%	27%	70%	12%
Winkelgebieden	356	36%	34%	62%	16%
Trein en busstations	162	52%	28%	30%	6%
Onderwijs	462	29%	25%	97%	9%
Uitgaansgelegenheden	144	52%	29%	60%	28%
Totaal	1597	34%	28%	74%	13%

Bron: Fietsersbond, Fietsbalans@-2

5.2. Inventarisatie Dordrecht

5.2.1. Geschiedenis

In 1998 is het regionaal fietspadenplan Op de fiets door de Drechtsteden opgesteld. In dit plan is expliciet aandacht geschonken aan de inrichting van de toekomstige halteplaatsen bij de waterbus en de fastferry. In het rapport wordt de aanbeveling gedaan om een apart stallingsplan op te stellen.

In 1999 is in de tussenrapportage Uitvoeringsplan Dordt Fietst gemeld dat er in de startnotitie Verkeerscirculatie Binnenstad besloten is de voorbereiding van het fietsparkeerplan te hervatten.

In 2001 is door de gemeente uitvoering gegeven aan het actieplan Fietsenstallingen binnenstad Dordrecht. Dit behelsde de plaatsing van een veelheid van zogenaamde nietjes (zie foto) en de vervanging van de bovengrondse stalling op het Statenplein door de (kleinere) kelder stalling in de Kolfstraat.

In 2002 is door de Fietsersbond aan de gemeente Dordrecht het rapport Fietsbalans verstrekt. Dit rapport is in samenwerking met de gemeente opgesteld. Een van de vijf zwakke punten die zijn genoemd heeft betrekking op het incomplete fietsparkeerbeleid.

In 2005 wordt in de Fietsdiefstalscan die door de gemeente en de Fietsersbond samen is uitgevoerd opgemerkt dat “er weinig beleid is vastgelegd met betrekking tot fietsparkeren in Dordrecht”. Hierin wordt opgemerkt dat in de deeltwerking Fiets van het op te stellen Mobiliteitsplan Dordrecht daar naar verwachting uit 2005 verandering in zal komen. In dat beleidsvoornemen wordt gesteld dat er kwalitatief en kwantitatief voldoende stallingsruimte moet zijn bij de verschillende voorzieningen (Gezondheidspark, Leerpark, Sportboulevard en Oostpoort). Hierin wordt ook gesteld dat veronachtzaming van aantal en kwaliteit van fietsenstallingen een wezenlijke invloed heeft op de modal split.

Eind 2005 is het uitvoeringsprogramma voor het Mobiliteitsbeleid Dordrecht beschreven. Hierin wordt voor de fiets vooral aandacht geschonken aan verplaatsingen; over fietsparkeren worden alleen de twee stallingen in het centrum en de te verbouwen stalling bij het station beschreven.

In 2006 wordt in de evaluatie van het actieplan Verkeerscirculatie geconstateerd dat er in het centrum te weinig goede stallingen (op de goede plaatsen) zijn.

In 2008 is het beleidsplan Dordt Fietst Door 2007 – 2012 vastgesteld. In dit plan wordt veel aandacht aan het fietsparkeren besteed. De focus ligt daarbij vooral bij de grote bewaakte stallingen in het centrum van Dordrecht en bij de voetgangersdomeinen. Aangegeven wordt dat in juni 2005 op een zaterdag 75% van de fietsen los op straat was gezet. Van de officiële aanbindmogelijkheden werd door 55% van de fietsers (220) gebruik gemaakt.

Geconcludeerd werd dat er deels een tekort was en dat een deel van de faciliteiten niet op de juiste plaats was gelegen. Bezoekers van de binnenstad vroegen m.n. meer stallingen bij het Statenplein, Markt, station, bibliotheek en de Sarisgang. Albert Heijn (Voorstraat) werd ook genoemd. (Deze vestiging is inmiddels verplaatst naar de Achterom, echter in stallingen voor fietsen was niet voorzien. In tweede instantie is voor tijdelijke fietsenklemmen gezorgd, die bij de toetsing heel negatief worden beoordeeld. Daarnaast bleken er regelmatig onvoldoende plaatsen te zijn.)

In het beleidsplan Dordt Fietst Door wordt beschreven dat: “Bij nieuwe (of herstructurering) projecten wordt vooraf gecalculeerd wat de omvang dient te zijn van het aantal fiets parkeerplaatsen. De gemeente sluit hierbij aan bij de CROW-kengetallen en richtlijnen.”



Foto 2 Nietjes op de Spuiboulevard

Veel van de stallingsvoorzieningen die na overneming van de CROW-richtlijnen zijn geplaatst zijn zogenaamde nietjes (zie foto 2). De gemeente heeft daarbij als norm dat er ook aanbindmogelijkheden moeten zijn.

Straten waar in Dordt Fietst Door aandacht voor wordt gevraagd zijn de Raamstraat, het Bagijnhof en de kop van de Vriesestraat. Geconcludeerd wordt dat verwijderacties pas kunnen worden uitgevoerd wanneer er voldoende aanbindmogelijkheden zijn.

De stalling in de Kolfstraat voor 550 fietsen, die destijds al regelmatig vol was en de aanleg van de stalling aan de Raamstraat voor 1.100 fietsen - welke in 2008 in gebruik is genomen - worden in het beleidsplan al genoemd.

In 2008 zijn door het college van B & W van Dordrecht de handboeken Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) vastgesteld. In deze handboeken, die steeds worden geactualiseerd, was in de versie van 2010 sprake van veel aandacht voor parkeerplaatsen voor auto's in de verschillende wijken van Dordrecht, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het stallen van fietsen wordt alleen genoemd in de Negentiende Eeuwse Schil. Hierover wordt opgemerkt dat voor bewoners waar geen achterom beschikbaar is de voorkeur wordt gegeven aan beugels of fietsenrekken die de doorgang niet belemmeren. Er worden geen kwaliteitseisen genoemd.

In 2010 bleek dat de aangifte van fietsdiefstal was gedaald tot 440 in 2009. Tegelijkertijd is er sprake van een grote onderregistratie, zodat het aantal gestolen fietsen hiervan een veelvoud zal zijn.

Eind 2011 is het plan Integrale veiligheid, vastgesteld, dat beschrijft dat het voorkomen van fietsendiefstal een verantwoordelijkheid is van de burgers. Zij zullen via preventiecampagnes gewezen worden op het risico van diefstal. Daarnaast zal er meer worden ingezet op camerabewaking van de stallingen in het stationsgebied.

In april 2012 wordt de inrichting bekend van het gebied rond het Energiehuis. Onderdeel van de plannen zijn de gecombineerde bouw van een autoparkeergarage en een fietsenstalling (490). Verder wordt er melding gemaakt van het plaatsen van fietsenklemmen van het merk Tulip (130). Deze fietsenklemmen hebben het keurmerk Fietsparkeur.

Al met al zijn er in Dordrecht eind 2011 122.486 fietsen². Fietsen die allemaal ergens geparkeerd zijn. Wanneer de norm voor autoparkeren hiervoor zou worden gebruikt (2,5 parkeerplek voor 1 auto) dan betekent dit dat er in Dordrecht ruim 300.000! parkeerplaatsen voor fietsen beschikbaar moeten zijn.

5.2.2. Uitvoering

Bij projecten werd regelmatig geconstateerd dat het stallen van fietsen niet is meegenomen in de plannen. Dit heeft herhaaldelijk geleid tot reparatieacties. Bij de Sportboulevard is in aanvang expliciet rekening gehouden met de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor auto's. Fietsen werden in deze discussie niet meegenomen.

² Gegevens zijn gebaseerd op de cijfers van het CBS en OS Drechtsteden. 84% van de Nederlanders boven de 4 jaar bezitten gemiddeld 1,3 fietsen. Dordrecht is voor Nederland een gemiddelde gemeente.

Later is dat alsnog gecorrigeerd en zijn er veel fietsklemmen op de nog beschikbare plaatsen neergezet. Klemmen die overigens wel voldoen aan Fietsparkeur. Verder is de inrichting van de Achterom ook een voorbeeld over hoe het feitelijk gaat. Na verplaatsing van de Albert Heijn vestiging van de Voorstraat naar de Achterom was er wel een parkeergarage waar met de winkelwagen tot bij de achterbak kon worden gereden. Voor fietsen was niets geregeld. Fietsers hebben vervolgens het voetpad in gebruik genomen als fietsenstalling. De gemeente heeft dit gefacilieerd door het plaatsen van fietsenklemmen. Klemmen die voor fietsers die veel boodschappen deden ook niet functioneel waren. Klemmen die op een zodanige manier werden geplaatst dat het voetpad voor mensen met een beperking een niet te nemen vesting werd. Schijnbaar is dat nu ook een van de redenen dat ze nu opnieuw wordt ingericht. In de nieuwe plannen voor de inrichting van het Bagijnhof wordt in de artist impression een beeld geschetst van eens straat met bomen, voetgangers en doorgaande auto's. Uit niets blijkt zichtbaar dat fietsers en fietsen onderdeel zijn van het gedachtegoed van de ontwerpers. Hiermee wordt niet zichtbaar gemaakt hoe er op een positieve manier gebruik gemaakt kan worden van de aanwezigheid van fietsen en fietsers / klanten. Onduidelijk is nog hoe dit feitelijk zijn beslag zal krijgen. Het feitelijk gebruik van de midden zone van de Sarisgang en het gebied voor het Leprozenhuis (Vriesestraat) door fietsers geeft ook aan dat hier een behoefte is en dat fietsers onbewust een vorm van orde creëren in het stallen. Bij de inrichting van het sportcomplex aan het Halmaheiraplein is expliciet aandacht geschonken aan de inrichting van de parkeerplaatsen van auto's, inclusief verlichting en groen. De fietsenklemmen die op de vorige locaties stonden van de verschillende verenigingen zijn echter meeverhuisd.

5.2.3. Verantwoordelijkheid

Voor wat betreft de onderzochte stallingen is hier onderscheid gemaakt in: sportcentra, publieke voorzieningen en winkelcentra. Daarvoor is hieronder aangegeven wie verantwoordelijk is voor de voorzieningen, de formele situatie en vervolgens is een overzicht gegeven van de feitelijke situatie in de stad.

Formele situatie, de verantwoordelijkheid

De gemeente heeft twee verantwoordelijkheden gelet op parkeervoorzieningen. Enerzijds als toetsers van bouwplannen en anderzijds als eigenaar van veel voorzieningen. Daarnaast heeft zij sinds 1 april 2012, met het Bouwbesluit 2012, ook de mogelijkheid om kwantitatieve stallingsvoorzieningen in bestemmingsplanvoorschriften op te nemen.

Soms komen die twee rollen samen. Hieronder is dat verder uitgewerkt.

- **Sportcentra**

De verenigingen c.s. zijn verantwoordelijk voor de fietsenstallingsvoorzieningen, terwijl de gemeente verantwoordelijkheid is voor de autoparkeervoorzieningen.

- **Publieke voorzieningen**

De gemeente is verantwoordelijk voor fietsenstallingen en de autoparkeervoorzieningen.

- **Winkelcentra**

De gemeente is verantwoordelijk voor de fietsenstallingen en de autoparkeervoorzieningen.

Feitelijke situatie, de kwalitatieve beoordeling

Uit de beoordeling van de verschillende foto's van ruim 70 locaties (zie bijlagen) is de volgende informatie af te leiden:

oordeel	sportlocaties		publieke voorziening		winkelcentra		totaal	
	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht
gemak plaatsen	1	24	16	9	21	1	38	34
gemak vastzetten	1	24	10	15	3	19	14	58
kans letsel fietser	25	0	24	1	21	1	70	2
kans schade fiets	1	24	16	9	3	19	20	52
kraakbestendig	1	24	2	23	1	21	4	68
vandalismebestendig	1	24	10	15	3	19	14	58
duurzaam	22	3	15	10	3	19	40	32
vormgeving	0	25	2	23	1	21	3	69
totaal absoluut	52	148	95	105	56	120	203	373
totaal procentueel	26,0%	74,0%	47,5%	52,5%	31,8%	68,2%	35,2%	64,6%

Beoordeling kwaliteit stallingen Fietsersbond

6. Conclusies

Op grond van dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

6.1. Vergelijking Nederland – Dordrecht.

- a. Uit een vergelijking van de kwalitatieve gegevens blijkt niet dat Dordrecht veel afwijkt van de landelijke cijfers. Verondersteld kan worden dat dit daarom ook geldt voor de kwantitatieve gegevens.

6.2. Dordrecht algemeen.

- a. De stallingsvoorzieningen waar de gemeente een formele rol heeft zijn beter dan die waar zij geen verantwoordelijkheid heeft.
- b. Het beleid heeft zich vooral gericht op het oude centrum en de ov-haltes. Fietsers blijken stallingen af te dwingen. Doordat de gemeente hier niet altijd vroegtijdig rekening mee houdt heeft dit extra investeringen tot gevolg gehad.
- c. Doordat fietsenstallingen niet altijd werden meegenomen bij het ontwerpen moet er voor een suboptimale oplossing worden gekozen.
- d. Er is veelal geen sprake van een fietsparkeer inclusief denken, zodat er geen goede afstemming plaats vindt tussen de verschillende actoren binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.
- e. Het beleid richt zich schijnbaar op de CROW-normen. Slechts een enkele stalling voldoet aan de normen voor het Fietsparkeer, zoals opgenomen in de CROWrichtlijnen.
- f. De meeste stallingen zijn vermoedelijk aangelegd voordat er een CROW-richtlijn over stallingen was.
- g. Het ontwerp van de stallingsvoorzieningen is, gelet op fietsendiefstal, slecht. Dit terwijl de gemeente wel burgers met voorlichting erop wijst dat zij bijvoorbeeld een fiets moeten aanbinden, wat feitelijk veelal onmogelijk is.
- h. Het stallingsgedrag, de wijze waarop van de voorzieningen gebruik wordt gemaakt, wordt alleen expliciet beïnvloed bij het centraal station en haar omgeving.
- i. Er is geen eenheid in de kwaliteit van het buitenmeubilair / de stallingen.

6.3. Kwaliteit Dordrecht

- a. De meeste stallingsvoorzieningen zijn duurzaam, de kans dat stallingen worden vervangen omdat de technische levensduur verstreken is daarmee vrij klein.
- b. De fietser kan over het algemeen gemakkelijk een fiets stallen.
- c. De kans dat iemand gekwetst wordt door het systeem / de voorziening is vrij klein.
- d. Vooral de kwaliteit van de stallingen bij sportcentra laat te wensen over.
- e. De kans dat een fiets wordt beschadigd in een stalling is vrij groot.
- f. De stallingen bieden niet de mogelijkheid een fiets goed neer te zetten, ze kan gemakkelijk worden beschadigd.
- g. De kraakbestendigheid van de stallingen is bijna nergens voldoende.
- h. De vandalismebestendigheid van de stallingen is beperkt.
- i. Het aanbinden, zodat het fietsslot niet kan worden gekraakt, is bijna nergens mogelijk.
- j. Op enkele plaatsen blijkt dat er ook aan de vormgeving aandacht is geschonken.

7. Aanbevelingen

De aanbevelingen die hieronder worden beschreven volgen uit de vraagstelling en de informatie die meekwam tijdens het onderzoek. Er worden daarom niet alleen aanbevelingen gedaan over de kwaliteit, maar ook over de beschikbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen.

Geformuleerde vraagstelling.

Hoe kan de gemeente zorgdragen voor goede kwalitatieve stallingsvoorzieningen, opdat de waardering van de burgers, blijkend uit het gebruik van de stallingsvoorzieningen, toeneemt.

Op grond van het onderzoek en de conclusies zoals hiervoor beschreven wordt het volgende geadviseerd:

- A. Regel, gelet op het Bouwbesluit 2012, de stallingen in de bestemmingsplanvoorschriften.
- B. Zorg voor een integrale aanpak voor stallen in de gehele gemeente, dus inclusief het buitengebied.
- C. Zorg voor goed stallingsbeleid bij sportvoorzieningen, publieke voorzieningen en winkelcentra, zowel kwalitatief als kwantitatief.
- D. Stimuleer dat juist bij de sportcentra, waar het gezondheidsaspect vanuit verschillende optieken belangrijk is, kwalitatief goede stallingsfaciliteiten komen, overleg dat met de Sportraad.
- E. Ontwikkel integraal beleid rond fietsendiefstal voor de gehele stad, waarbij de voorlichting over preventie hand in hand gaan met goede voorzieningen. Dit is immers een twee-eenheid.
- F. Vervang stallingen waar mogelijk door stallingen met het Fietsparkeur.
- G. Ontwikkel eigen beeldnormen voor het straatmeubilair voor alle stallingen in Dordrecht en neem dat op in het handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).



Foto 3 Redding, California

Foto's sportcentra

oordeel	sportlocaties		publieke voorziening		winkelcentra		totaal	
	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht
totaal absoluut	52	148	95	105	56	120	203	373
totaal procentueel	26,0%	74,0%	47,5%	52,5%	31,8%	68,2%	35,2%	64,8%



