

Onderzoeksrapport Financiering gemeentelijke fietsenstallingen

Decisio , CROW-Fietsberaad
2014

Veel gemeenten weten niet goed wat fietsparkeren hen precies kost. Ook is vaak onduidelijk hoeveel ze opzij moeten leggen voor beheer en onderhoud. Een onderzoek van Decisio in opdracht van CROW-Fietsberaad onder 83 stallingen biedt een aantal ervaringscijfers die houvast bieden.

De groei van het fietsgebruik, tegenvallende inkomsten uit autoparkeren en bezuinigingen leiden er toe dat in verschillende gemeenten het (gratis) bewaakte stallingen onder druk komt te staan. Ook wordt getwijfeld aan de noodzaak om nieuwe stallingen te bouwen of bestaande stallingen uit te breiden. Het fietsgebruik groeit echter naar verwachting nog volop door en de fiets verdient als goedkoop, gezond, milieuvriendelijk en ruimte extensief vervoermiddel juist meer aandacht. Temeer omdat de fiets in tijden van financiële krapte een uitstekend alternatief kan zijn voor uitbreidingen van het openbaar vervoer of investeringen in weg- of autoparkeer infrastructuur.

Bij het maken van keuzes over investeringen in stallingen en de beheer- en exploitatievormen is inzicht in de kosten en opbrengsten van stallingen essentieel. Omdat deze kennis momenteel onvoldoende en/of versnipperd aanwezig is bij veel gemeenten heeft het Fietsberaad samen met Decisio onderzocht hoe dit bij gemeenten zit. Speciale aandacht ging uit naar de exploitatie en het beheer van bewaakte stallingen, omdat dit vaak de meeste discussie over de business case oplevert.

Via een uitgebreide enquête onder gemeenten en interviews met exploitanten is een inventarisatie gemaakt van de kosten en baten van gemeentelijke fietsenstallingen en zijn (alternatieve) financieringsmogelijkheden verkend. Doel van het onderzoek was:

- Het verzamelen van informatie over fietsparkeervoorzieningen om verdere vulling te geven aan de website veiligstallen.nl. Deze website verschaft informatie aan fietsers, beleidsmakers en alle andere geïnteresseerden over de fietsparkeervoorzieningen in heel Nederland.
- Het verzamelen van kengetallen over kosten en baten van fietsparkeren ten behoeve van business cases over fietsparkeren, die gemeenten in toenemende mate willen opstellen.
- Het genereren van slimme ideeën over financieringsmogelijkheden, het proces om te komen tot goede stallingen en succes- en faalfactoren van fietsparkeervoorzieningen.

Algemeen beeld: veel gratis stallingen met toezicht

In totaal zijn 83 fietsenstallingen in beeld gebracht, verspreid over 47 verschillende gemeenten. Bij 80 procent is sprake van een vorm van toezicht. In iets meer dan de helft van de stallingen is sprake van alleen menselijk toezicht, in nog eens 23 procent is sprake van menselijk toezicht in combinatie met cameratoezicht. Slechts in 6 procent is er alleen toezicht via camera's en/of toegangshekken. In 20 procent van de stallingen is geen toezicht.

Van de stallingen met menselijk toezicht is gevraagd hoeveel fte hier gemiddeld voor nodig is. Dit varieert sterk van iets meer dan 20 stallingsplekken tot ruim boven de 1.000 stallingsplekken per fte. Uiteraard hangt dit sterk samen met de omvang van de stallingen (aantal fietsplekken) en ook met de openstelling. Het gemiddelde aantal parkeerplekken per fte is 308.

Ook is gevraagd naar het betaalregime in de stallingen. In een overgrote meerderheid van de stallingen is het fietsparkeren altijd gratis (82 procent). In 13 procent van de stallingen is altijd betaald parkeren, terwijl in slechts 5 procent van de gevallen soms moet worden betaald. Bijvoorbeeld alleen wanneer langer dan 24 uur wordt geparkeerd of wanneer gebruik gemaakt wordt van een fietsbox.

Vaak fietsparkeeroverlast in de omgeving

In de enquête is verder gevraagd naar de bezettingsgraad van de stallingen. Deze varieert uiteraard tussen dag, avond en nacht en ook tussen week- en weekenddagen. De vijf grootste stallingen zijn het drukst bezet, maar verder is er geen duidelijk patroon te herkennen. Een aantal fietsvoorzieningen heeft de piek in de avonden en de weekends (nabij stadscentra en uitgaansgelegenheden) andere juist overdag (winkels en OV-knooppunten). Ook zijn er stallingen die een structurele overcapaciteit kennen.

Bij 57 procent van de stallingen hebben de respondenten aangegeven dat er overlast is van verkeerd geparkeerde fietsen buiten de stallingen in de openbare ruimte. In 20 procent van deze gevallen wordt er wekelijks gehandhaafd (en in vier procent zelfs dagelijks). Ondanks de aanwezigheid van een stalling en deze stringente handhaving is hier dus toch overlast van verkeerd geparkeerde fietsen en weesfietsen. In meer dan de helft van de overlastsituaties (56 procent) wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd. Opvallend is dat van de stallingen zonder overlast er in alle gevallen minimaal eens in de twee weken wordt gehandhaafd op verkeerd geparkeerde fietsen. Blijkbaar is dit een voorwaarde om overlast te voorkomen. En omdat in driekwart van de stallingen zonder overlast eens in de twee weken wordt gehandhaafd, lijkt dit in veel gevallen ook een voldoende frequentie van handhaving te zijn.

Van alle onderzochte parkeervoorzieningen is 54 procent inpandig (waarvan circa de helft ondergronds en de helft bovengronds) en 46 procent buiten gesitueerd. Een analyse van de verschillen tussen deze twee typen stallingen leert dat deze er wel zijn, maar ze zijn misschien minder groot dan je zou verwachten. Zo is er ook in de uitpandige stallingen veel menselijk toezicht (in 61 procent van de gevallen), bij inpandige stallingen is dit met 90 procent nog wel een stuk hoger. Qua betaalregime zijn de verschillen minimaal. En wat betreft de maximale stallingsduur is deze in de buiten gesitueerde stallingen lager dan bij de inpandige, maar de verschillen vallen mee.

Een logisch verschil is verder dat het eigendom, beheer en de exploitatie van de stallingen in de buitenruimte vaker bij de gemeente liggen. Bij de inpandige stallingen is dit minder vaak het geval, maar ook deze stallingen worden in ruime meerderheid door gemeenten beheerd (61 procent) en geëxploiteerd (63 procent). In 71 procent van de gevallen is de gemeente ook de eigenaar van de stalling. In de buitenstallingen is dat voor 91 procent van de stallingen het geval.

Succes- en faalfactoren

Gevraagd naar de succesfactoren voor fietsenstallingen wordt de afstand tot de bestemming logischerwijze het meest genoemd, met vlak daarna de aanwezigheid van bewaking/toezicht. Toezicht zien de gemeenten dus als een belangrijke factor. Vlak daarna de hoogte van de tarieven (moet gratis zijn voor succes, vinden de meeste), de bereikbaarheid en de uitstraling. Daarna volgen onder andere de inrichting, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de stalling.

Top vijf succesfactoren

1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Aanwezigheid van bewaking/toezicht
3. Tarieven voor gebruikers
4. Bereikbaarheid van de stalling
5. Uitstraling van de stalling

Net als bij de succesfactoren komt ook bij de faalfactoren de afstand tot de bestemming als belangrijkste factor naar voren. En ook de tarieven en bewaking/toezicht worden genoemd als belangrijke mogelijke faalfactoren. Daarnaast wordt ook (het gebrek aan) handhaving buiten de stalling als een belangrijke faalfactor gezien, samen met goede stallingsmogelijkheden buiten de stalling. Wat minder vaak genoemd zijn de toegankelijkheid, inrichting, bewegwijzering, uitstraling en sociale veiligheid.

Top vijf faalfactoren

1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Gebrek aan handhaving buiten de stalling
3. Afwezigheid van bewaking/toezicht
4. Tarieven voor gebruikers
5. Ruime parkeermogelijkheden buiten de stalling

We hebben de respondenten ook gevraagd welke trends en ontwikkelingen zij zien. Genoemde antwoorden die te verwachten waren zijn bijvoorbeeld het toenemend gebruik van 'buitenmodel fietsen' en een toenemende behoefte aan oplaadfaciliteiten voor e-bikes. Maar er zijn ook tegenstrijdige ontwikkelingen gaande, met name op het gebied van de stallingsbehoefte. Bij een deel van de stallingen wordt een (sterk) toenemende capaciteitsbehoefte geconstateerd, terwijl de vraag bij andere stallingen juist terug loopt.

Matig financieel inzicht

Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst gevonden bedrag is 104 euro (een uitpandige stalling in een stadscentrum), terwijl het hoogste 2.727 euro (een ondergrondse stalling in een stationsgebied) is.

De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte. Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro).

De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

Ondernemersperspectief biedt kans op gunstiger exploitatie

Naast de schriftelijke enquête onder gemeenten, hebben we ook enkele private ondernemers geïnterviewd om zo hun gedachten en ervaringen mee te kunnen nemen. Alle ondernemers zijn het er over eens dat de locatie en daaraan gekoppeld de schaalgrootte doorslaggevend zijn voor het (commerciële) succes van de stalling. Hierdoor zijn er grofweg twee 'modellen' denkbaar. Stallingen op goede locaties met veel bezoekers zouden rendabel geëxploiteerd kunnen worden door de stalling te 'integreren' met een fietswinkel met ruime openingstijden en een aantrekkelijke inrichting, waar fietsen worden verkocht, verhuurd en gerepareerd door hoog gekwalificeerd personeel. Dit zou moeten kunnen zonder een structurele subsidie. Voorwaarde is wel dat er nog geen fietswinkel in de nabijheid is gevestigd. Als dit wel het geval is, kan het interessant zijn om met deze ondernemer om tafel te gaan zitten om te bespreken of er een interessante koppeling mogelijk is.

Voor stallingen op minder drukke locaties zullen gemeenten financieel bij moeten springen, maar kunnen slimme oplossingen zorgen voor een minimalisering van de benodigde subsidie. Hierbij valt te denken aan de inzet van medewerkers via de sociale werkvoorziening of langdurig werklozen, maar bijvoorbeeld ook aan het tijdelijk stallen in leegstaande panden. Er zijn ook bedrijven die toezicht aanbieden met mensen vanuit de sociale werkvoorziening/langdurig werkzoekenden. Door het aanbieden van extra diensten (eenvoudige reparaties, buggyverhuur, toilet, fietsverhuur, verkoop van artikelen, enzovoort) kunnen dergelijke bedrijven vaak een voorstel doen dat goedkoper is dan als de gemeente het in eigen beheer zou houden. Deze bedrijven zijn ook bereid om resultaatverplichtingen aan te gaan, zodat de financiële risico's niet bij de gemeente liggen. Een opmerkelijk idee dat meermaals genoemd werd, is het introduceren van kentekens voor fietsen om zo het parkeerbeheer

te vereenvoudigen. Zoals het echte ondernemers betaamt, zijn alle geïnterviewden geïnteresseerd om stallingen in opdracht van gemeenten te beheren en exploiteren.

Conclusies

Van de onderzochte fietsparkeervoorzieningen zijn de meeste gratis zijn (82 procent). Van alle gemeentelijke stallingen in Nederland zal het aandeel gratis stallingen nog hoger zijn: vooral de grote stallingen zijn in beeld gebracht, voor kleinere stallingen geldt dat betaald parkeren daar meestal sowieso geen optie is. Van het overgrote deel van de stallingen doet de gemeente zelf de exploitatie en ook het beheer en onderhoud. Er is een grote verscheidenheid in de investeringskosten en de jaarlijkse kosten. Die laatste lopen honderden euro's per stallingsplaats uiteen. Wellicht de belangrijkste conclusie is dat er bij gemeenten weinig cijfers bekend zijn over de financiële aspecten van hun fietsenstallingen en dat business cases zelden worden opgesteld. Bovendien viel het voor de gemeenten die wel cijfers konden aanleveren niet altijd mee om deze te achterhalen. Een opvallende conclusie, aangezien objectieve feiten en cijfers enorm belangrijk zijn om de vele actuele discussies over al dan niet investeren in fietsparkeervoorzieningen goed te kunnen voeren en de juiste beleidsafwegingen te kunnen maken. Een andere conclusie is dat er alleen op de grote stations en in de drukke stadscentra een rendabele exploitatie van gratis fietsparkeervoorzieningen mogelijk is (mits de investeringskosten niet op de exploitatie drukken). Sowieso zijn de verschillen tussen de stallingen groot, bijvoorbeeld wat betreft de locatie, de omvang en de aanwezige voorzieningen. Dit betekent echter niet dat gemeenten het allemaal maar zelf moeten doen. Fietsenstallingen zijn uitermate geschikt voor publiek-private samenwerking. Verschillende enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden, waardoor de financiële bijdrage vanuit de gemeente geminimaliseerd kan worden