

Stal je fiets op z'n Gronings



Tijs van Erve
NHTV, internationale hogeschool Breda
Gemeente Groningen

29 november 2007

Stal je fiets op z'n Gronings

Datum: 29 november 2007
Plaats: Groningen

Onderwerp: Evaluatie project 'Stadsfietsen'
Status: Definitief rapport

Auteur: Tijs van Erve
Stagebedrijf: Gemeente Groningen
Hogeschool: NHTV, internationale hogeschool Breda

Voorwoord

Samenvatting

1.	Inleiding	10
1.1	Algemeen	10
1.2	Probleem & doelstelling	10
1.3	Onderzoeksopzet	11
1.4	Groningen	11
1.5	Leeswijzer	13
2.	Project 'Stadsfietsen'	14
2.1	Algemeen	14
2.2	Aanleiding	14
2.3	Betrokken partijen	15
2.4	Gemeentelijk beleid	17
2.5	Maatregelen	19
2.6	Tellingen	23
2.7	Stage HanzeHogeschool	26
3.	Onderzoek	28
3.1	Algemeen	28
3.2	Stage HanzeHogeschool	28
3.3	Enquête resultaten 2006	30
3.4	Enquête 2007	31
3.5	Interviews	34
4.	Resultaten onderzoek	36
4.1	Algemeen	36
4.2	Tellingen	36
4.3	Straat enquête	38
4.4	Stalling enquête	40
5.	Conclusies & aanbevelingen	42
5.1	Algemeen	42
5.2	Visie op fietsparkeren	42
5.3	Mogelijkheden fietsparkeren	43
5.4	Conclusie	48
5.5	Aanbevelingen	50

Woordenlijst

Begrippenlijst

Afkortingen

Literatuurlijst

Internet

Lectuur

Bijlagen

1. Vooronderzoek
2. Telling resultaten
3. Enquête vooronderzoek
4. Enquête resultaten
5. Interview

Voorwoord

Dit rapport is geschreven in het kader van een stageopdracht, als onderdeel van het derde studiejaar van de opleiding verkeerskunde, aan de NHTV te Breda.

De opdracht uitgeschreven door de gemeente Groningen, over het fietsparkeerprobleem in de binnenstad van Groningen, heeft indruk gemaakt op mijn zoeken naar een stageplek. De opdracht sprak mij zo erg aan, naast het feit dat Groningen fietsstad nummer één is, dat ik ondanks de reisafstand hiervoor heb gekozen.

Mijn dank gaat uit naar mijn stagebegeleider vanuit de gemeente Groningen, Cor van der Klaauw. Hij heeft mij wegwijs gemaakt binnen het project en de gemeente Groningen. Met het enthousiasme waarmee Cor mij heeft geholpen heb ik me goed kunnen inleven in de opdracht en het fietsparkeerprobleem van de gemeente Groningen. Daarnaast heeft hij mij gesteund tijdens de opdracht en heeft hij er alles voor gedaan om mijn stage vlekkeloos te laten verlopen. Mijn dank gaat tevens uit naar de hogeschoolbegeleider, die deze opdracht aan mij heeft aangeboden. Als laatste wil ik graag de medewerkers van de afdeling Verkeer & Vervoer bedanken voor de medewerking tijdens het project en de tips en adviezen voor mijn rapportage.

Dit rapport is geschreven voor de dienst RO/EZ afdeling Verkeer & Vervoer, ter ondersteuning om hieruit een raadsvoorstel uit op te maken over het fietsparkeerprobleem in de binnenstad van Groningen.

Veel plezier met het lezen van dit rapport.

Groningen, november 2007
Tijs van Erve

Samenvatting

De grote aantallen los gestalde fietsen is aanleiding geweest tot het starten van het project stadfietsen. Het project bestaat uit drie fases. De eerste fase is het uitbreiden van fietsenklemmen in de binnenstad op locaties waar momenteel ruimte voor is. De tweede fase is het communiceren vanuit de gemeente richting de stadgers (stadgers zijn inwoners van Groningen) over hun fietsparkeergedrag. De derde fase is maatregelen treffen om het fietsparkeerprobleem beheersbaar te maken. Het effect dat deze maatregelen hebben op de binnenstad en de stadgers is in dit rapport uitgewerkt.

De maatregelen die zijn getroffen om het fietsparkeerprobleem aan te pakken zijn; het neerleggen van rode lopers, het plaatsen van spitsrekken en het gratis stellen van de bewaakte rijwielstallingen. In totaal zijn vier stallingen in de binnenstad gratis, worden er 123 spitsrekken en dertien rode lopers geplaatst.

Het gratis bewaakt stallen van de fiets is een experiment van zes maanden, startend vanaf 1 juli. Drie maanden voor het experiment is bij gehouden hoeveel stadgers per dag de fiets in de stalling stallen. Dit is tevens bijgehouden drie maanden tijdens het experiment. De spitsrekken (spitsrek is een lichtgewicht rek die gedurende drukke momenten worden geplaatst waar fietsen in gestald kunnen worden) worden sinds 13 september iedere donderdag geplaatst en zondag opgehaald. De Rode lopers liggen sinds 6 september en worden iedere ochtend neergelegd en iedere avond opgehaald (alle dagen dat de stad open is). Het doel van het toepassen van de spitsrekken is dat mensen de fiets er in zetten en niet meer voor de gevel van winkels. De rode loper heeft als doel dat de stadgers hun fietsen niet op de lopers zetten zodat er ruimte vrij blijft voor voetgangers.

Om het effect te meten heeft de gemeente voorafgaande aan de maatregelen twee tellingen gehouden op straat. Hierin worden fietsen die op straat staan gestald geteld, onderscheid hierin wordt gemaakt met fietsen in en fietsen buiten de klemmen. Dit wordt herhaald tijdens de uitvoering van de maatregelen. Naast het meten van de absolute aantallen, is er onderzoek verricht naar het stallingsgedrag van de stadgers in de binnenstad, d.m.v. een enquête. Om een totaal beeld te krijgen van meningen zijn, naast de enquête onder de stadgers, interviews afgenomen met personen van partijen en organisaties die betrokken zijn bij het project.

Uit de tellingen is naar voren gekomen dat het plaatsen van spitsrekken een magnetisch effect heeft op de binnenstad. Als men weet dat er fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn, fietst men tot aan deze voorzieningen en wil men de fiets er ook in plaatsen. In totaal is het aantal fietsen op straat met vier procent gestegen. Dit heeft te maken met het plaatsen van de spitsrekken in de telgebieden. Uit de tellingen die gehouden zijn in de bewaakte stalling, is een stijging van 34% te zien in het aantal fietsen.

In 2006 is door een student van de Hanze Hogeschool een onderzoek verricht naar de communicatie tussen gemeente en stadgers. Tijdens dit onderzoek heeft zij onder de stadgers een enquête uitgezet over het fietsparkeerprobleem in de binnenstad van Groningen. Haar onderzoek heeft deel uitgemaakt van het project stadfietsen. De enquête die zij heeft gebruikt om de mening en het gedrag van de stadgers is gebruikt als basis voor de enquête van dit onderzoek. Uit berekeningen is gebleken dat er 384 enquêtes nodig zijn voor een betrouwbaar onderzoek. In totaal zijn er 418 enquêtes retour gekomen op straat en 158 enquêtes uit de stallingen.

Uit de enquête die zijn terug gekomen is te zien dat tweederde van de stadjes bekend is met het feit dat de stallingen tijdelijk gratis zijn. De stadjes die de fiets op straat stallen, stalt het merendeel niet langer dan één uur. Deze groep komt op de fiets naar de binnenstad om te gaan winkelen. De stadjes die in de stallingen staan laten de fiets langer dan 3 uur in de stalling staan, reden hiervoor is omdat deze groep gaat werken in de binnenstad. Op straat is 55% het er mee eens dat de losgestalde fietsen in de binnenstad een probleem vormen voor de binnenstad. In de stalling is 80% het er mee eens, dit is waarschijnlijk de reden dat men de fiets in de stalling stalt.

Uit de interviews komt duidelijk naar voren dat men openstaat voor veranderingen om het probleem aan te pakken. Iedere partij heeft zijn eigen belangen, zo vindt bijvoorbeeld de fietsersbond belangrijk dat iedere fiets in de klem moet kunnen en de fiets vastgemaakt moet kunnen worden. De milieudienst van de gemeente vindt het belangrijk dat het makkelijk schoonmaken is. De gemeente zelf staat open voor effectieve maatregelen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat verschillende partijen niet zijn meegenomen voor het project. De markt(commissie) die een belangrijke rol verricht in de binnenstad en politie zijn niet benaderd. Omdat dit een tijdelijke oplossing is kunnen deze partijen worden meegenomen in verdere ontwikkeling op dit gebied.

Conclusie van dit onderzoek is dat het project een succes is en de maatregelen hun effect bewezen hebben. De conclusie die uit de resultaten naar voren komt is dat DE fietsparkeerder niet bestaat. Iedere fietser heeft zo zijn eigen wensen en iedere voorziening heeft zijn eigen aantrekkingskracht voor fietsers. Oplossing voor dit probleem is het inspelen op de grootste groepen stallers. Onderscheid wordt gemaakt in stallers die langparkeren (personeel van de binnenstad en bewoners) en kortparkeren (winkelend publiek). Daarna wordt onderscheid gemaakt in het voorzien van tijdelijke maatregelen en permanente maatregelen.

Gezocht moet worden naar een pakket maatregelen. Met één maatregel ben je er niet omdat meerdere wensen spelen. Het totale pakket als aanbeveling voor Groningen bestaat uit het inrichten van een voetgangersgebied in de binnenstad, dit moet worden ingericht zodat de stadjes het idee hebben er niet te mogen fietsen (voornamelijk inspelen op gedrag). Daarnaast het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen aan de rand van deze gebieden. Dit kan met of zonder aanbindmogelijkheid, advies is kort bij het gebied zonder (voor kortparkeerders) en met aanbindmogelijkheid op langere afstand van het gebied (voor langparkeerders). Het gratis houden van de stallingen omdat je dan één groep stallers van de straat hebt. Om te laten zien dat men dit allemaal doet om de stadjes te helpen is een campagne het middel om te laten zien dat de stadjes meetellen en het voor hen wordt gerealiseerd.

Wanneer dit alles is gerealiseerd is het invoeren van een parkeerverbod overbodig, dit heeft geen toegevoegde waarde meer.

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Opdrachtoomschrijving

De opdracht die de gemeente Groningen mij geboden heeft is, 'het evalueren van het project stadfietsen'. Het project stadfietsen houdt in dat er is geconstateerd dat er te veel los gestalde fietsen in de binnenstad staan, dit gaat ten kosten van de ruimte voor de voetganger (met los gestalde fietsen wordt bedoeld, de fietsen die niet geplaatst zijn in de bewaakte of openbare rekken in de binnenstad). Om de ruimte weer terug te geven aan de voetganger zijn er enkele maatregelen opgesteld. Deze maatregelen zijn bedacht om het fietsparkeerprobleem in de stad beheersbaar te maken. Voor dit probleem zijn verschillende ideeën naar voren gekomen. De volgende drie maatregelen zijn gekozen tot uit te voeren maatregelen en worden onder de titel 'stadfietsen' gerealiseerd. De maatregelen zijn: spitsrekken plaatsen op dagen dat het druk is in de binnenstad (dat is van donderdag ochtend tot zondag ochtend), rode loper uitleggen voor winkels zodat de doorgang van het trottoir voor de winkels verbeterd wordt en het gratis maken van de bewaakte stallingen in de binnenstad voor het overdag stallen van de fiets.

Voor dit onderzoek is er al onderzoek gedaan naar het gedrag van fietsers en winkelend publiek in de binnenstad. Hiervoor zijn onder andere enquêtes afgenomen en is gekeken naar de communicatie richting de gebruiker. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de gemeente Groningen en de Groningsen City Club (Ondernemingsvereniging voor en van de ondernemers in de binnenstad van Groningen) geen rekening houden met de 'wildparkeerders'. Het betreft de vele fietsen die buiten de rekken staan geparkeerd op bepaalde locaties in de binnenstad. In de rest van dit rapport zullen deze fietsen als 'wildparkeerders' worden aangegeven. Het onderzoek richt zich op wat deze wildparkeerders weten en vinden op fietsenstallingsgebied in de binnenstad en of deze wildparkeerders zich bewust zijn van de problemen. Daarnaast is er geen communicatie geweest tussen gemeente en fietsgebruikers over het plaatsen van nieuwe fietsklemmen.

Voor deze opdracht is begeleiding vanuit de gemeente door Cor van der Klaauw, verkeerskundige, werkzaam bij de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, afdeling verkeer en vervoer van de Gemeente Groningen.

1.2 Probleem & doelstelling

Problematiek

De fietsen die gestald staan op de trottoirs in de binnenstad van Groningen vormen een overlast voor de voetgangers, winkelend publiek en minder validen. De gemeente heeft hier een aantal maatregelen voor getroffen. Hiervan moet een beeld gemaakt worden, om aan te tonen of de maatregelen die zijn getroffen hebben bijgedragen aan het oplossen of verminderen van de problematiek.

(Onder overlast wordt verstaan: hinder die men ondervindt door iets of iemand)

Probleemstelling

Wat zijn de effecten van de getroffen maatregelen?

Doel project 'Stadfietsen'

Het doel vanuit de gemeente dat is gesteld om het project stadfietsen te doen slagen wordt in twee aspecten uitgedrukt. Ten eerste is het doel om het probleem beheersbaar te maken door maatregelen te treffen. Daarnaast is het doel om de maatregelen die zijn getroffen te laten slagen, dat wil zeggen dat er percentages zijn gekoppeld aan de tellingen. Als met de stijging van het aantal fietsen in de bewaakte stalling een percentage wordt gehaald dat vooraf is vastgesteld is het een succes.

Doelstelling

Het evalueren en toetsen van het project stadfietsen.

1.3 Onderzoeksopzet

Opzet

- Inleven in de opdracht en uitgangspunten van Gemeente Groningen.
- Opzetten van een plan van aanpak.
- Beeld schetsen van reeds getroffen maatregelen.
- Verwerken gegevens van reeds gehouden onderzoeken.
- Resultaten verwerken en conclusies trekken uit reeds gehouden onderzoeken.
- Eigen onderzoek doen naar probleem/doel van opdracht. Enquêtes & interviews.
- Verwerken van gegevens uit eigen onderzoek.
- Overzicht maken van alle verzamelde gegevens
- Eindconclusie over de onderzoeken opmaken.
- Aanbevelingen opstellen.

Onderzoeksvragen

Zijn de tijdelijke maatregelen geschikt, om het probleem in de binnenstad op te lossen of te verminderen?

- Wat zijn de tijdelijke maatregelen?
- Wanneer worden/zijn de maatregelen getroffen?
- Maken de stadjes gebruik van de maatregelen?
- Worden de maatregelen herkend door de gewenste gebruiker?
- Wat is de mening van de gebruiker over de maatregelen die getroffen zijn?

Is er na het treffen van maatregelen nog overlast van buiten de rekken geplaatste fietsen voor de voetgangers?

Algemene vragen

Waar mogen fietsers hun fiets plaatsen in de binnenstad?

- Waar mag/kan men de fiets stallen?
- Waar bevinden zich de bewaakte fietsstallingen?
- Waar stallen deze stadjes hun fiets?

1.4 Groningen

Fietsverkeer in Groningen

Vanaf 1972 is de gemeente Groningen bezig met het fietsverkeer binnen de gemeentegrenzen te stimuleren. Tot op de dag van vandaag wordt het fietsgebruik ook gestimuleerd, wat voorheen voor de auto van toepassing was. In 1977 is een verkeerscirculatieplan ingevoerd, waarbij aan de fietser meer ruimte is gegeven. Dit effect is te zien in de vergelijking auto tot fiets. Als men 10 minuten zich wil vervoeren binnen de stad dan rijdt de auto gemiddeld 1,6 km tegenover de fiets die maar liefst 2,4km aflegt. Groningen is in 2002 uitgeroepen tot fietsstad van het jaar. De infrastructuur voor fietsers is verbeterd: er zijn in de afgelopen jaren meer fietspaden aangelegd en diverse fietspaden zijn geasfalteerd (Fietsnota 2000). De volgende cijfers zijn bekend over het fietsgebruik binnen de gemeente Groningen. Voor bijna 60% van alle verplaatsingen in Groningen wordt de fiets gebruikt (Verkeersmodel regio Groningen-Assen 2006).

Fietsparkeren in Groningen

In Groningen zijn verschillende mogelijkheden om je fiets te stallen, er wordt onderscheid gemaakt tussen bewaakte stallingen en openbare fietsrekken (met openbare rekken word bedoeld de fietsrekken die op straat aanwezig zijn, dit zal verder in het rapport onder 'openbare rekken' terug te vinden zijn). Hieronder staat een korte toelichting op deze twee verschillende mogelijkheden.

Bewaakte rijwielstallingen

Op de volgende locaties bevinden zich bewaakte rijwielstallingen in de binnenstad:

1 Boteringestraat (Bij de Openbare Bibliotheek)

2 Haddingestraat (in parkeergarage Haddinge)

3 Pathé Cinema (zuiderdiep)

4 V & D (Achter Dixons - Rode Weeshuisstraat)

Deze locaties bieden samen in totaal 1650 plaatsen voor fietsen in de binnenstad.

Bron voor de locaties: www.bewaakterijwielstallingen.nl.



Afbeelding 1, geparkeerde fietsen nabij het station.

Openbare fietsenrekken

De openbare fietsenrekken zijn onbewaakt, onbetaald en voor iedereen toegankelijk. Ze bevinden zich op vele locaties in de binnenstad. Enkele voorbeelden van plaatsen waar deze openbare fietsenrekken zich bevinden zijn: rondom de Vismarkt, naast de grote markt voor Springs/Vindicat en voor het Academiegebouw. Er is geen totaal overzicht van alle locaties. Het aantal openbare fietsenrekken in de binnenstad wordt geschat op 4500. Bron voor dit aantal is Sjoerd Wagenaar, stadsdeelbeheerder binnenstad. (het nieuwe stadsbalkon met een capaciteit van 4150 plekken wordt niet meegenomen in het onderzoek, dit ligt buiten de binnenstadsgrenzen).

Totaal aantal fietsparkeerplekken

Totaal aantal fietsenstallingen in de binnenstad van Groningen komt neer op 6150. (1650 (bewaakt) + 4500 (openbaar)). Er is in 2006 een nieuwe folder uitgebracht over de locaties en mogelijkheden tot stallen van je fiets. In deze folder, genaamd 'Huiskamerfolder', staan gegevens over de binnenstad van Groningen, zoals een plattegrond en informatie over de actie 'schoon, heel en veilig'. Hierin is tevens een lijst met de locaties en openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen te vinden, ook worden de openbare fietsenrekken hierop aangegeven.

Algemeen fietsverkeer

Het algemene fietsverkeer in de binnenstad, is ook een factor die meespeelt. Omdat in Groningen de fiets wordt gestimuleerd en je moeilijk uit de weg kan met de auto, is het fietsgebruik extra sterk. De gegevens uit de analyse geven een indruk van de omvang van het probleem. De fiets blijkt steeds populairder. De laatste jaren is het gebruik van fietsen in de binnenstad van Groningen fors toegenomen. Uit de jaarlijkse fietsverkeerstellingen blijkt dat er een toename van 10% is in het afgelopen jaren over de gehele stad (Verkeersmonitor 2005). Niet alleen wordt er meer gefietst maar de fiets moet ook gestald worden. In 2006 zijn er 1500 extra openbare fietsenrekken geplaatst (Bron: project stadsfietsen, fase 1).

1.5 leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd wat het project stadfietsen inhoudt. Hierbij wordt beschreven hoe het project tot stand is gekomen, welke partijen erbij betrokken zijn, wat voor beleid er bij de gemeente meespeelt, wat de maatregelen in het project zijn en wat voor onderzoek bij het project wordt gehouden.

Het onderzoek ter evaluatie van het project wordt beschreven in hoofdstuk 3. Aan bod komen: het vooronderzoek uitgevoerd door stagiaire van de Hanze Hogeschool bij gemeente Groningen, vooronderzoek van gemeente Groningen zelf, resultaten van deze vooronderzoeken en de interviews die zijn afgenomen tijdens het onderzoek.

De uitslagen van alle onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Onderscheid wordt gemaakt in tellingen, enquêtes en interviews. Van alle onderzoeken worden korte resultaatsamenvattingen weergegeven. De meeste en/of belangrijkste worden ondersteund door een afbeelding.

In hoofdstuk 5 staat de visie op fietsparkeren in de binnenstad van Groningen beschreven, Daarbij worden alle fietsparkeervoorzieningsmogelijkheden voor de binnenstad van Groningen weergegeven. Daarachter komt aan bod welke conclusies er kunnen worden getrokken uit het onderzoek met daarachter een onderbouwde aanbeveling voor de gemeente Groningen.

2. Project 'Stadsfietsen'

2.1 Algemeen

De stallingsproblematiek van fietsen in de binnenstad is voor de gemeente Groningen niet nieuw. Eind 2005 is begonnen met het project stadsfietsen, om een deel van het fietsparkeerprobleem op te lossen. Dit project bestaat uit drie fasen. In de eerste fase heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de wenselijkheid en haalbaarheid van extra stallingsmogelijkheden in de binnenstad. Inmiddels heeft een uitbreiding plaatsgevonden met bijna 1500 plekken in het kernwinkelgebied en in de directe nabijheid van het uitgaansgebied. Bij de uitbreiding van de stallingsmogelijkheden is zorgvuldig gekeken naar de beschikbare ruimte in de binnenstad en is rekening gehouden met andere gebruikers of verwacht toekomstig gebruik. Hieronder vallen bijvoorbeeld laden en lossen en verplaatsing van de markt bij evenementen. Tevens is rekening gehouden met de uitgangspunten van 'Ruimte voor Ruimte'. Hierbij wordt gestreefd door gemeente Groningen naar een zo obstakelvrije openbare ruimte.

In 2006 is de tweede fase van het project opgepakt. In fase twee is gezocht naar oplossingsrichtingen, anders dan bijplaatsen van fietsenklemmen in de openbare ruimte, voor het fietsparkeren in de binnenstad. In deze fase zijn drie maatregelen opgesteld. Het uitvoeren van de drie maatregelen die zijn opgesteld is fase drie. De maatregelen zijn: het tijdelijk gratis maken van de bewaakte stallingen, het plaatsen van rode lopers op plaatsen waar veel fietsen staan en het plaatsen van spitsrekken op drukke plaatsen op drukke momenten.

2.2 Aanleiding

Naar aanleiding van het initiatiefvoorstel 'Ruimte voor fietsrekken' van Student en Stad van 23 december 2005 is er besloten om de problematiek aan te pakken in de vorm van het project 'Stadsfietsen'. De taak van de gemeente komt er op neer dat ze er voor moeten zorgen dat het trottoir ook gebruikt kan worden waarvoor het bedoeld is. Namelijk dat het trottoir gebruikt wordt door voetgangers en dat dit mogelijk blijft. Omdat het trottoir nu gebruikt wordt voor het stallen van fietsen, moet de gemeente in actie komen. Het doel dat voor ogen wordt gesteld is het beheersbaar maken van het fietsparkeren in de binnenstad.



Afbeelding 2, los geparkeerde fietsen in de binnenstad.

De laatste jaren is het gebruik van fietsen in de binnenstad fors toegenomen. Uit jaarlijkse fietsverkeerstellingen blijkt een toename van 10% in de afgelopen drie jaren over de gehele stad. De stijging van het fietsgebruik is in de binnenstad goed terug te zien. Niet alleen wordt er meer gefietst maar de fiets moet ook gestald worden. Ondanks de uitbreiding van de stallingsmogelijkheden in de afgelopen jaren blijkt dat deze onvoldoende ruimte biedt op specifieke binnenstadslocaties. Dit leidt tot situaties waarbij fietsen worden neergezet buiten de bestaande klemmen omdat die vol zijn, wat tot ongewenste situaties leidt. Daarnaast wordt de fiets gezien als een verlengstuk van je benen, dit betekent dat men de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming wil parkeren. Wanneer er op de betreffende locaties geen stallingsmogelijkheden aanwezig zijn, creëert men zijn eigen stalling door de fiets op de betreffende plek neer te zetten.

2.3 Betrokken partijen

Verschillende partijen die betrokken zijn bij het project. Dan wel het realiseren van de maatregelen als het meedenken van het belang waarvoor zij in de projectgroep aanwezig zijn. Hieronder de belangrijkste partijen die zijn betrokken bij dit project.

Gemeente Groningen; dienst ruimtelijke ordening en economische zaken



Vanuit de gemeente Groningen (RO/EZ) zijn de volgende partijen betrokken bij het project 'Stadsfietsen': stadsdeelcoördinatie, verkeer en vervoer en milieudienst. Om belangen binnen de gemeente te behartigen is gekozen voor een brede projectgroep. Alle betrokkenen zijn aanwezig binnen deze groep. De milieudienst heeft als groot belang dat alles wat er in de binnenstad wordt bijgeplaatst ook schoongemaakt moet worden etc. Bij stadsdeelcoördinatie komt het belang van alle verenigingen en bedrijven uit de binnenstad naar voren en spelen een grote rol. Afdeling verkeer en vervoer heeft meerdere belangen binnen de projectgroep omdat zij het project uitvoeren en ondernemen. Het coördineren, financieren en bepalen van de maatregelen binnen het project worden vastgelegd door de beleidssectie van de afdeling verkeer en vervoer.

De gemeente Groningen dient het maatschappelijke belang. Daardoor is het project ook tot stand gekomen. Het uiteindelijke advies dient dus rekening te houden met de verschillende partijen en hun verschillende belangen.

Binnen het project is gemeente Groningen projectleider en opdrachtgever. Dit houdt in dat vergaderingen en overleggen als mede beslissingen worden voortgezet namens en in bijzijn van gemeente.

Groningen City Club



De 'Vereniging Groningen City Club' is een ondernemersvereniging van en voor ondernemers in de binnenstad van Groningen. Onder de binnenstad valt het gebied langs en binnen de zogenaamde Diepenring en de entreegebieden zoals het Ebbingekwartier, de Westerhaven, het Sontplein / Damsterdiep. De vereniging telt ruim zeshonderd leden.

Om de belangen van de ondernemers te behartigen is de GCC vertegenwoordigd in de projectgroep. Het nastreven van de wensen van de ondernemers is dan ook het grootste doel van de organisatie.

Werkprojectengroep (WPG)



De Werkprojecten Groep is een brede organisatie die zich beweegt op de snijvlakken van maatschappelijke dienstverlening & welzijn, re-integratie & werk en zorg & activering.

De Werkprojecten Groep ontwikkelt en ontplooit in Noord Nederland activiteiten voor mensen zonder werk. Deze activiteiten zijn waar mogelijk gericht op doorstroom naar werk of zelfstandig ondernemerschap. Voor doelgroepen waarbij werk (nog) niet aan de orde is heeft de Werkprojecten Groep een aanbod dat voorziet in maatschappelijke participatie en een zinvolle dagbesteding. (bron: www.werkprojecten.nl)

Werkprojectengroep is uitvoerder van de maatregelen binnen het project stadsfietsen. Naast de belangen van bewaakte rijwielstallingen vertegenwoordigen zij de uitvoering van de maatregelen.

Bewaakte rijwielstallingen



In 1981 is de Bewaakte Rijwielstalling opgericht door een aantal enthousiaste vrijwilligers van het voorlichtingsproject Delinquentie en Samenleving. Door een fusie met de Stichting Werkgelegenheidsprojecten is de Bewaakte Rijwielstalling in november 1995 opgehouden te bestaan als zelfstandige organisatie.

In en om de binnenstad bevinden zich tien openbare stallingen. Deze stallingen zijn voor iedereen toegankelijk. Naast het stallen van de (brom)fiets kan men in veel stallingen ook terecht voor allerlei andere diensten of producten, zoals rolstoel- of buggyverhuur, bagagekluisjes, (bak)fietsverhuur of kleine reparaties. Binnen het project worden zij al vertegenwoordigd namens werkprojecten.



Fietsersbond Groningen

De Fietsersbond is een vereniging met dertig duizend leden, honderd vijfenveertig lokale afdelingen, duizend vrijwilligers, een ledenraad, bestuur en een Landelijk Bureau in Utrecht.

Het belangrijkste werk van de Fietsersbond wordt gedaan op lokaal niveau, omdat daar de meeste beslissingen over fietsvoorzieningen vallen. Honderddertig lokale afdelingen, gerund door vrijwilligers, beïnvloeden het gemeentelijke verkeersbeleid door inspraak, actie, publiciteit en overleg. Enkele vrijwilligers houden zich ook bezig met het fietsbeleid op provinciaal niveau. De afdelingen in Amsterdam en Utrecht hebben betaalde medewerkers in dienst. De meeste afdelingen geven een eigen blad uit met plaatselijk fietsersnieuws.

De Fietsersbond afdeling Groningen behartigt zoveel mogelijk de belangen van de fietsers in de provincie Groningen en de kop van Drenthe. Vanuit deze afdeling is Mária van Winkel vertegenwoordigd om de belangen van de fietsersbond te behartigen.

Stichting Veiligheidszorg Groningen (SVG)



De missie van Stichting Veiligheidszorg Groningen luidt als volgt:

- een bijdrage leveren aan (het gevoel van) veiligheid in de openbare ruimte
- door toezichthoudende en andere taken uit te voeren in aanvulling op en ter ondersteuning van het politiewerk
- (langdurig) werklozen werk bieden en begeleiden naar volwaardige en zelfstandige maatschappelijke participatie

De SVG ontwikkelt zich momenteel van primair een stadswachtenorganisatie naar een brede dienstverlener op het gebied van preventie, toezicht en handhaving in het publieke domein. Wij leveren veiligheidszorg. De werkzaamheden zijn erop gericht de openbare orde te handhaven en de veiligheid en veiligheidsgevoelens op straat te verbeteren.

De medewerkers van de SVG verrichten de werkzaamheden in het publieke domein, waarvan de geografische grenzen zoveel mogelijk aansluiten bij de provinciegrens van Groningen. Onder het publieke domein scharen wij alle openbare ruimte in de buitenlucht, publieke ruimten en gebouwen van (semi-)publieke instelling, zoals gemeenten, politie, ziekenhuizen, scholen, sportcomplexen én algemeen toegankelijke ruimten in publiekprivate complexen zoals winkelcentra en bedrijventerreinen.

Bij de SVG kennen wij de functies van stadswachten, receptionisten en enkele overige assistent-functies, bijvoorbeeld assistent-arrestantverzorgers. Veel van onze medewerkers zijn werkzaam in het kader van de Wet Werk en Bijstand (voorheen de Instroom/Doorstroomregeling) en verrichten derhalve gesubsidieerd werk. Door onze heroriëntatie als nieuwe dienstverlener van preventieve, toezichthoudende en handhavende werkzaamheden kunnen wij medewerkers die goed presteren een reguliere (niet-gesubsidieerde) baan aanbieden. Daarnaast heeft de SVG een staf die zorgt voor beleidsmatige en individuele begeleiding en ondersteuning. In de dagelijkse praktijk wordt door onze medewerkers intensief samengewerkt met mensen in dienst van de regiopolitie.

2.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft verschillende beleidsstukken die voor het project stadfietsen van toepassing zijn. Om een indruk te geven hoe de gemeente aankijkt tegen verschillende aspecten die in dit project aan bod komen. Zo wordt duidelijk waarom voor verschillende oplossingen is gekozen binnen het project. De beleidsstukken die worden behandeld zijn: Ruimte voor Ruimte 1993, de beleidsnota fietsverkeer 2000 en de beleidsnota fietsverkeer Stap Op 2007.

Uit al deze beleidsstukken haal ik het onderdeel dat voor dit onderzoek van toepassing is, het fietsparkeren in de binnenstad. Hier geef ik een korte samenvatting, bij enkele staat erbij wat het tot gevolgen heeft voor het project 'Stadsfietsen'.

Verder zijn er nog opvallende beleidsmaatregelen binnen de gemeente Groningen. Zoals het niet hebben van een fietsparkeerverbod in de binnenstad. Dit en nog andere kleine beleidsmaatregelen zijn mede oorzaak van het her en der plaatsen van fietsen.

Ruimte voor Ruimte (1993)

In dit handboek wordt ingegaan op het gebruik van de ruimte. Niet ten eerste over de openbare ruimte maar over alle ruimte binnen de gemeente grenzen. Zo wordt hierin ook aandacht besteed aan het verbouwen of renoveren van authentieke gebouwen en monumenten. In het handboek wordt kort uitgelegd, hoe om te gaan met de openbare ruimte.

Het komt er op neer dat je nergens iets mag bijplaatsen (bovengronds). Het is echter toegestaan om objecten bovengronds weg te halen en er iets anders voor in de plaats te zetten. Het oude obstakel kan of totaal verdwijnen of ondergronds worden terug geplaatst. Hierdoor gaat er geen ruimte verloren door het willekeurig plaatsen van voorzieningen (vooral in de binnenstad). En het straatbeeld blijft zoals het in de huidige situatie is bedoeld. Voorbeeld van een project dat hiermee is uitgevoerd, dat bovengrondse prullenbakken worden vervangen voor ondergrondse en hier bankjes voor in de plaats komen. Kortom 'Ruimte voor Ruimte'.



Afbeelding 3, scoriabricks toegepast in de binnenstad.

Hiernaast is een voorbeeld te zien van de bestrating die in de binnenstad is toegepast. Aan de buitenranden is deze toegepast zoals op de afbeelding in het rood. In het kerngebied van de binnenstad zijn deze toegepast met een gele tegel. De grijze tegels die zijn toegepast worden ook wel scoria bricks genoemd. Dit is een voorbeeld van de details waar op wordt gelet wanneer er iets in de binnenstad wordt geplaatst. De scoria bricks zijn in het kernwinkelgebied toegepast.

Beleidsnota fietsverkeer (2000)

De nota is opgesteld omdat Groningen een groot aanbod in fietsverkeer heeft en dit wil blijven stimuleren. Naast het realiseren van een verschillend en kwalitatief hoog netwerk zijn er diversen andere zaken van belang om het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken. Een belangrijk aspect vormt het beschikbaar zijn van voldoende mogelijkheden tot het stallen van fietsen, scooters en bromfietsen. Naast eenvoudige voorzieningen, zoals fietsklemmen en rekken, zijn bewaakte rijwielstallingen nodig om de diefstal te verminderen en het fietsgebruik te stimuleren.

Op veel locaties in Groningen exploiteert de stichting werkprojecten bewaakte rijwielstallingen. De behoefte aan bewaakte stallingen, bijvoorbeeld bij voorzieningen zoals de Openbare Bibliotheek, voor scholieren, maar ook voor winkelend publiek is groot. In overleg met de stichting werkprojecten wordt gezocht naar de mogelijkheden om bewaakte fietsenstallingen in capaciteit vergroten.

Naast het stallen van fietsen is er besloten in de nota dat er een grote fietswrakkenopruimactie gehouden wordt door de milieudienst. Dit heeft betrekking op het fietsparkeren in de binnenstad omdat er op sommige plaatsen in klemmen fietsen staan die nooit meer gebruikt zullen worden. Hierdoor gaat de capaciteit van het aantal bruikbare klemmen omlaag. Daarnaast draagt het bij aan een schoon en mooi straatbeeld.



Afbeelding 4, zuidzijde van de Vismarkt.

De afbeelding geeft het straatbeeld weer in de binnenstad van Groningen. Aan de linkerkant staan in een strook de voorzieningen van de gemeente, de bankjes, prullenbakken, lantaarnpalen en fietsklemmen. Op de openbare weg is geen onderscheid gemaakt tussen fietser en auto. In deze route zijn de steentjes toegepast samen met de gele versie bestrating.

Beleidsnota Stap Op (2007)

De nota Stap Op borduurt voort op het beleid van de fietsnota 2000. De nieuwe nota bevat een uitvoeringsprogramma voor de jaren 2007-2008 en 2009-2010. Vervolgens wordt beschreven welke maatregelen zijn uitgevoerd uit de fietsnota 2000 en welke nog uitgevoerd moeten worden. Nieuwe maatregelen komen aan bod, waaronder het project 'Stadsfietsen'.

Hierin wordt ook beschreven dat het project zoekt naar oplossingen voor de korte en lange termijn. Naast het uitvoeren van de maatregelen in het project staat het budget, de periode en de andere fietsmaatregelen beschreven in de nota.

2.5 Maatregelen

Wat zijn de tijdelijke maatregelen die zijn opgesteld in de 2^e fase van het project stadsfietsen? Naast deze vraag zullen nog andere vragen worden beantwoord, zoals van wanneer tot wanneer wordt er geëxperimenteerd met deze maatregelen en wat is de doelstelling om het een succes te laten zijn. De drie maatregelen die worden behandeld zijn, gratis bewaakt stallen, de rode lopers en spitsrekken. Alle maatregelen worden in de periode half 2007 tot eind 2007 uitgevoerd.

Voorafgaande aan het plaatsen van de maatregelen, zijn proefplaatsingen gehouden. Om een indicatie te krijgen van het aantal spitsrekken en rode lopers dat geplaatst kan worden en om de juiste situering te krijgen, zijn op de vooraf bepaalde locaties proefopstellingen gemaakt. Dit is nodig om te kijken wat de capaciteit aan fietsparkeerplekken wordt in de binnenstad. Tevens kan dan worden gekeken waar men nog meer rekening mee dient te houden. De rekken moeten uiteindelijk zo worden geplaatst dat en zo min mogelijk stadgers er hinder van ondervinden.

Verschillende aspecten waarmee onder andere rekening wordt gehouden zijn:

- Ruimte, die nodig is voor hulpdiensten om bij calamiteiten door de straten te manoeuvreren. De minimale breedte die vrij gehouden dient te worden is drie meter. Met deze afstand kunnen alle hulpdiensten de binnenstad bereiken. Daarnaast is het goed om te weten voor de hulpdiensten dat de spitsrekken niet vast aan de grond staan, mochten ze toch nog in de weg staan kunnen ze de rekken verplaatsen. De politie heeft een vertegenwoordiger voor alle hulpdiensten in de projectgroep zitten. Dit is niet alleen om het feit dat het dan sneller bij de hulpdiensten aankomt maar ook dat deze stadger direct kan reageren op situaties die worden gecreëerd.
- Draaicirkels van vrachtwagens. In de ochtend is het toegestaan om de winkels te bevoorraden. Om de vrachtwagens de ruimte te geven moet rekening worden gehouden met de laad en losplaatsen van vrachtwagens. Daarnaast moet rekening worden gehouden dat lange combinaties niet iedere bocht kunnen maken. De rekken op hoeken van straten of in smallere straten zullen daarop aangepast moeten worden.
- Marktplaatsen. Op de grote markt en de vismarkt staat iedere dinsdag, vrijdag en zaterdag markt. Doordat het niet iedere keer de zelfde markt is staan de marktkramen iedere dag op een andere manier opgesteld.



Afbeelding 5, aanloopstraat richting centrum.

Hiernaast een voorbeeld waarbij wordt geladen en gelost. Hier is bij het plaatsen gekozen om de fietsenklemmen aan de linkerzijde van de straat, schuin te plaatsen waardoor er meer ruimte ontstaat in deze situatie.



Afbeelding 6, affiche gratis stallen

Gratis bewaakte stallingen

Groningen heeft in de binnenstad vier bewaakte rijwielstallingen. Om de lang parkeerders onder de fietsers uit de binnenstad en dus uit het straat beeld te krijgen is gekozen om de bewaakte rijwielstallingen in de binnenstad gratis te maken. Dit geldt echter alleen voor de stalling van de fiets *overdag*. Dit omdat op sommige plaatsen de rijwielstalling tot na 6 uur 's avonds.

De slagzin om deze campagne aan te sterken en de stadgers er bewust van te maken dat de bewaakte stallingen gratis zijn is: 'Stal je fiets, Veilig en voor niets!'. Voor deze maatregel zijn er verschillende promoties uitgevoerd om het tot een succes te maken. Daarnaast zijn verschillende bedrijven hierbij betrokken geweest. Bij Pathé bijvoorbeeld is er overlegd over de bewaakte stalling omdat deze officieel eigendom is van de Pathé. De periode waarin het experiment loopt is, van 1 juli tot en met 31

december 2007. De bewaakterijwielstallingen die gratis zijn:

- Stalling Oude Boteringestraat
- Stalling Pathé
- Stalling V & D
- Stalling Haddingestraat

Later zijn de overige twee stallingen toegevoegd aan het experiment. Deze stallingen bevinden zich niet in het centrum maar in de buurt van een winkelcentra en een sportcomplex. De twee stallingen zijn van 1 september tot en met 31 december gratis. Dit zijn: Stalling Paddepoel en Kardinge

Er worden voor en tijdens de proef metingen gedaan hoeveel fietsen er in de Bewaakrijwielstallingen staan. De doelstelling is om 20% meer fietsen in de stalling te krijgen. (Het 'Gratis Stallen' geldt alleen voor fietsers overdag. Brommers en nachtstallers betalen het normale tarief.)



Afbeelding 7, stalling onder de Openbare Bibliotheek.

Afspraken met de pashouders zijn gemaakt, die voor heel 2007 een pas hebben aangeschaft. Als de proef slaagt en de stallingen gratis opengesteld blijven, worden pashouders gecompenseerd door hen vanaf 1 januari 2008 een restitutie te geven voor het niet genoten deel van het abonnement. Als de proef niet slaagt en er voor de stallingen weer net zoals voorheen betaald moet worden, krijgen abonnement- houders een verlenging van het abonnement met een half jaar.

De rode loper

Omdat voetgangers hinder ondervinden aan de gestalde fietsen op het trottoir is gekozen om op verschillende plekken in de binnenstad rode lopers te leggen. Om uit te wijzen of de rode loper ook functioneert zoals verwacht, namelijk dat de stadjes er geen fiets op gaan stallen is er een proef gedaan met één rode loper bij de V&D. Na deze proef is uitgewezen dat het werkt zoals verwacht. Er zijn meer lopers geplaatst op verschillende drukke plaatsen (zie afbeelding 8).



Afbeelding 8, rode loper toegepast voor Selexyz

De rode lopers worden door de werkprojectengroep iedere ochtend neergelegd en iedere avond weer opgehaald. De rode loper is een mat van ongeveer een meter breed bij zes meter lang. Het bestaat uit een soort kunststof 'spaghetti' laag in een rode kleur.

Vanaf 5 juli 2007 verzorgde werkprojectgroep in opdracht van de gemeente Groningen de plaatsing van een rode loper bij V&D, vanaf 6 september 2007 liggen er op vijf plaatsen in de binnenstad rode lopers. Het gaat om de zogenaamde hotspots in de binnenstad. Het idee erachter is dat de fietser zijn fiets niet op de rode loper zal plaatsen en dat het pad zodoende beschikbaar blijft voor de voetganger, de hulpdiensten, stadjes die slecht ter been zijn, rolstoelen en rollators. Het is niet verboden maar de kracht van de rode loper is dan ook de uitstraling.

Spitsrekken

Om het straat beeld terug te brengen tot acceptabel en de ruimte terug te geven aan de voetganger, worden op drukke plaatsen spitsrekken geplaatst. Vanaf 13 september 2007 worden er elke donderdagochtend ongeveer 130 extra rekken in het centrum van Groningen geplaatst. Dit zorgt voor 1300 extra plekken in de totale capaciteit van fietsrekken. Op zondagochtend worden deze rekken weer opgehaald. Deze opdracht wordt tevens uitgevoerd door werkprojecten.



Afbeelding 9, spitsrekken toegepast overzijde Selexyz.

De essentie bij deze maatregel ligt hem bij het feit dat er altijd fietsen staan. Door rekken te plaatsen op plaatsen waar normaal veel fietsen staan is het probleem te controleren en te beheersen. Voor het bepalen van de plaatsen is naar verschillende aspecten gekeken. Kan de bezoeker van de binnenstad fatsoenlijk gebruik maken van de rekken? Kan de bezoeker voldoende gebruik maken van de overige openbare ruimte? (is er genoeg plaats over om te lopen?). Staan de rekken niet in de weg voor het laden en lossen of voor calamiteiten?

Plaatsing

Tijdens de proefplaatsing is bekend geworden hoeveel rekken er geplaatst en lopers er uitgelegd kunnen worden. In totaal komt het neer op 123 spitsrekken, dit biedt plaats voor 1230 fietsen. Voor de rode lopers geldt dat er 13 lopers worden uitgerold ieder ochtend. Zie hieronder de tabel met locaties en aantallen.

	Aantal spitsrekken	Aantal rode lopers
Pathé - langs parkeerplekken	12	
Pathé - tussen nooduitgangen	2	
Korenbeurs	11	2
Pelsterstraat	5	
Vanillia	4	2
Guldenstraat - voor Ecco	6	
Guldenstraat – voor Selexyz en Rabo		4
Guldenstraat – hoek Rorooz	16	
Grote Markt - H & M		1
Grote Markt - Ziengs		1
Grote Markt - V & D		2
Oude Ebbingestraat - Vulpenwereld	28	
Grote Markt - VVV	39	
Universiteitsbibliotheek		1
Totaal	123 = 1230 plekken	13

Figuur 1, locaties + aantallen van de spitsrekken en rode lopers.



Afbeelding 10, proefplaatsing spitsrekken zijkant Vanilia.

Op de afbeelding is de proefplaatsing naast de Vanilia te zien. Hierbij zijn verschillende mogelijke posities geprobeerd. Op deze locatie waren de klemmen toepasselijk zowel voor de ruit van de winkel als achter de bankjes die aan de straat zijde staan. Uiteindelijk is er gekozen voor twee rijen rekken te plaatsen aan de zijde van de bankjes. In totaal komen er vier rekken te staan goed voor veertig fietsen (zie figuur 1).

2.6 Tellingen

Om de doelstelling te halen moet deze aangetoond kunnen worden. Er is voor de start van het project geteld op verschillende locaties. Tijdens het uitvoeren van de maatregelen is tevens geteld om de gegevens te vergelijken. Niet alleen de doelstelling voor de bewaakte stalling komt aan bod. Voor twee verschillende tellingen zijn doelstellingen opgesteld. De tellingen in de bewaakte stallingen moet 20% in aantallen zijn toegenomen om het tot een succes te maken. Bij de tellingen die op straat worden gehouden moet het aantal fietsen dat is geparkeerd met 15% zijn afgenomen.

Aspecten

Bij de tellingen die op straat plaats vinden is rekening gehouden met verschillende aspecten. Er is onderscheid gemaakt tussen het stallen van de fietsen in de klemmen en buiten de klemmen. Alles is ingedeeld in kleine gebieden, dit is door de gemeente zo bepaald om aan te kunnen tonen waar en wanneer er fietsen los geparkeerd staan. Er is gekozen voor het tellen in kleinere gebieden zodat ze later altijd nog samen gevoegd kunnen worden, andersom is moeilijker. In verschillende gebieden zijn klemmen aanwezig, het aantal hiervan is geïnventariseerd. Tijdens de maatregelen zoals de spitsrekken is hiermee rekening gehouden met het invoeren van de gegevens. Daarnaast zijn er aparte tellingen gehouden om te bepalen wat de bezetting is van de spitsrekken.

Op de tellingen die gehouden zijn in de bewaakte stalling zijn weinig aspecten van toepassing. Onderscheid is gemaakt in de plaats (om welke stalling het gaat) en datum van de telling. Hier is ook geïnventariseerd wat de capaciteit van de stallingen is om de bezetting mee te nemen in het onderzoek. (uitleg: als het een succes is met het gratis stallen moet er wel worden gekeken of de capaciteit van de stallingen het succes wel aan kan. Worden de stallingen dan zo goed bezocht dat uitbreiding misschien essentieel is.)

Factoren

Factoren die effect hebben op de uitslagen van het onderzoek. Verschillende factoren hebben effect op de uitslagen van het onderzoek. Het uitgangspunt is een betrouwbaarheid van meer dan 95%.

Factoren die een grote rol spelen bij de tellingen van stallen en enquêtes.

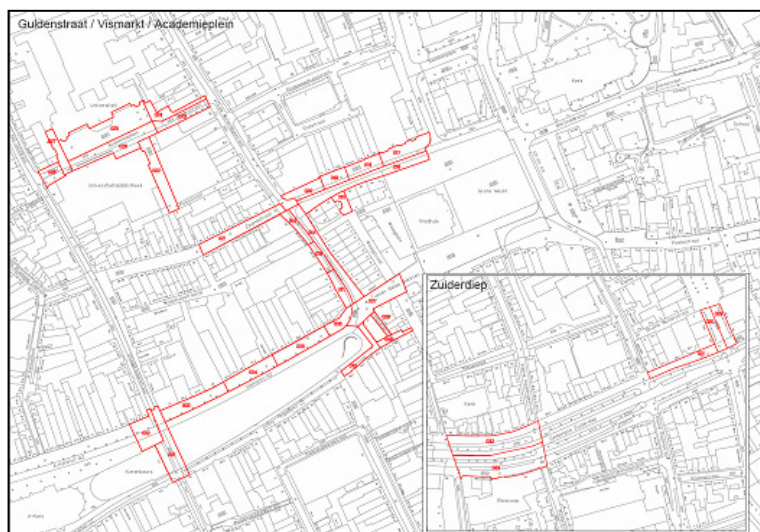
- Het weer, het weer speelt een grote rol in de fiets tellingen. Als het mooi weer is komen er relatief meer stadgers op de fiets naar de binnenstad dus is de kans groter dat de stallingen vol staan. Aan de andere kant als het goed weer is worden de bewaakte stallingen relatief minder bezet. Bij slecht weer komen er dus minder stadgers op de fiets. Maar deze zetten vaker hun fiets in de bewaakte (overdekte) stallingen. Dit omdat de fiets dan droog blijft en deze in de periode dat ze gratis zijn weinig verschil maakt. Bij alle tellingen is het weer meegenomen. Op de resultaten formulieren staat wat de temperatuur was op de dag dat er geteld is en de weersomstandigheden (zoals: droog, regen, mist).
- Evenementen, voor een groot deel zijn de evenementen uit het onderzoek gefilterd. Want bij evenementen zoals: de kermis, noorderlicht en bommen berend, komen er meer stadgers op het zelfde tijdstip naar de stad. Hierbij is in de tellingen te zien dat op die momenten optimaal gebruik wordt gemaakt van de stallingen.
- Vakantie, voornamelijk in de zomer maanden kan worden geconcludeerd dat er minder gebruik wordt gemaakt van de fiets. Deze conclusie kan worden getrokken uit het feit dat er veel gebruik wordt gemaakt van de fiets door studenten en die hebben in de zomermaanden vakantie. Dit wil zeggen dat ze of bij hun ouders zitten in een andere stad of dat ze op vakantie zijn en dus niet een bezoekje aan de stad maken. Aan de andere kant staan er in die maanden dan veel fietsen gestald in de stalling bij het station. Deze fietsen worden de gehele zomer niet gebruikt.
- Markt, Op dagen dat het markt is komen meer stadgers naar de binnenstad. Alle markten in de binnenstad met locaties en tijdstippen zijn weergegeven in figuur 2.

	Dag	Tijdsduur	
		van	tot
Grote markt	Dinsdag	8:00	17:00
	Donderdag	13:00	21:00
	Vrijdag	8:00	17:00
	Zaterdag	8:00	17:00
Vismarkt	Dinsdag	8:00	17:00
	Woensdag	9:00	17:00
	Vrijdag	8:00	17:00
	Zaterdag	8:00	17:00
A-kerkhof	Dinsdag	8:00	17:00
	Woensdag	9:00	17:00
	Vrijdag	8:00	17:00
	Zaterdag	8:00	17:00

Figuur 2, locaties en tijden van de markt in Groningen.

0-meting

De tellingen voorafgaande aan het experiment zijn gehouden, in week 16 (april) en in week 21 (mei). Deze meting wordt beschouwd als de 0-meting. De absolute resultaten zijn opgenomen in bijlage 2. Op het kaartje is te zien in welke gebieden is geteld in de binnenstad. In bijlage 1 is een grotere kaart toegevoegd. Hierop is te zien de telgebieden en de nummers van deze gebieden die terug komen op de telformulieren die tevens in de bijlage 1 zijn opgenomen.



Afbeelding 11, telgebieden.

Deze locaties zijn vastgesteld door de gemeente op basis van een analyse die is gehouden over, waar de overlast van het fietsparkeren het grootste is. Er is rekening gehouden met de keuze van gebieden dat ze allemaal dicht bij elkaar zijn. In onderzoek is dit beter uit te voeren. Niet alle drukke plaatsen zijn mee genomen omdat het gaat om een experiment en dus alleen wordt gekeken naar de effecten van de maatregelen. Mocht het project een succes zijn worden er permanent maatregelen getroffen en zal er onderzoek gedaan worden naar alle wenselijke situaties om dit toe te passen.

0-meting stalling

Om ook het resultaat te meten in de stallingen is hier bijgehouden hoeveel stadgers hun fiets stalde drie maanden voordat deze gratis zijn geworden. Om een vergelijking te maken is onderscheid gemaakt in verschillende categorieën: fiets los, fiets nacht, fiets abonnement, brommer los, brommer abonnement. Voor de vergelijking zijn enkel de fiets los en fiets abonnement meegenomen. Dit zijn de meest relevante cijfers omdat het project gericht is op het stallen van fietsen. Daarnaast is onderscheid gemaakt in de stallingen, er zijn dus telgegevens per stalling beschikbaar zodat achteraf ook gekeken kan worden welke stalling de meeste stijging/daling heeft gehad bij het experiment. Aangezien er in alle stallingen geteld wordt zijn alleen de 4 deelnemende stallingen (deelnemend aan het project stadsfietsen) meegenomen in het onderzoek, het effect van de andere stallingen is niet meegenomen omdat deze te ver van elkaar af liggen om een effect op elkaar te kunnen hebben. Tevens hebben deze stallingen een ander doel.

1-meting

De tellingen (op straat) tijdens het onderzoek zijn gehouden in week 36 (september) en week 43 (oktober). In week 47 en 51 wordt er tevens door de gemeente geteld, dit is echter te achteraf om mee te nemen in dit onderzoek. Op de locaties is geteld hierbij is rekening houdend met het feit dat enkele experimenten lopen. Deze gegevens zijn mee genomen in het verwerken van alle telgegevens. Omdat deze tellingen in de periode van de stage vielen is hier meer over bekend. Zo is in bijlage 1 het instructie formulier opgenomen dat in week 36 en 43 is uitgedeeld. Daarnaast zijn in week 43 de spitsrekken in de gebieden geteld en kan er een beeld worden gegeven van de bezetting van de spitsrekken.

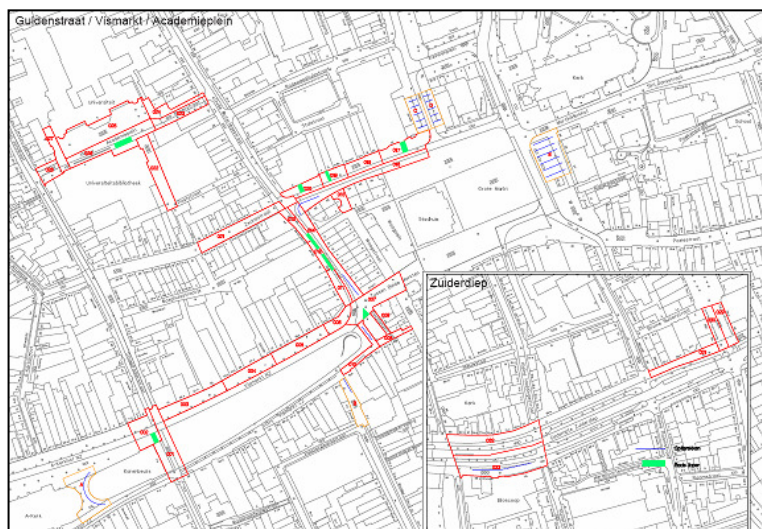
1-meting stalling

Bij de bewaakte rijwielstallingen is tevens drie maanden na gratis maken geteld, met als doel te vergelijken met de 0-meting. De tellingen in de stallingen door bewaakterijwielstallingen zijn uitgevoerd in de maanden juli, augustus en september. Omdat de stallingen gratis zijn lijkt het onlogisch dat de fietsen makkelijk geteld kunnen worden, bij de 0-meting ging het om de omzet, het aantal betalende klanten. Bij de 1-meting is geen onderscheid meer gemaakt in abonnementhouders en dagstallers. Om het aantal toch te kunnen controleren zijn alle fietsen voorzien van een "etiket", dit heeft als pluspunt dat de stadjes het tweede deel van het "etiket" moeten laten zien zodat deze de juiste fiets mee krijgen.

Bezetting spitsrekken

De spitsrekken die worden geplaatst op de dagen donderdag tot en met zondag zullen een groot effect hebben op het stallen van de fietsen in de binnenstad. Om aan te tonen of deze maatregelen succesvol zijn, en worden gebruikt worden hiervoor tellingen uitgevoerd. Deze tellingen worden éénmalig gedaan omdat het samenvalt met de telling van de fietsen op straat kan ik de tweede telling niet mee nemen in het onderzoek. De uitslagen zijn van week 43, de tweede telling zou in week 47 worden gehouden, dit is te kort op de deadline van het evaluatieonderzoek.

Aan de hand van deze gegevens kan worden geconcludeerd of de (extra) spitsrekken voldoende capaciteit leveren om aan de behoefte van fietsparkeerplekken te voldoen. Dit kan omdat er naast de spitsrekken ook de los geparkeerde fietsen worden geteld. Aan de hand van deze gegevens kan ook een gemiddelde bezetting worden uitgerekend. Hierdoor kan men zien of het aanslaat, of de maatregelen effect heeft op de manier en gedrag van het stallen van de fiets in de binnenstad.



Afbeelding 12, telgebieden met telgebieden spitsrekken.

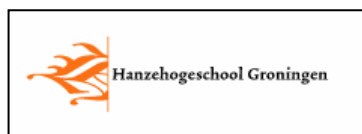
De locatie kaart, zoals links is aangegeven, is het zelfde als die van de tellingen van het project stadsfietsen. De gebieden die zijn toegevoegd zijn de spitsrekgebieden die buiten de huidige telgebieden vallen. Deze gebieden zijn genummerd van A t/m E. Tevens zijn op de kaart de rode lopers aangegeven, en hoe deze zijn gelegen. Dit heeft echter geen effect op de tellingen en de manier van tellen. Een grotere versie van de kaart is bijgevoegd in bijlage 1. Naast de kaart is tevens terug te vinden in bijlage 1 die telformulieren voor deze gebieden.

In figuur 1 is een overzicht te zien van de plaatsen waar spitsrekken en rodelopers zijn geplaatst, met de aantallen erbij. Voor ieder rek dat wordt geplaatst zijn 10 fietsparkeerplaatsen. Op sommige plaatsen is het aantal aangepast gedurende het onderzoek. Dit omdat ondanks alles toch overlast voor kwam. De belangrijkste veranderingen zijn: dat er onvoldoende oversteken waren tussen de spitsrekken door (soms waren zes rekken aan elkaar vast gemaakt waardoor stadgers ver moesten omlopen om de overkant van de straat te bereiken) en het feit dat de rode lopers niet vast aan de grond zijn geplakt waardoor er stadgers over struikelde. Dit is opgelost doordat er in het begin nog opgekrulde randen waren en na een periode deze randen niet meer opkrulde er ook geen probleem meer plaats vond. Op twee plaatsen (Selexyz en Vanilia) worden rode lopers vervangen door rode lopers met rubberen zwarte rand.

Afbakening onderzoek

Niet alle gebieden die zijn geteld worden meegenomen in het onderzoek. In totaal is er in 33 gebieden geteld. In dit onderzoek is gekozen om alleen de eerste 20 gebieden mee te nemen om vergelijkingen uit op te maken. Hiertoe is gekomen omdat dit de gebieden zijn die tot het kernwinkelgebied behoren en hierin zich het experiment ook afspeelt. De andere gebieden kunnen grote invloed hebben omdat bijvoorbeeld één gebied tussen zit dat is gelegen voor de RUG, hierdoor is de betrouwbaarheid van deze telling hoger. De uitslagen in bijlage 2 zijn de totale uitslagen van het telonderzoek. Dit geldt tevens voor de tellingen die worden gehouden in de bewaakte stallingen. Er zijn in totaal zes stallingen waarvan zich er vier in de binnenstad bevinden. De keuze hiervan heeft ook te maken gehad met het feit dat in deze vier stallingen ook onderzoek is uitgevoerd d.m.v. enquêtes.

2.7 Stage HanzeHogeschool



Vanuit de Hanze hogeschool heeft bij de gemeente Groningen, in 2006, Eljen Hanssen stage gelopen. Haar onderwerp voor deze stage was communicatie. Het rapport dat hieruit is voortgekomen, genaamd 'Groninger binnenstad één grote fietsenstalling?' heeft als doel het geven van een onderbouwd en bruikbaar communicatie advies over de situatie van de 'wildgeparkeerde' fietsen aan het binnenstadsmanagement. Naast het onderzoeken van het communicatie probleem, is door haar tevens onderzoek verricht naar de mening van stadgers over het probleem van los geparkeerde fietsen in de binnenstad.

Een groot deel van dat laatste onderzoek is van toepassing op dit evaluatieonderzoek. Dit is meegenomen en vergeleken met de resultaten die komen uit het dit onderzoek. De opzet, vragenlijst en uitvoering van het onderzoek wat door Eljen is uitgevoerd is opgenomen in het volgende hoofdstuk. Het onderzoek heeft plaats gevonden namens de gemeente Groningen en de Groningen City Club. Deze partijen vormen het hoofd van het binnenstadsmanagement.

In het onderzoek van Eljen Hanssen is in grotere delen van de binnenstad onderzoek verricht naar het fietsparkeerprobleem. De enquêtes zijn in totaal op zeven plaatsen afgenomen. De locaties Vismarkt, Vanilia, Guldenstraat en Grote markt (waagplein & stadhuis) worden meegenomen in dit onderzoek. De locaties Zuiderdiep (Pathé en Albert Heijn) worden niet meegenomen. Dit omdat deze locaties bij een herinrichting reeds zijn meegenomen en voorzien van extra fietsparkeervoorzieningen.

3. Onderzoek

3.1 Algemeen

Om de effecten van het project 'stadsfietsen' in beeld te brengen zijn verschillende manieren genomen om dit te toetsen. Er is gebruik gemaakt van deskresearch en er is zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Kwalitatief onderzoek heeft betrekking op meningen en oordelen van deskundigen en betrokkenen, verkregen uit interviews en wordt vaak kleinschaliger uitgevoerd, omdat het veel tijd vergt. Kwantitatief onderzoek wordt gebruikt als men van een grote groep mensen de mening te weten wil komen, het is dus grootschaliger en wordt vaak verricht doormiddel van het afnemen van enquêtes.

Om een duidelijk beeld te vormen van de effecten zijn de tellingen vooraf en achteraf van groot belang. Om een duidelijk en subjectief beeld te krijgen is naast het houden van tellingen, gekozen om interviews af te nemen en enquêtes uit te zetten.

Aangezien er door de gemeente eerder onderzoek is gedaan naar de mening stadjsers ten opzichte van het fietsparkeerprobleem kan hiermee een vergelijking worden gemaakt. Dit eerdere onderzoek is in dit rapport opgenomen als 0-meting voor de enquêtes. De resultaten die van belang zijn voor dit onderzoek zijn nog even op een rijtje gezet in volgende paragraaf (3.2 & 3.3). In dit hoofdstuk wordt vooral aandacht besteed aan de opzet en de uitvoering van het kwantitatief onderzoek (paragraaf 3.4). In paragraaf 3.5 wordt ingegaan op kwalitatief onderzoek. In het volgende hoofdstuk komen de resultaten van deze onderzoeken naar voren.

Deskresearch

Naast onderzoeken zoals interviews, enquêtes en tellingen, is er ook deskresearch gedaan naar 'fietsparkeren' in de stad Groningen en naar fietsparkeren in de rest van het land. Voorbeelden van digitale bronnen die ik heb gebruikt voor mijn deskresearch zijn: www.fietsersbond.nl, www.fietsberaad.nl. Voorbeelden van schriftelijke bronnen zijn: Thermometer binnenstad Groningen (1998-2005), de afwegingsnotitie voor het fietsparkeren binnenstad geschreven (2006), de Beleidsnota verkeer en vervoer (2003), Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen (2006) en de beleidsnota fietsverkeer (2000). Op basis van onder andere bovenstaand deskresearch en de gehouden interviews is gekomen tot een compleet beeld van de situatie in de binnenstad van Groningen betreffende de fietsers die 'wildparkeren'. Alle gebruikte bronnen zijn vermeld in de literatuurlijst.

3.2 Stage Hanzehogeschool

Opzet van onderzoek

Naast het opzetten van een probleem-/doelstelling en het verwoorden van de aanleiding tot rapportage, is namens Eljen onderzoek uitgevoerd onder 388 stadjsers. Daarnaast zijn er verschillende personen ondervraagd binnen organisaties, deze gesprekken zijn echter niet van toepassing op het onderzoek dat in dit rapport wordt besproken. De enquêtes die zijn afgenomen onder 388 stadjsers zijn wel van toepassing. Er is onderzoek uitgevoerd naar de doelgroep van de ondervraagden, de steekproefgrootte, de vragenlijst, de betrouwbaarheid, het aantal enquêteurs en de plaats en tijden van het enquêteren.

Een korte samenvatting over de totstandkoming van de onderzoeksgegevens. De locaties waar enquêtes zijn afgenomen zijn: voor Vanilia, voor Selexyz, voor de korenbeurs, voor de Pathé, op het waagplein, noordzijde grote markt en noordzijde vismarkt. Enquêtes zijn afgenomen op de maandag, dinsdag, donderdag en zaterdag in week 15 van 2006. Met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 5% is de steekproef onder 388 stadjsers uitgevoerd. Uit analyse is berekend dat minimaal 384 enquêtes nodig waren om de betrouwbaarheid en foutmarge te halen.

Vragenlijst

De vragen die opgesteld zijn in de enquête van Eljen zijn opgebouwd uit drie onderwerpen. De eerste vragen zijn persoonsgerichte vragen die voor de statistieken van belang zijn zoals, geslacht en leeftijd van de stadgers. Daarnaast zijn vragen opgesteld op het gebied van fietsparkeren in de binnenstad. Hiermee is naar voren gekomen wat het doel en reden is van het bezoek aan de binnenstad. De tijdsduur van het stallen. Of men bekend is met de bewaakte stalling en of ze wisten waar die dan gesitueerd waren. En als laatste of men de fietsklemmen op straat gebruikt om hun fiets in te stallen en wat men willen zien om het dan wel en of meer te doen. De laatste groep vragen sloeg op de communicatie richting de stadgers. Deze vragen zijn niet opgenomen in dit verslag. (dit is niet relevant voor het evaluatieonderzoek).

De volgende vragen zijn opgenomen in de enquête van Eljen:

- Op welke dag er is geënquêteerd?
- Wat is uw geslacht?
- Wat is uw leeftijd?
- Wat is uw hoofdbezigheid overdag?
- Met welk doel bezoekt u op dit moment de binnenstad?
- Wat is voor u de hoofdreden voor dit bezoek om op de fiets naar de binnenstad te komen?
- Hoe lang laat u uw fiets hier staan?
- Bent u op de hoogte dat er in de binnenstad mogelijkheden zijn tot bewaakt fietsparkeren?
- Kunt u twee locaties noemen waar deze bewaakte rijwielstallingen zich bevinden?
- Hoe vaak hebt u uw fiets in de afgelopen week in de bewaakte stalling gestald?
- Wanneer zou u wel of meer gebruik maken van de bewaakte stalling?
- Wat zijn voor u de twee meest voorkomende openbare fietsenrekken waar u uw fiets stalt?
- Hoe vaak hebt u in de afgelopen week uw fiets gestald in de openbare fietsenrekken?
- Wanneer zou ik wel of meer gebruik maken van de openbare fietsenrekken?

Op alle vragen kon men kiezen uit meerkeuze antwoorden. Alle vragen en antwoorden als mede de antwoordmogelijkheden zijn opgenomen in bijlage 3.

Uitvoering

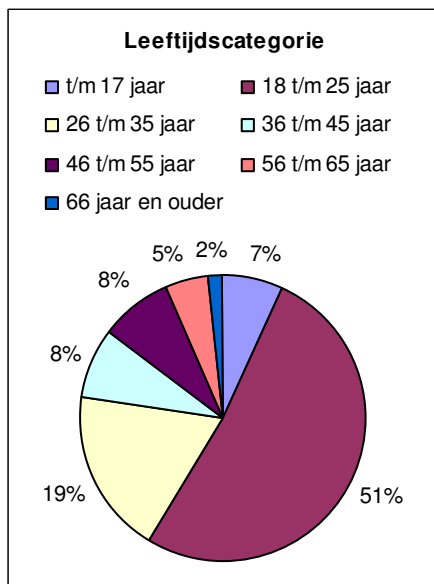
De uitvoering van de enquêtes is uitbesteed namens gemeente Groningen. Dit is tot stand gekomen nadat Eljen een berekening heeft gemaakt, hoeveel enquêtes nodig zijn voor een betrouwbaarheid van 95%. Uit de berekening kwam dat er 384 enquêtes nodig zijn om deze betrouwbaarheid te waarborgen. Met de aanname van tien enquêtes per uur komt dat neer op 38,4 uur werk. Aangezien er niet de gehele dag stadgers in de stad aanwezig zijn is gekozen om dit met meerdere personen in één week uit te voeren. In totaal is door zeven enquêteurs het werk uitgevoerd en hebben zij er 67,5 uur over gedaan om 388 enquêtes in te vullen.

3.3 Enquête resultaten 2006

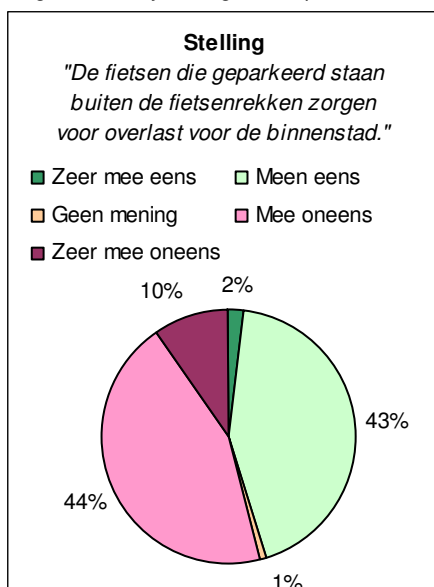
De enquêtes die in 2006 zijn afgenomen worden in deze paragraaf behandeld. De resultaten die worden behandeld in deze paragraaf zijn niet alle resultaten, voor alle resultaten zie bijlage 3. In volgende alinea wordt uitgelegd welke resultaten worden meegenomen en vergeleken met de resultaten van 2007. In de alinea erna wordt ingegaan op de meest opvallende en meest aansprekende resultaten. In totaal zijn er 297 enquêtes ingevuld terug gekomen verdeeld over vier dagen. (Totaal zijn er 388 enquêtes ingevuld terug gekomen, voor dit onderzoek is de locatie zuiderdiep niet meegenomen. Deze keuze is gemaakt om het onderzoek makelijker te kunnen vergelijken.)

Vergelijkingen

Om achteraf een vergelijking te maken met de antwoorden, word vastgesteld welke vragen worden overgenomen uit de enquête van 2006. Deze vragen zullen in het volgende hoofdstuk worden behandeld. De keuze is gemaakt uit wat belangrijk is als gemeente om te weten van het stallingsgedrag van de stadgers. De drie belangrijkste aspecten zijn: de tijdsduur, het motief en de hoofdreden om op de fiets te komen. Met deze gegevens kan naar een oplossing worden gezocht om het probleem specifiek op de situatie aan te passen.



Figuur 3, leeftijdscategorie enquête '06

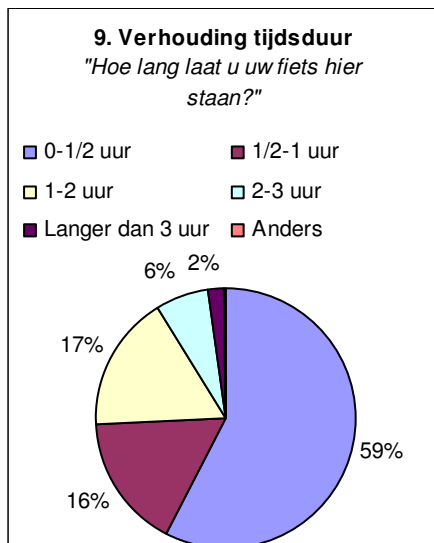


Figuur 4, wel/ geen overlast enquête '06

Antwoorden

De 297 enquêtes zijn door 64% vrouw en 36% man ingevuld. Het grootste gedeelte van de ondervraagde zat in de categorie 18 t/m 25 jaar. Dit is terug te zien in de hoofdbezigheid, het waren bijna allemaal studenten. De meerderheid bracht een bezoek op de fiets aan de binnenstad om er te gaan winkelen (70%). De reden waarom alle stadgers op de fiets de binnenstad bezochten was voor bijna de helft omdat het een snel is. De reden dat men de fiets overal kwijt kan of geen ander vervoersmiddel bezit zijn beide door 18% de hoofdreden. Op de vraag 'hoelang laat u uw fiets op deze locatie staan?' antwoordde 59% dat ze de fiets maximaal 30 minuten op de locatie zouden laten staan, 16% tussen 30 minuten en een uur, 17% 1 tot 2 uur en de rest dacht de fiets langer te stallen dan 2 uur.

Bij de vraag of men op de hoogte was dat er in de binnenstad mogelijkheden zijn om je fiets in een bewaakte stalling te plaatsen antwoordde 72% van de ondervraagden dat ze het wisten en konden zelfs twee locaties noemen. Hieruit kwam naar voren dat de helft de stalling bij de openbare bibliotheek wist te noemen. De stalling bij V&D en Pathé wist men ook te vinden. Maar als men vroeg hoe vaak men in de stalling had gestald, gaf bijna iedereen het antwoord nooit in de stalling te stallen. Waarop de vraag wanneer ze wel gebruik zouden maken van de stalling, antwoordde 37% van de ondervraagde nooit te gaan stallen in een stalling. 16% gaf aan dat als de stalling gratis zou zijn ze de stalling wel zouden willen gaan gebruiken. Daarna gaven ze aan het meest op straat te stallen rond de V&D en de Springs (beide 27%). 46% gaf aan meer gebruiken van deze klemmen te maken wanneer er meer aanwezig waren. Daarnaast moesten deze klemmen ook dicht bij de bestemming worden geplaatst. Tot slot was 45% het eens met de stelling. 'De fietsen die geparkeerd staan buiten de fietsenrekken zorgen voor overlast voor de binnenstad (zie figuur 4).



Figuur 5, verhouding tijdsduur enquête '06

Naast de directe antwoorden is de verhouding waar de enquête is ingevuld en het antwoord worden interessant. 82% van de stadgers die de enquête hebben ingevuld voor de Selexyz geven aan maximaal 30 minuten hun fiets hier te stallen. Niemand stalt zijn fiets op die locatie langer dan 2 uur. Dit beeld is terug te vinden bij de Korenbeurs. Hier gaat het om 76% dat maximaal 30 minuten stalt en om 5 % dat langer dan 2 uur stalt. Bij Vanilia en de Grote Markt is de tijdsduur van het stallen langer. Hier stalt respectievelijk slechts 33% en 48% van de stadgers maximaal 30 minuten. Naast de tijdsduur is ook gekeken naar het motief per locatie. Hieruit kwam naar voren dat alleen bij de grote markt meer stadgers voor de horeca hun fiets daar stallen. Bij de andere drie locaties is winkelen voor 80% de hoofdfreden om op de fiets naar de binnenstad te komen. Alle uitslagen met de details zijn in bijlage 3 opgenomen.

3.4 Enquête 2007

Algemeen

Om te vergelijken zijn veel dingen rechtstreeks overgenomen van de enquête uit 2006. De vragen zijn anders of beter geformuleerd zodat alle personen die ondervraagd worden hem snappen en zo juist mogelijk kunnen beantwoorden.

Om een enquête definitief vast te stellen en uit te zetten worden er een aantal stappen ondergaan. Hieronder is beschreven wat er voorafging aan het vast stellen van de vragenlijst, als het bepalen van de doelgroep, de steekproefgrootte, de betrouwbaarheid, de keuze en tijdstippen van het enquêteren. En wat de keuze was om over te gaan op het uitzetten van een enquête onder de stadgers.

Doelgroep

De hoofdvraag is, van wie wil je informatie krijgen? Het antwoord, zo simpel als het lijkt, alle personen die op de fiets naar de binnenstad komen. Uit vorige enquête is gebleken dat personen die de enquête invullen voor 50% tussen de 18 en 25 jaar zijn. Hierbij treffen we gelijk de grootste groep aan namelijk de studenten. Principieel kunnen alle stadgers de enquête invullen. Hierdoor is er gekozen om bij de steekproefgroottebepaling, bij populatie 181.845 in te vullen. De stadgers die in de binnenstad zijn aangesproken, zijn op de fiets naar de binnenstad gekomen. Bij de enquête in de stallingen is uitgegaan van het aantal bezoekers van een gemiddelde week. In de weken voor de enquête kwam dit uit op een gemiddelde populatie van 3400.

Soorten enquêtes

Er is gekozen om twee soorten enquêtes te houden. Één enquête wordt gehouden onder de bezoekers van de bewaakte rijwielstallingen. Hierdoor krijgt men een beeld van de stadgers die bewaakt stallen. De aspecten die worden gevraagd en die van belang zijn voor de gemeente, zijn: hoofdbezigheid (welk type stadger de bewaakte stallingen gebruikt), tijdsduur (staan de fietsen in de stalling langer) en hoe deze stadger tegen het fietsparkeerprobleem in de binnenstad aankijken. Het volledige formulier is in bijlage drie opgenomen.

Steekproef

Omdat niet de hele doelgroep geënquêteerd kan worden, wordt een steekproef uit de doelgroep genomen om de enquête bij af te nemen. In figuur 6 is weergegeven hoe tot stand is gekomen van het aantal enquêtes dat nodig is voor een betrouwbaar resultaat. Om het onderzoek zo betrouwbaar mogelijk te houden is er gekozen vanuit de gemeente voor een foutmarge van 5%. Hierbij zullen opmerkelijke uitslagen worden weggenomen zodat het voor 95% het juiste antwoord is. Daarnaast heeft het onderzoek een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Het aantal 384 is het aantal respons dat nodig is voor het onderzoek. Bij de enquête uit de stallingen is gekozen voor een grotere foutmarge, 7,5%. Met een populatie van 3400 bezoekers in een week komt dat neer op 163 ingevulde enquêtes retour.

Onderstaande tabel is aan de hand van een internetsite berekend. Hiervoor zijn enkel de gegevens nodig zoals in tabel zijn vermeld. De site heeft hiervoor verschillende manieren tot zijn beschikking. (bron: www.journalink.be)

	Straat	Stalling
Foutmarge	5%	7,5%
Betrouwbaarheid	95%	95%
Populatie	181845	3400
Steekproefgrootte	384	163

Figuur 6, steekproefgrootte enquêtes.

Locatie keuze

Om samen met het project stadsfietsen een goed beeld te krijgen van het probleem, is het handig om de locaties van de maatregelen op te nemen in het onderzoek. Aan de hand van een schatting die is gemaakt hoeveel enquêtes je kunt afnemen per uur is een indeling gemaakt. De schatting is dat je ongeveer tien enquêtes per uur kan afnemen op drukke momenten. In dit geval gaat het om drukke momenten omdat de keuze is gemaakt om op tijdstippen te enquêteren wanneer er een probleem is in de binnenstad.

Er is gekozen voor vier locaties. Deze locaties zijn bepaald aan de hand van de locaties die zijn gekozen in het project stadsfietsen. Op de volgende vier locaties is geënquêteerd: 1. Aan de kop van de Korenbeurs. (Aan de voorzijde, kant van de vismarkt), 2. Bij Vanilia. (Zowel de voorzijde als de zijde aan de vismarkt), 3. Overzijde H&M. (het gebied tussen Selexyz en H&M waar spitsrekken zijn geplaatst) en 4. Langs de V&D. (het gedeelte aan de Oude Boteringestraat aan de kant van de grote markt).

Deze locaties zijn tevens terug te vinden in bijlage 1. Deze locaties zijn bijna identiek aan die van 2006, dit omdat zo een vergelijking per locatie kan worden gemaakt. Daarnaast zijn deze locatie druk als het gaat om fietsparkeren en kunnen stadjsers met een fiets makkelijker worden aangesproken.

Tijdstippen

De dagen waarop is geënquêteerd, zijn tevens gekozen aan de hand van het project stadsfietsen. Voor de evaluatie van dit project zijn telmomenten opgesteld om een evaluatie over te maken. Er wordt op vier dagen in de week geteld, de dinsdag, donderdag, vrijdag en de zaterdag. Aan de hand van deze momenten kan men achteraf zien of de maatregelen positief dan wel negatief hebben gewerkt. Omdat dit onderzoek betrekking heeft op de enquêtes heb ik drie van de vier dagen overgenomen en de maandag toegevoegd. Dit komt neer op het feit dat er op maandag, dinsdag, donderdag en zaterdag is geënquêteerd.

Op al deze dagen is geënquêteerd tussen 14 en 16 uur. Om het onderzoek te houden is voor twaalf uur s'ochtends te vroeg, omdat er dan nog te weinig stadjsers in de binnenstad zijn. Vanaf twaalf uur is de toename groot en tussen twee uur en zes uur 's middags is er een piek in het fietsende publiek.

Enquêteurs

Een kleine berekening hoe het tot stand is gekomen, tot de keuze van twee uur tellen met vijf personen op vier locaties. Uitgaande van tien enquêtes per uur wil dat zeggen als men 380 enquêtes nodig heeft dat het 38 uur kost. Verdeelt over vier dagen komt dat neer op negen en een half uur enquêteren. Op vier locaties tellen houdt dat in dat ze ongeveer twee en een half uur bezig zijn met enquêteren. Als er op één (drukke) locatie twee personen staan die enquêteren komt dat neer op twee uur. De dagen en tijden even op een rijtje:

- └ Maandag 8 oktober van 14 tot 16 uur
- └ Dinsdag 9 oktober van 14 tot 16 uur
- └ Donderdag 11 oktober van 14 tot 16 uur en
- └ Zaterdag 13 oktober van 14 tot 16 uur.

Vragenlijst

De meeste vragen hebben betrekking op het onderzoek voor het project stadsfietsen. Er zijn enkele vragen tussenuit gehaald, omdat het onderzoek dat verricht is door de HanzeHogeschool meer betrekking had op het communicatie probleem tussen gemeente en stadjes. Om goed te kunnen vergelijken zijn sommige vragen letterlijk overgenomen uit deze enquête. De meeste antwoorden zijn opgebouwd uit meerkeuze. Het doel is om de enquête zo kort mogelijk te houden. Dit heeft twee voordelen. Ten eerste kan je meer stadjes aanspreken, omdat je snel klaar bent met het enquêteren van één persoon en ten tweede, omdat je dan de stadjes zo kort mogelijk lastig valt en dus weinig tijd van ze vraagt.

In de vragenlijst zijn tevens vragen opgesteld die niet relevant zijn voor mijn onderzoek. Dit omdat de gemeente Groningen een volledige enquête wenst af te nemen. (je kunt beter wat meer doen dan achteraf). Sommige vragen zoals 'Wat is uw leeftijd?' zijn voor de statistieken van belang. Om resultaat te vergelijken uit mijn onderzoek en dat van de HanzeHogeschool zijn verschillende combinaties te maken met vraag en antwoord. De enquête met de vragen zijn opgenomen in bijlage 3.



Afbeelding 13, enquêteur aan het werk tussen de fietsen.

Non-respons

Om een beeld te krijgen van het aantal stadjes dat mee wil werken en welke niet wordt er door de enquêteurs een non-respons lijst bijgehouden. Bij iedere voorbijganger die niet wil meewerken aan het onderzoek wordt geturfd. Bij het onderzoek van de HanzeHogeschool is dit gedaan en dit is enkel van belang voor de statistieken van de gemeente. Hiervoor is gekozen omdat als de gemeente dit verslag kan gebruiken voor de gemeenteraad.

Resultaten

De enquêteurs hebben op de enquételijst de gegeven antwoorden van de ondervraagden aangekruist. De antwoorden werden vervolgens gecodeerd. In bijlage 3 is het codeboek terug te vinden. Deze codes zijn in een Excel-bestand ingevoerd. In bijlage 4 zijn alle resultaten opgenomen die van toepassing zijn voor het onderzoek. De vergelijkingen die worden gemaakt hebben betrekking op de probleemstelling die is weergegeven in het begin van het rapport. Iedere enquête heeft zijn eigen nummer en kan later dus worden gecontroleerd op volledigheid.

3.5 Interviews

Kwalitatief onderzoek

Om een beeld te krijgen van betrokken partijen en organisaties zijn er interviews afgenomen met deskundigen en betrokkenen van deze instanties en partijen. Deze interviews hebben er toe geleid dat er een duidelijk beeld ontstond van de situatie waarop het onderzoek uiteindelijk betrekking moest hebben. Daarnaast werd door deze interviews duidelijk welke belangen er mee spelen en vanuit welke partijen er op bepaalde manier tegenaan wordt gekeken. Er zijn gesprekken gevoerd met de volgende personen: de heer Venema (voorzitter van de Groningen City Club), de heer van der Klaauw (beleidsmedewerker verkeer en vervoer), de heer Wagenaar (stadsdeelbeheerder Binnenstad), de heer Vriens (verkeerskundig ontwerper), mevrouw van Winkel (fietsersbond), de heer Westra (stadsdeel coördinator binnenstad), de heer Bos (manager bewaakte rijwielstallingen), de heer Kunst (milieudienst), mevrouw van der Hem (afdelingshoofd, markt- milieutoezicht) en de heer Kooiman (marktmeester).

Interviews

Hieronder staan enkele antwoorden en meningen van personen waarbij ik een interview heb afgenomen. De antwoorden van alle ondervraagden zijn bijgevoegd in bijlage 5. Hieronder worden enkele punten behandeld die duidelijk naar voren zijn gekomen bij desbetreffende personen.

1° interview (Arjan Bos, Manager Bewaakte Rijwielstallingen)

Afgenomen op 15 oktober 2007. Uit het interview komt duidelijk naar voren dat we nu al kunnen spreken van een geslaagd experiment. Niet alleen de uitvoering die bij werkprojecten ligt, wordt als positief ervaren, de reacties van burgers zijn geweldig om te horen. Op sommige punten moet nagedacht worden voor vaste klemmen en de rode lopers mogen blijven, is de eindconclusie. Waarom stoppen met een succes verhaal.

2° interview (Cor van der Klaauw, Beleidsmedewerker Gemeente Groningen)

Afgenomen op 16 oktober 2007. Tijdens het interview wordt duidelijk dat er een aantal plekken in de binnenstad zijn waar het probleem zich erg voordoet. Met de gedachte te zoeken naar een oplossing moet deze wel passen in de binnenstad. Maar als de fietsparkeervoorziening niet functioneel is hoeft hij ook niet worden toegepast. Eindconclusie is dat er naar de gehele binnenstad gekeken moet worden maar elke locatie specifieke oplossingen moet krijgen.

3° interview (Sjoerd Wagenaar, Stadsdeelbeheerder binnenstad)

Afgenomen op 18 oktober 2007. Net als bij het interview van Cor geeft Sjoerd aan dat er enkele locaties zijn in de binnenstad waar het echt een probleem is. De maatregelen die nu worden getroffen, geven de binnenstad een gestructureerder beeld, dit is wat de gemeente wil. Puur gekeken naar het doel van het experiment is het een geslaagd experiment. Eindconclusie is dat er nog wat haken en ogen aan zitten maar dat de oplossing nabij is.

4° interview (Peter Kunst, plaatsvervangend hoofd Milieu Dienst)

Afgenomen op 23 oktober 2007. Voor de milieu dienst is het van belang dat er na dit project een oplossing komt waaraan ze weinig problemen ondervinden. Dit heeft te maken met het feit dat MD de binnenstad schoon maakt. Daarnaast is wel te blijken dat het ook vanuit MD als geslaagd experiment ervaren wordt. Rode lopers en spitsrekken zijn geen probleem met schoonmaken, het zijn maar tijdelijke maatregelen. Eindconclusie is dat er wel wat gezien wordt in een permanente oplossing.

5^e interview (Han Vriens, Verkeerskundigontwerper Gemeente Groningen)

Afgenomen op 29 oktober 2007. De ruimte in de binnenstad moet goed worden benut. Momenteel wordt de openbare ruimte te vaak toegezegd aan permanent gebruik, dit staat in de weg om een oplossing te vinden naar het groeiende probleem in de binnenstad. De oplossing moet gezocht worden bij het inpandig stallen van de fiets. Hierbij zijn drie groepen van belang, de bezoeker, de bewoner en de winkler/personeel. Als je de laatste twee doelgroepen van straat krijgt is het een succes.

6^e interview (Theo Venema, Voorzitter Groningen City Club)

Afgenomen op 30 oktober 2007. Het is duidelijk dat de stadjes geen normen en waarden meer hebben en dus hun fiets overal maar neer zetten. Het is in zekere zin de charme van de stad maar met deze aantallen is het een probleem. Vooral de stallingen zijn een succes verhaal die is de positie om het fietsverkeer te stimuleren in Groningen. Eindconclusie is dan ook dat het een geslaagd experiment is en dat veel van deze maatregelen terug mogen komen in het beleid van de gemeente.

7^e interview (Màrria van Winkel, Fietsersbond)

Afgenomen op 1 november 2007. De oplossing die gezocht wordt moet ten eerste functioneel zijn. Dat is toch het doel van het hele project. Dat het daarna ook mooi is en in het straatbeeld past, is dan meegenomen. De fietsers willen veel ruimte hebben daarbij is groen ook een belangrijke factor. Het belangrijkste voor de fietsersbond zijn twee punten: dat de stadjes de fiets met het voorwiel & het frame kunnen vastzetten en alle fietsen moeten gebruik kunnen maken van de voorziening.

8^e interview (Pieter Westra, Stadsdeelcoördinator Gemeente Groningen)

Afgenomen op 5 november 2007. Het is duidelijk een probleem in de binnenstad maar met dit experiment maken we het verkeerde gebaar naar de stadje toe. We prijzen het foutieve gedrag door voorzieningen te treffen daar waar ze de fiets stallen. Alleen de rode loper speelt in op het gedrag van de fietsers, het ding zelf ziet er alleen niet uit. De oplossing ligt inpandig en het bijplaatsen van voorzieningen op plaatsen waar dat mogelijk is. Het probleem is niet met één maatregel op te lossen, het is een compleet verhaal.

9^e interview (Thoos van der Hem & Dirkjan Kooiman, Markt en milieu)

Afgenomen op 16 november 2007. De fietsen in de binnenstad zijn geen probleem voor ons. Het zijn immers de klanten van de markt. Op sommige locaties staan ze in de weg aan de andere kant hoort dat bij de stad, al die fietsen. Het is wel jammer dat er niet zo veel rekening gehouden is met de markt. Eindconclusie is dat wanneer er wordt gezocht naar een permanente oplossing dat de markt dan wordt meegenomen en er rekening mee wordt gehouden.

4. Resultaten

4.1 Algemeen

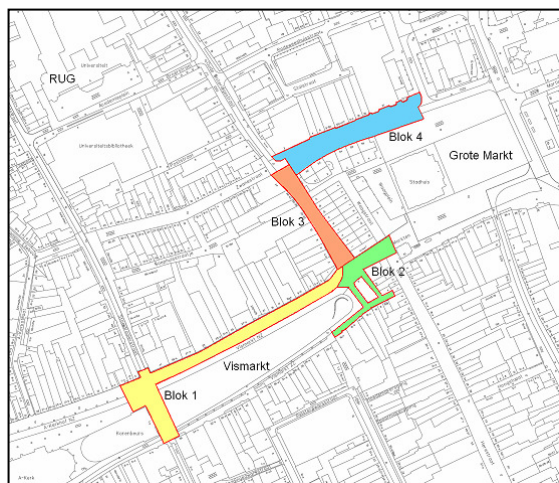
In dit hoofdstuk zijn de resultaten opgenomen die zijn voortgekomen uit het onderzoek. Voor de tellingen gelden de resultaten van de weken 16, 21, 36 en 43 van 2007. Bij de enquêtes gaat het om week 41. In totaal zijn bij het enquêteonderzoek 418 enquêtes ingevuld terug gekomen.

In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de tellingen die zijn gehouden namens de gemeente voor het project stadsfietsen. De gebieden en telinstructies zijn uitgelegd in eerdere hoofdstukken, alle details zijn terug te vinden in bijlage 1. Alle resultaten met de details van dit onderzoek zijn terug te vinden in bijlage 2. In de paragraaf is terug te vinden wat voor omstandigheden er waren tijdens het onderzoek en hoe betrouwbaar het onderzoek en de resultaten zijn. Daarnaast zal er onderscheid worden gemaakt tussen de tellingen die zijn uitgevoerd namens de gemeente op straat en de tellingen die zijn uitgevoerd namens de bewaakte rijwielstallingen in de stallingen.

In paragraaf 4.3 komen de resultaten van de enquête naar voren. Hierin zal ook een vergelijking worden gemaakt met de enquête uit 2006 die is afgenomen door Eljen Hanssen. Alle resultaten en de vergelijkingen zijn opgenomen met details in bijlage 4. In paragraaf 4.3 worden per aspect de resultaten behandeld. Kort zal worden ingegaan op de weersomstandigheden en andere belangrijke factoren die meespelen bij het tot stand komen van het totale onderzoek. De betrouwbaarheid en de respons worden aan de hand van een voorbeeld uitgelegd.

4.2 Tellingen

Het doel van de tellingen is om aan te tonen of er sprake is van toe of afname van het aantal fietsen tijdens het experiment. Om een zo duidelijk mogelijk beeld te vormen zijn twee voor en twee na metingen gehouden. De cijfers uit de telling van week 36 blijken niet te kloppen, hierdoor is gekozen om de telling van week 36 niet mee te nemen in het onderzoek.



Afbeelding 14, indeling blokken binnenstad Groningen

De conclusie is gebaseerd op het vergelijken van week 16, 21 en 43. Week 43 is wel meegenomen maar daarvan moet worden gezegd dat dit een klein vertekend beeld geeft, omdat in het gebied waar geteld is, spitsrekken geplaatst waren gedurende drie van de vier teldagen (do, vr en za). Bij de tellingen die gehouden zijn in de stallingen zijn de feestdagen weggelaten omdat deze voor een vertekend beeld zorgen. De telmomenten zijn van drie maanden voor het gratis zijn van de stallingen tot en met drie maanden daarna. Alle resultaten zijn opgenomen in bijlage 2. De belangrijkste of meest opvallende resultaten uit het onderzoek zijn hieronder weergegeven. In figuur 7 zijn de directe stijgingen en dalingen per blok en het totaal te zien. De blokken die worden benoemd zijn op afbeelding 14 te zien. In blok drie zijn in week 43 de spitsrekken geplaatst op de donderdag, vrijdag en zaterdag.

	Dinsdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Totaal
Blok 1	1%	-16%	-2%	1%	-4%
Blok 2	9%	21%	-5%	16%	10%
Blok 3	34%	87%	96%	62%	72%
Blok 4	11%	14%	-24%	0%	-1%
Totaal	5%	8%	-4%	8%	4%

Figuur 7, Stijging en daling per blok (vergelijking weken voor met na plaatsing spitsrekken)

Vergelijking klemmen

Uit de 0-meting blijkt dat later in de week meer mensen naar de binnenstad gaan (vrijdag en zaterdag) dan aan het begin van de week (dinsdag). De zaterdagmiddag is het piek moment van de week. Met gemiddeld 1150 fietsen in de binnenstad staat het er vol. De telgebieden zijn onderverdeeld in vier blokken. Per blok is goed aan te geven hoeveel fietsen er staan en is een vergelijking te maken met de 1-meting. Uit de 0-meting is duidelijk te zien dat de blokken één en vier veel worden gebruikt om de fiets te stallen. In deze ruimte is dan ook meer plaats om je fiets neer te zetten.

Met de 1-meting is gebleken dat de maatregelen die zijn getroffen wel degelijk effect hebben. Doordat er op donderdag, vrijdag en zaterdag spitsrekken staan is het voor de stadjes makkelijk om daar de fiets te stallen. Voorheen maakte men nauwelijks gebruik van deze locatie. Dit is terug te zien in de vergelijking van de blokken met de 0-Meting. Het blok waar de spitsrekken zijn geplaatst is een stijging te zien van ongeveer 70% (blok 3). In blok één en vier is een lichte daling te merken van respectievelijk 4 en 10 %. Op de vrijdag is een verplaatsing van de fietsen te zien ten opzichte van de 0-meting. De blokken één, twee en vier hebben een daling terwijl blok drie bijna verdubbeld. Resultaat, in totaal is er een stijging van 4% van het aantal fietsen op straat in de binnenstad.

	Dinsdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Gemiddeld
0-meting	694	811	916	1148	892
1-meting	730	876	882	1238	932

Figuur 8, Absolute aantallen per dag.

Vergelijking stallingen

De vergelijking is gemaakt uit drie maanden voor (0-meting) en drie maanden na gratis stallingen (1-meting). Uit het onderzoek komt een gemiddelde van 451 gestalde fietsen per week in de 0-meting. De 1-meting is een stijging te zien naar 605 gestalde fietsen gemiddeld per week. Dit is een stijging van 34% over alle stallingen. De verdeling over de vier stallingen is af te lezen in figuur 9. In deze verdeling is naast het feit dat de Boteringe stalling een groot aandeel heeft in aantallen dat per stalling de stijging te zien is. Zo staat er bij de Haddingestalling één fiets gemiddeld meer, dan de 32 fietsen uit de 0-meting. De grootste stijging is de Pathé stalling met 57%.

	Boteringe	Pathé	Haddinge	V&D	Totaal
Voor	292	93	32	46	451
Na	370	146	33	67	605
Stijging	27%	57%	3%	46%	34%

Figuur 9, gemiddeld aantallen per week in de stalling.

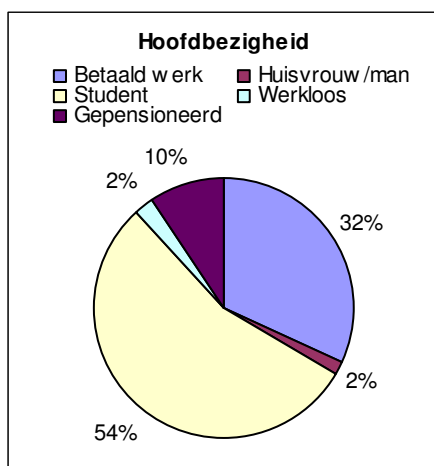
Naast de stijging in aantallen is aan de hand van het aantal fietsen in de stalling ook de capaciteit uitgerekend per stalling. Vanaf april is het aantal bezoekers van de stallingen bijgehouden. In april was de bezetting van de Boteringe stalling 50%, de Pathé stalling 41%, de V&D stalling 95% en Haddinge stalling 56% bezetting. De stallingen zijn in capaciteit: Boteringe 705, Pathé 250, V&D 55 en Haddinge 75 plekken. In september zijn de bezettingsgraden van deze stallingen respectievelijk: 51%, 72%, 126% en 46%. De bezettingsgraad is niet als uitgangspunt genomen om te vergelijken of het aantal fietsen is gestegen.

Uitleg: De stallingen zijn in totaal goed voor 1085 plekken. In de 0-meting zijn 451 fietsen geteld, dit is een bezetting van 42%. In de 1-meting zijn 605 fietsen geteld, dit is een bezetting van 56%. De bezetting is met 14% gestegen (van 42% naar 56%). De stallingen staan nu voor 14% voller. Het aantal fietsen is gestegen met 34% (van 451 naar 605). Het aantal fietsen in de stalling is toegenomen met 34%. Er staan 34% meer fietsen in de stallingen. (in figuur 9 staan de bezettingen per stalling)

4.3 Straat enquête

Op de dagen dat er geënquêteerd is was het droog weer met een temperatuur tussen de acht en veertien graden. Ondanks een zieke enquêteur is het benodigde aantal enquêtes terug gekomen. Hieronder worden alle uitslagen kort beschreven met de belangrijkste/opvallendste antwoorden. Alle resultaten met details zijn opgenomen in bijlage 4.

In totaal zijn er 720 stadjs aangesproken om de enquête in te vullen. 418 stadjs (58%) wilde meewerken aan deze enquête. Voor de Selexyz en de Korenbeurs wilde 61% meewerken. De meeste enquêtes (144 stuks) zijn opgehaald bij de Grote Markt noordzijde. Verdeeld over de vier dagen zijn er per dag ongeveer hetzelfde aantal enquêtes terug gekomen, rond de 105 enquêtes. Doordat er meer dan 384 enquêtes ingevuld terug zijn gekomen, is de betrouwbaarheid van de resultaten van deze enquête 95%.



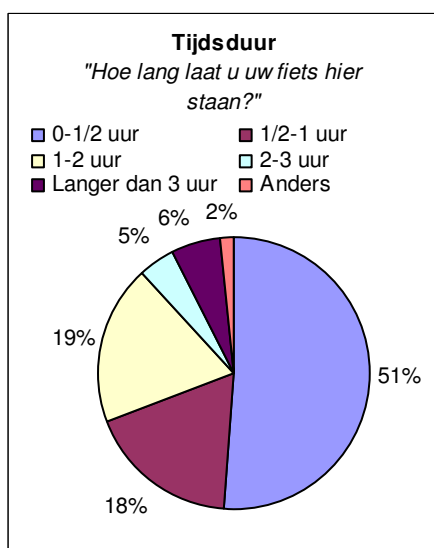
Figuur 10, hoofdbezigheid

Algemene antwoorden

Van alle ondervraagden zijn 65% man tegen 35% vrouw. 21% is onder de 20 jaar oud. De grootste groep, 43%, ondervraagden is 20 tot 30 jaar oud. Voor de categorieën 30 tot 40, 40 tot 50, 50 tot 60 en ouder dan 60 jaar is per categorie door ongeveer tien procent van de ondervraagden ingevuld. De gemiddelde leeftijd is ongeveer 33 jaar. Van al deze mensen zegt 54% student te zijn. 32% is betaald werkzaam, de overige vallen onder (tien procent) gepensioneerd, (beide twee procent) werkloos en huisman/vrouw. 23% van de ondervraagden komt uit Groningen-noord. Uit: oost, zuid, west, centrum en buiten Groningen, komt per richting ongeveer 15%.

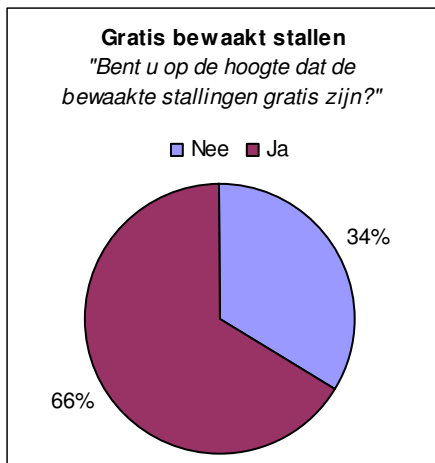
Bezoek aan de binnenstad

Driekwart van de stadjs die op de fiets naar de binnenstad komen gaan winkelen. Naast winkelen, zijn werken (6%), Studie (7%), recreatie(8%) en horeca (4%) de meest genoemde redenen om naar de binnenstad te komen. 41% van deze stadjs gaat hierbij op de fiets omdat dat gemakkelijk is. 31% gaat op de fiets omdat het snel is en 12% omdat ze geen ander vervoersmiddel bezitten. Overige redenen zijn: dat men de fiets overal kwijt kan, het sportief is of dat de fiets een goedkoop vervoersmiddel is. De locatie Vanilia en Grote Markt noordzijde zijn de locaties waar men gemiddeld langer de fiets stalt. Dit zijn ook de locaties waar recreatie en horeca hoog scoren.



Figuur 11, tijdsduur

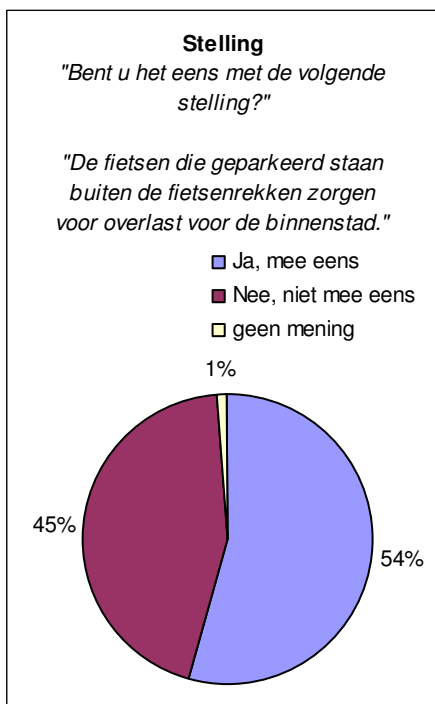
De helft denkt dat ze de fiets voor minder dan 30 minuten laten staan. Slechts 28% denkt dat ze de fiets langer dan 1 uur laten staan op de locatie waar deze nu is gestald. 68% van de stadjs die op straat hun fiets stallen is een kortparkeerder (kortparkeerder stalt de fiets maximaal 1 uur) en 28% langparkeerders (vanaf 1 uur stallen). Met de vraag of men de fiets voor de periode die hiervoor is aangegeven ze ook de fiets op een dubbelslot zetten (dat de fiets aan iets anders wordt bevestigd) geeft de helft aan dat niet of nauwelijks te doen. Slechts een kwart zet de fiets bijna altijd aan een object vast. De overige 25% geeft aan het soms of redelijk vaak te doen. De helft van de kortparkeerders zet hem bijna nooit op dubbelslot.



Figuur 12, gratis bewaakt stallen

Stallingen

Op de vraag of men wist dat de bewaakte rijwielstallingen gratis zijn, gaf tweederde aan dat ze dat wisten. Het zelfde aantal wist tevens een locatie te noemen. De stallingen die genoemd werden, van meest tot minst: de Oude Boteringestraat-stalling (215 keer), de Pathé-stalling (57 keer), de V&D-stalling (33 keer) en de Haddingestraat-stalling (25 keer). 29 stadgers gaf aan zelfs een stalling buiten de binnenstad op te kunnen noemen, waarbij voornamelijk het stad balkon als stalling gezien wordt. Op deze vraag kon men meerdere stallingen noemen, zodoende zijn totaal 277 stadgers tot 359 genoemde locaties gekomen. Met de vraag of men de afgelopen week van een stalling gebruik heeft gemaakt antwoorden slechts twaalf procent dat te hebben gedaan. De helft van de stadgers die nu bewaakt stallen zegt dit te doen sinds de stallingen gratis zijn. Deze stallers stalde voorheen grotendeels op straat los of in klemmen op straat. Buiten de 28% van de stadgers die aangeven nooit gebruikt te zullen maken van de stalling gaven 24% van aan gebruikt te maken als de stalling dichtbij hun bestemming zou zijn. Daarnaast komen de redenen om gebruik te blijven maken als: hij gratis blijft (dertien procent), de stadgers bekend zijn met de locatie (acht procent), de stadgers langer in de stad moeten zijn (zeven procent) of de fiets gestolen is en een veiligere omgeving zoeken om de fiets te stallen (7%).



Figuur 13, wel/geen overlast

Klemmen

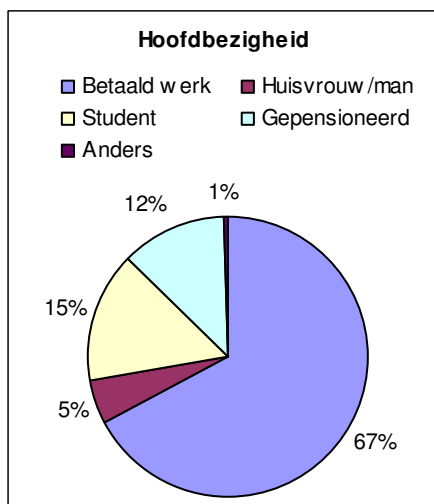
Driekwart geeft aan de fiets wel eens op straat neer te zetten. Op de vraag waar men de fiets dan stalde gaf 50% aan dat overal te doen waar nodig, dicht bij de bestemming of waar ze op dat moment de fiets willen stallen. Gebruikelijke locaties om de fiets te stallen zijn: voor de H&M t/m V&D, rond de Vanilia, Rond de grote markt en rond de Vismarkt. Bijna de helft van de mensen geeft aan dagelijks de fiets los in de binnenstad te stallen. Eenderde stalt de fiets niet tot nauwelijks naast de klemmen. Bij de vraag wanneer men meer gebruik zal maken van de klemmen op straat gaf 70% aan, wanneer er meer klemmen aanwezig zijn er gebruik van te zullen maken. Daarbij komen bij de locatie voor meer klemmen voornamelijk de gebruikelijke plaatsen naar voren: rond de grote markt, voor de Selexyz, rond Vanilia en rond de Vismarkt. Meer dan de helft vindt dat er in de binnenstad over een verspreid gebied klemmen moeten komen.

Probleem

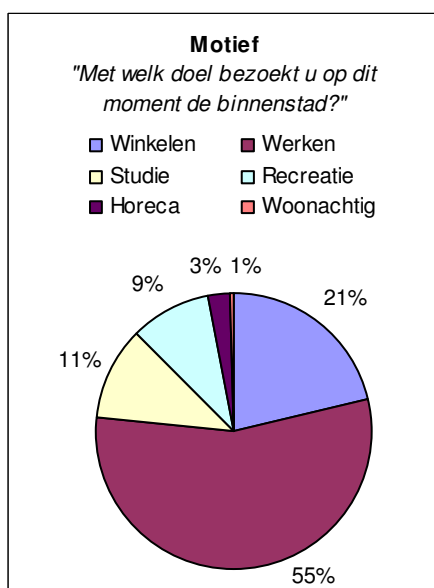
Slechts 54% van de stadgers vindt de losgestalde fietsen in de binnenstad een probleem. 45% vindt het geen probleem, geeft aan dat het bij de stad Groningen hoort of zegt er al aan te zijn gewend.

4.4 Stalling enquête

De enquête in de stallingen is niet uitgedeeld maar men heeft zelf een formulier meegenomen, toch zijn er totaal 158 enquêtes ingevuld terug gekomen. In verhouding met de grootte van de stallingen is het opvallend dat in een kleine stalling als Haddingestraat er veel enquêtes ingevuld zijn. Aan de datum wanneer de enquête is ingevuld is te zien dat mensen vaker de stalling gebruiken. Omdat in het begin van de week er veel respons is en gedurende de week steeds minder. Alle antwoorden van de enquêtes zijn opgenomen in bijlage 4. Hieronder een korte toelichting op de belangrijkste/opmerkelijkste uitslagen van de enquête.



Figuur 14, hoofdbezigheid



Figuur 15, motief

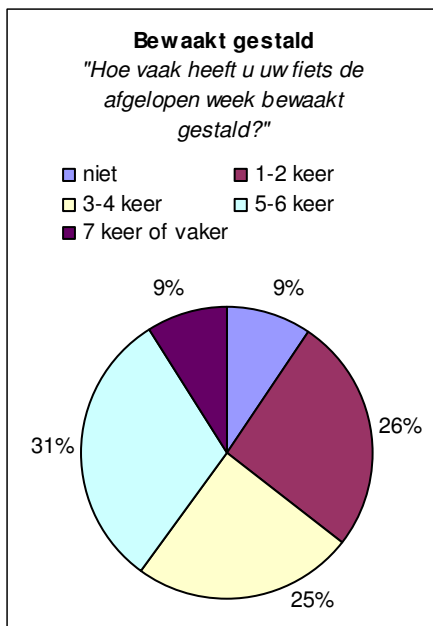
Algemene antwoorden

Precies de helft van de stadgers in de stalling is man. De leeftijd van de gebruikers van de stallingen is in verhouding met de stadgers die aangesproken zijn op straat een stuk hoger. De gemiddelde leeftijd is 43 jaar. Tweederde heeft een betaalde baan, vijftien procent is student, twaalf procent is gepensioneerd en de overige zijn huisman/vrouw. De gebruiker van de stallingen komen voornamelijk uit het centrum zelf, 44%. Bij de andere richtingen waar ze vandaan komen ligt het net boven of net onder de 10 %, dit zijn: Groningen-noord, Groningen-oost, Groningen-zuid, Groningen-west en buiten Groningen.

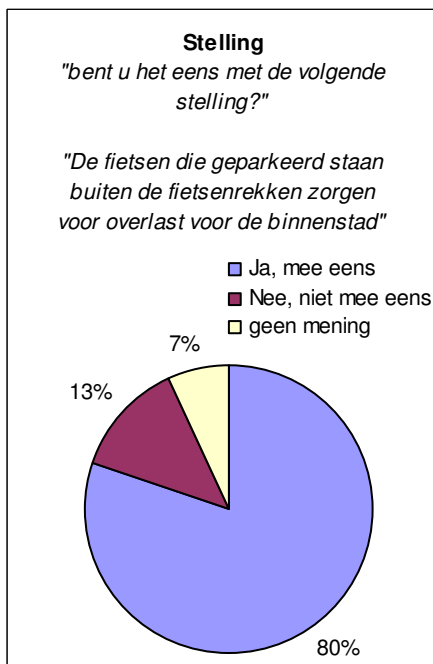
Bezoek binnenstad

Net iets meer dan de helft van de bezoekers van de stallingen, gaan op de fiets naar de stad om te gaan werken. 21% gaat om te winkelen, elf procent gaat voor de studie en negen procent om in de stad te recreëren. In de stalling achter de V&D staat het meest winkelende publiek. De stalling onder de Pathé trekt naast werkend publiek ook publiek voor de studie, de reden is dat er colleges worden gegeven in de bioscoop. Bij de hoofdredenen om op de fiets naar de stad te komen zijn er vijf antwoorden die rond de 20% liggen. De redenen zijn dat het snel is, dat het gemakkelijk is, dat het sportief/milieubewust is, dat de fiets overal neergezet kan worden en dat ze niet beschikken over een ander vervoermiddel.

Ruim tweederde zal de fiets langer dan 3 uur in de stalling laten staan. Slechts acht procent zal de fiets korter dan 1 uur in de stallingen laten staan. Driekwart van alle stallers in de stallingen geeft aan de fiets voor de genoemde periode altijd in de stalling te stallen. Slecht zeven procent zegt de fiets voor deze periode nooit of zelden in de stalling te stallen. Verdeelt over de kort- en langparkeerders is te zien dat ze de fiets vaker bewaakt stallen voor een langere periode dan dat ze voor een korte periode stallen. Bij de stalling onder de Pathé stalt men gemiddeld het kortst.



Figuur 16, bewaakt gestald



Figuur 17, wel/niet overlast

Stalling

Bij de vraag hoe veel keer men de afgelopen week de stalling heeft gebruikt is te zien dat bijna de helft de stalling door de week iedere dag gebruikt. Vijftien procent geeft aan de fiets slechts een enkele keer in de stalling te stallen. Op de vraag, maakt u nu gebruik van de bewaakte stalling sinds deze gratis is, gaf achttien procent aan pas gebruik te maken sinds deze gratis is. Deze achttien procent stalde vroeger de fiets los op straat of in de klemmen op straat.

Klemmen

Slechts eenderde van de gebruikers van de bewaakte stalling zegt de fiets ook wel eens op straat te stallen. Locaties waar ze de fiets dan plaatsen zijn niet specifiek beschreven, de fiets zetten ze zo dicht mogelijk bij de bestemming en dat kan iedere keer weer ergens anders zijn. De locaties die wel zijn genoemd zijn: rond Vanilia, Voor de H&M en rond de Vismarkt. Of de gebruikers van de stalling de afgelopen week gebruik hebben gemaakt van de klemmen op straat, gaf tweederde aan deze week geen gebruik te hebben gemaakt van een klem op straat. Tien procent zet hem dagelijks ook op straat neer, de overige 24 procent zet de fiets soms op straat. De helft geeft daarna aan nooit meer gebruik van te maken van de klemmen dan dat ze nu doen. Daarnaast is eenderde van plan de klemmen te gebruiken wanneer deze dichterbij de bestemmingen worden geplaatst, dertien procent geeft aan dat er meer klemmen moeten komen.

Probleem

Slechts 93% heeft een mening over de stelling. De stelling, dat de losgestalde fietsen in de binnenstad een probleem vormen, is 80% het er mee eens. Dit is één van de redenen waarom deze stadjes de fiets in de stalling zetten.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is te vinden de visie op fietsparkeren. Wat zijn de belangrijkste aspecten en kenmerken bij fietsparkeervoorzieningen. Daarna zijn fietsparkeermogelijkheden opgenomen met een korte uitleg met voor en nadelen. Hierna wordt weergegeven welke conclusies te halen zijn uit de enquête en de tellingen die zijn gehouden tijdens het onderzoek. Als laatste de aanbeveling specifiek gericht op het probleem en de situatie in de binnenstad van Groningen.

5.2 Visie op fietsparkeren

De fietsvoorziening die gerealiseerd moet worden moet aan alle eisen en wensen voldoen. Om een overzicht te krijgen wat voor eisen en aspecten er mee spelen om tot een juiste oplossing te komen is er een lijst gemaakt die is onderverdeeld in vijf elementen. Per element staat er aangegeven wat de wensen zijn met betrekking tot het fietsparkeren.

→ *Streven fietsparkeren*

Om de gewenste situatie te krijgen die ieder voor ogen heeft zijn er verschillende doelen te benoemen:

- De fiets staat netjes op straat. De openbare ruimte is voldoende begaanbaar voor voetgangers, rolstoelgebruikers en anderen.
- De juiste voorzieningen op de juiste plek. Bij fietsaantrekkende voorzieningen moeten voldoende voorzieningen geboden worden op maaiveld voor de fiets.
- De openbare orde komt zo min mogelijk in gevaar.
- Het aanbod van goede voorzieningen heeft een stimulerend effect op het gebruik van de fiets in het verkeer.

→ *DE fietsparkeerder bestaat niet*

Door de verschillen in fietsparkeerbehoeften zijn er verschillende aspecten aan de orde om een juiste oplossing te realiseren voor alle gebruikers:

- verschillende mensen, verschillende wensen.
- Verschillende motieven, bijvoorbeeld: werk (langparkeren) en boodschappen (kortparkeren)
- Verschillende fietsen

→ *Vraag en aanbod afstemmen*

De vraag naar en het aanbod van voorzieningen, zo veel mogelijk op elkaar afstemmen. Drie punten zijn belangrijk bij het bepalen van de beste afstemming: Afstand, prijs en kwaliteit van de voorziening.

→ *FietsParKeur*

In 1999 is een stichting opgericht om de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen te verbeteren. Deze stichting heeft een pakket kwaliteitseisen opgesteld waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen om het zogehete fietsParKeurmerk te krijgen. De belangrijkste eisen uit deze fietsParKeur zijn: plaatsingsgemak, gemak van vastzetten, kans op letsel bij staller of passant, kans op beschadigde fiets, kraakbestendigheid, vandalismebestendigheid & duurzaamheid.

→ *Aandacht voor uitvoering*

Naast het vinden en realiseren van de juiste oplossing moet er gekeken worden naar de toekomst van de voorziening. Dit is niet alleen van belang voor de investeringskosten en onderhoud maar ook voor het gebruik. Hieronder staan de drie belangrijkste elementen.

- Exploitatie, handhaving en onderhoud
- Passend in de openbare ruimte
- Communicatie richting stadgers (kennis, houding en gedrag)

5.3 Mogelijkheden fietsparkeren

Om het fietsparkeerprobleem in de binnenstad aan te pakken kan niet worden gezocht naar één enkele oplossing. Er zijn te veel factoren die het probleem veroorzaken. Meerdere doelgroepen die het probleem veroorzaken zijn hierbij betrokken. Voor alle doelgroepen moet er een oplossing komen om het fietsparkeerprobleem te verminderen. Er moet naar verschillende aspecten worden gekeken om een juiste oplossing te vinden voor het probleem. Om oplossingen aan te bieden per doelgroep is er onderscheid gemaakt in fietsparkeervoorzieningen per doelgroep. Het onderscheid is *kort- en langparkeervoorzieningen, met daarin de opsplitsing permanente en tijdelijke maatregelen die kunnen worden toegepast*. Alle fietsparkeervoorzieningen die mogelijk zijn binnen de gemeente Groningen zijn opgenomen in deze paragraaf.

Kort fietsparkeervoorzieningen

Om alle doelgroepen te kunnen voorzien zijn er oplossingen voor kortparkeren in de binnenstad nodig om het fiets parkeerprobleem op te lossen. Hieronder staan verschillende oplossingen met uitleg. Er is onderscheid gemaakt in permanente maatregelen en tijdelijke maatregelen. Aan de linkerzijde staan afbeeldingen die het probleem of de maatregel weergeven.

Kortparkeerders willen naast de voordeur (het liefst op de drempel), en gratis parkeren, waarbij de kwaliteit niet of minder belangrijk is. Naast de afstand en is de kwaliteit van de stallingsmogelijkheid minder belangrijk voor de kortparkeerder. Aanbindmogelijkheden en een overkapping zijn voor kortparkeerders hierdoor niet een vereiste.

Tijdelijke fietsparkeervoorzieningen

↪ *Tijdelijk opheffen van functies*



Door het tijdelijk opheffen van functies en daar voor in de plaats tijdelijke fietsparkeervoorzieningen te plaatsen, komt er dicht bij de bestemming ruimte voor de fiets. Bij functies die kunnen worden opgeheven kan worden gedacht aan autoparkeerplekken, marktplaatsen of terrassen. Doordat sommige vergunningen die in de binnenstad zijn afgegeven voor het gebruik van de openbare ruimte seizoensgebonden zijn kan deze ruimte de rest van het jaar als fietsparkeervoorziening fungeren. Naast seizoensgebonden maatregelen kan ook gekozen worden voor maatregelen wanneer grote drukte wordt verwacht. Om tijdens feestdagen of de aanloop naar sinterklaas/kerst voldoende capaciteit te kunnen bieden kunnen plaatsen worden ingericht worden voor fietsparkeren zodat de vraag naar voorziening wordt voldaan.

↪ *Spitsrekken*



Het is een ideale oplossing als het gaat om het treffen van een tijdelijke maatregelen. De oplossing kan tijdelijk worden toegepast. Hierbij zijn evenementen het belangrijkste agendapunt. Bij feestdagen, kermis en grote evenementen in de binnenstad kan aan de aanvankelijk grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen worden voldaan. Wanneer het gaat om evenementen in de binnenstad is het handig om bij ieder evenement een aantal extra locaties te hebben zodat men weet waar de stadjes de fiets kwijt kunnen.

Er kan ook voor spitsrekken gekozen worden om tijdelijk het probleem op te lossen. Wanneer er structurele fietsparkeervoorzieningen staan gepland en de vraag naar fietsparkeren groot is, kan met de plaatsing van tijdelijke rekken aan de vraag worden voldaan.

→ *Rode lopers*



Het experiment heeft bewezen dat mensen respect hebben voor de rode lopers. Het is een maatregel die permanent kan worden toegepast. Hierbij kan worden gedacht aan het in het straatprofiel inbrengen van steentjes. Het grootste nadeel van het permanent invoeren van de rode loper is, dat het effect dat er iets op het trottoir ligt weg is en de stadjes het gaan zien als stoep en dus hun fiets er stallen. Het (tijdelijk) toepassen van de rode loper is een maatregel die gebruikt kan worden tijdens dagen waarop grote drukte verwacht wordt c.q. op plaatsen waar permanent sprake is van grote drukte (Guldenstraat, Grote Markt, Korenbeurs, etc.). Door rode lopers uit te leggen wordt de doorgang voor voetgangers gewaarborgd.

Permanente fietsparkeervoorzieningen

→ *Uitbreiden fietsrekken*



Uitbreiding van het aantal fietsrekken is een optie om het stallinggedrag van de stadjes beheersbaar te maken. Het is niet spectaculair, maar wel effectief. Het gaat ten koste van de openbare ruimte, maar aan de andere kant verbeterd de doorgang. De doorgang voor voetgangers, maar nog belangrijker voor gehandicapten (rolstoelers en blinden). De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Om er een echte kortparkeeroplossing van te maken zouden de fietsrekken die worden bijgeplaatst zonder aanbindmogelijkheden moeten zijn. Dit omdat daardoor de keuze van het soort rek wordt vergroot en de ruimte wordt bespaard. Alles ten gunste van de openbare ruimte. Hieronder twee mogelijke fietsparkeervoorzieningen voor het kort stallen van de fiets.

Solitary



De fietsklemmen kunnen op verschillende manieren worden toegepast. De huidige klemmen, de Solitary, kunnen los of als eenheid in een rek worden toegepast. Deze keuze moet worden gemaakt per locatie. Wanneer men meerdere klemmen bij elkaar wil plaatsen is het voor plaatsing en gebruik makkelijker fietsklemmen per 10 in een rek te plaatsen. Wanneer het om schaarse ruimte gaat of kleinere aantallen fietsenklemmen. De klem zelf kan in twee varianten worden toegepast. Met aanbindmogelijkheden en zonder aanbindmogelijkheden. Om de doelgroep kortparkeren aan te spreken wordt hier van de variant zonder aanbindmogelijkheden uitgegaan.

De voordelen die Solitary biedt zijn: ze nemen weinig ruimte in beslag, geen aanbindmogelijkheden waardoor permanent gebruik nauwelijks voorkomt, makkelijk te plaatsen en te verplaatsen en door weinig ruimte in beslag te nemen, makkelijk te reinigen. Nadelen van de Solitary zijn, er is een obstakel aanwezig in de openbare ruimte, en er blijft snel vuil achter hangen.

Gleufsteen



De gleufsteen is van oudsher een voorziening die op veel locaties ooit is toegepast. Door de beperkte stallingskwaliteit zijn ze uit het straatbeeld verdwenen. De hoofdrede was dat als er fietsen in stonden, je dan makkelijk het voorwiel van de fiets kon ombuigen. Daarnaast is de gleufsteen ooit ontworpen om de fiets een plekje in de openbare ruimte te geven zonder er veel ruimte voor op te geven. Door geen obstakel te vormen is het een vandalisme bestendige oplossing. Het is een makkelijk inpasbare fietsparkeervoorziening die voor kortparkeerders net dat aanbod biedt dat ze nodig hebben. Omdat je de fiets er niet aanvast kan zetten, zal er weinig gebruik van gemaakt worden door permanente parkeerders. Als laatste punt komt het schoon maken rond deze voorziening. Doordat er een gat in de grond zit zal er vuil in blijven hangen.

Fietsparkeerverbod



Het instellen van een fietsparkeerverbod op plaatsen waar momenteel veel overlast wordt geconstateerd, is een oplossing met grote impact. Er zijn enkele voorwaarden om een dergelijke maatregel in te voeren: er moet voldoende stallingscapaciteit worden aangeboden voor de fietsen die nu los worden gestald. Daarnaast moet een handhavingsplan opgezet worden om de kwaliteit van de binnenstad en dus het straatbeeld te handhaven. Wanneer deze twee factoren niet aanwezig zijn zal het parkeerverbod weinig succes opleveren.

Fietsvakken



Vakken in de vorm van andere bestrating of markering waardoor wordt aangegeven dat daar de fiets wel geparkeerd mag worden. De communicatie over dat de fiets geplaatst mag worden kan in de vorm van een tegel. Hierbij zijn grote voordelen, alle soorten fietsen kunnen er staan die voorzien zijn van een standaard, (geen last van bakfietsen die niet in een rek passen, scooters of mountainbikes) en geen obstakel in het straatbeeld aanwezig. Duidelijkheid naar de gebruiker toe is door het vak te voorzien van een bordje of markering in het vak met een fietssymbool. De keuze kan ook nog worden gemaakt om aan het stallen een tijdsperiode te koppelen. Het tegengaan van fietswrakken en langparkeerders is hiervan het voordeel.

Lang fietsparkeervoorzieningen

Langparkeerders willen kwaliteit en zijn daarvoor best bereid iets te betalen of verder te lopen naar de voorzieningen met meer kwaliteit (een klem met aanbindmogelijkheden of een bewaakte en/of overdekte stalling).

Tijdelijke fietsparkeervoorzieningen

Spitsrekken



Het plaatsen van spitsrekken is effectief zoals uit tellingen blijkt. Het is echter een kostbare oplossing. Nadeel is echter dat door het plaatsen en weghalen van de fietsrekken een onduidelijk beeld voor de gebruiker ontstaat. Hij kan niet iedere dag gebruik maken van de stallingsmogelijkheden, waardoor de keuze zijn fiets te plaatsen in een stalling of rek niet worden gestimuleerd. Om er een langparkeervoorziening van te maken is uitvoering met een aanbindvoorziening te prefereren.

Permanente fietsparkeervoorzieningen

Uitbreiden fietsvoorzieningen



Uitbreiding van het aantal permanente fietsklemmen is een optie om het stallinggedrag van de stad's beheersbaar te maken. Het is niet spectaculair, maar wel effectief. Het gaat ten koste van de openbare ruimte, maar aan de andere kant gaat dit ten gunste van de doorgang en de leefbaarheid van de stad. De doorgang voor voetgangers, maar nog belangrijker voor de gehandicapten (rolstoelers en blinden) verbetert sterk. Om voor langparkeerders in een goede stallingsvoorziening te voorzien worden eisen gesteld aan de voorziening. De staller heeft verschillende aspecten die belangrijk zijn: ieder fiets moet erin gestald kunnen worden en de fiets moet zowel met het voorwiel als met het frame vastgezet kunnen worden. De afstand mag ten opzichte van kortparkeerders wel verder van de bestemming zijn als de kwaliteit van de stalling in verhouding hoger is. Deze doelgroep is bereid meer moeite te nemen om hun fiets veilig te stallen. De volgende twee fietsparkeervoorzieningen zijn mogelijkheden voor het uitbreiden van de fietsenklemmen in de binnenstad.

Solitary



De fietsklemmen kunnen op verschillende manieren worden toegepast. De huidige klemmen, de Solitary, kunnen los of als eenheid in een rek worden toegepast. Deze keuze moet worden gemaakt per locatie. Wanneer men meerdere klemmen bij elkaar wil plaatsen is het voor plaatsing en gebruik makkelijker fietsklemmen per 10 in een rek te plaatsen. Wanneer het om schaarse ruimte gaat of kleinere aantallen fietsenklemmen. De klem zelf kan in twee varianten worden toegepast. Met aanbindmogelijkheden en zonder aanbindmogelijkheden. Om de doelgroep langparkeren aan te spreken wordt hier van de variant met aanbindmogelijkheden uitgegaan.

De voordelen die Solitary biedt zijn: ze nemen weinig ruimte in beslag, aanbindmogelijkheden voor permanent gebruikt, makkelijk te plaatsen en te verplaatsen en door weinig ruimte in beslagnemend makkelijk te reinigen. Nadelen van de Solitary zijn, er is een obstakel aanwezig in de openbare ruimte en blijft snel vuil achter hangen.

Fietsnietje



Het fietsnietje is een oplossing voor langparkeerders. Je kunt je fiets er tegenaan zetten, dus je hebt geen standaard nodig. De fiets kan eraan vast gemaakt worden. Het grootste nadeel is dat als er geen fietsen staan het dan een groot obstakel is in straatbeeld. Het voordeel is dat er meerdere fietsen aanvast gezet kunnen worden als mede dat hij gebruikt kan worden als afrastering/scheiding tussen voorzieningen. In Groningen zijn de nietjes die worden toegepast in theorie te gebruiken voor vier fietsen, in de praktijk worden ze enkel door twee fietsen gebruikt. Dit gaat ten koste van het ruimtegebruik in de binnenstad.

↳ *Fietstrommel*



Een fietstrommel geeft mogelijkheden om de fiets in de onmiddellijke nabijheid van een bestemming te stallen. Het zijn losse units die worden geplaatst in de straat of buurt van de bestemming. De fietstrommel is een ovaalvormig object, voorzien van een scharnierende deur die alleen de abonenthouder met een sleutel kan openen.

Een fietstrommel is de oplossing voor huishoudens die niet beschikken over een bergruimte of fietsenstalling. Voor bedrijven met weinig personeel of geen eigen terrein. De trommels zijn door verschillende fabrikanten te leveren en in veel verschillende uitvoeringen leverbaar. Nadeel is dat een fietstrommel relatief veel ruimte vraagt en qua vormgeving niet in de openbare ruimte van de binnenstad past.

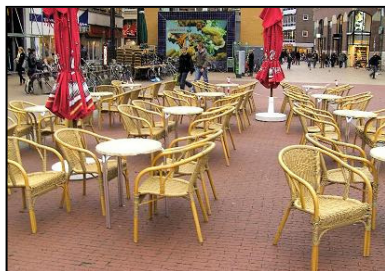
↳ *Fietsenstalling*



De fietsenstallingen zijn bestemd voor degenen die met de fiets naar de binnenstad van Groningen komen en hun fiets veilig willen stallen. De werkprojectengroep beheert momenteel vier fietsenstallingen. In de nabije toekomst komt daar een 5^e fietsenstalling bij in de buurt van de Grote Markt, onder het GroningerForum. Hierbij zijn drie factoren van belang om de stalling tot een succes te maken. Het eerste is dat deze stalling dicht bij grote fiets' magneten' gelegen moeten zijn. Het tweede is dat deze van een goede kwaliteit moet zijn. En als derde het belangrijkste dat deze betaalbaar moet zijn, het liefst gratis.

Het verruimen van de capaciteit kan op twee verschillende manieren gebeuren: door de capaciteit van de huidige stallingen uit te breiden (dubbeldeks stalling) of door het aantal locaties van de bewaakte stallingen uit te breiden bied je de stadgers meer fietsparkeervoorzieningen.

↳ *Herinrichting*



Door straten opnieuw in te richten en hier direct bij het ontwerp rekening te houden met fietsparkeervoorzieningen. Om dit toe te passen is het niet noodzakelijk om alle straten her in te richten maar als er nieuwe plannen zijn of worden gemaakt het fietsparkeren als integraal onderwerp in het project mee te nemen. Hierdoor wordt het fietsparkeren geïntegreerd in ieder project en zal de overlast verminderen.



Een tweede vorm van herinrichten is dat de gehele binnenstad op de schop gaat. Hierbij kunnen straten anders worden ingericht zodat op het gedrag van de stadgers wordt ingespeeld. Door het gewenste straatbeeld te creëren en in te richten zodat het gewenste gebruik duidelijk overkomt richting gebruiker. Dit kan op verschillende manieren worden toegepast.

De straten waar nu hinder wordt ondervonden door losgestalde fietsen kunnen ingericht worden als voetgangersgebied waardoor de fietser moet afstappen en aan het begin of einde van de straat hun fiets moet stallen. De reden is dat ze de fiets anders mee moeten nemen de straat in en als ze toch lopen zijn ze eerder geneigd de fiets dan te laten staan waar ze af moeten stappen.

5.4 Conclusie

Is de doelstelling gehaald en wat zijn de conclusies die uit het onderzoek kunnen worden gehaald? Hieronder per onderwerp een conclusie met uitleg of de doelstelling is gehaald. Te beginnen met de tellingen op straat (spitsrekken) en in de stallingen. Met daarna de conclusies uit de enquêtes van straat en uit de stallingen.

a. *Buiten in klemmen*

Door het succes van de spitsrekken is het gebruik van de openbare ruimte voor fietsparkeren niet afgenomen maar toegenomen. In de resultaten van de tellingen is te zien dat op de locaties van de spitsrekken een forse stijging is te zien. De conclusie uit de telling is dat de stadjsers wel gebruik willen maken van fietsenklemmen, als deze aanwezig zijn op de gewenste locatie.

Stallingsgedrag van de stadjsers is te beïnvloeden en kan een effect hebben wanneer de klemmen op een “wenselijke” plaats komen voor zowel de gemeente als voor de stadjsers. Daarbij moet de voorziening voldoende capaciteit hebben. Uit de telling is naast het grootse gebruik van de spitsrekken te zien dat nog een enorm aantal fietsen naast de klemmen staan.

b. *Bewaakte rijwielstallingen*

Het gebruik van de stalling is gemiddeld 34% gestegen. Uit de aantallen is te zien dat twee stallingen ongeveer 50% zijn gestegen, hier is het gebruik dus ook sterk toegenomen. Het gebruik van de stalling achter de V&D is 46% gestegen; naast het aantal is de bezetting van deze stalling ook sterk toegenomen. Hieruit kan worden geconcludeerd, omdat de bezettingsgraad momenteel boven de 100% zit, dat bij deze stalling meer fietsparkeerruimte wenselijk is; het algemene gebruik van de stallingen is gestegen. Dit is af te lijden over het feit dat er verspreid over de hele week een stijging te zien is. De meest stijgende dagen zijn maandag en dinsdag.

De stijging in de Pathé is te concluderen uit het feit dat de RUG in de Pathé colleges geeft. De stijging is pas te zien na de zomervakantie. Gebruik hiervan is door het gratis stallen door studenten fors toegenomen.

c. *Rode loper*

De rode lopers worden geaccepteerd en gerespecteerd door de stadjsers. Het effect is bewezen, omdat er in de proef periode slechts enkele malen is ingegrepen op het feit dat er fietsen op stonden. Het effect van de loper is geslaagd, de vraag is alleen of het past in het binnenstadsbeleid van de gemeente en of het spoort met de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. Het oplossen van het probleem bestaat niet uit een enkele maatregel maar uit meerdere aanvullende maatregelen. De doelstelling is gehaald, het gedrag van de stadjsers is te beïnvloeden door dergelijke maatregelen.

d. *Spitsrekken*

Van de totaal 1300 spitsrekplaatsen zijn er op het drukste moment gemiddeld 75% van bezet. Een teken dat als er rekken staan voor de stadjsers deze ook zullen worden gebruikt. Zonder de grootste spitsrekstalling bij de Grote Markt (voor het VVV kantoor) meegerekend zijn de spitsrekken voor 90% vol. De stallingscapaciteit is onvoldoende blijkt hieruit, stadjsers willen hun fiets wel in een klem zetten, als er een klem vrij is. Stadjsers zoeken naar fietsparkeervoorzieningen om hun fiets te stallen, op de locaties tot waar zij mogen fietsen (wanneer ze moeten afstappen, willen ze de fiets ergens kwijt). Op locaties waar vaste klemmen geplaatst mogen worden is het een uitbreiding van het fietsparkeervoorzieningenaanbod.

e. *Enquête stalling*

Algemeen

Aan het aantal enquêtes dat per dag is terug gekomen uit de stalling is te zien dat mensen die de bewaakte stalling gebruiken meerdere malen per week de fiets stallen in de stalling. De eerste dagen is er veel respons omdat de enquête voor iedereen nieuw is. Daarna neemt het per dag steeds meer af. Dit is tevens terug te lezen in het

gebruik van de stalling, 65% van de stadgers die bewaakt stalt zet hem vaker dan drie keer in de week bewaakt.

Doelgroep

55% van de gebruikers van de stalling komt om op de fiets naar de binnenstad om daar te gaan werken; deze groep stalt de fiets langer dan drie uur. Het motief om in de stalling te staan is dat deze groep mensen langer in de binnenstad moeten zijn en zekerheid willen hebben dat ze aan het einde van de dag hun fiets weer mee kunnen nemen. De gebruikers van de stalling zijn stadgers die in de binnenstad werken en daarom de fiets voor de hele dag in de stalling laten staan. Deze groep stallers moet vijf dagen in de week werken en stalt daarom vijf dagen in de week de fiets in de stalling. Conclusie, huidige gebruikers van de stalling zijn stadgers die naar de binnenstad gaan om te werken en stallen hun fiets vijf dagen per week meer dan drie uur per dag.

Probleem

De bezoekers van de stalling hebben nog een goede reden om de fiets in de stalling te plaatsen. Want 80% geeft aan dat ze het een probleem vinden dat er op straat los gestalde fietsen staan. De stadgers stallen de fiets in de stalling omdat ze zich ergeren aan de fietsen die los gestald staan op straat.

f. Enquête op straat

Algemeen

In het algemeen is te concluderen dat de enquête die is afgenomen betrouwbaar is. Dit is op te halen uit het feit dat en de norm van 384 respons is gehaald en dat de antwoorden voor 95% overeenkomen met de enquête uit 2006.

De stadgers die tussen de middag op de fiets naar de stad gaan, gaan winkelen. De wat oudere stadgers komen meer voor de ontspanning of voor de vrijetijdsbesteding. De meeste pakken de fiets als vervoersmiddel omdat het gemakkelijk is.

Aanbindmogelijkheid

De doelgroep voor voorzieningen op maaiveld niveau is voor 69% voor kortparkeren en voor 31% langparkeren. Ongeveer de helft van deze kortparkeerders zet zijn fiets nooit ergens anders aan vast. Slechts 14% zet altijd zijn fiets ergens aan vast. Conclusie is dat bij het zoeken naar een oplossing voor deze doelgroep de aanwezigheid van aanbindmogelijkheden niet de hoogste prioriteit heeft. Bij langparkeerders is het aandeel dat hem altijd ergens aanvast zet ongeveer een kwart. Hieruit kan worden geconcludeerd dat fietsers die hun fiets langer parkeren eerder mogelijkheden zoeken om hun fiets vast te maken. Het aandeel van kortparkeerders is in de binnenstad van Groningen groter; een fietsvoorziening zonder aanbindmogelijkheden is een goede oplossing.

Bewaakte stalling

Omdat 28% aangeeft nooit gebruik te zullen maken van de stalling, zal voor deze doelgroep specifiek een andere oplossing moeten worden gezocht. Daarnaast geeft 24% aan dat als de stalling dichterbij bestemmingen ligt, ze deze vaker te zullen gebruiken. Conclusie over de bewaakte stallingen is dat tweederde van de stadgers wel een stalling weet te vinden, maar dat ze alleen gebruik zullen maken van de stalling als ze een duurdere fiets hadden, de huidige fiets vaker gestolen wordt of als men langer in de stad wil zijn. Voor 24% kan een oplossing worden gezocht door het zoeken naar een geschikte locatie voor een extra stalling in de binnenstad.

Klemmen

Uit de enquête kwam ook naar voren dat 65% de fiets bijna dagelijks in de binnenstad in de openbare ruimte stalt. Slechts 11% geeft aan dat ze regelmatig gebruik maken van de klemmen die aanwezig zijn. Daarnaast geeft 70% aan dat ze wel gebruik willen maken van deze klemmen; het moeten er alleen meer zijn en op meerdere locaties. Specifieke locaties voor extra klemmen zijn, van meest genoemd tot minst genoemd: Grote Markt, Vismarkt, rond Vanilia en rond Selexyz.

Probleem

Bij de uitslag van 2006 was 45% van de stadjsers het ermee eens dat de los geparkeerde fietsen in de binnenstad een probleem vormen. In 2007 is het aandeel stadjsers dat het een probleem vindt gestegen tot 54%. Omdat meer dan de helft vindt dat het een probleem is, moet er gezocht worden naar een oplossing.

i. Eindconclusie

De rode loper geeft het gewenste effect. De spitsrekken worden veel gebruikt, het aantal waarmee is geëxperimenteerd is alleen niet genoeg. Het gratis maken van de bewaakte rijwielstallingen is een succes.

De stadjsers die op de fiets naar de binnenstad komen en daar de fiets stallen is winkelend publiek en stalt de fiets in de openbare ruimte maximaal een half uur hooguit een uur. De bezoekers van de stalling zijn stadjsers die werkzaam zijn in de binnenstad en stallen minimaal 5 uur.

5.5 Aanbevelingen

In de binnenstad is geen sprake van voldoende fietsparkeer-voorzieningen; in Groningen willen ze er voor zorgen dat dit wel het geval wordt. In nieuwe plannen voor het opknappen en verfraaien van binnensteden wordt de fiets nogal eens over het hoofd gezien. Sterker nog: soms doet de gemeente zijn best de fiets uit het straatbeeld verbannen, omdat fietsen de aantrekkelijkheid van de binnenstad verminderen. Rondslingerende fietsen zijn uiteraard ongewenst, maar dit verschijnsel is te voorkomen door goede alternatieven aan te bieden.

In Groningen wordt veel aandacht besteed aan de openbare ruimte. Het beleid van de gemeente is gericht op het stimuleren van het fietsgebruik in de stad. Deze twee aspecten moeten samengebracht worden om tot een oplossing te komen voor het fietsparkeerprobleem in de binnenstad van Groningen.

Stallingen

In het kernwinkelgebied (binnenstad) kan het gebruik van de bestaande bewaakte rijwielstallingen worden aangemoedigd door: voldoende aanbod te bieden, kleine loopafstanden, een lage prijs (of geen prijs, gratis), goede toegankelijkheid en een klantvriendelijke service. De pilot met gratis bewaakte rijwielstallingen in de binnenstad is een succes gebleken. De aanbeveling richting te gemeente is dan ook het permanent gratis maken van de stallingen, zodat het stimulerend is voor de stadjsers om het gehele jaar op de fiets naar de binnenstad te komen. Naast het gratis maken van de stallingen is het noodzaak dat de capaciteit van stallingen nader wordt onderzocht. Dit is in dit onderzoek niet aan het licht gekomen maar de stalling achter de V&D heeft een bezettingsgraad van meer dan 100%. De nieuwe fietsenstalling in het GroningerForum voor zowel het winkelende publiek als het uitgaanspubliek zal een groot deel van de fietsen op straat wegnemen.

De stalling heeft nu een doelgroep die werkzaam is in en rond de binnenstad. Om deze doelgroep uit te breiden en meer stadjsers in de stalling te krijgen zijn er verschillende theorieën van toepassing. De bewoners stimuleer je alleen als zij 24 uur per dag zeven dagen in de week gebruik van kunnen maken zodat zij te allen tijde kunnen beschikken over hun fiets. De vraag of je het uitgaanspubliek in de stalling wilt hebben is nog een kwestie.

In de huidige situatie staan er op verschillende locaties in de binnenstad wegwijsborden die de richting van de bewaakte stallingen aangeven. De huidige bebording, is te onopvallend voor fietsend Groningen.

Structurele plaatsing

Daar waar nodig de fietsparkeervoorzieningen uitbreiden. Omdat de gemeente het liefst de openbare ruimte in de binnenstad zo leeg mogelijk wil laten en het feit dat de ruimte anders ten koste zal gaan van de voetganger, is het verstandig om de uitbreiding van deze fietsenklemmen aan de rand van het kernwinkelgebied te realiseren. In de huidige situatie is er volgens de gemeente wel een kernwinkelgebied, in veel van deze gebieden mag momenteel nog gefietst worden. Om ervoor te zorgen dat fietsers niet tot aan de voorgevel van een winkel kunnen fietsen en daar afstappen en hun fiets stallen, moet het voetgangersgebied worden uitgebreid waardoor stadjes eerder van de fiets moeten stappen en daardoor eerder de fiets zullen stallen aan de rand van de binnenstad (inspelen op het gedrag van de stadjes door een andere fysieke inrichting van de binnenstad. Uit de bestrating moet blijken dat je in een voetgangersgebied bent). Uit dit onderzoek is niet naar voren gekomen welke routes die nu door de binnenstad lopen belangrijk zijn en wat de aanrijroutes zijn van fietsers richting of door de binnenstad. Voor de bewoners in het kernwinkelgebied is het noodzaak dat die de fiets inpandig kunnen stallen of gebruik van een stalling kunnen maken.

Het gebruik van de klemmen die worden geplaatst aan de rand van de binnenstad ter uitbreiding, kan enigszins worden bepaald door ze te voorzien van aanbind mogelijkheden of zonder. In de directe omgeving van het winkel/voetgangersgebied is het wenselijk, omdat het hier gaat om winkelend publiek en dus geen bewoners in je stalling wilt hebben, om klemmen te realiseren waar geen fiets aanvast gezet kan worden. Een kleine afstand verder kunnen dan klemmen met aanbindvoorzieningen worden gerealiseerd. Hierdoor geeft men de stadjes de kans om hun fiets vast te zetten, hiervoor moeten zij echter een kleine afstand verder voor lopen. De uitvoering van deze fietsparkeervoorzieningen kan door gemeente op verschillende manieren worden toegepast. De huidige fietsklem, de Solitary, is de meest gebruikelijke fietsklem om toe te passen. Op locaties waar geen obstakels gewenst zijn kan worden gekozen voor de gleufsteen "nieuwe stijl" (dieper; zodat het wiel niet kan worden omgebogen). De toepassing van de gleufsteen kan alleen als de keuze is gemaakt voor fietsvoorziening zonder aanbindmogelijkheden.

Voetgangersgebied

Zoals in vorige alinea is te lezen met een gebied in de binnenstad worden aangegeven als voetgangersgebied. De toepassing hiervan kan op twee manieren. Ten eerste doordat de openbare ruimte zodanig wordt ingericht dat men als fietser zijnde niet meer door deze straat/ over deze route kan fietsen. Hierbij geeft men de ruimte die voorheen bestemd was als weg/straat aan de voetgangers. Goed voorbeeld van het inrichten van een straat voor de voetgangers is de Herestraat. Ten tweede kan men kiezen voor het toepassen van een fietsverbod in deze straten. Door tijdens openingstijden van winkels het verbod te laten gelden, blijft de fietsroute door de binnenstad gehandhaafd.

Bij alle twee de maatregelen moet voorafgaande worden gekeken naar de fietsroutes in en door de binnenstad. De reden hiervoor is dat in de huidige situatie veel stadjes gebruik maken van de route door het kernwinkelgebied. Voor deze fietsers moet een andere routes worden gezocht. Tijdens dit onderzoek is niet onderzocht wat de meest gebruikelijke routes zijn om door de stad of naar de stad te gaan, Hierdoor kan niet worden aangegeven om welke routes/straten het kan gaan om een voetgangersgebied in te stellen, en of deze ook beschikbaar zijn.

Campagne

Wanneer maatregelen getroffen zijn voor de burgers is het noodzaak dat het doel van de maatregelen duidelijk is. Niet alleen voor het gebruik door de burgers van de fietsparkeervoorzieningen maar tevens voor het laten zien aan de burger dat deze ook meetellen. Aangeven dat er wordt ingespeeld op het probleem dat zich voordoet in de binnenstad. Laten zien dat de stadjes serieus genomen worden en dat ze meetellen.

Om een succesvolle campagne te voeren is het noodzaak de doelgroep van de fietsparkeervoorziening te bereiken. Bij bewaakte stallingen moet er worden ingespeeld op het gedrag en gebruik van voornamelijk personeel van de binnenstad. De campagne moet bekend zijn bij de winkeliers in de binnenstad. Wanneer de campagne in samenwerking is met andere partijen die de winkels in de binnenstad vertegenwoordigen wordt opgezet, zullen meerdere bedrijven willen meewerken aan het stimuleren van het gebruik van de stalling. De campagne om de voorzieningen zonder aanbindmogelijkheid te promoten onder de stadgers is gericht op de winkelende Stadger. Het moet deze groep aanspreken en duidelijkheid bieden over de mogelijkheden die men heeft in de binnenstad van Groningen. Dit in samenwerking met de bedrijven/winkels in de binnenstad en het GCC geeft een groter effect dat het wordt ondersteund door meerdere partijen en hierdoor een grote kans op slagen.

Evenementenbeleid

Naast het voorzien van permanente fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad, moeten er tijdens evenementen voldoende voorzieningen aanwezig zijn om de tijdelijke grotere vraag naar voorzieningen op te vangen. In het huidige beleid wordt dit niet geregeld. Tijdens evenementen staan de fietsen en marktkramen daarom elkaar ook in de weg. Wanneer duidelijk is wat de prioriteit heeft in de openbare ruimte moet voor de andere functie een maatregel worden bedacht zodat ook deze goed kan functioneren. Wanneer er kermis op de Grote Markt staat en de markt zelf naar de Oude ebbingestraat verhuisd worden de fietsenklemmen daar verwijderd maar nergens worden klemmen terug geplaatst. Daarnaast is het een feit dat wanneer er evenementen in de binnenstad zijn er meer stadgers op de fiets komen dus meer fietsen. Het noodzakelijk dat er tijdens evenementen in de binnenstad meer voorzieningen aangeboden worden. Wanneer richting de gebruiker duidelijk wordt gemaakt waar de fiets gestald kan worden tijdens evenementen zodat de stadgers altijd weten wat te doen tijdens deze dagen.

Fietsparkeerverbod

Wanneer maatregelen worden getroffen tegen het losstallen van de fiets is de vraag of het probleem is opgelost. Als alle bovenstaande maatregelen zijn getroffen en het is nog steeds een probleem moet er gekeken worden naar het invoeren van een fietsparkeerverbod. Het invoeren van een fietsparkeerverbod kan gedeeltelijk en op locaties waar de openbare orde in het geding komt.



In figuur 18 is een voorbeeld weergegeven van de binnenstad, hoe het er mogelijk uit zo kunnen zien wanneer alle maatregelen worden getroffen. Er is geen onderzoek gedaan naar routes etc. Daarom is de afbeelding een voorbeeld. Voor een definitief plan voor de gemeente moeten er verschillende onderzoeken worden verricht op het gebied van fietsparkeren en fietsroutes.

Figuur 18, voorbeeld totaalplaatje aanbevelingen

Totaal plaatje

Om het probleem op te lossen is niet één maatregel nodig maar een aantal om alle doelgroepen te voorzien van een fietsparkeervoorziening. Na de onderstaande negen stappen zal het fietsparkeerprobleem in de binnenstad of zijn opgelost of het zodanig zijn verminderd dat het beheersbaar is. Het stappenplan is een korte samenvatting van de aanbevelingen die hierboven staan.

Stappenplan

1. **Aanwijzen van een kernwinkelgebied** in de binnenstad van Groningen. Dit zal later opnieuw worden ingericht tot voetgangersgebied met *fietsverbod*. Hierbij moeten de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad zo veel mogelijk verdwijnen, waar wel toegestaan zonder aanbindvoorziening (gleufsteen).
2. Het realiseren van **fietsparkeervoorzieningen zonder aanbindmogelijkheid** aan de rand van dit voetgangersgebied. Voornamelijk aan de aanrijroutes van fietsers. (Doelgroep: kortparkeerders, winkelend publiek)
3. Het realiseren van **fietsparkeervoorzieningen met aanbindmogelijkheid**. Deze worden wat verder geplaatst vanaf de rand van het voetgangersgebied. (Doelgroep: Langparkeerders, bewoners, personeel binnenstad)
4. Het **herinrichten van het kernwinkelgebied** (voetgangersgebied). Hierbij voornamelijk inspelen op het gedrag van de fietser, deze moet het idee hebben er niet te mogen fietsen. (Inrichten zoals de Herestraat)
5. De **bewaakte stallingen gratis houden**. Op locaties waar nodig uitbreiden van de capaciteit van de stallingen. (Doelgroep: langparkeerders, personeel binnenstad)
6. **Bewegwijzering aanpassen aan nieuwe situatie**. Duidelijk naar fietser weergeven waar de bewaakte stallingen zich bevinden en waar de openbare klemmen zich bevinden. Hierbij ook het fietsverbod en mogelijke fietsroutes weergeven.
7. Starten met **campagne** voor stallingen, nieuwe voorzieningen en kernwinkelgebied (voetgangersgebied). Campagne per onderdeel gericht op doelgroep van dit onderdeel. Zorgen voor veel publiciteit zodat niemand het ontgaat.
8. Het **aanscherpen en handhaven** van het **evenementen beleid**. Duidelijke regels opstellen voor wenselijk gebruik en in samenwerking met verschillende partijen hierop handhaven voor een goede openbare orde.
9. **Invoeren van een fietsparkeerverbod**. Wanneer alle andere maatregelen zijn genomen is een fietsparkeerverbod overbodig. Wanneer de bovenste acht maatregelen zijn getroffen is de openbare ruimte zo geordend dat een fietsparkeerverbod geen toegevoegde waarde heeft.).

Begrippenlijst

Betrouwbaarheid

Maten waarin het geloofwaardig is, waarde van deugdelijk zijn.

Bewaakerijwielstalling

Bewaakte stalling voor fietsen en andere langzaamvervoersmiddelen. Meestal in gebruik tegen tarief.

Fiets

Voertuig met twee in elkaars verlengde geplaatste wielen, dat men voortbeweegt door op de pedalen te trappen (*een stalen ros, kar, rijwiel, velo*).

Fietsenrek

Rek voor fietsen. Bestemt als fietsparkeervoorziening voor meerdere fietsen.

Fietsenstalling

Bergruimte voor fietsen.

Fietsklem

Klem voor het stallen van een fiets. Enkele uitvoering van fietsparkeervoorziening.

Fietsparkeersysteem

Zijn constructies waarin, waartegen of waaraan fietsen kunnen worden geplaatst.

Fietsparkeervoorziening

Staat voor elke doelbewust getroffen voorziening voor het plaatsen van één of meer fietsen, bv. een fietsenstalling. Muren, bomen of hekwerken zijn natuurlijk geen fietsparkeervoorziening.

Fietsparkeren

Staat voor het plaatsen van een fiets in een fietsparkeervoorziening. Dit kan gebeuren op de eigen standaard en tegen elk object dat steun kan verlenen. Een boom, muur, paal, hek etc.

Fietstrommel

Overdekte, afsluitbare stalling voor fietsen.

Foutmarge

Is de grootte van de fout die je toelaat.

Kortparkeren

Parkeren van een voertuig voor een korte duur. Uitgaande van 5 minuten tot 1 uur.

Langparkeren

Parkeren van een voertuig voor langere duur. Uitgaand alles vanaf 1 uur.

RUG

Rijks Universiteit Groningen

Populatie

Bevolking, verzameling individuen waaruit men een steekproef trekt.

Stadgers

Inwoners van de stad Groningen

Stallen

Is het plaatsen van een fiets in een fietsenstalling. Een begrensde en beveiligde ruimte die specifiek is bestemd voor het plaatsen van fietsen.

Literatuurlijst

Internet

Groningen

www.bewaakterijwielstallingen.nl
www.werkprojecten.nl
www.vcc.nl
www.groningen.nl
www.groningencityclub.nl

Fiets

www.fietsberaad.nl
www.fietsersbond.nl
www.crow.nl

Fietsparkeren

www.fietsparkeur.nl
www.klavergroup.nl
www.falco.nl
www.velopa.nl

Steden

www.rotterdam.nl
www.tilburg.nl
www.tilburg.com

Overig

www.wunderground.com
www.vandale.nl

Lectuur

Lectuur buiten gemeente Groningen

Verhoeven, N. (2003). Wat is onderzoek. Soest
Grit, R. Projectmanagement. Groningen

Lectuur binnen gemeente Groningen

Ruimte voor ruimte (1993)
Thermometer binnenstad Groningen (1998-2005)
Beleidsnota fietsverkeer (2000)
Beleidsnota verkeer en vervoer (2003)
Stagerapport Eljen Hanssen (2006)
Beleidsnota Stap op (2007)

