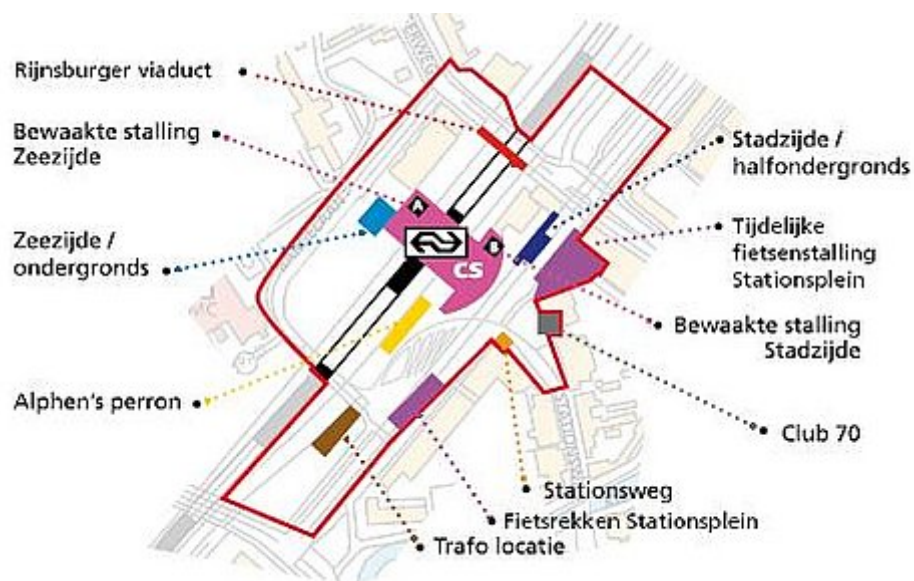


Onderzoek naar stalgedrag onder gebruikers van fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal



In opdracht van: **gemeente Leiden**

Contactpersoon: Marieke van Kuijen en Koos Swank

Onderzoekperiode: december 2010

Onderzoeksbureau NVNM

Contactpersoon: Drs. Niek Mouter (n.mouter@gmail.com)

Postbus: 642

2300 AP Leiden

Internet: www.nvnm.nl

Samenvatting:.....	3
1. Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Algemene gegevens:.....	5
2.1 Tijdstip en aantal keer stallen per week.....	5
2.2 Herkomst / Bestemmingsmatrix en opstapplaats.....	7
2.3 welke afstand legt men per fiets af naar het station?	9
2.4 Verhouding goedkope en dure fietsen in de verschillende stallingen	9
3 Het stalgedrag in de omgeving van station Leiden centraal	11
3.1 Waarom stalt men zoals men stalt?	11
3.2 Stalt men ook wel eens anders, waar en waarom?	16
4 is men tevreden over de stallingen?	19
Het aantal plaatsen in de stallingen werd als volgt beoordeeld:	19
Het gemak waarmee men de fiets in de stallingen kan plaatsen werd als volgt beoordeeld:	20
Het gevoel van veiligheid in de fietsenstallingen wordt als volgt beoordeeld:	20
Beoordeling van gemak terugvinden van fiets in de fietsenstalling:	21
Hoofdstuk 5 Verbeterpunten	22
5.1 De belangrijkste verbeterpunten	22
5.2 Overige verbeterpunten:.....	34
Originele verbeterpunten:.....	35
Hoofdstuk 6: Overige aanbevelingen	37
6.1 Functie Tijdelijke fietsenstalling stationsplein:	37
6.2 De NS stallingen:.....	39
Hoofdstuk 7: integrale oplossing voor belangrijkste verbeterpunten	41
7.1 Drie verschillende groepen stallers:	42
7.2 Suggestie om groep 2 aan de Stadszijde kant tegemoet te komen.	46
7.3 'Fiets fout = fiets weg' beleid aanpassen.	51
7.4 Nieuwe gratis stalling aan de Zeezijde	53

Samenvatting:

Dit onderzoek richt zich ten eerste op het in kaart brengen van het stalgedrag in de omgeving van Leiden centraal. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeuren ten aanzien van een goede fietsenstalling heterogeen zijn. Meerdere eigenschappen zijn belangrijk bij de keuze van een fietsenstalling. Men vindt het belangrijk dat de stalling gratis is, maar vindt het ook belangrijk dat de stalling in de buurt van het perron is, dat er voldoende plek is in de stalling, dat de stalling bewaakt is, overdekt is en op de route ligt vanaf het station naar het punt van bestemming dat met de fiets wordt bereikt. Het belang van elke eigenschap verschilt per stalling. Zo wordt bij de ene stalling 'voldoende plek' als belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling gezien, terwijl bij de andere stalling 'dichtbij het perron' de belangrijkste eigenschap is.

Vervolgens is aandacht besteed aan de beoordeling van de stallingen. Zowel het aantal plekken als het gemak waarmee de fietsen in de stallingen kunnen worden geplaatst, als de veiligheid in de stallingen en de terugvindbaarheid van de fiets in de stallingen, wordt over het algemeen positief beoordeeld. Alleen in de stallingen Alphens Perron en Taxistandplaats is men ontevreden over het aantal plekken in de stalling.

Ten derde besteedt dit onderzoek aandacht aan verbeterpunten ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van Leiden centraal. De volgende verbeterpunten werden door de respondenten het vaakst genoemd:

- 'Fiets fout = fiets weg' moet actiever worden gehandhaafd om meer plekken te genereren. **NVNM geeft als suggestie om beperkt betaald parkeren (20 euro per jaar) in te voeren in de fietsenstallingen Zeezijde, Taxistandplaats en Alphens Perron. Deze stallingen gaan dicht, wanneer ze vol zijn, zodat 'fiets fout = fiets weg' beleid niet meer nodig is. In de gratis stallingen worden verkeerd geparkeerde fietsen actief verwijderd op vooraf aangekondigde momenten. Een goede communicatie is belangrijk.**
- Voor vrouwen en ouderen is het moeilijk om in de hoge stallingen te parkeren. Ook werd aangegeven dat er gevaarlijke situaties ontstaan, doordat het kliksysteem in de hoge stallingen bij de Zeezijde fietsparkeergelegenheid niet goed lijkt te werken. **NVNM geeft als aanbeveling om middels een cartoon mannen te stimuleren om hun fiets boven te parkeren, zodat er in de onderste stallingen meer plaats is voor vrouwen en ouderen. NVNM beveelt verder aan dat direct wordt gekeken naar de hoge stallingen in de Zeezijde fietsparkeergelegenheid.**
- Er is bij respondenten behoefte aan scheiding van speciale fietsen als bakfietsen met reguliere fietsen. Speciale fietsen nemen te veel plek in, in de reguliere stallingen. **NVNM beveelt aan om aparte plekken af te bakenen voor speciale fietsen. Aandachtpunt is dat deze aanbeveling efficiënter zal werken, wanneer de ruimte voor speciale fietsen zich achterin de stallingen bevindt.**

1: Inleiding

Tussen 6 december 2010 en 14 december 2010 is er door onderzoeksbureau NVNM in opdracht van de gemeente Leiden onderzoek gedaan naar het stalgedrag van gebruikers van de fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal. In het kader van dit onderzoek zijn 541 enquêtes afgenomen. Tijdens de enquête werd het stalgedrag van de respondenten in beeld gebracht. Ook is aan de respondenten gevraagd om de fietsenstalling op een aantal punten te beoordelen. Tenslotte is aan de respondenten gevraagd naar verbeterpunten ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van station Leiden centraal.

In hoofdstuk 2 van dit rapport zullen een aantal algemene gegevens worden gepresenteerd, terwijl hoofdstuk 3 nader ingaat op het stalgedrag van gebruikers. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de evaluatie van de stallingen. In hoofdstuk vijf worden de verbeterpunten besproken. Ook worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan ten aanzien van de verbeterpunten. Hoofdstuk 6 gaat in op de functie van de stalling 'Tijdelijke fietsenstalling stationsplein' en besteedt aandacht aan de evaluatie van de NS stallingen. In hoofdstuk 7 wordt tenslotte een integrale oplossing voor een aantal verbeterpunten gepresenteerd.

Hoofdstuk 2: Algemene gegevens

In totaal zijn er voor dit onderzoek 541 mensen geënquêteerd. Er zijn iets meer vrouwen (50,3%) dan mannen geënquêteerd. Dit zijn voldoende enquêtes om tot significante uitkomsten te komen. Bij de voorbereiding van het onderzoek is uitgegaan van een populatie van maximaal 20.000 mensen die gebruik maken van de fietsparkeergelegenheden in de omgeving van Leiden centraal. Wanneer we uitgaan van een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutenmarge van 5%, zijn er 379 enquêtes nodig om tot significante uitkomsten te komen. Een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een foutenmarge van 5% betekent dat, wanneer een zelfde onderzoek 100 keer wordt uitgevoerd, het 95 keer voor zal komen dat de uitkomsten maximaal 5% lager of 5% hoger zijn dan in dit onderzoek.

Wanneer bijvoorbeeld 60% van de respondenten tijdens het onderzoek met 'ja' antwoordde op een bepaalde vraag, dan is het voor 95% zeker dat tussen de 55% en de 65% van de respondenten weer 'ja' zal antwoorden, wanneer het onderzoek wordt herhaald.

Zoals de titel van dit hoofdstuk doet vermoeden, zullen in dit hoofdstuk een aantal algemene gegevens worden gepresenteerd ten aanzien van het onderzoek. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk zal informatie worden gepresenteerd ten aanzien van het tijdstip van enquêteren en het aantal keren dat respondenten per week hun fiets parkeren in de omgeving van station Leiden centraal. In de tweede paragraaf zullen gegevens worden uitgewerkt omtrent herkomst en bestemming van respondenten, voortransport / natransport en de opstapplaats van respondenten die niet in Leiden woonachtig zijn. In de derde paragraaf zal worden ingegaan op de afstanden die mensen die in de regio Leiden wonen hebben afgelegd vanaf hun woning naar station Leiden centraal. Tenslotte zal paragraaf 4 ingaan op de verhouding dure fietsen / goedkope fietsen in de verschillende fietsenstalling

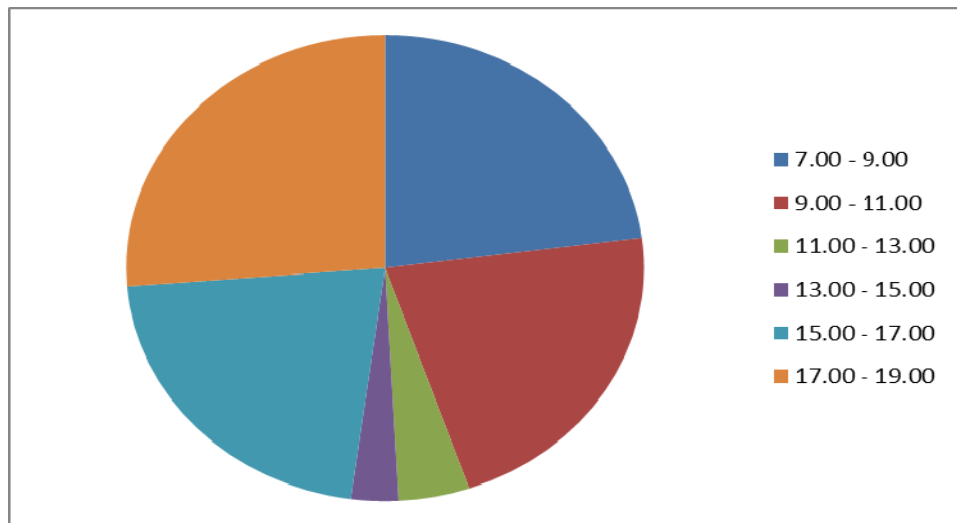
2.1 Tijdstip en aantal keer stallen per week

Er is alleen geënquêteerd op momenten dat de onderzoeker ervan overtuigd was, dat de uitkomsten, die volgden uit de enquêtes, representatief genoeg zouden zijn, voor het stalgedrag van mensen in de buurt van Leiden centraal. De enquêtes zijn afgenomen in de periode tussen 6 december 2010 en 14 december 2010. Er is één keer op een maandag geënquêteerd, twee keer op een dinsdag en één keer op een donderdag. Daarnaast is er nog een keer op zaterdag 22 januari en op zondag 13 februari geënquêteerd om het stalgedrag nog scherper in beeld te krijgen.

Er is niet geënquêteerd op dagen dat er trein en busstoringen waren. Ook is er niet geënquêteerd op momenten van regen. De ervaring van de onderzoekers leert dat het percentage potentiële respondenten sterk afneemt, wanneer het regent. Wanneer alleen mensen die ondanks de regen een goed humeur hebben deelnemen aan het onderzoek, is dit niet goed voor de representativiteit, omdat een bepaalde groep mensen dan oververtegenwoordigd is. Het onderzoek is gericht op het stalgedrag van alle mensen, die gebruik maken van de fietsparkeergelegenheden in de omgeving van Leiden centraal. Wanneer een bepaalde groep mensen oververtegenwoordigd is, zouden de conclusies die op basis van het onderzoek zouden worden getrokken, fout kunnen zijn.

In figuur 1 is weergegeven welk deel van de respondenten op een bepaald tijdstip is geïnterviewd.

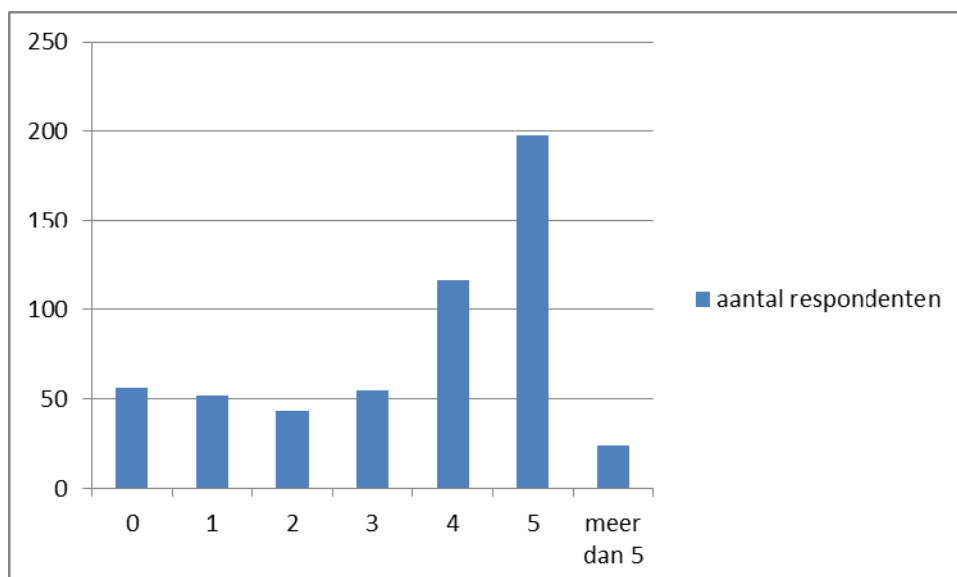
Figuur 1: op de volgende tijdstippen zijn respondenten geïnterviewd.



Uit figuur 1 volgt dat de meeste mensen zijn geïnterviewd in de perioden 7.00 uur - 11.00 uur en 15.00 uur - 19.00 uur. Dit waren ook de momenten waarop de meeste potentiële respondenten met de fiets aankwamen om naar de trein / bus te gaan of vanaf het perron naar hun fiets liepen om vervolgens naar huis te fietsen. Met het oog op het krijgen van een representatief beeld van het stalgedrag van mensen, die hun fiets stallen in de omgeving van Leiden centraal is het een goede zaak dat er veel respondenten op deze tijdstippen zijn geïnterviewd.

Aan de respondenten is ook gevraagd hoeveel keer per week ze hun fiets stalden in de buurt van station Leiden centraal. Uit figuur 2 blijkt dat veruit de meeste respondenten hun fiets 4 of 5 keer per week in de buurt van Leiden centraal stallen.

Figuur 2: aantal keren per week dat respondenten hun fiets bij Leiden centraal stallen



2.2 Herkomst / Bestemmingsmatrix en opstapplaats

Tijdens de enquête is aan respondenten gevraagd, waar ze zojuist vandaan kwamen. Vervolgens is ook aan de respondenten gevraagd waar ze naartoe op weg zijn. Van de 409 respondenten die op een werkdag zijn geënquêteerd bleek 64% woon-werk verkeer te zijn. Men was op weg van huis naar werk of andersom. Daarnaast bleek 25% van de mensen op weg van huis naar de studie of andersom. De gehele herkomst / bestemmingsmatrix met betrekking tot activiteiten is weergegeven in figuur 3A. In het weekend bleek de herkomst / bestemmingsmatrix er geheel anders uit te zien. Van de 131 mensen die zijn geënquêteerd reisden 58% vanaf een andere bestemming, dan studie, werk of winkelen naar huis of vanaf hun huis naar een andere bestemming dan studie, werk of winkelen. De volgende activiteiten zijn ondermeer genoemd: familiebezoek, Ikea, het politiebureau, strand, bioscoop, Schiphol, Vriendje of vriendinnetje andere stad, sportactiviteit. Slechts 15% was woon-werk verkeer. De herkomst / bestemmingsmatrix met betrekking tot activiteiten van mensen die in het weekend zijn geënquêteerd is weergegeven in figuur 3B.

Figuur 3A: herkomst / bestemmingsmatrix naar activiteit op een werkdag

		Bestemming					
		huis	studie	werk	winkelen	anders	Totaal
Herkomst	huis	5	60	151	2	18	236
	studie	41	0	0	2	2	45
	werk	111	0	2	0	1	114
	winkelen	1	1	2	0	0	4
	anders	8	0	0	0	1	9
	Totaal	166	61	155	4	22	408

Figuur 3B: herkomst / bestemmingsmatrix naar activiteit in het weekend

		Bestemming					
		huis	studie	werk	winkelen	anders	Totaal
Herkomst	huis	11	1	5	5	42	64
	studie	7	0	0	0	1	8
	werk	15	0	0	0	1	16
	winkelen	6	0	1	0	0	7
	anders	34	0	0	0	2	36
	Totaal	73	1	6	5	46	131

Verder is aan de respondenten gevraagd of ze hun reis van herkomst naar bestemming alleen per fiets maken, of dat ze ook gebruik maken van een ander vervoersmiddel. Aan de hand van de antwoorden op deze vraag kan worden vastgesteld, dat respondenten die hun fiets parkeren in de omgeving van station Leiden centraal vooral gebruik maken van de trein als vortransport of natransport. Hiermee wordt bedoeld dat respondenten vanaf hun herkomstlocatie met de trein naar Leiden zijn gereisd, om vervolgens met de fiets verder te reizen. Ook kan hiermee worden bedoeld dat mensen de fiets hebben gebruikt om naar station Leiden centraal te reizen, om vervolgens verder naar hun bestemming te reizen met de trein.

Mensen die hun fiets bij station Leiden centraal stallen, combineren in 87% van de gevallen hun reis met de trein. Van de 541 respondenten gaven namelijk 473 respondenten aan dat ze de trein hadden gebruikt als voor of natransport. Daarnaast gaven 26 respondenten aan de bus gebruikt te hebben als voor of natransport. Door 29 respondenten werd aangegeven dat ze geen gebruik hebben gemaakt van voor of natransport. Wanneer respondenten hebben aangegeven, dat ze gebruik hebben gemaakt van voor of natransport, is aan de respondenten gevraagd, bij welk busstation of treinstation ze opstappen vanaf hun woonplaats. Op deze vraag antwoordden 408 respondenten dat ze in de regio Leiden woonachtig zijn en naar het station fietsen om vervolgens met de bus of de trein verder te reizen. Dit is 75 % van de steekproef.

Geconcludeerd kan worden dat het aandeel van de fietsparkeerders dat in de regio Leiden woonachtig is en zijn of haar fiets bij station Leiden centraal parkeert om vervolgens verder te reizen, groter is dan het aandeel van de fietsparkeerders dat ergens anders woont, zijn of haar bestemming in Leiden heeft en vanaf het station naar zijn of haar bestemming fietst. Dat het aantal mensen dat in de regio Leiden woonachtig is, bij station Leiden centraal de fiets parkeert om vervolgens de trein of de bus te pakken naar de bestemming, aanmerkelijk hoger is dan het aantal mensen dat vanuit de trein en de bus aankomt op station Leiden centraal, om vervolgens de fiets te pakken richting de bestemming, is ook waargenomen door de onderzoeker.

Wanneer de mensen aangaven dat ze met de trein of de bus naar station Leiden centraal zijn gekomen om vervolgens met de fiets naar hun bestemming toe te gaan, is gevraagd in welke plaats ze zijn opgestapt. De resultaten zijn in figuur 4 per regio weergegeven.

Figuur 4: opstapplaatsen mensen die vanuit woonplaats naar station Leiden centraal reizen en vervolgens met hun fiets naar hun bestemming reizen.

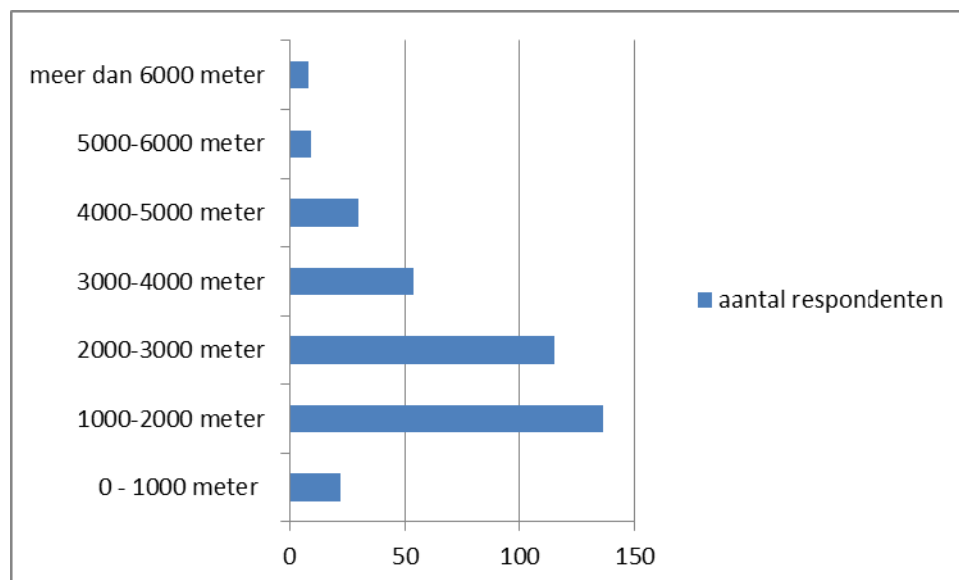
	Regio Amsterdam			Regio Den Haag		
	Amsterdam	12		Den Haag	22	
	Almere	2		Zoetermeer	2	
	Alkmaar	4		Delft	6	
	Haarlem	8		Wassenaar	2	
	Heemstede	4		Overig	3	
	Overig	6				
				Regio Rotterdam		
	Bollenstreek			Rotterdam	10	
	Voorhout	3		Barendrecht	2	
	Katwijk	3		Schiedam	2	
	Hillegom	1		Overig	2	
	Lisse	1				
				Regio Utrecht		
	Buiten Randstad			Utrecht	5	
	Apeldoorn	1		Alphen	12	
	Vught	1		Woerden	4	
	Eindhoven	1		Gouda	5	
	Groningen	1		Waddinxveen	1	

Al kijkende naar de tabel valt op dat relatief weinig mensen opstappen vanuit de regio Rotterdam. Daarnaast valt het op dat slechts 5 mensen opstappen in Utrecht.

2.3 Welke afstand legt men per fiets af naar het station?

Aan de respondenten is gevraagd naar hun postcode, wanneer zij aangaven dat ze in de regio Leiden woonachtig zijn en naar het station zijn gefietst. Met behulp van de postcodes van deze respondenten is het mogelijk geweest om uit te rekenen welke afstand ze hebben afgelegd vanaf hun woning naar station Leiden centraal. De afstand is berekend met de fietsrouteplanner op de site van de fietsersbond.¹ De gemiddelde afstand die door een fietser is afgelegd vanaf zijn of haar huis naar station Leiden centraal is 2501 meter. Om beter inzicht te geven in de afstand die mensen afleggen vanaf hun woning naar station Leiden centraal, zijn alle resultaten ingedeeld in klassen van 1000 meter. De resultaten zijn weergegeven in figuur 5.

Figuur 5: Afgelegde afstand van woning naar station Leiden centraal ingedeeld in klassen van 1000 meter



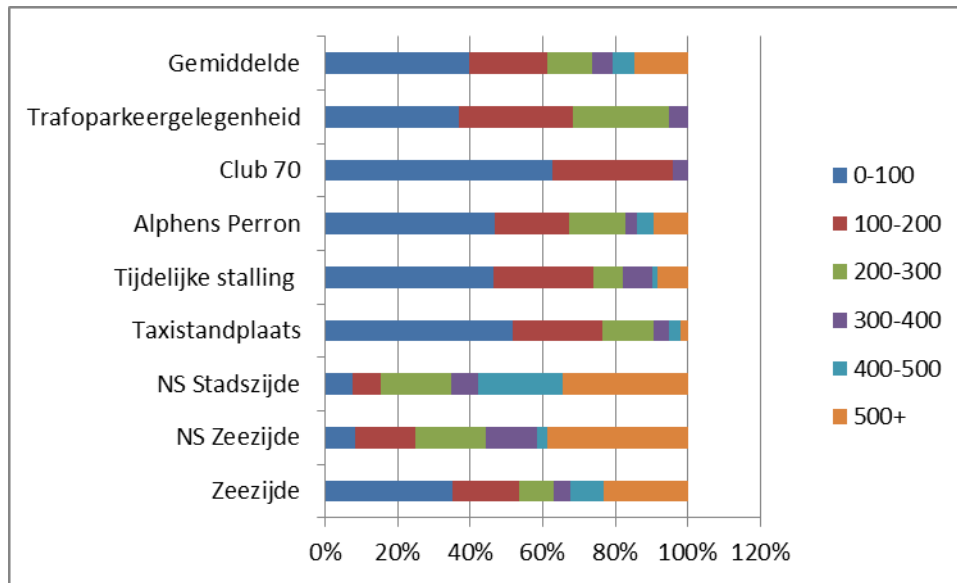
Uit de figuur blijkt dat het overgrote deel van de respondenten tussen de 1000 meter en 3000 meter aflegt om het station te bereiken. Het gaat om ruim 67% van de mensen. Ook kan worden afgeleid uit figuur 5 dat 73% van de respondenten minder dan drie kilometer aflegt vanaf zijn of haar woning naar het station.

2.4 Verhouding goedkope en dure fietsen in de verschillende stallingen

Aan de respondenten is ook gevraagd wat ongeveer de kosten van hun fiets waren. Er is hier gevraagd naar de aanschafwaarde van de fiets en niet naar de huidige waarde van de fiets. De uitkomsten van deze vraag zijn in figuur 6 gekoppeld aan de verschillende fietsenstallingen. Figuur 6 laat zien dat de gemiddelde prijzen van gestalde fietsen in de NS stallingen en de Zeezijde stalling het hoogst zijn. De gemiddelde prijzen van gestalde fietsen in een bewaakte stalling zijn een stuk hoger dan de gemiddelde prijzen van gestalde fietsen in een onbewaakte stalling.

¹ www.fietsersbond.nl

Figuur 6: aanschafkosten fiets uitgesplitst naar fietsenstalling.



Hoofdstuk 3: Het stalgedrag in de omgeving van station Leiden centraal

In het onderzoek is relatief veel aandacht besteed aan het in kaart brengen van het stalgedrag in de omgeving van Leiden centraal, omdat dit de hoofdvraag van het onderzoek is. Het stalgedrag is in dit onderzoek in twee onderdelen opgesplitst. Aan de ene kant is onderzocht waarom mensen kiezen voor een bepaalde fietsenstalling. Dit deel van het onderzoek naar het stalgedrag is uitgewerkt in paragraaf 1. Aan de andere kant is onderzocht of mensen ook in andere stallingen hun fiets parkeren, en zo ja, waarom en in welke stalling. Dit onderdeel van het stalgedrag zal in paragraaf 2 aan bod komen.

3.1 Waarom stalt men zoals men stalt?

Om dit onderdeel van het stalgedrag te onderzoeken is aan elke respondent gevraagd, waarom hij of zij op de dag van enquêteren gebruik heeft gemaakt van de specifieke fietsenstalling, in de plaats van een andere stalling. Deze vraag is geheel open gesteld. Wanneer een respondent meer dan twee antwoorden noemde, is gevraagd om de twee belangrijkste redenen te selecteren. De antwoorden van de respondenten zijn vervolgens in 29 verschillende categorieën ingedeeld. Van de 29 categorieën zijn 11 categorieën meer dan 10 keer genoemd. Deze 11 belangrijkste categorieën zullen hieronder worden geanalyseerd. Vervolgens zullen de andere 18 categorieën worden geanalyseerd.

Zoals uit figuur 7 blijkt gaven de meeste respondenten als antwoord op de vraag waarom ze van deze stalling gebruik maakten, dat de stalling zich dicht in de buurt van het perron bevindt. Dat er in de stalling veel kans is op een plek en dat de fietsenstalling gratis is, worden ook als belangrijke redenen genoemd. Ook de redenen 'veilig / bewaakt', 'de stalling is overdekt' en 'de stalling ligt op de goede richting naar mijn bestemming die ik wil bereiken vanaf het perron', worden meer dan 60 keer genoemd.

In figuur 7 zijn de redenen voor het stallen in een bepaalde fietsenstalling ook uitgesplitst naar de verschillende fietsenstallingen. Dit levert interessante informatie op.

Figuur 7: belangrijkste redenen waarom men kiest voor de verschillende fietsenstallingen

Stalling	aardige mensen bij stalling	gemak	gratis	Veilig / bewaakt	Overdekt	Richting	meeste kans op plek	Gewoonte	dicht in de buurt van perron	langer open	Snelheid
Zeezijde	10	5	88	51	36	17	9	2	22	1	3
NS zeezijde	1	2	1	10	1	4	1	6	6	7	0
NS stadszijde	0	0	0	12	3	3	1	2	6	1	2
taxi	1	9	5	3	10	18	6	12	44	3	2
Tijdelijke fietsenstalling stationsplein	0	1	1	1	0	5	41	3	17	1	1
Alphens Perron	0	0	0	4	14	18	12	3	18	1	2
Club 70	0	2	0	0	0	3	13	1	4	0	2
trafo stalling	0	0	1	1	0	3	14	3	1	0	0
Stationskant buiten	0	1	0	1	0	1	3	0	2	0	3
Totaal	12	20	96	83	64	72	99	32	120	14	15

- Er zijn 10 mensen die aangaven, dat ze bij de Zeezijde stalling hun fiets parkeren, omdat ze de mensen die bij de fietsenstalling staan aardig vinden.
- Door 96 respondenten is aangegeven, dat ze kiezen voor een stalling, omdat deze gratis is. Van deze 96 respondenten parkeren 88 respondenten hun fiets in de Zeezijde stalling. Dit aantal zou mede kunnen worden verklaard, doordat veel mensen die vanuit de Zeezijde richting naar het station rijden, alleen de NS stalling Zeezijde en de Zeezijde stalling als opties meenemen om hun fiets te parkeren. De andere stallingen liggen aan de andere kant van het station en ondanks dat er in het onderzoek geen aandacht is besteed aan de vraag of mensen die vanuit een bepaalde kant naar het station rijden alleen de fietsenstalling aan die kant van het station als optie zien, is tijdens het onderzoek het vermoeden ontstaan dat de kans groot is dat dit voor een groot aantal mensen het geval is. Het grootste verschil tussen de twee stallingen is dat men bij de NS Zeezijde stalling moet betalen en bij de Zeezijde stalling niet. Wanneer men alleen deze twee stallingen als opties meeneemt, ligt het voor de hand dat respondenten aangeven dat ze hun fiets in de Zeezijde stalling parkeren, omdat de stalling gratis is.
- Door 44 respondenten is aangegeven dat ze kiezen voor de stalling onder de Taxistandplaats, omdat de stalling dicht bij het perron is. In verhouding tot de andere argumenten die worden gegeven om in deze fietsenstalling te parkeren is dit een zeer groot aantal.
- Voor zowel de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein, Club 70 als de Trafoparkeergelegenheid geldt, dat het aantal mensen dat aangaf dat ze voor één van deze parkeergelegenheden kiezen, vanwege 'de meeste kans is op voldoende plek', zeer groot is in verhouding tot het aantal respondenten dat een andere reden gaf voor het parkeren in de stalling.
- Het argument 'richting' wordt 72 keer genoemd, als reden dat men gebruik maakt van een bepaalde fietsenstalling. Mensen die vanaf hun woning naar station Leiden centraal fietsen om verder te reizen met de trein of de bus, bedoelen hiermee dat de fietsenstalling goed op de route ligt vanaf hun woning naar station Leiden centraal. Mensen die met de trein of de bus naar station Leiden centraal reizen, om vervolgens met de fiets naar werk, studie of een andere bestemming te reizen bedoelen hiermee, dat de stalling goed op de route van station Leiden centraal naar hun bestemming ligt. Respondenten zijn niet systematisch bevraagd naar dit onderwerp, dus kunnen er geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken over worden gedaan. De onderzoeker heeft echter waargenomen dat het maar zelden voorkomt, dat mensen eerst om het station heenrijden om hun fiets te stallen. Het lijkt erop dat veel mensen slechts een keuze maken tussen fietsenstallingen die goed op de route liggen, wanneer zij moeten kiezen in welke stalling zij hun fiets parkeren. Wanneer het onderzoek zal worden herhaald, zal het erg interessant zijn om ook te onderzoeken hoeveel procent van de gebruikers alleen een afweging maakt tussen stallingen die op de route liggen.

Naast de elf bovenstaande redenen waarom men in een bepaalde fietsenstalling heeft geparkeerd zijn er door de respondenten ook nog 18 andere redenen genoemd. De verschillende antwoorden staan in figuur 8 gepresenteerd. Deze eigenschappen zouden kunnen worden geclassificeerd als overige eigenschappen die van belang zijn bij de keuze voor een fietsenstalling.

Figuur 8: overige redenen waarom men kiest voor de verschillende fietsenstallingen

	Zeezijde	NS Zeezijde	NS Stadszijde	Taxi-standplaats	tijdelijke fietsenstalling stationsplein	Alphens Perron
Dat je je fiets binnen kunt stallen vind ik fijn.	2	0	0	1	0	0
Mijn werkgever betaalt abonnement.	0	3	1	0	0	0
Vandaag was een experiment.	0	0	0	0	0	1
Er is in deze stalling een fietsenmaker	0	1	0	0	0	0
Enige stalling waar ik OV fiets kan krijgen.	0	2	0	0	0	0
In deze stalling is er plek voor een bakfiets / bredere fiets.	1	0	0	1	1	0
Ik vind het fijn dat deze stalling niet twee verdiepingen heeft, want als er fietsen boven je staan, stoot je nog wel eens je hoofd.	0	0	0	0	1	0
Het is de bedoeling dat je hier parkeert.	1	0	0	0	0	0
Ik vind het fijn dat deze stalling 's nachts dicht is.	2	0	0	0	0	0
Toen mijn fiets was gestolen, besloot ik mijn nieuwe fiets bewaakt neer te zetten.	0	1	0	0	0	0
De stalling is netjes.	5	0	0	0	0	1
Ik hoef geen steile helling af om mijn fiets ondergronds te parkeren.	0	0	0	0	1	1
Je kunt je fiets makkelijk stallen.	3	0	1	0	0	0
Vanaf deze stalling kan je redelijk droog naar het station lopen.	0	0	0	0	0	1
In de andere stallingen is het momenteel erg glad.	0	0	0	0	1	0
Minste kans dat fiets kapot gaat of wordt weggesleept.	0	0	0	1	0	0
Het is de beste stalling.	1	0	0	0	0	0
Ik heb een abonnement.	0	0	2	0	0	0

Voordat aan het onderzoek werd begonnen was de verwachting dat de mogelijkheid zou kunnen bestaan, dat het antwoord op de open vraag 'Waarom kiest u voor deze fietsenstalling en niet voor een andere stalling in de omgeving van het station?' verkeerde informatie zou kunnen opleveren, doordat respondenten zich misschien niet bewust zijn, van de redenen die ze hebben, voor het stallen in een bepaalde stalling. Het zou bijvoorbeeld zo kunnen zijn dat men 'dichtbij het perron' als belangrijkste reden van het stallen in een bepaalde stalling noemt, terwijl men het eigenlijk belangrijker vindt dat de parkeerplek gratis is, maar aan deze eigenschap van de fietsenstalling even niet denkt op het moment dat de vraag wordt gesteld.

Om deze reden is ervoor gekozen om na de open vraag naar de reden voor het stalgedrag, de respondent ook een gesloten vraag voor te leggen. De respondent wordt gevraagd om tussen vier eigenschappen de belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling te kiezen.

Aan de respondenten werden de volgende vier eigenschappen voorgelegd:

- De stalling is gratis
- De stalling is in de buurt van het station
- De stalling is bewaakt
- Er is voldoende ruimte in de stalling

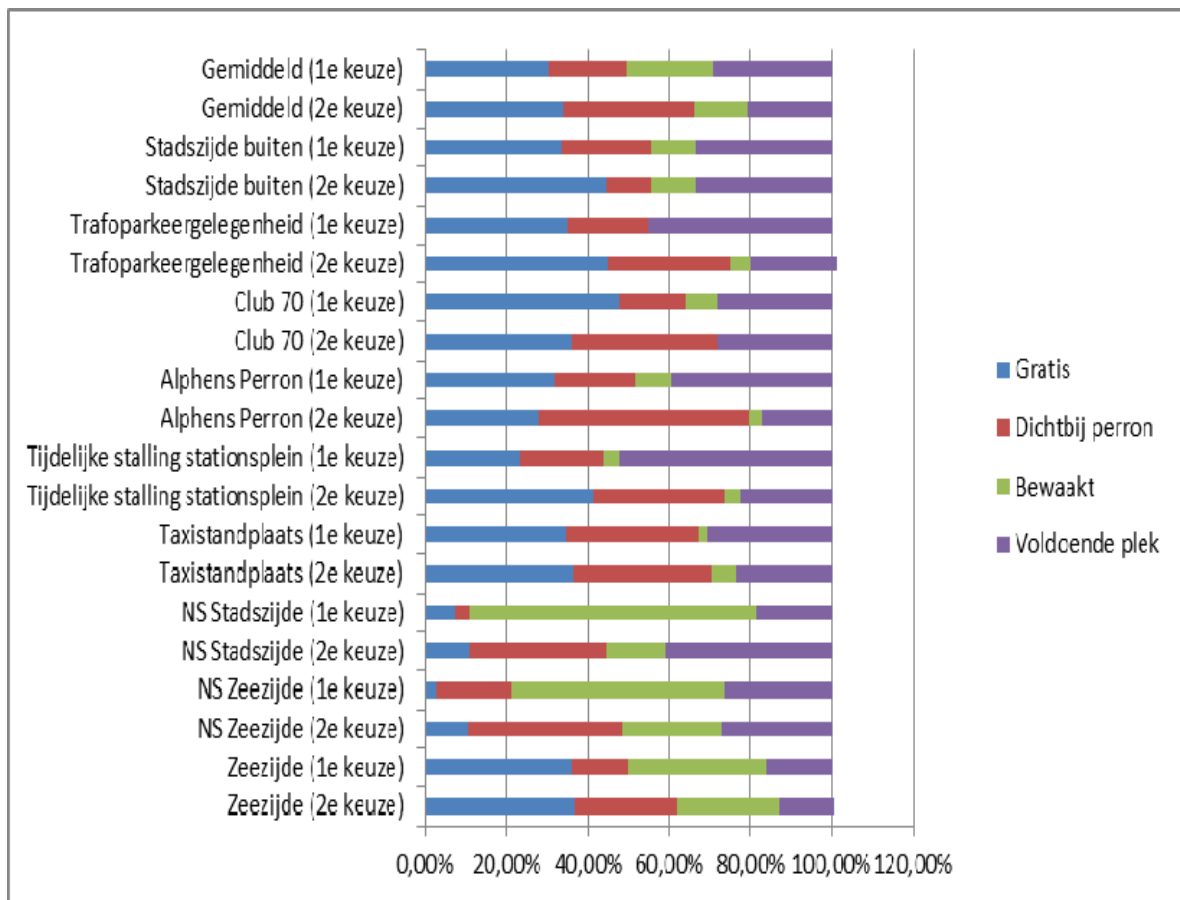
Nadat de respondent een keuze had gemaakt tussen de vier eigenschappen, werd aan hem of haar ook gevraagd, om aan te geven wat de op één na belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling is.

Tijdens het enquêteren bleek dat het zeer nuttig was om deze vraag in de enquête op te nemen. Het kwam herhaaldelijk voor dat een respondent bijvoorbeeld bij de open vraag antwoordde, dat ' dicht bij het perron' het belangrijkste was, terwijl men bij de gesloten vraag aangaf dat gratis eigenlijk een belangrijkere eigenschap was van een goede fietsenstalling.

Uit de uitkomsten van de open vraag blijkt, dat het een goede keuze is geweest om de respondenten een afweging te laten maken tussen de eigenschappen 'gratis', 'in de buurt van het station' en 'voldoende ruimte in de stalling'. Het zijn de alternatieven die het meeste zijn gekozen als reden voor het stallen in een bepaalde stalling. De eigenschap 'de stalling is bewaakt / is veilig' is echter ongeveer even vaak gekozen als 'de stalling is overdekt' en 'de stalling ligt goed op de weg van het perron naar de locatie waar ik vandaan kom / naartoe moet'. Wanneer dit onderzoek zou worden herhaald, zou kunnen worden overwogen om deze twee opties ook toe te voegen en de respondenten een keuze te laten maken uit zes eigenschappen.

Figuur 9 geeft in totaal en per fietsenstalling weer, in welke verhoudingen respondenten hebben gekozen voor de vier eigenschappen als belangrijkste en één na belangrijkste eigenschap.

Figuur 9: Wat is de belangrijkste en één na belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling, uitgesplitst naar stalling



Uit figuur 9 blijkt dat gebruikers van fietsenstalling in de omgeving van station Leiden centraal heterogene voorkeuren hebben als het gaat om fietsenstallingen. Dit betekent dat je niet kunt zeggen dat er duidelijk één eigenschap uitspringt, als belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling. Ongeveer net zoveel respondenten noemen de eigenschappen ‘gratis’, ‘dichtbij het perron’ en ‘voldoende plek’ als belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling.

Een tweede conclusie die op basis van figuur 9 kan worden getrokken is dat de voorkeuren sterk kunnen verschillen tussen de verschillende fietsenstallingen. Dit is getest met de zogeheten Chi-kwardraat test. Met de Chi-kwardraat test kan worden getoetst of er een verband is tussen de fietsenstalling waarin men stalt en de eigenschap die men kiest als belangrijkste eigenschap. Uit de test blijkt dat er een verband is. Ook tussen de keuze van de fietsenstalling en de op één na belangrijkste eigenschap, bestaat een verband.²

² De literatuur geeft aan dat de verwachte waarde van elke cel in de kruistabel niet lager mag zijn dan 5. Om deze aanname te behalen moeten er een aantal cases worden geschrapt (alle cases van de NS stalling Zeezijde, Trafoparkeergelegenheid, Club 70 en Stadszijde buiten zijn weggehaald, ten behoeve van deze exercitie). Ook wanneer deze cases zijn geschrapt zijn de uitkomsten significant. Er kan een verband worden aangetoond tussen de gekozen fietsenstalling en de eigenschap die men als belangrijkste en één na belangrijkste heeft geselecteerd.

Uit figuur 9 blijkt dat mensen die hun fiets in de ene fietsenstalling parkeren bijvoorbeeld veel waarde hechten aan 'bewaking', terwijl door de mensen die in een andere stalling parkeren, 'voldoende plek' wordt gezien als een belangrijke eigenschap. Hieronder zal per fietsenstalling worden weergegeven aan welke eigenschappen relatief gezien veel waarde wordt gehecht ten opzichte van het gemiddelde.³

- Mensen die in de Zeezijde fietsenstalling parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschap: **bewaakt**.
- Mensen die in de beide NS stallingen hun fiets parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschap: **bewaakt**.
- Mensen die in de fietsenstalling Taxistandplaats parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschap: **dichtbij het perron**
- Mensen die in de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschap: **voldoende plek**
- Mensen die in de fietsenstalling Alphens Perron parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschappen: **dichtbij het perron en voldoende plek**
- Mensen die in de fietsenstalling Club 70 parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschap: **gratis**
- Mensen die in de fietsenstalling trafoparkeergelegenheid parkeren, hechten relatief veel waarde aan de eigenschappen: **gratis en voldoende plek**.

Figuur 10: relatie tussen keuze belangrijkste eigenschap en één na belangrijkste eigenschap

eerste keuze	Tweede keuze				
	gratis	in de buurt van perron	bewaakt	voldoende ruimte	Totaal
gratis	0	76	42	44	162
in de buurt van perron	58	0	11	33	102
bewaakt	41	39	0	33	113
voldoende ruimte	81	58	17	0	156
totaal	180	173	70	110	533

Tenslotte is er getest of er een verband bestaat tussen de keuze voor de eerste eigenschap en de keuze voor de tweede eigenschap. Uit de Chi-square test bleek dat dit het geval is.

3.2 Stalt men ook wel eens anders, waar en waarom?

Deze paragraaf zal ingaan op de vraag of de respondenten hun fiets ook wel eens in een andere stalling parkeren. De tabel hieronder geeft weer dat van de 540 respondenten die deze vraag hebben beantwoord, 386 nooit in een andere stalling parkeert. Dit is opmerkelijk hoog. Een reden die

³ In dit rapport is ervoor gekozen om te concluderen dat er relatief veel waarde wordt gehecht aan een eigenschap als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan. A: het aantal respondenten dat de eigenschap als belangrijkste aanwijst, is 10% meer dan gemiddeld. B: Het aantal respondenten dat de eigenschap als belangrijkste of één na belangrijkste aanwijst, is 15% meer dan gemiddeld. De keuze voor deze maat is arbitrair en wetenschappelijk niet te verantwoorden.

respondenten geven voor het feit dat ze altijd voor dezelfde stalling kiezen is dat ze gemakkelijker hun fiets kunnen terugvinden. Een hoop mensen geven aan dat ze zelfs proberen hun fiets altijd op een vaste plek neer te zetten binnen de stalling, zodat ze hem gemakkelijk kunnen terugvinden.

In figuur 11 is ten eerste per fietsenstalling in de tweede rij weergegeven, hoeveel respondenten aan hebben gegeven nooit in een andere fietsenstalling te parkeren, dan de fietsenstalling waarin ze hun fiets hebben gestald op de dag van enquêteren. Ten tweede geeft figuur 11 per fietsenstalling weer in welke fietsenstalling men parkeert, wanneer men kiest voor een andere fietsenstalling. Deze laatste opmerkingen zal worden toegelicht aan de hand van een voorbeeld.

Voor mensen die op de dag van enquêteren, hebben geparkeerd in de NS stalling Zeezijde geldt bijvoorbeeld dat 19 van de 25 respondenten altijd gebruik maakt van deze stalling. Van de 25 respondenten, maken er 4 ook wel eens gebruik van de Zeezijde stalling.

Figuur 11: Van welke fietsenstalling maakt men gebruik, wanneer men in een andere fietsenstalling parkeert

alternatief	Stalling gebruikt op dag van enqueteren									Totaal
	Zeezijde	NS zeezijde	NS stadszijde	taxi-standplaats	Tijdelijke fietsenstalling stationsplein	Alphens Perron	Club 70	trafo-stalling	Stadszijde buiten	
Nooit in een ander	105	29	17	89	54	51	20	17	4	381
Zeezijde	0	6	1	6	2	4	1	1	2	23
NS zeezijde	30	0	8	0	0	0	0	0	0	38
NS stadszijde	1	3	0	0	1	2	1	0	0	8
Taxi-standplaats	6	1	0	0	6	2	1	1	2	19
Tijdelijke fietsenstalling stationsplein	1	0	0	2	0	0	0	0	0	3
Alphens Perron	6	0	0	0	2	0	0	1	1	10
Club 70	0	0	1	1	6	1	0	0	0	9
Trafostalling	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
Niet steeds in dezelfde	20	0	0	1	0	2	1	0	0	24
Stadszijde buiten	5	0	0	2	2	0	1	0	0	10
Zeezijde buiten	4	0	0	0	0	0	0	0	1	5
Totaal	178	39	27	101	73	65	25	20	10	538

Een opmerkelijk resultaat dat volgt uit de figuur 11 is dat de Zeezijde stalling, de stalling is waar naar verhouding de meeste mensen zeggen dat ze ook wel eens voor een andere stalling kiezen. Meer dan 40% van de mensen die parkeerden in de Zeezijde stalling zegt wel eens in een andere stalling te stallen. Wanneer men niet in de Zeezijde stalling parkeert, kiest men met name van de NS Zeezijde stalling.

Aan de respondenten die aangaven dat ze wel eens gebruik maakten van een andere fietsenstalling is ook gevraagd naar de reden van stallen in een andere stalling, dan de stalling waarvan op de dag enquêteren gebruik is gemaakt. Uit de analyse van de antwoorden van de 127 respondenten die

aangaven dat ze wel eens kiezen voor een andere fietsenstalling in de omgeving van het station, kwamen de volgende gegevens naar voren.

- 56 van de 127 respondenten gaven aan dat ze wel eens voor een andere fietsenstalling kozen, wanneer ze na negen uur met hun fiets bij het station aankomen en de fietsparkeergelegenheid, waar ze normaal gesproken stallen, is gesloten. Van deze 56 respondenten parkeerden 52 hun fiets op de dag van enquêteren in de Zeezijde stalling en 4 respondenten in de NS stalling aan de Stadszijde. In de meeste gevallen wordt uitgeweken naar de NS stalling aan de Zeezijde kant.
- 22 van de 127 respondenten gaven aan dat ze wel eens gebruik hebben gemaakt van een andere stalling, wanneer de stalling waar ze nu in parkeren vol zat. 12 van de 22 respondenten die vanwege deze reden wel eens voor een andere fietsenstalling heeft gekozen, parkeerden in de Zeezijde stalling op de dag van enquêteren.
- Daarnaast merkten 14 respondenten op dat ze wel eens voor een andere fietsparkeergelegenheid kozen, wanneer ze van de andere kant van het station aankwamen.
- Ook gaven 10 respondenten aan dat ze normaal gesproken gebruik maken van de Zeezijde fietsenstalling. De vorige keer dat ze hun fiets wilden stallen kwamen ze echter na negen uur aan, waardoor ze nu moesten uitwijken naar een andere fietsparkeergelegenheid, omdat de Zeezijde stalling na negen uur gesloten is.

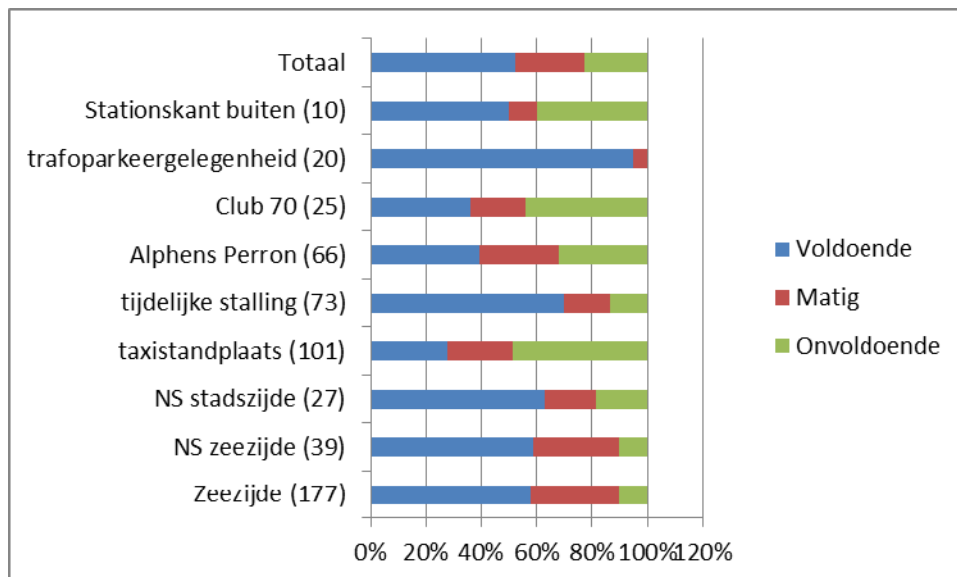
Hoofdstuk 4: is men tevreden over de stallingen?

Aan de respondenten zijn de volgende vragen gesteld ten aanzien van de fietsenstalling waar ze op de dag van enqueteren in hebben geparkeerd:

- Hoe beoordeelt u momenteel het aantal plaatsen in deze fietsenstalling?
- Vindt u dat u uw fiets gemakkelijk in de stallingen kunt plaatsen?
- Hebt u een gevoel van veiligheid in de fietsenstallingen?
- Vindt u dat u uw fiets gemakkelijk kunt terugvinden in de fietsenstalling?

Het aantal plaatsen in de stallingen wordt als volgt beoordeeld:

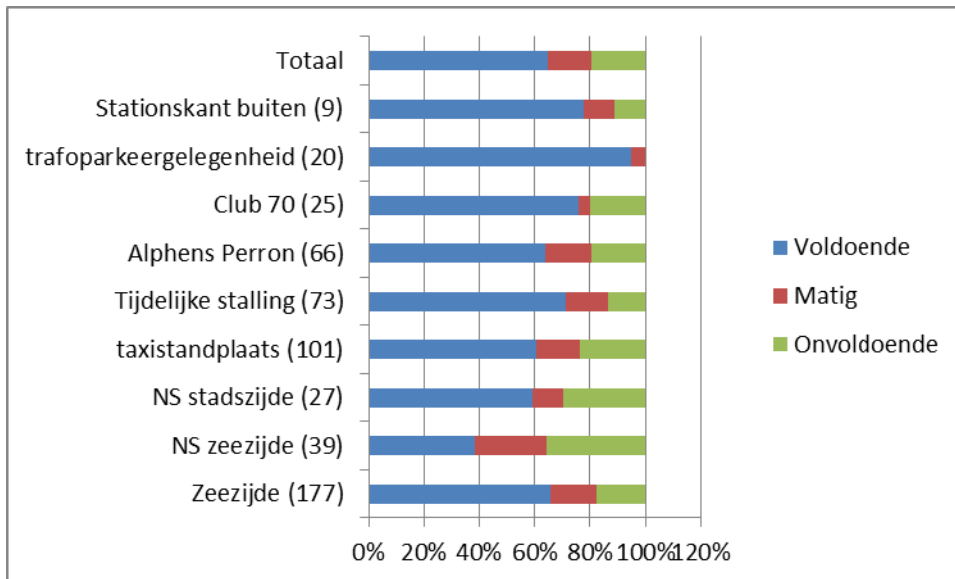
Figuur 12: hoe beoordeelt men het aantal plaatsen in de fietsenstalling, uitgesplitst naar fietsenstalling



Figuur 12 laat zien dat men over het algemeen tevreden is over het aantal plaatsen in de fietsenstalling. Wel is duidelijk dat de beoordeling per fietsenstalling sterk kan verschillen. Bij de Taxistandplaats en Club 70 zijn er meer respondenten die het aantal plekken negatief beoordelen dan respondenten die het aantal plekken positief beoordelen. Wat ook opvalt, is dat de Trafoparkeergelegenheid en de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein zeer goed scoren.

Het gemak waarmee men de fiets in de stallingen kan plaatsen wordt als volgt beoordeeld:

Figuur 13: hoe beoordeelt men het gemak waarmee men de fiets in de stalling kan plaatsen, uitgesplitst naar fietsenstalling

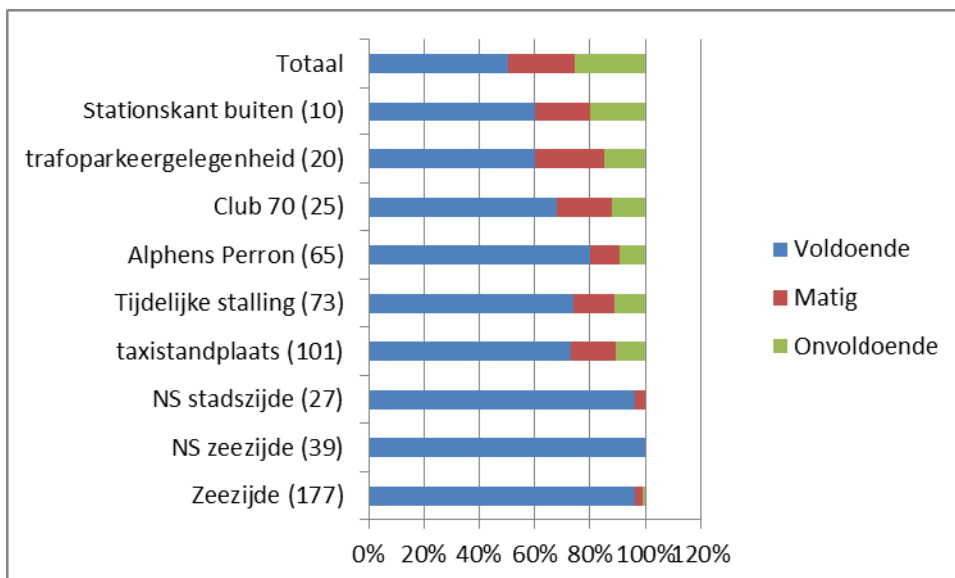


Ook op dit punt blijken de fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal goed te scoren. De NS stallingen scoren relatief slecht, doordat het systeem nogal verouderd is. Een belangrijke reden waarom de Taxistandplaats relatief gezien minder scoort kan worden gevonden in het feit dat de stalling erg vol is en het dus lastig kan zijn om je fiets in de drukke stalling te plaatsen. Dit kan worden geïllustreerd met de volgende quote:

Respondent 353 (Taxistandplaats): ik kan mijn fiets moeilijk in de stalling krijgen, omdat de stallingen te vol zijn.

Het gevoel van veiligheid in de fietsenstallingen wordt als volgt beoordeeld:

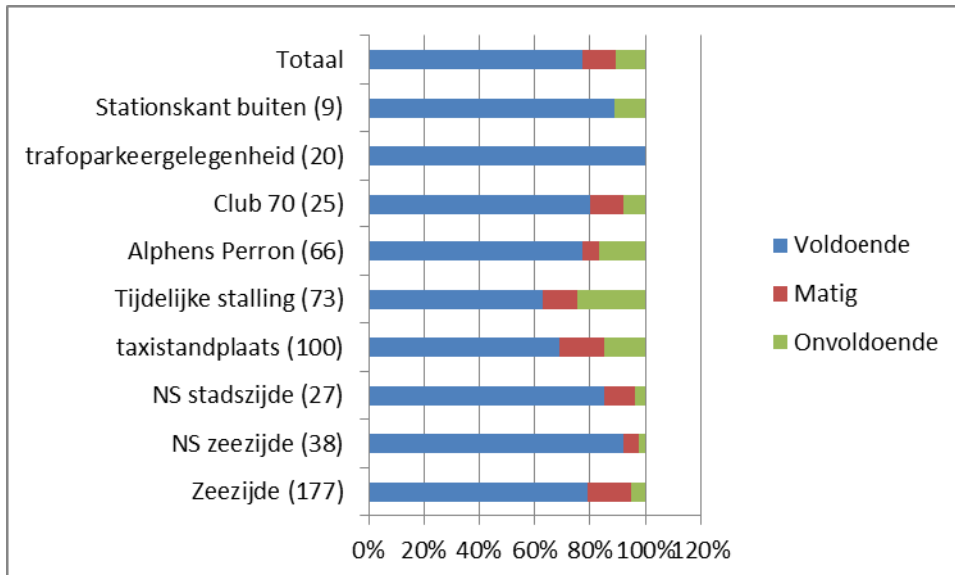
Figuur 14: hoe beoordeelt men het gevoel van veiligheid in de fietsenstallingen, uitgesplitst naar fietsenstalling



Ook het gevoel van veiligheid in de fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal wordt over het algemeen goed beoordeeld. Het gevoel van veiligheid wordt in de bewaakte stallingen bijna perfect beoordeeld.

Beoordeling van gemak terugvinden van fiets in de fietsenstalling:

Figuur 15: hoe beoordeelt men het gemak waarmee de fiets kan worden teruggevonden in de fietsenstallingen, uitgesplitst naar fietsenstalling



Ook het gemak van terugvinden wordt door de gebruikers van de fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal positief beoordeeld. De tijdelijke fietsenstalling stationsplein en de Taxistandplaats scoren iets slechter. Bij de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein kan de reden worden gevonden in het gebrek aan markering, terwijl er nog redelijk wat fietsen in de stalling staan. Bij de Taxistandplaats zit het hem met name in het gebrek aan plek in de stalling. Het verband tussen gemak van het terugvinden van je fiets en voldoende plek komt terug in de volgende quotes:

Respondent 14; (Stationsplein niet in de stalling): je kunt je fiets gemakkelijker terugvinden als er meer plek is.

Respondent 22 (Stalling Alphens Perron): wanneer er meer plekken komen, leidt dit er vanzelf toe dat je je fiets makkelijker kunt terugvinden en dat je je fiets makkelijker kunt stallen.

Hoofdstuk 5: Verbeterpunten

Het in kaart brengen van het stalgedrag is het belangrijkste onderwerp van dit onderzoek. Een ander belangrijk deel van dit onderzoek is het zoeken naar verbeterpunten ten aanzien van het fietsparkeren bij station Leiden centraal. Respondenten zijn in dit onderzoek op twee verschillende manieren bevroegd naar hun verbeterpunten. Ten eerste is aan respondenten gevraagd om verbeterpunten te geven, wanneer ze bij de evaluatievragen (hoofdstuk 4) een onvoldoende toekenden aan het systeem van stallen, de veiligheid of de terugvindbaarheid van hun fiets. Ten tweede is de enquête afgesloten met een algemene vraag naar verbeterpunten ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van station Leiden centraal. Hoewel de opdracht van dit onderzoek was om expliciet niet naar het 'fiets fout = fiets weg' beleid te vragen, plaatsten een aantal respondenten wel een aantal opmerkingen ten aanzien van dit punt, naar aanleiding van de open vraag. De keuze is daarom gemaakt om de opmerkingen ten aanzien van dit punt, die door de respondenten zijn gemaakt, wel in dit rapport te verwerken.

Alle verbeterpunten zijn verzameld en onderverdeeld in 27 categorieën. In paragraaf 1 zullen eerst de 11 verbeterpunten worden gepresenteerd, die het meest zijn genoemd. Per verbeterpunt of groep verbeterpunten zullen een aantal opmerkingen van respondenten worden besproken. Indien mogelijk, zullen er ook aanbevelingen of suggesties worden gedaan ten aanzien van het betreffende verbeterpunt. Vervolgens zal in paragraaf 2 aandacht worden besteed aan de 16 overige verbeterpunten die zijn genoemd.

5.1 De belangrijkste verbeterpunten

In figuur 16 staan de 11 belangrijkste verbeterpunten per fietsenstalling weergegeven. Eerst zullen een aantal termen nader worden uitgewerkt.

Markering: er moet meer aandacht worden besteed aan markering, zodat ik mijn fiets beter kan terugvinden.

Andere markering: er moet gebruik worden gemaakt van een andere manier van markeren, zodat ik mijn fiets beter kan terugvinden.

Toezicht: er moet meer toezicht komen in de buurt van fietsenstallingen met het oog op het voorkomen van fietsendiefstal.

Actiever weghalen fietsen: de gemeente moet actiever zijn in het weghalen van fietsen.

Minder fietsen weghalen: de gemeente moet minder actief zijn in het weghalen van fietsen.

Speciale plekken: de gemeente moet meer ruimte scheppen voor bakfietsen en fietsen met een kinderzitje. Daarnaast moet er meer ruimte komen voor moderne fietsen met een breed stuur.

Hoge stallingen: met name voor vrouwen is het lastig om fietsen in de hoge stallingen te krijgen. Daarnaast kunnen hoge stallingen soms gevaarlijke situaties veroorzaken.

Bonnetjessysteem: Ik snap het bonnetjessysteem bij de Zeezijde fietsenstalling niet. Je moet wel wachten, zodat men een bonnetje om je fiets heen kan doen, maar je krijgt geen bonnetje mee, waarmee je kunt aantonen dat de fiets van jou is. Ik snap het nut van het systeem niet.

Figuur 16: genoemde verbeterpunten per fietsenstalling (belangrijkste verbeterpunten)

Column1	Zeezijde	NS zeezijde	NS stadszijde	taxi-standplaats	Tijdelijke fietsenstalling stationsplein	Alphens Perron	Club 70	trafo-stalling	Stadszijde buiten	Totaal
Markering	3	1	0	0	7	8	0	0	0	19
Andere markering	7	0	2	6	3	2	0	0	0	20
Verlichting	0	1	0	5	5	1	8	1	3	24
Toezicht	5	0	0	5	6	3	0	1	2	22
Meer stallingen	20	0	5	27	9	12	10	3	2	88
Actiever fietsen weghalen	13	1	8	24	6	8	2	4	1	67
Minder fietsen weghalen	2	0	0	2	0	2	0	1	0	7
Speciale plekken	16	8	6	6	5	7	0	0	0	48
Hoge stallingen	28	7	3	3	2	12	0	0	0	55
Bonnetjes-systeem	9	0	1	0	0	0	0	0	0	10
Openings-tijden	19	1	2	0	0	1	0	0	0	23

In figuur 16 staan een aantal waarden in het rood weergegeven. Dit is gedaan om aan te geven dat het verbeterpunt relatief veel voorkomt in een bepaalde fietsenstalling. Hieronder zullen een aantal verbeterpunten verder worden uitgediept. Elk stuk over een verbeterpunten zal worden geïllustreerd aan de hand van een aantal quotes van respondenten. Ook zal verder worden ingegaan op de roodgedrukte waarden.

Meer plek en het weghalen van fietsen

Deze verbeterpunten vertonen een sterke samenhang en daarom zullen ze gezamenlijk worden besproken. De verbeterpunten vertonen op twee vlakken samenhang. Enerzijds is men van mening dat het probleem van het tekort aan plekken, op twee manieren zou kunnen worden opgelost. Ten eerste kan men meer fietparkeergelegenheden aanleggen. Ten tweede zou het probleem volgens respondenten kunnen worden opgelost door fietsen weg te halen, die te lang of verkeerd gestald staan.

Anderzijds is men van mening dat het weghalen van fietsen minder frustraties op zou leveren, wanneer er meer plek is om je fiets te parkeren. De combinatie van weinig plek en beleid van de gemeente om verkeerd gestalde fietsen weg te halen, werkt asociaal gedrag in de hand, waar mensen die hun fiets goed hebben gestald de dupe van worden. Wanneer dit gebeurt, leidt dit tot frustraties. Dit laatste punt zal worden toegelicht aan de hand van een voorbeeld.

Persoon A parkeert zijn fiets juist in de stalling. Persoon B wil zijn fiets zo stallen dat deze niet zal worden weggehaald door de gemeente. Persoon B kan in de volle fietsenstalling echter geen plek

vinden en besluit de fiets van Persoon A uit de stalling te halen en stalt zijn eigen fiets in de stalling. Wanneer Persoon A terugkomt op het station, is zijn fiets weggehaald door de gemeente wegens fout parkeren, terwijl Persoon A zijn fiets wel goed had geparkeerd. Dit levert frustratie op. De frustratie wordt nog groter als Persoon A zijn fiets gaat ophalen. Hij moet eerst 26 euro betalen en beseft dat hij een nieuw slot moet kopen. Vervolgens geeft hij aan dat hij zijn fiets wel goed had geparkeerd. De ambtenaar toont hem vervolgens een foto van zijn fiets die fout geparkeerd staat. Persoon A beseft dat iemand anders zijn fiets heeft verplaatst en dit zorgt voor nog meer frustratie.

Wanneer er echter voldoende plek was geweest voor Persoon B om zijn fiets te parkeren, was de fiets van Persoon A nooit uit de stalling gehaald. Frustraties omtrent 'fiets fout = fiets weg beleid' zouden kunnen afnemen door meer fietsparkeergelegenheden aan te leggen. Ten aanzien van dit laatste punt moet echter wel een opmerking worden geplaatst. Uit figuur 16 blijkt dat het verbeterpunt 'meer plek' relatief het vaakst wordt genoemd door respondenten die hebben geparkeerd in de Taxistandplaats, de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein, Club 70 en Alphens Perron. De mensen die 'er is meer plek nodig' als verbeterpunt aangeven, zouden er voor kunnen kiezen om bij de Trafoparkeergelegenheid te parkeren. In deze fietsenstalling is meer dan genoeg plek. Men vindt echter dat deze stalling te ver van het station afligt. Frustraties omtrent 'fiets fout = fiets weg beleid' zouden dus alleen kunnen afnemen, wanneer er op redelijke afstand⁴ van het perron extra fietsenstallingen worden aangelegd.

Nu het probleem is ingeleid zal dieper worden ingegaan op de problematiek omtrent het verbeterpunt 'wisselwerking tussen behoefte aan meer plek en behoefte aan actiever fiets fout = fiets weg beleid'.

Allereerst zal in dit onderdeel aandacht worden besteed aan de behoefte van fietsparkeerders dat fietswrakken worden weggehaald. Men is ervan overtuigd dat er zo meer plek ontstaat in de fietsenstallingen. Dat een grote groep mensen van mening is dat fietswrakken moeten worden weggesleept, blijkt uit de grote hoeveelheid quotes, die handelen over dit onderwerp. Hieronder zijn er slechts een aantal gepresenteerd. Wanneer u meer quotes over dit onderwerp wilt lezen, wordt u doorverwezen naar de bijlage van dit rapport.

Respondent 137 (Alphens perron): ik vind dat de acties dat na 4 weken je fiets wordt weggehaald ook moeten worden gehandhaafd. Het zou 10% meer plek opleveren.

Respondent 291 (Alphens perron): als fietsen er een maand staan, moeten ze worden opgeruimd. Doordat dit nu te weinig wordt gedaan, is het zo vol.

Respondent 372 (Taxistandplaats): men controleert nu 1 keer in de maand, maar dit is te weinig. Mensen beseffen niet dat ze schade aanrichten, wanneer zij hun fietsen tegen een andere fiets aangooien. Fietsen die er tussenin staan, moeten weg worden gehaald.

Respondent 406 (Zeezijde): actiever opruimen van fietswrakken. Wanneer het in deze stalling te vol wordt, dan moet het aantal weken dat je maximaal mag stallen omlaag

⁴ Het gaat hier om een redelijke afstand in de ogen van de gebruikers van fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal.

Uit de opmerkingen van de respondenten volgt dat er twee manieren zijn om meer plek te genereren in de fietsenstallingen. Ten eerste raadden respondenten aan dat fietswrakken en fietsen die te lang in de stalling staan moeten worden weggesleept. Ten tweede wordt er geadviseerd om fietsen weg te slepen, die niet in de stalling staan, maar geparkeerd staan tussen twee juist gestalde fietsen.

Omdat niet systematisch aan elke respondent is gevraagd welke vorm van wegslepen van fietsen een beter idee is, kunnen er geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken over worden gedaan. Wel blijkt zowel uit de algemene opmerkingen die respondenten hebben gemaakt, als uit de quotes van respondenten die expliciet zijn genoteerd, dat er voor het eerste idee beduidend meer draagvlak is dan voor het tweede idee.

Mensen lijken het over het algemeen redelijk en zelfs noodzakelijk te vinden dat fietswrakken en fietsen die te lang geparkeerd staan, worden weggesleept. Over het wegslepen van fietsen die 'verkeerd' geparkeerd staan tussen andere fietsen, denkt men echter zeer genuanceerd. De opmerking van respondent 372 lijkt eerder uitzondering dan regel te zijn. Men vindt over het algemeen niet dat fietsen moeten worden weggehaald, die 'verkeerd' gestald staan tussen twee goed gestalde fietsen. Er worden twee verschillende redenen genoemd voor een beperkt draagvlak ten aanzien van het weghalen van 'verkeerd' gestalde fietsen.

- Ten eerste vindt men dat het legitiem moet zijn om je fiets 'verkeerd' te stallen, wanneer de fietsenstalling vol is en je dus je fiets niet goed kunt stallen in de fietsenstalling.
- Ten tweede zorgt het beleid voor frustraties bij Persoon A, wanneer Persoon A zijn fiets juist heeft geparkeerd, maar de fiets toch is weggesleept door de gemeente, omdat Persoon B de fiets van Persoon A uit de stalling heeft gehaald om zijn eigen fiets goed te kunnen stallen.

Hieronder worden een aantal quotes gepresenteerd die handelen over dit punt.

Respondent 13: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): *ik parkeer hier, omdat er in de Taxistandplaats stalling vaak geen plaats is. Ik heb een keer meegemaakt dat mijn fiets is weggesleept door de gemeente, nadat iemand mijn fiets had verzet. Daarom parkeer ik nu in de tijdelijke fietsenstalling stationsplein om dit te voorkomen.*

Respondent 108: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): *het is asociaal dat je fiets er door een andere fietsparkeerder wordt uitgehaald en dat je fiets dan uiteindelijk door de gemeente wordt weggesleept, omdat deze niet in de stalling staat.*

Respondent 142 (Club 70): *fietsen die weg staan te rotten moeten worden weggehaald, zodat er meer plek is. Maar aan de andere kant is mijn fiets ook een keer weggehaald door de gemeente, toen hij door iemand anders uit de stalling is gehaald en tussen twee fietsen is gezet.*

Respondent 370 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): *oude fietswrakken moeten worden weggesleept en 'fiets fout = fiets weg' moet stoppen.*

Ook wordt door een aantal mensen de relatie tussen voldoende plek en 'fiets fout = fiets weg beleid' benadrukt. Hoe meer plek er is, hoe meer draagvlak er is voor 'fiets fout = fiets weg beleid'.

Respondent 382 (Alphens Perron): *wanneer er voldoende ruimte zou zijn, gooien mensen hun fiets er ook niet tussen.*

Respondent 409 (Alphens perron): fietsen moeten niet worden weggehaald, want er is te weinig plaats.

Naast het verband tussen voldoende plek en draagvlak tussen 'fiets fout = fiets weg beleid', lijkt er ook een verband te bestaan tussen communicatie van 'fiets fout = fiets weg beleid' en draagvlak voor 'fiets fout = fiets weg beleid'. Ook naar dit verband zijn de respondenten niet systematisch bevraagd tijdens de enquête en daarom is ook dit verband niet wetenschappelijk te onderbouwen. Het verband kan enigszins onderbouwd worden door waarnemingen van de onderzoeker en een aantal quotes van respondenten.

Respondent 23: (Stalling Alphens Perron): ik vind de bordjes van de gemeente niet goed zichtbaar. Bij 3 oktober werd op een bord op 3 meter hoog aangegeven, dat ergens geen fietsen mochten worden geplaatst. Toch werd hij weggehaald en was ik een halve dag aan het zoeken naar mijn fiets. De fietser wordt gecriminaliseerd, terwijl hij ook een forens is, die op weg is naar zijn werk.

Respondent 267 (NS stalling Stadszijde): ik vind het een goede zaak dat fietsen worden weggehaald, maar bordjes tonen niet duidelijk genoeg waar je je fiets niet mag plaatsen. Er is sprake van een gebrekkige communicatie wat er wel en niet mag.

Respondent 362 (Stationsplein Stadszijde): de communicatie moet beter. Het is nu niet duidelijk waar je je fiets wel en niet mag neerzetten.

Uit het onderzoek volgt dat door respondenten duidelijk problemen worden ervaren omtrent het 'fiets fout = fiets weg beleid'. Aan de ene kant is 'meer plek' het meest genoemde verbeterpunt in het onderzoek (zie figuur 16). Meer plek kan worden gecreëerd door het aanleggen van meer fietsstallingen in de buurt van het perron of door het actiever uitvoeren van 'fiets fout = fiets weg beleid.' Deze laatste oplossing wordt door 67 van de 541 respondenten expliciet genoemd, wanneer ze worden gevraagd om een algemeen verbeterpunt ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van station Leiden centraal op te noemen. Uit figuur 16 blijkt dat dit na 'meer plek' het verbeterpunt is, dat het meest wordt genoemd door respondenten.

Het probleem lijkt simpel te kunnen worden opgelost door meer fietsparkeergelegenheden te bouwen in de buurt van het perron of door het actiever handhaven van 'fiets fout is fiets weg beleid'. Het bouwen van extra parkeergelegenheden in de buurt van het perron brengt echter een hoop kosten met zich mee en het actief handhaven ten aanzien van fietsen die 'verkeerd' gestald zijn, brengt ook een hoop frustraties met zich mee. Volgens NVNM bestaat er ook een alternatieve oplossing waarover zou kunnen worden nagedacht. Deze oplossing wordt hier slechts beknopt besproken en zal verder worden besproken in hoofdstuk 7 (Integrale oplossing voor belangrijke verbeterpunten)

Suggestie:

Ten eerste moet het beleid dat fietsen die langer dan 4 weken geparkeerd staan worden weggehaald, actiever worden gehandhaafd. Hier is duidelijk draagvlak voor. Men is tevreden over het systeem dat er kaartjes aan de achterwielen van fietsen worden geniet en dat fietsen worden weggehaald die na 4 weken nog een kaartje hebben. Men heeft alleen het idee dat het vaak voorkomt, dat fietsen vier weken staan met een kaartje, maar alsnog niet worden weggehaald. Dit moet actiever worden gehandhaafd in alle stallingen.

Ten tweede moet één of twee fietsenstallingen aan de Stadszijde kant, net als de nieuwe ondergrondse stalling aan de Zeezijde kant, worden bemand met personen, die in de gaten houden of de fietsenstalling vol is. Wanneer de stalling vol is, mogen er geen personen meer hun fiets in de stalling parkeren. Zo komt het niet meer voor, dat mensen de fietsenstalling ingaan, er achter komen dat de stalling vol is, om vervolgens hun fiets tussen twee fietsen in te parkeren. Ook komt het niet meer voor dat mensen een goed gestalde fiets uit de stalling halen, om hun eigen fiets goed te stallen. Wanneer controleurs ervoor zorgen dat de stalling sluit, wanneer deze vol is, hoeft er in deze stallingen door de gemeente niet meer gecontroleerd te worden op fietsen die 'verkeerd' geparkeerd staan. Er moet alleen nog worden gecontroleerd op fietsen die te lang geparkeerd staan. Mensen moeten voor deze stallingen wel een abonnement hebben van bijvoorbeeld 20 euro per jaar. Ook kunnen mensen een dagkaart kopen van één euro per dag. Wanneer de betaalde stallingen vol zijn en mensen hebben toch een abonnement, dan moeten zij een gratis dagkaartje kunnen krijgen voor de NS stallingen.

Ten derde moet er in de onbemande stallingen aan de Stadszijde kant, alleen na duidelijke communicatie worden gehandhaafd op 'verkeerd' gestalde fietsen. Voor de fietsenstallingen moet een duidelijk bord worden geplaatst waarop staat, dat alle fietsen worden weggesleept, die op een bepaalde datum of dag verkeerd geparkeerd staan in deze stalling. Mensen die niet het risico willen lopen dat hun fiets door een andere persoon uit de stalling wordt gehaald, waardoor hun fiets onterecht door de gemeente wordt weggesleept, kunnen hun fiets op deze datum in een andere stalling plaatsen.

Uit het onderzoek lijkt te volgen dat een goede communicatie een noodzakelijke voorwaarde is voor acceptatie van het wegslepen van fietsen door de gemeente. De kaartjes die aan fietsen worden geniet, waaruit blijkt dat fietsen niet langer dan 4 weken mag worden gestald en anders worden weggesleept, lijken afdoende te zijn. Op het punt van 'verkeerd' gestalde fietsen lijkt de communicatie echter voor verbetering vatbaar te zijn. Met behulp van duidelijke borden moet beter worden aangegeven, wanneer men niet mag parkeren en waar men niet mag parkeren. Ten derde is de communicatie voor verbetering vatbaar op het punt van nazorg. In de ideale situatie hoeft een persoon die zijn fiets kwijt is, doordat deze door de gemeente is weggesleept, niet eindeloos te zoeken naar zijn fiets, doordat deze als gevolg van een duidelijk bord kan afleiden dat zijn fiets door de gemeente kan zijn weggesleept. Ook moet er ten aanzien van deze persoon zo worden gecommuniceerd, dat deze er meteen van op de hoogte is, waar en wanneer hij zijn fiets kan ophalen.

Hoge stallingen

Ten aanzien van de hoge stallingen werden door de respondenten twee groepen verbeterpunten genoemd. Ten eerste werd door met name vrouwen aangegeven dat het, ondanks hulpsystemen, voor hen fysiek lastig is om hun fiets in de hoge stalling te plaatsen. Daarnaast is door een aantal respondenten aangegeven dat de hoge stallingen in met name de Zeezijde fietsenstalling niet goed vastklikken, waardoor fietsen soms op gevaarlijke wijze naar beneden kunnen vallen. Er zal eerst aandacht worden besteed aan het probleem dat met name vrouwen moeilijk hun fiets in de hoge stallingen kunnen plaatsen.

Respondenten ervaren dit als een probleem, wanneer er geen plek is in de lage stallingen, terwijl er wel plek is in de hoge stallingen. Doordat zij hun fiets niet in de hoge stallingen kunnen krijgen, moeten zij hun fiets 'verkeerd' parkeren, waardoor de kans bestaat dat de gemeente hun fiets wegsleept. De volgende quotes van respondenten handelen over dit punt.

Respondent 248 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): ik parkeer hem hier, want bij andere is het vaak beneden vol en kan je hem alleen boven kwijt en ik kan hem er als oudere vrouw boven niet in krijgen.

Respondent 284 (Alphens perron): de hoge stallingen zijn voor een vrouw niet te doen.

Respondent 317 (Alphens perron): als vrouw met hoge hakken is het erg lastig om je fiets in de hoge stallingen te krijgen. Als je je fiets uit de hoge stallingen haalt en er staan hoge fietsen in de onderste rekken, dan knalt hij er tegenaan.

Respondent 318 (Alphens perron): de hoge stallingen zijn lastig voor vrouwen.

Respondent 378 (Taxistandplaats): als vrouw krijg ik mijn fiets niet in de hoge stallingen.

Respondent 381 (Alphens Perron): het is voor mij als zwangere vrouw niet mogelijk om mijn fiets in de bovenste stallingen neer te zetten. Ook is het lastig dat de sturen soms in elkaar komen. De stalling bij de taxistandplaats is nog een groter probleem. Voor mijn gevoel is de ruimte tussen de stallingen daar nog kleiner.

Respondent 402: (Zeezijde): het is bijna onmogelijk om een vrouwenfiets met een kinderzitje bovenin te parkeren.

Respondent 409 (Alphens perron): ik zou de onderste stallingen een beetje uitgraven en de hoge stallingen verlagen, zodat vrouwen ook bij de hoge stallingen kunnen.

Met dit probleem kan op verschillende manieren worden omgegaan.

- Ten eerste kan er niets aan de situatie worden veranderd. Mensen hebben met het Tijdelijke fietsenstalling stationsplein en de Trafoparkeergelegenheid opties om hun fiets gemakkelijk te kunnen. Nadeel is wel dat met name vrouwen en ouderen die hun fiets niet in de hoge stallingen kunnen krijgen, gedwongen worden om te parkeren in fietsenstallingen die verder van het perron afliggen en niet overdekt zijn.

- Ten tweede kunnen, zoals door respondent 409 wordt aangegeven, stallingen worden uitgegraven, zodat vrouwen beter bij de hoge stallingen kunnen komen. Deze oplossing zal echter naar alle waarschijnlijkheid hoge kosten met zich meebrengen.

NVNM beveelt aan om voor het volgende alternatief te kiezen.

Aanbeveling:

In de fietsenstallingen met hoge stallingen worden mannen, met behulp van een cartoon, gestimuleerd om hun fiets bovenin neer te zetten, zodat vrouwen en ouderen hun fietsen gemakkelijk bovenin kwijt kunnen. Hoe de cartoon er precies uit zou moeten zien, moet nog worden overdacht. Maar de cartoon moet in ieder geval op een vrolijke manier aangeven dat vrouwen het zeer galant van mannen zouden vinden, als mannen proberen hun fiets boven neer te zetten.

Aan de andere kant wordt door een aantal respondenten aangegeven dat de hoge stallingen, met name in de Zeezijde stalling, voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen, doordat het kliksysteem niet altijd goed werkt en het systeem soms spontaan met fiets en al naar beneden valt. Als voorbijganger kan je hier soms lelijk door verwond raken. Hieronder zijn een aantal opmerkingen ten aanzien van dit onderwerp gepresenteerd.

Respondent 101: (Zeezijde): de hoge stallingen zijn soms gevaarlijk. Ik heb er al een aantal blauwe plekken aan overgehouden.

Respondent 185 (Club 70): het bovenste systeem is gevaarlijk en valt soms op je hoofd.

Respondent 344: (Zeezijde): de constructie van de bovenste stallingen moet stabiel.

Respondent 289 (Zeezijde): ik ben een keer bijna aangevallen door een fiets die uit zichzelf uit de hoge stallingen schoof.

Respondent 395 (Zeezijde): er moet meer onderhoud komen aan de stallingen. Misschien kunnen de mensen die de bonnetjes doen, dit doen. De hoge stallingen gaan nu al niet zo goed, maar hoe zal dit over een jaar zijn, als er geen onderhoud aan wordt gedaan?

Respondent 405: (Zeezijde): de bovenste stallingen moeten worden voorzien van een kliksysteem. Fietsen vallen soms spontaan uit de rekken. Je moet soms letterlijk vluchten voor vallende fietsen. Ik heb een keer gezien dat iemand geraakt is.

Aanbeveling:

NVNM geeft als aanbeveling dat er moet worden gekeken naar de hoge stallingen in de Zeezijde stalling. Meerdere mensen klagen over de gevaarlijke situatie en er is reeds iemand geraakt. Ook is door de onderzoeker tijdens het enquêteren een keer waargenomen dat een systeem met fiets en al spontaan naar beneden viel. Dit is door de onderzoeker niet waargenomen in andere fietsenstallingen, maar misschien is het ook goed om de hoge stallingen bij Club 70 een keer te bekijken, omdat ook hier door een respondent een opmerking is gemaakt ten aanzien van de hoge stallingen.

Speciale plekken

Van de 409 respondenten hebben 34 respondenten aangegeven dat ze problemen hebben met het feit dat verschillende soorten speciale fietsen niet goed in de reguliere fietsenstallingen passen. Er zijn drie groepen speciale fietsen te onderscheiden:

- Fietsen met kinderzitjes of fietstassen (accessoires van de fiets steken uit)
- Bakfietsen
- Moderne fietsen met bredere banden en een breder stuur (de fiets heeft zelf onderdelen die groter zijn dan gemiddeld)

Dit probleem wordt zowel door de bezitters van een speciale fiets als door de bezitters van een reguliere fiets geadresseerd. Bezitters van een speciale fiets vinden het een probleem dat zij hun fiets niet goed kunnen en stallen en bezitters van een reguliere fietsen, hebben er een probleem mee dat ze hun fiets niet goed kunnen stallen, doordat een speciale fiets te veel plek inneemt. Een aantal opmerkingen van respondenten die handelen over problematiek omtrent speciale fietsen, zullen hieronder worden gepresenteerd.

Respondent 70 (Zeezijde): er moeten meer fietsparkeergelegenheden komen voor bredere fietsen of fietsen met fietstassen of kinderzitjes.

Respondent 281 (Alphens perron): er moet meer plek komen voor fietsen met kratjes.

Respondent 290 (Alphens perron): bakfietsen die in een reguliere stalling staan eruit gooien, want die nemen twee plekken in.

Respondent 301 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): bakfietsen moeten worden geplaatst waar ze horen en niet ertussen proppen.

Respondent 388 (Zeezijde): het is lastig om je fiets met een kinderstoeltje te parkeren.

Een duidelijke lijn die in de opmerkingen van de respondenten te ontdekken is, is het aanbrengen van een scheiding tussen reguliere fietsen en speciale fietsen. Speciale fietsen moeten volgens de respondenten niet in de reguliere stallingen komen te staan, omdat ze te veel plek innemen. De respondenten ervaren dit als een probleem, omdat er naar hun perceptie al een gebrek is aan plek. Omdat de speciale fietsen niet in de reguliere stallingen mogen staan, moeten er voldoende stallingen worden neergezet waar speciale fietsen kunnen worden gestald.

Bij de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein is er een speciale plaats aangewezen, waar speciale fietsen hun fiets kunnen parkeren. Naar de waarnemingen van de onderzoeker stonden er echter ook een groot aantal reguliere fietsen in deze stalling. Door een opmerking van een respondent werd de oorzaak van dit probleem verduidelijkt.

Respondent 357 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): aparte fietsparkeergelegenheid voor bakfietsen is een goed idee, maar werkt niet echt, omdat je mensen houdt die hun fiets op zo'n plaats blijven stallen, omdat ze dicht bij het station willen stallen.

NVNM wil daarom de volgende aanbeveling doen:

Aanbeveling:

Het is een goede zaak dat de gemeente onderscheidende plekken maakt voor speciale fietsen en reguliere fietsen. Het is echter zeer belangrijk dat fietsenstallingen voor speciale fietsen aan de achterkant van de fietsparkeergelegenheid staan. Het probleem met een aparte locatie voor speciale fietsen aan de voorkant van een fietsenstalling (voorbeeld is Tijdelijke fietsenstalling stationsplein), is dat mensen die een reguliere fiets hebben hun fiets in de speciale fietsenstalling plaatsen, wanneer er niet voldoende plek is in reguliere stallingen en ze snel de trein willen halen.

Communicatie is erg belangrijk. Aan mensen met een speciale fiets moet ten eerste duidelijk worden gemaakt dat zij hun fiets niet op een locatie voor reguliere fietsen mogen plaatsen. Dit kan worden gedaan met behulp van duidelijke borden⁵. Daarnaast moet het voor mensen met een speciale fiets meteen duidelijk zijn, waar de locatie is, waar zij hun speciale fiets kunnen parkeren. Dit zou ook met behulp van borden kunnen worden aangegeven.

Er moet vooraf worden nagedacht over de grootte van de locatie voor speciale fietsen ten opzichte van de locaties voor reguliere fietsen. Wanneer een beleid wordt gevoerd waarbij speciale fietsen niet bij de locaties voor reguliere fietsen mogen worden geparkeerd en andersom, moet er goed worden gekeken naar de verhouding speciale fietsen / reguliere fietsen in de fietsenstalling en moet de grootte van de locaties hierop worden aangepast.

Markeringen

De meeste verbeterpunten ten aanzien van markeringen zijn door respondenten aangegeven, nadat de enquêteur vroeg naar verbeterpunten ten aanzien van terugvindbaarheid van de fiets van de respondent, wanneer door de respondent was aangegeven dat hij of zij de terugvindbaarheid als onvoldoende beoordeelde. Wanneer de respondent alleen aangaf dat hij of zij behoefte had aan betere markering is ook gevraagd aan wat voor soort markeringen er behoefte was. Door dertien respondenten werd aangegeven dat markering in de vorm van kleuren volgens hen het beste was. Vier respondenten merkten op dat zij behoefte hadden aan markering in de vorm van nummers. Tenslotte gaven twee respondenten aan dat ze markering in de vorm van letters zouden prefereren. Voor alle drie de groepen werd als belangrijkste argument gebruikt dat deze vorm van markering het best te onthouden was. Naast de drie categorieën van verbeterpunten die hierboven staan beschreven, werden er ook nog een aantal andere ideeën geopperd door respondenten.

Respondent 126: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik vind dat er vooral schattige bordjes moeten komen, zodat je sneller je fiets kunt vinden.

Respondent 277 (NS stalling Stadszijde): misschien markeren door rekken zelf een kleurtje te geven.

⁵ Zeer belangrijk is ook dat uit de borden in één keer op te maken is wat voor soort fietsen er allemaal onder de definitie speciale fietsen vallen. De gemeente moet van tevoren bepalen of alleen bakfietsen of ook fietsen met kinderzitjes en / of fietstassen en moderne fietsen met een breed stuur en brede banden onder deze definitie vallen.

Respondent 345: (zeezijde): de pilaren moeten worden gekleurd als markering.

Respondent 409 (Alphens perron): markering zou ik doen met dieren. Dit is makkelijker te onthouden.

Een belangrijke opmerking die moet worden gemaakt is dat een goede markering door de respondenten zeker niet als de belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling wordt gezien. Geen één respondent heeft bijvoorbeeld aangegeven dat zij voor een bepaalde fietsenstalling kiezen, omdat er zulke goede markeringen zijn. Goede markeringen worden door de respondenten gezien als een handig extraatje. Het lijkt erop dat het niet rendabel is om te investeren in goede markeringen, wanneer dit veel extra kosten met zich meebrengt.

Suggestie:

Breng bij meerdere fietsenstallingen markeringen aan. De optie om ook te markeren met kleuren is het overwegen waard. De rekken verschillende kleuren geven, zou een goede manier van markeren met kleur kunnen zijn. Er kan ook over worden nagedacht om verschillende manieren van markering te combineren. Een voorbeeld hiervan is de combinatie van plaatjes met kleuren of aan de combinatie van kleuren met letters. Wat de beste markering is, zou een onderwerp kunnen zijn voor nader onderzoek. Omdat betere markeringen ten opzichte van de andere verbeterpunten een onbelangrijk verbeterpunt blijkt te zijn, adviseert NVNM om niet te investeren in markeringen, wanneer dit veel kosten met zich meebrengt.

Verlichting en toezicht

Wanneer mensen het antwoord geven dat er meer toezicht moet komen, is aan hen gevraagd hoe zij deze verbetering van het toezicht voor zich zien. Mensen kwamen echter niet met originele ideeën voor verbetering van de veiligheid. Men dacht vooral aan camera's, meer surveillance en betere mogelijkheden om je fiets vast te maken. Ook meer verlichting zou kunnen helpen. Bij de fietsenstalling Club 70 is dit punt opvallend vaak genoemd. Van de 25 respondenten werd door 8 dit punt als verbeterpunt genoemd. Hieronder zijn een aantal quotes gepresenteerd die handelen over het goed kunnen vastmaken van je fiets.

Respondent 109: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): mijn fiets is hier twee keer gestolen, dus ik doe hem nu op dubbel slot. Maar je kunt in dit soort stallingen je fiets niet goed met twee sloten vastmaken. Soms moet je helemaal omlopen om je fiets goed vast te maken aan de stalling.

Respondent 137 (Alphens perron): het systeem (hoge stallingen) is erg handig, ik kan mijn slot er mooi aan vastmaken.

Respondent 197 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): er moet iets op worden gevonden dat je je fiets beter aan de stallingen vast kunt zetten.

Respondent 397 (Trafoparkeergelegenheid): aan de zijkant van de stallingen zitten ijzeren staven. Ik zet mijn fiets altijd naast zo'n staaf neer en maak mijn fiets daaraan vast, zodat mijn fiets minder snel gestolen kan worden. Ik zou graag meer van dit soort staven hebben.

Respondent 408 (Alphens Perron): je moet iets maken, waardoor je je fiets beter vast kunt maken. Ook zou het fijn zijn als deze fietsenstalling iets meer open is, waardoor het veiliger wordt.

Bonnetjessysteem

In de Zeezijdestalling maakten 9 van de 177 respondenten een opmerking over het bonnetjessysteem. Uit opmerkingen van de respondenten bleek dat het systeem in de loop van het jaar is veranderd. De meningen over de veranderingen zijn niet volledig eenduidig. Een aantal respondenten is er blij mee, een aantal respondenten niet. Doordat niet alle respondenten systematisch zijn bevraagd naar dit onderwerp, kunnen er geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken worden gedaan op dit punt. Wel blijkt uit de volgende drie quotes dat gebruikers van de Zeezijde stalling van mening verschillen.

Respondent 63 (Zeezijde): er was eerst een hoop gedoe met de bonnetjes, maar dat is nu opgelost.

Respondent 254 (Zeezijde): Ik snap het bonnetjessysteem niet meer. Nu kan iemand nog steeds met jouw fiets er vandoor gaan. Ik heb toch liever voor elke fiets een individueel bonnetje.

Respondent 392 (Zeezijde): Ik vind het raar dat het oude bonnetjessysteem is afgeschaft. De reden ervoor is dat het niet snel genoeg ging, maar ik vond het wel meevallen. Ik weet dat er mensen zijn die mijn slot open kunnen maken. Ik zou er best voor willen betalen.

De overige opmerkingen hadden allemaal de strekking dat de respondenten niet goed begrepen wat nu nog de toegevoegde waarde was van het systeem. Het systeem werkt sneller, omdat je nu niet zelf ook een bonnetje krijgt. Maar mensen moeten nog steeds wachten op het nietje wat om hun stuur moet worden gedaan en moet worden vastgeniet door één van de werknemers van de Zeezijde stallingen. Dit levert tijdens spitsuur toch problemen op. Tegelijkertijd snappen mensen niet wat nog de toegevoegde waarde van het systeem is. Je moet wel wachten, zodat men een bonnetje om je stuur heen kan doen, maar je krijgt geen bonnetje mee, waarmee je kunt aantonen dat de fiets van jou is. In theorie kan iemand met fiets A naar binnen lopen, zijn fiets stallen, even de stad ingaan, teruggaan naar de stalling en fiets B stelen, zonder dat de controleurs dit opmerken.

Het grote nadeel van een controlesysteem is dat het tijd kost. Mensen moeten wachten voordat zij de fietsenstalling kunnen betreden, met als gevolg dat de kans groter wordt dat zij hun trein missen. Het huidige systeem kost de gebruikers van de fietsenstalling ook tijd. De oude variant zorgde voor nog meer opstoppen, doordat de kaartjesknippers ook nog een bonnetje aan de gebruikers moesten geven en de gebruikers dit bonnetje moesten aanpakken en soms wegstoppen. Ook veroorzaakten waarschijnlijk de gebruikers die weg wilden gaan opstoppen, doordat zij eerst hun bonnetje moesten zoeken. Waarschijnlijk is dit de reden geweest om het oude systeem te veranderen in het huidige systeem.

NVNM beveelt een alternatief systeem aan wat vooral toegevoegde waarde heeft bij de integrale oplossing, die in hoofdstuk 7 wordt gepresenteerd. Omdat dit alternatief niet los kan worden gezien van de integrale oplossing, is ervoor gekozen om dit in hoofdstuk 7 te presenteren.

Openingstijden

Wat tijdens het onderzoek opviel, was dat het verbeterpunt 'openingstijden' veel vaker door respondenten werd genoemd die in het weekend werden geënquêteerd in verhouding tot respondenten die tijdens werkdagen werden geënquêteerd. Met name door respondenten die in het weekend op bezoek gingen werd aangegeven dat ze de beperkte openingstijden van de Zeezijde

stalling voor verbetering vatbaar vonden, doordat ze nog niet zeker wisten of ze voor 21.00 uur thuis zouden zijn.

5.2 Overige verbeterpunten:

In deze paragraaf zullen de overige verbeterpunten worden gepresenteerd. In figuur 17 zijn alle overige verbeterpunten uitgesplitst naar parkeergelegenheid te vinden. Onder figuur 17 zijn ook een aantal originele verbeterpunten uitgewerkt. Voor de overige quotes ten aanzien van verbeterpunten zal worden verwezen naar de bijlage.

Figuur 17: Overige verbeterpunten, uitgesplitst naar fietsparkeergelegenheid.

	Zeezijde	NS zeezijde	NS stadszijde	taxi-standplaats	Tijdelijke fietsenstalling stationsplein	Alphens Perron	Club 70	trafo-stalling	Totaal
Trap kan glad zijn	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Vraag mij af of bewaking wel iets doet	4	0	0	0	0	0	0	0	4
De trappen zijn te steil	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Er moeten meer overdekte stallingen komen	0	0	0	1	2	1	0	3	7
In de winter strooien	0	0	0	1	1	0	1	1	4
De onderrekken zijn te laag	1	0	0	0	0	0	0	0	1
De uitstraling van de stallingen kan beter	0	0	1	1	0	0	0	1	3
Het dak moet worden gemaakt, want lekt nu	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Er moeten meer ingangen komen	3	0	0	0	0	0	0	0	3
Klantvriendelijkheid kan beter	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Er moeten meer bewaakte stallingen komen	2	1	0	0	0	1	0	0	4
Herrie van de radio	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Het stinkt hier	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Extra gratis bewaakte stalling aan Stadszijde kant	1	0	0	0	1	2	1	0	5
De rommel moet beter worden opgeruimd	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Het is te druk bij de ingang	0	1	0	0	0	0	0	0	1

Originele verbeterpunten:

Respondent 49 (Taxistandplaats): er is een duidelijk punt van gevaar bij het uitrijden van deze fietsparkeergelegenheid aan de kant waar de taxi's er ook uitrijden. Dit zorgt soms voor gevaarlijke situaties

Respondent 67 (Zeezijde): ik zou graag willen hebben dat de linkerdeur weer open wordt gezet, want die gebruikte ik vroeger altijd.

Respondent 229 (NS stalling Stadszijde): het plein moet moderner worden gemaakt. Geef het eens een kleurtje.

Respondent 235: (NS stalling Stadszijde): het is erg irritant dat de brommers en een aantal fietsen soms in de loop van deze fietsparkeergelegenheid naar de ingang toe staan. Deze moeten ze weghalen. Ik moet soms helemaal omlopen.

Respondent 255 (Zeezijde): De ondergrond van de trap is te glad. Ik zou liever een ruwere ondergrond hebben.

Respondent 295 (Alphens perron): ik vind de kruising van de bussen met de aanfietsroute erg onhandig.

Respondent 313 (Alphens Perron): deze stalling zou veel beter moeten worden afgesloten, want nu zitten er nog wel eens zwervers in. De kwaliteit moet ongeveer hetzelfde zijn als de stalling aan de andere kant. Daar kunnen zwervers niet ingaan.

Respondent 368 (Stationsplein Stadszijde): aan de Zeezijde kant moeten er ook bovengrondse fietsparkeergelegenheden komen.

Respondent 392 (Zeezijde): Ook moet er op de trap meer sprake zijn van eenrichtingsverkeer als het druk is. Zet bijvoorbeeld pijlen op de trappen, dan is het duidelijker voor mensen.

Respondent 413 (Zeezijde): het moet duidelijker worden aangegeven waar je je fiets kunt terugvinden, wanneer deze is weggesleept, zodat je deze weer terug kunt vinden

Respondent 417 (Zeezijde): ik vind het vervelend dat er nog steeds fietsen buiten op het plein staan. Ook vind ik de blokkades die voor de ingang staan irritant. Die moeten ze weghalen.

Respondent 438 (Zeezijde): het is erg fijn dat ik bij bovenste stallingen vaak hulp krijg van het personeel

Respondent 440 (Zeezijde): openingstijden moeten veel duidelijker worden aangegeven bij de Zeezijde stalling. Staat nu op een minuscuul bordje. Bij de NS Zeezijde stalling, zie je duidelijk de openingstijden. Ik had het nu gemist en kon dus niet bij mijn fiets, omdat de stalling dicht was.

Respondent 501 (Alphens Perron): ik zou graag fietskluizen willen hebben bij Leiden centraal. Ik ben best bereid om hiervoor 150 euro te betalen.

Respondent 518 (tijdelijke fietsenstalling stationsplein): het is nu niet duidelijk waar het fietspad is. Dit moet duidelijker worden aangegeven, want nu zijn er soms gevaarlijke situaties, doordat voetgangers niet door hebben dat zij een fietspad oversteken.

Respondent 528 (Zeezijde stalling): ik zou graag een roltrap willen, zodat ik niet naar beneden hoeft te lopen.

Hoofdstuk 6: Overige aanbevelingen

6.1 Functie Tijdelijke fietsenstalling stationsplein:

Uit het onderzoek blijkt dat de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein een belangrijke functie heeft, ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van station Leiden centraal in het algemeen. Uit de tekst op de website van de gemeente Leiden⁶ blijkt echter dat deze fietsenstalling slechts tijdelijk is. Omdat de fietsparkeergelegenheid ter discussie staat, is ervoor gekozen om extra aandacht te besteden aan de functie van deze stalling.

Ten eerste is het zo dat mensen momenteel van mening zijn dat er voldoende stallingen zijn in de omgeving van station Leiden centraal. Uit figuur 12 kan echter worden afgeleid dat de situatie bij de Taxistandplaats, Club 70 en het Alpens Perron momenteel kritiek is. Wanneer de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein wordt weggehaald, zal de parkeerdruk in deze drie stallingen nog verder toenemen. Dit kan ervoor zorgen dat de kwaliteit van deze drie stallingen omlaag gaat. Deze functie kan worden ondersteund met de volgende quotes:

Respondent 12: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): dit is een tijdelijke fietsenstalling, maar ik zou hem graag houden, want hij is naar mijn mening wel nodig. In de fietsenstalling onder de taxistandplaats is vaak niet voldoende plek.

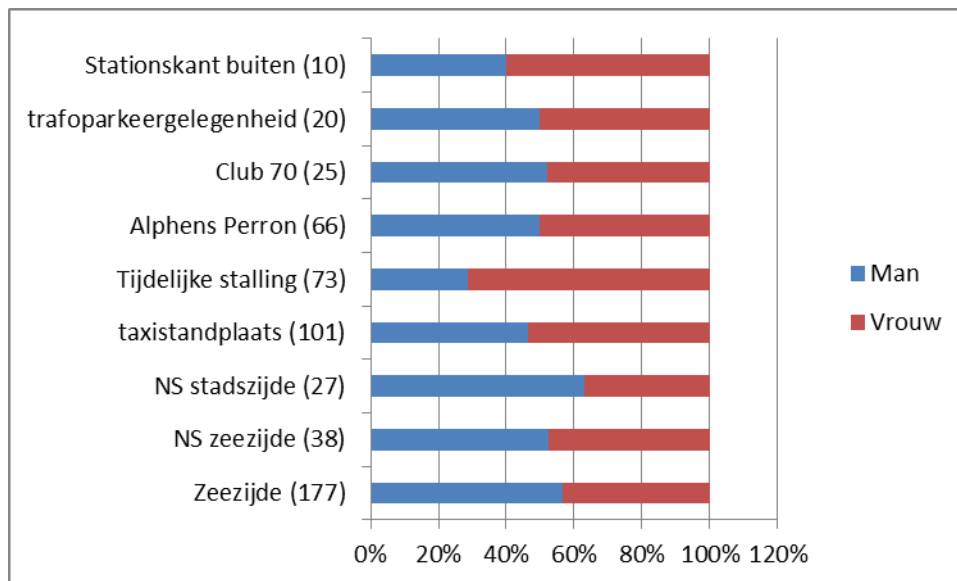
Respondent 183 (Taxistandplaats): sinds de fietsparkeergelegenheid bij de tijdelijke fietsenstalling stationsplein er is, is er hier weer een beetje plaats.

Respondent 364 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer mijn fiets, omdat ik hem snel kwijt kan doordat er voldoende ruimte is.

Daarnaast heeft de tijdelijke fietsenstalling stationsplein een belangrijke functie voor vrouwen en oudere mensen. Zij kunnen moeilijk in fietsparkeergelegenheden als de Taxistandplaats, Alpens Perron en Club 70 parkeren, omdat de onderste stallingen vaak vol zijn en ze hun fiets niet in de bovenste stallingen kunnen tillen. Dat veel vrouwen om deze reden graag in de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein hun fiets parkeren kan worden gebaseerd op de relatie tussen fietsparkeergelegenheid en geslacht die in figuur 18 is gepresenteerd. Figuur 18 laat zien dat in de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein relatief veel vrouwen (71%) parkeren.

⁶ www.leiden.nl/fietsen

Figuur 18: verdeling van mannen en vrouwen in de verschillende stallingen.



Een verklaring voor de uitkomst die in figuur 18 is gepresenteerd zou kunnen zijn dat een aantal vrouwen graag parkeert in een parkeergelegenheid met maar één verdieping, omdat voor hen bij een stalling met twee verdiepingen de hoge stallingen al afvallen als plaats waar ze kunnen stallen (zie paragraaf 5.1). Wanneer de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein zal worden weggehaald, zou dit voor deze groep vrouwen kunnen betekenen, dat zij niet meer kunnen uitwijken naar deze fietsparkeergelegenheid met één verdieping. De volgende quotes ondersteunen deze functie.

Respondent 92 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): De hoge plekken in de Taxistandplaatsstalling zijn vaak te stroef en daarom parkeer ik hier.

Respondent 248 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer hem hier, want bij andere is het vaak beneden vol en kan je hem alleen boven kwijt en ik kan hem er als oudere vrouw boven niet in krijgen.

Ten derde heeft de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein een functie als uitwijkmogelijkheid voor mensen die willen voorkomen dat hun fiets onterecht wordt weggesleept in het kader van 'fiets fout = fiets weg beleid'. In paragraaf 5.1 is ingegaan op de negatieve effecten van een combinatie van overvolle stallingen in combinatie met 'fiets fout = fiets weg beleid'. Het aantal keren dat een fiets van Persoon A, die zijn fiets juist heeft gestald, onterecht wordt weggesleept door de gemeente, doordat Persoon B de fiets van Persoon A uit de stalling heeft gehaald en zijn eigen fiets juist in de stalling heeft gezet, zal toenemen. Mensen stallen in minder populaire stallingen als de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein en Trafoparkeergelegenheid om te voorkomen dat hun fiets wordt weggesleept door de gemeente

Respondent 131 (trafoparkeergelegenheid): Ik parkeer mijn fiets hier. Als je je fiets in een andere parkeergelegenheid er ergens naast parkeert, dan kan het zomaar zijn dat je je fiets kwijt bent.

Respondent 332: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer hier, omdat hier de meeste kans op plek is en er dus minder kans is, dat de gemeente mijn fiets weghaalt.

De aanbeveling van NVNM luidt als volgt:

Aanbeveling:

Wanneer men overweegt om de stalling Tijdelijke fietsenstalling stationsplein op te heffen, moet men goed nadenken over de gevolgen van deze beslissing en proberen de negatieve effecten op te vangen. Wanneer de fietsenstalling wordt opgeheven, zal de parkeerdruk op andere stallingen enorm toenemen. Dit leidt ertoe dat mensen sneller hun fiets tussen twee andere fietsen zullen gooien, wat kan leiden tot schade aan fietsen. Ook neemt de kans toe op asociaal gedrag als gevolg van de combinatie van volle stallingen en 'fiets fout = fiets weg beleid'. Wanneer stallingen vol zitten, zullen mensen sneller geneigd zijn om andermans fiets uit de stalling te halen, om hun fiets wel goed te parkeren, waardoor de fiets die uit de stalling is gehaald onterecht kan worden weggesleept. Wanneer men de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein sluit, zal men deze negatieve effecten moeten accepteren, of ergens anders plek moeten creëren. Tenslotte heeft de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein ook een functie als het gaat om mensen die moeite hebben met hoge stallingen. In de Taxistandplaats, Club 70 en Alphens Perron is er vaak alleen nog plaats in de hoge stallingen. Wanneer men de fiets niet in de hoge stallingen kan krijgen behoren deze stallingen niet tot opties om je fiets in te stallen. Wanneer men besluit om de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein te sluiten, raadt NVNM de gemeente in ieder geval aan om aan mensen aan te geven dat het ook mogelijk is om de fiets in de Trafoparkeergelegenheid te stallen.

6.2 De NS stallingen:

De NS stallingen zijn de enige betaalde fietsenstallingen in de omgeving van station Leiden centraal. Omdat al snel bleek dat de opmerkingen van de gebruikers van de NS stallingen op sommige punten afweken van de opmerkingen van de respondenten die gebruik hebben gemaakt van een andere stalling, is besloten om deze opmerkingen apart te presenteren. Hieronder staan een aantal quotes van mensen die gebruik hebben gemaakt van één van de NS stallingen

Respondent 7: (NS stalling Zeezijde): deze respondent antwoordde dat hij in de stalling zijn fiets parkeerde, omdat de werkgever dit vergoedt. Wanneer de werkgever dit niet zou doen, zou hij uitwijken naar de ondergrondse stalling Zeezijde.

Respondent 39 (NS stalling Zeezijde): ik kan mijn fiets lastig kwijt in de parkeergelegenheid, omdat er te weinig ruimte is voor mijn banden.

Respondent 41 (NS stalling Zeezijde): het stallingssysteem biedt te weinig ruimte voor mijn fiets (te dikke banden)

Respondent 237: (NS stalling Stadszijde): sommige fietsen passen niet meer goed in de rekken. Je hebt tegenwoordig fietsen met een hoger stuur en met bredere sturen. Die passen niet meer. Prijs van de dagstalling zou ik afronden. Dat is nu 1,10 euro. Dit is vaak een heel gedoe.

Respondent 254 (Zeezijde): ik parkeer nu hier, omdat ik de constructies bij de NS stalling Zeezijde slecht vond.

Respondent 328 (NS stalling Stadszijde): de NS stalling aan de Zeezijde moet hogere stallingen krijgen, zodat ik mijn fiets daar ook kan parkeren, of de NS stalling aan de Stadszijde moet ook in het weekend open zijn.

Respondent 391 (zezijde): ik kan mijn fiets makkelijker kwijt in deze stallingen, dan in de stallingen van de betaalde NS fietsparkeergelegenheid.

Uit bovenstaande quotes blijkt voornamelijk dat gebruikers van de NS stallingen moeite hebben met het stallingssysteem. Het systeem is ouderwets en mensen met een moderne fiets hebben moeite om hun fiets in het systeem te krijgen.

Hoofdstuk 7: Integrale oplossing voor belangrijkste verbeterpunten

In feite behelst de integrale oplossing drie verschillende aspecten, waarmee een aantal problemen tegelijkertijd worden aangepakt. Het eerste doel van de oplossing die in dit hoofdstuk zal worden gepresenteerd is het tegemoetkomen van de gebruiker van fietsparkeergelegenheden in de omgeving van station Leiden centraal, die behoefte heeft aan een hogere kwaliteit van fietsparkeren, dan nu kan worden aangeboden in de gratis fietsstallingen aan de Stadszijde kant. Tegelijkertijd beoogt de integrale oplossing het ‘fiets fout = fiets weg beleid’ efficiënter te maken. Het doel van de integrale oplossing is niet dat deze één op één zou worden overgenomen. Dit hoofdstuk bestaat uit richtlijnen waar naartoe zou kunnen gewerkt, wanneer men beleid ontwikkelt.

De oplossing bestaat uit drie groepen van suggesties.

- 1) Betaald fietsparkeren wordt ingevoerd in de fietsparkeergelegenheden Taxistandplaats, Zeezijde en Alphens Perron. Er moet worden gedacht aan een zeer laag tarief van rond de 20 euro per jaar.
- 2) Taxistandplaats, Zeezijde en Alphens Perron gaan dicht als ze vol zijn. Alleen fietsen die langer dan 4 weken staan, moeten nog worden weggesleept. ‘Fiets fout = fiets weg’ beleid hoeft in deze stallingen niet meer te worden toegepast. In de overige onbetaalde stallingen wordt duidelijk gecommuniceerd, wanneer alle verkeerd geparkeerde fietsen weg worden gehaald.
- 3) Aan de Zeezijde van het station wordt een nieuwe gratis fietsstalling aangelegd, waar mensen hun fiets kunnen parkeren die niet willen betalen voor één van de betaalde fietsstallingen.

Door deze aanpassingen ontstaat er een situatie waarin er drie prijs / kwaliteit ringen om het station kunnen worden getekend.

- Eerste ring (NS stallingen): zeer dichtbij het perron voor een hoge kwaliteit tegen een relatief hoge prijs stallen.
- Tweede ring (Zeezijde, Taxistandplaats, Alphens Perron): in de buurt van het perron voor een redelijk hoge kwaliteit tegen een lage prijs stallen.
- Derde ring (Tijdelijke fietsstalling stationsplein, Club 70, Trafoparkeergelegenheid, nog aan te leggen stalling Zeezijde): verder van het perron af gratis stallingen voor een lage kwaliteit

In de paragrafen 1 en 2 van dit hoofdstuk zal in worden gegaan op het invoeren van betaald fietsparkeren in de Taxistandplaats, Zeezijde en Alphens Perron. In de eerste paragraaf wordt beargumenteerd dat de gebruikers van fietsstallingen in de omgeving van station Leiden centraal in drie groepen kunnen worden ingedeeld. Vervolgens wordt gesteld dat in de huidige situatie één groep niet goed wordt bediend, terwijl twee andere groepen wel goed worden bediend. Beperkt betaald parkeren invoeren in drie stallingen, zou ervoor kunnen zorgen dat alle drie de groepen goed worden bediend. In paragraaf 3 wordt uitgewerkt dat in deze stallingen ‘fiets fout = fiets weg’ beleid niet meer hoeft te worden toegepast. ‘Fiets fout = fiets weg’ beleid wordt ook efficiënter, wanneer dit beter wordt gecommuniceerd. Ook dit wordt in paragraaf 3 uitgewerkt. In paragraaf 4 wordt

beargumenteerde dat de fietsparkeerders, die slechts behoefte hebben aan een gratis fietsenstalling met een lage kwaliteit, niet goed wordt bediend aan de Zeezijde kant. Het aanleggen van een gratis fietsparkeergelegenheid van lage kwaliteit aan de Zeezijde kant, zou een oplossing kunnen zijn.

7.1 Drie verschillende groepen stallers:

In een notendop zou kunnen worden gesteld dat er drie verschillende groepen fietsparkeerders zijn. De drie groepen verschillen wat betreft behoefte aan kwaliteit en bereidheid om te betalen voor kwaliteit. Verder onderzoek zou moeten uitwijzen wat de verschillende behoeften precies zijn en wat de betalingsbereidheid per groep precies is. Op basis van de 409 enquêtes kan echter al een opmaat worden gepresenteerd ten aanzien van de groepsindelingen. In deze paragraaf zal worden beargumenteerde wat het verschil is tussen de drie groepen fietsparkeerders en zal ook een typologie worden gemaakt van de drie verschillende groepen gebruikers.

Mensen die hun fiets stallen, hebben behoefte aan een bepaalde kwaliteit en zijn bereid om een bepaalde prijs hiervoor te betalen. Aan de ene kant zijn er mensen die helemaal geen behoefte hebben aan een goede kwaliteit en ook niet bereid zijn om te betalen voor het parkeren van hun fiets. Aan de andere kant zijn er mensen die bereid zijn om bijvoorbeeld 100 euro per jaar te betalen voor een bepaalde kwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat kwaliteit van een goede fietsparkeergelegenheid uit een aantal aspecten kan bestaan.

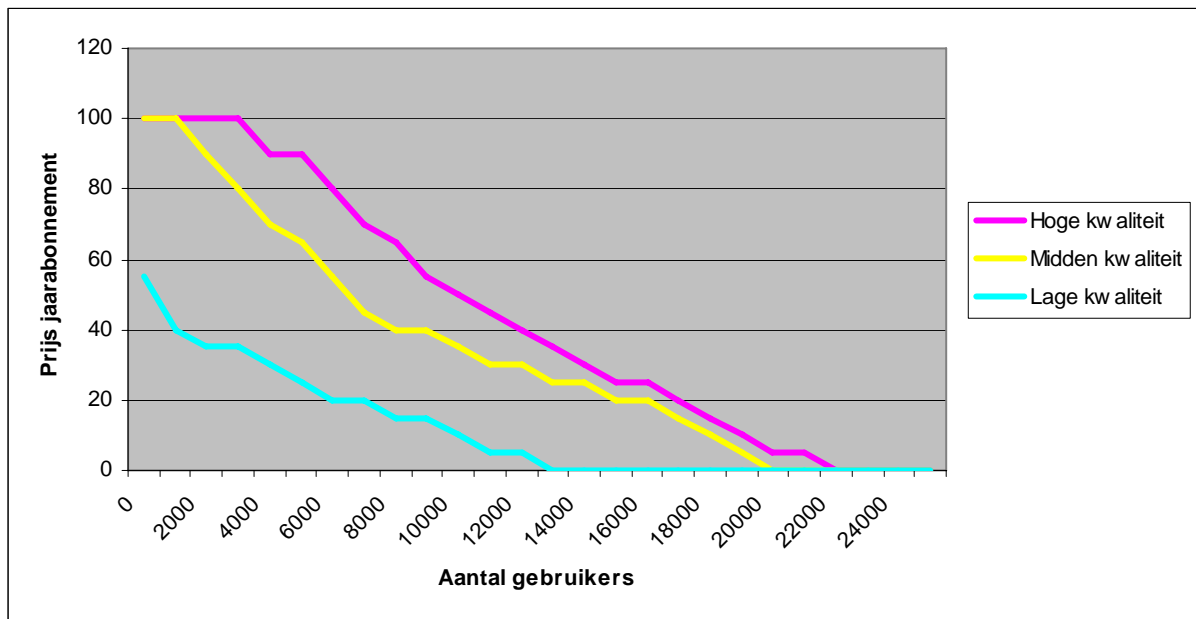
- Fietsparkeergelegenheid ligt dicht bij perron.
- De kans op een plek is hoog.
- De stalling is bewaakt.
- Kans dat de fiets wordt weggesleept door de gemeente is laag.
- De stalling overdekt.
- Goede ligging van de stalling tussen station en bestemming in Leiden waar gebruiker naartoe gaat / vandaan komt.

Sommige aspecten hangen nauw met elkaar samen. Wanneer de kans op een plek hoog is, wordt de kans dat de fiets wordt weggesleept door de gemeente lager. Wanneer we naast deze zes eigenschappen, alle andere aspecten van een goede fietsparkeergelegenheid ook onder het begrip kwaliteit scharen, kan op basis van waarnemingen van de onderzoeker een positieve relatie tussen kwaliteit en prijs worden afgeleid. Wanneer de kwaliteit hoger is, is men bereid een hogere prijs te betalen om de fiets te parkeren. Om de waarnemingen van de onderzoeker ten aanzien van de voorkeuren van gebruikers wat betreft de combinatie van een bepaalde kwaliteit van een fietsenstalling en de prijs van een jaarabonnement beter te illustreren is figuur 19 geschetst.

Omdat niet kan worden beschikt over werkelijke data, worden er een aantal aannames gemaakt. Zo wordt aangenomen dat 25.000 mensen gebruik willen maken van de fietsparkeergelegenheden in de omgeving van station Leiden centraal. Vervolgens zijn vraagcurven aangenomen voor fietsenstallingen van drie verschillende kwaliteiten. Deze aangenomen zijn in figuur 19 weergegeven.

Figuur 19 wil twee verschillende verschijnselen illustreren.

- Bij een zelfde kwaliteit geldt, dat hoe hoger de prijs is, hoe minder mensen een jaarabonnement zouden nemen. Het voorbeeld in figuur 19 laat zien dat 4.000 mensen bereid zijn om voor een fietsparkeergelegenheid van hoge kwaliteit 100 euro te betalen. Voor dezelfde fietsparkeergelegenheid zouden 12.000 mensen bereid zijn om 40 euro per jaar te betalen.
- Ook wil figuur 19 laten zien dat meer mensen bereid zijn voor een fietsenstalling van hogere kwaliteit een bepaald bedrag per jaar te betalen. Wanneer de prijs voor alle drie de soorten kwaliteit fietsenstallingen 20 euro zou zijn, zouden 7.000 mensen een jaarabonnement voor de lage kwaliteit fietsenstalling aanschaffen. Voor de middenkwaliteit zouden dit 16.000 mensen zijn en voor een hogere kwaliteit 17.000 mensen.



Zoals gesteld is deze waarneming is niet gebaseerd op basis van systematisch wetenschappelijk onderzoek. Om precies te bepalen hoeveel mensen bereid zijn om een bepaalde prijs voor een bepaalde kwaliteit te betalen, zou kunnen worden onderzocht met behulp van de contingent valuation methode moeten worden toegepast.

Waarom dan een figuur presenteren met drie fictieve vraagcurven? Het punt dat NVNM aan de hand van de figuur zou willen maken is, dat uit de gesprekken met de gebruikers voortvloeide, dat de geënquêteerde respondenten ruwweg in drie verschillende groepen kunnen worden ingedeeld.

- Een groep mensen die bereid is 100 euro per jaar te betalen voor een fietsenstalling met hoge kwaliteit
- Een groep mensen die niet bereid is om 100 euro per jaar te betalen voor een abonnement op een fietsenstalling. Maar die wel bereid is om te betalen voor een kwaliteit die hoger is dan de kwaliteit in de Taxistandplaats, Alphens Perron, Tijdelijke fietsenstalling stationsplein, Club 70 en de Trafoparkeergelegenheid.
- Een groep mensen die niet bereid is om te betalen voor een fietsenstalling.

De stelling van NVNM is dat de eerste en de laatste groep momenteel worden bediend in de omgeving van station Leiden centraal. De tweede groep niet. Deze zou kunnen worden bediend door de kwaliteit van één, twee of drie fietsenstallingen te verbeteren tegen beperkte betaling.

Wanneer de voorkeuren van gebruikers van fietsenstalling in de omgeving van het station Leiden centraal overeen zouden komen met de voorkeuren die in de figuur 19 zijn gepresenteerd, zou kunnen worden gekozen voor het volgende beleid

- Fietsenstallingen van hoge kwaliteit neerzetten. Mensen moeten een bedrag van 100 euro per jaar betalen. In het voorbeeld zouden ongeveer 3.000 mensen gebruik maken van deze mogelijkheid
- Fietsenstallingen van een midden kwaliteit neerzetten voor een bedrag van ongeveer 20 euro per jaar. Hier zouden 13.000 mensen gebruik van maken (de figuur geeft aan dat er 16.000 mensen gebruik van zouden maken, maar 3.000 mensen maken al gebruik van de fietsenstalling van hoge kwaliteit).
- Fietsenstallingen van lage kwaliteit neerzetten die gratis zijn. Hier zullen in ieder geval 9.000 mensen gebruik van maken (volgens de figuur is er een vraag van 25.000 gebruikers naar gratis stallingen van een lage kwaliteit, maar 16.000 mensen maken al gebruik van een stalling van midden kwaliteit of hoge kwaliteit)

Het belangrijkste voordeel van dit systeem lijkt dat de gemeente haar opbrengsten maximaliseert, maar dit is niet het geval. Het belangrijkste voordeel van het beprijzen van de midden kwaliteit fietsparkeergelegenheden is dat er minder gebruikers, gebruik zullen willen maken van de midden kwaliteit stallingen, waardoor de stallingen minder vol zullen worden. Bij een prijs van 20 euro per jaar zijn er ineens 9.000 mensen, die geen gebruik meer zullen maken van de midden kwaliteit fietsenstallingen. Doordat deze 9.000 mensen niet meer gebruik kunnen maken van de betaalde stallingen, zijn de stallingen minder vol en krijgen de betaalde stallingen vanzelf een betere kwaliteit.

Wanneer er geen bedrag wordt gevraagd, willen er op basis van figuur 19, 22.000 mensen gebruik maken van de stalling en wordt het er zo vol, dat er niet meer gesproken kan worden van midden kwaliteit. Door een prijs in te voeren, wordt een groep mensen die niet bereid is te betalen uitgesloten. Hierdoor verandert een stalling die eerst van lage kwaliteit was, doordat het er overvol was, in een fietsenstalling van midden kwaliteit, doordat er nu voldoende plek is.

Om dit concreet te betrekken op de situatie ten aanzien van fietsparkeren in de omgeving van station Leiden centraal beschikt de Zeezijde kant duidelijk over twee fietsenstallingen van een hoge kwaliteit tot midden kwaliteit. Beide stallingen liggen dicht bij het station en zijn overdekt. Ook komt het in beide stalling bijna nooit voor dat een fiets wordt weggesleept, omdat deze fout staat geparkeerd. De NS stalling Zeezijde is ook bewaakt en er is bijna altijd plek. In de gratis Zeezijde stalling is er momenteel bijna altijd plek. Mensen hebben wel het idee dat de stalling steeds voller aan het worden is. Ook is er sprake van beperkte bewaking in de stalling. Dat mensen het idee hebben dat het steeds drukker wordt in de stalling, blijkt uit de volgende opmerkingen.

Respondent 16: (Zeezijde): er moeten meer plekken komen. Deze fietsenstalling is erg in trek en straks wordt het overvol.

Respondent 76 (Zeezijde): de fietsparkeergelegenheid Zeezijde is wel voller aan het worden.

Respondent 84 (Zeezijde): er moet meer plek bijkomen. Als mensen hun fiets buiten de fietsparkeergelegenheid moeten zetten, omdat er te weinig plek is, zet dit kwaad bloed.

Aan de Stadszijde kant is het een ander verhaal. De NS Stadszijde stalling voldoet aan alle eisen van een hoge kwaliteit fietsenstalling. De overige stallingen zijn volledig onbewaakt en zeker bij Club 70, de Taxistandplaats en Alphens Perron is het zo druk dat niet kan worden gesproken van een midden kwaliteit fietsenstalling. Mede ook omdat in deze stallingen het gevoel is, dat het kan voorkomen dat je fiets onterecht wordt weggesleept door de gemeente, doordat een andere persoon je goed gestalde fiets uit de stallingen heeft gehaald. De Tijdelijke fietsenstalling stationsplein en de Trafoparkeergelegenheid zijn niet overdekt. Daarbij komt ook dat de Trafoparkeergelegenheid naar het gevoel van de respondenten te ver van het perron aflight.

Aan de Stadszijde kant is er dus een gebrek aan een midden kwaliteit fietsenstalling. Mensen die behoefte hebben aan het parkeren van hun fiets in een middenkwaliteit fietsenstalling tegen een laag bedrag, hebben nu niet deze kans. Ze worden gedwongen om een (naar hun voorkeur) te hoge prijs te betalen voor een kwaliteit die ze niet nodig hebben of gratis gebruik te maken van een te lage kwaliteit die hen frustreert.

Om deze groep gebruikers nader te definiëren zullen de drie verschillende groepen gebruikers hieronder in grote lijnen worden omschreven.

Groep 1

(‘ik vind het geen probleem om te betalen voor een goede fietsenstalling’ type)

Wat zijn de behoeften van deze groep stallers?

Mensen vinden het geen probleem om te betalen voor een goede kwaliteit. Onder een goede kwaliteit verstaan zij ondermeer: dichtbij het perron, overdekt, bewaakt en voldoende plek voor je fiets.

In welke stallingen parkeert dit type stallers?

Deze groep mensen parkeert in de NS fietsenstallingen en in de nieuwe Zeezijde fietsenstallingen. Sommige mensen zijn overgestapt van de NS fietsenstallingen naar de Zeezijde stalling, omdat ze de stallingen fijner vinden. Hun fiets past niet goed in de ouderwetse NS stallingen.

Groep 2

(‘Ik ben bereid om een klein beetje geld te betalen voor een stalling van redelijk goede kwaliteit)

Wat zijn de behoeften van deze groep stallers?

Deze groep stallers wil overdekt in de buurt van het perron stallen. Ook willen ze graag dat er beperkte bewaking is (bewaking in de vorm van Zeezijde is voldoende). De groep 2 staller vindt het vooral belangrijk dat hij of zij zijn fiets snel kwijt kan (doordat er voldoende plek is). Men vindt voldoende plek belangrijk om drie redenen. Ten eerste wil men snel de trein kunnen halen en dus wil men niet te lang zoeken naar een plek. Ten tweede wil men niet dat de fiets onterecht door de

gemeente wordt weggesleept, doordat deze door een andere persoon uit de stallingen is gehaald. Ten derde hecht men waarde aan voldoende plek, omdat bij gebrek aan ruimte de kans groter is dat iemand zijn fiets tegen de fiets van de gebruiker aangooit, wat tot schade kan leiden. Deze groep mensen is bereid om een klein bedrag te betalen voor deze kwaliteit.

In welke stallingen parkeert dit type staller?

Mensen die vanuit de Zeezijde naar het station toe fietsen, stallen hun fiets in de nieuwe Zeezijde stalling. Deze is gratis en voldoet aan hun eisen. De stalling is overdekt, dichtbij het perron, je kunt redelijk gemakkelijk een plek vinden en de kans dat je fiets wordt gestolen of wordt weggesleept door de gemeente is erg laag. Daarnaast is de stalling gratis.

Een aantal mensen die vanuit de Stadszijde naar het station fietst, stalt hun fiets in de Zeezijde stalling. Een grote groep 'Groep 2' respondenten stalt momenteel echter in één van de gratis fietsstallingen aan de Stadszijde kant. Waarschijnlijk zien deze mensen de nieuwe fietsparkeergelegenheid bij de Zeezijde niet als een optie, omdat de stalling vanuit de Stadszijde niet goed bereikbaar is. Of dit ook het geval is, is echter niet onderzocht in dit onderzoek. Dit zou interessant zijn om te onderzoeken, wanneer het onderzoek wordt herhaald. De groep 2 stallers die in één van de gratis stallingen aan de Stadszijde kant van lage kwaliteit parkeert lijkt echter groot te zijn. Veel groep 2 stallers wijken uit naar de Tijdelijke fietsstalling stationsplein, omdat de kans op plek hier relatief groot is. De kans is in hun ogen daarom kleiner, dat hun fiets door iemand uit de stallingen wordt gehaald en onterecht wordt weggesleept door de gemeente.

Groep 3

(‘ik zie mijn fiets slechts als een hulpmiddel om zo snel mogelijk naar de trein te rijden’ type)

Wat zijn de behoeften van deze groep stallers?

Deze staller wil graag dichtbij het perron parkeren en zoekt niet lang naar een plek. Wanneer hij of zij geen plek vindt, wordt de fiets tussen twee andere fietsen gegooid. Het minder sociale deel van groep 3 is bereid om een fiets die goed staat geparkeerd uit de stalling te halen, om vervolgens zijn of haar fiets juist te parkeren. Zo loopt men niet het risico dat zijn of haar fiets wordt weggesleept door de gemeente.

Respondent 344 (Taxistandplaats): ‘mijn fiets is zo oud, dat ik hem altijd ergens tussengooi’.

In welke stalling parkeert dit type staller?

Deze groep stallers parkeert in alle stallingen die gratis zijn. Waarschijnlijk maken ze vooral gebruik van de Zeezijde stalling, de Taxistandplaats stalling en het Alphens Perron, omdat deze stallingen zich dichtbij het perron bevinden.

7.2 Suggestie om groep 2 aan de Stadszijde kant tegemoet te komen.

In de huidige situatie worden aan de Stadszijde kant de gebruikers die zijn in te delen in groep 1 en groep 3 tegemoet gekomen. Groep 1 gebruikers kunnen parkeren in de NS stalling Stadszijde. Groep 3 gebruikers hebben genoeg mogelijkheden om te parkeren. Groep 2 fietsparkeerders worden momenteel niet goed bediend aan de Stadszijde kant. De overdekte stallingen zijn overvol, met alle

nadelen van dien. Het is lastig om een goede plek te vinden. Wanneer je een goede plek hebt gevonden is er een kans dat je fiets schade ondervindt, doordat andere mensen hun fiets ertussen gooien of dat je fiets onterecht door de gemeente is weggesleept, doordat deze door een andere gebruiker uit de stalling is gehaald. In andere woorden; de groep 2 gebruikers ondervinden last van de groep 3 gebruikers.

NVNM zou de volgende suggestie willen doen om deze mensen tegemoet te komen.

Suggestie:

Groep 2 gebruikers wordt tegemoet gekomen door in de fietsenstallingen Alphens Perron, Taxistandplaats en Zeezijde betaald parkeren in te voeren. Je kunt alleen nog parkeren, wanneer je een jaarabonnement hebt, dat je voor een bepaald bedrag kunt aanschaffen. Hoe hoog dit bedrag zou moeten zijn om de optimale situatie te bereiken (zowel gebruikers van groep 1, 2 en 3 worden goed bediend), moet nader worden onderzocht. Er moet worden gedacht aan een bedrag van rond de 20 euro per jaar. Dit zou kunnen worden gecombineerd met een regeling dat men ook voor 1 euro per dag in deze stallingen parkeren.

Communicatie:

Een belangrijke voorwaarde voor het slagen van deze suggestie is dat duidelijk wordt gecommuniceerd aan de gebruikers wat de voordelen van de beperkt betaalde parkeergelegenheden zijn ten opzichte van de gratis parkeergelegenheden.

- Je fiets is bewaakt.
- Je fiets staat overdekt.
- Er is meer kans op voldoende plek.
- Je fiets staat dicht bij het perron.
- Omdat de fietsenstalling dicht gaat als deze vol is, wordt de kans dat je fiets wordt beschadigd doordat iemand zijn fiets tegen jouw fiets aangooit kleiner. Ook kan je fiets niet meer worden weggesleept doordat deze fout staat geparkeerd.

Daarnaast moeten de gebruikers ook op de hoogte zijn van de mogelijke nadelen van de fietsenstalling ten opzichte van duurdere fietsenstallingen.

- De fietsenstalling heeft beperkte openingstijden.
- Je mag je fiets slechts 4 weken in de stalling plaatsen. Erna wordt hij weggesleept.
- Wanneer de fietsenstalling vol is gaat de fietsenstalling dicht. Het kan dus zo zijn dat je ondanks je abonnement niet in de stalling kunt parkeren. Het is dan natuurlijk wel mogelijk om in één van de andere betaalde fietsenstallingen bij station Leiden centraal in de buurt te parkeren. Ook zou kunnen worden overwogen om aan te bieden dat men bij de betaalde fietsparkeergelegenheden een gratis dagkaartje voor de NS stallingen krijgt uitgereikt bij het tonen van het abonnement (zie suggestie volgende bladzijde), wanneer de betaalde fietsenstalling vol is. Het parkeren in de NS stallingen wordt dan door de gemeente vergoed.

Dit jaar is het volgens de respondenten slechts twee keer voorgekomen dat de gratis Zeezijde stalling vol was. NVNM beveelt aan om te kiezen voor de laatste optie.

NVNM beveelt aan om deze voor en nadelen in de vorm van een folder aan abonneementhouders en potentiële abonneementhouders te communiceren.

Betalingsstelsel / controlesysteem:

Een andere belangrijke voorwaarde voor het slagen van deze suggestie is dat het gebruik maken van het betalingsstelsel niet leidt tot verder oponthoud. Dit kan worden afgeleid aan de hand van de volgende opmerkingen.

Respondent 126: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): het gaat mij met name om de snelheid van parkeren. Dat betekent dat er geen sprake is van een lastig betalingsstelsel en wel sprake is van voldoende ruimte.

Respondent 182 (Taxistandplaats): ik vind het geen probleem om extra te betalen, maar wanneer dit extra tijd kost, vind ik dit wel een probleem.

Respondent 291 (Alphens perron): ik parkeer hier, omdat het parkeren in de Zeezijde stalling te lang duurt. Je moet er ook nog eens bonnetjes aannemen. Dit duurt te lang.

Respondent 347 (Zeezijde): ik heb behoefte aan een bewaakte fietsenstalling die na negen uur open is en goedkoop is of gratis.

Respondent 392 (Zeezijde): ik vind het raar dat het oude bonnetjessysteem is afgeschaft. De reden ervoor is dat het niet snel genoeg ging, maar ik vond het wel meevallen. Ik weet dat er mensen zijn die mijn slot open kunnen maken. Ik zou er best voor willen betalen.

NVNM zou een suggestie willen doen om te kiezen voor het volgende betalingsstelsel:

Suggestie:

Mensen kunnen een abonnement nemen op het parkeren in de betaalde fietsenstallingen. Wanneer men een abonnement neemt krijgt men een pasje ter grootte van een pinpas, waarop het nummer van het abonnement staat vermeld met duidelijke cijfers, zodat het snel te lezen is voor de controleurs. De cijfers moeten zo duidelijk zijn, dat het niet nodig is dat de abonneementhouder het pasje aan de controleur moet geven om het te laten controleren, het moet genoeg zijn om het pasje alleen te laten zien aan de controleur. Aan het stuur van de fiets van de abonneementhouder moet een soort van bordje worden bevestigd met hetzelfde nummer. Zo kan de controleur zien dat fiets en abonneementhouder bij elkaar horen. Waarschijnlijk levert dit systeem tijdswinst op ten opzichte van het bonnetjessysteem. Het voordeel is dat de kans dat fietsen van abonneementhouders gestolen worden afneemt, doordat de controleur controleert of het nummer van het abonnement correspondeert met het bordje dat aan de fiets vastzit.

Ook op andere manieren kan tijdswinst worden geboekt. Door de vervoersstromen beter te regelen, kan worden voorkomen dat mensen die de stalling in willen gaan worden geblokkeerd door mensen die de stalling uit willen gaan en andersom. Zo ontstaan er minder opstoppingen. Hieronder wordt voor de Zeezijde stalling, de Taxistandplaats en het Alphens Perron aangegeven hoe de

vervoersstromen beter zouden kunnen worden geregeld, zodat een betalingssysteem minder problemen zal opleveren.

Voor de Zeezijde stalling geldt dat met pijlen zou kunnen worden aangegeven dat mensen die de stalling inkomen, gebruik maken van de rechterkant van de trappen (vanuit het ziekenhuis gezien) en dan rechtsaf slaan om de stalling in te gaan. Mensen die de stalling ingaan, komen mensen die de stalling verlaten niet meer tegen, want deze wordt gevraagd om om te lopen en dan de trap vanaf de linkerkant (vanaf het ziekenhuis gezien) te betreden. In spitsuren moet er één persoon aan de rechterkant van de trap staan, waaraan alle mensen die de stalling inkomen hun abonnement laten zien. Ook moet deze persoon bonnetjes knippen bij mensen die één dag willen stallen. Daarnaast moet er één persoon aan de linkerkant staan. Aan deze persoon moet men het abonnement laten zien, wanneer men de fietsenstalling verlaat. Ook moet aan deze persoon worden betaald, wanneer men geen abonnement heeft, maar voor één dag heeft gestald.

Voor de Taxistandplaats stalling zou het een optie kunnen zijn om de stalling onder de Taxistandplaats aan de kant van de Taxi-inrit af te sluiten en de stalling volledig af te dekken, zodat deze niet meer lekt. Door de volledige overdekking wordt de kwaliteit van de stalling hoger. Aan de kant van de Super de Boer blijven er dan nog vier inritten over. Men zou de twee inritten aan de kant van het Tijdelijke fietsenstalling stationsplein als de ingang van de fietsparkeergelegenheid kunnen gebruiken. Hier laat men het abonnement zien aan de eerste controleur. De twee inritten aan de kant van het station kunnen worden gebruikt als uitgang. Hier moet een controleur staan die bekijkt of het nummer van het abonnement overeen komt met het nummer van de fiets. Misschien is het bij deze fietsparkeergelegenheid wel een goed idee om de stallingen aan het begin van de ingang / uitgang weg te halen om wat ruimte te creëren, zodat het betalingssysteem geen problemen oplevert.

Bij het Alphens Perron kan ervoor worden gekozen om de stalling voor een deel af te sluiten. Alleen de eerste twee ingangen blijven open. Men kan aan de rechter ingang, van de twee ingangen die nog open zijn, de fietsparkeergelegenheid betreden. Hier wordt men gecontroleerd. Men kan de fietsparkeergelegenheid verlaten, via de linker ingang, van de twee ingangen die nog open zijn. Ook hier wordt men gecontroleerd. Voordeel van het afsluiten en het betaald maken van deze fietsparkeergelegenheid is dat gebruikers ook geen last meer hebben van zwervers en blowende jongeren.

Doel van het betaald maken van de drie fietsenstallingen is dat mensen, die bereid zijn om een klein beetje te betalen voor een redelijke kwaliteit, goed worden bediend. Ten eerste is het belangrijk om erachter te komen welke prijs moet worden gesteld. De prijs moet eigenlijk op een niveau worden gesteld, waarop alle drie de groepen stallers optimaal worden bediend. Dit is de optimale situatie.

‘Groep 2’ stallers willen voor minder dan 100 euro per jaar gebruik kunnen maken van een overdekte stalling, die dichtbij het station ligt en waarin men geen last heeft van de negatieve gevolgen van een volle fietsenstalling. De prijs moet zo worden gesteld dat zoveel

mogelijk 'groep 2' stallers kunnen worden bediend in de Zeezijde stalling, de Taxistandplaats stalling en Alphens Perron. De prijs moet dus zo worden gesteld dat de drie stallingen niet te veel en niet te weinig worden gebruikt.

Wanneer de prijs te laag is en de kwaliteit te hoog, zou het kunnen voorkomen dat te veel mensen een abonnement aanschaffen, waardoor het te vaak voorkomt dat de fietsenstalling vol zit, waardoor er geen fietsers meer in de stalling mogen. In de optimale situatie doet dit zich niet of zelden voor. Ten eerste kost het de gemeente geld. Ten tweede kost het de gebruikers tijd. Gebruikers moeten eerst een kaartje voor gratis parkeren in de NS stallingen aanpakken en vervolgens naar de NS stallingen toegaan om hun fiets te stallen. Dit kost tijd.

Tegelijkertijd moet de prijs niet te hoog zijn ten opzichte van de kwaliteit. Wanneer de betaalde stallingen leeg staan en de gratis stallingen overvol zijn, is er geen sprake van een optimale situatie. Ten eerste maken 'groep 2' stallers geen gebruik van de stallingen van hogere kwaliteit. Ten tweede worden 'groep 3' stallers slechter bediend, doordat de gratis stallingen voller worden.

Wat de ideale prijs is voor de betaalde stallingen, zal men nader onderzoek moeten worden vastgesteld.

Overige voorwaarden:

Een voorwaarde om niet te veel gebruikers te trekken is simpel. Wanneer de prijs maar hoog genoeg is, zullen gebruikers vanzelf afhaken. Het trekken van voldoende gebruikers is echter een lastiger verhaal. Hierboven zijn al drie voorwaarden om voldoende gebruikers te trekken aan bod gekomen. De prijs mag niet te hoog zijn, er moet goed worden gecommuniceerd en het betalingssysteem moet niet leiden tot oponthoud. Er zou ook kunnen worden nagedacht over andere factoren die ervoor zouden kunnen zorgen dat de fietsparkeergelegenheid voldoende gebruikers trekt. De kwaliteit kan op verschillende manieren worden verhoogd, waardoor het aantal gebruikers van de betaalde stallingen zal toenemen.

- De openingstijden kunnen worden verruimd naar bijvoorbeeld 22.00 uur of 23.00 uur
- Wanneer er naast de twee controleurs tijdens spijtstijd nog iemand staat die aangeeft waar nog veel plek is in de fietsenstalling en helpt met het tillen van fietsen, zou dat extra waarde opleveren.
- Ook zou het extra waarde toevoegen als een deel van de fietsenstalling speciaal wordt gereserveerd voor bakfietsen en fietsen met een zitje. De derde controleur zou er ook op kunnen letten dat mensen die een dergelijke fiets hebben, hun fiets gemakkelijk kunnen parkeren.
- Achteraan in de fietsparkeergelegenheid kunnen stallingen worden geplaatst die speciaal zijn onderworpen voor moderne fietsen met een breed stuur en grote banden.

Met het betaald maken van de fietsenstallingen zijn ook kosten gemoeid. In de stallingen Alphens Perron en Taxistandplaats moeten controleurs aanwezig zijn. Aan de andere kant kunnen er ook weer kosten worden bespaard, doordat Gemeentelijke opsporingsambtenaren niet meer in deze stallingen hoeven te controleren op 'verkeerd' gestalde fietsen.

7.3 'Fiets fout = fiets weg' beleid aanpassen.

Uit het onderzoek blijkt dat het genereren van meer plek de belangrijkste reden is waarom mensen willen dat de gemeente fietsen wegsleept. Meer plek brengt een aantal voordelen met zich mee.

- Ten eerste kan er sneller worden geparkeerd, wanneer er genoeg plek is in de stalling.
- Ten tweede is de kans op schade aan de fiets doordat iemand zijn fiets tegen jouw fiets aangooit kleiner, wanneer er voldoende plek is in de stalling.
- Ten derde neemt de kans af, dat jouw fiets onterecht wordt weggesleept door de gemeente, doordat iemand jouw fiets uit de rekken heeft gehaald, wanneer er voldoende plek is in de stallingen

'Fiets fout = fiets weg' beleid brengt ook een aantal nadelen met zich mee.

- Wanneer je een volle stalling binnen rijdt, kun je 10 minuten rondzoeken naar een plek, maar vind je er geen. Wanneer je je fiets dan toch maar tussen twee andere fietsen inzet, heb je de kans dat hij door de gemeente wordt weggesleept.
- Ten tweede lokt 'fiets fout = fiets weg' beleid asociaal gedrag uit, doordat mensen geneigd zijn om een goed gestalde fiets uit de stalling te halen, om vervolgens hun fiets erin te zetten, waardoor de fiets, die in eerste instantie goed gestald was, wordt weggehaald door de gemeente.

'Fiets fout = fiets weg' beleid brengt in potentie positieve en negatieve effecten met zich mee. Een goed 'fiets fout = fiets weg' beleid beoogt de positieve effecten te optimaliseren en de negatieve effecten te minimaliseren.

Optimaliseren van 'fiets fout = fiets weg' beleid in de betaalde stallingen.

Doordat de betaalde stallingen dicht gaan, wanneer er geen plek meer is, kan iedereen die de stalling binnenrijdt een plek vinden. In principe is het niet nodig om in deze stalling fietsen te verwijderen die verkeerd staan geparkeerd. In deze stallingen worden geen negatieve effecten van het 'fiets fout = fiets weg' beleid ervaren. Dit is ook één van de redenen waarom mensen moeten betalen om hun fiets in één van deze stallingen te parkeren. Wanneer de controleurs op rustige periode van de dag, fietsen die niet goed geparkeerd staan, uit de stallingen halen en ergens anders neerzetten, worden de negatieve effecten nog verder geminimaliseerd.

Wel moeten fietsen die langer dan vier weken geparkeerd staan worden weggesleept. Het systeem waarin kaartjes door het achterwiel heen worden gedaan, met de mededeling dat de fiets wordt weggesleept als deze vier weken geparkeerd staat, lijkt goed te werken. Op een bepaalde dag in de maand moeten alle fietsen in de stalling worden voorzien van een kaartje. Na vier weken kan men bekijken welke fietsen nog een kaartje hebben en deze worden dan weggesleept. Men is van mening

dat dit actief moet worden gehandhaafd en ergert zich eraan als fietsen na vier weken nog met een kaartje eraan geparkeerd staan.

Optimaliseren van ‘fiets fout = fiets weg’ beleid in de gratis stallingen.

Een gevolg van het betaald maken van drie stallingen, zal ervoor zorgen dat de parkeerdruk zal toenemen, in de stallingen die nog gratis zijn. Er zal in deze stallingen dan ook sprake zijn van een situatie waarin er onvoldoende plek is voor mensen. Om voldoende plek te creëren en dus de positieve effecten van voldoende plek te maximaliseren, moet een actief ‘fiets fout = fiets weg’ beleid worden gevoerd.

NVNM is van mening dat de negatieve effecten van ‘fiets fout = fiets weg’ beleid kunnen worden geminimaliseerd, wanneer men kiest voor een ander beleid. Wanneer men bijvoorbeeld op een duidelijk bord aangeeft dat men elke maandag controleert bij de Trafoparkeergelegenheid en de rekken Stationsplein (Aldi), elke woensdag bij Club 70 en elke vrijdag bij de Tijdelijke fietsenstalling stationsplein, dan is het voor de gebruikers duidelijk dat, als ze hun fiets op één van deze dagen in de betreffende stallingen zetten, ze het risico lopen dat hun fiets op deze dag onterecht door de gemeente wordt weggehaald. De frustratie dat hun fiets is weggehaald zal afnemen, want mensen hebben zelf een risico genomen. De tekst op het bord zal de volgende strekking moeten hebben:

‘Elke vrijdag worden alle verkeerd gestalde fietsen in deze stalling (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein) weggesleept. Wanneer u niet het risico wilt lopen dat uw fiets wordt weggesleept, raadden wij u aan op vrijdag in een andere stalling te parkeren’.

Ook moet er aandacht worden besteed aan de nazorg. Wanneer iemand zijn fiets is weggesleept, moet deze snel kunnen zien, waar deze zijn fiets kan terugvinden.

Natuurlijk moeten ook hier fietsen worden weggesleept, die langer dan vier weken geparkeerd staan. Dit kan worden gedaan met kaartjes door het achterwiel. Net als in de betaalde stallingen.

Optimaliseren van ‘fiets fout = fiets weg beleid’ buiten de stallingen.

Door het instellen van betaald parkeren in een aantal fietsparkeergelegenheden is de kans ook groot dat mensen sneller buiten de stallingen zullen gaan parkeren. Uit de opmerkingen van mensen die zijn geënquêteerd volgt dat dit leidt tot een rommelige situatie op het stationsplein. In de ideale situatie wordt er streng gehandhaafd ten opzichte van mensen die hun fiets niet in de stallingen parkeren.

Er zou kunnen worden gekozen voor een beleid waarbij er bijvoorbeeld bij de stallingen in de buurt van de Super de Boer borden worden neergezet, waarop staat dat je je fiets maximaal 30 minuten in de stallingen mag parkeren. Voordat de Gemeentelijke Opsporingsambtenaren beginnen met het opruimen van de Trafoparkeergelegenheid en de fietsenrekken Stationsplein (Aldi) op maandag, Club 70 op woensdag of het Tijdelijke fietsenstalling stationsplein op vrijdag, kunnen ze eerst aan alle fietsen die hier geparkeerd staan een kaartje nieten. Wanneer men klaar is met het wegslepen van verkeerd geparkeerd staande fietsen in een stalling, kan men nog even kijken aan welke fietsen nog een kaartje hangt. Deze fietsen kunnen worden meegenomen.

Bij plaatsen waar mensen vaker hun fiets verkeerd plaatsen kan worden overwogen om ‘fiets fout = fiets weg’ stickers te plakken, of op de grond een vlak schilderen, waaruit blijkt dat er niet mag worden geparkeerd.

7.4 Nieuwe gratis stalling aan de Zeezijde

Doordat er voor mensen die vanaf de Zeezijde komen aanrijden geen mogelijkheid meer is om gratis hun fiets te stallen, kan het gevolg zijn dat mensen sneller geneigd zijn om op het stationsplein aan de Zeezijde kant te parkeren. Groep 1 mensen (zie paragraaf 7.1) worden niet bediend aan de Zeezijde kant, wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd in de Zeezijde stalling. Wanneer er een gratis fietsenstalling aan de Zeezijde kant wordt geplaatst, worden groep 1 stallers ook bediend.

NVNM beveelt aan om in een dergelijke stalling hetzelfde ‘fiets fout is fiets weg’ beleid te hanteren als is voorgesteld voor de gratis stallingen aan de Stadszijde kant van het station (zie 7.3). Verder beveelt NVNM aan om de fietsenstalling aan te leggen buiten het zicht van mensen die over het stationsplein lopen om rommelig zicht te voorkomen. Daarnaast beveelt NVNM aan om de fietsenstalling niet te dicht bij het perron aan te leggen. Anders zou de fietsenstalling een te grote concurrent worden van de Zeezijde stalling die betaald wordt gemaakt.

Bijlage:

Opmerkingen respondenten:

Respondent 4 (stalling zeezijde): deze respondent merkte op dat ze erg blij was met de ondergrondse fietsparkeergelegenheid zeezijde en dat ze deze graag wilde behouden.

Respondent 7: (NS stalling zeezijde): Deze respondent antwoordde dat hij in de stalling zijn fiets parkeerde, omdat de werkgever dit vergoed. Wanneer de werkgever dit niet zou doen, zou hij uitwijken naar de ondergrondse stalling zeezijde.

Respondent 9: (stationsplein niet in een stalling): parkeert haar fiets altijd aan een lantaarnpaal, omdat ze het gevoel heeft dat haar fiets veilig is, wanneer deze goed in het licht staat.

Respondent 10: (fietsenstalling taxistandplaats): Je kunt je fiets soms niet goed uit de rekken krijgen, omdat mensen hun fiets er tussen proppen.

Respondent 12: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): dit is een tijdelijke fietsenstalling, maar ik zou hem graag houden, want hij is naar mijn mening wel nodig. In de fietsenstalling onder de taxistandplaats is vaak niet voldoende plek

Respondent 13: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer hier, omdat er in de fietsenstalling vaak geen plaats is. Ik heb een keer meegemaakt dat mijn fiets is weggesleept door de gemeente doordat iemand mijn fiets had verzet. Daarom parkeer ik nu in de tijdelijke fietsenstalling stationsplein om dit te voorkomen.

Respondent 14; (stationsplein niet in de stalling): je kunt je fiets gemakkelijker terugvinden als er meer plek is.

Respondent 16: (stalling zeezijde): er moeten meer plekken komen. Deze fietsenstalling is erg in trek en straks wordt het overvol.

Respondent 22 (Stalling Alphens Perron): Wanneer er meer plekken komen, leidt dit er vanzelf toe dat je je fiets makkelijker kunt terugvinden en dat je je fiets makkelijker kunt stallen.

Respondent 22 (Stalling Alphens Perron): Wanneer de busverbindingen worden verbeterd, gaan er misschien meer mensen met de bus en minder met de fiets en worden de fietsparkeergelegenheden minder vol.

Respondent 23: (Stalling Alphens Perron): Ik vind het het belangrijkste dat er voldoende stallingen zijn. Maar als er 20 euro per dag wordt gevraagd, dan heb ik liever een gratis stalling die vol is.

Respondent 23: (Stalling Alphens Perron): ik vind de bordjes van de gemeenten niet goed zichtbaar. Bij 3 oktober was een keer op een bord van 3 meter hoog aangegeven dat ergens geen fietsen mochten worden geplaatst. Toch werd hij weggehaald en was ik een halve dag aan het zoeken naar mijn fiets. De fietser wordt gecriminaliseerd, terwijl hij ook een forens is die op weg is naar zijn werk.

Respondent 25 (Alphens Perron): De hoge fietsparkeergelegenheden kunnen beter.

Respondent 31 (Taxistandplaats): Ik heb geen weet van andere fietsparkeergelegenheden.

Respondent 37 (NS stalling Zeezijde): ik vind het schuifstelsel niet makkelijk

Respondent 39 (NS stalling Zeezijde): ik kan mijn fiets lastig kwijt in de parkeergelegenheid, omdat er te weinig ruimte is voor mijn banden.

Respondent 41 (NS stalling Zeezijde): het stallingssysteem biedt te weinig ruimte voor mijn fiets (te dikke banden)

Respondent 46 (NS stalling Zeezijde): het stallingssysteem biedt te weinig ruimte voor mijn fiets (te dikke banden)

Respondent 47 (NS stalling Zeezijde): het stallingssysteem biedt te weinig ruimte voor mijn fiets (te dikke banden)

Respondent 49 (Taxistandplaats): Er is een duidelijk punt van gevaar bij het uitrijden van deze fietsparkeergelegenheid aan de kant waar de taxi's er ook uitrijden. Dit zorgt soms voor gevaarlijke situaties.

Respondent 60 (Zeezijde): Is erg blij met de fietsparkeergelegenheid. Hoopt dat het zo blijft. Is alleen niet zo gelukkig met de hoge stallingen.

Respondent 61 (Zeezijde): het personeel heeft hier een keer een vreemde actie gedaan toen de parkeergelegenheid vol was. Het zijn wel goedwillende mensen.

Respondent 63 (Zeezijde): er was eerst een hoop gedoe met de bonnetjes, maar dat is nu opgelost.

Respondent 66 (Zeezijde): het bovensysteem waar je je fiets in kunt doen is soms lastig te begrijpen. Mijn fiets is vaak ook te groot.

Respondent 67 (Zeezijde): ik zou graag willen hebben dat de linkerdeur weer open wordt gezet, want die gebruikte ik vroeger altijd.

Respondent 68 (Zeezijde): de markering moet misschien iets meer met kleur worden gedaan.

Respondent 70 (Zeezijde): er moeten meer fietsparkeergelegenheden komen voor bredere fietsen of fietsen met fietstassen of kinderzitjes.

Respondent 73 (Zeezijde): ik vind het erg fijn dat de fietsenstalling overdekt is, daardoor wordt mijn fiets niet nat en zal deze minder snel gaan roesten.

Respondent 73 (Zeezijde): ik zou bij de markering meer met kleuren werken boven de fietsenrekken.

Respondent 76 (Zeezijde): de fietsparkeergelegenheid zeezijde is wel voller aan het worden.

Respondent 84 (Zeezijde): Er moet meer plek bijkomen. Als mensen hun fiets buiten de fietsparkeergelegenheid moeten zetten, omdat er te weinig plek is, zet dit kwaad bloed.

Respondent 92 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Er moet meer plek komen voor speciale fietsen. Er moeten herkenningspunten komen. De hoge plekken in de fietsenstalling zijn vaak te stroef en daarom parkeer ik hier. Er moet gestrooid worden in de winter.

Respondent 101: (Zeezijde): De hoge stallingen zijn soms gevaarlijk. Ik heb er al een aantal blauwe plekken aan overgehouden. Soms moet je je fiets er wel in parkeren, want de lage stallingen zitten vaak vol.

Respondent 103: (Zeezijde): studenten laten hun fiets hier permanent staan. Deze fietsen moeten worden verwijderd.

Respondent 104: (Zeezijde): ik heb een keer meegemaakt dat mijn spaken kapot zijn gegaan, door het systeem.

Respondent 107: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Markering kan het beste met letters worden gedaan.

Respondent 108: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Het is asociaal dat je fiets er door een andere fietsparkeerder wordt uitgehaald en dat je fiets dan uiteindelijk door de gemeente wordt weggespeeld, omdat deze niet in de stalling staat.

Respondent 109: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Mijn fiets is hier twee keer gestolen, dus ik doe hem nu op dubbel slot. Maar je kunt in dit soort stallingen je fiets niet goed met twee sloten vastmaken. Soms moet je helemaal omlopen om je fiets goed vast te maken aan de stalling. Ik zou de markering met kleur doen, dat kunnen mensen goed onthouden.

Respondent 126: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Het gaat mij met name om de snelheid van parkeren. Dat betekent dat er geen lastig betalingsstelsel is en ook voldoende ruimte is. Ik vind dat er vooral schattige bordjes moeten komen, zodat je sneller je fiets kunt vinden.

Respondent 130 (trafoparkeergelegenheid): De parkeergelegenheid is soms onveilig, als er junks onder het dak van het station zitten.

Respondent 131 (trafoparkeergelegenheid): Ik parkeer mijn fiets hier. Als je je fiets in een andere parkeergelegenheid ergens naast parkeert, dan kan het zomaar zijn dat je je fiets kwijt bent.

Respondent 133 (trafoparkeergelegenheid): Men moet vaker de oude fietsen opruimen. Dit moet 1 keer in de drie maanden gebeuren.

Respondent 137 (Alphens perron): het komt nog wel eens voor dat ik jongeren hier zie blowen. Het systeem is erg handig, ik kan mijn slot er mooi aan vastmaken. Ik vind dat acties dat na 4 weken je fiets wordt weggehaald ook moeten worden gehandhaafd. Het zou 10% meer plek opleveren.

Respondent 142 (Club 70): Fietsen die weg staan te rotten moeten worden weggehaald, zodat er meer plek is. Maar aan de andere kant is mijn fiets ook een keer weggehaald toen hij uit de stalling is gehaald en tussen twee fietsen is gezet.

Respondent 182 (Taxistandplaats): Ik vind het geen probleem om extra te betalen, maar wanneer dit extra tijd kost, vind ik dit wel een probleem.

Respondent 183 (Taxistandplaats): sinds de fietsparkeergelegenheid bij de tijdelijke fietsenstalling stationsplein er is, is er hier weer een beetje plaats.

Respondent 184 (Taxistandplaats): Van de bovenste stallingen zijn er een hoop kapot.

Respondent 185 (Club 70): Het bovenste systeem is gevaarlijk en valt soms op je hoofd.

Respondent 197 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): er moet iets op worden gevonden dat je je fiets beter aan de stallingen vast kunt zetten.

Respondent 201 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Bij de Taxistandplaats stalling moeten de rekken verbeteren.

Respondent 206 (Taxistandplaats): Fiets past niet goed in de stalling aan één kant. Dit is een ontwerpfout.

Respondent 214: (Zeezijde): Je kunt je fiets soms moeilijk stallen doordat er te weinig plek is.

Respondent 217: (Zeezijde): het zou fijner zijn als de markering met kleurtjes zou worden gedaan.

Respondent 229 (NS stalling Stadszijde): Het plein moet moderner worden gemaakt. Geef het eens een kleurtje.

Respondent 235: (NS stalling Stadszijde): Het is erg irritant dat de brommers en een aantal fietsen soms in de loop van deze fietsparkeergelegenheid naar de ingang toe staan. Deze moeten ze weghalen.

Respondent 236: (NS stalling Stadszijde): er moet nog meer plek komen. Fietsen die nu op het plein staan ziet er toch niet uit.

Respondent 237: (NS stalling Stadszijde): sommige fietsen passen niet meer goed in de rekken. Je hebt tegenwoordig fietsen met een hoger stuur en met bredere stoelen. Die passen niet meer. Prijs van de dagstalling zou ik afronden. Dat is nu 1,10 euro. Dit is vaak een heel gedoe.

Respondent 239 (Taxistandplaats): er moet toezicht komen met camera's

Respondent 243 (Taxistandplaats): De stallingen zijn niet goed, waardoor je vaak heel erg moet sjouwen. Ik zou de markering met kleuren en cijfers doen

Respondent 244 (Taxistandplaats): Bij de markering zou ik gebruik maken van een combinatie van kleuren en dieren. Ik vind dat de traptreden te ver uit elkaar liggen.

Respondent 248 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer hem hier, want bij andere is het vaak beneden vol en kan je hem alleen boven kwijt en ik kan hem er als oudere vrouw boven niet in krijgen.

Respondent 249 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): markeringen met kleuren.

Respondent 254 (Zeezijde): Ik snap het bonnetjessysteem niet meer. Nu kan iemand nog steeds met jouw fiets er vandoor gaan. Ik heb toch liever voor elke fiets een individueel bonnetje. Ik parkeer nu hier, omdat ik de constructies bij NS stalling Zeezijde slecht vond.

Respondent 255 (Zeezijde): De ondergrond van de trap is te glad. Ik zou liever een ruwere ondergrond hebben. De hoge stallingen zijn erg moeilijk. Ik stoot mijn hoofd wel eens en mijn jas gaat kapot. De markering zou beter zijn met nummers.

Respondent 257 (Zeezijde): de ingang is de verkeerde kant opgebouwd.

Respondent 259 (Zeezijde): mijn fiets past niet goed in de hoge constructie.

Respondent 261 (Zeezijde): ik zou graag kleurenmarkering willen.

Respondent 263 (NS stalling Zeezijde): de hoge stallingen kloppen niet. Ik heb een hoog stuur en mijn fiets past er niet goed onder.

Respondent 264 (NS stalling Stadszijde): Ik zou het fijn vinden als iemand mijn fiets zou aannemen en ik hem niet meer zelf hoef te stallen.

Respondent 267 (NS stalling Stadszijde): Ik vind het een goede zaak dat fietsen worden weggehaald, maar bordjes tonen niet duidelijk genoeg waar je je fiets niet mag plaatsen. Er is sprake van een gebrekkige communicatie wat er wel en niet mag.

Respondent 268 (Zeezijde): Doordat er te weinig ruimte is tussen de fietsen, is het soms lastig om je fiets er tussenuit te schuiven. Ik vind het plein niet goed aangelegd. Het is lastig om de parkeergelegenheid aan te rijden.

Respondent 274 (NS stalling Stadszijde): De hoge stallingen zijn te lastig, daardoor stalt iedereen in de onderrekken en worden die te vol.

Respondent 277 (NS stalling Stadszijde): misschien markeren door rekken zelf een kleurtje te geven.

Respondent 281 (Alphens perron): er moet meer plek komen voor fietsen met kratjes.

Respondent 284 (Alphens perron): de hoge stallingen zijn voor een vrouw niet te doen

Respondent 286 (Alphens perron): ik vind de fietsenstalling bij de Taxistandplaats zo'n zootje. Het is gevaarlijk voor jezelf en voor je fiets.

Respondent 290 (Alphens perron): alles wat niet in de vakken staat eruit gooien en ook geen bakfietsen, want die nemen twee plekken in.

Respondent 291 (Alphens perron): Ik parkeer hier, omdat het parkeren in de Zeezijde te lang duurt. Je moet er ook nog eens bonnetjes aannemen. Dit duurt te lang. Als fietsen er een maand staan, moeten ze worden opgeruimd. Doordat dit nu te weinig wordt gedaan, is het zo vol.

Respondent 292 (Alphens perron): ik vind dat er markering in letters moet komen.

Respondent 295 (Alphens perron): er moet markering komen in de vorm van nummers. Ik vind kruising van de bussen met de aanfietsroute erg onhandig.

Respondent 301 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Bakfietsen moeten worden geplaatst waar ze horen en niet ertussen proppen

Respondent 308 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): bij deze fietsparkeergelegenheid moet er op de één of andere manier meer beveiliging komen. Er worden hier veel fietsen gestolen.

Respondent 312 (Alphens Perron): de markeringen moeten nummers zijn.

Respondent 313 (Alphens Perron): de hoge stallingen zijn erg stroef. Ook zou deze stalling veel beter moeten worden afgesloten, want nu zitten er nog wel eens zwervers in. De kwaliteit moet ongeveer hetzelfde zijn als de stalling aan de andere kant. Daar kunnen zwervers niet ingaan.

Respondent 316 (Alphens perron): er moeten meer fietsparkeerplekken in de stad zelf komen.

Respondent 317 (Alphens perron): Als vrouw met hoge hakken is het erg lastig om je fiets in de hoge stallingen te krijgen. Als je je fiets uit de hoge stallingen haalt en er staan hoge fietsen in de onderste rekken, dan knalt hij er tegenaan.

Respondent 318 (Alphens perron): De hoge stallingen zijn lastig voor vrouwen. Bij de markeringen zouden kleuren een goed idee zijn.

Respondent 328 (NS stalling Stadszijde): De NS stalling aan de Zeezijde moet hogere stallingen krijgen, zodat ik mijn fiets daar ook kan parkeren, of de NS stalling aan de Stadszijde moet ook in het weekend open zijn.

Respondent 329 (NS stalling Stadszijde): ik parkeer hier al vanaf 1978 en er is steeds ruimte bijgekomen, maar toch blijft het vol staan. Door fietsen met brede sturen is er nu minder plek. Je zou dus eigenlijk bredere plekken moeten maken, maar het nadeel van bredere plekken is dat er weer minder plek is.

Respondent 332: (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer hier, omdat hier de meeste kans op plek is en er dus minder kans is, dat de gemeente mijn fiets weghaalt.

Respondent 333: (Taxistandplaats): ik denk dat er een effectiever systeem moet komen om fietswrakken weg te halen! Ik denk dat het huidige beleid niet effectief is.

Respondent 334: (Taxistandplaats): mijn fiets is zo oud, dat ik hem altijd ergens tussengooi.

Respondent 344: (Zeezijde): de constructie van de bovenste stallingen moet stabiel.

Respondent 345: (zeezijde): de pilaren moeten worden gekleurd als markering. Fietsen met een breed stuur zijn lastig in de stallingen te krijgen.

Respondent 347 (Zeezijde): ik heb behoefte aan een bewaakte fietsenstalling die na negen uur open is en goedkoop of gratis.

Respondent 351: (zeezijde): deze respondent plaatst haar fiets nu in de Zeezijde parkeergelegenheid, omdat haar fiets bij de Taxistandplaats een keer gestolen is.

Respondent 353 (Taxistandplaats): ik kan mijn fiets moeilijk in de stalling krijgen, omdat de stallingen te vol zijn.

Respondent 354 (Taxistandplaats): Ik vind markeringen met kleuren makkelijker.

Respondent 357 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): aparte fietsparkeergelegenheid voor bakfietsen is een goed idee, maar werkt niet echt, omdat je mensen houdt die hun fiets op zo'n plaats blijven stallen, omdat ze dicht bij het station willen stallen

Respondent 358 (Club 70): Je fiets wordt minder snel gestolen als je hem in de bovenste rekken zet, daarom zet ik hem boven neer.

Respondent 362 (Stationsplein Stadszijde): De communicatie moet beter. Het is nu niet duidelijk waar je je fiets wel en niet mag neerzetten.

Respondent 363 (Taxistandplaats): ik zou kleurcodering prefereren.

Respondent 364 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Ik parkeer mijn fiets, omdat ik hem snel kwijt kan doordat er voldoende ruimte is. Ik vind dat er meer oude fietsen en rommel opgeruimd mag worden.

Respondent 367 (Taxistandplaats): Markering moet met kleuren.

Respondent 368 (Stationsplein Stadszijde): Aan de Zeezijde kant moeten er ook bovengrondse fietsparkeergelegenheden komen.

Respondent 370 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): Er moeten markeringen komen in de vorm van poppetjes en kleuren. Oude fietswrakken moeten worden weggesleept en fiets fout = fiets weg moet stoppen.

Respondent 371 (Taxistandplaats): attent maken op andere stallingen in de omgeving van het station.

Respondent 372 (Taxistandplaats): Men controleert nu 1 keer in de maand, maar dit is te weinig. Mensen beseffen niet dat het schade aanricht, wanneer zij hun fietsen tegen een andere fiets aangooien. Fietsen die er tussenin staan, moeten weg worden gehaald

Respondent 377 (Taxistandplaats): er is te weinig plek. Ik moet nu 10 minuten rondlopen om een goede plek te vinden.

Respondent 378 (Taxistandplaats): als vrouw krijg ik mijn fiets niet in de hoge stallingen. Ik vind daarom dat weesfietsen actiever moeten worden weggesleept.

Respondent 380 (Alphens Perron): Wanneer er door het wegslepen van verkeerd geparkeerde fietsen meer plek is, komt er meer ruimte en kan je je fiets kwijt op een vaste plek, waardoor je hem makkelijker terug kunt vinden.

Respondent 381 (Alphens Perron): Het is voor mij als zwangere vrouw niet mogelijk om de fietsen in de bovenste stallingen neer te zetten. Ook is het lastig dat de sturen soms in elkaar komen. De stalling bij de taxistandplaats is nog een groter probleem. Voor mijn gevoel is de ruimte tussen de stallingen daar nog kleiner.

Respondent 382 (Alphens Perron): wanneer er voldoende ruimte zou zijn, dan gooien mensen hun fiets er ook niet tussen.

Respondent 388 (Zeezijde): het is lastig om je fiets met een kinderstoeltje te parkeren.

Respondent 389 (Zeezijde): ik ben een keer bijna aangevallen door een fiets die uit zichzelf uit de hoge stallingen schoof.

Respondent 391 (zeezijde): Ik kan mijn fiets makkelijker kwijt in deze stallingen dan in de stallingen van de betaalde NS fietsparkeergelegenheid.

Respondent 392 (Zeezijde): Ik vind het raar dat het oude bonnetjessysteem is afgeschaft. De reden ervoor is dat het niet snel genoeg ging, maar ik vond het wel meevallen. Ik weet dat er mensen zijn die mijn slot open kunnen maken. Ik zou er best voor willen betalen. Ook moet er op de trap meer sprake zijn van eenrichtingsverkeer als het druk is. Zet bijvoorbeeld pijlen op de trappen, dan is het duidelijker voor mensen.

Respondent 395 (Zeezijde): er moet meer onderhoud komen aan de stallingen. Misschien kunnen de mensen die de bonnetjes doen, dit doen.

Respondent 397 (Trafoparkeergelegenheid): Aan de zijkant van de stallingen zitten ijzeren staven. Ik zet mijn fiets altijd aan zo'n staaf neer, zodat mijn fiets minder snel gestolen kan worden. Ik zou graag meer van dit soort staven hebben.

Respondent 399 (trafoparkeergelegenheid): Ik parkeer hem liever in deze parkeergelegenheid, dan bij het Alphens Perron, omdat hier meer plek is en bij het Alphens Perron wel eens fietsen worden opgehaald door de gemeente als de fiets niet goed staat.

Respondent 400 (Trafoparkeergelegenheid): Ik stal hem hier, omdat mijn opoefiets niet in de stalling Alphens Perron past.

Respondent 401 (trafoparkeergelegenheid): Ik parkeer hem niet bij het Alphens Perron, omdat hier minder ruimte is en dat er meer kans is dat mijn fiets wordt beschadigd.

Respondent 402: (zeezijde): het is bijna onmogelijk om een vrouwenfiets met een kinderzitje boven te parkeren.

Respondent 403: (Zeezijde): mijn fiets past lastig in de onderste rekken.

Respondent 405: (zeezijde): De bovenste stallingen moeten worden voorzien van een kliksysteem. Fietsen vallen soms spontaan uit de rekken. Je moet soms letterlijk vluchten voor vallende fietsen. Ik heb een keer gezien dat iemand geraakt is.

Respondent 406 (Zeezijde): actiever opruimen van fietswrakken. Wanneer het in deze stalling te vol wordt, dan moet het aantal weken dat je maximaal mag stallen omlaag.

Respondent 408 (Alphens Perron): je moet iets maken, waardoor je je fiets beter vast kan maken. Ook zou het fijn zijn als deze fietsenstalling iets meer open is, waardoor het veiliger wordt.

Respondent 409 (Alphens perron): Ik zou de onderste stallingen een beetje uitgraven en de hoge stallingen verlagen, zodat vrouwen ook bij de hoge stallingen kunnen. Markering zou ik doen met dieren. Dit is makkelijker te onthouden. Fietsen moeten niet worden weggehaald, want er is te weinig plaats.

Respondent 410 (NS stalling Stadszijde): de fietsenrekken moeten beter en ruimer, zodat ik sneller weg kan. Er moet een liftje komen om de fiets in de bovenste stallingen te zetten.

Respondent 411 (Zeezijde): het is vervelend dat er een beperkte openingstijd is, nu moest ik met de taxi naar huis.

Respondent 413 (Zeezijde): het moet duidelijker worden aangegeven waar je je fiets kunt terugvinden, wanneer deze is weggesleept, zodat je deze weer terug kunt vinden.

Respondent 415 (Zeezijde): je moet een regel opstellen dat mensen hun fiets eerst boven moeten neerzetten en daarna pas beneden wordt gevuld. Er waren eerst persoonlijke kaartjes waarmee je kon aantonen dat de fiets van jou was. Dit systeem was veiliger en moet weer terug

Respondent 417 (Zeezijde): ik vind het vervelend dat er nog steeds fietsen buiten op het plein staan. Ook vind ik de blokkades die voor de ingang staan irritant. Die moeten ze weghalen.

Respondent 418 (Zeezijde): als het druk is, kan je niet makkelijk parkeren in deze stalling

Respondent 420 (Zeezijde): fietsenstalling moet veel meer zoals bij Amsterdam Sloterdijk worden. Daar betaal je geld voor een registratiekaart, maar zijn de openingstijden wel veel ruimer.

Respondent 421 (Taxistandplaats): er moeten meer borden komen waar nog meer fietsparkeergelegenheden zijn. Een groot bord zoals bij autoparkeergelegenheden is een idee. Dan had ik sneller geweten dat de tijdelijke parkeergelegenheid aan de Stadszijde kant en Club 70 er waren.

Respondent 424 (Taxistandplaats) ze zijn goed aan het opruimen en daar ben ik blij mee. Ook fietsen die ergens tussen staan moet je weghalen, want deze leveren een kans op schade op.

Respondent 427 (Alphens Perron): een fietsparkeergelegenheid moet overdekt en veilig zijn. Dat is het minimum.

Respondent 433 (Zeezijde): de fietsenstallingen zijn nu nog te smal voor fietsen met een fietstas. Ook vind ik het raar dat je zelf geen kaartje meer krijgt, zodat er geen controle meer is of iedereen zijn eigen fiets wel meeneemt.

Respondent 438 (Zeezijde): het is erg fijn dat ik bij bovenste stallingen vaak hulp krijg van het personeel

Respondent 439 (Zeezijde): ik vind het lastig om mijn fiets in de bovenste stallingen te plaatsen. Niet alle rekken zijn even geschikt om nieuwe fietsen in te plaatsen.

Respondent 440 (Zeezijde): openingstijden moeten veel duidelijker worden aangegeven bij de Zeezijde stalling. Staat nu op een minuscule bordje. Bij de NS Zeezijde stalling, zie je duidelijk de openingstijden. Ik had het nu gemist en kon dus niet bij mijn fiets, omdat de stalling dicht was.

Respondent 443 (NS stalling Zeezijde): de bewaakte fietsenstallingen zijn in verhouding vrij duur en de niet bewaakte zijn vrij vol.

Respondent 448 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): ik parkeer mijn fiets hier, omdat ik mijn fiets hier goed vast kan maken aan de stallingen. Ik vind niet dat er in Leiden meer bewaakte stallingen bij moeten komen. Je moet je fiets maar gewoon goed vastzetten.

Respondent 450 (Taxistandplaats): misschien moeten palen verschillende kleuren krijgen om te onthouden waar je fiets staat.

Respondent 459 (NS stalling Zeezijde): de bereikbaarheid naar de fietsenstalling is niet goed, omdat je niet goed naar de stalling toe kan fietsen.

Respondent 466 (Zeezijde): het is te zwaar om je fiets in de bovenste stallingen te krijgen en je jas wordt er smerig van.

Respondent 470 (Taxistandplaats): ik vind dat er voor Super de Boer te weinig parkeergelegenheden zijn.

Respondent 474 (Taxistandplaats): fietsen die verkeerd staan moeten iedere dag worden weggehaald.

Respondent 483 (Alphens Perron): deze meneer geeft aan dat de hoge stallingen voor vrouwen en wat zwakkere mannen niet te doen zijn. Beter onderhoud zou kunnen helpen.

Respondent 484 (Alphens Perron): de belangrijkste eigenschap van een goede fietsenstalling is dat deze overdekt is.

Respondent 487 (Alphens Perron): er is behoefte aan meer ruimte per stalling, zodat je je fiets makkelijker kunt stallen.

Respondent 490 (Taxistandplaats): de veiligheid zal worden vergroot door meer surveillance.

Respondent 491 (Club 70): nu gaat het wel weer even goed met het aantal plekken. Vroeger moest je 5 tot 10 minuten zoeken naar een plek.

Respondent 498 (Zeezijde stalling): mijn fiets past soms niet goed in de stalling, omdat ik te dikke banden heb.

Respondent 501 (Alphens Perron): ik zou graag fietskluizen willen hebben bij Leiden centraal. Ik ben best bereid om hiervoor 150 euro te betalen.

Respondent 502 (Alphens Perron): ik wist niet dat de Zeezijde stalling en de NS Zeezijde stalling aan de andere kant van het perron in het weekend wel open zijn, anders had ik hem daar wel geparkeerd.

Respondent 505 (Alphens Perron): het is erg lastig om een legale plek te vinden in de fietsparkeergelegenheid. Ik zet mijn fiets in de bovenste rekken neer, omdat ik dan goed mijn ketting eromheen kan doen. Dit lukt mij niet bij de onderste plekken.

Respondent 511 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): er moet iets worden gevonden waarmee je je fiets beter kunt vastzetten. Iets waar je het slot makkelijk aan vast kunt maken.

Respondent 512 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): stallingen zorgen ervoor dat je snel een slag in je wiel krijgt.

Respondent 515 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): ik zet mijn fiets hier neer, omdat hier geen hoge stallingen zijn.

Respondent 518 (Tijdelijke fietsenstalling stationsplein): het is nu niet duidelijk waar het fietspad is. Dit moet duidelijker worden aangegeven, want nu zijn er soms gevaarlijke situaties, doordat voetgangers niet door hebben dat zij een fietspad oversteken.

Respondent 520 (Zeezijde stalling): ik zou graag symboolmarkering willen hebben.

Respondent 525 (Zeezijde stalling): In de onderste stallingen moet er meer plek komen voor mijn stuur, maar de hoge stallingen zijn te zwaar. Ik zou graag een nummer op een kaartje willen krijgen wat past bij het nummer van een plek. Zo kan je gemakkelijk je fiets terugvinden.

Respondent 527 (Zeezijde stalling): er moet meer bewaking komen bij de stallingen aan de andere kant van het station.

Respondent 528 (Zeezijde stalling): ik zou graag een roltrap willen, zodat ik niet naar beneden hoeft te lopen.

Respondent 534 (Zeezijde): ik zou de verwarming aan doen. Voor de mensen die hier werken is het wel erg koud.

Respondent 535 (Zeezijde): de hogere stallingen moeten hoger, zodat ik hem er beneden makkelijker in kan zetten.

Respondent 538 (NS Zeezijde stalling): de prijs van de stalling moet naar 50 cent per dag.

Respondent 539 (Alphens perron): voor brede wielen zijn stallingen te smal

Respondent 540 (Alphens Perron): de klemmen van Club 70 werken over het algemeen beter bij de hoge stallingen.