

Fietsparkeerplan Bernheze

(alleen hoofdstuk 5 over basisscholen)

Datum	2004
Kenmerk	BHZ015/Tbg/
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)

Titel rapport Fietsparkeerplan voor basisscholen in Bernheze

Kenmerk BHZ015/Tbg/

Datum publicatie 2004

Projectteam opdrachtgever(s) Ewoud Vink

Projectteam Goudappel Coffeng Otto van Boggelen, Gert Jan van Tilburg

Projectomschrijving Fietsparkeerplan voor de gemeente Bernheze met sterke nadruk op het fietsparke-
ren bij basisscholen en de centrumgebieden in de verschillende kernen van de
gemeente

Trefwoorden Fietsparkeren, fietsgebruik, centrumgebieden, basisscholen

5	Fietsparkeren bij Basisscholen	1
5.1	Doelstellingen fietsparkeren bij scholen	1
5.2	Gebruikers en gebruikerseisen	2
5.3	Conclusies praktijkinspecties scholen	4
5.4	Maatregelen basisscholen	8

5 Fietsparkeren bij Basisscholen

De gemeente Bernheze telt elf basisscholen. Fietsparkeren bij basisscholen is een belangrijk aandachtspunt in dit fietsparkeerplan. In dit hoofdstuk worden eerst de doelstellingen en gebruikerseisen voor fietsparkeren bij basisscholen besproken. Vervolgens worden de uitkomsten uit de praktijkinspecties en de voorgestelde maatregelen behandeld.

5.1 Doelstellingen fietsparkeren bij scholen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor leerlingen in het basis- en het voortgezet onderwijs. Bijna de helft van de basisschoolleerlingen in Nederland komt op de fiets naar school: op de eigen fiets of achterop bij een ouder. Daarnaast komt een groot deel van de leerlingen lopend naar school. Stimulering van het fietsgebruik (en het lopen) biedt voordelen voor zowel de kinderen, de school als de schoolomgeving:

- De fiets is in veel gevallen een reëel alternatief voor het halen en brengen per auto. Het autoverkeer in de haal- en brengspits zorgt nu al vaak voor chaotische situaties en (subjectieve) onveiligheid rond de scholen. Het is daarom van belang dat het aandeel van de fiets op z'n minst gelijk blijft en bij voorkeur toeneemt.
- Het fietsgebruik draagt bij aan de motorische ontwikkeling en het verkeersinzicht van kinderen.
- Het fietsgebruik biedt kinderen dagelijks een portie lichaamsbeweging. Zeker in het licht van de dikker wordende jeugd is dit van belang.
- De fiets geeft kinderen de mogelijkheid zelfstandig naar school te gaan, ook als de huis-schoolafstand wat groter is. Daarnaast biedt de fiets de mogelijkheid om tijdens en na schooltijd activiteiten te ontplooiën.

De belangrijkste doelstelling van de fietsparkeermaatregelen bij basisscholen is dan ook de *stimulering van het fietsgebruik*. De fietsparkeermogelijkheden mogen voor leerlingen en leerkrachten geen beletsel zijn om met de fiets naar school te komen. Sterker nog: de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen moet zo wervend zijn, dat het leerlingen en leerkrachten aanspoort om de fiets te pakken.

Ook andere doelstellingen uit het fietsparkeerbeleid (zie paragraaf 3.1) zijn in meer of mindere mate van toepassing op de basisscholen.

- Bestrijding van de fietsendiefstal en vandalisme. De kans op diefstal en vandalisme zal voor veel ouders een belangrijke overweging zijn bij de keuze van de vervoerwijze voor hun kinderen.
- Tegengaan van hinder en overlast van (fout)gestalde fietsen. Vanwege de relatief grote aantallen fietsen bij basisscholen is dit een belangrijk aandachtspunt. Naast voldoende goede stallingsvoorzieningen is enige discipline van de leerlingen (en leerkrachten) van belang.

- Vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze doelstelling legt bij scholen minder gewicht in de schaal dan bijvoorbeeld in centrumgebieden. Maar ook bij scholen is een verzorgde fietsparkeeroplossing van belang.

5.2 Gebruikers en gebruikerseisen

De gebruikers van fietsparkeervoorzieningen bij basisscholen hebben een aantal specifieke kenmerken. Dit stelt specifieke eisen aan de voorzieningen. De belangrijkste kenmerken waar rekening mee gehouden moet worden zijn:

- Grote diversiteit aan fietsen: van kleuterfietsen tot ‘normale’ fietsen met 28 inchbanden. Dikke en dunne banden. Dit stelt hoge eisen aan het rek of de klem.
- Grote diversiteit aan persoonskenmerken: van kleuters tot tieners. Dit is met name van invloed op de tilhoogte. Omdat kleine kinderen weinig kracht in de armen hebben, moet de tilhoogte zo beperkt mogelijk blijven.
- De fietsen worden langdurig gestald in alle jaargetijden. Het is daarom wenselijk dat de fietsparkeervoorziening bescherming biedt tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme. Dit leidt tot de volgende eisen:
 - overdekt;
 - binnen de ‘hekken’ van de school;
 - in het zicht.

Soms wordt er wat de bescherming tegen weersinvloeden betreft onderscheid gemaakt tussen fietsen van leerkrachten (wel overdekt) en van leerlingen (in de open lucht). Er is echter geen reden om dit onderscheid te maken. De fietsen van de leerlingen staan aan evenveel weersinvloeden bloot als die van de leerkrachten.



Overkapping te klein, ruimte wordt niet efficiënt gebruikt



Heesch, basisschool Emmaus. Fietzers en voetgangers maken gebruik van dezelfde ingang.

5.3 Conclusies praktijkinspecties scholen

Bijna alle basisscholen in Bernheze zijn bezocht om de fietsparkeersituatie te bekijken. Uitzondering is basisschool De Krullebaar, omdat deze op een tijdelijke locatie gevestigd is. De praktijkinspecties hebben plaatsgevonden op dinsdag 20 april 2004. Het weer was goed: droog en zonnig.

Bij de praktijkinspecties is aandacht besteed aan de voorzieningen (aantal en kwaliteit), de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen en het parkeergedrag. In bijlage 2 wordt uitgebreid verslag gedaan van de bevindingen. Tabel 5.1 geeft een samenvattend overzicht.

Uit de tabel kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Getelde aantal fietsen:

Gemiddeld zijn er 43 fietsen per 100 leerlingen geteld. Dit aantal is hoger dan de richtlijn uit de Leidraad Fietsparkeren van het CROW. Hierin wordt aanbevolen bij basisscholen per 100 leerlingen 30 tot 40 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Er zijn echter wel grote verschillen tussen de scholen. Bij de Toermalijn zijn de meeste fietsen geteld: 58 per 100 leerlingen. Bij De Kiem de minste (8 per 100 leerlingen). Het verschil hangt waarschijnlijk samen met de grootte van de school en het verzorgingsgebied.

Gewenste capaciteit

Op basis van het aantal getelde fietsen is de gewenste fietsparkeercapaciteit vastgesteld. Daarbij is uitgegaan van 10 procent extra capaciteit, om kleine schommelingen en een kleine groei op te kunnen vangen. Bij de Kiem, waar zeer weinig fietsen geteld zijn, is de behoefte verder nog opgehoogd tot het minimum van 50 plekken. Dit is wenselijk voor situaties dat wel veel kinderen met de fiets komen, zoals bij zwemles of uitstapjes.

Aanbod klemmen en rekken

Zes van de 10 onderzochte scholen hebben fietsparkeervoorzieningen waar de leerlingen en leerkrachten hun fiets met het voorwiel in kunnen zetten. De diversiteit van rekken en klemmen is groot, maar de kwaliteit (hart-op-hart-afstand, stabiliteit) is in vrijwel alle gevallen onder de maat. Bij de andere 4 scholen moet men de fiets gewoon op de eigen standaard zetten en bij De Toermalijn is er voor deel van de fietsen een aanleunvoorziening (beugel).

School	Leer- lingen	Fietsen geteld	% leer- lingen fiets	Gebruik klemmen			Capaciteit (ruimte)			Overdekt			Binnen de hekken			Beperki ng leerlinge	
				goed	slecht	n.v.t.	goed	matig	slecht	ja	deels	nee	ja	deels	nee	ja	nee
Heesch																	
De Kiem	200	15	8%														
Emmaus	400	150	38%														
De Krullevaar																	
De Toermalijn	750	435	58%														
Nistelrode																	
De Beekgraaf	500	273	55%														
t Maxend	250	116	46%														
Heeswijk-Dinther																	
t Palet	330	74	22%														
Het Mozaik	240	78	33%														
De Bolderik	225	111	49%														
Loosbroek																	
Sint Albertus	160	61	38%														
Vorstenbosch																	
Op Weg	200	73	37%														
Totaal	3255	1386	43%	1	4	6	6	1	2	1	2	6	5	1	1	6	4

Tabel 5.1: belangrijkste bevindingen praktijkinspecties scholen



Heesch, basisschool De Toermalijn. Alle fietsen op de eigen standaard

Het gebruik van de voorzieningen

Opvallend is dat bij de 6 scholen met fietsparkeervoorzieningen, deze klemmen of rekken niet of nauwelijks gebruikt worden. Men plaatst in de meeste gevallen de fiets gewoon op de eigen standaard, mogelijk uit angst voor beschadiging van de fiets. De klemmen en rekken staan hier eigenlijk vooral in de weg. Bovendien ontstaat er een chaotische situatie. Uitzondering is De Bolderik. Ook hier laat de kwaliteit van de rekken veel te wensen over, maar ze worden wel goed gebruikt. Dit hangt samen de regels die de school heeft opgesteld voor het fietsparkeren. Alle plekken zijn genummerd en aan alle kinderen die op de fiets naar scholen mogen komen is een genummerde plek toegewezen. Het voorbeeld van De Bolderik leert dat het fietsparkeergedrag van leerlingen (en leerkrachten) wel degelijk beïnvloed kan worden als daar vanuit de school aandacht aan wordt besteed. Voordelen zijn een ordelijke, overzichtelijke situatie en efficiënt gebruik van de ruimte.

Ook De Toermalijn besteedt aandacht aan het stallingsgedrag van de leerlingen. Op deze school is enkele jaren geleden besloten om alle fietsenrekken te verwijderen, omdat de kwaliteit onvoldoende was. De fietsen moeten op de eigen standaard gezet worden. Aan de ouders is kenbaar gemaakt dat de fietsen van hun kinderen voorzien moeten zijn van een goede standaard. Door middel van aanleunsystemen (beugels) wordt duidelijk gemaakt waar de leerlingen hun fietsen mogen plaatsen. De beugels voorkomen ook dat er een domino-effect optreedt als een fiets omvalt. De leerkrachten zien toe op het stallingsgedrag van de leerlingen. De school is tevreden over het systeem.



Nistelrode, basisschool De Beekgraaf. Chaotische situatie

Beschikbare ruimte

In de meeste gevallen is de ruimte die gereserveerd is voor het parkeren van fietsen voldoende. Zeker wanneer deze ruimte efficiënter gebruikt zou worden door gebruik van fietsparkeersystemen. Bij de Beekgraaf is de beschikbare ruimte duidelijk onvoldoende. Hier zal bekeken moeten worden hoe meer ruimte gecreëerd kan worden voor het fietsparkeren.

Overdekt

Slechts bij een school is er een overdekte stalling voor de fietsen van de leerlingen. Een overdekte stalling voor personeel komt vaker voor. Zoals gesteld in paragraaf 5.2 is het echter ook voor de fietsen van leerlingen wenselijk dat ze beschermd worden tegen weersinvloeden.

Binnen de hekken

Om vandalisme en diefstal tegen te gaan is het wenselijk dat de fietsenstalling op het terrein van de school ligt, bij voorkeur door middel van hekken afgescheiden van de openbare ruimte. Een aantal scholen voldoet niet aan deze eis. Bij de 't Maxend ligt een van de twee stallingen in openbaar gebied. Bij De Bolderik is er geen goede afscheiding van het schoolterrein. Daarnaast is een goede afscheiding tussen speelterrein en fietsparkeervoorzieningen van belang.

Ingang school via stalling

Bij een aantal scholen is de fietsenstalling tevens de toegang tot het schoolplein. De kinderen gaan via de fietsenstalling het schoolplein op. Dit heeft als nadeel dat (fout) gestalde fietsen veel hinder veroorzaken voor alle kinderen die naar school komen. Ook de kinderen die lopend of met de auto zijn gekomen moeten door de fietsenstalling. Met name als de capaciteit ontoereikend is, kan dit tot chaotische situaties leiden. Deze situatie doet zich voor bij De Beekgraaf, De Kiem en Emmaus. Mogelijke oplossingen zijn een extra ingang voor kinderen die niet op de fiets komen of verplaatsing van de ingang, zodat deze niet meer via de stalling loopt.

Beperking van de leerlingen

Op zes van de tien onderzochte scholen mogen kinderen die binnen een bepaalde afstand van school wonen, niet met de fiets naar school komen. De belangrijkste reden voor deze beperkingen is dat men hiermee de behoefte aan fietsparkeercapaciteit wil beperken. Dergelijke beperkende regels zijn echter strijdig met de belangrijkste doelstelling van het fietsparkeerbeleid, namelijk het bevorderen van het fietsgebruik. Ook voor kinderen die dicht bij school wonen biedt het voordelen als ze (soms) op de fiets naar school mogen. Bijvoorbeeld als hun ouders aansluitend op de fiets naar hun werk willen. Of als de kinderen na schooltijd naar een vriendje of een clubje moeten. De voordelen van een hoger fietsgebruik staan in paragraaf 5.1.



Heeswijk-Dinther, basisschool De Bolderik: Leerlingen hebben een eigen klem

5.4 Maatregelen basisscholen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die worden voorgesteld voor het fietsparkeren bij basisscholen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen op de korte termijn (2004) en maatregelen op de lange termijn. Vanzelfsprekend worden er alleen maatregelen genomen, als de school daar behoefte aan heeft. Van De Toermalijn en de basisschool Op weg, is bekend dat er om verschillende redenen momenteel geen behoefte is aan verbetering van de stallingvoorzieningen.

Maatregelen basisscholen op korte termijn (2004/2005)

- Proef met nieuwe fietsparkeersystemen van het type Velopa Variant Plus bij basisschool De Bolderik;
- Plaatsing van nieuwe fietsparkeersystemen bij de andere scholen;
- Communicatie door de scholen met de leerlingen en leerkrachten over het gebruik van de nieuwe fietsparkeersystemen.
- Aanpassen van entrees van scholen en verplaatsen van hekwerken.

Maatregelen basisscholen op de middellange termijn (2006 ev)

- Plaatsing van overkappingen;
- Uitbreiding schoolterreinen;
- Diversen (zoals reparatie lekkend dak, etc).
- Monitoring

In het vervolg van deze paragraaf wordt een aantal maatregelen nader toegelicht.

Plaatsing nieuwe fietsparkeersystemen

Vanwege het slechte gebruik van de fietsparkeersystemen op de meeste scholen en de tevredenheid bij De Toermalijn over het verwijderen van de rekken, is het de vraag of het überhaupt wenselijk is fietsparkeersystemen toe te passen. En als gekozen wordt voor het

toepassen van fietsparkeersystemen, is de vraag welk type voldoet aan de hoge eisen die gesteld worden bij scholen.

Na een afweging van de voor- en nadelen is ervoor gekozen *wel* fietsparkeersystemen aan te bieden bij scholen. De belangrijkste voordelen zijn:

- De beschikbare ruimte wordt efficiënter gebruikt. Dit is met name van belang bij grotere aantallen fietsen. Hierdoor is er minder lengte overkapping nodig en blijft er meer ruimte over voor andere doeleinden, zoals spelen.
- De kans dat fietsen omvallen is minder groot;
- Ruime fietsparkeersystemen van goede kwaliteit bieden meer gebruiksgemak. Andere fietsen staan minder vaak in de weg.

Overigens moet er altijd nog ruimte gereserveerd worden voor sterk afwijkende fietsen die in geen enkel fietsparkeersysteem passen. Uitgegaan wordt van 5 procent van de fietsen.

Uit een marktoriëntatie van beschikbare systemen komen twee systemen naar voren die in principe geschikt zijn voor de toepassing bij scholen: De Klaver Classic Cluster en de Velopa Variant Plus. Beide systemen voldoen aan de eisen van Fietsparkeur. Voorwaarde is wel dat gekozen wordt voor de uitvoering met een hart-op-hart-afstand van 37,5 cm (hoog-laagsysteem). Belangrijk voordeel van beide systemen is dat er geen of een beperkte tilhoogte is.

De Klaver Classic Cluster is een systeem, waarbij niet het voorwiel vastgeklemd wordt, maar de voorvork. Hierdoor is de kans op beschadiging van het voorwiel klein. Bovendien is het systeem geschikt voor alle bandbreedtes. Voor kinderfietsen is een speciale uitvoering beschikbaar. Op de Klaver Classic Cluster zijn ogen bevestigd, die gebruikt kunnen worden voor een beugel- of kettingslot. Wanneer de naastgelegen plekken bezet zijn, is het echter niet makkelijk om van deze ogen gebruik te maken. Uitgangspunt voor scholen is overigens dat aanbindmogelijkheden niet strikt noodzakelijk zijn, mits de stalling zich binnen de hekken van de school bevindt.

De Velopa VariantPlus is een vrij nieuw systeem. Er zijn ons derhalve nog geen ervaringen met het systeem bekend. Volgens de fabrikant is het systeem geschikt voor vrijwel alle banddiktes en fietstypen, ook kinderfietsen. Een aanbindmogelijkheid is optioneel. Een voordeel van de VariantPlus is dat deze aanzienlijk goedkoper is dan de Klaver Classic Cluster.

Wij stellen voor om eerst op één school, De Bolderik, ervaring op te doen met de Variant-Plus. Er is gekozen voor De Bolderik, omdat de kinderen op deze school al gewend zijn om de fietsen in de rekken te zetten. Wanneer dit systeem bevalt, kunnen de rekken ook op de andere scholen geplaatst worden. Om optimaal te profiteren van de nieuwe systemen wordt de scholen geadviseerd om tegelijkertijd regels op te stellen voor het gebruik van de systemen.

Wij stellen voor de VariantPlus tijdens de zomervakantie te plaatsen op de Bolderik. In het najaar kunnen ook de andere scholen voorzien worden van fietsparkeervoorzieningen.



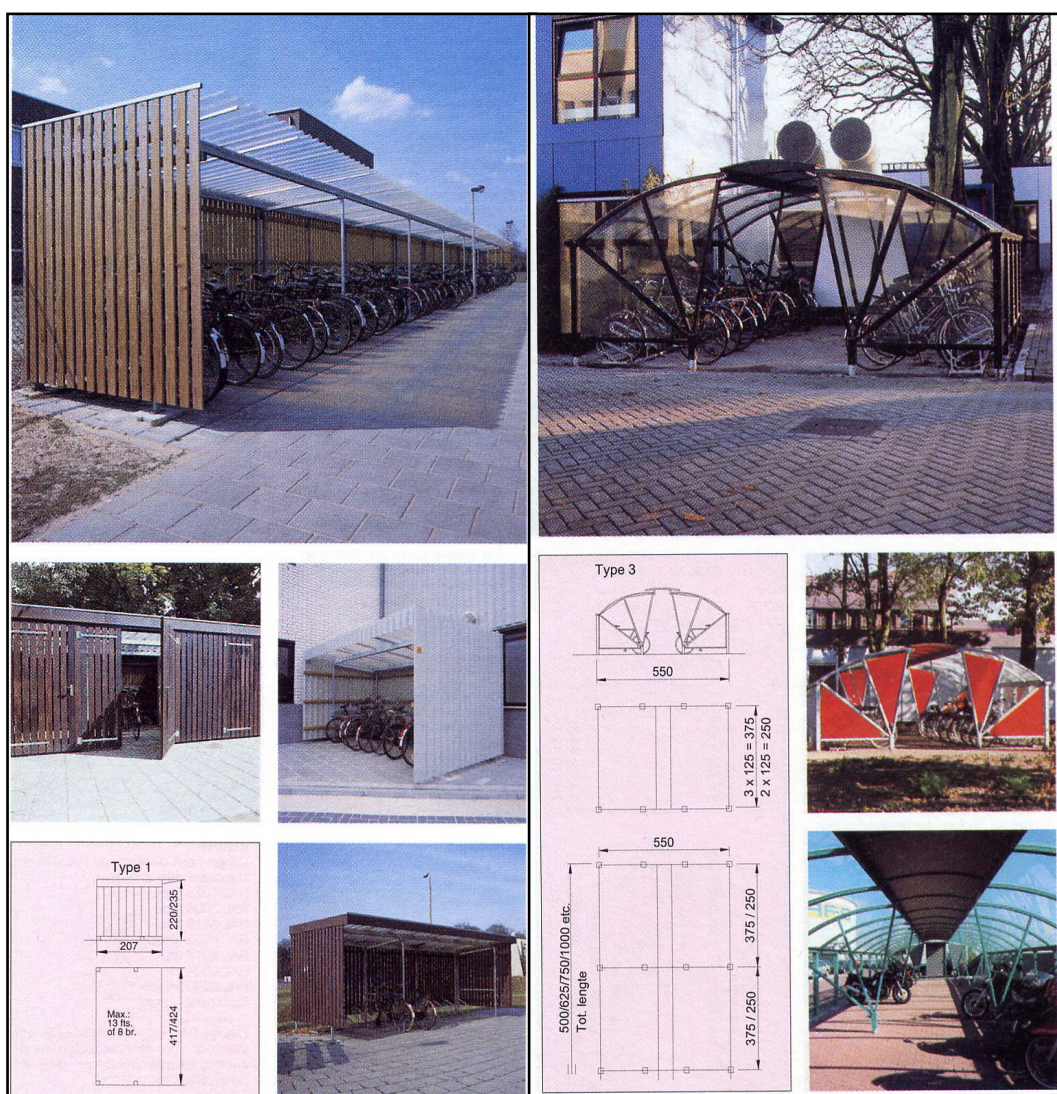
Velopa Variant Plus



Klaver Classic cluster

Overkapping

Om de fietsen te beschermen tegen weersinvloeden is het wenselijk overkappingen aan de brengen. Het gaat om de volgende scholen: De Kiem, Emmaus, Toermalijn, De Beekgraaf, 't Maxend, Het Mozaiek, en De Bolderik. Het is van belang dat de overkapping het zicht op de fietsen vanuit de school niet belemmert. In de kostenberekening is uitgegaan van de RiksjA van Velopa. Een goedkopere optie is bijvoorbeeld Fietsenberging Type 1 van Velopa. Het zicht op de fietsen is bij deze goedkopere overkapping echter slechter, waardoor er meer kans bestaat op vandalisme en diefstal. Ook de uitstraling is een stuk minder



Voorbeelden overkappingen: links Fietsenberging Type I en rechts RiksjA

Hekwerk en entrees

Bij een aantal scholen is het noodzakelijk om een (nieuw) hekwerk aan te brengen tussen het schoolterrein en het openbare gebied. Bij andere scholen is een nieuw hekwerk nodig tussen stalling en schoolplein.

De entrees en hekwerken worden meegenomen in het project 'looproutes', met een geplande uitvoering in 2004/2005. De scholen dienen hiervoor het initiatief te nemen om in overleg met de afdeling Onderwijs en CTT, de maatregelen te bepalen die onder regie van de scholen en gefinancierd door de gemeente worden uitgevoerd. Invoering van regels voor het gebruik van de nieuwe fietsparkeersystemen;

Monitoring

Met de verbetering van de fietsparkeervoorzieningen bij scholen wordt een aantal doelstellingen nagestreefd. Stimulering van het fietsgebruik is de belangrijkste. Het is wenselijk om circa 5 jaar nadat de maatregelen genomen zijn te onderzoeken of het fietsgebruik inderdaad toegenomen is. Ook de tevredenheid bij scholen en het gebruik van de systemen kan in de monitor meegenomen worden.

Kosten

In tabel 5.2 is een globale inschatting van de kosten opgenomen. De totale kosten bedragen 250.000 euro (uitgaande van de Velopa Variant Plus) tot 280.000 euro (uitgaande van de Klaver Classic Cluster). Daarbij is nog geen rekening gehouden met de kosten van de bijzondere werkzaamheden en aannemerswerkzaamheden.

Tabel 5.2: Inschatting van de kosten van maatregelen fietsparkeren bij basisscholen

school	klemmen			overkaping		hekken		bijzonderheden
	aantal	euro		m	euro	m	euro	
		Klaver	Velopa					
Heesch								
De Kiem	50	€ 2.400	€ 689	20	€ 17.840	22	€ 1.348	sloop bestaande stalling, verplaatsing stalling extra ingang, verwijderen rekken nieuwe situatie, niet onderzocht school heeft recentelijk maatregelen genomen
Emmaus	166	€ 7.978	€ 2.246	64	€ 52.900			
De Krullebaar								
De Toermalijn								
Nistelrode								
De Beekgraaf	301	€ 14.483	€ 4.082	116	€ 38.040	120	€ 6.858	sloop bestaande stalling, uitbreiden schoolterrein nieuwe situatie meenemen in bouwplannen
Het Maxend	140	€ 6.723	€ 1.899	54	€ 39.200	39	€ 2.235	
Heeswijk-Dinther								
t Palet	125	€ 6.046	€ 1.706			21	€ 1.137	reparatie dak verlengen stalling verwijderen rekken
Het Mozaik	88	€ 4.213	€ 1.188	19	€ 5.970			
De Bolderik	130	€ 6.235	€ 1.769	58	€ 47.520	20	€ 1.088	
Loosbroek								
Sint Albertus	67	€ 3.257	€ 927	25,5	€ 21.070	32	€ 1.892	nieuwe situatie meenemen in bouwplannen
Vorstenbosch								
Op Weg								verwijderen rekken
Totaal		€ 51.335	€ 14.506		€ 222.540		€ 14.558	