



Wat kost een fietsenstalling?

Veel gemeenten weten niet wat je per plaats kwijt bent voor een nieuwe fietsenstalling. Ook is vaak onduidelijk hoeveel je opzij moet leggen voor beheer en onderhoud. Een onderzoek onder 83 stallingen biedt een aantal ervaringscijfers die houvast bieden.

Frans Bekhuis - CROW-Fietsberaad,

Kees van Ommeren en Martijn Lelieveld - Decisio

De groei van het fietsgebruik, tegenvallende inkomsten uit autoparkeren en bezuinigingen leiden er toe dat in verschillende gemeenten het (gratis) bewaakt stallen onder druk komt te staan. Ook wordt getwijfeld aan de noodzaak om nieuwe stallingen te bouwen of bestaande stallingen uit te breiden.

Het fietsgebruik groeit echter naar verwachting nog volop door en de fiets verdient als goedkoop, gezond, milieuvriendelijk en ruimte-extensief vervoermiddel juist meer aandacht. Temeer omdat de fiets in tijden van financiële krapte een uitstekend alternatief kan zijn voor uitbreidingen van het openbaar vervoer of investeringen in weg- of autoparkeerinfrastructuur.

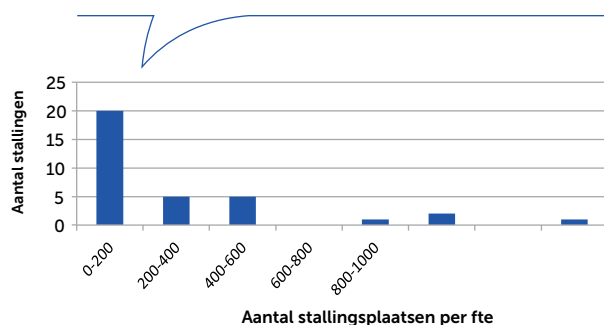
Bij het maken van keuzes over investeringen in stallingen en de beheer- en exploitatievormen is inzicht in de kosten en opbrengsten van stallingen essentieel. Omdat deze kennis momenteel onvoldoende en/of versnipperd aanwezig is bij veel gemeenten heeft het Fietsberaad samen met Decisio onderzocht hoe dit bij gemeenten zit. Speciale aandacht

ging uit naar de exploitatie en het beheer van bewaakte stallingen, omdat dit vaak de meeste discussie over de business case oplevert.

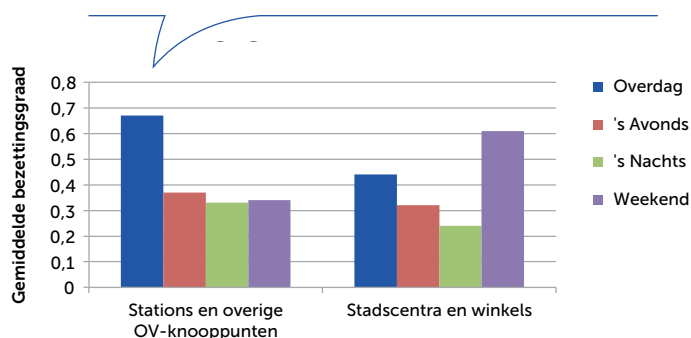
Via een uitgebreide enquête onder gemeenten en interviews met exploitanten is een inventarisatie gemaakt van de kosten en baten van gemeentelijke fietsenstallingen en zijn (alternatieve) financieringsmogelijkheden verkend. Doel van het onderzoek was:

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

Aantal stallingsplaatsen per fte



Bezettingsgraad in de week



Gratis met toezicht

In totaal zijn 83 fietsenstallingen in beeld gebracht, verspreid over 47 verschillende gemeenten.

Bij 80 procent is sprake van een vorm van toezicht. In iets meer dan de helft van de stallingen is sprake van alleen menselijk toezicht, in nog eens 23 procent is sprake van menselijk toezicht in combinatie met cameratoezicht. Slechts in 6 procent is er alleen toezicht via camera's en/of toegangshekken. In 20 procent van de stallingen is geen toezicht.

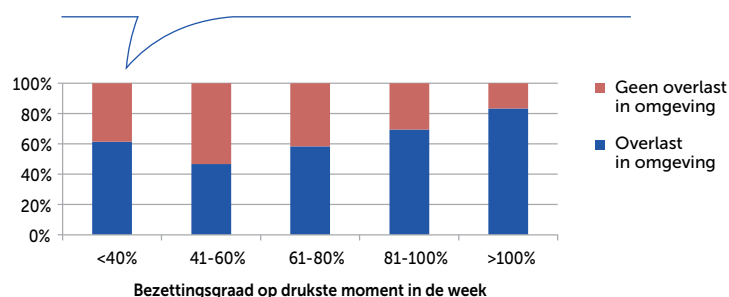
Van de stallingen met menselijk toezicht is gevraagd hoeveel fte hier gemiddeld voor nodig is. Dit varieert sterk van iets meer dan 20 stallingsplekken tot ruim boven de 1.000 stallingsplekken per fte. Uiteraard hangt dit sterk samen met de omvang van de stallingen (aantal fietsplekken) en ook met de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

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

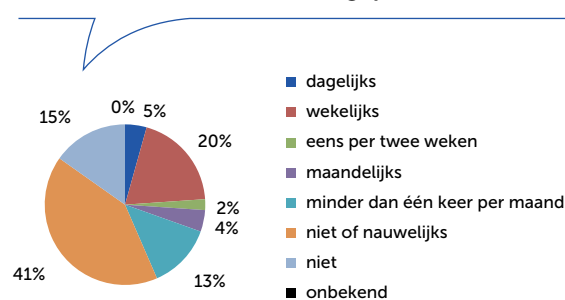
Vaak fietsparkeeroverlast in de omgeving

In de enquête is verder gevraagd naar de bezettingsgraad van de stallingen. Deze varieert uiteraard tussen dag, avond en nacht en ook tussen week- en weekenddagen. De vijf grootste stallingen zijn het drukst bezet, maar verder is er geen duidelijk patroon te herkennen. Een aantal fietsvoorzieningen heeft de piek in de avonden en de weekends (nabij stadscentra en uitgaansgelegenheden) andere juist overdag (winkels en ov-knooppunten). Ook zijn er stallingen die een structurele overcapaciteit kennen. Bij 57 procent van de stallingen hebben de respondenten

Overlast in de omgeving bij bepaalde bezettingsgraad stalling

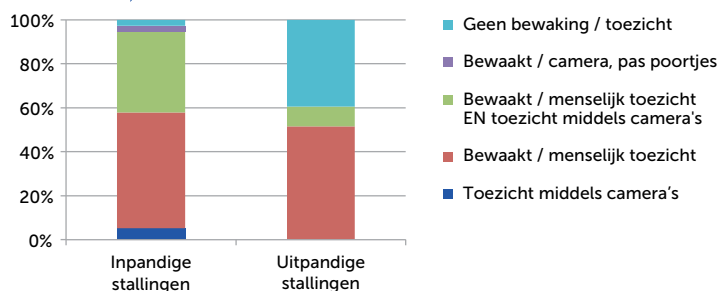


Frequentie van handhaving in directe omgeving waar overlast door (verkeerd) geparkeerde fietsen is

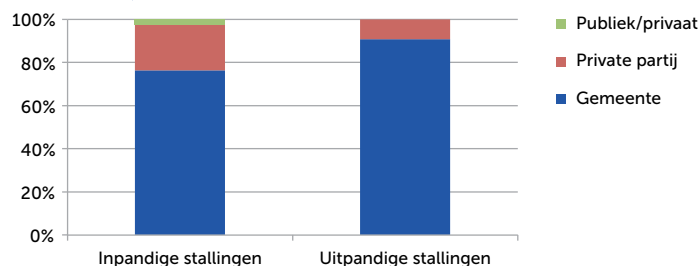


aangegeven dat er overlast is van verkeerd geparkeerde fietsen buiten de stallingen in de openbare ruimte. In 20 procent van deze gevallen wordt er wekelijks gehandhaafd (en in vier procent zelfs dagelijks). Ondanks de aanwezigheid van een stalling en deze stringente handhaving is hier dus toch overlast van verkeerd geparkeerde fietsen en weesfietsen. In meer dan de helft van de overlastsituaties (56 procent) wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd. Uit de enquête blijkt overigens dat de handhaving in de buurt van bestemmingsstallingen frequenter plaatsvindt dan bij stallingen bij ov-knooppunten (inclusief stations).

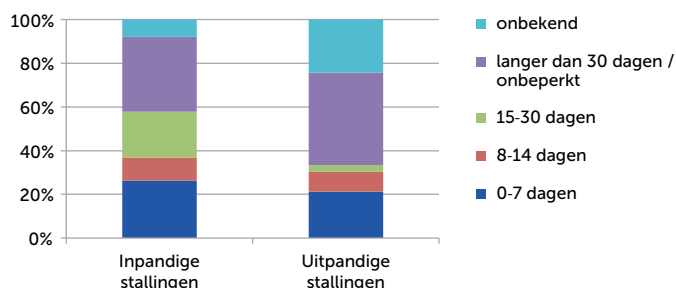
Wijze van toezicht



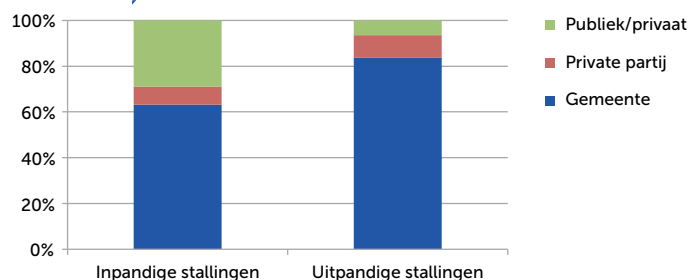
Eigenaar



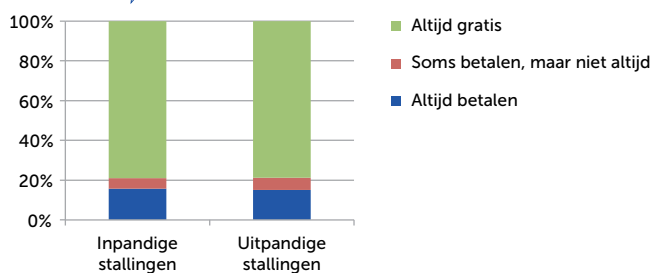
Maximale stallingsduur



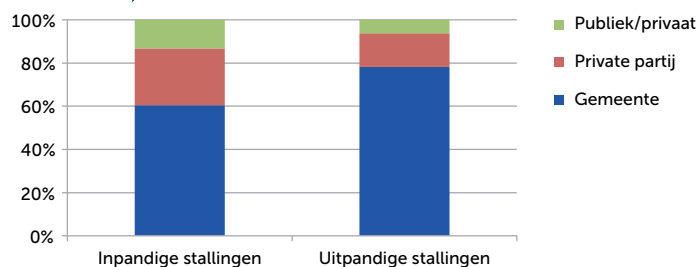
Beheerder



Betaalregime



Exploitant



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

de maximale stallingsduur is deze in de buiten gesitueerde stallingen lager dan bij de inpandige, maar de verschillen vallen mee.

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



De Appel van Alphen

In Alphen aan de Rijn kom je ze allemaal tegen. Gratis bewaakt, gratis niet bewaakt en betaald bewaakt. Het meest in het oog springt de Appel, een fietsenstalling die ook als lokaal landmark fungeert en het vernieuwde Stationsplein extra cachet geeft.

De gratis stalling telt circa 960 plaatsen en staat op een doordeweekse dag letterlijk tot de nok gevuld. De Appel kostte ruim 2 miljoen euro en dat ligt wat boven het gemiddelde, maar dan heb je ook wat. Een ontwerp dat tot over de grenzen belangstelling trekt. De Appel kon er komen omdat alle financiële signalen op groen stonden toen de plannen werden ontwikkeld, zo rond 2005. Prorail doneerde uit het programma Ruimte voor de Fiets 7,5 ton, de provincie Zuid-Holland nog eens 3,2 ton. De rest kwam uit de toen nog goed gevulde gemeentekas. Maar alleen de Appel is niet genoeg. Rondom het station liggen nog een paar oudere en nieuwe fietsparkeerplaatsen, voorzien van - gratis - fietsklemmen, goed voor zo'n 1600 fietsen. 700 oudere zijn ooit aangelegd en betaald door de gemeente zelf. De rest is tot stand gekomen met zo'n ton aan ProRail-subsidie, de andere helft kwam voor rekening van de gemeente. Ze zijn onder meer nodig omdat NS het P+R-terrein bij het station van gratis

omzette in betaald. Aanleiding was dat het terrein ook werd gebruikt door buurtbewoners die voor een ritje van een paar honderd meter de auto pakten naar het station. En ook het winkelend publiek ontdekte dat je er gratis kon parkeren. Dat had twee gevolgen. Het parkeerterrein staat nu half leeg. En de fietsenstallingen liepen vol. Direct naast de Appel ligt een Fietspointstalling waar de staller € 1,25 moet betalen aan de fietsenmaker voor een plaatsje in het rek. Dat is voor velen een niet al te grote drempel, want de stalling is behoorlijk bezet op een gemiddelde werkdag. De Fietspoint wordt door een particuliere fietsenmaker gerund, in opdracht van de NS. De stalling - 1260 plaatsen - kostte 1,8 miljoen euro. Helemaal precies zijn de kosten niet vast te stellen, want bij de aanleg kon men meeliften op de vernieuwing van de stationsomgeving waarvoor in totaal 7,1 miljoen euro beschikbaar was uit het programma 'Spoorse doorsnijding' en een kleine 8 miljoen euro voor rekening kwam van de gemeente. De NS legde nog een klein bedrag bij, om de commerciële ruimte wat groter uit te voeren en het plaatsen van de fietsenrekken in de stalling kwam voor rekening van ProRail.

De aanwezigheid van zo'n 2500 gratis fietsparkeerplaatsen rond de betaalde stalling lijkt in Alphen geen probleem. In de binnenstad van Alphen liggen twee gratis bewaakte stallingen, geëxploiteerd door Biesieklette. Eén gelijkvloers, de ander via een afdalend tapit rouland. De stallingen in de binnenstad van Alphen waren ooit betaald. In 2001 werden ze gratis. Dat werd bekostigd door de parkeertarieven met een dubbeltje per uur te verhogen. Twee ton per jaar is nodig om de stallingen in de binnenstad open te houden waarvan € 130.000 voor personeel. Daarvan komt € 31.500 uit een loonkostensubsidie van de gemeente, bedoeld om mensen aan het werk te helpen. De rest komt uit de parkeerexploitatie. Verder reserveert Alphen jaarlijks € 6.000 voor onderhoud e.d. en € 50.000 aan managementkosten. De Appel is daarbij vergeleken een dure klant. Jaarlijks gaat er zo'n € 35.000 naar de schoonmaak en het onderhoud van het gaas en de metalen constructie. In de binnenstad tref je ook fietsenrekken aan met geparkeerde fietsen in en buiten de rekken. Geen reden voor een stringent handhavingsbeleid maar onderdeel van het fietsparkeren in het centrum, aldus de gemeente.



geëxploiteerd (63 procent). In 71 procent van de gevallen is de gemeente ook de eigenaar van de stalling. In de buitenstallingen is dat voor 91 procent van de stallingen het geval.

Succesfactoren

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

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

Top vijf succesfactoren

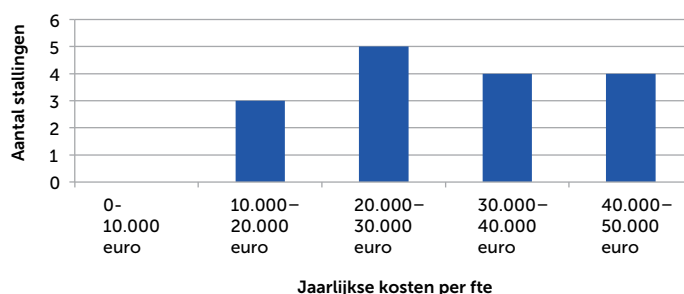
1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Aanwezigheid van bewaking/toezicht
3. Tarieven voor gebruikers
4. Bereikbaarheid van de stalling
5. Uitstraling van de stalling

Top vijf faalfactoren

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



Personeelskosten



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

Matig financieel inzicht

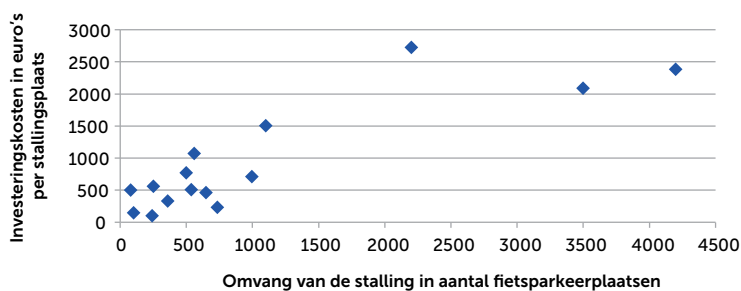
Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst gevonden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

De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft, weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte. Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro). De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt

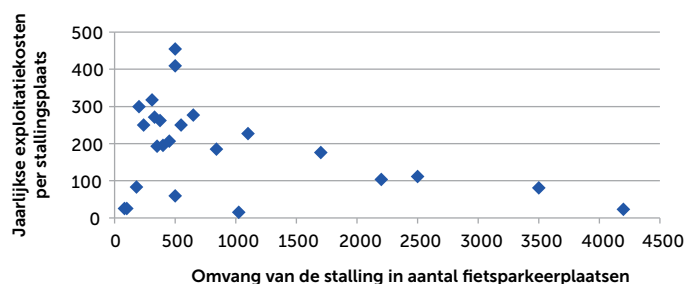


Een gemeente hoeft niet altijd alle kosten te dragen. Enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden.

Investeringskosten



Exploitatiekosten



ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

Ondernemersperspectief biedt kansen

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

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

Een opmerkelijk idee dat meermaals genoemd werd, is het introduceren van kentekens voor fietsen om zo het parkeerbeheer te vereenvoudigen. Zoals het echte ondernemers betaamt, zijn alle geïnterviewden geïnteresseerd om stallingen in opdracht van gemeenten te beheren en exploiteren.

Rendabel bij stations en drukke stadscentra

Ondanks dat het onderzoek nog niet is afgerond, kunnen we

al wel een aantal voorlopige conclusies trekken. Een belangrijke is dat de meeste van de onderzochte fietsparkeervoorzieningen over het algemeen gratis zijn (82 procent). Van alle gemeentelijke stallingen in Nederland zal het aandeel gratis stallingen nog hoger zijn: vooral de grote stallingen zijn in beeld gebracht, voor kleinere stallingen geldt dat betaald parkeren daar meestal sowieso geen optie is. Van het overgrote deel van de stallingen doet de gemeente zelf de exploitatie en ook het beheer en onderhoud. Er is een grote verscheidenheid in de investeringskosten en de jaarlijkse kosten. Die laatste lopen honderden euro's per stallingsplaats uiteen. Wellicht de belangrijkste conclusie is dat er bij gemeenten weinig cijfers bekend zijn over de financiële aspecten van hun fietsenstallingen en dat business cases zelden worden opgesteld. Bovendien viel het voor de gemeenten die wel cijfers konden aanleveren niet altijd mee om deze te achterhalen. Een opvallende conclusie, aangezien objectieve feiten en cijfers enorm belangrijk zijn om de vele actuele discussies over al dan niet investeren in fietsparkeervoorzieningen goed te kunnen voeren en de juiste beleidsafwegingen te kunnen maken.

De investeringskosten en de jaarlijkse kosten lopen per stalling sterk uiteen.



Een andere conclusie is dat er alleen op de grote stations en in de drukke stadscentra een rendabele exploitatie van gratis fietsparkeervoorzieningen mogelijk is (mits de investeringskosten niet op de exploitatie drukken). Sowieso zijn de verschillen tussen de stallingen groot, bijvoorbeeld wat betreft de locatie, de omvang en de aanwezige voorzieningen. Dit betekent echter niet dat gemeenten het allemaal maar zelf moeten doen. Fietsenstallingen zijn uitermate geschikt voor publiek-private samenwerking. Verschillende enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden, waardoor de jaarlijkse bijdrage vanuit de gemeente geminimaliseerd kan worden.

Bij de digitale versie van dit artikel op fietsberaad.nl is het definitieve rapport te vinden (verschijnt rond de verschijningsdatum van deze Fietsverkeer), met daarin alle resultaten van het onderzoek.

308 parkeerplekken

beheert één toezichthouder (fte)

57 procent

van de stallingen kent overlast van verkeerd
geparkeerde fietsen in de omgeving

164 euro

per plaats per jaar kost een stalling aan personeel

33.000 euro

kost een fte per jaar

940 euro

bedragen de investeringskosten per
stallingsplaats

