

Onderzoek fietsparkeren gemeente Deurne

Opdrachtgever:	Gemeente Deurne
Projectnaam:	Onderzoek fietsparkeren centrum Deurne
Datum:	27/01/2023
Versie:	Definitief
Ons kenmerk:	22-0102-01
Opgesteld door:	Grenspaal12
Vrijgegeven door:	

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1 Inleiding.....	3
2 Aanleiding	3
2.1 Onderzoeksvraag	4
3 Landelijke en lokale fietsambities borgen	5
3.1 Rijksoverheid Nederland zet in op 20 % extra fietsverkeer.....	5
3.2 Provinciale ambitie	5
3.3 Regionale ambities blijven niet achter.....	5
3.4 De lokale gemeentelijke ambities surfen mee op het succes van de fiets	6
4 Objectieve inventarisatie fietsenstalmogelijkheden	7
4.1 De gemeente Deurne kent in het centrum 612 fietsenstalmogelijkheden	8
4.2 De spreiding aantal fietsenstalmogelijkheden is conform theorie.....	9
4.3 Een tekort aan fietsenstalplaatsen blijft bestaan op 3 hotspots.....	9
4.4 Conclusie: voldoende fietsenstallingen aanwezig	11
5 Subjectieve bevraging noodzaak fietsenstallingen	12
5.1 Interne betrokken afdelingen zien geen nood aan extra fietsenstallingen.....	12
5.2 Externe stakeholders zien geen nood aan extra fietsenstallingen.....	13
5.3 Passanten willen niet betalen voor bewaakte stalling	14
5.4 Conclusie bevraging: geen extra stallingen, wel extra toiletvoorziening.....	16
6 Hoofdconclusie: extra fietsenstallingen zijn overbodig	17
7 Aanbeveling: 3 mogelijke scenario 's voor fietsparkeren in Deurne.....	18
7.1 Scenario 1: geen actie ondernemen en de situatie accepteren	18
7.2 Scenario 2: probleemlocaties aanpakken	18
7.3 Scenario 3: pilot met bewaakte fietsenstalling (en evt. toiletvoorzieningen).....	18
Bijlagen	20

1 Inleiding

De gemeente Deurne kent momenteel een bloeiend en compact centrum met diverse handel en horeca waarvan veel inwoners en bezoekers gebruik maken. De bewinkeling ligt verspreid over het centrum waarbij de vraag rijst waarom de Deurnese bezoeker de fiets verspreid over heel het centrum stalt. Deze verspreide fietsen doen de uitstraling van het centrumgebied geen goed. Daarnaast komt dit beeld niet deugdelijk over richting de bezoekers en inwoners van de gemeente Deurne.

Tot slot leeft het idee dat het aandeel fietsendiefstallen toeneemt in het centrum van Deurne. De gemeente Deurne wil de 'verrommeling van het centrum' tegengaan en wil het aantal fietsendiefstallen terugdringen op haar grondgebied.



Figuur 1: losgestalde fietsen, gemeente Deurne

2 Aanleiding

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van eind 2021 hierover gesproken en heeft het vermoeden dat een beveiligde fietsenstalling (inclusief toiletvoorziening) o.a. het aantal fietsendiefstallen zal verminderen, de uitstraling van het centrumgebied zal verhogen en een mogelijke stimulans vormt om het fietsgebruik binnen (het centrum van) Deurne te bevorderen. De gemeenteraad heeft het college gevraagd hier onderzoek naar te doen.

Gelet op de discussie in de gemeenteraad en de aangenomen motie, gaat het college een breder onderzoek doen naar het fietsparkeren in het centrum van Deurne. Zodoende wordt duidelijk hoe de fietsparkeersituatie in Deurne momenteel is, welke wensen en behoeften aanwezig zijn bij bewoners, bezoekers en ondernemers en welke oplossingsrichtingen en kansen (o.a. e-laadpunten) mogelijk zijn. Een en ander afwegend is de realisatie van een beveiligde fietsenstalling wellicht een mogelijke oplossing.

2.1 Onderzoeksvraag

Om hierin inzicht te verkrijgen heeft de gemeente Deurne, bureau Grenspaal 12 gevraagd om antwoord te geven op de volgende onderzoeksvraag:

Kan de komst van een beveiligde (overdekte) fietsenstalling met evt. toiletvoorzieningen bijdragen tot het vergroten van de aantrekkelijkheid van het centrum van Deurne met als subdoelen het verminderen van fietsdiestallen en de duurzaamheid in het centrum te vergroten?

Om antwoord te krijgen op de gestelde onderzoeksvraag, worden diverse stappen genomen:

- ✕ Overzicht verkrijgen van de landelijke en lokale fietsambities;
- ✕ Objectieve inventarisatie uitvoeren van fietsmogelijkheden en hun bezetting in het centrum van Deurne;
- ✕ Subjectieve inventarisatie: ondervraging van interne afdelingen, stakeholders en passanten;
- ✕ Conclusies en aanbevelingen.

Deze tussenstappen hebben als doel om een gefundeerd antwoord te kunnen bieden aan de onderzoeksvraag. Zij zijn tevens de leidraad voor de structuur binnen dit document.



Figuur 2: voorbeeld losgestalde fietsen in het centrum van Deurne

3 Landelijke en lokale fietsambities borgen

De afgelopen jaren zit het fietsgebruik in de lift. Mede door de komst van de elektrificatie wordt langer en meer gefietst. Dit voor zowel recreatief als utilitair gebruik. De fietsstimuli worden gegeven op verschillende beleidsniveaus. De belangrijkste beleidsplannen en ambities worden in de volgende paragrafen beschreven van landelijke ambities tot lokale doelstellingen van de gemeente Deurne.

3.1 Rijksoverheid Nederland zet in op 20 % extra fietsverkeer

Het Nederlandse Rijk wil Nederland fietsvriendelijker maken. Dit komt de gezondheid van mensen en het milieu ten goede. Het kabinet stelt zichzelf als doel om tijdens de huidige regeerperiode 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met openbaar vervoer.

Het realiseren van deze doelstellingen is vastgelegd in het programma Tour de Force. De nationale fietsagenda geeft de doelstellingen weer van Tour de Force. De ambitie is 20 % meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017.

3.2 Provinciale ambitie

De Provincie Noord-Brabant is zich ook bewust van de voordelen van fietsen. De provinciale ambities staan opgenomen in verschillende beleidsdocumenten zoals onder andere visie 'Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk', startnotitie 'Koersnota Mobiliteit', visie 'Fiets in de Versnelling', 'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan' en het bestuursakkoord 'Provincie Noord-Brabant 2020-2023'.

De visie 'Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk' speelt in op enkele belangrijke, maatschappelijke doelen waarin voornamelijk verduurzaming een belangrijke parameter is. Deze visie wil voornamelijk een gezonde en veilige leefomgeving ontwikkelen waarbinnen duurzame verstedelijking en een vitaal platteland een belangrijke rol speelt.

Binnen de startnotitie 'Koersnota Mobiliteit' wordt ingespeeld op het stimuleren van fietsgebruik binnen de provincie. Deze startnotitie heeft als doel om het fietsbeleid meer vorm te geven. Daarbij wordt uitgegaan van de centrale vraag hoe de provincie Noord-Brabant de bereikbaarheid van de stedelijke kernen kan versterken en verbinden.

3.3 Regionale ambities blijven niet achter

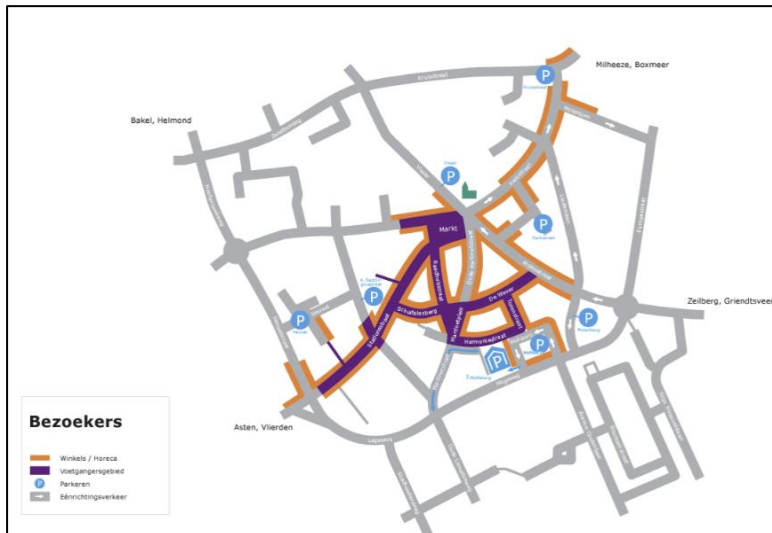
Behalve overheden en provincies zijn er ook regionale spelers die mee gaan met de trend van slimme en duurzame bereikbaarheid. Brainport Oost heeft daarop ingespeeld en heeft verschillende opgaven uitgewerkt die ze willen realiseren.

Zij willen onder andere inzetten op netwerken voor alle modaliteiten waarbij de fiets een belangrijk key speler is in de first- en last mile.

De regio Zuidoost Brabant zet met hun programma 'Slimmer fietsen' in op een gerichte, en slimme aanpak om maatregelen te treffen die het gebruik van de fiets en de fietsveiligheid bevorderen.

3.4 De lokale gemeentelijke ambities surfen mee op het succes van de fiets

De gemeente Deurne neemt zelf ook verschillende initiatieven om het fietsgebruik te bevorderen. In het verleden zijn verschillende straten ingericht als fiets- en voetgangerszone. Deze zone is na een positieve evaluatie uitgebreid. Het ontstaan en de uitbreiding van deze zone toont aan dat er vanuit de politiek en organisatie belang wordt gehecht aan een leefbare en aangename leefomgeving.



Figuur 3: voetgangerszone Deurne

Zowel de inwoners als bezoekers van Deurne moeten zich overal veilig en vlot kunnen verplaatsen. Naast een goede infrastructuur van netwerken zijn bewustwording en gedrag eveneens belangrijk.

De focus binnen de kernen van de gemeente Deurne liggen op de fietser en voetganger. Ook jongeren, ouderen en personen met een beperking moeten in staat zijn om zich veilig en vlot te verplaatsen zonder afhankelijk te zijn van gemotoriseerd (fossiel)verkeer.

Uit het meest recente vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2010-2020) komen volgende actiepunten naar boven:

- ✘ Stimuleren van fietsgebruik als hoofdvervoermiddel voor verplaatsingen op korte afstand en als onderdeel in ketenmobiliteit op langere afstand;
- ✘ realiseren van een fijnmazig fietspadennetwerk dat aansluit op het regionale fietspadennetwerk;
- ✘ Veilige fietsvoorzieningen naar scholen, winkelcentra en sportcomplexen;
- ✘ Aandacht voor de aantrekkelijkheid en veiligheid van recreatieve fietsroutes;
- ✘ Goede en voldoende fietsparkeerplaatsen bij belangrijke voorzieningen.

Een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is in opmaak. Daarin wordt voor het onderdeel fiets gefocust op goede en vlotte regionale fietsverbindingen. Deze investeringen moeten als doel hebben om het aandeel fietsverplaatsingen te doen toenemen met 2 % ten opzichte van het huidige aandeel fietsverplaatsingen. Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt voor het afleggen van korte afstanden. Mede door de opkomst van de elektrische fiets ziet de gemeente Deurne grote kansen om het fietsgebruik in en rondom Deurne op te waarderen.

4 Objectieve inventarisatie fietsenstalmogelijkheden

De theoretische kadering en het wensbeeld van de gemeente Deurne ligt vast. De gemeente wil voorzien in een goede infrastructuur voor fietsers en fietsenstallingen in het kerngebied van het centrum van Deurne, grofweg tussen de Houtenboekweg, Heuvelstraat, Lagekerk, Hogeweg en Europastraat. Dit geldt zowel voor fietspadinfrastructuur als fietsenstalmogelijkheden.

Om goede infrastructuur voor fietsers te voorzien is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in het aantal bruikbare fietsenstallingen en hun bezettingsgraad. Eveneens is het leerrijk om inzicht te krijgen in het aantal gestalde fietsen buiten de aanwezige stallingen. Zodoende wordt duidelijk waar bezoekers hun fietsen stallen, waar een tekort aan stallingen is en op welke locaties stallingen eventueel overbodig of wenselijk danwel noodzakelijk zijn.



Figuur 4: fietsparkeren in het centrum van Deurne

In 2010 heeft een gelijkaardige inventarisatie plaats gevonden. De telling uit 2010 kaderde in de uitbreiding van de voetgangerszone. In 2010 zijn enkele metingen uitgevoerd waarbij telkens tussen 300 en 500 fietsers werden geteld. Destijds zijn volgende conclusies getrokken:

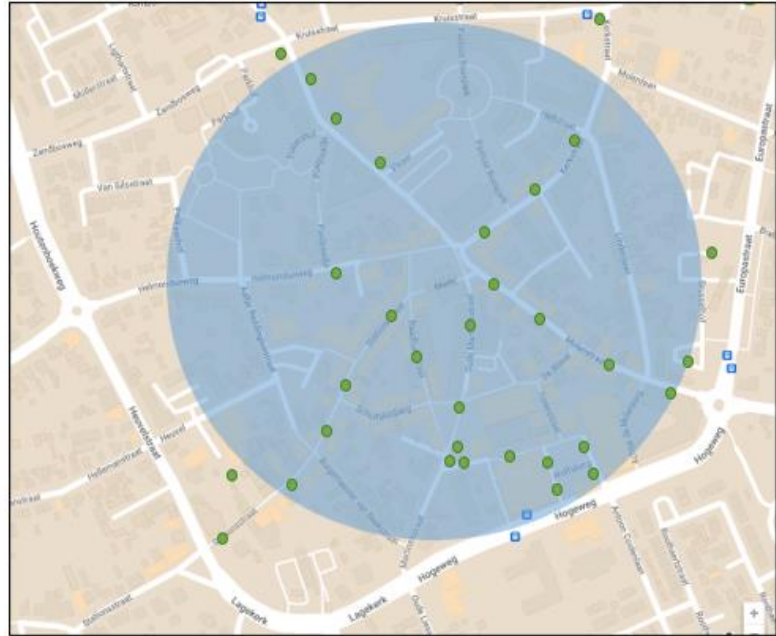
- ✘ De C1000-supermarkt (locatie van de huidige JUMBO-supermarkt) kent vele losstaande fietsen. De fietsenstalling is er ontoereikend;
- ✘ De Stationsstraat kent vele losstaande fietsen. De fietsenstalling is er ontoereikend;
- ✘ De omgeving Wolfsberg kent vele losstaande fietsen. De fietsenstalling is er ontoereikend.

Ten gevolge van dit resultaat heeft de gemeente Deurne extra fietsenstalmogelijkheden in de vorm van fietsnietjes aangeboden op deze drie locaties. Destijds werd verwacht dat het fietsgebruik ging toenemen ten gevolge van de uitbreiding van de voetgangerszone.

4.1 De gemeente Deurne kent in het centrum 612 fietsenstalmogelijkheden

Tijdens de maanden juni en juli 2022 is zowel het aantal fietsenstallingen als het gebruik ervan binnen het centrum van Deurne opnieuw in beeld gebracht. De metingen vonden plaats op dinsdag 24 juni, vrijdag 28 juni (marktdag) en zaterdag 16 juli 2022. Alle aanwezige fietsen binnen een straal van 300 meter rondom het marktplein van de gemeente Deurne zijn geïnventariseerd, ongeacht of deze zich binnen of buiten een stalling bevonden.

Op de figuur aan de rechterzijde zijn de locaties weergegeven waar fietsenstallingen zijn waargenomen. In totaal zijn binnen het centrum van Deurne 612 fietsenstalmogelijkheden geïnventariseerd. De meeste stallingen bestaan uit fietsbeugels (ook gekend als fietsnietjes).



Figuur 5: fietsenstallocaties binnen het centrum van de gemeente Deurne

Onderstaande figuur geeft een voorbeeld van fietsnietjes, dewelke gebruikt worden als fietsenstalling. De vormgeving hiervan kan verschillen, maar in de basis zijn ze boogvormig met twee grondsteunen. Aan de boogvorm kan een fietsslot worden bevestigd waarmee de fiets wordt vastgelegd aan de stalling.

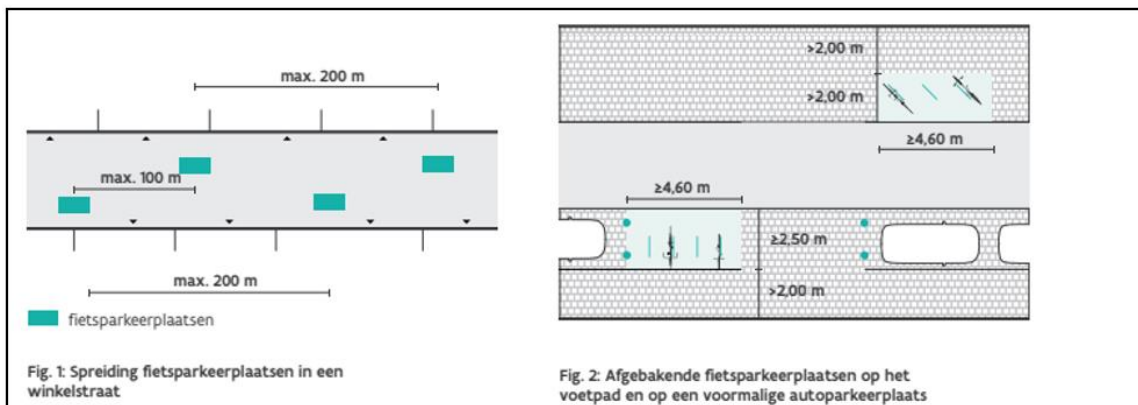


Figuur 6: gebruik fietsnietjes, gemeente Deurne

4.2 De spreiding aantal fietsenstalmogelijkheden is conform theorie

Het centrum van Deurne kent een goede spreiding van het aantal fietsenstalmogelijkheden. Elke hoofdstraat binnen het centrum heeft afdoende stallingen.

De maximale afstand tussen de gegroepeerde fietsparkeerplaatsen mag volgens het kennisplatform CROW en Fietsberaad niet meer bedragen dan 200 meter. Fietsparkeerplaatsen aan de ene kant van de straat worden in theorie afgewisseld met één aan de andere zijde van de straat, zodat de maximale afstand tussen een voorziening aan de ene zijde en aan de andere zijde van de straat maximaal 100 meter bedraagt.



Figuur 7: maximale spreiding fietsenstallingen in winkelstraten (theorie)

De gemeente Deurne voldoet aan deze spreiding van fietsenstallingen. Dit zegt echter nog niets over het gebruik ervan.

4.3 Een tekort aan fietsenstalplaatsen blijft bestaan op 3 hotspots

De gedetailleerde onderzoeksresultaten van het fietsonderzoek zijn opgenomen in de bijlage 1. Algemeen kunnen volgende conclusies worden getrokken:

- Over de hele telperiode zijn 3.722 fietsen geteld binnen het centrumgebied, wat neerkomt op ongeveer 466 fietsen per telronde. Het aantal fietsen ligt hiermee in lijn met het aantal getelde fietsen in 2010 (tussen 300 en 500 fietsen per telronde).

Tabel 1: aandeel geparkeerde fietsen verdeeld over fietsenstallingen en losse stallingsplaatsen

	24/6 10u			24/6 15u			24/6 20u			28/6 10u			28/6 15u			28/6 20u			16/7 10u			16/7 15u		
Totaal per type	189	157	346	273	307	580	217	321	538	199	104	303	274	275	549	132	122	254	314	146	460	307	385	692
Totaal in/uit stalling	55%	45%		47%	53%		40%	60%		66%	34%		50%	50%		52%	48%		68%	32%		44%	56%	
Totaal																								

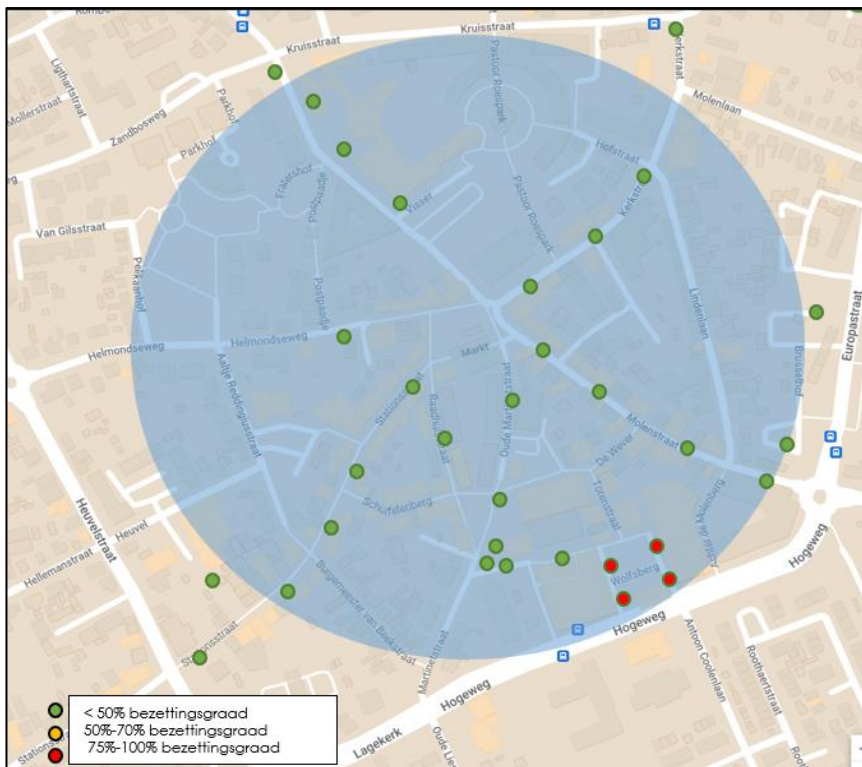
- Ongeveer de helft van het aantal fietsers maakt gebruik van een fietsenstalling. De overige helft parkeert hun fiets los waar het mogelijk is.
- De algemene bezettingsgraad van de fietsenstallingen ligt rond 30% voor het hele centrumgebied van de gemeente Deurne.

- × Er is voldoende restcapaciteit beschikbaar om alle losse fietsen te stallen in de aanwezige fietsenstallingen. Momenteel staat ca. de helft van alle fietsenstallingen leeg in het centrum van Deurne, uitgezonderd de Stationsstraat, de Kerkstraat en het Wolfsbergplein.
- × De capaciteit van de fietsenstallingen is afdoende, uitgezonderd de stallingen aan het Wolfsbergplein, waar de bezettingsgraad meer dan 75% bedraagt. Dit is waarschijnlijk een gevolg van winkelende inwoners met brede fietsen (fietstassen) in combinatie met een ontoereikende fietsenstalling. Bij de bouw van de fietsenstalling is geen rekening gehouden met de breedte van fietstassen achter op een fiets. Dit heeft als gevolg dat de capaciteit van de fietsenstalling wordt gehalveerd. Onderstaande foto bewijst dit.



Figuur 8: inname van 2 fietsenstalplaatsen door een fiets met fietstassen, Wolfsbergplein

- × De meeste losse fietsen verzamelen zich rond de straat De Wever/Molenstraat, rondom de Markt, rondom de Schuifelenberg en rondom de Torenstraat. Deze omgeving vormt het winkelhart van de gemeente Deurne. Deze locaties vormen de hotspots voor losstaande fietsen.



Figuur 9: Gemiddelde bezettingsgraad fietsenstalvoorzieningen van alle meetmomenten (straal 300m)

4.4 Conclusie: voldoende fietsenstallingen aanwezig

Al voldoende fietsenstallingen aanwezig in het centrum van Deurne

Het centrum van Deurne beschikt over circa 612 fietsenstalmogelijkheden binnen een straal van 300 meter rondom het Marktplein. Uit een inventarisatie van aanwezige fietsen aan het begin van de zomer 2022 blijkt de helft van de fietsers hun fiets stallen in een stalling, daar waar de andere helft van de fietsers hun fiets los stallen tegen een boom, lantaarnpaal of ander object.

Zodoende valt de bezettingsgraad van de aanwezige fietsenstallingen relatief laag uit (overall een bezettingsgraad van circa 30%). Enkel de stallingen rond het Wolfsbergplein kennen een hogere bezettingsgraad. Deze ligt boven de wenselijke 85% waardoor de indruk wordt gewekt dat alle fietsenstallingen op deze locatie volzet zijn.

Geen directe noodzaak aan een centrale fietsenstalling

Daarnaast valt het op dat de losgestalde fietsen, verspreid over heel het centrum van Deurne, opgesteld staan met een duidelijke clustering rondom het Marktplein, in de omgeving van De Weverstraat en Torenstraat. Concluderend kan worden gesteld dat het aantal aanwezige fietsenstallingen voldoende is voor het centrumgebied. Op basis van de objectieve inventarisatie blijkt geen directe nood aanwezig te zijn voor de installatie van een bewaakte/betalende centrale fietsenstalling in het centrum van de gemeente Deurne.



Figuur 10: fietsparkeren in het centrum van Deurne

5 Subjectieve bevraging noodzaak fietsenstallingen

Een onderzoek naar het gebruik van fietsenstallingen is weinig effectief als niet wordt gepeild naar de beleving en bevindingen van gebruikers. Om de tellingen kracht bij te zetten en om een goede interpretatie aan deze tellingen te kunnen geven is het van belang dat ook stakeholders en passanten worden bevraged.

Binnen deze studie is gekozen om zowel stakeholders als passanten te bevragen naar hun bevindingen rondom fietsparkeren binnen het centrum van de gemeente Deurne.

5.1 Interne betrokken afdelingen zien geen nood aan extra fietsenstallingen

De betrokken afdelingen binnen de gemeentelijke organisatie van Deurne zijn gevraagd naar hun ideeën en beleidsmatige input over fietsparkeren. Gesprekken zijn gevoerd met de verkeerkundige afdeling, de stedenbouwkundige afdeling, de afdeling vastgoedbeheer en de projectleiders die bezig zijn met de realisatie van het vernieuwde gemeentehuis. Hun belangrijkste opmerkingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel 2: Opmerkingen betrokken disciplines vanuit gemeentelijke organisatie

Afdeling	Belangrijkste bemerkingen
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Stallen van fietsen is maatwerk. De gemeente tracht uniformiteit te voorzien door 1 type stalling te gebruiken. ✘ Het marktplein is een moeilijke locatie om te voorzien in stallingen (woensdag markt op deze locatie). ✘ Binnen Deurne bieden de gekende 'grijze stenen' wel extra stallingslocaties, maar dit is niet voor iedereen duidelijk en komt soms chaotisch over. ✘ Fietsparkeren is vooral een vraag gestuurde aanpak. ✘ Er is weinig bekend van fietsendiefstallen. ✘ Veel (toekomstig) lopende projecten waarbinnen (fiets)parkeren een rol speelt/gaat spelen.
Stedenbouw	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Vanuit de afdeling stedenbouw ligt geen beleidsvraag voor een nieuwe fietsenstalling. Uit stedenbouwkundig oogpunt is het centrum van Deurne te klein voor een grote bewaakte stalling. ✘ Extern toilet kan het kwaliteitsniveau van het centrum verhogen.
Vastgoed	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Weinig tot geen stallingsmogelijkheden binnen eigen vastgoed van de gemeente. ✘ Gemeentehuis kampt met een fietsenstalprobleem. De medewerkers die per fiets naar het werk rijden, kunnen hun fiets niet allemaal plaatsen in de voorziene stallingen waardoor ze deze elders moeten stallen in het openbaar domein. ✘ Omgeving markt als locatie voor extra stallingen valt te overwegen.
Vernieuwing gemeentehuis	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Geen fietsenstallingen voorzien bij vernieuwing gemeentehuis. De huidige helling naar de fietsenkelder is te steil waardoor het oncomfortabel is om de helling te gebruiken. ✘ Vraag naar openbare stalling waar passanten en werknemers gebruik van kunnen maken.

5.1.1 Conclusie interne diensten: geen extra fietsenstallingen

Algemeen kan gesteld worden dat de interne diensten van de gemeente geen aanleiding zien tot realisatie van een fietsenstalling, op enkele locaties na.

Vanuit het beleid gaan enkele ontwikkelingen spelen die een kleine tot grote invloed kunnen hebben op de aantrekkelijkheid van de gemeente Deurne. De gemeente heeft geen proactief beleid met betrekking tot fietsenstallingen. Het is vooral een vraaggestuurde aanpak.

5.2 Externe stakeholders zien geen nood aan extra fietsenstallingen

Eveneens is overleg gevoerd met externe stakeholders. Het betreft hier voornamelijk verenigingen binnen de gemeente Deurne die zich inzetten voor de maatschappij zoals daar zijn, LEV-groep, VVE Deurne, Ouderenbond, Fietsersbond, Oogcafé Deurne, Klankbordgroep inwoners en het centrummanagement. De belangrijkste opmerkingen zijn in onderstaande samengevat.

Tabel 3: Opmerkingen externe stakeholders

Stakeholder	Voornaamste bemerkingen
VVE Deurne	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Weinig of geen behoefte aan een bewaakte/betaalde fietsenstalling. Al in het verleden onderzocht en is/was weinig animo voor.
Ouderenbond (KBO)	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Noodzaak tot aanleg van fietsenstallingen aan de kerk en aan het Wolfsbergplein. ✘ Voorstel vanuit KBO om een bewaakt terrein te voorzien van fysieke bewaking. ✘ Toegankelijkheid met (elektrische) fietsen is belangrijk. Fietsgoten werken belemmerend. ✘ Voorkeur voor gratis parkeerplaatsen.
Fietsersbond	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Voldoende parkeerplaatsen in het centrum van Deurne, met uitzondering van de omgeving rond de kerk en het Wolfsbergplein. ✘ Vraag voor openbaar toilet rondom de Markt ✘ Algemene tevredenheid over de voorzieningen voor fietsers.
Oogcafé Deurne	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Er wordt weinig rekening gehouden met mensen met een visuele beperking. De sandwichborden van winkelaars staan vaak in de doorgang of op de stoep waardoor geen vrije doorgang wordt geboden. Hetzelfde geldt voor bestelbusjes en auto's die lukraak geparkeerd staan. ✘ Vraag om zoveel mogelijk fietsenstallingen te clusteren en duidelijk zichtbaar te maken. Bereid om mee te denken hierover.
Klankbordgroep inwoners	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Herkennen niet dat fietsers hun fiets voornamelijk op één locatie zetten. ✘ Moeilijk om voor afwijkende formaten fietsen een degelijke stalling te vinden. ✘ Bewaakte fietsenstalling is geen prioriteit. Toiletvoorziening in het centrum is dit wel. De klankbordgroep stelt zich vragen over de netheid van de toiletvoorzieningen en over wie deze gaat onderhouden.
Centrummanagement	<ul style="list-style-type: none"> ✘ De ondernemers zien geen noodzaak in nieuwe fietsenstallingen. Voor hen is het belangrijk dat de klant de onderneming kan vinden. De locatie van het vervoersmiddel maakt hier weinig in uit. ✘ Toiletvoorzieningen werden vroeger sporadisch voorzien door ondernemers. Gelet op de veiligheid en kans op

	<p>diefstal staan ondernemers niet te springen om hun toilet open te stellen. De toiletalliantie kan mogelijk een oplossing bieden binnen dit probleem.</p> <ul style="list-style-type: none"> x Weinig tot geen klachten over fietsparkeeroverlast.
--	---

5.2.1 Conclusie externe stakeholders: geen extra stallingen, wel extra toiletvoorzieningen

Uit de verschillende bevestigingen wordt duidelijk dat de nood voor extra fietsenstalplaatsen beperkt is. Twee hotspots komen hierbij naar voren zijnde de omgeving van de kerk en het Wolfsbergplein. Er is weinig animo voor een bewaakte/betalende fietsenstalling binnen het centrum van Deurne. De wens voor een openbaar toegankelijk toilet speelt wel bij verschillende organisaties.

5.3 Passanten willen niet betalen voor bewaakte stalling

Uit de inventarisering van de fietsenstallingen blijkt dat de helft van de gebruikers hun fiets in een stalling zet en dat de andere helft van de gebruikers hun fiets los stallen op een plek die hen het best uitkomt. Om de beleving en meningen van de gebruikers in beeld te krijgen en de cijfers te kunnen interpreteren zijn de passanten in het centrumgebied ondervraagd. Onderstaande paragrafen geven inzicht in de belangrijkste bevindingen. De gedetailleerde antwoorden per vraag zijn verwerkt in bijlagen 2 en 3 in de vorm van grafieken.

5.3.1 Bevindingen naar huidig gebruik fietsenstallingen bij passanten

In totaal zijn 107 passanten ondervraagd. De meeste ondervraagde personen hadden op het moment van de bevestiging een fiets in de hand of waren aan het fietsen. Het ondervragen van personen met een fiets in de hand is voortgekomen uit praktische overweging om direct input te krijgen van personen die zich binnen het centrumgebied van Deurne al met een fiets verplaatsen. Uit deze bevestiging kunnen volgende bevindingen worden vastgesteld:

- x een meerderheid van de ondervraagde fietsers (82%) komt naar/is in Deurne voor dagelijkse boodschappen;
- x een kleine meerderheid (56%) maakt gebruik van de aanwezige fietsenstallingen. De overige fietsers stallen hun fiets los op een locatie die hen het best schikt op dat moment;
- x ongeveer de helft van de respondenten heeft de voorkeur om hun fiets te stallen in een fietsenstalling ten opzichte van hun fiets los te stallen op een willekeurige locatie;
- x ruim 70% van de ondervraagde fietsers ondervindt geen hinder van overlast van losstaande fietsen;
- x Bijna 80% van de ondervraagde fietsers zet hun fiets op één locatie om nadien te voet verder te gaan.

Echter dient bij deze bevindingen de kanttekening gemaakt te worden dat het hier enkel gaat over personen die nu al gebruik maken van de fiets. Dit zegt niets over het potentieel aan voetgangers/automobilisten die zich nu op een andere manier naar het centrum van Deurne verplaatsen.



Figuur 11: losgestalde fietsen in het centrum van Deurne

De feitelijke verdeling tussen los gestalde fietsen en fietsen in een stalling komt overeen met de bevindingen uit de inventarisatie. Het is opmerkelijk dat bijna 80 % van de ondervraagde personen met een fiets, aangeven dat ze hun fiets op één locatie zetten om vervolgens te voet verder te gaan. Het 'algemene' gevoel van stakeholders laat iets anders doorschemeren.

Hier dient duidelijk te worden gemaakt dat enkel zichtbare personen met een fiets zijn bevestigd. Mochten de personen zonder zichtbare fiets (cfr. Voetgangers die met de fiets naar Deurne zijn gekomen) ook zijn bevestigd, dan zou de responsgraad op het aantal personen dat te voet verder gaat (en hun fiets op één locatie laat staan) nog hoger zijn geweest.

Eveneens dient ook de kanttekening gemaakt te worden dat de bevestiging zich rond een bepaalde locatie en straten heeft plaatsgevonden. Als de bevestiging op een andere locatie/straat had plaatsgevonden, dan was er mogelijk een andere uitkomst ontstaan.

5.3.2 Wensen en tekortkomingen bij passanten

Ook is gevraagd wat de passanten missen. Zij geven het volgende aan:

- x de helft van de respondenten geeft aan meer fietsenstallingen te willen;
- x Ongeveer 16% van de respondenten wil een bewaakte fietsenstalling;
- x minder dan 10% van de respondenten heeft noodzaak aan een openbaar toilet bij een fietsenstalling;
- x bijna 80% van de respondenten is niet bereid om te betalen voor een fietsenstalling;
- x een kwart van de respondenten wil graag (meer) oplaadpunten voor hun elektrische fiets.

Het is opmerkelijk te noemen dat de helft van de respondenten aangeeft dat er nood is aan meer fietsenstallingen, terwijl de helft van de aanwezige fietsenstallingen leeg staan. Dit kan betekenen dat de aanwezige fietsenstallingen slecht zichtbaar zijn of dat ze op de foute locaties gelegen zijn.

Ook is het duidelijk dat de bevroegde personen geen noodzaak zien in een bewaakte fietsenstalling. Bij de vraag hoeveel zij/of zij willen betalen voor een bewaakte fietsenstalling blijkt duidelijk dat 75% dit niet niet wil doen.

5.3.3 Conclusie passanten: geen nood aan extra fietsenstallingen

Uit de bevraging van 107 passanten (voornamelijk met een fiets) kan geconcludeerd worden dat er weinig animo is voor een bewaakte fietsenstalling. Vooral niet als men er ook nog voor moet betalen.

Het is belangrijk om te vermelden dat de bevraging voornamelijk gericht was op fietsers die momenteel al gebruik maken van de fietsenstallingen in het centrum van Deurne. Dit zegt niets over het mogelijke potentieel van het gebruik van de fietsenstallingen bij andere weggebruikers.

5.4 Conclusie bevraging: geen extra stallingen, wel extra toiletvoorziening

Fietsenstallingen

De belangrijkste stakeholders uit het centrum van Deurne zijn bevroegd. Uit deze enquêtes komt naar voren dat het aanbod aan fietsenstallingen vandaag de dag afdoende is. Dit idee speelt ook bij de bevroegde passanten. De vraag naar extra fietsenstallingen is vanuit hen niet de belangrijkste reden tot beklag. Uit de enquêtes kan, concluderend, worden besloten dat zij weinig tot niet zijn bereid om te betalen voor een bewaakte fietsenstalling.

Tot slot valt de elektrificatie van de fiets op in het centrum van Deurne. Meer dan 25% van de getelde fietsen zijn elektrisch. Vanuit de bevraging van de passanten blijkt de vraag naar oplaadpunten aanwezig. Het is aan de gemeente om hier al dan niet op in te spelen.

Toiletvoorziening

Wat bij stakeholders en passanten wel speelt is de vraag naar openbaar toegankelijke toiletvoorzieningen binnen het centrum van Deurne. In de opzet van dit onderzoek werd geopperd om de fietsenstalling te combineren met een toiletvoorziening. Echter bestaat er geen correlatie tussen beiden. Een fietsenstalling biedt geen garantie op een toiletvoorziening en visa versa. Beiden noden zijn los te koppelen van elkaar. Andere weggebruikers in de openbare ruimte kunnen eveneens nood hebben aan een toiletvoorziening daar waar zij geen nood hebben aan een extra (bewaakte/betalende) fietsenstalling.

6 Hoofdconclusie: extra fietsenstallingen zijn overbodig

De gemeente Deurne heeft een economisch centrum met een bloeiende horeca waar vele bewoners, toeristen en passanten graag vertoeven. Veel personen verplaatsen zich binnen het centrum met de fiets. Algemeen kan worden gesteld dat een extra beveiligde (overdekte) fietsenstalling (met evt. toiletvoorzieningen) niet substantieel zal bijdragen tot het vergroten van de aantrekkelijkheid van het centrum van Deurne doordat momenteel al voldoende vrije fietsenstallingen aanwezig zijn binnen het centrumgebied. Extra fietsenstalplaatsen gaan niet bijdragen tot het vergroten van de aantrekkelijkheid van het centrum.

Bovendien is het niet bewezen dat een bewaakte fietsenstalling bijdraagt tot minder fietsendiefstallen. Afhankelijk van het type bewaking zal proactief of reactief kunnen worden opgetreden. Een camerasysteem als bewaking kan bijvoorbeeld enkel reactief optreden nadat de fietsendiefstal heeft plaatsgevonden.

Geen directe noodzaak aan een centrale fietsenstalling

De objectieve tellingen tonen aan dat er op dit moment geen directe noodzaak is tot realisatie van extra fietsenstallingen in het centrum van de gemeente Deurne. Het centrum van Deurne beschikt over ongeveer 612 fietsenstalmogelijkheden binnen een straal van 300 meter rondom het Marktplein. Uit een inventarisatie van aanwezige fietsen aan het begin van de zomer 2022 blijkt de helft van de fietsers hun fiets te plaatsen in een stalling, daar waar de andere helft van de fietsers hun fiets los stallen tegen een boom, lantaarnpaal of ander object.

Interne diensten, stakeholders en passanten zien meer heil in toiletvoorzieningen

Uit de bevragingen van interne afdelingen, stakeholders en passanten blijkt geen of weinig animo te zijn voor een extra centrale fietsenstalling. Voornamelijk de geïnterviewde passanten geven aan dat zij niet – of zeer weinig – willen betalen voor een bewaakte fietsenstalling. De behoefte naar extra toiletvoorzieningen is er wel bij zowel de stakeholders als passanten.

7 Aanbeveling: 3 mogelijke scenario's voor fietsparkeren in Deurne

De gemeente Deurne kan besluiten om geen actie te ondernemen en geen extra fietsenstallingen te plaatsen binnen het centrum. Echter kan zij ook proactief handelen en de gestelde probleemlocaties (cfr. Voornamelijk rondom de Markt en rondom het Wolfsbergplein) herinrichten met het oog op extra fietsenstallingen (quickwins).

Eveneens kan de gemeente Deurne trachten om het fietsparkeerprobleem op de specifieke hotspots doelgericht aan te pakken door op een centrale locatie extra fietsenstallingen te voorzien door middel van een centrale fietsenstalling.

7.1 Scenario 1: geen actie ondernemen en de situatie accepteren

Een mogelijkheid voor de gemeente is de situatie accepteren zoals deze nu is. Uit de tellingen blijkt dat het centrum van de gemeente over voldoende fietsenstalplaatsen beschikt, het Wolfsbergplein niet meegerekend. Uit de bevestigingen met stakeholders en passanten blijkt eveneens dat vanuit de gebruiker geen directe behoefte is tot realisatie van extra fietsenstalplaatsen in het centrum.

Bij een eventuele reconstructie van het Wolfsbergplein of de omgeving van de Markt kan overwogen worden om extra fietsenstallingen te voorzien. Dit kadert in het duurzame principe van "werk met werk" aanpakken.

7.2 Scenario 2: probleemlocaties aanpakken

Met dit scenario kan de gemeente voorzien in extra fietsenstallingen op het Wolfsbergplein en in de omgeving van de Markt. Echter is er op dit moment weinig vrije openbare ruimte beschikbaar waarbinnen deze stallingen kunnen worden ingericht. Hierbij moet altijd rekening worden gehouden met voldoende vrije doorgang voor voetgangers en minder mobiele personen. De ruimte hiervoor ontbreekt op dit moment.

Vanaf 2024 wordt parkeren in het centrum van Deurne gratis¹. Het is op dit moment nog niet duidelijk welke invloed het gratis parkeren zal hebben op de aantrekkingskracht van het centrum van de gemeente.

Het afschaffen van het betaald parkeren zou ervoor kunnen zorgen dat het autogebruik toeneemt in het centrum en het fietsgebruik afneemt. Hierdoor kan het aantal personen dat de winkels/gemeente bezoekt met de fiets afnemen waardoor het weinig opportuun is om extra stallingen te voorzien.

7.3 Scenario 3: pilot met bewaakte fietsenstalling (en evt. toiletvoorzieningen)

In een derde scenario kan de gemeente beslissen om een pilot uit te voeren waarbij een tijdelijke bewaakte fietsenstalling wordt ingericht. De meest geschikte locatie moet hierbij nog nader worden onderzocht. In deze pilot kan ook worden overwogen om in een mobiel toilet te voorzien. Dit vraagt echter extra investeringskosten voor de plaatsing, de huur en het onderhoud. Een dergelijke pilot vraagt de nodige middelen vanuit de begroting.

¹ [Gratis parkeren in Deurne vanaf 2024; 'We hebben ruimte om stevig te investeren' | Deurne Media Groep \(dmgdeurne.nl\)](#)

De gemeente Deurne staat niet alleen met haar vraag voor eventueel extra (bewaakte) fietsenstallingen. Verscheidende andere gemeentes binnen Nederland hebben dezelfde vraag of behoefte. In bijlage 4 wordt dieper ingegaan op enkele pilots van gemeentes die bewaakt/betalend fietsparkeren hebben ingevoerd.

De benchmark maakt inzichtelijk dat het organiseren, onderhouden en uitbaten van een bewaakte fietsenstalling een kostenpost tussen € 45.000,00 en € 125.000,00 per jaar met zich meebrengt. Mede dankzij deze hoge kostprijs hebben de gemeentes die al een pilot hebben gedaan besloten om het type bewaking of tarifiering aan te passen waardoor de kostprijs daalt.

Er bestaat geen uniforme manier van implementatie. Het voorzien van een (bewaakte/betaalde) fietsenstalling blijft maatwerk.

Onderstaande afwegingsmatrix geeft een indicatief overzicht van de scenario's op hoofdlijnen ten aanzien van kosten, effectiviteit, duurzaamheid, uitvoerbaarheid en risico's.

Maatregel	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kosten	Laag	Medium	Hoog
Effectiviteit	Laag	Medium	Hoog
Duurzaamheid	Hoog	Medium	Medium
Uitvoerbaarheid	Hoog	Medium	Medium
Risico's	Laag	Medium	Hoog

Figuur 12: afwegingsmatrix scenario's Deurne

Los van deze 3 scenario's is het raadzaam voor de gemeente Deurne om verder te onderzoeken of extra openbare toiletmogelijkheden voorzien kunnen worden in het centrum van Deurne. Deze vraag wordt genoemd door diverse stakeholders en blijkt nijpender dan extra fietsenstallingen. Bovendien worden op die wijze ook andere weggebruikers voorzien in hun behoeften.

Tot slot valt het op dat de fietsers in Deurne in grote mate in het bezit zijn van elektrische fietsen. Uit de passantenbevraging komt de vraag om te investeren in elektrische fietslaadpalen. Het is echter de vraag of de gemeente hierin moet faciliteren.

Fietsers met een elektrische fiets kunnen meestal in twee subgroepen worden verdeeld. Dit kunnen fietsers zijn die toertochten maken en hun fiets de avond ervoor kunnen volladen waarna ze 's avonds opnieuw over een oplaadpunt beschikken. Dit kunnen ook fietsers zijn die voor hun gemak elektrisch fietsen over een - relatief - korte afstand op dagelijkse basis. Hierbij maken zij meestal een heen-en-weer fietsbeweging waarbij zij bij het vertrek- en aankomstpunt over een oplaadpunt beschikken.

Het advies is om in gesprek te gaan met ondernemers en horecagelegenheden en hen te stimuleren om op privaat terrein te voorzien in fietsoplaadpunten.

Bijlagen

- ✘ Bijlage 1: bezettingsgraad fietsenstallingen en losgestalde fietsen
- ✘ Bijlage 2: vragen enquête passanten
- ✘ Bijlage 3: resultaten enquête passanten
- ✘ Bijlage 4: pilot fietsenstalling in 3 verschillende gemeentes

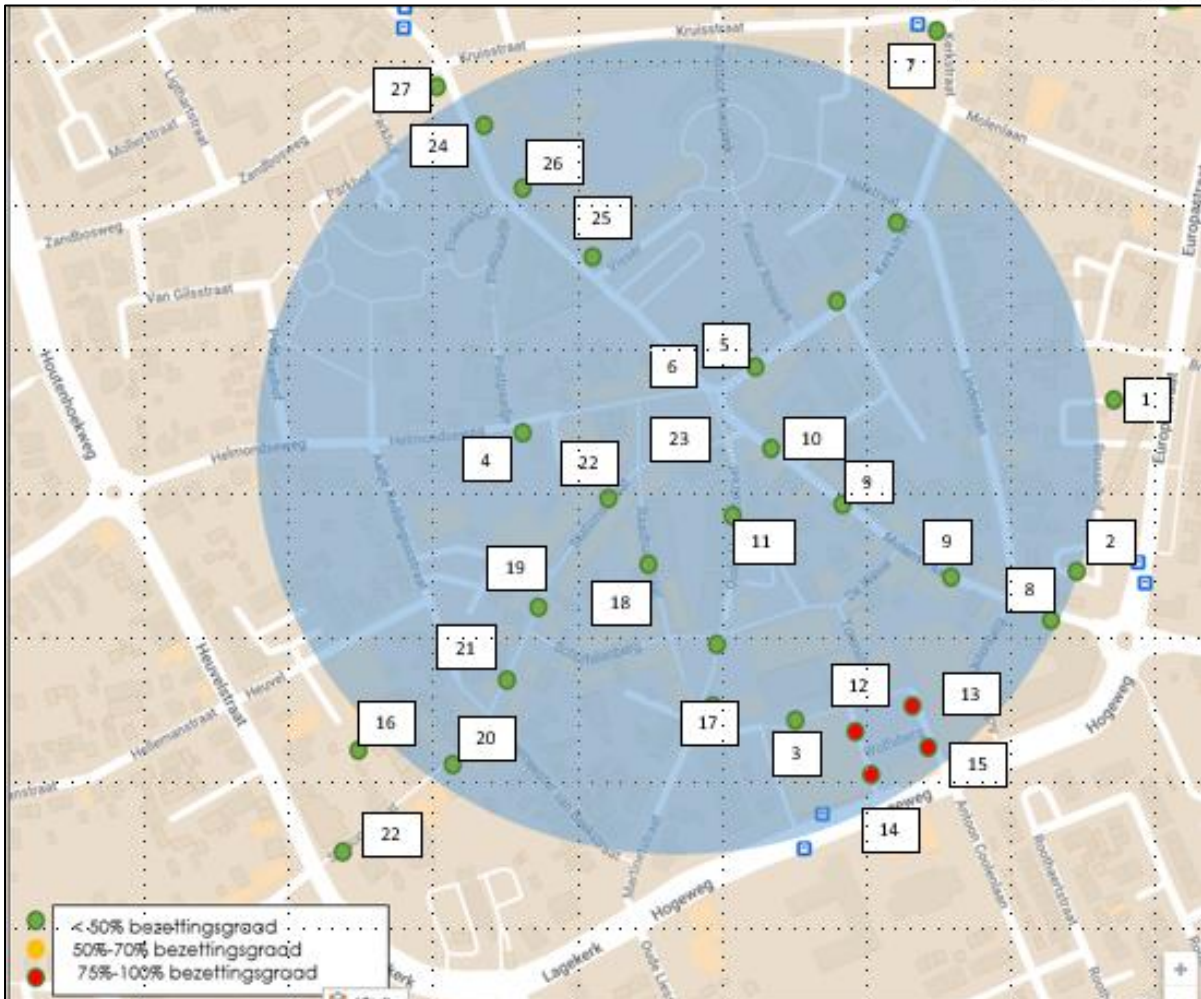
Bijlage 1: Bezettingsgraad fietsenstallingen en losgestalde fietsen

Tabel 4: aantal getelde fietsen per locatie

	straatnaam	type stalling (B = beugel, N = nietje)	Aantal stallingsplaatsen	vr 24/6 10u	vr 24/6 15u	vr 24/6 20u	di 28/6 10u	di 28/6 15u	di 28/6 20u	za 16/7 10u	za 16/7 15u
1	Brusselhof	8N	16	7	9	11	10	9	9	4	7
2	Brusselhof	5N	10	6	5	5	4	4	4	0	0
3	doorgang Wolfsberg-Posthoek	15N	30	0	0	0	1	0	0	1	5
4	Kapel Helmondseweg	12N	24	7	2	15	6	11	11	10	13
5	Kerkstraat (parkeerplaats kerk)	8B	16	0	0	0	0	1	0	1	0
6	Kerkstraat kant markt	21B	12	4	5	0	2	2	0	5	12
7	Kruisstraat - kruising Kerkstraat	28B	28	0	0	0	0	0	0	3	0
8	Molenstr tuss Lindestr-Hogeweg	11B	11	0	0	0	0	0	0	2	0
9	Molenstr tuss Weverstr eb Lindenstr	3N	6	0	0	0	0	0	0	0	4
10	Molenstraat tussen Wever en weverstr	4N+3B	11	4	2	0	4	2	1	2	3
11	Oude Martinetstraat	14B+3N (max 3)	17	0	4	0	4	8	1	1	1
12	Parking Wolfsberg noord	6N	12	9	12	5	9	12	8	13	12
13	Parking Wolfsberg oost	32N smal en fietstassen	32	20	24	24	15	24	8	31	29
14	Parking Wolfsberg west	26N smal en fietstas	26	17	24	88	7	20	5	21	26
15	Parking Wolfsberg totaal	65N	70	46	60	37	31	56	21	65	67
16	Plein Heuvel	19B	19	7	5	2	18	10	3	13	9
17	Posthoek	34N	68	0	0	1	2	0	0	4	1
18	Raadhuisstraat	14N	28	4	3	8	4	9	5	6	9
19	Stationstraat	13N	26	18	18	18	21	22	14	0	8
20	Stationstraat	9N	18	2	9	8	6	6	2	0	0
21	Stationstraat midden	9N	18	4	13	13	4	8	13	6	12
22	Stationstraat naar burg. Straat	2N	6	1	5	1	6	1	0	2	3
23	Stationstraat richting Markt	14N	28	3	13	10	6	12	3	19	5
24	Visser	12B	12	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Visser - grote parkeerplaats	6B	6	0	3	0	0	0	0	0	1
26	Visser De Zorgboog	34B + 2N	52	14	19	25	16	22	10	20	20
27	Zandbosweg	10B	10	0	0	2	0	0	0	0	0
	Totaal		542	127	175	236	145	183	97	164	180

Tabel 5: aantal fietsen in stalling per dagdeel en procentueel

	straatnaam	type stalling (B = beugel, N = nietje)	Aantal stallingsplaatsen	gemiddelde waarden			procentuele bezetting		
				10u	15u	20u	10u	15u	20u
1	Brusselhof	8N	16	7	8	10	44%	52%	63%
2	Brusselhof	5N	10	3	3	5	33%	30%	45%
3	doorgang Wolfsberg-Posthoek	15N	30	1	3	0	2%	10%	0%
4	Kapel Helmondseweg	12N	24	8	10	13	32%	43%	54%
5	Kerkstraat (parkeerplaats kerk)	8B	16	0	0	0	2%	2%	0%
6	Kerkstraat kant markt	21B	12	4	6	0	31%	53%	0%
7	Kruisstraat - kruising Kerkstraat	28B	28	1	0	0	4%	0%	0%
8	Molenstr tuss Lindestr-Hogeweg	11B	11	1	0	0	6%	0%	0%
9	Molenstr tuss Weverstr eb Lindenstr	3N	6	0	1	0	0%	22%	0%
10	Molenstraat tussen Wever en weverstr	4N+3B	11	3	2	1	30%	21%	5%
11	Oude Martinetstraat	14B+3N (max 3)	17	2	4	1	10%	25%	3%
12	Parking Wolfsberg noord	6N	12	10	12	7	86%	100%	54%
13	Parking Wolfsberg oost	32N smal en fietstassen	32	22	26	16	69%	80%	50%
14	Parking Wolfsberg west	26N smal en fietstas	26	47	61	29	68%	87%	41%
15	Parking Wolfsberg totaal	65N	70	15	23	7	58%	90%	25%
16	Plein Heuvel	19B	19	13	8	3	67%	42%	13%
17	Posthoek	34N	68	2	0	1	3%	0%	1%
18	Raadhuisstraat	14N	28	5	7	7	17%	25%	23%
19	Stationstraat	13N	26	13	16	16	50%	62%	62%
20	Stationstraat	9N	18	3	5	5	15%	28%	28%
21	Stationstraat midden	9N	18	5	11	13	26%	61%	72%
22	Stationstraat naar burg. Straat	2N	6	3	3	1	50%	50%	8%
23	Stationstraat richting Markt	14N	28	9	10	7	33%	36%	23%
24	Visser	12B	12	0	0	0	0%	0%	0%
25	Visser - grote parkeerplaats	6B	6	0	1	0	0%	22%	0%
26	Visser De Zorgboog	34B + 2N	52	17	20	18	32%	39%	34%
27	Zandbosweg	10B	10	0	0	1	0%	0%	10%
	Totaal		542						



Figuur 13: bezettingsgraad fietsenstallingen, gemeente Deurne

Tabel 6: inventarisatie losgestalde fietsen, gemeente Deurne

	dagdeel meting								gemiddelde waarden			algemeen gemiddelde
	vr 24/6 10u	vr 24/6 15u	vr 24/6 20u	di 28/6 10u	di 28/6 15u	di 28/6 20u	zat 16/7 10u	zat 16/7 15u	10u	15u	20u	
Aaltje Reddingiusstraat (Helmondseweg-Heuvel)	3	3	3	2	2	0	0	1	2	2	2	2
Aaltje Reddingiusstraat (Heuvel-Stationstraat)	1	2	7	0	8	2	0	21	0	10	5	5
Burgemeester Vanbeekstraat	2	3	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1
De Wever (Martinusstraat-voetgangerszone)	1	9	10	4	7	0	2	8	2	8	5	5
De Wever (Molenstraat-voetgangerszone)	2	0	1	2	4	1	2	0	2	1	1	2
De Wever (noord)	5	10	5	3	4	1	0	13	3	9	3	5
Helmondseweg (kappel)	4	4	4	4	1	1	1	1	3	2	3	3
Kerkstraat (kerk-Lindenlaan)	1	8	0	0	2	0	0	0	0	3	0	1
Kerkstraat (Lindenlaan-Kruisstraat)	0	5	0	0	5	0	9	0	3	3	0	2
Kruisstraat	1	0	0	1	0	0	3	0	2	0	0	1
Kruisstraat	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	1
Lindenlaan	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0
Markt - noordzijde	1	3	17	3	20	29	0	20	1	14	23	12
Markt - oostzijde	0	4	0	0	7	0	0	4	0	5	0	2
Markt - westzijde	0	0	21	2	14	20	0	0	1	5	21	7
Markt - zuidzijde	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Martinetplein - Martinusstraat	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1
Martinetplein - noord	1	2	3	2	3	1	2	2	2	2	2	2
Martinetplein - oost	3	2	0	10	4	4	0	1	4	2	2	3
Martinetplein - west	0	4	0	1	6	0	4	0	2	3	0	2
Molenstraat (Markt-De Wever)	6	7	6	5	11	0	2	8	4	9	3	6
Molenstraat links van De Wever)	0	2	0	0	0	0	2	2	1	1	0	1
Parkeerplaats Achter de Molenberg	3	2	1	2	4	3	0	4	2	3	2	2
Parkeerplaats Heuvel	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Parkeerplaats Molenstraat	3	6	3	3	6	6	0	5	2	6	5	4
Parkeerplaats Visser	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Parking Wolfsberg zuid	6	7	0	3	5	0	8	4	6	5	0	4
Schuifelenberg	7	11	3	7	3	3	8	17	7	10	3	7
Torenstraat	8	11	1	2	18	4	2	13	4	14	3	7
Visser (parkeerplaats-markt)	0	2	0	0	0	0	2	2	1	1	0	1
									56	126	81	89

Bijlage 2: vragen enquête passanten

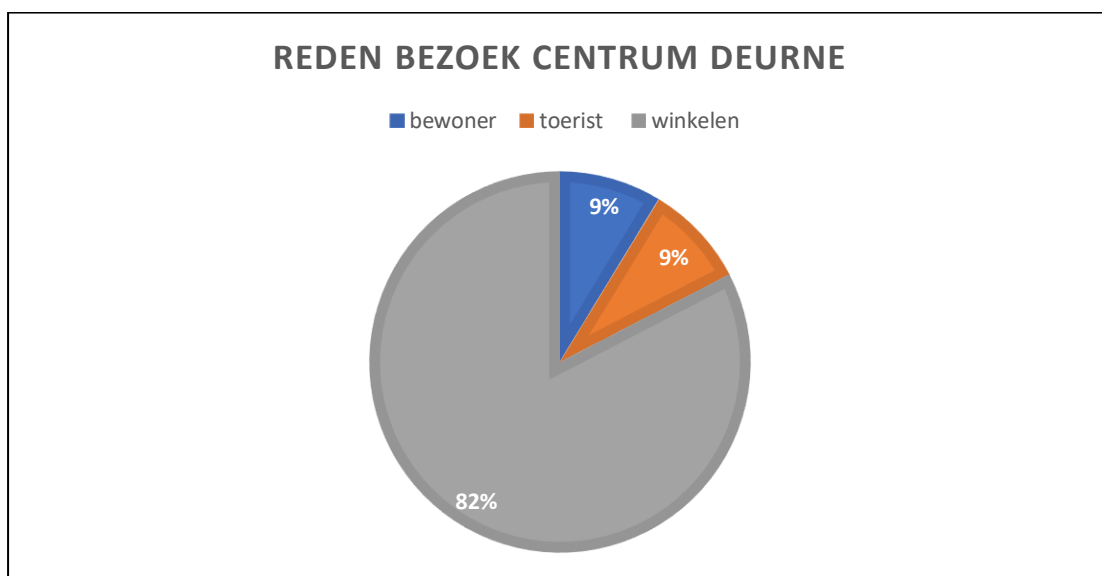
De volgende vragen zijn gesteld tijdens de enquêtes met passanten in het centrum van Deurne:

- x Wat is de reden van uw bezoek aan het centrum van Deurne?
- x Stalt u uw fiets op 1 locatie of fiets u van deur tot deur?
- x Waar parkeert u uw fiets als u naar het centrum van Deurne gaat? Is dit op 1 locatie of gaat u met de fiets van deur tot deur?
- x Waar parkeert u uw fiets het liefst, in een fietsenstalling of los?
- x Ondervindt u overlast van losgestalde fietsen?
- x Heeft u het gevoel dat u uw fiets veilig kan stallen in het centrum van Deurne?
- x Kunt u zich veilig bewegen met de fiets door het centrum?
- x Wat kan beter/wat ontbreekt in het centrum van Deurne op het vlak van fietsparkeren?
- x Bent u bereid te betalen voor het gebruik een (bewaakte) fietsenstalling? Zo ja, hoeveel wilt u hiervoor betalen?

Bijlage 3: resultaten enquête passanten

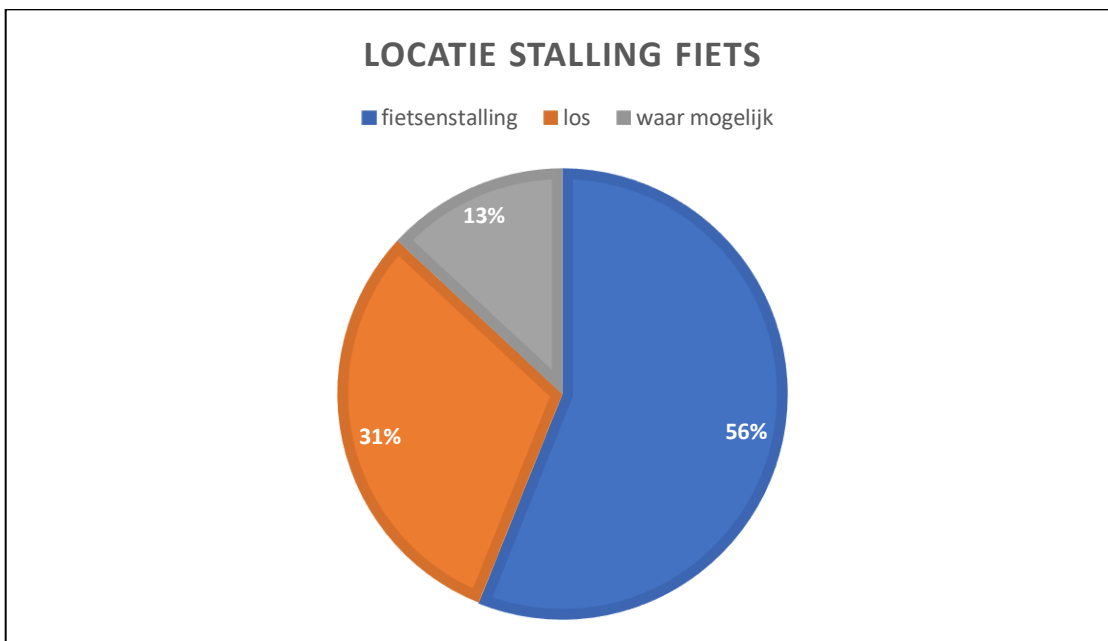
Deze bijlage bevat alle antwoorden van de enquête van de passanten in het centrum van Deurne. Het betreft de resultaten van 107 bevestigingen.

- × Wat is de reden van uw bezoek aan het centrum van Deurne?



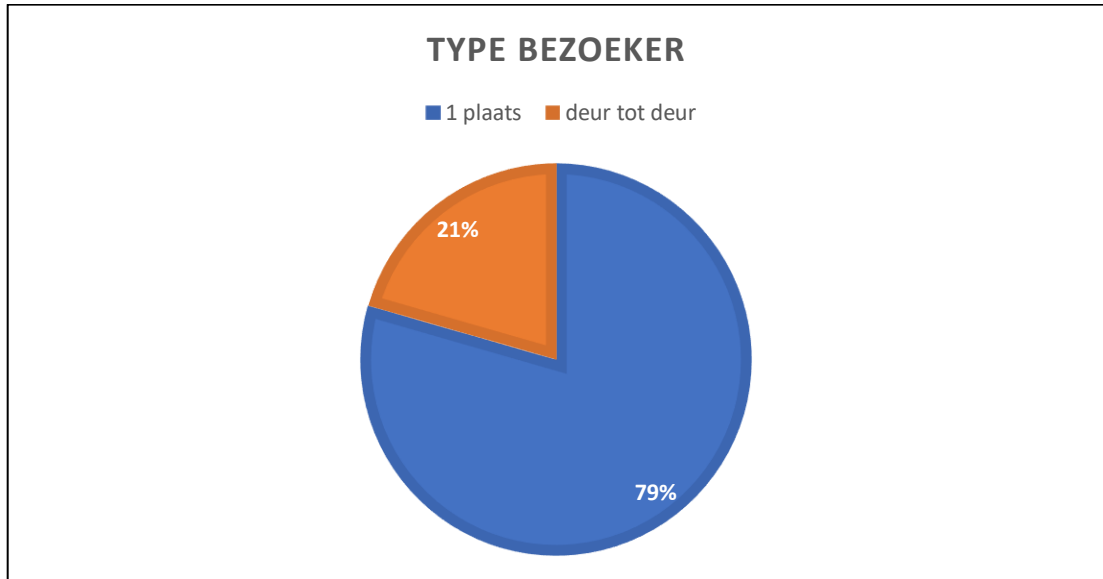
Grafiek 1: resultaten op vraag 1 van de enquête

- × Stalt u uw fiets op 1 locatie of fiets u van deur tot deur?



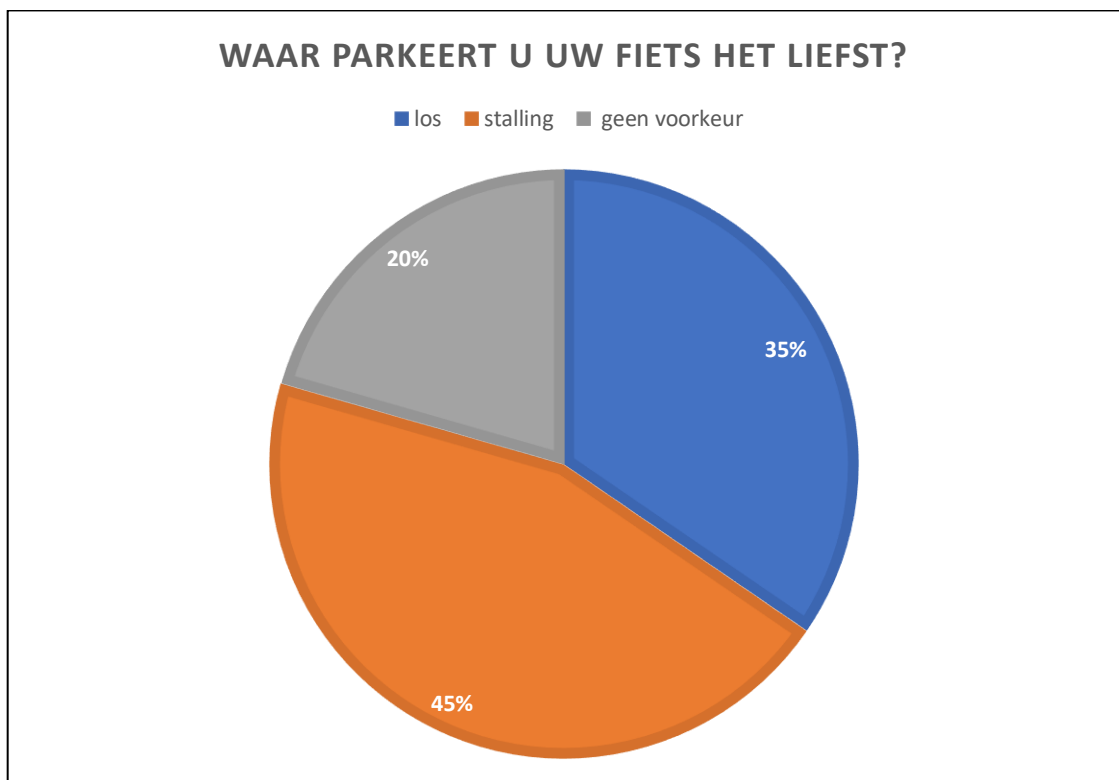
Grafiek 2: resultaten op vraag 2 van de enquête

- × Waar parkeert u uw fiets als u naar het centrum van Deurne gaat. Is dit op 1 locatie of gaat u met de fiets van deur tot deur?



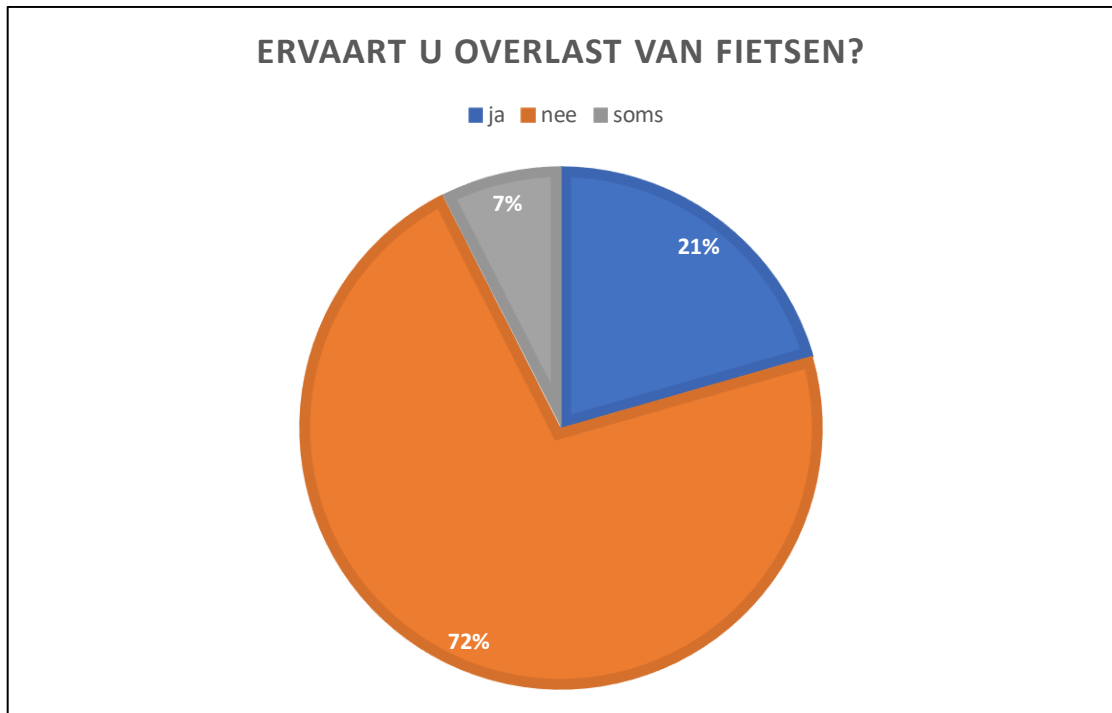
Grafiek 3: resultaten op vraag 3 van de enquête

- × Waar parkeert u uw fiets het liefst, in een fietsenstalling of los?



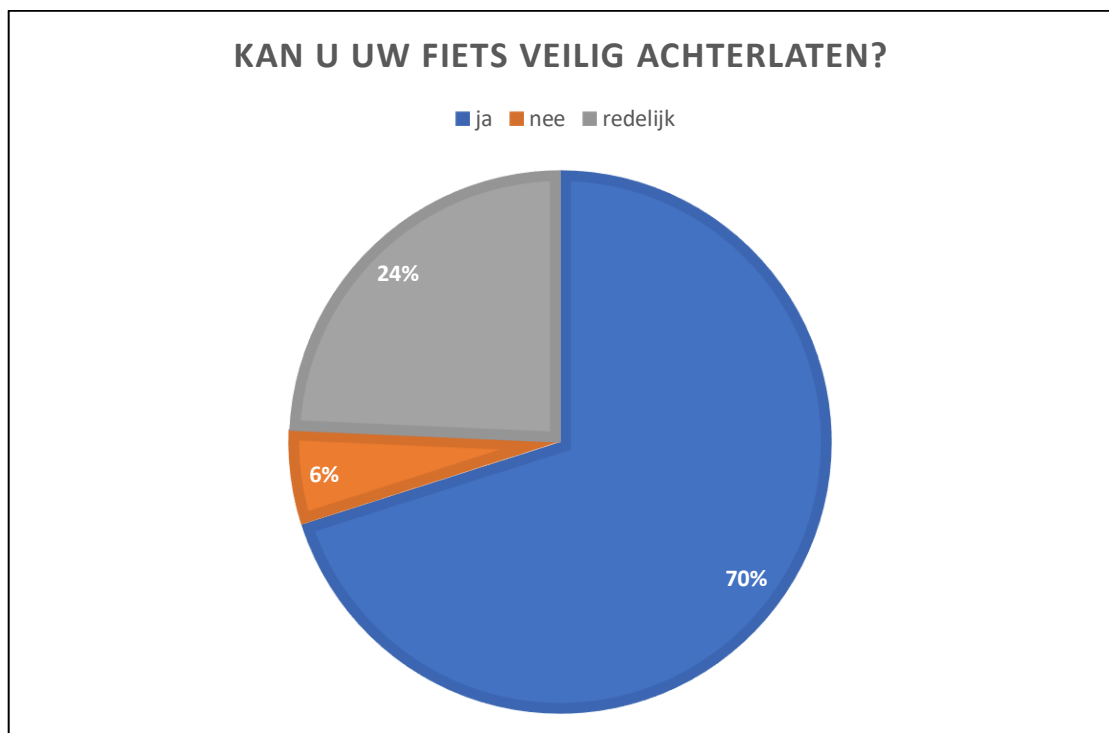
Grafiek 4: resultaten op vraag 4 van de enquête

- × Ondervindt u overlast van losgestalde fietsen?



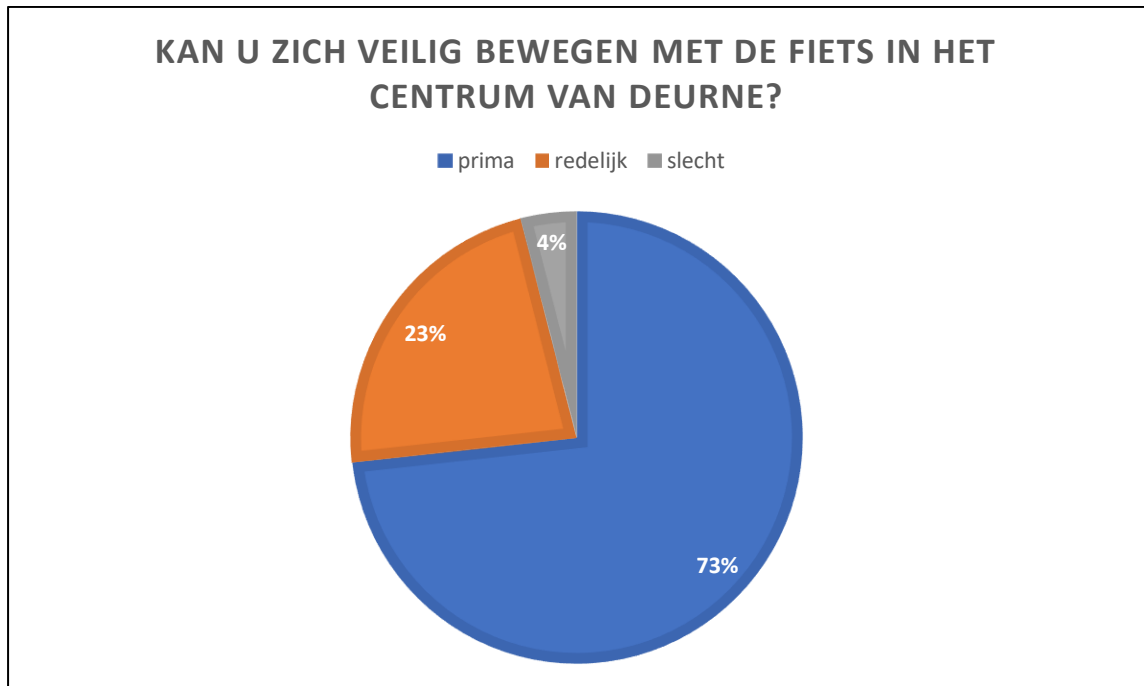
Grafiek 4: resultaten op vraag 5 van de enquête

- × Heeft u het gevoel dat u uw fiets veilig kan stallen in het centrum van Deurne?



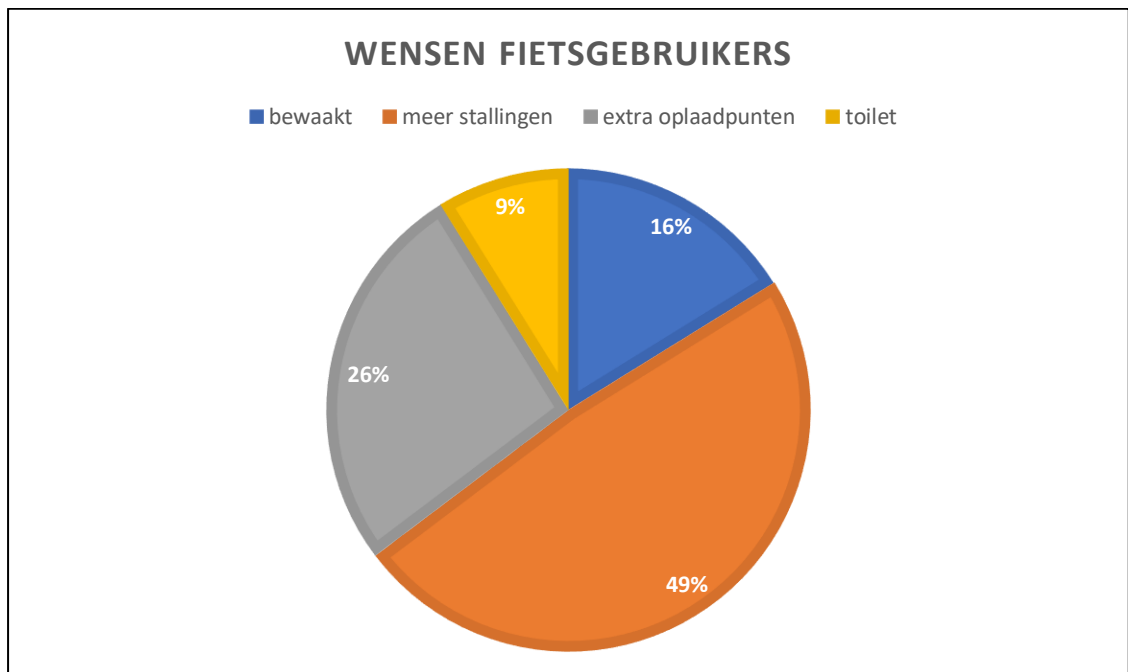
Grafiek 5; resultaten op vraag 6 van de enquête

- × Kunt u zich veilig bewegen met de fiets door het centrum?



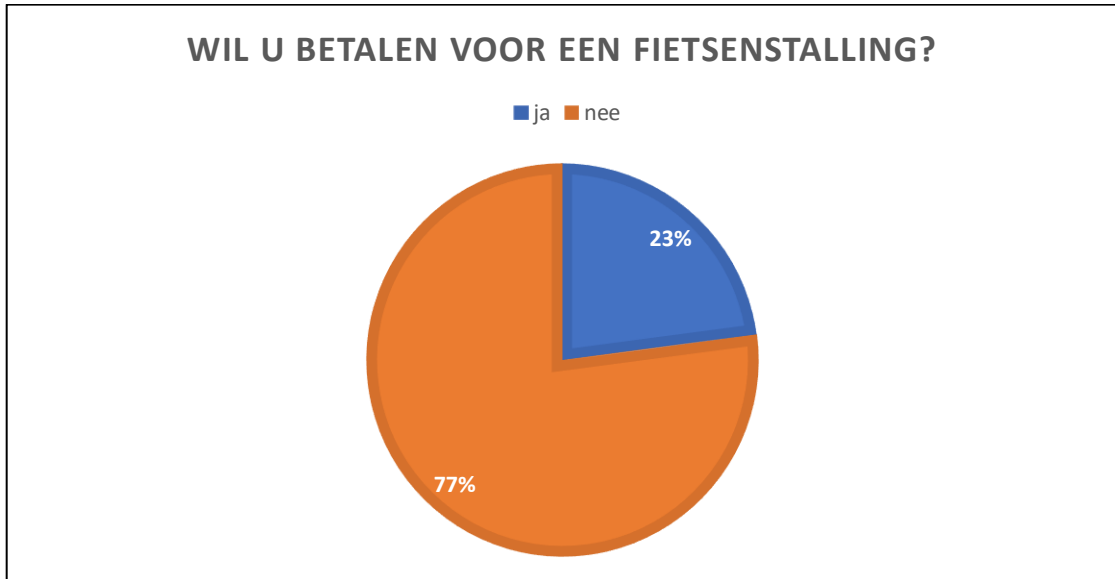
Grafiek 7: resultaten op vraag 7 van de enquête

- × Wat kan beter/wat ontbreekt in het centrum van Deurne op het vlak van fietsparkeren?

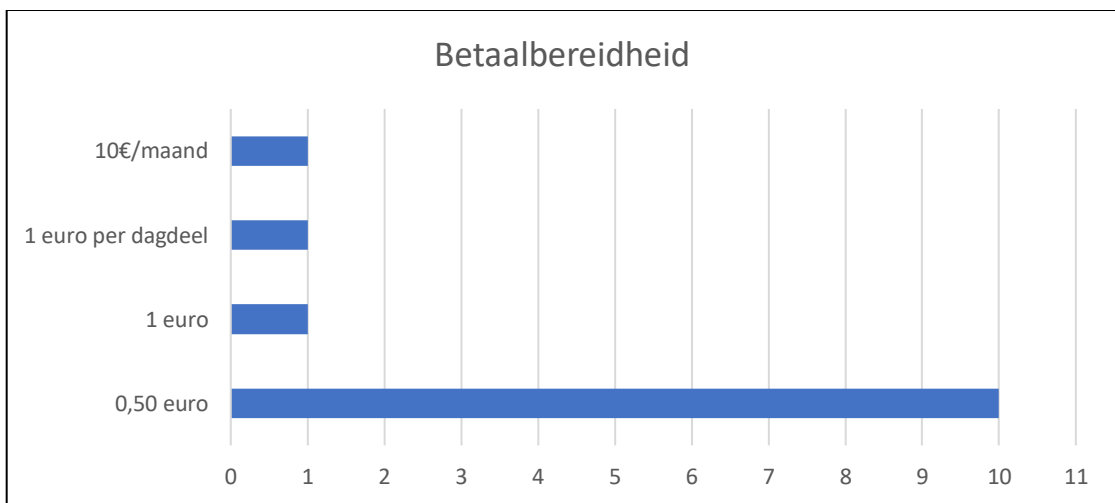


Grafiek 6: resultaten op vraag 8 van de enquête

- × Bent u bereid te betalen voor het gebruik een (bewaakte) fietsenstalling? Zo ja, hoeveel wilt u hiervoor betalen?



Grafiek 7: resultaten op vraag 9 van de enquête



Grafiek 8: resultaten op vraag 9 van de enquête

Bijlage 4: 3 pilots met drie verschillende uitkomsten

× **Gemeente Naaldwijk verlengt pilot vooraleer een beslissing te nemen**

In het verleden heeft de gemeente Naaldwijk een pilot opgezet om een gratis fietsenstalling te voorzien op de Stokdijkkade. Deze stalling was gratis voor de gebruikers.

De gemeente voorzag € 125.000,00 in de begroting per jaar voor het onderhoud, beheer en bewaking van 250 fietsenstalplaatsen. De huidige bezetting is echter laag, waardoor de kostprijs per gestalde fiets oploopt.

Deze testcase loopt nog 2 jaar vooraleer een eindbeslissing wordt gevormd over het al dan niet openhouden van deze fietsenstalling.

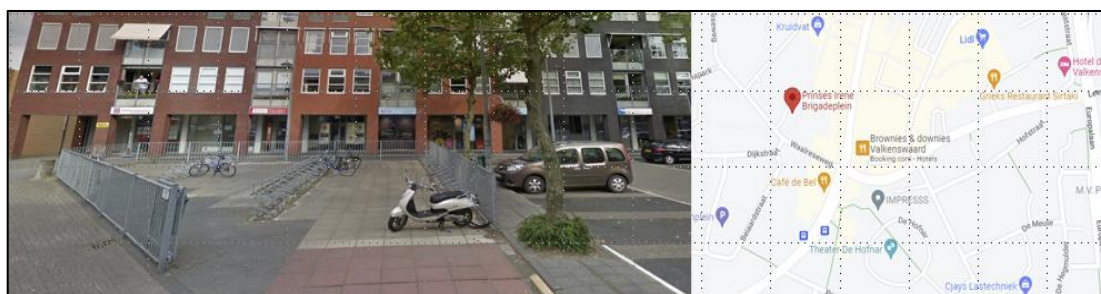


Figuur 14: pilot fietsenstalling gemeente Naaldwijk

× **Gemeente Valkenswaard maakt betalende stalling gratis tijdens pilot**

De gemeente Valkenswaard heeft in het verleden een pilot opgezet voor een bewaakte fietsenstalling in het centrum. Tijdens de pilot was het stallen van de fietsen eerst tegen betaling. Nadien is overgeschakeld naar een gratis aanbod. De bezettingsgraad nam duidelijk toe na het afschaffen van de stallingskosten.

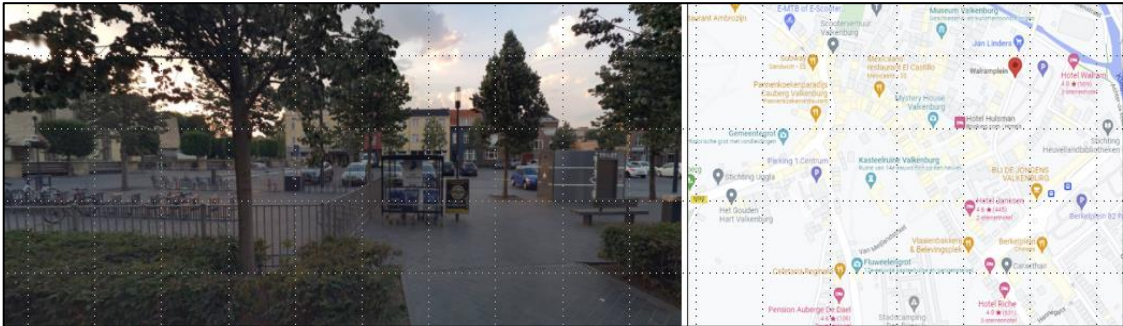
De minimale gehanteerde bezettingsnorm was 35%, maar de bezetting is bij het gratis aanbod hoger dan verwacht. Het is momenteel nog onduidelijk of de pilot weldra wordt gecontinueerd. De gemeente voorziet in deze pilot in haar begroting een kostprijs van € 45.000,00 per jaar waarbij de voornaamste kosten voor de bewaking zijn (2 FTE).



Figuur 15: pilot fietsenstalling gemeente Valkenswaard

× **Gemeente Valkenburg aan de Geul past type bewaking aan tijdens pilot**

De gemeente Valkenburg aan de Geul heeft eveneens een pilot opgezet om fietsparkeren te vergemakkelijken in het centrum. De gemeente voorzag eerst in fysiek bewaakte fietsenstalling met openbaar toilet maar is wegens de hoge kostprijs overgeschakeld op een, door camera's bewaakte, fietsenstalling met toilet. De kostprijs voor de gemeente bedraagt ongeveer €125.000,00 per jaar ten tijde van de fysieke bewaking (5 FTE's).



Figuur 16: pilot fietsenstalling, gemeente Valkenburg aan de Geul