

DE BEHOEFTE AAN FIETSPARKEER- VOORZIENINGEN IN AMSTERDAM

- eindrapport -

drs. Bob van Waveren
drs. Henk-Jaap Batelaan
drs. Machiel Scheenhart

Amsterdam, januari 1999
Regioplan publikatienr. 354

Regioplan Onderzoek Advies en Informatie
Max Euweplein 36
1017 MB Amsterdam
Tel.: 020 - 6277166
Fax : 020 - 6265199

Onderzoek, uitgevoerd door Regioplan Onderzoek
Advies en Informatie B.V. in opdracht van dienst
Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

1	Achtergrond, onderzoeksvragen, M&T	1
1.1	Inleiding, onderzoeksvragen	1
1.2	Onderzoeksverantwoording	1
2	Bestemmingsstallingen.....	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Behoeftte aan betaalde fietsstallingen	5
2.3	Feitelijk gebruik van stallingen	11
2.4	Feitelijk gedrag versus opgave van behoefte.....	13
2.5	Profiel potentiële stallers	13
3	Buurtstallingen	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Behoeftte aan betaalde fietsstallingen	15
3.3	Feitelijk gebruik/achtergronden gebruikers.....	19
3.4	Feitelijk gedrag versus opgave van behoefte.....	22
3.5	Profiel potentiële stallinggebruikers.....	23
4	Stallingsvoorzieningen en stallingsoverlast.....	25
5	Verwachtingen over aard en omvang van de stallingsbehoefte.....	29
5.1	Inleiding	29
5.2	Bestemmingsstallingen.....	29
5.3	Buurtstallingen	31
5.4	Conclusies Buurtstallingen.....	34
6	Aanknopingspunten voor het stimuleren van het gebruik van stallingsvoorzieningen.....	37
6.1	Bestemmingsstallingen.....	37
6.2	Buurtstallingen	38

Bijlagen:

Bijlage 1: Respons.....	41
Bijlage 2: Prijselasticiteit bestemmingsstallingen	43
Bijlage 3: Prijselasticiteit buurtstallingen.....	45
Bijlage 4: Berekening aantal inwoners per afstandscuster bij 14 buurtstallingen.....	47
Bijlage 5: Resultaten onderzoek van de administraties van 14 buurtstallingen	51
Bijlage 6: Enquête stallingsbehoefte bestemmingslocaties	53
Bijlage 7: Enquête stallingsbehoefte buurtlocaties	57
Bijlage 8: Enquête stallingsgebruikers bestemmingslocaties.....	61
Bijlage 9: Enquête stallingsgebruikers buurtlocaties	63

VOORWOORD

De gemeente Amsterdam is voornemens de fietsparkeervoorzieningen in de stad ingrijpend te verbeteren en uit te breiden. Een nog op te richten fietsparkeerbedrijf zal worden belast met de exploitatie en het beheer van deze voorzieningen.

Voor nadere uitwerking van deze plannen is door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente een werkgroep ingesteld. De werkgroep heeft André Guit Organisatie en Adviezen gevraagd om, samen met een geschikt onderzoeksbureau, marktgegevens te verzamelen over de stallingsbehoefte. Regioplan heeft opdracht gekregen om dit onderzoek uit te voeren.

In dit rapport wordt verslag gedaan van de bevindingen. Afgesproken is om de rapportage sober en bondig te houden. Daarvoor is gekozen omdat de belangrijkste functie van het rapport is gelegen in het leveren van de bouwstenen voor een beleidsnotitie, die door André Guit Organisatie en Adviezen wordt geschreven.

Dit onderzoek is begeleid door André Guit en - op onderdelen - door Ben Kremer. Wij danken hen voor de goede en constructieve samenwerking.

Het onderzoek is uitgevoerd in de zomer van 1999, de analyses van (extra) stallingsadministraties zijn in december onder de loep genomen. Voor de uitvoering zijn onderzoekers betrokken van Regioplan Stad en Land, met specifieke deskundigheid op terrein van verkeer en vervoer, en van Regioplan Onderzoek Advies en Informatie, deskundig op het veld van criminaliteitspreventie.

Amsterdam, januari 2000

Bob van Waveren
projectleider

1 ACHTERGROND, ONDERZOEKSVRAGEN, M&T

1.1 Inleiding, onderzoeksvragen

De gemeente Amsterdam is voornemens de fietsparkeervoorzieningen in de stad ingrijpend te verbeteren en uit te breiden. Een nog op te richten fietsparkeerbedrijf zal worden belast met de exploitatie en het beheer van deze voorzieningen.

Voor nadere uitwerking van deze plannen is door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente een werkgroep ingesteld. De werkgroep heeft André Guit Organisatie en Adviezen gevraagd om, samen met een geschikt onderzoeksbureau, marktgegevens te verzamelen over de stallingsbehoefte. Regioplan heeft opdracht gekregen om dit onderzoek uit te voeren. In dit rapport wordt verslag gedaan van de bevindingen.

Het onderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen.

1. In welke mate wordt er feitelijk gebruikgemaakt van stallingsvoorzieningen? Wat zijn de achtergronden van de gebruikers?
2. Welke behoefte aan stallingsvoorzieningen zeggen mensen te hebben? Wat zijn de achtergronden hiervan? In hoeverre wordt de behoefte beïnvloed door factoren als prijs en afstand?
3. Hoe verhoudt de behoefte zich tot werkelijk gedrag?
4. Welke aanknopingspunten biedt dit voor het stimuleren van het gebruik van stallingsvoorzieningen? Welke andere mogelijkheden en/of middelen kunnen met dit doel worden ingezet?
5. Welke verwachtingen kunnen hieruit worden afgeleid over de aard en omvang van de behoefte aan stallingsvoorzieningen in Amsterdam?

1.2 Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek is zowel gericht op *bestemmingsstallingen* als op *buurtstallingen*. Om deze vragen te beantwoorden zijn de volgende onderzoeksinstrumenten ingezet:

- a. mondelinge enquête onder buurtbewoners;
- b. schriftelijke enquête onder gebruikers van buurtstallingen;
- c. mondelinge enquête onder passanten op bestemmingslocaties;
- d. schriftelijke enquête onder gebruikers van bestemmingsstallingen;
- e. analyse van stallingsadministraties.

Voor zowel de bestemmings- als buurtlocaties geldt dat binnen de onderzoekslocaties de respondenten steekproefsgewijs zijn benaderd. Daarbij zijn random-procedures gehanteerd, hetgeen materiaal oplevert dat zich goed leent voor generalisatie. De statistische marges die

onlosmakelijk verbonden zijn met het gebruik van steekproeven, zijn bij de genoemde respons beperkt.

Dataverzameling bestemmingslocaties

Het bestemmingsdeel van het onderzoek is gericht op de stallingsbehoefte en het gebruik van stallingen bij twee zwembaden, twee markten en twee winkelcentra, gedeeltelijk met en gedeeltelijk zonder stalling (zie bijlage 1). Bij de zwembaden, markten en winkelcentra zijn straat enquêtes gehouden, waarmee getracht is vast te stellen wat de behoefte aan stallingsvoorzieningen is en wat de achtergronden van feitelijk gedrag zijn. Op elk van de locaties zijn minimaal 75 geslaagde enquêtes afgenomen, in totaal waren dat er 452.

Door de verschillende situaties in het onderzoek te betrekken, kunnen we nagaan of de afwegingen van fietsbezitters verschillen in situaties met en zonder feitelijk stallingsaanbod. Voor de bestemmingslocaties geldt dat de zwembadlocatie Floraparkbad is vervangen door het De Mirandabad. Doordat nagenoeg alle fietsers hun fiets in de stalling behorende bij het Floraparkbad plaatsten, was het niet mogelijk een voldoende aantal 'niet-gebruikers' te enquêteren.

Achtergronden van het feitelijk gebruik van deze stallingen zijn vastgesteld door een schriftelijke enquête onder de gebruikers (kaartje aan fiets, antwoord ter plekke in een bus deponderen). Er zouden per stalling 75 enquêtes onder de gebruikers worden afgenomen. Op het Rokin en bij het De Mirandabad is dat gelukt. Bij de stalling op de Albert Cuyp zijn 45 enquêtes afgenomen vanwege het matige gebruik van de stalling.

Dataverzameling buurtlocaties

Het herkomstdeel van het onderzoek is gericht op de buurtstallingen in oude stadswijken waar woningen geen eigen stallingmogelijkheid (berging) hebben (zie bijlage 1). Stadsvernieuwing is in verband met de daar aanwezige stallingsvoorzieningen buiten de steekproef-trekking gehouden.

Aard en omvang van de behoefte aan stallingen is bepaald door het afnemen van huis-aan-huisenquêtes onder (een steekproef van) buurtbewoners. Deze enquête is uitgezet in enkele buurten *met* en enkele *zonder* een buurtstalling. In buurten *met* een stallingsvoorziening is op gecontroleerde afstand van de stalling geënquêteerd, zodat inzicht verkregen wordt in de wijze waarop de factor afstand invloed op de behoefte uitoefent. In buurten zonder voorzieningen zijn de locaties at random geselecteerd.

Op elk van de locaties zijn minimaal 75 geslaagde enquêtes afgenomen. In totaal zijn er 460 enquêtes gehouden.

Achtergronden van het feitelijk gebruik van de buurtstallingen zijn vastgesteld door een schriftelijke enquête onder de gebruikers van buurtstallingen. Er zijn zo'n honderd van deze enquêtes binnengekomen (zie bijlage 1).

Voor zowel de bestemmings- als buurtlocaties geldt dat de behoeftevraag alleen wordt gesteld aan de niet-stallinggebruikers. Bij degenen die te kennen gaven gebruik te maken van een bestemmingsstalling of buurtstalling (en dus behoefte hebben) is een gebruikersenquête afgenomen.

Analyse van stallingsadministraties

Achtergronden van het feitelijk gebruik van de buurtstallingen zijn verder uitgediept door een analyse van veertien stallingadministraties. Deze gegevens zijn vooral bedoeld voor de verbreding van de kwantitatieve basis voor de schatting van de behoefte aan buurtstallingen. Door het gebruik van de buurtstallingen te relateren aan de bevolkingsomvang in de directe omgeving, kunnen gebruikerspercentages worden bepaald. Deze dienen als minimumschatting voor de behoefte aan buurtstallingen.

2 BESTEMMINGSSSTALLINGEN

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het behoefteonderzoek op bestemmingslocaties worden gepresenteerd. Eerst wordt bekeken wat de behoefte is aan stallingsvoorzieningen en op welke wijze deze samenhangt met achtergrondgegevens van de ondervraagden (2.2). In 2.3 wordt ingegaan op het feitelijk gebruik van bestemmingsstallingen. Door een enquête onder de gebruikers van dit soort stallingen, zijn we in staat een profiel van die gebruikers op te zetten.

Er is een verschil tussen wat mensen zeggen en wat ze feitelijk doen. Dit is van belang om de werkelijke behoefte aan stallingen te achterhalen. In paragraaf 2.4 wordt het feitelijke gedrag tegenover het beweerde gedrag geplaatst. Dit alles mondt uit in een profiel van de potentiële stallinggebruiker (2.5).

2.2 Behoeftte aan betaalde fietsstallingen

Aan respondenten is twee keer gevraagd of ze behoefte hebben aan bewaakte fietsenstallingen. De eerste keer is op een directe manier naar de behoefte geïnformeerd. Later in de enquête is gevraagd of de respondenten gebruik zouden gaan maken van een dicht net van stallingsvoorzieningen. Dat net zou over heel Amsterdam uitgestrekt zijn en de kosten zouden 50 gulden per jaar bedragen.

Tabel 2.1: Behoeftte aan (bewaakte) fietsenstallingen.

	Aantal	Percentage
Ja	114	25,2
Nee	338	74,8
Totaal	452	100

Van de ondervraagden bij bestemmingslocaties zegt 25,2% behoefte te hebben aan betaalde stallingsvoorzieningen (114 van de 452 ondervraagde personen). 74,8% heeft geen behoefte aan betaalde stallingen op bestemmingslocaties.

Tabel 2.2: Zou u gebruikmaken van een stallingnetwerk?

	Aantal	Percentage
Ja	208	46,1
Nee	192	42,6
Geloof ik niet in	10	2,2
Weet niet	41	9,1
Totaal	451	100

Van de ondervraagden op bestemmingslocaties zegt 46,1% gebruik te gaan maken van een dicht net van stallingsvoorzieningen in geheel Amsterdam. 42,6% zegt geen gebruik te gaan maken van dit stallingsvoorzieningennet. 2,2% gelooft er niet in dat zo'n net er ooit komt, 9,1% weet niet of ze er gebruik van zullen gaan maken.

Het bovenstaande duidt erop dat er op bestemmingslocaties een redelijke behoefte aan betaalde stallingsvoorzieningen is. Vooral als deze betaalde stallingen deel uitmaken van een omvangrijk netwerk, dat tegen een niet al te forse prijs door middel van een abonnement wordt aangeboden. Later zullen we kijken in hoeverre de behoefte aan stallingsvoorzieningen 'harder' te maken is. Mensen kunnen wel zeggen dat ze behoefte hebben, maar hun uiteindelijke gedrag kan in werkelijkheid anders uitvallen.

Behoefte aan stallingen – verschillen bij de bestemmingslocaties (met en zonder stalling)

Bij het Rokin, de Albert Cuyp (in de Govert Flinckstraat) en het De Mirandabad bevinden zich betaalde, bewaakte stallingen. De controlelocaties zijn de Munt, de Dappermarkt (kruising Van Swindenstraat) en het Marnixbad. Hier bevinden zich geen bewaakte fietsenstallingen.

Tabel 2.3: Stallingsbehoefte naar (soort) locatie.

	Behoefte		Geen behoefte		Totaal
	abs.	perc.	abs.	perc.	
Rokin	22	29%	53	71%	75
De Mirandabad	16	21%	59	79%	75
Albert Cuyp/F. Bolstr.	16	21%	60	79%	76
subtotaal locaties met stalling	54	24%	172	76%	226
Munt (c)	15	20%	60	80%	75
Dapper/Van Swinden (c)	25	33%	51	67%	76
Marnixbad (c)	20	27%	55	73%	75
Subtotaal locaties zonder stalling	60	27%	166	73%	226
Totaal	114	25%	338	75%	452

Bij de bestemmingslocaties valt op dat bij de Munt (geen stalling) een geringere behoefte is aan stallingen dan bij het Rokin. Dit verschil kan veroorzaakt worden doordat bij de Munt een groter deel van het publiek louter voor het winkelen komt. Bij het Rokin komen meer mensen die in de stad werken, langer in de binnenstad verblijven, en zodoende stallingsmogelijkheden nodig hebben.

Bij de Dappermarkt en het Marnixbad, de bestemmingslocaties zonder stalling, is de behoefte groter dan op de bestemmingslocaties met stalling. Bij de zwembaden is dat verschil gering, bij de markten aanzienlijk.

Kijken we niet naar de locaties afzonderlijk, maar naar de locaties met en locaties zonder stalling, dan zien we dat op de locaties met stalling 54 personen behoefte zeggen te hebben aan stallingen (24%) en op locaties zonder stalling 60 (27%). Er bestaan tussen beide soorten locaties kleine, maar statistisch niet significante verschillen in de stallingsbehoefte.

Kenmerken van de respondenten met stallingsbehoefte

De 114 respondenten met een stallingsbehoefte onderscheiden zich niet of nauwelijks van de overige respondenten op de volgende kenmerken:

- inkomen;
- huishoudsamenstelling;
- geslacht;
- frequentie fietsgebruik;
- duur van verblijf;
- frequentie van locatiebezoek.

Op een aantal kenmerken zijn er wel aanzienlijke verschillen tussen respondenten met en zonder stallingsbehoefte.

Tabel 2.4 leert dat er sprake is van een toenemende behoefte naarmate de kwaliteit van de fiets toeneemt.

Tabel 2.4: Relatie tussen behoefte en kwaliteit fiets.

	Behoefte		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Goede, vrijwel nieuwe fiets	26	28,9	64	71,1	90	100
Gewoon/kwalitatief redelijk	70	27,7	184	72,4	254	100
Oud barrel	16	15,5	87	84,5	103	100
Totaal	112	25,1	335	74,9	447	100

Uit tabel 2.5 blijkt een positieve samenhang tussen de behoefte aan stallingsvoorzieningen en het bedrag dat men daarvoor wil neertellen.

Tabel 2.5: Relatie tussen stallingsbehoefte en prijs voor het stallen.

	Behoefte		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-1 gulden	15	14,4	62	24,0	77	21,3
Meer dan 1 gulden	89	85,6	196	76,0	285	78,7
Totaal	104	100,0	258	100,0	362	100,0

Ook blijkt er een verband te bestaan tussen de leeftijd van de respondenten en de behoefte aan betaalde stallingen. Hoe ouder men is, hoe groter de behoefte aan betaalde stallingen (tabel 2.6).

Tabel 2.6: Relatie tussen behoefte en leeftijd ondervraagden.

	Behoeftte		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-29	33	19,2	139	80,8	139	100
30-39	35	27,1	94	72,9	129	100
40-49	21	28,4	53	71,6	74	100
50-59	11	29,7	26	70,3	37	100
60 en ouder	14	40,0	21	60,0	35	100
Totaal	114	25,5	333	74,5	447	100

Tabel 2.7 leert dat respondenten met behoefte aan betaalde stallingen aanzienlijk gebruikmaken van andere stallingen (36,4%). Voor de ondervraagden die geen behoefte hebben aan stallingen is dit 20,7%.

Tabel 2.7: Relatie tussen behoefte en gebruik van andere stallingen.

	Behoeftte		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Maakt gebruik van andere stallingen	47	36,4	82	63,6	129	100
Maakt geen gebruik van andere stallingen	67	20,7	256	79,3	323	100
Totaal	114	25,2	338	74,8	452	100

De bezoekers van zwembaden willen minder betalen voor de stalling dan de bezoekers van de markt en winkelcentra (bij het Marnixbad wil 81% minder uitgeven dan twee gulden bij het De Mirandabad 85%, terwijl dat bij alle andere locaties rond de 65% is).

Achtergronden van niet gebruik

Aan de 215 respondenten bij bestemmingslocaties met een stalling is gevraagd waarom zij geen gebruikmaken van de stallingen.

Tabel 2.8: Reden waarom mensen geen gebruik van de stalling maken (indien aanwezig).

	Aantal	Percentage
Onbekend met bestaan	76	26,2
Te ver/te veel moeite	67	23,1
Te duur/fiets is het niet waard	60	20,7
Niet bang voor diefstal	50	17,2
Fiets staat er niet veilig	4	1,4
Slechte service	2	0,7
Vanwege openingstijden	1	0,3
Anders	30	10,3
Totaal	290	100

Door 215 respondenten zijn in totaal 290 meningen gegeven omtrent het niet gebruikmaken van aanwezige fietsenstallingen. Wat opvalt is dat een groot aantal ondervraagden onbekend is met het bestaan van de stallingen. Van de 290 motieven die gegeven werden kwam maar liefst 26,2% voor rekening van de onbekendheid met de stallingen. Vooral de stalling behorende bij de Albert Cuyp bleek weinig bekendheid te genieten: 42 respondenten (55% van het aantal ondervraagden op deze locatie) zeiden niet op de hoogte te zijn van het be-

staan van deze stalling.¹ De vrij afgelegen ligging in de Govert Flinckstraat is daar mogelijk debet aan. De stalling op het Rokin is bij 25 (33%) ondervraagden onbekend. Bij het De Mirandabad waren negen ondervraagden (12%) onbekend met het bestaan van de stalling.

Voorts gaf men 67 maal aan dat de stalling te ver van de bestemming gelegen was, of dat het te veel moeite zou kosten om gebruik te maken van de stalling (23,1% van het aantal motieven. De prijs werd 60 keer (20,7%) als motief gegeven om geen gebruik te maken van de stalling.

Gevraagd is dan ook naar wat de respondenten een acceptabele afstand vinden tussen de bestemming en de fietsenstalling, en wat ze bereid zijn te betalen voor het stallen van de fiets.

Tabel 2.9: Wat vindt men een acceptabele afstand?

	Aantal	Percentage
Minder dan 75 meter	151	38,8
Minder dan 150 meter	113	29,0
Meer dan 150 meter	125	32,1
Totaal	389	100

Van de respondenten geeft 38,8% aan dat de stalling zich op minder dan 75 meter van de bestemming dient te bevinden, willen zij er nog gebruik van maken. Voor deze groep mensen is juist de nabijheid van een stalling essentieel omdat zij dicht bij hun bestemming willen stallen, anders hadden ze wel gebruik gemaakt van auto of openbaar vervoer. 29% wil de stalling op minder dan 150 meter gesitueerd zien en 32,1% geeft aan afstand geen bezwaar te vinden. Zij zullen de stalling zelfs gebruiken als deze zich meer dan 150 meter van de bestemming bevindt.

Tabel 2.10: Wat vindt u een redelijke prijs voor het stallen van een fiets?

	Aantal	Percentage
Gratis	46	11,9
Tot 1 gulden	31	8,0
1 gulden	135	35,0
Tot 2 gulden	54	14,0
2-3 gulden	83	21,5
3-4 guldens	13	3,4
4 guldens of meer	24	6,2
Totaal	386	100

Tabel 2.10 laat zien dat meer dan de helft van de ondervraagden van mening is dat een redelijke prijs voor het stallen maximaal één gulden mag bedragen. Een gedetailleerde versie van deze tabel is bijgesloten als bijlage 2.

Wanneer we kijken naar de prijs van de bestemmingsstallingen en wat mensen bereid zijn uit te geven voor dat soort stallingen kunnen we het volgende stellen. De bestemmings-

¹ Deze stalling bestaat sinds maart 1999. Het veldwerk voor het onderzoek is verricht in juli van datzelfde jaar.

stallingen bij de Albert Cuyp en het De Mirandabad kosten fl. 1,- per keer, bij het Rokin is de prijs fl. 0,75 per keer. De prijs is dus voor het grootste deel van de respondenten geen probleem, aangezien ruim 80% van de respondenten een prijs van één gulden of meer acceptabel vindt. Dit was op de locaties duidelijk waarneembaar. Opmerkelijk daarbij was dat mensen die hun fiets gingen stallen, vaak niet op de hoogte waren van de stallingsprijs. Zij waren vastbesloten hun fiets te stallen en namen de prijs ter kennisgeving aan. Zelden was bij deze groep de prijs reden om alsnog geen gebruik te maken van de stalling.

Aan alle mensen is gevraagd onder welke omstandigheden zij *wel* gebruik zouden maken van de bestemmingsstallingen.

Tabel 2.11: Wanneer zou u wel gebruikmaken van een stalling?

	Aantal	Percentage
Nooit	96	17,8
Als deze goedkoper/gratis is	97	18,0
Als deze dichterbij is	55	10,2
Als stalling veiliger is	45	8,3
Als er op straat minder fietsenrekken zijn	25	4,6
Als kwaliteit stalling beter is	10	1,9
Als de bediening beter is	7	1,3
Andere reden	204	37,7
Totaal	539	100

Respondenten konden maximaal drie redenen aangeven. In totaal zijn 539 motieven gegeven door 431 personen.

Tabel 2.11 leert dat bijna één op de vijf respondenten (17,8%) aangeeft nooit, dat wil zeggen onder geen enkele omstandigheid, gebruik te zullen maken van een betaalde stalling. De tabel bevestigt verder het belang van de factoren afstand en prijs voor de stallingsbehoefte. In 18% betreffen de motieven de prijs van de stalling, in 10% gaat het om de afstand tot de stalling.

Ook opmerkelijk is het grote aantal ‘andere’ redenen dat respondenten aangeven (37,7%). Dit betreft redenen die niet direct met de stalling zelf te maken hebben. Voor een groot deel zijn deze redenen specifiek te benoemen. In tabel 2.12 worden deze redenen verder uitgediept.

Tabel 2.12: Specificatie van ‘andere reden’.

	Aantal	Percentage
Als ik dure/goede fiets heb	40	7,2
Als ik hier langer blijf	37	6,9
Bij vreemde tijden	22	4,1
Als fiets vaker gestolen wordt	20	3,7
Nu ik het weet	13	2,4
Ongespecificeerd	72	13,4
Totaal	204	37,7

Het komt relatief vaak voor dat respondenten hun stallingsbehoefte relateren aan de kwaliteit van hun fiets (7,2% van de motieven) en aan de duur van hun verblijf op of rond de bestemmingslocatie (6,9%). In 72 gevallen is de ‘andere reden’ niet nader gespecificeerd (13,4%).

2.3 Feitelijk gebruik van stallingen

Aan de beheerders van de bestemmingsstallingen is gevraagd in hoeverre er werkelijk gebruik van stallingen wordt gemaakt.

Bij de stallingen op het Rokin zijn zo’n 70 stallingsplaatsen. Er worden op een dag gemiddeld zo’n 70 fietsen gestald. Het stallen van een fiets kost 75 cent.

Bij het De Mirandabad zet ongeveer een kwart van de bezoekers die met de fiets komen, de fiets ook in de stalling. De omvang van deze groep hangt sterk af van het weer. Bij mooi weer kan het oplopen tot zo’n 200 tot 300 stallers. Bij slecht weer stalt er een marginaal aantal mensen hun fiets in de stalling. De stalling wordt bewaakt; voor het stallen van de fiets wordt één gulden gevraagd. De stalling wordt alleen in de zomer opgezet door een deel van de fietsrekken met hekken te omheinen.

De stalling nabij de Albert Cuyp bestaat pas een jaar. Volgens de beheerders komen er per dag ongeveer tien bestemmingstallers. Het stallen kost één gulden per keer.

Profiel gebruikers bestemmingsstallingen

De enquête die is gehouden onder de gebruikers van de bestemmingsstallingen geeft ons een beeld van de achtergronden van deze gebruikers.

Het grootste deel van de gebruikers van bestemmingsstallingen (46,9%) komt op een gewone, kwalitatief redelijke fiets. Daarnaast komt een groot deel een goede, vrijwel nieuwe fiets (44,4%). 8,7% van de respondenten neemt de moeite en de kosten om hun oude barrel te stallen.

Het overgrote deel van de stallinggebruikers (71,7%) gebruikt zijn of haar fiets dagelijks, waar 24,1% de fiets enkele malen per week en 4,2% de fiets minder dan eens per week gebruikt.

**** motieven***

Respondenten konden maximaal drie motieven geven voor hun stallinggedrag. In totaal hebben 286 respondenten 698 motieven gegeven.

Van de motieven die de gebruikers aandragen om hun fiets te stallen is het tegengaan van diefstal veruit de belangrijkste (36%). Dat het een dominant motief is blijkt ook uit het feit dat twee op de drie respondenten het als eerste motief noemen (68,4%).

Daarnaast zijn de geringe afstand tot de bestemming (17,6%), de mogelijkheid om met een goede fiets te komen (12,9%) en de prijs van de stalling van belang (11,9%).

Tabel 2.13: Motieven van stallinggebruikers om hun fiets te stallen.

	Aantal	Percentage
Hier wordt mijn fiets niet gestolen	251	36,0
Deze is dicht bij mijn bestemming	123	17,6
Dan durf ik met een goede fiets te komen	90	12,9
De stalling is gratis/goedkoop	83	11,9
Buiten de stalling kan ik mijn fiets niet goed kwijt	64	9,2
Omdat de service goed is	58	8,3
De stalling gaat sneller	18	2,6
Anders	11	1,5
Totaal	698	100

** gebruik stallingen elders*

Van de stallinggebruikers maakt 11,5% altijd gebruik van andere betaalde stallingen, terwijl 40,1% dat incidenteel doet. 48,4% van de stallinggebruikers maakt nooit gebruik van andere stallingen.

** persoons- en huishoudkenmerken*

Van de gebruikers is 27,1% alleenstaand, 35% bevindt zich in een tweepersoonshuishouden, 13,5% in een driepersoonshuishouden en 16,9% in een vierpersoonshuishouden. 7,2% bevindt zich in een huishouden met vijf of meer personen.

Van de ondervraagden leeft 23,2% in een huishouden dat moet rondkomen van het minimuminkomen. In 49,6% van de huishoudens wordt een modaal inkomen verdiend en in 27,2% aanzienlijk meer dan modaal.

De groep stallinggebruikers is relatief hoog opgeleid. 52,2% heeft hbo of universiteit afgerond. 30,9% heeft mbo, havo of vwo afgerond, 10,8% lbo of mavo en 5,9% lager onderwijs.

Van de stallinggebruikers is 46,3% man en 53,6% vrouw.

De leeftijden van hen die gebruikmaken van bestemmingsstallingen zijn als volgt verdeeld.

Tabel 2.14: Gebruikers van bestemmingsstallingen naar leeftijd.

Leeftijd	Percentage
0-19	10,9
20-29	16,3
30-39	33,0
40-49	18,1
50-59	13,4
60 en ouder	8,3

** Tevredenheid*

De gebruikers van de bestemmingsstallingen zijn in overgrote meerderheid tevreden met de kwaliteit van het gebodene. Maar liefst 97% van de 280 stallers meldt tevreden te zijn over de kwaliteit van de stalling. Desalniettemin heeft men wel suggesties voor verbeteringen: 133 respondenten gaven daarvoor 210 suggesties, waarvan de belangrijkste drie zijn:

- meer ruimte tussen de fietsen: 53 maal (25%) genoemd;
- meer faciliteiten : 57 maal (27%) genoemd;
- verbetering van de inrichting en aankleding: 36 maal genoemd (17%).

2.4 Feitelijk gedrag versus opgave van behoefte

Zoals vermeld in tabel 2.1 geeft een kwart van de respondenten te kennen behoefte te hebben aan betaalde stallingen. Op sommige van de onderzoekslocaties was een stalling aanwezig, maar maakten deze respondenten desondanks geen gebruik van het stallingsaanbod.

Het onderzoek biedt inzicht in de motieven van deze groep, die bestond uit 54 personen. Zij gaven in totaal de 70 redenen als verklaring van het niet gebruikmaken van die stallingen aangaven.

Tabel 2.15: Reden niet-gebruik van stalling van mensen die wel behoefte zeggen te hebben.

	Aantal	Percentage
Onbekend met bestaan	34	48,6
Te duur/fiets is het niet waard	14	20,0
Te ver/te veel moeite	10	14,3
Ben niet bang voor diefstal	2	2,9
Anders	10	14,3
Totaal	70	100

Veruit de belangrijkste reden blijkt te zijn de onbekendheid met het bestaan van de stallingen. Bijna de helft van deze groep (49%) geeft aan niet te weten waar de stalling zich bevindt. Andere redenen van belang blijken te zijn de prijs (20%) en de afstand tot de stalling (14%).

2.5 Profiel potentiële stallers

De bestemmingsenquête levert informatie over de behoefte van respondenten aan stallingen, alsmede over achtergrondkenmerken van de respondenten. Op basis van deze enquête kan een vergelijking worden gemaakt van de achtergrondkenmerken van de groep respondenten met en de groep zonder behoefte aan stallingen.

Daarnaast is er – uit de gebruikersenquête – informatie voorhanden over achtergrondkenmerken van mensen die op dit moment al feitelijk gebruikmaken van een stalling.

Een vergelijking van de achtergrondkenmerken van deze drie groepen kan een beter beeld geven van de potentiële gebruikers van stallingen. Onder potentiële gebruikers verstaan wij die respondenten, die wel behoefte hebben aan, maar nog geen gebruikmaken van de stalling. Deze informatie kan van belang zijn bij de marketing van het stallingsconcept.

Plaatsen we de achtergrondkenmerken van de niet-gebruikers en potentiële gebruikers naast die van de gebruikers van betaalde stallingen, dan kunnen we het volgende constateren (tabel 2.16).

Tabel 2.16: Profielen van gebruikers, potentiële gebruikers en respondenten zonder behoefte, in percentages.

	Gebruikers (n=286)	Potentiële gebruikers (n=114)	Geen behoefte (n=338)
Oud barrel	8,7	14,3	26,0
Gebruikt fiets dagelijks	71,7	89,3	88,3
Gebruikt wel eens andere stalling	51,6	41,2	24,3
Tweepersoonshuishouden	35,0	34,2	37,0
Inkomen modaal of meer	76,8	60,6	58,7
Opleiding (% hbo/wo)	52,4	44,2	64,5
Tot 29 jaar	27,2	28,9	41,7
Vrouwen	53,6	62,3	61,3

De *gebruiker* blijkt in bezit van een goede fiets, die relatief minder vaak wordt gebruikt. Hij maakt veel gebruik van stallingen. Hij is relatief hoog opgeleid, verdient veel, gemiddeld genomen niet zo jong meer. Mannen zijn oververtegenwoordigd.

De groep *zonder stallingsbehoefte* profileert zich met het bezit van een oud barrel, dat intensief wordt gebruikt en minder vaak in een stalling wordt gezet. De groep is relatief jong en hoog opgeleid (of volgt nog een dergelijke opleiding).

De groep *potentiële gebruikers* onderscheidt zich als volgt van de groep zonder behoefte:

- een aanzienlijk kleiner deel van potentiële gebruikers rijdt op een oud barrel;
- zij gebruiken aanzienlijk vaker andere stallingen (bijv. bij station);
- zij zijn minder hoog opgeleid; en
- zij zijn ouder.

In vergelijking met de feitelijke gebruikers profileert de groep potentiële gebruikers zich als volgt:

- een aanzienlijk groter deel van hen rijdt op een oud barrel;
- zij gebruiken de fiets vaker;
- zij maken minder vaak gebruik van andere stallingen;
- zij verdienen minder;
- ze zijn van ongeveer dezelfde leeftijd;
- het zijn vaker vrouwen.

3 BUURTSTALLINGEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het behoefteonderzoek op buurtlocaties worden gepresenteerd. Eerst wordt bekeken wat de behoefte is aan stallingsvoorzieningen en op welke wijze deze samenhangt met achtergrondgegevens van de ondervraagden (3.2). In 3.3 wordt ingegaan op het feitelijk gebruik van buurtstallingen. Hier wordt een profiel van die gebruikers gegeven.

In paragraaf 3.4 wordt het feitelijke gedrag tegenover het beweerde gedrag geplaatst.

Uiteindelijk komen we tot een profiel van de potentiële stallinggebruiker (3.5).

3.2 Behoeftte aan betaalde fietsstallingen

Ook op de buurtlocaties is twee keer gevraagd aan respondenten of ze behoefte hebben aan respectievelijk een buurtstalling of een stallingnetwerk.

Tabel 3.1: Behoeftte aan een buurtstalling.

	Aantal	Percentage
Ja	203	44,6
Nee	232	51,0
Weet niet	20	4,4
Totaal	455	100

Van de ondervraagden in de buurten geeft 44,6% te kennen behoefte te hebben aan een buurtstalling. 51% heeft geen behoefte aan een buurtstalling. 4,4% heeft nog niet uitgemaakt of ze wel of niet behoefte hebben aan een buurtstalling.

Tabel 3.2: Zou u van een stallingnetwerk gebruik gaan maken?

	Aantal	Percentage
Ja	291	64,0
Nee	114	25,1
Geloof ik niet in	14	3,1
Weet niet	36	7,9
Totaal	455	100

Van het net van stallingsvoorzieningen zegt 64% gebruik te gaan maken. 25,1% zegt daar geen gebruik van te gaan maken. 3,1% gelooft niet dat zo'n stallingsvoorzieningennetwerk er komt. 7,9% geeft aan dat ze nog niet weten of ze ooit gebruik zullen gaan maken van het netwerk.

Behoefte aan stallingen - verschillen bij de buurtlocaties (met en zonder stalling)

Tabel 3.3: Behoefte per locatie.

	Behoefte (n=203)	Geen behoefte (n=232)	Totaal (n=435)
Buurten met stalling	46%	54%	100%
Buurten zonder stalling	47%	53%	100%
Totaal	47%	47%	100%

Er is geen significant verband tussen de behoefte aan stallingen en de verschillende buurten, of de behoefte aan stallingen en de aan- of afwezigheid van stallingen. De behoefte in de Balistraat zonder stalling is wel iets groter dan in de Balistraat met stalling.

Achtergronden gebruik/niet-gebruik

Op de locaties waar stallingen aanwezig zijn, is aan respondenten gevraagd waarom zij er geen gebruik van maken.

Tabel 3.4: Reden waarom mensen geen gebruik van de stalling maken (waar aanwezig).

	Aantal	Percentage
Te duur/fiets is het niet waard	75	35,9
Te ver/te veel moeite	69	33,5
Onbekend met bestaan	26	12,4
Tevreden met huidige situatie	17	8,1
Er is geen plaats/sta op wachtlijst	14	6,7
Fiets staat er niet veilig	4	1,9
Ik voel me er niet veilig	4	1,9
Slechte service, moet fiets zelf plaatsen	3	1,4
Slechte rekken, alleen bovenplaatsen	2	1,4
Anders	42	20,1
Totaal	256	100

Er zijn door 207 personen motieven aangedragen omtrent het niet-gebruikmaken van buurtstallingen. De prijs (35,9%) en afstand (33,5%) zijn voor een groot deel van de respondenten de redenen om geen gebruik te maken van betaalde buurtstallingen. Voorts spelen onbekendheid met het bestaan van de stalling, tevredenheid met de huidige situatie en ruimte in de stalling een belangrijke rol.

Het is interessant om te kijken waarom de mensen die zeggen wel behoefte aan betaalde stallingen te hebben, in het geval van aanwezigheid van stallingen, daar toch geen gebruik van maken. Doordat op verschillende afstanden tot de stallingen is geënkquêteerd, kan de invloed van afstand op de redenen van het niet-gebruiken van stallingen worden bepaald.

We zouden verwachten dat van de redenen die respondenten aandragen omtrent het wel of niet gebruiken van betaalde stallingen er twee samenhangen met de afstand tot de stalling, namelijk: de onbekendheid met het bestaan van de stalling en het gegeven dat de stalling te ver is of dat het te veel moeite kost om de fiets te stallen. Deze verbanden zien we inderdaad terug. Hoe verder respondenten van de stallingen wonen, hoe groter het aantal onder de respondenten dat onbekend is met het bestaan van de stalling. Bovendien geldt dat, naarmate mensen verder van de stalling wonen, een groter aantal de stalling te ver vindt.

De redenen omtrent het niet-gebruiken van stallingsvoorzieningen waarvan geen verband wordt verwacht met de afstand tot stallingen (zoals bijvoorbeeld de prijs en veiligheid) vertonen dit verband inderdaad niet.

Tabel 3.5: Wat vindt men een acceptabele prijs per maand voor het stallen van een fiets?

	Aantal	Percentage	Cumulatief
25 of meer	43	12,4	12,4
20-24 guldens	58	16,7	29,1
15-19 guldens	65	18,7	47,8
10-14 guldens	119	34,2	82,0
1-9 guldens	48	13,8	95,8
0 gulden	15	4,2	100
Totaal	348	100	100

Tabel 3.5 laat zien dat meer dan de helft van de respondenten meent dat een redelijke prijs voor de stalling onder de vijftien gulden per maand dient te liggen.

De prijs van de stalling ligt bij de stalling in de Pieter Baststraat en de Balistraat op fl. 15,- en bij de stalling in de Bloemstraat op fl. 20,-. Als we kijken naar wat de respondenten aan een buurtstalling uit willen geven, dan komen we tot de conclusie dat een groot deel van de respondenten die prijzen niet acceptabel vindt. Van de respondenten is 47,8% bereid vijftien gulden of meer per maand uit te geven. Slechts 29,1% wil twintig gulden of meer uitgeven.

De onderstaande tabel toont aan dat bijna de helft van de respondenten de stalling binnen 75 meter van hun huis zou willen zien. Hoe groter de afstand tot de stalling, hoe minder acceptabel bewoners dat vinden.

Tabel 3.6: Wat vindt men een acceptabele afstand?

	Aantal	Percentage
Minder dan 75 meter	158	46,2
Minder dan 150 meter	112	32,7
Meer dan 150 meter	72	21,1
Totaal	342	100

De respondenten in buurten zonder stalling is vervolgens gevraagd of zij in de toekomst gebruik zouden maken van een betaalde stalling, indien een dergelijke voorziening in hun buurt zou worden ingericht. Daarbij is gevraagd aan welke voorwaarden zo'n betaalde stalling dan

dient te voldoen. De respondenten konden maximaal drie voorwaarden noemen. In totaal gaven 229 respondenten zo 304 voorwaarden aan.

Van de respondenten zijn er 94 (41%) die aangeven nooit gebruik te zullen maken van betaalde stallingen.¹ Daarnaast zijn er 135 respondenten (59%) die aangeven wel belangstelling te hebben, zij het onder voorwaarden. Het zijn vooral de factoren afstand, prijs en veiligheid waar mensen het gebruik van een stalling van af laten hangen.

Tabel 3.7: Voorwaarden voor gebruik van in nabije toekomst te realiseren stalling.

	Aantal voorwaarden	Percentage
Nooit	94	30,9
Als deze dichtbij is	72	23,7
Als deze goedkoop/gratis is	63	20,7
Als stalling veilig is	34	11,2
Anders	29	9,5
Als service of kwaliteit goed is	7	2,3
Als er plek is	5	1,6
Totaal	304	100

Ook hier kunnen we door middel van kruistabellen meer inzicht verkrijgen in de relatie tussen de behoefte en de kenmerken van de respondenten.

Net als bij de bestemmingsstallingen is er een verband tussen de kwaliteit van de fiets en de behoefte aan betaalde stallingen. Hoe hoger de kwaliteit van de fiets, des te groter de behoefte van de bezitter aan een betaalde stalling.

Tabel 3.8: Relatie tussen behoefte aan betaalde stalling en kwaliteit fiets.

	Behoeft		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Goede, vrijwel nieuwe fiets	63	57,3	47	42,7	110	100
Gewoon/kwalitatief redelijk	87	45,8	103	54,2	190	100
Oud barrel	52	39,4	80	60,6	132	100
Totaal	202	46,8	230	53,2	432	100

Verder kunnen we constateren dat er een verband is tussen de behoefte aan betaalde stallingen en het inkomen van de respondenten. Hoe hoger het inkomen, hoe groter de behoefte aan betaalde stallingen. Het is echter niet zo dat mensen die meer verdienen, ook meer willen uitgeven aan de stalling. Er is dus geen relatie tussen inkomen en bereidheid om meer te betalen.

Tabel 3.9: Relatie tussen inkomen en behoefte aan betaalde stallingen.

	Behoeft % (n=169)	Geen behoefte % (n=193)	Totaal % (n=362)
Rond minimum	41,7	58,3	100
Rond modaal	46,6	53,6	100
Aanzienlijk meer dan modaal	56,9	43,1	100

¹ Deze groep wordt vertegenwoordigd door hen die eerder al beweerd hadden geen behoefte te hebben aan betaalde stallingen (op de locaties zonder stallingen gaven 116 personen aan geen behoefte te hebben aan stallingen, hetgeen inhoudt dat 22 personen geen behoefte zeggen te hebben, maar onder bepaalde omstandigheden er wel over zullen denken gebruik te maken van betaalde stallingen).

Totaal	46,7	53,3	100
--------	------	------	-----

In de huishoudens waar een huisgenoot van de respondent gebruik maakt van een stalling, is de behoefte aan betaalde stallingen groter dan in huishoudens waar niemand gebruik maakt van betaalde stallingen.

Er is geen significant verband tussen het aantal personen waaruit het huishouden bestaat en de behoefte aan buurtstallingen noch de leeftijd en de behoefte aan buurtstallingen.

Tabel 3.10: Relatie tussen behoefte en gebruik stallingen door leden van huishouden.

	Behoefte		Geen behoefte		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Iemand anders in huishouden die gebruik van stalling maakt	8	80,0	2	20,0	10	100
Geen ander in huishouden die gebruik van stalling maakt	92	44,2	116	55,8	208	100
Totaal	100	45,9	118	54,1	218	100

De respondenten die hun meest gebruikte fiets op straat zetten zijn het minst tevreden over de wijze waarop ze de fiets momenteel stallen. Van deze groep is 38,8% niet tevreden over het stallen van de fiets (41,8% is wel tevreden, 19,4% is noch tevreden, noch ontevreden). Van de respondenten die de fiets in de woning, tuin of in het trappenhuis zetten is 27,3% niet tevreden met de huidige stallingsituatie. Van deze groep is 57% wel tevreden en 15,6% kan ermee leven. Zij die een berging hebben zijn het meest tevreden over de wijze waarop ze momenteel stallen. 87% is tevreden, 4,3% vindt het wel gaan, 8,7% is niet tevreden.

Dit vertaalt zich als volgt in de behoefte. Van de respondenten die hun fiets op straat stallen zegt 48,3% behoefte te hebben aan een stalling. Bij de groep die in de woning, tuin of in het trappenhuis stalt is dit 40,2% en bij zij die een berging hebben 17,4%. In alle gevallen is de groep die behoefte zegt te hebben aan stallingen groter dan de groep die ontevreden is met de huidige manier van stallen. Dat betekent dat tevredenheid niet altijd de behoefte aan betaalde stallingen wegneemt.

3.3 Feitelijk gebruik/achtergronden gebruikers

De stalling in de Jordaan, in de Bloemstraat, heeft tachtig plaatsen, waarvan er 54 bezet zijn (waaronder alle benedenplaatsen). De stalling is pas sinds een jaar operationeel. Er bestaat geen wachtlijst. Het stallen van de fiets kost fl. 20,- per maand.

De stalling in de Pieter Baststraat, Duivelseiland, heeft zo'n zestig plaatsen die allemaal vergeben zijn. Er bestaat een wachtlijst, maar omtrent de grootte daarvan is niet echt duidelijkheid. De stalling kost fl. 15,- per maand.

De stalling in de Balistraat heeft 43 stalplaatsen. Alle zijn momenteel bezet. Er staan vier mensen op de wachtlijst. Per maand kost het stallen fl. 15,-.

Profiel gebruikers buurtstallingen

De enquête onder gebruikers van drie buurtstallingen heeft informatie opgeleverd over 105 respondenten.

**** fietsgedrag***

Nog meer dan bij de gebruikers van bestemmingsstallingen hebben gebruikers van buurtstallingen over het algemeen een gewone, kwalitatief redelijke fiets, 57,3%. Daarnaast heeft 36,9% een goede, vrijwel nieuwe fiets en 5,8% een oud barrel.

Wat opvalt is dat de gebruikers van buurtstallingen hun fiets minder frequent gebruiken dan gebruikers van bestemmingsstallingen. De fiets wordt door 56,9% van de stallers dagelijks gebruikt, waar 30,4% de fiets enkele malen per week gebruikt. 12,7% van de buurtstallers gebruikt de fiets zelfs minder dan eens per week.

Van de stallinggebruikers maakt 10,7% altijd gebruik van andere betaalde stallingen, terwijl 21,4% dat incidenteel doet. 68% van de stallinggebruikers maakt nooit gebruik van andere stallingen.

**** Motieven***

De respondenten konden maximaal drie motieven voor hun stallinggebruik aangeven. Samen noemen zij 289 motieven (tabel 3.11). Het tegengaan van fietsdiefstal blijkt de belangrijkste reden om de fiets te stallen (35,2%). Dat diefstal een dominant motief is blijkt nog veel duidelijker uit het gegeven dat maar liefst 83,5% van de respondenten het als eerste motief benoemt.

Tabel 3.11: Motieven van gebruikers van buurtstallingen om hun fiets te stallen.

	Aantal	Percentage
Tegengaan van diefstal	99	35,2
Tegengaan van vernielingen	66	23,5
Het is beter voor mijn fiets	45	16,0
De fiets staat droog	34	12,1
De stalling is dichtbij mijn huis	17	6,1
In mijn huis staat de fiets in de weg	8	2,8
Het is makkelijker	4	1,4
Op straat staat de fiets in de weg	3	1,1
In de stalling is voldoende plaats	3	1,1
Anders	2	0,7
Totaal	281	100

Daarnaast zijn het tegengaan van vernielingen (23,5%) en het zorgvuldig omspringen met de fiets (16%) de meest gegeven motieven. Wat opvalt is dat afstand minder van belang is (6,1%).

**persoons- en huishoudkenmerken*

- 45,5% van de buurtstallers is lid van een tweepersoonshuishouden. 35,6% is alleenstaande. 18,8% van de stallers leeft in een huishouden met drie of meer personen.
- In 35,4% van de gevallen maakt een huisgenoot van de gebruiker van de stalling eveneens gebruik van de stalling.
- Van de ondervraagden leeft 11,3% in een huishouden dat moet rondkomen van het minimum. In 51,5% van de huishoudens wordt een modaal inkomen verdiend en in 37,1% aanzienlijk meer dan modaal.
- De groep buurtstallers is hoog opgeleid. Maar liefst 68,6% heeft hbo of universiteit afgerond. 23,5% heeft mbo, havo of vwo afgerond, 3,9% lbo of mavo en eveneens 3,9% lager onderwijs.
- Van de stallinggebruikers is 49% man en 51% vrouw.

De leeftijden van hen die gebruikmaken van buurtstallingen zijn als volgt over de categorieën verdeeld.

Tabel 3.12: Gebruikers van de buurtstalling, naar leeftijd.

Leeftijd	Percentage
0-19	1,3
20-29	32,2
30-39	30,0
40-49	17,2
50-59	13,7
60 en ouder	4,6

**tevredenheid*

De meeste gebruikers van buurtstallingen tonen zich tevreden over de kwaliteit van het aanbod (89%). Desondanks nemen 85 respondenten de moeite om aan te geven hoe deze kwaliteit nog kan worden verbeterd. Samen doen zij daarvoor 169 suggesties (tabel 3.13).

Tabel 3.13: Suggesties voor verbetering van de buurtstalling.

	Aantal	Percentage
Stalling moet goedkoper	30	18,0
De service moet verbeteren	8	5,0
Ander systeem voor bovenrekken	28	17,0
Meer ruimte tussen de fietsen	41	24,0
De veiligheid voor de fiets	8	5,0
Inrichting/aankleding moet beter	14	8,0
Meer faciliteiten	22	13,0
Anders	18	11,0
Totaal	169	100,0

De meest gehoorde suggestie gaat over de ruimte tussen de fietsen, deze moet vergroot worden, zo vindt men. Ook veel gehoord: ‘de stalling moet goedkoper’ en ‘verander het systeem voor bovenrekken’.

* *Afstand van stalling tot woning*

Het merendeel van de stallers woont op korte loopafstand van de stalling, maar ook woont een aanzienlijk deel van hen op grotere afstand. Tabel 3.14 toont dat de mensen die op grotere afstand van de stalling wonen de fiets minder intensief gebruiken.

Tabel 3.14: Loopafstand van woning naar stalling (in minuten), naar intensiteit van fietsgebruik.

	Intensiteit van fietsgebruik		Total
	Dagelijks	Niet dagelijks	
Tot 2 min	25 (73,5%)	9 (26,5%)	34 (100%)
2 tot 4 min	11 (50,0%)	11 (50,0%)	22 (100%)
4 – 6 min	16 (59,3%)	11 (40,7%)	27 (100%)
6 min. of langer	6 (35,3%)	11 (64,7%)	17 (100%)
Totaal	58 (58,0%)	42 (42,0%)	100 (100,0%)

3.4 Feitelijk gedrag versus opgave van behoefte

Respondenten die beweerden behoefte te hebben aan betaalde stallingen en zich in een buurt bevonden waar een stalling aanwezig was, zijn doorgevraagd over de redenen van hun ‘niet-gebruik’.

Tabel 3.15: Reden waarom mensen die behoefte aan betaalde stallingen zeggen te hebben geen gebruik van de stalling maken, terwijl die wel aanwezig is.

	Aantal	Percentage
Te duur/fiets is het niet waard	34	27,0
Te ver/te veel moeite	33	26,2
Onbekend met bestaan	19	15,1
Anders	16	12,7
Er is geen plaats/sta op wachtlijst	12	9,5
Tevreden met huidige situatie	4	3,2
Ik voel me er niet veilig	3	2,4
Fiets staat er niet veilig	2	1,6
Slechte rekken, alleen bovenplaatsen	2	1,6
Slechte service, moet fiets zelf plaatsen	1	0,8
Totaal	126	100

Er zijn 126 motieven gegeven door 99 stallers. De meeste motieven betreffen de prijs van de stalling, 27%. Daarnaast is de afstand tot de stalling of de moeite dat het stallen kost een probleem (26,2%). Ook hier is weer sprake van een redelijke mate van onbekendheid onder de respondenten over het bestaan van de stallingen (15,1% van de motieven).

3.5 Profiel potentiële stallinggebruikers

De buurtenquête levert informatie over de behoefte van respondenten aan buurtstallingen, alsmede over achtergrondkenmerken van de respondenten. Op basis van deze enquête kan een vergelijking worden gemaakt van de achtergrondkenmerken van de groep respondenten met en de groep zonder behoefte aan buurtstallingen.

Daarnaast is er – uit de gebruikersenquête – informatie voorhanden over achtergrondkenmerken van mensen die op dit moment al feitelijk gebruikmaken van een buurtstalling.

Een vergelijking van de achtergrondkenmerken van deze drie groepen kan een beter beeld geven van de potentiële gebruikers van buurtstallingen. Onder potentiële gebruikers verstaan wij die respondenten, die wel behoefte hebben aan, maar nog geen gebruikmaken van de stalling.

Tabel 3.16: Profielen van gebruikers, potentiële gebruikers en respondenten zonder behoefte.

	Gebruikers (n=105)	Potentiële gebruikers (n=203)	Geen behoefte (n=232)
Oud barrel	5,8	25,7	34,8
Gebruikt fiets dagelijks	56,9	82,5	77,5
Gebruikt nooit andere stalling	68,0	69,5	74,7
Tweepersoonshuishouden	45,5	36,6	33,3
Ander in huishouden die stalling gebruikt	35,4	8,0	1,7
Inkomen modaal of meer	88,7	65,8	58,0
Opleiding (% hbo/wo)	68,6	54,1	51,3
Tot 29 jaar	9,7	31,0	37,4
Vrouwen	51,0	46,3	44,4

Plaatsen we de achtergrondkenmerken van de niet-gebruikers en potentiële gebruikers naast die van de gebruikers van betaalde stallingen, dan kunnen we het volgende constateren. Net als gebruikers hebben potentiële gebruikers relatief betere fietsen dan niet-gebruikers. Stallers gebruiken hun fiets minder vaak. Potentiële gebruikers maken, net als de stallers, vaker gebruik van andere stallingen. De stallers leven vaker in een tweepersoonshuishouden dan niet-stallers. Stallers hebben een hoger inkomen dan de potentiële gebruikers en niet-gebruikers, waar de potentiële gebruikers over het algemeen meer verdienen dan de niet-gebruikers. De groep gebruikers is hoog opgeleid in vergelijking tot de potentiële en niet-gebruikers.

4 STALLINGSVOORZIENINGEN EN STALLINGSOVERLAST

Zowel in het bestemmingsonderzoek als in het buurtonderzoek is de respondenten gevraagd naar hun opvattingen over (visuele) overlast van geparkeerde fietsen. Daarbij is de vraag aan de orde of het bieden van stallingsvoorzieningen onder voorwaarden mag leiden tot het instellen van een fietsparkeerverbod in de nabije omgeving van de stalling. De onderstaande tabellen tonen de resultaten.

Tabel 4.1 leert dat twee op de drie respondenten geen overlast (hinderlijk of lelijk) ervaren van geparkeerde fietsen heeft. Eén op de vier respondenten ervaart ze als hinderlijk, één op de vijf vindt ze vooral lelijk.

Tabel 4.1: Gevoelens van overlast onder respondenten (bestemmingslocaties).

Ervaart u fietsen op straat als hinderlijk en/of lelijk		
	Aantal	Percentage
Ja, hinder en lelijk	72	15,9
Wel hinder, niet lelijk	43	9,5
Niet hinderlijk, wel lelijk	36	8,0
Geen hinder, niet lelijk	301	66,6
Totaal	452	100,0

Aan respondenten is de volgende situatie voorgelegd. Stel dat er op honderd meter afstand van uw bestemming een goede stalling is, voor een prijs van één gulden per fiets per dag. Heeft u dan begrip voor een parkeerverbod in een straal van honderd meter rond deze stalling?

Tabel 4.2: Opvattingen van respondenten over parkeerverbod (bestemmingslocaties).

Heeft u begrip voor een fietsparkeerverbod?		
	Aantal	Percentage
Ja	134	29,6
Nee	289	63,9
Geloof ik niet in	14	3,1
Weet niet	15	3,3
Totaal	452	100,0

Zo'n dertig procent van de respondenten vindt zo'n parkeerverbod een acceptabel idee, een ruime meerderheid vindt het geen goed plan. Vermeldenswaardig is dat de afwijzende reacties van respondenten op deze vraag soms zeer scherp werden geformuleerd.

Wanneer de casus verder wordt aangescherpt – “Heeft u begrip voor een parkeerverbod daar waar voetgangers en rolstoelers worden gehinderd?” – blijkt het idee van een parkeerverbod voor een veel groter deel van de respondenten acceptabel (tabel 4.3).

Tabel 4.3: Opvattingen van respondenten over parkeerverbod, in geval van hinder (bestemmingslocaties).

Heeft u begrip voor een parkeerverbod waar voetgangers en rolstoelers worden gehinderd?		
	Aantal	Percentage
Ja	328	73,7
Nee	97	21,8
Geloof ik niet in	11	2,5
Weet niet	9	2,0
Totaal	445	100,0
Missing	7	
Totaal	452	

Voor een parkeerverbod op ‘karakteristieke plekken in Amsterdam’ is één op de drie respondenten te porren (tabel 4.4).

Tabel 4.4: Opvattingen van respondenten over parkeerverbod, op karakteristieke plekken (bestemmingslocaties).

Fietsparkeerverbod op karakteristieke plekken van Amsterdam?		
	Aantal	Percentage
Ja	145	32,6
Nee	269	60,4
Geloof ik niet in	18	4,0
Weet niet	13	2,9
Totaal	445	100,0
Missing	7	
Totaal	452	

Ook in het buurtonderzoek is gevraagd naar gevoelens van overlast van geparkeerde fietsen. Uit tabel 4.5 blijkt dat twee op de drie respondenten geen overlast heeft van geparkeerde fietsen. Drie op de tien respondenten ervaren deze fietsen als hinderlijk, één op de vier vindt ze vooral lelijk.

Tabel 4.5: Gevoelens van overlast onder respondenten (buurtlocaties).

Ervaart u fietsen op straat als hinderlijk en/of lelijk?		
	Aantal	Percentage
Ja, hinder en lelijk	87	19,0
Wel hinder, niet lelijk	47	10,3
Niet hinderlijk, wel lelijk	26	5,7
Geen hinder, niet lelijk	298	65,1
Totaal	458	100,0

Als er een stalling wordt gerealiseerd op maximaal honderd meter van huis tegen een prijs van tien gulden per maand, dan heeft één op de vier respondenten begrip voor een parkeerverbod voor fietsen in een straal van honderd meter rond de stalling (tabel 4.6).

Tabel 4.6: Opvattingen van respondenten over parkeerverbod (buurtlocaties).

Heeft u begrip voor een fietsparkeerverbod?		
	Aantal	Percentage
Ja	112	24,3
Nee	318	69,1
Geloof ik niet in	19	4,1
Weet niet	11	2,4
Totaal	460	100,0

5 VERWACHTINGEN OVER AARD EN OMVANG VAN DE STALLINGSBEHOEFTE

5.1 Inleiding

De behoefte aan stallingsvoorzieningen laat zich lastig ramen, mede vanwege het feit dat er een discrepantie blijkt te bestaan tussen de behoefte die mensen zeggen te hebben en de feitelijke behoefte. In de paragrafen 2.4 en 3.4 zijn we daarop ingegaan.

Toch lijkt het mogelijk om te komen tot een behoorlijke indicatie van de behoefte. We doen dat door twee rekensommen te maken: één met het karakter van een minimum- en één met het karakter van een maximumschatting.

De maximumschatting baseren we op gegevens uit de enquêtes op de buurtlocaties en de bestemmingslocaties. In deze enquêtes geven respondenten hun stallingsbehoefte aan.

De minimumschatting baseren wij op het feitelijk stallinggebruik zoals dat naar voren gekomen is uit de analyse van de administraties van veertien stallingen.

5.2 Bestemmingsstallingen

Minimumbehoefte

In de stalling nabij de Albert Cuyp stallen zo'n tien fietsers per dag. Er komen bij de Albert Cuyp en omgeving zo'n 27.000 mensen per dag, waarvan 30%, dus 8.100 fietsers (vervolgonderzoek mogelijk fietsgebruik in de agglomeratie, dRO).¹ Dat betekent dat 0,1% van de fietsers gebruik maakt van de stalling. Uit tellingen blijkt ook dat de Dapperbuurt met zijn markt niet alleen minder bezoekers trekt, 9.500, maar dat ook een kleiner aantal bezoekers met de fiets komt. Er komen meer mensen te voet, hetgeen ook logisch is vanwege de meer op de buurt gerichte functie van de Dappermarkt. De levensvatbaarheid van een stalling lijkt hier dan ook kleiner dan bij de Albert Cuyp.

De stalling op het Rokin heeft zeventig stallers per dag. Hier is het lastiger te bepalen welk deel van de passanten die met de fiets gekomen zijn, feitelijk gebruikmaakt van de stalling omdat je het bestemmingsgebied op verschillende manieren kan definiëren. Zo zou je naast het Rokin ook de Kalverstraat kunnen meenemen als bestemming. Duidelijk wordt wel dat het percentage dat gebruikmaakt van de stalling niet veel hoger uit zal komen dan het hierboven aangegeven percentage van 0,1%.

¹ Uit een onderzoek van het IMK onder bezoekers van de Albert Cuypmarkt blijkt dat 15% met fiets is gekomen. Het gaat om 17.000 bezoekers op een doordeweekse dag en 20.000 op een zaterdag.

Voor het De Mirandabad geldt een uitzonderlijke situatie gezien het tijdelijke karakter van de stalling. Dit bad heeft over de periode 1993-1997 gemiddeld 179.600 bezoekers getrokken. Van degenen die met de fiets kwamen, stelde ongeveer 25% in de betaalde stalling.

Maximumbehoefte

Uit de enquêtes blijkt dat 114 respondenten (25,2%) van de respondenten op bestemmingslocaties behoefte heeft aan een betaalde stalling. De respondenten hebben echter voorwaarden gegeven als prijs en afstand, waar zij het al dan niet gebruik maken van stallingen van af laten hangen.

Met behulp van tabel 5.1 kan worden bepaald welk deel van de potentiële klanten interesse heeft bij een gegeven prijs-afstandcombinatie. Op basis van veronderstellingen over prijs en afstand van de te realiseren stallingsvoorzieningen kan dan de omvang van de klantengroep worden geraamd. De basisgegevens voor deze tabel zijn opgenomen als bijlage 2.

Tabel 5.1: Behoefte aan bestemmingsstallingen, naar prijs (per fiets, per dag) en afstand.

	Acceptabele afstand?			(n=114)
Redelijke prijs?	Minder dan 75 meter	Minder dan 150 meter	Meer dan 150 meter	
0 t/m 0,50	99,9%	68,4%	32,4%	
0,51 t/m 1,00	87,3%	63,0%	31,5%	
1,01 t/m 1,50	49,5%	35,1%	15,3%	
1,51 t/m 2,00	33,3%	23,4%	9,9%	
2,01 t/m 2,50	19,8%	13,5%	6,3%	
Meer dan 2,50	10,8%	7,2%	4,5%	

Bijvoorbeeld: bij een prijs van fl. 1,50 en een afstand van 150 meter heeft ongeveer een derde deel van de groep potentiële klanten nog steeds belangstelling voor het stallen (35,1%). Van de totale groep respondenten is dit 8,8% (te weten: 35,1% van 25,2%).

Wanneer we een scenario doorrekenen met een prijs van fl. 1,- (een prijs die door veel bestemmingsstallingen wordt gevraagd) dan stijgt de belangstelling tot 63% van de potentiële klanten. Van de totale groep respondenten is dit 15,9% (te weten: 63% van 25,2%).

Verkleinen we in dit scenario de loopafstand tot minder dan 75 meter, dan kan een gebruik van maar liefst 87,3% van de potentiële klanten worden verwacht. Van de totale groep kan dus een gebruik van 22% worden verwacht (87,3% van 25,2%).

Conclusie: de enquête leert dat de behoefte aan een stallingsvoorziening, onder bezoekers van winkelcentra en zwembaden, sterk afhankelijk is van de prijs en de afstand van de te realiseren voorziening. Op basis van de hierboven beschreven cases kan deze behoefte worden geraamd tussen de 9 en 22% van de bezoekers.

5.3 Buurtstallingen

Minimumbehoefte

Met behulp van gegevens van de administraties van veertien stallingen in verschillende Amsterdamse buurten, kunnen we nagaan op welke afstand tot de stalling de stallingsgebruikers wonen. De stallingsgebruikers zijn ingedeeld in vier afstandscusters, te weten: buurtbewoners die binnen een straal van 50 meter van de stalling wonen, bewoners die tussen een straal van 50 en 100 meter afstand van de stalling wonen, bewoners die wonen tussen een straal van 100 tot 150 meter van de stalling en bewoners die buiten een cirkel met een straal van 150 meter wonen.

Omdat berekend kan worden hoeveel inwoners een bepaald cluster heeft, kan een indicatie gegeven worden van het percentage bewoners dat binnen de verschillende clusters gebruik maakt van de stallingen. De rekensom wordt in detail uitgewerkt in bijlage 4.

In de onderste rij van tabel 5.2 wordt het feitelijk stallingsgebruik van bewoners in de buurt van 14 stallingen weergegeven. De resultaten per stalling zijn in bijlage 5 opgenomen. Het percentage gebruikers dat woont buiten de cirkel met een straal van 150 meter tot de stalling, kan niet worden berekend en is dan ook niet weergegeven².

Tabel 5.2: Feitelijk stallingsgebruik naar afstand; aantal en percentage gebruikers (n=1.172 fietsen).

Afstand woning tot stalling	<50 meter	50–100 meter	100–150 meter	>150 meter	Onbekend woonadres	Totaal
Aantal gebruikers	252	202	249	450	19	1.172
Percentage gebruikers	22%	17%	38%	38%	2%	100%
Aantal omwonenden	2.097	6.298	10.495	--	--	--
Percentage stallers onder omwonenden	12%	3%	2%	--	--	--

In tabel 5.2 is waarneembaar dat het feitelijk stallingsgebruik afneemt naarmate de afstand tussen de woning en de stalling toeneemt. Binnen een straal van 50 meter van de stalling stalt 12% van de inwoners zijn of haar fiets; van de buurtbewoners die wonen in de ‘schil’ die wordt begrensd door een cirkel van 100 meter en 150 meter, stalt nog maar 2% een fiets in

² Het aantal inwoners van een cluster is berekend met behulp van een aantal gegevens, waaronder de oppervlakte van een cirkelvormig gebied. Buurtbewoners die op een grotere afstand dan de straal van 150 meter van de stalling wonen, wonen in een gebied zonder ‘buitengrens’ in de vorm van zo’n cirkel. Omdat van dit gebied geen oppervlakte kan worden berekend, kan het aantal inwoners niet worden geschat. Derhalve kan ook geen percentage inwoners worden berekend dat gebruikmaakt van de stalling (zie verder bijlage 2).

de stalling. Of iemand op bijna 100 meter of bijna 150 meter van de stalling woont, lijkt voor het stallingsgebruik weinig uit te maken.

Als we de bevindingen voor het gehele gebied binnen een straal van 150 meter rond de stalling sommeren, dan blijkt vier procent van de buurtbewoners (703 stallers op 18.890 bewoners) de stalling te gebruiken.

Ook is het opvallend dat een groot aantal stallers (450 stallers; 38% van het totaal) op meer dan 150 meter afstand van de stalling woont. Bij een toename van het aantal stallingen is dit een bijzondere groep, omdat niet duidelijk is hoe deze groep daarop reageert. Het is mogelijk dat deze gebruikers in dat geval hun fiets in een nieuwe dichterbij gelegen stalling neerzetten.

Het is voorstelbaar dat de huurprijs per maand van een stallingsplaats van invloed is op het daadwerkelijk gebruik van stallingen. Zo zou de behoefte aan een stalling met een hoger tarief lager kunnen liggen dan het gebruik van een stalling met een lager tarief. Om deze hypothese te kunnen toetsen moet er sprake zijn van een markt waar wat te kiezen valt voor de potentiële klant: er moeten meerdere stallingsplaatsen beschikbaar zijn.

Uit het onderzoek naar de buurtstallingen blijkt dat er weliswaar nog plaatsen vrij zijn, maar dat dit veelal bovenplaatsen betreft. In de praktijk blijken deze plaatsen zeer slecht verhuurbaar, omdat de klanten er bezwaar tegen hebben om de fiets dagelijks op te tillen. Vier stallingen hebben echter bovenplaatsen die zodanig zijn uitgevoerd dat de klant de fiets niet hoeft te tillen, de bovenplaats kan als het ware 'naar beneden worden getrokken'. Twee van deze stallingen zitten vol. De andere twee hebben nog plaatsen over. Deze laatste twee vallen in de hoogste prijscategorie (meer dan fl. 20,-), hetgeen de hypothese lijkt te bevestigen dat bij een hogere prijs een lager gebruik voorkomt. Ook het feit dat de vijf goedkopere stallingen een iets hoger gebruikerspercentage kennen (zie bijlage: tabel B5-4) lijkt er op te wijzen dat de prijs enige invloed heeft op het gebruik van buurtstallingen.

Toch moet de hypothese dat een hogere prijs een lager gebruik veroorzaakt, kritisch worden gezien. Slechts vier van de veertien stallingen hebben namelijk nog goed verhuurbare vrije stallingsplaatsen (goed verhuurbaar wil zeggen: een benedenplaats of een 'luxe' bovenplaats). Dit betekent dat er nauwelijks sprake is van een 'vrije markt': een potentiële klant heeft bijna geen keuze tussen meerdere stallingen waarvan de prijs verschilt. Een analyse van de variatie van de bezettingsgraad naar huurprijs heeft in deze context dan ook slechts beperkte waarde.

Afgezien van de huurprijs per maand en de afstand tot de woning, kan de stallingsbehoefte in een woonbuurt beïnvloed worden door de aanwezigheid van meerdere stallingen. Een klant die binnen ongeveer 150 meter woont van twee stallingen zou de stallingen kunnen vergelijken om vervolgens een keuze voor een van beide te maken. In dat geval zou tenminste

een van beide stallingen een lager gebruikerspercentage moeten hebben. Ook deze hypothese is slechts beperkt toetsbaar: vier van de vijf stallingen uit ons onderzoek waarvan bekend is dat zij te maken hebben met 'een concurrent'³ in de buurt, zitten vol (dat wil zeggen: geen vrije benedenplaatsen noch 'luxe' uitgevoerde bovenplaatsen). Met andere woorden: de klant heeft in deze gevallen geen alternatief.

Ten slotte is het mogelijk dat een stalling is gevestigd in een buurt met woningen die voorzien zijn van een berging of 'box'. In deze wijken zal de behoefte aan een stalling in de buurt minder groot zijn. Deze factor valt buiten het bestek van dit onderzoek (zie hoofdstuk 1).

Maximumbehoefte

Uit deze enquête bleek dat 203 van alle ondervraagde buurtbewoners (44,6%) behoefte heeft aan een betaalde stalling, zij het onder zekere voorwaarden (vergelijk paragraaf 3.2).

De opgave van de behoefte door deze geïnteresseerden in een buurtstalling, kan scherper gesteld worden door twee voorwaarden (prijs en afstand) in ogenschouw te nemen waaronder zij gebruik zullen maken van de stalling. Van een aantal respondenten ontbrak een van beide gegevens, zodat deze analyse kan worden gepleegd voor 191 respondenten. Tabel 5.3 toont het resultaat. De basisgegevens voor deze tabel zijn opgenomen als bijlage 3.

Tabel 5.3: Behoefte aan buurtstalling, naar prijs (per maand) en afstand.

Redelijke prijs per maand	Acceptabele afstand?			n=191
	Minder dan 75 meter	Minder dan 150 meter	Meer dan 150 meter	
0 t/m 5 gulden	98,4	70,3	21,0	
6 t/m 10 gulden	88,2	49,3	19,4	
11 t/m 15 gulden	48,1	29,9	13,6	
16 t/m 20 gulden	27,7	16,3	8,4	
meer dan 20 gulden	13,1	7,9	4,2	

Met behulp van deze gegevens kunnen we aan de hand van twee rekenvoorbeelden zien hoe de factoren prijs en afstand de behoefte aan een stalling beïnvloeden.

Stel, er worden in een buurt stallingsvoorzieningen gerealiseerd zodanig dat iedere bewoner daarvoor op een afstand van wat minder dan 150 meter terecht kan, tegen een prijs van fl. 17,50 per maand. Dergelijke omstandigheden wordt door 16,3% van de potentiële klanten acceptabel gevonden.

Van de totale groep ondervraagden is dit 7,3% (namelijk 16,3% van 44,6%).

³ Sommige bedrijven beheren meerdere stallingen. Dit betekent dat een stalling in de nabijheid van de onderzochte stalling niet altijd een concurrent hoeft te zijn.

Van de potentiële klanten vindt bijna de helft de combinatie van een maandprijs van fl. 10,- en een afstand van minder dan 150 meter acceptabel (49,3%). Van de totale groep respondenten is dit 22%.

Gesteld dat aan laatstgenoemde voorwaarden wordt voldaan, dan mag van maximaal 39% van de buurtbewoners worden verwacht dat zij werkelijk gebruik gaan maken van de te realiseren stallingsvoorziening.

Conclusie: de enquête leert dat de behoefte aan buurtstallingsvoorziening sterk afhankelijk is van de prijs en de afstand van de te realiseren voorziening. Op basis van de hierboven beschreven cases kan deze behoefte worden geraamd op tussen de 7 en 22% van de buurtbewoners.

5.4 Conclusies Buurtstallingen

We hebben in dit onderzoek gegevens verzameld door middel van enquêtes en analyse van stallingsadministraties. De buurtenquête weerspiegelt de opvattingen van respondenten over gebruik van stallingen in de nabije toekomst. Deze gegevens hanteren wij als indicatief voor de maximale stallingsbehoefte.

De analyse van stallingsadministraties toont het feitelijk gebruik van stallingsvoorzieningen in het najaar van 1999. Deze gegevens hanteren we als minimumschatting.

De *eerste conclusie* die we kunnen trekken op basis van het feitelijk gebruik van de veertien stallingen is dat de markt zeer gespannen is. Er is weliswaar nog capaciteit in de buurtstallingen, maar deze wordt beperkt door het feit dat veel vrije plaatsen nauwelijks kunnen worden verhuurd omdat het bovenplaatsen betreft. De vraag naar vrije *beneden*plaatsen (of luxe bovenplaatsen) is groter dan het aanbod ervan, waardoor er voor een potentiële stallingsklant weinig valt te kiezen.

Ten tweede, wanneer we de resultaten van de enquête vergelijken met het feitelijk gebruik van fietsenstallingen in de buurt, dan valt op dat het feitelijk gebruik van fietsenstallingen lager ligt dan de door de geënuquêteerden geformuleerde behoefte aan deze voorziening. De gemiddelde prijs van de veertien onderzochte stallingen is ongeveer fl. 17,50. Uit deze stallingsadministraties blijkt dat ongeveer 4% van de buurtbewoners dat woont binnen een straal van 150 meter, gebruikmaakt van de stalling. Uit de enquête komt naar voren dat 7,3% van de mensen onder ongeveer dezelfde voorwaarden gebruik zou willen maken van de stalling.

Dit verschil tussen feitelijk gebruik en opgave van gebruik in de toekomst kan in ieder geval gedeeltelijk worden verklaard uit de marktsituatie: er zijn te weinig verhuurbare stallingsplaatsen (klanten hebben geen belangstelling voor bovenplaatsen waarbij ze de fiets moeten optillen). Daarnaast speelt de onbekendheid van buurtbewoners met het bestaan van stallingen een rol. Hoe deze beide verklaringen zich tot elkaar verhouden is op basis van dit onderzoek niet aan te geven.

In *de derde plaats* is een verschil gebleken in de rol die de factor afstand speelt bij de stallingsbehoefte. De buurtenquête signaleert een aanzienlijke afstandsgevoeligheid, maar uit de analyse van de stallingsadministratie komt dit veel minder sterk naar voren. De administraties van stallingen geven immers aan dat maar liefst 38% van hun klanten verder dan 150 meter bij de stalling vandaan woont. Deze klanten vinden het stallen kennelijk belangrijk genoeg om er grotere afstanden voor te overbruggen⁴.

Voor de verklaring van de verschillende uitkomsten qua afstand kan weer worden gewezen op het gespannen karakter van de stallingsmarkt: er is voor klanten weinig te kiezen. Maar het is buitengewoon aannemelijk dat de klanten die nu grotere afstanden overbruggen om bij een stalling te komen, van stallingsadres zullen veranderen als er dichterbij een alternatief komt.

Ten slotte de ‘prijsfactor’. Uit de buurtenquête blijkt dat er een stevige relatie bestaat tussen prijs en gebruik van de stalling. Uit de analyse van de administraties komt deze relatie minder sterk naar voren. Ook dit verschil kan worden verklaard uit de aard van het aanbod aan stallingsvoorzieningen: voor de vrije plaatsen moet de fiets worden opgetild. Klanten hebben weinig keuzemogelijkheid en van feitelijke prijsconcurrentie is daarom nauwelijks sprake. Onder deze omstandigheden, zo leert de analyse van de stallingsadministraties, heeft de prijs geen sterke invloed op het feitelijk gebruik. Wanneer de markt voor fietsenstallingen echter zou worden verruimd, dan kan men erop rekenen dat de prijs wel degelijk een rol gaat spelen bij de keuze voor en het gebruik van een stallingsvoorziening.

⁴ We concluderen dat er een groep van zeer gemotiveerde stallingsgebruikers lijkt te bestaan. Zij maken gebruik van de fietsenstalling en letten daarbij nauwelijks op de afstand van woning naar stalling. Tabel 3.14 geeft aan, dat deze groep de fiets niet dagelijks gebruikt, maar minder vaak.

6 AANKNOPINGSPUNTEN VOOR HET STIMULEREN VAN HET GEBRUIK VAN STALLINGSVOORZIENINGEN

6.1 Bestemmingsstallingen

De enquête op bestemmingslocaties heeft ons inzicht geboden in de behoefte aan bestemmingsstallingen en de voorwaarde waaronder men van dergelijke voorzieningen gebruik maakt, of zegt te gaan maken.

Bij de bestemmingsstallingen zien wij de volgende aanknopingspunten voor het stimuleren van het stallinggebruik.

Ten eerste kan het gebruik van de stallingsvoorzieningen worden bevorderd door het beïnvloeden van prijs en afstand van de voorziening. De analyses in paragraaf 5.2 hebben duidelijk gemaakt dat de belangstelling voor het gebruiken van de stallingsvoorziening in aanzienlijke mate afhankelijk is van de factoren prijs en afstand. Een prijsstelling van één gulden of van anderhalve gulden per keer, maakt in dit verband een groot verschil.

Hier liggen dus twee concrete handvatten voor het stimuleren van het gebruik.

Ten tweede tonen respondenten op bestemmingslocaties zich enthousiast over het idee van een stallingnetwerk. Wij trekken hieruit de conclusie dat het gebruik van stallingsvoorzieningen te beïnvloeden is met de omvang van het voorzieningennetwerk.

Ten derde, het valt op dat de bekendheid van de bestemmingsstallingen sterk te wensen over laat, veel sterker dan bij buurtstallingen het geval is. Eén op de drie respondenten op bestemmingslocaties bleek niet op de hoogte te zijn van het bestaan van de stallingen. Laten we de stalling bij het De Mirandabad buiten beschouwing, dan blijkt bijna de helft van de respondenten niet bekend te zijn met de twee andere stallingen.

Gegevens over (potentiële) klanten van de stallingen zijn een *vierde handvat*. Net als bij de buurtstallingen is uit de enquête onder gebruikers van bestemmingsstallingen gebleken dat zij zich kenmerken door een hoge opleiding, een hoog inkomen en het bezit van een goede fiets. Het vermijden van fietsdiefstal vormt de belangrijkste reden om de stalling te gebruiken. Deze kenmerken en motieven kunnen een rol spelen bij de marketing van de stallingsvoorzieningen.

Ten slotte leert de enquête onder gebruikers van de bestemmingsstallingen dat zij in meerderheid tevreden met de kwaliteit van het gebodene. Desalniettemin heeft men wel suggesties voor verbeteringen, waarvan de belangrijkste drie zijn:

- meer ruimte tussen de fietsen;
- meer faciliteiten;
- verbetering van de inrichting en aankleding.

Verbeteringen op dit vlak zullen dus de klanttevredenheid verhogen. Maar of ze ook het gebruik van de stallingsvoorzieningen bevorderen is minder duidelijk.

6.2 Buurtstallingen

Het onderzoek levert de volgende bouwstenen voor de bevordering van het gebruik van buurtstallingen.

Ten eerste heeft de enquête onder buurtbewoners ons inzicht geboden in de behoefte aan buurtstallingen en de voorwaarde waaronder men van dergelijke voorzieningen gebruik maakt, of zegt te gaan maken. De ondervraagden laten weten prijs en afstand de meest belangrijke factoren te vinden bij een beslissing over gebruik van betaalde stallingen. De analyses in paragrafen 5.3 en 5.4 hebben dat voldoende duidelijk gemaakt. Een prijsstelling van bijvoorbeeld fl. 10,- of van fl. 15,- per maand maakt in dit verband een groot verschil!

Kijkend naar aanknopingspunten voor het stimuleren van het gebruik van betaalde stallingen, zijn dit twee zeer belangrijke.

Daarnaast is duidelijk geworden dat een ‘netwerk van stallingsvoorzieningen’ de respondenten aanspreekt. Naarmate er meer voorzieningen worden aangeboden, verspreid over de stad, worden er meer mensen enthousiast om hun fiets, waar mogelijk, in een stalling te plaatsen. Voor sommigen vormt dit ook een reden om een betere fiets te gaan berijden. Kortom, de schaal waarop het voorzieningennetwerk wordt geëxploiteerd heeft invloed op de intensiteit van het gebruik ervan. Dit leidt tot de conclusie dat het gebruik van de stallingsvoorzieningen kan worden gestimuleerd door de voorzieningen grootschalig op te zetten.

Als *derde handvat*: de bekendheid met de stallingen. Ook in de buurten blijken potentiële gebruikers het bestaan van de stallingen niet te kennen. Hier valt nog een hoop winst te behalen.

Gegevens over (potentiële) klanten van de stallingen vormen het *vierde handvat*. Uit de gebruikersenquête is gebleken dat gebruikers van stallingen zich kenmerken door een hoge opleiding, een hoog inkomen en bezit van een goede fiets. Het vermijden van fietsdiefstal vormt de belangrijkste reden om de stalling te gebruiken. Deze kenmerken en motieven kunnen een rol spelen bij de marketing van de stallingsvoorzieningen.

Tenslotte: de meeste gebruikers van buurtstallingen tonen zich tevreden over de kwaliteit van het aanbod. Desondanks valt er het nodige te verbeteren. De meest gehoorde suggesties betreffen het vergroten van de ruimte tussen de fietsen en het veranderen van het systeem met de bovenrekken. Tevens is duidelijk geworden dat het merendeel van de bovenplaatsen door consumenten dermate onaantrekkelijk wordt gevonden dat ze in de dagelijkse praktijk als onverhuurbaar te boek staat.

Deze beide gegevens leiden tot de conclusie dat van het doorvoeren van genoemde aanpassingen verwacht mag worden dat deze niet alleen de klanttevredenheid zullen bevorderen, maar ook direct zullen leiden tot een toename van de vraag naar stallingsvoorzieningen.

BIJLAGE 1:

Respons

Tabel B1-1: Aantal enquêtes die met goed gevolg zijn afgenomen.

		Aantal
Buurtstallingen	Jordaan met stalling	75
	Jordaan zonder stalling	75
	Duivelseiland met stalling	75
	Duivelseiland zonder stalling	75
	Balistraat met stalling	75
	Balistraat zonder stalling	85
Bestemmingsstallingen	Winkelcentra met stalling (Rokin)	75
	Winkelcentra zonder stalling (Munt)	75
	Markt met stalling (A. Cuyp/FB)	76
	Markt zonder stalling (Dapper/Van Swinden)	76
	Zwembad met stalling (De Mirandabad)	75
	Zwembad zonder stalling (Marnix)	75
Gebruikers Enquête	Jordaan	41
	Duivelseiland	40
	Balistraat	24
	Rokin	92
	Albert Cuyp	46
	De Mirandabad	84
	Floraparkbad	62

BIJLAGE 2:

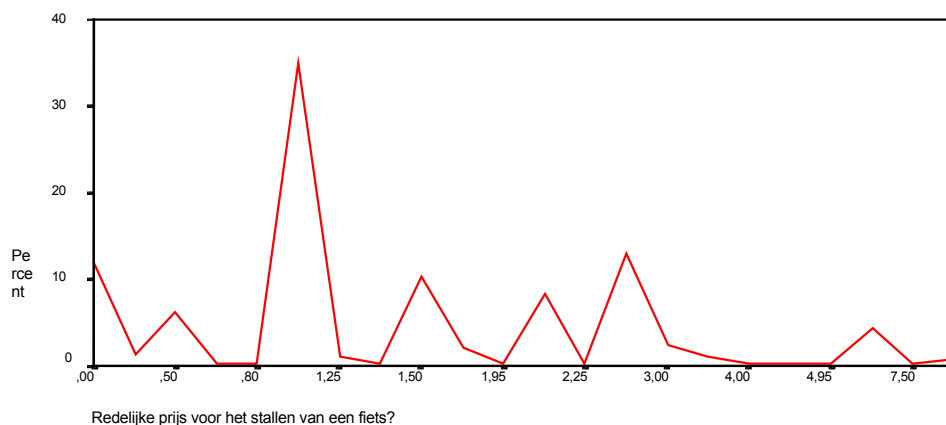
Prijselasticiteit bestemmingsstallingen

Tabel B2-1:

Redelijke prijs voor het stallen van een fiets?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	46	10,2	11,9	11,9
	,25	5	1,1	1,3	13,2
	,50	24	5,3	6,2	19,4
	,75	1	,2	,3	19,7
	,80	1	,2	,3	19,9
	1,00	135	29,9	35,0	54,9
	1,25	4	,9	1,0	56,0
	1,30	1	,2	,3	56,2
	1,50	40	8,8	10,4	66,6
	1,75	8	1,8	2,1	68,7
	1,95	1	,2	,3	68,9
	2,00	32	7,1	8,3	77,2
	2,25	1	,2	,3	77,5
	2,50	50	11,1	13,0	90,4
	3,00	9	2,0	2,3	92,7
	3,50	4	,9	1,0	93,8
	4,00	1	,2	,3	94,0
	4,50	1	,2	,3	94,3
	4,95	1	,2	,3	94,6
	5,00	17	3,8	4,4	99,0
	7,50	1	,2	,3	99,2
	10,00	3	,7	,8	100,0
	Total	386	85,4	100,0	
Missing	System	66	14,6		
Total		452	100,0		

Tabel 2B-2: Redelijke prijs voor het stallen van een fiets?



Tabel B2-3: Aantal potentiële klanten dat voorziening zegt te gaan gebruiken, naar prijs en afstand.

Acceptabele afstand?				Total
Redelijke prijs per keer (in guldens)	minder dan 75 meter	minder dan 150 meter	meer dan 150 meter	
0 t/m 0,508	5	1	14	
0,51 t/m 1,0011	13	18	42	
1,01 t/m 1,505	7	6	18	
1,51 t/m 2,004	7	4	15	
2,01 t/m 2,503	5	2	10	
meer dan 2,504	3	5	12	
35	40	36	111	

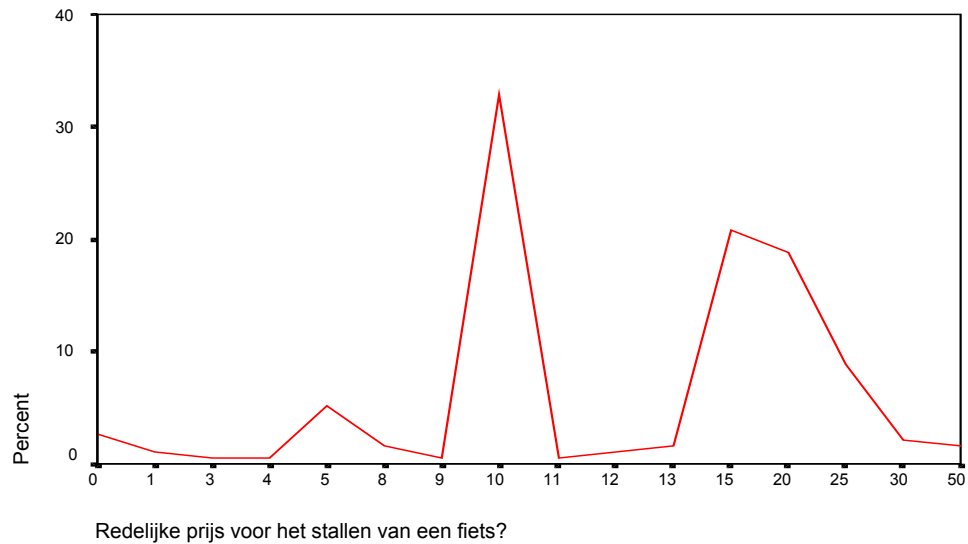
Tabel B2-4: Aandeel van potentiële klanten dat voorziening zegt te gaan gebruiken, naar prijs en afstand

Acceptabele afstand?				Total
Redelijke prijs per keer (in guldens)	minder dan 75 meter	Minder dan 150 meter	meer dan 150 meter	
0 t/m 0,507,2%	4,5%	,9%	12,6%	
0,51 t/m 1,009,9%	11,7%	16,2%	37,8%	
1,01 t/m 1,504,5%	6,3%	5,4%	16,2%	
1,51 t/m 2,003,6%	6,3%	3,6%	13,5%	
2,01 t/m 2,502,7%	4,5%	1,8%	9,0%	
meer dan 2,503,6%	2,7%	4,5%	10,8%	
31,5%	36,0%	32,4%	100,0%	

BIJLAGE 3:

Prijselasticiteit buurtstallingen

Figuur B3-1: Redelijke prijs voor het stallen van een fiets?

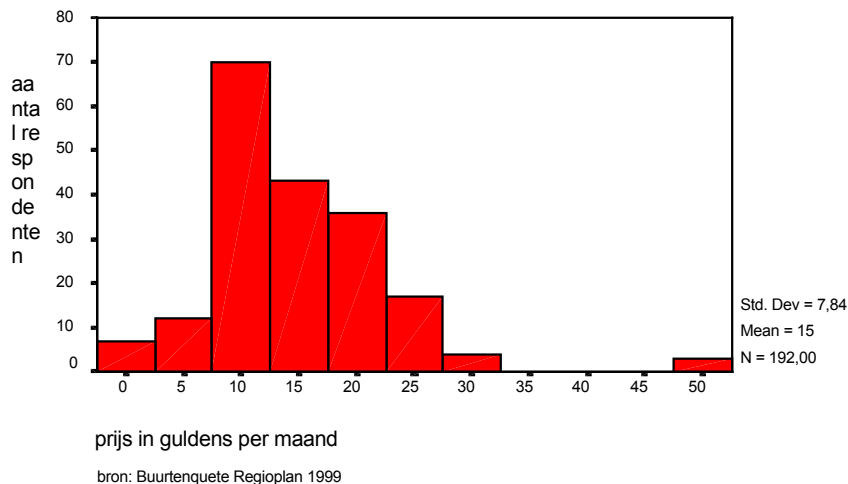


Tabel B3-1:

Redelijke prijs voor het stallen van een fiets?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	5	2,5	2,6	2,6
	1	2	1,0	1,0	3,6
	3	1	,5	,5	4,2
	4	1	,5	,5	4,7
	5	10	4,9	5,2	9,9
	8	3	1,5	1,6	11,5
	9	1	,5	,5	12,0
	10	63	31,0	32,8	44,8
	11	1	,5	,5	45,3
	12	2	1,0	1,0	46,4
	13	3	1,5	1,6	47,9
	15	40	19,7	20,8	68,8
	20	36	17,7	18,8	87,5
	25	17	8,4	8,9	96,4
	30	4	2,0	2,1	98,4
	50	3	1,5	1,6	100,0
	Total	192	94,6	100,0	
Missing	99	1	,5		
	System	10	4,9		
	Total	11	5,4		
Total		203	100,0		

Figuur B3-2: Redelijke prijs voor het stallen van fiets.



Tabel B3-2: Aantal potentiële klanten dat voorziening zegt te gaan gebruiken, naar prijs en afstand.

Redelijke prijs per maand	Acceptabele afstand?			Total
	Minder dan 75 meter	Minder dan 150 meter	Meer dan 150 meter	
0 t/m 5 gulden	10	6	3	19
6 t/m 10 gulden	38	17	11	66
11 t/m 15 gulden	13	23	10	46
16 t/m 20 gulden	12	15	8	35
Meer dan 20 gulden	10	7	8	25
Total	83	68	40	191

Tabel B3-3: Aandeel van potentiële klanten dat voorziening zegt te gaan gebruiken, naar prijs en afstand.

Redelijke prijs per maand	Acceptabele afstand?			n=191
	Minder dan 75 meter	Minder dan 150 meter	Meer dan 150 meter	
0 t/m 5 gulden	5,2	3,1	1,6	10,0
6 t/m 10 gulden	19,9	8,9	5,8	34,6
11 t/m 15 gulden	6,8	12,0	5,2	24,1
16 t/m 20 gulden	6,3	7,9	4,2	18,3
Meer dan 20 gulden	5,2	3,7	4,2	13,1
Total	43,5	35,6	20,9	100,0

BIJLAGE 4:

Berekening aantal inwoners per afstandscluster bij 14 buurtstallingen

Adres stalling	Stadsdeel
Diamantstraat 17-19	Oud-Zuid
Uiterwaardenstraat 169	Zuideramstel
2 ^e Hugo de Grootstraat 12	Oud-West
Trooststraat 71	Oud -Zuid
Hoofdweg 107	Baarsjes
Cornelis Anthoniszstraat 43	Oud-Zuid
Prinsengracht 326	Binnenstad
1 ^e Jan Steenstraat 97	Oud-Zuid
Nieuwe Keizersgracht 64-sous	Binnenstad
3 ^e Oosterparkstraat 117	Oost-Watergraafsmeer
Quellijnstraat 53	Oud-Zuid
Allard Piersonstraat 4	Oud-West
Balistraat	Oost-Watergraafsmeer
Bloemstraat	Binnenstad

Methode:

Het aantal woningen per stadsdeel, de oppervlakte per stadsdeel met de bestemming woongebied en de gemiddelde bezetting per woning per stadsdeel, zijn te vinden in de jaarrapportage *Amsterdam in cijfers* (1998). Aan de hand van deze gegevens kunnen we het aantal bewoners van een cirkel met een straal van 50, 100 of 150 meter rond de buurtstalling berekenen.

Het is belangrijk op te merken dat deze berekening een model is van ‘de werkelijkheid’. De afstanden in het rekenmodel worden rechtstreeks gemeten, maar betreffen niet de werkelijke afstanden. Zo kan een stallingsgebruiker binnen een straal van 100 meter van de stalling in werkelijkheid op een grotere ‘loopafstand wonen’. Immers: het kan zijn dat deze gebruiker twee keer de hoek om moet slaan om van zijn huis naar de stalling te lopen.

Het model biedt echter door het grote voordeel om stallingsgebruik te relateren aan het aantal omwonenden. Omdat het model daarbij niet bedoeld is om individueel ‘stallingsgedrag’ te analyseren, maar op zoek is naar de invloed van afstand op stallingsgebruik in zijn algemeenheid, menen wij dat het voldoende adequaat is.

*Algemeen: berekening oppervlakte cirkel: $\pi * r$ kwadraat*

Oppervlakte cirkel met straal van 50 meter: $\pi * 50 * 50 = 0,7854$ ha

Oppervlakte cirkel r = 100 meter: $\pi * 100 * 100 = 3,1416$ ha

Oppervlakte cirkel r = 150 meter: $\pi * 150 * 150 = 7,0686$ ha

Oud-Zuid

Stallingen: Diamantstraat, Trooststaat, 1^e Jan Steenstraat, Quellijnstraat, Cornelis Anthonisz-straat.

Woningen: 46.731

Oppervlak wonen: 463,5 ha

Woningbezetting: 1,80 personen woningen/oppervlakte = 100,82

Binnen 50 meter: $0,7854 * 100,82 = 79$ woningen $79 * 1,8 = 142$ bewoners

Binnen 100 meter: $3,1416 * 100,82 = 317$ woningen $317 * 1,8 = 570$ bewoners

Binnen 150 meter: $7,0686 * 100,82 = 713$ woningen $713 * 1,8 = 1.283$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 142

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $570 - 142 = 428$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $1.283 - 570 = 713$

Oud-West:

Stallingen: 2^e Hugo de Grootstraat, Allard Piersonstraat.

Woningen: 18.536

Oppervlak wonen: 133,68 ha

Woningbezetting: 1,75 personen woningen/oppervlakte = 138,66

Binnen 50 meter: $0,7853 * 138,66 = 109$ woningen $109 * 1,75 = 191$ bewoners

Binnen 100 meter: $3,1416 * 138,66 = 436$ woningen $436 * 1,75 = 762$ bewoners

Binnen 150 meter: $7,0686 * 138,66 = 980$ woningen $980 * 1,75 = 1.715$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 191

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $762 - 191 = 571$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $1.715 - 762 = 953$

Oost/Watergraafsmeer:

Stallingen: 3^e Oosterparkstraat, Balistraat.

Woningen: 28.994

Oppervlak wonen: 343,72 ha

Woningbezetting: 1,97 personen woningen/oppervlakte = 84,35

Binnen 50 meter: $0,7854 \cdot 84,35 = 66$ woningen $66 \cdot 1,97 = 130$ bewoners

Binnen 100 meter: $3,1416 \cdot 84,35 = 265$ woningen $265 \cdot 1,97 = 522$ bewoners

Binnen 150 meter: $7,0686 \cdot 84,35 = 596$ woningen $596 \cdot 1,97 = 1.174$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 130

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $522 - 130 = 392$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $1.174 - 522 = 652$

Zuideramstel:

Stalling: Uiterwaardenstraat.

Woningen: 26.540

Oppervlak wonen: 378,00 ha

Woningbezetting: 1,74 personen woningen/oppervlakte = 69,97

Binnen 50 meter: $0,7854 \cdot 69,97 = 55$ woningen $55 \cdot 1,74 = 96$ bewoners

Binnen 100 meter: $3,1416 \cdot 69,97 = 220$ woningen $220 \cdot 1,74 = 382$ bewoners

Binnen 150 meter: $7,0686 \cdot 69,97 = 495$ woningen $495 \cdot 1,74 = 861$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 96

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $382 - 96 = 286$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $861 - 382 = 479$

De Baarsjes:

Stalling: Hoofdweg.

Woningen: 18.563

Oppervlak wonen: 136,58

Woningbezetting: 1,89 personen woningen/oppervlakte = 135,91

Binnen 50 meter: $0,7854 \cdot 135,91 = 106$ woningen	$106 \cdot 1,89 = 202$ bewoners
Binnen 100 meter: $3,1416 \cdot 135,91 = 427$ woningen	$427 \cdot 1,89 = 807$ bewoners
Binnen 150 meter: $7,0686 \cdot 135,91 = 961$ woningen	$961 \cdot 1,89 = 1.816$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 202

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $807 - 202 = 605$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $1.816 - 807 = 1.009$

Binnenstad

Stallingen: Prinsengracht 326, Nieuwe Keizersgracht 64-sous, Bloemstraat.

Woningen: 43.814

Oppervlak wonen: 413,75 ha

Woningbezetting: 1,79 personen woningen/oppervlakte = 105,895

Binnen 50 meter: $0,7854 \cdot 105,9 = 83$ woningen	$83 \cdot 1,79 = 149$ bewoners
Binnen 100 meter: $3,1416 \cdot 105,9 = 333$ woningen	$333 \cdot 1,79 = 596$ bewoners
Binnen 150 meter: $7,0686 \cdot 105,9 = 749$ woningen	$749 \cdot 1,79 = 1.340$ bewoners

Aantal bewoners binnen 50 meter: 149

Aantal bewoners in de schil tussen 50 en 100 meter: $596 - 149 = 447$

Aantal bewoners in de schil tussen 100 en 150 meter: $1.340 - 596 = 744$

Bron:

O&S, *Amsterdam in Cijfers*, 1998, p. 43 en p. 98

BIJLAGE 5:

Resultaten onderzoek van de administraties van 14 buurtstallingen

Tabel B5-1: Feitelijk gebruik van stalling naar afstand tussen woning en stalling (aantal en percentage); stallingsprijs minder dan fl. 15,-- per maand

Adres	<50 meter		50–100 meter		100–150 meter		Totaal <150 meter		>150 meter	Totaal
Diamantstraat*	50	35%	39	9%	64	9%	153	12%	63	216
Trooststraat	22	15%	21	5%	21	3%	64	5%	41	107
Uiterwaardenstr.*	18	19%	37	13%	26	5%	81	9%	37	118
Hoofdweg	8	4%	12	2%	18	2%	38	2%	58	97
2 ^e H de Grootstr.	8	4%	9	2%	4	0,4%	21	1%	7	29

Tabel B5-2: Feitelijk gebruik van stalling naar afstand tussen woning en stalling (aantal en percentage); stallingsprijs tussen 15 en 20 gulden per maand.

Adres	<50 meter		50–100 meter		100–150 meter		Totaal <150 meter		>150 meter	Totaal
Balistraat	15	12%	7	2%	4	0,6%	26	2%	16	42
Nw. Keizersgr.	16	11%	2	0,4%	13	2%	31	2%	48	80
3 ^e Oosterparkstr.	27	21%	22	6%	17	3%	66	6%	34	108
C. Anthoniszstr.	16	11%	10	2%	21	3%	47	4%	40	93
Prinsengracht	0	0%	2	0,4%	7	1%	9	1%	27	36
1 ^e J. Steenstraat	16	11%	13	3%	10	1%	39	3%	22	61

Tabel B5-3: Feitelijk gebruik van stalling naar afstand tussen woning en stalling (aantal en percentage); stallingsprijs meer dan 20 gulden per maand.

Adres	<50 meter		50–100 meter		100–150 meter		Totaal <150 meter		>150 meter	Totaal
A. Piersonstr.	25	13%	16	3%	19	2%	60	3%	11	71
Bloemstraat	15	10%	2	0,4%	11	1%	28	2%	23	51
Quellijnstraat*	16	11%	10	2%	14	2%	40	3%	23	63

Opmerking bij tabellen B5-1, B5-2 en B5-3:

- De stallingen in de Trooststraat, Uiterwaardenstraat, Hoofdweg, Cornelis Anthoniszstraat en de 1^e Jan Steenstraat hebben een concurrent in de buurt.
- De Diamantstraat, Uiterwaardenstraat en Quellijnstraat hebben nog vrije benedenplaatsen. Deze stallingen zijn gemarkeerd met een asterix (*).

- Vijf andere stallingen (te weten: Trooststraat, 1^e Jan Steenstraat, Hoofdweg, Nieuwe Keizersgracht en 3^e Oosterparkstraat) hebben ook vrije plaatsen, maar dit betreft het ‘bovenplaatsen’. Deze plekken worden vanwege het tillen van de fiets nauwelijks verhuurd.
- De Balistraat, C. Anthoniszstraat, Bloemstraat en Quellijnstraat hebben naast benedenplaatsen ‘luke’ bovenplaatsen. De twee goedkopere stallingen (Balistraat en C. Anthoniszstraat) zitten vol.

Tabel B5-4: Feitelijk gebruik buurtstalling; naar prijsklasse en woonafstand; aantallen en percentages; 14 stallingen, 1.172 gebruikers.

Prijsklasse stalling	<50 meter		50–100 meter		100–150 meter		Totaal <150 meter		>150 meter	Totaal
< 15 gulden per maand	106	14%	118	5%	133	3%	357	5%	206	567
Tussen 15 en 20 gulden p/m	90	11%	56	2%	72	2%	218	3%	187	420
> 20 gulden per maand	56	12%	28	2%	44	2%	128	3%	57	185
Totaal	252	12%	202	3%	249	2%	703	4%	450	1.172

BIJLAGE 6:

Enquête stallingsbehoefte bestemmingslocaties

Enquête stallingsgebruik, **bestemmingslocaties**, versie 6/7

Deze vragenlijst kan worden gebruikt voor locaties met en zonder stalling. In het laatste geval vraag 9 niet stellen.

	Vragenlijst bestemmingslocaties	2	
A	Locatie	7 Rokin 8 Leidsestraat 9 Cuyp/ Bol 10 Dapper/ van Swinden 11 Marnixbad 12 Floraparkbad	Datum: Tijd:
B	Enqueteur	1 Bart v/d W. 2 Guus 3 Thijs	4 5 6
	Goede..., Mag ik u een paar vragen stellen die te maken hebben met fietsen? Wij zijn van onderzoeksbureau Regioplan en doen deze enquête in opdracht van de gemeente. De gemeente overweegt meer stallingen te gaan bouwen en wil weten welke behoeften er leven.		
1	Bent u met de fiets?	ja (naar vraag 3) nee (naar vraag 2)	
2	Waarom bent u niet met de fiets?	1 heb geen fiets 2 kan niet fietsen 3 risico van diefstal 4 kan fiets nergens kwijt 5 voel me onveilig in verkeer 6 kan te weinig bagage meenemen 7 afstand is te groot 8 voorkeur voor ander vervoermiddel 9 anders	EXIT noteer op turflijst
3	Waar zet u de fiets neer?	1 in de bestemmingsstalling (→ vragenlijst gebruikers) 2 stalling op het werk (→ vragenlijst gebruikers) 3 niet in stalling	
4	Wat heeft u voor een fiets?	1 goede, vrijwel nieuwe fiets 2 gewoon / kwalitatief redelijke fiets 3 oud barrel	
5	Hoe vaak gebruikt u de fiets? [IN HET ALGEMEEN]	1 dagelijks 2 enkele malen per week 3 minder dan eens per week	

6	Hoe vaak komt u op deze locatie?	1 dagelijks 2 1 of enkele malen per week 3 minder dan eens per week	
7	Hoe lang blijft u op deze locatie?	1 tot een half uur 2 half tot een uur 3 een tot een dagdeel 4 langer dan dagdeel	
8	Heeft u behoefte aan een (bewaakte) fietsenstalling?	1 ja 2 nee	
	<i>Er is zo'n stalling in deze buurt, namelijk op Rokin / hoek Ferd. Bol en Govert Flinckstraat / bij het zwembad</i>		
9	[ALLEEN OP LOCATIES MET STALLING] Waarom maakt u geen gebruik van de stalling? [MEER ANTWOORDEN MOGELIJK] 1 onbekend met bestaan 2 ben niet bang voor diefstal 3 te ver / te veel moeite 4 te duur / fiets is het niet waard 5 vanwege (beperkte) openingstijden 6 slechte service 6 slechte rekken/ alleen bovenplaatsen beschikbaar 8 fiets staat er niet veilig 9 ik voel me er niet veilig 10 anders	1 eerstgenoemde . . 2 als tweede genoemd . . 3 als derde genoemd . .	
10	Wat vindt u een redelijke prijs voor het stallen van een fiets?	Fl.....per keer (Y)	
11	En wat vindt u een acceptabele afstand? [vertaal tijd eventueel in loopafstand]	 Meter (X)	
12	Wanneer zou u wel gebruik maken van een stalling? [MEER ANTWOORDEN MOGELIJK] 1 als deze dichterbij is 2 als deze goedkoper / gratis is 3 als stalling veiliger is 4 als de bediening er beter is 5 als kwaliteit van stalling beter is 6 als er op straat minder fietsrekken zijn 7 nooit 8 anders ...	1 eerstgenoemde . . 2 als tweede genoemd . . 3 als derde genoemd . .	
13	Maakt u gebruik van andere stallingen, bijvoorbeeld op het ns-station?	1 (vrijwel) altijd 2 soms 3 nooit	
14	Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?	... personen	
15	Indicatie van het inkomen van het huishouden (bruto)	1 rond minimum 2 rond modaal 3 (ruim) boven modaal	
16	Indicatie van de hoogst afgemaakte opleiding	1 lo 2 lbo/ mavo 3 mbo/ havo /vwo	

		4 hbo/ wo	
17	Leeftijd	. . jaar	
18	Geslacht	1 man 2 vrouw	
	<i>Ander onderwerp: stallingen in de stad</i> <i>In Amsterdam staan zoveel fietsen op straat dat deze soms (ernstige) hinder opleveren voor anderen.</i> <i>Sommige mensen vinden dit straatbeeld bovendien lelijk.</i>		
19	Ervaart u dat ook zo?	1 ja, hinder en lelijk 2 wel hinder, niet lelijk 3 niet hinderlijk, wel lelijk 4 geen hinder, niet lelijk	
	<i>Daarom wil de overheid het gebruik van stallingen bevorderen. Stel dat er op 100 meter afstand van uw bestemming een goede stalling is, voor een prijs van een gulden per keer.</i> <i>Heeft u dan begrip voor:</i>		
20	Een fietsparkeerverbod rond deze stalling (straal van 100 meter)?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
	<i>En zolang er geen stalling is, heeft u dan begrip voor</i>		
21	een parkeerverbod op plaatsen waar geparkeerde fietsen voetgangers, rolstoelers enz. ernstig hinderen?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
22	Een fietsparkeerverbod daar waar geparkeerde fietsen karakteristieke plekken van Amsterdam ontsieren?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
	<i>Stel: er komt een dicht net van stallingsvoorzieningen in geheel Amsterdam. Een abonnement voor al deze stallingen kost vijftig gulden per jaar.</i>		
23	Zou u van dit stallingsnetwerk gebruik gaan maken?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
	<i>Dat is alles.</i> <i>Dank u voor uw medewerking!</i>		

Ruimte voor aantekeningen:

BIJLAGE 7:

Enquête stallingsbehoefte buurtlocaties

Huis aan huisenquête **buurtlocaties** , versie 6/7

Deze vragenlijst kan worden gebruikt voor buurten met en buurten zonder stalling. In het laatste geval vraag 11 niet stellen.

A	Locatie	1 Jordaan met 2 jordaan zonder 3 Duivelseiland met 4 duivelseiland zonder 5 Balistraat met 6 balistraat zonder	
B	Enqueteur	1 Bart v/d W. 2 Guus 3 Thijs	4 5 6
C	In geval van buurten met stalling:	1 tot 50m 2 50 tot 100m 3 100 tot 150m	Datum: Tijd:
Goede..., mag ik u een paar vragen stellen die te maken hebben met fietsen? Wij zijn van onderzoeksbureau Regioplan en doen deze enquête in opdracht van de gemeente. De gemeente overweegt meer stallingen te gaan bouwen en wil weten welke behoeften er leven.			
1	Heeft u een fiets? [FIETS 1: meest gebruikte fiets [FIETS 2: de andere]	1 ja, meer dan één (→ 3) 2 ja, één (→ 3) 3 nee (→ 2)	
2	Waarom heeft u geen fiets? (Belangrijkste reden)	1 kan niet fietsen 2 geen fiets nodig/ gebruik ander vervoermiddel 3 fiets te vaak gestolen, kans op diefstal te groot 4 verkeer is te onveilig 5 te oud/ gezondheidsredenen 6 anders	EXIT noteer op turflijst
3	Wat heeft u voor een fiets? [FIETS 1]	1 goede, vrijwel nieuwe fiets 2 gewoon/ kwalitatief redelijk 3 oud barrel	
4	Hoe vaak gebruikt u de fiets? [FIETS 1]	1 dagelijks 2 enkele malen per week 3 minder dan eens per week	
5	Waar zet u de fiets neer? [FIETS 1]	1 in stalling (→ naar gebruikersenquête) 2 in berging 3 in woning/ tuin/ trappenhuis 4 op straat 5 anders, namelijk ...	

6	Wat heeft u voor een fiets? [FIETS 2]	1 goede, vrijwel nieuwe fiets 2 gewoon/ kwalitatief redelijk 3 oud barrel	
7	Hoe vaak gebruikt u de fiets? [FIETS 2]	1 dagelijks 2 enkele malen per week 3 minder dan eens per week	
8	Waar zet u de fiets neer? [FIETS 2]	1 in stalling 2 in berging 3 in woning/ tuin/ trappenhuis 4 op straat 5 anders, namelijk ...	
	<i>VERDER OVER FIETS 1</i>		
9	Bent u tevreden met de manier waarop u de fiets momenteel stalt?	1 ja (naar vraag 15) 2 gaat wel 3 nee	
10	Heeft u behoefte aan een buurtstalling?	1 ja 2 nee (naar vraag 15) 3 weet niet	
11	<i>[ALLEEN IN BUURT MET STALLING]</i> Verderop bevindt zich een buurtstalling. Waarom maakt u geen gebruik van de buurtstalling? 1 onbekend met bestaan 2 stalling is te ver / te veel moeite 3 te duur / fiets is het niet waard 4 er is geen plaats / sta op wachtlijst 5 slechte service/ moet fiets zelf plaatsen 6 slechte rekken, alleen bovenplaatsen 7 fiets staat er niet veilig 8 ik voel me er niet veilig 9 anders	1 eerstgenoemde . . 2 als tweede genoemd . . 3 als derde genoemd . .	
12	Stel er komt een stalling in deze buurt. Wanneer zou u gebruik maken van deze buurtstalling? 1 als deze dichtbij is 2 als deze goedkoop/ gratis is 3 als stalling veilig is 4 als service of kwaliteit stalling goed is 5 als er plek is 6 nooit (naar vraag 14) 7 anders	1 eerstgenoemde . . 2 als tweede genoemd . . 3 als derde genoemd . .	
13	Wat vindt u dan een redelijke prijs voor het stallen van een fiets in een buurtstalling?	Fl.....per maand (Y)	
14	En wat vindt u een acceptabele afstand? <i>[EVT. VERTALEN IN AANTAL MINUTEN LOPEN]</i>	1 minder dan 75 meter (< 1 min.) 2 minder dan 150 meter (< 2 min) 3 meer dan 150 meter (> 2 min)	
15	Maakt u gebruik van andere stallingen, bijvoorbeeld op het ns-station?	1 (vrijwel) altijd 2 vaak 3 soms	

		4 (bijna) nooit	
16	Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden? (bij 1 → 17)	... personen	
17	Is er iemand anders in uw huishouden die gebruik maakt van de buurtstalling?	1 ja 2 nee	
	<i>Dan nog een paar algemene vragen</i>		
18	Kunt u ons een indicatie geven van het inkomen van uw huishouden (bruto)?	1 rond minimum 2 rond modaal 3 aanzienlijk meer dan modaal 4 weet niet 9 wil ik niet	
19	Indicatie van de hoogst <u>afgemaakte</u> opleiding	1 lo 2 lbo/ mavo 3 mbo/ havo /vwo 4 hbo/ wo	
20	Leeftijd	. . jaar	
21	Geslacht	1 man 2 vrouw	
	<i>Ander onderwerp: stallingen in de stad</i> <i>In Amsterdam staan zoveel fietsen op straat dat deze soms (ernstige) hinder opleveren voor anderen. Sommige mensen vinden dit straatbeeld bovendien lelijk</i>		
22	Ervaart u dit ook zo?	1 ja, hinder en lelijk 2 wel hinder, niet lelijk 3 niet hinderlijk, wel lelijk 4 geen hinder, niet lelijk	
	<i>Stel: er komt een dicht net van stallingsvoorzieningen in geheel Amsterdam. Een abonnement voor al deze stallingen kost vijftig gulden per jaar.</i>		
23	Zou u van dit stallingsnetwerk gebruik gaan maken?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
24	Zou dat voor u een reden kunnen zijn voor het aanschaffen van een betere fiets?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
	<i>De overheid wil het gebruik van buurtstallingen bevorderen. Stel dat er op 100 meter afstand van uw huis een goede stalling is, voor een prijs van 10 gulden per maand</i> <i>Heeft u dan begrip voor:</i>		
25	Een fietsparkeerverbod rond deze stalling (straal van 100 meter)?	1 ja 2 nee 3 geloof ik niet in 4 weet niet	
	<i>Dat is alles.</i> <i>Dank u voor uw medewerking!</i>		

Ruimte voor aantekeningen:

BIJLAGE 8:

Enquête stallingsgebruikers bestemmingslocaties

Opzet enquête onder **gebruikers van stallingsvoorzieningen-bestemming**, versie 6/7

	<p><i>Wij willen u graag een paar vragen stellen die te maken hebben met het gebruik van deze fietsenstalling.</i></p> <p><i>Onderzoeksbureau Regioplan verricht deze enquête in opdracht van de gemeente. De gemeente overweegt meer stallingen te gaan bouwen en wil weten welke behoeften er leven.</i></p>		
1	Wat heeft u voor een fiets?	1 goede, vrijwel nieuwe fiets 2 gewoon/ kwalitatief redelijk 3 oud barrel	
2	Hoe vaak gebruikt u de fiets?	1 dagelijks 2 enkele malen per week 3 minder dan eens per week	
3	Wat zijn voor u de 3 belangrijkste motieven om uw fiets in de stalling te zetten? 1 deze is dicht bij mijn bestemming 2 hier wordt mijn fiets niet gestolen 3 de stalling is gratis (Floraparkbad) stalling is goedkoop (Rokin/ Cuyper) 4 dan durf ik met een goede fiets te komen 5 buiten de stalling kan ik mijn fiets niet goed kwijt 6 de stalling gaat sneller 7 omdat de service goed is 8 anders, namelijk...	1 ^e motief . . 2 ^e motief . . 3 ^e motief . .	
4	Bent u tevreden met de kwaliteit van deze stalling?	1 ja 2 nee	
5	Als u van mening bent dat er iets te verbeteren valt aan deze stalling, wat zijn voor u dan de 3 belangrijkste zaken? 1 stalling moet goedkoper 2 de service moet verbeteren 3 ander systeem voor bovenrekken 4 meer ruimte tussen de fietsen 5 de veiligheid voor de fiets 6 eigen veiligheid moet beter zijn 7 inrichting moet beter / aankleding stalling beter 8 meer faciliteiten (als pomp, etc) 9 anders, namelijk	1 ^e motief . . 2 ^e motief . . 3 ^e motief . .	
6	Maakt u ook gebruik van andere stallingen, bijvoorbeeld op het ns-station?	1 ja, altijd 2 soms 3 nee, nooit	
7	Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?	... personen	

8	Indicatie van het inkomen van het huishouden (bruto)	1 rond minimum 2 rond modaal 3 aanzienlijk meer dan modaal	
9	Indicatie van de hoogst afgemaakte opleiding	1 lo 2 lbo/ mavo 3 mbo/ havo /vwo 4 hbo/ wo	
10	Leeftijd	. . jaar	
11	Geslacht	1 man 2 vrouw	
Wij willen u hartelijk danken voor uw medewerking. Wilt u het kaartje stoppen in de bus bij de uitgang. Mocht u naar aanleiding van deze enquête nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Machiel Scheenhart van Regioplan, telefoon: 020-4210419 4210419 of Joep Huffener van de Gemeente Amsterdam, telefoon 020-5964420.			

BIJLAGE 9:

Enquête stallingsgebruikers buurtlocaties

Opzet enquête onder **gebruikers van stallingsvoorzieningen, buurtvariant**, versie 6/7

	<p><i>Wij willen u graag een paar vragen stellen die te maken hebben met het gebruik van deze fietsenstalling.</i></p> <p><i>Onderzoeksbureau Regioplan verricht deze enquête in opdracht van de gemeente. De gemeente overweegt meer stallingen te gaan bouwen en wil weten welke behoeften er leven.</i></p>		
1	Wat heeft u voor een fiets?	1 goede, vrijwel nieuwe fiets 2 gewoon/ kwalitatief redelijk 3 oud barrel	
2	Hoe vaak gebruikt u de fiets?	1 dagelijks 2 enkele malen per week 3 minder dan eens per week	
3	Wat zijn voor u de 3 belangrijkste motieven om uw fiets in de stalling te zetten? 1 tegengaan van diefstal 2 tegengaan van vernielingen 3 het is beter voor mijn fiets 4 de fiets staat droog 5 in de stalling is voldoende plaats 6 het is makkelijker 7 de stalling is dichtbij mijn huis 8 in mijn huis staat de fiets in de weg 9 op straat staat de fiets in de weg 10 anders, namelijk	1 ^e motief .. 2 ^e motief .. 3 ^e motief ..	
4	Hoe ver is het van de stalling naar uw huis?	 minuten lopen (OF) meter	
5	Bent u tevreden met de kwaliteit van deze stalling?	1 ja 2 nee	
6	Als u van mening bent dat er iets te verbeteren valt aan deze stalling, wat zijn voor u dan de 3 belangrijkste zaken? 1 stalling moet goedkoper 2 de service moet verbeteren 3 ander systeem voor bovenrekken 4 meer ruimte tussen de fietsen 5 de veiligheid voor de fiets 6 eigen veiligheid moet beter zijn 7 inrichting moet beter / aankleding stalling beter 8 meer faciliteiten (als pomp, etc) 9 anders, namelijk	1 ^e motief .. 2 ^e motief .. 3 ^e motief ..	
7	Maakt u ook gebruik van andere stallingen, bijvoorbeeld op het ns-station?	1 ja, altijd 2 soms 3 nee, nooit	

8	Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?	... personen	
9	Is er iemand anders in uw huishouden die gebruik maakt van de stalling?	1 ja 2 nee	
10	Indicatie van het inkomen van het huishouden (bruto)	1 rond minimum 2 rond modaal 3 aanzienlijk meer dan modaal	
11	Indicatie van de hoogst afgemaakte opleiding	1 lo 2 lbo/ mavo 3 mbo/ havo /vwo 4 hbo/ wo	
12	Leeftijd	. . jaar	
13	Geslacht	1 man 2 vrouw	
	Wij willen u hartelijk danken voor uw medewerking. Wilt u het kaartje stoppen in de bus bij de uitgang. Mocht u naar aanleiding van deze enquête nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Machiel Scheenhart van Regioplan, telefoon: 020-4210419 of Joep Huffener van de Gemeente Amsterdam, telefoon 020-5964420.		