

# DECISIO



Gemeente Den Haag  
Evaluatie fietscarousel  
Vruchtenbuurt

Definitief, 29 oktober 2020

## TITEL

Evaluatie fietscarrousel Vruchtenbuurt

## DATUM

29 oktober 2020

## STATUS RAPPORT

Definitief

## OPDRACHTGEVER

Gemeente Den Haag

## PROJECTTEAM DECISIO

Martijn Lelieveld

Pim van der Zwet, Kees van Ommeren

## CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E [info@decisio.nl](mailto:info@decisio.nl)

I [www.decisio.nl](http://www.decisio.nl)

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Achtergronden en aanleiding	4
1.2	Onderzoeksvragen	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	Onderzoeksverantwoording	6
2.1	Aanpak in hoofdlijnen	6
2.2	Interviews	6
2.3	Enquêtes	6
2.4	Desk research en data-analyse	7
3.	Realisatie en exploitatie	8
3.1	Plaatsing	8
3.2	Exploitatie	9
4.	Gebruik en gebruikers	11
	Dit hoofdstuk gaat over het gedrag en de ervaringen van gebruikers.	11
4.1	Ontwikkeling aantal abonnementen	11
4.2	Mobiliteitsgedrag	12
4.3	Gebruik van de fietscarrousel	14
4.4	Achtergrond respondenten	16
5.	Omgeving en omwonenden	18
5.1	Ontwikkelingen houding fietscarrousel	18
5.2	Mobiliteits- en fietsparkeergedrag	21
5.3	Mogelijk gebruik en betalingsbereidheid	23
5.4	Achtergronden respondenten	24
6.	Financiën	25
6.1	Investeringen	25
6.2	Beheer en exploitatie	25
7.	Uitbreiding fietscarrousel	27
7.1	Belang van fietsparkeervoorzieningen	27

7.2	Fietsparkeervoorzieningen vergeleken	27
8.	Conclusies	30
8.1	Fietscarrousel Vruchtenbuurt	30
8.2	Mogelijkheden en wenselijkheid fietscarrousel elders	31
Bijlage 1	Enquête abonneementhouders	33
Bijlage 2	Enquête omwonenden	40

## Samenvatting

### **Fietscarroufels als ruimte-efficiënte fietsparkeervoorziening**

De gemeente Den Haag stimuleert het fietsgebruik in de stad. In de strategie “Ruim baan voor de fiets” richt de gemeente zich onder meer op kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen en stallingsmogelijkheden in de woonomgeving. In deze context is in 2017 geconstateerd dat er een tekort is aan goede fietsparkeerplekken voor bewoners van wijken in en rondom het centrum. Een volautomatische berging is een ruimte-efficiënte manier voor het stallen van fietsen. In de Vruchtenbuurt is daarom in 2019 een experiment gestart met dergelijke ‘fietscarroufels’.

### **Evaluatie fietscarrousel Vruchtenbuurt**

In opdracht van de gemeente Den Haag heeft onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau Decisio de fietscarrousel in de Vruchtenbuurt geëvalueerd en aanbevelingen gedaan voor een mogelijke verdere uitrol. In de evaluatie is gekeken hoe de carroufels functioneren vanuit het perspectief van de exploitant, de gebruikers en de omwonenden. Ook is onderzocht onder welke voorwaarden het wenselijk is om fietscarroufels elders in de stad te plaatsen. We hebben de ervaringen in de Vruchtenbuurt, die zijn ontsloten door interviews, enquêtes, data-analyse en bureau-onderzoek, gebruikt voor de beantwoording van de onderzoeksvragen.

### **Exploitatie en gebruik**

Lo Minck Systemen is de leverancier van drie VelowSpaces<sup>1</sup>. Naast de installatie verzorgt Lo Minck Systemen ook de exploitatie namens de gemeente Den Haag. Dit houdt onder meer in dat Lo Minck Systemen verantwoordelijk is voor de administratie van abonnementen en periodiek of bij storingen de carroufels controleert en repareert. De exploitatie verloopt naar tevredenheid van Lo Minck Systemen, mede doordat het aantal storingen beperkt is geweest en teruglopend is. Ook gebruikers zijn in het algemeen tevreden over de exploitatie.

Met oplevering is het aantal stallingsplekken uitgebreid van 24 (fietstrommel) naar 72 (fietscarrousel). De carroufels nemen echter nauwelijks meer ruimte in. Een maand na de opening was de bezettingsgraad net boven de 70 procent. Deze is daarna geleidelijk gegroeid tot een volledige bezetting. Sinds de opening hebben in totaal veertien mensen hun abonnement opgezegd.

---

<sup>1</sup> VelowSpace is de merknaam die Lo Minck Systemen hanteert voor deze geautomatiseerde fietsparkeeroplossing. In dit rapport gebruiken we de term fietscarrousel, waarmee we dus doelen op de drie VelowSpaces.

## **Gevolgen voor mobiliteits- en fietsparkeergedrag**

Uit de enquête onder abonneementhouders is gebleken dat de fietscarrousel tot een verandering in mobiliteitsgedrag heeft geleid. Als gevolg van betere fietsparkeervoorzieningen is bijna een derde van de mensen vaker gaan fietsen en/of hebben ze een nieuwe fiets aangeschaft. Een (sterke) modal shift van de auto naar de fiets is echter niet waargenomen. Daarnaast parkeerde een kleine meerderheid van de abonneementhouders voorheen hun fiets op straat, waardoor de fietscarrousel een direct effect heeft op het aantal op straat geparkeerde fietsen. Tegelijkertijd heeft de gecreëerde ruimte op straat een aanzuigend effect: inmiddels lijkt het aantal op straat geparkeerde fietsen terug op het niveau van vóór de plaatsing van de fietscarrousel. Als belangrijke aspecten voor het gebruik van fietscarrousel worden de loopafstand van woning tot carrousel en de kans op diefstal en beschadiging het meest genoemd door abonneementhouders.

## **Gevolgen voor de omgeving**

In de Vruchtenbuurt was (is) sprake van enige fietsparkeerproblematiek. In het algemeen zijn de omwonenden tevreden over de plaatsing van de fietscarrousel, aangezien het in eerste instantie het aantal (foutgeparkeerde en wees-) fietsen op straat verminderde. Het (gepercipieerde) aantal geparkeerde fietsen neemt echter weer toe, wat de tevredenheid over de carrousel enigszins negatief beïnvloedt. Ongeveer de helft van de omwonenden ziet voordelen (kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en lagere kans op beschadiging en diefstal) in de fietscarrousel en is bereid voor de fietscarrousel zeven euro per maand te betalen op voorwaarde dat de carrousel maximaal op een minuut loopafstand is. Deze betalingsbereidheid neemt af naarmate de afstand van woning tot carrousel toeneemt.

## **Financiële aspecten**

De fietscarrousel heeft eenmalig voorbereidingskosten (zowel ambtelijk als voor de fysieke installatie) en investeringskosten met zich meegebracht. Daarnaast zijn er terugkerende kosten voor het beheer & onderhoud en de exploitatie. Hiertegenover staan de opbrengsten uit abonnementsgelden. Bij een volledige bezetting zijn de terugkerende kosten en opbrengsten ongeveer in evenwicht.

## **Wenselijkheid fietscarrousel elders**

Wanneer aan een aantal voorwaarden wordt voldaan (behoefte aan afgesloten fietsparkeervoorzieningen, schaarse openbare ruimte, geen/bepaalde geschikte mogelijkheid tot realisatie inpandige buurtstalling, hoge bevolkingsdichtheid) kunnen fietscarrousel een interessante optie zijn. Omdat elke situatie anders is adviseren we om per locatie een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te stellen waarin verschillende alternatieven met elkaar vergeleken worden.

# 1. Inleiding

In dit eerste hoofdstuk schetsen we de achtergrond en aanleiding voor dit evaluatieonderzoek en de onderzoeksvragen. Ook is een toelichting op de opzet van het rapport opgenomen.

## 1.1 Achtergronden en aanleiding

In 2017 is in de Haagse gemeenteraad een motie ingediend (“*Absolutely (fiets) VAB*”), waarin werd geconstateerd dat er een tekort is aan goede fietsparkeerplekken voor bewoners van wijken in en rondom het centrum. Een volautomatische berging voor fietsen (fiets VAB) is aangedragen als oplossing, aangezien dit een efficiënte manier is om de ruimte te gebruiken voor het stallen van zoveel mogelijk fietsen. Hierbij werd gekeken naar Rotterdam, waar de eerste volautomatische fietsenberging (genaamd *FietsDock*) in 2017 op Meijersplein in gebruik is genomen. Naast efficiënt ruimtegebruik, kan een fiets VAB ervoor zorgen dat fietsen een stuk langer meegaan als ze veilig en droog worden gestald. Ook ligt het in de lijn der verwachting dat mensen sneller een goede (elektrische) fiets aanschaffen als zij goede stallingsmogelijkheden hebben, en deze vervolgens veelvuldig gebruiken (in plaats van de auto of het openbaar vervoer). In het kader van de fietsstrategie *Ruim baan voor de fiets* stimuleert de gemeente bovendien fietsgebruik in de stad. In de strategie richt Den Haag zich onder meer op kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen en stallingsmogelijkheden in de woonomgeving.

De gemeenteraad heeft het college opgeroepen om een mogelijke locatie te selecteren voor de fiets VAB in Den Haag waar het tekort aan fietsparkeerplekken bij woningen nijpend is. Uit een analyse bleek dat in de Vruchtenbuurt een relatief snelle realisatie van een dergelijke stalling mogelijk is, er wachtlijsten bij de bestaande buurtstallingen zijn en er relatief veel fietsen op straat worden gestald. Tevens bleek uit overleg met project- en buurtorganisatie dat het ruimtelijk-technisch mogelijk is om fietscarroussels (een fiets VAB) te plaatsen op de kruising Abrikozenstraat/Pippelingstraat. Voorheen stonden op deze locatie fietstrommels.

Tegen deze achtergrond wil Gemeente Den Haag nu, anderhalf jaar na plaatsing en exploitatie, de fietscarroussel evalueren. In de eerste plaats is het van belang om te weten hoe de carroussels functioneren vanuit het perspectief van gebruikers en omwonenden. In de tweede plaats is het beleidsmatig van belang om te evalueren of het wenselijk is om fietscarroussels op meerdere locaties in de stad te plaatsen. We gebruiken de ervaringen in de Vruchtenbuurt voor de beantwoording van die vraag.

## 1.2 Onderzoeksvragen

Het doel van de evaluatie is om een objectief beeld te vormen over de effectiviteit en efficiëntie van de fietscarroussel en op basis daarvan aanbevelingen te doen voor een eventuele verdere uitrol. Het gaat dus om terugkijken én vooruitkijken.

In de evaluatie beschouwen we de volgende onderzoeksvragen:

- In hoeverre functioneert de fietscarroussel in termen van bezetting, gebruik, storingen, kosten en opbrengsten?
- Hoe functioneert de fietscarroussel op gebruiksvriendelijkheid en tevredenheid?
- Wat is de betalingsbereidheid van de omwonenden voor de fietscarroussel?
- Wat is de effectiviteit en efficiëntie van de fietscarroussels in relatie tot de gestelde doelen?
- Is het op basis van deze informatie wenselijk om het aantal fietscarroussels uit te breiden in Den Haag; zo ja, onder welke voorwaarden?

## 1.3 Leeswijzer

Het voorliggende evaluatierapport is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 gaan we eerst nader in op de wijze waarop de evaluatie uitgevoerd is. Vervolgens geven we in hoofdstuk 3 een beknopte beschrijving van wat de fietscarroussel precies is en hoe de aanleg en exploitatie georganiseerd zijn. Ook komen hier kwantitatieve indicatoren aan de orde die iets zeggen over de exploitatie.

In hoofdstuk 4 kijken we vanuit het perspectief van de gebruikers naar de fietscarroussel. We gaan in op het gebruik van de fietscarroussel, (veranderingen in) mobiliteits- en fietsparkeergedrag van gebruikers en hun mening over de carroussel. In hoofdstuk 5 staat daarna het omgevingsperspectief centraal: welke veranderingen zijn in de buurt waargenomen na plaatsing van de fietscarroussel? Ook de betalingsbereidheid voor dergelijke voorzieningen komt hier aan de orde.

Hoofdstuk 6 gaat over de financiële aspecten; zowel de investeringen als beheer- en exploitatie. We maken hier ook de vergelijking met andere fietsparkeervoorzieningen. In hoofdstuk 7 trekken we een vergelijking tussen de fietscarroussel en andere fietsparkeervoorzieningen breder dan de financiële kant en gaan we in op de vraag of en waar verdere uitrol van fietscarroussel wenselijk is. Tot slot volgen in hoofdstuk 8 de conclusies die uit de evaluatie getrokken kunnen worden.



## 2. Onderzoeksverantwoording

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de gehanteerde onderzoeksmethodieken.

### 2.1 Aanpak in hoofdlijnen

Voor de evaluatie van de fietscarrousel zijn vier onderzoeksmethoden gebruikt: interviews met een aantal betrokken partijen, enquêtes onder de abonneementhouders en bewoners van de Vruchtenbuurt, data-analyse en bureauonderzoek. In het vervolg van dit hoofdstuk geven we hier een nadere toelichting op.

Met de gemeente Den Haag als opdrachtgever hebben drie overleggen plaats gevonden: een startoverleg, een voortgangsoverleg en een bespreking van het conceptrapport. Daarnaast is tussentijds contact geweest, onder andere om de concept vragenlijsten voor de interviews af te stemmen.

### 2.2 Interviews

De ervaringen van onderstaande direct betrokkenen zijn ontsloten door middel van een (online) interview:

- In een gesprek met de voorzitter van het Buurtcomité Vruchtenbuurt zijn de ervaringen van buurtbewoners besproken. Naast het gevoerde gesprek heeft het buurtcomité vragen met betrekking tot de fietscarrousel uitgezet via het wijkpanel.
- Met fietsbeleidsambtenaar Frans Botma van de gemeente Den Haag is gesproken over hoe fietsparkeren in het algemeen en de fietscarrousel in het bijzonder passen in de Haagse fietsstrategie 'Ruim baan voor de fiets'.
- Jeroen Kruijver van Lo Minck Systemen heeft in het gesprek ervaringen gedeeld vanuit het perspectief van de aanleg en exploitatie. Naast een interview heeft Lo Minck Systemen informatie aangeleverd op de (evaluatie)onderdelen bezetting, storingen, opbrengsten en onderhouds- & beheerkosten.

### 2.3 Enquêtes

In het kader van de evaluatie zijn drie verschillende enquêtes gehouden:

- Onder alle abonneementhouders is op 28 juli 2020, via Lo Minck Systemen, een digitale vragenlijst verspreid. De vragenlijst is naar 57 huishoudens gemaïld, waarvan 36 deze vragenlijst hebben ingevuld; een

responspercentage van 63 procent. In de enquête zijn onder andere vragen gesteld over het mobiliteitsgedrag en de algemene tevredenheid over de carrousel. De volledige vragenlijst, inclusief antwoorden, is terug te vinden in bijlage 1.

- In de omgeving van de fietscarrousel (Abrikozenstraat, Pippelingstraat, Citroenstraat, Sterappelstraat, Pompoenstraat en (deel van) Goudrenetstraat, Kornoeljestraat en Mient, zie figuur 2-1) is huis-aan-huis een oproep verspreid om een online vragenlijst in te vullen. Door 48 omwonenden is gehoor gegeven aan dit verzoek. In deze enquête zijn onder andere vragen gesteld over de effecten van de carrousel op de openbare ruimte volgens de omwonenden, de betalings- en loopbereidheid voor de fietscarrousel en de potentie om meer te gaan fietsen door betere stallingsvoorzieningen. De oproep en complete vragenlijst inclusief antwoorden zijn te vinden in bijlage 2.
- Een digitaal panel van inwoners uit de Vruchtenbuurt (Wijkpanel Vruchtenbuurt) beantwoordt elke drie maanden digitaal vragen die gaan over hun wijk. In eerdere edities zijn reeds vragen gesteld over de fietscarrousel. In de zomerronde van 2020 is dit op verzoek van de onderzoekers opnieuw gebeurd.



Figuur 2-1 Enquêtegebied voor de omwonenden

## 2.4 Desk research en data-analyse

Naast de interviews en enquêtes zijn in het kader van deze evaluatie schriftelijke stukken bestudeerd, bijvoorbeeld met betrekking tot de financiële aspecten. Voor de kwantitatieve indicatoren als bezetting en storingsmeldingen, hebben we de gegevens geanalyseerd die door Lo Minck Systemen zijn aangeleverd.

## 3. Realisatie en exploitatie

In dit hoofdstuk geven we een beschrijving van wat de fietscarrousel precies is en hoe de plaatsing verlopen is. Ook gaan we in op enkele aspecten van de exploitatie, waaronder het aantal storingen.

### 3.1 Plaatsing

In hoofdstuk 1 zijn de achtergronden beschreven van de keuze om een volautomatische fietscarrousel te plaatsen in de Vruchtenbuurt. Nadat dit besluit door de gemeente genomen was, is Lo Minck Systemen geselecteerd als leverancier voor het plaatsen ervan. Lo Minck Systemen is een grote speler in de markt voor fietskluizen en volautomatische fietsparkeeroplossingen.

In onderling overleg is gekozen voor de plaatsing van drie aan elkaar gekoppelde *VelowSpaces*.<sup>2</sup> In de fietscarrousel passen in totaal 72 fietsen. De carrousel is geschikt voor alle type fietsen, dus ook voor e-bikes/speed pedelecs (er zijn geen laadfaciliteiten in de carrousel zelf, het is wel mogelijk om dit nog in te bouwen).<sup>3</sup> Buitenmodel fietsen (fietsen met krat, bakfietsen, etc.) passen niet in de carrousel. Abonnementhouders krijgen een pasje. Als ze deze voor het gebruikerspaneel houden, opent de deur en kan de gebruiker zijn fiets uitnemen of stallen. De fietsen staan geklemd in een voorwielklemsysteem dat automatisch roteert.

De fietscarrousel is geplaatst op de kruising van de Abrikozenstraat en de Pippelingstraat. Hier stonden voorheen 6 fietstrommels, met in totaal plek voor 24 fietsen. De afmetingen van één *VelowSpace* (L\*B\*H) zijn 5,5\*5,5\*1,8 meter. Met de komst van de fietscarrousel zijn de fietstrommels verwijderd. Ook is een deel van het plantsoen verwijderd. Om groen te behouden, is het dak van de fietscarrousel voorzien van beplanting.

De plaatsing van de fietscarrousel is relatief eenvoudig verlopen. De enige vereisten voor het plaatsen van *VelowSpaces* zijn elektra en stabiele ondergrond (beton, stalen plaat; onderheide fundering is niet nodig) om ze op te plaatsen. Voor de fietscarrousel in de Vruchtenbuurt is de bestaande bestrating en dus een deel van het plantsoen weggehaald en een betonnen fundering in het werk gestort met

---

<sup>2</sup> *VelowSpace* is de merknaam die Lo Minck Systemen hanteert voor deze geautomatiseerde fietsparkeeroplossing. Zie ook <https://www.lo-minck.nl/fietsen-parkeren/velowspace/>. In dit rapport gebruiken we de term fietscarrousel, waarmee we dus doelen op de drie *VelowSpaces*.

<sup>3</sup> Fietsen moeten in principe wielen van minimaal 24 inch hebben. Afhankelijk van het voorspatbord passen soms ook kleinere maten.

behulp van een prefab kist. Vervolgens is de fietscarrousel op de locatie opgebouwd, waarbij per dag de benodigde onderdelen zijn aangeleverd. De werkzaamheden zijn begonnen in het eerste kwartaal van 2019 en april 2019 is de fietscarrousel opgeleverd.

Op de financiële aspecten van de plaatsing (investeringskosten) gaan we in hoofdstuk 6 nader in.

## 3.2 Exploitatie

De exploitatie van de carrousel in de Abrikozenstraat wordt door Lo Minck Systemen verzorgd in opdracht van de gemeente Den Haag. De exploitatie bestaat uit het schoonmaken en periodiek controleren van de carrousel, verzorgen van een storingsdienst en uitvoeren eventuele reparaties en administratie/afhandeling financiën (uitgifte pasjes, innen borg en maandelijks abonnementsgeld). In theorie is het mogelijk dat een andere partij de exploitatie verzorgt/gaat verzorgen. In verband met de ervaring met en kennis van het (IT-)systeem, ligt het voor de hand dat Lo Minck Systemen dit blijft doen.

De exploitatie verloopt over het algemeen naar tevredenheid van de exploitant (op de mening van de gebruikers gaan we in hoofdstuk 4 in). Dit geldt bijvoorbeeld voor vandalisme/schades. Met name vanuit de buurt waren hier vooraf enige zorgen over, maar in de praktijk valt dit erg mee. Soms staan er mensen of spullen op de carrousel, maar deze is hier tegen bestand. Wel is aan de achterkant schade doordat er met scherpe voorwerpen in de carrousel is gekrast; dit heeft echter geen invloed op het functioneren.

Ook het aantal storingen is volgens de exploitant beperkt en loopt bovendien terug. In het begin zijn er, als gevolg van kinderziektes in een nieuw besturingssysteem, enkele problemen met de deuren geweest. Ook is een aantal fietsen klem komen te zitten. Afhankelijk van het type storing is deze op afstand opgelost of is een monteur gestuurd. Bestudering van het overzicht van het totaal aantal storingsmeldingen bevestigt dit beeld. In totaal zijn in de periode april 2019 – juni 2020 20 storingsmeldingen gedaan<sup>4</sup>:

- 9 meldingen waren gerelateerd aan technische mankementen van de carrousel (deur gaat niet/langzaam open, kaart wordt niet herkend). Uit de registratie van de afhandeling van deze meldingen blijkt dat in alle gevallen een monteur actie heeft kunnen ondernemen om het probleem op te lossen.

---

<sup>4</sup> Meldingen van dezelfde storing zijn hierbij niet meegenomen.

- 11 meldingen waren gerelateerd aan problemen met de fiets (fiets gevallen, fiets past niet door fiets ernaast, deur gaat niet open doordat fiets niet goed geplaatst is en carrousel niet goed kan roteren).

Naast deze storingsmeldingen, zijn enkele meldingen gedaan met suggesties voor verbeteringen (zoals het aanbrengen van verlichting) en is het 7 keer voorgekomen dat een gebruiker de pas kwijt is.

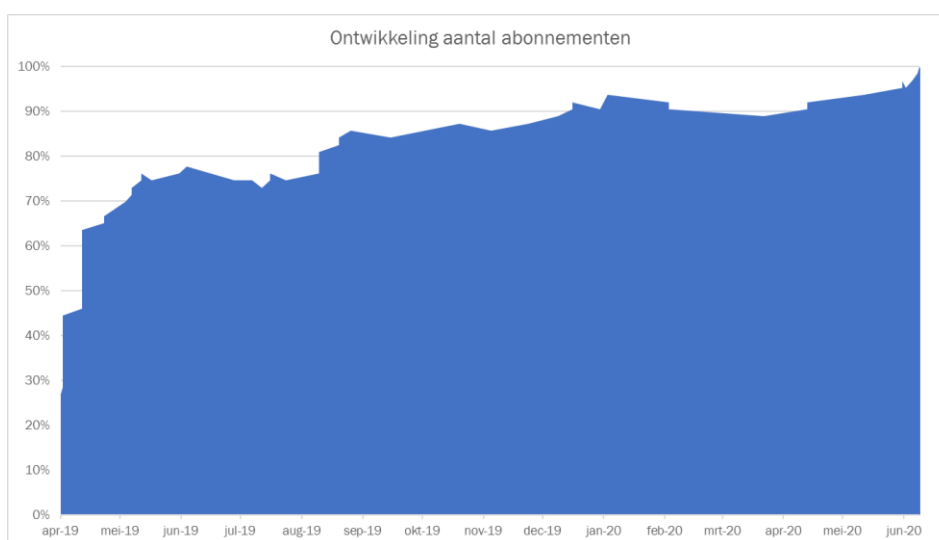
Op de financiële aspecten van de exploitatie gaan we in hoofdstuk 6 nader in.

## 4. Gebruik en gebruikers

Dit hoofdstuk gaat over het gedrag en de ervaringen van gebruikers.

### 4.1 Ontwikkeling aantal abonnementen

Bij de opening van de carrousel, kregen de mensen die een plek hadden in een fietstrommel eerst de gelegenheid om een abonnement af te sluiten. Daarna degenen die op de wachtlijst van de fietstrommels stonden en vervolgens de andere buurtbewoners. In figuur 4.1 is de ontwikkeling van het aantal abonnementen in de tijd weergegeven. Dit overzicht is samengesteld op basis van aangeleverde informatie over de uitgifte van passen en het opzeggen van abonnementen. Uit dit overzicht maken we op dat binnen 1 maand na de opening de bezettingsgraad meer dan 70 procent was. Daarna is dit geleidelijk aan opgelopen tot inmiddels een volledige bezetting (juli 2020: wachtlijst 1 persoon) en overstijgt de vraag daarmee het aanbod. Sinds de opening hebben in totaal 14 mensen hun abonnement opgezegd.



Figuur 4-1 Ontwikkeling aantal abonnementen (als percentage van totaal aantal beschikbare abonnementen)

#### Geen interesse in deelfietsen

In het begin stonden er ook twee deelfietsen (Haagse Stadfietsen) in elk van de drie carrousel. Deze waren bedoeld als reservefiets voor gebruikers, voor het geval zij hun eigen fiets niet uit de carrousel zouden kunnen krijgen wegens problemen met het systeem. De Haagse stadfietsen zijn nooit gebruikt en daarom weggehaald.

## 4.2 Mobiliteitsgedrag

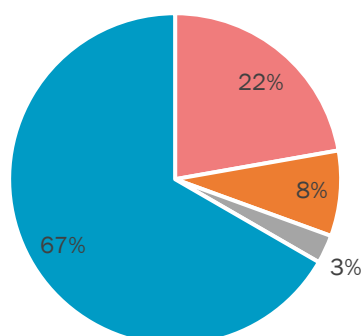
In deze paragraaf gaan we in op de vraag of en zo hoe het mobiliteitsgedrag van de gebruikers veranderd is sinds zij van de fietscarrousel gebruik maken. We doen dit aan de hand van de resultaten uit de enquête onder abonneementhouders.

### Verandering in fietsbezit

Uit analyse van de respons blijkt dat de fietscarrousel niet zozeer een verandering in fietsbezit teweeg heeft gebracht. Slechts één abonneementhouder geeft aan voor de plaatsing van de fietscarrousel geen fiets te hebben gehad. Door het hoge fietsbezit in Nederland is dit niet verrassend. Wel blijkt dat 28 procent van de abonneementhouders (acht mensen) over is gegaan tot de aanschaf van een andere fiets vanwege de fietscarrousel.

### Verandering in mobiliteitsgedrag

De grootste groep abonneementhouders, namelijk 67 procent, veranderde hun mobiliteitsgedrag niet sinds de plaatsing. Ongeveer 30 procent van de abonneementhouders gebruikt wel vaker de fiets sinds de plaatsing van de fietscarrousel. De grootste mobiliteitsverandering vindt plaats bij de abonneementhouders met een nieuw aangeschafte fiets: 75 procent van die abonneementhouders met een nieuwe fiets geeft namelijk aan vaker te fietsen vergeleken met de situatie voor de fietscarrousel. Hiermee wordt bevestigd dat goede fietsparkeervoorzieningen bijdragen aan de beleidsdoelstelling om meer mensen te laten fietsen.

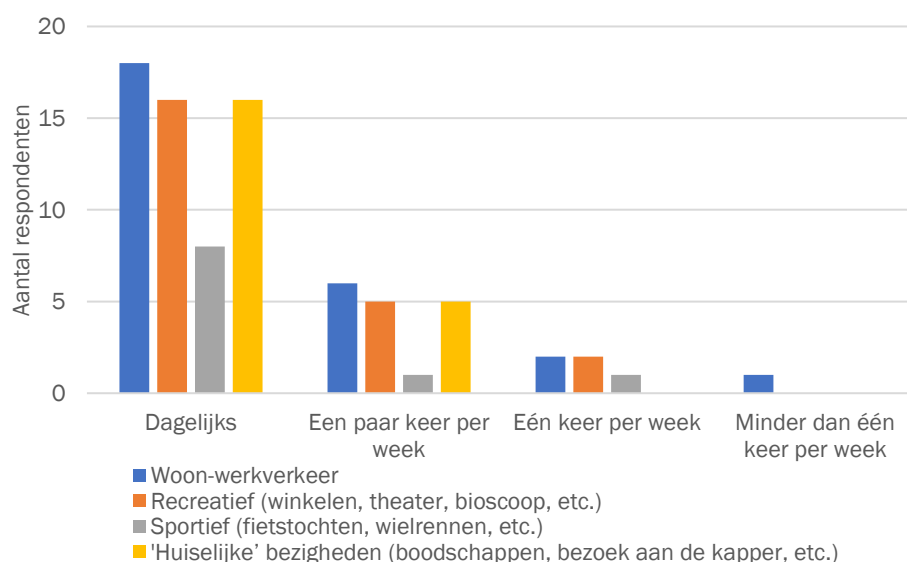


- Ja, vanwege de fietscarrousel heb ik een (andere) fiets aangeschaft en ben ik vaker gaan fietsen
- Ja, vanwege de fietscarrousel fiets ik vaker met de fiets die ik al had
- Ja, vanwege de fietscarrousel fiets ik minder vaak
- Nee, ik fiets even vaak

Figuur 4-2 Bent u overgegaan tot de aanschaf van een fiets vanwege de fietscarrousel?

### Reismotieven

De fietscarrousel wordt gebruikt door abonneementhouders met uiteenlopende reismotieven. Op enkelen na, geeft het overgrote deel (86 procent) van de abonneementhouders aan de fiets voor twee of meerdere motieven te gebruiken. Ongeveer 64 procent van de abonneementhouders fietst zowel voor woon-werkverkeer als diverse huiselijke bezigheden. Alles overziend zijn de volgende reismotieven door de abonneementhouders achtereenvolgens het meest genoemd als (één van de) reismotieven: recreatief (30 procent), huiselijke bezigheden (27 procent), woon-werkverkeer (26 procent) en sportief (15 procent).



*Figuur 4-3 Gecombineerde antwoorden op de vragen “Waarvoor gebruikt u uw fiets?” (Meerdere antwoorden mogelijk) en “Hoe vaak gebruikt u uw fiets?”*

### Frequentie fietsgebruik

De intensiviteit van het gebruik van de fietscarrousel past bij de reismotieven van abonneementhouders. Doordat de abonneementhouders in het algemeen hun fiets gebruiken voor meerdere doeleinden, is een hoge gebruiksintensiteit zichtbaar. Bijna negen op de tien abonneementhouders gebruikt de fietscarrousel namelijk minstens een paar keer week. De overige abonneementhouders gebruiken de fietscarrousel maximaal één keer per week.



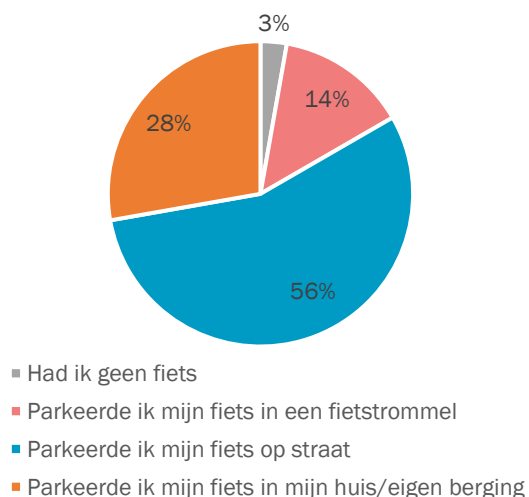
### 4.3 Gebruik van de fietscarrousel

In deze paragraaf gaan we verder met bevindingen uit de enquête onder abonneementhouders. We bespreken die vragen die betrekking hebben op het fietsparkeergedrag in het algemeen en het gebruik van de fietscarrousel in het bijzonder. Ook de tevredenheid komt aan de orde.

#### Fietsparkeergedrag

Uit gegevens verstrekt door Lo Minck Systemen blijkt dat vrijwel alle voormalig klanten van de fietstrommel naar de fietscarrousel zijn overgestapt. Daarnaast parkeerde voorheen ruim de helft van de abonneementhouders van de fietscarrousel hun fiets namelijk op straat. De fietscarrousel heeft daarmee in eerste instantie een direct effect gehad op het aantal fietsen op straat. Zoals te zien in figuur 4.4 parkeerde voorheen ruim de helft van de abonneementhouders van de fietscarrousel hun fiets namelijk op straat.

Ook blijkt dat 28 procent van de abonneementhouders hun fiets niet meer stalt in huis of eigen berging. Dit gaat ten koste van de fietsstallingsmogelijkheden van omwonenden zonder eigen stalling. Het verplaatsen van fietsen van eigen berging of huis naar een fietscarrousel betekent een intensiever gebruik van de openbare ruimte. Uit de gegevens blijkt bovendien dat de mensen die voorheen hun fiets in eigen stalling parkeerde, deze niet dagelijks gebruiken.



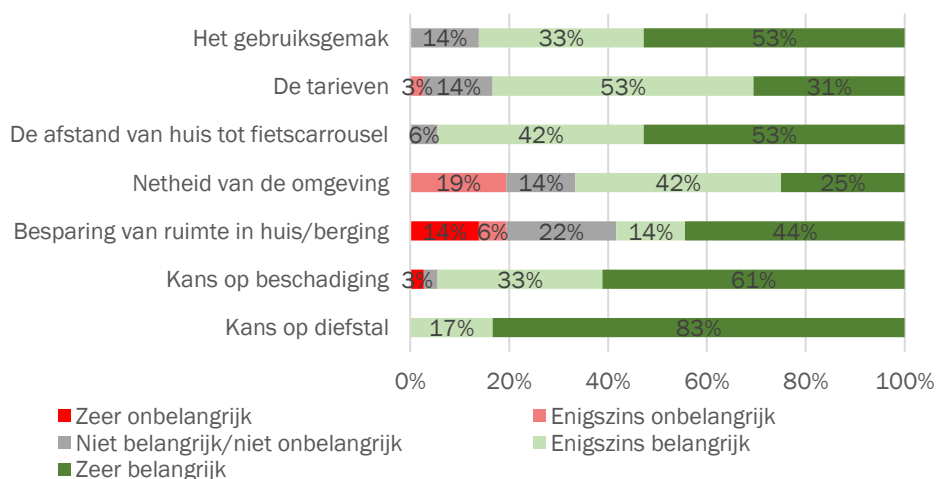
Figuur 4-4 Voordat de fietscarrousel er was

## Verandering in fietsparkeergedrag

Abonnementhouders van de fietscarrousel parkeren hun fiets niet tot nauwelijks meer langdurig ('s nachts bijvoorbeeld) op straat: 82 procent van de abonnementhouders parkeert de fiets altijd in de carrousel, terwijl de resterende 18 procent hun fiets soms – niet altijd – elders parkeert. Zij parkeren bijvoorbeeld thuiskomst van werk en de boodschappen of sportschool, hun fiets gemakshalve even op straat.

## Motieven gebruik fietscarrousel

De aspecten die (mogelijk) van belang zijn voor de keuze om al dan niet gebruik te maken van de fietscarrousel zijn kans op diefstal en beschadiging van de fiets, besparing van ruimte in eigen woning of de netheid van openbare ruimte, maar ook de afstand, tarieven en gebruiksgemak tot en van de carrousel. Uit de antwoorden blijkt dat eigenlijk al deze aspecten een belangrijke rol spelen. Er bestaan echter verschillen in hoeveel belang er aan deze aspecten gehecht wordt.



Figuur 4-5 Belang van verschillende aspecten bij de keuze om gebruik te maken van de fietscarrousel

De belangrijkste aspecten om de carrousel te gebruiken, zijn:

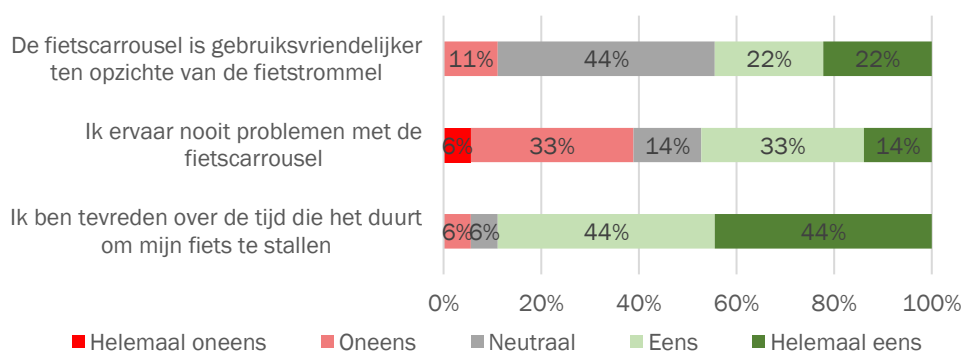
- de kans op diefstal (voor alle respondenten een factor die enigszins tot zeer belangrijk is);
- de loopafstand van huis tot de carrousel (voor 95 procent een factor die enigszins tot zeer belangrijk is);
- de kans op beschadiging van de fiets (voor 94 procent een factor die enigszins tot zeer belangrijk is).

Abonnementhouders achten het gebruiksgemak en de tarieven en van de carrousel iets minder belangrijk, maar nog steeds is dit voor een ruime meerderheid

van de respondenten belangrijke factoren. De netheid van de omgeving en vooral besparing van ruimte in eigen huis spelen het minst mee in de overweging. Dit heeft deels te maken met het feit dat de fietsen voorheen op straat geparkeerd stonden. Opvallend is dat de motieven van de abonneerders vooral zitten in de sfeer van voordelen voor henzelf (kans op diefstal of beschadiging, loopafstand) en niet zozeer in een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

### Tevredenheid gebruik fietscarrousel

De abonneerders zijn (zeer) tevreden met de fietscarrousel. De respondenten beoordelen de fietscarrousel gemiddeld met een 4,3 op een schaal van 5. Dat heeft waarschijnlijk (ook) te maken met de tijd die het duurt om de fiets te stallen: 88 procent is daar tevreden over. Daarentegen heeft 40 procent wel eens een probleem ervaren met de fietscarrousel. Uit de respons blijkt dat dit vaak gaat om krappe stallingen en bijbehorende gevolgen en enkele storingen. Dit beeld komt overeen de analyse van het aantal storingen (zie hoofdstuk 3).



Figuur 4-6 Meninge over de fietscarrousel

In de uitgezette vragenlijst is ook de open vraag gesteld of de abonneerders algemene opmerkingen hebben. De meeste gemaakte opmerkingen hebben betrekking op het stallen van de fiets: de ruimte tussen de fietsen en de opening worden soms wat smal genoemd, waardoor bijvoorbeeld kabels in elkaar vast komen te zitten of het lastig is de fiets in de carrousel te plaatsen<sup>5</sup>. In bijlage is een volledig overzicht van de opmerkingen terug te vinden.

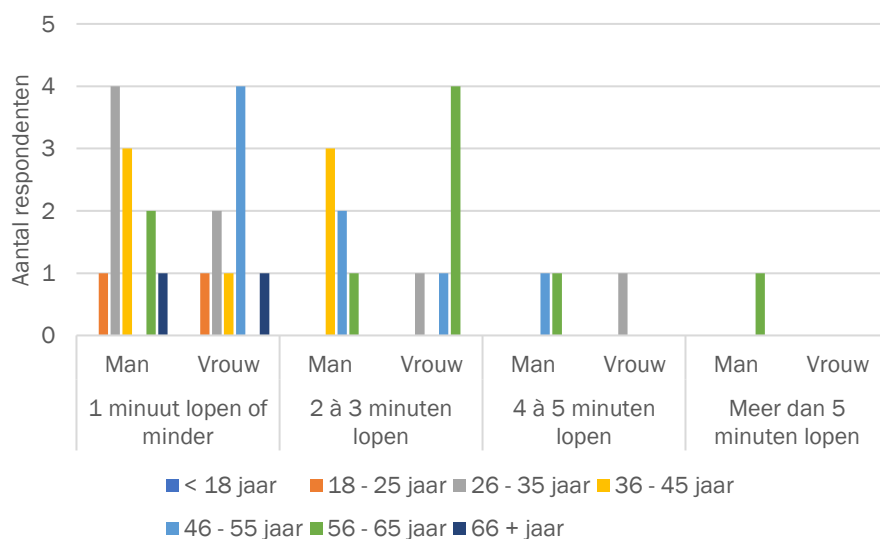
## 4.4 Achtergrond respondenten

Tot slot van dit hoofdstuk gaan we in op enkele achtergrondkenmerken van de abonneerders.

<sup>5</sup> De stallingsplaatsen in de fietscarrousel kunnen ruimer worden gemaakt, maar dat gaat ten koste van de ruimte op straat, of het aantal stallingsplaatsen.

## Afstand tot fietscarrousel, leeftijd en geslacht

De afstand van huis tot fietscarrousel is voor abonnementhouders een zwaar meewegend aspect, zie hiervoor. Dit komt ook naar voren als we kijken waar de abonnementhouders wonen. Meer dan de helft van de abonnementhouders woont namelijk binnen een minuut loopafstand van de carrousel. Het aantal abonnementhouders neemt een exponentieel af naarmate de afstand groeit. Iets meer dan tien procent van de abonnementhouders woont verder dan vier minuten lopen van de fietscarrousel. In het algemeen valt te stellen dat mannen de fietscarrousel vaker gebruiken dan vrouwen. Daarnaast zijn de abonnementhouders overwegend 36 jaar of ouder.



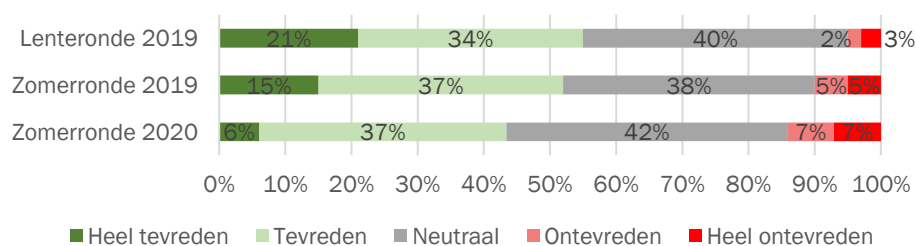
Figuur 4-7 Combinatie van de vragen "Hoe ver woont u van de fietscarrousel?", "Wat is uw geslacht?" en "Wat is uw leeftijd?"

## 5. Omgeving en omwonenden

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal welke veranderingen door de buurtbewoners waargenomen zijn en wat zij vinden van de fietscarrousel.

### 5.1 Ontwikkelingen houding fietscarrousel

De tevredenheid over de fietscarrousel onder de omwonenden is gepeild via het wijkpanel van Buurtcomité Vruchtenbuurt. Intussen is de vraag over de tevredenheid in verschillende onderzoeken voorgelegd, namelijk in de Lenteronde 2019, Zomerronde 2019 en Zomerronde 2020. Hierdoor zijn ook ontwikkelingen zichtbaar.

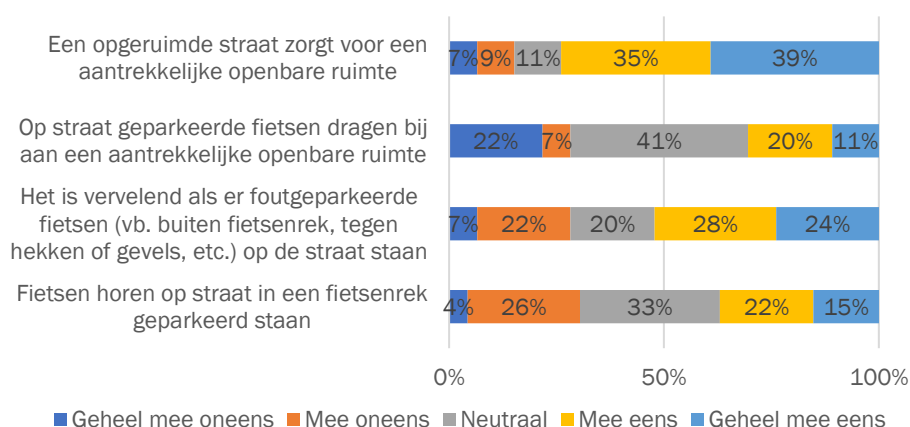


Figuur 5-1 Tevredenheid over de fietscarrousel door omwonenden (op basis van Wijkpanel Vruchtenbuurt)

Ruim 40 procent geeft in de Zomerronde 2020 aan tevreden tot zeer tevreden te zijn over de fietscarrousel. Nog eens 40 procent oordeelt neutraal, terwijl 14 procent van de respondenten ontevreden is. Vergeleken met de eerdere metingen zijn de omwonenden enigszins minder tevreden over de plaatsing van de fietscarrousel in de Vruchtenbuurt. Een mogelijke verklaring van de afnemende tevredenheid is dat in eerste instantie het aantal op straat geparkeerde fietsen afnam. Naarmate de tijd verstreek is de hoeveelheid (wees)fietsen echter weer toegenomen volgens de respondenten.

#### Fietsparkeerproblematiek

Voor het Wijkpanel Vruchtenbuurt is geen afname van de fietsproblematiek zichtbaar, terwijl de panelleden geparkeerde fietsen wel vinden bijdragen aan een rommelig straatbeeld. De meerderheid van het wijkpanel onderschrijft immers dat er veel fietsen op straat staan gestald, dat het vervelend als er fietsen fout geparkeerd staan op de stoep en dat dit zorgt voor een minder aantrekkelijke openbare ruimte. Vergelijkbare resultaten zijn zichtbaar in onze eigen enquête.



Figuur 5-2 Enkele stellingen over de op straat geparkeerde fietsen

De uitkomsten van de enquête duiden op het bestaan van enige fietsproblematiek in de Vruchtenbuurt. Een meerderheid (52 procent) van de omwonenden vindt het namelijk vervelend wanneer op de stoep foutgeparkeerde fietsen staan.

Tegelijkertijd is 74 procent van de omwonenden van mening dat een opgeruimde stoep zorgt voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Of goed geparkeerde fietsen tot een aantrekkelijke openbare ruimte behoren is een punt van discussie. Op straat geparkeerde fietsen dragen volgens de omwonenden niet bij aan aantrekkelijker openbare ruimte, maar het tast daarentegen de openbare ruimte ook niet aan. Tot slot geeft de meerderheid van de omwonenden aan dat een fiets niet noodzakelijkerwijs in een fietsenrek geparkeerd hoeft te staan. Al met al een diffuus beeld dus van de fietsproblematiek in de Vruchtenbuurt.

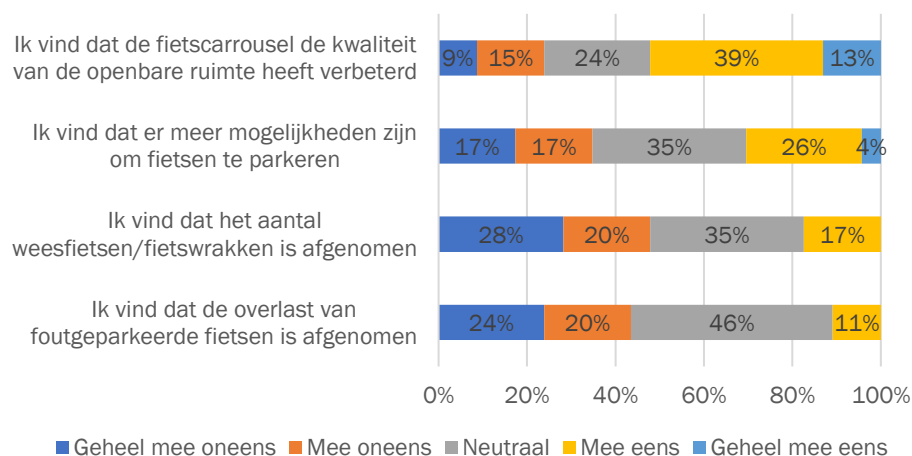
**“Fietsen horen net als auto’s in de openbare ruimte. Maar fietsen die de doorgang op het trottoir belemmeren zijn irritant.”**

*Inwoner Vruchtenbuurt*

### Effecten fietscarrousel

In de enquête is de omwonenden ook voorgelegd of de fietscarrousel de geschetste fietsproblematiek in de Vruchtenbuurt (deels) oplost. De uitkomsten van laten zien dat een kleine meerderheid (52 procent) de fietscarrousel heeft gezorgd voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Behalve een kwaliteitsverbetering heeft de fietscarrousel echter een relatief klein effect op fietsproblematiek. Omwonenden zijn er in het algemeen niet van overtuigd dat het aantal goede

fietsparkeermogelijkheden is gegroeid. Men is er daarnaast, net als het wijkpanel, niet van overtuigd van het effect van de carrousel op de hoeveelheid foutgeparkeerde fietsen of fietswrakken; niet meer dan 20 procent van de omwonenden vindt dat de overlast afgenomen.



Figuur 5-3 Enkele stellingen over fietsparkeren en de kwaliteit van de openbare ruimte

“Rommeligheid op straat is afgenomen op de plek van de carrousel. In de omliggende straten is er geen verschil te merken.”

Inwoner Vruchtenbuurt

#### Gepercipieerde versus feitelijke fietsparkeerdruk

Naast de gepercipieerde fietsparkeerdruk volgens omwonenden, die we met de enquête onder het Wijkpanel en onze eigen enquête hebben achterhaald, is het interessant om te onderzoeken hoe het aantal geparkeerde fietsen zich *feitelijk* ontwikkeld heeft. Er zijn echter geen tellingen van het aantal geparkeerde fietsen beschikbaar. Ook data beschikbaar over verwijderde fietswrakken en foutief geparkeerde fietsen ontbreekt. Hierdoor kunnen we niet vaststellen of de fietscarrousel heeft geleid tot minder fietsen op straat.

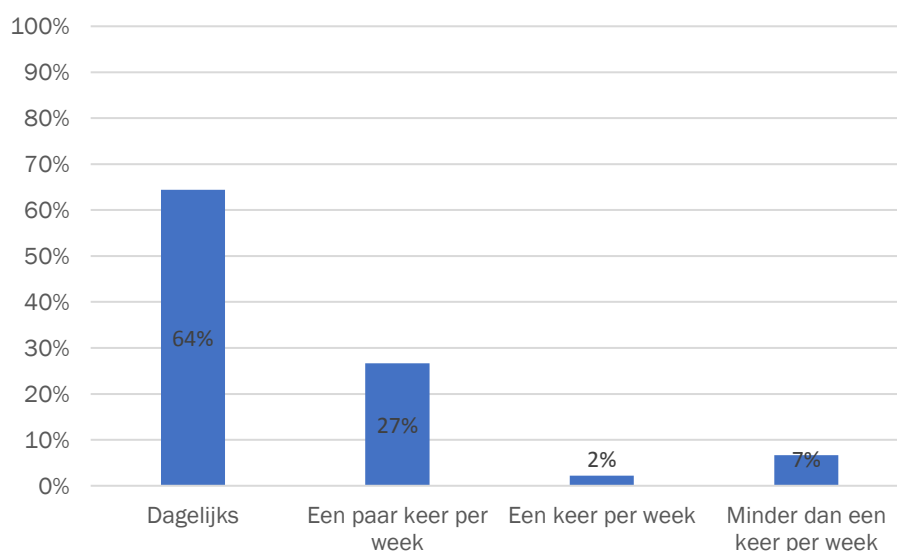
## 5.2 Mobiliteits- en fietsparkeergedrag

In de enquête onder omwonenden is ook een aantal vragen over hun mobiliteits- en fietsparkeergedrag gesteld.

### Fietsbezit en fietsgebruik

Het fietsbezit onder alle respondenten is 98 procent. Als we dit uitsplitsen over de groep die wel en de die geen gebruik maakt van de fietscarrousel, geldt dat dit onder respondenten met een abonnement (uiteraard) 100 procent is en onder de groep zonder abonnement 97 procent.

In het gebruik van de fiets zien we dat er frequent met de fiets gereisd wordt, Meer dan 90 procent van de respondenten gebruikt zijn of haar fiets een paar keer per week tot dagelijks.



Figuur 5-4 Hoe vaak gebruikt u uw fiets?

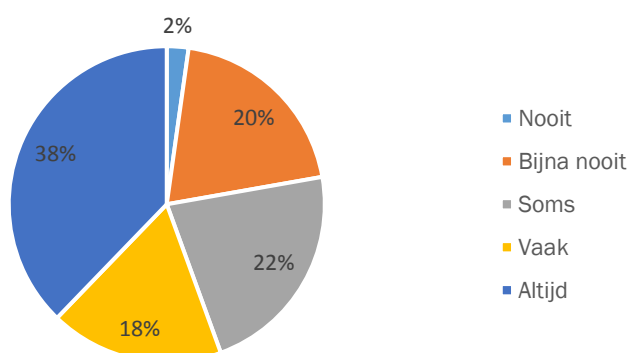
Als we kijken naar reismotieven, zien we een beeld dat vergelijkbaar is met de enquête onder abonneerders: de motieven woon-werk, recreatief en huiselijke bezigheden zijn min of meer in balans, met een iets kleiner aandeel voor het motief sportief fietsen.

### Fietsparkeren

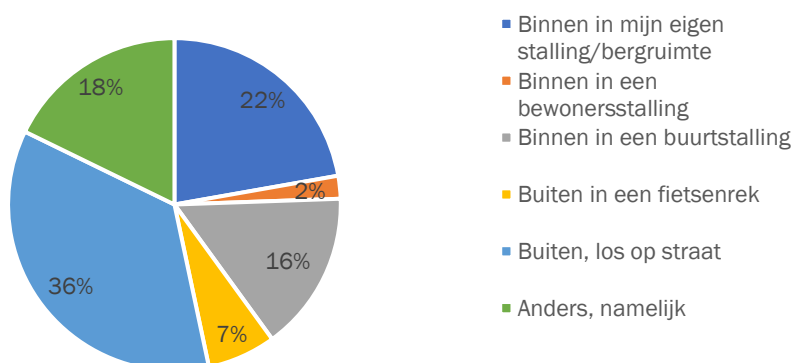
Op de vraag op omwonenden gemakkelijk een parkeerplek voor hun fiets kunnen vinden zijn de antwoorden zeer wisselend. 22 procent geeft aan dat dit nooit of bijna nooit het geval is, terwijl 56 procent aangeeft dat dit vaak of altijd het geval is.



Duidelijke verschillen zijn ook te zien in waar de fiets meest geparkeerd wordt. De meeste omwonenden (36 procent) parkeren hun fiets op straat, maar ook binnen in eigen stalling (22 procent), anders (18 procent), binnen in een buurtstalling (16 procent) worden genoemd. Tot slot van dit onderdeel bekijken we welke factoren de omwonenden van belang vinden. Wederom een divers beeld hier. De loopafstand tot de woning wordt het meest genoemd (28 procent), maar bijna net zo vaak de kans op diefstal (24 procent) en de mogelijkheid om de fiets vast te maken (20 procent).



Figuur 5-5 Kunt u nabij uw gemakkelijk een parkeerplek voor uw fiets vinden?



Figuur 5-6 Waar parkeert u uw fiets meestal?



Figuur 5-7 Welke factoren spelen een rol wanneer u een fietsparkeerplek uitzoekt (meerdere antwoorden mogelijk)

## 5.3 Mogelijk gebruik en betalingsbereidheid

### Potentieel gebruik

Op de vraag hoe waarschijnlijk het is dat iemand in de toekomst de fietscarrousel gaat gebruiken indien er plek is, antwoord ongeveer de helft van de niet-gebruikers dat dit waarschijnlijk (25 procent) tot zeer waarschijnlijk (22 procent) het geval is. 13 procent is neutraal. Een kleine minderheid acht het onwaarschijnlijk (13 procent) of zeer onwaarschijnlijk (28 procent).

Het wordt overigens waarschijnlijker dat een fietser een abonnement afsluit naarmate de waarde van de fiets afneemt. Dit negatieve verband wordt mogelijk veroorzaakt doordat duurdere fietsen vaak al in goede fietsparkeervoorzieningen gestald worden (in eigen stalling, etc.).

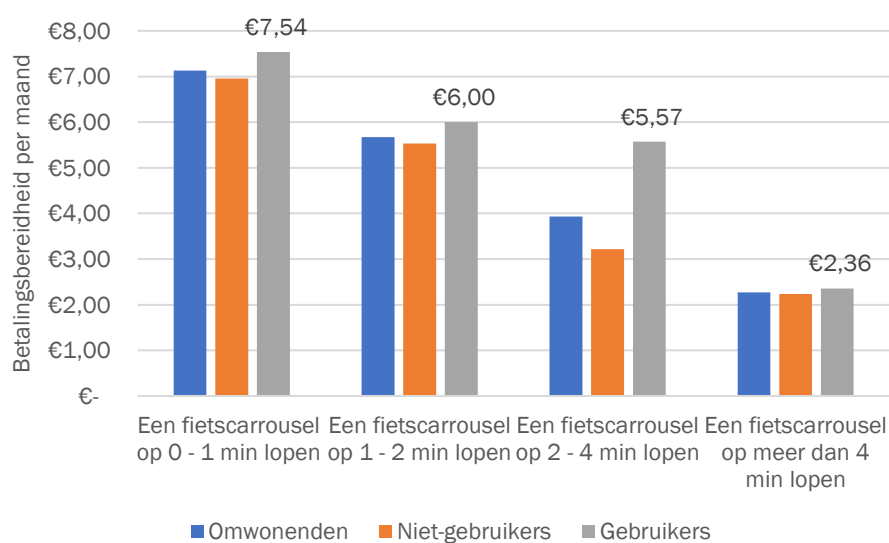
#### Fietscarrousel en e-bikes/toerfietsen

Een goede fietsparkeervoorziening zoals de fietscarrousel is aantrekkelijk voor bewoners. Men ziet er voordelen in en is bereid te betalen, maar men is niet noodzakelijkerwijs geneigd om een e-bike of toerfiets aan te schaffen vanwege een goede fietsparkeervoorziening (de fietscarrousel) is: 45 procent acht het onwaarschijnlijk, 36 procent acht het waarschijnlijker en 18 procent staat er neutraal tegenover.

### Betalingsbereidheid

Het belang van de afstand van huis tot de carrousel en de abonnementskosten van de fietscarrousel is even groot voor de omwonenden als voor de abonneementhouders. De betalingsbereidheid hangt samen met de afstand: voor omwonenden is de gemiddelde betalingsbereidheid maximaal 7,11 euro per maand

bij een afstand van 0 tot 1 minuut lopen, terwijl dat voor gebruikers 7,54 euro is. Deze neemt voor beiden geleidelijk af naarmate de afstand tussen huis en fietscarrousel toeneemt. Zoals te zien is in onderstaande grafiek, verschilt de betalingsbereidheid voor de fietscarrousel onder omwonenden (gebruikers en niet-gebruikers) marginaal, met uitzondering wanneer de fietscarrousel zich op 2 tot 4 minuten lopen bevindt.



Figuur 5-8 Wat bent u bereid per maand te betalen voor de fietscarrousel?

## 5.4 Achtergronden respondenten

De enquête is door 27 vrouwen en 19 mannen ingevuld. De verdeling over de verschillende leeftijdsgroepen is zeer in balans: 26-35 jaar 10 respondenten, 36-45 jaar 9 respondenten, 46-55 jaar 9 respondenten, 56-65 jaar 11 respondenten en 66 jaar of ouder 7 respondenten.

## 6. Financiën

Dit hoofdstuk bevat vertrouwelijke informatie en zal in de publieke versie van dit rapport leeg gelaten worden.

[Redacted text block]

### 6.1 Investeringsen

[Redacted text block]

### 6.2 Beheer en exploitatie

[Redacted text block]

# DECISIO

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

## 7. Uitbreiding fietscarrousel

Eén van de onderzoeksvragen van de evaluatie is of en in welke gevallen het interessant is om elders in de stad fietscarrousel te plaatsen. In dit hoofdstuk gaan we in op die vraag.

### 7.1 Belang van fietsparkeervoorzieningen

Allereerst is de vraag of het überhaupt wenselijk is om als gemeente voor fietsparkeervoorzieningen te zorgen. Op basis van de in de voorgaande hoofdstukken besproken enquêtes kunnen we stellen dat in ieder geval een deel van de bewoners het waardeert dat er afgesloten voorzieningen zijn, zodat zij hun fiets veilig kunnen stallen. Ook is naar voren gekomen dat dankzij goede fietsparkeervoorzieningen mensen meer geneigd zijn een (goede) fiets aan te schaffen en deze ook (vaker) te gebruiken. Dit is in lijn met de doelstellingen die de gemeente Den Haag nastreeft en het beleid dat hiertoe wordt gevoerd: meer fietsgebruik en goede parkeervoorzieningen om dit te faciliteren. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn dus zeker wenselijk.

### 7.2 Fietsparkeervoorzieningen vergeleken

Vervolgens is de vraag welk type fietsparkeervoorzieningen dan gewenst zijn en hoe fietscarrousel zich verhouden tot andere soorten voorzieningen. De vergelijking met andere afgesloten voorzieningen waar gebruikers voor betalen, dus fietstrommels en (in pandige) buurtstallingen, is hierbij het meest relevant. Waarbij we aantekenen dat de gemeente in principe geen nieuwe fietstrommels plaatst. We beschouwen een aantal aspecten:

- **Ruimtegebruik**  
Eén van de voordelen van een fietscarrousel is dat schaarse ruimte efficiënt benut wordt. Voor de geëvalueerde fietscarrousel geldt dat drie keer zoveel fietsen op dezelfde plek passen ten opzichte van fietstrommels. Een in pandige buurtstalling levert de grootste besparing van de openbare ruimte.
- **Inpassing in de omgeving**  
Hoewel een fietscarrousel de ruimte efficiënter gebruikt dan een fietstrommel, is wel grotere minimale ruimte nodig. Dit betekent dat er misschien locaties zijn waar geen fietscarrousel past, maar waar wel een fietstrommel past. Uit de enquêtes en gesprekken is naar voren gekomen dat de fietscarrousel esthetisch gezien hoger gewaardeerd worden dan

fietstrommels. Een inpandige buurtstalling onttrekt zich in het algemeen uit het zicht.

- **Beoordeling door gebruikers**

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat gebruikers de fietscarrousel positief waarderen. Een vergelijking met fietstrommels of buurtstallingen kunnen we niet maken. Wel lijkt het er op dat dit aspect niet van heel groot belang is. De belangrijkste factoren voor het gebruik van de fietscarrousel zijn immers de afstand tot de woning en feit dat de fiets veilig gestald kan worden. Uit een evaluatie van de buurtstallingen in Den Haag (Mobycon, 2017) komt naar voren dat voor buurtstallingen geldt dat het gebruik van ervan vooral bepaald wordt door de locatie ten opzichte van de woningen en de toegankelijkheid en dat bijvoorbeeld tarieven en het type fietsenrek geen invloed hebben. Dit impliceert dat het voor gebruikers niet zoveel uit maakt wat voor type voorziening is, maar dat het vooral om de locatie gaat.

- **Flexibiliteit**

Fietscarrousel (in ieder geval VelowSpaces) zijn in principe verplaatsbaar. Omdat ook beperkte eisen gesteld worden aan de fundering, betekent dit dat ze relatief eenvoudig verplaatst kunnen worden, bijvoorbeeld bij tegenvallende belangstelling. Dit biedt de gemeente flexibiliteit in het fietsparkeerbeleid. Voor fietstrommels geldt hetzelfde. Voor buurtstallingen geldt dat alternatieve aanwending van de ruimte vaak wel mogelijk is, maar per geval bekeken zal moeten worden of de ruimte inderdaad een andere functie kan krijgen.

- **Kosten**

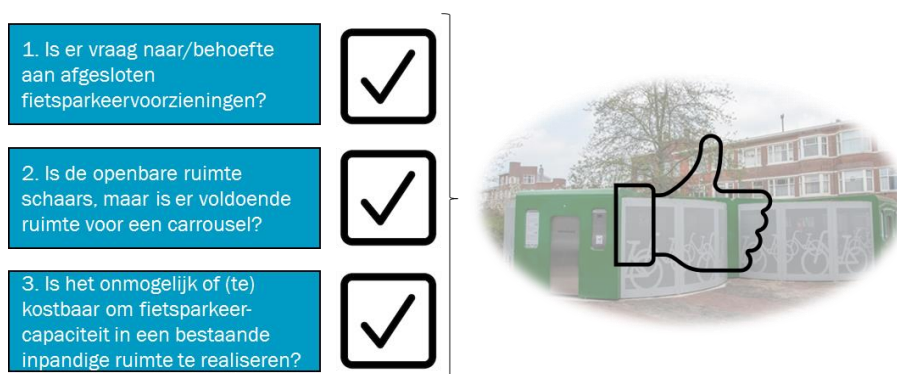
In vergelijking met fietstrommels, zijn de investeringskosten (en ook afschrijvingskosten) van fietscarrousel fors hoger. De levensduur van de fietscarrousel bedraagt minimaal 10 jaar. Voor de vergelijking met buurtstallingen, geldt dat de kosten sterk afhankelijk zijn van in hoeverre de ruimtes die hiervoor gebruikt worden, op een andere manier ingezet kunnen worden.

Tabel 7.1 Een globale vergelijking van fietscarrousel ten opzichte van fietstrommels en buurtstallingen

	Fietscarrousel	Fietstrommel	Inpandige buurtstalling
Gebruik openbare ruimte	0	-	+
Inpassing omgeving	0	-	+
Beoordeling gebruikers	0	0	0
Flexibiliteit	+	+	0/+
Kosten	0	+	0

Uit bovenstaande beschouwing maken we op dat het erop lijkt dat voor het gebruik en het voor de gebruikers niet zoveel uitmaakt of er een fietstrommel, fietscarrousel of (in pandige) buurtstalling is. Het gebruik van de fietscarrousel kan daarentegen in een aantal specifieke situaties wenselijk zijn. Het is zaak goed te bekijken op welke locaties precies vraag/behoefte is aan afgesloten fietsparkeervoorzieningen. In verband met de relatief hoge kosten zal een fietscarrousel daar vervolgens niet de eerste keuze zijn. Maar als de openbare ruimte schaars is en het dus extra belangrijk is deze efficiënt te benutten en er geen in pandige oplossingen in bestaande gebouwen beschikbaar zijn, komt een fietscarrousel wel in beeld.

Figuur 7-1 Overzicht van de randvoorwaarden voor wenselijkheid fietscarrousel



In de praktijk zal het met name in vooroorlogse wijken en in het centrum aan de voorwaarden worden voldaan. De ruimte is hier schaars; zowel bij mensen thuis (want weinig eigen bergingen) als op straat. Ook de bevolkingsdichtheid is een belangrijk criterium, omdat de afstand van de fietsparkeervoorziening tot de woning één van de belangrijkste redenen is om gebruik te maken van de fietscarrousel.

De wenselijkheid van een fietscarrousel blijft echter in grote mate afhankelijk van de context. De behoefte verschilt immers van plek tot plek, maar ook in hoeverre er mogelijke alternatieven zijn verschilt per locatie, evenals de benodigde investeringskosten en/of terugkerende kosten. We adviseren daarom om per locatie de situatie in beeld te brengen. Hoe groot en waar is de vraag aan afgesloten fietsparkeervoorzieningen precies? Welke oplossingen zijn mogelijk? En vervolgens: hoe verhouden de (maatschappelijke) kosten en baten van de verschillende alternatieven zich tot elkaar? De antwoorden op deze vragen bieden de benodigde beslism informatie voor het al dan niet plaatsen van fietscarrousel.



## 8. Conclusies

In dit hoofdstuk gaan we in op de conclusies die uit het evaluatieonderzoek kunnen worden getrokken. We maken daarbij onderscheid tussen de conclusies die specifiek betrekking hebben op de fietscarrousel in de Vruchtenbuurt (paragraaf 8.1) en conclusies die algemener van aard zijn en betrekking hebben op de vraag of en onder welke voorwaarden het plaatsen van fietscarrouses ook op andere plekken in Den Haag wenselijk is (paragraaf 8.2).

### 8.1 Fietscarrousel Vruchtenbuurt

#### **Aanleg, beheer en exploitatie**

Bij de aanleg van de fietscarrousel hebben zich geen problemen voorgedaan en we concluderen dan ook dat dit soepel en vlot is gegaan. Het beheer en de exploitatie verlopen zoals verwacht. Incidenteel doen zich technische storingen voor, met name met de deuren. Ook zijn er soms problemen met fietsen die niet passen. De storingen/problemen lijken over het algemeen adequaat opgelost te worden. Over de financieel-administratieve afhandeling concluderen we dat deze probleemloos verloopt. Vanuit de exploitant en de abonneementhouders zijn er geen signalen dat er problemen mee zijn.

#### **Gebruik en gebruikers**

Ten aanzien van het gebruik concluderen we allereerst dat vraag en aanbod bij elkaar aansluiten. Praktisch sinds de opening is de bezettingsgraad boven de 70 procent en inmiddels zijn alle plekken uitgegeven. Tegelijkertijd is de vraag ook niet veel groter dan het aanbod. Het aantal opzeggingen is beperkt, waardoor de wachtlijst oploopt.

De voornaamste conclusie over de gebruikers is dat gebruik (in de zin van abonneementhouder zijn) en loopafstand duidelijk met elkaar samenhangen. Hoe dichter bij de fietscarrousel, hoe meer abonneementhouders. Goede fietsparkeervoorzieningen als de fietscarrousel lijken een klein effect op het mobiliteitsgedrag te hebben: ongeveer 30 procent van de abonneementhouders gebruikt vaker de fiets, ruim tweede derde van deze groep heeft dan ook een andere fiets gekocht. Er zijn geen duidelijke aanwijzingen voor een modal shift van bijvoorbeeld auto naar fiets.

We kunnen concluderen dat de abonneementhouders in het algemeen tevreden zijn. Als voornaamste redenen voor het gebruik van de fietscarrousel zijn naar voren gekomen de verminderende kans op diefstal of beschadiging. De

gebruiksvriendelijkheid wordt positief beoordeeld. Verbetermogelijkheden zitten met name in het feit dat de breedte en hoogte van de opening en de ruimte in de carrousel beperkt zijn. Hierdoor ontbreekt bijvoorbeeld de mogelijkheid om buitenmodelfietsen te stallen en is het stallen zelf soms lastig.

## **Omgeving en omwonenden**

Hoewel geen direct doel van de fietscarrousel, is de vraag toch interessant of de fietscarrousel heeft geleid tot minder (overlast van) geparkeerde fietsen op straat. Op basis van de enquêtes (feitelijke data ontbreekt) concluderen we dat dit niet tot nauwelijks het geval is. In eerste instantie was dit wel het geval, maar inmiddels lijkt het aantal op straat geparkeerde fietsen terug op het niveau van voor 2019. Waarschijnlijk mede hierdoor is onder het leden van het Wijkpanel Vruchtenbuurt sprake van een afnemende tevredenheid over de fietscarrousel. Onder de respondenten van de omwonendenenquête is het beeld diffuus van in hoeverre op straat geparkeerde fietsen bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

De mobiliteitspatronen en het fietsparkeergedrag van de bewoners van de Vruchtenbuurt zijn zeer uiteenlopend. Alleen in fietsbezit (vrijwel iedereen) en fietsgebruik (de meeste mensen zeer frequent) zien we een duidelijk beeld. Op vragen over de motieven om te fietsen, het gemak waarmee een fietsparkeerplek nabij de woning gevonden kan worden, de plek de fiets waar meestal gestald wordt en factoren die een rol spelen bij de keuze voor een fietsparkeerplek, zijn de antwoorden zeer verschillend.

De betalingsbereidheid voor de fietscarrousel is afhankelijk van de afstand tussen de woning en fietscarrousel. Deze neemt af naarmate de afstand toeneemt.

## **Financieel**

De eenmalige kosten voor voorbereiding en aanleg van de fietscarrousel bedroegen circa 220.000 euro. De terugkerende kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie, zijn bij een volledige bezetting van de carrousel en de huidige tarieven min of meer met elkaar in evenwicht.

## **8.2 Mogelijkheden en wenselijkheid fietscarrousel elders**

Uit de evaluatie van de fietscarrousel in de Vruchtenbuurt is gebleken dat deze goed functioneren; gebruikers zijn over het algemeen tevreden. Dit, in combinatie met de constatering dat goede fietsparkeervoorzieningen het fietsgebruik in de stad faciliteren en stimuleren, maken dat verdere uitrol van fietscarrousel in beginsel interessant is. Wel is het een relatief kostbare oplossing, waardoor per situatie kritisch bekeken moet worden of de extra kosten ten opzichte van bijvoorbeeld

fietstrommels of buurtstallingen dit rechtvaardigen. Dit zal met name het geval zijn op locaties waar openbare ruimte het schaars is (dichtbevolkte, vooroorlogse wijken) en geen geschikte inpandige buurtstallingen mogelijk zijn.

De evaluatie heeft ook uitgewezen dat fietscarroussels, maar dat geldt waarschijnlijk ook voor andere fietsparkeervoorzieningen, minder geschikt zijn als oplossing voor overlast van geparkeerde fietsen op straat. Zeker wanneer omwonenden de fietscarroussel gebruiken als stalling in plaats van eigen stallingen. In de Vruchtenbuurt bleek daarnaast de latente vraag zo groot dat het aantal op straat geparkeerde fietsen inmiddels even groot lijkt als voor de plaatsing van de fietscarroussel. Wel leveren de fietscarroussels een bijdrage aan verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in de zin dat ze als object in die openbare ruimte als aantrekkelijker dan fietstrommels worden gezien.

## Bijlage 1 Enquête abonnementhouders

Geachte heer/mevrouw,

U heeft een abonnement op de fietscarousel in de Abrikozenstraat. De fietscarousel is een experiment van de gemeente Den Haag. De gemeente wil graag leren van dit experiment en is onder andere benieuwd naar de ervaringen van de gebruikers. We nodigen u daarom van harte uit om [deze vragenlijst](#) in te vullen. Indien u in het bezit bent van meerdere fietsen; het gaat specifiek om de fiets die u in de fietscarousel stalt. Invullen duurt circa 3 minuten.

Onderzoeksbureau Decisio voert de evaluatie uit in opdracht van de gemeente Den Haag. Voor eventuele vragen of opmerkingen kunt u contact met hen opnemen via Pim van der Zwet (p.vanderzwet@decisio.nl). Decisio zal alle ingevulde vragenlijsten vertrouwelijk behandelen: de ingevulde vragenlijsten zijn niet terug te herleiden naar wie deze heeft ingevuld.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking,

Met vriendelijke groet, mede namens de gemeente Den Haag en Decisio,  
Lo Minck Systemen

PS: het is mogelijk dat u via een andere weg ook een vragenlijst heeft gehad over de fietscarrouseles, omdat omwonenden ook om hun mening worden gevraagd. Dit betreft een andere vragenlijst, waarbij vragen om ervaringen als gebruikers centraal staan.

## 1. Voordat de fietscarrouseis er waren:

[Meer details](#)

● Had ik geen fiets	1
● Parkeerde ik mijn fiets in een f...	5
● Parkeerde ik mijn fiets op straat	20
● Parkeerde ik mijn fiets in mijn ...	10



## 2. Voor welke vervoerswijze zijn deze fietsritten (meestal) in de plaats gekomen?

[Meer details](#)

● Auto	0
● Openbaar vervoer	1
● Lopen	0
● Andere vervoerswijze (motor, b...	0
● Geen, eerder maakte ik minde...	0



## 3. Bent u overgegaan tot de aanschaf van een fiets vanwege de fietscarrousel?

[Meer details](#)

● Ja	8
● Nee	21



## 4. Waarvoor gebruikt u uw fiets? (Meerdere antwoorden mogelijk)

[Meer details](#)

● Woon-werk verkeer	27
● Recreatief (winkelen, theater, b...	31
● Sportief (fietsstochten, wielren...	15
● 'Huiselijke' bezigheden (bood...	28
● Andere	1



## 5. Is door de fietscarrousel uw mobiliteitsgedrag veranderd?

[Meer details](#)

● Ja, vanwege de fietscarrousel ...	8
● Ja, vanwege de fietscarrousel f...	3
● Ja, vanwege de fietscarrousel f...	1
● Nee, ik fiets even vaak	24
● Andere	0



## 6. Parkeert u uw fiets altijd in de fietscarroussel?

[Meer details](#)

● Ja, altijd	28
● Meestal, soms parkeer ik hem ...	6
● Andere	2



## 7. Hoe vaak gebruikt u uw fiets?

[Meer details](#)

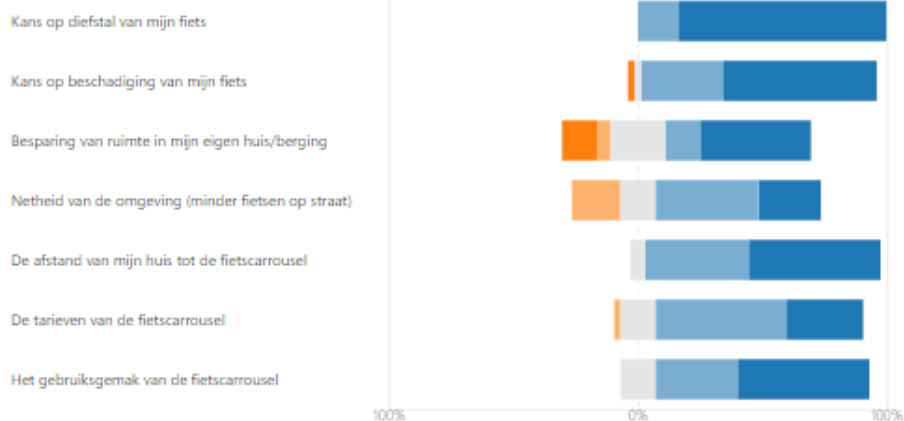
● Dagelijks	20
● Een paar keer per week	11
● Eén keer per week	3
● Minder dan één keer per week	2



## 8. Wilt u voor de volgende aspecten aangeven hoe belangrijk ze voor u zijn bij de keuze om gebruik te maken van de fietscarroussel?

[Meer details](#)

■ Zeer onbelangrijk  
 ■ Enigszins onbelangrijk  
 ■ Niet belangrijk/niet onbelangrijk  
 ■ Enigszins belangrijk  
 ■ Zeer belangrijk



## 9. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen

[Meer details](#)

■ Helemaal oneens  
 ■ Oneens  
 ■ Neutraal  
 ■ Eens  
 ■ Helemaal eens



## 10. Hoe ver woont u van de fietscarroussel?

[Meer details](#)

1 minuut lopen of minder	20
2 à 3 minuten lopen	12
4 à 5 minuten lopen	3
Meer dan 5 minuten lopen	1



## 11. In hoeverre bent u tevreden met de fietscarrousel?

[Meer details](#)

36  
Antwoorden

4.31  
Gemiddeld aantal

## 12. Uw geslacht

[Meer details](#)

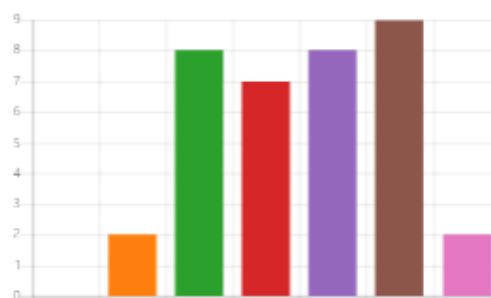
Man	20
Vrouw	16



## 13. Uw leeftijd

[Meer details](#)

< 18 jaar	0
18 - 25 jaar	2
26 - 35 jaar	8
36 - 45 jaar	7
46 - 55 jaar	8
56 - 65 jaar	9
66 + jaar	2



## 14. Wat is uw postcode (Postcode-6)?

[Meer details](#)

36  
Antwoorden

Meest recente antwoorden

'2564PX'

'2564px'

'2564vk'

## 15. Heeft u algemene opmerkingen of een toelichting op één van u antwoorden?

[Meer details](#)

23  
Antwoorden

Meest recente antwoorden

*"De fietsen staan erg dicht op elkaar waardoor de remkabels vaak ver...*

*"De hoogteverschillen in de Carroussel zijn echt niet voldoende. Const...*

*"aantal keer gehad dat de deur niet opende na aanbieden pas. In het ...*

## Overzicht algemene opmerkingen vraag 15:

- de opening om je fiets te stallen is erg laag. Voor mensen met rugproblemen is dit niet fijn. Het zou fijn zijn als je rechtopstaand de fiets zou kunnen stallen, ipv voorover gebukt
- Ik ben erg tevreden over de fietscarrousel. Zou hem eerlijk gezegd niet meer willen missen. Zonder carrousel zou ik het niet aandurven om een nieuwe fiets aan te schaffen, gezien de kans op diefstal of beschadiging. Dan zou het een oudere tweedehands worden.
- Omdat ik mijn fiets voornamelijk voor woon-werkverkeer gebruik en inmiddels 4 maanden thuis werk ivm Coronacrisis gebruik ik hem nu minder dan 1x per week. Fijn dat hij nog steeds in de carrousel geparkeerd staat! Veilig, terwijl mijn fiets niet meer in mijn huis staat!
- De vraag ruimte in huis is voor mij niet van toepassing. Wellicht meer aandacht voor hoogte van diverse fietsen i.v.m. fietssturen die lastig langs elkaar gaan. Al twee maal een nieuw kabeltje a € 70,00 moeten aanschaffen voor mijn elektrische fiets. Verder ontzettend blij met de carrousel en de snelle actie bij een defect waardoor de deur niet opent.
- De ruimte tussen de fietsen mogen zeker wat ruimer ivm de sturen-remkabels die tegen, onder, boven elkaar vast komen te zitten tijdens en na het doorduwen en eruit halen in de beugels van het voorwiel, achterwiel is geen optie ivm spatbord en het maakt niet uit of je de hoge of lage stand gebruikt, zodat de deur gesloten kan worden. Beschadiging en ergernis is een gevolg hiervan. Wat led verlichting zou fijn zijn in donkere dagen en voor de veiligheid.
- ik ben zeer tevreden en is een prima oplossing dit hadden ze wat mij betreft eerder mogen bedenken.
- dit project is vatbaar voor uitbreiding
- Met storing wordt er niet adequaat gereageerd. Ik ben zelfs 1x uitgelachen terwijl ik naar mijn werk moest en geen alternatief vervoersmiddel heb.
- De fietscarrousel is enigszins storingsgevoelig. Sinds de start heb ik een paar keer moeten bellen vanwege een storing. Deze werden wel redelijk snel verholpen. Algemeen: de toegang is vrij nauw en laag. Bij het ontwerp van een nieuw model zou dit ruimer kunnen. Er zou wel meer licht (sterkere lamp) in mogen. Vooral in de winter is het binnenzicht slecht. Tot slot ben ik wel erg blij met deze voorzieningen, de levensduur van mijn fiets wordt er zeker mee verlengd.
- De carrousel is wel verandert in een hangplek voor jongeren waarbij ik het idee heb dat er wiet gerookt wordt en drugs verhandeld. Dus wat dat betreft ben ik zeer ontevreden met de carrousel
- Een licht plaatsen in de carrousel zal het stallen in de avonden wel makkelijker maken.



- Soms 's nachts storting waardoor fiets toch buiten moet blijven staan. Storting is dan de volgende morgen al opgelost zodat melden geen zin meer heeft.
- De afstanden tussen de plekken is niet ruim en soms moet ik mijn fiets heen en weer bewegen om tussen de fietsen van mijn 'buren' te kunnen staan. Ook is een beschermhoesje voor m'n zadel geen overbodige luxe; de fiets wordt snel stoffig.
- Prima project en mag gewoon voortgezet worden omdat mijn fiets al een aantal keren is gestolen.
- M.b.t. tevredenheid over de fietscarrousel wil ik opmerken dat de opening wat mij betreft zowel te smal als te laag is. Ik heb een normaal formaat fiets en mijn stuur past qua breedte niet in één keer door de opening. Ik moet dus eerst de linkerhelft van het stuur naar binnen steken, mijn fiets iets naar links kantelen en dan kan pas de rechterhelft van het stuur naar binnen. Ook de hoogte is krap; ik moet mijn bel en telefoonhouder naar beneden draaien, anders is de opening niet hoog genoeg. Beide beperkingen doen voor mij af aan het gebruiksgemak en -plezier.
- Iets betere verlichting in de carrousel met name in de donkere maanden zou wenselijk zijn.
- Ben erg blij met de carrousel, moest mijn fiets het portiek opdragen, er zijn al 2 fietsen gestolen voor de deur
- Zoals ik bij een van de vragen al heb aangegeven vind ik het jammer dat de carrousel niet geschikt is voor sportfietsen. Deze fiets wil ik namelijk niet op straat zetten, maar staat nu noodgedwongen binnen. Hiervoor zou de carrousel voor mij ideaal zijn. Voor mijn stadsfiets voor dagelijks gebruik vind ik het te complex. Ik ga naar werk, kom dan thuis. Pak 10 minuten later de fiets om een boodschap te doen. Dan ga ik 's-avonds weer met de fiets naar de sportschool. Als ik mijn fiets dan iedere keer in de carrousel zet ben ik veel tijd kwijt. Dat klinkt lui, maar zo is het in de praktijk wel. :) Als ik een nieuwe fiets zou hebben dan zou ik het wel veel meer gebruiken. Ik vind het idee van de carrousel echt goed en het ziet er ook mooi uit in het straatbeeld. Maar er is natuurlijk beperkt ruimte beschikbaar in de openbare ruimte.
- Soms blijft mijn stuur haken in de remkabels van mijn buurfietsen en dan is het wat lastig om mijn fiets eruit te halen Een paar maanden geleden zaten er regelmatig jonge kinderen op het dak, de laatste tijd echter niet meer Zeer tevreden met deze fietsenstalling!
- aantal keer gehad dat de deur niet opende na aanbieden pas. In het begin vaak waardoor ik genoodzaakt was om de tram te nemen. Week of 4 geleden gebeurde dit nogmaals.
- De hoogteverschillen in de Carrousel zijn echt niet voldoende. Constant blijft mijn fiets met de kabels en het stuur aan de fiets naast mij hangen en kost het trekken en rukken om hem er in of uit te krijgen. Echt waardeloos voor mijn mooie fiets en die van de buurfiets. Ik heb de beheerder wel eens gemaild maar die zegt alleen het voorzichtig te doen. Mijn man heeft ook een fiets in de carrousel en heeft hetzelfde

probleem. Ondanks dat ik verder best tevreden ben is dit echt van negatieve invloed op mijn mening. Verder zijn de hangjongeren de laatste tijd niet prettig met veel roken, blowen en troep.

- De fietsen staan erg dicht op elkaar waardoor de remkabels vaak verstrikt raken in het stuur van de fiets ernaast. Dit vergroot de kans op beschadigingen en bemoeilijkt het stallen of verwijderen van de fiets. Daarnaast is het erg vervelend dat er hangjongeren rond de stalling aanwezig zijn en vervelende opmerkingen maken. Dit draagt niet bij aan een veilig gevoel wanneer je de fiets wil stallen cq verwijderen.

## Bijlage 2 Enquête omwonenden

Geachte heer/mevrouw,

Begin 2019 is in de Abrikozenstraat een fietscarrousel (een volautomatische fietsenberging) geplaatst. Dit is een experiment van de gemeente Den Haag. De gemeente wil graag leren van dit experiment en is onder andere benieuwd naar de ervaringen van de omwonenden. We nodigen u daarom van harte uit om een vragenlijst hierover in te vullen. Dat kan via de **QR-code** of de **URL**. Invullen duurt circa 5 minuten.

Onderzoeksbureau Decisio voert de evaluatie uit in opdracht van de gemeente Den Haag. Voor eventuele vragen of opmerkingen kunt u contact met hen opnemen via Pim van der Zwet ([p.vanderzwet@decisio.nl](mailto:p.vanderzwet@decisio.nl)). Decisio zal de ingevulde vragenlijsten vertrouwelijk behandelen: de ingevulde vragenlijsten zijn niet terug te herleiden naar wie deze heeft ingevuld.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking,

Met vriendelijke groet, mede namens de gemeente Den Haag,  
Decisio

PS: het is mogelijk dat u ook een andere vragenlijst over de fietscarrousel heeft gehad, omdat gebruikers ook om hun mening worden gevraagd. Dit is een andere vragenlijst, waarbij vragen om ervaringen als omwonende centraal staan.

### QR-code

De QR-code is het vierkant dat hiernaast is afgebeeld. De QR-code kunt u fotograferen met de camera van uw smartphone of tablet. Uw smartphone of tablet zet de QR-code automatisch om in de vragenlijst. Vervolgens toont de browser van uw apparaat de vragenlijst en kunt de vragenlijst invullen. Als dat niet automatisch gebeurt, dan is het downloaden van een QR-reader gewenst. U kunt ook onderstaande URL gebruiken.



### URL

U kunt ook de vragenlijst invullen door naar onderstaande URL te browsen:

<https://tinyurl.com/fietscarrousel>

## 1. Kent u de fietscarroussel?

[Meer details](#)



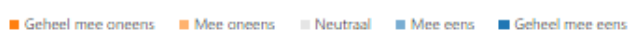
## 2. Maakt u gebruik van de fietscarroussel?

[Meer details](#)



## 3. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen

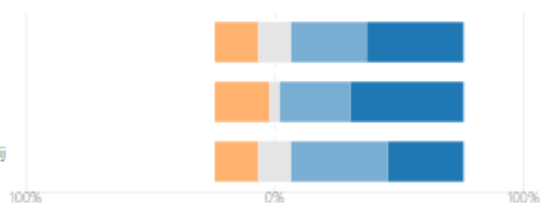
[Meer details](#)



Ik zie als fietser voordelen in het gebruik van de fietscarroussel

De afstand van mijn huis tot de plek waar een fietscarroussel staat is belangrijk

De kosten van de fietscarroussel zijn belangrijk voor mij om er gebruik van te maken



## 4. Wat bent u bereid per maand te betalen voor de fietscarroussel?

[Meer details](#)

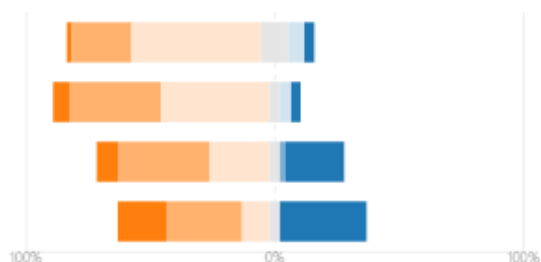


Een fietscarroussel op 0 - 1 min lopen

Een fietscarroussel op 1 - 2 min lopen

Een fietscarroussel op 2 - 4 min lopen

Een fietscarroussel op meer dan 4 min lopen



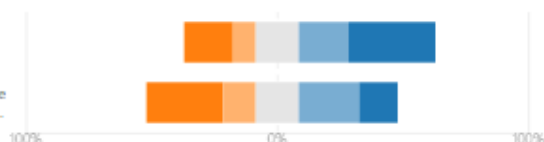
## 5. Hoe waarschijnlijk is het dat u

[Meer details](#)

■ Zeer onwaarschijnlijk
 ■ Onwaarschijnlijk
 ■ Neutraal
 ■ Waarschijnlijk
 ■ Zeer waarschijnlijk

In de toekomst de fietscarousel gaat gebruiken indien er plek is?

Besluit een e-bike of toerfiets aan te schaffen vanwege een goede fietsparkeervoorziening (de fietscarousel...



## 6. Bent u in het bezit van een fiets?

[Meer details](#)

● Ja 45  
● Nee 1



## 7. Hoe vaak gebruikt u uw fiets?

[Meer details](#)

● Dagelijks 29  
● Een paar keer per week 12  
● Een keer per week 1  
● Minder dan een keer per week 3



## 8. Waarvoor gebruikt u uw fiets? (Meerdere antwoorden mogelijk)

[Meer details](#)

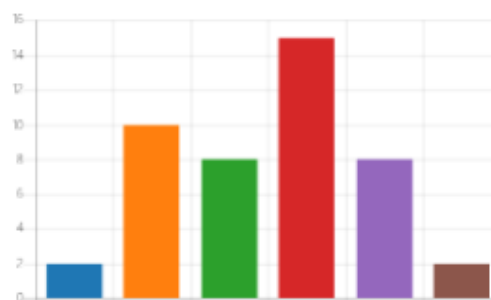
● Woon-werk verkeer 36  
● Recreatief (winkelen, theater, b... 33  
● Sportief (fietsstochten, wielren... 18  
● 'Huiselijke' bezigheden (bood... 37  
● Andere 0



## 9. Wat is de aankoopwaarde van uw fiets?

[Meer details](#)

● € 0 - € 100 2  
● € 100 - € 300 10  
● € 300 - € 600 8  
● € 600 - € 1000 15  
● € 1000 - € 2000 8  
● € 2000 of meer 2



## 10. Kunt u nabij uw huis gemakkelijk een parkeerplek vinden voor uw fiets?

[Meer details](#)

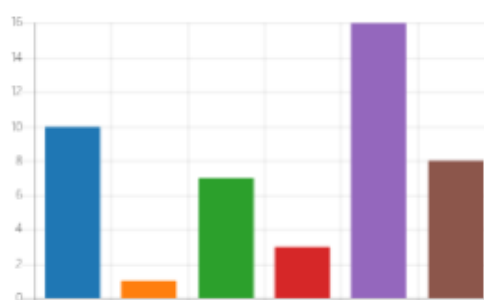
● Nooit	1
● Bijna nooit	9
● Soms	10
● Vaak	8
● Altijd	17



## 11. Ik parkeer mijn fiets meestal:

[Meer details](#)

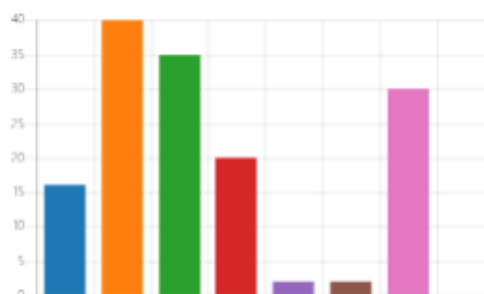
● Binnen in mijn eigen stalling/b...	10
● Binnen in een bewonersstalling	1
● Binnen in een buurtstalling	7
● Buiten in een fietsenrek	3
● Buiten, los op straat	16
● Anders, namelijk	8



## 12. Welke factoren spelen een rol wanneer u een fietsparkeerplek uitzoekt (meerdere antwoorden mogelijk)

[Meer details](#)

● Het soort fietsparkeerplek (vb...	16
● De loopafstand tot mijn woon...	40
● De kans dat mijn fiets niet ges...	35
● De kans dat mijn fiets bescha...	20
● Bij andere fietsen in de buurt	2
● De aanwezigheid van oplaadp...	2
● De mogelijkheid om mijn fiets...	30
● Andere	0



## 13. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen

[Meer details](#)

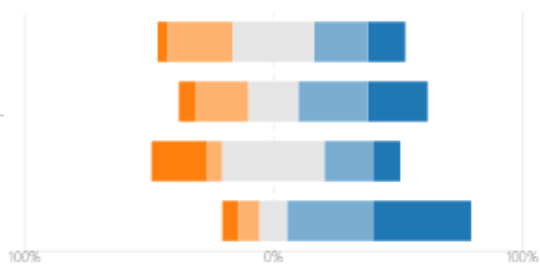
■ Geheel mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Geheel mee eens

Fietsen horen op straat/stoep in een fietsenrek geparkeerd staan

Het is vervelend als er foutgeparkeerde fietsen (vb. buiten fietsenrek, tegen hekken of gevels, etc.) op de...

Op straat geparkeerde fietsen dragen bij aan een aantrekkelijke openbare ruimte

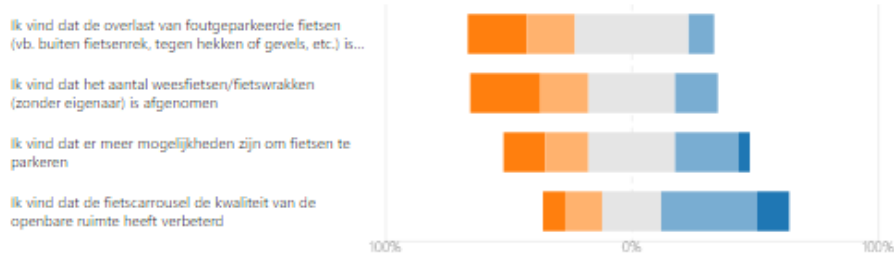
Een opgeruimde straat/stoep zorgt voor een aantrekkelijke openbare ruimte



## 14. In hoeverre heeft u veranderingen in de Abrikozenstraat waargenomen sinds de plaatsing van de fietscarroussel?

[Meer details](#)

Geheel mee oneens Mee oneens Neutraal Mee eens Geheel mee eens



## 15. Uw geslacht

[Meer details](#)

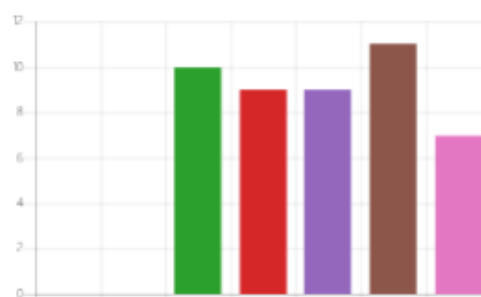
Man 19  
Vrouw 27



## 16. Uw leeftijd

[Meer details](#)

< 18 jaar 0  
18 - 25 jaar 0  
26 - 35 jaar 10  
36 - 45 jaar 9  
46 - 55 jaar 9  
56 - 65 jaar 11  
66 jaar of ouder 7



## 17. Wat is uw postcode (Postcode-6)?

[Meer details](#)

46  
Antwoorden

Meest recente antwoorden  
"2564RJ"  
"2564 LK"

## 18. Heeft u algemene opmerkingen of een toelichting op één van u antwoorden?

[Meer details](#)

25  
Antwoorden

Meest recente antwoorden  
"Ik zet mijn fiets voor de deur aan een lantaarnpaal door gebrek aan f..."

## Overzicht algemene opmerkingen vraag 18:

- Geen opmerkingen
- Ik sta al ingeschreven voor een fiets plek maar helaas heb ik er nog steeds geen een
- De rommeligheid op straat is afgenomen op de plek van de carrousels. In de omliggende straten is er geen verschil te merken.
- Fietsen horen net zo goed in de openbare ruimte als auto's. Maar fietsen die de doorgang op het trottoir belemmeren zijn irritant. Net zoals fout geparkeerde auto's. Het komt de openbare ruimte ten goede als autowrakken en weesfietsen worden verwijderd. Ik vermoed dat het aantal weesfietsen niet afneemt door de fietscarrousels (die ik overigens heel mooi vind). Je bent eerder bereid stallingskosten te maken voor een mooie dure fiets. Zelf heb ik het geluk over een eigen stalling te beschikken. NB. De gemeente heeft in de Vruchtenbuurt op een aantal plaatsen de stoep zo versmald dat elke fiets die daar staat de doorgang blokkeert. De gemeente is daarmee mede debet aan zo'n blokkade!
- In de mogelijke antwoorden ontbreekt de omschrijving "mee oneens"
- Er zouden meer carrousels bij moeten komen. Het aantal geparkeerde fietsen en scooters is niet afgenomen in mijn straat.
- De afstand en hoogte tussen de fietsen, rechts en links als de fiets op de gelijdenrails staat in de fietscarrousel, mag zeker wat ruimer i.v.m. ergeris uiteinde sturen tegen elkaar en remkabels die in het stuur vast komen te zitten bij het doorduwen en uithalen van de fiets. Led verlichting in de fietscarrousel is zeker welkom voor de algemene veiligheid.
- Ja als hij iets dichterbij stond. Wil ik er misschien wel gebruik van maken. Dan staat hij tenminste binnen en kan ik een goede fiets kopen. Nu hij buiten staat roest m'n fiets snel. En heeft het geen zin een goede fiets te kopen.
- Ik merk dat er regelmatig kinderen op het dak zitten. Ik vermoed dat dit schade kan veroorzaken.
- Ik vind het een prima oplossing voor het stallen van mijn fiets, die ik pas heb gekocht toen er voor mij een plek in de carrousel voor was."
- De keuzevraag was mee eens twee keer, ik hoop dat als ik de bovenste heb aangevinkt dat dat mee oneens betekent.
- Jammer, dat de fietscarrousel niet ondergronds is geplaatst zodat er boven ruimte ontstaat voor ontspanning.
- Ik woon hier pas sinds 10 maanden. Kan dus geen objectieve mening geven of de fietscarrousels een verbetering zijn. Na 30 jaar in het buitenland te hebben gewoond, hebben die fietsen op straat ook wel iets. zelf kan ik mijn fiets aan het tuinhek voor het portiek waar ik woon vastmaken. Maar mocht er een betaalbare stalling vrij komen, heb ik daar zeker interesse in.
- Sterk voorstander van een fietscarroucel.



- Leuk maar er is geen ruimte in de carrousel. En alle vragen met oneens staat me eens. Lekker representatief, hiermee maken jullie echt indruk
- Toegang verkrijgen tot deze vragenlijst is technisch geavanceerder dan het aanmelden voor de fietscarrousel. Voor aanmelding dient men te schrijven naar een mailadres, waar dan een antwoord uitbleef :(
- Graag een extra fiets carroussel, naar mijn mening zijn er voldoende plekken te vinden in de vruchtenbuurt waar deze geplaatst kunnen worden.
- Ik kan mij herinneren dat ik de prijs voor een plekje in de carrousel nogal hoog vond bij opening. Volgens mij meer dan een parkeervergunning voor de auto. Dat is niet echt handig. Je fiets moet je wel erg veel waard zijn om van de stalling gebruik te maken. En een gezinsprijs zou ook wel prettig zijn. Bij meerdere fietsen loopt het bedrag wel erg op.
- Ik maak zelf gebruik van een fietstrommel
- Ik was blij verrast dat het carrousel veel lager was dan ik verwacht had
- het zou fijn zijn als de opening van de carrousel groter zou zijn. Voor mensen met rugklachten is de hoogte van de opening niet fijn.
- Er mogen meer fiets carroussels komen in de buurt. Er staan nog steeds teveel fietsen op de stoep.
- Ik maak al gebruik van de fietsencarrousel
- Het feit dat er een carrousel zou zijn geplaatst was mij niet bekend. Communicatie mag dus beter op dit gebied.
- Ben op zoek naar 2 fietsplekken in carrousel abrikozenstraat
- Om zwerf fietsen te voorkomen kan er een parkeerplaats ingeleverd worden zodat er fietsrekken geplaatst kunnen worden.
- Ik zet mijn fiets voor de deur aan een lantaarnpaal door gebrek aan fatsoenlijke fietsrekken/nietjes. De carrousel is voor mij geen optie omdat ik een fietsstoeltje en een krat heb, dat vind ik jammer.