# Fietsparkeeronderzoek centrum Uden

Eindrapportage
04-04-2024

© Grenspaal12. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Grenspaal12, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

| | |
|---|---|
| Aan | Gemeente Maashorst t.a.v. [redacted] |
| Project | Fietsparkeeronderzoek Uden |
| Datum | 4 april 2024 |
| Ons kenmerk | 23–0809-02 |
| Uw Kenmerk | x |
| Onderwerp | Fietsparkeeronderzoek Uden / Eindrapportage |
| Contactpersoon | ir. [redacted] - Zweers \| 06-[redacted] \| [redacted]@gp12.nl |
| Vrijgegeven door | Ing. [redacted] \| 06-[redacted] \| [redacted]@gp12.nl |
| Bijlagen | Bijlage 1: Aantal fietsparkeerplaatsen per sectie<br>Bijlage 2: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad<br>Bijlage 3: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd)<br>Bijlage 4: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Maandag<br>Bijlage 5: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Woensdag<br>Bijlage 6: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Vrijdag<br>Bijlage 7: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Zaterdagmiddag<br>Bijlage 8: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Zaterdagavond<br>Bijlage 9: Maximale bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd)<br>Bijlage 10: Gemiddeld aantal fietsen buiten de fietsenstalling<br>Bijlage 11: Maximaal aantal fietsen buiten de fietsenstalling |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding ..... 6
2 Het centrum van Uden – de eerste indruk ..... 9
2.1 Het centrum van Uden voorziet in diverse voorzieningen ..... 9
2.2 In het centrum zijn bijna 2.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar ..... 10
2.3 Het fietsnetwerk ontsluit het centrum van Uden met de rest van de gemeente en daarbuiten ..... 12
2.4 Fietsenstalling Mondriaanplein is met de fiets moeilijk bereikbaar ..... 13
2.5 Fietsen worden regelmatig buiten de stalling geparkeerd ..... 13
3 Opzet parkeerdrukonderzoek ..... 14
3.1 Het parkeerdrukonderzoek omvat het hele centrumgebied ..... 14
3.2 Het parkeerdrukonderzoek vond 4 weken lang, 5 keer per week plaats ..... 15
3.3 Tijdens het parkeerdrukonderzoek was ook aandacht voor fietsen die buiten de stalling staan en het type fiets ..... 16
3.4 Alle meetresultaten worden gepresenteerd met bezettingsgraden ..... 16
4 Fietsparkeren in Uden – de cijfers ..... 17
4.1 De bezettingsgraden ..... 17
4.2 Type fietsen ..... 19
4.3 Conclusie ..... 19
5 Fietsparkeren in Uden – de beleving van de gebruikers ..... 23
5.1 Analyse van enquêteresultaten – de straatinterviews ..... 23
5.2 Analyse van enquêteresultaten – de online enquête ..... 24
6 Trends, ontwikkelingen en prognoses ..... 28
6.1 Trends op het gebied van fietsen ..... 28
6.2 Ontwikkelingen ..... 29
6.3 Prognoses ..... 30
6.3.1 Autonome groei ..... 30
6.3.2 Groei als gevolg van stimulerende maatregelen ..... 30
7 Conclusie ..... 33
7.1 Maatregelen ..... 33
7.1.1 Korte termijnmaatregelen maken het mogelijk om de huidige fietsparkeerproblemen op te lossen ..... 33
7.1.2 Met maatregelen voor de middellange termijn kunnen bestaande voorzieningen beter worden benut ..... 35
7.1.3 Integrale aanpak van de Markt zorgt ook op de lange termijn voor voldoende bereikbaarheid en voorzieningen voor alle fietsers ..... 35
7.2 Aanbevelingen ..... 36
8 Bijlagen ..... 38
8.1 Bijlage 1: Aantal fietsparkeerplaatsen per sectie ..... 39
8.2 Bijlage 2: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad ..... 40
8.3 Bijlage 3: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd) ..... 41

8.4 Bijlage 5: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - woensdag ..... 43
8.5 Bijlage 6: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - vrijdag ..... 44
8.6 Bijlage 7: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - zaterdagmiddag ..... 45
8.7 Bijlage 8: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - zaterdagavond ..... 46
8.8 Bijlage 9: Maximale bezettingsgraad (incl. fout geparkeerde fietsen) ..... 47
8.9 Bijlage 10: Gemiddeld aantal fietsen buiten de fietsenstalling ..... 48
8.10 Bijlage 11: Maximaal aantal fietsen buiten de fietsenstalling ..... 49

# Lijst met figuren

Figuur 1: Type voorzieningen centrum Uden ..... 9
Figuur 2: Situering voetgangerszone, fietsstructuur en belangrijkste fietsenstallingen ..... 10
Figuur 3: Van nietjes tot overdekte stalling – fietsparkeren in het centrum van Uden ..... 11
Figuur 4: Fietsnetwerk rondom het centrum van Uden ..... 12
Figuur 5: Foto's van fietsen die buiten de stalling zijn geparkeerd ..... 13
Figuur 6: Sectiekaart parkeerdrukonderzoek ..... 14
Figuur 7: Overzichtskaart secties markt ..... 15
Figuur 8: De gemiddelde bezettingsgraad exclusief fout geparkeerde fietsen ..... 18
Figuur 9: De gemiddelde bezettingsgraad inclusief de fout geparkeerde fietsen ..... 18
Figuur 10: Reismotief van respondenten straatinterview ..... 23
Figuur 11: Leeftijd van respondenten van de online enquête ..... 24
Figuur 12: Verhouding fietsen/auto per dorp (excl. inwoners Uden) ..... 25
Figuur 13: Verhouding fietsen/auto per reismotief (excl. inwoners Uden) ..... 25
Figuur 14: Bereidheid (aantal respondenten) om met de fiets te komen verdeeld naar woonplaats ..... 26
Figuur 15: Eindoordeel van fietsers en automobilisten over de fietsvoorzieningen in Uden (schaal 1-10) ..... 26
Figuur 16: Een 7-tal vevoershubs in Uden en omliggende kernen ..... 29
Figuur 17: Fietsbereik vanaf Uden centrum ..... 31
Figuur 18: Alle voorgestelde maatregelen op kaart ..... 33
Figuur 19: voorbeeld toepassing markeringsnagel ..... 36
Figuur 20: Sectienummering en aantal fietsparkeerplaatsen per sectie ..... 39
Figuur 21: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op maandag ..... 42
Figuur 22: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op maandag (incl. fietsen buiten de stalling) ..... 42
Figuur 23: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op woensdag ..... 43
Figuur 24: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op woensdag (incl. fietsen buiten de stalling) ..... 43
Figuur 25: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op vrijdag ..... 44
Figuur 26: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op vrijdag (incl. fietsen buiten de stalling) ..... 44
Figuur 27: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagmiddag ..... 45
Figuur 28: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagmiddag (incl. fietsen buiten de stalling) ..... 45
Figuur 29: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagavond ..... 46

Figuur 30: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagavond (incl. fietsen buiten de stalling) ..... 46
Figuur 31: Maximale bezettingsgraad per sectie ..... 47
Figuur 32: Gemiddeld aantal fietsen buiten de stalling per sectie (44 is hoogste gemiddelde, nummers geven de sectienummering weer) ..... 48
Figuur 33: Maximaal aantal fietsen buiten de stalling per sectie (115 is maximaal aantal, nummers geven de sectienummering weer) ..... 49

## Lijst met tabellen

Tabel 1: Telschema inventarisatie fietsparkeerdrukmeting ..... 15
Tabel 2: Gemiddelde bezettingsgraad per teldag ..... 17
Tabel 3: Het aandeel e-bikes en buitenformaat fietsen ..... 19

# 1 Inleiding

De gemeente Maashorst heeft recent haar ontwerp omgevingsvisie gepubliceerd waarin zij haar missie in drie belangrijke kernwaarden uiteenzet: gezondheid, omgevingskwaliteit en de duurzame samenleving. Binnen deze pijlers is ook vorm gegeven aan een mobiliteitstransitie waarin vanuit het STOMP-principe wordt ingezet op het stimuleren van de actieve modaliteiten lopen en fietsen. Door niet alleen haar bewoners maar ook bezoekers te stimuleren om vooral fietsend dan wel te voet te reizen, wordt gewerkt aan de gezondheid, een schone en prettige leefomgeving en de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Voor de auto zal op termijn minder ruimte zijn, voor de gezonde alternatieven des te meer.

Binnen de gemeente Maashorst vervult Uden een belangrijke sleutelrol. Het is de grootste plaats en wordt omringd door meerdere, meer landelijke dorpskernen. Het winkelcentrum van Uden en de voorzieningen die hier zijn gelegen, zijn niet alleen voor de inwoners van Uden, maar voor heel de regio van belang. Daarbij is met name het busstation van Uden een belangrijk knooppunt in de regio waar, naast openbaar vervoer, ook voorzieningen voor fietsers worden aangeboden.

De fiets is binnen de mobiliteitsvisie van de gemeente Maashorst een belangrijke vervoersmodaliteit omdat het zowel een duurzame als een actieve vorm van verplaatsen is. Tevens is het door de toegenomen actieradius van de (e-)fietsers een belangrijke manier geworden om het centrum en de omliggende dorpen te verbinden. Om mensen te stimuleren gebruik te maken van de fiets wil de gemeente het fietsen aantrekkelijker maken door niet alleen aanpassingen te doen aan de infrastructuur, maar ook aan de voorzieningen.

Op dit moment bestaat het vermoeden dat er onvoldoende fietsparkeermogelijkheden zijn of dat deze op de verkeerde locaties zijn gelegen omdat fietsen vaak buiten stallingen worden geparkeerd. Daarnaast is de gemeente benieuwd of de huidige fietsvoorzieningen voldoende zijn op de langere termijn en hoe het verbeteren van de voorzieningen zou kunnen bijdragen aan het aanboren van meer fietspotentieel. Denk hierbij aan overdekte, dan wel bewaakte, fietsenstallingen, laadpunten voor e-bikes en deelfietsenhubs.

Grenspaal 12 is gevraagd om een fietsparkeeronderzoek te doen en vanuit hun expertise te adviseren over de fietsparkeervoorzieningen die op de korte en lange termijn nodig zijn om het fietspotentieel aan te boren. In dit rapport zal antwoord worden gegeven op de volgende onderzoeksvraag:

**Hoe is momenteel het fietsparkeren in het centrum van Uden georganiseerd en welke maatregelen zijn te treffen om het centrum nog aantrekkelijker te maken voor de fietsers?**

Om te komen tot een antwoord op deze onderzoeksvraag is het onderzoek opgedeeld in **4 fasen.**

**1. Inventarisatie huidige fietsstalmogelijkheden en het gebruik (objectief)**

In deze fase worden de capaciteits- en bezettingsmetingen uitgevoerd. Er wordt in kaart gebracht hoeveel parkeervoorzieningen er aanwezig zijn en waar, binnen het door de gemeente aangegeven studiegebied. Van deze voorzieningen wordt op vooraf vastgestelde data en tijdstippen de bezetting gemeten.

**2. Inventarisatie huidige fietsstalmogelijkheden en het gebruik (subjectief)**

Het 'fietsgevoel' (fietsparkeermogelijkheden en / - ervaring) wordt in kaart gebracht door diverse fietsers te bevragen. Hierdoor krijgen we meer gevoel of, en zo ja, welke problematieken er spelen volgens de inwoners en bezoekers. We doen dit door middel van spontane interviews op straat. Er zullen in totaal 40 interviews worden afgenomen met fietsers (10 interviews per week waarin de metingen plaats vinden).

Daarnaast zullen inwoners via de website van de gemeente Maashorst op de hoogte gesteld worden van het onderzoek en wordt de inwoners gelegenheid geboden om een aantal vragen te beantwoorden. Op deze manier zijn ook potentiële fietsers (bezoekers van Uden die nu nog niet op de fiets naar het centrum komen) in het onderzoek vertegenwoordigd.

**3. Trends, ontwikkelingen en prognoses**

De gemeente Maashorst is benieuwd naar ontwikkelingen die op termijn het gebruik van de fietsvoorzieningen beïnvloeden. Denk hierbij aan verschillende typen fietsen, deelfietssystemen en een prognose voor het aantal fietsers binnen de gemeente op termijn.

**4. Verkenning mogelijkheden, oplossingsrichtingen en effecten in het centrumgebied**

Vanuit de vorige stappen is duidelijk geworden waar de gemeente Maashorst en gebruikers (subjectief én objectief), nu en in de toekomst, behoefte aan hebben. Bij een noodzaak tot aanleg van een of meer fietsvoorzieningen, worden de mogelijke locaties van stallingen benoemd. We leveren een kaart aan waarop de gewenste fietsparkeerlocaties en groottes komen te staan , daarbij is oog voor de wensen van de gebruikers en toekomstige ontwikkelingen.

# Fase 1.

## Inventarisatie huidige fietsstalmogelijkheden en het gebruik (objectief)

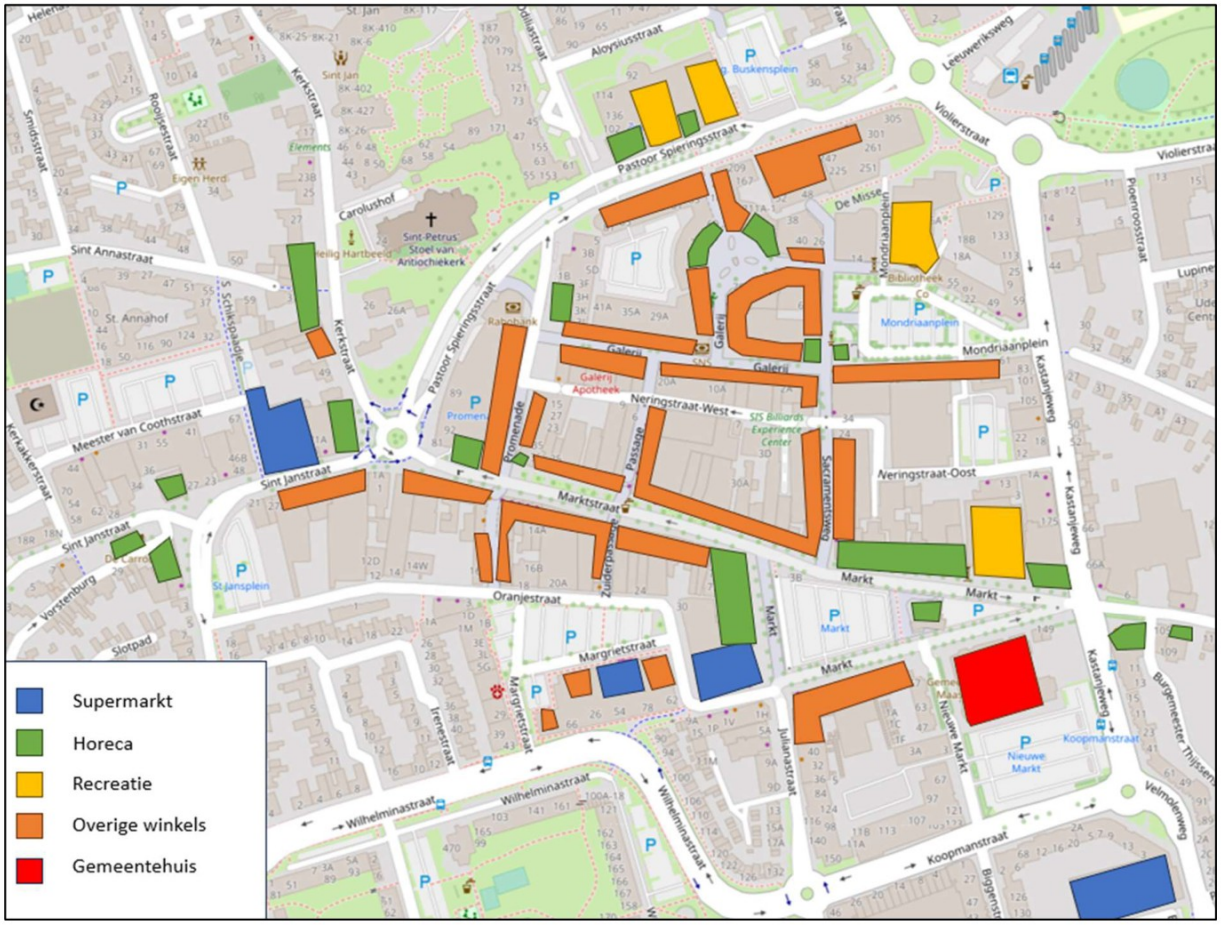
# 2 Het centrum van Uden – de eerste indruk

Het centrum van Uden is een belangrijke plek voor de inwoners van de gemeente Maashorst., waar diverse voorzieningen aanwezig zijn. Gekoppeld aan deze voorzieningen zijn er verspreid door het centrum parkeerplaatsen voor fietsers aanwezig. In onderstaande paragrafen is de eerste kennismaking met Uden beschreven en zijn het fietsnetwerk en de aanwezige (fiets)voorzieningen in kaart gebracht.

## 2.1 Het centrum van Uden voorziet in diverse voorzieningen

Figuur 1 toont een kaart van het centrum van Uden waarin de volgende functies kunnen worden onderscheidden:

- Supermarkt
- Horeca
- Recreatie (zwembad, bioscoop en theater)
- Overige winkels (kleding winkels, drogisterijen, speciaalzaken)
- Gemeentehuis




*Figuur 1: Type voorzieningen centrum Uden*

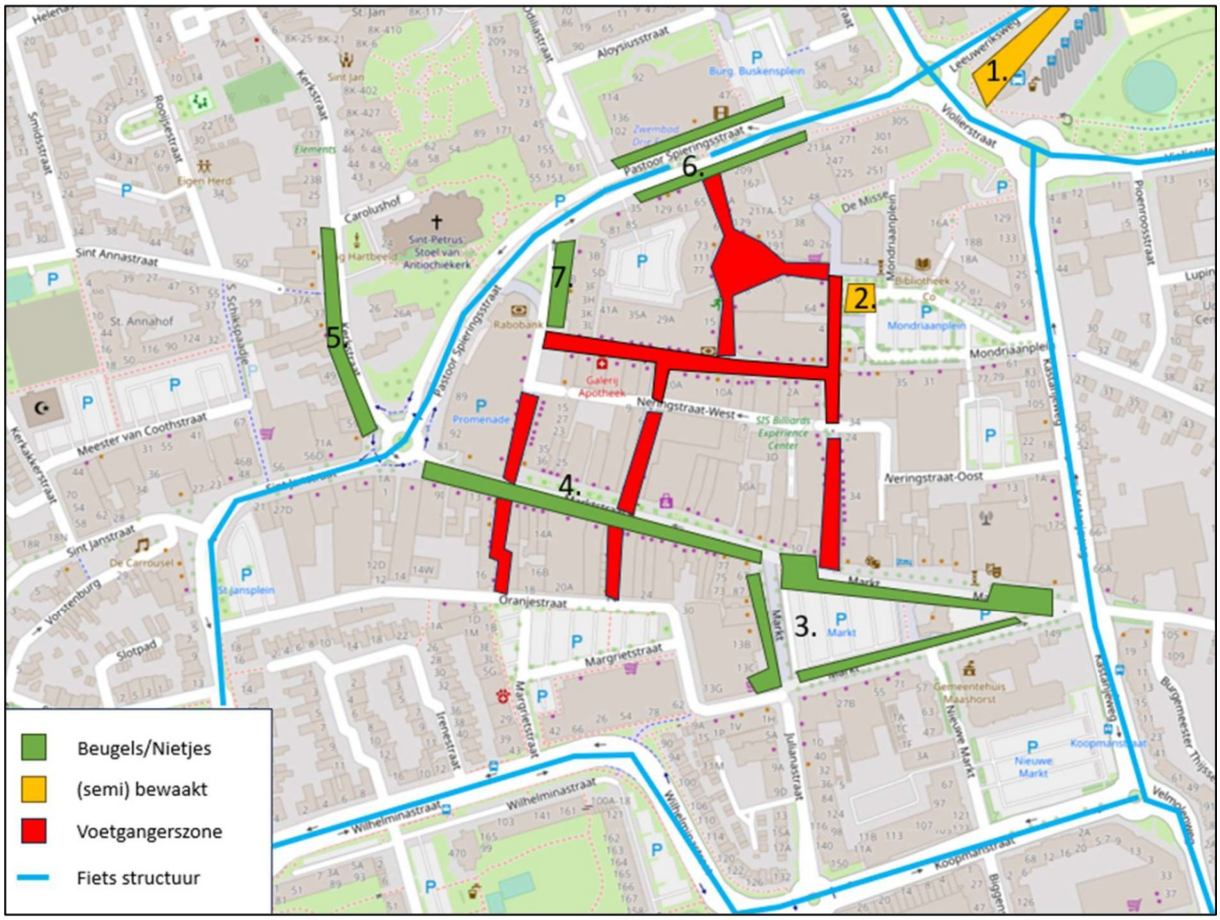
In het centrum van Uden komt de functie van 'overige winkels' het meest voor. Dit type voorzieningen betreft alle winkels met uitzondering van de supermarkten. Waar de supermarkten vooral zijn gelegen langs de rand van het centrum, zijn de overige winkels met

name centraal in het centrum gelegen. De horecagelegenheden zijn verspreid door het centrum te vinden en daarbij vallen een aantal plaatsen op waar meerdere gelegenheden bij elkaar liggen zoals op de Markt, het Brabantplein, nabij de Kerk en tegenover het Sint-Jansplein. De recreatieve voorzieningen bevinden zich voornamelijk aan de rand van het centrum.

## 2.2 In het centrum zijn bijna 2.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar

De kaart in figuur 2 toont de voornaamste fietsparkeervoorzieningen, waarbij onderscheid is gemaakt in beugels/nietjes en (semi) bewaakte fietsenstallingen. In totaal zijn 1.948 fietsparkeerplaatsen aanwezig verspreid door het centrum (zie bijlage 1 voor een meer gedetailleerde kaart met aantallen).

De gele vlakken op de kaart geven (semi)bewaakte en/of overdekte fietsparkeergelegenheden weer en de groene vlakken geven de overige fietsparkeerplaatsen weer met een mogelijkheid om de fiets vast te zetten door middel van beugels of nietjes.




*Figuur 2: Situering voetgangerszone, fietsstructuur en belangrijkste fietsenstallingen*

Op de kaart zijn een zevental locaties aangeduid waar de belangrijkste fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

**1. Busstation**

Het busstation van Uden beschikt over een semi bewaakte fietsenstalling met ruim 720 plaatsen. We spreken hier over een semi bewaakte fietsenstalling omdat deze stalling wordt bewaakt door middel van camera's.

De stallingen zijn overdekt en de plaatsen zijn voorzien van beugels. Door de ligging aan het busstation zijn voorzieningen aanwezig, zoals een toilet (betaald), een watertappunt, een horecavoorziening en zijn hier OV-fietsen beschikbaar.

**2. Mondriaanplein**

De stalling op het Mondriaanplein is fysiek bewaakt op maandag t/m donderdag van 9.00 uur tot 18.00 uur, op vrijdagen van 9.00 uur tot 21.15 uur en op zaterdagen van 9.00 uur tot 17.15 uur. Op maandag t/m donderdag in de avond en op zondag is de stalling op het Mondriaanplein dus niet bewaakt en daarmee is deze fietsenstalling met name bedoeld voor gebruik tijdens de openingsuren van de winkels.

De plaatsen in de stalling zijn voorzien van beugels. Er is een (betaald) toilet aanwezig. Ook is er de mogelijkheid om banden op te pompen en om elektrische fietsen op te laden.

**3. Markt**

Rondom de markt zijn 324 fietsparkeerplaatsen aanwezig in de vorm van nietjes.

**4. Marktstraat**

Aan de zuidkant van de Marktstraat staan afwisselend fietsnietjes.

**5. Kerkstraat**

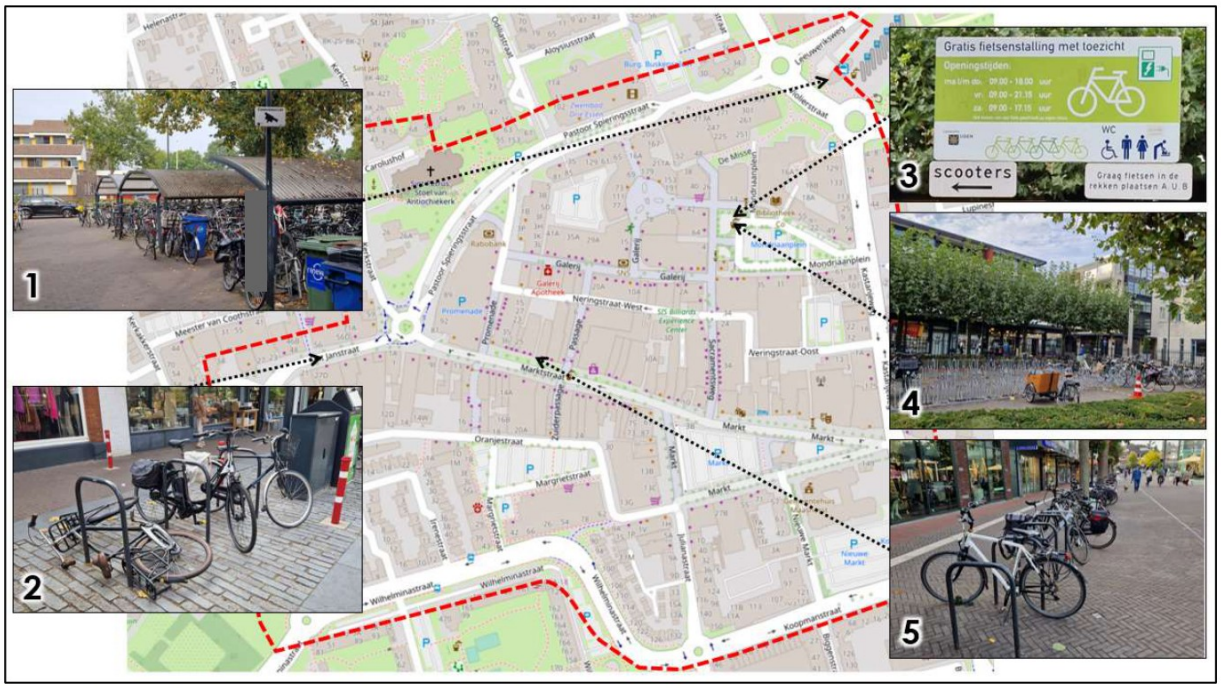
Op de Kerkstraat zijn 50 plaatsen in de vorm van nietjes aanwezig.

**6. Pastoor Spieringsstraat**

Er zijn 97 plaatsen in de vorm van fietsbeugels aanwezig.

**7. Promenade**

Er zijn 70 plaatsen in de vorm van nietjes aanwezig.

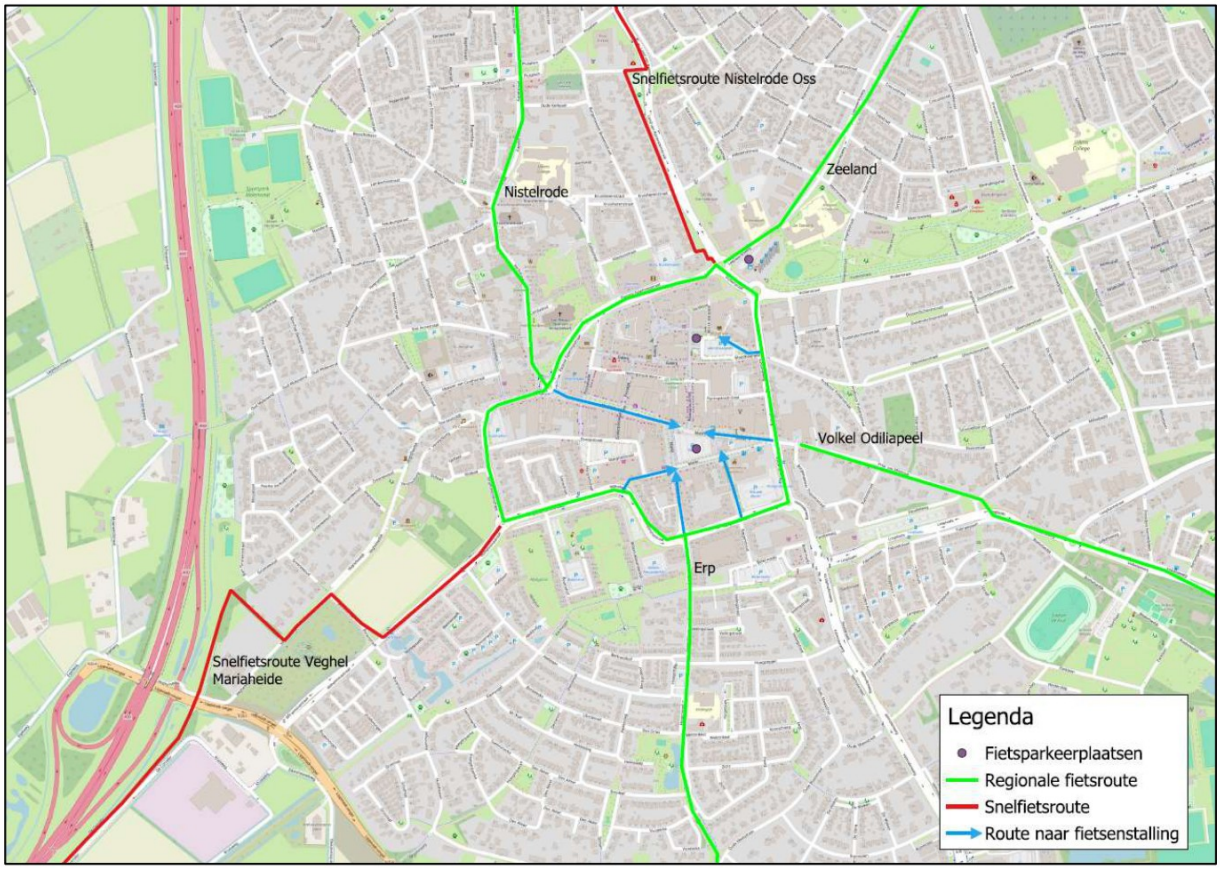



*Figuur 3: Van nietjes tot overdekte stalling – fietsparkeren in het centrum van Uden*

Figuur 3 toont een aantal foto's van fietsparkeervoorzieningen met een verwijzing naar een locatie op de kaart waar deze is gemaakt. Foto 1 toont de overdekte fietsenstalling bij het busstation en foto 2 en 5 zijn illustratief voor de fietsnietjes die verspreid door het centrum aanwezig zijn. Foto 3 en 4 horen bij de fietsenstalling op het Mondriaanplein.

## 2.3 Het fietsnetwerk ontsluit het centrum van Uden met de rest van de gemeente en daarbuiten

Het centrum van Uden is via verschillende fietsroutes voor de omliggende plaatsen goed bereikbaar. In figuur 4 zijn de belangrijkste fietsroutes weergegeven. In het groen zijn de regionale fietsroutes weergegeven waarmee voornamelijk dorpen uit de gemeente Maashorst worden ontsloten. In het rood zijn de snelfietsroutes weergegeven. Het betreft hierbij 2 tracés van de snelfietsroute F50: Uden – Veghel en Uden – Nistelrode - Oss. De snelfietsroute is nog niet volledig gerealiseerd. Momenteel is het deel tussen Nistelrode en Oss ingericht als snelfietsroute. De rest van de snelfietsroute verloopt grotendeels over bestaande infrastructuur. In het paars zijn de locaties met de meeste fietsparkeerplaatsen in het centrum van Uden weergegeven. De blauwe pijlen geven de mogelijke routes weer vanaf het hoofdfietsnetwerk naar deze stallingen.




*Figuur 4: Fietsnetwerk rondom het centrum van Uden*

## 2.4 Fietsenstalling Mondriaanplein is met de fiets moeilijk bereikbaar

De kaart in figuur 4 toont de bereikbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen en deze zijn voornamelijk bereikbaar vanaf de noord- en oostkant van het centrum. De bewaakte stalling op het Mondriaanplein is beperkt bereikbaar, daar kom je enkel vanaf de oostkant.
Om de bewaakte stalling op het Mondriaanplein vanuit het westen te bereiken, dienen fietsers of om het centrum heen te fietsen, of door de voetgangerszone.

Verder zijn de meeste fietsbeugels aanwezig langs de Markstraat en op de Markt. De Marktstraat is voor fietsers een belangrijke toegangsweg tot het centrum, vanwaar de winkels en het voetgangersgebied kunnen worden bereikt. De fietsers hebben vanuit alle richtingen toegang tot de Markt.

## 2.5 Fietsen worden regelmatig buiten de stalling geparkeerd

Op basis van de eerste observaties kan voorzichtig worden geconcludeerd dat fietsen regelmatig buiten de fietsenstallingen worden geplaatst. Met name in de voetgangerszone; hier zijn geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig, omdat je daar in principe niet op de fiets zou moeten komen. Omdat hier veel winkels en horeca zijn gelegen worden fietsen hier (ongewenst) voor ingangen en etalages geparkeerd.
Ook op de Pastoor Spieringstraat zijn (ter hoogte van de Action) veel fietsen buiten de stalling waargenomen.



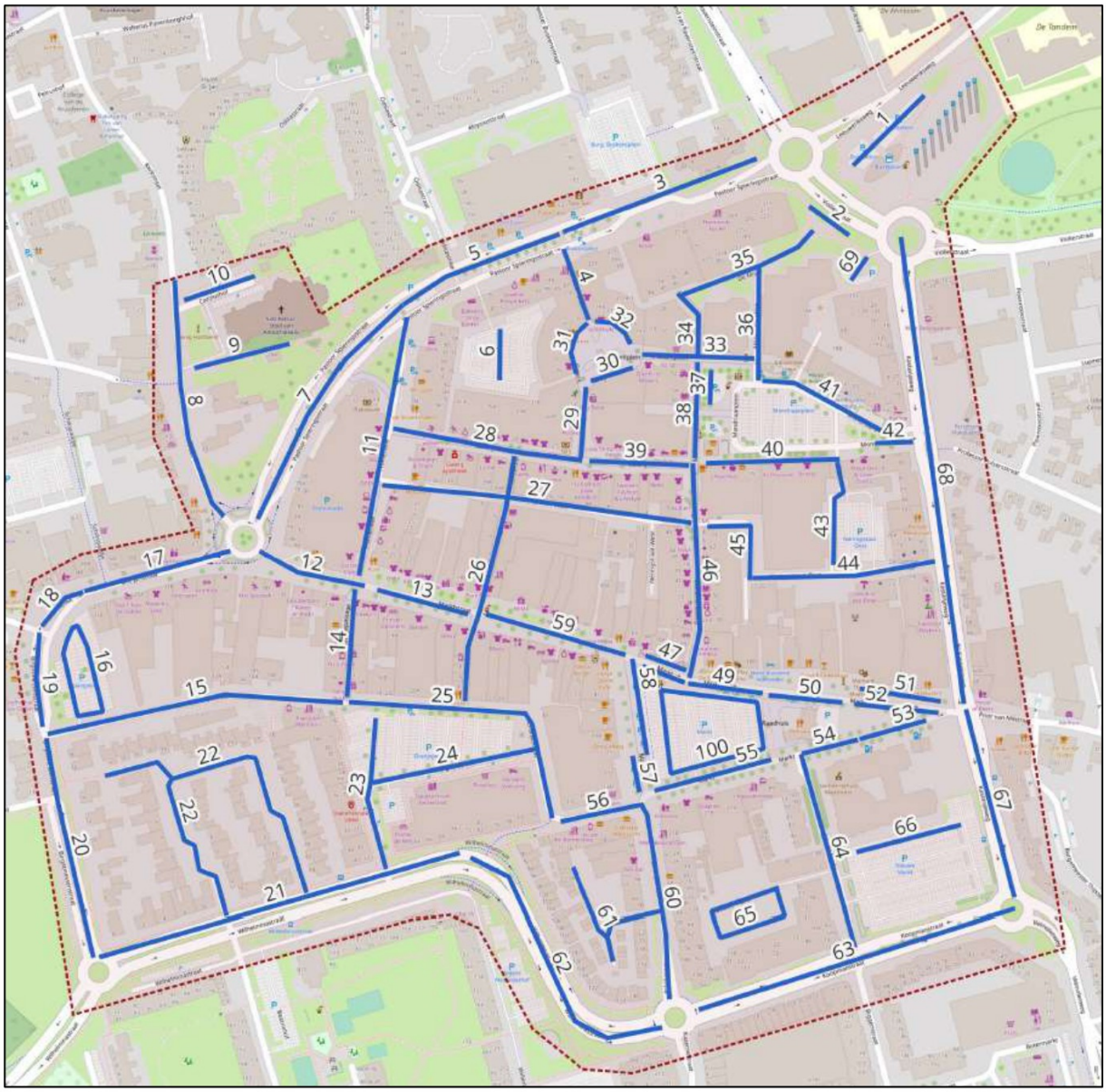

*Figuur 5: Foto's van fietsen die buiten de stalling zijn geparkeerd*

# 3 Opzet parkeerdrukonderzoek

In de periode tussen 18 september en 28 oktober 2023 is het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen in het centrum van Uden in beeld gebracht. Hieronder volgt een omschrijving van de aanpak.

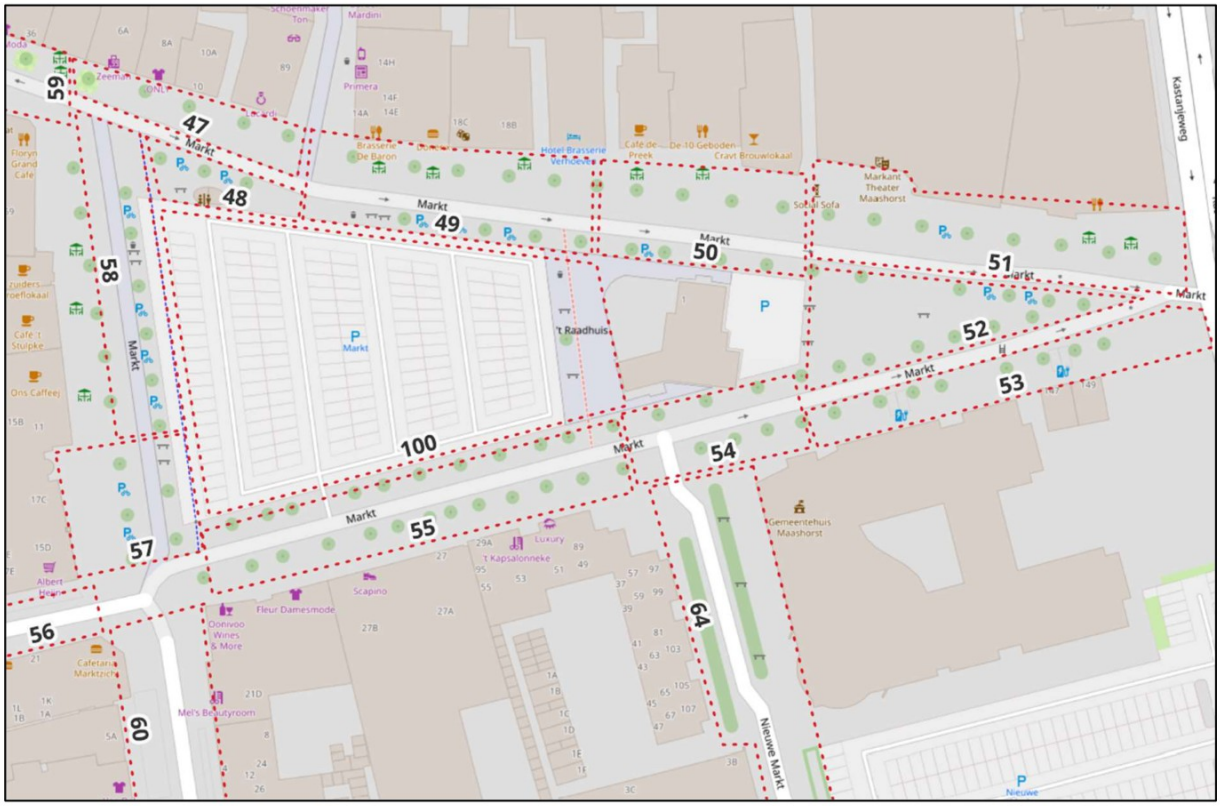
## 3.1 Het parkeerdrukonderzoek omvat het hele centrumgebied

Het fietsparkeeronderzoek is uitgevoerd binnen het gebied 'de centrumring' van Uden. De centrumring bestaat uit de Pastoor Spieringsstraat, Violierstraat, Kastanjeweg, Koopmanstraat, Wilhelminastraat, Birgittinessenstraat en de Sint Janstraat. Binnen dit gebied bevinden zich de meeste winkels en horecagelegenheden. Op onderstaande kaart geeft de rode lijn de centrumring aan. Dit gebied is verdeeld in secties (blauw), die allemaal zijn genummerd.




*Figuur 6: Sectiekaart parkeerdrukonderzoek*

In figuur 7 is een verduidelijking van de secties op de markt weergegeven. Sectie 48 betreft de fietsenstallingen en de los geparkeerde fietsen rondom het toilet gebouw. Sectie 100 bevat het parkeerterrein waar de markt op maandagochtend plaatsvindt. Hier worden de los geparkeerde fietsen op het terrein van de markt meegenomen.




*Figuur 7: Overzichtskaart secties markt*

## 3.2 Het parkeerdrukonderzoek vond 4 weken lang, 5 keer per week plaats

De fietsparkeerdrukmeting is gedurende 4 weken in beeld gebracht. Binnen elke week hebben 5 meetmomenten plaatsgevonden zijnde op maandag, woensdag, vrijdag, zaterdagmiddag en zaterdagavond. Onderstaande tabel verduidelijkt de meetmomenten van de parkeerdruk.

*Tabel 1: Telschema inventarisatie fietsparkeerdrukmeting*

| Week | Maandag | Woensdag | Vrijdag | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|
| 38 | 10.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 20.00 uur |
| 39 | 10.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 20.00 uur |
| 41 | 10.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 20.00 uur |
| 42 | 10.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | - | - |
| 43 | - | - | - | 15.00 uur | 20.00 uur |

De dagen en tijdstippen zijn in overleg met de gemeente Maashorst vastgesteld. Zo is de maandagochtend maatgevend omdat er dan markt is in het centrum van Uden. Bovendien is een meting in de ochtend op een doordeweekse dag interessant voor het busstation, dat vooral door studenten en forenzen wordt gebruikt.

Door de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen en horeca zijn de woensdagmiddag en zaterdagavond meegenomen in het onderzoek. Op vrijdag- en zaterdagmiddag verwacht men een piek als gevolg van winkelend publiek (vrijdagavond = koopavond in Uden).

De laatste meting vond plaats op zaterdag 28 oktober, deze was in plaats van de geplande meting op 21 oktober. Mede door slechte weersomstandigheden op deze dag, is deze telling een week later uitgevoerd.

Tijdens de inventarisatie viel op dat in de omgeving van de Kerkstraat enkele horecavoorzieningen met 50 fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit gebied is meegenomen in de parkeerdrukmeting. Het telgebied is opgedeeld in secties. In figuur 6 zijn de secties op de kaart weergegeven.

## 3.3 Tijdens het parkeerdrukonderzoek was ook aandacht voor fietsen die buiten de stalling staan en het type fiets

Tijdens de metingen is voor elke sectie in kaart gebracht welke fietsen *binnen* en welke fietsen *buiten* een stalling staan. We spreken van een stalling als een fiets ergens in kan worden gezet, dit wordt een fietsbeugel genoemd. Ook zijn in Uden fietsnietjes aanwezig. Hier worden de fietsen tussen geplaatst en kan de fiets door middel van een ketting aan vast worden gezet. Verder is onderscheid gemaakt in het type fiets, te weten:

- **Gewone fiets:** Dit betreft fietsen van een regulier formaat (plaatsbaar in fietsbeugels). Ook fietsen van kleiner formaat zoals kinderfietsen vallen onder deze categorie. Onder deze categorie vallen ook sportfietsen zoals mountainbikes en wielrenfietsen.
- **Elektrische fiets:** Dit betreft alle elektrische fietsen van regulier formaat (plaatsbaar in fietsbeugels).
  **Buiten formaat:** Dit betreft alle fietsen die niet plaatsbaar zijn in fietsbeugels. Hieronder vallen alle scooters, brommers, bakfietsen, motoren en (elektrische) fietsen met zodanig grote bakken of tassen dat deze niet meer in één fietsparkeerplaats passen.

## 3.4 Alle meetresultaten worden gepresenteerd met bezettingsgraden

De resultaten van de tellingen worden als bezettingsgraden gepresenteerd. De bezettingsgraad geeft weer welk aandeel van de aanwezige fietsparkeerplaatsen bezet is. Er wordt gesproken van:

Een *lage bezettingsgraad* wanneer deze niet hoger is dan 50%. Er is dan ruim voldoende plaats om de fiets op die locatie te stallen.

Een *gemiddeld tot hoge bezettingsgraad* wanneer deze tussen de 50 – 80 % ligt. De stalling wordt veel gebruikt, maar er is meestal wel plaats om de fiets te stallen.

Een *hoge bezettingsgraad* wanneer deze hoger is dan 80%. Bij een dergelijke bezettingsgraad neemt het risico dat een stalling regelmatig (te) vol staat toe.

>100% komt alleen voor wanneer fietsen worden meegeteld die ook buiten de stalling staan geparkeerd. Er staan meer fietsen dan aan parkeergelegenheid beschikbaar is.

Bij de presentatie van de resultaten wordt steeds expliciet onderscheid gemaakt tussen de bezettingsgraden met en zonder' fout' geparkeerde fietsen. Door deze fietsen mee te tellen

wordt beter inzicht verkregen in wat de werkelijke behoefte aan fietsenstallingen op een specifieke locatie is.

# 4 Fietsparkeren in Uden – de cijfers

Om duidelijke aanbevelingen over het fietsparkeren te kunnen geven, zijn er fietstellingen uitgevoerd waarmee de bezettingsgraad per fietsenstalling is onderzocht. Met de bezettingsgraad kan de parkeerdruk worden gemeten om aan te tonen of er voldoende fietsparkeerplaatsen voor fietsers zijn binnen de kern. Daarbij is er ook aandacht voor fietsen die buiten de stallingen staan en het type fietsen dat in Uden wordt geparkeerd.

## 4.1 De bezettingsgraden

De tabellen met de bezettingsgraden van alle secties waar ook fietsenstallingen aanwezig zijn, worden weergegeven in de tabellen in bijlagen 1 en 2. Daarbij corresponderen de kleuren met de legenda en omschrijving van de bezettingsgraden in paragraaf 3.4. Een kleine samenvatting met gemiddelden is weergegeven in tabel 2.

*Tabel 2: Gemiddelde bezettingsgraad per teldag*

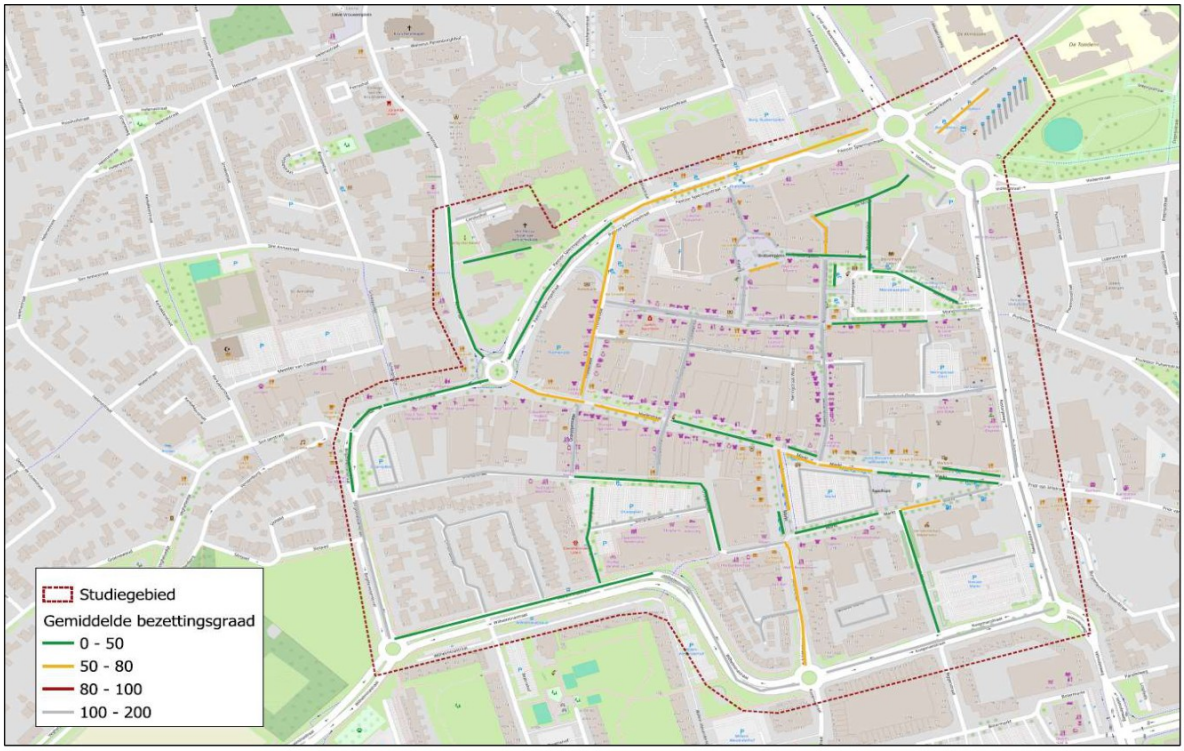
| | Gem. | Maandag | Woensdag | Vrijdag | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bezettingsgraad | **41%** | 56% | 49% | 30% | 40% | 32% |
| Bezettingsgraad (incl. fietsen buiten stallingen) | **56%** | 73% | 64% | 41% | 58% | 43% |
| Bezettingsgraad (excl. grote stallingen) | **64%** | 76% | 64% | 47% | 77% | 56% |

De figuren 8 en 9 tonen de gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie over de gehele telperiode heen. Figuur 8 geeft de gemiddelde bezettingsgraad weer over de hele telperiode zonder fietsen die geparkeerd staan buiten de stallingen. Figuur 9 neemt deze fout geparkeerde fietsen wel mee. Op beide kaarten geven de grijs gearceerde secties de locaties aan waar geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

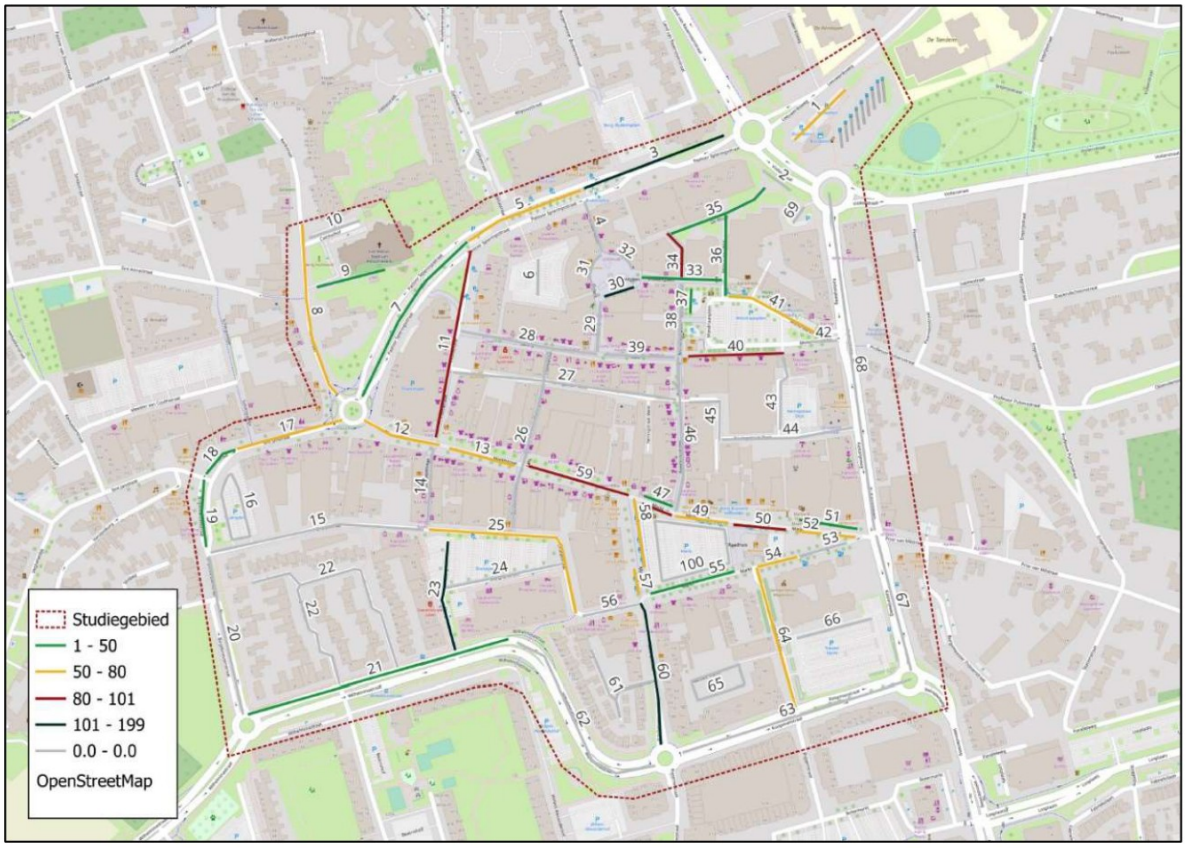
In bijlagen 3 - 8 zijn de gedetailleerde kaarten terug te vinden voor elke teldag. Hierop is voor elke teldag apart de gemiddelde bezettingsgraad over de hele telperiode in kleur weergegeven (zowel met als zonder fout geparkeerde fietsen).

Omdat de bezettingsgraad voor de verschillende secties gedurende de week wisselt, is in bijlage 9 een kaart toegevoegd met de maximale bezettingsgraad voor elke sectie. Er zijn ook twee kaarten toegevoegd die inzicht bieden in het aantal fietsen dat overal buiten de stallingen wordt geplaatst. Deze absolute aantallen geven een beter inzicht in de locaties waar de meeste overlast momenteel is.

De kaart in bijlage 10 toont het gemiddelde aantal fietsen dat buiten de stallingen staat per sectie en de kaart in bijlage 11 toont het maximale aantal dat op enig moment is geteld.




*Figuur 8: De gemiddelde bezettingsgraad exclusief fout geparkeerde fietsen*




*Figuur 9: De gemiddelde bezettingsgraad inclusief de fout geparkeerde fietsen*

## 4.2 Type fietsen

Zoals reeds vermeld is bij dit fietsparkeerdrukonderzoek ook een verdeling gemaakt naar type fietsen. Tabel 3 geeft een overzicht van het aantal getelde fietsen per type.

Uit deze tabel valt te concluderen dat gemiddeld 75% van de fietsen een 'gewone' stadsfiets betreft en 19% een e-bike. Dit is bij benadering ook het gemiddelde beeld van het fietsenpark in Nederland; ca. 16% van alle fietsen in Nederland is een elektrische fiets. In cijfers is het stallingsgedrag tussen fietsers met een stadsfiets of e-bike niet heel verschillend; tussen de 70-80% van de fietsen wordt geparkeerd in een stalling of aan een beugel. Daarnaast is het tijdens de metingen opgevallen dat de meeste elektrische fietsen voornamelijk op de Marktstraat en in de bewaakte stalling van het Mondriaanplein staan. Bij het busstation staan in vergelijking met de andere stallingen relatief weinig elektrische fietsen. Dit is te verklaren doordat deze stalling met name wordt gebruikt door mensen die hier overstappen op het openbaar vervoer. Het gaat dus om fietsen die worden gebruikt als voor- en natransport en dit wordt minder vaak gedaan op een e-bike.

Circa 5% van het totaal aantal fietsen is van het type buitenformaat en hiervan wordt gemiddeld 51% geparkeerd binnen een stalling. Kanttekening hierbij is dat fietsen van bezorgdiensten ook zijn meegeteld en deze staan vaker op de stoep nabij horecagelegenheden die ook bezorgen. De categorie buitenformaat is voornamelijk bij het busstation, op de Marktstraat en op de Promenade te vinden.

*Tabel 3: Het aandeel e-bikes en buitenformaat fietsen*

| | Gem. | Maandag | Woensdag | Vrijdag | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Stadsfiets (totaal) | **75%** | 74% | 75% | 69% | 76% | 81% |
| Stadsfiets (in een stalling) | **78%** | 79% | 79% | 80% | 73% | 77% |
| E-bike (totaal) | **19%** | 21% | 19% | 23% | 17% | 14% |
| E-bike (in een stalling) | **70%** | 76% | 75% | 65% | 67% | 68% |
| Buitenformaat (totaal) | **6%** | 5% | 6% | 7% | 7% | 5% |
| Buitenformaat (in een stalling) | **51%** | 69% | 58% | 54% | 37% | 38% |

## 4.3 Conclusie

Op basis van alle tabellen en kaarten (inclusief de kaarten in de bijlagen) kunnen de volgende (belangrijkste) conclusies worden getrokken:

1. Als alle bijna 2.000 fietsparkeerplaatsen in het centrum worden beschouwd, is de gemiddelde bezettingsgraad over de hele week 41%. Als we de fietsen die buiten een stalling staan meetellen is dit 56%. De twee grote fietsenstallingen uitgesloten, is deze voor alle beugels gemiddeld 64%. De drukste momenten zijn de maandagochtend en de zaterdagmiddag, dan is de bezettingsgraad bijna 80% (zie ook tabel 2).

2. Op maandagochtend worden de fietsenstallingen rondom de markt goed gebruikt, wat resulteert in bezettingsgraden van >80%. Op deze ochtend vindt ook de weekmarkt op deze locatie plaats.

3. Bezettingsgraden van >80% zie je op deze locatie de rest van de week alleen terug wanneer je alle fout geparkeerde fietsen meetelt. Op de zaterdagavond is dit percentage het hoogst en staan er soms zelfs meer fietsen buiten dan in de stalling.

4. Het busstation heeft ruim 720 beschikbare fietsenstalplaatsen en deze zijn op maandagochtend voor driekwart bezet. Op de zaterdag wordt deze een stuk minder gebruikt en is nog geen 50% in gebruik. De gemiddelde bezettingsgraad over de hele week is 59%.

5. Op het Mondriaanplein is een (semi)bewaakte fietsenstalling met 150 plaatsen, waarvan de bezettingsgraad over de hele week (gem. 27%) erg laag is. Op zaterdagavond is deze gemiddeld het laagst met 3%, op de maandagochtend is dit 40%. Wellicht heeft dit te maken met de minder goede bereikbaarheid van deze stalling.

6. Op de Pastoor Spieringstraat zijn diverse horecazaken gelegen, de bioscoop en een filiaal van de Action. Op zaterdagmiddag zijn de bezettingsgraden erg hoog en met name voor de Action staan vaak fietsen buiten de stalling geparkeerd. Als alle fout geparkeerde fietsen worden meegeteld, is hier op elke teldag onvoldoende plaats.

7. Op de Markstraat worden fietsen regelmatig buiten de stallingen geparkeerd. In absolute en maximale aantallen worden de meeste fietsen buiten de stalling geplaatst in de secties 52 en 50 met respectievelijk 53 en 69 fietsen.
   Gemiddeld is dit op de Markstaat het hoogst in sectie 59, centraal in de Marktstraat. Als in deze straat enkel de bezettingsgraad van de fietsenrekken zou worden getoond, lijkt er meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Dit geldt voor elke teldag; de fietsen buiten de stalling meegeteld is er momenteel onvoldoende aanbod.

8. Er zijn meer secties (naast bovengenoemde secties) waar gedurende de hele week onvoldoende plaats beschikbaar is, wanneer ook de fout geparkeerde fietsen worden meegeteld. Met name de secties 23, 30, 60 en 64 vallen op. Sectie 30 is het Brabantplein. Mogelijk parkeert men hier graag de fiets in het zicht van het terras vanwege de aanwezige horecagelegenheden. De secties 23, 60 en 64 liggen aan de zuidzijde van het centrum. Dit zijn meer aanloopstraten naar het centrum waar veel appartementencomplexen zijn gelegen. Het vermoeden bestaat dat de meeste fietsen die hier geparkeerd worden, van bewoners zijn of van bezoekers aan bewoners.

9. Als de absolute aantallen worden beschouwd, dan zijn de volgende locaties ‘hotspots’ voor fout geparkeerde fietsen:
   a. De Markt; de secties 47-52 zijn langs de Markstraat gelegen en hier zijn bij elkaar opgeteld tot maximaal 210 fout geparkeerde fietsen per telmoment geteld.
   b. Busstation; hier zijn per telmoment maximaal 115 fout geparkeerde fietsen geteld;
   c. Pastoor Spieringstraat; de secties 3 en 5 waar op één telmoment bij elkaar opgeteld 82 fout geparkeerde fietsen zijn geteld;
   d. Markstraat; ten westen van de Markt zijn op de secties 13 en 59 maximaal 36 fout geparkeerde fietsen per sectie geteld.

10. De tellingen hebben plaatsgevonden in het najaar. De verwachting is dat de bezettingsgraden zoals deze nu zijn gemeten, in het voorjaar en in de zomer hoger zijn.

# Fase 2.

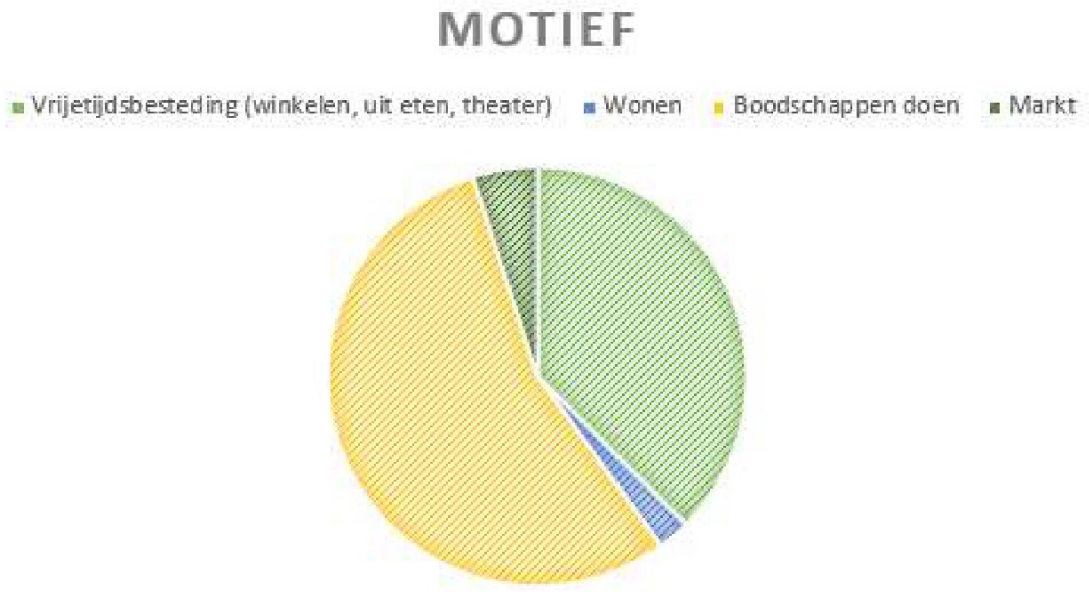
## Inventarisatie huidige fietsstalmogelijkheden en het gebruik (subjectief)

# 5 Fietsparkeren in Uden – de beleving van de gebruikers

Naast de parkeerdruk van het fietsparkeren, is ook de beleving van de gebruikers van de fietsparkeervoorzieningen in Uden gemeten. Daartoe zijn zowel straatinterviews afgenomen met de huidige gebruikers, alsook online enquêtes afgenomen via de website van de gemeente. De resultaten van beide kwalitatieve onderzoeken zijn geanalyseerd en de belangrijkste resultaten worden hieronder uiteengezet.

## 5.1 Analyse van enquêteresultaten – de straatinterviews

Op de dagen dat de fietsparkeermetingen zijn uitgevoerd, zijn interviews op straat afgenomen. Verspreid over 4 weken zijn in totaal 40 personen geïnterviewd die allen met de fiets naar het centrum van Uden zijn gekomen. Door middel van een enquête met een mix van meerkeuze en open vragen zijn de ervaringen van gebruikers van de fietsvoorzieningen in Uden geïnventariseerd.
Van de 40 personen die zijn gesproken, had de meerderheid als motief boodschappen doen. De meerderheid van deze groep geeft aan bij voorkeur dicht bij de winkel te parkeren en dat daarvoor te weinig fietsparkeergelegenheid is.




*Figuur 10: Reismotief van respondenten straatinterview*

Meer dan de helft van de bevraagden is ouder dan 55 jaar. De groep tot 35 is ondervertegenwoordigd met slechts 3 personen, wat wellicht te maken heeft met het moment waarop de interviews werden afgenomen (midden op de dag op weekdagen). Deze groep (tot 35 jaar) was in ieder geval tevreden en had ook niet direct behoefte aan meer voorzieningen.

De fietsenstalling op de Markt en het Mondriaanplein zijn onder de geïnterviewden het meest populair. Slechts twee personen gaven aan hun fiets te plaatsen op het busstation. Dit komt waarschijnlijk vooral doordat deze wordt gebruikt door forenzen/studenten en minder door bezoekers van het centrum. De personen die zijn gesproken die hun fiets op de Markt parkeren, kwamen ook specifiek voor de markt naar Uden toe.

Van de 15 mensen die aangeven dat ze de fiets niet veilig kunnen stallen, hebben 14 personen een e-bike. Van deze groep geven wel slechts twee personen een onvoldoende voor de fietsvoorzieningen in Uden. In totaal hebben 7 mensen aangegeven behoefte te hebben aan een bewaakte fietsenstalling nabij de supermarkt en de markt. Gek genoeg geven ook 7 mensen die eerder aangaven met een veilig gevoel de fiets kwijt te kunnen, toch aan dat er behoefte is aan een bewaakte fietsenstalling en wordt er tevens gevraagd om meer aandacht voor fietsendiefstal en handhaving.

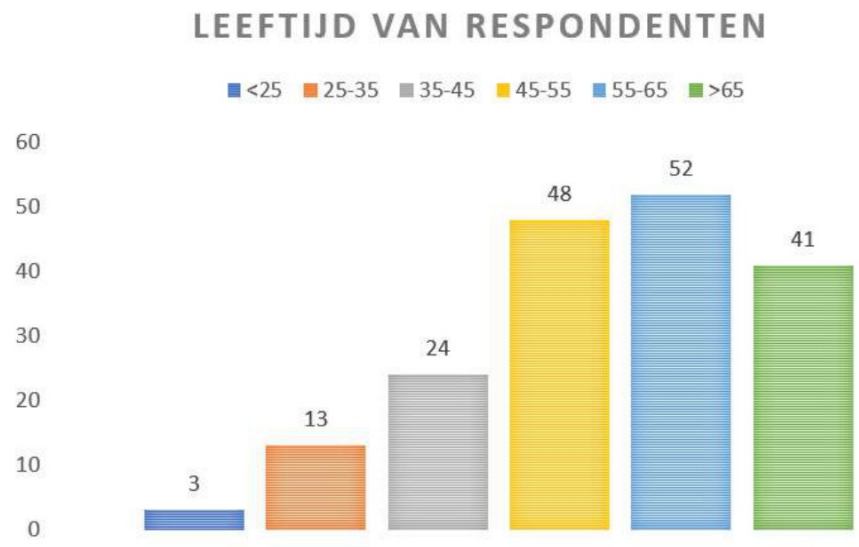
79% van de bevraagden die aangeeft graag een bewaakte fietsenstalling te willen is ook bereid hiervoor te betalen en dit betreft met name mensen met een e-bike. Van alle geïnterviewden geeft 45% aan bereid te zijn om te betalen voor een fietsenstalling, eventueel wanneer deze ook is gecombineerd met een openbaar toilet.

Gemiddeld scoort het centrum van Uden een ruime voldoende met een 7,2, staan er slechts twee onvoldoendes tussen en geven 18 respondenten zelfs een 8.

## 5.2 Analyse van enquêteresultaten – de online enquête

In de maand november heeft de online enquête opengestaan voor inwoners van de gemeente Maashorst. Met behulp van deze enquête wordt een breder publiek gevraagd naar de beleving van de fietsvoorzieningen, ook inwoners die nu (nog) niet met de fiets naar het centrum van Uden reizen.

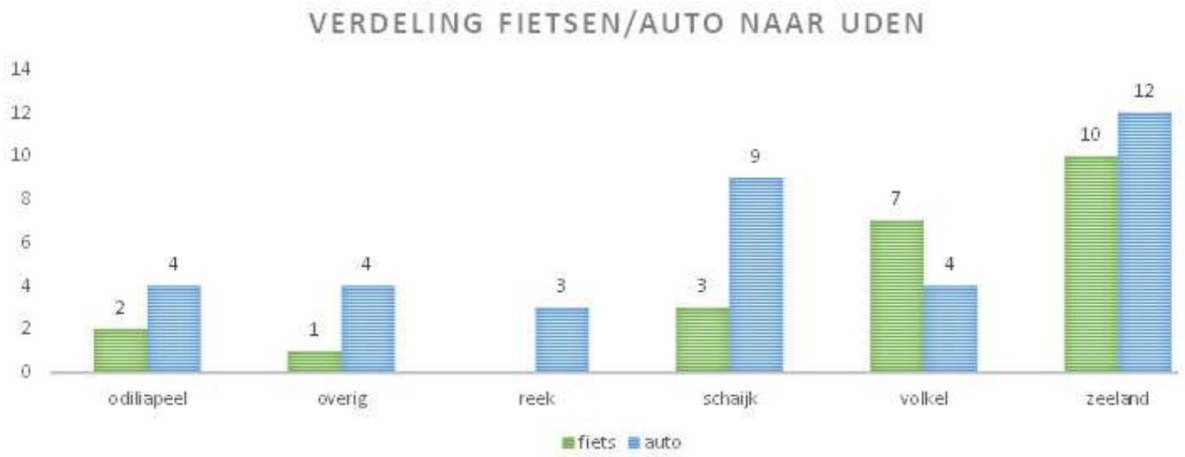
In tegenstelling tot het straatinterview is de gemiddelde leeftijd van de respondenten van de online enquête lager en is ook de doelgroep jonger dan 55 jaar vertegenwoordigd.



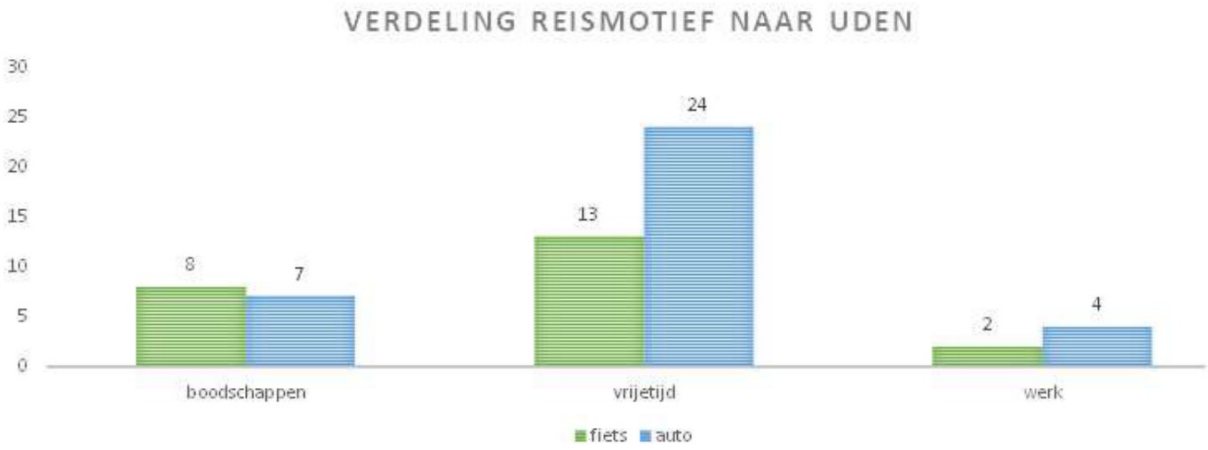

*Figuur 11: Leeftijd van respondenten van de online enquête*

De enquête is 181 keer ingevuld en daarvan was 64% een inwoner uit Uden. Inwoners uit Uden komen het meest op de fiets naar het centrum, 80% verkiest de fiets boven de auto en te voet staat met 7% op de derde plaats.

De grafiek in figuur 12 toont de verhouding fietsen/auto voor inwoners van de gemeente Maashorst (excl. de inwoners van Uden). Met uitzondering van Volkel (het dichtstbijzijnde dorp), is het meest gebruikte vervoersmiddel de auto. Figuur 13 toont de verdeling naar reismotief; de meeste inwoners reizen naar Uden voor vrijetijdsbesteding en pakken daarvoor bij voorkeur ook de auto.



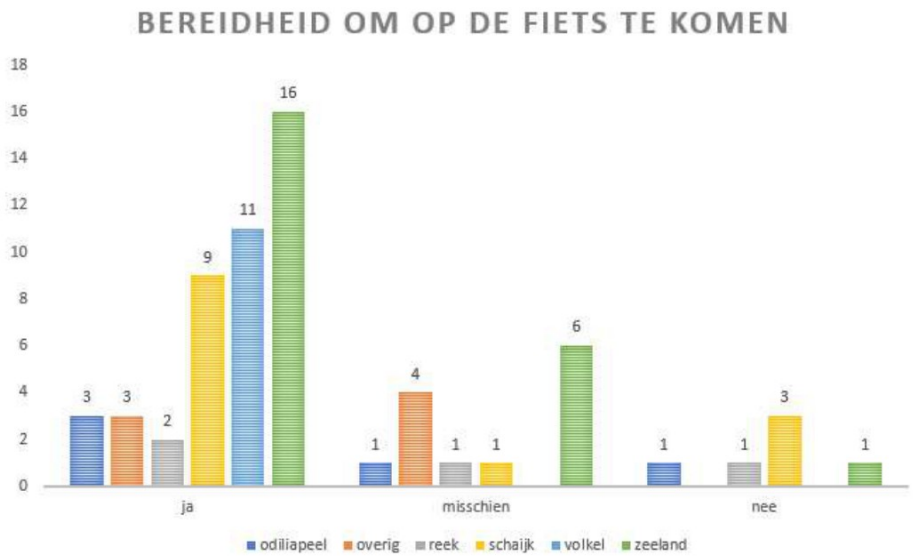

*Figuur 12: Verhouding fietsen/auto per dorp (excl. inwoners Uden)*




*Figuur 13: Verhouding fietsen/auto per reismotief (excl. inwoners Uden)*

Eén van de vragen die is gesteld had betrekking op barrières die men nu ervaart om op de fiets naar Uden te komen. Van de respondenten die nu met de auto komen en aangeven 'misschien' bereid zijn om op de fiets te gaan, zijn met name de afstand en de hoeveelheid spullen die men mee moet nemen de voornaamste redenen om dit (nog) niet te doen.

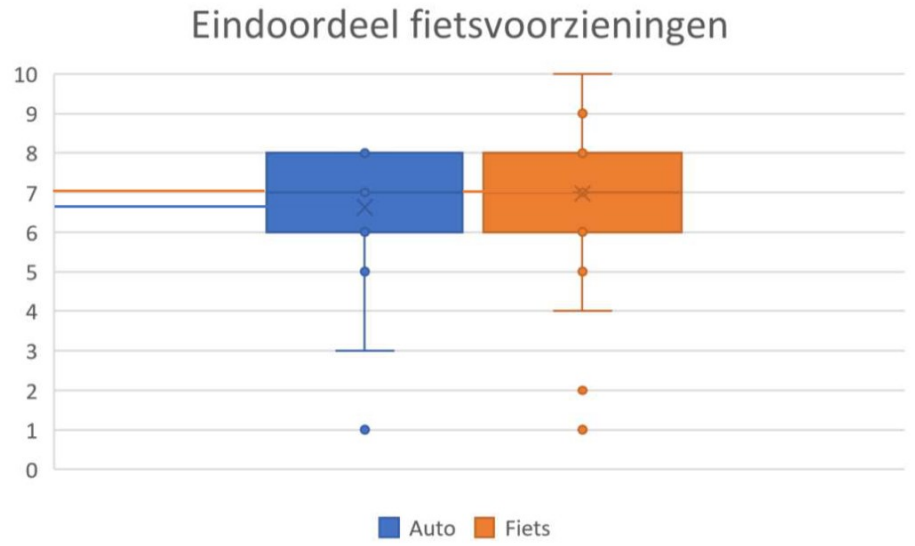
Voor wie zeker bereid is om op de fiets te komen, zijn ook de fietsparkeermogelijkheden en het gebrek aan bewaakte fietsenstallingen de belangrijkste redenen om nu toch de auto te nemen. De grafiek in figuur 14 toont dat vooral mensen die woonachting zijn in Zeeland en Volkel, bereid zijn om met de fiets te komen. In totaal geeft 93% van de respondenten aan dat ze wel of misschien bereid zouden zijn om te fietsen, dus de fietspotentie in de gemeente lijkt hoog.




*Figuur 14: Bereidheid (aantal respondenten) om met de fiets te komen verdeeld naar woonplaats*

Uit de analyse van de enquête blijkt verder dat 67% van de respondenten die nu met de fiets naar Uden komt, zijn fiets met een veilig gevoel kan stallen. Van de mensen die nu met de auto komen, geeft de helft aan zijn fiets niet veilig te kunnen stallen, waardoor dit aspect voor deze doelgroep nu nog een belangrijke barrière lijkt te zijn. Op de vraag of er voldoende parkeergelegenheid is voor de fiets, geeft ruim de helft van de respondenten aan dat het onvoldoende is; slechts 30% geeft aan dat er voldoende zijn.

Op de vraag wat men graag verbeterd zou zien aan fietsvoorzieningen in Uden, worden de volgende drie aanpassingen met name genoemd: meer parkeergelegenheid (55 keer), bewaakt en/of overdekt parkeren (49 keer) en infrastructurele ingrepen (18 keer).
De bereidheid om voor het parkeren van de fiets te betalen is relatief laag; onder alle respondenten is dit 36%. Het eindoordeel voor de huidige fietsvoorzieningen in Uden is een 7,0 onder de fietsers en een 6,5 onder de automobilisten (zie figuur 15).




*Figuur 15: Eindoordeel van fietsers en automobilisten over de fietsvoorzieningen in Uden (schaal 1-10)*

# Fase 3.

## Trends, ontwikkelingen en prognose

# 6 Trends, ontwikkelingen en prognoses

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de trends die zich afspelen op het gebied van fietsen en ook voor dit onderzoek van belang zijn. Daarnaast worden de ontwikkelingen die zich in de gemeente voordoen, met name op het gebied van de fietsinfrastructuur uiteengezet. Tenslotte wordt er verder ingegaan op zowel landelijke prognoses als de fietspotentie binnen de gemeente Maashorst.

## 6.1 Trends op het gebied van fietsen

Nederlanders fietsen elk jaar samen meer kilometers en bereikten in 2022 weer het niveau van voor Covid-19. In 2023 zette die trend zich verder door en werd er meer dan ooit gefietst in Nederland. Onderzoekers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwachten dat die stijging de komende jaren zal doorzetten. De groei van de elektrische fiets speelt hier een cruciale rol in en zorgt ervoor dat veel mensen die eerder niet fietsten, nu ook sneller op de fiets zullen springen. Het KiM verwacht tegen 2028 dat het aantal fietskilometers een stijging van 20% zal kennen[1].

Volgens een onderzoek van de ANWB laat een derde van de bevraagden zijn of haar elektrische fiets wel eens thuis uit angst voor diefstal. Dit terwijl ze wel van plan waren om zich met de fiets te verplaatsen. Momenteel is 42 procent van het aantal fietsen een e-bike en het gebruik van de elektrische fiets ligt bijna gelijk met dat van een gewone fiets. De bevraagden halen aan dat grote drukte en het gebrek aan een bewaakte stalling de belangrijkste redenen zijn om zich niet met de fiets te verplaatsen voor een bepaald doel. Een bewaakte fietsenstalling lijkt van groot belang om zowel bezitters van een e-bike, als van een gewone stadsfiets, te verleiden naar de stad te komen op de fiets[2].

Een ander onderzoek toont aan dat het aantal elektrische fietsen en speedpedelecs blijft groeien. De verkoop van e-bikes stijgt momenteel met 2% t.o.v. 2021, die van speedpedelecs zelfs met 9%. Deze cijfers tonen de omslag van normale fietsen naar elektrische fietsen. Ook bakfietsen en andere varianten zijn aan een opmars bezig waardoor heel wat verandert in het straatbeeld. Cargobikes (fietsen voor goederenvervoer) nemen bijvoorbeeld meer plaats in dan een gewone of elektrische fiets, zowel op de weg als tijdens het parkeren[3].

Deze trends leren ons over de veranderingen die plaatsvinden in het straatbeeld op vlak van verplaatsingen met de fiets. Steeds meer mensen stappen over naar de fiets en gebruiken meer dan ooit elektrische varianten. Dit heeft natuurlijk een invloed op de infrastructuur en voorzieningen die vaak nog zijn bedoeld voor gewone fietsers. De gemiddelde fiets wordt steeds breder door de komst van bak- en cargofietsen waardoor er andere behoeften ontstaan ten aanzien van fiets(parkeer)voorzieningen. De aankoop van een elektrische fiets kost aanzienlijk meer dan een gewone fiets en fietsers wensen dan ook graag hun fiets veilig te kunnen stallen, of de mogelijkheid om de accu op te laden.

---

[1] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), (november 2023)). *Mobiliteitsbeeld 2023*.

[2] ANWB, (14 november 2023). *E-bikebezitters laten fiets vaker thuis uit angst voor diefstal.* Opgehaald: E-bikebezitters laten fiets vaker thuis uit angst voor diefstal (anwb.nl)

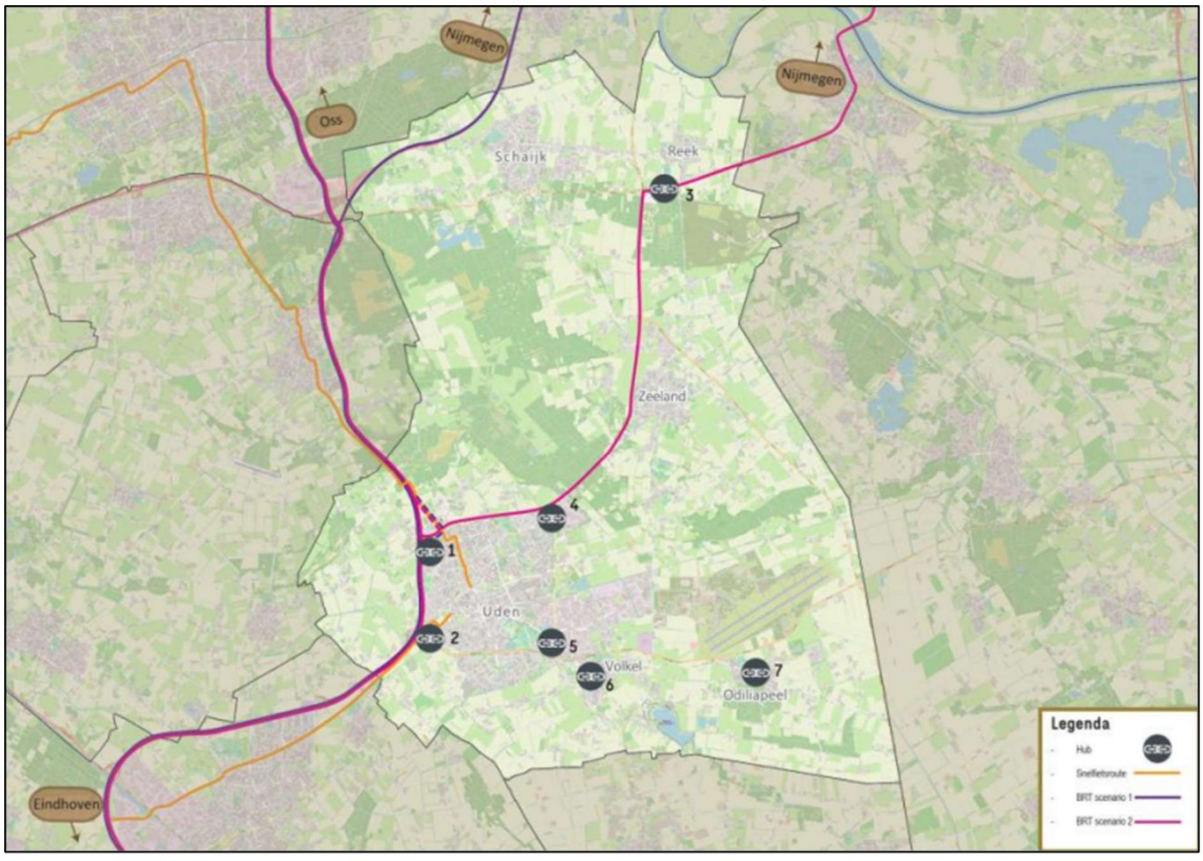
[3] BOVAG, (25 oktober 2023). *Mobiliteit in cijfers. Tweewielers 2023-2024*. Opgehaald: Nu beschikbaar: Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2023 – 2024 | RAI Vereniging

## 6.2 Ontwikkelingen

In dit onderdeel worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die momenteel binnen de gemeente Maashorst spelen en betrekking hebben op het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers.

De gemeente heeft enkele visies op het vlak van fietsen beschreven in het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan[4].). De gemeente gaat zich de komende jaren inzetten om het fietsen aantrekkelijker te maken zodat de fiets als een volwaardig alternatief voor de auto wordt beschouwd.
Zo zal bij elke GOW gescheiden fietsvoorzieningen worden gerealiseerd, wat het voor fietsers veiliger en aangenamer maakt om zich te verplaatsen. De wegen van en naar het centrum van Uden zullen daarbij ook worden aangepakt.

Het GVVP vermeldt dat ook de recreatieve gebieden een opwaardering van de fietsvoorzieningen zullen krijgen. De wegen in en rond deze gebieden zullen worden aangepakt door het plaatsen van vrijliggende voorzieningen zodat de fietser zich ook hier veiliger kan verplaatsen. Om deze fietsverbindingen nog aantrekkelijker te maken, wil de gemeente aan het begin of einde van deze routes een veilige, overdekte fietsparkeervoorziening realiseren, zodat aan de rand van het kerncentrum veilig kan worden gestald (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Uden, 2015 – 2030). De stallingen liggen strategisch bij invalswegen in vier verschillende zoekgebieden rondom het centrum.




*Figuur 16: Een 7-tal vevoershubs in Uden en omliggende kernen*

[4] De gemeente is momenteel bezig met het schrijven van nieuw beleid.

Om deze ontwikkelingen extra kracht bij te geven, wenst de gemeente enkele hubs te creëren waardoor de fiets een onderdeel van de multimodale vervoersketen wordt. Op deze locaties worden verschillende vervoersmodi samengebracht zodat mensen uit alle richtingen de mogelijkheid hebben om zich te verplaatsen op een multimodale, duurzame en vlotte manier. Het gaat hier om zeven hubs verdeeld over Uden en de kleinere kernen rondom. De locaties van de hubs zijn aangeduid op de kaart in figuur 16.

## 6.3 Prognoses

Het is niet mogelijk om exact te benoemen hoe groot de fietspotentie is in de gemeente Maashorst. Op basis van de enquête en de eerder genoemde bronnen kan wel een beeld worden geschetst van de verwachte toename in het aantal fietsers en wat dit betekent voor de vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in autonome groei en groei als gevolg van stimulerende maatregelen door de (lokale) overheid.

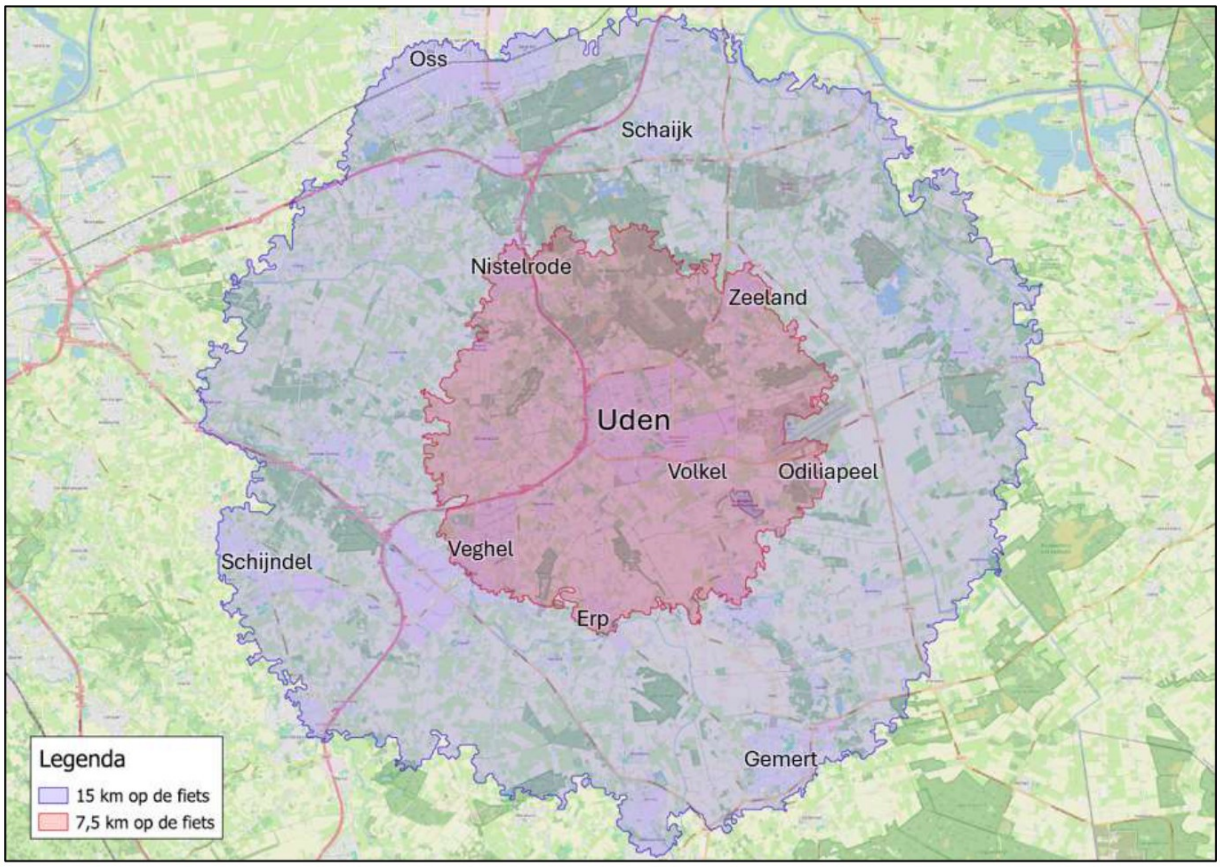
### *6.3.1 Autonome groei*

Zoals bij de trends reeds aangehaald, zal de algemene stijging van het fietsgebruik zich verder doorzetten. Het aantal fietskilometers zal vermoedelijk met 20% stijgen binnen de komende vijf jaar. Hoewel de verkoop van het aantal gewone fietsen afneemt, blijft de verkoop van elektrische fietsen, speedpedelecs en cargobikes stijgen. Hierdoor worden er meer fietsers op de weg verwacht waardoor het straatbeeld een grote verandering zal kennen. Mensen zijn bereid om telkens grotere afstanden af te leggen met de fiets waardoor het aantal mogelijke bestemmingen ook toeneemt. Fietsers van buiten de kern zullen ook sneller bereid zijn om te fietsen naar het centrum. De kaart in figuur 17 geeft aan tot waar de fietspotentie voor het centrum van Uden reikt. Gemiddeld gezien is een fietser met een gewone fiets bereid om 7,5 km af te leggen, voor een fietser met een elektrische fiets is dit gemiddeld 15 km. Door de verwachte toename van het aantal elektrische fietsen neemt het fietsbereik voor het centrum van Uden dusdanig toe, dat inwoners vanuit de hele gemeente en zelfs ook daarbuiten, tot het fietspotentieel behoort.

### *6.3.2 Groei als gevolg van stimulerende maatregelen*

De groei binnen de gemeente wordt beschreven als “de groei als gevolg van de ontwikkelingen binnen de gemeente, bijvoorbeeld door het verbeteren van de bestaande infrastructuur en door meer aandacht te besteden aan de bereikbaarheid en veiligheid van de fietsers”. Mede door de inspanningen van de gemeente, zullen meer mensen de fiets als volwaardig alternatief van de auto zien. Men legt een steeds een grotere gemiddelde afstand af op de fiets en dit zorgt er voor dat ook van buiten de kernen fietsers zullen worden aangetrokken. Door de inspanningen om de fietsvoorzieningen aan te pakken en veilige routes te creëren vanuit de andere kernen, zullen fietsers vaker geneigd zijn om de fiets te nemen om zich te verplaatsen van of naar Uden.

Dit blijkt ook uit het resultaat van de enquête waarin 93% van de respondenten aangeven dat ze bereid zijn om met de fiets naar Uden te komen (mits inspanningen van de gemeente). Veilige en comfortabele infrastructuur en de juiste voorzieningen maken het samen mogelijk om deze bereidheid te verzilveren.




*Figuur 17: Fietsbereik vanaf Uden centrum*

# Fase 4.

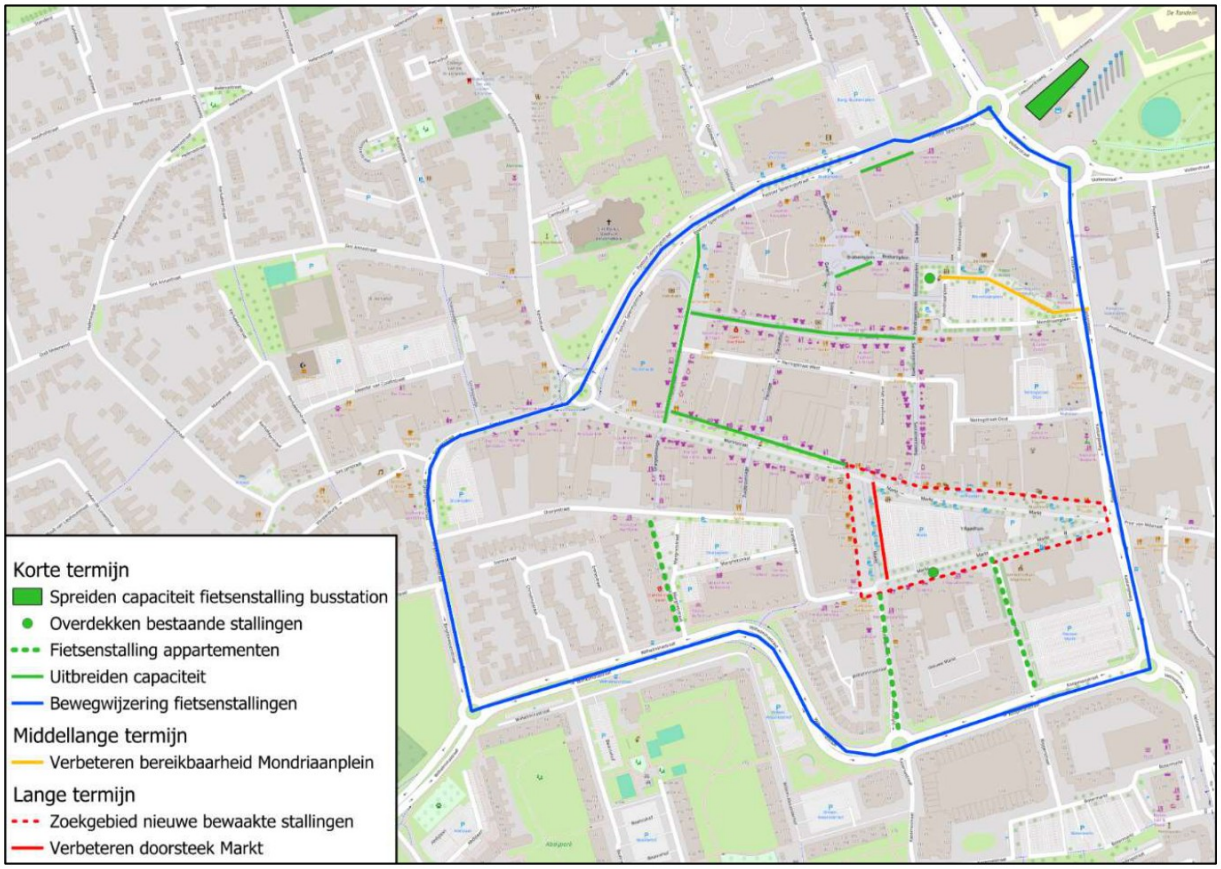
## Verkenning mogelijkheden, oplossingsrichtingen en effecten in het centrumgebied

# 7 Conclusie

Uit de resultaten van het parkeeronderzoek, de straatinterviews/enquêtes en de trends en ontwikkelingen is een maatregelenpakket gekomen. Deze maatregelen met betrekking tot het fietsparkeren in Uden moeten het fietsgebruik in Uden en omgeving stimuleren.

## 7.1 Maatregelen

In de volgende 3 subparagrafen worden maatregelen voorgesteld waarmee op de korte, middel- en lange termijn kan worden voorzien in de behoeften van de (toekomstige) fietser. Alle maatregelen zijn ook gekoppeld aan locaties en terug te vinden op de kaart van het centrum van Uden in onderstaande figuur. Onder de figuur volgt de toelichting per maatregel.




*Figuur 18: Alle voorgestelde maatregelen op kaart*

### 7.1.1 *Korte termijnmaatregelen maken het mogelijk om de huidige fietsparkeerproblemen op te lossen*

- **Uitbreiden capaciteit:**
  Momenteel zijn er op enkele locaties onvoldoende fietsparkeerplaatsen, op deze locaties wordt regelmatig en veelvuldig buiten de stallingen geparkeerd. Ook in de enquêtes geven respondenten aan dat ze graag meer fietsparkeergelegenheden in het centrum zouden zien. Dit is onder andere te merken aan de noordzijde van de Marktstraat, in het voetgangersgebied en aan de Action.

Omwille van deze resultaten wordt geadviseerd om extra nietjes te plaatsen op deze locaties zodat het fietsparkeren georganiseerd kan verlopen en de fietsers de mogelijkheid te bieden om hun fiets veilig te stallen nabij de winkels. Daarbij wordt opgemerkt dat ook kort parkeren een belangrijke functie heeft binnen het centrum en dat het meerwaarde heeft om bezoekers de gelegenheid te bieden vlakbij winkels te parkeren.

Voor secties rondom het Mondriaanplein waar momenteel hoge bezettingsgraden dan wel fietsen buiten de stalling wordt opgemerkt, worden niet direct extra fietsnietjes geadviseerd; er is voldoende capaciteit in de fietsenstalling Mondriaanplein. Met het van de bereikbaarheid van deze fietsenstalling is de verwachting dat deze stalling beter zal worden benut.

- **Overdekken van bestaande stallingen**
  Uit het parkeeronderzoek blijkt dat een aantal stallingen niet gebruikt wordt, terwijl de parkeernood soms wel hoog is. Zo worden de stallingen aan de zuidzijde van de Markt nauwelijks benut. Uit gesprekken met het Fietsforum Maashorst (FFM) blijkt dat dit te maken heeft met de bomen waar deze onder staan, en het plakkerige residu dat deze bomen achter laten op de fiets. Door deze fietsstalling te overdekken, wordt dit probleem verholpen en zullen fietsers sneller geneigd zijn om hun fiets te parkeren op deze locatie. In combinatie met het (toekomstig) verbeteren van de bereikbaarheid van deze stalling, wordt het nog aantrekkelijker om deze locatie meer te gaan gebruiken als fietser.

- Daarnaast wordt geadviseerd om de bewaakte stalling op het Mondriaanplein op te waarderen zodat deze meer zal worden gebruikt. Onder andere door deze (gedeeltelijk) te overkappen.

- **Flexibele fietsenstallingen**
  De bezettingsgraad is met name op maandagen op de Markt erg hoog. Voor de korte termijn kan worden overwogen om op marktdagen en tijdens evenementen, flexibele fietsenstallingen in te zetten.

- **Bewegwijzering fietsenstallingen:**
  De fietsenstalling op het Mondriaanplein wordt zeer beperkt gebruikt. Zeker gelet op het aantal reacties over het gebrek aan een bewaakte fietsenstalling in het centrum, is het vermoeden dat men onbekend is met deze stalling. Voor de vindbaarheid van de fietsenstallingen wordt geadviseerd om de bewegwijzering te verbeteren en al op de ring rond het centrum de fietsparkeervoorzieningen aan te geven. Aanvullende voorzieningen, zoals oplaadpunten voor e-bikes zouden hierop ook kunnen worden aangeduid.

- **Spreiden van capaciteit op fietsenstalling busstation**
  Het busstation is één van de hotspots waar veel los geparkeerde fietsen staan geparkeerd. Dit terwijl de stalling niet volledig bezet is. Momenteel kent de fietsenstalling bij het busstation twee ingangen: één richting het busstation en één aan de straatkant, deze liggen tegenover elkaar. Tijdens het veldwerk viel op dat voornamelijk het deel bij deze ingangen bezet was. Hier stonden ook de meeste los geparkeerde fietsen. Het deel aan de noordkant stond voornamelijk leeg. Dit komt waarschijnlijk doordat hier geen doorgang naar het busstation is. Om de capaciteit van de fietsparkeerplaatsen op het busstation beter te benutten en het aantal los geparkeerde fietsen terug te brengen kan aan de noordkant een extra doorgang gerealiseerd worden naar het busstation. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om op het deel wat momenteel voornamelijk leeg staat te parkeren.

- **Fietsenstalling appartementen**

  Uit het fietsparkeeronderzoek blijkt dat er gedurende de hele week een tekort aan fietsparkeerplaatsen is bij de secties 23, 60 en 64. Hier zouden extra nietjes kunnen worden geplaats, zodat bewoners of bezoekers van deze woningen, voldoende plek hebben om hun fiets veilig en netjes te stallen.

### 7.1.2 *Met maatregelen voor de middellange termijn kunnen bestaande voorzieningen beter worden benut*

- **Verbeteren bereikbaarheid Mondriaanplein**

  Om de aanwezige capaciteit op het Mondriaanplein beter te benutten, dient de bereikbaarheid van de stalling verbeterd te worden. Momenteel is het Mondriaanplein enkel toegankelijk voor fietsers vanaf de Kastanjeweg Violierstraat en de Professor Pulsersstraat. De fietsoversteek van de Kastanjeweg kan vanuit de Professor Pulsersstraat gefaseerd verlopen waardoor fietsers veiliger deze weg kunnen oversteken. Via de Violierstraat kan men een autovrije zone binnenfietsen en zo naar de fietsenstalling aan het Mondriaanplein fietsen. Vanuit de Kastanjestraat moeten de fietsers die uit zuidelijke richting komen voorsorteren op de rijbaan om links af te slaan. Dit kan een onveilig gevoel geven. Ook moeten fietsers vanuit de Kastanjelaan en de Professor Pulsersstraat via het parkeerterrein aan het Mondriaanplein fietsen.

### 7.1.3 *Integrale aanpak van de Markt zorgt ook op de lange termijn voor voldoende bereikbaarheid en voorzieningen voor alle fietsers*

- **Bewaakte fietsenstalling met voorzieningen**

  Op de langere termijn wordt voorgesteld om een uitgebreide, bewaakte fietsenstalling te voorzien aan de markt, waar meerdere voorzieningen voor fietsers aangeboden worden. De locatie komt voort uit de hoge bezettingsgraad die met name op en rond de Markt en de Markstraat is gemeten. Tevens is deze locatie centraal gelegen en is de bereikbaarheid vanuit alle richtingen hier al gewaarborgd.

  De voornaamste voorzieningen die in het onderzoek worden genoemd, zijn:

  - de aanwezigheid van lockers (eventueel om de accu in op te bergen);
  - de mogelijkheid om een elektrische fiets op te laden;
  - permanente bewaking;
  - overdekte fietsenstalling;
  - reparatiepunt voor klein herstel.

  Daar dat de bereidheid om te betalen voor een fietsparkeerplaats laag is, wordt niet aangeraden om een bijdrage te vragen van de fietser.

- **Verbeteren bereikbaarheid Markt (doorsteek)**

  Door de uitbreiding van de terrassen aan de westzijde van het plein, is de doorgang voor fietsers en voetgangers beperkt. Met het oog op een toekomstige fietsparkeervoorziening op de Markt, wordt geadviseerd om de bereikbaarheid hier te verbeteren. Zeker met het oog op fietsroutes die ter hoogte van deze doorsteek aansluiting vinden op het centrum (snelfietsroute Veghel en route vanuit Erp).

## 7.2 Aanbevelingen

- **Bredere stallingen**

  Uit de resultaten van het parkeerdrukonderzoek blijkt dat 49% van de buitenformaat fietsen los wordt geparkeerd. Dit komt naar verwachting doordat nietjes te dicht op elkaar staan en er onvoldoende ruimte is voor een buitenformaat fiets. Door bij het realiseren van nieuwe fietsnietjes en nieuwe stallingen rekening te houden met een aantal bredere stallingen, worden er minder buitenformaat fietsen los geparkeerd. Bredere stallingen kunnen gerealiseerd worden door de nietjes verder uit elkaar te zetten en deze eventueel met een afwijkende kleur of met een bord aan te duiden (voor bakfietsen bijvoorbeeld). Overigens hebben ook fietsen met fietstassen baat bij bredere stallingen.

- **Maaltijdbezorgfietsen**

  Een groot aandeel van de los geparkeerde buitenformaat fietsen zijn maaltijdbezorgers. Bij horecagelegenheden zien we steeds vaker bezorgscooters of (elektrische) fietsen met brede tassen of boxen. Deze worden vaak los geparkeerd zodat men snel en makkelijk weg kan rijden bij een bezorging.
  Deze fietsen en scooters kunnen de toegankelijkheid van de trottoirs voor voetgangers beperken. Het is een mogelijkheid om een plaats te markeren speciaal voor de fietsen van maaltijdbezorgers bij de horecagelegenheid. Op deze manier hoeven ze geen gebruik te maken van stallingen of nietjes, gaat dit niet ten kostte van de capaciteit maar wordt er ook geen overlast ervaren. De vakken moeten zodanig gemarkeerd worden dat voetgangers er geen hinder van ondervinden. Reguliere markering door middel van gekleurde belijning is een mogelijkheid, maar subtielere mogelijkheden zoals een andere kleur bestrating of een markeringsnagel om het vak aan te duiden kan ook (figuur 19).



*Figuur 19: voorbeeld toepassing markeringsnagel*

- **Uitbreiden onderzoek**

  De scope van het onderzoek richt zich op het centrum van Uden. Het centrum van Uden is voor de gemeente één van de belangrijkste aantrekkingspunten door de voorzieningen die er gevestigd zijn. Om het fietsgebruik in de gehele Maashorst te bevorderen is het aan te bevelen om het onderzoek uit te breiden naar andere kernen binnen de gemeente. Hierbij is het aan te bevelen om naast recreatiegebied de Maashorst, ook de dorpen Volkel, Zeeland en Schaijk mee te nemen, aangezien deze dorpen ook voorzien zijn van een centrumkern.

# 8 Bijlagen

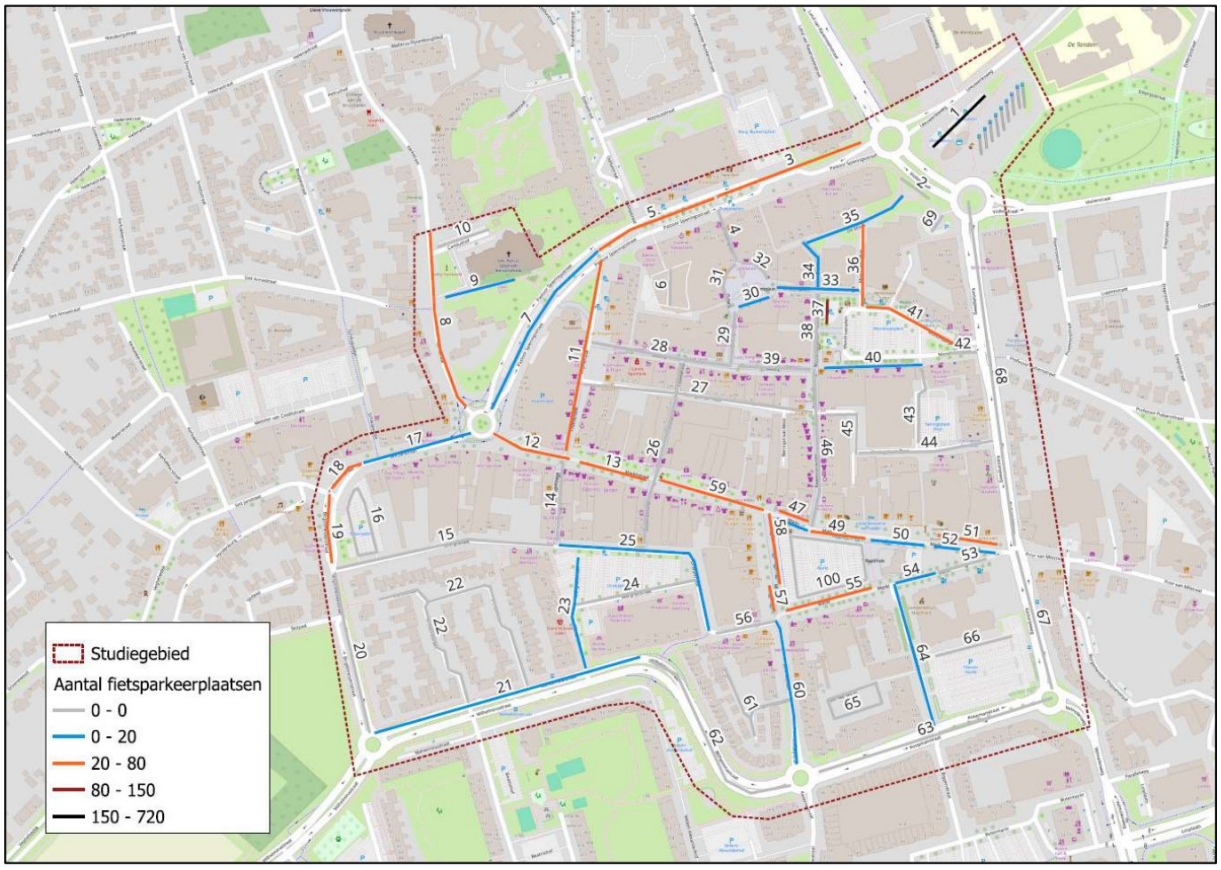
Volgende biljagen zitten vervat in de bijlagenlijst:

- Bijlage 1: Aantal fietsparkeerplaatsen per sectie
- Bijlage 2: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad
- Bijlage 3: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd)
- Bijlage 4: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Maandag
- Bijlage 5: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Woensdag
- Bijlage 6: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Vrijdag
- Bijlage 7: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Zaterdagmiddag
- Bijlage 8: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - Zaterdagavond
- Bijlage 9: Maximale bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd)
- Bijlage 10: Gemiddeld aantal fietsen buiten de fietsenstalling
- Bijlage 11: Maximaal aantal fietsen buiten de fietsenstalling

## 8.1 Bijlage 1: Aantal fietsparkeerplaatsen per sectie

Onderstaande kaart toont alle (genummerde) secties binnen het studiegebied. De legenda geeft aan hoe de kleur van de sectie correspondeert met het aantal aanwezige fietsparkeerplaatsen.

Sectie 1 en 37 zijn (semi) bewaakte fietsenstallingen. Verder staan er verspreid door het centrum beugels en nietjes, met name langs de rand van de voetgangerszone en rond de markt. Er zijn ook secties waar geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn, maar wel is geteld, omdat hier fietsen buiten een stalling worden geplaatst.




*Figuur 20: Sectienummering en aantal fietsparkeerplaatsen per sectie*

## 8.2 Bijlage 2: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad

Gemiddelde bezettingsgraad van de secties met fietsenstallingen, exclusief fietsen die niet geparkeerd staan in de stallingen.

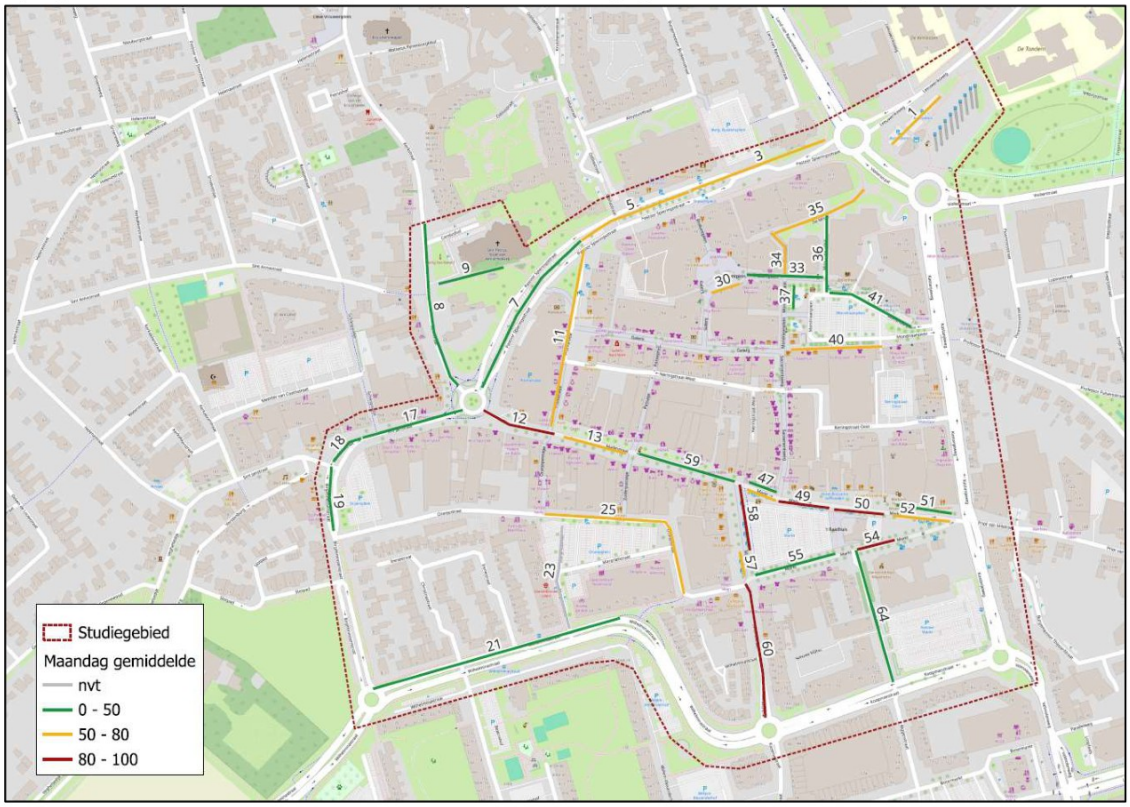
| | | alle dagen | Maandag | Woensdag | Vrijdag | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. |
| Aantal plaatsen | Sectienummer | Bezetting stalling | Bezetting stalling | Bezetting stalling | Bezetting stalling | Bezetting stalling | Bezetting stalling |
| 720 | 1 | 59% | 75% | 71% | 60% | 49% | 44% |
| 57 | 3 | 72% | 64% | 58% | 68% | 98% | 70% |
| 40 | 5 | 68% | 59% | 61% | 68% | 82% | 69% |
| 40 | 12 | 71% | 84% | 72% | 36% | 74% | 91% |
| 60 | 13 | 57% | 72% | 68% | 48% | 76% | 23% |
| 16 | 17 | 20% | 19% | 20% | 11% | 38% | 13% |
| 60 | 18 | 20% | 12% | 16% | 11% | 25% | 37% |
| 64 | 19 | 11% | 13% | 8% | 9% | 13% | 14% |
| 6 | 21 | 19% | 38% | 13% | 25% | 17% | 4% |
| 15 | 23 | 30% | 0% | 0% | 0% | 70% | 78% |
| 20 | 25 | 45% | 54% | 48% | 51% | 58% | 14% |
| 10 | 30 | 66% | 55% | 65% | 65% | 80% | 65% |
| 12 | 33 | 5% | 6% | 10% | 10% | 0% | 0% |
| 7 | 34 | 35% | 68% | 43% | 54% | 11% | 0% |
| 6 | 35 | 24% | 71% | 29% | 0% | 21% | 0% |
| 45 | 36 | 9% | 10% | 12% | 15% | 10% | 0% |
| 150 | 37 | 24% | 40% | 27% | 28% | 25% | 3% |
| 15 | 40 | 26% | 53% | 40% | 0% | 25% | 10% |
| 25 | 41 | 36% | 42% | 60% | 39% | 34% | 7% |
| 64 | 47 | 30% | 41% | 19% | 22% | 43% | 26% |
| 16 | 48 | 73% | 66% | 66% | 69% | 88% | 80% |
| 28 | 49 | 63% | 85% | 55% | 34% | 63% | 79% |
| 8 | 50 | 35% | 81% | 0% | 56% | 25% | 13% |
| 30 | 51 | 36% | 43% | 37% | 38% | 23% | 41% |
| 18 | 52 | 47% | 51% | 53% | 39% | 17% | 76% |
| 10 | 54 | 58% | 93% | 53% | 65% | 33% | 45% |
| 80 | 55 | 18% | 36% | 5% | 28% | 15% | 7% |
| 70 | 57 | 44% | 58% | 31% | 30% | 59% | 43% |
| 50 | 58 | 62% | 89% | 39% | 63% | 64% | 55% |
| 55 | 59 | 38% | 36% | 47% | 41% | 51% | 13% |
| 5 | 60 | 60% | 85% | 75% | 55% | 50% | 35% |
| 10 | 64 | 33% | 38% | 8% | 28% | 45% | 45% |

## 8.3 Bijlage 3: Tabel met de gemiddelde bezettingsgraad (incl. fout geparkeerd)

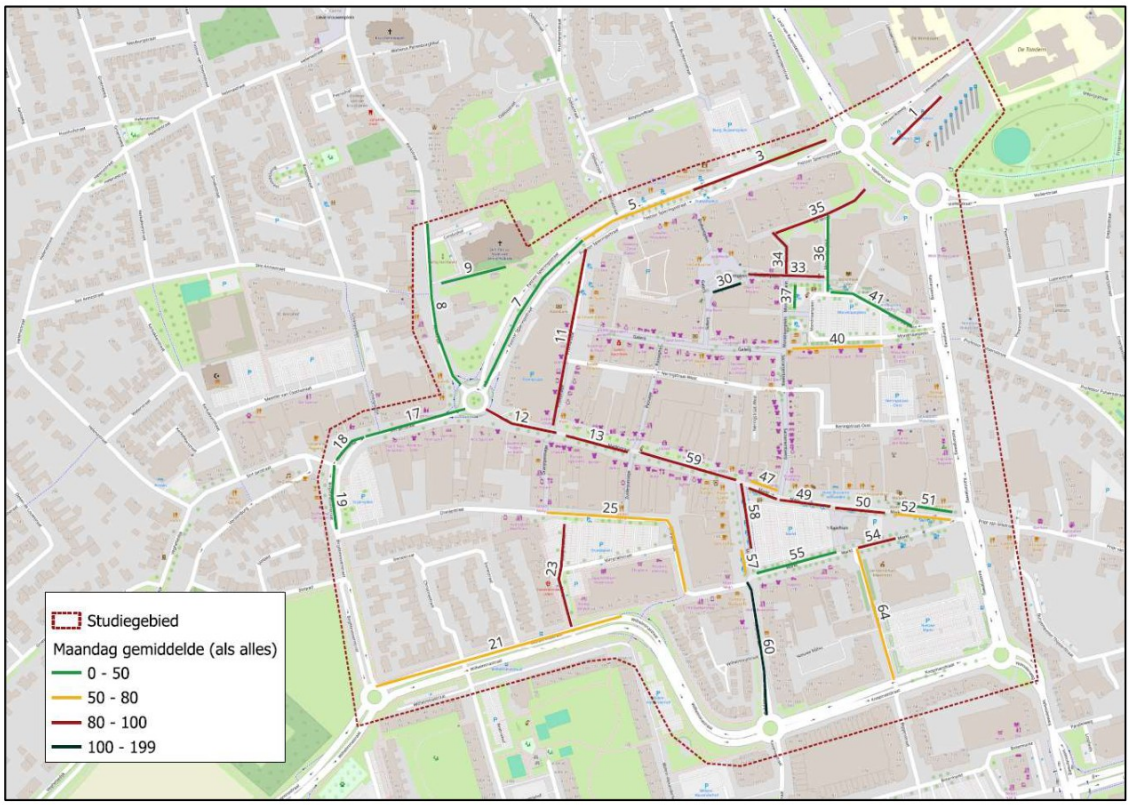
Gemiddelde bezettingsgraad van de secties met fietsenstallingen, inclusief fietsen die buiten de stalling staan geparkeerd.

| | | alle dagen | Maandag | Woensdag | Vrijdag | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. | Gem. |
| Aantal plaatsen | Sectienummer | Bezetting als alles in stalling | Bezetting als alles in stalling | Bezetting als alles in stalling | Bezetting als alles in stalling | Bezetting als alles in stalling | Bezetting als alles in stalling |
| 720 | 1 | 66% | 87% | 85% | 65% | 47% | 46% |
| 57 | 3 | 102% | 86% | 87% | 109% | 134% | 88% |
| 40 | 5 | 80% | 65% | 78% | 90% | 99% | 77% |
| 40 | 12 | 80% | 93% | 80% | 44% | 79% | 99% |
| 60 | 13 | 73% | 87% | 82% | 70% | 81% | 29% |
| 16 | 17 | 58% | 46% | 58% | 61% | 76% | 40% |
| 60 | 18 | 27% | 15% | 20% | 25% | 36% | 46% |
| 64 | 19 | 14% | 29% | 8% | 9% | 14% | 14% |
| 6 | 21 | 35% | 54% | 50% | 25% | 29% | 17% |
| 15 | 23 | 108% | 100% | 100% | 100% | 119% | 120% |
| 20 | 25 | 64% | 59% | 65% | 80% | 74% | 24% |
| 10 | 30 | 113% | 101% | 94% | 124% | 147% | 111% |
| 12 | 33 | 42% | 91% | 83% | 10% | 0% | 0% |
| 7 | 34 | 70% | 86% | 66% | 54% | 75% | 50% |
| 6 | 35 | 27% | 86% | 29% | 0% | 8% | 0% |
| 45 | 36 | 9% | 10% | 12% | 15% | 6% | 0% |
| 150 | 37 | 26% | 40% | 27% | 28% | 33% | 3% |
| 15 | 40 | 85% | 58% | 106% | 100% | 91% | 80% |
| 25 | 41 | 52% | 45% | 70% | 78% | 34% | 20% |
| 64 | 47 | 45% | 63% | 30% | 32% | 58% | 39% |
| 16 | 48 | 98% | 88% | 88% | 93% | 114% | 103% |
| 28 | 49 | 75% | 85% | 55% | 37% | 75% | 121% |
| 8 | 50 | 92% | 91% | 100% | 96% | 71% | 96% |
| 30 | 51 | 49% | 46% | 37% | 38% | 44% | 75% |
| 18 | 52 | 54% | 51% | 53% | 39% | 10% | 108% |
| 10 | 54 | 58% | 93% | 53% | 65% | 15% | 48% |
| 80 | 55 | 23% | 36% | 5% | 28% | 12% | 28% |
| 70 | 57 | 61% | 74% | 56% | 52% | 65% | 53% |
| 50 | 58 | 72% | 91% | 39% | 63% | 80% | 79% |
| 55 | 59 | 82% | 95% | 88% | 93% | 88% | 45% |
| 5 | 60 | 114% | 135% | 122% | 103% | 87% | 109% |
| 10 | 64 | 80% | 70% | 73% | 63% | 90% | 103% |

Bijlage 4: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - maandag

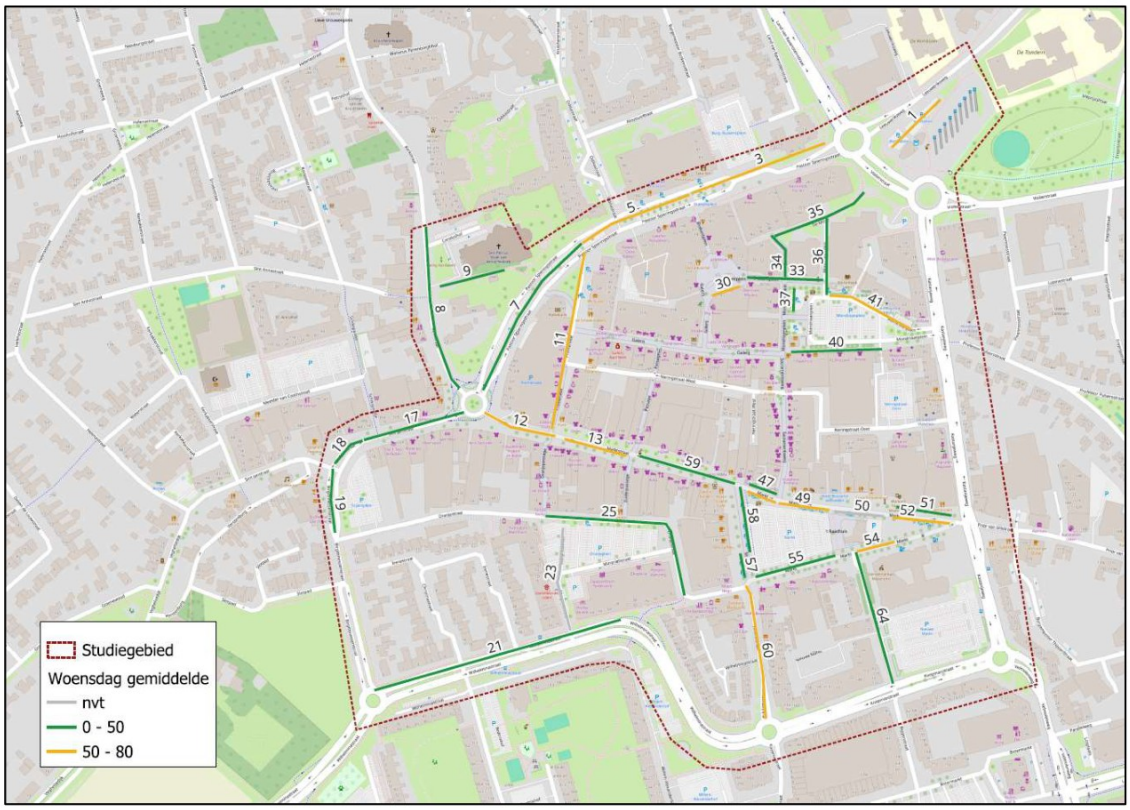



*Figuur 21: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op maandag*

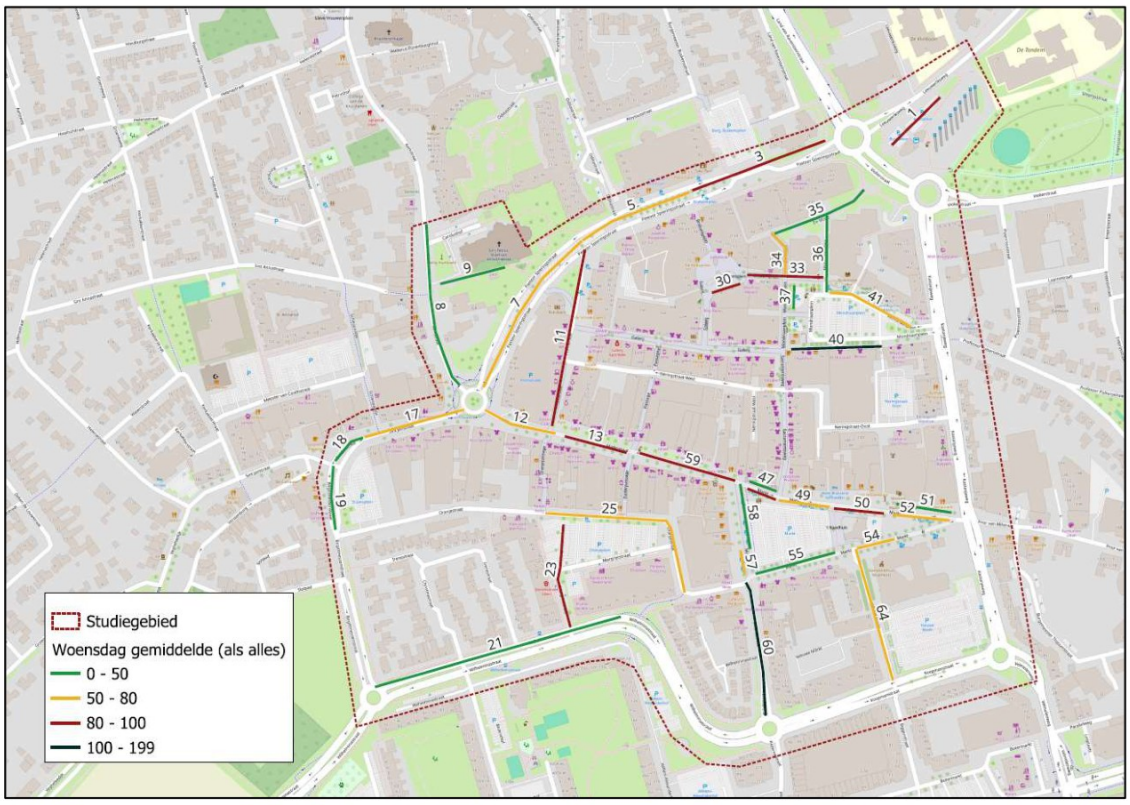



*Figuur 22: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op maandag (incl. fietsen buiten de stalling)*

## 8.4 Bijlage 5: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - woensdag

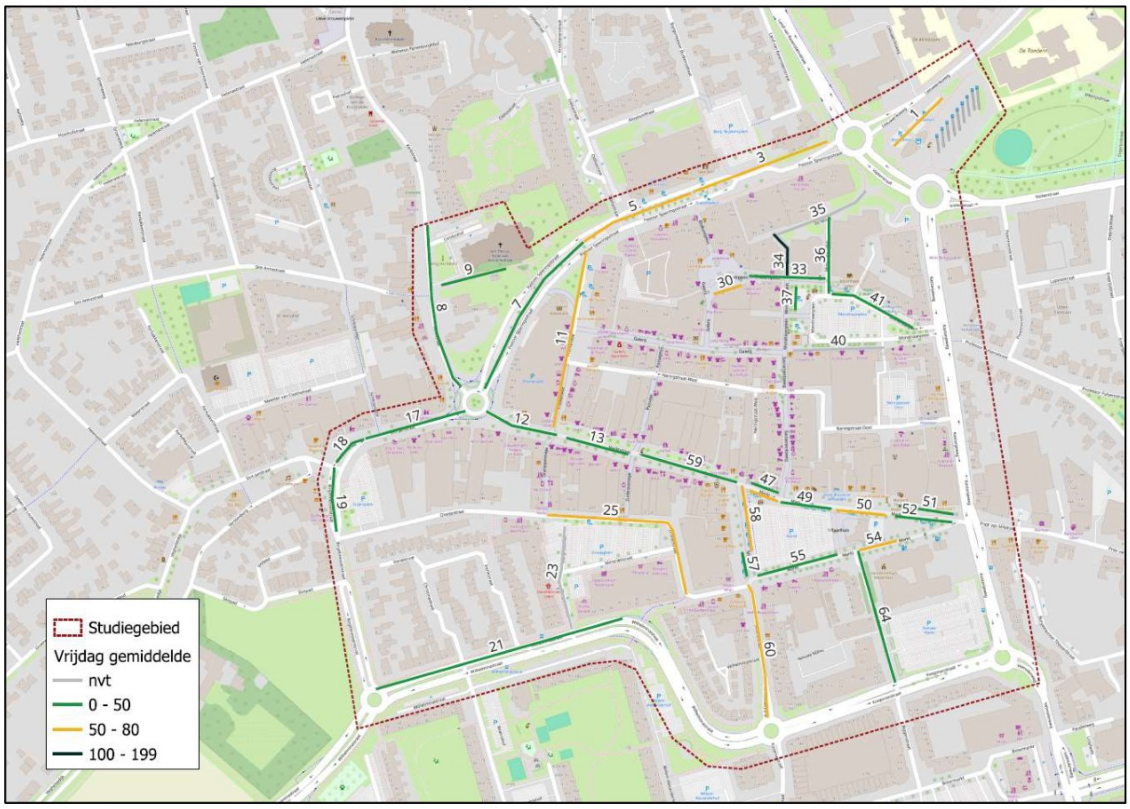



*Figuur 23: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op woensdag*

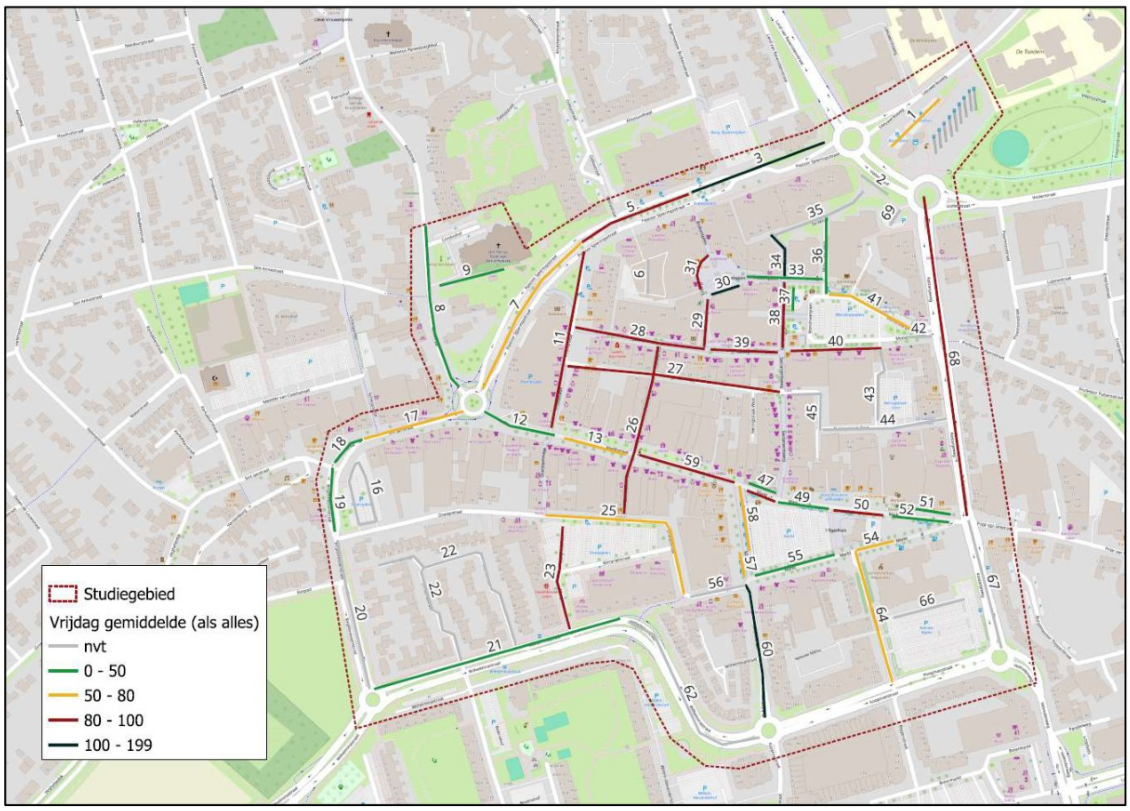



*Figuur 24: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op woensdag (incl. fietsen buiten de stalling)*

## 8.5 Bijlage 6: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - vrijdag

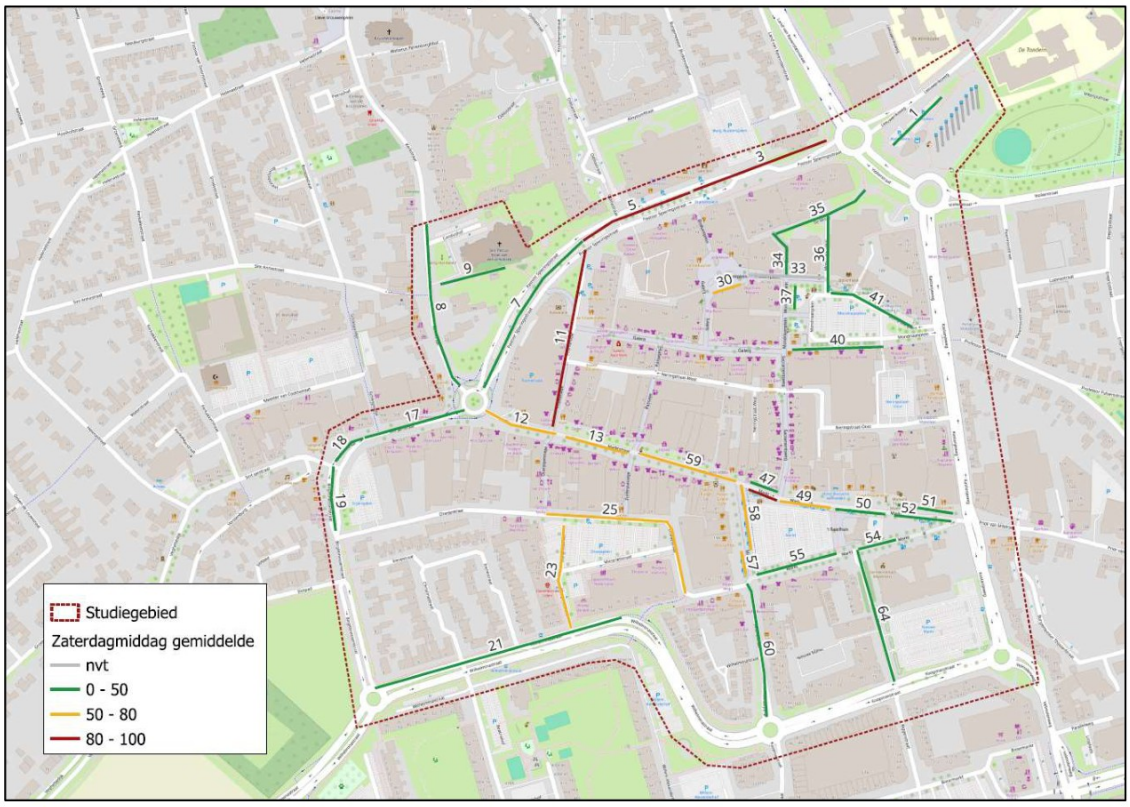



*Figuur 25: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op vrijdag*

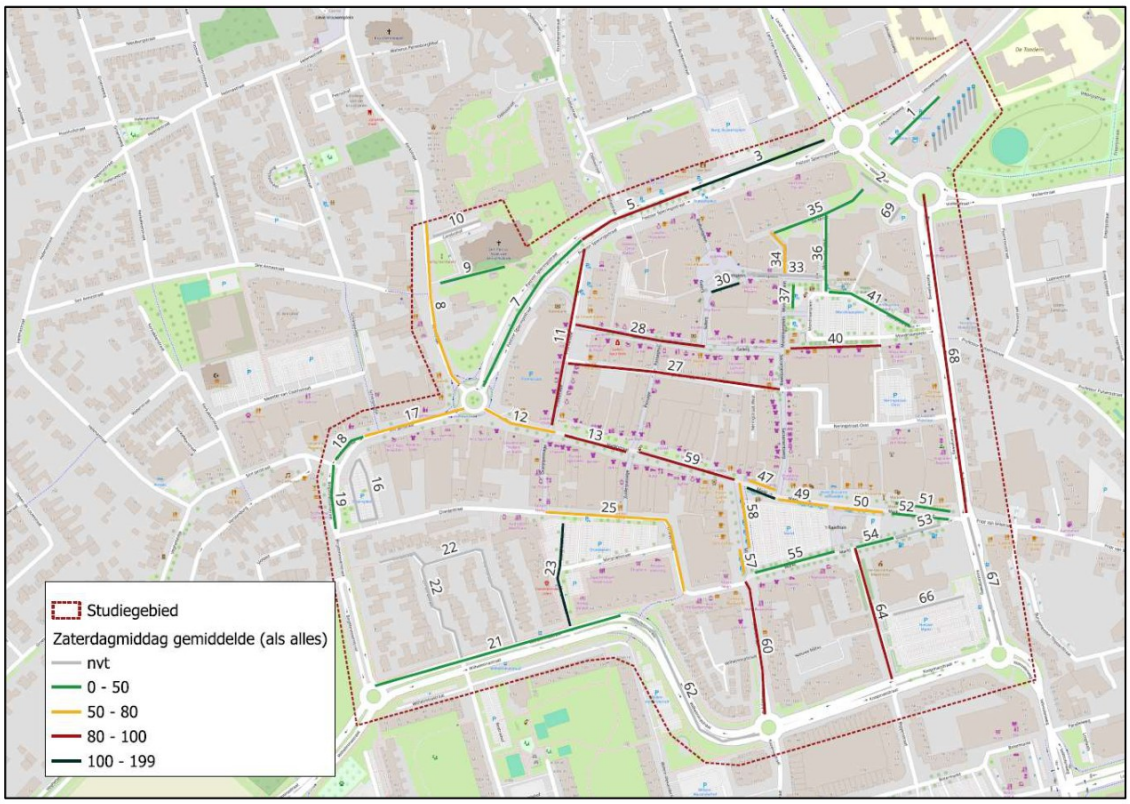



*Figuur 26: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op vrijdag (incl. fietsen buiten de stalling)*

## 8.6 Bijlage 7: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - zaterdagmiddag

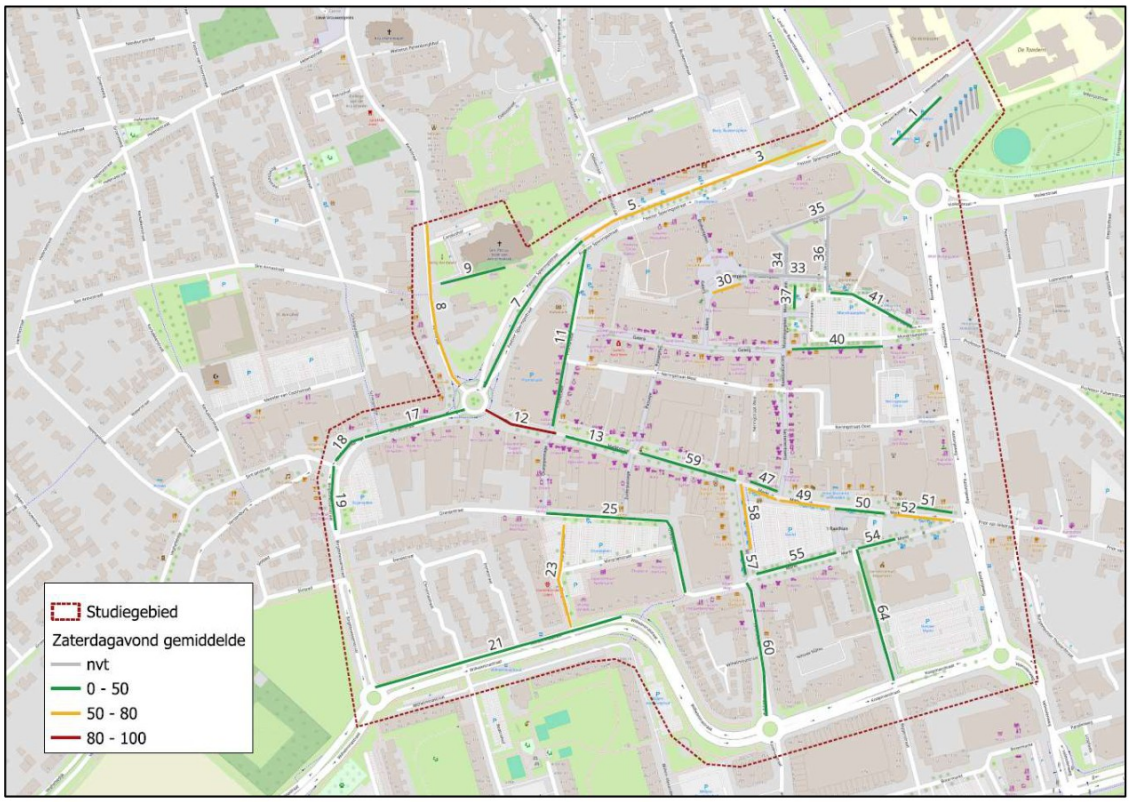



*Figuur 27: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagmiddag*

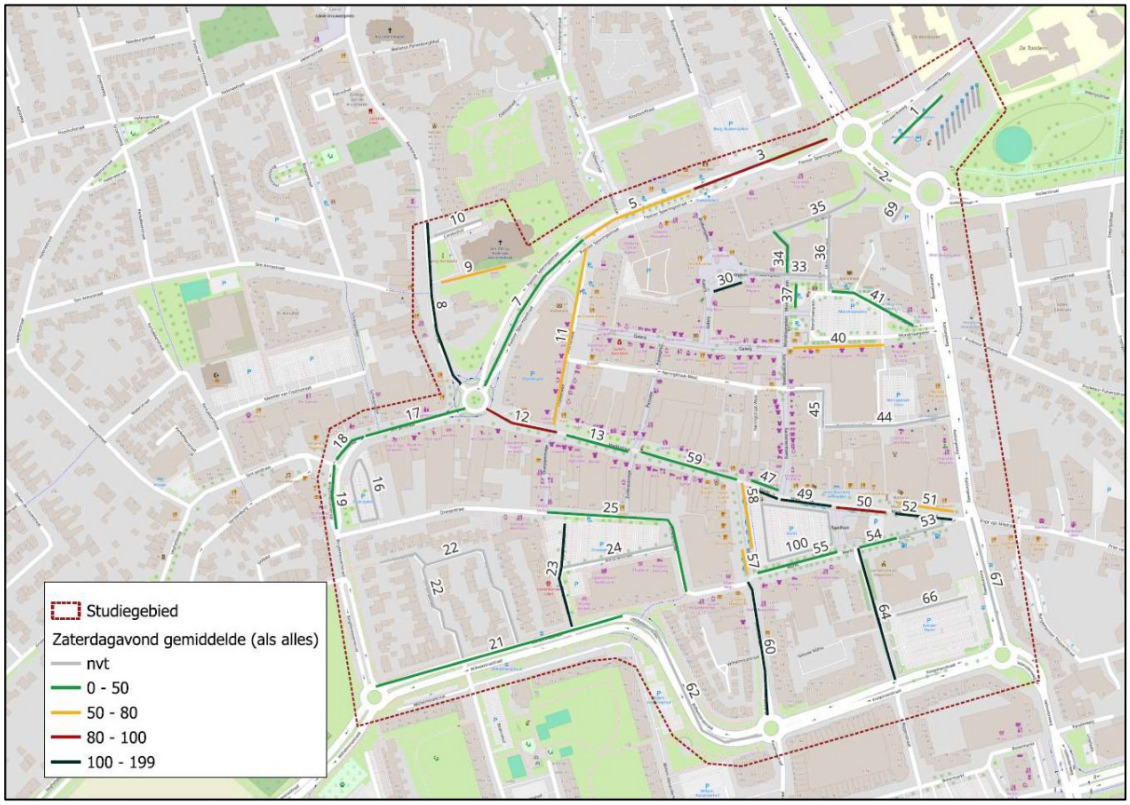



*Figuur 28: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagmiddag (incl. fietsen buiten de stalling)*

## 8.7 Bijlage 8: Kaarten met de gemiddelde bezettingsgraad - zaterdagavond




*Figuur 29: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagavond*

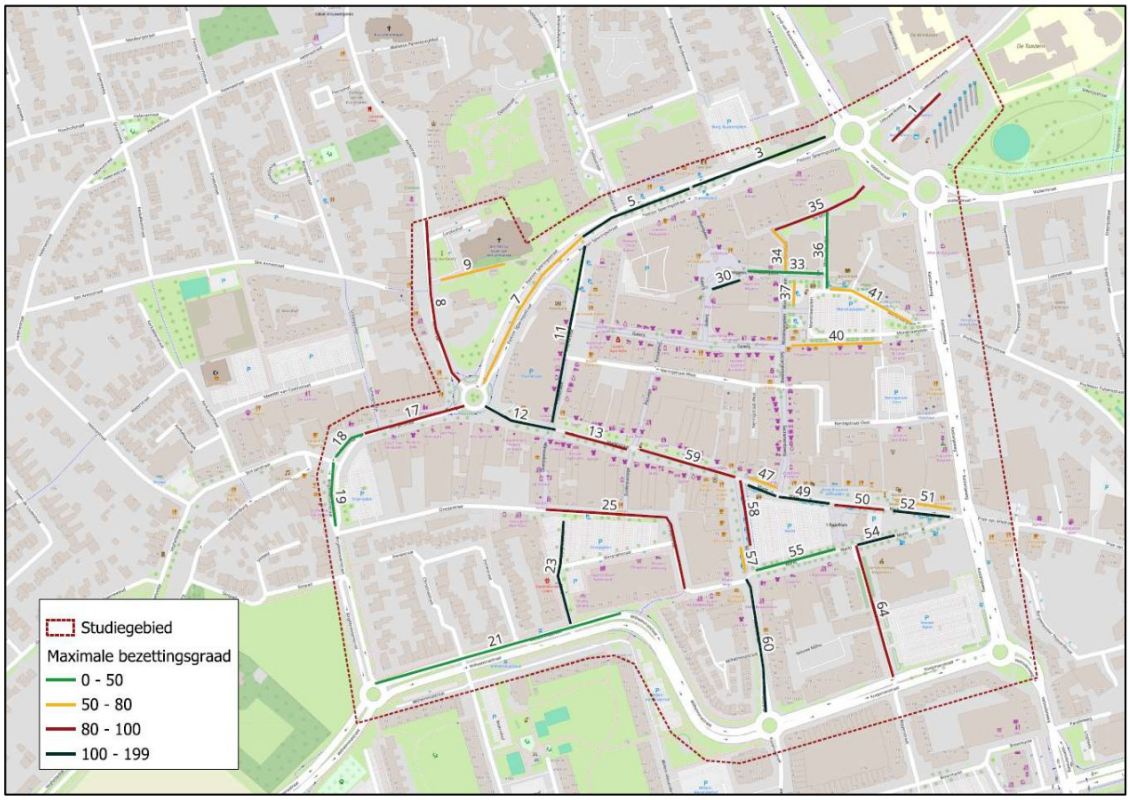



*Figuur 30: De gemiddelde bezettingsgraad van elke sectie op zaterdagavond (incl. fietsen buiten de stalling)*

## 8.8 Bijlage 9: Maximale bezettingsgraad (incl. fout geparkeerde fietsen)

Op deze kaart is de maximale bezettingsgraad die gedurende de telperiode is gemeten weergegeven. Omdat fietsen die buiten de stalling zijn geparkeerd ook zijn meegeteld, kan de bezettingsgraad groter zijn dan 100%.

Elk nummer op de kaart correspondeert met de sectienummering, de kleuren van de secties geven aan hoe hoog de maximale bezettingsgraad is geweest. Locaties waar de lijnen rood of zwart zijn, is er gedurende de telperiode minstens één keer een tekort aan parkeerplaatsen geweest.

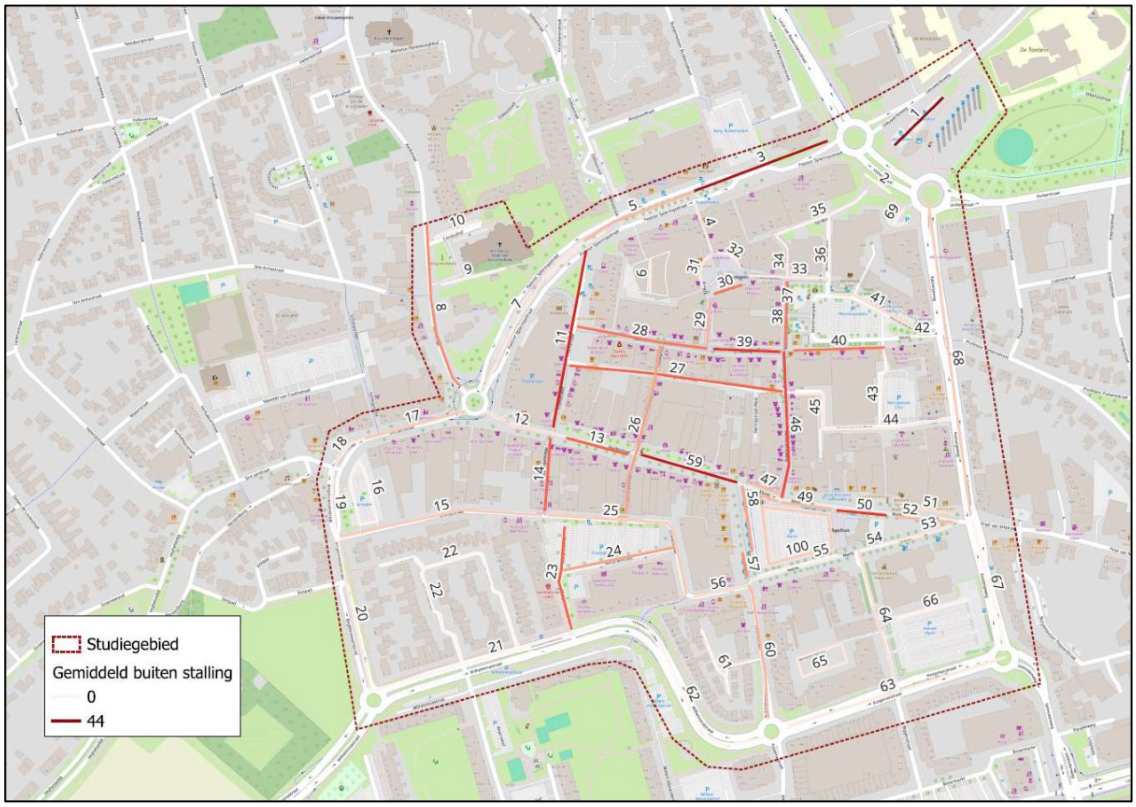



*Figuur 31: Maximale bezettingsgraad per sectie*

## 8.9 Bijlage 10: Gemiddeld aantal fietsen buiten de fietsenstalling

Gedurende de telperiode is het aantal fietsen dat op elke sectie buiten de stalling stond geteld. Voor elke sectie is het gemiddeld aantal fietsen dat buiten de stalling stond bepaald en weergegeven op een kaart. Het gemiddelde lag tussen de 0 – 44 fietsen.

Elk nummer op de kaart correspondeert met de sectienummering, de kleuren van de secties geven aan hoeveel fietsen er gemiddeld buiten de stalling stond. Hoe donkerder de kleur rood, des te hoger het aantal fietsen buiten de stalling. Dit was gemiddelde het hoogst bij de stalling van het busstation (sectie 1), daar was het gemiddelde 44 fietsen. Daarna komen de secties 3, 11, 59 en 50.

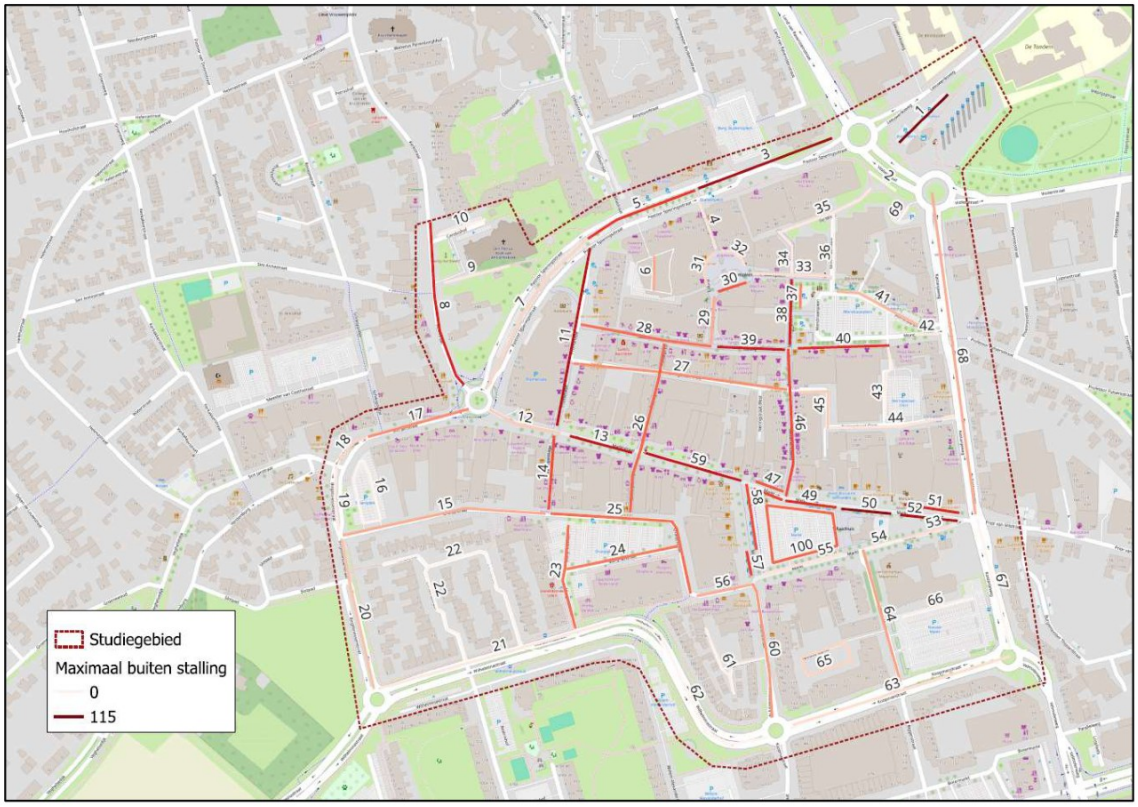



*Figuur 32: Gemiddeld aantal fietsen buiten de stalling per sectie (44 is hoogste gemiddelde, nummers geven de sectienummering weer)*

## 8.10 Bijlage 11: Maximaal aantal fietsen buiten de fietsenstalling

Gedurende de telperiode is het aantal fietsen dat op elke sectie buiten de stalling stond geteld. Voor elke sectie is het maximale aantal fietsen dat buiten de stalling stond bepaald en weergegeven op een kaart. Het maximale aantal fietsen buiten de stalling per sectie lag tussen de 0 – 115 fietsen.

Elk nummer op de kaart correspondeert met de sectienummering, de kleuren van de secties geven aan hoeveel fietsen er maximaal buiten de stalling stond. Hoe donkerder de kleur rood, des te hoger het aantal fietsen buiten de stalling. Het hoogste aantal is geteld bij de stalling van het busstation (sectie 1), met 115 fietsen. Daarna komen onder andere de secties 3, 50, 52, 11, 13 en 39.




*Figuur 33: Maximaal aantal fietsen buiten de stalling per sectie (115 is maximaal aantal, nummers geven de sectienummering weer)*