

Fietsparkeren Den Helder

Strategie fietsparkeren binnenstad Den Helder

1 juni 2023
Versie ter review





Inhoudsopgave

1.	Samenvatting en Inleiding	4
2.	Trends fietsparkeren	7
	• Mobiliteitstransitie	
	• Diversiteit in type fietsen	
	• Hoe faciliteer je de groei en veranderende fiets(er)?	
	• Benchmark stedelijke fietsparkeeropgaven	
3.	Visie op de binnenstad	10
	• Ontwikkelingen in de binnenstad	
	• Relatie binnenstad-Willemsoord	
	• Beleidscontext	
4.	Analyse huidige situatie	13
	• Positie binnenstad ten opzichte van fietsnetwerk	
	• Huidig concept en capaciteit fietsparkeren	
	• Functies centrum Den Helder	
	• Bezoekers en hun kenmerken	
5.	Analyse huidig gebruik	20
	• Huidig gebruik, onderbouwd door telling en toelichting bewoners en zones stationsgebied, stadspark, Kroonpassage, voetgangersgebied, Beatrixstraat, Willemsoord	
6.	Toekomstige opgave	28
	• Toekomstige groei?	
	• Veranderende fiets, fietsers, aanrijroutes en bestemmingen	
	• Doelgroepen	
	• Aanbod aansluiten op doelgroepen	
	• Voorkeursoplossing	
7.	Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D	34
	• Locatie V&D-stalling	
	• Potentiële doelgroepen V&D-stalling	
	• Toegankelijkheid en sociale veiligheid	
	• Loopafstanden en potentie V&D-stalling	
	• Benchmark: stadscentra van vergelijkbare grootte	
	• Flankerend beleid	
	• Conclusie en Alternatief	
8.	Toekomststrategie	42
	• Korte, middellange en lange termijn	
	• Handhaving en communicatie	
	• De invloed van het straatbeeld	
	• Blijven inspelen op ontwikkelingen	

Bijlage – Reflectie ontwerp fietsenstalling V&D

Samenvatting en Inleiding



Er is genoeg ruimte voor fietsparkeren in de binnenstad van Den Helder, ook in 2040

Samenvatting

Op verzoek van de Gemeente Den Helder heeft Movares een onderzoek uitgevoerd naar fietsparkeren in de binnenstad en Willemsoord in Den Helder. De gemeente Den Helder maakt actief beleid op de fietsbereikbaarheid en fietsparkeren gericht op 2040. De gemeente wil een stap zetten door de fietsstructuur te verbeteren en het fietsparkeren in het stadshart naar 'next level' te brengen. In dit kader wordt de Fietsvisie uit 2020 herschreven en in 2023 uitgebracht. De uitkomsten van dit onderzoek naar fietsparkeren worden in het beleid meegenomen. Het juiste aanbod van voorzieningen voor het fietsparkeren in de binnenstad draagt ook bij aan meer aantrekkelijke binnenstad. In de nieuwe Fietsvisie wordt prioriteit gegeven aan fietsparkeren op belangrijke verkeersknooppunten, zoals het centrum en het station. Een belangrijke opgave hierin is het voornemen van de gemeente een inbandige fietsparkeergarage in de kelder van het voormalig V&D gebouw te realiseren. De renovatie / transformatie van het voormalig V&D gebouw naar woningbouw is in volle gang. De ontwerpen voor een bewaakte fietsstalling voor 1200 plekken in de kelder van dit V&D gebouw zijn gereed en worden in dit onderzoek betrokken.

Movares heeft in dit onderzoek de huidige situatie aan fietsparkeervoorzieningen en het ontwerp van de V&D kelder geanalyseerd en in kaart gebracht. Op basis hiervan heeft Movares een advies ontwikkeld voor de fietsparkeervoorzieningen in de toekomstige situatie. Het advies is in afstemming met beleidsadviseurs van de afdeling Verkeer en Mobiliteit tot stand gekomen.

Dit onderzoek wijst uit dat er in de huidige situatie geen (grote) knelpunten zijn op het gebied van fietsparkeren in de openbare ruimte. Er is voldoende gespreid aanbod van voorzieningen en de voetgangersgebieden worden niet onevenwichtig of overbelast met fietsen. Het huidige fietsparkeerconcept past goed bij de huidige doelgroep, die veelal een korte parkeerduur kent en daarom graag dichtbij de bestemming parkeert. Dit levert een gastvrije binnenstad, waar plek is voor zowel de fietser, fiets als voetganger. Dit onderzoek wijst tevens uit dat er in de toekomst ook geen (grote) knelpunten worden verwacht op het gebied van fietsparkeren in het centrum. Het aantal woningen en het winkeloppervlak in het gebied nemen in beperkte mate toe, daarmee is er ook geen grote toename op de aantal benodigde fietsparkeerplekken te verwachten.

Wel is er mogelijk een latente vraag naar een voorzieningen die meer beschutting en veiligheid brengt voor de duurdere fiets. De enige bewaakte fietsparkeervoorziening is gesitueerd in de kelder van station Den Helder. Deze stalling voorziet in ca. 400 plekken en is uitsluitend te gebruiken door reizigers en ligt overigens op een te grote afstand van de winkelbestemmingen.

De voorziene inbandige stalling in de kelder van het V&D gebouw kan uitkomst bieden nabij de winkelbestemmingen. Het is positief te zien dat Den Helder de kans heeft gegrepen nu dit pand wordt herontwikkeld. Dat past goed bij een stad die mee wil gaan in de trends die we ook in andere steden terugzien.

Echter moet er aan veel randvoorwaarden worden voldaan om deze stalling goed te laten functioneren voor de binnenstad bezoeker van Den Helder:

- Het ontwerp van de V&D kelder (nu 1200 plaatsen) heeft een enorme overcapaciteit. Uitgaande van de doelgroep en groei meegerekend is een capaciteit van 350 plaatsen toereikend. Een dergelijk formaat stalling is een desinvestering;
- Indeling van de kelder moet worden gewijzigd omwille van toegankelijkheid en sociale veiligheid, op dit moment is de stalling niet inclusief;
- Wanneer de 1200 plekken worden gehandhaafd moet er zeer intensief en door de gehele binnenstad een fietsparkeerverbod worden ingesteld om de stalling te vullen, dit past niet bij een gastvrije binnenstad voor fietsers.

Op basis van het windrichtingonderzoek en benchmarking blijkt er tot 2040 behoefte aan ca. 300 a 350 fietsparkeerplekken rond deze plek. In de kelder van de V&D zijn nu 1200 fietsparkeerplekken voorzien, dit is meer dan het drievoudige van de ingeschatte behoefte. De entree en de indeling van de stalling moeten worden aangepast om het gebruik te optimaliseren. Uit dit onderzoek blijkt dat 78% van de fietsers niet meer dan een uur in de binnenstad verblijft. De gemiddelde parkeerduur is relatief laag en de drempel voor het gebruik van een inbandige stalling in een 4 meter diep gelegen kelder is daardoor te hoog. Fietsers die moeite willen doen de fiets binnen te parkeren (duurdere fietsen vaak groot van formaat en zwaarder) kunnen niet gemakkelijk de stalling betreden. Bovendien verkiezen veel fietsers pas een inbandige stalling boven parkeren op maaiveld als men weet dat dit veilig is, wat vraagt om permanent menselijk toezicht, wat niet voorzien is. Het te verwachten effect, door maatregelen die je moet treffen om de stalling gevuld te krijgen, is voor de klandizie voor ondernemers negatief. En belangrijk voor de gemeente: het past niet in de wens een gastvrije stad te zijn waar je welkom bent met de fiets tot dichtbij je bestemming. Ons advies is dan ook om niet de kelder maar een ruimte op de begane grond van kleiner formaat in te richten als fietsenstalling.

Dit onderzoek geeft brede oplossingen voor fietsparkeren in de toekomst die meer passend zijn binnen het karakter van het huidige straatbeeld en goed aansluit op de behoefte van de gebruiker. Dit wordt onder andere bereikt door het reorganiseren en uitbreiden van bestaande voorzieningen, gewenst gedrag te stimuleren, pop-up fietsstallingen tijdens de piekmomenten van de markt aan te bieden. Op termijn zien we kansen de groei op te vangen in meer gecentreerde voorzieningen. Dit kan de mogelijkheid bieden aan die gebruikers die een dure fiets voor korte duur in een bewaakte stalling willen zetten.

1. Inleiding

De gemeente Den Helder heeft Movares de vraag gesteld om een onderzoek te doen naar fietsparkeren in de binnenstad en Willemsoord. Hiervoor is de huidige situatie in kaart gebracht: hoe ziet de inrichting van de huidige parkeervoorzieningen eruit en wat is de motivatie deze voorzieningen te gebruiken? Vervolgens volgt de vraag op welke manier Den Helder de fietser toekomstbestendig een plek kan bieden in de binnenstad?

De gemeente heeft recent tellingen laten uitvoeren om een indicatie te krijgen van het huidige fietsparkeren in het centrum. Op basis van deze tellingen, een beleidsevaluatie en een ruimtelijke analyse zijn kansen en uitdagingen geformuleerd, te vinden aan het eind van hoofdstuk 5. Om een gastvrije, toegankelijke stad te blijven met voldoende ruimte voor fietsparkeren is de toekomstige opgave omgezet in ambities en vervolgens in kaders en doelstellingen. Dit vormt de input voor de toekomststrategie fietsparkeren met daarbij scenario's uitgewerkt in korte en lange termijn. De gemeente kan hiermee aan de slag om een brede fietsparkeervisie voor de stad te ontwikkelen.

Daarnaast is er in de Gemeente Den Helder de wens om een fietsparkeergarage onder het voormalig V&D-pand te realiseren. Op basis van de kaders en doelstellingen en de daaruit volgende toekomststrategie wordt gereflecteerd op de plaats die deze stalling in het fietsparkeerbeleid van Den Helder zou kunnen innemen. De gemeente heeft de vraag voorgelegd een nader onderzoek te doen naar de haalbaarheid en randvoorwaarden van een fietsparkeergarage onder het V&D-pand. De centrale vraag hierin is welke randvoorwaarden nodig zijn om deze stalling tot een succes te kunnen maken. Deze randvoorwaarden worden in hoofdstuk 8 gerelateerd aan de kaders en doelstellingen van de toekomststrategie fietsparkeren. Daarnaast is de indelingstekening gereviewd op maatvoering, gebruiksvriendelijkheid en sociale veiligheid, om een beeld te geven hoe geschikt de openbare stalling onder het V&D-gebouw is voor het beoogd toekomstig gebruik. Op deze wijze is de V&D-stalling meegewogen in de integrale toekomststrategie fietsparkeren.

Onze aanpak

Movares heeft in samenspraak met de gemeente Den Helder een aanpak geformuleerd die bestaat uit 7 stappen. Deze rapportage is op basis van deze stappen ingericht:

Stap 1 – Projectstart en overlegstructuur

- Startoverleg, vastleggen afspraken, proces, eindproduct
- Overlegstructuur

Stap 2– Huidige situatie en doorkijk

- Overzichtsk kaart van huidige en toekomstige functies met;
- Kwantitatieve gegevens (aantal en globale bezetting)
- Kwalitatieve gegevens (type locatie, doelgroep en aanbod)
- Analyse van ontwikkelingen in het gebied

Stap 3 – Vertaling van ambitie in kaders en doelstellingen

- Benchmark toekomstige aantallen
- Analyse aantal bezoekers en (ambitie) aandeel per fiets
- Aanbod aansluiten op doelgroepen (type bezoek en type fiets)

Stap 4 – Review ontwerp V&D

Stap 5 – Uitwerking van maatregelen

Stap 6 – Concept rapportage

Stap 7 – Afronding





Trends fietsparkeren

De gemeente Den Helder werkt aan de invulling van de landelijke mobiliteitstransitie door de Fietsvisie uit 2020 te herzien en een onderzoek te laten uitvoeren naar fietsparkeren 2040. De gemeente wil beleid voeren op bewust en meer gebruik van de fiets als vervoermiddel binnen de gemeente en wil hiervoor de goede infrastructuur en parkeermogelijkheden bieden. Dit heeft effect op de inrichting van de openbare ruimte, het fietsnetwerk en de kwaliteit van de binnenstad.

In dit hoofdstuk schetsen wij op hoofdlijnen welke trends van invloed zijn op dit onderzoek over fietsparkeren en de toegevoegde waarde van de benchmark die Movares heeft gedaan op soortgelijke opgaven.

2

De landelijke mobiliteitstransitie heeft impact op het fietsparkeren in Den Helder

2. Trends fietsparkeren

2.1 Mobiliteitstransitie

We bevinden ons midden in een mobiliteitstransitie waarbij steeds meer aandacht is voor schoon en duurzaam vervoer. De fiets vormt een belangrijke drager van deze transitie. Fietsen is gezond, ruimte-efficiënt en houdt de lucht schoon.

Steden staan voor de uitdaging om het toenemend gebruik van duurzaam vervoer te faciliteren. In de binnenstad staan aantrekkelijk verblijven en een goed leefklimaat voor bewoners, bezoekers en ondernemers centraal. Vanwege de noodzaak tot energietransitie, klimaatadaptatie en de mobiliteitstransitie neemt de druk om de openbare ruimte anders in te richten in veel steden toe.

Het stijgende gebruik en stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) vragen om meer ruimte voor deze modaliteiten in de stad. De voetganger staat in de binnenstad op één, waarbij ook de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, ouderen en mensen met kinderwagens een belangrijk aspect is. De toename van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte kan op sommige plaatsen ten koste gaan van de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Voor uitbreiding van fietsparkeercapaciteit wordt daarom in veel binnensteden meer en meer naar geconcentreerde en eventueel inpandige oplossingen gezocht.

2.2 Diversiteit in type fietsen

Naast de toename van het gebruik van de fiets neemt ook de diversiteit in het type fietsen (en scooters) snel toe. Er zijn inmiddels talloze soorten en formaten; in diverse prijsklassen. Vooral het duurdere, luxe segment is een groeimarkt, versterkt door de elektrische fiets en andere bijzondere fietsen, zoals (e-)bakfietsen. De kans op fietsendiefstal wordt met de komst van duurdere fietsen groter. De groei in aantal en diversiteit van de fietsen en gebruikers vraagt om een andere, passende inrichting van (inpandige) fietsenstallingen, van het type fietsrek tot diverse vormen van beheer.

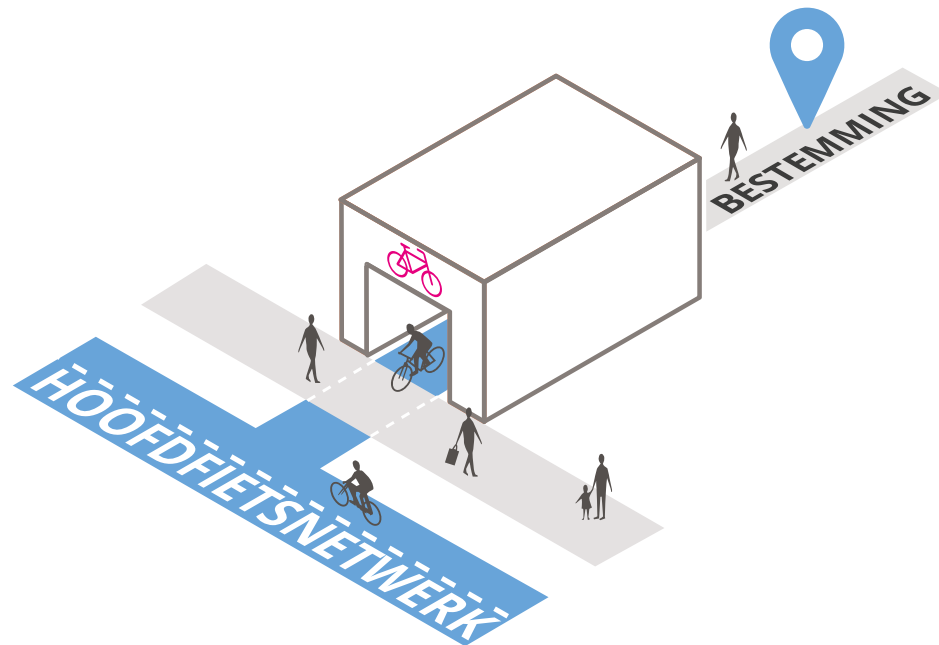
Vraag: percentage type fietsen beschikbaar vanuit telling? Niet in rapport maar er staat wel dat dit geteld is

2. Trends fietsparkeren

2.3 Hoe faciliteer je de groei en veranderende fiets(er)?

Daar waar de positie van de fietser in ons netwerk gaat veranderen, moeten we de fietsers verleiden en stimuleren te doen wat we van hen verlangen. Om de fietser bijvoorbeeld gebruik te laten maken van inpandige fietsenstallingen bij een bezoek aan de binnenstad is het nodig een inpandige stalling te realiseren die een fietser daadwerkelijk verleidt hiervan gebruik te maken. Om dat te bereiken is het nodig de doelgroep van de stalling te kennen, zodat het aanbod aansluit bij de wensen.

Een goed functionerende fietsenstalling sluit logisch aan op de routes van fietsers naar de binnenstad, is in de nabijheid van relevante bestemmingen in het centrum, biedt voldoende comfort en veiligheid en heeft voldoende capaciteit. Dit geldt voor zowel inpandige oplossingen als voor oplossingen in de openbare ruimte.



2.4 Benchmark stedelijke fietsparkeeropgaven

Wij kijken binnen dit onderzoek naar de huidige situatie en de toekomstige situatie 2040. In ons advies voor de toekomstige situatie betrekken wij de landelijke ontwikkelingen (trends) op het gebied van fietsparkeren. Wij hebben landelijk brede ervaring opgedaan in (vergelijkbare) fietsparkeeropgaven en oplossingsrichtingen. Movares beschikt dan ook over een actuele benchmark van de gerealiseerde projecten. Wij vergelijken de situatie in Den Helder met de situatie in andere steden om tot de juiste oplossingsrichtingen te komen.

In hoofdstuk 5 geven we een analyse van de huidige situatie in Den Helder, in hoofdstuk 7 omschrijven wij onze bevindingen over de plannen voor een bewaakte fietsstalling in de kelder van het voormalig V&D gebouw.

Vanuit de samenhang van deze analyses hebben wij een advies opgesteld dat in hoofdstuk 8 wordt toegelicht.



Visie op de binnenstad

In dit hoofdstuk brengen wij in beeld welk effect toekomstige ontwikkelingen in Den Helder hebben op de fietsparkeeropgave voor de toekomst. Wij zien dat de binnenstad van Den Helder compacter wordt en er een toename is aan parkeerbehoefte in Willemsoord. Willemsoord kent een eigen dynamiek en karakter en staat in die zin los van de parkeerbehoefte en oplossingsrichtingen in de binnenstad.

De herziene Fietsvisie (2023) en de Visie op infrastructuur 2025 leggen prioriteit op goede aansluitingen van het fietsnetwerk op OV stations en de stadsentrees. Hierin past ook het concentreren van fietsstromen in goede aansluiting op hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

De binnenstad wordt compacter, wat gunstig is voor de fietsparkeeropgave 2040

3. Visie op de binnenstad

3.1 Ontwikkelingen in de binnenstad

In de binnenstad vinden verschillende ruimtelijke transformaties plaats. Om de woningbouwopgave in het centrum te vervullen krijgen gebouwen nieuwe functies. Figuur 1 toont de toekomstige transformaties. In het noordelijke deel van het centrum neemt het winkeloppervlak af. In lijn met het provinciale beleid 'Wonen voor winkels' neemt het totaal aantal woningen in het winkelgebied de komende jaren toe. De Kroonpassage, met aan de zuidzijde het voormalige V&D-pand, ligt centraal in het winkelgebied. Door de herontwikkeling wordt het centrum compacter en verschuift de kern richting het station.

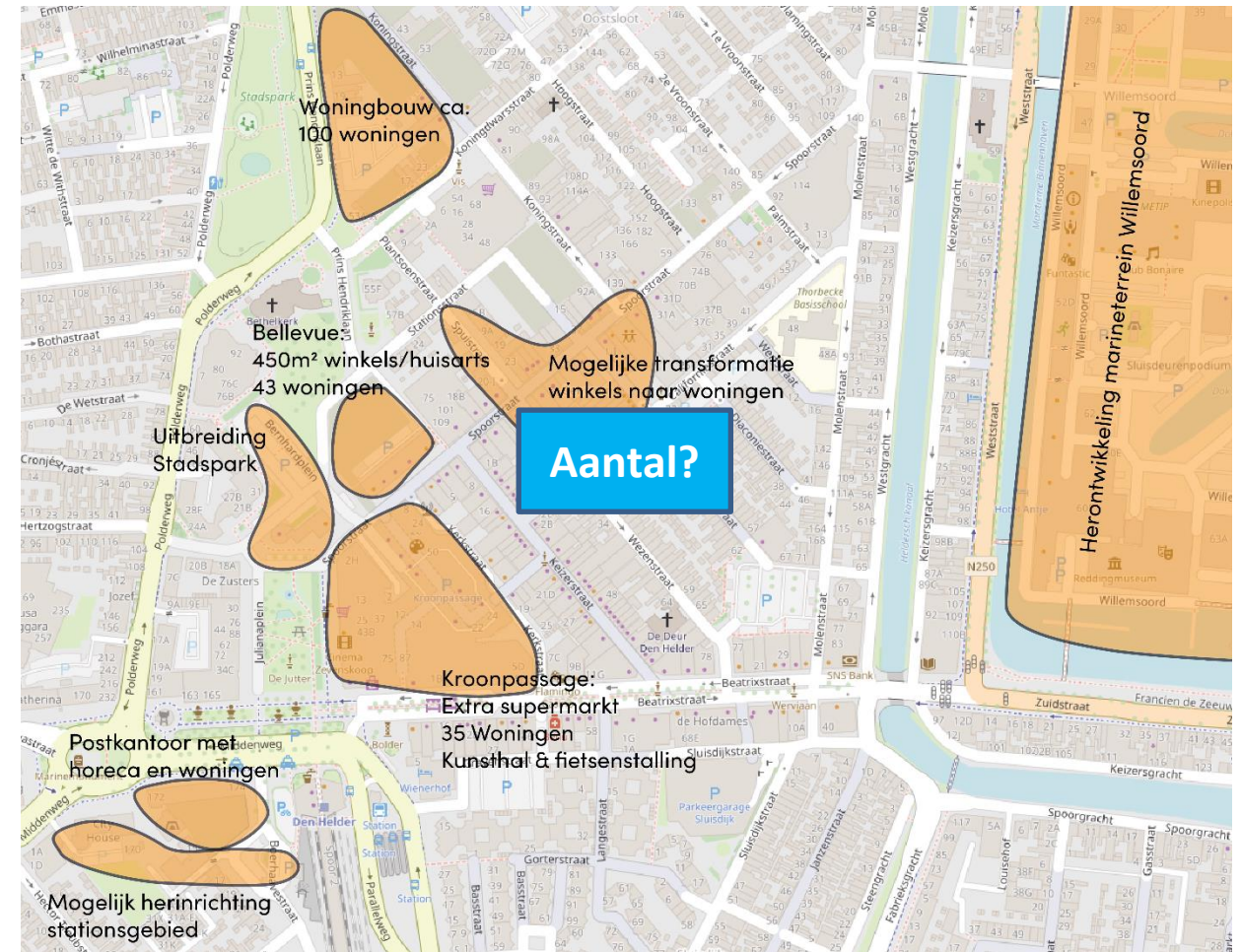
3.2 Relatie binnenstad-Willemsoord

Naast de ontwikkelingen in de binnenstad vindt aan de oostzijde van het centrum een grote herontwikkeling plaats. Op het voormalig marineterrein Willemsoord ontstaat een aantrekkelijk gebied met daarbij ruimte voor ondernemers, cultuur en horeca. Door de herontwikkeling heeft dit gebied een grote aantrekkingskracht op bezoekers. De Beatrixstraat, de oost-westverbinding tussen het station en Willemsoord, neemt hierdoor in relevantie toe. Binnen het Willemsoordterrein zelf zijn al meerdere kleinschalige fietsenstallingen gerealiseerd en worden er nog meer ontwikkeld.

3.3 Beleidscontext

De ontwikkeling van een fietsparkeervisie voor Den Helder haakt aan op actuele beleidsstukken. Er liggen kansen de ontwikkeling te sturen naar een voor fietsers uitnodigende binnenstad.

Overzicht gebiedsontwikkeling in het Stadshart



Figuur 1. Toekomstige ontwikkelingen centrum Den Helder (input door Gemeente Den Helder)

3. Visie op de binnenstad



Beelden uit de fietsvisie Den Helder 2025

Fietsvisie Den Helder 2020

De meest recente fietsvisie vraagt extra aandacht te geven aan de aansluiting van de fiets op OV-stations, binnen de gemeente station Den Helder en Den Helder-Zuid. De nadruk ligt vervolgens op het verminderen van het aantal weesfietsen en het bereikbaar houden van de binnenstad. Hierin spelen kwalitatief goede, overdekte fietsparkeervoorzieningen een belangrijke rol. Op deze manier neemt de aantrekkelijkheid van de binnenstad toe. Naast behoefte aan voldoende voorzieningen, wordt ook een behoefte aan goede laadvoorzieningen voor elektrische fietsen uitgesproken. Daarnaast benadrukt de fietsvisie om in te zetten op heldere communicatie en mogelijk ludieke acties om bewoners en bezoekers te stimuleren zich op de fiets te verplaatsen.

Visie infrastructuur Den Helder 2025

De visie infrastructuur stipt meerdere voor fietsparkeren relevante aspecten aan. Het fietsnetwerk van Den Helder is sterk noord-zuid georiënteerd. Nieuwe oost-westverbindingen worden ontwikkeld. Hierdoor wordt fietsen voor de stad als geheel aantrekkelijker. Daarnaast zet de visie infrastructuur in op attractieve routes en stadsentrees, met name voor toeristisch-recreatief verkeer. Kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen kunnen een rol spelen als stadsentree om bezoekers naar het centrum te verleiden.

Herziening fietsvisie 2023

In 2023 verschijnt een herziening van de fietsvisie. Hierin wordt fietsparkeren prioriteit gegeven. De gemeente zet in op de ontwikkeling van fietsparkeervoorzieningen op belangrijke verkeersknooppunten, zoals het centrum of het station. Ook de toenemende vraag naar openbare laadvoorzieningen kan goed worden gecombineerd met overdekte bewaakte fietsenstallingen.



Analyse huidige situatie

Op basis van de data van het regionale fietsnetwerk en de lokale inrichting is er een analyse opgesteld van het huidige fietsparkeerconcept en de bijbehorende capaciteit. Hiervoor is de binnenstad in een aantal zones opgedeeld. In deze analyse zijn alle beschikbare data betrokken zoals een koopstromenonderzoek (KSO 2021), fietstelling Trajan en een overzichtskaart met huidige functies in het gebied.

Dit hoofdstuk biedt inzicht in het huidige aanbod van fietsparkeervoorzieningen, doelgroepen en hun parkeerbehoefte (zoals gemiddelde parkeerduur).

4

De openbare ruimte biedt voldoende mogelijkheid voor fietsparkeren

4. Analyse huidige situatie

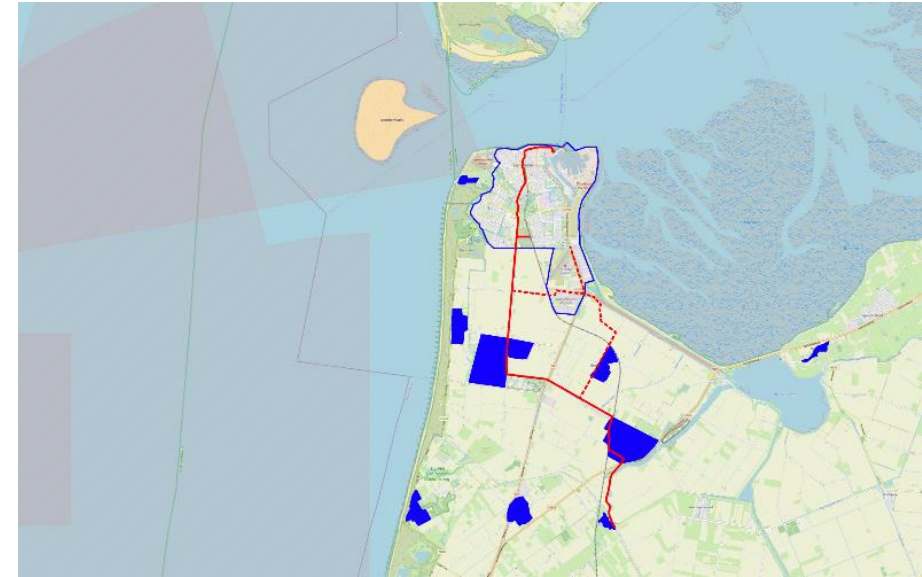
4.1 Positie binnenstad ten opzicht van fietsnetwerk

Regionaal perspectief

De stad Den Helder heeft een centrumfunctie in de kop van Noord-Holland. Figuur 2 toont het hoofdfietsroutenetwerk in de regio (in rood). Een relatief laag aantal inwoners woont in de regio rond Den Helder binnen fietsafstand. Dit komt mede door de ligging in de kop van de provincie. Ook uit het Koopstroomonderzoek (zie H4.4) blijkt dat veel bezoekers uit eigen gemeente komen (voor dagelijks winkelen 100%, recreatief en doelgericht 87%). De regionale doorfietsroutes sluiten aan op het centrum van Den Helder richting de veerdienst. Hier liggen kansen om fietsparkeervoorzieningen goed op aan te laten sluiten.

Lokaal beeld

De noord-zuidoriëntatie van Den Helder bepaalt voor het grootste deel het fietsnetwerk. Het merendeel van de inwoners woont ten zuiden van het centrum, deels ook ten westen. Figuur 3 toont de ruimtelijke structuur van de stad. Circa 20.000 mensen wonen in het centrum of daar omheen, binnen de wijken 'Stad binnen de linie-west en -oost'. Voor hen is het centrum niet ver fietsen. Voor de inwoners uit de andere delen van Den Helder is een goede verbinding en aansluiting op fietsparkeervoorzieningen meer relevant om een alternatief voor andere modaliteiten te bieden.



Figuur 2. Dorpen binnen een uur fietsen van Den Helder



Figuur 3. Noord-Zuid oriëntatie fietsnetwerk

4. Analyse huidige situatie

Ten behoeve van het op de juiste plekken aanbieden van fietsparkeerplekken is het belangrijk te weten vanuit welke routes men de binnenstad binnen komt. Figuur 4 toont logische aanrijdroutes naar het centrum. Er is onbekend hoe groot de stromen zijn die vanuit de diverse windrichtingen naar de binnenstad komen.

4.2 Huidig concept en capaciteit fietsparkeren

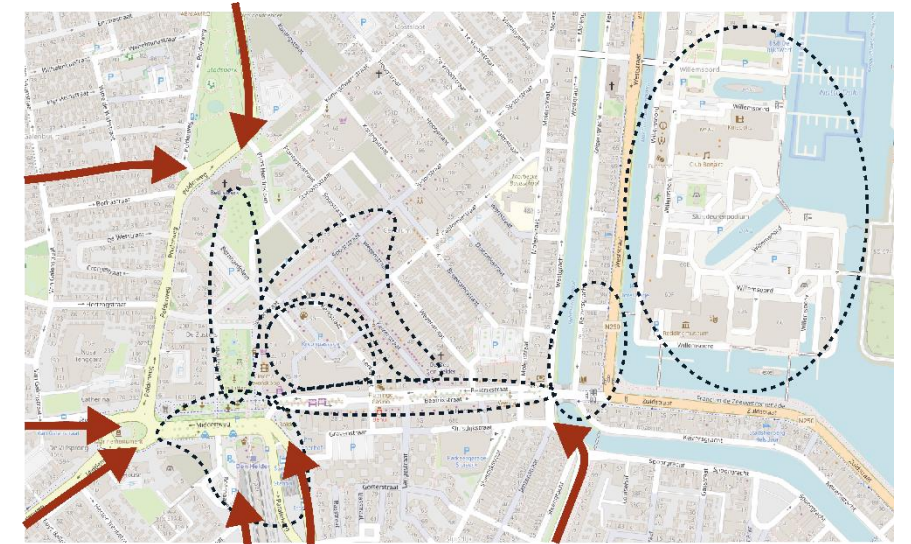
De huidige situatie qua fietsparkeren bestaat hoofdzakelijk uit parkeren op maaiveld. Verspreid over het centrum is er een gemengd aanbod van beugels en nietjes. De fietsparkeervoorzieningen zijn weinig geconcentreerd.

Naast in het parkeren in de voorzieningen is er in het centrum relatief veel ruimte voor fietsparkeren op straat zonder daarmee veel passanten te hinderen. Uitzondering daarop zijn smallere straten als de Spoorstraat en Keizerstraat.

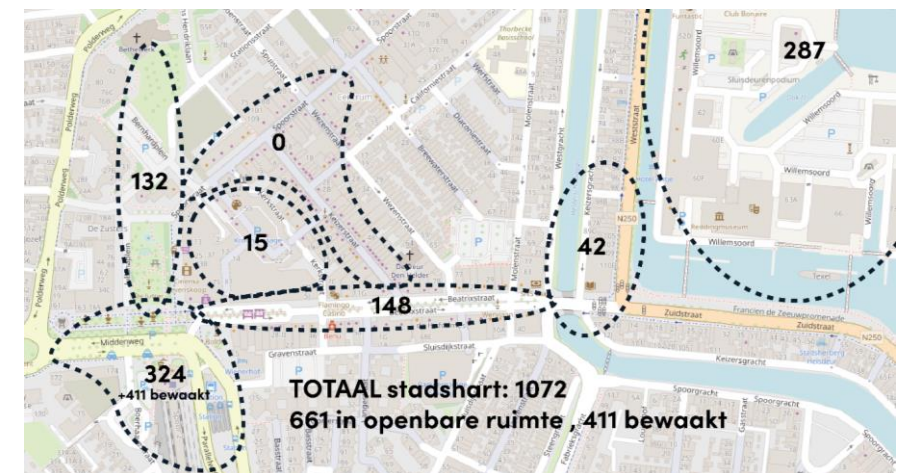
Den Helder is een gastvrije stad voor de fietser waar incidenteel parkeergedrag buiten de voorzieningen op dit moment niet voor grote toegankelijkheidsproblemen zorgt en wordt gedoogd. Tellingen in het gebied laten zien dat deze incidenteel geparkeerde fietsen gebruikt worden en niet in de nacht nog steeds in de straat geparkeerd staan. (Zie verder hoofdstuk 5)

De huidige opzet qua fietsparkeren maakt dat bezoekers van de binnenstad, bijvoorbeeld voor een snel bezoek aan de apotheek, de fiets voor de deur van de apotheek kunnen parkeren. Deze flexibiliteit is een grote kwaliteit voor de binnenstadsbezoeker die met de fiets naar de stad komt.

In de volgende pagina's beschrijven we de parkeersituatie in de verschillende deelgebieden.



Figuur 4. Mogelijke logische aanrijroutes naar het centrum



Figuur 5. Huidige capaciteit gebieden centrum



Fietsers parkeren voor de voorzieningen. Het dichtbij parkeren levert een gastvrije binnenstad.



Fietsparkeervoorzieningen bij het begin van de voetgangerszone



Kenmerkend beeld Beatrixstraat. Fietsen aan nietjes en los daarnaast



Fietsparkeren bij het station

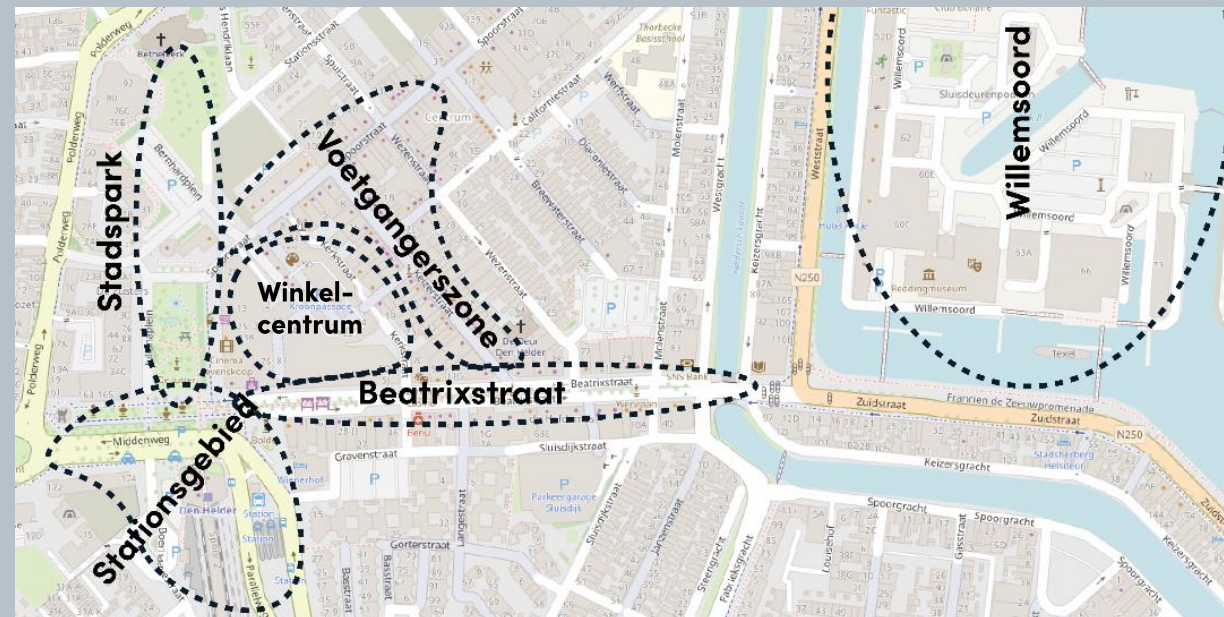
De Beatrixstraat is een straat met veel ruimte. In de heringerichte straat bevinden zich 170 nietjes. Door de functies in deze straat (winkels en horeca) en de ruime opzet, parkeren diverse fietsers voor de winkels (buiten de voorzieningen). Tijdens de markt wordt het middengebied door marktkramen bezet en nodig de omgeving extra uit om de fiets buiten de voorzieningen te parkeren.

Aan de westzijde van het station is een maaiveldstalling (224) en bewaakte inpandige stalling (411) met totaal plaats voor 635 fietsen. *De inpandige stalling wordt vanuit een initiatief van ProRail heringericht waarmee de capaciteit zal dalen ten opzichte van de huidige capaciteit.* Met name vanuit het westen zijn deze voorzieningen goed te bereiken met de fiets. Daarnaast zijn er 100 voorzieningen in de nabije omgeving die waarschijnlijk door OV-reizigers gebruikt worden.

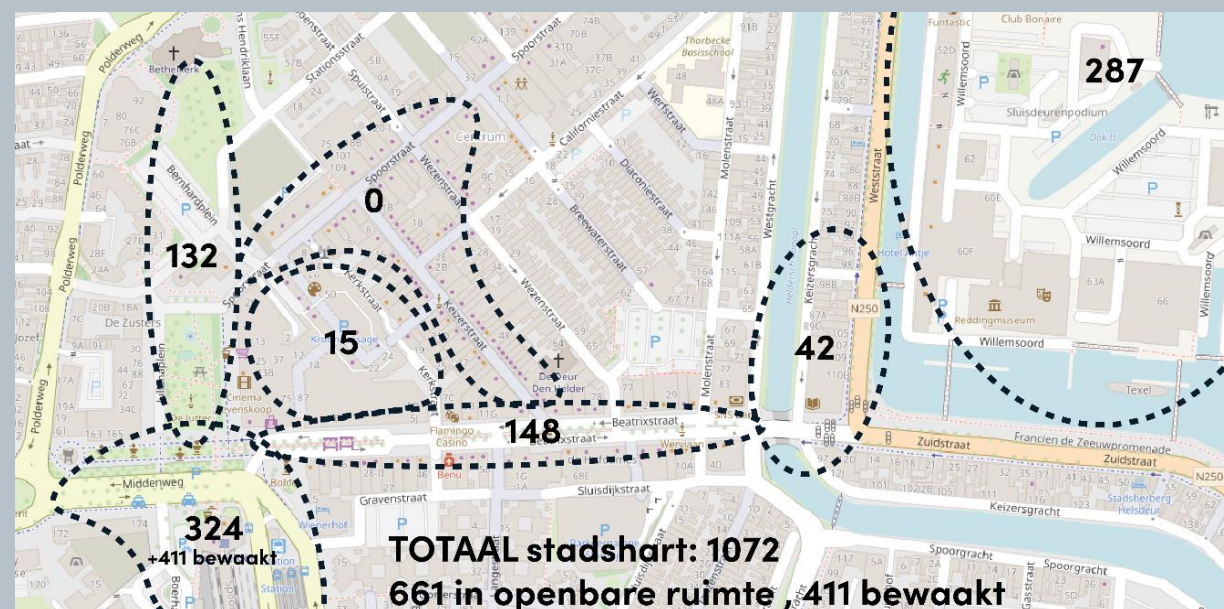
De capaciteit per deelgebied is weergegeven in Figuur 7. Deze aantallen zijn op basis van het onderzoek van Trajan (de capaciteit van de bewaakte stalling bij het station is vanuit ProRail gegevens toegevoegd). Één fietsbeugel telt in dit overzicht als 2 plekken.

Consistent met het beleid heeft de voetgangerszone een capaciteit van 0. Wel zijn voorzieningen gepositioneerd aan de rand van de voetgangerszone. De voetgangerszone is alleen voor fietsers toegankelijk buiten winkeltijden (18-8 uur). Deze zone is duidelijk aangegeven en het aantal op straat geparkeerde fietsen binnen deze zone is laag. Een klein aantal voorzieningen bij de entree vangt de fietsparkeerbehoefte af. Op deze manier wordt gestimuleerd dat bezoekers niet tot aan de winkel doorfietsen en hun fiets in de voetgangerszone parkeren.

De zone Stadspark biedt gespreid voorzieningen nabij winkels, bijvoorbeeld zichtbaar in Figuur 13. In deze zone is er naast de voorzieningen veel openbare ruimte om de fiets neer te zetten. De aanwezigheid van bijvoorbeeld een supermarkt waar mensen vaak een enkele boodschap halen, maakt dat bezoekers vaak kort en dichtbij willen parkeren.



Figuur 6. Gebiedsindeling centrum



Figuur 7. Huidige capaciteit gebieden centrum

4. Analyse huidige situatie

4.3 Functies centrum Den Helder

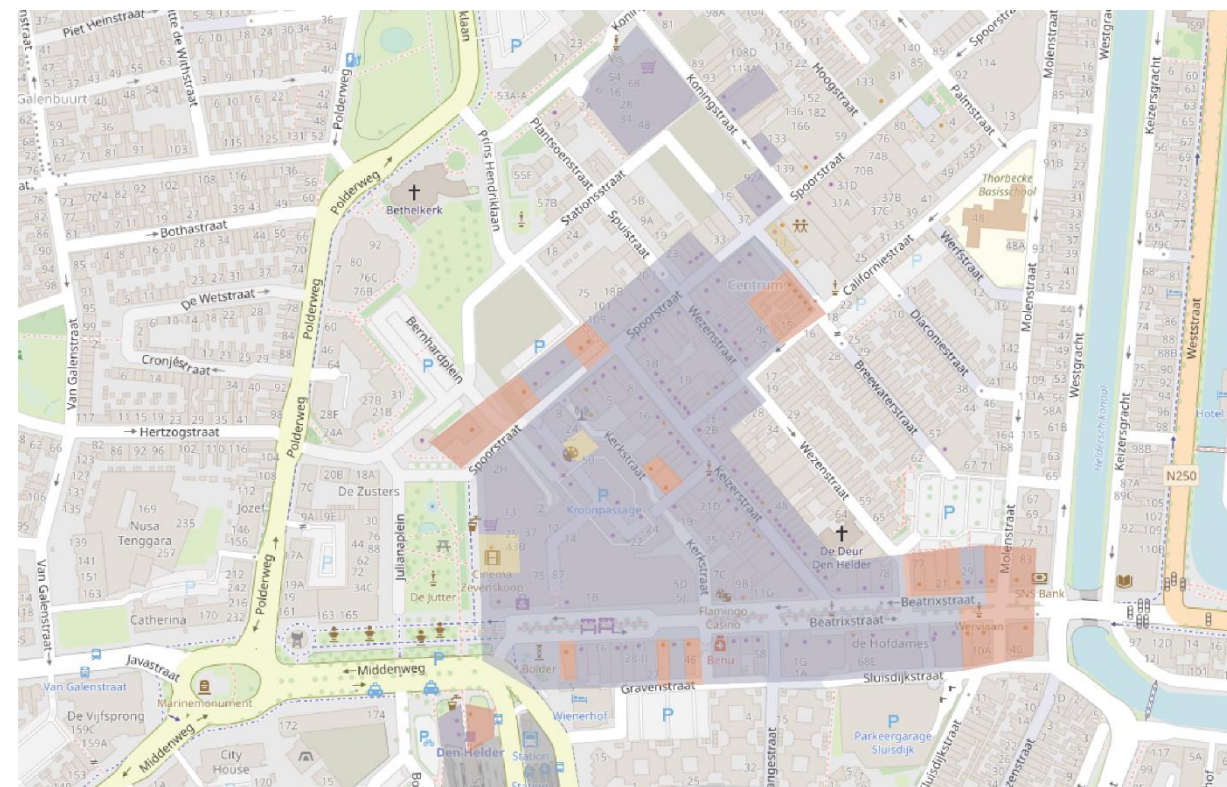
Het centrum van Den Helder bestaat voor het grootste gedeelte uit winkelgebied. De totale oppervlakte van recreatieve verkooppunten is het grootst en hier komt ook circa de helft van de omzet vandaan (KSO, 2021). Dagelijkse verkooppunten, zoals de supermarkt, trekken verhoudingsgewijs meer bezoekers die een korte duur verblijven. De dagelijkse verkooppunten liggen gespreid over het gebied, maar meer geconcentreerd aan de randen. Bijvoorbeeld de Beatrixstraat heeft verschillende kleinere winkels waar mensen even kort een boodschap komen doen. Voor dergelijk gebruik zijn bezoekers weinig tot niet geneigd hun fiets op afstand te stallen. Figuur 8 toont een over het algemeen licht dalende trend in het vierkante meter winkelaanbod.

Andere functies, zoals cultureel aanbod (geel in Figuur 9) en horeca (oranje in Figuur 10) zijn verspreid over het centrum. Bezoekers van deze locaties vormen doelgroepen met eigen parkeerbehoeften. Denk hierbij aan langere openingstijden of meer belang van veiligheid in stallingen voor bezoekers in de avonduren. Verder bevinden zich boven de meeste winkels woningen.

Algemeen biedt het centrum een variatie aan functies met daarbij een gespreid aanbod van fietsparkeervoorzieningen.

Verkooppunten	2016	2018	2021
Dagelijks vkp	31	33	26
Dagelijks m ²	7.000	7.100	5.400
Recreatief vkp	77	70	64
Recreatief m ²	15.000	15.200	14.000
Doelgericht vkp	26	23	24
Doelgericht m ²	4.700	3.500	3.700
Horeca vkp	50	47	46
Cultuur & ontspanning vkp	4	7	3
Diensten vkp	35	32	31
Overig vkp	1	1	1
Leegstand vkp	41	51	63
Leegstand m ² detailhandel	5.300	6.200	7.900
3 Totaal vkp	265	264	258
Totaal m ² detailhandel	32.000	32.000	31.000

Figuur 8. Oppervlakten functies centrum (Bron: KSO 2021)



Figuur 9. Geografische spreiding functies centrum

4. Analyse huidige situatie

4.4 Bezoekers en hun kenmerken

Vanuit het koopstromenonderzoek 2021 (KSO) is te zien dat er gemiddeld 41% van de bezoekers van de binnenstad met de fiets komt. De verblijfsduur per categorie verschilt. Voor de dagelijkse boodschappen is de verblijfsduur voor 73% van de inwoners korter dan 30 minuten. Recreatieve bezoekers en doelgerichte bezoekers verblijven langer in de binnenstad.

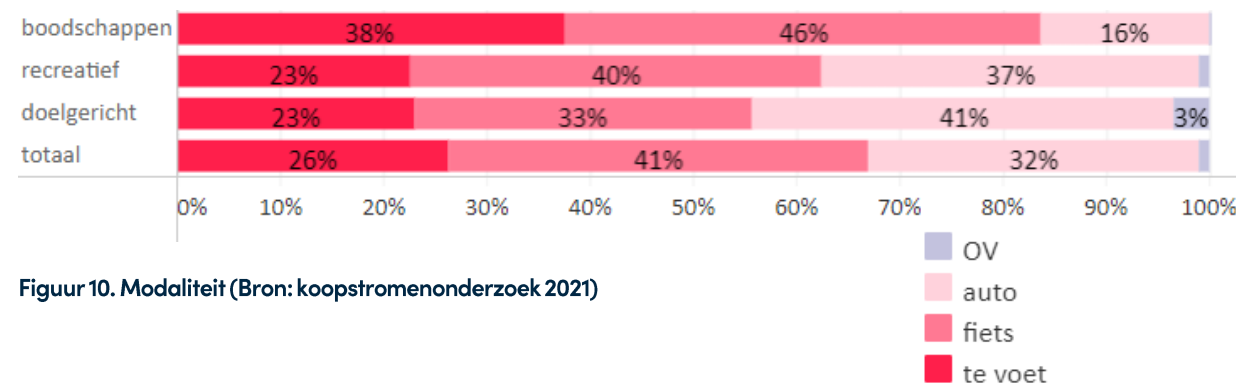
Over het totaal gezien geldt dat 38% van de bezoekers tussen de 0 en 30 minuten in de binnenstad verblijft en 40% van de bezoekers tussen de 30 en 60 minuten. In totaal verblijven 78% van de bezoekers dus tot een uur in de binnenstad. Dit is een stuk korter dan bij de benchmarkgebieden (winkelgebieden van vergelijkbare omvang) waarbij dit percentage op 59% uitkomt.

Verder valt vanuit de gegevens in het koopstromenonderzoek op dat veel van het winkelend publiek vanuit de eigen gemeente komt. Dit percentage ligt een stuk hoger dan de benchmarkgebieden. Hoewel dit gegevens betreffen over al het winkelend publiek (naast fietsers ook voetgangers, automobilisten en OV-reizigers) is de verwachting dat voor de fietsers geldt dat zij grotendeels uit eigen gemeente komen.

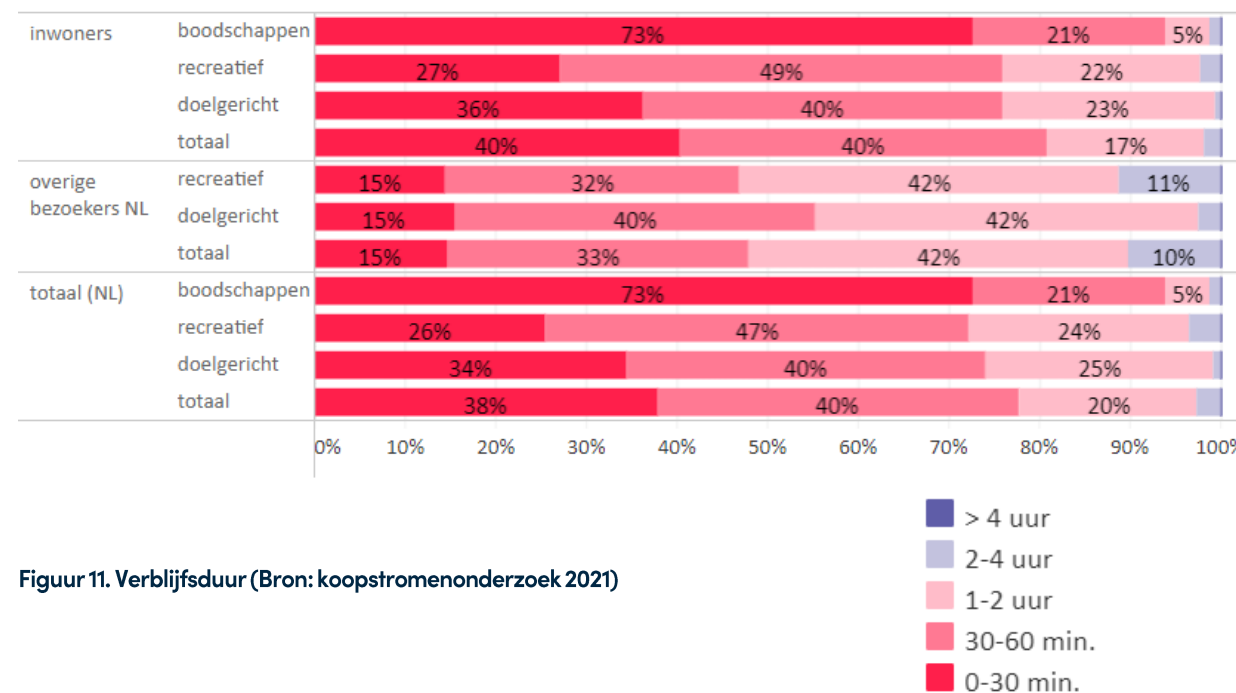
Er is minder dan in andere steden sprake van 'dagjesmensen' die vanuit de regio op de fiets de binnenstad bezoeken. Dit is ook te zien aan de tijd die mensen besteden in de binnenstad, de categorieën 2-4 en >4 uur betreft een laag percentage.

Effect op fietsparkeergedrag

Dergelijke, relatief korte tijdsbestedingen hebben effect op het fietsparkeergedrag. Een fietser die langer in een gebied wil verblijven, is sneller geneigd om moeite te doen voor het parkeren van de fiets dan wanneer je enkel een snelle boodschap doet in de stad. We gaan hier nader op in bij de paragraaf Doelgroepen (6.4).



Figuur 10. Modaliteit (Bron: koopstromenonderzoek 2021)



Figuur 11. Verblijfsduur (Bron: koopstromenonderzoek 2021)

Analyse huidig gebruik

Aan de hand van tellingen en de gebiedsinformatie is het gebruik van de parkeervoorzieningen per zone inzichtelijk gemaakt. Dit hoofdstuk biedt inzicht in het huidige aanbod van fietsparkeervoorzieningen en de bezettingsgraad per zone. Algemeen beeld is dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor regulier gebruik in alle zones. Er zijn echter piekmomenten in de tellingen gesignaleerd waar structureel een oplossing voor bedacht kan worden.



5

Inzichten in de huidige bezetting gebruiken we voor het toekomstige scenario

5. Analyse huidig gebruik

Aan de hand van de tellingen en gebiedsinformatie is het huidige fietsparkeren in de zones kwantitatief geanalyseerd.

5.1 Stationsgebied

De fietsenstalling van het station is met een capaciteit van totaal 635 voorzieningen een van de grotere van de stad. De voorziening in de openbare ruimte is overdag voor iets meer dan de capaciteit gevuld. 's Avonds en in het weekend is het er rustiger. Nabij het station worden er met name aan de noordzijde fietsen buiten voorzieningen gestald. De bewaakte stalling in het stationsgebouw wordt niet volledig benut (de bezetting van de bewaakte stalling is in het onderzoek niet geteld)..

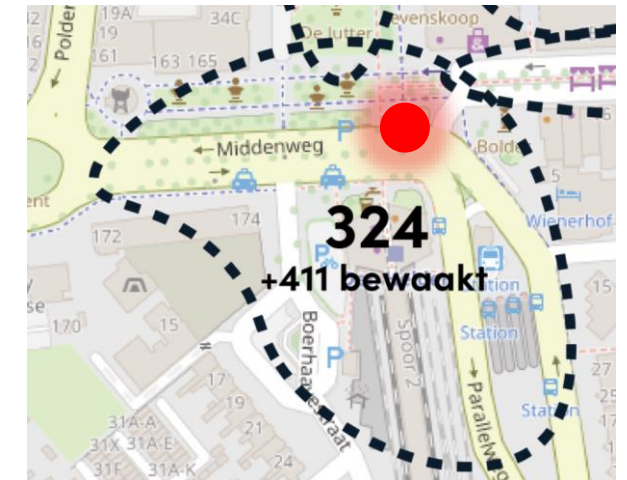
Een hotspot is de hoek tussen de Middenweg, de Beatrixstraat en het Julianaplein. Het gaat hierbij om gemiddeld het dubbele aantal fietsen ten opzichte van de capaciteit van 28 plaatsen. Alleen 's nachts staan hier minder fietsen dan capaciteit.

Ook aan de oostzijde van het station staan enkele fietsen los geparkeerd. Deze blokkeren deels de voetgangersroute.



Figuur 12. Hotspot: fietsen nabij het station geparkeerd in de middenberm Middenweg/Beatrixstraat

De geparkeerde fietsen net buiten het station kunnen te maken hebben met het feit dat deze plekken eenvoudig te bereiken zijn, parkeren hier gratis is (ook na 24 uur) en dat er voldoende ruimte is.



	Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Piekmoment	Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	398	9	-83
	Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	401	10	-87
	Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	239	4	191
	Donderdag - middag	14.00 – 16.00	338	5	-19
	Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	281	10	33
	Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	350	30	-56
	Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	280	18	26

Tabel 1: Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

5. Analyse huidig gebruik

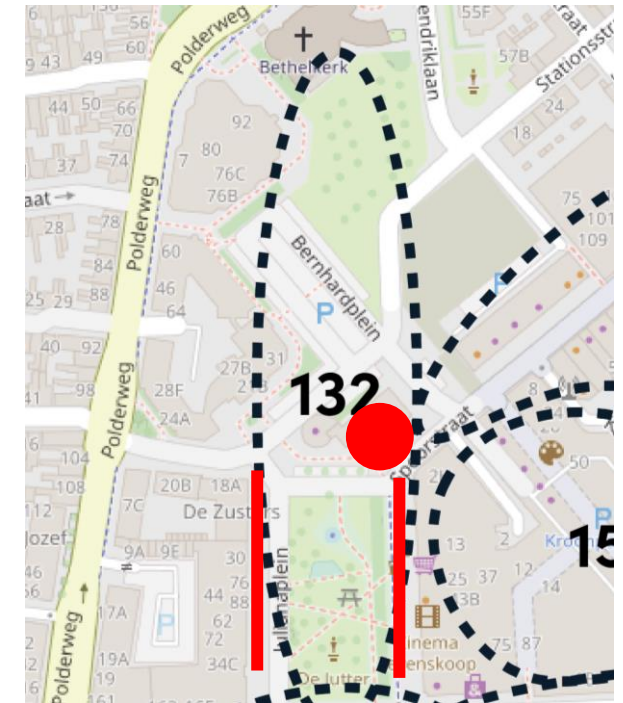
5.2 Stadspark

In deze zone is op het Julianaplein een zeer hoge parkeerdruk op de zaterdagmiddag, tijdens de markt. Waarschijnlijk kijken mensen die normaal op de Beatrixstraat parkeren uit naar het Julianaplein. Hier ligt een potentieel van mensen die mogelijk in een stalling aan de Beatrixstraat willen parkeren. Een enkele fietser parkeert in het midden van het Julianaplein. In totaal staan er in deze zone op zaterdagmiddag, het piekmoment, 142 fietsen meer dan de huidige capaciteit.

Hoewel zich diverse woningen in de omgeving bevinden is er tijdens de nacht amper een parkeerdruk.



Figuur 13. Hotspot: fietsen worden rondom het stadspark geparkeerd in verband met de markt in de Beatrixstraat



Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	110	27	-5
Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	91	45	-4
Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	10	7	115
Donderdag - middag	14.00 – 16.00	102	59	-29
Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	56	19	57
Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	197	77	-142
Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	56	41	35

Piekmoment

Tabel 2: Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

5. Analyse huidig gebruik

5.3 Kroonpassage (Kerkstraat)

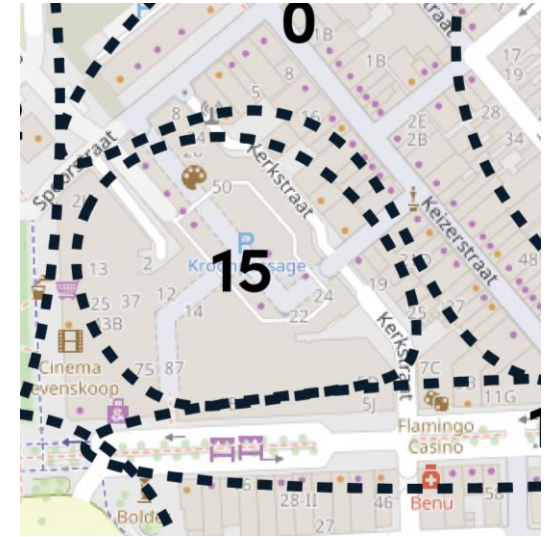
De enige straat met parkeermogelijkheden binnen deze zone is de Kerkstraat. De capaciteit wordt hier alleen op zaterdagmiddag enigszins overschreden. Er staan los in de straat op diverse momenten van de week enkele fietsen geparkeerd.

Tijdens de piek zijn er 28 meer fietsen geparkeerd dan er formeel plekken zijn. Het betreft echter een ruim opgezet gebied, waarbij deze fietsen niet tot ontoegankelijkheid leiden. Verwachting is dat dit onder andere fietsen betreffen van medewerkers van het winkelcentrum.

In de structuur van de inrichting van de openbare ruimte is het meer vanzelfsprekend om de voorzieningen aan de randen aan te brengen. De route Kerkstraat blijft een fietsroute, maar vanwege de inrichting en uitstraling van de straat is het aanbrenge van aanbod aan de randen logisch, op die manier is het helder voor de gebruikers als je de fiets voorafgaand aan het betreden van het winkelgebied zou kunnen parkeren.



Figuur 14. Voorzieningen zijn momenteel aangeboden bij de ingang van de Kroonpassage.



Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	3	13	-1
Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	6	12	-3
Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	2	0	13
Donderdag - middag	14.00 – 16.00	6	19	-10
Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	11	9	-5
Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	20	23	-28
Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	1	6	8

Piekmoment

Tabel 3: Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

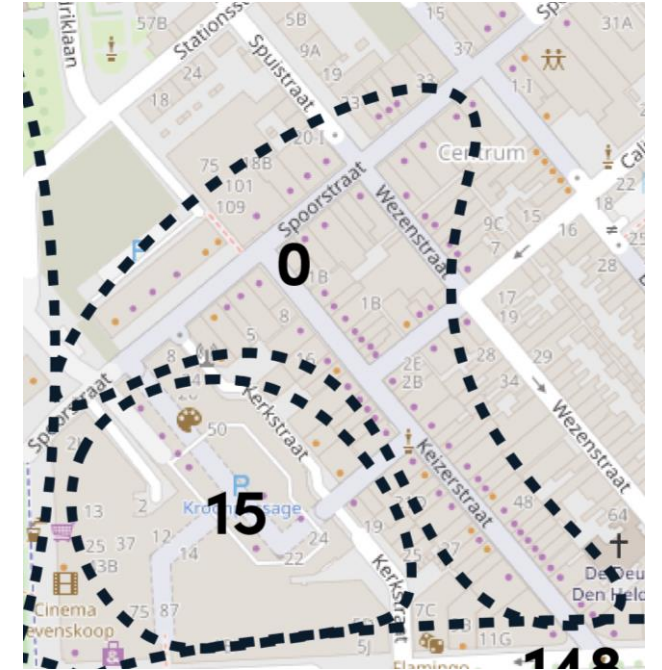
5. Analyse huidig gebruik

5.4 Voetgangersgebied

In de centrale winkelstraten staan enkele fietsen, zowel tijdens winkeltijden als daarbuiten. Het gaat hier om relatief kleine aantallen. Bezoekers worden voor het grootste deel afgevangen door de voorzieningen bij het begin van de voetgangerszone. Zolang er geen toegankelijkheidsprobleem in het voetgangersgebied plaatsvindt wordt de situatie gedoogd.



Figuur 15. Typisch beeld voetgangerszone: een enkele geparkeerde fiets (ook buiten winkeltijden)



	Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Piekmoment	Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	n.v.t.	49	-49
	Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	n.v.t.	136	-136
	Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	n.v.t.	20	-20
Piekmoment	Donderdag - middag	14.00 – 16.00	n.v.t.	87	-87
	Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	n.v.t.	47	-47
	Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	n.v.t.	117	-117
	Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	n.v.t.	63	-63

Tabel 4: Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

5. Analyse huidig gebruik

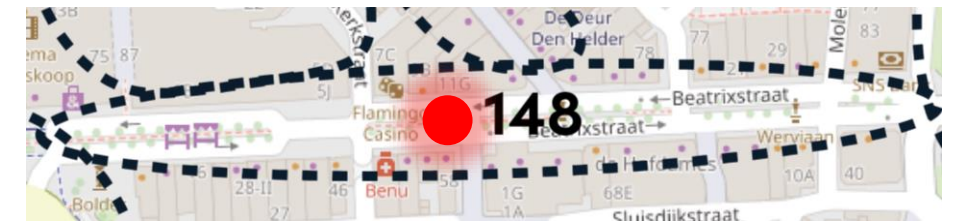
5.5 Beatrixstraat

Een groot deel van de Beatrixstraat wordt gedurende de hele week gebruikt om fietsen te parkeren, ondanks dat daar geen capaciteit is. Op piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, worden de middenbermen ruim boven capaciteit gebruikt. Zo staan er op zaterdagmiddag 121 fietsen boven de capaciteit van 170. Een hotspot is de middenberm bij de Xenos/Keizerstraat. Hier staan vrijwel altijd een stuk meer fietsen dan capaciteit. Het gaat dan om circa 30 fietsen ten opzichte van een capaciteit van 10. Deze locatie biedt ruimte om te parkeren en is een entree richting de Kroonpassage en de winkelstraten.

De vraag is wel in hoeverre dit parkeren in de bestrate middenberm als onwenselijk gezien wordt. De opzet van de bestrating geeft heldere grenzen, waardoor er geen toegankelijkheidsproblemen worden waargenomen. Fietsen blokkeren niet de middenste zone en de fiets/autoroute. In een gastvrij Den Helder is het prettig de fiets voor kort bezoek dicht bij bestemming te kunnen parkeren.



Figuur 16. Hotspot: middenbermen Beatrixstraat met meer fietsen dan capaciteit



Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	114	45	31
Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	134	15	41
Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	5	8	67* / 177
Donderdag - middag	14.00 – 16.00	176	34	-20
Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	79	18	93
Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	253	71	-134
Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	113	96	-19

Piekmoment

Tabel 5: Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

*Een deelgebied ontbreekt in de dataset. Tijdens de nachttelling is een capaciteit van 80 gerekend terwijl er 190 plaatsen zijn.

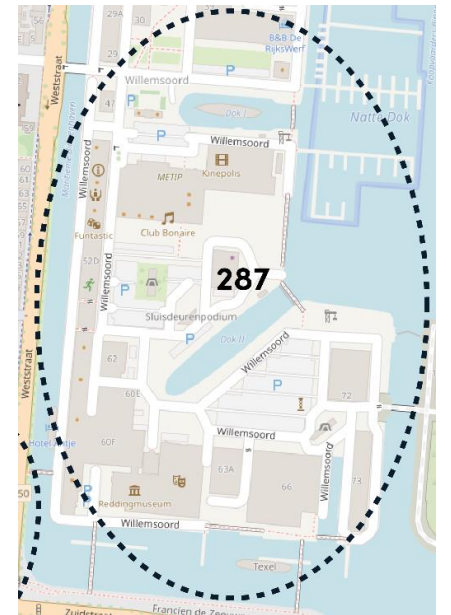
5. Analyse huidig gebruik

5.6 Willemsoord

De parkeervoorzieningen in Willemsoord liggen sterk verspreid. Doordeweeks is hier geen sprake van een tekort aan voorzieningen.

De drukste momenten, op zaterdagmiddag/avond passen bij de aanwezige culturele en horecabestemmingen. Dit leidt nu tot een groot tekort aan voorzieningen en dit tekort zal bij een toename van voorzieningen op het terrein Willemsoord verder toenemen.

Het gebied Willemsoord vraagt om een eigen gebiedsgerichte aanpak. Waarbij gekeken wordt naar belangrijke huidige en toekomstige aankomstroutes en het aansluiten van de fietsparkeervoorzieningen op de toekomstige vraag. Het winkelgebied is te ver van Willemsoord gelegen om in een gezamenlijke fietsparkeervoorziening te voorzien. In dit onderzoek is dit gebied in de vervolghoofdstukken daarom buiten beschouwing gelaten.



Figuur 17. Parkeervoorzieningen verspreid aanwezig bij bestemmingen

Dag	Tijdstip	Bezetting binnen voorziening	Bezetting buiten voorziening	Overschot / Tekort (-)
Dinsdag - ochtend	10.00 – 12.00	54	22	211
Dinsdag - middag	14.00 – 16.00	128	43	116
Dinsdag - nacht	23.00 – 01.00	35	6	246
Donderdag - middag	14.00 – 16.00	104	133	154
Vrijdag - avond	18.30 – 21.00	240	21	26
Zaterdag - middag	14.00 – 16.00	334	274	-321
Zaterdag - avond	18.30 – 21.00	549	365	-627

Piekmoment

Tabel 6 Bezetting fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte (brongegevens: Trajan)

5. Analyse huidig gebruik

5.7 Bewoners

Op basis van de nachttelling is een beeld te schetsen van het gebruik van de openbare fietsvoorzieningen door bewoners. Bezoekers van het centrum gaan meestal in de avond weer naar huis. In de meeste straten in het centrum bevindt zich een enkele fiets.

Uitzondering is de westzijde van het station (Parallelweg) met een bezetting van 74% (40 fietsen). Dit wordt vermoedelijk veroorzaakt door een combinatie van weesfietsen en mensen die hun fiets gratis in nabijheid van het station voor meerdere dagen parkeren. Op basis van deze telling is er in het centrum geen tekort aan parkeervoorzieningen voor bewoners en gebruikt men over het algemeen de voorzieningen die op eigen terrein zijn gelegen.

5.8 Conclusies huidig gebruik stallingen

Op basis van het huidige fietsparkeersysteem zijn een aantal kwaliteiten en uitdagingen geformuleerd. Deze punten vormen de aanknopingspunten voor de ontwikkeling van een nieuwe fietsparkeervisie.

Kwaliteiten

- Gespreid aanbod van voorzieningen waar enkel op zaterdagmiddag (centrumgebied) en dinsdag (stationsgebied) de capaciteit van de voorzieningen wordt overschreden.
- Duidelijke bebording voetgangerszone met voldoende fietsvoorzieningen bij begin voetgangerszone
- Relatief weinig fietsen geparkeerd in voetgangerszone
- Gemengd verspreid winkelaanbod met fietsparkeren op straat relatief dichtbij waar men wil zijn. Dit is passend bij het gebruik van de binnenstad, waarbij we zien dat een groot percentage korter dan een uur in de binnenstad verblijft.
- Voor bezoekers relatief makkelijk fietsparkeren in de openbare ruimte, met name bij bestemmingen voor korte boodschappen

Uitdagingen

- Wildparkeren op locaties bij hotspots, zoals tussen het station en het winkelcentrum. Met als risico dat delen ontoegankelijk worden wanneer het fietsgebruik meer toeneemt.
- Wildparkeren tijdens piekmomenten, zoals tijdens de zaterdagmarkt. Met als risico dat delen ontoegankelijk worden wanneer het fietsgebruik meer toeneemt.
- Er zijn diverse aanrijdroutes, waarbij we niet weten waar de zwaartepunten liggen vanaf deze routes naar de binnenstad. Bij het concentreren van voorzieningen dient nog nader te worden onderzocht of deze op een juiste manier aansluiten.
- Geen overdekte/bewaakte voorziening voor centrumbezoekers.
- De bewaakte fietsstalling bij het station heeft een lage bezetting.
- Voldoende fietsparkeergelegenheid bieden bij woningen bij de herontwikkeling noordzijde centrum.
- Er is geen functiespecifiek fietsparkeeraanbod, bijvoorbeeld voor bezoekers in de avond of tijdens de markt.

Toekomstige opgave

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de opgave voor de toekomst van het fietsparkeren in de binnenstad van Den Helder. In dit hoofdstuk wordt de benodigde parkeercapaciteit ingeschat per zone voor 2040. Dit is onderbouwd met de doelgroep die gebruik maakt van de parkeervoorzieningen in de betreffende zone. De parkeerbehoefte is mede bepalend voor het type parkeervoorziening dat er nodig is in de toekomst.



6

In de binnenstad lichte toename van benodigde fietsparkeerplekken te verwachten in 2040

6. Toekomstige opgave

6.1 Toekomstige groei?

Er is in Den Helder een stabiele situatie qua inwoneraantal, op diverse plekken in de stad worden extra woningen gecreëerd. Ook in het stadshart zijn er plannen om woningaanbod toe te voegen. Voor de nieuwe ontwikkeling geldt dat deze eigen voorzieningen voor de fietsen realiseren.

Er is een lichte toename van het aantal bezoekers op de fiets. De vraag is of dit doorzet. Algemene trend in Nederland is dat dit doorzet en dat overheden dit stimuleren. Op basis van het koopstromenonderzoek is het aandeel bezoekers met de auto sinds corona toegenomen. Dit is met name ten koste gegaan van bezoekers met het OV.

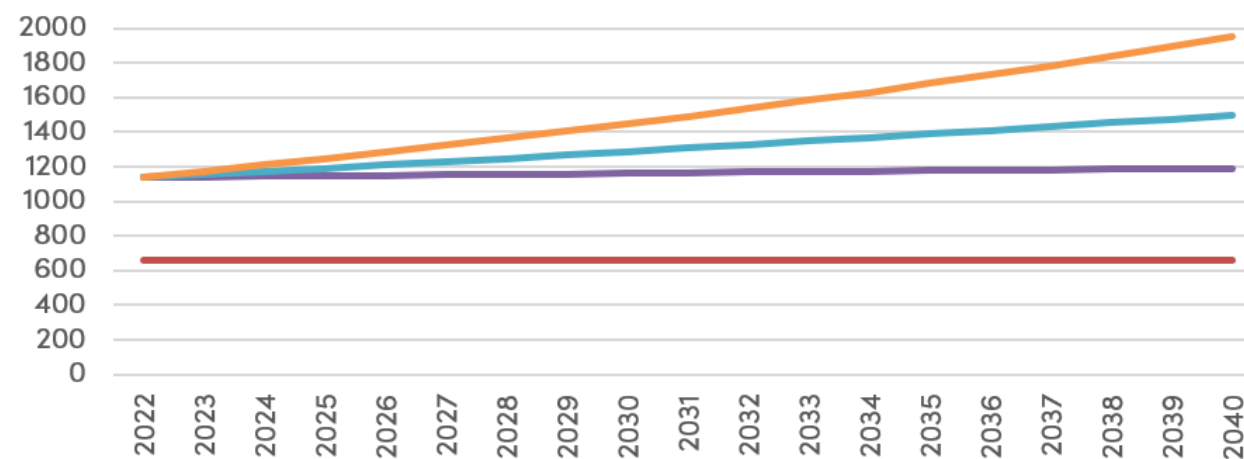
Mogelijk is er ook een latente vraag die nu door de afwezigheid van overdekte of bewaakte fietsenstallingen niet ingevuld wordt. Een dergelijke voorziening trekt mogelijk nieuwe bezoekers, bijvoorbeeld fietsers die een dure fiets graag onder toezicht stallen.

Veelal wordt er in toekomstscenario's uitgegaan van verschillende mate van groei. Vanwege de onzekerheid van groei in Den Helder worden drie scenario's onderscheiden:

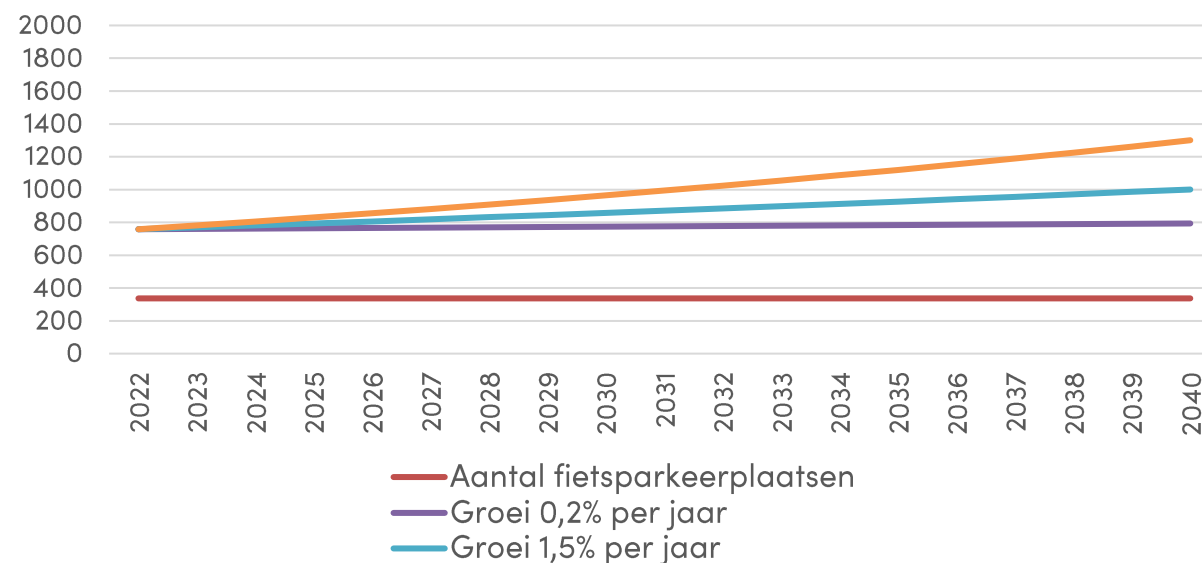
- Aantal fietsers blijft nagenoeg stabiel (0,2% groei per jaar)
- Lichte toename aantal fietsers (1,5% groei per jaar)
- Sterke toename aantal fietsers (3% groei per jaar)

De tabel laat deze groei zien voor het piekmoment (zaterdagmiddag). Hierbij is als basis het centrum beschouwd, exclusief de bezetting en capaciteit op Willemsoord, omdat dit gebied zich op een andere manier ontwikkelt. Het stationsgebied is in de bovenste tabel wel meegenomen. Er zijn op dit moment geen gegevens bekend van de verwachte groei van fietsers naar het station. Als we kijken naar de verwachte groei van fietsen rondom het centrum komt die in 2040 tussen de 800 en 1340 fietsen uit. Dit houdt een tekort in rondom het centrum van 460 a 1000 plaatsen tijdens de zaterdagmiddag in 2040.

Fietsparkeerbehoefte (excl. Willemsoord)



Fietsparkeerbehoefte (excl. Willemsoord en Stationsgebied)



6. Toekomstige opgave

6.2 Veranderende fiets en fietser

Fietsen veranderen, er is een verschuiving landelijk zichtbaar van stadsfietsen naar meer en meer e-bikes. Deze fietsen zijn in de regel duurder, waardoor men geneigd is deze niet zomaar buiten te parkeren. Ook zijn de afstanden die men kan afleggen langer en kunnen sommige ouderen langer blijven fietsen door de ondersteuning. Dergelijke fietsen, maar bijvoorbeeld ook bakfietsen die we meer en meer zien op straat, vragen naar veilige voorzieningen, bij voorkeur met toezicht.

6.3 Veranderende aanrijroutes

Op basis van de huidige situatie is de verwachting niet dat er veel gaat veranderen in aanrijroutes. De stad breidt niet sterk uit in een bepaalde richting en verdichting vindt met name in het centrum plaats. Door de herontwikkeling wordt er vanuit Willemsoord een lichte toename van het aantal fietsers verwacht.

Wat betreft recreatief verkeer wordt er wel een toename verwacht doordat het toerisme in de Kop van Noord-Holland steeds verder toeneemt. Ook neemt door vergrijzing het aantal toeristen dat met de (elektrische) fiets aankomt toe. Hierdoor neemt het belang van langere aanrijroutes vanuit recreatieve verblijfplaatsen naar voor recreatieve bezoekers geschikte voorzieningen toe.

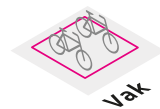
6.3 Veranderende bestemmingen

Het centrum wordt meer geconcentreerd in het gebied tussen Station en Spoorstraat. De culturele bestemmingen verhuizen naar Willemsoord. Dit betekent minder publiek in de avonduren in de binnenstad en meer in Willemsoord.

6.4 Doelgroepen

Ieder type bezoeker heeft een andere voorkeur voor het parkeren van de fiets. Een inbandige fietsenstalling heeft niet voor ieder type gebruiker de voorkeur. Bij korte bezoeken en vanuit gemak worden fietsen vaak op straat geparkeerd, direct bij de bestemming. Veel fietsen hebben immers een standaard en hebben daarmee niet eens per se een parkeervoorziening nodig. Voor fietsparkeren in de binnenstad identificeren we op de volgende pagina de verschillende doelgroepen met elk hun eigen 'stalbehoefte'.

ongeschikt	onhandig	mogelijk	handig	ideaal
------------	----------	----------	--------	--------



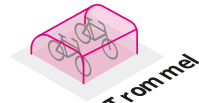
Vak



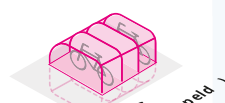
Beugel/Rek



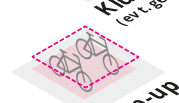
Vloender (tijdelijk)



Trommel



Kluis (evt. aangekloofd)



Pop-up



Buurt



Inpandig openbaar

	Run shoppers	Fun shoppers	Bezoekers	Werknemers	OV-reizigers	Bewoners
Vak	ideaal	ongeschikt	mogelijk	ongeschikt	handig	ongeschikt
Beugel/Rek	ideaal	mogelijk	handig	ideaal	ideaal	ideaal
Vloender (tijdelijk)	ideaal	mogelijk	handig	onhandig	ongeschikt	ideaal
Trommel	ongeschikt	ongeschikt	ongeschikt	ongeschikt	ongeschikt	ideaal
Kluis (evt. aangekloofd)	ongeschikt	handig	handig	mogelijk	mogelijk	handig
Pop-up	ongeschikt	handig	ideaal	onhandig	onhandig	onhandig
Buurt	ongeschikt	ongeschikt	ongeschikt	mogelijk	ongeschikt	ideaal
Inpandig openbaar	ongeschikt	ideaal	handig	onhandig	ideaal	mogelijk

Winkelend publiek

- Runshoppers (maximaal 1 uur) willen dicht bij hun doel kunnen parkeren. Een fietsrek, -beugel of -vak voor de deur van de winkel is voldoende. Zonder voorziening wordt de fiets vaak ook voor de winkel geparkeerd (op een standaard of tegen een boom/hek/paal).
- Funshoppers (dagdeel) verwachten een goed ingerichte fietsparkeergelegenheid, midden in of direct aanliggend aan de bestemming. Ze willen de fiets aan iets vastmaken en bij voorkeur stallen ze bewaakt. Zij zijn bereid hun fiets verder weg te stallen dan de kortparkeerders.

Bezoekers

- Stallingsvoorzieningen voor bezoekers van cultuur en recreatie moeten dicht bij de bestemmingen liggen. De openingstijden dienen goed aan te sluiten op de openingstijden van de gelegenheden.
- Voor voorzieningen in de stad, zoals scholen en kantoren, parkeren bezoekers bij voorkeur op het eigen terrein, tenzij dit niet anders kan. Voor een deel van de bezoekers kan onbekendheid van inpandige stallingen in de nabijheid van de bestemming meespelen bij hun stallingskeuze.
- Voor tijd specifieke bezoeken aan de binnenstad, bijvoorbeeld tijdens de markt of een evenement, dienen de voorzieningen zich dichtbij de bestemming te bevinden. Pop-up stallingen zijn geschikt dergelijke pieken op te vangen.

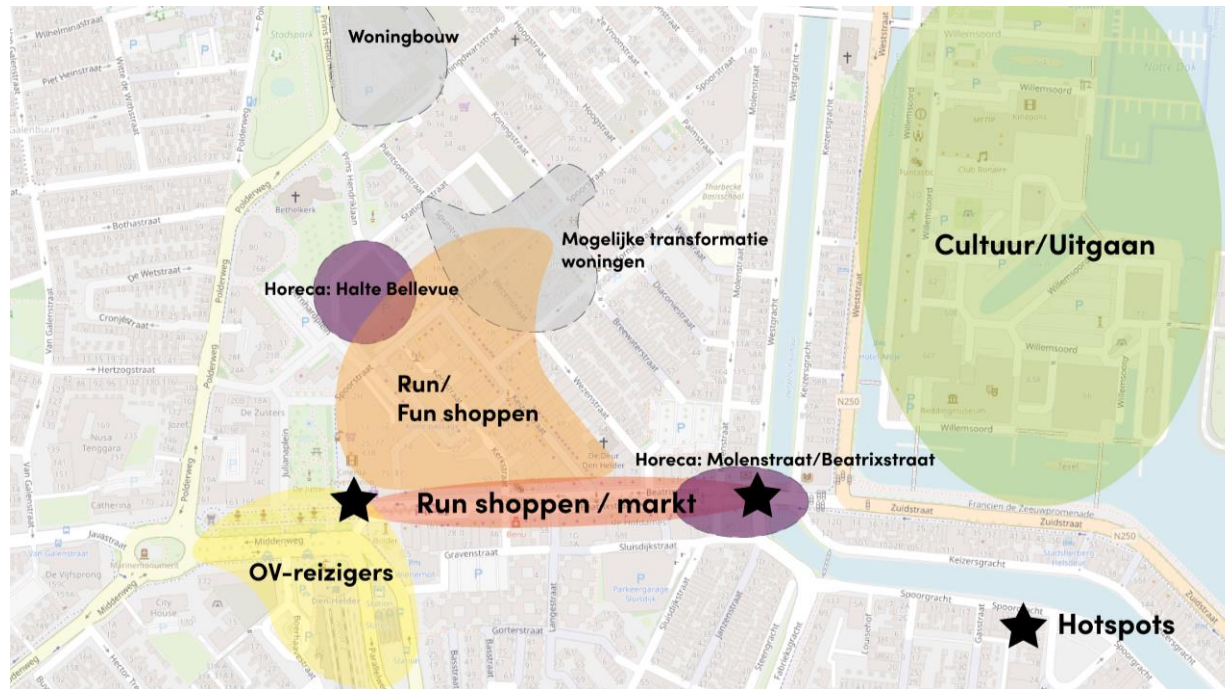
Routine bezoek / bewoners

- Werknemers wensen de fiets zoveel mogelijk in afgesloten stallingen te parkeren of in een stalling met toezicht. Bij voorkeur bevinden deze voorzieningen zich op eigen terrein
- Reizigers voor openbaar vervoer parkeren meestal niet langer dan een dag. De stalling dient zich dichtbij de bestemming (halte/station) te bevinden. Voorspelbaarheid bij het vinden van een plek is van belang.
- Bewoners stallen hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij huis en zo veilig mogelijk, het liefst inpandig op eigen terrein. In het centrum is dit niet altijd mogelijk. De bereidheid van bewoners om inpandig te parkeren en daar eventueel voor te betalen hangt sterk samen met de waarde van de fiets. Fietsen met een lage waarde, of vanwege het gemak, worden door bewoners vaak geparkeerd in de voorzieningen in de straat die voor bezoekers zijn geplaatst. Het combineren van parkeren voor bewoners in een openbare fietsstalling is mogelijk. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de stalling 24/7 te openen is voor bewoners.

6. Toekomstige opgave

6.5 Aanbod aansluiten op de doelgroepen

In het figuur en tabel hebben we een globaal overzicht gegeven van de diverse doelgroepen in het gebied die elk een ander type oplossing vragen.



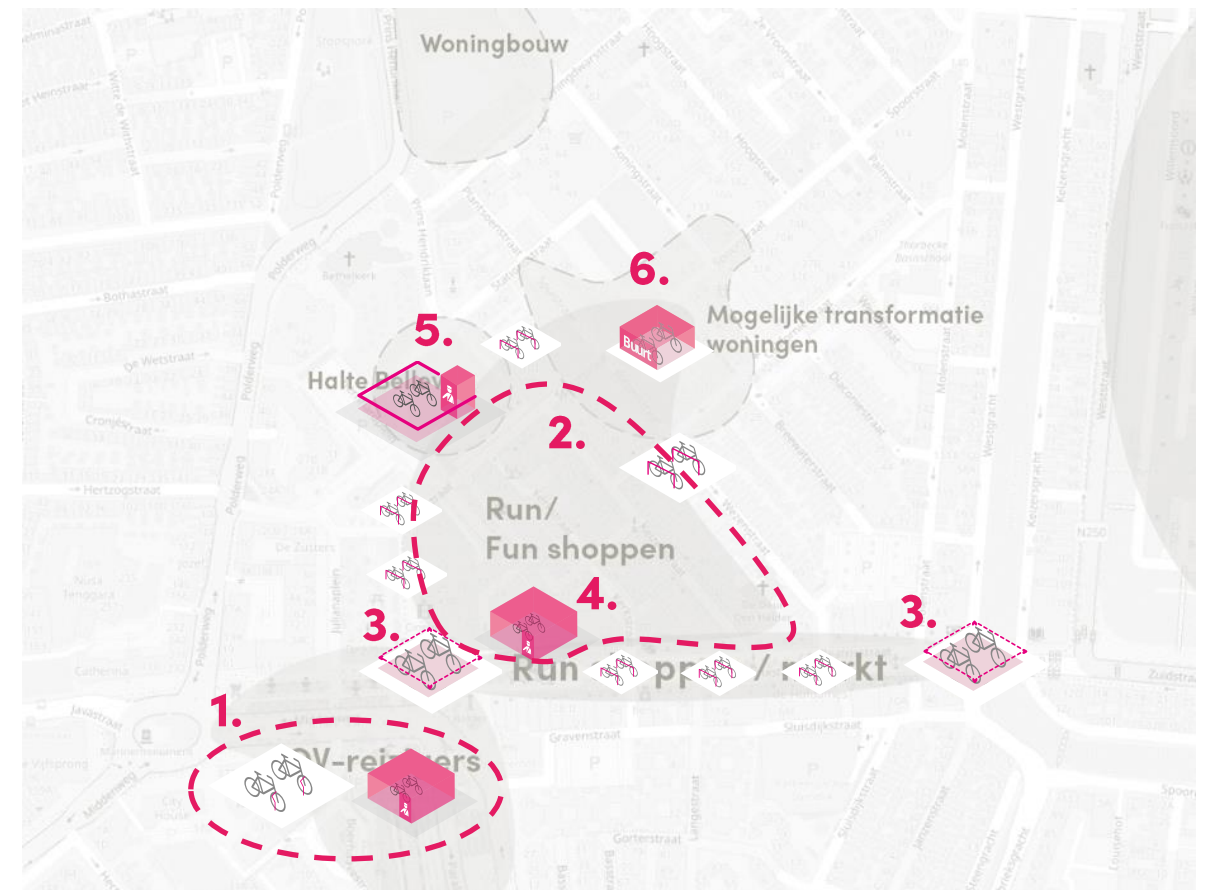
Type bezoeker	Type geschikt	Piek-moment	Huidig tekort	Beschrijving	Tekort 2040 (min-max)
OV-reiziger	<ul style="list-style-type: none"> Beugel/rek Inpandig (bij voorkeur 1^o 24 uur gratis met toezicht) 	Dinsdag (werkdag)	87	Huidige plekken erg verspreid, beugels in Beatrixstraat nodigen uit te parkeren voor het station	106 - 409
Run shoppen Beatrixstraat	<ul style="list-style-type: none"> Vak Beugel/rek Vlonder 	Donderdag middag	20	Voldoende voorzieningen, maar groot percentage parkeert buiten de voorzieningen (bijvoorbeeld voor de apotheek).	39 - 191
Markt Beatrixstraat	<ul style="list-style-type: none"> Pop-up Inpandig (voorwaarde aan de randen) 	Zaterdag middag (markt)	134	Voorzieningen zijn tijdens de markt bereikbaar. Auto's van kraamlieden worden geparkeerd in de middenzone. Veel buiten de voorzieningen geparkeerd en in overloopgebied Stadspark en	153 - 391
Run en fun shoppen in winkelgebied en voetgangers-gebied	<ul style="list-style-type: none"> Vak Beugel/rek Vlonder Inpandig (voorwaarde aan de randen) 	Zaterdag middag	338	Voorzieningen rondom het winkelgebied zijn op zaterdagmiddag vol, er wordt op diverse plekken buiten de voorzieningen geparkeerd.	376 - 939
Mogelijke transformatie winkels tot woningen (o.a. Spoorstraat)	<ul style="list-style-type: none"> Beugel/rek Vlonder Trommel Inpandige buurtstalling 	Avond en nacht	n.v.t.	De mogelijke transformatie leidt tot ander gebruik van de straten. Veel van de eventueel te ontwikkelen woningen zullen weinig plaats hebben op eigen terrein om fietsen te parkeren. Om hen toch een veilige plek aan te bieden voor de fiets kunnen fietstrommels of een buurtstalling	Uitgang spunt 1 a 2 per woning: 100 - 200

6. Toekomstige opgave

6.6 Voorkeursoplossing

Op basis van het huidige gebruik (type doelgroep en aantal fietsen) en mogelijke groei richting de toekomst stellen we het onderstaande stallingsconcept voor. In hoofdstuk 8 worden de concepten nader toegelicht.

1. Clusteren en uitbreiden van voorzieningen rondom het Stationsgebied. Daarnaast de voorzieningen naar een hoger niveau brengen door het aanbieden van een aantrekkelijke bemenste stalling met kwaliteit. De huidige voorzieningen liggen te verspreid rond het station en worden daardoor op piekmomenten door diverse doelgroepen gebruikt. (lange termijn)
2. Het licht uitbreiden en reorganiseren van voldoende fietsbeugels rondom het winkelgebied, daar waar de fietsroute overgaat in het voetgangersgebied, zodat er een natuurlijk overgang ontstaat. (korte termijn)
3. Het bieden van pop-up stallingen tijdens piekmomenten zoals de markt. (korte termijn) In de toekomst kunnen deze pieken mogelijk worden afgevangen door definitieve stallingen met toezicht (in de openbare ruimte of inpandig). (lange termijn)
4. Het realiseren van een inpandige stalling ten behoeve van het stallen van fietsen met waarde en het afvangen van pieken rondom de hotspot Beatrixstraat / ingang Kroonpassage. (middellange termijn)
5. Het in de toekomst realiseren van een stalling met toezicht in de openbare ruimte, of bijvoorbeeld in de ontwikkeling van Halte Bellevue zodat er een netwerk van stallingen rondom het centrum ontstaat en er uit verschillende richtingen veilig en kwalitatief kan worden gestald. (middellange termijn)
6. Bij het realiseren van woningen rondom de Spoorstraat het meenemen van een buurstalling in één van de panden op een strategische locatie. Dit kan eventueel worden gecombineerd met een openbare functie. Bewoners kunnen dan een abonnement afsluiten op de fietsenstalling. (middellange/lange termijn)



Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

In dit hoofdstuk gaan we in op het plan van de beoogde fietsenstalling in de kelder van de V&D in relatie tot de toekomstige opgave die Den Helder op het gebied van fietsparkeren heeft en tot het huidig gebruik en doelgroepen in de binnenstad.



De huidige opzet voor fietsparkeren in de kelder van de V&D biedt niet de juiste oplossing passend bij de binnenstad van Den Helder

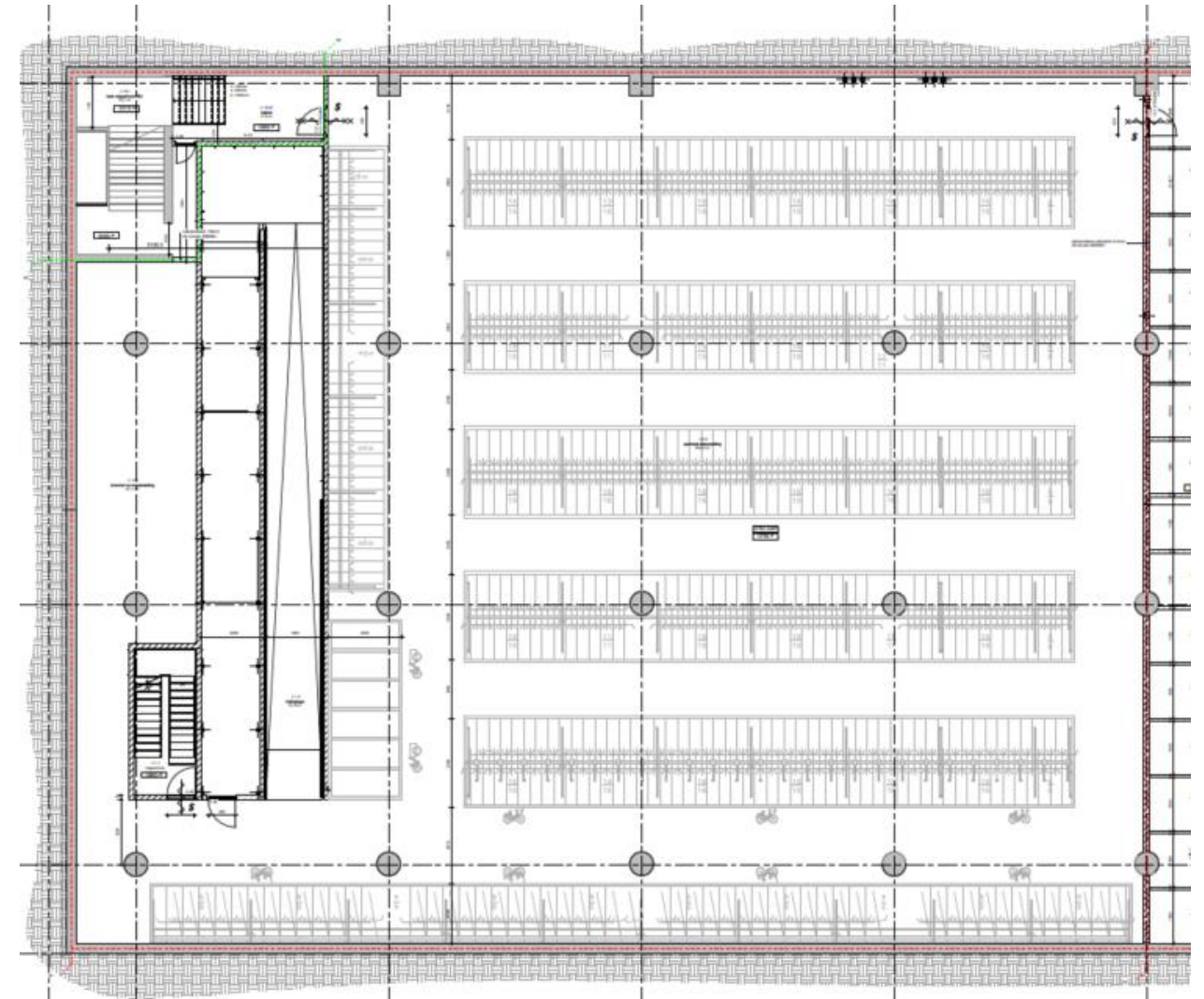
7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

Er zijn door de gemeente plannen ontwikkeld voor het V&D gebouw tot ombouw van een winkelruimte naar woningen en een onderliggende fietsparkeerkelder. Het is positief te zien dat Den Helder de kans heeft gegrepen nu dit pand wordt herontwikkeld. Dat past goed bij een stad die mee wil gaan in de trends die we ook in andere steden terugzien. Een inpandige stalling biedt in diverse steden (vaak in combinatie met bemensing) een hoger kwaliteitsniveau waardoor er wordt beantwoord aan het parkeren van fietsen met meer waarde, die we meer en meer terugzien in het straatbeeld.

Voor de kelder zijn op niveau van ruwbouw en inrichting tekeningen gemaakt en is een bijbehorende kostenraming opgesteld. De kelder voorziet in 1200 fietsparkeerplekken en is bereikbaar middels een hellingbaan (diepte kelder: 3,79 meter) vanaf de Beatrixstraat. Op de begane grond bevindt zich een fietsenmaker en openbare toiletten (aan de zijde van het winkelcentrum). In de fietsenstalling zijn plekken voorzien voor scooters, bakfietsen, fietsen met een krat en of kinderzitje en reguliere fietsen. Voor e-bikes bevinden zich een aantal oplaadpunten in de rekken. Het betreft een opzet met dubbellaags fietsrekken.

7.1 Locatie V&D-stalling

De locatie van de V&D-stalling binnen het fietsnetwerk en op basis van de parkeerbehoefte van Den Helder is geschikt. In het beoogde fietsparkeerconcept is een inpandige stalling rondom de hotspot Beatrixstraat/ingang Kroonpassage opgenomen. Deze stalling kan de pieken en fietsen met waarde afvangen in dit gebied. Op dit moment voorziet de binnenstad niet in een inpandige stalling. In de basis is de locatie dus geschikt en sluit deze aan op toekomstige groei en verandering van waarde van fietsen, waarbij men meer geneigd is veilig te willen stallen en daar iets meer moeite voor te doen.

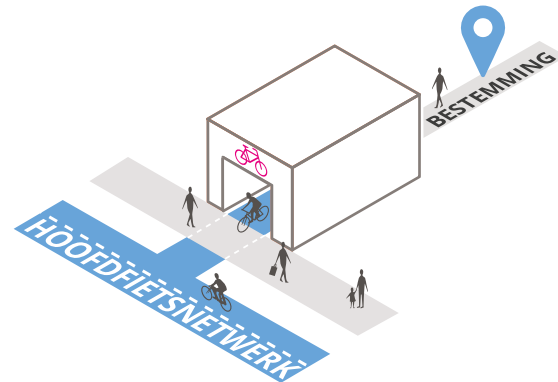


7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

7.2 Potentiële doelgroepen V&D-stalling

De locatie alleen zegt echter onvoldoende over of de stalling ook volledig benut zal worden. De potentie van het aantal gebruikers van de stalling hangt van verschillende factoren af, maar op basis van onderzoek (Decisio, 2014) is de afstand van stalling tot bestemming zowel de grootste faal- als succesfactor.

Daarom dient een inpandige stalling aan het hoofdfietsnetwerk gelegen te zijn en in een logische route naar de bestemming te voorzien. Om die reden heeft de fietsenstalling in de V&D vooral een potentie voor winkelend publiek die langer in het gebied wil verblijven. Als je enkel een korte boodschap in de Beatrixstraat doet, neem je niet de moeite inpandig te parkeren.



Voor de bezoekers van het station geldt dat dit niet een logische plek is om de fiets te stallen. Het station heeft eigen voorzieningen. Fietsers zullen daarnaast niet eerst de bestemming voorbij fietsen om te kunnen stallen en vervolgens terug te keren naar het station. Voor fietsparkeren bij stations geldt ook dat er geredeneerd wordt vanuit windrichtingen waar fietsers vandaan komen en de stallingen zo goed als mogelijk op deze windrichting en de bestemming (het station) aansluiten. Bij een sterke wens voor inpandig parkeren, wanneer dit niet zou zijn aangeboden bij het station, is er de mogelijkheid dat men kiest om iets verder van het station te parkeren. Echter heeft het station al een inpandige, bewaakte voorziening en is dit niet aan de orde.

Mogelijk is er een latente vraag waarbij er nu winkelend publiek niet met een fiets van grote waarde naar het centrum komt omdat deze niet veilig gestald kan worden. Het is echter maar de vraag of de huidige opzet van de fietsenstalling voorziet in deze behoefte omdat er geen bewaking in de stalling is voorzien en er een grote hoogte moet worden overbrugd wat een drempel opwerpt voor fietsen van grote waarde zoals bakfietsen en elektrische fietsen. In Bijlage B1 gaan we nader in op een aantal ontwerp-specifieke onderdelen die het gebruik van de huidige opzet van de fietsenstalling ontmoedigen voor een deel van de doelgroep.

Concluderend is de stalling geschikt voor winkelend publiek die voor langere duur in het centrum verblijft. Dit betreft overall een klein percentage van het winkelend publiek (22% over alle bezoeker/modaliteiten).

7.3 Toegankelijkheid en sociale veiligheid

In de voorgaande paragraaf is al aangegeven dat er een toegankelijkheidsaspect speelt, juist voor de doelgroep die graag gebruik zou willen maken van een inpandige stalling: fietsen met meer waarde. Over het algemeen betreffen dit grotere en zwaardere fietsen, die in de huidige opzet niet gemakkelijk gebruik kunnen maken van het stijgpunt.

Maar daarnaast speelt er nog een belangrijk aspect. Een openbare fietsenstalling dient vanuit regelgeving toegankelijk te zijn voor iedereen. Het huidige stijgpunt in de fietsenstalling sluit diverse doelgroepen uit omdat deze hier geen gebruik van kunnen maken. Daarmee is de stalling niet inclusief voor alle doelgroepen. Juist voor mensen die beperkt mobiel zijn is het van belang om het voertuig dat zij gebruiken veilig te stallen. Een inpandige stalling met toezicht of bewaking is daarom geschikt voor deze doelgroep. Echter zijn de loopafstanden zo lang en de helling zo steil dat deze doelgroep geen gebruik zal kunnen maken van de fietsenstalling die gelegen is in de kelder. Er dient een lift te worden ingepast, wat gevolgen heeft voor de investering en een grote impact heeft op de plannen voor de verdiepingen van het gebouw.

Een meer uitgebreide reflectie op het ontwerp is opgenomen in Bijlage B1.



7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

7.4 Loopafstanden en potentie V&D-stalling

Om te komen tot een inschatting hoeveel fietsers deze stalling zou kunnen afvangen is in de eerste plaats gekeken naar de telling van de huidige bezetting in de binnenstad. Hierbij is het piekmoment gehanteerd (zaterdagmiddag).

Acceptabele loopafstanden vanaf de fietsenstalling naar bestemmingen in het stadscentrum zijn van 100 tot maximaal 300 meter (richtlijnen CROW, zie figuur X). Op basis van het aantal huidige geparkeerde fietsen, is een indruk te krijgen van hoeveel mensen er maximaal gebruik zullen maken van een V&D-stalling.

Een loopafstand van 100 meter is in figuur X weergegeven als een cirkel van 80 meter omtrek, omdat de reële loopafstand naar schatting 20% lager is dan de hemelsbrede afstand. Bij deze loopafstand is de afstand in de V&D-stalling die je er nog bij op zou moeten tellen, nog achterwege gelaten.

De loopafstand van 200 meter (cirkel met straal 160 meter) zou nog net de voorziening in de Beatrixstraat, voor de Xenos afdekken. Enkele bezoekers met een sterke behoefte aan een inpanningde fietsenstalling zouden deze nog overwegen.

De afstand van 200-300 meter is niet los geanalyseerd. Uit de praktijk blijkt deze afstand voor veel bezoekers te ver is. Daarnaast bevindt het merendeel van de fietsers in het stadscentrum zich al binnen 200 meter van de V&D.

De maximale potentie van de eerste cirkel is 20 a 30% en van de tweede cirkel verwachten we dat maximaal 10% gebruik zou willen maken van de beoogde stalling. Voor het toekomstscenario hebben we in het volgende hoofdstuk een berekening gemaakt van de potentiële groei. Dit leidt tot een maximale vraag van 300 a 350 fietsen in de toekomst ervan uitgaande dat Den Helder de huidige gastvrije opzet van fietsparkeren in de openbare ruimte in de Beatrixstraat behoudt.

Verplaatsing	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf geparkeerde fiets naar supermarkt	50-150 ¹
vanaf geparkeerde fiets naar stadscentrum/winkelgebied	100-300 ²
vanaf geparkeerde fiets naar werklocatie	100-200 ²
vanaf geparkeerde fiets naar schoollocatie	100-200 ²
vanaf geparkeerde fiets naar horeca	100-200 ²
vanaf geparkeerde fiets naar huisarts/fysio/apotheek	50-150 ¹
vanaf geparkeerde fiets naar ziekenhuis	50-150 ¹
vanaf geparkeerde fiets naar bioscoop/theater	100-200 ²
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie binnen	50-150 ²
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie buiten	50-150 ²

Figuur X. Kengetallen acceptabele loopafstanden vanaf fietsenstalling



Figuur X. Zones binnen 100 en 200 meter loopafstand van een mogelijke V&D-stalling

Afstand stalling- bestemming	Huidig aantal fietsen binnen de zone (za middag)	Huidig potentieel gebruik V&D- stalling	Toekomstig
Tot 100 meter	333	65 - 100	Op basis van groei scenario's neemt de potentiële dekking toe tot 300 a 350 fietsen.
100 - 200 meter (exclusief stationsstalling)	301	30	

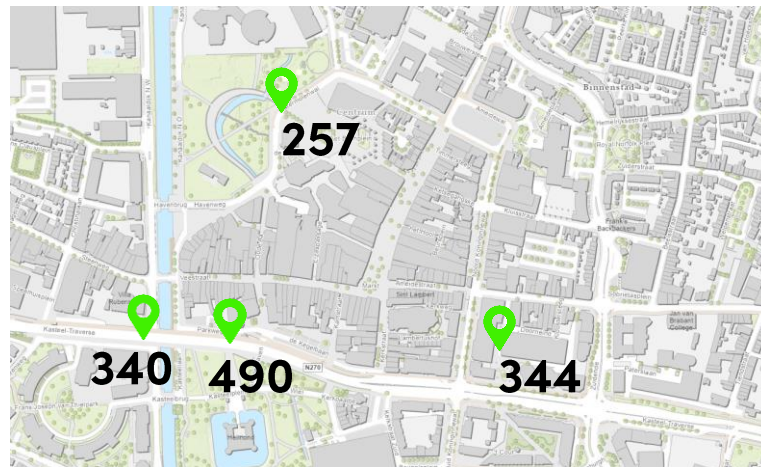
7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

7.5 Benchmark: fietsparkeren in stadscentra van vergelijkbare grootte

Het stadscentrum Den Helder heeft een oppervlakte van ca. 45.000 m². In de benchmark van het Koopstromenonderzoek (40.000 – 60.000 m² winkeloppervlak) hebben we een analyse gemaakt van de steden in die categorie die inpandige/centrale fietsvoorzieningen bieden. Dit betreft 8 van de totaal 19 steden. Er zijn dus ook veel stadscentra die nog niet beschikken over centrale stallingen.

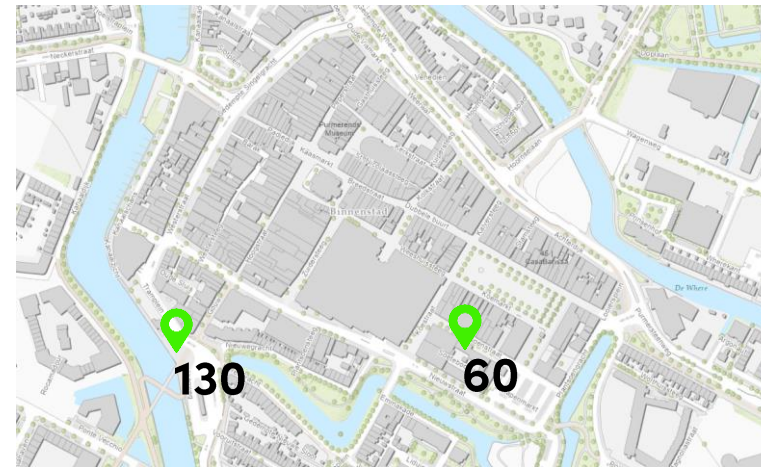
Het overzicht van de fietsparkeervoorzieningen in vergelijkbare steden geeft een beeld van de gebruikelijke aantallen en locaties. In iedere stad is het profiel van de bezoekers en de opzet van de binnenstad anders, maar het geeft wel een beeld. Zo heeft Den Helder een relatief hoog aandeel kort parkerende fietsers waardoor de behoefte aan inpandige stallingen minder groot zal zijn.

Helmond heeft bewaakte stallingen aan meerdere zijden van het stadscentrum gerealiseerd. Daarnaast bevindt zich een stationsstalling net buiten het stadscentrum, niet op de kaart zichtbaar. De stallingen aan de zuidoostzijde van Helmond zijn relatief groot en nemen veel restructie onder een viaduct in. Dit is makkelijk toegankelijk vanwege de ligging op maaiveld. Verder is een deel van de stallingen gecombineerd met autoparkeren.



Stadscentrum Helmond

Purmerend biedt twee kleinere fietsenstallingen bij twee entrees van het centrum. Op deze wijze worden bezoekers afgevangen voordat ze het centrum verder in fietsen.



Stadscentrum Purmerend



Stadscentrum Den Helder op zelfde schaal als de benchmark stadscentra

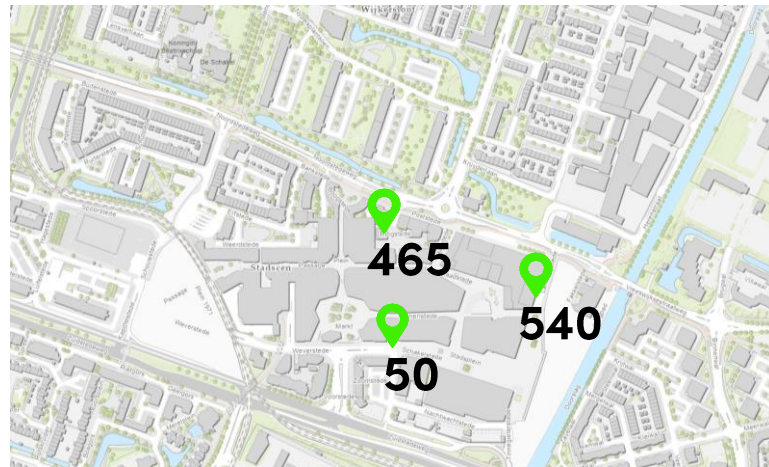
Oss heeft twee bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. Deze liggen aan beide uiteinden van het stadscentrum. In tegenstelling tot Den Helder ligt het stadscentrum centraal in de gemeente. Vanuit alle windrichtingen komen fietsers het stadscentrum binnen.



Stadscentrum Oss

7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

Nieuwegein heeft een compact winkelcentrum met aan drie zijden bewaakte fietsenstallingen. Vanuit de fietsenstallingen kunnen bezoekers gelijk het (overdekte) winkelcentrum betreden. Ten opzichte van Den Helder moet hierbij wel meegewogen worden dat Nieuwegein meer inwoners heeft en ook een veel groter bezoekerspotentieel in de nabije omgeving.



Stadscentrum Nieuwegein

Alphen aan den Rijn heeft twee bewaakte stallingen gerealiseerd. De grootste stalling met 600 plekken ligt vrij centraal en sluit goed aan op het winkelgebied. De kleinere stalling is goed bereikbaar voor bezoekers uit het noorden van de stad en ligt direct tegen aan een overdekt winkelcentrum, enigszins vergelijkbaar met de Kroonpassage.



Stadscentrum Alphen aan den Rijn

Het grotendeels overdekte winkelcentrum van *Rijswijk* ligt centraal in een grootstedelijk gebied. Aan de noord- en de zuidzijde zijn bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. Deze liggen precies op de overgang het winkelgebied in. De stallingen hebben 200 en 450 parkeerplekken.



Stadscentrum Rijswijk

Hoewel het formaat van het centrum groter is (200.000 m² ten opzichte van 45.000 m²) geven we graag ook nog het voorbeeld van de gemeente Apeldoorn mee.

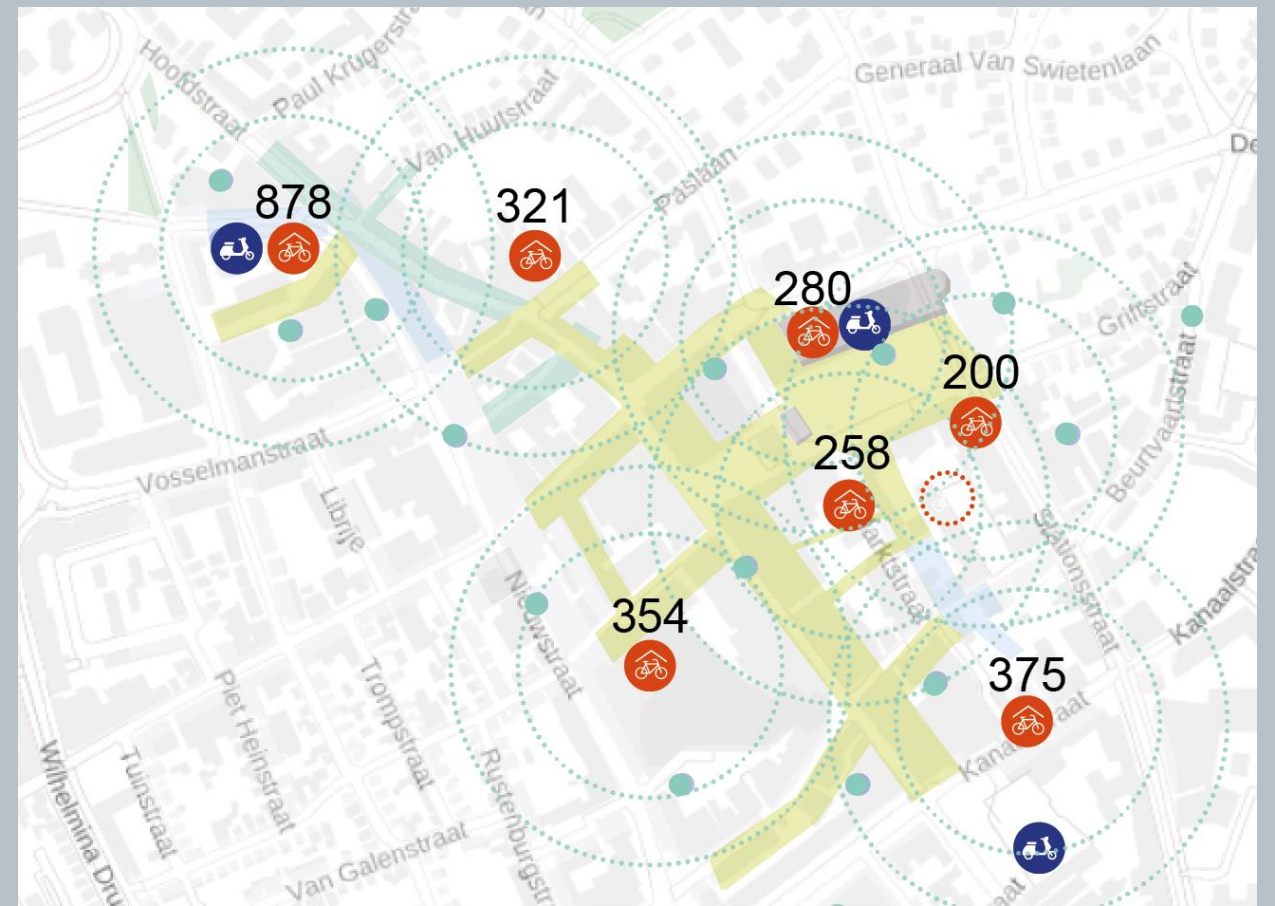
De gemeente Apeldoorn is al vele jaren bezig met (in pandig) fietsparkeren. De gemeente houdt in de gaten welke panden vrijkomen die mogelijk geschikt zijn om te verbouwen tot fietsenstalling. Recent is de 7e in pandige fietsenstalling; wat in totaal ca. nu optelt tot ca. 2.700 fietsparkeerplaatsen. Er wordt nog gezocht naar 2 nieuwe locaties om de capaciteit te vergoten en goed aan te sluiten op de windrichtingen waar fietsers vandaan komen.

Alle stallingen zijn voorzien van bemensing, de openingstijden verschillen per stalling en sluiten aan bij de diverse doelgroepen die gebruik maken van de stallingen. De tijdsbesteding in de binnenstad van bezoekers ligt hoger dan in Den Helder (ca. 30% bezoekt <1 uur ten opzichte van 78% in Den Helder).

De meeste stallingen zijn toegankelijk op maaiveldniveau. Dit maakt de stallingen zeer toegankelijk voor gebruikers met grote fietsen of mensen die het fysiek lastig vinden een hoogteverschil te overbruggen.

Vanaf 11.00 uur in de ochtend is het niet toegestaan binnen het voetgangersgebied de fiets te parkeren buiten de voorzieningen. De stallingen worden door het parkeerverbod en de ligging goed gebruikt.

De fijnmazige structuur en loopafstanden tot de binnenstad zorgen voor een parkeerconcept voor fietsen die dusdanige kwaliteit in de binnenstad biedt (ruimte voor voetgangers en groen) maar voldoende beantwoord aan de wensen van de doelgroep (juiste afstand, locatie gericht op fietsroute en bestemming, aanbod afgestemd op de doelgroep).



Stadscentrum Apeldoorn met ca. 2.700 in pandige fietsparkeerplaatsen

7. Reflectie op beoogde fietsenstalling V&D

Conclusie Benchmark

Vergelijkbare steden met soms al verder ontwikkelde (bewaakte) centrale fietsparkeervoorzieningen dan Den Helder laten een verscheiden opzet zien. De aantallen lopen behoorlijk uiteen, maar gaan tot een maximum van 600 plekken op één locatie.

Daarnaast hebben de steden allemaal meerdere fietsenstallingen. Op deze manier wordt de loopafstand van de stalling naar de eindbestemmingen geminimaliseerd ten opzichte van één centrale stalling. Daarnaast bevinden de stallingen zich op logische plekken, aan de randen van de winkelcentra.

7.6 Flankerend beleid

De huidige voorziene capaciteit is te hoog. Om de stalling gevuld te krijgen zou intensieve handhaving nodig zijn in het gehele centrumgebied om de stalling op termijn gevuld te krijgen. Dit zou inhouden in dat in de straten waar men nu een goede fietsbereikbaarheid heeft men niet meer mag parkeren, ook niet voor korte bezoeken. Het houdt praktisch gezien in dat er in de gehele binnenstad fietsparkeerplekken moeten worden opgeheven en een parkeerverbod moet worden ingesteld. Dit zal stuitten op veel weerstand en past niet bij een stad die gastvrij voor fietsers wil zijn.

7.7 Conclusie

Uit de voorgaande analyses, gezien vanuit de huidige bezetting, het gewenste fietsparkeerbeleid en gastvrije binnenstad (zie Hoofdstuk 8), de doelgroepen en de toekomstige groei kunnen wij niet anders concluderen dan dat de huidige capaciteit die voorzien is voor de fietsenstalling veel te hoog ligt. Het investeren in een stalling van dergelijke grootte voor de situatie van Den Helder in onze ogen een desinvestering.

Daarnaast is de stalling op basis van de huidige opzet niet inclusief en dienen er aanpassingen te worden gedaan om deze toegankelijk voor iedereen te maken, zoals het inpassen van een lift en het beter vormgeven van het stijgpunt zodat er geen haakse bochten hoeven worden gemaakt.

De meerwaarde van het inpandig stallen zonder menselijk toezicht op kelderniveau is gering. Voor het bieden van sociale veiligheid is het realiseren van menselijk toezicht een voorwaarde voor een stalling van dergelijk formaat. Daarnaast dient veel aandacht te worden besteedt aan het doorzicht in de fietsenstalling. Beide aspecten brengen extra investering en exploitatielasten met zich mee.

Om een stalling van dergelijk formaat gevuld te krijgen is een intensieve handhaving in het omliggende gebied nodig. Dit zal leiden tot veel weerstand. De huidige bezoekers van de binnenstad verblijven veelal minder dan een uur, het parkeren van de fiets in de stalling brengt zoveel extra tijd met zich mee dat men hiertoe niet geneigd zal zijn. Forse handhaving en parkeerverboden zijn nodig om men hiertoe te bewegen. Dat past niet bij een stad die gastvrij wil zijn voor de fietsende bezoeker.

7.8 Alternatief

Als alternatief scenario stellen wij voor om de mogelijkheid te onderzoeken om een commerciële ruimte op de begane grond te huren. Deze units zijn gemakkelijk toegankelijk en kunnen plaats bieden aan de verwachte toekomstige vraag van ca. 350 plekken (zie Hoofdstuk 8).

Toekomststrategie



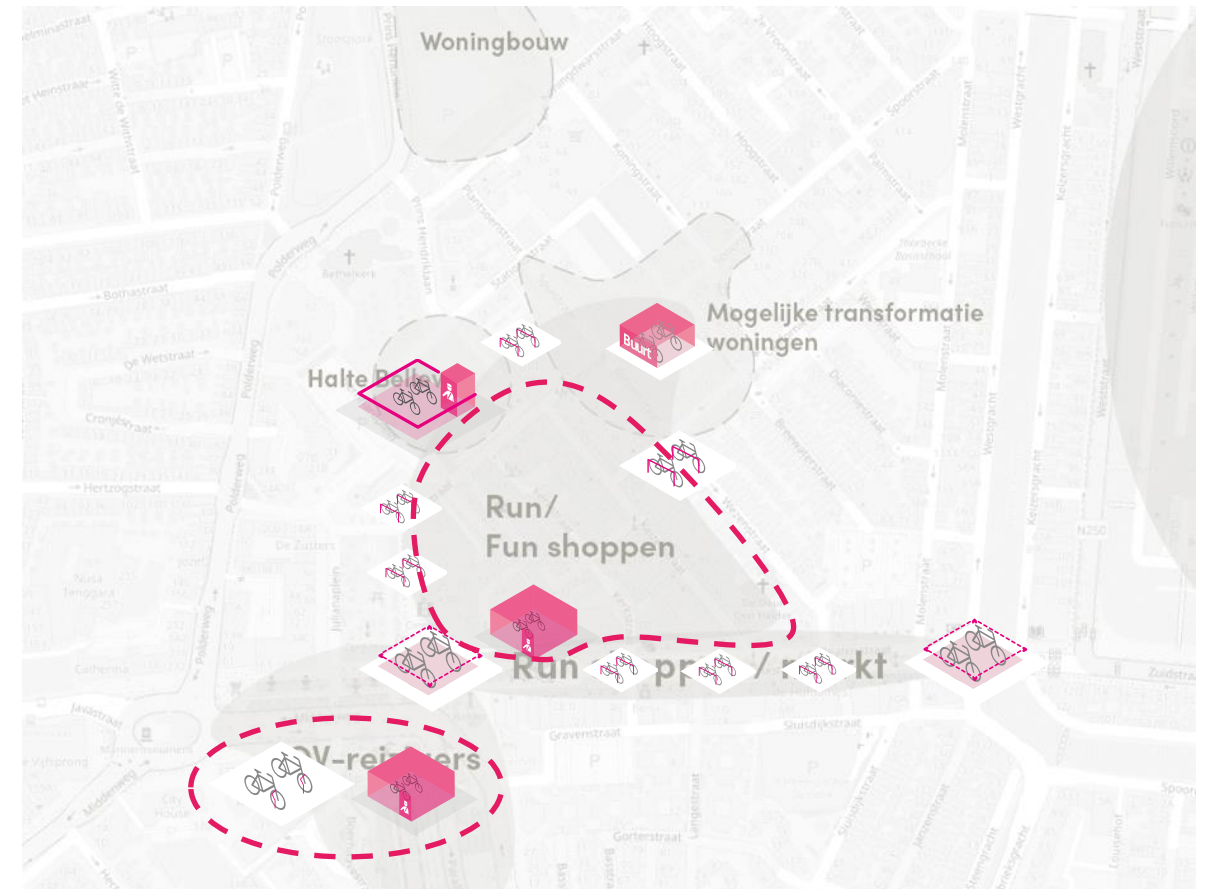
8

Een verspreid aanbod van flexibele voorzieningen uitbouwen naar een werkend concept

8. Toekomststrategie

In dit hoofdstuk hebben we een opzet gemaakt voor een fietsparkeerstrategie voor de korte, middellange en lange termijn. De aantallen die benoemd zijn gaan uit van de vastgestelde groeipercentages (stabiel (0,2% per jaar) tot hoog (3% per jaar)). Om te komen tot de aantallen is gebruik gemaakt van de piekmomenten in die gebieden. Zo geldt bijvoorbeeld voor het stationsgebied een andere piek dan voor de markt en het winkelcentrum.

Naast het realiseren van extra stallingsplaatsen en andere type stallingen in de toekomst hebben we een aantal ondersteunende maatregelen omschreven die bijdragen aan het realiseren van een goed fietsparkeerconcept. Dit gaat bijvoorbeeld over het stimuleren van goed gedrag en de vindbaarheid van fietsenstallingen.



8. Toekomststrategie

8.1 Korte termijn (0-5 jaar) – pieken opvangen

In de basis blijft het huidige model qua fietsparkeren vrijwel in stand. Het parkeren van de fiets in de openbare ruimte met aanbindmogelijkheden door nietjes en/of beugels functioneert op dit moment goed en past bij de doelgroep die gebruik maakt van de binnenstad. Echter zien we een lichte disbalans in aanbod en piek. Daarom stellen we voor om langs de randen van het winkelgebied/voetgangersgebied te intensiveren en reorganiseren. We raden niet aan om fietsparkeervoorzieningen in het voetgangersgebied te plaatsen. Hoewel er nu wel fietsen in dit gebied parkeren adviseren we te blijven uitstralen dat de voetganger de primaat is in dit gebied en geparkeerde fietsen gedoogd worden (omdat deze geen toegankelijkheidsproblemen opleveren) maar niet gefaciliteerd. Daarnaast stellen we voor om plek te vinden voor pop-up voorzieningen rondom de markt op piekmomenten.

- Huidig tekort piekmoment: 421
- Tekorten 2027: 444 tot 557
- Het licht uitbreiden en reorganiseren van fietsbeugels rondom het winkelgebied, deels in tijdelijke vorm:
 - Reorganiseren rekken/beugels, inschatting ca. 1/3 van huidige capaciteit: 130 plekken
 - Toevoegen van capaciteit: 150 – 250 plekken
 - Adaptief afvangen van fietsers als door herontwikkeling bepaalde entrees drukker worden, met name voor entrees verder van een fietsenstalling
- Het bieden van pop-up stallingen tijdens piekmomenten zoals de markt.
 - Twee pop up stallingen realiseren met ca. 150 plaatsen elk (totaal 300)
- *Optioneel realiseren van een inpandige stalling in de het voormalig V&D gebouw met een beperktere capaciteit van 300 a 350 plaatsen. De pop-up stalling aan deze zijde kan in dat geval vervallen, intensivering van rekken en beugels kan hiermee ook worden verminderd. Tijdens drukke momenten dient de stalling in het V&D gebouw goed toegankelijk te zijn om pieken op te vangen.*

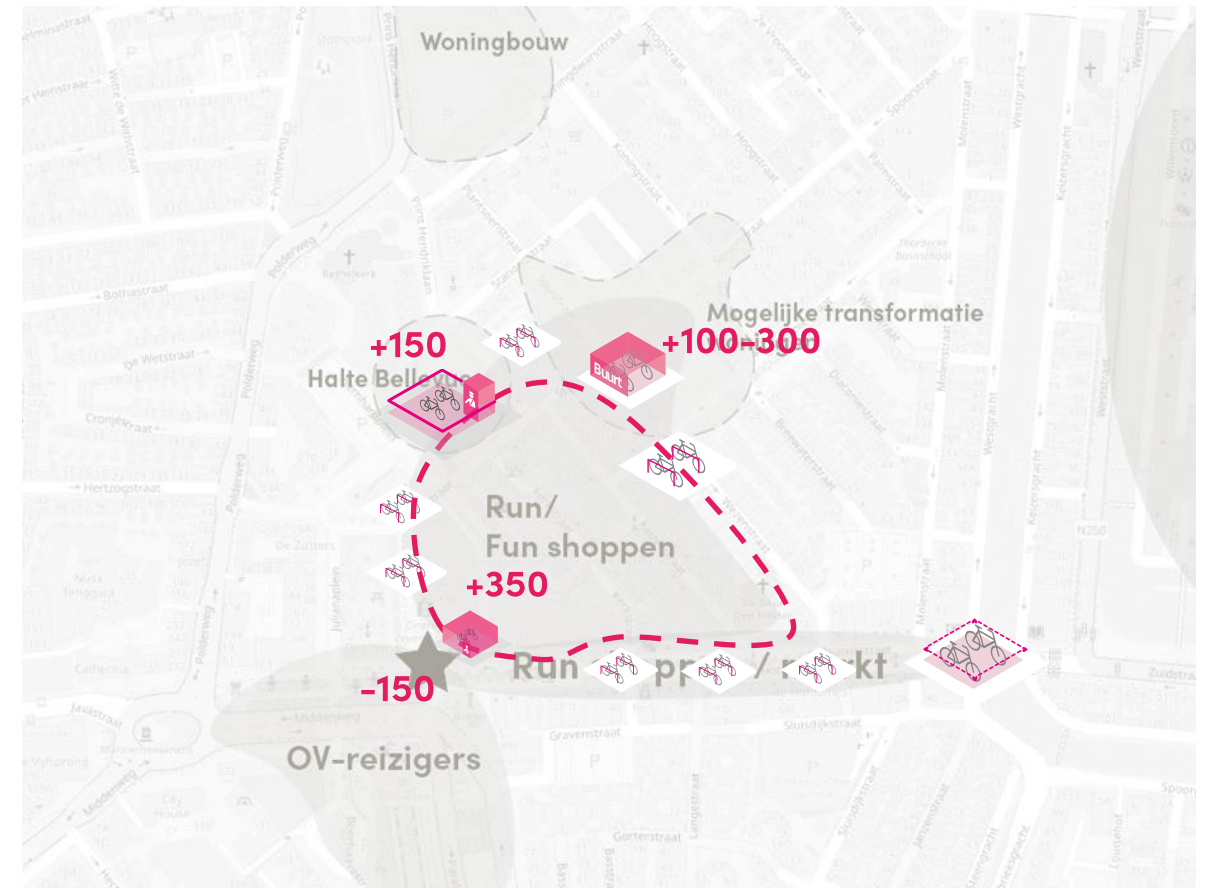


8. Toekomststrategie

8.2 Middellange termijn (5-10 jaar) – centreren aanbod bij goed functioneren

Op middellange termijn zien we voor ons dat de groei van het aantal fietsers met name wordt opgevangen in stallingen rondom het winkelgebied. Voor deze stallingen houden we in de capaciteit rekening met een groei naar de toekomst, omdat je dergelijke voorzieningen vaak niet zomaar aanpast en op de groei bouwt. Bij die voorzieningen is toezicht gewenst, zodat het echt een meerwaarde biedt en aantrekkende werking heeft ten opzichte van de voorzieningen in de openbare ruimte. Bij de mogelijkheid een stalling te realiseren bij de hotspot Beatrixstraat kan na realisatie de pop-up stalling in deze hoek vervallen. Omdat er rondom het winkelgebied een aantal gebieden zullen worden getransformeerd tot woningen en deze kavels over weinig eigen grond beschikken stellen we het realiseren van een buurtstalling voor. Door goed te monitoren op bezetting van het gehele gebied kunnen er een aantal fietsparkeerplekken in de openbare ruimte worden opgegeven, dit geldt met name rondom de gecentreerde stallingen.

- Huidig tekort piekmoment: 421
- Tekorten 2032: 454 tot 700
- Het realiseren van een inpandige stalling met toezicht ten behoeve van het stallen van fietsen met waarde en het afvangen van pieken rondom de hotspot Beatrixstraat / ingang Kroonpassage.
 - Toevoegen van capaciteit: 300 - 350 plekken
- Het realiseren van een stalling met toezicht ten behoeve van het stallen van fietsen met waarde en het afvangen van pieken rondom of in ontwikkeling Halte Bellevue
 - Toevoegen van capaciteit: 150 - 200 plekken
- Bij het realiseren van woningen rondom de Spoorstraat het meenemen van een buurtstalling in één van de panden op een strategische locatie.
 - Capaciteit bij enkel buurtstallingen: 100 - 200
 - Capaciteit bij openbare stalling + buurtstalling: 200 - 300
- Het afschalen van fietsparkeerplekken in de openbare ruimte rondom de gecentreerde stallingen. Het opheffen van de pop-up stalling.

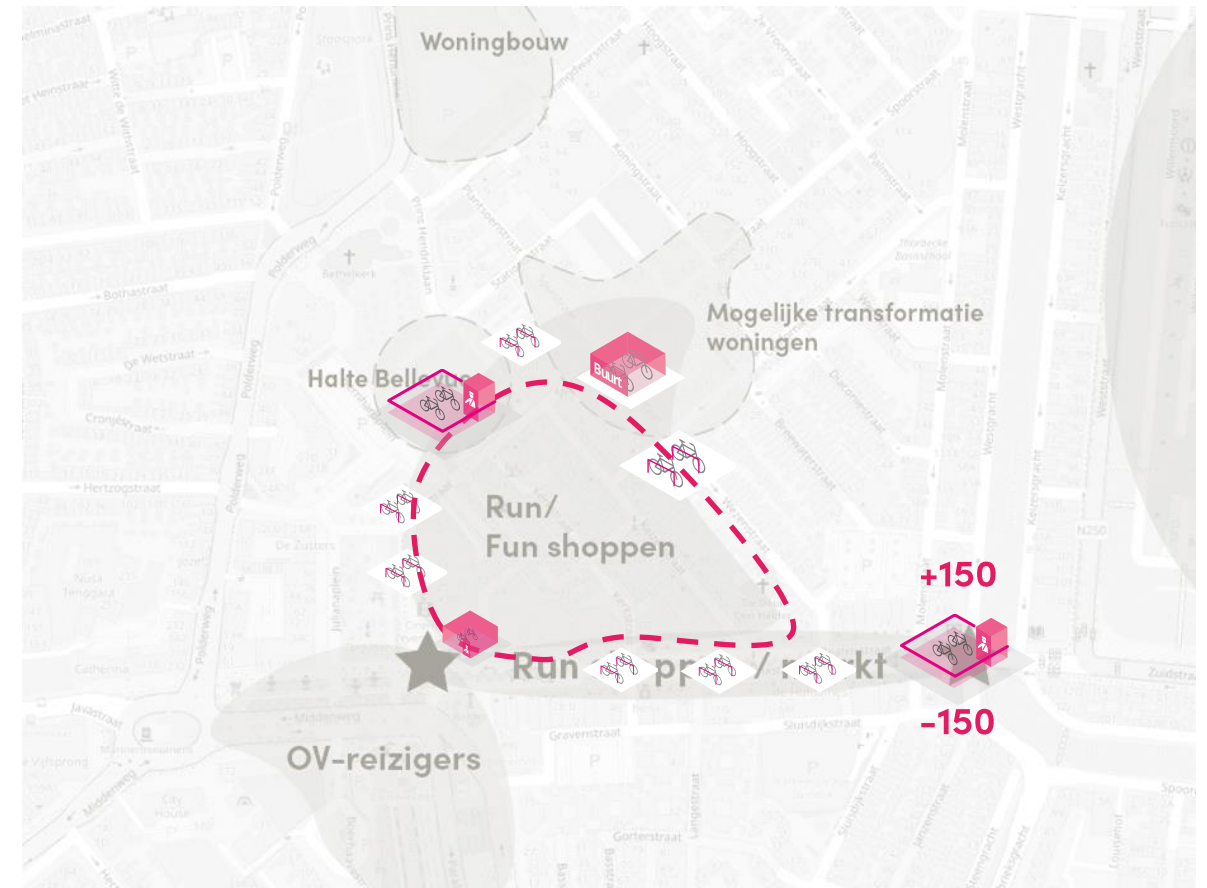


8. Toekomststrategie

8.3 Lange termijn (10-15 jaar)

Op de lange termijn zien we voor ons dat de groei van het aantal fietsers nog verder wordt gefaciliteerd door een permanente voorziening ter vervanging van de pop-up locatie. Naast groei in de binnenstad is ook groei te verwachten rondom het station. Ervaring leert dat het vernieuwen van het aanbod rond het station een eigen studietraject vraagt en daarmee qua realisatie op de lange termijn mogelijk is.

- Huidig tekort piekmoment: 421
- Tekorten 2040: 470 tot 976
- Clusteren en uitbreiden van voorzieningen rondom het Stationsgebied.
 - Gebied in geheel herzien, opgave totaal tussen 430 en 733 (huidige plekken op maaiveld vervallen).
 - Opgave in samenspraak met OV-partijen herijken.
- Realiseren van een definitieve stalling ter vervanging van de pop-up
- Het afschalen van fietsparkeerplekken in de openbare ruimte rondom de gecentreerde stallingen.



8. Toekomststrategie

8.4 Handhaving en communicatie

Naast een fietsparkeerplan met de juiste voorzieningen op de juiste locaties speelt consequente handhaving en communicatie een belangrijke rol. Een goede aansluiting op de behoeften van gebruikers alleen is niet voldoende voor een geslaagd fietsparkeerbeleid. Wanneer bijvoorbeeld een fietsenstalling zich naast een plein bevindt waar veel ruimte is en eveneens geparkeerd mag worden, is de kans groot dat de stalling een stuk minder gebruikt gaat worden. Om de handhaving en communicatie scherp te hebben kan gedacht worden aan:

1. Een duidelijk onderscheid tussen (fietsparkeer)zones die begrijpelijk en herkenbaar zijn. Hierin valt onderscheid te maken tussen:
 - Voetgangerszones
 - Zones met fietsers buiten venstertijden toegestaan
 - Zones met fietsers toegestaan, maar parkeren niet toegestaan
2. Handhaving/regulering op fout geparkeerde fietsen, met name op plekken waar gevaar of ontoegankelijkheid ontstaat. En in tweede instantie in de nabijheid van een centrale fietsenstalling. Door als maatregel de fietsen naar de stalling te verplaatsen, neemt de bekendheid van de voorzieningen toe en verandert het parkeergedrag. Neem hierbij een overgangperiode in acht om bezoekers bekend te laten maken met de parkeervoorzieningen.
3. Heldere routing vanaf de aanrijroutes naar de parkeervoorzieningen.
4. Het toepassen van een huisstijl ten behoeve van herkenbaarheid van fietsparkeerplaatsen.



Voorbeelden van actieve handhaving



Het toepassen van een huisstijl leidt tot herkenbare stallingen en verwijzingen op straat vergoten de vindbaarheid

8. Toekomststrategie

8.5 De invloed van het straatbeeld op gedrag

In de toekomst kan het fietsparkeren een sterkere eigen plek krijgen in het straatbeeld. Dit reikt verder dan het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen. Ook het zo inrichten van de openbare ruimte dat het stimuleert niet overal de fiets te parkeren levert hier een belangrijke bijdrage. De taal van de straat moet begrepen worden en heeft een sterk sturende invloed op het gebruik. Fietsparkeren gebeurt daar waar er zowel ruimte voor als behoefte aan is. Grote open vlakten nodigen uit tot fietsparkeren. Als een zone een fietsparkeerverbod heeft, maar er is overal ruimte om te parkeren zonder een ander in de weg te zitten, wordt een verbod niet begrepen. Dan komt dit over op bezoekers als 'fietsertje pesten'. Dit draagt niet bij aan de gastvrijheid van de binnenstad.

Hoe de openbare ruimte anders opgevuld kan worden, laat een recent voorbeeld in Alkmaar zien, de afbeelding hiernaast. De groene herinrichting van de Laat concentreert fietsparkeren op locaties die daarvoor bedoeld zijn. Dit werkt als andere delen ook een duidelijke eigen opvulling hebben, bijvoorbeeld als groenvoorziening. De groene inrichting heeft ook een positief effect op het klimaat in de stad door meer schaduw, lagere temperaturen en verhoogt zo het welzijn.

Visuele overgangen in straatwerk in kleur of materiaal geven een duidelijke grens aan tot waar men vaak fietsen parkeert. Dat zien we ook terug in Den Helder in de Beatrixstraat waarbij er wel buiten de voorzieningen wordt geparkeerd maar wel altijd binnen het vak met het grijze straatwerk. Hierin kan ook verder gestuurd worden door specifieke omlijnningen toe te passen zoals het voorbeeld uit Tilburg. Met kortparkeervakken wordt in een aantal gemeenten geëxperimenteerd om te voorkomen dat het aantal geparkeerde fietsen leidt tot ontoegankelijke straten. Hoewel in Den Helder dit probleem nog niet voorkomt kan er over een paar jaar worden overwogen om op een aantal plekken dergelijke vakken te bieden. Om toch gastvrij te zijn, maar wel te voorkomen dat het aantal fietsen teveel ruimte wegneemt van voetgangers en het verblijven.



Groene herinrichting de Laat Alkmaar. De uitnodiging voor fietsparkeren op straat is geconcentreerd



Voorbeeld gedragssturing door weglaten aanbindvoorziening en bieden kortparkeervakken (Tilburg)

8. Toekomststrategie

8.6 Blijven inspelen op ontwikkelingen

De fietsen en het fiets(parkeer)gedrag zal altijd in beweging blijven. Hoewel deze strategie uitgaat van diverse groeiscenario's is het van belang het gebruik te blijven monitoren. Wij adviseren;

- Een jaarlijkse telling, waarbij het aantal geparkeerde fietsen op diverse momenten van de dag worden geteld (conform huidige telling)
 - Aanvullend: het laten tellen van de fietstypen zodat ontwikkelingen in fietstypen kunnen worden meegenomen bij de centrale toekomstige voorzieningen (deze vragen meer ruimte en andere type parkeervoorzieningen)
- Een inzicht krijgen in de windrichtingen waarvandaan fietsers nu en in de toekomst de binnenstad binnenkomen, zodat de stallingen optimaal kunnen aansluiten op deze route en de bestemming.
- Het faciliteren van de groei van fietsen en ondersteunen van de mobiliteitstransitie ook buiten het stadscentrum, bijvoorbeeld door een behoeftepeiling voor extra (afgesloten) fietsparkeervoorzieningen in de straat.
- Raakvlakken en trends rondom fietsparkeren meenemen in de ontwikkelingen. Zo kunnen bijvoorbeeld deel(bak)fietsen een aanvulling zijn die een plek kunnen krijgen in of rondom de bestaande stallingen.

Colofon

Opdrachtgever Gemeente Den Helder

Opdracht Fietsparkeren

Opdrachtnemer Movares

Uitgave Movares

Opgesteld door Simone Jorink
Charlotte Kok
Arjan Freije
Nienke van de Lune

Datum 01-06-2023

Versie Ter review

Projectnummer M0004810

Bijlage



Reflectie ontwerptekeningen fietsenstalling V&D

Er zijn door de gemeente plannen ontwikkeld voor het V&D gebouw tot ombouw van een winkelruimte naar woningen en een onderliggende bewaakte fietsparkeerkelder. Voor de kelder zijn op niveau van ruwbouw en inrichting tekeningen gemaakt en is een bijbehorende kostenraming opgesteld. De kelder voorziet in 1200 fietsparkeerplekken en is bereikbaar middels een hellingbaan vanaf de Beatrixstraat.

Dit hoofdstuk beschrijft de analyse van deze ontwerptekeningen. Het advies is opgebouwd vanuit de brede ervaring die Movares heeft opgedaan in vergelijkbare grote bewaakte fietsparkeergebouwen. Bovendien is Movares bekend met de exploitatie van opgeleverde stallingsgebouwen, deze ervaring is eveneens verwerkt in ons advies.

In de samenvatting en in hoofdstuk 7 geven wij negatief advies voor het realiseren bewaakte stalling voor 1200 plekken in de kelder van de V&D. Naast het feit dat de ontwerptekeningen zoals deze er nu liggen niet leiden tot een sociaal veilige stalling, is de stalling veel te groot gedimensioneerd en voorziet deze naar onze mening niet in de parkeerbehoefte van de doelgroep.

De fietskelder in het V&D gebouw is functioneel te groot en sociaal veilig niet toereikend

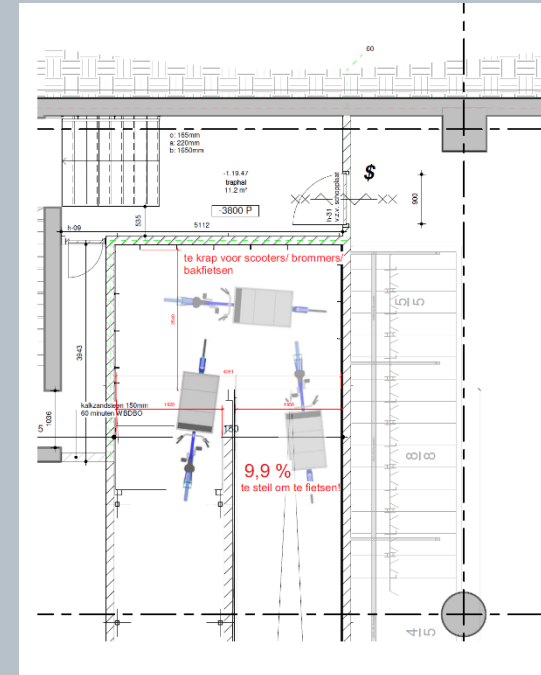
B1 Reflectie fietsenstalling V&D

Analyse/reactie op huidige indeling van de stalling – kwaliteitsslag en ontwerpverbeterpunten

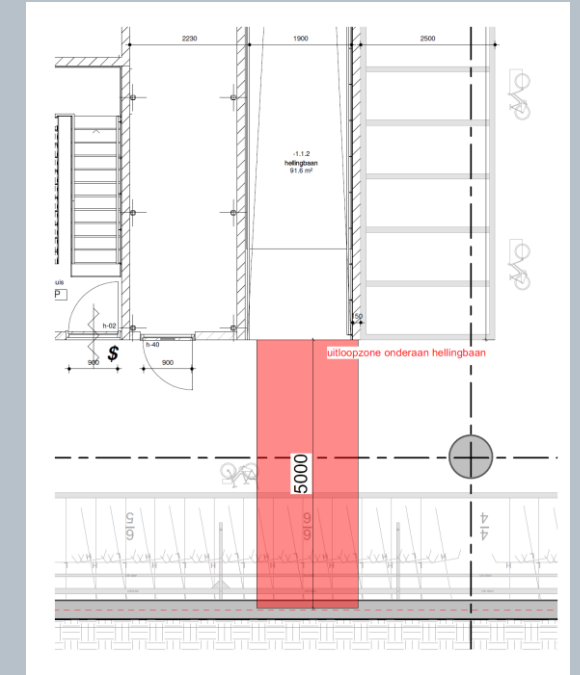
Hellingbaan

- De kelder ligt op niveau -3790 P en de maaiveld entree ligt op +70 P. Dit betekent dat er een hoogte verschil van 3860 mm overbrugd moet worden om de kelder te bereiken. Hierdoor zijn lange hellingbanen benodigd om de kelder te bereiken.
- Op dit moment is het hellingspercentage van de hellingbaan 9,9 %. Dit is te steil om af te fietsen, maar een vrij flauwe helling om te lopen. Zie rechts op de pagina het schema met advies over hellingspercentages. Ondanks dat deze helling niet bedoeld is om te fietsen nodigt een flauwe helling vaak uit tot fietsen. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Met name als er weinig uitloopzone voor en achter de hellingbaan is of een muur dicht op de helling gepositioneerd is.
- Voor mindervalidevoertuigen is enkel een zeer flauwe helling of een lift geschikt. Om een inclusieve stalling te bieden dient een lift te worden ingepast.
- De hellingbaan is te smal gedimensioneerd en maakt een 180 graden bocht. Hierdoor is er weinig ruimte om te manoeuvreren. De beperkte ruimte in de bocht en de beperkte uitloopzones maken dat het een erg gevaarlijke hellingbaan is op het moment dat mensen hier gaan fietsen.
- De beperkte ruimte van de breedte van de hellingbaan en de bocht geven ook problemen bij het gebruik van grotere fietsen. Zo is deze U-bocht voor bakfietsen, brommers en scooters te klein. (zie schema hiernaast)
- Onder en bovenaan de hellingbanen is voldoende uitloop en opstelzone gewenst. Zeker wanneer een hellingbaan vrij smal is en inhalen op de hellingbaan uitgesloten is. Op dit moment is met name de uitloopzone onderaan de hellingbaan erg krap. Gebruikelijk is om vijf meter uitloop te hanteren. Dit met de huidige indeling niet mogelijk, echter wanneer het fietsenrek onderaan hellingbaan verwijderd wordt, kan de huidige uitloopzone redelijk volstaan. (zie afbeelding rechts op de pagina)

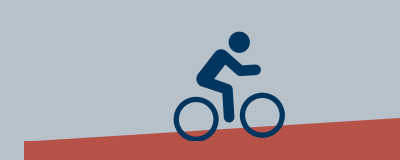
Analyse op huidige indeling van de stalling



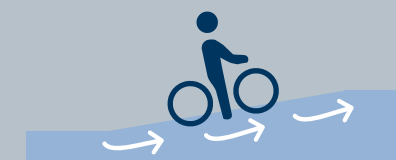
Afmeting U-bocht hellingbaan erg krap



Ontbreken voldoende uitloopzone hellingbaan



Fietsbare helling – 4 tot 7%
afhankelijk van hoogteoverbrugging



Rolpad – max. 10° (17,6%)



Loopbare helling – max. 22%



Trap met fietsgoten – 18 tot 26%



Lift

B1 Reflectie fietsenstalling V&D

Sociale veiligheid

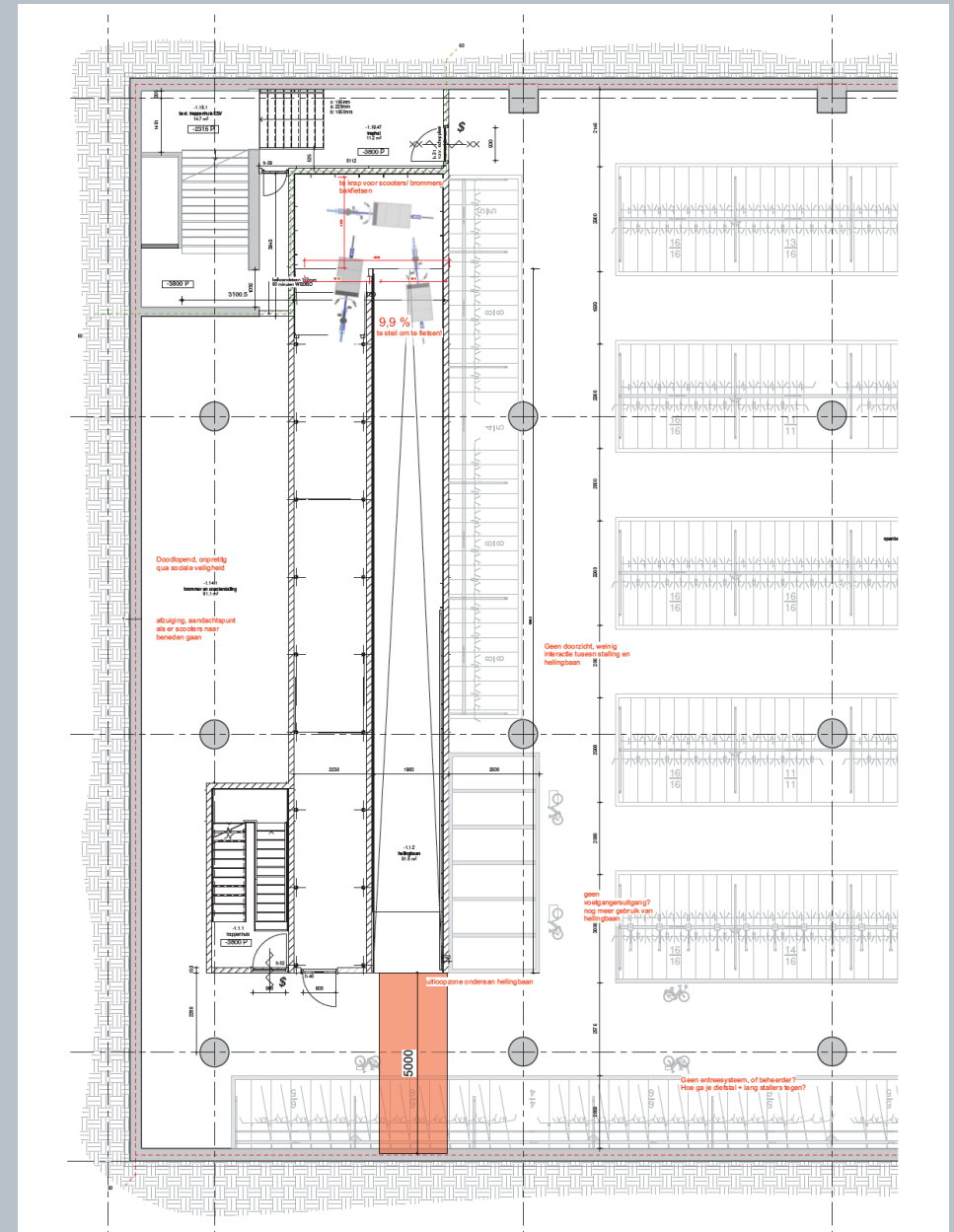
- Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van een fietsenstalling. Het ontstaan van doodlopende gebieden en gangpaden dient voorkomen te worden. Het gebruik van zichtlijnen in het ontwerp helpt bij sociale veiligheid.
- De locatie waar de brommer- en scooterstalling geïmplementeerd is lijkt niet sociaal veilig. Het is een doodlopend stuk van de stalling, wat afgesloten is van de rest van de stalling. Ook is er geen (door)zicht de ruimte in.
- De stalling lijkt geen entreesysteem of beheer te hebben. De vraag is hoe diefstal en langstallers tegen gegaan kan worden in dit geval. Dit is in openbare stallingen vaak een aandachtspunt. Daarnaast is een belangrijke meerwaarde van het inpandig stallen dat dit ook echt veilig is, pas dan willen mensen vaak meer moeite doen dan stallen in de openbare ruimte.
- Wat opvalt bij het ontwerp van de stalling is dat er geen enkel doorzicht is tussen hellingbaan en stalling. Ook vanaf de entree en de fietsenmaker op begane grond niveau is er geen mogelijkheid om de stalling in te kijken. Dit maakt dat de stalling als sociaal onprettig en onveilig ervaren kan worden, zeker in combinatie met het ontbreken van een beheerder op kelder niveau.

Scooters & brommers

- Bij het toestaan van scooters en brommers in de stalling is een aandachtspunt de bereikbaarheid van de kelder. Zoals eerder genoemd is de hellingbaan erg smal en zal de U bocht in de hellingbaan erg moeilijk te nemen zijn met een brommer of scooter.
- Daarnaast is een aandachtspunt bij scooters en brommers in de kelder de afzuiging en brandveiligheid van de kelder.

Toegankelijkheid

- In het ontwerp zijn veel noodtrappenhuizen aanwezig. Echter zullen deze niet in gebruik zijn voor de bezoekers van de stalling. In het ontwerp ontbreekt een voetgangers entree door middel van een voetgangerstrap richting de kelder. Hierdoor zal iedereen (met of zonder fiets) gebruik maken van de hellingbaan. Dit maakt de hellingbaan nog krappere en geeft meer druk op het gebruik van de hellingbaan.
- Zoals eerder benoemd is de kelder erg diep, dit maakt dat deze slecht toegankelijk is.
- Een ander aandachtspunt is het dubbellaags fietsparkeren. Publiek van de stalling wat voor een kort moment zijn fiets wil stallen dient relatief veel moeite te doen om zijn fiets te kunnen stallen. Waarbij zij eerst een lange hellingbaan de kelder in moeten (3,8 meter hoogte overbruggen) en dan mogelijk zijn/ of haar fiets in een bovenrek moet stallen. De vraag is of winkelend publiek wat maar kort gebruik maakt van de stalling bereid is dit te doen.



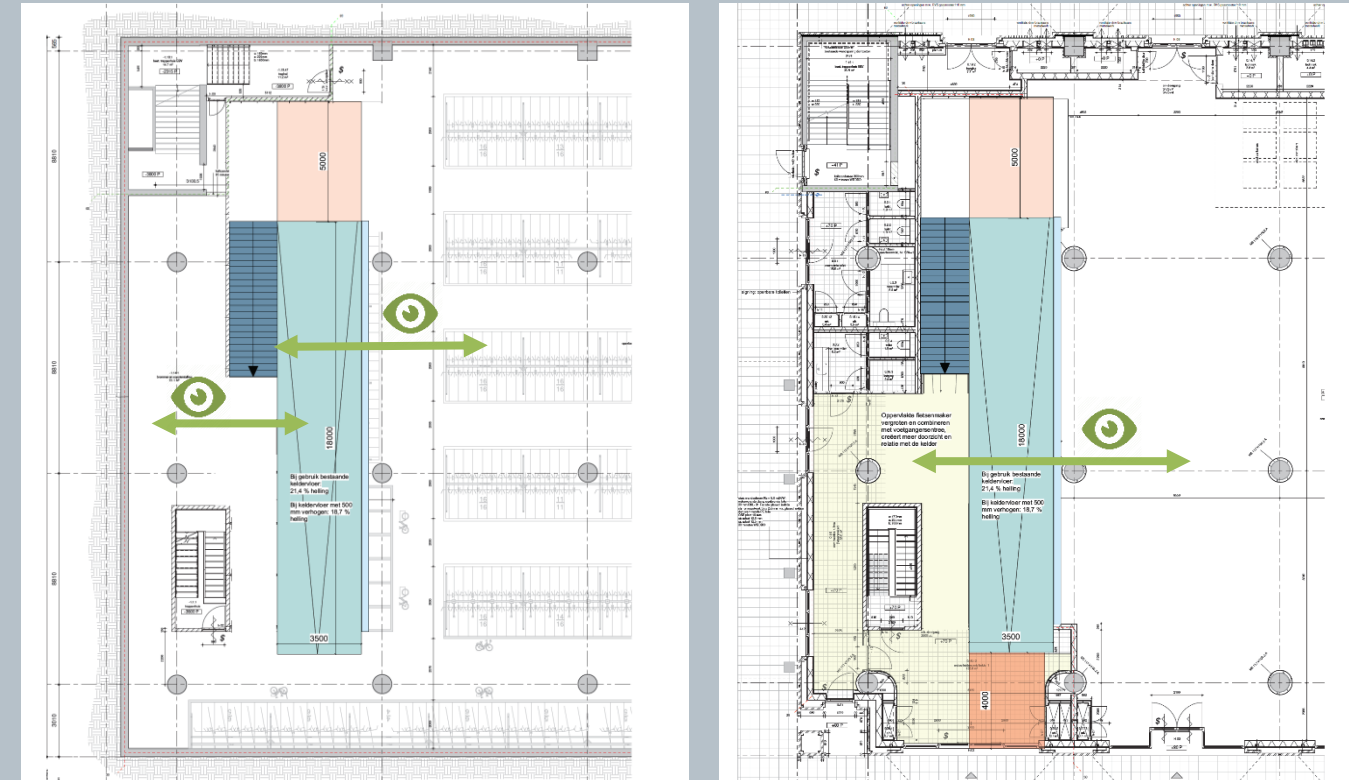
Mogelijke zichtrelaties, die sociale veiligheid zouden verbeteren

B1 Reflectie fietsenstalling V&D

Voorstel schema inpassing hellingbaan

- Wanneer gekozen wordt voor een steilere loopbare helling, kan het hellingspercentage van de loopbare helling maximaal 22 procent worden. Dit betekent dat de hellingbaan in één steek uitgevoerd kan worden. Er is dan ruimte om de hellingbaan voldoende breed te maken (ongeveer 3,5 meter). (in licht blauw aangegeven in het schema)
- Daarnaast is het aan te raden een voetgangerstrap toe te voegen. Dit zorgt voor minder druk op het gebruik van de hellingbaan. Iedereen die de stalling verlaat of binnengaat zonder fiets kan gebruik maken van deze trap, waardoor de hellingbaan enkel voor personen met fiets en/of ander vervoersmiddel gebruikt kan worden.
- Een ander voorstel om de hellingbaan te verkorten is de diepte van de kelder te verkleinen. Door het toevoegen van een computervloer zou de te overbruggen hoogte geminimaliseerd kunnen worden.
- In het voorstel rechts op de pagina is de hellingbaan verkort tot een loopbare helling van 21,4%. Wanneer gebruik gemaakt wordt van een computervloer en het kelder niveau 500 mm opgehoogd wordt, kan dit hellingspercentage 18,7% worden. De hellingbaan is nu enkel één steek lang. Hierdoor is meer doorzicht vanaf de fietsenmaker en hellingbaan, richting de kelder te creëren. Daarnaast is de hellingbaan verbreed, zodat deze voor zowel mensen met fietsen, als bakfietsen en scooters prettig te gebruiken is. Bovendien is er een voetgangerstrap toegevoegd, welke op kelderniveau, gelijk begint aan de hellingbaan. Zo ontstaat op begane grond niveau meer vloer oppervlak. Dit zou aan fietsenmaker toegevoegd kunnen worden, die dan ook een beheerdersfunctie krijgt. Zo ontstaat een sociaal veiliger en prettiger ontwerp voor de gebruiker.

Voorstel op huidige indeling van de stalling – kwaliteitsslag en ontwerpverbeterpunten



Concept indeling, kelder niveau

- hellingbaan
- voetgangerstrap
- Fietsenmaker/ beheerder
- Uitloopzone/ opstelruimte
- Glazen wand t.b.v. doorzicht
- zichtlijnen



Voorbeeld van doorzicht vanaf hellingbaan en door stalling (brandscheidingswand)



Voorbeeld van voetgangersentree naast hellingbaan