

Notitie Fietsparkeren Diemen 2013

1. Inleiding

Voor u ligt de hernieuwde Notitie Fietsparkeren van de gemeente Diemen. De voorgaande Notitie Fietsparkeervoorzieningen Diemen stamt uit 1996. Doordat het denken over fietsgebruik en fietsparkeervoorzieningen is veranderd en nieuw aanpalend beleid is geformuleerd, was het noodzakelijk om de inhoud van de notitie te actualiseren. De wens om te komen tot een hernieuwde notitie fietsparkeren is ook verwoord in twee moties die zijn aangenomen tijdens de gemeenteraadsvergadering van 8 november 2012. Bovendien is een groot deel van de maatregelen uit de voorgaande Notitie Fietsparkeren inmiddels uitgevoerd, waardoor het wenselijk was nieuwe uitgangspunten voor het fietsparkeerbeleid te formuleren.

De Gemeente Diemen is verantwoordelijk voor de inrichting, de functies en het gebruik van de openbare ruimte. Daartoe behoren ook de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte van Diemen. Deze Notitie Fietsparkeren verwoordt het fietsparkeerbeleid en vervangt de hierboven genoemde Notitie Fietsparkeervoorzieningen uit 1996. Deze notitie fietsparkeren biedt een gemeentelijk beleidskader waarin uitgangspunten zijn geformuleerd voor het fietsparkeren in de openbare ruimte. De nota zal dienen als toetsingskader voor vragen van bewoners en ondernemers, maar ook als uitvoeringskader voor acties die de gemeente zelf wil ondernemen.

De beleidsnotitie bestaat uit de volgende onderdelen:

- In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader van deze notitie geschetst;
- In hoofdstuk 3 worden de eisen en beleidsuitgangspunten geschetst voor het fietsparkeren in Diemen.



Figuur 1: Fietsparkeervoorziening Velopa Cityline model Tulip

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen geformuleerd voor het fietsparkeerbeleid van de gemeente Diemen. Daarvoor wordt eerst kort het beleid geschetst van het relevante beleidskader op regionaal en lokaal niveau.

2.1 Verkeerscirculatieplan

De gemeente Diemen beschikt niet over een recent verkeer en vervoersplan. In 1994 is een verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit plan richtte zich vooral op het vastleggen van het hoofdwegennet en het fietspadennet in Diemen inclusief voorrangregeling. Daarna is een uitvoeringsprogramma vastgesteld en is een groot aantal infrastructurele maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd. Het fietsparkeren vormde geen onderdeel van het verkeerscirculatieplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. In

1998 is de categorisering van het lokale wegennet verder uitgewerkt in de beleidsnotitie Verblijfsgebieden.

Daarna is in 2011 het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 vastgesteld. Dit plan richt zich alleen op het parkeren van motorvoertuigen.

Voor het fietsparkeren in Diemen was de afgelopen jaren dus vooral de gemeentelijke beleidsnotitie uit 1996 van toepassing. Als opvolger van deze notitie is nu deze actualisatie opgesteld.

2.2 Regionaal beleid

In regionaal verband heeft de stadsregio Amsterdam in 2011 het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) geactualiseerd. De stadsregio zet in op het verbeteren en ontwikkelen van een regionaal fietsnetwerk en het realiseren van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij stations, regionale (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer haltes en regionale bestemmingsfuncties. De nadruk ligt hierbij op fietsparkeervoorzieningen in combinatie met het Openbaar Vervoer.

In het RVVP wordt een belangrijke rol toegeschreven aan de fiets in het voor- en natransport naar stations en regionale (H)OV-haltes. 40% van de treinreizigers komt met de fiets naar het station en ook als voortransportmiddel naar HOV is de fiets kansrijk. Daarnaast wordt in de Randstad het R-net verder uitgerold. Het belang van de fiets in het voor- en natransport naar Openbaar Vervoer en het besluit om in R-net te investeren vraagt daarom ook om te investeren in voldoende fietsparkeervoorzieningen. Met voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit bij OV-haltes kan een sterkere samenhang tussen openbaar vervoer en fiets worden gerealiseerd. Op regionale bestemmingsfuncties is het uitgangspunt dat fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd als maaiveldstallingen in de openbare ruimte of als inpandige/kelder stalling.

Voortvloeiend uit het regionaal beleid kunnen de fietsparkeerlocaties bij R-nethaltes, HOV haltes (metro en tramlijn 9) en bij het Diemerplein in aanmerking komen voor een regionale subsidiebijdrage vanuit het budget Brede Doeluitkering (BDU). Het gaat daarbij om een subsidiebedrag als percentage van de subsidiabele projectkosten van 95% voor R-nethaltes en (H)OV-haltes en 30 % voor een regionale bestemmingsfunctie als het Diemerplein. Ook eventuele uitbreiding van de NS-stations is subsidiabel. Hiervoor geldt een subsidiebedrag van 50% van de subsidiabele projectkosten.

2.3 Kwaliteitsplan Openbare Ruimte

In het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte van de gemeente Diemen wordt onderscheid gebracht in het ambitieniveau tussen verschillende gebieden, zoals winkelgebieden, woongebieden en stations. Hierbij wordt aangegeven in welke mate fietsparkeervoorzieningen aanwezig moeten zijn. In het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte zijn verschillende typen fietsparkeervoorzieningen opgenomen, waarbij wordt aangegeven welke fietsparkeervoorzieningen in de toekomst mogelijk worden toegepast in de openbare ruimte en welke voorzieningen door uitstervingsbeleid zullen verdwijnen uit het straatbeeld. Een nog uit te voeren pilot moet uitwijzen welke fietsparkeervoorzieningen in de toekomst worden toegepast.

2.4 Handhaving

De handhaving van het fietsparkeren geschiedt programmatisch, op basis van het vastgestelde handhavingsbeleid. Voor het komende jaar wordt per wijk (Diemen-Noord en Diemen-buitengebied, Diemen-Zuid en Diemen Centrum) vier keer een fietsenactie georganiseerd. Voor het eerst zullen dit jaar deze acties bekend gemaakt worden in het Diemer Nieuws en op de website, zodat mensen ook aandachtsgebieden onder de aandacht van de buitengewoon opsporingsambtenaren kunnen brengen. In de actieweken wordt speciale aandacht geschonken aan fietsenproblematiek. De fietsen worden eerst gestickerd, alvorens deze worden verwijderd. Indien blijkt dat voornoemde acties niet tot het gewenste resultaat leiden, is het bijplaatsen van extra fietsklemmen nog een optie.

2.5 Gezondheidsnota

In de gezondheidsnota 2013 – 2016 wordt onder andere ingegaan op de thema's gezonde leefstijl en gezonde leefomgeving. Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen kunnen het fietsgebruik in Diemen stimuleren en daarmee bijdragen aan een gezondere leefstijl van bewoners. Ook kunnen goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen helpen bij het creëren van een gezondere leefomgeving, die mensen uitnodigt om te bewegen, of in dit geval te fietsen.

3. Fietsparkeren in Diemen

Dit hoofdstuk behandelt de eisen en beleidsuitgangspunten ten aanzien van de fietsparkeervoorzieningen in de gemeente Diemen. Eerst worden de eisen voor fietsparkeervoorzieningen behandeld. Op basis van deze eisen worden algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd waarna wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten voor specifieke bestemmingen.

3.1 Eisen aan fietsparkeervoorzieningen

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Op de schaal van Diemen worden relatief veel korte ritten gemaakt en daardoor is de fiets een kansrijk alternatief voor de auto of het openbaar vervoer. Om te zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief blijft, is het belangrijk dat er voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Dit betekent voldoende rekken en klemmen op straat zo dicht mogelijk bij de bestemmingen. De rekken en klemmen dienen te zijn voorzien van een goede aanbindmogelijkheid om diefstal te voorkomen, maar ook de kans op beschadiging van de fiets dient zo klein mogelijk te zijn. In woongebieden moet daar waar de fietsenbergingen ontbreken een afweging worden gemaakt over de locatie en de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Om ervoor te zorgen dat de fietsparkeervoorzieningen optimaal gebruikt worden, moeten deze zo goed mogelijk voldoen aan de eisen van fietsers. Echter komen de eisen van fietser niet altijd overeen met de eisen die de gemeente stelt aan fietsparkeervoorzieningen. Ook stellen niet alle fietsers dezelfde eisen aan fietsparkeervoorzieningen, omdat dit samen hangt met de verblijfsduur en de kans op fietsdiefstal. Bij de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen gaat het om de volgende zaken:

- Plaatsingsgemak van de fiets: van belang is de eventuele tilhoogte en de hart-op-hart-afstand (37,5 cm bij hoog-laag-systemen en 65 cm bij systemen op hetzelfde niveau).
- Aanbindmogelijkheid van de fiets: de aanbindmogelijkheid moet bereikbaar zijn en geschikt voor verschillende beugel- en kettingsloten.
- Veiligheid: van belang is de kraakbestendigheid en de vandalismebestendigheid van de parkeervoorziening.
- Afstand tot de bestemming: bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming, maar als de verblijfsduur langer is (werken, school) zijn iets langere loopafstanden mogelijk.
- Aantal plekken: het aantal moet voldoen aan de vraag op een druk moment. Het CROW heeft kentallen opgesteld voor het aantal bezoekersplekken bij verschillende bestemmingen.
- Logische ligging ten opzichte van de aanrijroute.
- Ruimtebeslag: nette inpassing van fietsparkeervoorzieningen in de beschikbare ruimte en rekening houdend met ander type gebruik (markt, voetpad). Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. Met name van belang in centrumgebieden, waar ruimte schaars is.
- Onderhoud: gemak om zwerfvuil te verwijderen.
- Esthetica: Fietsparkeervoorzieningen dienen te passen in het straatbeeld, waarbij rekening wordt gehouden met het kwaliteitsbeeld dat voor de openbare ruimte wordt nagestreefd. Dit maakt ook onderdeel uit van het kwaliteitsplan Openbare Ruimte.

Het keurmerk fietsparkeer is opgesteld om fietsparkeervoorzieningen te beoordelen op het plaatsingsgemak van de fiets, de aanbindmogelijkheid van de fiets en de veiligheid van de fietsparkeervoorzieningen. Het keurmerk fietsparkeer zal richting gevend zijn bij de keuze voor fietsparkeervoorzieningen, maar de exacte fietsparkeervoorziening wordt ook afgestemd op de beschikbare ruimte, alsmede eventueel relevante buurtkenmerken.



Figuur 2: Fietsenrek in de vorm van Nietje, waar links en rechts een fiets kan staan.

3.2 Algemene beleidsuitgangspunten fietsparkeren

Voor het fietsparkeren in Diemen worden de volgende algemene beleidsuitgangspunten gehanteerd:

- Bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de eisen aan fietsparkeervoorzieningen, die in paragraaf 3.1 aan de orde zijn gesteld.

- Bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt gekozen voor fietsparkeersystemen die voldoen aan Fietsparkeer. De exacte parkeeroplossing wordt daarnaast afgestemd op de beschikbare ruimte, alsmede eventueel relevante buurtkenmerken.
- Bij publiksaantrekkende functies wordt uitgegaan van de richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers uit de publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' van het CROW.
- Het kan in de praktijk voorkomen dat de werkelijke behoefte groter is dan uit toepassing van bovengenoemde normen blijkt. In die gevallen zal aanvullend onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om aan deze behoefte tegemoet te komen.

3.3 Fietsparkeren nabij winkelgebieden

De voorgaande paragraaf 3.1 geeft een uitgebreide opsomming van de eisen die over het algemeen gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen. In grote lijnen gelden deze eisen ook voor de winkelgebieden van Diemen, maar de functie van de winkelgebieden en de bijbehorende verblijfsduur maakt dat bepaalde eisen belangrijker zijn en andere minder belangrijk. Diemen kent vijf winkelgebieden: de winkelcentra Gruttoplein, Kruidenhof en Diemerplein en de winkelstraten Arnt Krijtstraat en de Diemerburgh. Het hoofdwinkelcentrum bij het Diemerplein heeft een aparte status. Het gebruik en de verblijfsduur wijkt in dit winkelgebied af van de andere winkelgebieden, waardoor het Diemerplein als aparte bestemmingsfunctie wordt behandeld.

Een belangrijke functie van de winkelgebieden is de detailhandel, waarbij het in eerste plaats gaat om het doen van doelgerichte aankopen (boodschappen) en in de tweede plaats om winkelen (vrijtijdsbesteding). De verblijfsduur bij het boodschappen doen is relatief kort. Extra aandacht is dan gewenst voor:

- korte loopafstanden, bij voorkeur voor de deur van de winkel. Dit geldt in versterkte mate voor de supermarkt(en), omdat de fiets ook dienst doet als boodschappenkar;
- plaatsingsgemak, met name een beperkte tilhoogte.

Hierbij is het van belang dat er altijd een mogelijkheid is om de fiets met een kettingslot/beugel aan de fietsparkeervoorziening te bevestigen. Dit betekent niet dat alle fietsvoorzieningen aanbindmogelijkheden moeten hebben, maar het uitgangspunt is dat er voldoende aanbindmogelijkheden worden geboden voor mensen die hun fiets op slot willen zetten. Bij het recreatieve winkelen, maar ook bij het bezoek aan horeca, is de verblijfsduur wat langer. De nadruk komt dan wat meer te liggen op het voorkomen van vandalisme en diefstal. Tellingen hebben uitgewezen dat bij de winkelcentra Kruidenhof en Gruttoplein voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. (zie bijlage I)

3.4 Fietsparkeren in centrumgebied

Evenals in de andere winkelgebieden is de detailhandel in het centrumgebied een belangrijke bestemmingsfunctie. Hierbij gaat het om het doen van doelgerichte aankopen, maar ook heeft het centrumgebied een belangrijke functie als recreatief winkelgebied. Het overdekte karakter van het winkelgebied op het Diemerplein, het omvangrijke aanbod aan winkels en de aanwezigheid van horeca, maakt dat de verblijfsduur langer is dan in de andere winkelgebieden. De nadruk komt dan meer te liggen op het voorkomen van vandalisme en diefstal.

Tevens is het centrumgebied aangewezen als '*parel*', wat betekent dat er een hoge kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd. Het centrumgebied heeft een representatieve functie voor Diemen waardoor de nadruk in het centrumgebied meer komt te liggen op esthetica. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte is een instrument om de verblijfswaarde en de ontmoetingsfunctie van het centrumgebied te stimuleren. Ook is er in het centrumgebied extra aandacht voor efficiënt ruimtegebruik. Het Diemerplein biedt plaats aan de wekelijkse markt waardoor het voorkomen van hinder van fietsers en geparkeerde fietsen een belangrijk aandachtspunt is. Voor het functioneren van het centrumgebied is het daarom wenselijk zijn als men de fiets zoveel mogelijk aan de uiteinden van het winkelgebied parkeert. Voor het fietsparkeren in het centrumgebied hanteert de gemeente Diemen het uitgangspunt dat verspreid over het gehele centrumgebied fietsparkeervoorzieningen met aanbindmogelijkheid aangeboden worden. Dit wordt gecombineerd met een aantal locaties waar de fiets op de standaard neergezet kan worden binnen daarvoor aangegeven zones. Dit maakt dubbelgebruik van deze ruimte mogelijk, zodat op gezette tijden deze ruimte ook voor andere doeleinden zoals markt gebruikt kan worden.

In het centrumgebied zullen toekomstige tellingen uitwijzen of de aanwezige fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de norm. Indien de daadwerkelijke behoefte hoger ligt dan de aanwezige fietsparkeervoorzieningen zal vraagvolgend beleid worden gevolgd. In het centrumgebied is het streven een fietslucht hekje te plaatsen, zodat nabij concentratie plekken van fietsen de mogelijkheid wordt geboden om de band op te pompen.



Figuur 3: Een fietsluchthekje past in het actief fietsenbeleid waarin mensen op centrale plekken de mogelijkheid hebben hun band op te pompen.

3.5 Fietsparkeren nabij OV-haltes

In grote lijnen gelden de algemene eisen voor fietsparkeervoorzieningen ook voor OV-haltes, alleen bepaalde eisen zijn belangrijker en andere minder belangrijk. Bepalend is de relatief lange verblijfsduur. Veelal stapt men 's ochtends op de trein, bus, tram of metro en aan het eind van de middag komt men weer terug. Al die tijd staat de fiets bij de halte. Daarom wegen eisen ten aanzien van bescherming tegen vandalisme en diefstal zwaarder mee.

Bij de treinstations heeft de fietser beschikking over een overkapt stalling, die door ProRail zijn geplaatst en gefinancierd. Op dit moment voldoen de voorzieningen bij de treinstations aan de vraag. In de toekomst zal vraagvolgend beleid worden gevolgd. Bij bus-, tram- en metrohaltes komen veel mensen op de fiets, zodat ook hier hoge kwaliteitseisen gewenst zijn. Om de gewenste hoogwaardige uitstraling te behouden is tevens extra aandacht voor beheer en toezicht gewenst. Door regelmatig fietswrakken te verwijderen, wordt bovendien de beschikbare capaciteit optimaal benut. Bij de 'gewone' bushaltes wordt volstaan met eenvoudige voorzieningen. Het aantal plekken bij OV-haltes is maatwerk. Per halte is het aantal personen dat de fiets voor het voor- of natransport gebruikt verschillend, daarom zal de vraag per halte worden bekeken waarbij vraagvolgend beleid wordt gevoerd.

Om een tweetal redenen vergt ook de loopafstand van de fietsparkeervoorziening tot de haltes extra aandacht. Ten eerste omdat de fietser op de heenweg de bus of tram/metro niet wil missen. Dit bepaalt sterk of hij of zij de loopafstand nog acceptabel vindt. Daarnaast liggen de haltes van vertrek en aankomst niet altijd op dezelfde plek. De loopafstanden 's ochtends en 's middags kunnen daarom verschillend zijn. In meeste gevallen kiest de fietser voor de fietsparkeervoorziening die het dichtste bij de vertrekhalte ligt.

Evenals in het centrumgebied is bij stations het streven een fietslucht hekje te plaatsen, zodat mensen de mogelijkheid hebben hun band op te pompen.

3.6 Fietsparkeren nabij publiektrekkende functies

Sportvelden, zwembaden, scholen etc. zijn voorzieningen die normaal gesproken grote aantallen fietsers trekken. Het betreft vooral gemeentelijke voorzieningen, zodat de gemeente direct invloed kan uitoefenen op het aanbod van fietsparkeervoorzieningen. Wat de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen bij deze publiekstrekkende functies betreft is het wenselijk dat fietsparkeervoorzieningen worden geboden met een goede aanbindmogelijkheid. De voorzieningen zijn bij voorkeur gelokaliseerd op het eigen terrein. Beleidsuitgangspunten voor het fietsparkeren bij publiekstrekkende functies zijn:

- Het is gewenst dat de fietsparkeervoorzieningen nabij publiekstrekkende functies, vanwege de lange verblijfsduur, bescherming bieden tegen diefstal en vandalisme. De voorzieningen zijn daarom in dien mogelijk gelegen op het terrein van de publiekstrekkende functie en in het zicht.
- Fietsparkeervoorzieningen moeten geschikt zijn voor een grote diversiteit aan fietsen: van kleuterfietsen tot 'normale' fietsen.
- Voor bestaande publiekstrekkende functies wordt een vraagvolgend beleid voorgesteld. De beheerders/gebruikers worden geïnformeerd over het belang van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen. Desgewenst kunnen zij zelf vraag en aanbod inventariseren op enkele drukke momenten.
- Bij nieuwbouw of renovatie worden goede stallingsvoorzieningen direct meegenomen en moeten de fietsparkeervoorzieningen in principe voldoen aan de normen en eisen van het CROW en het keurmerk fietsparkeur.



Figuur 4: De zogenaamde nietjes zijn een geschikte oplossing voor brede stoepen.

3.7 Fietsparkeren in woongebieden

In woongebieden is het uitgangspunt dat fietsparkeren zoveel mogelijk gebeurt op eigen terrein. De gemeente zet alleen bij bestemmingsfuncties indien nodig stallingen neer. In laagbouwwijken zorgt het fietsparkeren meestal niet voor problemen. Daar stallen mensen de fiets op eigen terrein. In hoogbouw buurten wordt de fiets vaker in de publieke stallingen geplaatst. De publieke stallingen zijn primair aanwezig voor bezoekers, bewoners dienen de fiets te parkeren in de eigen box/garage. Stallingen op straat geven een rommelig straatbeeld.

Indien woningen geen mogelijkheid bieden tot het stallen op eigen terrein wordt een vraagvolgend beleid gevolgd.

3.8 Fietsparkeren in werkgebieden

In werkgebieden is het uitgangspunt dat fietsparkeren wordt gerealiseerd op eigen terrein. Op bedrijventerreinen en bij kantoorgebouwen wordt voorgesteld beheerders/eigenaren te informeren over het belang van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen. Indien in werkgebieden geen mogelijkheid bestaat om fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein zal de vraag worden bekeken waarbij vraagvolgend beleid wordt gevoerd.

3.9 Type fietsparkeervoorzieningen

In het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte zijn ook verschillende typen fietsparkeervoorzieningen opgenomen, waarvan een nog uit te voeren pilot moet uitwijzen welke fietsparkeervoorzieningen zullen worden toegepast in de openbare ruimte van Diemen.

3.10 Uitvoering

De gestelde ambities voor het fietsparkeren worden bij reconstructies en herontwikkelingen meegenomen en daarin wordt bepaald uit welke dekking deze bekostigd worden. In geval van vraagvolgend beleid zullen fietsparkeervoorzieningen worden bekostigd uit de post verkeersvoorzieningen of de Bewoners Initiatief Gelden (BIG) kunnen worden ingezet. Als eerder genoemd kunnen fietsparkeervoorzieningen bij R-nethaltes, HOV haltes en bij regionale bestemmingsfuncties in aanmerking komen voor een regionale subsidiebijdrage vanuit het budget Brede Doeluitkering (BDU) van de Stadsregio Amsterdam (zie: 2.2 Regionaal beleid).

Bijlage I: Fietsparkeerdruk winkelcentra

Bezettingsgraad fietsparkeren					
dinsdag 15-jan-2013					
locaties	aantal pp	aantal fietsen	bezettingsgraad	tijdstip	
winkelcentrum Gruttoplein	50	19	38%	11.25	
winkelcentrum Diemerplein					project nog niet gereed
winkelcentrum Kruidenhof	48	30	63%	11.45	
Totalen / gemiddeld %	98	49	50%		
dinsdag 15-jan-2013					
locaties	aantal pp	aantal fietsen	bezettingsgraad	tijdstip	
winkelcentrum Gruttoplein	50	18	36%	14.35	
winkelcentrum Diemerplein					project nog niet gereed
winkelcentrum Kruidenhof	48	19	40%	14.47	
Totalen / gemiddeld %	98	37	38%		
donderdag 17-januari 2013					
locaties	aantal pp	aantal fietsen	bezettingsgraad	tijdstip	
winkelcentrum Gruttoplein	50	20	40%	14.11	
winkelcentrum Diemerplein					project nog niet gereed
winkelcentrum Kruidenhof	48	21	44%	14.25	
Totalen / gemiddeld %	98	41	42%		