

Aan de leden en duoburgerleden
van de gemeenteraad
van Bergen op Zoom



Uw kenmerk

Uw brief

Onderwerp: Fietsparkeren Binnenstad;
aangenaam op de fiets

Ons kenmerk U16-012324

Beh. door G. Geijssel

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling, Economie

Datum

14 OKT 2016

Doorkiesnr. 0164 - 277 275

Bijlage(n) 1

Beste leden en duoburgerleden,

Bergen op Zoom wil graag het gebruik van de fiets verder stimuleren. De fietsparkeerplaatsen in onze binnenstad zijn op dit moment nog niet goed genoeg. Daarom hebben wij de ambitie om tot een forse verbetering van de fietsenstallingen in de binnenstad van Bergen op Zoom te komen. In ons Collegeprogramma 2014-2018 hebben wij dit al benoemd. In onze brief aan u over het Fietsparkeren in de omgeving van de Grote Markt van 5 februari 2016 (U16-001489) hebben wij aangekondigd breder beleid te willen opstellen voor het fietsparkeren in de binnenstad.

Wij willen u daarom graag informeren over de notitie **Fietsparkeren Binnenstad; aangenaam op de fiets**. In dit stuk hebben wij beschreven wat het belang is van goede fietsparkeervoorzieningen en wat wij gaan doen om het te verbeteren. De komende tijd gaan wij eerst werken aan de verbetering van de kleinschalige fietsenstallingen (de fietsenrekken in de binnenstad). We gaan de oude rekken vervangen door nieuwe of vervangen door fietsnietjes. Ook gaan we onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn van het toestaan van fietsers in het voetgangersgebied. En we gaan experimenteren met fietsvakken om te kijken of dit een aanvulling is op de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad. Ons streven is om dit jaar nog de eerste maatregelen te nemen.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met mevrouw Vrijenhoek, afdelingsmanager Stedelijke ontwikkeling. Mevrouw Vrijenhoek is te bereiken op telefoonnummer 0164-277000 of via e-mail A.M.A.Vrijenhoek@bergenopzoom.nl.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,

secretaris,

Mevr. mr. A.C. Spindler
Th. J.M. Wogens MPA
Loco-secretaris

burgemeester,

Dhr. dr. F.A. Pater
A.G.J. van der Weegen
Loco-Burgemeester



► Fietsparkeren Binnenstad

Aangenaam op de fiets

Stedelijke Ontwikkeling ► Team Economie ► september 2016

Fietsparkeren Binnenstad

Aangenaam op de fiets

Fietsen is gezond en duurzaam. Bergen op Zoom wil graag het gebruik van de fiets verder stimuleren. Fietsen is in onze gemeente een goed alternatief voor het autogebruik. Om het gebruik van de fiets naar het centrum te stimuleren moeten, naast goede en veilige infrastructuur voor de fiets, voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen in het centrum aanwezig te zijn.

Sinds 2002 is de Grote Markt autoluw ingericht en sindsdien hecht zowel de gemeente als de bevolking veel waarde aan de kwaliteit van de omgeving van de authentieke binnenstad. Zeker in deze tijd, waarbij de ambitie groot is om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te versterken en de groeiende leegstand van retail tegen te gaan, is het belangrijk de kwaliteit die de stad te bieden heeft, te behouden. Een mooie openbare ruimte draagt bij aan de aantrekkingskracht voor lokale bezoekers en toeristen.

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel voor inwoners van Bergen op Zoom. Ongeveer 66% van alle verplaatsingen binnen de stad, waaronder bezoeken aan de binnenstad, vindt plaats met de fiets.

Voor de bereikbaarheid van de stad is dit een goede zaak! Veel fietsen beperkt de drukte op de weg, vermindert het autoparkeerprobleem, draagt bij aan een duurzame leefbaarheid en

houdt mensen in beweging! Doordat de fiets in verhouding tot andere vervoerswijzen weinig ruimte inneemt en schoon is, draagt het fietsgebruik in hoge mate bij aan een aantrekkelijke stad. De doorontwikkeling van het gebruik van de fiets is dan ook opgenomen in het Verkeersplan 2014 en kadernota Milieu en Duurzaamheid 2010-2014.



De binnenstad van Bergen op Zoom staat voor een grote uitdaging. De leegstand van winkelruimte neemt toe en de binnenstad verschaald. Daarom is de Brede Aanpak Binnenstad opgestart. Deze aanpak richt zich vooral op economische zaken als versterken ondernemerschap en citymarketing. Maar in de aanpak is ook het belang onderschreven van het verbeteren van de bezoekerservaring. Deze bezoekers komen voor een groot deel met de fiets. Het verbeteren van de kwaliteit en capaciteit van de fietsenstallingen in de binnenstad levert daarmee een belangrijke bijdrage in het verbeteren van de Customer Journey van fietsende bezoekers van de stad!

De overlast van en de kans voor geparkeerde fietsen

De binnenstad van Bergen op Zoom is vanuit alle windrichtingen goed te bereiken per fiets. Door de relatief korte afstand vanuit wijken en kernen is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel. Snel, gezond en gratis! In de binnenstad zijn op verschillende plekken fietsparkeerplaatsen beschikbaar. Ook parkeren mensen hun fiets regelmatig buiten een rek in de openbare ruimte. Op veel plekken in de stad kan dit zonder grote problemen, maar op enkele plekken begint door de steeds groeiende en veranderde vraag een tekort aan parkeerruimte te ontstaan. Deze verkeerd geparkeerde fietsen resulteren in overlast, verminderde uitstraling en soms zelfs gevaarlijke situaties doordat doorgangen worden geblokkeerd.

Met name op en rondom de Grote Markt en het Beursplein ontstaan steeds vaker fietsparkeer-situaties die te veel ergernis of belemmering van voetgangers opleveren. Tot 2015 stonden op de Grote Markt fietsenrekken. Verkeerd geparkeerde fietsen rondom deze rekken en tussen de terrassen hebben in het verleden voor problemen gezorgd in de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. In 2015 is op de plaats van de fietsenrekken een nieuw terras toegevoegd. De bereikbaarheidsproblemen

van nood- en hulpdiensten en de overlast van geparkeerde fietsen rondom de Grote Markt zijn sindsdien verminderd.

De overlast van geparkeerde fietsen in de rand direct rondom de Grote Markt en in de directe omgeving is echter toegenomen. De fietsers parkeren hun fiets nu vaker op plekken direct rondom de Grote Markt, bijvoorbeeld op de trappen van De Maagd. Maar de overlast treedt ook op in de zijstraten zoals de Hoogstraat, St. Annastraat en de Kremerstraat, en bij het stadhuis. Vanuit de ondernemers en het Cultuurbedrijf komen klachten binnen over verkeerd geparkeerde fietsen, bijvoorbeeld tussen de terrassen.

Dit komt de ruimtelijke kwaliteit van de Grote Markt niet ten goede. Ook de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen aan de Grote Markt komt in het geding door de geparkeerde fietsen. De overlast doet zich vooral voor in de zonnige periode van voorjaar tot en met het najaar, als de terrassen vol zitten en in de avond en nacht door cafébezoekers. Bij voorstellingen in De Maagd en tijdens evenementen wordt de overlast van los geparkeerde fietsen versterkt. Op sommige momenten is er nauwelijks vrije doorgang naar de toegang tot de Maagd. Regelmatig worden fietsen geplaatst voor deuren en nooduitgangen.



Ook in de rest van de binnenstad is nog veel te verbeteren aan de kwaliteit en kwantiteit van de fietsparkeerplaatsen. Vanuit de ondernemers in de binnenstad is al diverse malen aandacht gevraagd voor de overlast van wild geparkeerde fietsen, bijvoorbeeld via het Keurmerk Veilig Ondernemen en het Binnenstadslab.



Op verschillende plaatsen in de binnenstad staan wild geparkeerde fietsen. In sommige gevallen levert dit problemen op, bijvoorbeeld doordat winkels niet goed kunnen worden bereikt of voetgangers overlast hebben, bijvoorbeeld in de Blauwehandstraat. Er zijn ook gevallen waarbij de wild geparkeerde fietsen vooral een probleem opleveren doordat de uitstraling en ruimtelijke kwaliteit verminderen. Zo leveren wild geparkeerde fietsen tegen de trappen van het oude Stadhuis in principe geen grote problemen op, maar dit is toch geen gewenste situatie. Ten slotte zijn er natuurlijk ook nog situaties waarbij de wild geparkeerde fietsen geen problemen opleveren, bijvoorbeeld

in de Van der Rijtstraat, naast de voormalige V&D. In al deze situaties kunnen wel maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld omdat het vanuit het oogpunt van handhaving nodig is een legaal alternatief te bieden. In andere gevallen kan het toevoegen van fietsparkeerplaatsen een bijdrage leveren in de kwaliteit of capaciteit van het fietsparkeeraanbod. Hiermee levert het een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad en de Customer Journey.

Fietsers vormen een belangrijke doelgroep van de bezoekers aan de binnenstad. Ze zorgen dan ook voor een groot deel van de omzet die in de binnenstad wordt gegenereerd.

Fietsers besteden weliswaar per bezoek gemiddeld minder dan automobilisten, ze bezoeker de binnenstad wel bijna twee keer zo vaak¹.

Voor winkels kan het dus lonen om de fiets meer ruimte te geven. Een parkeerplaats voor auto's biedt ruimte aan tien gestalde fietsen. Fietsen is dus niet alleen gezond en goedkoop, het kan ook economische meerwaarde hebben voor de binnenstad van Bergen op Zoom.

¹ Bron: Onderzoek bezoekersgedrag middelgrote centra (DTNP 2015)

Fietsen in het voetgangersgebied

Een belangrijk aandachtspunt bij het verbeteren van het fietsparkeren in de binnenstad is de relatie met het verkeersregime. Op dit moment is de binnenstad van Bergen op Zoom tijdens openingstijden van de winkels een voetgangersgebied. In grote delen van het voetgangersgebied is het tijdens de openingstijden niet toegestaan te fietsen, bijvoorbeeld in de Zuivelstraat. Buiten de openingstijden zijn deze straten 'gewoon' 30-km/u en mogen fietsers (en auto's) daar rijden.

In een groot deel van de binnenstad is het dus tijdens winkeltijden niet toegestaan te fietsen, maar daarbuiten wel. Er zijn ook straten die als voetpad zijn aangegeven, zoals de Kremerstraat. Daar mag dus nooit worden gereden met fiets, auto en bevoorrading. Al met al zijn er veel verschillende verkeersregimes in de binnenstad. Dit maakt dat er veel verschillende bebording nodig is en het niet altijd even duidelijk is wat nu wel of niet mag en op welke tijden. De bebording is ook niet altijd helemaal op orde.



In de praktijk wordt veel gefietst op plekken of momenten in de binnenstad als het formeel niet mag. Dit levert soms overlast op voor voetgangers, maar leidt niet of nauwelijks tot gevaarlijke situaties. Vanuit ondernemers is wel gevraagd meer te handhaven op fietsers door het voetgangersgebied, bijvoorbeeld in het kader van het Keurmerk Veilig Ondernemen.

Door het Fietsberaad is uitgebreid onderzoek gedaan naar het fietsen in voetgangersgebieden². Er zijn 15 centrumgebieden in Nederland onderzocht, waarbij gekeken is naar economische, verkeerskundige en ruimtelijke aspecten. Uit de conflictobservaties in deze studie blijkt dat voetgangers nauwelijks last hebben van fietsers, maar fietsers wel van voetgangers. In de meeste gevallen past de fietser zich (uiteindelijk) aan de voetgangers aan en niet andersom. Dit betekent overigens niet dat voetgangers niet kunnen schrikken van fietsers. Uit de onderzoeken van het Fietsberaad blijkt dat het antwoord op de vraag of fietsen in het voetgangersgebied mogelijk is, met name afhangt van de hoeveelheid voetgangers in het gebied. Op basis van de eerste gegevens is de hoeveelheid voetgangers in de Bergse Binnenstad ver onder het omslagpunt.

Het is dus goed mogelijk in de Bergse binnenstad fietsers toe te staan in het voetgangersgebied.

² Bron: Publicatie *Fietsers in voetgangersgebieden; Feiten en richtlijnen* (Fietsberaad 2005)

Echter, gezien de gevoeligheden en samenhang met andere vragen wordt voorgesteld de vraag of fietsen in het voetgangersgebied moet worden toegestaan, in het kader van de Brede Aanpak Binnenstad verder te onderzoeken en beantwoorden. Deze vraag hangt bijvoorbeeld ook samen met de wijze en tijdstip van bevoorrading van de binnenstad.

Het uitgangspunt is hierbij dat het gewenst is fietsen toe te staan in het voetgangersgebied. Hierbij is de fietser te gast in het voetgangersgebied en worden dus geen aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd. Op het moment dat voor alle straten een besluit is genomen over het verkeersregime kan de bebording worden aangepast en/of verwijderd. De verwachting is dat hiermee veel borden zullen verdwijnen wat ten gunste komt aan de uitstraling van de binnenstad.

Fietsenstallingen op het juiste niveau

De oplossing om de overlast van verkeerd geparkeerde fietsen zo veel mogelijk te beperken en hierop te kunnen handhaven is het aanbieden van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op de juist plek. De locatie, vindbaarheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid van een fietsparkeerplaats zijn van groot belang voor een succesvol gebruik van de stalling. Moet de fietser omrijden, te ver lopen of te veel zoeken dan wordt de stalling niet (goed) gebruikt.

In de binnenstad is behoefte aan verschillende soorten fietsenstallingen. Bezoekers die een dagje komen funshoppen met een dure fiets hebben behoefte aan een veilige plek waar de fiets langer gestald kan worden. De fietser die alleen in het centrum komt voor een korte boodschap bij een specifieke winkel wil zijn fiets het liefst bij de bestemming zetten.

Dit leidt er toe dat er behoefte is aan verschillende soorten fietsenstallingen op verschillende plekken voor verschillende doelgroepen. Over het algemeen geldt het volgende uitgangspunt:

Hoe langer het bezoek, hoe meer behoefte aan kwaliteit en hoe groter afstand mag zijn tussen stallingsplek en bestemming.

Door de toenemende populariteit van het gebruik van de fiets, heeft de fiets een diversiteit aan verschijningsvormen gekregen om aan de gebruikerswensen tegemoet te komen. Denk aan bakfietsen, elektrische fietsen en uitgaansfietsen. Maar ook een fiets met fietstassen of een bagagekrat voorop heeft al flink meer ruimte nodig dan een standaard fiets.

Uit landelijk onderzoek van het Fietsberaad komt naar voren dat maar liefst 40% van de gestalde fietsen afwijken van de standaard fiets³. Dit stelt ook andere eisen aan de fietsparkeerplaatsen. Hier zal in de keuze voor stallingsvoorzieningen en de inrichting rekening mee worden gehouden, anders is een stalling onbruikbaar en bestaat het risico dat overlast blijft bestaan.

Er zijn op dit moment al verschillende soorten fietsparkeerplaatsen in de binnenstad. Deze functioneren echter niet allemaal optimaal of (kosten)efficiënt. Om duidelijkheid te verschaffen in de verschillende soorten fietsenstallingen worden de fietsenstallingen ingedeeld in verschillende niveaus.



Elk niveau heeft zijn eigen kenmerken, bijvoorbeeld naar grootte, kwaliteit, locatie, mate van toezicht en doelgroep.

³ Bron: [Verkeersrapport 2016 - Bureau voor de Statistiek](#) (2016)

Bewaakte stalling

De bewaakte fietsenstalling is de fietsparkeerplaats met het hoogste kwaliteitsniveau. Bewaakte stallingen zijn vaak overdekt en hebben grote capaciteit. Naast het veilig stallen van fietsen is het gewenst aanvullende diensten aan te bieden, zoals een toilet, buggyverhuur, of kleine fietsreparaties. Maar bijvoorbeeld ook een oplaadpunt voor elektrische fietsen. Een bewaakte stalling wordt vooral gebruikt door fietsers die hun fiets gedurende langere periode willen stallen (meer dan een uur) en door mensen met duurdere fietsen.

De bewaakte fietsenstalling in de St. Annastraat heeft een capaciteit van 75 plaatsen. Voor een bewaakte stalling is dit weinig. De exploitatiekosten per fietsparkeerplaats zijn hierdoor relatief hoog. De stalling is alleen geopend tijdens winkeltijden. De stalling wordt op dit moment relatief slecht gebruikt. In de eerste helft van 2016 werden op maandagen en dinsdagen ongeveer 45 fietsen gestald. Op woensdag, donderdag en (koop)zondag is het gebruik met circa 75 stallingen iets beter. Vrijdag en zaterdag zijn de drukste dagen met ongeveer 100 stallingen. Op de drukste dag in de eerste helft van 2016 zijn 168 fietsen gestald.

Het slechte gebruik van de fietsenstalling St. Annastraat komt met name door de slechte ligging en de beperkte openingstijden.

De meeste bezoekers van de binnenstad weten niet dat in de St. Annastraat een gratis bewaakte fietsenstalling is. De fietsenstalling ligt niet langs een van de fietsroutes naar de binnenstad en is daardoor slecht vindbaar en bereikbaar. Bovendien ligt de stalling in een smalle straat en is niet erg herkenbaar.



De beperkte openingstijden van de stalling (winkeltijden) zorgen er ook voor deze slecht wordt gebruikt. Een bezoeker aan een café of restaurant in de binnenstad kan geen gebruik maken van de fietsenstalling. Ook voor een bezoeker van Theater de Maagd is het vaak niet mogelijk de stalling te gebruiken. Om een bruikbaar alternatief te zijn is verruiming van de openingstijden van de stalling noodzakelijk. Op de huidige locatie is dit lastig in verband met overlast in de St. Annastraat. De fietsenstalling in de St. Annastraat functioneert op dit moment dus niet optimaal en verbetering is op de huidige plek beperkt mogelijk.

De potentiële behoefte aan (bewaakte) fietsparkeerplaatsen rondom de Grote Markt is veel groter dan de huidige capaciteit van de St. Annastraat. Op basis van tellingen blijkt er rondom de Grote Markt een potentiële behoefte is aan een stalling van ongeveer 200 tot 250 plaatsen. De belangrijkste succesfactor van een fietsenstalling is de locatie:

Fietsers gebruiken een fietsenstalling als deze op de route ligt.

Het is daarom op termijn wenselijk op zoek te gaan naar een andere locatie voor een nieuwe, bewaakte fietsenstalling bij de Grote Markt. Er is een eerste zoektocht geweest naar een geschikt pand voor realisatie van een nieuwe fietsenstalling. Het zoekgebied is de directe omgeving van de Grote Markt. Maar de stalling moet ook goed bruikbaar zijn voor mensen met bestemming Beursplein en winkel-acht. De stalling moet aan een van de fietsroutes naar de binnenstad liggen. Duidelijke verwijsborden in de omgeving en een goede inrichting van de toegang zorgen ervoor dat een stalling goed gebruikt wordt.

Een nieuwe fietsenstalling moet ruime openingstijden hebben, ook in het weekend tijdens de late avond. Dit zorgt ervoor dat de fietsenstalling voor alle bezoekers van de binnenstad een bruikbaar en goed alternatief is.

In een nieuwe stalling moet ruimte zijn voor voorzieningen, zoals een openbaar toilet, verschoonruimte en buggyverhuur. Voor de medewerkers van de stalling moet een veilige werkplek aanwezig zijn, ook voor de avonduren. In de toekomst kan met een nieuwe fietsenstalling aan fietsers de gewenste kwalitatieve stallingcapaciteit rondom de Grote Markt en het Beursplein worden geboden.



Grootschalige stalling

Het volgende kwaliteitsniveau is dat van een grootschalige fietsenstalling. Direct rondom de binnenstad, op de overgang van fietsroute naar voetgangersgebied, zijn een aantal grote fietsenstallingen. Op deze plekken kunnen bezoekers aan de binnenstad die hun fiets willen stallen, hun fiets goed parkeren. Op deze plekken is toezicht (bijvoorbeeld met camera), waardoor het risico op diefstal of vernieling wordt verminderd.



Aan de Kloosterstraat is op dit moment een grote fietsenstalling aanwezig met een capaciteit van ca. 310 plaatsen. Er staan circa 100-125 fietsen in de stalling (tellingen mei 2015). Vanwege de vorm van het terrein en de aanwezige gebouwen en straatmeubilair is gekozen voor plaatsing van fietsrekken onder een hoek. Hierdoor zijn er op een aantal plaatsen resthoekjes en open ruimtes waar (brom)fietsen buiten de rekken worden geplaatst. Dit levert een rommelig beeld op. Mogelijk kan hier in de toekomst een optimalisatie- of verbeteringslag worden

gemaakt. Hierbij kan ook de overlast van los geparkeerde fietsen bij de tegenover gelegen Jumbo worden meegenomen. Het is te overwegen (camera)toezicht toe te passen op deze stalling. Dit zou een kwaliteitswinst opleveren op deze stalling en kan leiden tot een groter veiligheidsgevoel bij gebruik in de avond- en nachtperiode.

De tweede grootschalige fietsenstalling is de stalling op het Pastoor Joorenplein, met een capaciteit van 320 plaatsen. In 2014 zijn etagerekken geplaatst, waarmee de capaciteit is vergroot. De stalling is vanwege de ligging voornamelijk bedoeld voor het winkelend publiek wat de fiets voor langere periode wil stallen. De fietsenstalling is niet overdekt en er is geen aanbod van aanvullende diensten. Op dit moment is er tijdens winkeltijden een bewaker aanwezig die tickets controleert. De meerwaarde van bewaking op deze stalling is beperkt. Een fiets kan ook buiten de bewaakte tijden worden gestald en opgehaald. Controle op tickets is daarom lastig. Uit gesprekken met gebruikers is gebleken dat er op drukke momenten, zoals marktdagen of evenementen, juist behoefte is aan hulp bij het gebruik van de etagerekken in plaats van bewaking. Dat deze hulp gewenst is blijkt ook uit het feit dat er op dit moment maar weinig gebruik wordt gemaakt van de hoge rekken. In de eerste helft van 2016 werden op de drukke dagen (donderdag, vrijdag en zaterdag) ongeveer 250 fietsen geplaatst in de stalling. Op de overige dagen is het gebruik veel minder, tussen de 50 en 125 stallingen. De stalling wordt voorzien van camerabewaking die permanent wordt bekeken. Door het vervangen van de langdurige bewaking door een servicemedewerker op piekmomenten worden de exploitatielasten voor deze stalling fors verminderd.



Aan de Westersingel ligt ook een (omheinde) fietsenstalling. In het verleden was dit een stalling met bewaking. De stalling heeft een capaciteit van ca. 150 fietsen, maar wordt nauwelijks gebruikt. Uit tellingen blijkt dat er maar ca. 15 fietsen geparkeerd staan, waarvan ook een aantal weesfietsen of fietswrakken. Bovendien is de staat van onderhoud van de stalling (het bestaande hekwerk en rekken) erg slecht. Dit komt niet ten goede van de uitstraling en nodigt bovendien niet uit in gebruik van de stalling. Daarom wordt voorgesteld het hekwerk en rekken te verwijderen. In plaats daarvan kan een beperkt aantal vervangende fietsparkeerplaatsen worden gemaakt op deze plek, zie ook het volgend kwaliteitsniveau. De vrijgekomen ruimte kan worden benut voor andere functies. Bij evenementen, zoals de Vastenavond kunnen hier tijdelijk extra mobiele rekken worden geplaatst.

In het gebied net ten noorden van de binnenstad, in de omgeving van het Gouvernementsplein, is behoefte aan extra stallingsmogelijkheden. In de Blauwehandstraat, tegen de zijgevel van de Kruidvat zijn fietsenrekken geplaatst met een capaciteit van 60 fietsen. Uit tellingen blijkt dat deze vaak meer dan volledig benut zijn. Ook kan niet altijd

de volledige theoretische capaciteit worden gebruikt vanwege het type fietsrek. Vaak staan fietsen naast de rekken of in de directe omgeving om het Gouvernementsplein. Daarom is dit een zoekgebied voor extra stallingscapaciteit, bijvoorbeeld door middel van een grootschalige fietsenstalling, eventueel met toezicht.



Kleinschalige fietsenstalling

In de binnenstad zijn nog veel andere plaatsen waar bezoekers hun fiets willen en kunnen parkeren. Dit zijn vaak locaties langs toegangsroutes voor fietsers, waar fietsers parkeren om te voet het laatste stukje naar hun bestemming af te leggen. Dit kunnen zowel langparkeerders zijn als kortparkeerders. Vaak zijn het restlocaties op of langs het trottoir waar fietsenrekken zijn geplaatst. Meestal zijn dit maar ca. 10-15 plaatsen, soms meer. De fietsenrekken bieden de mogelijkheid een fiets tegen of in te zetten. Ook kan de fiets veiliger worden gestald, omdat er een aanbindmogelijkheid is.

De meeste kleinschalige fietsenrekken in de directe omgeving van de winkel- en horecabestemmingen worden redelijk tot goed benut. In een aantal gevallen is de capaciteit onvoldoende. In dat geval kan worden onderzocht of het mogelijk is capaciteit toe te voegen. Handhaving kan hierbij ook helpen. Het verbeteren van de fietsenstallingen op het hogere schaalniveau (bewaakte en grootschalige stallingen) kan ook zorgen voor verlichting van de druk op de kleinschalige stallinglocaties. Er staan in de binnenstad ook fietsenrekken die niet of nauwelijks worden gebruikt. Voorgesteld wordt deze rekken te verwijderen en elders in te zetten.

Het kan ook voorkomen dat de capaciteit maar zeer beperkt is (minder dan 5 plaatsen), terwijl de behoefte groter is of voor een andere doelgroep (kortparkeerders). Of dat het niet (meer) gewenst is fietsparkeercapaciteit aan te bieden. Een fietsenrek nodigt namelijk uit tot het parkeren van meer fietsen, en daarmee

overlast of verminderde uitstraling. Bijvoorbeeld omdat de rekken op een plek staan die overlast veroorzaakt. In dat geval is het dus wellicht niet gewenst fietsenrekken te plaatsen. Deze fietsenstallingen kunnen worden verwijderd op het moment dat er een goed alternatief aanwezig is.

Het is van groot belang het juiste type stallingsplek op de juiste plek aan te bieden. Het kan bijvoorbeeld gebeuren dat de beschikbare parkeercapaciteit niet goed benut wordt doordat een fiets de hele dag een rek bezet houdt dat eigenlijk voor korte bezoekers is bedoeld. Door het juiste type fietsparkeervoorziening op de juiste plek te plaatsen, kan ongewenst gebruik worden voorkomen. Ook gebeurt het regelmatig dat de volledige capaciteit niet benut kan worden, doordat een deel van de fietsparkeerplaatsen onbereikbaar zijn door 'buitenmaatse' fietsen, bijvoorbeeld fietsen met fietstassen. In Nederland zijn inmiddels veel verschillende verschijningsvormen van parkeervoorzieningen ontwikkeld. Allen met eigen voor- en nadelen. Er is door de Fietsersbond onderzoek gedaan naar de voor- en nadelen van de verschillende soorten voorzieningen. Ook is een keurmerk ontwikkeld voor goede fietsenstallingen; Fietsparkeur.



Op dit moment staan in de Bergse binnenstad vooral hoog/laag rekken. Hierbij is het idee dat fietsen dicht bij elkaar kunnen worden geplaatst door het hoogteverschil tussen de sturen. Het grootste voordeel van dit type rek is de grote capaciteit op een klein oppervlak, door de kleine hart-op-hart-maat. Ook zijn er bij de rekken in de binnenstad goede aanbindmogelijkheden. Nadelen zijn dat er een groter risico is op beschadiging, bijvoorbeeld van voorwiel of aan de bekabeling vanwege het in elkaar haken van de sturen. Ook zijn deze rekken niet of minder geschikt voor buitenmaatse fietsen, zoals kratfietsen en fietsen met fietstassen. Door deze buitenmaatse fietsen is het hoge rek vaak niet bruikbaar.

In de binnenstad staan een aantal uitvoeringen van dit type fietsrek. De wat oudere uitvoering staat in de directe omgeving van de winkels en horecagebieden (zoals in de Lievevrouwenstraat en Blauwehandstraat). Een aantal jaar geleden zijn een groot aantal nieuwere rekken bijgeplaatst op wat grotere afstand, zoals in de Kerkstraat en het Zuivelplein. Op basis van de tellingen die in mei 2015 zijn uitgevoerd kan worden geconcludeerd dat sommige fietsenrekken niet op de juiste plek staan. Deze worden namelijk nauwelijks benut. Ook zijn er locaties waar de capaciteit volledig benut wordt. Ten slotte zijn er nog locaties geconstateerd waar fietsen naast de rekken worden geplaatst, terwijl er in de rekken (theoretisch) nog capaciteit is. Dit wijst er op wijzen dat er op deze plekken een behoefte is om buitenmaatse fietsen te plaatsen die niet in de rekken passen, of dat deze fietsen ervoor zorgen dat niet alle capaciteit wordt gebruikt.

Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn het vervangen van de hoog/laag-rekken door fietsnietjes. De voordelen van fietsnietjes zijn



dat deze geschikt zijn voor alle soorten fietsen, ook buitenmaatse of zelfs bakfietsen. In principe hebben alle soorten fietsen ook aanbindmogelijkheden. Door de extra tussenruimte is het risico op beschadiging kleiner. Fietsnietjes worden door gebruikers zeer gewaardeerd en zijn vooral geschikt voor kortparkeerders. Als er geen fietsen staan, zijn nietjes geen blokkade in de openbare ruimte. Het nadeel is dat fietsen bij een hoge parkeerdruk rommeliger worden geplaatst. Ook is de capaciteit beperkter ten opzichte van hoog/laag-rekken. Hoewel dit verschil in de praktijk kleiner is dan in theorie, aangezien bij een hoog/laag-rek de capaciteit vaak niet volledig kan worden gebruikt.

Om de kwaliteit en capaciteit van de kleinschalige concentraties van fietsenrekken in de binnenstad te verbeteren zal op basis van de tellingen en onderzoek worden gekeken op welke locaties behoefte is aan andere of meer stallingen. Hierbij worden oude rekken vervangen door nieuwe, ongebruikte rekken verwijderd en nietjes geplaatst. Ook kan op sommige locaties worden gedacht aan het toepassen van fietsparkeervakken.

Fietsvak bij de bestemming

Veel fietsers willen hun fiets zo dicht mogelijk – liefst tegen- hun bestemming parkeren. Vanzelfsprekend kan dit niet overal. Met de overige fietsenstallingen wordt al een goed fietsparkeeraanbod gecreëerd voor diegene die zijn fiets langer wil parkeren. Hiernaast is het wel wenselijk een parkeervoorziening aan te bieden voor de pure kortparkeerder: vaak een bezoeker aan een specifieke winkel. Deze fietser wil zijn fiets, gedurende korte tijd, zo dicht mogelijk bij de ingang van de (winkel)bestemming plaatsen.

Het is op dit moment niet toegestaan door de Bergse Binnenstad te fietsen tijdens openingstijden van de winkels. Daarbuiten mag wel met de fiets (en de auto) door de binnenstad worden gereden. In de praktijk wordt echter veel door de winkelstraten gefietst. Er zijn ook bezoekers die zich aan de regels houden en met de fiets aan de hand door de straten lopen. Als deze bezoekers bij hun bestemming aankomen hebben ze vaak te behoefte om voor korte tijd hun fiets te parkeren.

Op dit moment is het (formeel) niet toegestaan een fiets buiten een fietsrek te parkeren in de binnenstad.

Er wordt echter niet gehandhaafd, behalve bij het NS-station en bij de Jumbo op het Kloosterplein. Het verbieden van geparkeerde fietsen buiten de vakken en hierop handhaven is niet wenselijk. De ruimtelijke structuur van de Bergse binnenstad maakt dat er geen natuurlijke overgang is waar van de fiets afgestapt moet worden. Bovendien is het niet mogelijk aan de randen van het

voetgangersgebied voldoende goede fietsenstallingen te realiseren waar fietsers hun fiets kwijt kunnen. Ten slotte is het vanuit het perspectief van de gastvrije binnenstad ook niet wenselijk de fiets(ers) aan de rand te weren en actief hierop te handhaven.



Om 'verrommeling' van het straatbeeld en overlast wel zoveel mogelijk te voorkomen is het wel wenselijk een vorm van stallingscapaciteit voor de fiets aan te bieden. Een fietsenrek met aanbindmogelijkheid is dan niet altijd de beste oplossing. Los van het fysieke ruimtegebruik van het rek, is de kans aanwezig dat het rek zal worden gebruikt om fietsen voor langere tijd te stallen. Dit effect is goed te zien bij de huidige rekken in de Sint-Josephstraat. Door voorziening aan te bieden zonder aanbindmogelijkheid, is het een minder aantrekkelijke optie voor langparkeeders.

Een goedkope en eenvoudig toe te passen oplossing is de realisatie van een fietsvak. Binnen dit vak is het toegestaan een fiets te parkeren. Het fietsvak zorgt ervoor dat fietsen veel netter worden geparkeerd en fietsen minder op 'ongewenste' plekken worden geparkeerd, zoals voor toegangen. Door het ontbreken van een aanbindmogelijkheid wordt het vak bijna uitsluitend gebruikt door kortparkeerders. Bovendien levert een fietsvak geen ruimtelijke belemmeringen op en heeft het dus geen invloed op ander gebruik van de ruimte, zoals tijdens marktdagen of Vastenavond.

Winkeliers ervaren soms overlast van geparkeerde fietsen voor etalages en toegangen. Door plekken aan te wijzen waar de fiets wel geplaatst kan en mag worden, wordt overlast verminderd en is, zo nodig, handhaving beter mogelijk. Ook is het mogelijk delen van de openbare ruimte vrij te houden van geparkeerde fietsen door het toepassen van de 'rode loper'. Uit experimenten (bijvoorbeeld in Groningen) blijkt dat dit een succesvol middel kan zijn om overlast van geparkeerde fietsen te voorkomen.

Voorgesteld wordt een kleinschalig experiment op te starten met fietsvakken in de winkelstraten. Er zijn verschillende mogelijkheden voor deze fietsvakken. Bijvoorbeeld een beperkt aantal grotere vakken of juist veel kleine. Ook kan worden gekeken naar de precieze locaties. Door verschillende typen fietsvakken in het winkelgebied uit te proberen met tijdelijke aanduiding (bijvoorbeeld tape of afwasbare verf) kan worden gekeken welke oplossingen het beste werken en toepasbaar zijn.

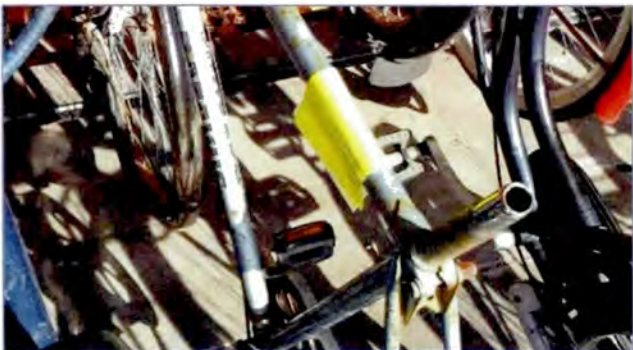


Handhaving en communicatie

De handhaving op het fietsparkeren is een gemeentelijke (publieke) taak. Het doel is het creëren van een veilige openbare ruimte, het voorkomen van schade aan de openbare ruimte en het verbeteren van de bereikbaarheid en de uitstraling van de binnenstad. Een goede communicatie draagt bij aan deze doelen en vermindert de noodzaak voor handhaving.

In de eerste plaats is het van belang dat de openbare ruimte zo is ingericht dat gewenst gedrag makkelijk wordt gemaakt en ongewenst gedrag wordt bemoeilijkt. Hierdoor is de noodzaak voor bebording en handhaving kleiner. De verbetering van de fietsparkeervoorzieningen zoals hiervoor beschreven is daarom zeer belangrijk. In sommige gevallen is handhaving echter onvermijdelijk.

Er is een aantal situaties waarin handhaving mogelijk en/of wenselijk is. Als een geparkeerde fiets voor gevaarlijke situaties zorgt, zoals als deze een nooduitgang blokkeert, dan is handhaving in principe altijd nodig. Als een fiets foutief geparkeerd is (bijvoorbeeld buiten de rekken) of als deze langdurig ongebruikt in de openbare ruimte staat (zogenaamde



weesfietsen) kan ervoor worden gekozen te handhaven. Dit is echter niet in alle gevallen nodig. Het is wel van belang te handhaven op fietswralen. Fietswralen zijn defect én uiterlijk verwaarloosd, maar bezetten wel fietsparkeercapaciteit. Bovendien zorgen ze voor een verminderde uitstraling. De juridische mogelijkheden voor het handhaven op fietsparkeren zijn vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Hoe dit vervolgens concreet wordt uitgevoerd is vastgelegd in het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid zal worden onderzocht om te kijken of dit nog verder geoptimaliseerd en verbeterd kan worden.



Een goede communicatie en promotie draagt bij aan fietsgebruik, het gebruik van de fietsenstalling en het vermindert de noodzaak tot handhaving. Het is daarom van belang dat bij verandering in het Fietsparkeren een goede communicatiestrategie wordt opgezet. Onderdeel hiervan is het verbeteren van de vindbaarheid van de fietsenstallingen. De bewegwijzering naar de belangrijkste fietsparkeerplaatsen moet dan ook worden verbeterd.

Uitvoering

Het oplossen van de problematiek met de geparkeerde fiets zal gefaseerd worden aangepakt. De oplossing bestaat uit het nemen van concrete maatregelen op korte termijn, het onderzoeken van een aantal maatregelen op effect en haalbaarheid en het evalueren van de effecten hiervan. Op basis daarvan wordt bekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Een 'schuifpuzzel' maken voor alle kleinschalige fietsenstallingslocaties en de capaciteit in de binnenstad uitbreiden met nieuwe fietsnietjes.

In het kader van de Brede Aanpak Binnenstad onderzoeken hoe fietsers in voetgangersgebied kunnen worden toegestaan.

Een experiment opzetten met fietsvakken bij de bestemming om te onderzoeken of dit een goede toevoeging is aan het fietsparkeer-areaal.

Het verbeteren of omvormen van de grootschalige fietsenstallingen in de binnenstad.

Onderzoeken handhavingsbeleid en opzetten communicatiestrategie over het nieuwe fietsparkeren.

Als deze verbeteringen zijn doorgevoerd zal worden bekeken of met deze maatregelen de kwaliteit van het fietsparkeerareaal al voldoende is verbeterd. Hiervoor zal worden onderzocht of er meer mensen gebruik maken van de fietsparkeervoorzieningen, deze voldoende worden gewaardeerd en of de overlast van wild geparkeerde fietsen verminderd. Als dit, met name in de avonduren in de omgeving van de Grote Markt, niet voldoende heeft geleid tot een verbetering van de fietsparkeersituatie zijn aanvullende maatregelen nodig. Hierbij is het wenselijk ook te kijken naar de mogelijkheden voor het realiseren van een grotere, kwalitatief hoogwaardige en gratis fietsenstalling Grote Markt.

Financiën

De verbetering van het fietsparkeren in de Binnenstad zal in verschillende onderdelen worden uitgewerkt en uitgevoerd. Hierbij worden de precieze uitvoeringskosten gedetailleerd in beeld gebracht. Dekking voor de investeringen binnen deze projecten is voorzien uit het krediet Fietsparkeren Binnenstad.

Deelproject	Kostenindicatie (investeringskosten)
Grootschalige stalling	€ 25.000
Kleinschalige stalling	€ 50.000
Experiment fietsvakken	€ 15.000
Verbetering bebording	€ 15.000
Communicatie en Handhaving	€ 25.000
Totaal	€ 130.000

Dekking voor deze investeringen is voorzien vanuit het Krediet Fietsparkeren Centrum. Op dit moment is binnen dit krediet nog €305.000 beschikbaar. Er is binnen het krediet Fietsparkeren Centrum dus voldoende investeringskrediet beschikbaar om de gewenste ambities te bereiken. De uitbreiding en verbetering van fietsparkeerplaatsen is in principe subsidiabel vanuit de provincie. De provincie hanteert hiervoor normbedragen per gerealiseerde fietsparkeerplaats. De mogelijkheden voor het verkrijgen van subsidie zullen worden onderzocht.

De structurele kosten voor het uitvoeren van deze kwaliteitsslag in het Fietsparkeren in de binnenstad liggen vooral in het beheer van de bewaakte fietsenstalling en de handhaving. Het beheer en de exploitatie van de bewaakte fietsenstalling is ondergebracht bij

Parkeerbeheer Bergen op Zoom. De uiteindelijke hoogte van de beheers- en exploitatiekosten is afhankelijk van de locatie en openingstijden.

De bewaakte fietsenstalling is op dit moment gratis. Het is van groot belang dit ook gratis te houden. Niet alleen omdat hiermee een fietsvriendelijk klimaat wordt geschept. Maar ook omdat anders de stalling minder wordt gebruikt en de druk van de geparkeerde fiets (en de overlast) dus toeneemt. Op het moment dat er betaald moet worden voor het stallen van een fiets wordt het gebruik van de stalling fors minder. In 2012 is in Breda een proef gedaan met een flexibel tarief (€0,10 of meer), dit leidde tot een afname van 26% in gestalde fietsen. Ook moesten extra kosten worden gemaakt als gevolg van de geldgaring (administratie, beveiliging e.d.). In 2014 heeft Breda besloten de stallingen weer gratis te maken, net als in alle overige Brabantse steden.