



Verkenning fietsenstalling(en)
Onderwerp Binnenstad-West en Evaluatie Flitsteam

Steller Gijs Hoogerwerf/Jeroen Bos/Jaap Valkema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050-3678058 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 7136658
Datum 19-09-2018 Uw brief van Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 31 januari 2018 heeft uw raad ingestemd met de herinrichting van Binnenstad-West (Brugstraat en Munnekeholm). In dat voorstel is ook de start aangekondigd van het project 'Uitbreiding fietsenstallingen Binnenstad'. Specifiek voor het westelijke gedeelte van de binnenstad (omgeving Vismarkt, Akerkhof en Brugstraat) zijn de mogelijkheden voor ondergrondse en/of inpandige fietsenstallingen onderzocht. De oplossing voor extra stallingsplaatsen voor de fiets in dit gebied overstijgt namelijk de mogelijkheden binnen de herinrichting van de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm.

Ambitie voor de binnenstad

In de binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad', die uw raad op 24 februari 2016 heeft vastgesteld, wordt geconstateerd dat de druk op de binnenstad flink toeneemt. Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst, wordt een aantal ambities uitgesproken om de binnenstad aantrekkelijker en gastvrijer te maken, met als streven een sfeervol en uitnodigend stadshart dat uitnodigt tot verblijf.

Eén van de ambities is om meer ruimte te maken voor de voetganger en de fietser. Om deze extra ruimte te creëren, worden de bussen verplaatst naar de Diepenring en wordt de openbare ruimte heringericht. Aan de westkant van de binnenstad is al zichtbaar hoe dat eruit ziet: de Brugstraat en A-straat zijn inmiddels opnieuw ingericht (zie figuur 1). Voetgangers en fietsers hebben hier aanmerkelijk meer ruimte en de straat is veel aantrekkelijker geworden. Wel zijn de beperkte mogelijkheden voor gestalde fietsen nu goed zichtbaar. Inmiddels is gestart met de herinrichting van de Munnekeholm en het A-kerkhof.



Figuur 1: Meer ruimte voor voetganger en fietser in de Brugstraat

Verder wordt er in de binnenstadsvisie gekozen meer structuur aan te bieden voor fietsers. De stallingscapaciteit dient fors te worden uitgebreid, gecombineerd met beïnvloeding van het (stallings)gedrag op plekken waar looproutes door gestalde fietsen worden geblokkeerd.

Op een aantal plekken in de binnenstad en op piekmomenten kan de openbare ruimte het aantal gestalde fietsen niet meer aan. Met als gevolg dat irritatie en overlast toenemen. Om de fietsende bezoeker van de binnenstad voldoende stallingsplekken te kunnen bieden en bovendien de overlast van gestalde fietsen te verminderen, dient het aantal stallingsplaatsen de komende jaren flink uitgebreid te worden. Uit onderzoek blijkt dat er een behoefte is aan 5.000 tot 6.000 extra stallingsplekken in de binnenstad, verdeeld over meerdere gebieden (zie figuur 2).



Figuur 2: Zoekgebieden extra fietsstallingsplekken (uit: Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad Groningen)

In de ‘Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen’ zijn vijf gebieden aangewezen om extra stallingscapaciteit voor fietsen te zoeken (zie figuur 2). Ieder zoekgebied kent een eigen specifieke opgave:

- **Grote Markt.** Dit gebied heeft een opgave van 1.000 stallingsplaatsen voor fietsen. De realisatie van de fietsenstalling Nieuwe Markt (1.200 plekken) biedt onvoldoende stallingsplekken om de vraag in dit gebied op te lossen. Op dit moment worden gesprekken gevoerd met de eigenaar van het voormalige V&D-pand om in de kelder van het V&D-pand een fietsenstalling te realiseren voor ongeveer 1.500 fietsen.
- **Universiteit.** In dit gebied ligt een opgave van 1.000 stallingsplaatsen. De universiteit heeft een nieuwe fietsenstalling onder de Universiteitsbibliotheek aangelegd en neemt na de verhuizing van de Openbare Bibliotheek naar het Groninger Forum de bestaande fietsenstalling in de Oude Boteringestraat over. We onderzoeken of het mogelijk is deze fietsenstalling op zaterdag te gebruiken voor bezoekers aan de binnenstad.
- **Westerhaven.** In dit gebied is een stallingsbehoefte voor ongeveer 1.000 fietsen. Op dit moment is hier in de openbare ruimte in voorzien, maar vanuit de beschikbare capaciteit en (ruimtelijke) kwaliteit is ook hier (op termijn) een in pandige of ondergrondse oplossing nodig.
- **Gedempte Zuiderdiep.** Op de kop van de Herestraat ter hoogte van het Gedempte Zuiderdiep is behoefte aan circa 1.000 stallingsplaatsen.
- **Vismarkt (Binnenstad-West).** Voor dit gebied ligt een opgave om 2.000 stallingsplaatsen te vinden. Dit gebied heeft een hoge aantrekkingskracht

op de fietsende bezoeker vanwege de warenmarkt en de centrale ligging in het hart van de binnenstad. De openbare ruimte in dit gebied is beperkt en er dient dan ook gezocht te worden naar een inbandige of ondergrondse fietsenstalling.

Ervaringen korte termijn oplossingen Flitsteam

De projectgroep Fietsparkeren Binnenstad, ook wel Flitsteam genoemd, is in de zomer van 2017 opgericht om op een daadkrachtige en creatieve wijze fietsparkeerknelpunten aan te pakken, zodat er meer ruimte komt voor de voetganger. Daartoe is ingezet op gedragsverandering via campagnes, fietslabels, markeringen in de openbare ruimte en fietsstewards. Vooral deze laatste twee maatregelen zijn erg effectief gebleken. Ook is gezocht naar inbandige stallingsruimte, in bijvoorbeeld leegstaande winkelpanden.

Markering bleek erg effectief, mensen houden zich over het algemeen aan aangebrachte lijnen en grenzen. Door middel van (duidelijke) markeringen is de parkeeroverlast te beperken. Fietsstewards zorgen tevens voor minder parkeeroverlast op drukke punten en daarmee is de toegankelijkheid in de binnenstad de afgelopen tijd flink verbeterd. Ook is het straatbeeld netter. Structurele inzet van stewards is gewenst om blijvend resultaat te krijgen. Door de inzet van stewards is de overlast van gestalde fietsen afgenomen en zijn mensen sneller geneigd gewenst gedrag te tonen.

Het is erg lastig gebleken om voor de korte termijn extra stallingsruimte te vinden. We hebben veel locaties en panden onderzocht, maar deze bleken meestal voor korte termijn niet inzetbaar of slechts in geringe mate te kunnen bijdragen aan extra stallingscapaciteit. En dat vaak tegen hoge kosten. We hebben vooral extra ruimte gevonden in het plaatsen van extra fietsrekken in de openbare ruimte. De fietsrekken kennen een hoge bezettingsgraad en verminderen de overlast van gestalde fietsen in de directe omgeving.

Eén van de bekendere maatregelen zijn de tijdelijke fietsvakken op de Grote Markt tijdens uitgaansavonden. Deze fietsvakken zijn een groot succes gebleken en voorzien nadrukkelijk in een grote behoefte. De veiligheid en toegankelijkheid van de Poelestraat zijn aanzienlijk verbeterd.

Het opruimen van weesfietsen en fietswrakken in de binnenstad heeft meer structurele personele capaciteit om dit aan te pakken. Ook het eventueel – in de toekomst – handhavend optreden vraagt extra capaciteit. We zijn primair van mening dat we in de binnenstad pas kunnen gaan handhaven op het moment dat er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving aanwezig is. Ook juridisch gezien is dit een belangrijke voorwaarde voor handhaving. Bovendien denken wij, gelet op onze ervaringen, dat de inzet van fietsstewards het beste resultaat oplevert en een positievere benadering is.

Om op korte termijn de overlast van gestalde fietsen blijvend te verminderen c.q. beheersbaar te houden is het aan te bevelen structureel fietsstewards in te blijven zetten. Markering, al dan niet tijdelijk, op drukke plekken helpt ook om de overlast te beperken. Daarnaast kan er meer inspanning worden gedaan om weesfietsen en fietswrakken in de binnenstad op te ruimen.



Figuur 3: Markering om tijdelijke fietsvakken te creëren

Uit de evaluatie blijkt verder dat veel mensen vaak bereid zijn hun fiets goed te stallen, mits er ruimte voor is. Doordat er te weinig stallingsruimte is én er niet wordt ingegrepen, zet men de fiets uiteindelijk maar ergens neer. In de bijlage bij deze brief is een uitgebreidere evaluatie van het project Fietsparkeren Binnenstad opgenomen.

Verkenning fietsenstalling(en) Binnenstad-West

Er is dus uiteindelijk meer nodig om de stallingsmogelijkheden voor fietsen te vergroten. De afgelopen maanden hebben we ons gericht op het verkennen van mogelijkheden voor inpandige en/of ondergrondse fietsenstallingen in het gebied Binnenstad-West. We hebben een verkenning gedaan van 5.000 mogelijke fietsstallingsplekken aan de westkant van de binnenstad, om te kunnen voldoen aan de opgave van 2.000 fietsstallingsplekken. Het gebied Binnenstad-West heeft niet alleen de grootste opgave als het gaat om behoefte aan stallingsplaatsen, ook zijn de A-sstraat en Brugstraat recentelijk heringericht. Bovendien vormt de realisatie van één of meer inpandige en/of ondergrondse fietsenstallingen in dit gebied de grootste uitdaging vanwege de hoge druk op de openbare ruimte en de rijke historische waarden.

Voor het inventariseren van mogelijke stallingslocaties is rekening gehouden met (toekomstige) fietsroutes. Fietsenstallingen liggen bij voorkeur aan een fietsroute en nabij een aantrekkelijke bestemming. Voor de omgeving

Vismarkt komen de fietsers vanuit noordelijke richting (Kijk in 't Jat straat, Guldenstraat), zuidelijke richting via de Pelster- Haddinge- en Folkingestraat en via de Munnekeholm. Voor de fietser vanuit het westen van de stad komt men vanuit de Brugstraat. De laatste is veruit het meest intensief. Daarom richt dit onderzoek zich primair op deze stroom van fietsende bezoekers. Oplossingen die meerdere stromen bedienen hebben de voorkeur, maar blijken lastig te realiseren door de intensieve stromen van voetgangers, fietsers en gebruikers van de openbare ruimte (markt, evenementen) in dit gebied.



Figuur 4: Fietsroutes naar de binnenstad (uit: Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad Groningen)

Geschikte stallingslocaties

Om tot geschikte fietsstallingslocaties in het gebied Binnenstad-West te komen, is deze opgave vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Een goede fietsenstalling biedt uiteraard kwaliteit voor de gebruiker, maar ook dient een fietsenstalling tevens goed te zijn ingepast in haar omgeving. Daarom is kwaliteit van de openbare ruimte minstens even belangrijk. Tevens is een inschatting gemaakt naar investerings- en exploitatiekosten.

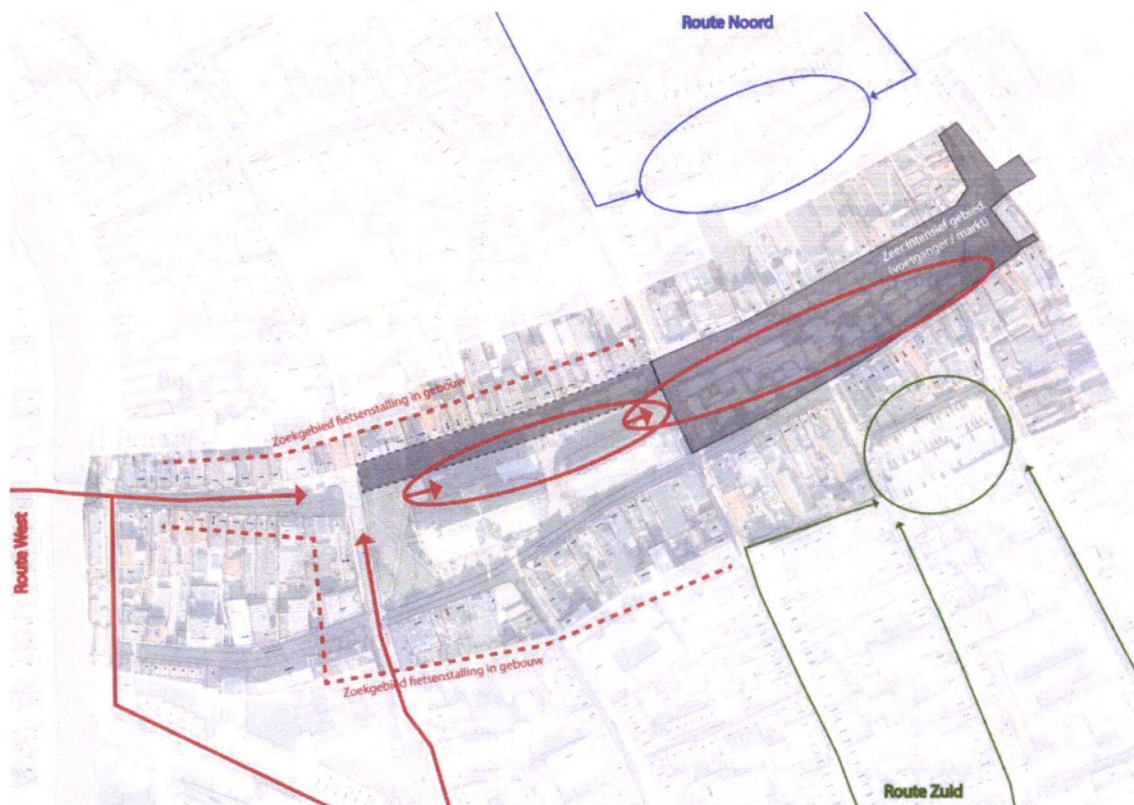
Het gebied Binnenstad-West kenmerkt zich door een hoogwaardige en karakteristiek waardevolle openbare ruimte die zeer intensief gebruikt wordt, met een bijpassende bebouwing, op relatief kleinschalige verkavelling. Om dit

karakter te behouden is het van belang een goede afweging te maken tussen de realisatie een fietsenstalling in bestaande bebouwing, of het volledig nieuwbouwen van een fietsenstalling ondergronds.

Bestaande bebouwing

Een voordeel van het gebruik van bestaande panden is dat de openbare ruimte minimale verandering ondergaat en zijn karakter optimaal kan worden behouden. Echter, in tegenstelling tot het gebied Grote Markt met het voormalig V&D-pand, vormt het vinden van een pand van voldoende grootte in het gebied Binnenstad-West een grote uitdaging.

De noordzijde van de Vismarkt telt meerdere panden welke door hun grootte potentie zouden kunnen bieden voor een fietsenstalling. Op drukke dagen zijn deze panden echter moeilijk bereikbaar voor fietsers vanuit richting A-sstraat. Ook spelen de ontwikkelingen rond de warenmarkt een rol. Onlangs hebben wij u over de stand van zaken geïnformeerd. Op dit moment onderzoeken wij enkele scenario's voor de ruimtelijke inpassing van de warenmarkten op de Grote Markt en de Vismarkt op de Vismarkt en Tussenbeide Markten. Hierbij betrekken we de consequenties van het eventueel afsluiten van 1 of beide rijbanen rond de markt op de Vismarkt



Figuur 5: Zoekgebieden voor fietsstallingslocaties gebied Binnenstad-West. Hierbij is de fietsroute uit richting west dominant voor het vinden van geschikte fietsstallingen

Om deze reden kijken we vooral naar mogelijke locaties aan de west- en zuidzijde van de Vismarkt en het Akerkhof, maar ook locaties die niet ideaal liggen wat betreft fietsroutes vanuit richting west. Daarbij zijn loopafstanden naar het kernwinkelgebied, zoals de Vismarkt en Brugstraat, ook van belang. Uit eigen ervaring blijkt, maar ook wat we zien in andere grote steden, is dat fietsers maximaal 150 meter loopafstand accepteren. Wordt de afstand groter, dan neemt het stallingsgebruik flink af en staan de fietsen in de openbare ruimte.

Op dit moment is het moeilijk een exacte inschatting te geven van de investering per locatie. Voor de verbouwing van bijvoorbeeld de kelderverdieping van de parkeergarage Haddingestraat is echter wel een globale inschatting gemaakt. De investering bedraagt ongeveer 1,5 miljoen euro. Het gaat dan om een capaciteit van ongeveer 500 stallingsplaatsen ofwel een investering van 3.000 euro per stallingsplaats. Voor een monumentaal pand zal de investering per fiets hoger liggen aangezien rekening gehouden moet worden met de plaats van bestaande kolommen, plafondhoogtes, voorschriften, exploitatielasten, etc.

Nieuwbouw

Er is ook een eerste verkenning gedaan naar nieuw te bouwen, ondergrondse fietsenstallingen. Hierbij zijn locaties bekeken die dichtbij bestemmingen (Vismarkt, Brugstraat) en aan fietsroutes vanuit richting west liggen. Voor de kwaliteit van de openbare ruimte is het van belang dat een ondergrondse fietsenstalling diep genoeg komt te liggen, zodat het maaiveld zijn huidige peil en materialisering kan behouden. Verder zijn de inpassingen van de in- en uitgangen cruciaal. Deze bevinden zich bij voorkeur in (of naast) bestaande bebouwing. Echter gezien de ruimte die een fietsentree vraagt, kan dit alleen voor de voetgangersentree worden gedaan. Bij een fietsentree in de openbare ruimte dient de borstwering van de entree maximaal 1m hoogte te zijn. Hierdoor wordt de waardevolle ruimte van het plein visueel zo min mogelijk onderbroken. In Amsterdam is voor de fietsenstallingen onder het Beursplein en het Leidseplein (beiden met een capaciteit van 2.000 fietsen) ook voor deze oplossing gekozen.

De inpassing van een fietsentree in de openbare ruimte is essentieel wil een fietsenstalling ook daadwerkelijk gebruikt gaan worden. Daarnaast is dit belangrijk voor het overblijven van goed bruikbare en kwalitatieve ruimte. Nader onderzoek is nodig naar mogelijkheden in relatie tot een passende afmeting van de stalling (ofwel capaciteit) en de waarden van de waardevolle historische karakteristieken. Daar spelen de bestaande bomen bijvoorbeeld een belangrijke rol in, maar ook de hoge archeologische waarden van de Vismarkt en het A-kerkhof. Vanuit erfgoed heeft deze laatste locatie bijvoorbeeld geen voorkeur voor een ondergrondse fietsenstalling. Nader onderzoek is nodig om te verwachte waarden in kaart te brengen. In ieder geval zijn de kosten en de benodigde tijd van archeologisch onderzoek hoog.

Afhankelijk van de locatie en grootte vraagt nieuwbouw een investering van 10 tot 15 miljoen euro. In deze kostenraming is rekening gehouden met uitgebreid archeologisch onderzoek, maar ook dat het dek van de fietsenstalling voldoende draagvermogen heeft zodat een warenmarkt, maar ook evenementen als een kermis zonder problemen op die locatie kan worden gehouden.

Afwegingen

Uit de verkenning blijkt dat voor het gebied Binnenstad-West niet eenvoudig is om 2.000 stallingsplekken te vinden in bestaande panden. Grote panden zoals die aan de Grote Markt staan, zijn in dit gebied niet aanwezig. Daarmee is een veelvoud aan bestaande panden nodig om voldoende stallingsplek te bieden. Maar een groot nadeel is dan dat de exploitatielasten flink oplopen. Een aanvulling kan worden gevonden door nieuwbouw te plegen en een ondergrondse fietsenstalling te realiseren. Echter is ondergronds bouwen niet goedkoop en dient rekening te worden gehouden met ons erfgoed, zoals archeologie.

Qua exploitatielasten is het beheer van één grote fietsenstalling over het algemeen voordeliger dan het beheer van meerdere kleinere fietsenstallingen. Vooral tijdens de avond- en nachturen zijn in verband met de sociale veiligheid minimaal twee beheerders nodig. Voor het beheer van een fietsenstalling met ongeveer 500-1.000 stallingsplaatsen dient jaarlijks rekening te worden gehouden met circa 75.000 euro aan beheerslasten per jaar (ofwel 75-150 euro per fiets). Dit is exclusief eventuele huur van het pand of planmatig onderhoud. De beheerslasten voor een fietsenstalling met 2.000 stallingsplaatsen bedragen ongeveer 150.000 euro per jaar (ofwel 75 euro per fiets).

Tijdelijke oplossingen

De verkenning van het Flitsteam laat zien dat er in dit gebied kansen zijn voor capaciteitsuitbreiding, maar dat deze kansen niet snel te realiseren zijn. Tot die tijd kunnen we het fietsparkeerprobleem verminderen door de inzet van fietsstewards aangevuld met succesvolle maatregelen uit het flitsteam, zoals fietsvakken en -rekken en tijdelijke markeringen. Het is aan de raad om hier al dan niet structureel budget voor beschikbaar te stellen.

Vervolg

Daarnaast is er nader onderzoek nodig om geschiktheid van bestaande panden te inventariseren. Ook moet nader onderzocht worden of nieuwbouw te combineren is met andere projecten, zoals de herinrichting van de warenmarkt zodat kosten en gebruiksgemak geoptimaliseerd kunnen worden. Er zijn kansen die nader in beeld worden gebracht, zodat het nieuwe college en de nieuwe raad daar een besluit over kan nemen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

de loco-burgemeester,
Ton Schroor

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'P' with a vertical line through it and a horizontal line across the top. The initials 'I.S.' are written to the right of the signature.

de loco-secretaris,
Bert Popken

Evaluatie project flitsteam fietsparkeren binnenstad 6 september 2018

Geparkeerde fietsen leiden op diverse plekken in de binnenstad tot meerdere problemen: overlast, onveiligheid en een rommelig straatbeeld. De projectgroep Fietsparkeren Binnenstad, ook wel Flitsteam genoemd, is opgericht om op korte termijn daadkrachtig en op een creatieve manier enkele bekende knelpunten aan te pakken, zodat er meer ruimte komt voor de voetganger. Het project moet bijdragen aan een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad en fietsstad door op een daadkrachtige en creatieve wijze knelpunten van fietsparkeren in de binnenstad aan te pakken.

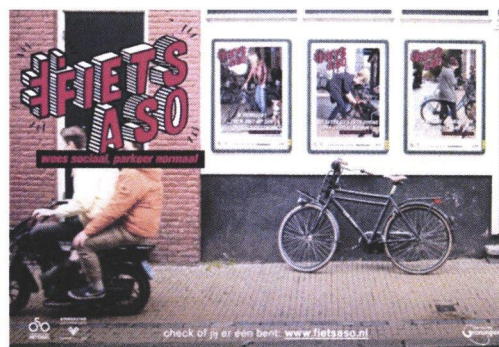
Ten behoeve van de langere termijn aanpak voor fietsparkeren, zoals de aanpak binnenstad West, levert het project input voor het opdoen van ervaring met de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan fietsparkeren en gedragsverandering.

We zijn inmiddels een jaar verder en hieronder geven we de belangrijkste resultaten van het project weer.

Gedragscampagne

Eén van de meest zichtbare deelprojecten is de #fietsaso campagne. Deze heeft bewustwording en discussie op gang gebracht. De campagne bestond uit een (ludieke) postercampagne, fietslabels, een website (www.fietsaso.nl) en een aantal verrijdbare borden in de vorm van een pijl. De posters en de pijlen zijn hieronder afgebeeld. De pijlen werden voornamelijk tijdens Let's Gro ingezet. In samenspraak met WerkPro en de Fietsersbond zijn er labels gemaakt om aan het stuur van fietsen te hangen. Ze bleken erg zichtbaar en dragen bij aan de bewustwording en het verbeteren van de toegankelijkheid. De #fietsaso campagne werd positief ontvangen, maar er was ook behoefte aan een tegengeluid ("Als dit niet mag, hoe moet het dan wel?"). Daarom is de #fietsheld opgericht. Deze campagne bestond uit eenzelfde website, www.fietsheld.nl. Ook zijn er gouden zadelhoesjes uitgedeeld met de slogan "#Fietsheld, want jij parkeert je fiets goud!", aan fietsen die goed geparkeerd stonden.

In het najaar 2018 willen we de campagne vervolgen, gebruik makend van de opgedane ervaringen.



Gedragsbeïnvloeding openbare ruimte

Naast de campagne hebben we gedrag willen beïnvloeden door eenvoudige aanpassingen in de openbare ruimte. De fietspijlen zijn hier een voorbeeld van, maar het meest succesvol is het aanbrengen van (tijdelijke) belijning. In samenhang met de hiervoor genoemde campagne maar ook bij de fietsvakken op de Grote markt (zie verderop) en door inzet van stewards is op meerdere plekken in de binnenstad gebruik gemaakt van tijdelijke markering door middel van tape of spuitverf. De markering is erg effectief, mensen houden zich over het algemeen aan aangebrachte lijnen en grenzen. Door middel van (duidelijke) markeringen is de parkeeroverlast te beperken. Bij grote drukte wordt er

wel over lijnen heen geparkeerd en doet fout parkeergedrag al snel fout gedrag volgen. Met de inzet van stewards is dat beter in de hand te houden.

Extra stallingsruimte

Het is erg lastig gebleken om voor de korte termijn extra stallingsruimte te vinden. We hebben veel locaties en panden bekeken maar het bleek meestal voor korte termijn niet inzetbaar of slechts in geringe mate te kunnen bijdragen aan parkeerruimte. En dat vaak tegen hoge kosten.

We hebben wel de gemeentelijke fietsstalling aan het Zuiderdiep op zaterdag open gesteld voor winkelend publiek. Daarnaast hebben we (extra) fietsrekken toegevoegd, o.a. in de Guldenstraat, bij de Martinikerk, op de hoek van de Vismarkt en naast de A-kerk. Deze rekken staan hier donderdag t/m zondag en sommige rekken de hele week. De rekken kennen een hoge bezettingsgraad en verminderen parkeeroverlast in de directe omgeving.

De vier overdekte stallingen in de binnenstad zijn geïnterviewd. Belangrijkste uitkomst is dat de stalling in de Oude Boteringestraat na opening van het Forum over wordt gedragen aan de RUG en de stalling in de Peperstraat dicht gaat. Uitgebreide opknappbeurten zijn daarom niet meer aan de orde. Wel zijn de openingstijden op ons verzoek verruimd. Met de inzet van fietsstewards en door middel van de campagne hebben we de bekenbaarheid van de stallingen vergroot.

Fietsvakken Grote Markt

Eén van de bekendere maatregelen is de tijdelijke fietsvakken op de Grote Markt. Op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond worden de fietsvakken gerealiseerd met inzet van fietsstewards. Deze vakken zijn een groot succes en voorzien in een grote behoefte. De veiligheid en toegankelijkheid van de Poelestraat is aanzienlijk verbeterd, aangezien daar weinig tot geen fietsen meer geparkeerd worden. Toch blijkt het geheel fietsvrij houden van de Poelestraat niet mogelijk en is er met name aan het eind van de Poelestraat nog steeds hinder.

Fietsstewards

We hebben het parkeergedrag en het optimaal benutten van de openbare ruimte verder willen stimuleren door de inzet van fietsstewards. Stewards spreken bezoekers aan en verwijzen hen naar de juiste plek of naar de stallingen. Ook houden zij in de gaten dat fietsen netjes geparkeerd staan en toegangs- en uitvalswegen vrij blijven. We zetten stewards nu in op:

- Uitgaansavonden Grote Markt op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond en -nacht.
- Fietsstallingen naast Korenbeurs op Akerkhof op vrijdagmiddag en zaterdag.
- Fietsstewards in de binnenstad die op drukste punten ingezet worden, o.a. bij Vismarkt, Tussen Beide Markten, Zuiderdiep. Inzet op dinsdag-, woensdag, donderdag- en vrijdagmiddag en op zaterdag.

We werken momenteel vooral met mensen van Werkpro om zo invulling te geven aan de gemeentelijke beleidsdoelstelling om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen te geven (sroi). Voor de uitgaansavonden zetten we studenten in omdat die de doelgroep beter kunnen aanspreken.

In het voorjaar hebben wij een evaluatie uitgevoerd. Daarnaast hebben de ingezette stewards een logboek bijgehouden waarin zij de situatie op straat met foto's beschrijven en



hebben we onderzoek van de studenten van de RUG benut om het effect van de stewards in beeld te brengen. Dit levert de volgende conclusies op:

- De parkeeroverlast op drukke punten is verminderd door de inzet van fietsstewards.
- De toegankelijkheid van de gehele binnenstad is verbeterd doordat fietsstewards cruciale punten als zebrapaden en blindegeleidestroken vrijhouden van geparkeerde fietsen.
- Het straatbeeld is een stuk netter.

De overtuiging is dan ook dat structurele inzet van stewards gewenst is om blijvend resultaat te laten zien. Door de inzet van stewards neemt de overlast zienderogen af en zijn mensen sneller geneigd gewenst gedrag te laten zien. Dit kan enerzijds te verklaren zijn door de controlerende functie die de steward heeft, anderzijds doordat mensen geneigd zijn patronen te volgen. Staan alle fietsen netjes in een rij, dan is de kans groot dat men de eigen fiets ook in deze rij zet.

Daarnaast leverde de evaluatie op dat de huidige stewards door hun dagelijkse inzet goed zicht hebben op de aanwezigheid van fietswrakken en langdurig geparkeerde fietsen. Bij een eventuele structurele invulling van de stewards zouden zij hierin ook meer nadrukkelijk een rol kunnen spelen. Het structureel inzetten van stewards wordt nader verkend, temeer de tijdelijke inzet eind 2018 stopt.

Opruimen fietswrakken

Eén van de snelste manieren om ruimte op straat te creëren is fietswrakken en weesfietsen weg te halen. Een fiets moet gelabeld worden, waarna hij twee weken later weggesleept mag worden. We hebben enkele malen een opschoonactie georganiseerd in de binnenstad. Dit biedt ruimte maar deze ruimte wordt al snel weer ingenomen. In de praktijk levert het discussie op wanneer een fiets als wrak kan worden aangemerkt en dit levert juridische vraagstukken op. Wegslepen is daardoor minder snel mogelijk dan gewenst. Om weesfietsen en wrakken sneller en vaker op te kunnen ruimen is meer structurele capaciteit nodig. Een eventuele structurele inzet van stewards zou hier aan bij kunnen dragen.

Waar we nog graag invulling aan willen geven is een pilot voor een 'fietsinleverpunt' in de binnenstad. Je moet nu moeite doen om van je oude fiets (fietswrak) af te komen, het is veelal makkelijker om de oude fiets te laten staan. We willen onderzoeken of een inleverpunt helpt, waarbij er een kleine vergoeding of beloning wordt gegeven voor het inleveren van een oude fiets. We zoeken nog naar een geschikte locatie in combinatie met personele bezetting. De oude fietsen kunnen worden opgeknapt of onderdelen kunnen worden hergebruikt.

Handhaven / parkeerverboden

Vaak wordt gevraagd om sneller handhavend op te treden en fout geparkeerde fietsen weg te halen. We hebben verkend of we dit snel kunnen invoeren maar dat is lastig gebleken. Het leidt tot de volgende bevindingen:

- We zijn primair van mening dat we in de binnenstad pas kunnen gaan handhaven op het moment dat er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving aanwezig is. Dat is nu niet het geval en daarom willen we daar nadrukkelijk op inzetten. Het grootste knelpunt daarbij is de binnenstad-west.
- Om te kunnen handhaven moet duidelijk worden aangegeven waar wel en niet mag worden geparkeerd, met duidelijke verbodsborden en wijzigingen van de gemeentelijke regels. Dat levert veel discussie op en is niet snel te realiseren.
- Daar komt bij dat dit dan ook structurele handhavingscapaciteit vraagt, ook in de nachtelijke uren tijdens uitgaansavonden.
- Jurisprudentie vereist dat de overtreder eerst in de gelegenheid moet worden gesteld de overtreding ongedaan te maken en de fiets pas na een bepaalde tijd kan worden weggehaald. Dit vereist administratieve capaciteit. In het geval van een snelle boodschap is de overtreding alweer ongedaan gemaakt voordat er handhavend kan worden opgetreden.

- In het geval van acute gevaarstelling, bijvoorbeeld blokkade van een doorgang van hulpdiensten kan er wel direct worden opgetreden. Dit vereist ook handhavingscapaciteit.

Gelet op onze ervaringen denken wij dat de primaire inzet van fietsstewards het meeste resultaat oplevert. Wanneer wij de stallingscapaciteit in bepaalde delen van de binnenstad op orde hebben kan een parkeerverbod overwogen worden. Daarbij is het wel noodzakelijk dat er structurele handhavingscapaciteit beschikbaar komt.

Aanbevelingen.

Om op korte termijn de parkeeroverlast blijvend te verminderen c.q. beheersbaar te houden is het aan te bevelen structureel fietsstewards in te zetten. Markering, al dan niet tijdelijk, op drukke plekken helpt om de overlast te beperken. Daarnaast kan er meer inspanning worden gepleegd om weesfietsen en fietswrakken op te ruimen.

Uit onze evaluatie blijkt dat mensen echt wel bereid zijn om hun fiets goed neer te zetten, als er maar plek voor is. Zodra met belijning een extra fietsparkeervak aangegeven wordt, wordt deze direct gebruikt. Hieruit komt het gebrek aan stallingsruimte goed naar voren. Doordat er te weinig stallingsruimte is zet men, bij gebrek aan sturing, de fiets maar gewoon ergens neer.