

Dilemma's rond fietsparkeren in de binnenstad van Den Haag

Jacqueline Pieters
Gemeente Den Haag
jacqueline.pieters@denhaag.nl

Kees de Leeuw Gemeente Den Haag
kees.deleeuw@denhaag.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Dilemma's rond fietsparkeren in de binnenstad van Den Haag

Het stallen van fietsen in binnensteden is de afgelopen jaren steeds vaker een probleem. Er komen teveel geparkeerde fietsen en ze staan in de weg. Wie zijn fiets netjes wil wegzetten vindt geen geschikte plek in de buurt.

Bij de aanpak en oplossing van dit probleem zijn verschillende dilemma's aan de orde:

- Het fietsparkeerprobleem groeit maar we willen fietsers ook niet hinderen. Want meer fietsgebruik is toch juist goed voor het milieu en de bereikbaarheid van de stad ?
- Fietsen is goedkoop en bijna gratis. Oplossingen voor fietsproblemen mogen daarom ook niet teveel kosten. Fietsers zijn nauwelijks bereid om voor een stalling te betalen. Maar stallingen en handhaving op fout geparkeerde fietsen vergen veel geld.
- Ondernemers en winkeliers willen graag dat weesfietsen en wrakken worden weggehaald. Maar de fietsen van hun klanten moeten netjes blijven staan. Voor handhavers is het moeilijk om het onderscheid te maken.
- Fietsers zijn gewend aan 'vrijheid, blijheid'. Het veranderen van dit gedrag kost tijd.
- Het is de moeite waard om gebruik te maken van aanknopingspunten die er zijn om fietsers te verleiden tot een meer sociaal gedrag. Bijvoorbeeld : fietsers blijken graag in een rijtje te willen parkeren.

In deze paper wordt beschreven hoe Den Haag met dit soort dilemma's omgaat. Kortom : hoe komen we zover dat het klakkeloos parkeren van een fiets tegen de winkelpui alleen nog in de film voorkomt ?

1. Inleiding

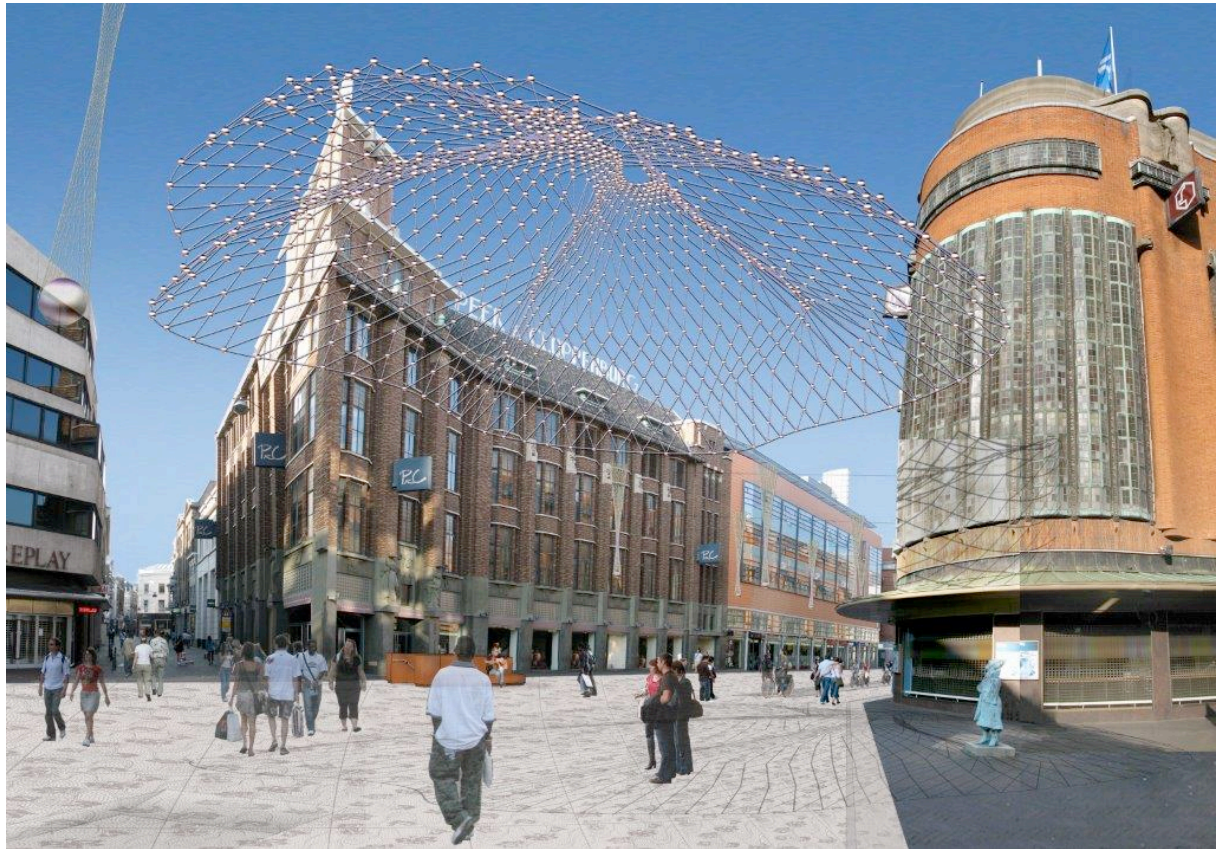
Het stallen van fietsen in binnensteden en rond stations is de afgelopen jaren steeds vaker een probleem. Ook in Den Haag is dat het geval. Jarenlang werkte het principe van 'vrijheid, blijheid' naar tevredenheid. Rond de stations en de binnenstad ontstonden echter steeds vaker fietsparkeersituaties die te veel ergernis, gevaar of belemmering van voetgangers opleverden. Er moesten meer structurele oplossingen, strenge handhaving en een ander gedrag van het publiek komen. In de NRC van 8 december 2011 verscheen een artikel waarin beschreven werd dat de situatie waarin je je fiets tegen een willekeurige winkelpui kan parkeren 'alleen nog in de film' zal voorkomen. Kortom het fietsparkeren raakt veel meer gereguleerd en georganiseerd. Een omslag vergelijkbaar met de ontwikkeling van het autoparkeren vanaf de jaren zestig. Daar begon de regulering stevig vorm te krijgen nadat het plaatsen van parkeermeters in 1962 wettelijk mogelijk werd gemaakt. De overgang naar een meer gereguleerde aanpak van het fietsparkeren leidt tot allerlei discussie en vragen. Vaak met een ethisch of normatief tintje. Want:

- We willen toch graag het fietsen stimuleren en dus geen hinderlijke regels opleggen?
- Wie bepaalt welke fietsparkeersituaties "niet acceptabel" zijn ?
- Wie moet er betalen voor fietsenstallingen en handhaving op straat?
- Hoeveel mogen oplossingen kosten?
- Hoe kan je het gewoontegedrag van fietsers veranderen?
- Kunnen kostbare winkelgevels wijken voor (inritten naar) fietsenstallingen?
- Wie is er verantwoordelijk voor oplossingen?

In Den Haag werd het antwoord op dit soort vragen dringend met de herinrichting van de Grote Marktstraat in het kernwinkelgebied. De Grote Marktstraat is al vanaf het midden van de jaren negentig regelmatig in verbouwing. Eerst door de aanleg van de bekende tramtunnel, de laatste jaren vooral vanwege een viertal grote nieuwbouwprojecten. In de tussentijd werd de straat "tijdelijk ingericht". Inmiddels is het eerste bouwproject opgeleverd. De andere drie volgen later dit jaar. Als bekroning en sluitstuk zal de straat opnieuw worden ingericht inclusief een nieuwe verlichting in de vorm van kroonluchters. De ambitie is dat de straat vanaf eind 2014 'een balzaal' zal zijn.

Met de gemeenteraad is afgesproken dat in de Grote Marktstraat na herinrichting geen geparkeerde fietsen meer zullen worden toegestaan. Complicatie daarbij is dat ook werd afgesproken dat fietsers nog wel mogen *rijden* door de Grote Marktstraat. De straat vormt nu eenmaal een belangrijke schakel in het hofstedelijk fietspadennet.

Duidelijk was dat de ambitie om de Grote Marktstraat vrij van geparkeerde fietsen te krijgen een krachtige en integrale aanpak zou vergen. In de 'Visie Fietsparkeren binnenstad' zijn daarom oplossingen opgenomen voor de financiering, de handhaving, de ontwikkeling van stallingsruimte en de communicatie met gebruikers van de binnenstad.



De Grote Marktstraat vanaf eind 2014 : een balzaal met kroonluchters en zonder geparkeerde fietsen

2. Visie Fietsparkeren Binnenstad

De aanpak van de fietsparkeerproblemen in de binnenstad bleek de laatste jaren steeds meer te kort schieten. Er werden bewaakte stallingen ingericht, er werden fietsbeugels geplaatst en bij werkzaamheden en evenementen werden incidenteel fietsen verwijderd. Maar de financiering van stallingen was niet structureel geregeld en de handhaving was verdeeld over verschillende organisatie-onderdelen van de gemeente.

De snelle groei van de fietsparkeerproblemen vroeg om meer samenhang en een duidelijker financiering van de aanpak. De Visie Fietsparkeren Binnenstad (2013) bevat die aanpak. Niet alle onderdelen in de Visie zijn nieuw, maar nieuw is wel dat de verschillende kwesties rondom fietsparkeren in samenhang zijn gebracht. In de paragrafen hieronder zijn de verschillende onderdelen van de Visie Fietsparkeren beschreven en tevens is aangegeven welke dilemma's problemen en kansen er bij de verschillende onderdelen aan de orde zijn.

2.1 Uitbreiding Stallingscapaciteit

Een effectieve aanpak van fietsparkeerproblemen is pas mogelijk als er voldoende stallingscapaciteit beschikbaar is.

Gemikt wordt op uitbreiding van de stallingscapaciteit in de binnenstad met 2500 fietsparkeerplaatsen in 2020. Dit streefgetal is gebaseerd op tellingen van fout geparkeerde fietsen in het centrale winkelgebied. Volgens de meeste recente telling op zaterdag 17 mei 2014 stonden er rond 14.00 uur 2700 fietsen gestald in de Grote Marktstraat en de directe omgeving ervan. Daarvan stonden 2115 fietsen in de openbare ruimte en 585 fietsen in een van de bewaakte stallingen.

Als potentiële stallingsruimte wijst de visie ruim 5000 plekken aan. Twee keer zoveel als nodig, omdat de ervaring leert dat veel stallingsplekken uiteindelijk – om uiteenlopende redenen - niet gerealiseerd kunnen worden. De beoogde stallingsruimte valt uiteen in verschillende categorieën:

Type uitbreiding	Locatie	Potentiële Capaciteit	Stand van Zaken Medio 2014
1. Bestaande autoparkeerruimte (deels) ombouwen	- P-garage De Laan - Bijenkorf	- 500 - 1600	- Open 2012 - Juridische procedure
2. In Nieuwbouwplan	- De Markies - Sijthoff	- 394 - 321	- Plan in ontw. - Afkoop ?
3. Uitbreiden bestaande fietsenstalling	- Voldersgracht - Snoeptrommel - Stadhuis	- 70 - 40 - 1500	- Open in 2013 - Open in 2013 - Plan in ontwikkeling
4. Fietsvakken op straat	- diverse	- 600	- Geopend 2014
Totaal		5025	- 1210 plekken gerealiseerd - Ca. 2000 plekken in ontwikkeling - Ca. 1800 plekken onzeker of vervallen

Tabel 1 Uitbreiding Fietsenstallingen binnenstad

Bevindingen tot nu toe:

- Het (deels) ombouwen van bestaande autoparkeerruimte (type 1 in tabel 1) is een dure mogelijkheid, waar een aantal beperkingen aan kleven. De (potentiële) opbrengst van autoparkeerruimte is aanzienlijk. De opbrengst van fietsparkeren laag of zelfs negatief. Het verschil wordt door de gemeente bijgesteld. Inmiddels is ombouw van een deel van de matig bezette Q-parkgarage Veerkade toegevoegd aan het programma. Daar kunnen mogelijk 400 fietsparkeerplaatsen gemaakt worden.

- Het ombouwen van schaarse autoparkeerruimte tot fietsenstalling roept behalve financieel ook politiek/maatschappelijk weerstanden op. De aloude veronderstelling dat een goede autobereikbaarheid economisch belangrijker is dan goede voorzieningen voor fietsers speelt hier mogelijk een rol. In de centrale Grote Marktstraat ligt op de tramtunnel een goedgebruikte parkeergarage die deels – op relatief eenvoudige wijze - toegankelijk zou kunnen worden gemaakt voor fietsparkeren. Omdat de gemeente geen zeggenschap heeft over deze garage en ook vanwege de financiële en politieke bezwaren is deze optie tot nu toe niet haalbaar. Kortom het meest kansrijk is de ombouw van garages en parkeerplaatsen die weinig gebruikt worden. Maar die liggen vaak ook voor fietsers niet op handige plekken.
- Het opnemen van openbare fietsenstallingen in nieuwbouwplannen (type 2 in tabel 1) blijkt niet eenvoudig. Bij de ontwikkeling van enkele grote bouwplannen in de Grote Marktstraat heeft de gemeente harde afspraken gemaakt met de betreffende ontwikkelaars ¹. Afgesproken is dat zij zowel de bouw als exploitatie van openbare fietsenstallingen verzorgen. Wanneer die verplichting niet wordt nagekomen dan is een storting van ruim 13.000 euro per 10 niet gerealiseerde fietsparkeerplaatsen aan de orde. In de praktijk blijkt er toch veel weerstand om kostbare vloeroppervlakte of meters winkelgevel aan fietsenstallingen te besteden. Er is sprake van druk op de gemeente om de eisen te versoepelen of de optie 'afkopen' wordt gekozen. De gemeente is bevreesd dat de bouwplannen helemaal worden afgeblazen en denkt daarom met de ontwikkelaars mee. Gevolg is dat er per saldo toch minder fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden dan oorspronkelijk was afgesproken. Momenteel werkt de gemeente aan een algemeen beleid waarin fietsparkeernormen worden opgelegd bij de (ver-)bouw van winkels en andere publiekstreckers.
- Het uitbreiden van bestaande stallingen (type 3) is maar beperkt mogelijk. Het openbaar maken en anders inrichten van de ambtenarenstalling onder het stadhuis levert echter veel extra plekken op.
- Het realiseren van fietsvakken (type 4) is eenvoudig en goedkoop. Het aantal mogelijke plekken is echter beperkt vanwege ruimtegebrek of stedenbouwkundige bezwaren.
- Het gaat niet alleen om het aanbieden van voldoende aantallen fietsparkeerplaatsen. De locatie, vindbaarheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid van fietsenstallingen is ook van groot gewicht. Moet de fietser te ver lopen of te veel zoeken dan worden de stallingen niet (goed) gebruikt. Dit beperkt het aantal mogelijke locaties.

2.2. *Beter benutten stallingscapaciteit*

Behalve uitbreiding van de stallingscapaciteit is het ook van belang de bestaande stallingscapaciteit beter te benutten. Daarbij is het handig onderscheid te maken tussen stallingsruimte voor langparkeerders en stallingsruimte voor kortparkeerders. De gedachte was dat langparkeerders hun fiets vooral veilig willen stallen en best bereid zijn daarvoor een stukje te lopen en een prijs te betalen. Kortparkeerders willen daarentegen hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming kunnen neerzetten, maar hechten ook aan

¹ 3,5 fietsparkeerplaats per 100 m² winkeloppervlak, 1,7 fiets per 100 m² kantooroppervlak en 5 fietsen per 100 m² horeca.

een mogelijkheid om hun fiets 'vast' te zetten. Voor de langparkeerders zijn er daarom bewaakte fietsstallingen gemaakt, en voor kortparkeerders werden fietsbeugels in de openbare ruimte geplaatst.

De ervaring van de afgelopen jaren was echter dat een aanzienlijk deel van de fietsbeugels in beslag wordt genomen door lang gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken, terwijl de bewaakte stallingen niet volledig bezet zijn. Hierdoor bleef er onvoldoende stallingsruimte over voor bezoekers (kortparkeerders). Bovendien leidde de vele aan fietsbeugels vastgeketende weesfietsen en fietswrakken tot vervuiling en verloedering van de openbare ruimte. Om dit probleem op te lossen heeft Den Haag ervoor gekozen om in een deel van de binnenstad de fietsbeugels te verwijderen en in plaats daarvan fietsparkeervakken aan te leggen. De gedachte hierbij is dat door het ontbreken van aanbindmogelijkheden het onaantrekkelijker wordt om je fiets langdurig te stallen in de in de openbare ruimte. Tegelijkertijd werd in de bewaakte stallingen de eerste stallingsdag gratis. Doel daarvan was het verbeteren van het gebruik van de bewaakte stallingen. Om te voorkomen dat weesfietsen in de bewaakte stallingen achterblijven is gekozen voor een oplopend stallingstarief: de eerste dag is gratis, daarna moet er per dag een hoger tarief worden betaald.

Bevindingen tot nu toe:

- Fietsparkeervakken werken geleidend. Mensen zetten vanzelfsprekend hun fiets in het vak. Als het vak vol is wordt 'de lijn' van gestalde fietsen buiten het vak doorgezet. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat mensen zich graag aansluiten bij 'wat anderen doen' en door een keurig rijtje te vormen en niet de orde willen verstoren die anderen hebben opgebouwd. Andersom lijkt het ook zo te werken dat als de chaos van geparkeerde fietsen te groot wordt men de moed verliest en fietsers lukraak parkeren "want het maakt toch niet meer uit".
- Na het verwijderen van de beugels blijven er minder (wees)fietsen achter op straat en in de fietsparkeervakken.
- Het gebruik van de bewaakte stallingen is toegenomen, vooral vanwege het instellen van het gratis dagtarief. De stallingen zijn echter nog niet vol.
- Ook een deel van de langparkeerders vinden de bewaakte stallingen te veel moeite (gedoe met bonnetjes kost tijd).
- Er is veel weerstand tegen het verwijderen van de fietsbeugels. Mensen ervaren dat als fietsonvriendelijk.
- Er zijn te weinig fietsparkeervakken (en fietsstallingen), waardoor er teveel fietsen in een fietsparkeervak staan en er problemen zijn met omvallende fietsen.
- De belijning van de fietsparkeervakken is van slechte kwaliteit, waardoor de vakken na een tijdje niet meer goed herkenbaar zijn.

2.3 *Communicatie*

Fietsen is snel, makkelijk en goedkoop. Fietsers zijn niet gewend aan regels. Zij zijn gewend hun fiets overal neer te kwakken, het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming, zonder veel moeite en ook zonder te betalen. Het stallen van fietsen is vaak ook gewoontegedrag. Een goede en intensieve communicatie strategie is nodig om het juiste stallingsgedrag te bewerkstelligen. Daarbij is het belangrijk dat mensen weten waar ze wel en niet hun fiets mogen stallen en dat de fietsstallingen duidelijk zichtbaar en herkenbaar aangeduid zijn.

In Den Haag is gewerkt met promotieteams van studenten en een meer ludiek promotieteam van acteurs. Door middel van posters en bierviltjes in horecagelegenheden, spandoeken, stuurhangers en zadeldekjes werden nieuwe regels (zoals verboden te stallen op de Grote Markt en gratis stallen in de Biesieklettes) aan de fietsers duidelijk gemaakt. Ook is er gecommuniceerd via persberichten, internet en social media.

Bevindingen tot nu toe:

- Uit de ervaringen van de promotieteams bleek dat mensen op de hoogte waren van de nieuwe regels. Vooral op de Grote Markt (een klein gebied met een min of meer vast publiek) was de boodschap snel duidelijk gemaakt.
- Op de Grote Markt pasten mensen in het begin hun gedrag goed aan, maar dat werd minder toen mensen doorkregen wanneer en hoe er gehandhaafd werd.
- Het is moeilijk gewoontegedrag te doorbreken.
- Lange adem en veel herhaling zijn nodig.
- Bewegwijzering kan niet goed genoeg zijn, mensen letten er niet op.
- De bereidheid van ondernemers om te investeren in communicatie (bijvoorbeeld gratis consumptie op vertoon van het Biesieklette bonnetje) viel tegen.
- Communicatie zonder handhaving en/of beloning heeft onvoldoende effect.

2.4 Handhaving

Een effectieve handhaving op fout of hinderlijk geparkeerde fietsen op straat is niet goed mogelijk zolang niet voldaan is aan een aantal randvoorwaarden. Het voldoen aan die randvoorwaarden bleek in Den Haag niet eenvoudig. Het betreft:

- Er moet voldoende stallingscapaciteit zijn waarnaar verwezen kan worden.
- Het moet duidelijk zijn wie/welk (gemeentelijk) organisatie-onderdeel verantwoordelijk is voor de handhaving .
- Er moet binnen de gemeente overeenstemming zijn over de manier van handhaven. Welke boetes of straffen zijn acceptabel en uitvoerbaar? Hoe moet het straatbeeld er uit zien? Is de handhaving pas een succes als er geen fietsen meer staan of zijn 'een paar fietsen' nog wel acceptabel?
- Het moet duidelijk zijn waar de weggehaalde fietsen heen gaan.
- Er moet voldaan zijn aan de juridische voorwaarden om fietsen te kunnen weghalen.
- Er moet draagvlak voor de aanpak zijn bij in elk geval de betrokken winkeliers en horeca-ondernemers.

Bevindingen tot nu toe:

- In Den Haag waren verschillende organisatieonderdelen verantwoordelijk voor onderdelen van de handhaving. Dat werkt niet goed. Inmiddels is de handhaving duidelijk in één hand komen te liggen. Daarmee is dit probleem opgelost.
- Het blijkt moeizaam om voldoende stallingscapaciteit te bieden, zodat ook gehandhaafd kan worden.
- Veel discussie ontstaat over de mate van handhaving. De handhavers kunnen niet werken zonder duidelijke richtlijnen en een duidelijk verhaal naar de fietsers.
 - o De ondernemers willen wel graag handhaving maar niet te streng, want zij zijn bang klanten te verliezen. Er mag geen 'heksenjacht' ontstaan.

- De gemeenteraad heeft een 'begunstigingstermijn' vastgesteld van een halfuur. Dat wil zeggen dat fietsers de gelegenheid moeten hebben om hun fiets het eerste halfuur nog weg te zetten, alvorens de fiets echt wordt weggehaald.
- In de centrale winkelstraat Grote Marktstraat – het voetgangersgebied waar de stallingsproblemen hoog oplopen – is na een pittige politieke discussie ook een fietspad opgenomen. Dat wil zeggen dat je daar wél mag fietsen, maar niet mag parkeren. Voor de fietsers is dat een onlogische situatie.
- Er zijn nogal wat verschillende meningen over de manier waarop handhaving moet plaatsvinden. Dat varieert van 'zero tolerance' tot 'alleen optreden bij excessen'. In de Visie fietsparkeren is daarom een eindbeeld geschetst : fietsen staan in de binnenstad in stallingen.
- Fietsen mogen in beginsel overal staan, tenzij een gebied wordt 'aangewezen' in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Juristen zijn voorzichtig met het aanwijzen van gebieden, zolang er twijfel is over de aanwezigheid van voldoende stallingscapaciteit in de omgeving.
- Gegeven de hierboven beschreven complexe situatie waarbinnen het invoeren van strengere handhaving moet plaatsvinden is gekozen voor een stapsgewijze aanpak:
 - Alle stallingen in de binnenstad zijn gratis geworden vanaf eind 2013
 - Er zijn fietsvakken op straat geschilderd om snel extra capaciteit te bieden
 - Handhaving is vooral aangescherpt op plekken waar dat kansrijk en 'logisch" en "kansrijk" is : d.w.z. op de Grote Markt (zie ook par. 2.6) en in de Grote Marktstraat waar een groot deel van 2014 weg- en bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Fietsers kunnen zo langzaam aan wennen aan een nieuwe situatie waarin je niet meer overal kan parkeren.

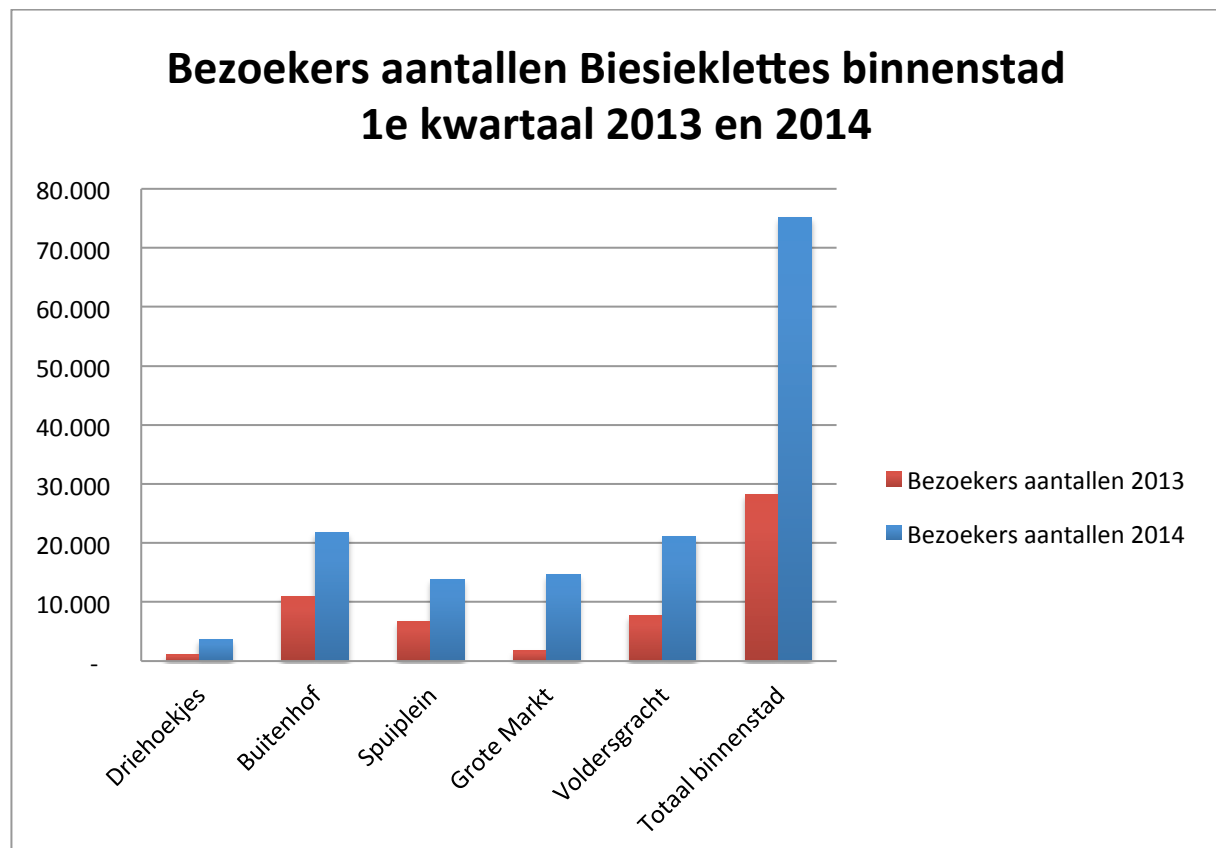
2.5 Financiering

Het realiseren van fietsenstallingen vergt stevige investeringen. Hoeveel precies hangt af van de situatie, bijvoorbeeld of het een stalling op maaiveld is of een ondergrondse stalling. Het plaatsen van 'dubbellaags' fietsenrekken op maaiveld kost € 200, - per plek. Verbouw van bestaande ruimte – zoals in de Laan – kost € 600 - € 700 per plek maar kan snel oplopen wanneer nieuwe toegangen moeten worden gemaakt. Zo leert ook de ervaring uit andere steden. De half verdiepte stalling bij station Groningen met 4700 plekken kostte circa € 4.000 per plek. De kosten voor de fietsenkelder in Zutphen met 3000 plekken liepen zelfs op tot € 5.000. De kosten voor het realiseren van een gebouwde voorziening aan de Anna van Buerenstraat (bij station Den Haag Centraal) zijn geraamd op circa € 2000 per plek, inclusief het op orde maken van de openbare ruimte.

De financiering van de eenmalige kosten voor de bouw van fietsenstallingen lukt vaak wel door gebruik te maken van diverse bronnen. Bijvoorbeeld het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het programma Beter Benutten, en subsidie van het Stadsgewest Haaglanden. Ook eigen middelen van de gemeente worden geïnvesteerd.

Minder gemakkelijk is de financiering van de jaarlijks terugkerende kosten voor

voor huur, exploitatie en beheer, handhaving en Regionaal Fietsdepot Haaglanden en communicatie. Deze structurele kosten liggen tussen de € 2,5 en 4 miljoen per jaar. Over het algemeen zijn fietsers beperkt bereid om voor een stalling te betalen. Dit geldt zeker voor kortparkeerders. De mogelijke opbrengsten zijn daarom beperkt en niet voldoende om de kosten te dekken. Het aantal gebruikers van de vijf Biesieklettestallingen in de binnenstad is met 300% toegenomen sinds ze gratis zijn. Bij de stalling Grote Markt is het aantal gebruikers zelfs met 500 % gestegen. Zie onderstaande tabel.



Bevindingen tot nu toe:

- Er is voor gekozen om de stallingen in de binnenstad per eind 2013 gratis te maken voor de eerste dag. Het gebruik van de stallingen is hierdoor fors toegenomen en het verlies aan inkomsten is relatief beperkt omdat voorheen ook slechts 0,20 € per dag gevraagd werd.
- Er is voor gekozen om de structurele kosten van het fietsparkeren te betalen uit de opbrengst van het autoparkeren. Het gaat om 2 tot maximaal 3 mln. € per jaar.

2.6 Pilot Grote Markt

Om ervaring op te doen met een fietsparkeerverbod in de binnenstad en de handhaving daarop is gestart met een pilot op de Grote Markt. De Grote Markt is een klein en overzichtelijk gebied met voldoende gratis stallingscapaciteit in de directe omgeving. Het

plein heeft voornamelijk een horeca functie, maar ook een winkel- en woonfunctie. Er waren veel klachten over de overlast van gestalde fietsen, met name weesfietsen en fietswrakken. Hierdoor was het een goede proeftuin voor de regeling. De bedoeling is om de ervaringen van de Grote Markt te gebruiken om problemen bij uitbreiding van het parkeerverbod voor fietsen naar de Grote Marktstraat te voorkomen.

De looptijd van de pilot was een jaar van 1 april 2013 tot 1 april 2014. De juridische regeling waarop het fietsparkeerverbod is gebaseerd is artikel 5:12 lid 1 van de APV. Dit verbod houdt in dat het verboden is de fiets te stallen buiten de daarvoor bestemde voorziening. Op onderstaand kaartje is het verbodsgebied aangegeven.

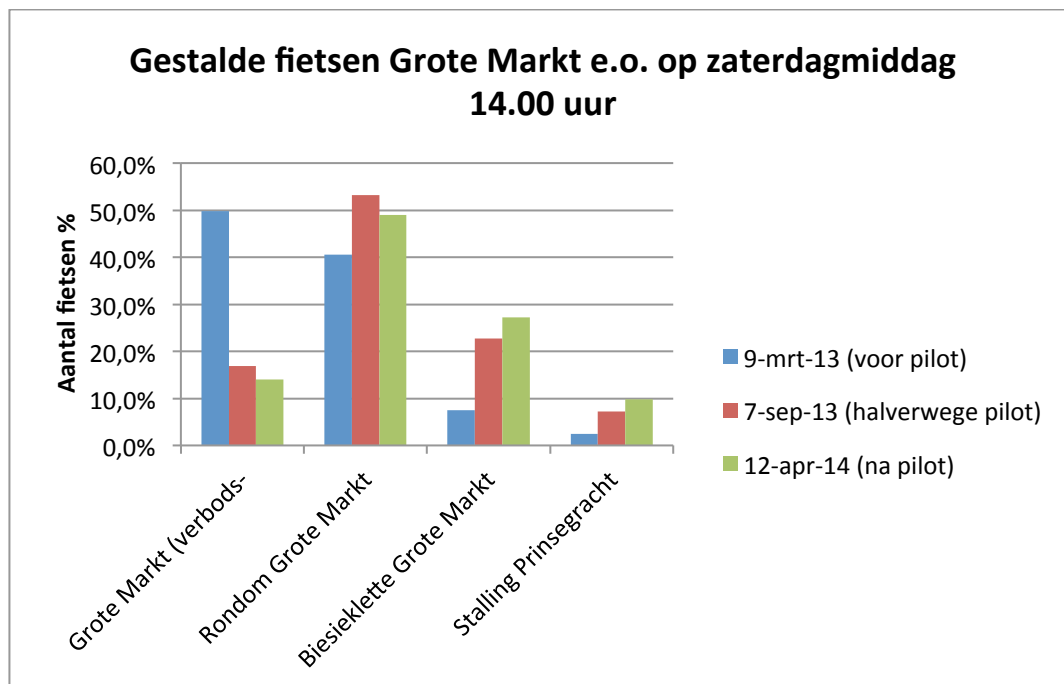
In overleg met ondernemers is gekozen voor een handhavingsinzet van 3 ochtenden per week (maandag, donderdag en vrijdag). Er is bewust gekozen om in de ochtend te handhaven als er nog weinig bezoekers zijn. Dit om vervelende confrontaties tussen handhavers en bezoekers te voorkomen.

De foutgestalde fietsen worden naar een zogenaamd minidepot in de nabijgelegen Biesieklette stalling gebracht. Daar worden de fietsen een week bewaard waarna ze naar het Regionale Fietsdepot Haaglanden worden gebracht. In het minidepot kunnen de fietsen opgehaald worden tegen het tarief van de Biesieklette stalling (1^e dag gratis). Voor fietsen die bij het Regionaal Fietsdepot opgehaald worden, wordt € 25,00 in rekening gebracht. Een maand voordat het parkeerverbod van kracht werd is uitgebreid gecommuniceerd met de bezoekers van de Grote Markt. Daarbij is gebruik gemaakt van



Fietsparkeerverbod Grote Markt en omgeving

posters in horecagelegenheden, speciale bierviltjes, zadeldekjes en spandoeken. Op drukke momenten, zoals donderdagavond en zaterdagmiddag zijn promotieteams van studenten ingezet.



Tabel 2

Bevindingen tot nu toe:

- Er zijn geen klachten meer over overlast van gestalde fietsen.
- Het gebruik van de stalling is in een jaar tijd vervijfvoudigd en groeit nog steeds. De stalling is echter nog lang niet vol, herhaaldelijk promoten van de stalling blijft nodig.
- Door de intensieve communicatie waren gebruikers goed voorbereid op het stallingsverbod.
- Op drukke momenten, buiten de handhavingstijden om, worden nog wel fietsen gestald op de Grote Markt, maar minder dan voorheen (zie Tabel 2). Ook staan er geen weesfietsen en fietswrakken meer.
- Het aantal gestalde fietsen rondom de Grote Markt is iets toegenomen.
- De eerste week werden ruim 100 fietsen verwijderd, daarna 5 á 10 fietsen per handhavingronde.
- In de beginperiode was er protest tegen de maatregel onder andere via een facebook-actie. Die actie werd echter niet doorgezet.
- Er zijn geen bezwaarschriften ingediend door gedupeerde fietsers.
- Het minidepot in de fietsenstalling is klantvriendelijk. Juridisch is het niet helemaal waterdicht.
- Er zijn geen incidenten bekend tussen handhavers en bezoekers van wie de fiets werd verwijderd.
- De handavingsinspanning van 3 ochtenden per week is voldoende om de overlast door gestalde fietsen tegen te gaan. Het plein wordt er echter niet volledig fietsvrij door.

2.7 Conclusies

- Het oplossen van fietsparkeerproblemen vergt de bereidheid van de gemeente om fors te investeren. Dat is een gewenningsproces want het vertrekpunt lijkt : fietsen (en dus ook fietsparkeren) kost weinig of geen geld.
- Fietsers zijn op dit moment in de binnenstad beperkt bereid om te betalen voor een fietsparkeerplek. De mogelijke opbrengst van het principe "de vervuiler betaalt" is daarom beperkt. Helemaal gratis stallingen levert te veel weesfietsen en wrakken op, de eerste dag gratis blijkt een goed compromis.
- Fietsers lijken wel bereid tot een zekere discipline. In de handhaving zou daar meer op ingespeeld kunnen worden. Bij fietsvakken of rijtjes fietsen blijkt dat anderen daar graag netjes bij aansluiten. Allerlei verklaringen bij dat gedrag zijn denkbaar : Wil men niet teveel opvallen? Is het kuddegedrag ? Of is het prettig om je netjes te gedragen als het niet echt wordt opgelegd. Vergelijkbaar met : gooi uw handdoek in het hotel alleen op de grond als die echt gewassen moet worden.
- Bereidheid van projectontwikkelaars / winkeliers om mee te werken en te betalen aan het ruimtelijke mogelijk maken van oplossing van de stallingsproblematiek is beperkt; de problematiek ligt op het bordje van de overheid. Er is nog te weinig besef van het belang van de fietser als klant en de aanwezigheid van goede fietsparkeervoorzieningen als onderdeel van een aantrekkelijk winkelklimaat.
- De pilot Grote Marktstraat toont aan dat de fietsers toch redelijk snel gewend raken aan een strengere handhaving van fietsparkeren, de aanvankelijke protesten tegen het parkeerverbod zijn verstomd.
- Een goede communicatie met fietsers en andere belanghebbenden is uiteraard van groot belang. Het blijkt echter niet gemakkelijk de fietsers voldoende te bereiken. Voorbeeld: ondanks uitgebreide bewegwijzering en communicatie weten veel fietsers stallingen toch niet te vinden.