GEMEENTE HOORN

Aanpak fietsparkeren binnenstad

Eerst opruimen, dan bijbouwen

22 februari 2023



Inhoudsopgave

1 Samenvatting 3

2 Aanleiding 4

3 Fietsparkeren is een vak 5

4 PODOE 7
4.1 Probleem 7
4.2 Oorzaak 8
4.3 Doel 8
4.4 Oplossing 8
4.5 Evaluatie 9

5 Knelpuntenaanpak fietsparkeren 10
5.1 Beter benutten 10
5.2 Bijplaatsen voorzieningen 10
5.3 Fietsparkeerlabs 10
5.4 Spitsvoorzieningen 10
5.5 Coaches en handhaving 11
5.6 Herinrichten 11
5.7 Inpandige fietsenstalling 11

6 Analyse binnenstad Hoorn: winkelgebied, overig centrumgebied en uitgaansgebied 12
6.1 Fietsparkeerbeleid 12
6.2 Onderzoek 12
6.3 Winkelgebied 13
6.4 Centrum overig 16
6.5 Uitgaansgebied 19
6.6 Ruimtelijke ontwikkelingen 23

7 Aanpak fietsparkeren binnenstad Hoorn 24
7.1 Aanpak 24
7.2 Planning 27
7.3 Financiën 27

8 Referenties 28

1 Samenvatting

In de binnenstad van Hoorn zijn minder rekken dan fietsen. Dat is vervelend voor mensen die de fiets netjes en veilig willen parkeren. Op drukke momenten leidt dit tot rommelige situaties. De gemeente Hoorn wil meer comfort en veiligheid voor fietsers maar ook een aantrekkelijke openbare ruimte. Daarom wordt het fietsparkeren langs drie lijnen verbeterd.

1. Ongebruikte fietsen verwijderen

Fietsen die langer dan drie maanden niet zijn gebruikt worden uit de binnenstad verwijderd. Dat geeft ruimte voor het parkeren van fietsen die wel worden gebruikt en het voorkomt dat ongebruikte fietsen vervallen tot wrak. Opruimen gebeurt twee keer per jaar.

2. Meer rekken en vakken

Er worden 200 fietsnietjes en 10 vakken in de binnenstad gerealiseerd. Dat gebeurt verspreid door de binnenstad op de plekken waar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen groot is. Door fietsen structuur te bieden met rekken en vakken wordt netter geparkeerd. Dat is veilig en comfortabel voor fietsers en het zorgt voor een nettere openbare ruimte.

3. Communicatie

Een groot deel van de rekken wordt al intensief gebruikt. Maar bijvoorbeeld de benutting van de stalling op de Veemarkt kan beter. Er wordt onderzocht waarom de stalling niet optimaal wordt gebruikt zodat het gebruik met gerichte communicatie verbeterd kan worden.

Optie: pilot pop up fietsenstalling

Als het niet lukt om met opruimen, meer rekken en vakken en communicatie te zorgen voor een minder rommelig straatbeeld wordt een stap extra gezet: een pilot met een pop up fietsparkeerplaats. Dat houdt in dat een deel van de openbare ruimte (stoep, plein of autoparkeerplaatsen) gedurende een deel van de dag, avond of nacht specifiek wordt bestemd fietsparkeren. Dit wordt begeleid door gastheren en -vrouwen om het gebruik van de spitsvoorziening in goede banen te leiden.

Type rekken en vormgeving vakken

Het fietsnietje wordt het nieuwe standaardrek in Hoorn: alle typen fietsen kunnen hier makkelijk gebruik van maken. Exacte kleur en type worden nog bepaald. De vormgeving van het “Hoornse fietsvak” wordt nader uitgewerkt. Type nietje en vormgeving fietsvak worden in het Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) opgenomen.

2 Aanleiding

In Hoorn wordt veel gefietst. Dat levert op de drukste momenten op sommige plekken in de binnenstad spanning op in de openbare ruimte: het is niet duidelijk waar fietsen kunnen parkeren, niet voor alle fietsen is er plek in een rek en los geparkeerde fietsen zorgen op drukke momenten voor een rommelige uitstraling. Hinder of gevaar als gevolg van geparkeerde fietsen is niet of nauwelijks aan de orde.

De hoofdregel is dat fietsen op de stoep parkeren. Geparkeerde fietsen mogen geen hinder of gevaar opleveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat de doorgang voor voetgangers vrij moet zijn en nood- en hulpdiensten niet worden geblokkeerd. Dit zijn minimale eisen.

Hoorn wil fietsen stimuleren. Een belangrijk onderdeel van dit beleid is dat er voldoende voorzieningen van goede kwaliteit beschikbaar zijn op locaties waar mensen willen parkeren. Dit is onder meer vastgelegd in:

- Fietsnota fietsend verder naar 2020
- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 Meer stad met mobiliteit
- Coalitieakkoord 2022 – 2026 Durven Doen! Dromen

Dit plan van aanpak start met een korte inleiding over:

- Fietsparkeren algemeen
- PODOE benadering (probleem, oorzaak, doel, oplossing, evaluatie)
- Knelpuntenaanpak fietsparkeren

Daarna worden drie specifieke deelgebieden in de binnenstad onder de loep genomen:

- Winkelgebied
- Overig centrumgebied
- Uitgaansgebied: Kerkplein en Roode Steen

3 Fietsparkeren is een vak

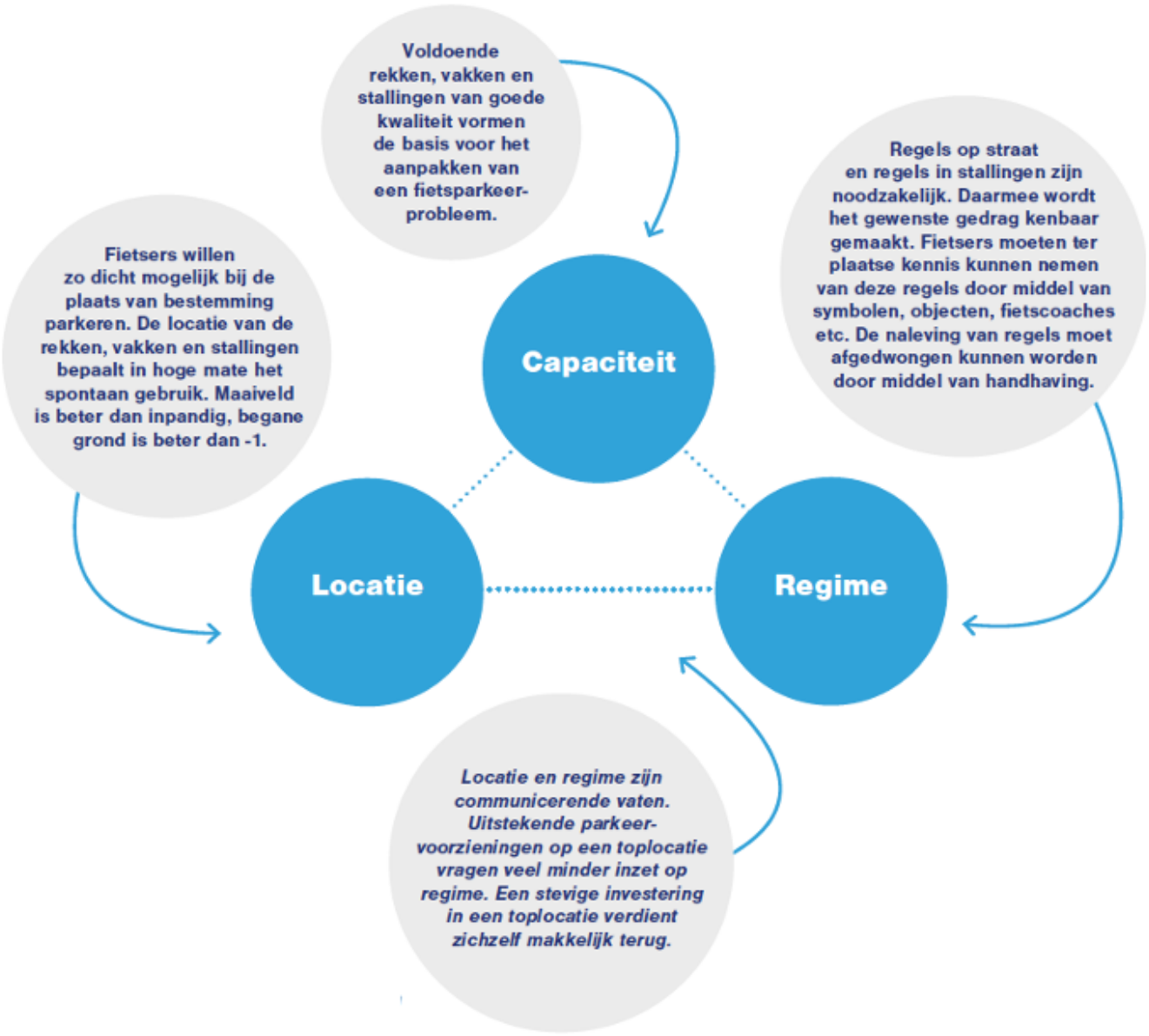
“Fietsparkeren leidt op de meeste plekken niet tot problemen. Zo lang het een beetje ordelijk gebeurt en anderen ervaren geen hinder, dan is er niets aan de hand. Dat is anders als de ruimte om fietsen te parkeren schaars is: bij treinstations, uitgaanscentra, in binnensteden en bij evenementen. Hier concurreert fietsparkeren met andere functies in de schaarse ruimte. Vanuit dit perspectief is het interessant om fietsparkeren goed te organiseren. Een mooi praktijkvoorbeeld is De Dam in Amsterdam. Een chaotische ‘fietsparkeerplaats’ veranderde in een mooi plein met alle ruimte voor voetgangers.”[1]

Fietsers parkeren van nature graag zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming. Doorgaans is dat goed mogelijk en toegestaan: bij wet is geregeld dat fietsen op de stoep moeten parkeren. Als de behoefte om te parkeren regelmatig wat groter is dan helpt het in de ordening van de openbare ruimte om daarin te voorzien met rekken of vakken. Rekken zorgen voor comfort, veiligheid en ordening en zijn goed geschikt om fietsen die langer worden geparkeerd te faciliteren. Op plekken waar veel en kort (< 4 uur) wordt geparkeerd kan beter worden gekozen voor vakken. Vakken worden goed gebruikt, zijn goedkoop in aanleg en trekken minder weesfietsen aan.

Fietsparkeren draait om:

- **Capaciteit**
  Er is ruimte en bij voorkeur voorzieningen om te kunnen parkeren.
- **Locatie**
  Omdat fietsers voor de deur van de bestemming willen parkeren is de locatie van de voorzieningen bepalend voor het succes van het gebruik ervan.
- **Regime**
  Regels, communicatie en handhaving. Als het niet lukt om (alle) fietsers voor de deur te laten parkeren, en de voorzieningen zijn iets verderop, dan is het nodig om aanvullende regels te stellen (verplicht gebruik voorzieningen), dit te communiceren en tenslotte het gewenste gedrag af te dwingen door middel van handhaving.

[1] Fietsparkeren is een vak, Paul Rijnders en Egbert Kolvoort, 4 januari 2021



Figuur 1 Fietsparkeren

4 PODOE

De PODOE aanpak staat voor:

- Probleem
- Oorzaak
- Doel
- Oplossing
- Evaluatie

Deze aanpak wordt door Veilig Verkeer Nederland aanbevolen om bijvoorbeeld knelpunten rond scholen te onderzoeken. Het concept is ook geschikt om fietsparkeren te beschouwen. Dit wordt hieronder geïllustreerd.

4.1 Probleem

Wanneer is fietsparkeren een probleem? Dat hangt sterk af van het perspectief.

4.1.1 Fietsers

Het zal niet vaak voorkomen dat mensen ervoor kiezen om niet op de fiets te stappen omdat zij vrezen dat zij niet kunnen parkeren. Immers: de wettelijk voorgeschreven parkeerlocatie is de stoep, en die is nagenoeg altijd overal voor handen.

Voor een “broodje bij de bakker” is de stoep prima: even snel naar binnen en weer weg. Voor wat langer overdag parkeren is een rek comfortabel en veiliger. Als een fiets moet overnachten dan is een rek zeker van meerwaarde: de fiets kan eraan vast worden gemaakt wat het risico op diefstal beperkt. Een inpandige voorziening is aantrekkelijk voor dure fietsen die steeds voor langere tijd gestald worden. Dit spreekt echter maar een kleine groep aan: de meeste mensen beschikken over oudere fietsen en parkeren liever buiten op straat in plaats van de moeite te nemen om een fiets binnen te zetten.

4.1.2 Voetgangers

Voor voetgangers zijn geparkeerde fietsen een probleem als ze zich niet meer ongehinderd kunnen bewegen. Dat geldt eerder voor mensen die hulpmiddelen gebruiken, zoals krukken, een rollator, een rolstoel of een scootmobiel. Er is sprake van ongehinderde doorgang als er vrije ruimte is van minimaal 1,5 meter. In zeer drukke gebieden, zoals een stationsomgeving, is meer loopruimte wenselijk zodat mensen elkaar ook goed kunnen passeren. Kortom: op plekken waar de ruimte schaars is, de fietsparkeerdruk hoog is en veel voetgangers op de been zijn kan sprake zijn van een knelpunt.

4.1.3 Ondernemers

Voor de meeste ondernemers is bereikbaarheid essentieel. Voldoende ruimte om fietsen te parkeren is dus van belang. Maar er speelt ook een ander belang, namelijk de aantrekkelijkheid van de omgeving in het algemeen en voor de winkeletalage in het bijzonder. Hoewel in Nederland fietsen op straat er gewoon bij horen, is de kwaliteit van de omgeving hier niet mee gediend. Al die fietsen dragen niet bij aan de verblijfskwaliteit.

4.1.4 Nood- en hulpdiensten

Wanneer er sprake is van belemmering van doorgang voor nood- en hulpdiensten is er bij calamiteiten sprake van gevaar. Dit is onaanvaardbaar en vereist ingrijpen.

4.1.5 Voorzieningen

Benutting

Wanneer voorzieningen onvoldoende worden gebruikt is dit ook een probleem of tenminste een onwenselijke situatie. Die kan worden opgelost door ervoor te zorgen dat de voorzieningen beter worden benut door het gebruik te stimuleren of bijvoorbeeld door het verplaatsen van rekken naar locaties waar vaker wordt geparkeerd.

Beschikbaarheid
Als er (veel) minder rekken dan fietsen zijn kan dat tot een ongewenst straatbeeld leiden: door gebrek aan rekken of vakken worden fietsen dan 'wild' geparkeerd. Wild parkeren is niet per definitie een probleem, maar structuur heeft vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening de voorkeur.

Samenvatting fietsparkeerprobleem

Er is sprake van een fietsparkeerprobleem als:

- door geparkeerde fietsen gevaar of hinder ontstaat (fietsen voor nooduitgangen, blokkade van route nood- en hulpdiensten);
- de toegankelijkheid van de stoep wordt belemmerd (< 1,5 meter doorgang);
- de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk staat door te veel fietsen in beperkte ruimte;
- voorzieningen niet voldoende worden benut (op piekmoment < 80% bezet);
- er veel meer fietsen zijn dan rekken of vakken.

4.2 Oorzaak

De oorzaak van fietsparkeerproblemen ligt hoofdzakelijk in gedrag: het is niet zo dat mensen gedwongen zijn om voor een nooduitgang te parkeren of op zo'n manier dat er minder dan 1,5 meter loopruimte overblijft. Het is een keuze om een fiets op zo'n manier te parkeren dat anderen daar geen last van hebben. Maar soms betekent dat wel dat er een stukje moet worden gelopen. En die afweging maakt de fietser: neemt hij de moeite om netjes een klein stukje verderop te parkeren of kiest hij voor zichzelf door voor de deur te parkeren en de loopafstand te besparen? Datzelfde geldt voor veiligheid. Mensen kunnen kiezen om de fiets veilig in de bewaakte stalling bij het station te plaatsen. Dit is immers vlak bij het centrum en er is doorgaans altijd plek.

Het helpt als de fietser wordt ondersteund met passende infrastructuur: rekken of vakken op de gewenste parkeerplek. Fietsers parkeren graag netjes als de structuur aanwezig en zichtbaar is. Als rekken of vakken in onvoldoende mate in de nabijheid van de bestemming aanwezig zijn leidt dit makkelijk tot wild parkeren.

4.3 Doel

Doelen van fietsparkeerbeleid zijn:

- Het stimuleren / faciliteren van fietsgebruik
- Het tegengaan van hinderlijk of fout geparkeerde fietsen
- Een rustig straatbeeld met voldoende ruimte voor voetgangers en andere functies
- Beperking risico van fietsdiefstal

4.4 Oplossing

Om fietsparkeren in goede banen te leiden is nodig:

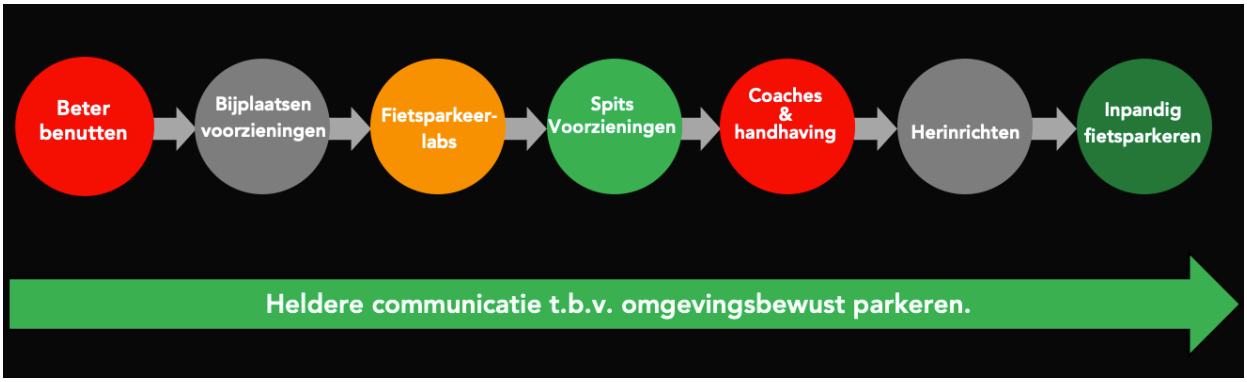
- Voldoende capaciteit van goede kwaliteit…
- … op de juiste locaties…
- … in combinatie met een regime van regels, communicatie en handhaving om het gewenste gedrag kenbaar te maken en zo nodig af te kunnen dwingen.

4.5 Evaluatie

Regelmatig monitoren is van belang om te weten of de aanpak werkt: wordt capaciteit gebruikt, is hinder als gevolg van geparkeerde fietsen verminderd, worden minder fietsen gestolen?

5 Knelpuntenaanpak fietsparkeren

Als eenmaal probleem, oorzaak en doel zijn vastgesteld kan worden gestart met het zoeken naar passende oplossingen. In Amsterdam is daarmee in de afgelopen jaren ervaring opgedaan. Dat heeft geresulteerd in onderstaand stappenplan:



Figuur 2 Knelpunten aanpak Amsterdam

5.1 Beter benutten

Door regelmatig fietswrakken en ongebruikte fietsen te verwijderen blijft capaciteit optimaal beschikbaar voor actieve fietsen. Dit is de basis van goed beheer van de openbare ruimte.

5.2 Bijplaatsen voorzieningen

Fietsers maken graag gebruik van structuur: aantrekkelijke rekken of vakken op de juiste plek nodigen uit om netjes te parkeren. Op locaties waar regelmatig veel los geparkeerde fietsen staan wordt verkend of daar rekken of vakken kunnen worden toegevoegd om zodoende met structuur meer rust in de openbare ruimte te creëren.

5.3 Fietsparkeerlabs

Op sommige plekken is de openbare ruimte zo schaars dat capaciteit niet makkelijk is uit te breiden zonder dat dit ten koste gaat van andere functies, zoals spelen, groen of autoparkeren. Het is dan nuttig om met verschillende gebruikers van de openbare ruimte om tafel te gaan en samen te zoeken naar ruimte voor de fiets, met oog voor andere belangen.

5.4 Spitsvoorzieningen

Drukte heeft vaak een “spits” karakter: er is maar op enkele momenten behoefte aan extra parkeercapaciteit. Dat geldt in het bijzonder rond uitgaanscentra. Om in die piekbehoefte te voorzien kan een specifiek deel van de openbare ruimte gedurende die spitstijd worden bestemd voor fietsparkeren. Denk daarbij aan laad- en losplaatsen (overdag laden en lossen, ’s avonds fietsparkeren) of autoparkeerplaatsen.



Figuur 3 Dubbel gebruik

5.5 Coaches en handhaving

Wanneer er in beginsel voldoende voorzieningen zijn kunnen fietscoaches worden ingezet om het gebruik van de voorzieningen te stimuleren. Dit is vooral nuttig als de voorzieningen op enige afstand of buiten direct zicht van de bestemming van de fietser aanwezig zijn. Wanneer geregeld is dat fietsen verplicht in voorzieningen moeten parkeren is handhaving noodzakelijk om het gewenste gedrag af te dwingen.

5.6 Herinrichten

De herinrichting van een gebied kan noodzakelijk zijn om voldoende fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit te realiseren. De openbare ruimte wordt dan ingrijpend vernieuwd waarbij fietsparkeren in de nieuwe inrichting een hoge prioriteit heeft.

5.7 Inpandige fietsenstalling

Als voorgaande stappen onvoldoende zijn om het fietsparkeerprobleem te verminderen is er geen andere mogelijkheid meer dan inpandige ruimte te zoeken. Dat kan zijn in een bestaand pand of bijvoorbeeld onder de grond. In praktijk werkt een inpandige stalling alleen goed wanneer de kwaliteit hiervan bijzonder goed is: op zeer korte afstand van de bestemming, stallen op begane grond, in een ruimte met een prettige atmosfeer die professioneel wordt beheerd. Een harde voorwaarde voor succes is een regime waarbij het verboden is om in een ruime straal rond de stalling wild te parkeren en structurele intensieve handhaving om dit verbod kracht bij te zetten. Immers: de meeste mensen willen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming parkeren en de stalling zelf is nooit de bestemming.

6 Analyse binnenstad Hoorn: winkelgebied, overig centrumgebied en uitgaansgebied

6.1 Fietsparkeerbeleid

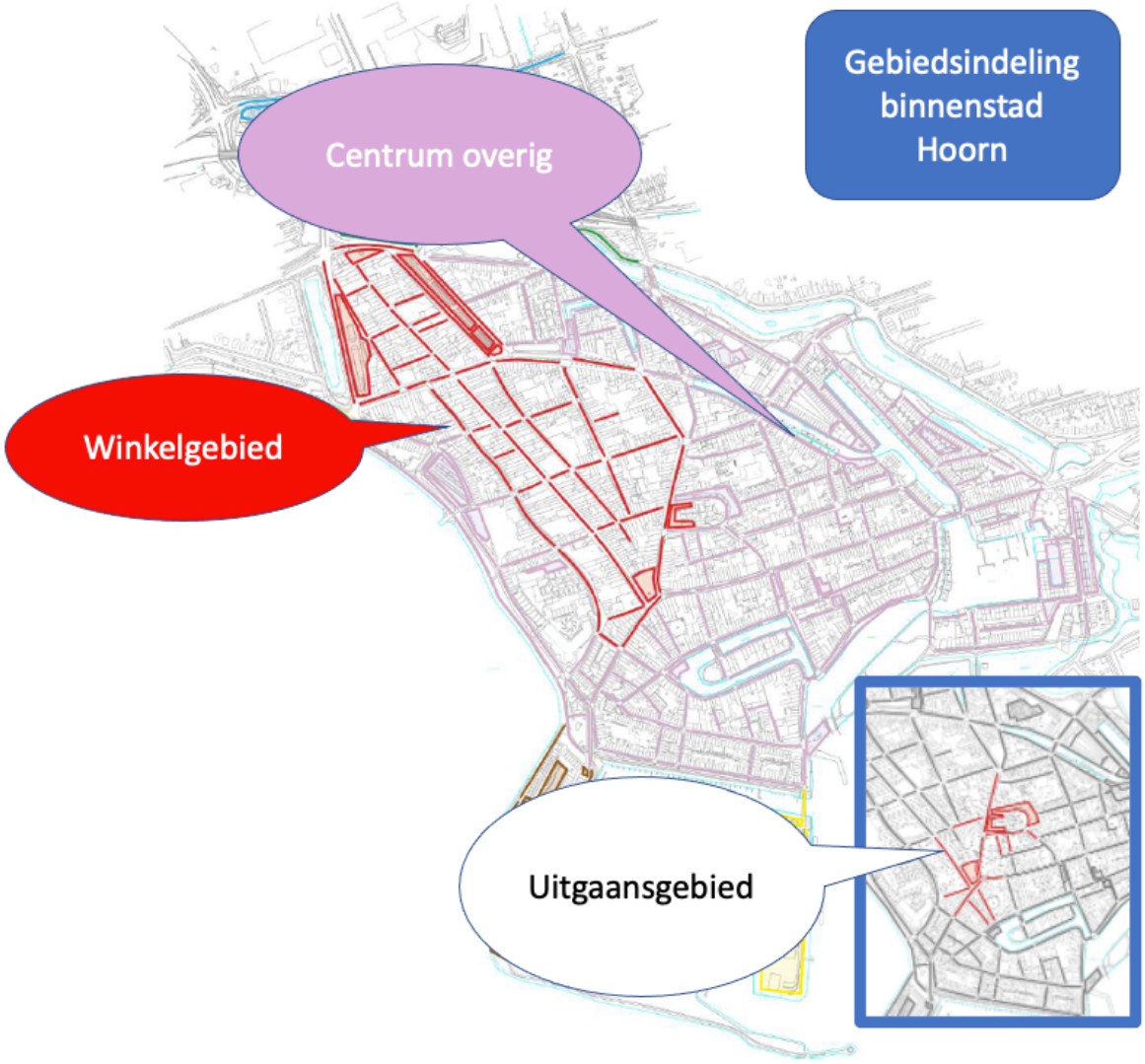
Hoorn heeft het volgende fietsparkeerbeleid: bij NS Stations moet in voorzieningen worden geparkeerd en fietsen mogen daar maximaal 4 weken blijven staan. In de rest van Hoorn mogen fietsen maximaal drie maanden onafgebroken op een plek blijven staan. Fietsen die langer dan drie maanden ongebruikt zijn worden beschouwd als weesfietsen. Deze worden verwijderd.

6.2 Onderzoek

In juni 2022 is in het centrum en bij het station de capaciteit geïnventariseerd en zijn op verschillende momenten fietsen geteld. Voor de gebiedsindeling “binnenstad” wordt aangesloten bij de indeling die in dit onderzoek is gehanteerd:

- winkelgebied (rood)
- centrum overig (paars)
- uitgaansgebied (inzet)

De stationsomgeving en Poort van Hoorn blijven buiten beschouwing: de fietsparkeeropgave is hier onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Ook omgeving stadsschouwburg, haven en Oostereiland blijven verder buiten beschouwing omdat daar geen capaciteitstekort speelt.

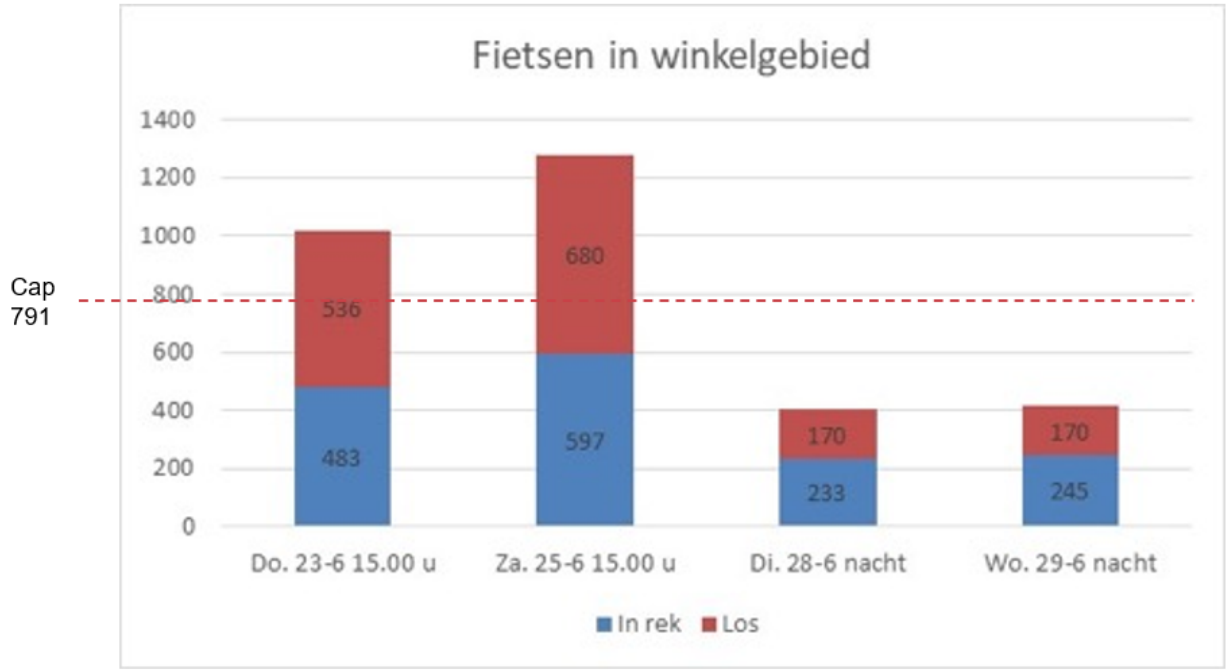


Figuur 4 Binnenstad

6.3 Winkelgebied

6.3.1 Beschrijving

Het winkelgebied is grotendeels voetgangersgebied: gedurende winkelopeningstijden mag hier niet worden gefietst. Er zijn 791 plekken voor fietsen. Op donderdagmiddag en zaterdagmiddag is het aantal geparkeerde fietsen groter dan de capaciteit. Op het drukste moment wordt 75% van de capaciteit benut. De helft van alle fietsen staat in een rek. De fietsen staan verspreid over het hele gebied.
In de nacht is er een overschot aan parkeerplekken: dan staan er ongeveer 400 fietsen. 30% van de rekken is in de nacht benut.

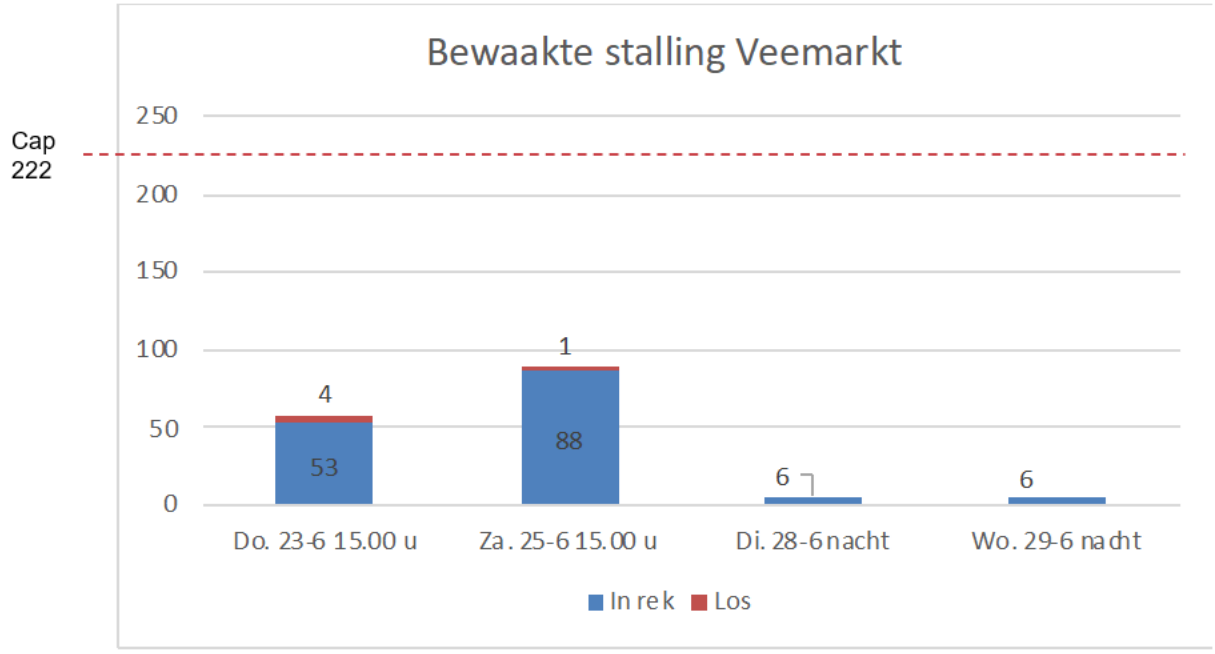


Figuur 5 Fietsen in winkelgebied

6.3.2 Fietsenstalling

In het winkelgebied bevindt zich op de Veemarkt een niet-overdekte stalling. Hier wordt gedurende winkeltijden toezicht gehouden door mensen van Werksaam.

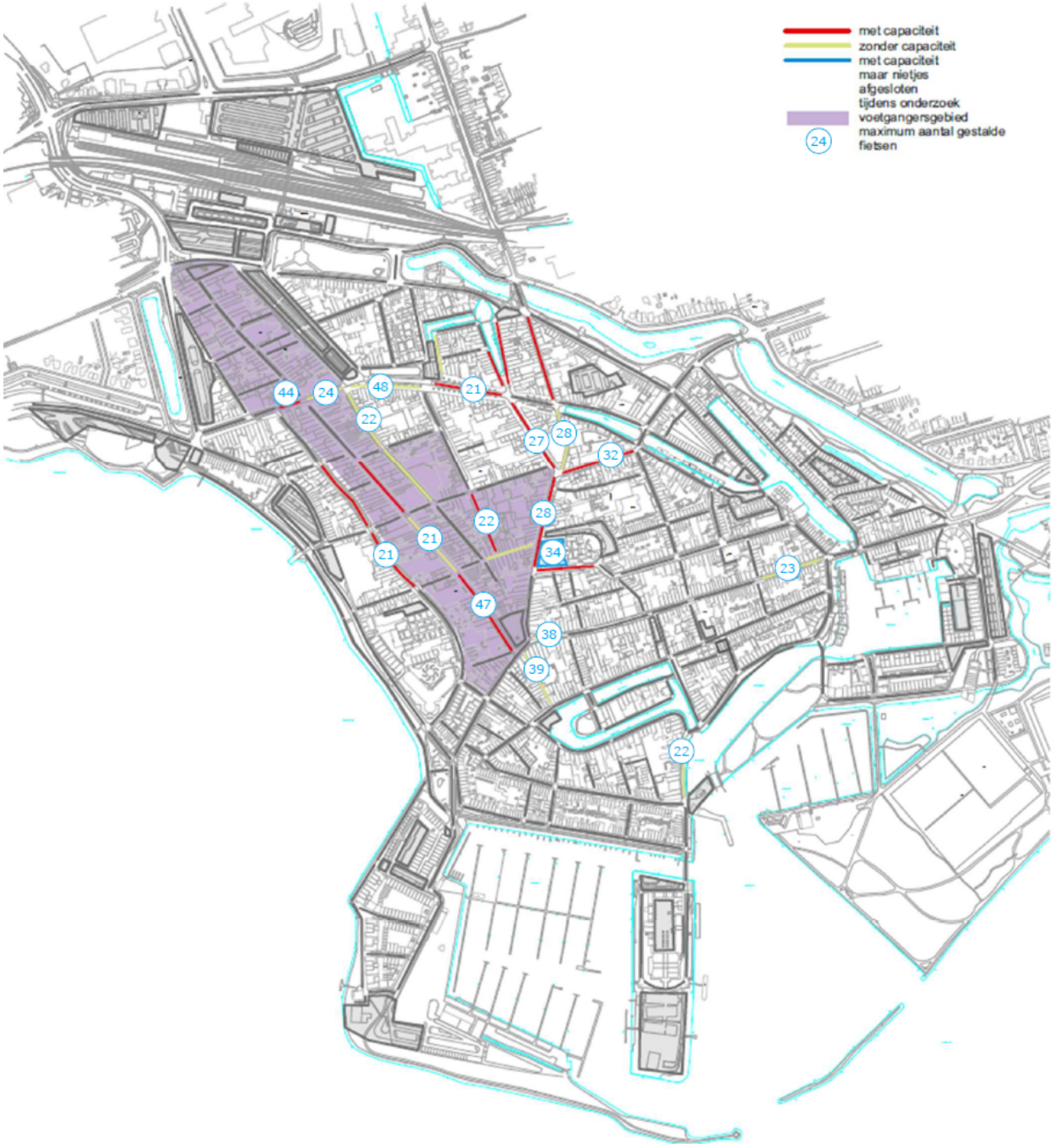
Op donderdagmiddag is 25% van de capaciteit benut, op zaterdagmiddag 40%. Dat betekent dat er op het drukste moment in de fietsenstalling nog ruim 130 plekken beschikbaar zijn. Het verklaart een groot deel van de onderbenutting van de capaciteit op zaterdagmiddag in het winkelgebied als geheel.



Figuur 6 Bezetting stalling Veemarkt

Onderstaand kaartje geeft een indruk van de spreiding van de fietsen in het winkelgebied op “sectieniveau” op het drukste meetmoment. Alleen concentraties van 20 of meer los geparkeerde voertuigen staan op de kaart weergegeven.

In het voetgangersgebied en net ten noordoosten daarvan zijn op drukke momenten in elf secties meer dan 20 fietsen los geparkeerd. In ‘centrum overig’ gebeurt dit in zes secties.



Figuur 7 Concentraties van los geparkeerde tweewielers

6.3.3 Probleem en oorzaak

Hiervoor is besproken wanneer sprake is van een probleem: gevaar en hinder, beperking doorgang voor voetgangers, negatief effect kwaliteit openbare ruimte of onderbenutting van voorzieningen. Dit is vertaald naar criteria:

- Veilig (mate van gevaar en hinder)
- Toegankelijkheid (is de doorgang voor voetgangers in het geding)
- Kwaliteit openbare ruimte
- Benutting voorzieningen
- Beschikbaarheid van voorzieningen

De situatie is beoordeeld voor het drukste moment. Dat betekent dat de situatie op andere momenten doorgaans beter is.

	slecht	onvoldoende	voldoende	ruim voldoende	goed
Veiligheid				x	
Toegankelijkheid voetgangers				x	
Kwaliteit openbare ruimte			x		
Benutting bestaande voorzieningen		x	x		
Beschikbaarheid voorzieningen		x			

Tabel 1 beoordeling fietsparkeren winkelgebied

Toelichting

De veiligheid van de openbare ruimte is niet in het geding. Er zijn geen situaties waar nood- en hulpdiensten hun werk niet goed kunnen uitvoeren als gevolg van geparkeerde fietsen. Voetgangers hebben doorgaans voldoende ruimte. Grote aantallen geparkeerde fietsen hebben een negatieve invloed op de openbare ruimte. In het winkelgebied zijn de fietsen sterk verspreid, maar op de meeste plekken is dit niet zo dominant dat het werkelijk storend is. De meeste parkeervoorzieningen worden goed benut. Alleen de fietsenstalling heeft een relatief lage bezetting. Op zaterdagmiddag is de fietsparkeerdruk (fietsen ten opzichte van aantal voorzieningen) ruim160%, op donderdagmiddag zo'n 130% en in de nacht ruim 50%. Op drukke momenten is de vraag dus wel groter dan het aanbod, in de nacht niet.

Probleem: op drukste momenten hier en daar rommelig

Het probleem in het winkelgebied is niet groot. Alleen op de drukste momenten zijn er minder voorzieningen dan fietsen. Veiligheid en toegankelijkheid zijn ook op het drukste moment niet of nauwelijks in het geding. In de nacht zijn er ruim voldoende voorzieningen beschikbaar voor bewoners. De fietsen worden over het hele gebied verspreid geparkeerd. Concentratie van plekken sluit niet aan bij de behoefte: dit is duidelijk zichtbaar aan de onderbenutting van de stallingsruimte op de Veemarkt. Op sommige plekken zorgen de los geparkeerde fietsen voor een wat rommelige aanblik.

Oorzaak: meer fietsen dan capaciteit

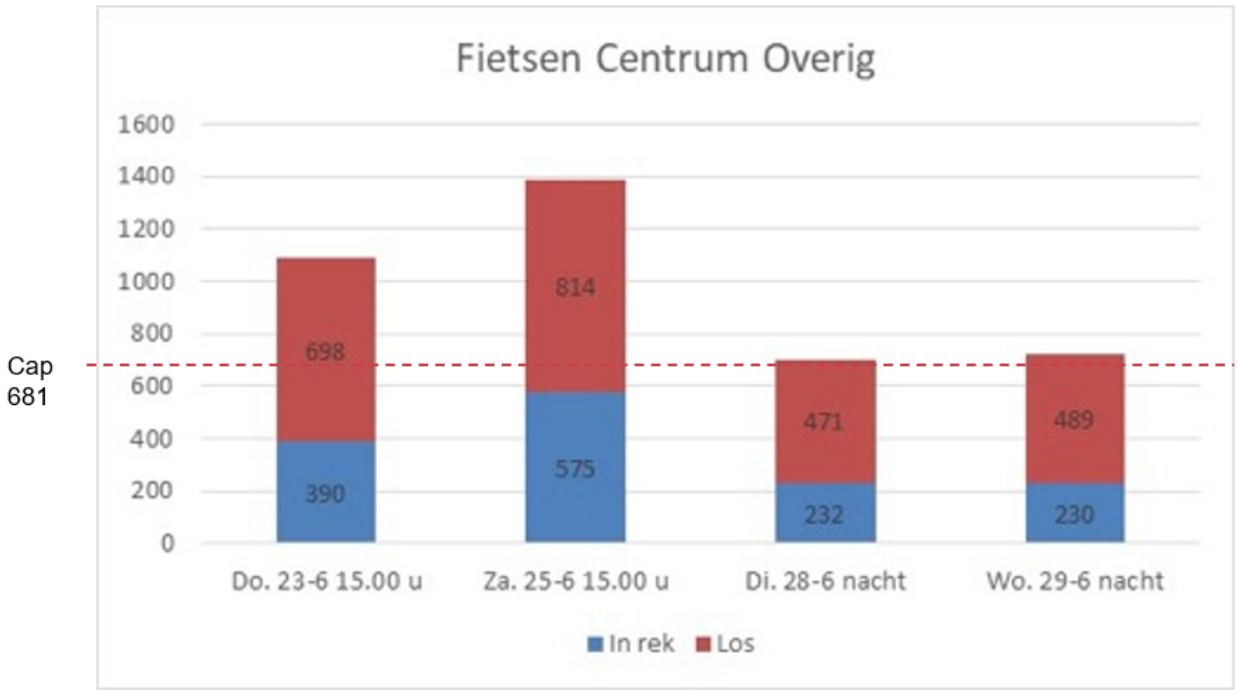
Op het drukste moment zijn er meer fietsen in het winkelcentrum dan capaciteit. De behoefte om te parkeren is sterk verspreid over het hele gebied.

6.4 Centrum overig

6.4.1 Beschrijving

"Centrum overig" heeft meer een woonfunctie dan het winkelgebied. Er zijn 681 plekken om fietsen te parkeren. Op het drukste moment staan er circa 1.400 fietsen: een kleine 600 in voorzieningen, ruim 800 staan los geparkeerd.

De capaciteit is ook op de rustigste momenten ontoereikend en het is opvallend dat de beschikbare capaciteit in de nacht juist weinig wordt benut. Dat duidt er op dat veel bewoners hun fietsen los parkeren.



Figuur 8 Fietsen Centrum Overig

6.4.2 Probleem en oorzaak

Voor de beoordeling of en zo ja in welke mate er een probleem is, is eerst gekeken naar het drukste moment (zaterdagmiddag) wanneer de binnenstad druk wordt bezocht, maar ook naar de nachtmetingen wanneer er vrijwel uitsluitend bewoners aanwezig zijn.

	slecht	onvoldoende	voldoende	ruim voldoende	goed
Veiligheid				x	
Toegankelijkheid voetgangers				x	
Kwaliteit openbare ruimte			x	x	
Benutting bestaande voorzieningen		x (nacht)		x (zaterdag)	
Beschikbaarheid voorzieningen		x			

Tabel 2 Beoordeling fietsparkeren Centrum Overig

Toelichting

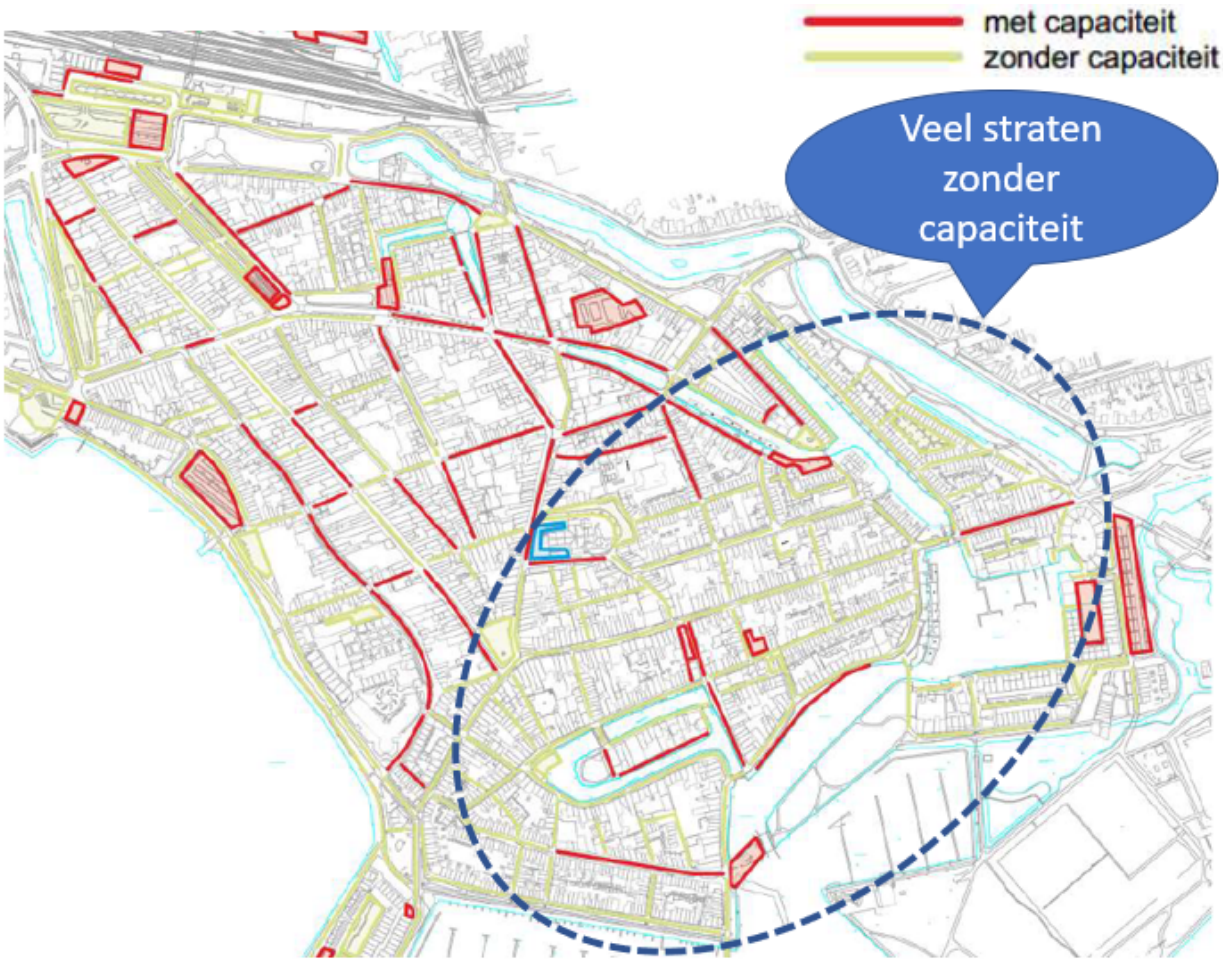
In dit gebied zijn geen problemen met veiligheid of toegankelijkheid als gevolg van geparkeerde fietsen bekend. Het lijkt wel zo te zijn dat een aanzienlijk deel van de fietsen min of meer structureel buiten rekken wordt geparkeerd (fietsen bewoners). De kwaliteit van de openbare ruimte staat enigszins onder druk doordat zowel op drukke als rustige momenten minimaal zo'n 500 fietsen buiten voorzieningen worden geparkeerd. De voorzieningen worden op het drukste moment zeer goed benut. In de nacht is dit zowel absoluut als relatief duidelijk minder. De parkeerdruk is op zaterdagmiddag ruim 200%, op donderdagmiddag 160% en in de nacht 105%. Dat betekent dat er op geen enkel moment voldoende voorzieningen zijn voor alle fietsen.

Probleem: voorzieningen in de nacht niet goed benut | voor bewoners onvoldoende capaciteit op de juiste plaats

In de nacht wordt relatief veel buiten voorzieningen geparkeerd. Deze fietsen staan langere tijd geparkeerd. Uit oogpunt van veiligheid en ordening is het wenselijk om lang geparkeerde fietsen te faciliteren met rekken. Er zijn wel rekken in het gebied, maar kennelijk is het niet aantrekkelijk genoeg om deze te gebruiken.

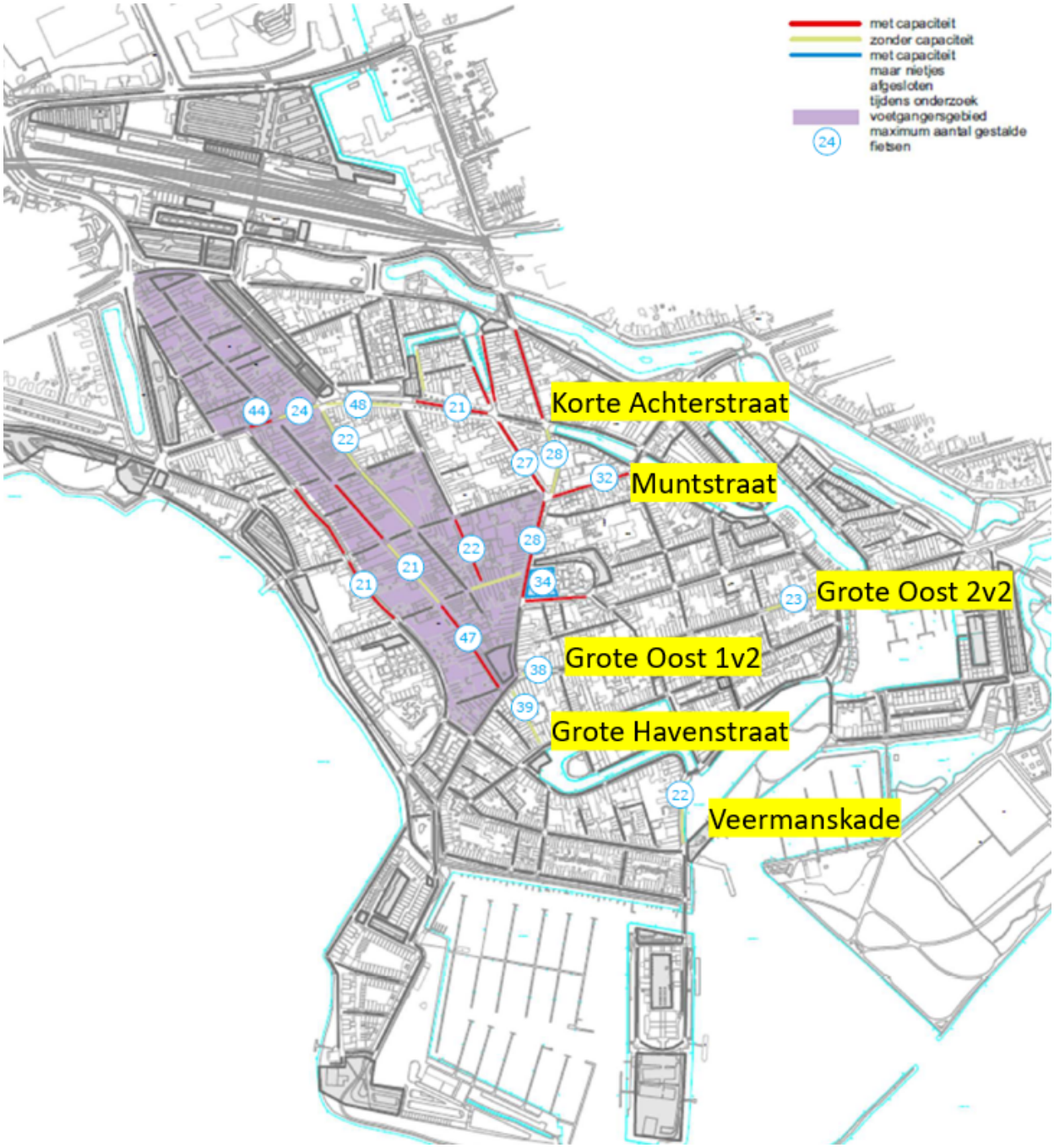
Oorzaak: veel straten zonder voorzieningen

In Centrum overig zijn tamelijk veel straten zonder fietsenrekken. Dit verklaart waarom door bewoners relatief veel buiten voorzieningen wordt geparkeerd.



Figuur 9 Veel straten zonder voorzieningen voor fietsen

Op zes locaties staan op het drukste moment meer dan 20 fietsen los geparkeerd. Korte Achterstraat, Grote Havensteeg, Grote Oost (bij Roode Steen en ter hoogte van de kruising met Slapershaven), Veermanskade en Muntstraat.

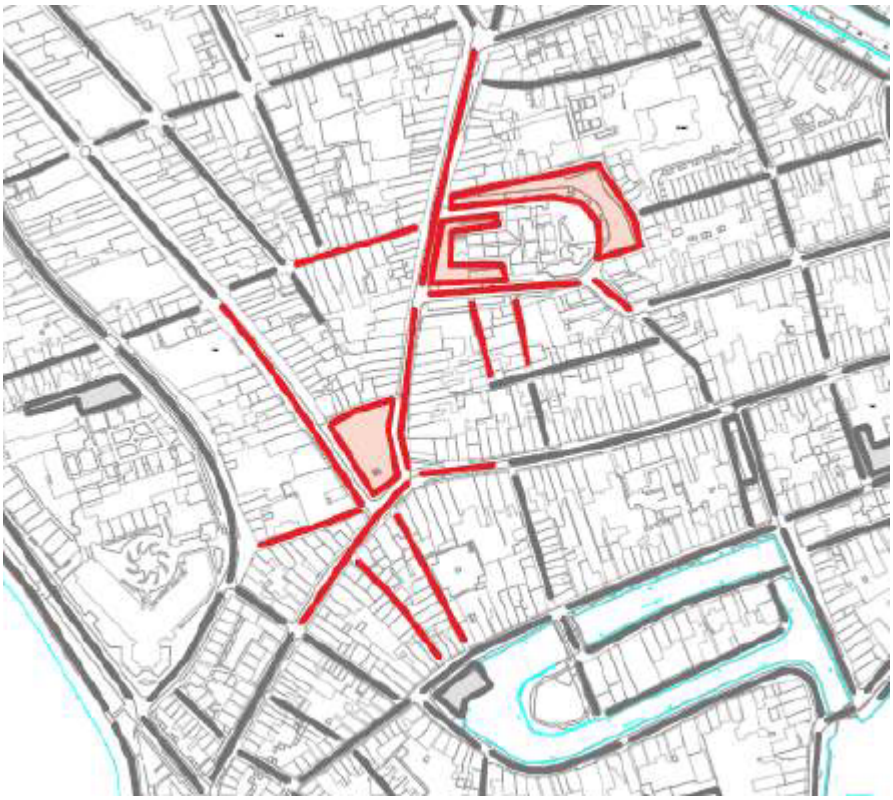


Figuur 10 Zes locaties met meer dan 20 los geparkeerde fietsen op het drukste moment

6.5 Uitgaansgebied

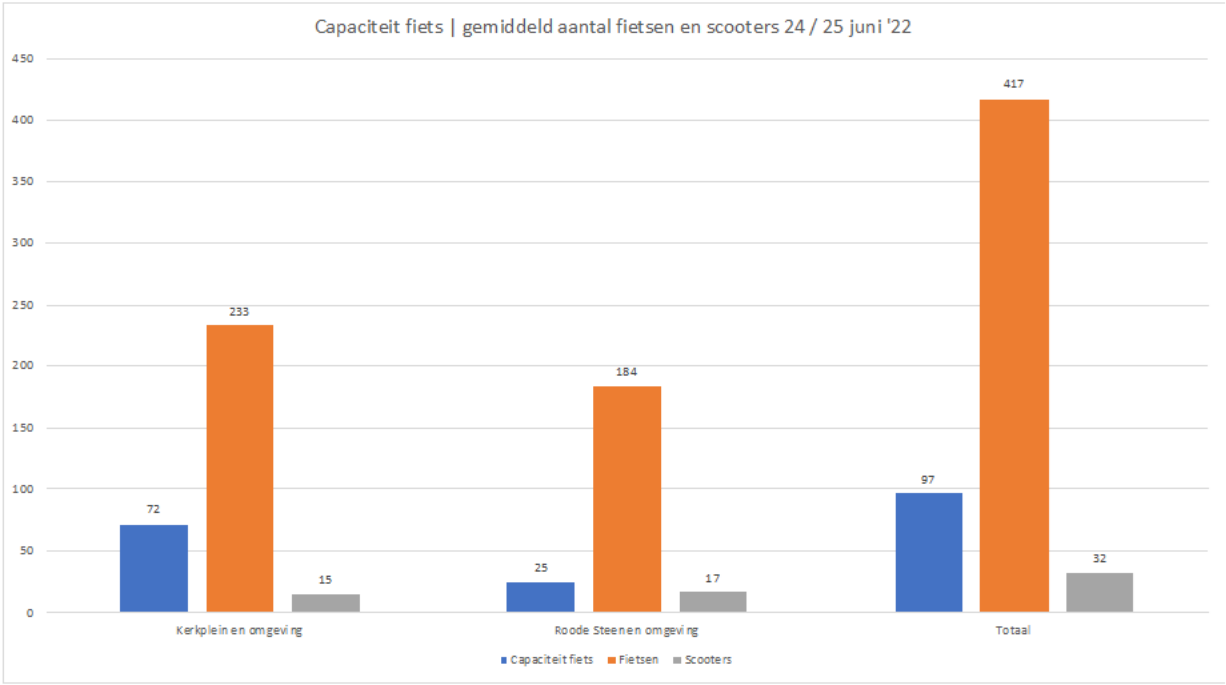
6.5.1 Beschrijving

Het centrale uitgaansgebied bestaat uit Roode Steen en omgeving en Kerkplein en omgeving.



Figuur 11 Uitgaansgebied Kerkplein en Roode Steen

Er is weinig capaciteit voor fietsparkeren rond de pleinen: bij de Roode Steen 25 plekken en rond Kerkplein 72 plekken. De capaciteit wordt doorgaans ten volle benut. Op uitgaansavonden worden ruim vier zoveel fietsen geparkeerd dan dat er capaciteit is. Dat leidt op sommige plekken tot een rommelig aanzicht, in het bijzonder op het Kerkplein.



Figuur 12 Fietsen en scooters ten opzichte van capaciteit: Kerkplein en Roode Steen

6.5.2 Probleem en oorzaak

Voor de beoordeling van de mate waarin sprake is van een probleem is naar uitgaansavonden gekeken.

	slecht	onvoldoende	voldoende	ruim voldoende	goed
Veiligheid			x		
Toegankelijkheid voetgangers			x		
Kwaliteit openbare ruimte		x			
Benutting bestaande voorzieningen					x
Beschikbaarheid voorzieningen	x				

Tabel 3 Beoordeling fietsparkeren uitgaansgebied

Toelichting

Op de uitgaansavonden is het druk met fietsen op bepaalde plekken, vooral op het Kerkplein. De fietsen worden op en om de pleinen geparkeerd. Dit leidt op sommige plekken tot een wat rommelige situatie. Op enkele plekken wordt de stoep geblokkeerd, maar op de meeste plekken blijft voldoende vrije doorgangsruimte beschikbaar. De toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten is niet in het geding.

Hieronder: beeld van een uitgaansavond in mei 2022, tussen 22.30 en 23.30





Kerkplein / naast de Kerk



Kerkplein / voor de Kerk





Roode Steen, voor museum en begin Grote Noord





Grote Oost



Proostensteeg / Grote Havensteeg

Probleem: op piekmomenten veel meer fietsen dan voorzieningen

Op de piekmomenten zorgt het grote aantal geparkeerde fietsen voor een rommelige aanblik. Dit is een typisch spitsprobleem: het doet zich voor op vrijdag- en zaterdagavond. Op andere momenten speelt dit veel minder.

Oorzaak: geconcentreerde behoefte

Op uitgaansavonden is er grote behoefte aan plekken voor fietsen. In de directe omgeving van Roode Steen en Kerkplein is de capaciteit beperkt.

6.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

Meer bovenwoningen in de binnenstad

In de binnenstad wordt de ruimte boven de winkels in toenemende mate omgezet in woningen. Voor deze woningen worden geen inpandige fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Het gevolg is toenemende druk op de openbare ruimte in het winkelgebied door fietsen van bewoners.

7 Aanpak fietsparkeren binnenstad Hoorn

7.1 Aanpak

7.1.1 Eerst opruimen

Ongebruikte fietsen leggen beslag op kostbare openbare ruimte. Door twee keer per jaar fietsen die langer dan drie maanden niet zijn gebruikt te verwijderen blijven rekken en openbare ruimte goed beschikbaar. De ongebruikte fietsen krijgen niet de kans om te vervallen tot wrak. De verwachting is dat ca. 300 fietsen per jaar verwijderd kunnen worden.

7.1.2 Rekken en vakken op de plaats waar de behoefte is

Voldoende capaciteit op de juiste locatie is de basis van succesvol fietsparkeerbeleid. Hoorn kiest voor een vraag-volgend beleid. Dat wil zeggen dat in de openbare ruimte met fietsparkeervoorzieningen wordt aangesloten op de behoefte van de fietser: waar regelmatig clusters van los geparkeerde fietsen aanwezig zijn wordt op en om die locaties ordening aangebracht met rekken of vakken. Het doel is om 200 nietjes (400 fietsparkeerplaatsen) en 10 vakken op strategische plekken toe te voegen.

7.1.3 Communicatie

Fietsers worden gestimuleerd om ordelijk te parkeren, dat wil zeggen: in een rek, vak of netjes op de stoep. De stimulering van het gebruik van voorzieningen richt zich gedeeltelijk op de locatie Veemarkt. Daarvoor wordt eerst onderzocht waarom het gebruik van deze locatie tegenvalt. Met een campagne wordt gestimuleerd om te parkeren in een rek, vak of stalling. En als dat even niet lukt: parkeer dan op netjes op de stoep met oog voor de omgeving.

7.1.4 Optie: pilot pop up fietsenstalling

Als het onvoldoende lukt om met structurele voorzieningen te zorgen voor netter fietsparkeren en het op bepaalde plekken op drukke momenten nog steeds te rommelig wordt gevonden wordt een stap extra gezet: een pilot met een pop up fietsparkeerplaats. Dat houdt in dat een deel van de openbare ruimte (stoep, plein of autoparkeerplaatsen) gedurende een deel van de avond en nacht specifiek wordt bestemd voor fietsparkeren. Dit wordt begeleid door gastheren en -vrouwen om het gebruik van de spitsvoorziening in goede banen te leiden.

7.1.5 Fietsenrekken: fietsnietjes

Hoe langer een fiets wordt geparkeerd, hoe sterker de behoefte om dit in een rek te doen. In Hoorn wordt veel gebruik gemaakt van de Tulip. Dit rek is – net als veel andere rekken – niet voor alle soorten en maten fietsen geschikt.



Tulips bij stadhuis: zes van de zeven fietsen staan naast de Tulip in plaats van erin



Nieuwstraat: nietjes geschikt voor alle soorten en maten

Het nietje standaard wordt opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)[2]. Nieuwe rekken zijn van dit type. Ook bij vervanging van rekken wordt gekozen voor fietsnietjes.

7.1.6 Fietsvakken

Bezoekers van de binnenstad die meerdere winkels willen bezoeken zullen de fiets voor enkele uren willen parkeren en dan bij voorkeur veilig in een rek. Anderen komen gericht voor een korte boodschap naar een enkele winkel: een vak is dan ook een goed alternatief. De vormgeving van het “Hoornse fietsvak” wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het LIOR.



Ter illustratie: voorbeeld (1) uitwerking fietsvak



Ter illustratie: voorbeeld (2) uitwerking fietsvak

[2] Voor inrichtingseisen: zie bijvoorbeeld “Ontwerpenveloppe fietsparkeren binnenstad Deventer”, Studio Groen + Schild, 16 maart 2016

7.2 Planning

De uitvoering van de stapsgewijze aanpak is als volgt:

	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Q3-24	Q4-24	Q1-25	Q2-25
1. Raadsbesluit stapsgewijze aanpak fietsparkeren	x								
2. Voorbereiden toevoegen rekken en vakken	x	x							
3. Verwijderen ongebruikte fietsen		x		x		x		x	
4. Informatiebrief raad		x							
5. Realisatie rekken en vakken			x	x					
6. Communicatie				x	x				
7. Evaluatie						x			
8. Informatiebrief raad							x		
9. OPTIE Pilot pop up fietsenstalling									x

7.3 Financiën

Voor de aanpak fietsparkeren binnenstad worden de middelen ingezet die werden gereserveerd voor een pilot met een inpandige fietsenstalling.

De middelen worden als volgt verdeeld:

Opruimen	regulier werk (geen extra middelen nodig)
200 nietjes en 10 vakken	€ 80.000
Communicatie en onderzoek	€ 20.000
Reservering pilot pop up fietsparkeren	€ 50.000

Totaal	€ 150.000

8 Referenties

1. Leidraad fietsparkeren, CROW, december 2010
2. Ontwerpenveloppe Fietsparkeren binnenstad Deventer, Studio Groen + Schild, 16 maart 2016
3. Fietsparkeren is een vak, Rijnders Verkeersadvies, 4 januari 2021
4. Utrecht.nl/parkeervisie Fietsparkeren, Gemeente Utrecht, maart 2022
5. Fietsen brengt Zwolle verder (Actieplan Zwolle Wereldfietsstad 2030), Gemeente Zwolle, datum PM
6. Fietsparkeeronderzoek Hoorn – resultaten onderzoek voorjaar 2022, BVA Verkeersadviezen, 19 oktober 2022
7. Presentatie Fietsparkeren in de binnenstad van Hoorn, raadsinformatiesessie gemeente Hoorn, 3 november 2022

Gemeente Hoorn
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl