Memo

Datum : 27 juni 2022

Aan : Leden van de gemeenteraad en fractievolgers

Van : Nermina Kundic – Wethouder Duurzame Mobiliteit

Betreft : Beantwoording openstaande vragen Fietsparkeerplan binnenstad

---

Geachte leden van de gemeenteraad,

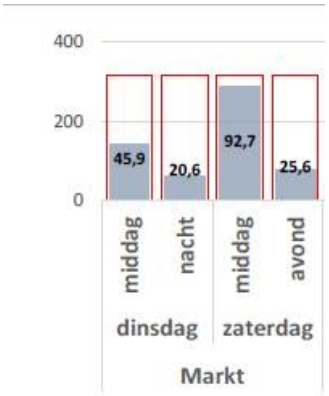
Conform mijn toezegging in de raadskamer van woensdag 22 juni 2022 ontvangt u onderstaand mijn antwoorden op de openstaande vragen met betrekking tot het Fietsparkeerplan binnenstad:

1. Kosten van de fietsenstalling bij Musis

In het kostenoverzicht zijn nu alleen de plankosten voor het toegankelijker en het aantrekkelijker maken van de fietsenstalling bij Musis opgenomen. Voor de uitvoering van deze fietsenstalling was ten tijde van het aanbieden van het Fietsparkeerplan aan uw Raad in februari 2022 onvoldoende budget om de daadwerkelijke kosten te dekken.
De kosten van het opstellen van een plan is geraamd op €40.000. In dit plan wordt uitgewerkt welke maatregelen gewenst zijn en wat hiervan de kosten zijn. Bij dit plan zullen de door u benoemde suggesties en aandachtpunten, zoals kluisjes, toilet, daglicht en gezonde lucht, meegenomen worden. Ik informeer u zodra ik kan met de uitwerking van het plan en de bijbehorende investerings- en beheerskosten.

2. Overlast fietsen bij de markt

Uit de telling die Trajan ten behoeve van het opstellen van het Fietsparkeerplan in oktober 2021 heeft uitgevoerd, blijkt niet dat er op marktdagen rondom de markt veel te weinig capaciteit is. Op zaterdagmiddag is het wel druk en blijkt dat niet alle nietjes/rekken even goed worden gebruikt. Op de vrijdag is een extra telling voor de Markt uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er inderdaad bij de kerk meer wordt geparkeerd dan er fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. De aantallen zijn zodanig (klein) dat verwacht wordt dat met een optimalisatie van de rekken en nietjes een betere verdeling van de fietsen over de rekken en nietjes kan worden bereikt en dat dit meer effect sorteert dan het inrichten van een pop-up stalling. Zie de figuren en toelichting hieronder en op de volgende pagina.



Figuur 6.3 Parkeerdruk fietsen omgeving Markt vrijdagochtend 22 oktober 2021



Toelichting bij de figuren:
In de grafiek geven de rood omlijnde blokken de beschikbare capaciteit aan fietsparkeerplaatsen weer, met op de verticale as het aantal plaatsen. Het gaat hier om de totale capaciteit van het gebied rondom de markt, zoals weergegeven in het kaartje. Dit zijn plaatsen met een voorziening om de fiets te parkeren: een fietsrek of fietsnietje. De grijze balkjes geven de bezetting weer, inclusief de procentuele bezetting.
In het kaartje is per deelgebied (straat of straatsectie) aangegeven hoe hoog de bezetting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen is, eveneens in procenten (per klasse). De getallen in rood geven het absolute aantal geparkeerde fietsen aan.
Te zien is dat rondom de kerk 40 fietsen geparkeerd staan in deelgebieden waar geen fietsparkeerplaatsen zijn. Aan de westzijde van de markt is de bezetting hoger dan 100%. Het gaat om 34 geparkeerde fietsen, waar 22 fietsparkeerplaatsen zijn.

3. Hoe andere gemeenten omgaan met fietsenstallingen

Bij de opstelling van het Fietsparkeerplan is nauwkeurig gekeken naar andere steden en zijn de fietsparkeerplannen en -ervaringen van onder andere Zwolle, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht en Nijmegen als voorbeeld gebruikt. In alle gevallen blijkt dat fietsparkeren een aanpak op maat behoeft, die recht doet aan de specifieke kenmerken en problematiek van afzonderlijke wijken en buurten. Vaak tot op het niveau van individuele straten of straatdelen.
Wel zijn er uit de fietsparkeerplannen van andere steden enkele algemene oplossingsrichtingen te destilleren, die ook in het Arnhemse Fietsparkeerplan zijn meegenomen. Denk hierbij aan het voorzien in buurtstallingen voor binnenstadsbewoners en aan het toepassen van bewaakte opvangstallingen voor binnenstadsbezoekers aan de rand van de binnenstad, op strategische locaties ten opzichte van aanrijdroutes voor fietsers uit omliggende wijken en de regio.

4. Besparing van de scanauto inzetten voor de fietsen

De inzet van de scanauto voor handhaving van betaald parkeren (van auto's) levert geen besparing op, maar wel een hoger opbrengst. (Door meer controles worden er meer boetes uitgeschreven en is de betalingsbereid hoger.) Het is mogelijk deze extra opbrengst in te zetten voor financiering van fietsparkeeroplossingen. Dit gebeurt ook deels nu al, vóór de inwerkingtreding van het Fietsparkeerplan. De no regret maatregelen worden immers betaald vanuit de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid. De mogelijkheid om dat te doen is mede ontstaan door de extra parkeeropbrengsten vanuit het scanparkeren. Hierbij geldt wel dat er een goede afweging moet worden gemaakt tussen de verschillende (fiets)projecten die kunnen worden gefinancierd vanuit (de extra opbrengsten in) de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid. Ook de aanleg van nieuwe (snel)fietsroutes wordt immers deels betaald vanuit deze extra parkeeropbrengsten.

5. Mogelijkheden van buurtstallingen en fiets-trommels

In de binnenstad willen we voor fietsparkeren van bewoners geen gebruik maken van fietstrommels. De achterliggende gedachte hierbij is het voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte. In de binnenstad wordt de openbare ruimte namelijk veel intensiever gebruikt dan in de woonwijken buiten het centrum. Daarom stellen we voor het fietsparkeren van bewoners in het centrum via buurtstallingen op te lossen. Dit wordt ook toegepast in andere steden zoals Nijmegen, Utrecht, Gent en de andere grote steden Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. Uit de praktijk blijkt dat het vinden van voldoende en geschikte of geschikt te maken ruimtes voor buurtstallingen een opgave is. Daarom is in het Fietsparkeerplan binnenstad opgenomen om eerst een onderzoek te doen naar wensen, beschikbare ruimtes en kostenstructuur.

6. Reflectie op de handhaving van fiets-overlast en het aanspreken hierop van inwoners. In te zetten capaciteit, de kosten hiervan en of deze handhavers al aangetrokken zijn.

De totale exploitatiekosten voor AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale Arnhem) zijn geraamd op 75.000 euro per jaar. Dit is inclusief de inzet van boa's voor het ruimen van wrakken en weesfietsen. Een deel van die kosten (15.000 euro) wordt gedekt door beheergeld van het station; daarvoor wordt de fietsparkeerverbodszone in de stationsomgeving gehandhaafd. De rest van de inzet voor het verwijderen van weesfietsen werd tot nu toe vanuit incidentele middelen gefinancierd. Daarom is nu 60.000 euro structureel via dit plan opgenomen, te bekostigen uit de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid.

De benodigde personele inzet van bij de uitvoering betrokken medewerkers voor handhaving van de huidige fietsparkeerverboden en het ruimen van weesfietsen werd dus altijd al gegeven (in ieder geval vóór corona). Om een drietal redenen wordt de handhavingsbehoefte verzwaard ten opzichte van de huidige situatie:

- Het gebied waar een fietsparkeerverbod geldt wordt uitgebreid;
- Het fietsverbod op de winkelas wordt stringenter gehandhaafd;
- Weesfietsen worden structureel geruimd, in een continu proces.

Door de planning en inzet van de boa's te wijzigen, ten opzichte van de voorgaande jaren, is hiervoor (vooralsnog) geen extra inzet nodig. Boa's kunnen niet 24/7 overal aanwezig zijn maar kunnen, door hun inzet te prioriteren en vervolgens te plannen, wel gerichter worden ingezet. Als je toch in het gebied bent om bijvoorbeeld horeca-controles uit te voeren kun je 'het fietsen' in het gebied meteen meenemen. Ook is het continu proces van weesfietsen ruimen een efficiëntere manier van werken en draagt zodoende bij aan de capaciteitsruimte.

De 60.000 euro uit de Bestedingsreserve Bereikbaarheid is dus uitsluitend bedoeld om de handhaving structureel in te kunnen zetten en niet afhankelijk te zijn van incidentele acties.

Uiteraard geldt: hoe groter de capaciteitsbehoefte naar handhaving op dit aspect, hoe meer er op andere vlakken moet worden ingeleverd. De behoefte aan inzet voor handhaving kan door monitoring na verloop van tijd nauwkeuriger worden bepaald.

Met vriendelijke groet,

Nermina Kundic
Wethouder Duurzame mobiliteit