

Project bewaakte fietsenstalling



Gorcums akkoord 2018-2022

Fietsers

'Vanuit veiligheids- en bereikbaarheidsoogpunt zetten we in op de fiets. Elke dag gaan er honderden fietsers door Gorinchem naar werk, school en sport. De Gorcumers verdienen 'Gorinchem als veilige fietsvesting'. Daarbij bekijken we niet alleen de mogelijkheden in de stad, maar zoeken ook met omliggende gemeenten naar de beste en meest veilige fietsinfrastructuur. Fietsers- en voetgangersveiligheid worden in de wijken en verbindingen tussen de wijken leidend in het verkeersplan. In de binnenstad gaan we snel aan de slag met fiets parkeren. We willen aparte gebieden in en rond het centrum creëren en beter handhaven. Zo stimuleren we fietsgebruik naar de binnenstad en krijgen we mooie en opgeruimde straten, waar hulpdiensten in nood altijd doorheen kunnen'.

Status:	Concept, versie 1.2
Naam Project:	Projectvoorstel fietsenstalling
Projectleider:	Anja Monshouwer
Ambtelijk opdrachtgever:	Roderik D'Havé
Verantwoordelijk wethouder:	Joost van der Geest

Inhoud

INLEIDING	3
1. Analyse en bevindingen.....	4
1.1 Analyse van bestaand beleid	4
1.2 Bevindingen	4
1.2.1 Tellingen	4
1.2.2 Herkomst-/bestemmingsonderzoek	5
1.2.3 Fietsparkeerplekken/Bewaakte fietsenstalling	5
1.2.4 Bewoners	6
1.2.5 Parkeerverbod en handhaving	6
1.2.6 Financiën	7
1.2.7 Algemeen.....	7
2. Parkeren op straat: fietsnietjes	8
3. Verkenning locaties bewaakte fietsenstalling	9
3.1 Programma van eisen bewaakte fietsenstalling.....	9
4. Financiën	10
4.1 Kosten fietsenstalling	10
4.2 Mogelijke dekking.....	10
5. Conclusie, scenario's en advies	11
5.1 Conclusie.....	11
5.2 Scenario's exploitatie	11
5.3 Advies	11
Bijlage 1 Onderbouwing dekking exploitatielasten fietsenstalling	12
Bijlage 2 Communicatieplan	16

INLEIDING

Steeds meer mensen pakken de fiets, werkgevers stimuleren werknemers om met de fiets te komen, scholieren maken steeds meer gebruik van een elektrische fiets en ook is er dankzij de stormachtige groei van e-bikes een toename van bezoek aan de binnenstad door fietsende toeristen. Dit vraagt om goede voorzieningen.

Als gemeente zien we graag dat de fysieke omgeving inwoners uitnodigt tot gezond gedrag. Dit hebben we als doelstelling opgenomen in ons Integraal Sociaal Beleid. Door goede fietsvoorzieningen te bieden, is de drempel lager om de fiets te pakken. Dit draagt bij aan de gezondheid, zowel fysiek voor het individu als collectief door minder uitstoot van uitlaatgassen.

Het vergelijken kopen in de binnenstad is verleden tijd. Dit doet de consument op internet. De bezoeker van nu komt voornamelijk naar de binnenstad om recreatief te winkelen. Alles draait om beleving en de ambiance van de binnenstad is daarbij van cruciaal belang. De binnenstad moet transformeren van een monofunctioneel winkelgebied naar een multifunctioneel verblijfsgebied met goede voorzieningen. Wonen, werken, verblijf, winkelen, cultuur, ontmoeten en sociale interactie komen samen in de binnenstad en geeft de inwoner en bezoeker inspiratie. Zij moeten zich verbonden voelen met de binnenstad, als hún huiskamer. Opgeruimde winkelstraten dragen bij aan die kwaliteitsbeleving. Bij een positieve ervaring komt de bezoeker (inwoners en regio) graag terug naar de binnenstad. Een binnenstad, waarbij de bezoeker makkelijk zijn weg vindt naar de bewaakte fietsenstalling draagt zeker bij aan de positieve ervaring en dus ook aan de levendigheid in de binnenstad. De beschikbaarheid van complete voorzieningen is cruciaal voor de leefbaarheid in een gebied. Door onze inwoners/bezoekers een goede beleving te bieden, wordt de economie in de binnenstad versterkt en de leefbaarheid verbeterd.

Het draait ook om gastvrijheid in al zijn vormen, van zowel gemeente als de stakeholders. Het gemeentelijk beleid (mobiliteit, bereikbaarheid, inrichting openbare ruimte en wonen boven winkels in relatie tot parkeren) moet afgestemd worden op de transformatie naar het multifunctioneel verblijfsgebied. Duidelijk beleid geeft duidelijkheid aan marktpartijen en heeft invloed op de keuzes die zij maken.

Het reguleren van het fietsparkeren is slechts één onderdeel dat bij gaat dragen aan de kwaliteitsbeleving van de stad. Hoewel uitstallingen en straatmeubilair buiten de scope van dit project vallen, is het toch van belang te noemen dat ook hier aandacht voor moet zijn. Wanneer de straten 'opgeruimd' zijn, ontstaat er ruimte om 'groen' toe te voegen. Groen 'doet iets met je' en kan de beleving nog verder vergroten. Kortom; het reguleren van fietsparkeren is de eerste stap naar een binnenstad waar het fijn is om te werken, te wonen, te recreëren en in te investeren.

Een duurzame oplossing vinden voor het stallen en beheren van fietsen in de binnenstad van Gorinchem. Doel is het aantal fietsen op ongewenste plekken in de openbare ruimte terug te dringen en tegelijkertijd dusdanig kwalitatieve voorzieningen te realiseren, zodat er meer mensen met de fiets naar het centrum komen.

1. Analyse en bevindingen

Om een duidelijk beeld te krijgen van een geschikte locatie met voldoende capaciteit is voor de analyse gebruik gemaakt van bestaand beleid/onderzoek en de evaluatie van de pilot bewaakte fietsenstalling. Daarna is er met de projectgroep en stakeholders aanvullend onderzoek verricht o.a. d.m.v. tellingen en een herkomst-/bestemmingsonderzoek. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de aanpak van fietsparkeren in andere (fiets)steden. Dit heeft een aantal bevindingen opgeleverd.

1.1 Analyse van bestaand beleid

- Groen Links heeft op 24 mei 2018 een motie ingediend voor een bewaakte fietsenstalling en deze is unaniem ondersteund door de raad.
- De pilot voor de bewaakte fietsenstalling is positief geëvalueerd, maar qua exploitatiekosten was het geen succes. De kosten per plek bedroegen € 3.333,33.
- Er was geen fysieke bewegwijzering naar de bewaakte fietsenstalling.
- Er werd na de opstartperiode minder intensief reclame gemaakt voor de fietsenstalling. Wel werden successen gevierd (1000^{ste} bezoeker, 5000^{ste} enz)
- 46 % is niet bereid om te betalen voor een fietsenstalling en 46% is wel bereid te betalen.
- De gastheer werd als een positieve toevoeging gezien.
- Benodigde capaciteit van de fietsenstalling is niet onderzocht.
- We willen groeien van 38% fietsgebruik nu, naar 45% fietsgebruik in 2030.
- Nog niet alle fietsnietjes uit het collegebesluit van 2018 waren geplaatst.
- We willen geen fietsen meer gestald hebben op ongewenste plekken. Ongewenste plekken in de openbare ruimte zijn winkelstraten en aangrenzende stegen (zie stegenplan BSM).

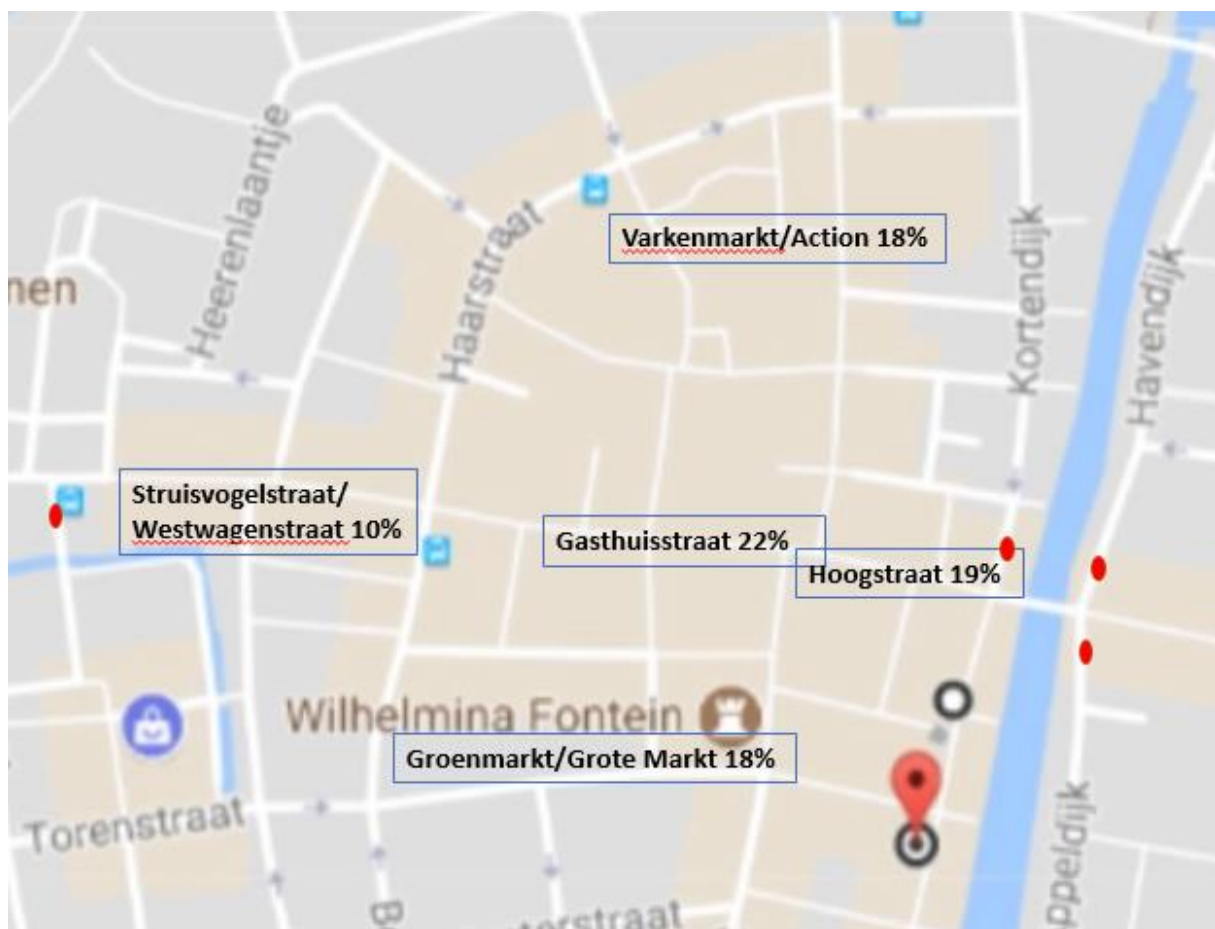
1.2 Bevindingen

1.2.1 Tellingen

- Tellingen uitgevoerd op alle dagen van de week tussen 8.30/9.30 uur, 12.00/13.00 uur, 15.00/16.00 uur en na sluitingstijd horeca.
- Er staan op de drukste momenten 1000 voertuigen, vnl. fietsen in de winkelstraten, stegen en bij de huidige nietjes/fietsklemmen grenzend aan het kernwinkelgebied.
- Na sluitingstijd blijven er ruim 400 fietsen achter in het gebied. Deze fietsen zijn hoogstwaarschijnlijk van bewoners.
- Drukste momenten van de week zijn:
 - o 9.00 uur: maandag, gevolgd door donderdag
 - o 12.00 uur: zaterdag, gevolgd door donderdag
 - o 15.00 uur: zaterdag, gevolgd door donderdag
 - o 22.30 uur: maandag (uitschieter), gevolgd door donderdag/zaterdag (deze laatste avonden zijn niet veel hoger dan andere avonden om 22.30 uur)
- Niet alleen voor bezoekers, maar ook voor bewoners moeten er goede voorzieningen komen.
- Rekening houdend met de gewenste groei, moeten er 1200 fietsparkeerplekken aan de rand van het kernwinkelgebied komen om het resultaat van 'lege' straten en stegen te kunnen bereiken.
- De binnenstad is ingedeeld in noord (Varkenmarkt/Blijenhoek/Arkelstraat), oost (Appeldijk/Havendijk/Langendijk/Kortendijk/Hoogstraat) en west (gebied tussen Smakheul/Westwagenstraat t/m Groenmarkt) en Gasthuisstraat. Deze laatste apart omdat vanuit alle delen van de stad de fiets daar geparkeerd wordt.
- Ná het plaatsen van de nietjes (voor nu max. 250, ruimte voor 500 fietsen), zijn vanuit alle richtingen gezien fietsparkeerplekken tekort; noord -142, oost -311, west -195, Gasthuisstraat - 64.

1.2.2 Herkomst-/bestemmingsonderzoek

- In de praktijk blijkt dat bezoekers uit Gorinchem Oost, Dalem en Hoog Dalem op de locaties Gasthuisstraat, Hoogstraat, Varkenmarkt en een paar op de Groenmarkt parkeren.
- Ook als gekozen mag worden voor een tweede locatie komen Gasthuisstraat, Hoogstraat, Varkenmarkt en Groenmarkt terug, aangevuld met de Kortendijk.
- Vanuit noordelijke richting wordt voornamelijk in de buurt van de Varkenmarkt/Blijenhoek geparkeerd.
- Vanuit westelijke richting parkeren bezoekers voornamelijk in het gebied tussen de Smakheul en de Groenmarkt, aangevuld met Gasthuisstraat.
- In totaal parkeert $\frac{3}{4}$ van de ondervraagden hun fiets op Varkenmarkt, voor de Action, Gasthuisstraat/Hoogstraat en Groenmarkt/Grote Markt.



1.2.3 Fietsparkeerplekken/Bewaakte fietsenstalling

- Vanuit zowel noord-, oost- als westelijke richting is er een substantieel aantal fietsparkeerplekken tekort.
- Vanuit geen enkele windrichting is het aantal benodigde fietsparkeerplekken op straat te realiseren, zonder andere functies in te perken.
- Het aantal benodigde plekken in de bewaakte fietsenstalling is 700 (1200-500). Er zijn diverse panden onderzocht, de maximale capaciteit die gevonden wordt is 400 plekken.
- Om de fietser te verleiden de fiets daadwerkelijk in de stalling te plaatsen, is het beter om het gebruik gratis aan te bieden. Anders zal het gebruik dalen en neemt de handhaving op straat toe. Kosten van innen en handhaven zijn vaak hoger dan de opbrengsten voor het stallen in de stalling.

- Exploitanten die ervaring hebben met een fietsenstalling (zoals Biesieklette) berekenen de exploitatiekosten volledig door aan de gemeente. Zij proberen zoveel mogelijk gebruik te maken van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, maar Avres kan niet garanderen dat er structureel voldoende mensen beschikbaar zijn.
- Voor de exploitatie lopen nog gesprekken met lokale ondernemers.
- Avres heeft aangegeven graag mee te willen doen in het proces met hun mensen, maar kunnen geen inspanningsverplichting aangaan met een exploitant.
- Met de offertes die er tot nu toe liggen, moet uitgegaan worden van 200 k per stalling per jaar. Hoewel de jaarlijkse kosten per parkeerplek substantieel lager zijn dan bij de pilot bedragen ze nog steeds € 500 per fietsparkeerplek. Keuzes qua vorm van bewaking en openingstijden kunnen deze getallen positief beïnvloeden.
- Naast bemensing kan ook gekozen worden voor camerabewaking, maar ook de opvolging die daaruit voortvloeit kost geld.

1.2.4 Bewoners

- In de winkelstraten, stegen en bij de nietjes aan de rand van het kernwinkelgebied staan altijd 400-450 fietsen die van bewoners lijken te zijn.
- De hulpdiensten zijn van mening dat er in het kernwinkelgebied zo weinig mogelijk fietsen/obstakels moeten staan, maar zij zijn er zeker geen voorstander van dat bewoners hun fietsen binnen in hun gang/hal gaan plaatsen. De panden zijn hier niet op gebouwd en het levert gevaarlijke situaties op bij calamiteiten.
- Voor bewoners wordt in andere steden gebruik gemaakt van fietskluizen. Door het beschermd stadsgezicht en de beperkte ruimte biedt dit voor de binnenstad eigenlijk geen oplossing.
- Bewoners zouden (mits dit past bij de werkwijze van de toekomstige exploitant) een abonnement kunnen afsluiten in de bewaakte fietsenstalling of moeten hun fiets aan de rand van het kernwinkelgebied bij de nietjes plaatsen.

1.2.5 Parkeerverbod en handhaving

- Om fietsen daadwerkelijk te weren uit straten en stegen is een parkeerverbod noodzakelijk. Zonder parkeerverbod kan er ook niet gehandhaafd worden.
- Een parkeerverbod kan pas ingesteld worden als de 1200 plekken aan de rand van het kernwinkelgebied gerealiseerd zijn.
- Handhaving is wenselijk; dit schept duidelijkheid voor bezoekers, bewoners en ondernemers.
- Bij handhaving moet er ook een plaats (AFAC) gerealiseerd worden waar de fietsen naar toe gebracht worden. Dit zou eerst een apart gedeelte kunnen zijn in de fietsenstalling gedurende 1 à 2 dagen, waarna de fiets verplaatst wordt naar de AFAC op de gemeentewerf aan de Kleine Haarsekade.
- Fietsen kunnen in de AFAC opgehaald worden tegen een betaling van € 20-25 (gemiddelde landelijk).
- Fietsen die na de voorgeschreven periode niet zijn opgehaald worden 'vernietigd' (in de praktijk gaan ze dan naar Praktijkschool De Noordhoek).
- Het parkeerverbod kan 24 uur per dag gelden, of wordt juist gericht op de bezoekerstijden.
- De zgn. runshoppers (bezoekers die een snelle boodschap doen) willen we niet weren uit de stad.

1.2.6 Financiën

- Betaald: bijv. een bedrag van € 1,-
 - o Voordelen:
 - er komt een stukje van de kosten terug.
 - door een kortingssysteem te koppelen (met een bon krijg je de 1 euro weer als korting bijv bij horeca en winkeliers) worden de ondernemers betrokken bij de fietsenstalling.
 - o Nadelen:
 - extra handelingen, zoveel fysiek als administratief.
 - er wordt minder gebruik gemaakt van de stalling, waardoor deze zijn waarde niet krijgt.
 - overlast van fietsen op niet gewenste locaties en daardoor toename kosten handhaving.
- Er is geen budget beschikbaar gesteld, mogelijk kan een stuk financiering gevonden worden in verhoging van de parkeertarieven.
- Dekking zou voornamelijk gevonden moeten worden vanuit het autoparkeren (verhoging parkeertarieven).

1.2.7 Algemeen

- Politie geeft voorkeur aan inpandige stallingen om obstakels op straat tegen te gaan.
- Duidelijke eenduidige communicatie (zodat ook buitenlandse gasten dit snappen) en bewegwijzering naar de fietsenstallingen en fietsparkeerplekken is belangrijk.
- Fietsparkeren moet plaatsvinden aan de rand van een kernwinkelgebied. De fietser moet niet door het wandelgebied voor hij bij zijn bestemming is. Overweeg om fietsvakken voor de Action, Grote Markt en Groenmarkt weg te halen.

2. Parkeren op straat: fietsnietjes

Door het college is eind 2018 besloten om 245 nietjes te plaatsen in en aan de rand van het kernwinkelgebied. Medio 2020 waren er ongeveer 100 geplaatst. De overige beoogde locaties blijken met de kennis van nu niet allemaal geschikt (bijv. 23 nietjes in de Westwagenstraat). Daarom is gezocht naar locaties in de buurt van de eerder beoogde locaties. (bijv Smakheul/Kazerneplein) om zo toch de ongeveer 250 nietjes aan de rand van het kernwinkelgebied te kunnen plaatsen.

De afgelopen maanden zijn aan de rand van het kernwinkelgebied de nietjes geplaatst als vervanging van de huidige fietsrekken. Inmiddels staan er nu zo'n 140 nietjes. Voor eind juni 2021 worden nietjes bijgeplaatst op en rond de Varkenmarkt, Smakheul/Kazerneplein, Struisvogelstraat, Kortendijk en Walstraat, waarna het totale aantal op ongeveer 200 komt.

De nietjes die beoogd waren op eigendom van VvE's, o.a. Blijenhoek, Bloempotsteeg en Walstraat konden niet geplaatst worden, omdat de VvE's geen toestemming gaven.

Op dit moment ligt er een aanbod van de Grote Kerk om hun eigen parkeerplaatsen te verplaatsen naar de Zuidkant van de toren. Dat geeft de mogelijkheid om aan de Noordkant een fietsparkeerplaats te maken met ongeveer 40 nietjes (80 fietsparkeerplekken), daarnaast hebben ze aangeboden om aan de Zuidkant van de kerk ook een aantal nietjes te plaatsen. Totaal kunnen er dan ongeveer 50 nietjes rond de Grote Kerk geplaatst worden, waarmee het totale aantal op ongeveer 250 komt. Deze mogelijkheid wordt als een apart project binnen het cluster mobiliteit opgepakt en moet eind 2021 uitgevoerd zijn.

Nietjes worden zo geplaatst dat er tussen de fietsen een kleine ruimte overblijft om de fiets te pakken, maar die niet voldoende is om er nog een fiets tussen te stallen. Dit is 1.30 meter. Zo geven we iedere fietser de mogelijkheid om zijn fiets vast te zetten met een extra slot.

De bewaakte fietsenstalling geeft ruimte aan ongeveer 400 fietsen. Met de ongeveer 250 nietjes, ontstaan er nog eens 500 parkeerplekken. Met het totaal van 900 fietsparkeerplekken (500 bij de nietjes en 400 in de stalling), wordt nog niet voldaan aan de vraag van 1200 fietsparkeerplekken. De restopgave van 300 fietsparkeerplekken moet binnen tadsontwikkeling worden geprioriteerd, na vaststelling van het parkeerbeleid.

3. Verkenning locaties bewaakte fietsenstalling

Uitgangspunten:

- Bezoekers willen niet ver lopen naar een eerste bestemming, daarom moet de bewaakte fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de winkels gesitueerd worden.
- Totaal moeten er nog ongeveer 700 fietsparkeerplekken en in en rond het winkelgebied gerealiseerd worden.
- In een pand moet rekening gehouden worden met:
 - o Benodigde plafondhoogte: 2.75 m
 - o Benodigd gangpad: 2 m
 - o Benodigde ruimte voor systeem: 1.9 m
- Grofweg is het aantal m2 van een pand ook het aantal fietsen wat geplaatst kan worden. Uiteraard valt er wat ruimte af voor o.a. kantoor, openbaar toilet, uitleen van trolleys, buggy's oid en voor het servicegedeelte (band plakken oid).

Diverse locaties in de binnenstad zijn onderzocht. Daarbij werd ook gekeken naar logische fietsroutes en fietsbewegingen.

3.1 Programma van eisen bewaakte fietsenstalling

	Eis	Wens
Locatie	In of aan de randen van het kernwinkelgebied	Op aangewezen fietsroute om kernwinkelgebied heen (Burgstraat, Visbrug, Kortendijk, Kapelsteeg, Blijenhoek, Kwekelstraat, Haarstraat, Westwagenstraat)
Inrichting	Capaciteit voor minimaal 400 fietsen, verdeeld over 1 of meerdere locaties	Zo min mogelijk locaties.
Openingstijden	Maandag (markt) van 8:00 tot 18:00 Dinsdag van 8:00 tot 18:00 Woensdag van 8:00 tot 18:00 Donderdag van 8:00 tot 23:00 Vrijdag van 8:00 tot 23:00 Zaterdag van 8:00 tot 23:00 Zondag van 9:00 tot 18:00	Abonnementhouders hebben toegang als stalling is gesloten Abonnementhouders zijn bewoners, personeel, winkeliers, gasten van horeca Eenmalige openingen mogelijk (code) Deel van de openingstijden camerabewaking
Huishouding en administratie	Frequente schoonmaak Loggen aantal geparkeerde fietsen Herkomst onderzoek (mini-enquête)	
Personele bezetting	Hierin laten we ons adviseren door een partij die (beheer en) exploitatie op zich neemt	Aankoop van een pand kan een overweging zijn?
Faciliteiten (Beherende partij regelt inventaris zelf)	Laadpunten (50 stuks?) Camerabewaking Toegangssysteem (buiten sluitingstijden) Openbaar toilet (ook voor mindervaliden) Verwarming Kantoortje en keukentje Bureau en bureaustoel (2x) PC met internet (voor administratie en communicatie) Printer (bijvoorbeeld voor labels) Kapstok Koffiezetapparaat	Watertappunt VVV-loket Kluisjes
Service	Promotie Mooi Gorinchem (plattegrond) Fietsreparatieset / fietspomp	Fietsreparatieservice Rolstoel – uitleen Buggy – uitleen Looprek – uitleen Bolderkar – uitleen Pakket afhaalservice of bezorgservice

4. Financiën

Uitgangspunt: er is geen budget beschikbaar.

4.1 Kosten fietsenstalling

- 1) Eenmalige kosten:
 - a. Eventuele koop pand: (ligt rond de € 550.000-€ 600.000)
 - b. Inrichtingskosten: pm (investeringsbudget mobiliteit)
 - c. Aanschaf camera's: € 5.000-15.000 (afhankelijk van de inzet: ondersteunend of als bewaking)
- 2) Jaarlijkse kosten:
 - a. Huur vraagprijs pand: € 50.000-€ 75.000
 - b. Gebruikerskosten: € 5.000
 - c. Scenario's:
 - i. Scenario 1, landelijk opererende partij: € 120.000
 - ii. Scenario 2, lokale exploitant: pm
 - iii. Scenario 3, camerabewaking
 1. Data uitlezen: 3k
 2. Kosten: min. 10k (dit is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de CUR)

Er is geen rekening gehouden met constructieve aanpassingen die eventueel aan een pand gedaan zouden moeten worden.

In 2021 is er vanuit Integraal Sociaal Beleid € 5.000 beschikbaar om mensen aan het werk te helpen. Als gekozen wordt voor een exploitant die samenwerkt met mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en die tot doel heeft om mensen naar een baan te begeleiden, kan dit budget ingezet worden.

4.2 Mogelijke dekking

Van de toekomstige exploitant wordt verwacht dat ze zoveel mogelijk samenwerken met lokale of regionale partijen die werken met mensen die een afstand tot de arbeidsmarkt hebben, zoals Avres. Binnen het sociaal domein zijn echter geen budgetten beschikbaar die om deze reden ingezet kunnen worden voor de fietsenstalling. Een alternatief is om de exploitatie van de fietsenstalling te dekken uit de parkeeropbrengsten voor bezoekers van de binnenstad. Hiervoor is een meeropbrengst van 10% nodig. In onderstaande tabel is opgenomen welke parkeertarieven gehanteerd moeten worden om deze meeropbrengst te verkrijgen. (Bijlage 1 geeft de overwegingen weer om tot onderstaande tarieven te komen).

	Huidig	Met fietsenstalling	Gecorrigeerd
P garage Kazerneplein	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,30 (a)
P garage Kweeklust	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,30 (a)
P terrein Paardenwater (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Buiten de Waterpoort (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Bastion I / Bagijnenwal	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Groenmarkt / Achter de Kerk	€ 2,50	€ 2,75	€ 2,80
P terrein Stadhuisplein	€ 1,-	€ 1,- (b)	€ 1,- (b)
Overig straatparkeren	€ 2,-	€ 2,20	€ 2,25

5. Conclusie, scenario's en advies

5.1 Conclusie

- Er zijn ongeveer 1200 fietsparkeerplekken nodig om de straten en stegen vrij te maken van geparkeerde fietsen en vervolgens een parkeerverbod in te stellen.
- Bijna 500 plekken kunnen worden gevonden op straat (aan de rand van het kernwinkelgebied), 700 plekken zouden inpandig gevonden moeten worden.
- Inpandige locaties zijn max. 450 m². Hier is ruimte voor ongeveer 400 fietsen.
- Er zijn dan nog steeds ruim 300 plaatsen tekort. Het uitbreiden van fietsparkeerplekken kan op twee manieren:
 - o De buitenruimte anders indelen, waardoor er meer ruimte is voor fietsparkeren. In de praktijk betekent dit veelal dat gekozen wordt om autoparkeerplekken om te vormen tot fietsparkeerplekken.
 - o Een tweede overdekte fietsenstalling (inpandig).
- Wanneer er voldoende parkeerplekken gerealiseerd zijn kan een parkeerverbod in de winkelstraten en stegen ingesteld worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de zgn. runshoppers.
- Een AFAC is pas noodzakelijk als het parkeerverbod ingesteld wordt.
- Gorinchem wil een fietsstad worden en transformeren naar een autoluwe binnenstad. Financiering voor het fietsparkeren zou logischerwijs gevonden moeten worden binnen het autoparkeren, d.m.v. verhoging van de parkeertarieven voor de bezoekers.
- De hoogte van de kosten voor exploitatie is gerelateerd aan de openingstijden. (ma-wo: 8-18, do-za 8-23, zo 9-18).

5.2 Scenario's exploitatie

Er zijn voor het beheer van de stalling diverse scenario's mogelijk:

- 1) Exploitatie van de fietsenstalling uit handen geven aan een landelijke partij, bijv. Biesieklette die hierin samenwerkt met mensen van Avres. Biesieklette neemt de mensen van Avres in dienst, coacht hen richting een baan op de arbeidsmarkt.
- 2) Exploitatie beleggen bij een lokale exploitant, eventueel icm Avres.
- 3) Stalling zonder beheerder en voorzien van camerabewaking/toegangssysteem.

5.3 Advies

1. Verhoging van de parkeertarieven met ongeveer 10% en deze meeropbrengsten bestemmen voor de bewaakte fietsenstalling.
2. Huren of kopen van een pand als locatie voor de fietsenstalling.
3. Keuze maken voor de manier van exploiteren.
4. Aanbesteden voor exploitatie, waarbij SROI, naast kosten, een duidelijk onderdeel is van de aanbesteding.



CONCEPT DEKKINGSVOORSTEL

Financieel plan ter dekking van de structurele exploitatie van een overdekte en bemande / bewaakte fietsenstalling in Gorinchem

ABSTRACT

Cijfermatige onderbouwing voor dekking extra exploitatielasten fietsenstalling

De beleidsopgave:

We onderzoeken de structurele exploitatie van een overdekte en bemande / bewaakte fietsenstalling. Op dit moment (17-02-2021) gaan we even uit van één locatie. We verwachten dat de jaarlijkse exploitatielasten ruim € 200.000,- zullen bedragen.

Voorstel voor financiële dekking:

Uitgangspunt (1) voor het zoeken naar dekking is in principe binnen taakveld “Parkeren” (TV22), met inbegrip van het zoeken naar dekking op het algemene dekkingsmiddel “parkeerbelastingen”.

Parkeerbelastingen maken immers beleidsmatig onderdeel uit van het thema parkeren. Het beïnvloeden van de tarieven voor parkeerbelasting is onderdeel van het instrumentarium om de schaarse ruimte aan parkeren zo goed mogelijk te benutten.

Er zijn twee lijnen waarlangs dekking kan worden gevonden. Enerzijds door te bezuinigen op de met parkeren gemoeide kosten. Anderzijds op het verhogen van de opbrengsten van parkeren. In 2019 en 2020 is de parkeerketen in de gemeente onderzocht en is geconcludeerd dat er door een betere sturing en automatisering structurele kostenoptimalisaties in de keten op middellange termijn te realiseren zijn. Deze verwachte minderkosten hebben we in de meerjarenbegroting vanaf 2021 echter ingezet voor o.a. het aantrekken van een parkeerregisseur, het realiseren van een managementtool (parkeerdashboard) en het digitaliseren van parkeerproducten. ***Uitgangspunt (2)*** is daarmee dat we zoeken naar dekking door middel van een verhoging van de opbrengsten. Op een kostenbesparing is immers al geanticipeerd.

De jaaropbrengsten voor parkeren zijn bij benadering als volgt opgebouwd, waarbij we ten behoeve van het inzicht gebruik hebben gemaakt van de jaarrekening 2019 (laatst vastgesteld én geen Corona-effect):

<i>Taakveld 22 (Parkeren)</i>		
	Opbrengsten parkeergarage Kazerneplein	€ 385.000,-
	Opbrengsten parkeergarage Kweeklust	€ 215.000,-
<i>Parkeerbelasting (Algemeen dekkingsmiddel)</i>		
	Opbrengsten parkeerautomaten / mobiel parkeren	€ 1.450.000,-
	Opbrengsten parkeervergunningen	€ 235.000,-
	Opbrengsten naheffingen	€ 90.000,-

Met de komst van een fietsenstalling willen we o.a. bijdragen aan een verschuiving van verplaatsingen met de auto naar verplaatsingen met de fiets. Met andere woorden een relatief hoger fietsgebruik bewerkstelligen. Aan de verplaatsingen in de binnenstad gerelateerd is zo’n verschuiving het meest te verwachten van gebruikers die hun bestemming in de binnenstad hebben en dus niet waarbij er sprake is van een herkomst in de binnenstad; de bewoners. Zij hebben immers zowel de auto als de fiets in de binnenstad staan en het is daarmee moeilijker om op het voorkeurtype verplaatsing te sturen via een parkeerbelasting op de auto dan wel fiets, ook al maken zij in de binnenstad zelf meer verplaatsingen dan een bezoeker. Bezoekers daarentegen kiezen voor een bezoek aan de binnenstad met welk vervoermiddel zij naar de plek van bestemming gaan. Voor het beïnvloeden van die keuze spelen de kosten op de bestemmingslocatie een rol. Daarmee is het logischer om extra opbrengsten te zoeken in een kostenverhoging van een bezoek aan de binnenstad.

Daarnaast zijn er ook inkomsten uit naheffingen. Deze opbrengsten willen we in principe zo laag mogelijk hebben. Omdat we, op voorwaarde van voldoende handhaving, willen dat belastingplichtigen liever netjes hun belasting voldoen. Er is in dat geval sprake van een hoge betalingsbereidheid. Bovendien kost het innen / vorderen van deze naheffingen de gemeente ook geld, gerelateerd aan het aantal naheffingen (variabele kosten). Daarmee nemen we als **uitgangspunt (3)** dat we voor de dekking van extra opbrengsten gaan zoeken naar een verhoging van de opbrengsten van straatparkeren en garageparkeren. Het opbrengstentotaal van beiden bedroeg in 2019 zo'n € 2.050.000,- oftewel ruim 2 miljoen euro.

Om 2 ton te vinden is een verhoging nodig van 10%. Dat kan door middel van het verhogen van het aantal bezoeken dan wel de duur van het bezoek aan de binnenstad, maar liever zien we zoals gezegd een verschuiving naar fiets. Dit kan door het verhogen van de tarieven. Daarnaast hebben we minder invloed op het aantal en de duur van bezoeken dan dat we invloed hebben op de prijs. Een tariefsverhoging ligt voor de hand.

Verder willen we met dit dekkingsvoorstel niet inbreken op de verhouding tussen straatparkeren en garageparkeren. Het beïnvloeden van deze verhouding komt beter ter sprake in het nieuwe parkeerbeleid (zomer 2021). Hier in ieder geval niet. Het gaat in dit voorstel inhoudelijk om een door de raad gewenste areaaluitbreiding van onze parkeervoorziening(en). Daarmee stellen we voor de tarieven voor straatparkeren en garageparkeren te verhogen met 10%, naar boven afgerond op (stappen van) 5 eurocent.

	Huidig	Met fietsenstalling	Logisch afronden
P garage Kazerneplein	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,35 (a)
P garage Kweeklust	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,35 (a)
P terrein Paardenwater (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,10
P terrein Buiten de Waterpoort (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,10
P terrein Bastion I / Bagijnenwal	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,10
P terrein Groenmarkt / Achter de Kerk	€ 2,50	€ 2,75	€ 2,75
P terrein Stadhuisplein	€ 1,-	€ 1,10 (b)	€ 1,10 (b)
Overig straatparkeren	€ 2,-	€ 2,20	€ 2,20

De vraag naar parkeren is doorgaans inelastisch. Dat wil zeggen dat prijsstijgingen relatief minder effect hebben op de afname aan parkeercapaciteit. Het effect van betere fietsparkeervoorzieningen is wellicht groter op de vraag naar autoparkeercapaciteit. Verder weten we dat er een klein verschil is in elasticiteit tussen garageparkeren en straatparkeren.

Compenseren parkeergarages (a)

Tariefstijgingen in garages hebben wat meer negatief effect op de vraag naar parkeren dan tariefstijgingen op straat. Omdat we niet willen inbreken op de verhouding tussen garageparkeren en straatparkeren, moet hiervoor enigszins toch gecompenseerd worden (a).

Compenseren locatie stadhuisplein (b)

Verder zien we in bovenstaand rijtje ook nog de locatie Stadhuisplein. Deze locatie zal in principe geen effect ondervinden van betere fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad, in dit geval in de vorm van een fietsenstalling. Een tariefstijging is inhoudelijk lastig uit te leggen en ligt hier dan ook niet voor de hand (b).

Alle overige locaties verhogen we daarom met € 0,05 om in het algemeen te compenseren voor (a) en (b). Daarmee komen we tot het volgende voorstel voor een nieuw tarievenstelsel.

	Huidig	Met fietsenstalling	Gecorrigeerd
P garage Kazerneplein	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,30 (a)
P garage Kweeklust	€ 1,20	€ 1,32	€ 1,30 (a)
P terrein Paardenwater (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Buiten de Waterpoort (max 3 uur)	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Bastion I / Bagijnenwal	€ 1,-	€ 1,10	€ 1,15
P terrein Groenmarkt / Achter de Kerk	€ 2,50	€ 2,75	€ 2,80
P terrein Stadhuisplein	€ 1,-	€ 1,- (b)	€ 1,- (b)
Overig straatparkeren	€ 2,-	€ 2,20	€ 2,25

Bijlage 2 Communicatieplan

COMMUNICATIEPLAN

1. Aanleiding en vraagstelling

Op basis van een motie is een plan van aanpak gemaakt te komen tot voldoende parkeergelegenheid voor fietsers in de binnenstad, waardoor de winkelstraten uiteindelijk fietsvrij zijn.

Opdracht

- Communicatieplan opstellen voor het plan van aanpak om te komen tot fietsvrije winkelstraten.
In de communicatie aanpak onderscheiden we 4 fases:
 1. Communicatie rondom besluitvorming bewaakte fietsenstalling
 2. Implementatie fietsnietjes
 3. Verhuizing bewaakte fietsenstalling en opening en positionering bewaakte stalling.
 4. Fietsvrij maken van de winkelstraten.

2. Achtergrond en analyse

Relaties overige onderwerpen en campagnes

- Corona
- Kernwinkelgebied
- Parkeren (auto)
- Uitbreiding parkeergarage
- Mobiliteitsvisie en maatregelen.

Organisatie van de communicatie

De werkgroep Fietsparkeren werkt samen aan het voorstel om te komen tot fietsvrije winkelstraten.

Deze communicatieaanpak is opgesteld door de communicatieadviseur en besproken met de projectgroep. De communicatieadviseur van de projectgroep adviseert over de communicatie aanpak en ontwikkelt met het Team communicatie de benodigde middelen. De deelnemers van de werkgroep denken mee en helpen zo nodig mee met het verspreiden van de middelen.

3. Communicatiedoelgroepen

We kunnen de volgende doelgroepen en subgroepen onderscheiden:

Gebruiker

- Inwoners stad Gorinchem
- Bezoekers stad Gorinchem

- Bewoners binnenstad
- Ondernemers en medewerkers winkels
- Bezoekers winkels en horeca

Beslisser

- Gemeenteraad
- College B&W

Leverancier

- Projectgroep Fietsparkeren
- Binnenstadsmanager

Beïnvloeder

- Ondernemersver. Hartje Gorcum
- VVV / Mooi Gorcum
- Riveer
- Media

4. Communicatiedoelstellingen

Doelgroep gebruikers

Informeren:

Fase 1. Bewoners van de binnenstad die wonen rondom de nieuwe parkeerplaatsen weten dat er nieuwe nietjes in de buurt geplaatst worden.

Inwoners en bezoekers weten op welke plaatsen zij de fiets kunnen parkeren.

Fase 2. Inwoners en ondernemers weten dat de gemeenteraad besluit neemt mbt bewaakte fietsenstalling.

Fase 3. Gebruikers fietsenstalling (bezoekers stad) weten dat bewaakte fietsenstalling verhuist en opent op nieuwe adres.

Fase 4. Bezoekers, bewoners van de binnenstad weten dat de winkelstraat fietsvrij is.

Positioneren (fase 2 t/m 4):

Zodra besluit genomen is worden de nieuwe mogelijkheden voor fietsparkeren in de binnenstad eenvoudig vindbaar in de stad.

Je wordt uitgenodigd je fiets te parkeren.

5. Communicatiestrategie

De communicatiestrategie is gericht om allereerst het besluit bekend te maken om de bewaakte fietsenstalling voort te zetten vanuit een nieuwe locatie.

Daarna is de strategie gericht op het positioneren en bekend maken van fietsparkeerplaatsen in de binnenstad. In de laatste fase richten we ons op het fietsvrij maken van de winkelstraten in de binnenstad.

Uitgangspunten

- We maken zoveel mogelijk gebruik van de bestaande kanalen en middelen van de gemeente.
- We vragen partners zoals Hartje Gorcum, Mooi Gorcum communicatiemiddelen te delen.
- Middelenmatrix en verspreidingsplan wordt gemaakt na besluitvorming (fase 2 e.v.)
- Communicatie in meerdere fases; besluitvorming, fietsparkeren, bewaakte fietsenstalling, fietsvrije winkelstraat

- **Fase 0. Besluitvorming | maart – juni | I&O 8 april, B&A 12 mei, Raadsvergadering 10 juni**

1. Link op Ibabs raadsvoorstel
2. Persbericht bij besluit -> web nieuws, gemeentepagina, socials.
3. Informeren ondernemers

- **Fase 1. Informeren | Fietsparkeren maart – april**

1. Bewonersbrieven werkzaamheden fietsnietjes.
2. Werkzaamheden gereed nieuwsbericht op website gorinchem.nl & socials
3. Informeren ondernemers - VVV
4. Actie op LED schermen binnenstad(gericht op: parkeer je fiets bij een nietje?)

- **Fase 2. Lanceren nieuwe bewaakte fietsenstalling | Na besluitvorming en aanbesteding** Inrichten nieuwe bewaakte stalling (gebruik maken van eerdere huisstijl voor stalling)

5. Verwijzen borden naar nieuwe adres.
6. Openingshandeling wethouder
7. Persbericht, web, gemeentepagina, socials.
8. Info via winkeliers, VVV, Riveer.
9. X-ste bezoeker in het zonnetje zetten.
10. Aanpassen website fietsparkeren

- **Fase 3. Positioneren fietsvrije winkelstraat | 2022?**

11. Wekelijkse stopper op gemeentepagina met verwijzing fietsparkeren.
12. Ludieke actie voor verkeerd parkeerders (nader uit te werken).
13. Persbericht ludieke actie, nieuws web, socials, gemeentepagina.
14. Socials en start campagne: Echte dames en heren, gaan netjes de fiets parkeren 😊.....

4. Kernboodschappen

Fase 1: Meer parkeerplaatsen voor fietsers dragen bij aan fietsvrije winkelstraat

Fase 2: Toekomstbestendige bewaakte fietsenstalling gaat bijdragen aan fietsvrije winkelstraat

Fase 3: Bewaakte fietsenstalling verhuisd: meer plaats voor meer fietsen zodat we de winkelstraat fietsvrij kunnen houden.

Fase 4: Shoppen in de winkelstraat doe je zonder fiets. Die parkeer je op een fietsparkeerplaats.

7. planning zie bijlage

onderwerp	activiteit	Wie	Tijd
Fase 0.			
Besluitvorming	Collegebesluit raadsvoorstel		
	Persbericht afhankelijk van actuele situatie retail en coronamaatregelen	Inge	
Fase 1			
Informeren	Bewonersbrief bewoners – Ondernemers	Inge – Susan - Repro	Week
Meer fietsparkeerplaatsen	Persbericht	Inge - Susan	
	Nieuwsbericht op Homepage website	Inge - web	
	Aanpassen web Fietsparkeren	web	
	Infowebbericht online	Web	
	Socials	Caitlin	
Fase 2			

Lanceren	Inrichting stalling	Bos Reclame	Week
Bewaakte fietsenstalling	VerwijsBorden binnenstad	Ap ism Stadsbeheer	
	Openingsmoment	Inge	
	Pers, web & socials	Team communicatie	
Fase 3			
Positioneren	Stopper ontwikkelen	Bos Reclame	
Fietsvrije winkelstraat	Ludieke actie uitwerken	Projectgroep	
	Socials en campagne uitwerken	Team communicatie	

8. Budget

Momenteel is er nog geen budget begroot voor het ontwikkelen van communicatiemiddelen.
 Geschat benodigd budget bedraagt 5000,- euro.

9. Evaluatie

Communicatiestrategie kan doorlopend bijgesteld worden. Evaluatie en afstemming in de werkgroep is van belang. De communicatieaanpak is vast agenda-onderdeel van de bijeenkomsten van deze werkgroep. Op basis van monitoring van gebruik fietsparkeerplaatsen en beleving van aantal fietsen in de winkelstraten kunnen we de intensiviteit van de campagne verhogen.

10. Overige relevante punten

