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

Contactpersoon
P. Rijnders / B. Boukens

Zaaknummer: 1966324
Bijlagen: -

Fractie Liberaal Hoorn
D. Katers

Hoorn, 27 januari 2023

Onderwerp: Beantwoording technische vragen Liberaal Hoorn

Geachte mevrouw Katers,

U heeft technische vragen gesteld over het meningsvormend raadsvoorstel over fietsparkeren. In deze brief leest u de antwoorden op uw vragen.

Vraag 1 Ons is niet duidelijk wat de kosten zijn bij het eventueel plaatsen van de pop-up spitsvoorziening. Kunt u deze toelichten?

Antwoord
Om een beeld te geven van de kosten van een pop-up voorziening wordt eerst geschetst wat hiermee wordt bedoeld. Op het Kerkplein kan een pop up voorziening worden gerealiseerd door een aantal autoparkeerplaatsen op vrijdag- en zaterdagavond te benutten voor het parkeren van fietsen. Een autoparkeerplaats levert ruimte op voor ongeveer 10 fietsen. De autoparkeerplaatsen worden met eenvoudige middelen afgezet. Er worden geen fietsenrekken geplaatst: neerzetten en ophalen van rekken is arbeidsintensief en wanneer fietsen aan de rekken worden vastgemaakt en achterblijven geeft dit veel extra werk. Rond de kerk worden pylonen geplaatst met de boodschap ‘verboden te parkeren’ om aan te geven dat fietsen daar niet gewenst zijn. Bij de autoparkeervakken komt duidelijke bebording die aangeeft dat er op vrijdag- en zaterdagavond geen auto’s geparkeerd mogen worden. Hosts stimuleren bezoekers om netjes te parkeren op de gereserveerde ruimte. Het Kerkplein krijgt daardoor op vrijdag- en zaterdagavond een betere uitstraling.

De kosten van een pop up voorziening worden bepaald door drie elementen:
- materialen zoals beach flags, pylonen, stoepborden, afzetmateriaal en kleding;
- communicatie (bijvoorbeeld een projectie op de kerk);
- inzet van drie tot vier hosts per avond om het juiste gebruik van de pop up te bevorderen.

De investering in materiaal en communicatie is geraamd op EUR 12.500. De inzet van hosts kost ongeveer EUR 1.500 per weekend (vrijdag- en zaterdagavond). Een half jaar pop-up (april tot en met september) kost in totaal EUR 51.500.

Vraag 2 Welk probleem lossen we nu op met de eventuele realisatie van een inpandige fitsparkeergarage? Klopt het dat uit onderzoek blijkt dat de fietsen geen gevaar opleveren voor de veiligheid?

Antwoord
Rond Kerkplein en Roode Steen is op uitgaansavonden een tekort aan fietsparkeerplekken. Veel fietsen worden los en rommelig geparkeerd omdat er geen goed alternatief is. Een inpandige fietsparkeergarage zorgt ervoor dat er voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar zijn. Het is dus een oplossing voor het tekort aan ruimte voor het parkeren van fietsen. Als genoeg fietsers gebruik maken van de fietsenstalling wordt het straatbeeld minder rommelig.

Uit enkele avondschouwen blijkt dat de geparkeerde fietsen op uitgaansavonden geen direct gevaar opleveren: de toegang voor nood- en hulpdiensten is niet in het geding, nooduitgangen worden niet geblokkeerd en looproutes zijn doorgaans goed begaanbaar. Er zijn geen klachten of meldingen bekend over onveiligheid als gevolg van geparkeerde fietsen rond de uitgaanspleinen.

Vraag 3 In de optie plaatsen van rekken in het weekend, Wat gebeurt er met de fietsen die overblijven als we zouden kiezen voor de optie voor het plaatsen van fietsrekken in het weekend? Stel dat deze vaststaan aan deze rekken wat gebeurt er dan? Hoe gaat u daar mee om?

Antwoord
Zie beantwoording vraag 1: een pop-up wordt hier invulling gegeven met de reservering van autoparkeerplaatsen voor het parkeren van fietsen. Er worden geen rekken geplaatst: vanuit praktisch oogpunt en om het probleem van fietsen die achterblijven aan rekken te voorkomen. Ervaring met een pop up fietsparkeeroplossing op de Albert Cuyp in Amsterdam leert dat fietsen die daar in de avond worden geparkeerd niet of nauwelijks worden achtergelaten.

Vraag 4 Het voorstel en uitvoering geven aan het amendement kost veel geld. Moet dit voorstel niet worden afgewogen tegenover andere voorstellen die aan ons worden voorgelegd, gelet op de prioriteit en de kosten daarvan? We moeten toch de beperkte middelen zo goed mogelijk inzetten. Hoe ziet u dit voor zich?

Antwoord
Dit is een politieke afweging.

Vraag 5 Kan het college garanderen dat als de inpandige fietsenstalling er is dan niet meer op de huidige plekken geparkeerd word?

Antwoord
Nee, dat is afhankelijk van de bereidheid om gebruik te maken van de stalling. De praktijk in andere steden leert dat deze bereidheid wisselend is en sterk afhankelijk van locatie en kwaliteit van de stalling. De meeste fietsers geven er de voorkeur aan om zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming te parkeren.

In de publicatie “Inzicht in acceptabele loopafstanden” (CROW notitie, 29-6-2021) wordt aangegeven dat de acceptabele loopafstand vanaf geparkeerde fiets tot verschillende typen bestemmingen maximaal 200 meter bedraagt. Professionals uit het werkveld geven in deze notitie op basis van bronnen en eigen ervaringen aan dat de maximaal acceptabele loopafstand van geparkeerde fiets tot horeca 200 meter is.

Om de kans dat te vergroten dat alleen in rekken of de stalling wordt geparkeerd moet een fietsenstalling worden gecombineerd met een verbod op het parkeren van fietsen buiten de rekken in de openbare ruimte. Een succesvol verbod vereist structurele en intensieve handhaving. Dit is kostbaar en staat niet in verhouding tot de ernst van het probleem in Hoorn.

Vraag 6 Is het bekend hoe dit probleem in andere kern gemeenten word opgelost?

Antwoord
In Hoorn is sprake van een tekort aan fietsparkeerplaatsen op de uitgaansavonden. Vergelijkbare middelgrote gemeenten hebben vaak een bewaakte stalling met als doelgroep het winkelpubliek en daarop aansluitende openingstijden.

Voorbeelden hiervan zijn:
- Tiel (Oude Haven | 100 fietsen, 20 bromfietsen)
- Vlissingen (Scheldeplein, 100 fietsen | 10 bromfietsen)
- Venlo (Flujasplein, ca. 150 fietsen en 25 bromfietsen)

De mate waarin deze stallingen in de genoemde steden bijdraagt aan een minder rommelige openbare ruimte is niet door ons onderzocht.

Steden die net een maatje groter zijn dan Hoorn hebben vaak wel bewaakte stallingen die ook in de avonduren open zijn, bijvoorbeeld:
- Haarlem (160.000 inwoners, stalling Smedestraat)
- Alkmaar (107.000 inwoners, stalling De Overdekte)
- Amersfoort (150.000 inwoners, stalling Eemplein)

Voor andere voorbeelden kunt u zich informeren via www.veiligstallen.nl: hier is voor de grotere plaatsen in Nederland in kaart gebracht waar fietsen veilig geparkeerd kunnen worden.

Bewaakte fietsenstallingen zijn niet altijd een succes:
- In Hoofddorp werd in 2021 een proef gedaan met een bewaakte stalling als wapen tegen diefstal van elektrische fietsen. De proef heeft geen vervolg gehad: gebrek aan animo voor het gebruik van de stalling.
- In Nunspeet werd in 2019 een bewaakte stalling geopend met als doel dat er minder fietsen her en der in de Dorpsstraat neergezet zouden worden. Na zeven maanden werd de proef beëindigd wegens minimaal effect.
- In Almere is in 2022 besloten om de bewaking van stallingen door mensen te vervangen door camera’s: niet rendabel.

De stapsgewijze aanpak van fietsparkeren die in Hoorn door het college wordt voorgesteld is afgeleid van de Amsterdamse knelpuntenaanpak. Dit is een algemeen toepasbaar stappenplan voor de aanpak van fietsparkeerproblemen.

Met vriendelijke groet,

Paul Rijnders,
Team Mobiliteit