

# Fietsparkeren Binnenstad

## Uitvoeringskader

Datum : april 2016  
Uitgave : Gemeente Deventer  
Naam : Jan Nakken, Jan Dirk Steenbruggen, Else Tutert,  
Piet-Hein de Leeuw, (met dank aan Roland Kager)

## INHOUD

<b>1. Inleiding en leeswijzer</b>	<b>3</b>
1.1 Waarom aandacht voor fietsparkeren?	3
1.2 Belang van fietsparkeren: bereikbaarheid	3
1.3 Inpasbaarheid van fietsen en voorzieningen	3
<b>2. Parkeeroplossingen</b>	<b>4</b>
2.1 Aanpak Run-parkeren	4
2.2 Aanpak Fun-parkeren	5
2.3 Aanpak Functiegericht parkeren	6
2.4 Aanpak Langparkeren	7
<b>3. Locaties</b>	<b>8</b>
3.1 Inleiding	8
3.2 Bewaakte stallingen	8
3.3 Onbewaakte stallingen	8
<b>4. Handhaving en beheer</b>	<b>10</b>
4.1 Juridisch kader	10
4.2 Handhaving	11
4.3 Type ongewenste fietsen	11
4.4 Aanpak handhaving	11
<b>5. Communicatie</b>	<b>12</b>
<b>6. Financiën en planning</b>	<b>13</b>

## 1. INLEIDING EN LEESWIJZER

Iedereen fietst! Ook naar de binnenstad is de fiets een veelgebruikt vervoermiddel. Maar waar parkeer je je fiets? De huidige voorzieningen staan niet altijd op een logische plek of ontbreken en zorgen voor een rommelig beeld in de historische binnenstad. Er ligt een belangrijke opgave bij de verbetering van fietsparkeervoorzieningen.

Dit uitvoeringskader gaat in op de volgende vragen:

- Waarom is fietsparkeren zo belangrijk? (hoofdstuk 1)
- De stallingsoplossing in de binnenstad: Welke type parkeerders zijn er en welke stallingsoplossing past hierbij? Welke rol neemt de gemeente hierin? (hoofdstuk 2)
- Op welke locaties is behoefte aan een verbetering van het fietsparkeren? (hoofdstuk 3)

Hoofdstuk 4 gaat in op de communicatie en hoofdstuk 5 op handhaving. En tenslotte geeft hoofdstuk 6 een overzicht van de planning en de kosten.

### 1.1 Waarom aandacht voor fietsparkeren?

Aandacht voor fietsparkeren kent twee invalshoeken:

- Enerzijds het stimuleren van het fietsgebruik door het goed bereikbaar maken of houden van de binnenstad voor bewoners, bezoekers en personeel.
- Anderzijds om een goede inpasbaarheid van fietsen en fietsvoorzieningen. Een goede inpassing zorgt ervoor dat de voorzieningen een vanzelfsprekend onderdeel uitmaken van de openbare ruimte, zodat hinder of overlast door gestalde fietsen geminimaliseerd wordt.

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op beide invalshoeken.

### 1.2 Belang van fietsparkeren: bereikbaarheid

Het kunnen parkeren van de fiets is in de eerste plaats essentieel voor het economisch functioneren van een locatie. Steeds meer mensen komen met de fiets naar de binnenstad. In 2015 ging 39% op de fiets om te winkelen. Een stijging ten opzichte van 2010 (toen nog 33%)<sup>1</sup>. Daarbij komt dat een deel van het winkelend publiek niet op fietsafstand van de stad woont<sup>2</sup>, is dit een aanzienlijk aandeel.

Met andere woorden; van elke twee tot drie willekeurige voorbijgangers in de binnenstad heeft gemiddeld één daarvan ergens in de binnenstad zijn fiets geparkeerd staan.

De bezoekers van Deventer waarderen de fietsparkeermogelijkheden met een 7,3. Een dikke voldoende, maar wel een daling ten opzichten van 2010 (7,7)<sup>1</sup>.

Deventer streeft ernaar de fiets de meest aantrekkelijke vervoerwijze te laten zijn binnen de eigen woonplaats. Fietsen heeft namelijk veel voordelen; het is duurzaam, draagt bij aan de gezondheid, vermindert vertragingen op het wegennet en fietsers vragen minder ruimte dan auto's.<sup>3</sup>

Daarbij blijkt het snel, gemakkelijk en vooral dichtbij kunnen parkeren volgens diverse onderzoeken een belangrijk, vaak zelfs doorslaggevend, pluspunt, vaak van de fiets. Daarom wordt in dit uitvoeringskader ingezet op meerdere slim gepositioneerde gratis onbewaakte fietsparkeerplekken. En niet op een uitbreiding van de bewaakte bebouwde fietsenstallingen.

### 1.3 Inpasbaarheid van fietsen en voorzieningen

De beleving van de buitenruimte staat op sommige plekken in Deventer onder druk vanwege rommelig geparkeerde fietsen. Daarnaast belemmeren fietsen op sommige locaties de doorgang voor anderen, dit is hinderlijk voor voetgangers, bevoorradend verkeer en hulpdiensten.

<sup>1</sup> Koopstromenonderzoek Oost Nederland 2015, I&O research, oktober 2015

<sup>2</sup> Ter indicatie: Herkomst omzet niet dagelijkse sector: 27% komt niet uit Deventer (koopstromenonderzoek 2015, zie 1)

<sup>3</sup> Deventer Fietst! Fietsbeleidsplan gemeente Deventer 2010 – 2015, maart 2010

Hinder en rommeligheid treedt met name op in situaties waar onvoldoende mogelijkheden bestaan voor het parkeren van de fiets. Daar zoeken fietsers naar een plekje dat aansluit bij 'de maat van de fiets'. Fietsers zullen bijvoorbeeld zelden midden op een plein worden geparkeerd, maar wel tegen een boom, paal, bankje of ander straatmeubilair, op een stukje straat of plein in de luwte tussen bomen of straatmeubilair of tegen in de luwte liggende gevels. Veelal geeft een enkele fiets niet direct problemen. Maar geparkeerde fietsen trekken meer fietsen aan. Bij verdere clustering kunnen dan problemen ontstaan in doorgang, toegankelijkheid, straatbeeld maar ook ruimtebeslag; dergelijke 'spontane' clusters leiden zelden tot een efficiënte plaatsing van fietsen (ondanks rommelig straatbeeld of versperde doorgang vaak weinig fietsen per vierkante meter).

Bijlage A geeft een overzicht van een aantal situaties in Deventer waar de inpasbaarheid verbeterd kan worden.

## 2. PARKEEROPLOSSINGEN

De parkeeroplossing verschilt per type bezoek. Grofweg onderscheiden we vier segmenten:

- *Run-parkeren (5-15 minuten)*; het voor korte duur parkeren van de fiets voor kort bezoek aan een gerichte bestemming. Dit houdt in het voor de deur stallen voor een kleine aankoop, voor het wegbrengen van iemand, het afgeven of ophalen van een pakket of bestelling of voor korte navraag of informatie.
- *Fun-parkeren (1,5 – 4 uur)*; het parkeren van de fiets ten behoeve van een verblijf van middellange duur zonder gerichte bestemming. Bijvoorbeeld om de stad in te wandelen om ergens koffie te drinken, meerdere winkels te bezoeken, marktbezoek of een avondje uit. Kenmerkend is dat het eigenlijk niet zo heel veel uitmaakt waar de fiets wordt neergezet, zolang dit maar in of (zeer) nabij een *zone* is gelegen waar het verblijf zich op richt (bij voorkeur de entree van deze zone). De afstand tussen stalling en bestemming is over het algemeen groter dan bij het run parkeren.
- *Functiegericht parkeren; Grote hoeveelheden fietsen worden geparkeerd* voor een gericht bezoek aan één specifieke locatie. Kenmerkend is, naast de hogere intensiteit, ook een gemiddeld langere stallingduur dan voor run-parkeren en korter dan Fun-parkeren. Voorbeelden zijn (gericht) bezoek aan supermarkt, theater, bibliotheek, vergaderlocatie of zakelijk bezoek.
- *Langparkeren (meer van 4 uur)*; het structureel en langdurig parkeren van de fiets nabij de eigen woning of werkplaats. Een n grotere aanrijd-/ of loopafstanden zijn acceptabel als een daar hogere kwaliteit van de stalling tegenover staat.

De aanpak en de betrokkenheid van de gemeente verschilt per segment, zoals hieronder beschreven.

### 2.1 Aanpak Run-parkeren

Het 'Run'-parkeren is duidelijk verbonden aan het functioneren van de bijbehorende bestemming. Uitgangspunt is dan ook dat de eerste verantwoordelijkheid voor het voorzien in dergelijke stallingsmogelijkheden primair bij de eigenaar van deze bestemming ligt.

De aanpak is al volgt:

- A) Verantwoordelijkheid en dus ook initiatief ligt bij bestemming/ eigenaar of huurder pand. Het is aan de ondernemer om het fietsend personeel of anderen aan te spreken indien deze lang hun fiets stallen voor de winkel. De ondernemer kan de fietsbezitter doorverwijzen naar stallingsmogelijkheden elders.  
De gemeente voert geen algemeen verbod in op fietsparkeren in de binnenstad, maar streeft een gastvrije binnenstad na.
- B) Het informeren van ondernemers in de binnenstad over deze aanpak.



Voorbeelden 'Run'-parkeren; er is enige ruimte om een enkele fiets kort te stallen voor een snel bezoek zonder daarbij in de weg te staan, maar niet meer dan dat. Daarbij bestaat sterke binding met de functie; je kunt je fiets niet anoniem wegzetten. Meestal regelt dit segment zich vanzelf, genereert het nauwelijks overlast tegenover hoge bereikbaarheid  
De klant waardeert de korte looproute en het zicht op zijn fiets bij dit korte specifieke winkelbezoek in de binnenstad.

*Run parkeren: Verantwoordelijkheid en initiatief bij bestemming. Weinig tot geen bemoeienis vanuit gemeente. Financiële bijdrage is zeer beperkt en zal me name in de communicatie gestoken worden.*

## 2.2 Aanpak Fun-parkeren

Doelstelling van parkeervoorzieningen in het 'Fun' segment is zoveel mogelijk fietsers zonder gerichte bestemming in de binnenstad (en/of met iets langere verblijfsduur) te *verleiden* hun fiets op *geclusterde* voorzieningen te stallen op strategisch gekozen locaties, waarbij zowel de aanleidende fietsroute als de fietsparkeerplekken zoveel mogelijk *buiten bestemmingzones / verblijfgebieden* gelegen zijn, zoals de winkelstraten.

Goed functionerende 'fun'-clusters zijn daarmee een instrument om de druk van fietsers op een gebiedsruimte te verminderen zonder dat dat ten koste gaat van de bereikbaarheid.

. Het clusteren van voorzieningen in lijn met dit uitvoeringskader biedt daarbij kansen voor :

- een betere inpassing;
- uniformiteit;
- betere herkenbaarheid;
- een efficiënter beheer en
- het werk-met-werk maken met overige opgaven in de stad.

Mensen die Fun-parkeren komen met sterk positieve gevoelens naar de binnenstad; je hebt de tijd, je gaat iets leuks doen, soms ben je samen, je staat open voor verrassing en in voor quality time. Je weet wel ongeveer waar je heen wil, maar zo heel precies is dat ook weer niet bepaald en als het wat langer duurt is dat ook niet erg, zolang de 'verloren' tijd maar quality time blijft.

Het bovenstaande slaat neer op het 'verleiden' van fietsers: sluit aan waar deze mensen vandaan komt en waar zij ongeveer naar willen. Het vraagt om *kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplekken*, zo dicht mogelijk op de *overgangen van fietsroute en het verblijfgebied*.

Daarmee wordt de fietsroute verkort; er treedt geen moment van 'zoeken' op; de verblijftijd begint snel, de fiets staat goed -een zorg minder- en in het verblijfgebied zelf zijn minder rijdende en geparkeerde fietsen.

De aanpak is al volgt:

- A) Het informeren van ondernemers in de binnenstad over deze aanpak.
- B) Het aanleggen van herkenbare aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen om ruimte te bieden voor fietsen die elders ongewenst zijn.
- C) Het zo nodig onaantrekkelijk maken van plaatsen waar fietsen overlast veroorzaken

*Fun parkeren: In hoofdstuk 3 worden zoeklocaties beschreven. Een groot deel van de RGI-gelden worden ingezet om herkenbare goed ingepaste, aantrekkelijke en functionele stallingsmogelijkheden te realiseren. Voor de binnenstad is hiervoor een ontwerpveloppe opgesteld met inpassings- en randvoorwaarden. Dit om de beeldkwaliteit, uniformiteit en functionaliteit van fietsrekken in de binnenstad te versterken.*

### 2.3 Aanpak Functiegericht parkeren

Functiegerelateerd parkeren is te vergelijken met 'Run'-parkeren doordat het gekoppeld is aan een specifieke bestemming met hoge bezoekerintensiteit, zoals supermarkten, de bibliotheek of een vergadercentrum. Tegelijkertijd is het een verschillend segment doordat het een veel grotere groep fietsers betreft die doorgaans ook gemiddeld langer hun fiets willen stallen; eerder 15-20 minuten (of aanzienlijk langer) dan de 5-10 minuten bij Run-parkeren. Juist door deze hogere intensiteit en langere stallingduur in combinatie met doorgaans niet proportioneel meer ruimte bij de ingang, vereist dit segment bijzondere aandacht in ontwerp en beheer. Het is de verantwoordelijkheid van de bestemming om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. In principe wordt de benodigde fietsparkeerruimte gerealiseerd op eigen terrein. Als dit niet mogelijk is wordt in overleg met de gemeente gekeken naar een passende oplossing in het openbaar gebied conform de ontwerprichtlijnen uit de "ontwerpvelope fietsparkeren binnenstad".

In situaties met ontbrekende of slecht functionerende voorzieningen voor de overige parkeersegmenten in de omgeving kan een functiegerelateerde voorziening al snel een magneetfunctie vervullen voor met name fun-parkeren en/of langparkeren. Dit kan het goed functioneren van de voorziening belemmeren en onredelijke inspanningen van ondernemer vragen.

Waar het juist gewenst is dat dergelijke segmenten in elkaar overlopen dient er meer aandacht te komen hoe gerelateerde kosten en beheerinspanningen afgestemd en gedeeld kunnen worden.



*Bij nieuwbouw, wijziging of uitbreiding van een functie dient de initiatiefnemer te voorzien in een adequate oplossing voor fietsparkeren. Jarenlang is dit geregeld in het (nationale) Bouwbesluit. Per 15 oktober 2013 heeft gemeente Deventer dit vastgelegd in haar nota Parkeernormen ([www.deventer.nl/parkeren](http://www.deventer.nl/parkeren)). Achtergrond daarbij is dat initiatiefnemers van nieuwe ontwikkelingen ook verantwoordelijk zijn voor de gegenereerde vraag naar fietsparkeren. Een nieuwe of gewijzigde functie die (meer) fietsers aantrekt, mag geen fietschaos of (fiets)parkeerhinder veroorzaken. Daarnaast is een koppeling gelegd met autoparkeren; het voorzien in extra fietsparkeerplekken kan een deel van de motivatie zijn om in minder autoparkeerplaatsen te hoeven voorzien.*

*De nota Parkeernormen kan worden gebruikt om de benodigde capaciteit aan fietsparkeren te berekenen.*

*Opmerking: Specifiek voor parkeeroplossingen voor bewoners bij nieuwbouw geldt het (nationaal geldende) Bouwbesluit. Hierin zijn eisen opgenomen over aanwezigheid, grootte en toegankelijkheid van een fietsberging bij woningen. (zie [www.bouwbesluitonline.nl](http://www.bouwbesluitonline.nl), afdeling 4.5, artikel 4.30 en verder). Veel van de besproken dilemma's en standaardoplossingen zoals opgenomen in de handleiding fietsparkeeropgave zijn goed toepasbaar voor bewoners en bezoekers bij nieuwbouwprojecten.*

De aanpak is al volgt:

- A) het opstellen en communiceren "handleiding fietsparkeeropgave ihkv omgevingsvergunning". Het informeren van ondernemers in de binnenstad over deze aanpak.
- B) Zo nodig in bestaande situaties individuele afspraken maken over het gebruik van de openbare ruimte voor fietsparkeren. Tevens zal de aansluiting worden gezocht met de fun-fietsparkeeropgave paragraaf 2.2
- C) Bij nieuwbouw en/of verbouw wordt bij de omgevingsvergunning getoetst of er voldoende parkeerplaatsen voor fietsen aanwezig zijn of gerealiseerd worden.
- D) Een aparte categorie is de horeca (bv Brink) die in de avonduren voor fietsoverlast zorgt voor de hulpdiensten. In overleg met de horeca wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het tijdelijk (bv. 21:00 – 2:00 uur) uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit ter plaatse.

*Functiegerelateerd parkeren: Verantwoordelijk en initiatief bij ondernemer / bestemming. Daar waar een combinatie op treedt met bijvoorbeeld fun parkeren zal dit worden afgestemd. De gemeentelijk financiële bijdrage is beperkt en zal me name in de afstemming en communicatie gestoken worden.*

## 2.4 Aanpak Langparkeren

Dit segment betreft zowel het langdurig als frequent fietsparkeren gericht op een vaste locatie; de werkplek, de eigen woning of de woning van vaak bezochte familie of partner. Kenmerkend voor dit segment is :

- dat mensen bereid zijn (iets) langer te lopen,
- dat mensen bereid zijn meer moeite te nemen en te betalen wanneer dat een veilige en gegarandeerde parkeerplek oplevert .
- Het terugdringen van deze fietsen een groot effect op het straatbeeld kan hebben door de lange stallingsduur op een vaste plaats in het openbaar gebied.
- Dit segment een aantrekkende werking heeft voor andere fietsen.

Daar waar langparkeerders hun fiets plaatsen in het openbaar gebied is veelal geen particuliere voorziening aanwezig om de fiets afgesloten te plaatsen. Om in pandig of op particulier gebied nieuwe voorzieningen te creëren is veelal kostbaar en afhankelijk van de medewerking van de eigenaar van betreffende locatie.

Daartegenover staat dat maatregelen voor langparkeerders in het openbaar gebied lokaal bijzonder effectief kunnen zijn, waarbij bovendien telt dat de doelgroep duidelijk herkenbaar is wat de communicatie vereenvoudigd.

De aanpak is al volgt:

- A) Inventarisatie van de locaties waar dit fietsparkeren van bewoners tot daadwerkelijke hinder of aantasting van het straatbeeld leidt;
- B) In overleg met eigenaar en parkeerder zoeken naar maatwerkoplossingen door het gebruik van bestaande hofjes, achterommetjes, (rest)ruimte parkeergarages, leegstand of kelders.
- C) In tweede instantie kan gezocht worden naar oplossingen als : herinrichting openbare ruimte, plaatsing van fietstrommel(s) op bijvoorbeeld binnenterreinen, aanbrenge van afsluiting i.c.m. toegangssysteem, plaatsing fietsenstalling, realisatie achteringang, gebruik leegstand, aanbod abonnementen-structuur. Dit in samenspraak en op kosten van de gebruikers die invulling aan dit maatwerk moeten gaan geven.



*Langparkeren: Verantwoordelijk en initiatief bij bestemming / eigenaar / huurder. Door veiligheid en beheer openbaar gebied wel betrokkenheid gemeente. Mate van betrokkenheid is afhankelijk van locatie en urgentie, gemeente inventariseert. Financiële bijdrage is beperkt en zal me name in de afstemming, faciliteren en communicatie gestoken worden.*

### 3. LOCATIES

#### 3.1 Inleiding

De fysieke uitvoering betreft met name het fun parkeren; het faciliteren van de bezoeker aan de binnenstad. Daar waar mogelijk en wenselijk zal een combinatie met het functiegericht parkeren worden gezocht.

Voor deze stallingen is een onderscheid te maken in bewaakte en onbewaakte stallingen. Hieronder per categorie toegelicht:

#### 3.2 Bewaakte stallingen

Er is altijd een groep mensen die zijn fiets graag stalt in een bewaakte stalling. De verwachting is dat door de toename van (elektrische) luxere fietsen deze vraag naar bewaakte stallingen in de toekomst toeneemt.

Momenteel is de fietsenstalling bij het NS-station Deventer vergroot van ca. 1.000 naar 3.600 fietsplaatsen. Hier kunnen fietsers hun fiets gratis, bewaakt en beschut stallen. De capaciteit van de bewaakte stalling bij de Centrumgarage, Op de Keizer is ca. 450 fietsplaatsen.

De bewaakte stalling op het Lamme van Diesseplein van ca. 200 plaatsen is begin 2016 omgevormd door een onbewaakte stalling. De personele capaciteit is verplaatst naar de stalling op het Stationsplein.

Voorstel is het beschikbare RGI-budget in te zetten voor kleine onbewaakte stallingen en niet voor een bewaakte stalling omdat:

- Zo'n 85% van de fietsers onbewaakt in de binnenstad parkeert en hierdoor een groot rendement te halen is (kosten per fietsplaats zijn laag en het gebruik hoog)
- Veel fietsers dicht bij de bestemming willen parkeren. Dit wordt gefaciliteerd door het realiseren van veel kleine voorzieningen verspreid over de stad.
- De fietser die wel bewaakt wil parkeren de keuze heeft uit 2 bewaakte stallingen: stationsplein en nabij Centrumgarage.

Bij de invulling van het onbewaakt fietsparkeren in de binnenstad zullen ook de wensen van ondernemers van de binnenstad naar voren komen.

Indien binnenstadsondernemers een bewaakte fietsvoorziening wensen, voor de gasten/klanten, kan gezamenlijk gezocht worden naar een creatieve oplossing voor bepaalde perioden van het jaar of tijdstippen in de week.

Zo mogelijk kunnen onbewaakte stallingen tijdelijk bemenst worden.

Bewaakte stallingen zijn in eerste instantie de aangewezen locaties voor oplaadpunten voor fietsen.

*Bewaakte stallingen: Deventer heeft twee bewaakte fietsenstallingen (bij het Station en op de Keizer). Daarnaast wordt de mogelijkheid/ wens van tijdelijke bewaking bij onbewaakte stallingen onderzocht.*

#### 3.3 Onbewaakte stallingen

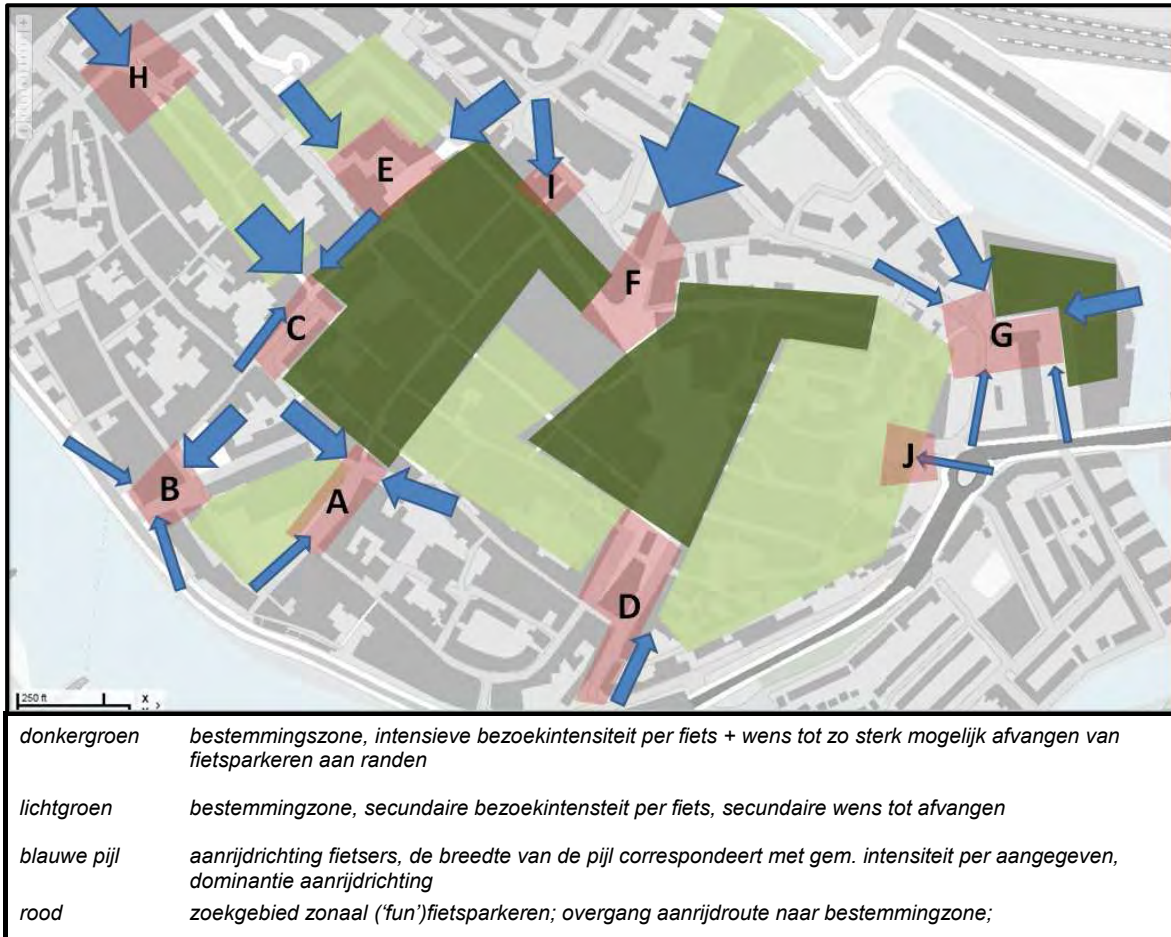
Voorstel is het beschikbare RGI-budget in te zetten voor kleine onbewaakte stallingen en niet voor een bewaakte stalling omdat:

- Zo'n 85% van de fietsers onbewaakt in de binnenstad parkeert en hierdoor een groot rendement te halen is (kosten per fietsplaats zijn laag en het gebruik hoog)
- Veel fietsers dicht bij de bestemming willen parkeren. Dit wordt gefaciliteerd door het realiseren van veel kleine voorzieningen verspreid over de stad.
- De fietser die wel bewaakt wil parkeren de keuze heeft uit 2 bewaakte stallingen: stationsplein en nabij Centrumgarage.



Bij de invulling van het onbewaakt fietsparkeren in de binnenstad zullen ook de wensen van ondernemers van de binnenstad naar voren komen.

Op basis van een uitgebreide analyse van fietsstromen en verkenning van het gebied (2012) zijn o.a. de volgende zoeklocaties/ zones voor onbewaakte stallingen getekend. Deze zoeklocaties liggen in het overgangsgebied van fietsroute naar bestemming. Daarnaast wordt per gebied nader onderzocht waar de fietser zijn fiets stalt en of in die omgeving een goed inpasbare stallingsmogelijkheid te realiseren is.



In het vervolgtraject worden o.a. in/ rondom deze zones verbeterde stallingen gerealiseerd. Hiervoor is een ontwerpveloppe opgesteld waarin de vormgeving en inpassingseisen van deze voorzieningen worden aangegeven.

Indien plaatselijk de behoefte bestaat tot het stallen van brommers zal gezocht worden naar een combinatiestallingsvoorziening voor fiets en brommer.

Wat betreft langparkeren richten we ons in eerste instantie op de door hulpdiensten aangegeven probleemlocaties. Samen met de hulpdiensten zal gekeken worden wat de laatste stand van zaken is.

## 4. HANDHAVING EN BEHEER

### 4.1 Juridisch kader

Gemeenten kunnen op twee gronden een fietsparkeerverbod instellen om hinderlijk geplaatste fietsen tegen te gaan. Op basis van de Wegenverkeerswet (WVW) of op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

#### *Wegenverkeerswet*

Op basis van een verkeersbesluit kunnen verbodsborden worden geplaatst die een verbod aanduiden op het plaatsen van fietsen en bromfietsen (bord E3). Een voorbeeld hiervan in Deventer is het ingestelde fietsparkeerverbod in het straatje Op de Keizer. Een nadeel van deze vorm van regulering is dat handhaving tijdrovend is. Alleen een overtreding op "heterdaad" kan worden bestraft. Een voordeel is dat gebruik kan worden gemaakt van uniforme bebording.

#### *Algemene Plaatselijke Verordening (APV)*

In de APV zijn enkele artikelen opgenomen voor de regulering van geparkeerde fietsen;

- a) In Deventer is het verboden op een openbare plaats een fiets of een bromfiets te plaatsen of te laten staan (**artikel 2:51 van de APV**):
- op zodanige wijze voor of tegen een gebouw, dat daardoor voor een bewoner of gebruiker van dat gebouw de toegang of het uitzicht wordt belemmerd,
  - op zodanige wijze op een voetpad of trottoir, dat daardoor de doorgang wordt gehinderd of belemmerd,
  - op geleide lijnen die op de weg zijn aangebracht ten behoeve van visueel gehandicapten,
  - op zodanige wijze dat daardoor het in- en uitstappen bij bus, taxi of gehandicaptenplaats gehinderd of belemmerd wordt,
  - op zodanige wijze dat daardoor de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt, of
  - tegen monumenten of gedenktekens.
- b) Het college kan gebieden aanwijzen waar het verboden is fietsen en bromfietsen te plaatsen buiten de daarvoor aangewezen fietsparkeervoorzieningen (**artikel 2:53 van de APV**).

*Het feitelijk verwijderen van fout geparkeerde fietsen is aan te merken als het toepassen van bestuursdwang. Het verwijderen van fietsen is zodoende aan eisen gebonden op het gebied van:*

- *De begunstigingstermijn (de tijd die de overtreder krijgt om de overtreding ongedaan te maken);*
- *bekendmaking van het handhavingsbeleid;*
- *opslaan en afhalen van fietsen en*
- *constateren en registreren van de overtreding.*

*Middels een aanwijsbesluit zijn in Deventer twee gebieden aangewezen waar het parkeren van fietsen op basis van de APV is gereguleerd. Dit zijn de stationsomgeving en een deel van de Brink voor de V&D (kop van de Brink). De bevoegdheid om handhavend op te treden is gemandateerd en uitbesteed aan Cambio.*

- c) In Deventer is het verboden een voertuig dat rij technisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert op de weg of een andere openbare plaats te parkeren of onbeheerd achter te laten (**artikel 5:5 van de APV**)  
Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet milieubeheer. Dit is het geval wanneer een fietswrak wordt gezien als zwerfvuil of grof vuil. Voorbeelden hiervan zijn fietsen die in de gracht worden gevonden.

## 4.2 Handhaving

Het fietsdepot, een onderdeel van Cambio is gemandateerd om handhavend op te treden.

- Het Fietsdepot verzorgt in opdracht van de Gemeente Deventer de dagelijks handhaving inzake verkeerd/hinderlijk en langdurig gestalde fietsen in de daarvoor aangewezen APV gebieden, voor- en achterzijde NS-Station Deventer.
- Het Fietsdepot verzorgt dagelijks het verwijderen van fietswezen en -wrakken uit de openbare ruimte na melding van het Meldpunt Openbare ruimte Gemeente Deventer.
- Zes maal per jaar kan op voorspraak van stadstoezicht de kop van de Brink fietsvrij worden gemaakt. De verwijderde fietsen worden dan verplaatst naar de gedempte gracht(achter de schouwburg).

*Alle fietsen die bij het Fietsdepot worden binnengebracht worden gefotografeerd en geregistreerd in het systeem Perfect View om vervolgens te worden gepubliceerd op [www.verlorenofgevonden.nl](http://www.verlorenofgevonden.nl) Afhankelijk van de waarde worden de fietsen 3 maanden tot een jaar bewaard in depot. Alle fietsen worden via het RDW gecheckt op diefstal waarbij er intensief wordt samengewerkt met de politie om gestolen fietsen bij de rechtmatige eigenaar terug te bezorgen. Het Fietsdepot is maandag t/m vrijdag van 8.30 tot 17.00 uur geopend voor rechtmatige eigenaars waarvan de fiets is verwijderd uit APV gebieden of openbare ruimte.*

- Tijdens jaarlijks terugkerende evenementen is het Fietsdepot middels piketdiensten stand-by voor het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen op aanrij routes van ambulance en brandweer. Dit gebeurt op voorspraak van Politie en /of Stadstoezicht. Het gaat om de volgende evenementen: Deventer zomerkermis; Deventer op Stelten; De Boekenmarkt; Dickens festival; Koningsdag.
- Het Fietsdepot biedt voor langparkeerders de mogelijkheid tegen een kleine vergoeding de fiets voor langere periode te stallen. Dit om langdurig parkeren in de rekken rondom het station te voorkomen.

De realisatie van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling bij het NS-Station en de uitbreiding van de stalling Op de Keizer zijn aanleiding om de huidige werkwijze van het fietsdepot te evalueren en indien nodig nieuwe afspraken te maken met Cambio op het gebied van handhaving.

## 4.3 Type ongewenste fietsen

Met het oog op de handhaving en beheer van fietsparkeervoorzieningen zijn drie groepen fietsen te onderscheiden; a) hinderlijk geplaatste fietsen, b) zwerffietsen/fietswrakken, c) ongebruikte fietsen.

### a) Hinderlijk geplaatste fietsen

Het tegen gaan van hinderlijk geplaatste fietsen kan op basis van de WVV of de APV art. 2.51 en 2.53 in de aangewezen APV gebieden. De handhaving is gemandateerd en uitbesteed aan "Het Fietsdepot".

### b) Fietswrakken

Het tegen gaan van fietswrakken fietsen kan op basis van de APV art. 2.55 en 2.53 in de gehele stad. De handhaving is gemandateerd en uitbesteed aan "Het Fietsdepot" / Cambio .

### c) Ongebruikte fietsen

Ongebruikte fietsen zorgen voor een beperking van de beschikbare fietsparkeer-capaciteit, bijvoorbeeld bij stations, in de zin dat zij schaarse capaciteit onnodig bezet houden. Voor het verwijderen van ongebruikte fietsen wordt een zelfde procedure gevolgd als voor het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen (APV art. 2.53). De maximale parkeerduur is in Deventer gesteld op 8 dagen.

Een bijzondere vorm van ongebruikte fietsen zijn de reclamefietsen. Deze fietsen worden geparkeerd met het kennelijke doel om reclame te voeren Indien deze fietsen overlast veroorzaken zal de eigenaar benaderd worden. Dit kan op basis van het uitstallingenbeleid binnenstad of conform de procedure van hinderlijk geplaatste fietsen.

## 4.4 Aanpak handhaving

Naast de huidige bovenbeschreven werkwijze is de aanpak als volgt:

- In eerste instantie wordt een faciliterend beleid nagestreefd dat niet meer dan de huidige inzet aan capaciteit vergt aan handhaving. In tweede instantie kan na evaluatie gekozen worden om op

specifieke hinderlocaties verbods- en handhavingsinstrumentarium uit te breiden. Hierbij zal zo veel mogelijk aangesloten worden bij bestaande ontwikkelingen (bv uitbreiding stalling op de Keizer).

- Het huidige APV-instrumentarium zal worden geëvalueerd en zo nodig aangevuld of bijgesteld
  - a) *mogelijkheden verwijderen van scooters / bromfietsers;*
  - b) *evaluatie aanwijsbesluiten en maximale stallingsduur conform artikel 2:53 van de APV;*
  - c) *de begripsomschrijving van type fietsen uniformeren en duidelijk omschrijven;*
  - d) *Mogelijkheden op de APV ook toe te passen buiten de binnenstad van Deventer*
- De huidige werkwijze met het fietsdepot / Cambio zal worden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld
  - a) *structureel ruimen van fietswrakken/weesfietsen en hinderlijk geplaatste fietsen;*
  - b) *Rol fietsdepot bij evenementen.*
- De communicatie omtrent de wijzigingen in nieuwe handwijswijze
  - a) *Wijze van aangeven voor de gebruiker dat men APV-gebied betreedt waar het verboden is fietsen en bromfietsen te plaatsen buiten de daarvoor aangewezen fietsparkeervoorzieningen;*

## 5. COMMUNICATIE

### Realisatie fietsvoorzieningen

Na vaststelling van de uitvoeringskaders en de ontwerpveloppe zal een plan worden opgesteld hoe de bestaande voorzieningen omgevormd / aangevuld gaan worden. Hierin is onder ander opgenomen:

- analyse; maken inpassingsontwerp
- afstemming lopende binnenstadsprojecten;
- de fasering en planning;
- de aanpak en
- de communicatie met betrokkenen.

### Algemene promotie fietsgebruik

Via een campagne worden de eerste nieuwe fietsparkeervoorzieningen (bewaakt en onbewaakt) onder de aandacht gebracht bij de gebruiker. Op deze manier wordt het gebruik gestimuleerd. Deze campagne bestaat o.a. uit het verstrekken van informatie, zoals kosten, openingstijden, capaciteit etc. Hiervoor wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatiekanaalen zoals de website slimreizenstedendriehoek en lokale media.

Daarnaast vindt een gerichte benadering van de (potentiele) doelgroep plaats. In de campagne worden de verschillende doelgroepen onderscheiden en gericht een benadering gedaan. Via enquêtes wordt inzicht verkregen in zowel de doelgroep als het gedrag van deze doelgroep (aanrijdrichting, afwegingen bij keuze stalling etc). In de benadering wordt meebewogen met overwegingen van de doelgroep en beargumenteerd ingegaan op overwegingen die fietsgebruik belemmeren.

Voor deze campagne is budget beschikbaar via het landelijke programma Beter Benutten Vervolg.

## 6. FINANCIËN EN PLANNING

## BIJLAGE A: Kansen voor betere inpasbaarheid fietsen



A-1: Knelpunten voor hulpdiensten



A-2: Aantasting straatbeeld en beleving monumenten



A-3: Inefficiënt gebruik openbare ruimte



A-4: Afwenteling bewonersparkeren op openbare ruimte



A-5: Fietswrakken in openbare ruimte



A-6: Slecht gepositioneerd of niet gewaardeerd (en daardoor niet gebruikte)

**BIJLAGE B: Overzicht deelgebieden**

