



Samenvatting

De gemeente gaat de overlast van wildgestalde fietsen in de het centrum aanpakken met maatwerk. Omdat iedere plek anders is, wordt per plek bekeken welke oplossingen er zijn en welke maatregelen we kunnen nemen. Er wordt op 1 maart gestart met de Helmstraat en de Kattenstraat. Als de middelen het toestaan worden na uitwerking van deze locaties twee nieuwe plekken benoemd en uitgewerkt. Voor deze aanpak is € 70.000,- beschikbaar. Daarnaast continueert het college in 2019 de aanpak van de fietsoverlast op het stationsplein in Maastricht met voorlichting/communicatie, de inzet van fietscoaches en fietshandhaving. Voor deze aanpak is € 60.000,- beschikbaar.

Op basis van de omgevingsvisie die medio 2019 aan de raad wordt aangeboden wordt er een fietsplan gemaakt. In 2020 moet er duidelijkheid zijn over de wijze waarop Maastricht de groeiende behoefte aan fietsstallingen aanpakt.

Beslispunten

Akkoord gaan met:

1. De beschreven aanpak van de hotspots fietsoverlast in het centrum binnen de beschikbare middelen van € 70.000,-;
2. Het in 2019 continueren van de aanpak om de fietsoverlast op het stationsplein te beperken en 50% van de kosten (€ 30.000,-) uit de beschikbare middelen van de hotspots te dekken;
3. De overige 50% van de kosten (€ 30.000,-) voor de aanpak fietsoverlast stationsplein te dekken uit de post onvoorzien van het college;

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 22 januari 2019:

Conform.



1. Aanleiding

Het fietsgebruik zien we de laatste jaren toenemen. Deze groei is gewenst maar stelt de stad voor een aantal nieuwe opgaven. De brede mobiliteitsaanpak inclusief de STOP (stappen, trappen, openbaar vervoer, privé vervoer) benadering wordt momenteel uitgewerkt in de omgevingsvisie. Deze visie wordt medio 2019 aan de raad ter vaststelling aangeboden. Op basis van de omgevingsvisie vindt een uitwerking plaats voor het onderdeel 'fiets'. In dit fietsplan wordt een onderzoek naar de realisatie van extra (bij voorkeur ondergrondse of inpandige) fietsstallingen in de binnenstad-west meegenomen. Deze ambitie vloeit rechtstreeks voort uit het coalitieakkoord. Dit moet er toe leiden dat in 2020 duidelijkheid wordt gegeven over de wijze waarop Maastricht de groeiende behoefte aan fietsstallingen aanpakt.

In de tussenliggende periode heeft de raad gevraagd om een aanpak van een aantal 'hotspots'. Doel is om de overlast te beperken op een aantal locaties waar fietsen hinderlijk staan geparkeerd. Locaties die onder andere genoemd worden zijn de Helmstraat, de Kattenstraat en de stationsomgeving. Deze nota gaat in op de wijze waarop het college hier invulling aan geeft.

2. Context

Sinds 2007 is in delen van de binnenstad van Maastricht een fietsstallingsverbod van kracht. Dit betekent dat in principe fietsen niet buiten de stalling mogen worden neergezet. Door de jaren heen is het gebied aangepast waarbij de meest recente wijziging de stationsomgeving is.

In verschillende stappen is ook het handhavingsbeleid ten aanzien van het stallingsverbod gewijzigd. In de beginfase is na uitgebreide campagnes gestart met het verwijderen van 'wild' gestalde fietsen in de fietsparkeerverbodzone. Door de jaren heen is dit gewijzigd in een aanpak op een aantal destijds geldende 'hotspots'. Uiteindelijk is in 2012, naar aanleiding van een aantal voorvallen tijdens de uitvoering van de handhavingswerkzaamheden, op verzoek van de gemeenteraad afgesproken terughoudend om te gaan met het handhaven van verkeerd gestalde fietsen (fietsen buiten de rekken). Concreet betekent dit dat het team handhaven zich voornamelijk richt op het verwijderen van fietswrakken, weesfietsen en fietsen die leiden tot onveilige situaties. De totale kosten die hier mee gepaard gaan bedragen € 120.000,- per kalenderjaar.

In het afgelopen jaar is het thema handhaving op 'wild' gestalde fietsen opnieuw op de agenda gekomen. Daarvoor zijn twee aanleidingen te noemen:

- De toename van het fietsgebruik in algemene zin waardoor de stallingsbehoefte toeneemt. Dit leidt ertoe dat op een aantal locaties de beschikbare stallingscapaciteit onvoldoende is en het



'wild' stallen groeit. Effect is dat het aantal klachten over hinderlijk gestalde fietsen toeneemt. Vanuit deze problematiek is de vraag gesteld om een aanpak voor hotspots te formuleren. Hiervoor is € 100.000,- beschikbaar gesteld.

- De opening van de ondergrondse fietsstalling bij het station op 01-01-2018. De verwachting was bij opening dat het aantal 'wild' gestalde fietsen op maaiveld sterk zou worden teruggedrongen. In de praktijk bleek dat dit helaas geen vanzelfsprekendheid is. Daarom is besloten om in 3 stappen het gewenste kwaliteitsbeeld (een plein 'vrij' van gestalde fietsen) na te streven. De eerste stap is de inzet op voorlichting en communicatie, de tweede stap is de inzet van fietscoaches en als sluitstuk zijn 'wild' gestalde fietsen verwijderd. Deze aanpak is geëvalueerd (zie bijlage 1). Uit de evaluatie blijkt onder andere dat deze aanpak alleen effectief is als er voldoende stallingen aanwezig zijn en dat continuering van deze aanpak noodzakelijk is om het gewenste kwaliteitsbeeld te bereiken. Indien deze aanpak over een heel jaar wordt gecontinueerd is circa € 60.000,- nodig.

Noot: Het gewenste kwaliteitsbeeld (plein 'vrij' van gestalde fietsen) is ook vastgelegd in overeenkomsten met NS en Prorail waarin de verantwoordelijkheid voor handhaving hierop ligt bij de gemeente Maastricht. NS en Prorail zijn partijen die bijgedragen hebben in de investering en/of bijdragen in de exploitatie van de fietsstalling.

3. Gewenste situatie

3.1 Aanpak hotspots

De evaluatie van de fietscoaches laat zien dat maatwerk per locatie/'hotspot' nodig is. Het solitair inzetten van fietscoaches of handhaving laat namelijk geen of slechts een nihil effect zien.

Samengevat zijn de belangrijkste conclusies:

- In de directe omgeving van de 'hotspot' moet voldoende stallingscapaciteit aanwezig zijn, anders is het effect van de inzet van fietscoaches nihil
- Het bestendigen van het gewenste stallingsgedrag is mogelijk als ook (structurele) handhaving onderdeel is van de aanpak.
- Het begrip en draagvlak voor handhaving wordt versterkt als handhaving sluitstuk is van een aanpak. Ofwel: eerst voorlichting en communicatie, daarna aanspreken op gewenst gedrag via fietscoaches met als laatste stap de inzet op fietshandhaving (verwijderen van fietsen).

Deze conclusies worden onderschreven vanuit ervaringen die in het verleden zijn opgedaan bij de aanpak van de fietsoverlast in de Helmstraat. Destijds is ook geïnvesteerd in voorlichting en het aanspreken op gedrag van fietsers. Het effect was destijds nihil ondanks een stevige inspanning.



Als de evaluatie als uitgangspunt wordt gebruikt voor de aanpak van hotspots dan is de conclusie dat het solitair inzetten van fietscoaches geen resultaat oplevert. Dit moet altijd passen in een brede aanpak waarbij de voorwaarde is dat in de omgeving voldoende stallingscapaciteit aanwezig is en handhaving onderdeel is van de aanpak. Bovendien moet aandacht zijn voor mogelijke verdrijvingseffecten. Dit punt was geen onderdeel van de evaluatie van de fietscoaches maar kan wel een mogelijk ongewenst neveneffect zijn.

Dat de inzet van fietscoaches dus niet in alle gevallen het gewenste resultaat kan opleveren maakt het lastig om een 'hotspots' aanpak nu vast te stellen met concrete benoeming van acties, kosten en verwachte resultaten. Dit vraagt om verdieping en maatwerk per hotspot waarbij de beschikbare middelen kaderstellend zijn.

Op 1 maart 2019 wordt gestart met twee locaties. De eerste is de Helmstraat en de tweede is de Kattenstraat. Op beide locaties wordt samen met de omgeving gekeken naar de aard en omvang van het probleem, mogelijke oplossingen (incl. uitbreiding van de capaciteit), de toegevoegde waarde van de inzet van fietscoaches, voorlichting en handhaving en een kostenraming. Daarbij dient ook aandacht te zijn voor verwachte resultaten. Niet iedere 'wild' gestalde fiets is hinderlijk in de beeldvorming of belemmert de doorgang. Mogelijk kan het helpen om te spreken van een gewenst kwaliteitsbeeld. Dit wordt meegenomen in de mogelijke aanpak. Gestreefd wordt dat binnen twee a drie maanden op beide locaties gestart kan worden met uitvoering van maatregelen. Kanttekening daarbij is dat als er fysieke maatregelen noodzakelijk zijn dat de doorlooptijd langer is.

De resultaten van deze analyse worden gedeeld met college en raad en zijn input voor het fietsplan.

Indien de middelen het toelaten worden na afronding twee nieuwe hotspots ter hand genomen. Naar verwachting kan hiermee gestart worden in mei/juni. Welke locaties dit zijn moet nog worden bepaald. Input voor de selectie van de volgende hotspots zijn tellingen die 2 keer per jaar worden uitgevoerd en klachten die uit de omgeving worden ontvangen met betrekking tot het belemmeren van doorgangen.

3.2 Aanpak stationsomgeving

Het college kiest voor continuering van de drietrapsraket (voorlichting/communicatie, inzet fietscoaches en handhaving) op het stationsplein. Deze aanpak is succesvol geïmplementeerd in 2018. Het effect is dat het stationsplein nagenoeg vrij is van 'wild' gestalde fietsen. Het minder intensief handhaven leidt ertoe dat het aantal 'wild' gestalde fietsen groeit. De ondergrondse fietsstalling wordt door deze aanpak maximaal benut en het gewenste kwaliteitsbeeld wordt gehaald.



Het college komt daarmee haar afspraken na uit de exploitatie- en beheerovereenkomst met NS/prorail.

De verwachte kosten die hiermee in 2019 gemoeid zijn bedragen ca. € 60.000,- op jaarbasis. Gestreefd wordt om de inzet te beperken en daarmee de structurele kosten te reduceren. Ervaringen uit 2018 hebben echter geleerd dat herhalingsacties van de drietrapsraket noodzakelijk zijn om het plein vrij te houden van 'wild' gestalde fietsen.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Niet van toepassing.

5. Effect op de openbare ruimte

Niet inzetten op de 3-trapsraket leidt tot verrommeling van de openbare ruimte.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. Financiën

De beschikbare middelen van € 100.000,- voor de aanpak van de hotspots in Maastricht zijn taakstellend. Een deel van deze middelen ad € 30.000,- wordt ingezet voor de aanpak bij de stationsomgeving. De resterende middelen (€ 70.000,-) wordt ingezet op de overige hotspots in het centrum. De maatregelen die hieruit worden gefinancierd vloeien voort uit de beschreven aanpak van de hotspots. De dekking hiervan is opgenomen de Begroting 2019.

De kosten van de inzet van de drietrapsraket op het stationsplein bedragen € 60.000,-. Deze kosten worden voor 50% (€ 30.000,-) gedekt uit de aanpak van de hotspots en voor 50% (€ 30.000,-) uit de post onvoorzien van het College.

De structurele kosten voor 2020 en verder worden meegenomen in de integrale afweging van de kaderbrief.



9. Aanbestedingen

Indien uit de analyse van de hotspots blijkt dat fysieke maatregelen noodzakelijk zijn worden de gangbare gemeentelijke aanbestedingsregels toegepast.

10. Participatie tot heden

Niet van toepassing.

11. Voorstel

Aanpak hotspots

Op 1 maart 2019 wordt gestart met twee locaties. De eerste is de Helmstraat en de tweede is de Kattenstraat. Op beide locaties wordt samen met de omgeving gekeken naar de aard en omvang van het probleem, mogelijke oplossingen (incl. uitbreiding van de capaciteit), de toegevoegde waarde van de inzet van fietscoaches, voorlichting en handhaving en een kostenraming. Gestreefd wordt dat binnen twee a drie maanden op beide locaties gestart kan worden met uitvoering van maatregelen. Kanttekening daarbij is dat als er fysieke maatregelen noodzakelijk zijn dat de doorlooptijd langer is.

Indien de middelen het toelaten worden na afronding twee nieuwe hotspots ter hand genomen. Naar verwachting kan hiermee gestart worden in mei/juni. Welke locaties dit zijn moet nog worden bepaald. Input voor de selectie van de volgende hotspots zijn tellingen die 2 keer per jaar worden uitgevoerd en klachten die uit de omgeving worden ontvangen met betrekking tot het belemmeren van doorgangen.

Aanpak stationsomgeving

Het college kiest voor continuering van de drietrapsraket (voorlichting/communicatie, inzet fietscoaches en handhaving) op het stationsplein. Deze aanpak is succesvol geïmplementeerd in 2018. Het effect is dat het stationsplein nagenoeg vrij is van 'wild' gestalde fietsen. De ondergrondse fietsstalling wordt daardoor maximaal benut en het gewenste kwaliteitsbeeld wordt daardoor gehaald.

Beslispunten:

Akkoord gaan met:

1. De beschreven aanpak van de hotspots fietsoverlast in het centrum binnen de beschikbare middelen van € 70.000,-;



2. Het continueren van de aanpak in 2019 om de fietsoverlast op het stationsplein te beperken en 50% van de kosten (€ 30.000,-) uit de beschikbare middelen van de hotspots te dekken;
3. De overige 50% van de kosten (€ 30.000,-) voor de aanpak fietsoverlast stationsplein te dekken uit de post onvoorzien van het college;

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Gestreefd wordt naar start van de analyse en uitvoering van maatregelen op de Helmstraat en de Kattenstraat in de periode maart 2019 – juni 2019. Indien fysieke maatregelen nodig zijn is de uitvoeringstijd later. In mei/juni 2019 worden twee volgende hotspots opgepakt onder de randvoorwaarde dat de beschikbare middelen dit toelaten.

De analyse en ervaringen worden betrokken bij het fietsplan. Dit wordt opgepakt na vaststelling van de omgevingsvisie.