

Het fietsparkeerprobleem in de binnenstad van Delft



Belangenvereniging Binnenstad Noord
Belangenvereniging De Oude en De Nieuwe Delf
Belangenvereniging Zuidpoort

Cijfers en overwegingen ter oplossing

5 december 2016

Samenvatting

Begin 2012 hebben de bewonersbelangenverenigingen in de binnenstad het rapport *Parkeren van fietsen in de binnenstad* uitgebracht. Wij hebben dat toen gedaan om de situatie rondom fietsparkeren en de overlast door geparkeerde fietsen zichtbaar te maken. De hierin gebruikte cijfers waren afkomstig van door ons uitgevoerde tellingen. De afgelopen jaren is er jammer genoeg weinig voortgang geboekt op het gebied van fietsparkeren in de binnenstad. Daarom hebben wij het onderwerp opnieuw opgepakt. Wij hebben daartoe eind oktober en begin november een aantal tellingen gedaan.

Op 2 november maakte wethouder Harpe bekend tijdens de begrotingsbespreking in de commissie Ruimte en Verkeer, dat het college voor de zomer 2017 met een notitie komt voor een samenhangende aanpak van het fietsparkeren in de binnenstad. Een nota met visie, actie en een hieraan gekoppeld budget. De aanpak zal drie pijlers hebben: preventie, capaciteit en handhaving.

Wij zijn vanzelfsprekend erg bij met de aangekondigde aanpak van het fietsparkeerprobleem. Het lijkt ons nuttig om nu reeds de uitkomsten van de tellingen en een aantal van onze ervaringen bekend te stellen. Vandaar dat wij deze nota gemaakt hebben.

Het rapport gaat uit van tellingen, dus de huidige situatie. Het fietsen neemt toe, de gemeente stimuleert het ook. De fietsparkeerbehoefte zal daardoor ook toenemen. De in dit rapport genoemde waarden moeten dus gezien worden als onderwaarden.

De tellingen zijn gehouden in de volgende twee gebieden:

- het kernwinkelgebied, dit komt overeen met het autoluwplusgebied;
- de rand, dit is het gebied aansluitend op het kernwinkelgebied en globaal omsloten door Oude Delft, Zuiderstraat, Oosteinde en Verwersdijk.

De tellingen waren gericht op bezoekersparkeren, bewonersparkeren en op weesfietsen en wrakken.

Op basis van de tellingen worden de volgende conclusies getrokken:

- Het aantal geparkeerde fietsen op een gewone zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied bedraagt 5500 stuks en is als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 4000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het aantal geparkeerde fietsen op een zaterdagmiddag met een evenement in het kernwinkelgebied is 1000 stuks hoger en bedraagt 6500 stuks, als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 5000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het capaciteitstekort op een gewone zaterdagmiddag bedraagt in het kernwinkelgebied 3000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 1500;
 - bewonersparkeren 1500.

- Het capaciteitstekort op een zaterdagmiddag met evenement bedraagt in het kernwinkelgebied 4000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 2500;
 - bewonersparkeren 1500.
- Bewonersparkeren in het kernwinkelgebied plus rand bedraagt 3300 stuks, waarvan 60 % niet gereguleerd en waarvan 700 stuks ofwel een op de vijf weesfiets of wrak is.

Na de presentatie van de tellingen worden er overwegingen gegeven ter vermindering van het capaciteitsprobleem. Deze overwegingen zijn vervolgens omgezet in aanbevelingen. De aanbevelingen zijn gerangschikt volgens de drie pijlers preventie, capaciteit en handhaving. De belangrijkste aanbevelingen zijn als volgt.

De Nota parkeernormen 2013 geeft ook normaantallen voor fietsparkeerplaatsen. Deze normgetallen zijn voor het bezoekersparkeren in het kernwinkelgebied aan de lage kant. Bezie deze normen opnieuw. Verwerk hierbij ook dat, in navolging van andere gemeentes, bij het bepalen van de fietsparkeerbehoefte voor horeca het terrasoppervlak wordt meegeteld. Bezie ook de mogelijkheid voor ondernemers voor een afkoopregeling voor het realiseren van de verplichte fietsparkeervoorziening, "parkeerbijdrage".

Bewonersparkeren is grotendeels het gevolg van verhuur van kamers en appartementen zonder fietsenstalling. Neem fietsparkeren mee in beleid rond verkamering, en overweeg ook hiervoor de mogelijkheid van een parkeerbijdrage. Naast een dwingende aanpak is ook een niet dwingende aanpak mogelijk. Dit laatste heeft meer kans naarmate de gemeente de benodigde capaciteit voor het bezoekersparkeren realiseert, het goede voorbeeld geeft dus.

Fietsers hebben overwegingen voor aanrijroutes en stallingplekken die niet gelijk hoeven te zijn aan die van voetgangers en autorijders. Verdiep je in hun logica en voorkeuren en maak gebruik van hun logica en voorkeuren bij het vinden van oplossingen. Denk na over slimme aanrijroutes en vang fietsers af met aantrekkelijke stallingen op strategische locaties op de aanrijroutes.

Ontwikkellocaties die vrijwel aan het einde van een fietsaanrijroute liggen zoals Gasthuisplaats en voorkant Yperdek, zijn voor de hand liggende plekken voor het realiseren van een inpandige stalling. Neem deze locaties in beschouwing.

Handhaving op fout gestalde fietsen is alleen effectief indien er in de directe omgeving voldoende stallingscapaciteit beschikbaar is. Stel een eventueel parkeerverbod, in welke vorm dan ook, pas in als er voldoende parkeercapaciteit is gerealiseerd voor bezoekersparkeren en voor bewonersparkeren.

Een gedeelte van het niet gewenste parkeergedrag is terug te leiden op onwetendheid. Stimuleer gewenst parkeergedrag door actieve voorlichting bijvoorbeeld door aanspreken en flyereren op zaterdag. Fietscoaches of fietsstewards zijn hierbij van groot nut.

Een op de vijf bewonersfietsen is een weesfiets of wrak. Het opruimen hiervan geeft snel en goedkoop extra parkeercapaciteit. Daarnaast verhoogt dit het aanzicht van de stad in sterke mate. Maak daarom van het verwijderen van weesfietsen en wrakken een vierde pijler. Start deze actie voor het uitkomen van de integrale nota volgend jaar. Het is laaghangend fruit, pluk het.

Inhoudsopgave

	Bladzijde
1. Inleiding	5
2. De tellingen	6
2.1 De telling van zaterdagmiddag 29 oktober	7
2.2 De telling van zondagochtend 30 oktober	9
2.3 De telling van maandagochtend 7 november	10
2.4 Conclusies	11
3. Overwegingen	12
3.1 Preventie	12
3.2 Capaciteit	14
3.3 Handhaving	17
3.4 Weesfietsen en wrakken	19
4. Conclusie en aanbevelingen	22
4.1 Conclusies	22
4.2 Aanbevelingen	22
Bijlagen	
1. Overzicht telgegevens	25
2. Kencijfers fietsparkeren volgens Nota Parkeernormen 2013	29

1. Inleiding

Begin 2012 hebben wij het rapport *Parkeren van fietsen in de binnenstad* uitgebracht. Wij hebben dat toen gedaan om de situatie rondom fietsparkeren en de overlast door geparkeerde fietsen zichtbaar te maken. De hierin gebruikte cijfers waren afkomstig van door ons uitgevoerde tellingen op vrijdag 18 november en zaterdag 19 november 2011. Het rapport bevat aanbevelingen/een handvat om een consistent en toekomstgericht beleid te ontwikkelen voor fietsverkeer en fietsparkeren. Het rapport is op 2 april 2012 aangeboden aan wethouder Milène Junius.



De afgelopen jaren is er jammer genoeg weinig voortgang geboekt op het gebied van fietsparkeren in de binnenstad. Daarom hebben wij het onderwerp opnieuw opgepakt. Wij hebben daartoe eind oktober en begin november een drietal tellingen gedaan.

Op 2 november maakte wethouder Harpe bekend tijdens de begrotingsbespreking in de commissie Ruimte en Verkeer, dat het college voor de zomer 2017 met een notitie komt voor een samenhangende aanpak van het fietsparkeren in de binnenstad. Een nota met visie, actie en een hieraan gekoppeld budget. De aanpak zal drie pijlers hebben:

- Preventie. Maatregelen aan de voorkant van het proces gericht op het realiseren van parkeren op eigen terrein of in de openbare ruimte eventueel met een financiële bijdrage. Bijvoorbeeld bij functiewijziging van een pand, een woning naar appartementen, of voor een winkel waarbij nu meer bezoek komt met fiets of scooter.
- Capaciteit. Het vergroten van de capaciteit in de openbare ruimte zowel buiten als in pandig. Hierbij zullen de vragen van wel of niet bewaakt en wel of niet gratis in beschouwing worden genomen.
- Handhaving. Maatregelen gericht op mensen die op het moment dat er voldoende capaciteit en alternatieven zijn, toch daar stallen waar het niet mag.

Ten behoeve van input voor de nota zal er mogelijk een interactieve sessie plaatsvinden met raadsleden, een à twee gemeenten die deze gang al zijn gegaan, ondernemers en bewoners om ervaringen en ideeën te delen.

Wij zijn vanzelfsprekend erg bij met de aangekondigde aanpak van het fietsparkeerprobleem. Het lijkt ons nuttig om nu reeds de uitkomsten van de tellingen en een aantal van onze ervaringen bekend te stellen. Vandaar dat wij dit rapport hebben gemaakt.

Het rapport gaat uit van tellingen, dus de huidige situatie. Het fietsen neemt toe, de gemeente stimuleert het ook. De fietsparkeerbehoefte zal daardoor ook toenemen. De in dit rapport genoemde waarden moeten dus gezien worden als onderwaarden.

Eerst behandelen wij de door ons uitgevoerde tellingen en de hieruit te trekken conclusies. Hierbij verwijzen wij ook een aantal keren naar de tellingen van 2011. Daarna volgt een aantal overwegingen gerangschikt volgens de drie hierboven genoemde pijlers. Vervolgens voeren wij een vierde pijler op, het verwijderen van weesfietsen en wrakken. Deze pijler is separaat en vooruitlopend op de andere drie pijlers uit te voeren. Het geheel wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

2. De tellingen

Er zijn totaal drie tellingen uitgevoerd:

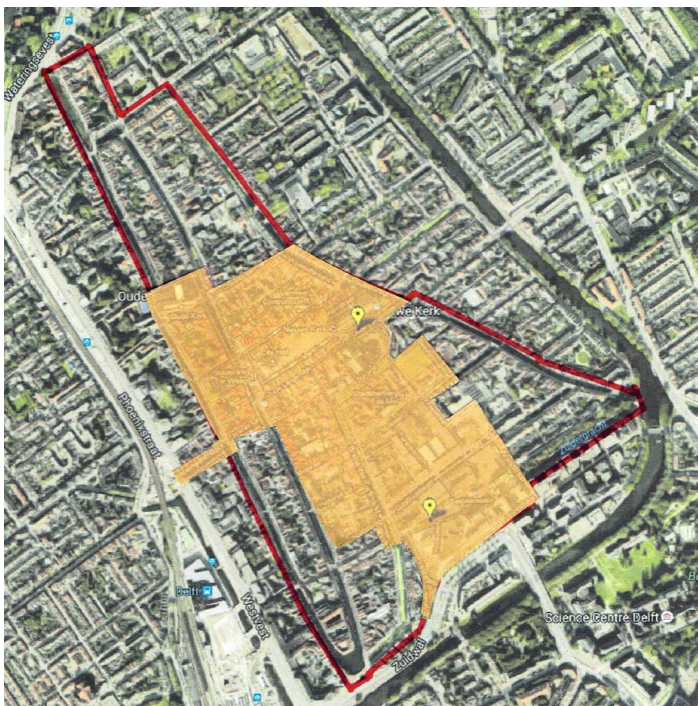
- een op zaterdagmiddag, gericht op al het fietsparkeren in het kernwinkelgebied;
- een op zondagochtend, om een schatting van het bewonersparkeren op zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied te kunnen maken;
- een op maandagochtend, gericht op het bewonersparkeren op een doordeweekse dag in het kernwinkelgebied en in de rand.

De kaart figuur 1 toont de gebieden waar is geteld. Het oranje gebied is het kernwinkelgebied en omvat:

- het noordelijk winkelgebied “de Klis”;
- het winkelgebied Zuidpoort;
- de aanloopgebieden bij de Binnenwatersloot en de Oude Langendijk.

Kenmerk van dit gebied is de mix van functies, waarbij de woonfunctie niet dominant is. De twee ballonnetjes in de kaart geven de plaatsen aan van de Biesiekettes: Oude Langendijk (152 fietsparkeerplaatsen) en Vesteplein (265 fietsparkeerplaatsen). Dit is hetzelfde gebied als bij de telling in 2011.

Het gebied tussen de rode lijn en het oranje gebied noemen wij de rand. Dit gebied kenmerkt zich door hoofdzakelijk de functie wonen. In dit gebied komen veel panden met kamerbewoning voor.



Figuur 1. Het onderzoeksgebied

Legenda

- Kernwinkelgebied: oranje gebied
- Rand: gebied tussen rode lijn en oranje gebied

2.1 De telling van zaterdagmiddag 29 oktober

Wij hebben gekozen voor zaterdagmiddag omdat dit het drukste moment van de week is en dus de piekbehoefte aangeeft. In 2011 is er geteld op zaterdagmiddag 19 november. Die middag vond de intocht van Sinterklaas plaats. Dit was dus een middag met een groot evenement in de binnenstad. Het herhalen van de telling van 2011 leek ons niet nuttig. Het leek ons nuttig een zaterdagmiddag zonder evenementen te bezien, wij noemen dit in het rapport een gewone zaterdagmiddag. Dit is geworden zaterdag 29 oktober.

Voorafgaand aan de telling is in het onderzoeksgebied het aantal nietjes, standaards en strekkende meter fietsparkeervak bepaald. De nietjes staan gemiddeld hart op hart 0,9 meter. Tegen een nietje kunnen twee fietsen staan, dus een fiets per 0,45 m¹. In elke standaard kan een fiets. Er zijn ook parkeervakken zonder nietjes of standaards. Deze vakken zijn gemarkeerd met blauwe stenen en worden daarom ook wel de blauwe vakken genoemd. De capaciteit van de blauwe vakken is berekend door de lengte van het vak te delen door de breedte van een fiets bij een nietje, 0,45 m¹ dus. In onderstaande tabel staat de totale capaciteit in het gebied inclusief die van de twee Biesiekettes. De huidige capaciteit van 2702 is 89 stuks meer dan bij de telling in 2011.

Tabel 1. Fietsstalling capaciteit kernwinkelgebied

	In 2011	In 2016
Tegen een nietje	1.750	1.547
In een standaard	863	881
In een blauw vak		274
Totaal	2.613	2.702

Op zaterdag staan er op de Burgwal marktkramen op de plek van het blauwe fietsparkeervak. Daarom is dit vak niet meegeteld in de beschikbare fietsparkeercapaciteit.

Bij de telling is gekeken naar zowel de fietsen die op de straten en pleinen waren geparkeerd als naar die tegen de bruggen waren geplaatst. De totalen van de telling staan in onderstaande tabel 2.

Tabel 2. Aantal getelde fietsen in kernwinkelgebied

	2011	Zaterdag 29 oktober 2016			
	Totaal geteld	Stallingscapaciteit	Geteld gereguleerd	Geteld niet gereguleerd	Totaal geteld
Straten en pleinen	5.566	2.702	1.961	2.582	4.543
Bruggen	311			335	335
Totaal	5.877	2.702	1.961	2.917	4.878

Gereguleerd betekent: de fiets is geplaatst tegen een fietsnietje, in een fietsenrek of in een fietsparkeervak.

Niet gereguleerd betekent: de fiets is niet geparkeerd tegen fietsnietje, in fietsenrek of fietsparkeervak, maar op trottoir, tegen boom, gevel, brugleuning e.d..

Toelichting op tabel 2:

Er stonden 4878 fietsen in het onderzoeksgebied. Dit aantal fietsen was 1000 stuks lager dan tijdens de Sinterklaasintocht op 19 november 2011. De telgegevens per straat, plein of brug staan in bijlage 1. De straten en pleinen zijn daar gerangschikt volgens tekort aan stallingscapaciteit. De stallingscapaciteit in het gebied is 2702 stuks, dit minus het aantal gereguleerd gestalde fietsen, 1961 stuks, geeft een niet gebruikte capaciteit van 741 stuks. Van deze 741 zijn er 256 stuks binnen de straten en pleinen met een stallingstekort en 485 binnen die met eens stallingoverschot.

In onderstaande tabel 3 staan de vijf locaties met het grootste tekort.

Tabel 3. Straten en pleinen met het grootste capaciteitstekort in kernwinkelgebied

	Capaciteit	Totaal geteld	Tekort
Burgwal	88	383	295
Markt	94	312	218
Bastiaansplein incl. 35 m' fietsparkeervak	240	409	169
Vesteplein + steeg tussen theater en bios	158	318	160
Oude Langendijk incl. 37 m' fietsparkeervak	134	234	100
Totaal	714	1.656	942

In onderstaande tabel 4 staan de locaties met de grootste overschotten. Opvallend is het lage aantal fietsen in de Biesieklette Vesteplein terwijl het Vesteplein een van de locaties met het grootste tekort is. De straten met overschot bevinden zich overwegend aan de zuidoostkant van het winkelgebied.

Tabel 4. Straten en pleinen met het grootste capaciteit overschot in kernwinkelgebied

	Capaciteit	Totaal geteld	Overschot
Biesieklette Vesteplein	265	123	142
Gasthuislaan zz t.a. Kruisstraat	76	27	49
Ezelsveldlaan van Zuidpoort tot Dock	152	104	48
Gasthuislaan nz t.a. Kruisstraat	78	46	32
Asvest	48	17	31
Kruisstraat tot Gasthuislaan	36	9	27
Totaal	655	326	329

2.2 De telling van zondagochtend 30 oktober

Het fietsparkeren op zaterdagmiddag bestaat uit bezoekersparkeren en bewonersparkeren. Tijdens het tellen is deze verdeling niet te maken. Om dit toch te kunnen doen is er ook een telling op zondagochtend gehouden tussen 7.00 en 8.00 uur. Op dit tijdstip zullen de bewoners nog thuis zijn. De telgegevens staan in bijlage 1. De resultaten staan in onderstaande tabel 5.

Tabel 5. Bewonersparkeren zondagochtend in kernwinkelgebied

	Geteld gereguleerd	Geteld niet gereguleerd	Totaal geteld
Straten en pleinen	658	656	1.314
Bruggen		161	161
Totaal	658	817	1.475

Wij gaan ervan uit dat het grootste deel van deze bewonersfietsen ook op zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied geparkeerd stond. Het aantal bezoekersparkeerders op zaterdagmiddag is dan te benaderen door van het totale aantal op zaterdag getelde fietsen (tabel 2) het bewonersparkeren op zondagochtend (tabel 5) af te trekken. Het resultaat staat hieronder in tabel 6.

Tabel 6. Bezoekersparkeren en bewonersparkeren op zaterdagmiddag in kernwinkelgebied

	Capaciteit	Geteld gereguleerd	Geteld niet gereguleerd	Totaal geteld
Bezoekersparkeren		1.303	2.100	3.403
Bewonersparkeren		658	817	1.475
Totaal	2.702	1.961	2.917	4.878

Het totale bewonersparkeren bedraagt 1475 fietsen, dit is 30 % van de op zaterdagmiddag getelde 4878 fietsen.

De 658 stuks gereguleerd bewonersparkeren is 24 % van de 2702 stuks gereguleerde capaciteit in het gebied.

De telling heeft plaatsgevonden eind oktober. In het voorjaar en in de zomer zullen er meer bezoekers per fiets naar de binnenstad komen. Wij gaan uit van een toename van het bezoekersparkeren met 20 %. Het bezoekersparkeren zal daardoor met ca 600 stuks toenemen. Bij een evenement zoals Sinterklaas kunnen er nog 1000 fietsen bijkomen. De parkeerbehoefte zal dan afgerond op honderdtallen worden 6500 stuks, onderverdeeld in:

- bezoekersparkeren 5000 stuks (3400 + 600 + 1000 = 5000 stuks);
- bewonersparkeren 1500 stuks.

De theoretische behoefte aan extra stallingscapaciteit bestaat uit de hiervoor bepaalde parkeerbehoefte van 6500 stuks minus de bestaande capaciteit van 2700 stuks en is daardoor 3800 stuks. Een vullingsgraad van 100 % is niet te bereiken en daarnaast ligt een gedeelte van de niet gebruikte capaciteit op een ongunstige plek. De reële benodigde extra capaciteit bedraagt daardoor geen 3800 stuks, maar ten minste 4000 stuks, onderverdeeld in:

- bezoekersparkeren 2500 stuks;
- bewonersparkeren 1500 stuks.

2.3 De telling van maandagochtend 7 november

Deze telling is gehouden om inzicht te krijgen in het bewonersparkeren op een doordeweekse dag in het kernwinkelgebied en in de rand. De telling is gehouden tussen 7.00 en 8.00 uur. Op dit tijdstip zullen de meeste bewoners nog thuis zijn en zal er nog weinig geparkeerd zijn door medewerkers van bedrijven. Tevens is bepaald hoeveel van deze fietsen weesfiets of wrak zijn. De telgegevens staan in bijlage 1. De resultaten staan in onderstaande tabel 7.

Tabel 7. Bewonersparkeren in kernwinkelgebied en rand

	Capaciteit	Geteld gereguleerd	Geteld niet gereguleerd	Totaal geteld	Waarvan weesfiets of wrak
Straten en pleinen		650	698	1.348	281
Bruggen			175	175	62
Totaal kernwinkelgebied	2.702	650	873	1.523	343
Straten en pleinen		695	949	1.644	326
Bruggen			83	83	21
Totaal rand	949	695	1.032	1.727	347
Totaal kernwinkelgebied en rand	3.651	1.345	1.905	3.250	690

*Weesfietsen*¹. Dit zijn fietsen die langer dan 28 dagen onafgebroken geparkeerd staan.

*Fietswrakken*¹. Dit zijn fietsen die:

1. rijtechnisch in onvoldoende staat zijn (er is niet mee te rijden, want er missen essentiële onderdelen en/of essentiële onderdelen zijn defect);
2. uiterlijk verwaarloosd zijn (er is lang niet op gereden en de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan. Dit is te zien aan stof, mos, verdroogde en lekke banden, begroeiing en een verroeste ketting).

Of een fiets een fietswrak is, wordt beoordeeld op basis van deze twee criteria gezamenlijk.

Toelichting op tabel 7:

Van het bewonersparkeren in het kernwinkelgebied is:

- 873 stuks of 57 % niet gereguleerd;
- 343 stuks of 22 % weesfiets of wrak. In 2012 werd ook het aantal wrakken en weesfietsen geteld. Het aantal bedroeg toen 178. Het aantal is verdubbeld.

Van het bewonersparkeren in de rand is:

- 1032 stuks of 60 % niet gereguleerd;
- 347 stuks of 20 % weesfiets of wrak.

Van het bewonersparkeren in het kernwinkelgebied plus de rand is:

- 1905 stuks of 59 % niet gereguleerd;
- 690 stuks of 21 % weesfiets of wrak.

¹ "Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren" versie 2, april 2012 Kenniscentrum Fietsberaad i.s.m. adviesbureau Berenschot

2.4 Conclusies

Op basis van de drie tellingen worden de volgende conclusies getrokken:

- Het aantal geparkeerde fietsen op een gewone zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied bedraagt 5500 stuks en is als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 4000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het aantal geparkeerde fietsen op een zaterdagmiddag met een evenement in het kernwinkelgebied is 1000 stuks hoger en bedraagt 6500 stuks, als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 5000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het capaciteitstekort op een gewone zaterdagmiddag bedraagt in het kernwinkelgebied 3000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 1500;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het capaciteitstekort op een zaterdagmiddag met evenement bedraagt in het kernwinkelgebied 4000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 2500;
 - bewonersparkeren 1500.
- Ook op locaties met een capaciteitstekort wordt niet alle reguliere capaciteit benut. Dit geldt het meeste voor de biesieklette op het Vesteplein.
- Aan de zuidoostzijde van het kernwinkelgebied is ook op zaterdagmiddag enig capaciteitsoverschot.
- Bewonersparkeren in het kernwinkelgebied op zaterdagmiddag neemt een kwart van de reguliere capaciteit in. Het telt 350 stuks weesfiets of wrak. Dit laatste is een verdubbeling t.o.v. 2011.
- Bewonersparkeren in het kernwinkelgebied plus rand bedraagt 3300 stuks, waarvan 60 % niet gereguleerd en waarvan 700 stuks ofwel een op de vijf weesfiets of wrak is.

3. Overwegingen

Deze paragraaf bevat overwegingen die naar ons idee een belangrijke rol spelen bij het vinden van oplossingen voor het fietsparkeerprobleem. De overwegingen zijn gerangschikt volgens de drie pijlers.

- Preventie.
- Capaciteit.
- Handhaving.

Gezien het grote belang van het opruimen van weesfietsen en wrakken wordt dit onderwerp apart behandeld.

3.1 Preventie

Fietsparkeernormen. In de Nota parkeernormen 2013 zijn normen voor autoparkeren en voor fietsparkeren opgenomen. De normen zijn van toepassing bij nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging. Hierbij hoeft echter niet gecompenseerd te worden voor eventuele tekorten uit het verleden. De normen zijn gericht op piekbelasting. Hieronder staat voor enkele functies het benodigde normaantal fietsparkeerplaatsen (ffp), bijlage 2 geeft alle normgetallen.

Winkelcentrum	2,7	ffp	per 100 m ² bruto vloer oppervlak (bvo)
Restaurant (eenvoudig)	18	"	"
Bioscoop	7,8	"	"
Theater	24	"	per 100 zitplaatsen

Op basis van bovenstaande normen kan voor het kernwinkelgebied de volgende indicatieve rekensom worden gemaakt voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen:

Winkels	50.000 m ² bvo	vraagt	2,7x500	= 1.350 ffp
Horeca	10.000 m ² bvo	"	18x100	= 1.800 "
Bioscoop	3.000 m ² bvo	"	7,8x30	= 234 "
Theater	900 stoelen	"	24x9	= <u>216</u> "+"
		Totaal		3.600 ffp

Op zaterdagmiddag kunnen er 5000 bezoekersfietsen in het kernwinkelgebied geparkeerd zijn. Volgens de bovenstaande rekensom bedraagt de benodigde parkeercapaciteit 3600 stuks. De normen zijn gericht op piekbelasting. De normgetallen zijn dus voor de binnenstad te laag. Daarnaast neemt het fietsen toe, van gemeentezijde wordt dit ook gestimuleerd. Dit vraagt ook om hogere normen.

Terrassen. Veel horecagelegenheden hebben een terras. De Nota parkeernormen geeft niet aan dat het terrasoppervlak meegeteld moet worden bij het bepalen van de fietsparkeerbehoefte. Dit is naar ons idee een lacune, dit laat ook de praktijk zien. Diverse gemeenten geven in hun parkeernorm wel aan dat het terrasoppervlak meegeteld moet worden. Daarnaast is het verkrijgen van een terrasvergunning naar onze mening een uitbreiding van de bedrijfsvloeroppervlakte, en vraagt dus om het toepassen van de parkeernorm.

Op de terraszona kaart² staan op Beestenmarkt en Vesteplein vakken aangegeven als terraslocatie. Delen hiervan zijn op dit moment niet in gebruik als terras en daar worden nu fietsen geparkeerd. Op het moment dat deze plekken wel ingevuld worden met terrassen, zal de fietsstallingsbehoefte daar toenemen en zal de stallingscapaciteit afnemen. De tot dan toe daar geparkeerde fietsen worden verdrongen naar aanliggende locaties en zullen daar weer voor overlast zorgen.

Parkeerbijdrage. Er zijn locaties in de binnenstad waar het voor een ondernemer moeilijk is de benodigde fietsparkeerplaatsen te realiseren. De nota Parkeren kent wel een afkoopregeling voor autoparkeerplaatsen, maar niet voor fietsparkeerplaatsen. Dit is wel een mogelijkheid. Hieronder staat weergegeven hoe Deventer dit opgenomen heeft in haar parkeernormen³.

“Van een parkeerbijdrage voor fietsen zal slechts in uitzonderlijke gevallen aan de orde zijn. Dit, omdat uitgangspunt is dat fietsparkeren op eigen terrein wordt opgelost of dat er vanuit de “Nota standaardoplossingen Fietsparkeren” (verwacht eind 2013), een andere oplossing wordt gekozen en uitgevoerd. Als het fietsparkeren toch via een parkeerbijdrage wordt geregeld, dan neemt de gemeente de verantwoordelijkheid over. De parkeerbijdrage voor de fiets is gebaseerd op de parkeerbijdrage voor de auto, want ook voor de fiets geldt dat de parkeeroplossing in de binnenstad over het algemeen duurder zal zijn dan de oplossing elders. Op basis van het uitgangspunt dat per autoparkeerplaats zes fietsen comfortabel en snel kunnen parkeren op dezelfde oppervlakte zijn bovenstaande bedragen door 6 gedeeld.

Zone	Bedrag per parkeerplaats (fiets)
Centrum	€ 2.124
Eerste schil centrum	€ 690
Tweede schil centrum	€ 555
Rest bebouwde kom en buitengebied	€ 275

Bewonersparkeren. Uitgangspunt bij bewonersparkeren is dat het niet plaatsvindt in de openbare ruimte. Het bewonersparkeren is hierdoor in het kernwinkelgebied een concurrent van het bezoekersparkeren. Stel dat het bewonersparkeren daar niet meer op straat zou plaatsvinden, maar in een hiervoor bedoelde berging, dan zou het niet gereguleerde parkeren in het kernwinkelgebied om te beginnen afnemen van 2973 naar 2100. Zie onderstaande tabel 8.

Tabel 8. Parkeren in kernwinkelgebied

	Capaciteit	Gereguleerd	Niet gereguleerd	Totaal	Waarvan wrak of weesfiets
Bezoekersparkeren		1.303	2.100	3.403	
Bewonersparkerend		650	873	1.523	343
Totaal	2.702	1.953	2.973	4.926	343

Daarnaast zouden ook de 650 gereguleerde plaatsen die nu worden ingenomen door het bewonersparkeren, vrijkomen. Hierdoor kan het niet gereguleerde bezoekersparkeren afnemen van 2100 – 650 naar 1450. Door de afname van het aantal niet gereguleerde fietsen zal het straatbeeld netter worden. Dit zal meer fietsers stimuleren om hun fiets gereguleerd te stallen. Dit zal ertoe

² Bijlage drie bij Uitvoeringbeleid Terrassen 2015 Delft

³ Nota Parkeernormen Deventer Auto en fiets 2013 versie 2/10/2013

leiden dat de op zaterdagmiddag niet benutte gereguleerde capaciteit, zie tabel 4, meer benut gaat worden, waardoor het niet gereguleerde stallingen weer afneemt. Kortom preventieve maatregelen in het kernwinkelgebied gericht op bewonersparkeren geven grote kwantitatieve en kwalitatieve voordelen.

In de rand vindt weinig bezoekersparkeren plaats, niet alleen op zaterdag, maar ook gedurende de week. Daarnaast vindt een gedeelte van het bewonersparkeren overdag tijdens werkdagen niet plaats, omdat de bewoners dan met de fiets weg zijn. In de schil is het bewonersparkeren dus geen concurrent van het bezoekersparkeren. Aanpak van het fietsparkeren is hier niet vanuit kwantitatieve overwegingen nodig, maar weer wel uit kwalitatieve overwegingen.

Het bewonersparkeren betreft overwegend bewoners van huurkamers. De huurders hebben niet bewust gekozen voor een kamer zonder fietsenberging en dus parkeren op straat; er was geen andere woonruimte beschikbaar. Het kan deze groep daarom ook niet kwalijk genomen worden dat zij op straat parkeert. De pandeigenaar, de verhuurder, is degene die primair aangesproken moet worden. Wellicht dat de te ontwikkelen omzettingsvergunning⁴ voor nieuwe gevallen van verkamering een handvat biedt. Naast een dwingende aanpak is ook een niet dwingende aanpak mogelijk. Dit laatste heeft meer kans naarmate de gemeente de benodigde capaciteit voor het bezoekersparkeren realiseert, het goede voorbeeld geeft dus.

Een gedeelte van het niet gewenste parkeergedrag is terug te leiden op onwetendheid. Actieve voorlichting bijvoorbeeld over waar geparkeerd kan worden, regelgeving rond weesfietsen en wrakken is daarom nodig. Voorlichting door middel van aanspreken en flyereren op zaterdag of briefjes in de brievenbus doen zijn hiervoor geschikte methodes. Fietscoaches of fietsstewards zijn hierbij van groot nut.

3.2 Capaciteit

Fietsers. Zij hebben overwegingen voor aanrijroutes en stallingplekken die niet gelijk hoeven te zijn aan die van voetgangers en autorijders. Verdiep je in hun logica en voorkeuren en maak gebruik van hun logica en voorkeuren bij het vinden van oplossingen. Een telling, analyse en interview met fietsers kan hieraan een grote bijdrage leveren. Zoek het niet in ontmoedigen, maar in een andere plek meer aantrekkelijk maken.

Fietsparkeerplaatsen. Het huidige aantal fietsparkeerplaatsen in het kernwinkelgebied is 2702. Het capaciteitstekort op zaterdagmiddag is 4000 stuks . Het tekort is als volgt te verdelen

- bezoekersparkeren 2500;
- bewonersparkeren 1500.

Van het tekort aan bezoekersparkeren treedt 1000 stuks op bij evenementen.

⁴ Brief College van B&W 23 september 2016 Afdoening motie verkamering en relatie woonvisie kenmerk 2858408

Tijdelijke extra stalling bij evenementen. Een oplossing bij topdrukke kan zijn het realiseren van tijdelijke stalling door hiervoor afzetten/markeren van openbare ruimte bijvoorbeeld op Markt naast Stadhuis of rond Oude Kerk. Meer structurering en gebruiksgemak treedt op door het gebruik van mobiele stallingen. De hiernaast getoonde mobiele stalling heeft een capaciteit van 300 fietsen. Voor het organiseren van een evenement is een vergunning nodig. Het realiseren van extra stallingsruimte kan onderdeel zijn van een evenementenvergunning.



Blauwe vakken. In 2013 zijn er fietsnietjes verwijderd en zijn er daarvoor in de plaats fietsparkeervakken gemaakt in en rondom de Choorstraat, Oude Langendijk en Bastiaansplein. De nieuwe vakken zijn gemarkeerd met blauwe stenen en worden daarom de blauwe vakken genoemd. Dit⁵ is gedaan om het fietsparkeren meer gestructureerd te laten plaatsvinden en om het bewonersparkeren op die plekken te ontmoedigen. De fietsen worden nu in het blauwe vak geplaatst en in het verlengde ervan. Het ontmoedigen van het bewonersparkeren door de nietjes weg te halen blijkt niet te werken. De bewoners parkeren hier alsnog of zetten hun fiets nu vast aan bomen, lantaarnpalen etc., zie ook de twee onderstaande foto's. Bij grote drukte vallen series fietsen om en de bezoekersparkeerders mist de mogelijkheid om zijn fiets tegen diefstal vast te zetten aan een nietje. Onze conclusie is dat de blauwe vakken enigszins structureren, maar dat zij dit alleen doen op plekken waar voldoende ruimte is. Zij geven geen capaciteitsvergroting en vormen geen oplossing voor ongewenst bewonersparkeren.



Choorstraat en Oude Langendijk zondagochtend 10.00 uur.

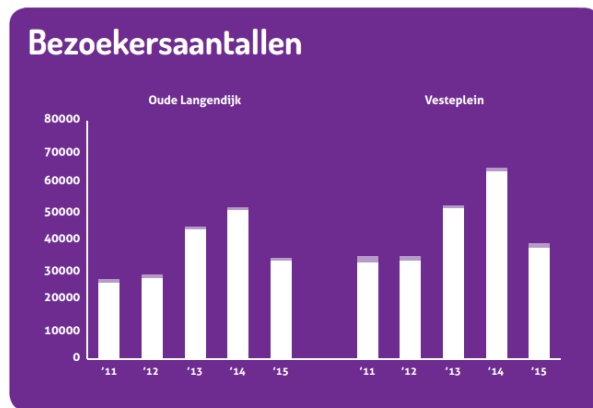
Nietjes tegen stoepband. Op een aantal plaatsen in de schil zijn er in nauwe straten nietjes geplaatst evenwijdig aan- en op kleine afstand van de trottoirband. De fietsen die tegen de nietjes geplaatst worden, zijn overwegend fietsen van bewoners. Het voordeel van deze oplossing is dat fietsen niet meer tegen de gevel van het eigen huis geplaatst hoeven te worden. Het nadeel is dat de doorgang tussen de gevel en de fietsen vaak te klein wordt, zie foto. Zeker voor ouderen die moeilijk ter been zijn, is dit zeer nadelig. Daarom zijn wij geen voorstander van deze oplossing.

⁵ Gemeente Delft Ruimte Advies Memo Fietsparkeervakken 2-9-2014



Nietjes evenwijdig aan de trottoirband.

Gratis bewaakt stallen. Om de fietsparkeerproblematiek in de binnenstad aan te pakken is het stallen in de bewaakte stallingen, de Biesiekettes, Oude Langendijk en Vesteplein per 1 oktober 2012 gratis



Aantallen fietsen en brommers gestald in Delft in 2011-2015

□ = Fiets ■ = Brommer

geworden. Dit heeft geleid tot meer stallen, zie ook het figuur hiernaast afkomstig uit Jaarverslag 2015 van De Biesieklette. Vanaf 2015 moet er door gemeentelijke bezuinigingen weer betaald worden in de Biesiekettes, dit heeft geleid tot afname van het gebruik, zie het figuur hiernaast. Het huidige tarief bedraagt voor fiets: 1e uur gratis, daarna € 0,50 per dag en voor brommer, scooter, bakfiets: € 0,95 per dag.

Met ingang van 1 juli 2016 is er geen bewaking

meer in de Biesieklette op de Oude Langendijk, de stalling is nog wel te gebruiken. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de mensen wel bewaakt willen stallen, maar er niet voor willen betalen. Dit is wellicht mede de reden waarom de Biesieklette op het Vesteplein bij onze telling op zaterdagmiddag nog niet voor de helft was gevuld, zie tabel 4. Inpandige fietsenstallingen kunnen deel gaan uitmaken van het fietsparkeerplan. Deze voorzieningen zijn relatief duur, waardoor het in de rede ligt betaling voor het stallen te vragen. Gezien de ervaringen met de Biesiekettes zal dit naar verwachting het daadwerkelijk gebruik tegengaan. In Maastricht is dezelfde ervaring opgedaan: met ingang van 2012 moest er betaald worden, 50 cent per dag, om een fiets bewaakt te stallen. De verwachting was 3 ton op jaarbasis aan inkomsten te verkrijgen. Het bleek slechts € 70.000 te zijn daar de fietsenstalling veel minder werd gebruikt. De maatregel is in 2013 teruggedraaid.

Stedelijke ontwikkelingen. Zoals uit de tellingen blijkt, wordt een deel van de bestaande fietsparkeercapaciteit aan de zuidoostkant van het kernwinkelgebied niet gebruikt, zie ook tabel 4. De fietsstromen vanaf de Bastiaansbrug en op de Ezelsveldlaan vanuit de richting Oostpoort, houden op bij het Bastiaansplein. De verklaring hiervoor is mede dat de Kruisstraat bijzonder onaantrekkelijk is. De Kruisstraat presenteert zich als de achterkant van de binnenstad, een aan- en afvoerroute.

Op dit moment wordt van gemeentewege onderzocht om het laden en lossen voor Jumbo, Lidl en de nieuwe winkel(s) op de V&D-locatie te centraliseren. Tevens wordt onderzocht om de Kruisstraat (deels) te herinrichten zodat verkeersstromen gescheiden kunnen worden. Het is aan te bevelen om hierbij expliciet aandacht te besteden aan het aantrekkelijk maken van de Kruisstraat als aanrijroute voor fietsers naar de binnenstad. Dit zal niet alleen helpen het fietsstallingprobleem op te lossen, maar dit zal ook de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroten.

Ontwikkellocaties die vrijwel aan het einde van een fietsaanrijroute liggen, zoals Gasthuisplaats en voorkant Yperdek, zijn voor de hand liggende plekken voor het realiseren van een inpandige stalling.

3.3 Handhaving

Vanuit handhaving gezien zijn er vier redenen om op te treden. De fiets is

- geparkeerd voor een (nood)uitgang, brandkraan, op een blindegeleidestroom of direct aan of op de tram/-busbaan of rijweg, de verkeersveiligheid en/of de verkeersvrijheid wordt gehinderd (gevaarlijk geparkeerd);
- geparkeerd buiten de expliciet door het college daarvoor aangewezen voorzieningen en/of plaatsen en/of ruimten (fout geparkeerd);
- langer dan de in de APV opgenomen toegestane termijn onafgebroken/ongebruikt geparkeerd in een bepaald gebied (weesfiets);
- in rijtechnisch onvoldoende staat (er is niet mee te rijden / er missen essentiële onderdelen of deze zijn defect) er is lang niet op gereden, de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan (wrak).

In deze paragraaf zullen wij ingaan op de eerste twee redenen. De andere twee redenen, weesfiets en wrak, zullen behandeld worden in de volgende paragraaf.

Het kunnen optreden tegen gevaarlijk of fout geparkeerde fietsen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening Delft (APV) in de artikelen 2:46 en 5:10 lid 1 en 2.

Gevaarlijk geparkeerd. Hierbij is sprake van spoedeisend belang. De gemeente kan de fiets direct verwijderen. Dit vraagt om aanwezigheid van een handhaver en het laten verwijderen. Dit brengt relatief veel kosten met zich mee.

Een handhaver kan een gevaarlijk of fout geparkeerde fiets in plaats van laten verwijderen ook zelf op een goede plek zetten. Dit heeft verschillende voordelen: de gevaarlijke situatie wordt per direct opgeheven, het stimuleert andere fietsers om hun fiets ook netjes te parkeren, het is publieksvriendelijk en voor alle betrokkenen goedkoper. Hiervoor kunnen ook fietscoaches of fietsstewards ingezet worden. Zij kunnen ook voorlichting en aanwijzingen geven.

Fout geparkeerd. Bij fout parkeren is er geen spoedeisend belang, maar omdat fout geparkeerde fietsen het uiterlijke aanzien van de omgeving aantasten en invloed kunnen hebben op de beleving van veiligheid, is het wenselijk deze fout geparkeerde fietsen vrij snel te verwijderen. Het is in Nederland gebruikelijk om de overtreder 1 tot 24 uur de tijd te geven om de overtreding op te heffen, de zogenaamde begunstigingstermijn. De gemeente heeft de vrijheid om zelf een begunstigingstermijn te stellen die aansluit bij de wensen en doelen die de gemeente nastreeft met

de handhaving en de aanwezige handhavingscapaciteit. Op dit ogenblik is er geen parkeerverbod in de binnenstad.

Het instellen van een parkeerverbod, ook wel regulering genoemd, is geen oplossing voor een capaciteitstekort. Een parkeerverbod zonder voldoende capaciteit leidt tot:

- veel overtredingen, dus een grote handhavinginspanning en
- verdringing fietsen naar omliggende straten, waar de fietsen weer extra problemen geven.

De voldoende capaciteit moet gerealiseerd worden voor:

- bezoekersparkeren onderverdeeld in
 - kort, minder dan 1 uur “boodschap doen”
 - lang, meer dan 1 uur “winkelen/terrasje pakken”
- bewonersparkeren.

Een verbod wordt ingesteld voor een bepaald gebied en kan betrekking hebben op:

- parkeren buiten de parkeervoorzieningen (nietje, standaard of blauw vak)
- nergens mogen parkeren.

In het geval van nergens mogen parkeren moet de totale benodigde stallingscapaciteit aan de rand van het gebied worden gerealiseerd. Er vervalt dan ook de bestaande capaciteit in het gebied. Ergens wel mogen fietsen, maar niet mogen parkeren is raar. De logica vraagt dan om het instellen van een fietsverbod. Dit kan alleen als er voldoende alternatieve fietsroutes beschikbaar zijn.

De conclusie is dat handhaving op fout gestalde fietsen alleen mogelijk is indien er in de directe omgeving voldoende stallingscapaciteit beschikbaar is. Een parkeerverbod, in welke vorm dan ook, komt pas in beeld als er voldoende parkeercapaciteit is gerealiseerd voor bezoekersparkeren en voor bewonersparkeren.

3.4 Weesfietsen en wrakken

De weesfietsen en wrakken spelen in de binnenstad een grote rol:

- het betreft in het door ons beschouwde gebied 690 stuks;
- het is daarmee 21 % van het bewonersparkeren;
- zij zijn zeer ontsierend, dit komt de binnenstad stad als geheel niet ten goede.

De voordelen van het verwijderen van wrakken en weesfietsen zijn groot:

- geeft snel extra stallingsruimte;
- geeft goedkope stallingsruimte;
- maakt het straatbeeld aantrekkelijker door geen fietsen en wrakken aan bomen, palen e.d.;
- net straatbeeld inspireert tot net handelen en tot beter fietsparkeergedrag;
- draagt bij aan preventie van fietsendiefstal: wetenschappelijk onderzoek toont aan dat een chaotische omgeving normoverschrijding stimuleert en ondermeer bijdraagt aan meer diefstal van fietsen;
- Controle van de verwijderde weesfietsen op diefstal biedt de mogelijkheid om meer fietsen aan de rechtmatige eigenaar terug te geven;
- draagt bij aan een verbeterde mobiliteit van mindervaliden en gebruikers van hulpmiddelen (want de doorgang op openbare weg wordt minder belemmerd door geparkeerde fietsen);
- de gemeente geeft het goede voorbeeld, zie ook de opmerking hierover bij Preventie.

Daarom vragen wij speciale aandacht voor het verwijderen van weesfietsen en wrakken.

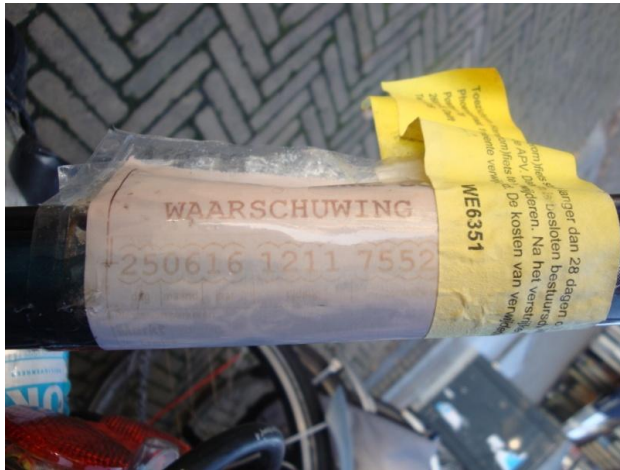
Het juridische kader voor handhaving op weesfietsen en wrakken is de APV Delft Artikel 5:10 Overlast van fiets of bromfiets

lid 3. Het is verboden:

a. fietsen of bromfietsen langer dan 28 dagen op dezelfde locatie op de weg te laten staan. Het college kan gebieden aanwijzen waarvoor een kortere stallingsduur geldt.

Om te bepalen of een fiets een weesfiets is, plaatst de gemeente afdeling Handhaving en Toezicht een touwtje aan de spaken en frame. Zodra de fiets wordt gebruikt, breekt het touwtje. Is het touwtje na 28 dagen nog steeds intact, dan wordt de fiets aangemerkt als een weesfiets. De fiets krijgt dan een zichtbaar geel label met daaraan vastgeplakt een waarschuwing (aankondiging van beschikking). De eigenaar kan de fiets dan binnen de begunstigingstermijn van twee dagen zelf verwijderen.

Is de fiets na deze termijn niet weggehaald, dan zal de gemeente bestuursdwang toepassen en de fiets laten verwijderen. Het verwijderen wordt gedaan door het Fietsdepot Haaglanden. Het Fietsdepot Haaglanden is een initiatief van de gemeente Den Haag, Delft en Pijnacker-Nootdorp. Verwijderde fietsen kunnen tegen betaling (€ 25) terug worden gekregen in het depot. Niet-opgehaalde fietsen worden na de bewaartermijn vernietigd of verkocht aan handelaren of leer-werk-centra.



Door ons is geconstateerd dat er meestal individuele fietsen worden getouwd, dus niet integraal een groep of een straat. Daarnaast worden fietsen na afloop van de begunstigingstermijn van twee dagen niet direct verwijderd. Dit duurt weken tot maanden. Navraag heeft ons geleerd dat de capaciteit van het Fietsdepot Haaglanden een beperkende factor kan zijn. Het komt ook voor dat de fiets gewoon wordt vergeten, zie foto hier links gemaakt op 15 november 2016.

Wij stellen daarom voor dat na het verlopen van de begunstigingstermijn over het gele label een rood label wordt geplakt met de tekst Verwijderen. Hiermee is het duidelijk dat deze fiets verwijderd moet worden en worden de fietsen met een geel label “verdacht”: moeten worden gecheckt op verlopen begunstigingstermijn.

Wrakken. Het juridische kader voor handhaving op wrakken is de APV Delft Artikel 5:10 Overlast van fiets of bromfiets lid 3. Het is verboden:

b. fietsen of bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op de weg te laten staan.

Wrakken zijn fietsen die⁶

1. Rijtechnisch in onvoldoende staat zijn (er is niet mee te rijden, want er missen essentiële onderdelen en/of essentiële onderdelen zijn defect).
2. Uiterlijk verwaarloosd zijn (er is lang niet op gereden en de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan. Dit is te zien aan stof, mos, verdroogde en lekke banden, begroeiing en een verroeste ketting).

Of een fiets een fietswrak is, wordt beoordeeld op basis van deze twee criteria gezamenlijk.



Vergeten wrakken, rechts detail van de daaraan bevestigde waarschuwing. Foto's gemaakt op 17 november 2016, dus vijf weken na aanbrengen waarschuwing.

⁶ “Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren” versie 2, april 2012 Kenniscentrum Fietsberaad i.s.m. adviesbureau Berenschot



Dezelfde situatie, maar nu op 5 december. Geel label met waarschuwing is verdwenen, het wrak is nu getouwd.

De begunstigingstermijn voor wrakken is volgens het gele label in Delft vijf dagen. Dit betekent dat er na het constateren van een wrak er een formele waarschuwing gemaakt moet worden. Dit kost tijd en dus geld en het wrak kan niet direct worden weggehaald. Het risico van vergeten is ook hierbij aanwezig: wij hebben heel wat vergeten wrakken aangetroffen. Indien fietswrakken worden verwijderd niet op grond van de APV, maar op grond van de Afvalstoffenverordening, kunnen de fietswrakken direct worden verwijderd en (eventueel na controle op diefstal) vernietigd. Amsterdam pakt het op deze wijze⁷ aan:

“Bij het verwijderen van fietswrakken geldt geen begunstigingstermijn omdat dit geen handhaving is, maar het verwijderen van verkeerd aangeboden afval.”

Het voordeel van de aanpak via de afvalstoffenregeling is dat er geen waarschuwing gemaakt hoeft te worden en dat er niet een keer teruggekomen hoeft te worden. Dit scheelt tijd en geld, en de kans op vergeten neemt af.

Voorstel. Ons voorstel ten aanzien van de weesfietsen en wrakken is:

- wrakken verwijderen verplaatsen van APV naar Afvalstoffenverordening;
- maak, naast het reageren op een individuele melding, een jaarplanning voor ten minste eenmaal per jaar integraal touwen straat voor straat;
- reserveer hiervoor capaciteit en geld bij Handhaving en bij het Fietsdepot Haaglanden;
- De actie zelf als volgt uitvoeren:
 - alle fietsen van touwtje voorzien;
 - de wrakken direct van rood label voorzien ;
 - de wrakken met rood label direct laten verwijderen;
 - 28 dagen later de fietsen met niet verbroken touwtjes voorzien van geel label en waarschuwing;
 - direct na verstrijken begunstigingstermijn, dus na drie dagen, bij de weesfietsen over het gele label het rode label met de tekst verwijderen plakken;
 - de weesfietsen met rood label direct laten weghalen.

De actie kan nu gestart worden los van het actieplan.

⁷ Handboek handhaving fietssparkeren gemeente Amsterdam maart 2016

4. Conclusie en aanbevelingen

4.1. Conclusies

Op basis van de drie tellingen worden de volgende conclusies getrokken:

- Het aantal geparkeerde fietsen op een gewone zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied bedraagt 5500 stuks en is als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 4000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het aantal geparkeerde fietsen op een zaterdagmiddag met een evenement in het kernwinkelgebied is 1000 stuks hoger en bedraagt 6500 stuks, als volgt onderverdeeld:
 - bezoekersparkeren 5000;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het capaciteitstekort op een gewone zaterdagmiddag bedraagt in het kernwinkelgebied 3000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 1500;
 - bewonersparkeren 1500.
- Het capaciteitstekort op een zaterdagmiddag met evenement bedraagt in het kernwinkelgebied 4000 stuks. Dit aantal is als volgt te verdelen:
 - bezoekersparkeren 2500;
 - bewonersparkeren 1500.
- Ook op locaties met een capaciteitstekort wordt niet alle reguliere capaciteit benut. Dit geldt het meeste voor de biesieklette op het Vesteplein.
- Aan de zuidoostzijde van het kernwinkelgebied is ook op zaterdagmiddag enig capaciteitsoverschot.
- Bewonersparkeren in het kernwinkelgebied op zaterdagmiddag neemt een kwart van de reguliere capaciteit in. Het telt 350 stuks weesfiets of wrak. Dit laatste is een verdubbeling t.o.v. 2011.
- Bewonersparkeren in het kernwinkelgebied plus rand bedraagt 3300 stuks, waarvan 60 % niet gereguleerd en waarvan 700 stuks ofwel een op de vijf weesfiets of wrak is.

4.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van de overwegingen wordt het volgende aanbevolen.

Betreffende Preventie

De Nota parkeernormen 2013 geeft ook normaantallen voor fietsparkeerplaatsen, zie bijlage 2. Deze normgetallen zijn voor het kernwinkelgebied aan de lage kant. Bezie deze normen opnieuw.

De Nota parkeernormen geeft niet aan dat het terrasoppervlak meegeteld moet worden bij het bepalen van de fietsparkeerbehoefte voor horeca, terwijl dit in andere gemeentes wel zo is. Pas de Nota parkeernormen hierop aan.

Op de terraszone kaart staan op de Beestenmarkt en het Vesteplein vakken aangegeven als terraslocatie, deze zijn op dit moment niet in gebruik als terras, maar als stalling. Wees voorbereid op de consequenties als deze vakken wel als terras in gebruik genomen worden.

Beschouw fietsparkeerplekken niet als restplekken in de openbare ruimte, maar bescherm deze. Voorkom Nimbygedrag waarbij fietsparkeerplekken worden doorgeschoven.

Er zijn locaties in de binnenstad waar het voor een ondernemer moeilijk is de benodigde fietsparkeerplaatsen te realiseren. Bezie in navolging van andere gemeenten de mogelijkheid van een parkeerbijdrage voor fietsen, en maak dan ook duidelijk dat gelden worden gebruikt voor het realiseren van extra stallingscapaciteit in de buurt.

Het bewonersparkeren heeft door de week en op zaterdag een grote kwantitatieve en kwalitatieve invloed op de openbare ruimte in het kernwinkelgebied. Geef ruim aandacht aan deze vorm van fietsparkeren.

Bewonersparkeren is grotendeels het gevolg van kamerverhuur zonder fietsenstalling. Neem fietsparkeren mee in beleid rond verkamering, en overweeg ook hier de mogelijkheid tot het afkopen van de verplichte parkeervoorziening door een bijdrage aan een parkeerfonds. Naast een dwingende aanpak is ook een niet dwingende aanpak mogelijk. Dit laatste heeft meer kans naarmate de gemeente de benodigde capaciteit voor het bezoekersparkeren realiseert, het goede voorbeeld geeft dus.

Stimuleer en faciliteer particuliere initiatieven om collectieve fietsenbergingen voor bewoners in de binnenstad te realiseren in garages, loodsen, etc.

Een gedeelte van het niet gewenste parkeergedrag is terug te leiden op onwetendheid. Stimuleer gewenst parkeergedrag door actieve voorlichting, bijvoorbeeld door aanspreken en flyereren op zaterdag. Fietscoaches of fietsstewards zijn hierbij van groot nut.

Betreffende Capaciteit

Fietsers hebben overwegingen voor aanrijroutes en stallingplekken die niet gelijk hoeven te zijn aan die van voetgangers en autorijders. Verdiep je in hun logica en voorkeuren en maak gebruik van hun logica en voorkeuren bij het vinden van oplossingen.

Vang fietsers af met aantrekkelijke stallingen op strategische locaties op de aanrijroutes.

Herdenk logische en aantrekkelijke aanrijroutes vanuit de plek waar stallingsmogelijkheden zijn, zodat fietsers automatisch naar deze plekken geleid worden. Dit kan als onderdeel van een fietsbereikbaarheidsbeleid van de binnenstad.

Het tekort aan fietsparkeerplaatsen in het kernwinkelgebied op zaterdagmiddag is 4000 stuks. Verhoog het aantal fietsparkeerplaatsen met 4000 stuks.

Van het tekort aan 4000 fietsparkeerplaatsen is 1000 stuks het gevolg van evenementen. Een oplossing bij topdrukke kan zijn het realiseren van tijdelijke stalling(en). Neem de verplichting hiertoe op in de evenementenvergunning.

Betrek detailhandel en horeca met een hoge fietsaantrekkende werking bij het zoeken naar oplossingen, zoals klanten wijzen op alternatieven.

Nietjes vervangen door blauwe vakken geeft geen capaciteitsvergroting en vormt geen oplossing voor ongewenst bewonersparkeren. Blauwe vakken daarom alleen toepassen voor het structureren van niet gereguleerd parkeren.

Nietjes tegen stoepband kunnen leiden tot het blokkeren van het trottoir door geparkeerde fietsen. Deze oplossing niet meer toepassen.

De bereidheid tot betalen voor bewaakt stallen is gering. Moeten betalen voor het bewaakt stallen leidt tot niet gebruiken van de stalling. Realiseer gratis bewaakte stallingen.

De Kruisstraat presenteert zich als de achterkant van de binnenstad, een aan- en afvoerroute. Is daardoor een zeer onaantrekkelijke aanrijroute voor fietsers waardoor de daar aanwezige stallingscapaciteit niet echt wordt benut. Besteed bij het geplande onderzoek naar de verkeerssituatie in de Kruisstraat hier expliciet aandacht aan.

Ontwikkellocaties die vrijwel aan het einde van een fietsaanrijroute liggen zoals Gasthuisplaats en voorkant Yperdek, zijn voor de hand liggende plekken voor het realiseren van een inpandige stalling. Neem deze locaties in beschouwing.

Betreffende Handhaving

Een handhaver kan een gevaarlijk of fout geparkeerde fiets ook zelf op een goede plek zetten. Zet naast handhavers ook fietscoaches of fietsstewards in.

Handhaving op fout gestalde fietsen is alleen effectief indien er in de directe omgeving voldoende stallingscapaciteit beschikbaar is. Stel een eventueel parkeerverbod, in welke vorm dan ook, pas in als er voldoende parkeercapaciteit is gerealiseerd voor bezoekersparkeren en voor bewonersparkeren.

Betreffende Verwijderen weesfietsen en wrakken

Een op de vijf bewonersfietsen is een weesfiets of wrak. Het opruimen hiervan geeft snel en goedkoop extra parkeercapaciteit. Daarnaast verhoogt dit het aanzicht van de stad in sterke mate. Maak daarom van het verwijderen van weesfietsen en wrakken een vierde pijler. Daartoe:

- verplaats het verwijderen van wrakken van APV naar Afvalstoffenverordening, dit bespaart tijd en geld;
- voer naast het gele label ook een rood label met tekst Verwijderen in;
- maak, naast het reageren op een individuele melding van een weesfiets of wrak, een jaarplanning voor het tweemaal per jaar integraal straat voor straat touwen en bijkomende acties uitvoeren en reserveer hiervoor capaciteit en geld;
- start deze actie voor het uitkomen van de integrale nota volgend jaar. Het is laaghangend fruit, pluk het.

Straten en pleinen
in kernwinkelgebied

	Stallingscapaciteit			Zaterdag 29 oktober 2016 14.00 - 16.00			Tekort aan stallings- capaciteit
	Bij nietjes	In standaard	Totaal	Gere- guleerd	Niet gere- guleerd	Totaal geteld	
Burgwal	88	0	88	62	321	383	295
Markt	0	94	94	91	221	312	218
Bastiaansplein incl. 35 m' blauw vak*	126	114	240	189	220	409	169
Vesteplein + steeg tussen theater en bioscoop	148	10	158	127	191	318	160
Oude Langendijk incl. 37 m' blauw vak*	134	0	134	94	140	234	100
Papenstraat	0	10	10	10	91	101	91
Kromstraat	0	0	0	0	86	86	86
Beestenmarkt	6	0	6	6	83	89	83
Brabantse Turfm. oz v.a. Achterom t.a. Burgwal	48	0	48	33	86	119	71
Molstraat	0	0	0	0	65	65	65
Oude Kerkstraat	20	0	20	24	59	83	63
Choorstraat incl 51 m' blauw vak*	115		115	83	91	174	59
Voldersgracht	14	0	14	13	51	64	50
Oude Delft wz v.a. nr. 105 t.a. Oude Kerkstraat	56	0	56	56	50	106	50
Nieuwstraat	0	0	0	0	45	45	45
Wijnhaven	48	0	48	51	40	91	43
Zuidpoort	0	0	0	0	40	40	40
Molslaan nz v.a. Beestenmarkt	32	0	32	28	43	71	39
Hyppolytusbuurt wz	10	0	10	10	36	46	36
De Vlouw	0	0	0	0	36	36	36
Oude Delft oz v.a. nr. 80 t.a. Oude Kerk	4	0	4	3	37	40	36
Molslaan zz v.a. Beestenmarkt	76	0	76	62	47	109	33
Brabantse Turfm. wz tussen nrs.	36	0	36	33	35	68	32
Jozefstraat v/h Molenpoort	0	0	0	0	32	32	32
Heilige Geestkerkhof	8	0	8	8	32	40	32
Peperstraat	0	0	0	0	30	30	30
Paradijspoort	80	0	80	62	46	108	28
Boterbrug	74	0	74	75	23	98	24
Jacob Gerritstraat	0	0	0	0	19	19	19
Vrouwjutteland wz	32	0	32	32	18	50	18
Oudemanhuissteeg	0	0	0	0	16	16	16
Huyterstraat	0	0	0	0	15	15	15
Vrouwjutteland oz	0	0	0	0	15	15	15
Halsteeg	0	0	0	0	13	13	13
Camaretten	0	0	0	0	13	13	13
Binnenwatersloot zz	32	0	32	30	15	45	13
Hyppolytusbuurt oz	42	0	42	39	15	54	12
Waagsteeg	0	0	0	0	12	12	12
Vestpoort	0	0	0	0	11	11	11
Broerhuisstraat	0	0	0	0	11	11	11
Maria Gouweloospoort	0	0	0	0	9	9	9
Binnenwatersloot nz	46	0	46	39	16	55	9
Zuidwal	6	0	6	4	9	13	7
Bonte Ossteeg	0	0	0	0	6	6	6
Gasthuissteeg	0	0	0	0	4	4	4
Oude Delft voor de Oude Kerk	0	0	0	0	4	4	4
Achtersack	20	0	20	15	6	21	1
Voorstraat wz v.a. Heilige Geestkerkh. t.a. nr.	54	0	54	48	7	55	1
Gasthuisplaats	0	0	0	0	0	0	0
Verwersdijk 1e 10 m vanaf Lakenverwersbrug	6	0	6	2	0	2	-4
Vrouwenregt	22	0	22	14	2	16	-6
Biesieklette Oude Langendijk	0	152	152	145	0	145	-7
Kruisstraat v.a. Gasthuislaaan t.a. Molslaan	40	0	40	31	0	31	-9
Voorstraat oz v.a. Choorstraat t.a. huisnr. 16	46	0	46	31	5	36	-10
Bastiaanspoort	52	0	52	21	20	41	-11
Pieterstraat	16	0	16	4	1	5	-11
Pynepoort	46	0	46	30	5	35	-11
Kerkstraat	0	84	84	55	13	68	-16
Kruisstraat tot Gasthuislaan	36	0	36	8	1	9	-27
Asvest	48	0	48	17	0	17	-31
Gasthuislaan nz t.a. Kruisstraat	78	0	78	39	7	46	-32
Ezelsveldlaan van Zuidpoort tot Dock	0	152	152	92	12	104	-48
Gasthuislaan zz t.a. Kruisstraat	76	0	76	22	5	27	-49
Biesieklette Vesteplein	0	265	265	123	0	123	-142
TOTAAL	1.821	881	2.702	1.961	2.582	4.543	

Straten en pleinen
in kernwinkelgebied

	zondag 30 oktober 2016			Maandag 7 november 2016			
	Gere- guleerd	Niet gere- guleerd	Totaal geteld	Gere- guleerd	Niet gere- guleerd	Totaal geteld	Waarvan weesfiets of wrak
Burgwal	39	57	96	42	46	88	13
Markt	75	65	140	70	56	126	16
Bastiaansplein incl. 35 m' blauw vak*	16	6	22	23	2	25	2
Vesteplein + steeg tussen theater en bioscoop	24	0	24	18	0	18	3
Oude Langendijk incl. 37 m' blauw vak*	28	14	42	28	20	48	19
Papenstraat	4	18	22	0	11	11	2
Kromstraat	0	55	55	0	49	49	11
Beestenmarkt	1	24	25	3	19	22	5
Brabantse Turfm. oz v.a. Achterom t.a. Burgw	30	43	73	31	45	76	19
Molstraat	0	34	34	0	36	36	6
Oude Kerkstraat	18	3	21	18	6	24	4
Choorstraat incl 51 m' blauw vak*	35	29	64	31	46	77	9
Voldersgracht	12	14	26	9	18	27	6
Oude Delft wz v.a. nr. 105 t.a. Oude Kerkstra	26	26	52	31	34	65	6
Nieuwstraat	0	19	19	0	30	30	12
Wijnhaven	24	7	31	26	8	34	5
Zuidpoort	0	0	0	0	0	0	2
Molslaan nz v.a. Beestenmarkt	18	7	25	18	7	25	1
Hyppolytusbuurt wz	10	18	28	10	18	28	5
De Vlouw	0	24	24	0	36	36	10
Oude Delft oz v.a. nr. 80 t.a. Oude Kerk	3	22	25	2	33	35	4
Molslaan zz v.a. Beestenmarkt	17	8	25	18	3	21	12
Brabantse Turfm. wz tussen nrs.	22	9	31	27	12	39	14
Jozefstraat v/h Molenpoort	0	4	4	0	11	11	1
Heilige Geestkerkhof	3	11	14	4	14	18	0
Peperstraat	0	22	22	0	15	15	7
Paradijspoort	5	2	7	0	0	0	1
Boterbrug	46	6	52	43	8	51	11
Jacob Gerritstraat	0	2	2	1	1	2	0
Vrouwjutenland wz	18	4	22	24	3	27	4
Oudemanhuissteeg	0	4	4	0	5	5	0
Huyterstraat	0	7	7	0	7	7	3
Vrouwjutenland oz	0	17	17	0	12	12	2
Halsteeg	0	8	8	0	8	8	2
Camaretten	0	6	6	0	10	10	5
Binnenwatersloot zz	27	9	36	20	10	30	6
Hyppolytusbuurt oz	15	0	15	11	2	13	4
Waaagsteeg	0	14	14	0	13	13	4
Vestpoort	0	0	0	0	0	0	0
Broerhuisstraat	0	3	3	0	6	6	1
Maria Gouweloospoort	0	1	1	0	4	4	1
Binnenwatersloot nz	37	8	45	31	7	38	8
Zuidwal	2	6	8	2	5	7	2
Bonte Ossteeg	0	3	3	0	2	2	0
Gasthuissteeg	0	0	0	0	1	1	0
Oude Delft voor de Oude Kerk	0	4	4	0	5	5	2
Achtersack	1	0	1	2	0	2	2
Voorstraat wz v.a. Heilige Geestkerkh. t.a. nr.	10	1	11	11	2	13	1
Gasthuisplaats	0	0	0	0	0	0	0
Verwersdijk 1e 10 m vanaf Lakenverwersbrug	0	0	0	0	0	0	0
Vrouwenregt	11	0	11	8	0	8	0
Biesieklette Oude Langendijk	3	0	3	2	0	2	0
Kruisstraat v.a. Gasthuislaaan t.a. Molslaan	7	2	9	4	3	7	2
Voorstraat oz v.a. Choorstraat t.a. huisnr. 16	13	1	14	12	1	13	2
Bastiaanspoort	0	0	0	0	0	0	0
Pieterstraat	2	3	5	0	0	0	0
Pynepoort	0	0	0	0	2	2	0
Kerkstraat	22	0	22	30	5	35	10
Kruisstraat tot Gasthuislaan	1	0	1	2	0	2	0
Asvest	0	0	0	1	0	1	0
Gasthuislaan nz t.a. Kruisstraat	4	3	7	5	1	6	1
Ezelsveldlaan van Zuidpoort tot Dock	26	3	29	27	0	27	8
Gasthuislaan zz t.a. Kruisstraat	3	0	3	5	0	5	5
Biesieklette Vesteplein	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	658	656	1.314	650	698	1.348	281

Straten en pleinen
in rand

	Stallingscapaciteit			Maandag 7 november 2016 7.00 - 8.00			
	Bij nietjes	In standaard	Totaal	Gere- guleerd	Niet gere- guleerd	Totaal geteld	Waarvan weesfiets of wrak
Noordeinde wz +6S	8	6	14	4	20	24	14
Noordeinde oz+ 12 echte S	12	12	24	26	39	65	10
Oude Delft wz nr + 4S nrs. 189-257	18	4	22	18	33	51	4
Oude Delft oz, 3S nrs. 144-234	24	3	27	14	40	54	2
Oude Delft wz nrs. 1-53	82		82	68	63	131	28
Oude Delft wz nrs. 55- 103	28		28	22	39	61	10
Oude Delft oz nrs. 2-78	64		64	40	14	54	11
Koningsplein nr 1 - 19	4		4	4	5	9	2
Kolknz	6		6	6	11	17	4
Kolk zz+10S	0	10	10	5	12	17	6
Baljuwsteeg	0		0	0	3	3	1
Nickerstaaeg	0		0	0	17	17	7
Breestraat	0		0	0	2	2	0
Breestraat waarvan 9 bij Basic Fit	0		0	0	17	17	5
Annastraat	12		12	7	11	18	4
Voorstraat wz + 50S??	24	50	74	63	41	104	15
Voorstraat oz	18		18	16	25	41	7
Koornmarkt wz	18	8	26	28	48	76	10
koornmarkt oz	6	1	7	8	41	49	6
Korte Geer	6		6	6	2	8	5
Lange Geer	10		10	12	11	23	8
Molenstraat	6		6	5	27	32	8
Hoefijzersteeg	0		0	0	14	14	2
Visstraat	0		0	0	23	23	1
Drie Akersstraat	0		0	0	1	1	0
Minderbroederstraat	4		4	1	14	15	0
Cellebroerstraat	10		10	9	22	31	6
Clarenstraat	0		0	0	31	31	10
Giststraat	0		0	0	9	9	1
Acterom nw	10	11	21	33	34	67	7
Achterom zo	60	5	65	38	31	69	15
Molslaan nz hnrs 176-224	10		10	9	13	22	3
Molslaan zz hnrs 111- 185	22		22	9	16	25	3
Yperstraat	0		0	0	4	4	2
Doornikstraat	0		0	0	0	0	0
Coomansstraat	0		0	0	19	19	6
Gasthuislaan nz hnrs 210-292	12		12	9	5	14	2
Gasthuislaan zz hnrs 173-261	30		30	25	5	30	7
Klooster	0		0	0	5	5	0
Spieringsstraat	0		0	0	2	2	0
Vijverstraat	0		0	0	10	10	0
Zuiderstraat	46	13	59	34	6	40	6
Verwersdijk wz	60		60	23	28	51	12
Verwersdijk oz vanaf nr 10	16		16	9	45	54	13
Dertienhuizen	24		24	5	0	5	1
Oosteindewz	46	10	56	60	54	114	32
Oosteinde oz	120		120	79	37	116	30
TOTAAL	816	133	949	695	949	1644	326

Bruggen

In kernwinkelgebied

<u>Brug gaat over</u>	<u>en kruist</u>	<u>en heet</u>	Zaterdag 29 oktober 2016 14.00 - 16.00	zondag 30 oktober 30 oktober 2016 7.00 - 8.00		Maandag 7 november 2016 7.00 - 8.00	
			Niet gere- guleerd	Niet gere- guleerd	Waarvan weesfiets of wrak	Niet gere- guleerd	Waarvan weesfiets of wrak
Binnenwatersloot	Phoenixstraat	Waterslootsebrug	8	14	7	10	7
Binnenwatersloot	Oude delft	Haverbrug	17	6	4	9	4
Boterbrug	Oude Delft	Boterbrug	1	0	0	0	0
Brabantse turfmarkt/Molsl	Molstraat	Turftonsterbrug	32	22	5	18	5
Brabantse Turfmarkt	Gasthuissteeg	Gasthuisbrug	13	7	5	7	5
Gasthuislaan	Brabantse Turfmarkt	Pontenbrug	7	4	1	5	1
Gasthuislaan	Vestpoort	Vestbrug	0	0	0	0	0
Gasthuislaan	Pynepoort	Pynebrug	0	0	0	0	0
Gasthuislaan	Naast Pynebrug	Ursulabrug	0	0	0	0	0
Gasthuislaan	Kruisstraat	Kruisbrug	0	0	0	0	0
Hippolytusbuurt	Choorstraat	Hof van Delftbrug	10	5	0	3	0
Hippolytusbuurt	Camaretten	Warmoesbrug	10	8	2	6	2
Koonmarkt	Oude Langendijk	Touwbrug	25	9	4	14	4
Molslaan	Paradijspoort	Paradijsbrug	6	0	0	0	0
Molslaan	Kruisstraat	Vondelingenbrug	4	0	0	0	0
Molslaan	Beestenmarkt	Beestenbrug	8	7	1	2	1
Oosteinde	Oude Langendijk	Schout vd Meerbrug	9	0	4	0	4
Oude Delft	Oude Kerkstraat	Harmen Schinkelbrug	12	2	1	5	1
Oude Delft	Oude Kerk	Bartolomeusbrug	8	0	0	0	0
Oude Delft	Heilige Geest Kerkhof	Heilige Geestbrug	8	1	1	3	1
Oude Delft	Nieuwstraat	Jeronymusbrug	9	10	5	11	5
Oude Delft	Peperstraat	Mauricius	26	18	2	22	2
Oude Langendijk	Markt	Teemsbrug	9	1	1	3	1
Oude Langendijk	Leuning langs water	n.v.t.	11	4	3	3	3
Oude Langendijk	Jacob Gerritsstraat	Bijbelbrug	9	4	5	5	5
Rietveld	Vrouwjutttenland	Drapeniersbrug	2	0	0	0	0
Verwersdijk	Choorstraat	Lakenverwersbrug	3	3	0	4	0
Vlamingstraat	Vrouwenregt	Bloedbrug	11	3	0	5	0
Voldersgracht	Camaretten	Kaakbrug	9	2	0	3	0
Voldersgracht	Bonte Oosteeg	Kruiersbrug	21	13	4	18	4
Voldersgracht	Oudemanhuissteeg	Oudemanhuisbrug	5	1	1	1	1
Voorstraat	Oude kerkstraat	Poelbrug	4	0	0	0	0
Vrouwenregt	Kerkstraat	Vrouw van Rijnsbuggerb	0	0	0	0	0
Vrouwenregt	Voldersgracht	Schreibrug	30	17	6	18	6
Wijnhaven	Waagsteeg	Waagbrug	8	0	0	0	0
TOTAAL Bruggen kernwinkelgebied			335	161	62	175	62

In rand

<u>Brug gaat over</u>	<u>en kruist</u>	<u>en heet</u>		
Noordeinde	Wateringse vest		2	1
Oude Delft	Kolk	Roosbrug	5	3
Oude Delft	Breestraat	Weesbrug	6	0
Oude Delft	Zuidwal	Capelse brug	4	3
Kolk	Oude Delft	Jorisbrug	9	4
Kolk	Annastraat	St Annenbrug	8	0
Voorstraat	Kolk	St Stevensbrug	5	2
Verwersdijk	Molenstraat	Musquetierbrug	10	3
Verwersdijk	Doelenstraat		1	0
Molslaan	Oosteinde	Minrebroersbrug	13	1
Oosteinde	Hopstraat	Hopbrug	0	0
Oosteinde	Oostpoort	Catharijnebrug	0	0
Achterom	Lange Geer	Hoogbrug	2	0
Achterom	Ham	Rozemarijnbrug	0	0
Lange Geer	Breestraat	St Jacobsbrug	16	2
Gasthuislaan	Oosteinde	Agnetenbrug	2	2
TOTAAL Bruggen rand			83	21

Bijlage 2

Kencijfers fietsparkeervoorzieningen

Volgens bijlage 7 van nota Parkeervoorzieningen 2013

Kantoren	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Personeel	100 m2 bvo	1,7	1,2	1,2
Kantoor met balie - bezoekers	per balie	5,0	5,0	5,0
Winkels	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7	
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9	
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25	
Tuincentrum	100 m2 bvo		0,4	
Onderwijsvoorzieningen	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen		4,3	
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen		5,0	
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen		6,2	
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen		0,4	
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo		14,0	
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,5	0,4
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo		12,0	
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo		0,9	
Winkels	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7	
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9	
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25	
Tuincentrum	100 m2 bvo		0,4	
Horeca	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Fastfoodrestaurant	locatie	29,0	29,0	10,0
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo		18,0	
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo		4,0	
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Apotheek (bezoekers)	locatie		7,0	
Apotheek (medewerkers)	locatie		4,0	
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige		5,0	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo		1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo		0,4	
Kerk/moskee	100 zitplaatsen		40,0	
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo		0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,4	0,2
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest Delft
Bibliotheek	100 m2 bvo		3,0	
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	4,3	1,4
Fitness	100 m2 bvo	5,0	3,7	2,0
Museum	100 m2 bvo		0,9	
Sporthal	100 m2 bvo		2,5	
Sportveld	ha. netto terrein		61,0	
Sportzaal	100 m2 bvo		4,0	
Stadion	100 zitplaatsen		9,0	
Stedelijk evenement	100 bezoekers		32,0	
Theater	100 zitplaatsen	24,0	21,0	18,0
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin		28,0	
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin		20,0	