MEMO

Project	Studie fietsparkeren Zierikzee & Renesse
Code	001209
Onderwerp	Quickscan problematiek centrum Renesse
Locatie	Kapelle
Steller	F. van Beek
Datum	14 mei 2024

INLEIDING

In het centrum van Renesse is, vooral in het toeristenseizoen, sprake van een grote vraag naar stallingsmogelijkheden voor fietsers. De bestaande stallingsmogelijkheden worden niet goed benut of bieden niet genoeg capaciteit. Dit leidt volgens de gemeente Schouwen-Duiveland, de Dorpsraad van Renesse en de Ondernemersvereniging Renesse (OVR) tot overlast.

De ervaren problematiek is tweeledig. Op drukke zomerdagen wordt het centrum van Renesse door grote hoeveelheden fietsers bezocht. Dat gaat bijvoorbeeld over het bezoek van winkels, horeca of tussenstop tijdens een fietstocht. Doordat het centrum van Renesse compact is en een dorps karakter heeft, kan de fietser in veel gevallen tot in het centrum komen. Fietsen worden dan ook op alle mogelijke plaatsen in het centrumgebied gestald. Dit leidt tot overlast: de beeldkwaliteit, de toegankelijkheid en de attractiviteit van het dorpshart worden geraakt.

Daarnaast vinden er regelmatig terugkerende evenementen plaats in het centrum van Renesse. Denk aan de seizoensmarkten en de kermis. Deze evenementen concentreren zich rondom de Jacobuskerk op de Lange Reke, Korte Reke, Kromme Reke (kerkring) en Hogezoom. Tijdens deze evenementen valt een deel van de fietsparkeervoorzieningen weg in het centrum, maar is er daarnaast een grote aantrekkingskracht op fietsers. Ook dan ontstaat er overlast door geparkeerde fietsen op plaatsen waar dit niet gewenst is.

Overlast door (fout) geparkeerde fietsen is geen lokaal probleem. Vele kernen in Nederland worstelen met fietsparkeren. Passende oplossingen vinden is lastig omdat fietsers zich moeilijk laten sturen.

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft daarom aan Juust gevraagd om een quickscan uit te voeren voor het centrum van Renesse op gebied van fietsparkeren en een maatregelenpakket op te stellen om het fietsparkeren in Renesse te verbeteren en de overlast daarvan te verminderen.

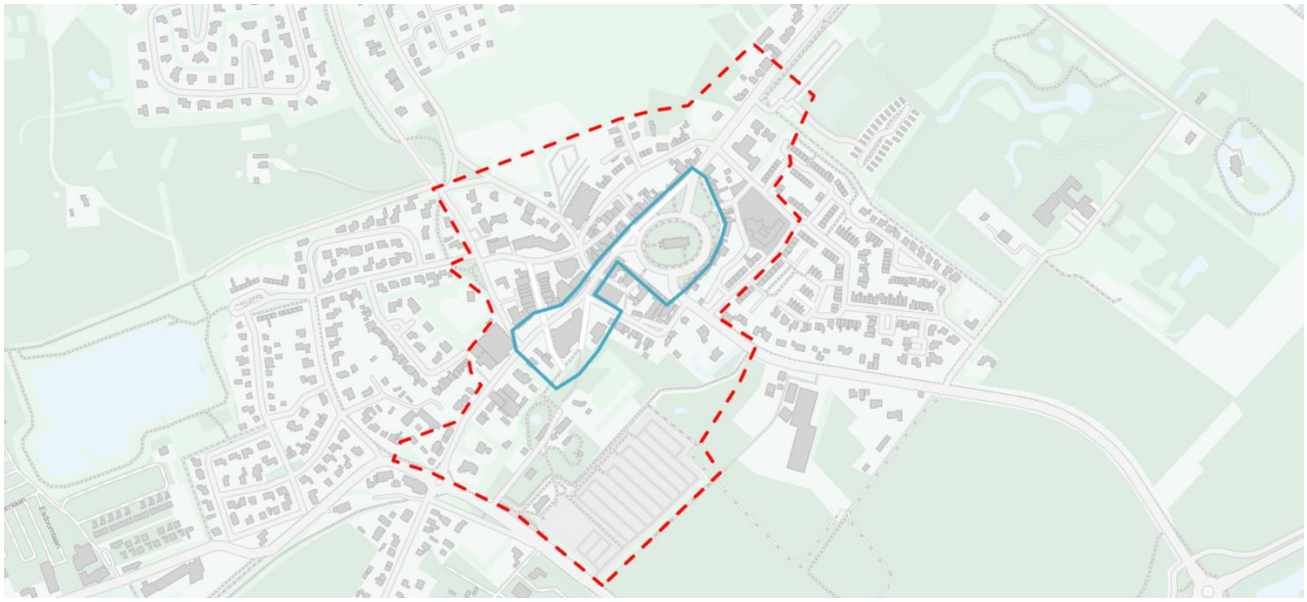
SCOPE VAN HET ONDERZOEK

De quickscan richt zich op het centrum en de schil rondom het centrum van Renesse. De globale omkadering van het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 1.

Omdat dit onderzoek een quickscan betreft, brengen we de bestaande knelpunten in beeld en komen op basis daarvan tot oplossingsrichtingen. De maatregelen die we voorstellen, dienen vervolgens verder uitgewerkt en verdiepend getoetst te worden op haalbaarheid en oplossend vermogen. De informatie waarop maatregelen worden gebaseerd in deze quickscan is namelijk beperkt.

Er is bijvoorbeeld geen inzicht in de omvang van de parkeervraag door fietsers. Een exacte omvang van aanbod aan stallingsplaatsen ontbreekt bovendien. Daarnaast mist er informatie over het aantal en de omvang van evenementen en in welke mate organisatoren van deze evenementen de problematiek ervaren. Tot slot is niet gesproken met 'fietsende bezoekers', waardoor maatregelen niet getoetst kunnen worden aan de wensen van deze doelgroep.

De maatregelen die we verderop in deze memo voorstellen dragen bij aan het verminderen van geconstateerde en genoemde knelpunten, maar dienen verder uitgewerkt te worden.



Figuur 1 | Onderzoeksgebied Renesse (aangevuld met centrumgebied in het hart van de kern).

INVENTARISATIE

Om een goed beeld van de bestaande situatie en ervaren problematiek te krijgen, is een inventarisatie uitgevoerd. Deze inventarisatie is opgedeeld in een locatiebezoek en een overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland en de Dorpsraad en Ondernemersvereniging van Renesse.

Voorafgaand aan het locatiebezoek heeft er een startoverleg met de gemeente Schouwen-Duiveland plaatsgevonden. De informatie die hieruit voortkwam is gebruikt om de inleiding van deze memo op te stellen en daarmee een eerste beeld van de ervaren problematiek te krijgen.

Het locatiebezoek

Op woensdag 21 juni 2023 heeft Juust een locatiebezoek afgelegd. Er was op dat moment geen vakantieperiode en was een modale werkdag. Extreme drukte die in Renesse kan ontstaan tijdens zonnige dagen in het weekend en in (school)vakanties is niet geconstateerd. Wel vielen een aantal zaken op:

- In en direct rondom de Hogezoom zijn diverse clusters met fietsnietjes aanwezig die voor een reguliere dag met beperkte hoeveelheden toeristen, royaal lijkt.
- Rondom de terrassen aan de Kerkring is veel ruimte gebruikt voor een groene inrichting. De mogelijkheden voor het stallen van fietsen zijn hier beperkt tot enkele clusters fietsnietjes aan de overkant van de straat, aan de kerkzijde.
- Het plein aan de Hogezoom vanaf het kruispunt met de Jan van Renesseweg biedt veel 'restruimte' rondom onder andere plantvakken om fietsen te parkeren. Dit gebeurt in de praktijk ook veel, ondanks dat het geen stallingsplaatsen betreffen.

Overleg gemeente Schouwen-Duiveland en Dorpsraad Renesse

Op vrijdag 20 oktober 2023 vond er een overleg plaats tussen de gemeente Schouwen-Duiveland, Dorpsraad Renesse en Juust. Tijdens dit overleg is gesproken over het fietsparkeren in het centrum van Renesse tijdens drukke zomerdagen en evenementen. Op basis van het startoverleg en het locatiebezoek zijn tijdens dit overleg de bestaande knelpunten in beeld gebracht. Daarnaast zijn oplossingsrichtingen gepresenteerd die kunnen bijdragen aan het verminderen van de knelpunten.

Knelpunten

- Stallingslocaties met fietsnietjes aan de rand van het centrum (Zeeanemoonweg en Oude Moolweg) worden slechts beperkt gebruikt.
- Op de ring rondom de kerk is horeca gevestigd waar in de directe omgeving slechts beperkte stallingsplaatsen aanwezig zijn.
- In het voetgangersgebied (Hogezoom) worden veel fietsen gestald buiten aangewezen stallingslocaties, waardoor de toegankelijkheid en de beeldkwaliteit worden aangetast.
- Evenementen in het centrum leiden in bepaalde gevallen tot een vermindering van het aantal stallingsmogelijkheden, omdat stallingsmogelijkheden door de opstelling van bijvoorbeeld marktkramen en kermisattracties niet beschikbaar zijn.
- De stallingsmogelijkheden tijdens evenementen worden te weinig uitgebreid om de piekdrukte op te vangen.
- Eigenaren van dure (elektrische) fietsen zijn geneigd een fiets altijd in het zicht te stallen om de kans of diefstal te verkleinen, waardoor deze fietsen vaak hinderlijk en buiten stallingslocaties geplaatst worden.

Oplossingsrichtingen

Om de genoemde knelpunten te verminderen zijn oplossingsrichtingen voorgelegd aan de gemeente Schouwen-Duiveland en de Dorpsraad Renesse. Met een aantal aanvullingen en opmerkingen zijn onderstaande oplossingsrichtingen in gezamenlijkheid bepaald:

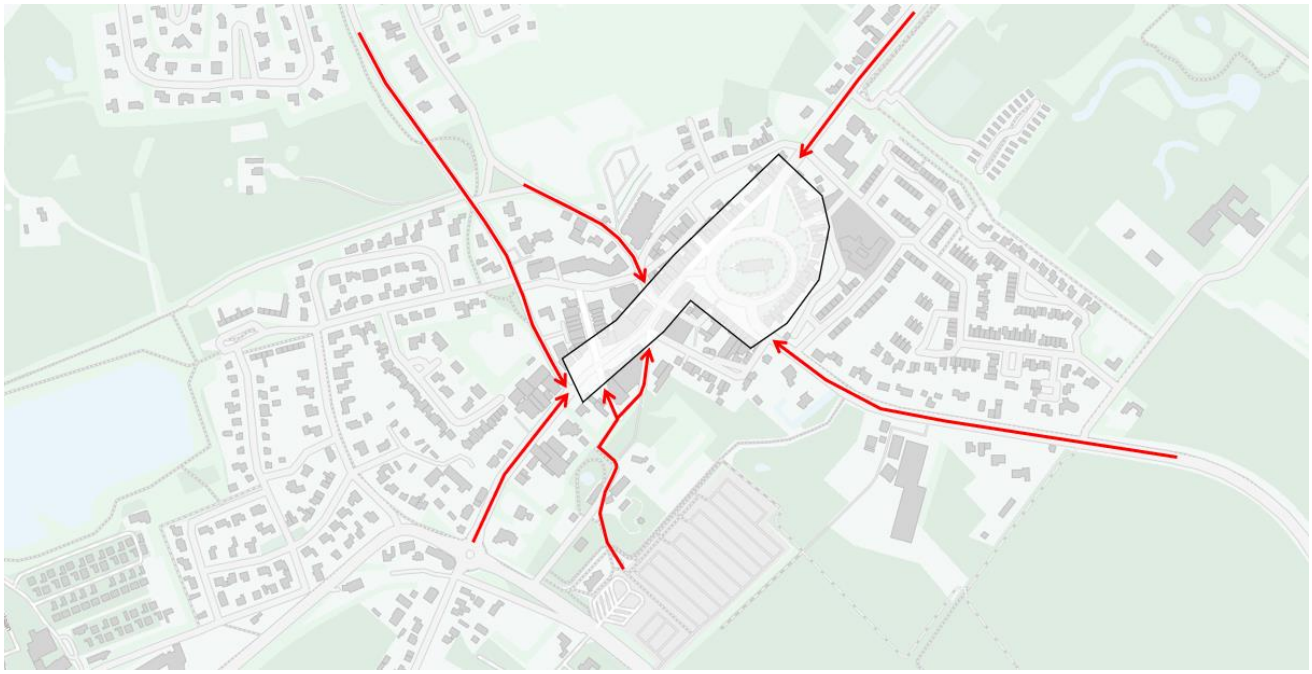
- Het realiseren van diverse tijdelijk stallingslocaties in combinatie met evenementen in het centrum van Renesse, waarbij de locaties zo dicht mogelijk bij de bestemming gerealiseerd worden en deze aansluiten bij de meest gebruikte aanrijroutes voor fietsers richting het centrum van Renesse.
- Het faciliteren en sturen van het fietsparkeren in en rond het voetgangersgebied (Hogezoom), waardoor toegankelijkheid van het voetgangersgebied beter gewaarborgd blijft.
- Het realiseren van hoogwaardige (bewaakte) stallingslocaties aan de randen van het centrum met aanvullende faciliteiten als de mogelijkheid tot het droog stallen en het opladen van de fietsaccu.
- Het verbeteren van de vindbaarheid van stallingslocaties door bewegwijzering en digitale vormen van communicatie.
- Het stallen van fietsen op ongewenste locaties tegengaan door de inzet van 'gastheren' en waar nodig ook handhaving.

ANALYSE LOCATIEKEUZE STRUCTURELE EN TIJDELIJKE STALLINGSMOGELIJKHEDEN

Een deel van de voorgestelde oplossingsrichtingen heeft gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Een belangrijke visie die we meenemen binnen de oplossingsrichtingen betreft het vastgestelde Masterplan Renesse (2015) en het vastgestelde centrumontwerp uit 2017. In 2022 stelde de gemeente in nauwe samenwerking met de dorpsraad, ondernemersvereniging en geïnteresseerden een verkeersstudie op. Hierbij lag de focus op verkeersveiligheid, vlotte doorstroming en de leefomgeving van het centrum en de nabijgelegen gebieden, mede in het licht van alle herinrichtingen en ontwikkelingen in en rond het centrumgebied Zo vormde het omleiden van de doorgaande fietsroute een belangrijk element om dus het dorpshart in de eerste plaats als belevingsruimte te laten functioneren.

De locatiekeuze voor het realiseren van structurele en tijdelijke stallingsmogelijkheden is daarnaast mede afhankelijk van de beschikbare ruimte. Om gericht tot locatiekeuzes te komen, is het daarnaast van belang om af te bakenen welke locaties kansrijk zijn. Daarbij speelt vooral de mate waarin fietsers bereid zijn hun fiets elders te stallen, er sprake is van omrijden en de loopafstand een belangrijke rol.

Zowel voor structurele als tijdelijke stallingslocaties speelt de locatiekeuze ten opzichte van aanrijroutes en de bestemming een belangrijke rol. In figuur 2 is het centrumgebied (bestemming) aangegeven, aangevuld met de belangrijkste aanrijroutes vanuit verschillende richtingen.



Figuur 2 | Centrumgebied met belangrijkste aanrijroutes voor fietsers.

Hoogwaardige en structurele fietsenstallingen zijn kansrijk in de directe nabijheid van aanrijroutes terwijl tijdelijke stallingsmogelijkheden zich zoveel mogelijk in of direct aan de rand van het centrum bevinden. Daarnaast zijn maatregelen gericht op sturing van de fietser op kleine schaal, voornamelijk kansrijk in het centrumgebied waar de overlast en impact op de beeldkwaliteit het grootst is.

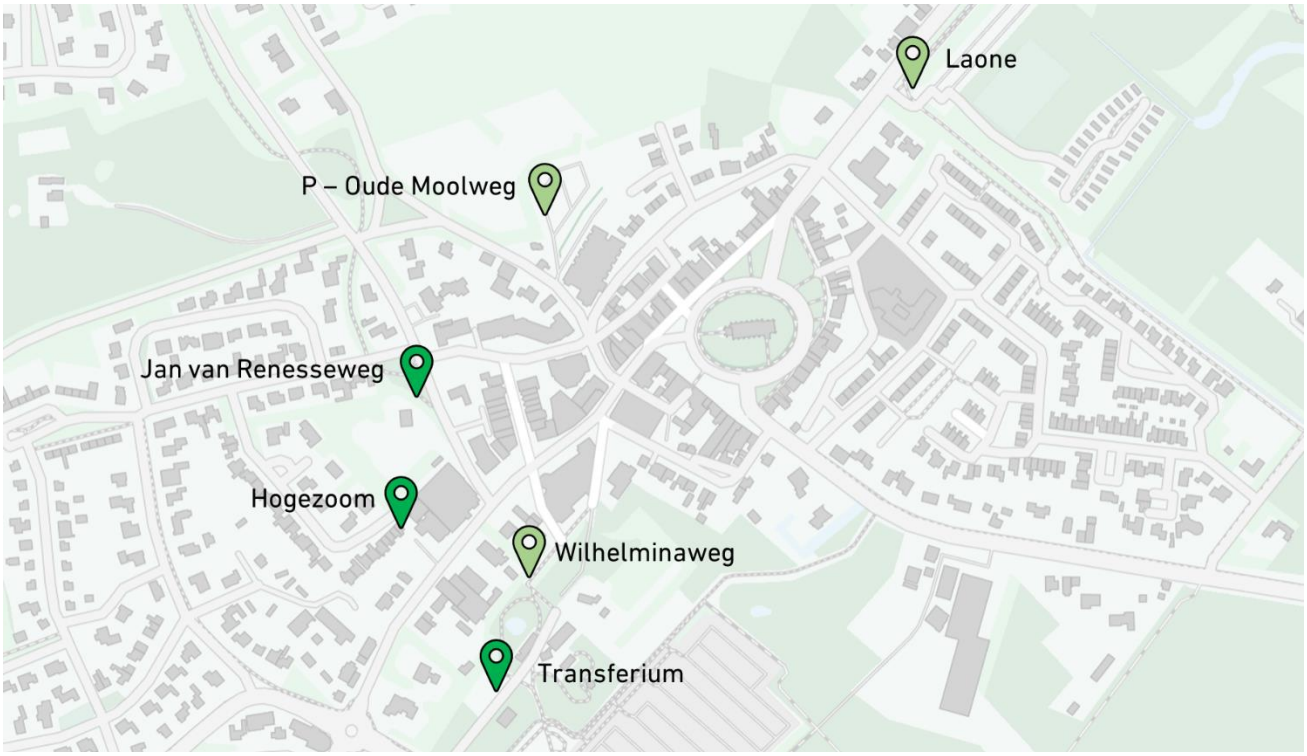
MAATREGELENPAKKET

In deze paragraaf vertalen we oplossingsrichtingen door tot concrete maatregelen. Het maatregelenpakket is te verdelen in onderstaande typen maatregelen:

- Structurele hoogwaardige stallingslocaties
- Fietsparkeerverbod en handhaving
- Tijdelijke stallingslocaties (i.c.m. evenementen)
- Vindbaarheid en communicatie

Structurele hoogwaardige stallingslocaties

In figuur 3 zijn vijf locaties weergegeven waar we voorstellen hoogwaardige stallingslocaties te realiseren. Wij adviseren aan deze locaties de volgende kwaliteitseisen te koppelen: (op drukke dagen) fysiek te bewaken, overdekt en bijkomende faciliteiten zoals laadmogelijkheden. Eventueel kan dit tegen een kleine vergoeding. Deze locaties zijn gelegen aan de rand van het centrum (binnen acceptabele loopafstand) en grenzen aan de aanrijroutes richting het centrum. Fietsers passeren daardoor deze locatie(s), voordat ze hun bestemming bereiken. Door deze hoogwaardige stallingslocaties aan te bieden worden fietsers verleid hun fiets hier te stallen en daarmee het centrum van Renesse te ontlasten. Bijkomende incentive kunnen bijvoorbeeld kortingsbonnen voor de plaatselijke horeca zijn.



Figuur 3 | Locatiekeuze hoogwaardige stallingslocaties.

De locaties aan de Jan van Renesseweg, Hogezoom en Wilhelminaweg beschikken al over een fietsenstalling. Het is wenselijk deze stallingslocaties op te waarderen en een nieuwe fietsenstalling te realiseren ter hoogte van het parkeerterrein aan de Laone. Daarnaast is de stallingslocatie op parkeerterrein Oude Moolweg kansrijk omdat dit parkeerterrein per 1 januari 2025 omgevormd wordt van betaald naar vergunninghoudersparkeren. Hierdoor kan er ruimte gereserveerd worden voor fietsparkeren. De gemeente heeft aangegeven dat er op deze locatie in het verleden ook al een fietsenstalling in het hoogseizoen aanwezig was. Deze werd gerund door een exploitant. Een soortgelijke constructie is denkbaar.

De stallingslocatie aan de Hogezoom is kansrijk, maar tegelijkertijd niet goed zichtbaar vanaf de weg in de zomermaanden door een frietkar met terras op het pleintje. Een stallingslocatie aan de Laone zorgt voor een goede verdeling van het aanbod rondom het centrum, maar omdat hier nog geen faciliteiten zijn, gaat dit gepaard met een relatief grote investering. De stalling aan de Wilhelminaweg wordt op het moment gehuurd door de gemeente, waardoor eventuele maatregelen eerst afgestemd dienen te worden met de eigenaar. We adviseren daarom om als eerste in te zetten op (optimalisaties van) de locaties aan de Jan van Renesseweg en Hogezoom.

Tot slot lopen er overleggen om nabij het Transferium te komen tot een bewaakte stallingsmogelijkheid. Ook op deze optie adviseren we nu al in te zetten.

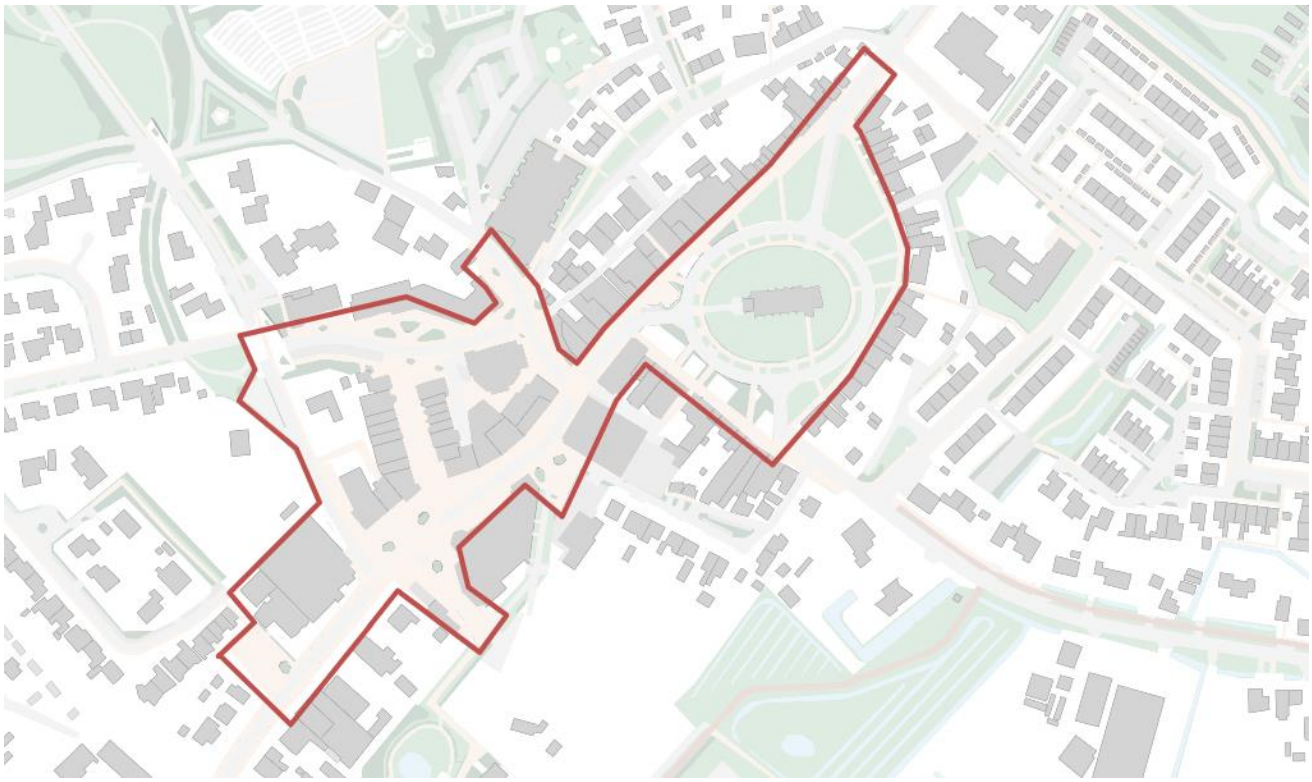
De stallingslocaties dienen in ieder geval voorzien te zijn van overdekte stallingsplaatsen, mogelijkheden tot het opladen en aanbinden van elektrische fietsen. Daarnaast is het wenselijk de stallingslocaties te voorzien van cameratoezicht, fysiek toezicht of afsluitbaar te maken. Bij stallingen met cameratoezicht is de drempel hoger om een fiets te stelen. Indien een stalling afgesloten wordt, kunnen gebruikers bijvoorbeeld een app gebruiken om de stalling te openen. Een voorbeeld hiervan is 'FietsPlek', welke gebruikt wordt in Nijmegen, Apeldoorn, Utrecht en Maastricht. Gebruikers kunnen zien hoeveel fietsparkeercapaciteit nog beschikbaar is in een bepaalde stalling. Om de zichtbaarheid van de stallingen te verbeteren, adviseren we om te werken met banners of vlaggen met de tekst 'fietsenstalling centrum' met een pictogram van een fiets. Wanneer deze opvallende banners boven de ingangen van de stallingslocaties worden geplaatst, vallen ze meer op vanaf de weg.

Voor de locatie Laone is het tot slot gewenst om de looproute richting de kerkring te versterken. Er is nu sprake van een relatief smal voetpad waardoor een prettige looproute ontbreekt.

Fietsparkeerverbod

In het eerder benoemde Masterplan Renesse uit 2015 is de kerkring aangewezen als authentiek Dorpsplein met de Hogezoom als levendig dorpslint. In beide onderdelen van het centrum gaat het primaat naar de voetganger en worden doorgaande routes doorbroken. Ook voor fietsers geldt dat het centrumgebied geen doorgaande route meer betreft door een fietsverbodzone in het toeristische seizoen (van 1 april tot 1 november). Bezoekers mogen wel met de fiets aan de hand het gebied betreden. Ook het stallen van fietsen in dit centrumgebied dient daarom bij voorkeur beperkt te blijven. In combinatie met het verbeteren en uitbreiden van de stallingsmogelijkheden aan de randen van het centrum kan het beperken van fietsparkeren in het centrum meer vorm krijgen.

We adviseren daarom in het centrum een fietsparkeerverbod in te stellen, in aanvulling op het geldende fietsparkeerverbod overdag. Dit betekent dat het stallen van fietsen in daartoe aangewezen stallingsplaatsen, toegestaan blijft. Het stallen van fietsen buiten deze stallingen is dan niet meer toegestaan. In figuur 4 is de zone, waar dit fietsparkeerverbod op van toepassing kan zijn, weergegeven.



Figuur 4 | Afbakening zone fietsparkeerverbod, Renesse.

Deze maatregel kan gecommuniceerd worden door middel van bebording en tegels of markering op de rijbaan op locaties waar je de fietsparkeerverbodzone betreedt. In combinatie met het opwaarderen van stallingslocaties rondom dit gebied is er zowel sprake van een push- als pullmaatregel die elkaar versterken. Het fietsparkeerverbod kan gecommuniceerd worden door op drukke dagen 'gastheren' in te zetten in het centrum die fietsers erop wijzen waar wel of niet geparkeerd mag worden, en waar de stallingsmogelijkheden zich bevinden.

De gemeente kan juridisch een aantal stappen doorlopen om terug te vallen op publiekrechtelijke handhaving. Het gaat immers om het verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van het uiterlijk aanzien in het centrum.

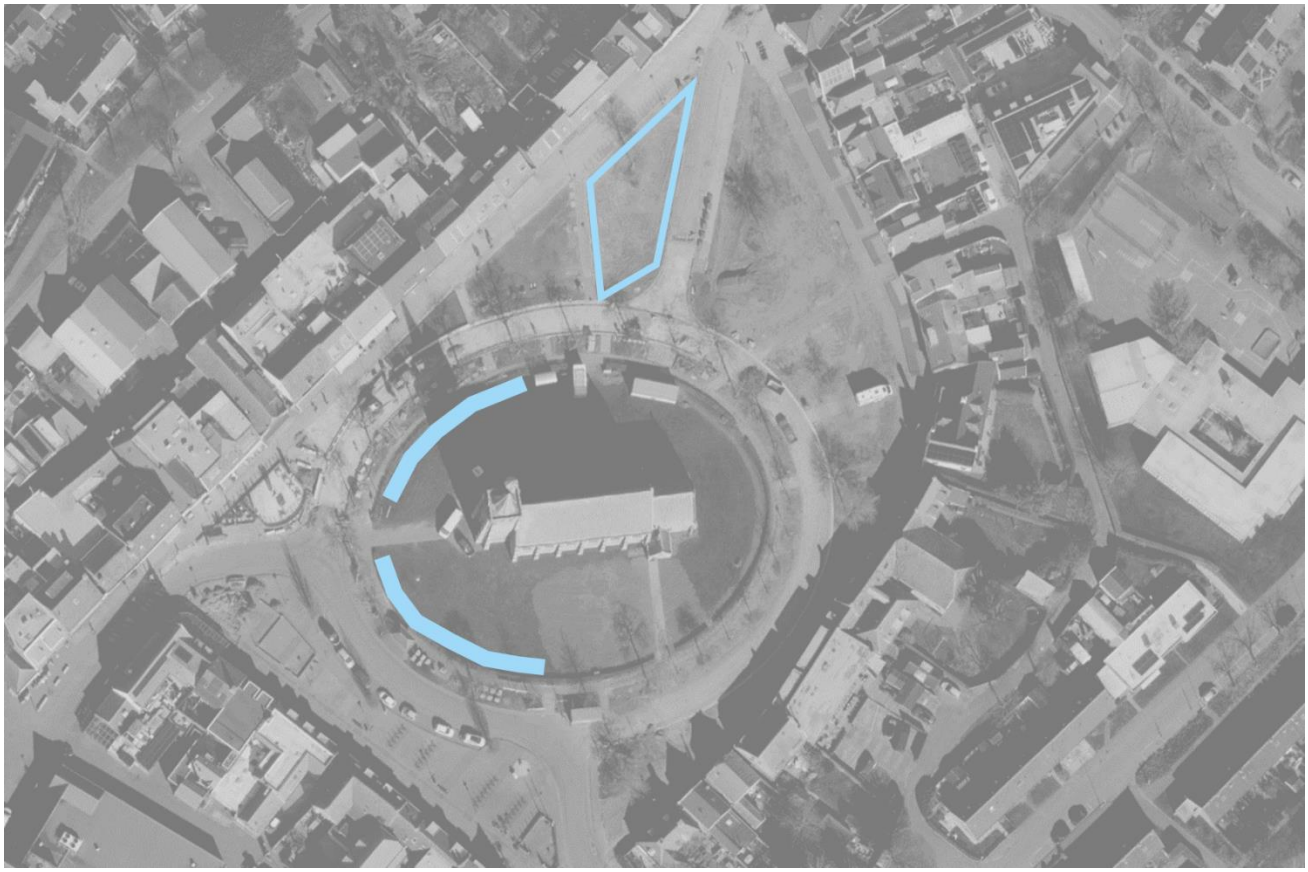
Stap 1 is het besluiten voor welk type geparkeerde fietsen handhaving wenselijk is, bijvoorbeeld gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen of fietswrakken.

Stap 2 is het vastleggen van regels voor fietsparkeren in de gemeentelijke APV. Specifiek moet er dan per type geparkeerde fiets toegelicht worden wat de regels zijn. Voor een gevaarlijke geparkeerde fiets gaat dit om een regel waarin staat dat geparkeerde fietsen geen gevaar vormen. Voor fout geparkeerde fietsen dient een regel toegevoegd te worden dat uitsluitend op bepaalde plekken geparkeerd mag worden. Weesfietsen: een regel omtrent een maximale parkeertermijn in bepaalde zones. Fietswrakken: een regel dat het verboden is om fietsen in onvoldoende staat van onderhoud op de weg te laten staan.

Stap 3 is het vaststellen van een specifiek beheersgebied en eventueel een maximale parkeertermijn in een uitvoeringsbesluit.[1]

Tijdelijke stallingslocaties

Tijdens evenementen en op drukke dagen is de vraag naar fietsparkeerplaatsen groot. Dit leidt tot overlast in het voetgangersgebied door 'wild' gestalde fietsen. Daarnaast zorgen evenementen als de seizoensmarkten en kermis voor ander type bezoekers en een verandering c.q. vermindering van mogelijkheden tot het stallen van fietsen. We stellen voor op de locaties, weergegeven in figuur 5, tijdelijke stallingsmogelijkheden te realiseren tijdens evenementen en desgewenst op drukke zomerdagen. De locatie binnen de kerkring is voorgelegd aan de kerk. Hier is een positieve grondhouding.



Figuur 5 | Tijdelijke stallingslocatie rondom kerkring, Renesse.

De stallingslocaties weergegeven in figuur 5 zijn gelegen op grasvelden. De locatie ten zuiden van de kerk is niet beschikbaar tijdens de marktdagen, omdat er dan een kraam staat. De locatie ten noorden van de kerk is niet beschikbaar tijdens de kermis, omdat er dan attractie(s) staan. Buiten deze evenementen kunnen de locaties op drukke dagen wel gebruikt worden. De stallingsmogelijkheden ingericht worden met tijdelijke rijen fietsnietjes. In de bijlage van deze notitie (figuur 8) is een voorbeeld van tijdelijke fietsnietjes weergegeven.

In het voetgangersgebied (Hogezoom) zal het volledig weren van fietsen tijdens drukke zomerdagen lastig blijven. Dit ondanks maatregelen als het opwaarderen van stallingslocaties rondom het centrum en het instellen van een fietsparkeerverbod. We adviseren daarop in te spelen met behulp van 'gastheren' en handhaving en wildparkeerders erop te wijzen wat de alternatieven zijn. Er zijn daarnaast mogelijkheden om fietsparkeren in het centrum beter te ordenen, waardoor de aantasting van de beeldkwaliteit beperkt blijft. In bijlage zijn daarvan in figuren 6 en 7 twee voorbeelden van gegeven.

[1] *Deze stappen zijn gebaseerd op een notitie van het Fietsberaad omtrent de juridische aspecten van handhaving op fietsparkeren. Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren - Fietsberaad*

Het nadeel van deze maatregelen is dat ze haaks staan op de wens om fietsparkeren buiten het centrum te faciliteren en de centrumgebied aantrekkelijk te houden voor de voetganger. We adviseren daarom het toepassen van fietsparkeervakken niet mee te nemen in het maatregelenpakket.

Vindbaarheid en communicatie

Naast het realiseren van (hoogwaardige) stallingsvoorzieningen is het van belang dat de locaties vindbaar zijn en hierover gecommuniceerd wordt richting de gebruiker. Een deel van de vindbaarheid heeft te maken met de locatiekeuze, met name hoe dicht zich deze bij de aanrijroutes bevinden en de wijze waarop deze locaties zichtbaar zijn. Hiermee is eerder in deze memo al rekening gehouden bij het bepalen van de locaties van structurele en hoogwaardige stallingen.

Om de vindbaarheid het gebruik te optimaliseren stellen we daarnaast aanvullende maatregelen voor.

Bewegwijzering

We adviseren in twee stappen de fietser erop te wijzen dat er hoogwaardige stallingsmogelijkheden aan de randen van het centrum zijn. In eerste instantie door met een ludiek en opvallend bord op de aanrijroutes de aanwezigheid ervan duidelijk te maken en vervolgens met behulp van bewegwijzering de route ernaartoe aan te geven. We adviseren dit eenvoudig te houden door enkel te verwijzen naar de stallingsmogelijkheid aan dezelfde zijde van het centrum en geen ingewikkelde routing weer te geven naar andere opties aan de andere zijde van het centrum.

Op het moment dat de fietser aankomt bij een stalling kan deze zichtbaar gemaakt worden met een banner of vlaggen met de tekst 'fietsenstalling centrum'. Zo is het voor de fietser duidelijk dat de stalling bedoeld is voor fietsers met de bestemming centrum. Hierbij is het van belang dat de stallingen langs de aanrijroutes vanaf beide zijdes voldoende opvallen om de aandacht van fietsers te wekken.

Communicatie

We adviseren om sterk in te zetten op communicatie richting fietsers, en hier ondernemers, campingeigenaren en organisatoren van evenementen bij te betrekken. De stallingen zijn in de huidige situatie vaak niet zichtbaar genoeg voor de fietser en het is voor de fietser niet duidelijk dat de stallingen (deels) dienen om de overlast in het centrum te beperken. We adviseren om bij de uitvoering van de maatregelen vooral te focussen op de beloning bij goed geparkeerde fietsen, en minder op het straffen bij fout geparkeerde fietsen.

Een flyer met informatie over de locatie en aanvullende voorzieningen op stallingslocaties kan verspreid worden onder de verschillende verblijfsfuncties zoals campings, vakantieparken en hotels. Een fietser wordt op deze manier voor de reis geïnformeerd over de stallingsmogelijkheden. De gemeente kan hier aan bijdragen door de (sociale) mediakanalen in te zetten.

Voor fietsen die wel in de kern van het centrum geparkeerd worden, kan gebruik gemaakt worden van zadelhoezen met informatie om de fietser te informeren of de fiets goed (groene hoes) of fout (rode hoes) geparkeerd staat.

Daarnaast kunnen eerder genoemde beveiligers van hoogwaardige stallingslocaties ook een rol als 'gastheer' aannemen om bezoekers te wijzen op de (on)mogelijkheden voor het stallen van de fiets. Denk daarnaast ook aan grote borden met de plattegrond van het evenemententerrein, aangevuld met locaties voor het stallen van de fiets.

Tot slot adviseren we, na het realiseren van de diverse maatregelen ook het middel handhaving in te zetten als er sprake is van excessen. Op dat moment is het namelijk duidelijk dat er voldoende alternatieven zijn voor het wild stallen van fietsen en kan een persoon erop aangesproken worden.

AFWEGINGSKADER MAATREGELEN

In deze paragraaf gaan we in op de voorgestelde maatregelen. Een aantal oplossingen zijn vrij eenvoudig op te pakken en kosten relatief weinig geld. Voor andere oplossingen zijn soms aanpassingen in beleid of regelementen nodig en kosten daardoor meer tijd en geld. Dit zegt echter nog niets over de impact en werking van de oplossing.

We beoordelen de maatregelen op onderstaande indicatoren:

- Uitvoerbaarheid/handhaafbaarheid
- Veiligheid
- Effectiviteit
- Doorlooptijd
- Kosten

Uitvoerbaarheid

Hierbij wordt bepaald of wetten en regels werkbaar zijn voor de betrokken partijen, en of ingegrepen kan worden bij overlast.

Veiligheid

Hierbij wordt bepaald in hoeverre een maatregel bijdraagt aan het veilig stallen van fietsen in verband met diefstal.

Effectiviteit

De effectiviteit zegt iets over de mate waarmee een maatregel eventuele overlast kan tegengaan.

Doorlooptijd

De doorlooptijd bepaald op wat voor termijn een maatregel gerealiseerd kan worden, rekening houdend met de uitvoerbaarheid.

Kosten

Hierbij wordt een inschatting gedaan van de kosten benodigd om de maatregel te realiseren.

Per maatregel doen we een inschatting per indicator. We toetsen de volgende maatregelen:

1. Structurele hoogwaardige stallingslocaties
2. Fietsparkeerverbod
3. Tijdelijke stallingslocaties
4. Bewegwijzering naar een stallingslocatie
5. Zichtbaarheid stallingslocatie verbeteren
6. Flyers bij verblijfsvoorzieningen
7. Zadelhoezen bij goed/foutparkeren
8. Gastheren
9. Handhaving

Het afwegingskader is weergegeven in tabel 1.

Maatregel	Uitvoerbaarheid	Veiligheid	Effectiviteit	Doorlooptijd	Kosten
1. Structurele hoogwaardige stallingslocaties	+	++	+	--	--
2. Fietsparkeerverbod	+-	+	+	-	+
3. Tijdelijke stallingslocaties	+	+-	+	+	--
4. Bewegwijzering naar stallingslocaties	++	+-	+	+	+
5. Zichtbaarheid stallingslocaties verbeteren	++	+-	++	+	+
6. Flyers bij verblijfsvoorzieningen	++	+-	++	++	++
7. Zadelhoezen bij goed/foutparkeren	++	+-	+	++	++
8. Gastheren inzetten	+-	+	+	+-	--
9. Handhaving inzetten	-	+	+	+-	-

Tabel 1 | Afwegingskader maatregelen.

Op korte termijn (dit jaar) zijn de communicatieve maatregelen het meest geschikt om te realiseren. Voor maatregel 6 (flyers) en 7 (zadelhoezen) kan op korte termijn een ontwerp worden gemaakt waarna ze besteld kunnen worden. Op dit moment kunnen de flyers en zadelhoezen verspreid worden onder ondernemers in het centrum en verblijfsvoorzieningen in de omgeving, zoals campings en vakantieparken. Naast de korte doorlooptijd zijn deze maatregelen relatief goedkoop, zijn ze effectief en goed uitvoerbaar. Ze hebben geen invloed op de veiligheid van het parkeren van fietsen. Op korte termijn kunnen ook voorbereidingen worden gestart of getroffen voor de overige maatregelen.

Op middellange termijn (1-2 jaar) bieden de maatregelen 3 (tijdelijke stallingslocaties), 4 (bewegwijzering naar stallingslocaties) en 5 (zichtbaarheid stallingslocaties verbeteren), 8 (gastheren) en 9 (handhaving) mogelijkheden. Deze maatregelen zijn duurder dan maatregelen 6 en 7. Maatregelen 3, 4, en 5 zorgen voor een verbetering van bezoekers, omdat zij (onbewust) meer begeleid worden naar de stallingsmogelijkheden in en rond het centrum van Renesse. De aanwezigheid van handhaving en/of gastheren zorgt voor een betere veiligheid voor geparkeerde fietsen.

Lange termijn (3+ jaar) gaat over de realisatie van maatregel 1 (structurele hoogwaardige stallingslocaties) en 2 (instellen fietsparkeerverbod). Voor deze maatregelen dienen uitgebreide voorbereidingen getroffen te worden, zoals het inpassen, aanschaffen en plaatsen van de gewenste stallingen en het doorlopen van de drie stappen genoemd in de deelparagraaf 'Fietsparkeerverbod'. Dit gaat gepaard met een uitvoeringsbesluit en een toevoeging aan de APV die vastgesteld moet worden door de gemeenteraad. Voor de kosten van het realiseren van de stallingslocaties zal een bedrag gereserveerd moeten worden binnen het budget. Uiteindelijk biedt een hoogwaardige stallingslocatie als enige maatregel de mogelijkheid om de fiets beveiligd te stallen.

KOSTENINDICATIE

In het afwegingskader is het aspect kosten op hoofdlijnen meegewogen. In deze paragraaf gaan we per type maatregel concreet in op de verwachte kosten ervan. Dit doen we aan de hand van prijzen die openbaar vindbaar zijn, eenheidsprijzen en uurtarieven.

Maatregel	Kosten	Uitgangspunten
1. Structurele hoogwaardige stallingslocaties	ntb	Afhankelijk van vele factoren
2. Fietsparkeerverbod	€ 3.000,00	1x bord + flespaal per inprikker (8) centrum Renesse + 4x herhaling à €250,- per locatie. Exclusief plaatsing
3. Tijdelijke stallingslocaties	€ 26.000,00	40 Fietsnietrekken (totaal 320 stallingsplaatsen) à €650,- per stuk (koop). Exclusief plaatsing/verwijdering/opslag
4. Bewegwijzering naar stallingslocaties	€ 4.000,00	2x Bord + flespaal per inprikker (8) centrum Renesse in à €500,- per inprikker. Exclusief plaatsing
5. Zichtbaarheid stallingslocaties verbeteren	€ 1.500,00	4 spandoeken boven weg (500 x 70 cm). Inclusief ontwerp à €500,- en exclusief plaatsing
6. Flyers bij verblijfsvoorzieningen	€ 600,00	1000 stuks à €0,10. Inclusief ontwerp à €300,- en exclusief verspreiding
7. Zadelhoezen bij goed/foutparkeren	€ 1.000,00	1000 stuks à €1,-. Exclusief voorbereiding en aanbrengen op fietsen
8. Gastheren inzetten	€ 16.640,00	o.b.v. 16 uur per week gedurende 26 weken à €40,- per uur
9. Handhaving inzetten	€ 10.400,00	o.b.v. 4 uur per week gedurende 26 weken à €100,- per uur

Tabel 2 | Kostenindicatie maatregelen.

RESUMÉ

We adviseren in te zetten op het realiseren en opwaarderen van minimaal vier stallingslocaties rondom het centrumgebied van Renesse. Daarnaast adviseren we in het centrumgebied de beeldkwaliteit te versterken door een fietsparkeerverbod in te stellen en een gedragsverandering te starten door de inzet van 'gastheren' die fietsers wijzen op de mogelijkheden van veilig en hoogwaardig stalen rondom het centrum. Daarnaast kan handhaving bijdragen bij het tegengaan van excessen. Goede en duidelijke bewegwijzering naar, en communicatie omtrent de stallingsmogelijkheden draagt bij aan de vindbaarheid van de stallingsmogelijkheden voor bezoekers, wat overlast tegengaat.



Figuur 6 | Bike Bricks (fietsparkeervakken)



Figuur 7 | Fietsparkeertapijt (tijdelijke fietsparkeervakken)



Figuur 8 | Fietsnietjes tijdelijk ten behoeve van evenement.