Advies verbeteren Fietsparkeren centrum Tilburg



Gemeente Tilburg

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Fietsweetjes	4
Poststraat	5
Vijfsprong	8
Emmapassage	11
Heuvel	13
Pieter Vreedeplein	16
Happy Italy	18
Fietsgarages	20
Fietsgarage Katterug	21
Fietsgarage Heuvel	23
Fietsgarage Pieter Vreedeplein	25
Fietsgarage concertzaal	27
Fietsenstallingen Station	29
Verbinden en verleiden	31
Goed geregeld	33
BIJLAGE: Overzicht betrokkenen	35

Inleiding



Gesprekken met bewoners en belanghebbenden voor de Vijfsprong.

De Tilburgse binnenstad als ontmoetingsplek, waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Gastvrij, bedrijvig, bereikbaar en aantrekkelijk. Dit is waar Tilburg voor gaat met de blik op 2040. Zo is het ook omschreven in de vastgestelde mobiliteitsaanpak. Dat is uitdagend, want veel verschillende functies zorgen voor veel verschillende gebruikers en dus ook verschillende (mobiliteits)wensen.

We zien nu al dat het fietsparkeren op sommige plekken in de binnenstad voor overlast zorgt, wat afbreuk doet aan de ambities die er zijn. Plein Civiel is gevraagd om concrete maatregelen te bepalen om deze overlastplekken (hotspots) op korte termijn aan te pakken. Als basis voor deze maatregelen geldt het Aanbevelingenrapport Fietsparkeren in de Binnenstad (Empaction, juni 2016). Gezien de ontwikkelingen in de binnenstad de komende jaren zijn dit in sommige gevallen tijdelijke maatregelen.

Dit rapport is dan ook een uitvoeringsdocument met concrete maatregelen, die aansluiten bij de huidige situatie. Om te zorgen dat het fietsparkeren ook in 2040 nog aansluit bij de behoeftes is het zaak om dit integraal met de ontwikkelingen van de binnenstad op te pakken. Daarbij zijn de ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk. Hierdoor vervallen de komende tijd nog enkele stallingen, alternatieven moeten dan wel beschikbaar zijn.

Zeker niet minder belangrijk zijn echter ook maatschappelijke ontwikkelingen. Een besluit om de openingtijden van de horeca te verruimen heeft direct gevolg voor de parkeerbehoefte en moet dus ook meegenomen worden in een dergelijke overweging. Verder zien we dat ‘de fiets’ veranderd. Mensen kiezen steeds vaker voor andere type fietsen, die groter en zwaarder zijn. Dit heeft gevolgen voor het ruimteslag en de vormgeving van de ingang van fietsgarages. Overige aandachtspunten voor het fietsbeleid zijn de parkeervoorzieningen voor scooters en brommers, fietsparkeren bij evenementen en bereikbaarheid fietsenstallingen in het voetgangersgebied.

Gebruiker centraal

Ook in de binnenstad staat ‘de’ gebruiker centraal. Lastig is wel dat er hier heel veel verschillende gebruikers zijn. En dat zij een verschillende beleving hebben, bijvoorbeeld van wat overlast is. Maar als de openbare ruimte van ons allemaal is, moeten we een oplossing zoeken die zoveel mogelijk gebruikers past.

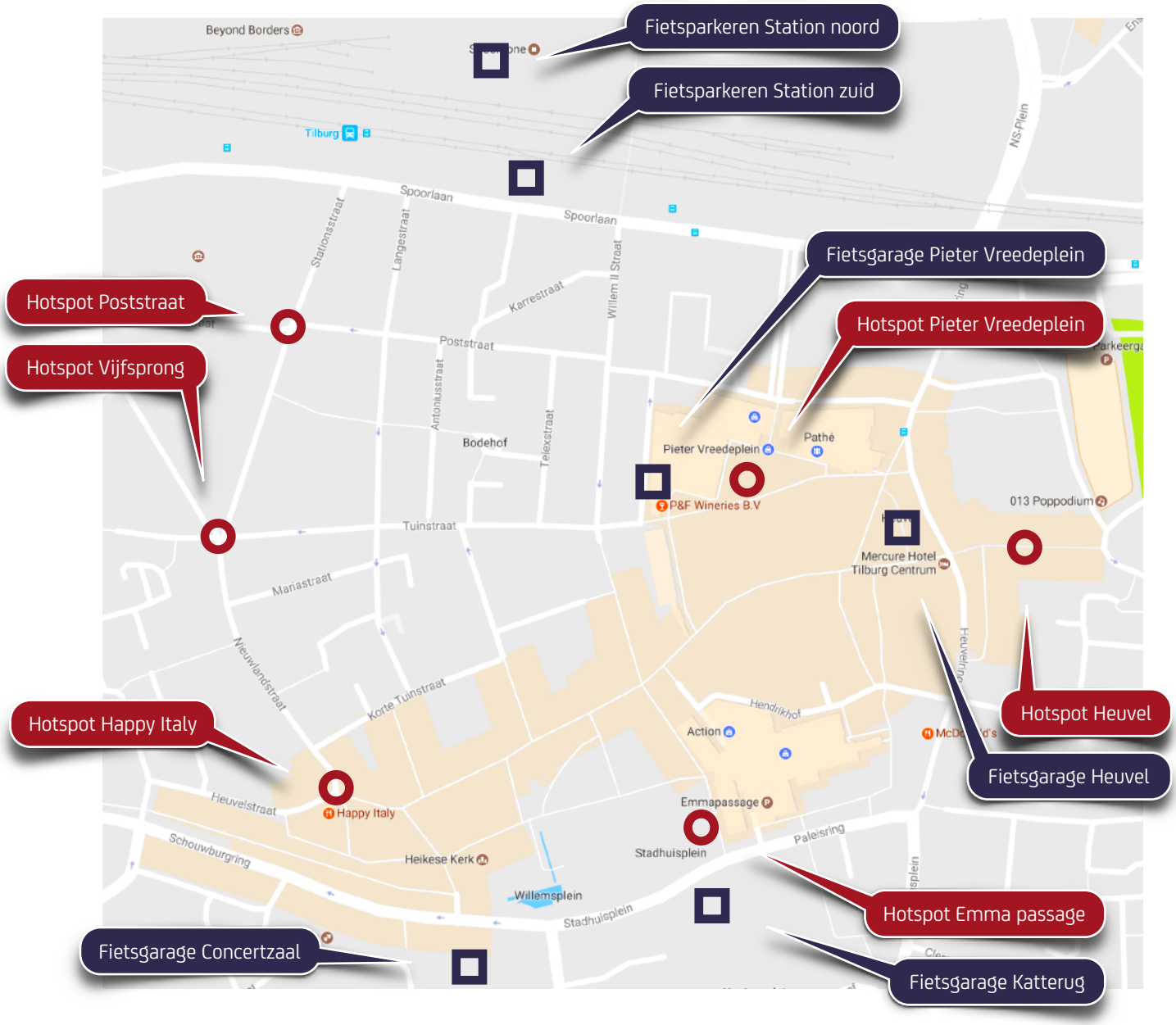
Om dit te bereiken hebben we gesproken met bewoners, ondernemers en parkeerders. Wat in vele gevallen natuurlijk dezelfde mensen zijn. Maar ook werknemers van bedrijven in de stad, treinreizigers, winkelbezoekers en mensen die op stap gaan. ’s-Ochtends vroeg, buiten bij min 3

graden en midden in de nacht. Een overzicht, inclusief de bij de gemeente intern geraadpleegde mensen, is opgenomen in de bijlage.

Beperking zorgt voor creativiteit. Dat is een mooi gegeven. In dit geval is vaak het een beperkte fysieke ruimte, tenzij je fietsparkeren alle ruimte wilt geven. Daarom zijn we op zoek gegaan naar andere oplossingen. Samenwerking met gebruikers bijvoorbeeld, maar ook sturing in gedrag en houding. En hoe gastvrij komt de stad eigenlijk over?

Locatie hotspots en fietsgarages

In onderstaand zijn de locaties aangegeven van de hotspots en fietsgarages die in dit rapport besproken worden.



Fietsweetjes



Fietsers zetten hun fiets het liefst naast andere fietsen. Palen en hek nodigen ook uit om tegen te parkeren.

Dit advies gaat over fietsen en fietsers en de voorzieningen die daarbij passen. In dit hoofdstuk hebben we een aantal feitjes hierover op een rij gezet.

Een fiets is niet zomaar een fiets. Met een kroegfiets ga je anders om dan met een dure bakfiets. En op je tourfiets of spiksplinternieuwe E-bike ben je net wat zuiniger. Die zet je het liefst op een bewaakte plek.

Op straat zie je steeds vaker grote of zware fietsen: bakfietsen, fietsen met een mand of rek voorop, elektrische fietsen, driewielers, ligfietsen, aanhangfietsen.

Een fietser is niet zomaar een fietser. Ga je werken in de stad, woon je er of doe je even snel een boodschap? Veel fietsers willen hun fiets even snel stallen om een boodschap te doen terwijl anderen hun fiets parkeren en een hele dag gaan werken.

Mensen die hun fiets kort parkeren, willen vooral snel hun fiets kwijt. Je zet hem op de standaard of ergens tegenaan en neemt ook niet de moeite om hem extra te bevestigen. De parkeertijd is een half uur tot een uur.

Lang parkeerders willen hun fiets minimaal ergens aan vastmaken, of stallen waar er toezicht of bewaking is.

Fietsers vertonen kuddegedrag en zetten hun fiets het liefst naast andere fietsen. Palen en hek nodigen ook uit om tegen te parkeren.

Differentiatie in voorzieningen is nodig om het aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag.

Wees blij met de enorme hoeveelheid fietsen, auto's geven in de binnenstad veel meer problemen. Op één autoparkeerplaats kun je maar liefst 8 tot 14 fietsen kwijt.

Als de voorzieningen eenmaal goed zijn, gedragen fietsers zich ook goed. Als je besluit de wensen van fietsers te negeren, gaat het mis.

Uit landelijk onderzoek is gebleken dat fietsers zowel in winkels als de horeca zorgen voor veel bestedingen. Zo besteedt een bezoeker op de fiets gemiddeld 6% meer in de binnenstad als een bezoeker die met de auto komt (bron: onderzoek DTNP/Radboud Universiteit).

Poststraat

Bij de aansluiting van de Poststraat op de Stationstraat staan erg veel fietsen geparkeerd. Deze beperken de doorgang voor voetgangers en geven een erg rommelig beeld. In de Poststraat en de Stationstraat staan geen fietsenrekken. Dit knelpunt is met name ontstaan doordat er in de Stationstraat richting station geen fietsen meer mogen worden geplaatst.

Op de rand van de verbodszone worden fietsen geparkeerd door bewoners, treinreizigers, werknemers en bezoekers van de bedrijven in de Stationsstraat. Een aantal bedrijven beschikken over een eigen fietsenstalling voor medewerkers. Deze worden bijvoorbeeld door de Politie en Tiwos goed gebruikt, door het callcenter matig.



De mensen die naar het station gaan geven een aantal redenen waarom ze hier parkeren; de fiets staat hier veiliger, daar moet ik betalen, er is weinig plek op het station en het parkeren duurt daar lang. Niet alle genoemde redenen kloppen in de praktijk, echter het beeld is er dus wel. Zo is alleen de bewaakte stalling betaald.

Vlak na de buiteninventarisatie is er aan de noordkant van het station een nieuwe stalling met 300 plekken geopend. Tot 2020 wordt het aantal stallingsplaatsen bij het station nog flink uitgebreid. Naast het feit dat er natuurlijk voldoende capaciteit op het station moet zijn, moet deze ook voldoende aantrekkelijk zijn voor fietsverkeer wat van de zuidkant naar het station komt. Tot het



"Mijn fiets is op het station al twee keer gestolen en hier nog nooit. Daar moet ik helemaal naar boven en dat duurt veel te lang. Parkeren op het station, echt niet!"

moment dat deze capaciteit beschikbaar is zal er een grotere fietsparkeerdruk blijven in deze omgeving. Voorzieningen in deze tijdelijke situatie moeten daarop afgestemd worden.

Daarnaast zijn de parkeerplaatsen bij het station geen goed alternatief voor mensen die een bestemming in de Stationsstraat hebben, zoals bezoekers van de bedrijven. Deze bezoekers willen hun fietsen vaak voor kortere tijd in de buurt stallen. Ook hiervoor zijn voorzieningen in de straat nodig, net zoals de gemeente deze biedt voor autobezitters.

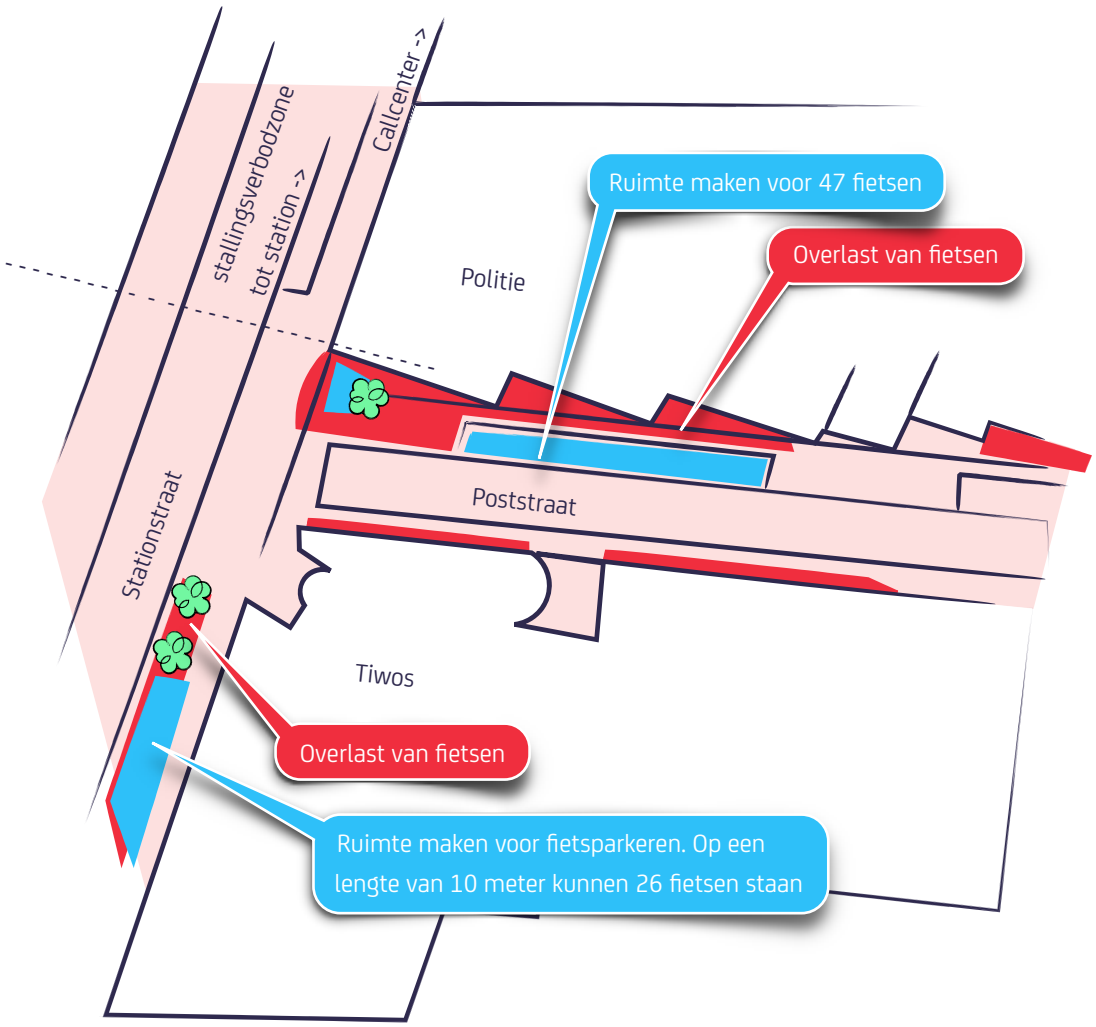
Bij de huidige inrichting van Stationstraat is ervoor gekozen om aan de westzijde over de gehele lengte een breed trottoir te maken zodat dit een soort loper richting de stad vormt. Daarom zijn de autoparkeerplaatsen ook aan de oostzijde van de weg gemaakt. Voor het beeld is het vooral bepalend dat er netjes wordt geparkeerd. Of het auto- of fietsparkeerplaatsen betreft maakt minder uit. Op deze locatie zijn op dit moment geen tellingen beschikbaar.



Voorbeeld van het ombouwen van een autoparkeervak. Hiermee wordt direct een duidelijk signaal afgegeven dat de gemeente fietsen belangrijk vindt en gastvrij is voor fietsers.

Verbetermogelijkheden

1. Stallingen op het trottoir van de Stationstraat plaatsen voor de fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers van de bedrijven. In de Poststraat de aanwezig autoparkeerplaatsen hiervoor gebruiken. Een risico bij het maken van deze voorzieningen is dat mensen ook buiten de voorzieningen fietsen gaan bijplaatsen. Dit speelt zeker in de periode tot dat alle geplande stallingen bij het station gerealiseerd zijn.
2. Afspraken maken met het callcenter om het parkeren op eigen terrein beter te benutten.
3. Aantrekkelijker maken van het parkeren op het station zodat deze mensen niet meer in (de buurt van) de Poststraat willen gaan staan. Communiceren van de goede gratis parkeermogelijkheden op het station en coachen van mensen om op het station te gaan parkeren.


Callcenter ->
stallingsverbodzone
tot station ->
Ruimte maken voor 47 fietsen
Overlast van fietsen
Politie
Poststraat
Stationstraat
Tiwos
Overlast van fietsen
Ruimte maken voor fietsparkeren. Op een lengte van 10 meter kunnen 26 fietsen staan

Vijfsprong

Op de vijfsprong staan erg veel fietsen geparkeerd. Mensen parkeren hun fiets in het hek en ontnemen hiermee het zicht op het parkje. Voor de studentenhuizen staan fietsbeugels maar dit zijn er veel te weinig. Geparkeerde fietsen zorgen regelmatig voor overlast voor de aanwonenden en geven een rommelig beeld op een plek die eigenlijk heel waardevol is, door het kleine parkje binnen de stedelijke omgeving. Dit parkje is in de jaren al verkleind en we willen het niet verder inperken.



Fietsen in het hek van het parkje. Het hek lijkt ook wel erg veel op een fietsenstalling, handig om je slot aan vast te maken.

Mensen stallen om verschillende redenen hun fiets op de vijfsprong. Het zijn bewoners uit de buurt, in de aangrenzende studentenhuizen wonen bijvoorbeeld al dertig mensen die allemaal een fiets buiten hebben staan. Verder zijn het werknemers en gasten van bedrijven en horeca in de buurt maar ook bezoekers van het station. De studenten geven aan dat ze (liever) niet ver willen lopen voor hun fiets. Station bezoekers geven als reden dat het hier makkelijker en sneller parkeren is en dat ze hun fiets hier vast kunnen maken aan het hek. Mensen weten niet dat het niet mag, dus waarom niet?



De afgelopen jaren is het karakter van de Stationsstraat flink veranderd doordat diverse gebouwen een andere bestemming hebben gekregen zoals horeca en studentenwoningen. Dat zorgt ervoor dat de straat ook ruimte moet bieden aan een andere type gebruiker dan voorheen en dat zijn voor een deel ook mensen die behoefte hebben aan fietsparkeren op straat. Dit is niet terug te zien in de

inrichting, waarin vooral ruimte is gereserveerd voor terrassen, wandelen, groen en incidenteel het parkeren van auto's. Het trottoir aan de westzijde van de weg wordt daarbij gezien als brede loper van het station de stad in.

In dit deel van de stad zijn geen fietsgarages en is er vrijwel geen ruimte beschikbaar om fietsen te stallen. Omdat op de vijfsprong wel ruimte is kiezen mensen voor deze voor hen logische plek.
In het Mobiliteitsplan is het realiseren van een voorziening voor langparkeren, zoals bijvoorbeeld een fietsgarage, aan de westzijde van het centrum als actie opgenomen. Deze voorziening is niet specifiek bedoeld om de problemen rond de vijfsprong op te lossen, maar zal hier zeker aan bijdragen.



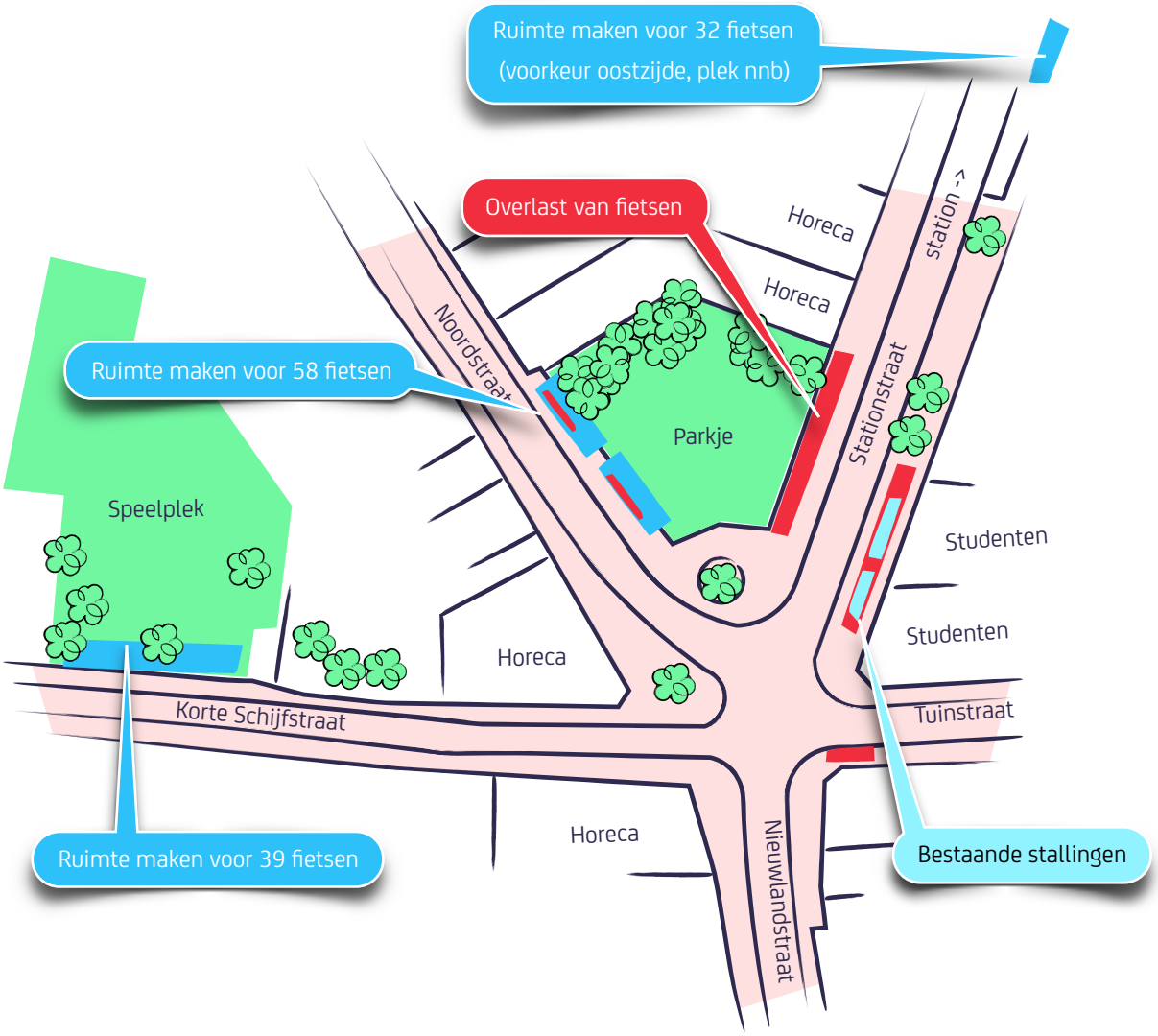
Alternatief voor de afscheiding van het parkje zodat deze voor het fietsparkeren minder logisch wordt.

Wanneer we de overlast op de vijfsprong echter willen verlagen zijn er daarnaast ook voorzieningen op maaiveld in de directe omgeving nodig.

Uit tellingen blijkt dat met het realiseren van 130 extra plaatsen voldaan wordt aan de huidige behoefte met daarin nog een kleine reserve. In deze aantallen is nog rekening gehouden met het parkeren door treinreizigers en is geen rekening gehouden met de aanleg van een voorziening voor lang parkeren.

Verbetermogelijkheden

1. Aantrekkelijker maken van het parkeren op het station zodat de vijfsprong geen goed alternatief meer is voor treinreizigers. Communiceren van de gratis parkeermogelijkheden op het station en coachen van mensen om op het station te gaan parkeren.
2. Concreet uitvoering geven aan de actie voor het realiseren van een voorziening aan de westzijde van het centrum voor langparkeren, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan. Houd hierbij rekening met de gewenste toekomstige ontwikkelingen van de binnenstad en met name het dwaalgebied. Zoek voor de realisatie samenwerking met (particuliere) bouwinitiatieven.
3. Parkeervoorzieningen maken in de Korte Schijfstraat door een rand van de speelplek af te halen.
4. Parkeervoorzieningen in de Noordstraat maken tegen het parkje aan. Hiervoor moet de rand van het parkje aangepast worden. Er moet wel voldoende loopruimte op het trottoir overblijven.
5. Extra parkeervoorzieningen maken op het trottoir van de Stationsstraat, niet tegen het parkje. Bewoners willen liever andere voorzieningen dan beugels.
6. Aanpassen van de afscheiding van het parkje. Het hek vervangen door een zachtere afscheiding waardoor deze plek minder uitnodigt tot het parkeren van fietsen, een aantrekkelijker beeld vormt en uitnodigt om het parkje in te lopen. Het parkje krijgt daarmee een grotere gebruikswaarde.


Ruimte maken voor 32 fietsen
(voorkeur oostzijde, plek nnb)
Overlast van fietsen
Horeca
Horeca
station ->
Noordstraat
Ruimte maken voor 58 fietsen
Parkje
Stationstraat
Speelplek
Studenten
Studenten
Horeca
Korte Schijfstraat
Tuinstraat
Horeca
Nieuwlandstraat
Ruimte maken voor 39 fietsen
Bestaande stallingen

Emmapassage

Er staan veel fietsen geparkeerd bij de ingang van de Emmapassage. Er parkeren met name mensen die de Emmapassage bezoeken. Deze mensen hebben behoefte aan een voorziening voor kort parkeren voor 30 fietsen. Deze zijn nu niet aanwezig op korte afstand. De nabijgelegen fietskelder Kattenrug is bedoeld voor mensen die langer in de stad willen verblijven, deze wordt momenteel bijna niet gebruikt.

Tijdelijke situatie

Het Stadhuisplein, het gebied tussen de Emmapassage en het stadskantoor, kent de komende jaren een hoge druk op de beschikbare ruimte. Het gebied wordt op termijn volledig nieuw ingericht waarbij ook de huidige ingang naar de Emmapassage wordt aangepast. Dit jaar starten de bouwactiviteiten aan het stadskantoor wat uitgebreid wordt. Ook de geplande route voor het bouwverkeer gaat over het Stadhuisplein.

In de huidige situatie is er op zaterdag een markt waardoor er geen geschikte ruimte beschikbaar is voor het bovengronds fietsparkeren, de rest van de week wel. Het is nog niet duidelijk of de markt tijdens de bouwperiode ook nog ruimte in beslag gaat nemen. In het kader van het project kernwinkelgebied zal besloten worden welke functies terugkomen in de nieuwe inrichting.





"Als ik een snel boodschapje ga doen wil ik zo dicht mogelijk mijn fiets neerzetten. Een parkeergarage is dan echt te veel gedoe. Het mag er en er staan al fietsen dus waarom niet hier?"

Ook in de tijdelijke situatie zal de vraag naar het kort parkeren blijven staan, in verband met de beperkte ruimte en de bouwverkeer in het gebied is het mogelijk nog wel belangrijker om dit in deze periode goed te regelen.

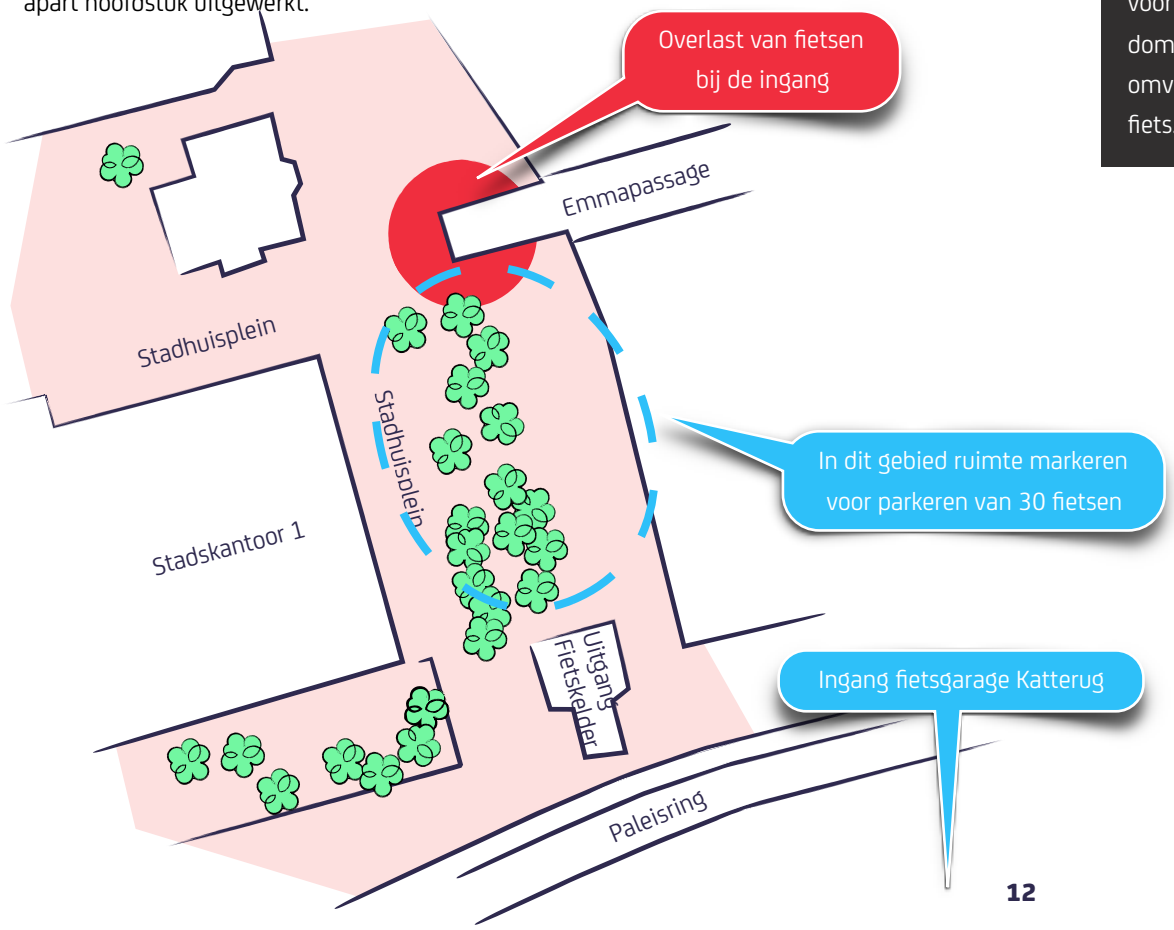
De locaties die aangewezen worden kunnen wisselen in de tijd. De parkeervoorzieningen zijn dus echt tijdelijk en mogen dat ook uitstralen. Dit is een mooi kans om ervaring op te doen met nieuwe voorzieningen. Aandachtspunt is de bereikbaarheid van de aangewezen locaties met de fiets in relatie met het voetgangersgebied.



Voorbeeld van het markeren van fietsparkeerruimte met eenvoudige middelen. Een lijn of vlak markeert de ruimte voor de fietsen. Nietjes om de paar meter voorkomen een domino-effect bij het omvallen van een fiets.

Verbetermogelijkheden

1. Inrichten van een ruimte voor het kort parkeren van fietsen in de vorm van een visuele markering. Vaak zijn witte lijnen al voldoende en blijken fietsers vanzelf al netjes in de vakken te parkeren. Dit kan uitgevoerd worden met markering maar er kan ook een vlak met afwijkende stenen worden aangebracht. Met tekst of een symbool duidelijk maken dat je hier je fiets mag parkeren, eventueel op bepaalde tijden. Verwijs ook naar een alternatieve parkeerplek, de fietsgarage Katterug.
2. Reserveer in de plannen voor de herinrichting van het Stadhuisplein voldoende ruimte voor het kort parkeren van fietsen.
3. Bevorderen van het gebruik van de fietsgarage Kattenrug. Deze verbetermogelijkheid is in een apart hoofdstuk uitgewerkt.



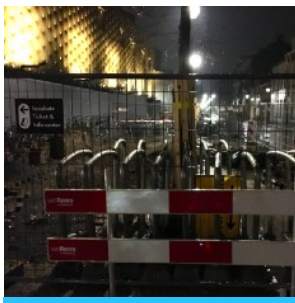
Heuvel

De Heuvel is dè uitgaansstraat van Tilburg en veel bezoekers komen op de fiets. Op donderdag en in het weekend is dit 's-nachts goed te zien. Er staan (vrijwel) geen fietsbeugels in de buurt maar er is wel een fietsgarage. Desondanks staan er soms wel 280 fietsen in en rond straat geparkeerd. Voor een groot deel (ca. 100 fietsen) blijken dit ook werknemers van de horeca te zijn. Naast de beschikbaarheid en bekendheid van de parkeercapaciteit is ook het gedrag van de mensen oorzaak van het probleem.

Het gevolg is dat met name aan het begin en eind van de straat een rommelig beeld ontstaat maar erger nog is dat het op een aantal plekken de bereikbaarheid (voor Julianastate) en veiligheid (bij café Philip) beïnvloed doordat herhaaldelijk geparkeerd wordt voor een nooduitgang. Werknemers van het café verwijderen nu zelf de fietsen maar er is behoefte aan een duurzame oplossing.



Eén van de plekken waar veel fietsen staan is de hoek bij de Tivolistraat. Opvallend is dat voor de Tivolistraat een ontwerp beschikbaar is voor een toekomstige renovatie waarbij het aantal huidige fietsenstallingen wordt verminderd. Gezien de problemen op dit punt is vanuit het oogpunt van fietsparkeren het tegenovergestelde wenselijk.



Bij de renovatie van de Tivolistraat worden fietsbeugels verwijderd.

Fietsgarage Heuvel kan beter benut worden tijdens de nachtelijke uren. Dat geldt ook voor fietsgarage Pieter Vreedeplein die mogelijk als overloop kan dienen voor garage Heuvel. Daarnaast blijft de behoefte om fietsen nabij de Heuvel op straat te stallen. Dit vanwege een capaciteitstekort in de fietsgarage, maar - zeker niet minder belangrijk - ook omdat een deel van de bezoekers van de korte Heuvel nu eenmaal liever hun fiets op straat wil parkeren. Het niet faciliteren van deze wens zorgt ervoor dat fietsers zelf een plek zoeken om hun fiets te stallen. Het is beter om dit wel te faciliteren. Belangrijk is daarbij dat er op verschillende plekken op de route naar de Heuvel een voorziening is.



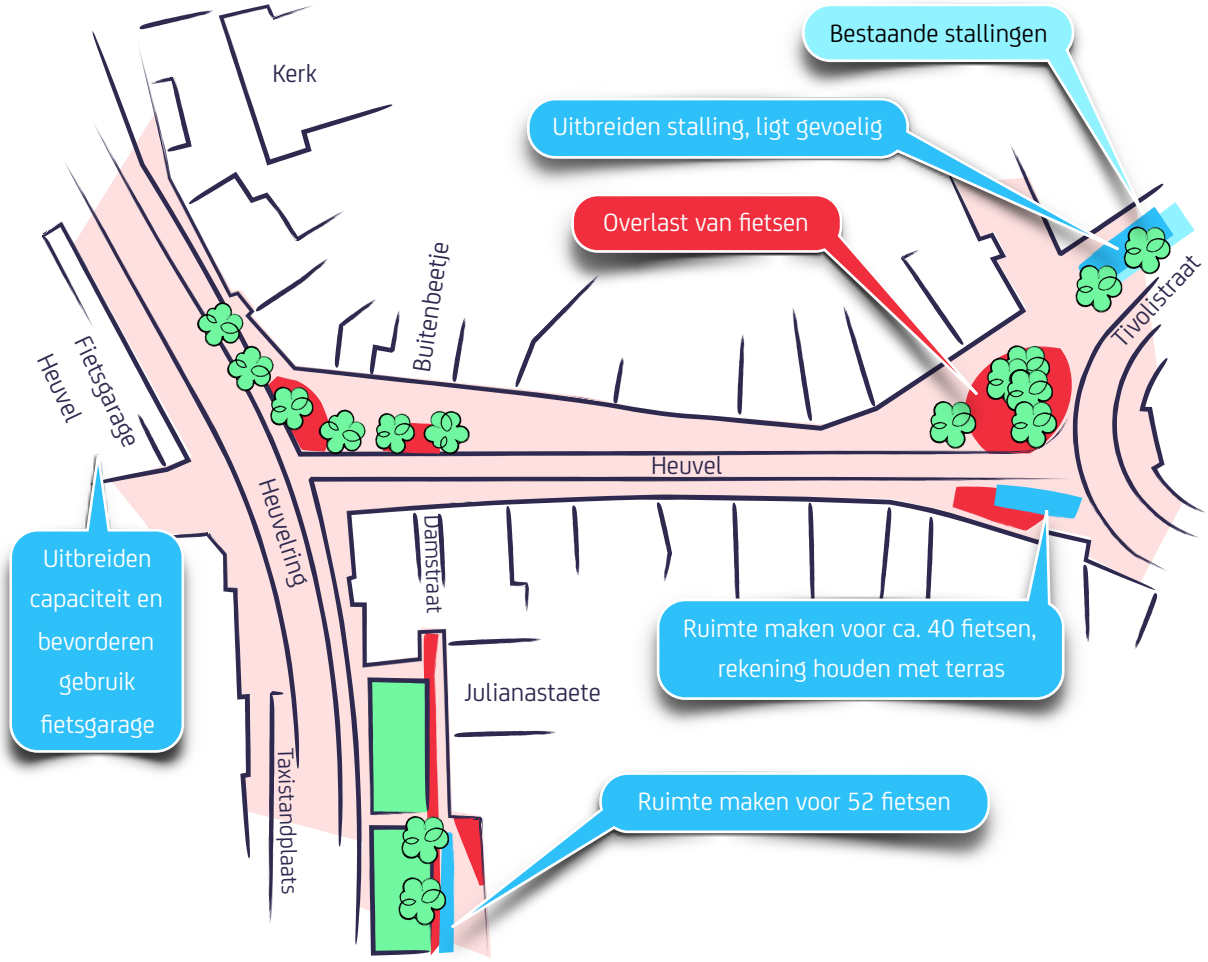


In de fietsgarage Heuvel zijn de achterste plekken lastig bereikbaar door de smalle gangpaden.

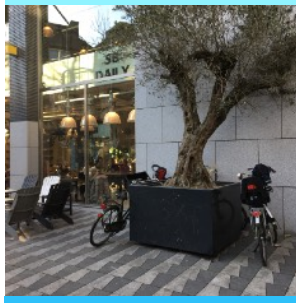
Verbetermogelijkheden

1. Uitbreiden van de capaciteit of bevorderen van het gebruik van fietsgarage Heuvel en Pieter Vreedeplein. Deze verbetermogelijkheden zijn in een apart hoofdstuk verder uitgewerkt.
2. Aanbrengen van fietsparkeervoorzieningen of aangeven van plekken waar fietsen mogen parkeren.
3. Bij café Philip duidelijker maken waar de nooduitgang is met een markering op de grond en een bord met waarschuwing. Hier is coaching of uiteindelijk handhaving ook belangrijk omdat de situatie de veiligheid in het geding kan brengen.
4. Afspraken maken met ondernemers om werknemers (ongeveer 100 personen) het goede parkeervoorbeeld te laten geven en in de garage te parkeren. Maar ook om parkeren op hun eigen terras niet toe te laten. Want een fiets op op straat trekt andere fietsen aan.
5. Periodiek parkeercoaches inzetten zoals dat ook met de kermis gebeurt.

6. Rondom het gebied zijn nog meer mogelijkheden om fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Deze liggen echter wat verder weg van het gebied en/of vergen een grotere investering. Wij adviseren om eerst de bovengenoemde verbetermogelijkheden uit te voeren en het effect hiervan te monitoren. In de toekomst kunnen mogelijk fietsparkeervoorzieningen worden gemaakt in de parkeergarage Tivolistraat, in de ontwikkelingen van het Veemarktkwartier of kunnen afspraken gemaakt worden met de kerk over periodiek gebruik van hun terrein.



Pieter Vreedeplein



Geparkeerde fietsen tegen de bloembakken ondanks actief handhaven.

Veel mensen die gebruik maken van de winkels en bioscoop aan het Pieter Vreedeplein parkeren hun fiets op het plein. Uit tellingen, uitgevoerd in april 2016, bleek dat er zo'n 200 fietsen buiten de rekken geparkeerd waren. Deze hoeveelheid fietsen staan ook op donderdag- en zaterdagnacht op het plein, voor een deel zijn dit bezoekers van de bioscoop. In de nabij gelegen fietsgarage Pieter Vreedeplein is nog capaciteit beschikbaar.

In de periode dat de tellingen uitgevoerd zijn was V&D nog open. Nu is de V&D gesloten en is de nieuwe winkel van Hudson's Bay die daar komt nog niet open. De rekken die tegen het gebouw van V&D stonden zijn verwijderd. Ter compensatie is midden op het plein een tijdelijke fietsenstalling gemaakt met bloembakken en bouwhekken en deze stalling wordt goed gebruikt. In de omgeving van de tijdelijke stalling wordt nu actief gehandhaaft en is aangegeven dat de fietsen niet buiten de stalling mogen staan.



Voor de tijdelijke stalling is de ruimte van het terras van Lokaal 7 gebruikt. Als het terrasseizoen weer begint kan de stalling niet op deze plek blijven. Ook wordt de stalling (tijdelijk) tijdens de winterkermis verwijderd.

Een verwijzing naar de fietsgarages (Heuvel en Pieter Vreedeplein) bij de tijdelijke stalling ontbreekt en de beheerders van de garage Pieter Vreedeplein merken niet dat het drukker is in de garage als gevolg van het verwijderen van de plekken bij V&D. Tegen de bloembakken voor de winkels staan nog wel nog gestalde fietsen.

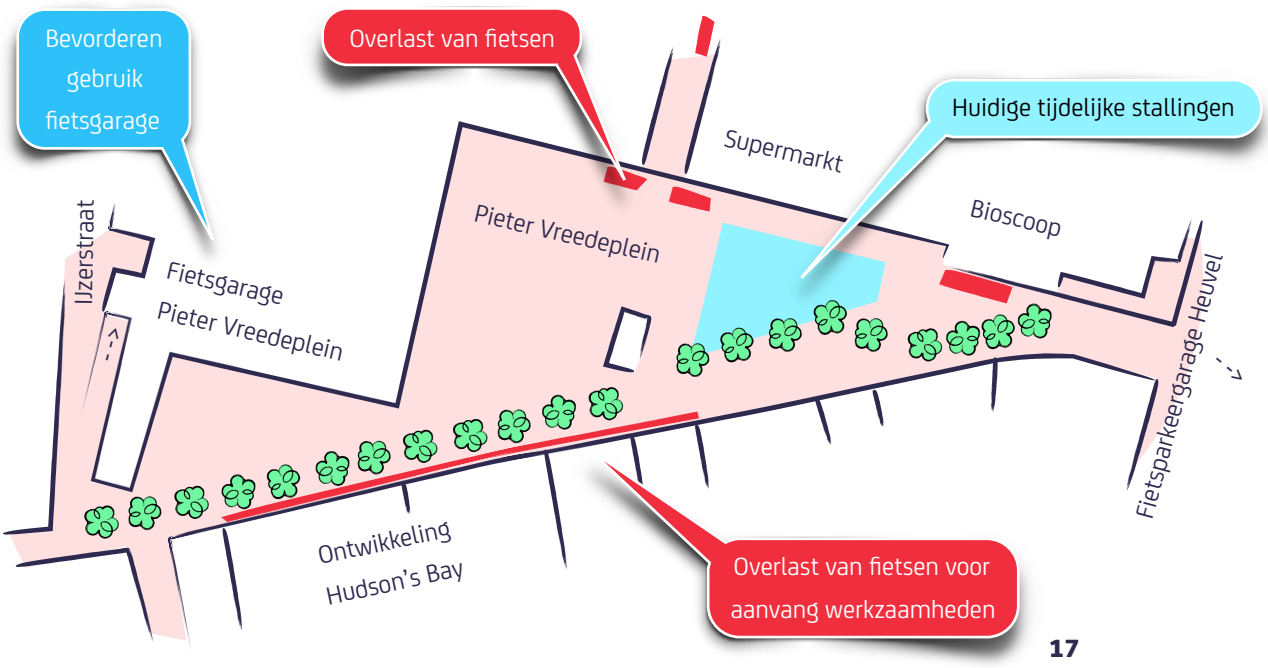
Voor Hudson's Bay komen geen stallingen terug. De verwachting is wel dat de winkel weer meer bezoekers en in ieder geval werknemers zal trekken. De huidige situatie verandert de komende jaren verder door nieuwe (nog verder uit te werken) ontwikkelingen. In deze ontwikkelingen wordt het fietsparkeren meegenomen. In de tussentijd blijft er op het plein een behoefte voor kortparkeerders zoals bezoekers van de supermarkt. Bezoekers van de bioscoop kunnen tot 22.00 uur maken van de garage Pieter Vreedeplein, of de garage aan de Heuvel.



Hudson's Bay zorgt straks voor nog meer parkeerbehoefte. Houd hier tijdig rekening mee.

Verbetermogelijkheden

1. Zorg dat er in de periode tot de nieuwe ontwikkelingen plek is voor kort parkeren. De huidige tijdelijke stalling is daarvoor prima geschikt maar het kan op momenten dat deze plek voor de winterkermis of een terras gebruikt moet worden ook op een andere plek. Monitor het gebruik en hou rekening met het vergroten van de stalling als gevolg van de opening van de Hudson's Bay.
2. Bevorder het gebruik van de fietsgarage Pieter Vreedeplein door de zichtbaarheid te vergroten, openingstijden uit te breiden en actief te verwijzen op het plein en bij de tijdelijke stalling.
3. Ontwikkel acties met bioscoop (bijvoorbeeld spaaractie kaartjes) om meer fietsen in de fietsgarages te krijgen. Maak afspraken met ondernemers over het parkeren van fietsen van werknemers in de fietsgarages.
4. Neem in de nieuw uit te werken plannen fietsparkeren integraal mee. Denk daarbij ook aan voldoende ruimte voor kort parkeren op en rondom het plein.



Happy Italy

Geparkeerde fietsen voor de ingang van Happy Italy zorgen voor een rommelig beeld op het Radiopleintje en belemmeren de doorgang van doorgaande fietsers. Deze horecagelegenheid heeft een groot terras en trekt daarnaast veel bezoekers voor het afhalen van eten. Op drukke tijden is hierdoor de doorgang voor voetgangers en overige fietsers beperkt.

Uit tellingen blijkt dat het niet om grote aantallen fietsen gaat. In de buurt van deze locatie zijn veel fietsenstallingen, die goed gebruikt worden. De plekken in de Kapelhof liggen wat verborgen. Door het grote terras van Happy Italy, de drukke en rommelige inrichting van dit pleintje en onduidelijke aangegeven toegang van het voetgangersgebied is de route naar de fietsenstallingen toe niet logisch en onvoldoende herkenbaar. Hier moet een oplossing gezocht worden in het ontwerp van de openbare ruimte.

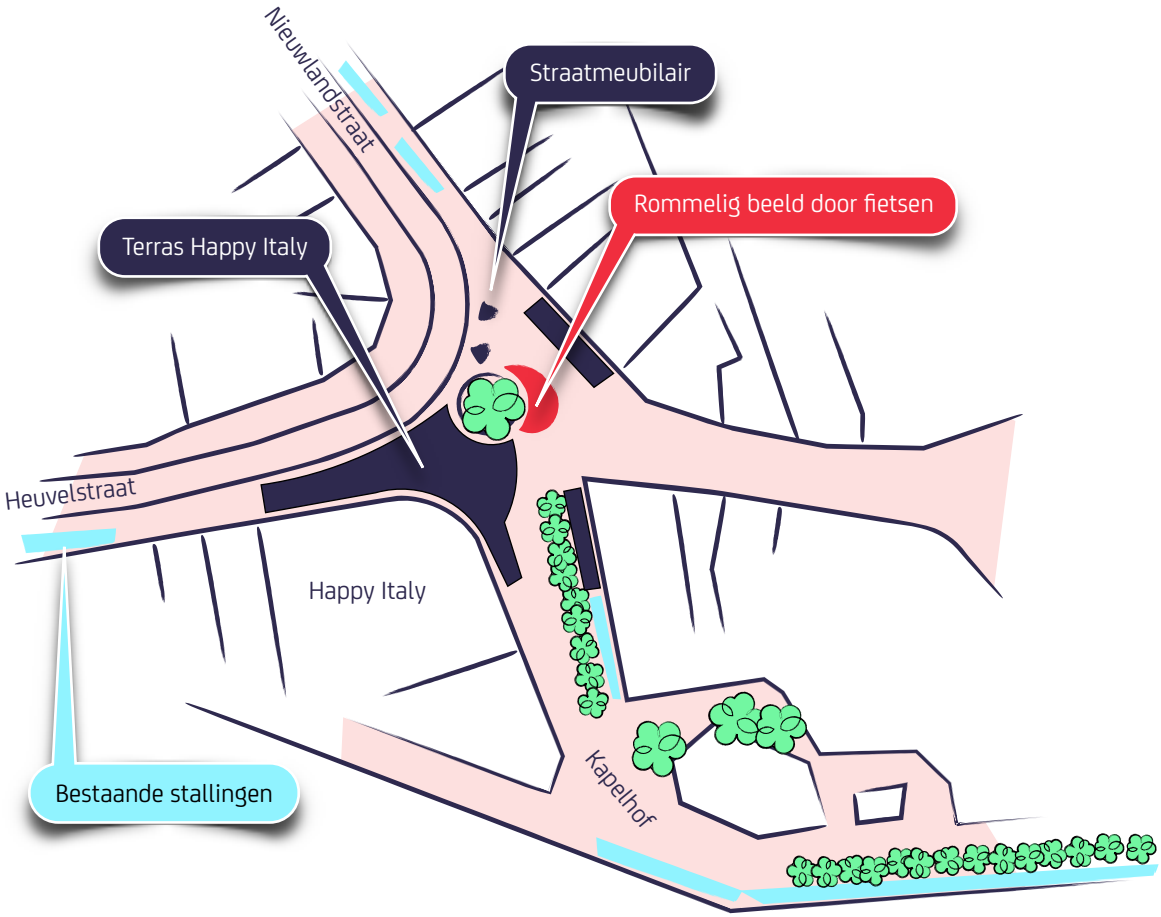


Binnen de gemeente is al een ontwerp beschikbaar om de fietsers beter te begeleiden naar de Kapelhof. In tweede instantie is echter besloten dit ontwerp nog niet uit te gaan voeren. Omdat het fietsparkeren slechts een deel is van de problemen op deze locatie heeft een integrale aanpak de voorkeur, een ontwerp oplossing wordt gezocht in het project “openbare ruimte kernwinkelgebied”.

Het is nog niet duidelijk wanneer dit ontwerp gereed is en tot uitvoering kan komen. Dat maakt deze locatie geschikt om tijdelijke maatregelen uit te proberen, deze kunnen tevens dienen als input voor het ontwerp.

Verbetermogelijkheden

1. Experimenteren met mogelijkheden om de route voor het fietsverkeer beter te sturen bijvoorbeeld met tijdelijke belijning of street-art. Een aandachtspunt hierbij is de grens van het voetgangersgebied.
2. Parkeerplekken duidelijk aangeven.
3. Afspraken maken over beperken terras Happy Italy.
4. Vereenvoudigen bebording en straatmeubilair.
5. Een integraal ontwerp opstellen voor het Radiopleintje waarbij de toegang tot het centrum een logischere inrichting krijgt en minder bebording nodig is. Zoveel mogelijk beperken van het straatmeubilair.



Fietsgarages

Fietsgarages worden veel gebruikt door mensen die hun fiets voor langere tijd, uren of dagen, stallen of mensen die een duurdere fiets hebben. Mensen die een korte boodschap doen willen vooral graag snel en makkelijk in de buurt parkeren. Een fietsgarage zal daar in beperkte mate een acceptabel alternatief voor zijn. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld studenten die een goedkope fiets hebben.

Wat opvalt is dat bij bijna alle hotspots een fietsgarage in de directe nabijheid ligt. Het feit dat er toch een parkeerprobleem in de nabijheid is, geeft al aan dat de fietsgarages niet (volledig) voorzien in de behoefte van mensen. Door beter aan te sluiten op de behoefte van mensen kan het gebruik verbeterd worden. Alle fietsgarages in de binnenstad zijn gratis en bewaakt. De gemeentelijke garage bij het station is niet bewaakt.

In dit hoofdstuk worden verbetermaatregelen voor de fietsgarages genoemd. De vindbaarheid en de bekendheid van de fietsgarages bij de mensen is ook essentieel voor het gebruik. Hierover is meer opgenomen in het hoofdstuk Verbinden en verleiden.



Fietsgarage Katterug



Beeld in fietsgarage Katterug op een dinsdag rond 12.00 uur. Hier worden doorgaans maar 10 tot 25 fietsen per dag geparkeerd.

De ingang van fietsgarage Katterug ligt op 80 meter van de ingang van de Emmapassage. Uit tellingen blijkt dat deze voor maximaal 44% benut wordt (op zaterdagmiddagen tijdens de markt). Op de meeste overige tijden wordt de garage gebruikt door slechts 10 tot 25 mensen. Dat wil zeggen dat er op een normale dag nog zeker 260 plekken vrij zijn.

Uit gesprekken met mensen die parkeren bij de Emmapassage blijkt een deel van de mensen niet te weten dat de fietsgarage hier zit. Daarnaast is de garage slecht toegankelijk voor ouderen met bijvoorbeeld een (zware) elektrische fiets. De enige toegang voor fietsers bevindt zich, ten opzichte van het centrum, aan de overzijde van de Paleisring. Als gevolg hiervan moeten veel fietsers eerst de Paleisring oversteken om bij de ingang van de fietsgarage te komen. Dit voelt als veel tijdverlies.



De enige extra voorziening die aanwezig is een buggy die mensen kunnen lenen. Bijvoorbeeld een oplaadpunt voor elektrische fietsen ontbreekt. De garage is donker en niet aantrekkelijk.

Zeker ook op zaterdagen, wanneer door de wekelijkse markt weinig plek beschikbaar is voor fietsparkeren zou de Katterug een beter alternatief kunnen zijn voor mensen die normaal op straat parkeren bijvoorbeeld bij de Emmapassage.

Plus- en minpunten

- ➕ Er is nog veel stallingsruimte beschikbaar
- ⛔ Garage wordt zeer beperkt gebruikt
- ⛔ De ingang ligt ongunstig
- ⛔ Slecht toegankelijk voor ouderen
- ⛔ Aanwezigheid garage is onbekend bij velen
- ⛔ Onaantrekkelijke sfeer
- ⛔ Geen extra voorzieningen

Verbetermogelijkheden

1. Beter en consequent bewegwijzeren.
2. Aansluitend aan de verbouwing van het stadhuis wordt het Stadhuisplein opnieuw ingericht. Dit biedt kansen om de zichtbaarheid en toegankelijkheid van de Katterug te verbeteren. Een (extra) fietsingang aan de noordkant van de Paleisring ligt meer op de route naar de stad. Het ligt daarnaast voor de hand dat de logische route voor fietsers richting parkeergarage moet zijn in plaats van het voetgangersgebied in. Deze mogelijkheid kan bekeken worden bij het ontwerp voor het Stadhuisplein. Een tweede ingang heeft natuurlijk wel consequenties voor het beheer en toezicht van de garage.
3. Een verbeterde toegankelijkheid en een oplaadpunt voor elektrische fietsen is belangrijk om de garage interessant te maken voor een grote groep ouderen. Ook een (schoon) toilet is een voorziening die daarbij helpt. Een open en frisse uitstraling draagt bij aan het het gebruikscomfort.
4. Een samenhang (en samenwerking) met andere functies in het gebied zorgt voor een natuurlijker gebruik. Hierbij kan gedacht worden aan de bibliotheek, het stadhuis, winkels in de stad of evenementen. Vanuit deze locaties kan actief verwezen worden naar de parkeergarage, ook eventuele voorziening kunnen hierop afgestemd worden. Zoals bijvoorbeeld een Hopperpoint (onder andere voor medewerkers van de gemeente).



Maatregelen die de garage aantrekkelijker kunnen maken: een goed toegankelijke ingang, een frisse uitstraling en de beschikbaarheid van een deelfiets (Hopper).

Fietsgarage Heuvel

Fietsgarage Heuvel wordt goed gebruikt en de 1094 beschikbare plekken zijn regelmatig vol. De garage ligt op een prima plek in de stad en is bereikbaar met een lopende band. Op piektijden staan mensen echter lang te wachten en de rij loopt dan tot op het plein boven de garage. Dat zorgt ervoor dat mensen toch een andere plek zoeken om te parkeren.

Ondanks het goede gebruik zijn er toch nog mensen die niet weten dat de parkeergarage aanwezig is, of gratis is. Zeker in de avond valt de garage minder op.



De garage is dagelijks geopend van 7.30 tot 4.30 uur. Café's en discotheken in de stad sluiten om 4.00 en de eetgelegenheden om 5.00 uur. Het doel is om zo de stappers geleidelijk de stad uit te krijgen. Voor een deel van de stappers en het horecapersoneel, ongeveer 100 mensen die nog schoonmaken na sluitingstijd, biedt de garage hierdoor geen aantrekkelijke parkeermogelijkheid omdat deze te vroeg sluit. Recent heeft de gemeenteraad ook ingestemd met het verruimen van de openingtijden van de horeca naar 6.00 uur, waardoor deze groep mogelijk nog groter wordt.

Tijdens onze inventarisatie waren er kapotte stallingen op de bovenste rij. Omdat de kapotte stallingen gevaarlijke situaties opleverden, zijn deze inmiddels verwijderd. Hierdoor zijn er tijdelijk

Beheerders: "Mensen vragen wel eens naar een toilet maar dat is hier niet. Voor oudere mensen of kleine kinderen maken we wel eens een uitzondering, maar dat mogen we eigenlijk niet." Onder voorzieningen in de Wolvenhoek in 's-Hertogenbosch.



zijn er circa 30 plekken minder beschikbaar. Verder staan de stallingen op sommige plekken erg dicht op elkaar.

Qua voorzieningen is er een oplaadpunt voor elektrische fietsen en er is een pomp aanwezig. ‘Nieuwe” modellen fietsen met bakken passen lastiger in de stallingen. De garage is 27 jaar oud.

Tijdens uitgaansmomenten worden, ook als de garage nog niet vol is, toch nog veel fietsen op straat geparkeerd. Door de inrichting en service van de garage beter af te stemmen op de vraag kan de garage een beter alternatief bieden voor het uitgaanspubliek en zo (een deel van de) overlast op straat voorkomen.



Tijdens een telling ’s-nachts bleek dat er 200 verkeerd geparkeerd stonden terwijl er in de fietsgarage nog 250 plaatsen vrij waren.

Op een drukker moment stonden er 280 fietsen verkeerd geparkeerd op straat terwijl er in de fietsgarage nog 100 plaatsen vrij waren.

Plus- en minpunten

- ➕ De garage wordt doorgaans goed gebruikt
- ➕ Extra voorzieningen als oplaadpunten aanwezig
- ➕ Toegankelijk door de loopband
- ➕ Ligt op een gunstige plek
- ➖ Capaciteit soms te laag
- ➖ Bij drukte lange wachttijden
- ➖ Bij sommigen onbekend dat de garage er is en gratis is
- ➖ Te vroeg dicht voor een deel van het uitgaanspubliek/horecapersoneel
- ➖ Kapotte stallingen
- ➖ Krappe gangpaden

Verbetermogelijkheden

1. Door de openingstijden van de garage beter af te stemmen op de sluitingstijden van de horeca wordt de garage een goed alternatief voor een grotere groep mensen. Juist het horecapersoneel wat het langste aanwezig is kan dan de fietsen hier parkeren. Daarmee zijn de fietsen die het langste in het gebied staan al deels verdwenen. Verder zijn dat vaak de fietsen die als eerste geparkeerd worden en daarmee ook andere fietsen aantrekken. De garage dient op uitgaansavonden minimaal tot 6.00 uur open te zijn.
2. In een flink deel van de garage staan alleen enkel-laags stallingen. Door ook hier een dubbele laag aan te brengen kan de capaciteit van de garage vergroot worden. Ook de plek van de bestaande stallingen kan geoptimaliseerd worden waardoor ook de achterste stallingen beter bereikbaar worden.
3. Een snellere doorstroming van fietsen door extra personeel op piekmomenten en mensen die helpen de fietsen weg te zetten zorgen dat de garage ook op piekmomenten aantrekkelijk blijft. Bij drukte doorverwijzen naar fietsgarage Pieter Vreedeplein.
4. Eventueel kluisjes aanbieden als extra service.
5. Op rijroutes en overlastlocaties verwijzen naar de garage met borden en/of fietscoaches.

Fietsgarage Pieter Vreedeplein

Fietsgarage Pieter Vreedeplein is de laatst gebouwde fietsgarage in de binnenstad met 580 stallingen. Binnen is de garage licht en schoon en op de muren zijn wat afbeeldingen aangebracht. Je kunt hier je elektrische fiets opladen en een buggy lenen. Er zijn geen toiletten of kluisjes beschikbaar. Bezoekers vragen soms wel naar een toilet.

De garage is op zaterdagmiddag vaak goed gevuld, op piekmomenten zelfs vol, doordeweeks is er nog veel plek beschikbaar. Openingstijden van de garage zijn maandag tot en met zaterdag van 7.30 tot 22.00 uur en zondag van 10.00 uur tot 19.00 uur. De toegang van de garage en de bewegwijzering hiernaar toe valt niet goed op. De garage is niet in bezit van de gemeente en bij eerdere pogingen om de ingang opvallender te maken heeft men geen afspraken kunnen maken met de eigenaar van het pand.



Op het Pieter Vreedeplein zelf staan op zaterdagmiddag en -nacht gemiddeld 200 fietsen buiten een stalling geparkeerd. Op zaterdagmiddag, als er ook veel winkelend publiek is op het Pieter Vreedeplein is de fietsgarage hiervoor een goed alternatief. Door de openingstijden aan te passen kan de garage ook 's nachts een goed alternatief zijn, wanneer de garage aan de Heuvel vol is kunnen mensen ook doorverwezen worden.

Recent zijn er een flink aantal fietsbeugels op het Pieter Vreedeplein tegen de gevels van de oude V&D verwijderd, dit heeft niet geleid tot duidelijk meer bezoekers in de fietsgarage. Deze mensen hebben waarschijnlijk gekozen voor de tijdelijke stalling op het plein zelf. De garage werd veel gebruikt door werknemers van de V&D. Nu deze dicht is zijn er duidelijk minder gebruikers.



Tekstbord bij tijdelijke stalling Pieter Vreedeplein waarschuwt wel voor handhaving bij verkeerd parkeren maar verwijst niet naar de fietsgarage om de hoek.

Plus- en minpunten

- ⊕ Aantrekkelijk uiterlijk
- ⊕ Toegankelijk door de loopband
- ⊕ Oplaadpunten elektrische fietsen aanwezig
- ⊕ Regelmatig nog veel plek beschikbaar
- ⊖ Geen toiletten of kluisjes beschikbaar
- ⊖ Onopvallende toegang
- ⊖ Slecht vindbaar
- ⊖ Geen duidelijke verwijzigingen
- ⊖ Openingstijden sluiten niet aan bij openingstijden centrum

Verbetermogelijkheden

1. Duidelijke verwijzingen naar de garage op het Pieter Vreedeplein en bij de fietsroutes plaatsen.
2. Ingang garage opvallender maken door het plaatsen van een opvallend beeldmerk, eventueel los van het pand.
3. Verruimen openingstijden.
4. Toiletvoorziening aanbieden.

Fietsgarage concertzaal

Deze garage ligt onder de concertzaal en een school en heeft hiermee ook twee hele duidelijke doelgroepen. De beheerders van de garage geven aan dat de garage goed gebruikt wordt door studenten van de school erboven en bezoekers van concerten.

De ingang van de fietsgarage is goed aangegeven en de toegankelijkheid is ook goed. Wel is er op het moment van inventariseren al een aantal weken bij de ingang een lamp kapot. Wat betreft inrichting is de garage vooral functioneel, er is geen toilet voor bezoekers aanwezig. De bewegwijzering naar de garage is niet consequent en voor mensen die de garage niet kennen is de vindbaarheid dan ook beperkt.

De uitgevoerde tellingen geven aan dat de garage op zaterdagmiddag voor 60% benut wordt, om 23.00 uur is dat nog maar 15%. Op donderdagmiddag (16.00 uur) en -avond komt uit de tellingen een percentage van 40% bezet. De resultaten van de tellingen lijken daardoor niet helemaal aan te sluiten bij het beeld van de beheerders. Een oorzaak kan zijn dat de telmomenten voor deze garage niet representatief zijn voor het volledige gebruik. Los daarvan kan wel geconcludeerd worden dat er op de drukste winkeltijden capaciteit beschikbaar is voor centrumbezoekers.





De ingang van fietsgarage Concertzaal is goed aangegeven en goed toegankelijk. De naam suggereert dat de fietsgarages vooral voor concertbezoekers bedoeld is.

De garage sluit maandag tot en met zaterdag om 00.00 uur en op zondag om 18.00 uur. Dit is mogelijk ook een reden voor het beperkte gebruik in de avonden.

Plus- en minpunten

- ⊕ Wordt regelmatig goed gebruikt
- ⊕ Ingang garage is goed aangegeven
- ⊖ Beperkte verwijzing in de omgeving
- ⊖ Gebruikt door beperkte groep scholieren en concertbezoekers
- ⊖ Aanwezigheid is niet duidelijk voor nieuwe bezoekers
- ⊖ Openingstijden sluiten niet aan bij gebruik van het centrum en de concertzaal
- ⊖ Onderhoudsstaat, lamp bij ingang langdurig kapot
- ⊖ Geen extra voorzieningen

Verbetermogelijkheden

1. Volledige en duidelijke verwijzingen in de stad en op de fietsroute plaatsen.
2. Zorgen dat bekend is dat de garage niet enkel voor concertbezoek bedoeld is.
3. Openingstijden aanpassen.
4. Toiletvoorzieningen en eventueel een Hopperpoint maken.

Fietsenstallingen Station

Parkeren rond het station is druk in ontwikkeling. Aan de zuidzijde is een bewaakte fietsenstalling voor 2000 fietsen. Deze is niet van de gemeente en is betaald. Daarboven ligt een gratis onbewaakte fietsenstalling voor 2700 fietsen. Deze is wel van de gemeente. Aan de noordzijde van het station is vanaf december 2016 ruimte voor 850 fietsen in een gratis tijdelijke, onbewaakte stalling.

In de toekomst komt er aan de noordzijde van het station nog een bewaakte fietsenstalling. In totaal kunnen er dan ongeveer 7500 fietsen gestald worden rond het station, bijna 1500 plekken meer dan nu. Deze worden aan de noordzijde gerealiseerd. Op dit moment parkeren veel treinreizigers hun fiets ook in de Poststraat of Stationsstraat. Dit zorgt voor overlast.





Tekstbord in de Stationsstraat waar een parkeerverbod voor fietsers is ingesteld. Op de foto links en onder wat de fietser aantreft op het station.

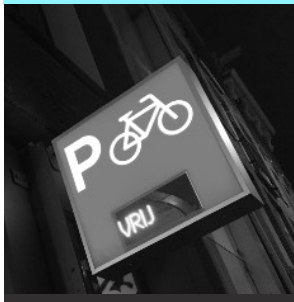


Naast dat er natuurlijk voldoende capaciteit moet zijn is het ook belangrijk dat er goed over de voorzieningen gecommuniceerd wordt. Voor veel stallingen hoeft niet betaald te worden. En mensen die gebruik maken van de gratis stalling aan de zuidkant geven aan dat er vaak echt nog wel wat plekken vrij zijn, “maar hij oogt altijd heel vol”. En je ziet pas boven of het echt vol is. Op een

willekeurige dinsdagochtend waren er alleen in de laatste drie rijen op de bovenste laag nog plaatsen vrij.

Belangrijk is ook dat de informatie klopt. Je voelt je niet serieus genomen als je wordt doorverwezen met een bord ‘Plek zat bij het station!!’ wanneer alle stallingen vol zijn of lijken en je moet zoeken voor een plekje.

De zichtbaarheid en bewegwijzering van de stallingen laat in deze bouwperiode te wensen over. Voor de ingang staan bouwketen.



Voorbeeld van goede communicatie over vrije plekken in Amsterdam.

Plus- en minpunten

- ➕ Geplande uitbreidingen
- ⛔ Zichtbaarheid en bewegwijzering laat in bouwperiode te wensen over
- ⛔ Mensen denken dat het betaald is
- ⛔ Er worden fietsen gestolen
- ⛔ Is of lijkt vol, vaak weinig vrije plekken
- ⛔ Vrije plekken ver van de perrons

Verbetermogelijkheden

1. In de plannen voor de Spoorzone moet de aanleg van goede voorzieningen die vanaf de zuidzijde goed bereikbaar zijn geborgd worden. Deze bestaan in ieder geval uit:
   - Voldoende capaciteit
   - Duidelijke communicatie over al dan niet betaald parkeren en beschikbare plekken
   - Goede zichtbaarheid en bereikbaarheid
2. Door handhaving kan in de tussentijd de overlast weliswaar bestreden worden, maar in de praktijk zal deze vooral verplaatst worden. Deze handhavingsacties voegen niet toe aan Tilburg als gastvrije fietsstad. Acceptatie van fietsen op straat en het bieden van al (tijdelijke) alternatieven met goede verwijzingen doet dit wel.

Verbinden en verleiden

Er zijn binnen de gemeente al veel voorzieningen voor het parkeren van fietsen aanwezig. Deze worden echter niet allemaal even goed gebruikt. Omdat de gebruikers niet weten dat ze er zijn of dat men er een onjuist beeld bij heeft.



De ingang van de fietsenstalling op het station is volledig aan het zicht onttrokken door de bouwwerkzaamheden.

Tijdens onze korte interviews op straat hoorde we mensen zeggen dat stallingen altijd vol zijn, of dat je moet betalen om te stallen. Terwijl dit niet zo was. Ook hadden sommige mensen geen idee dat er om de hoek een fietsgarage aanwezig was. Gemiste kansen. Met duidelijke informatie weten mensen makkelijker de weg te vinden naar de voorzieningen. Wanneer de informatie ook nog aantrekkelijk, eenduidig en makkelijk te bereiken is wordt men nog sneller verleid gebruik te maken van de voorzieningen.

De fietsvoorzieningen zijn nu wel op straat aangegeven. Maar de bewegwijzering en aanduidingen zijn niet overal duidelijk aanwezig. Zo troffen we voor het station een flink bouwkeet aan voor de stalling en was het zoeken naar de ingang. En daarbij verschilt de aanduiding nogal in stijl wat de herkenbaarheid niet ten goede komt. In de nabije omgeving is het soms echt zoeken naar borden richting fietsvoorzieningen.

Op de website van de gemeente is slechts een functionele tabel met openingstijden opgenomen. Op andere sites zoals centrumtilburg.com vindt je per autogarage actuele en uitgebreide informatie, terwijl voor de fietsers alleen wordt gemeld dat er 7 gratis stallingen zijn. Locatie en openingstijden ontbreken. Er wordt er nauwelijks aandacht besteed aan de promotie van de fietsvoorzieningen.

Bekend maakt bemind. De zichtbaarheid van, maar ook de beleving bij de stallingen is dus erg belangrijk. Dat vraagt om actief en positief informeren en promoten met verschillende middelen om zoveel mogelijk mensen te bereiken. Het liefst samen met de verschillende partijen in de stad, zodat een zo groot mogelijk publiek bereikt wordt.. Tilburg wil zichtbaar zijn als gastvrije stad met voldoende mogelijkheden om je fiets comfortabel en veilig te parkeren. Daarbij is het ook belangrijk dat er duidelijkheid is over de regelgeving, zodat men weet wat parkeren wel en niet mag.

Aanbevelingen

1. Maak de fietsvoorzieningen herkenbaar, online, offline en op straat. Met een goed beeldmerk en het gebruik van vaste kleuren. Een eigen huisstijl en veel gevisualiseerde informatie.
2. Gebruik een positieve en toon voor de communicatie.
3. Werk ook bij communicatie samen met andere partijen. Zorg dat bedrijven in het centrum zelf hun klanten wijzen op parkeervoorzieningen. Bedenk acties, zoals kortingen die mensen krijgen bij bedrijven in de stad als ze op de fiets naar de stad komen gebruik maken van een fietsgarage.
4. Er kunnen coaches op straat worden ingezet om voor een kortere periode mensen te verwijzen en informeren over de beschikbare voorzieningen. Dit kan bij nieuwe of verbouwde voorzieningen met een persbericht ondersteund worden.
5. Breng de aanrij routes en de huidige bebording in kaart en kijk vervolgens of er bebording moet worden toegevoegd en/of aangepast.
6. Geef in de fietsgarages informatie over beschikbare plekken en de overige garages, onderling doorverwijzen zorgt voor meer algemene bekendheid.
7. Aan verkeerd gestald fietsen een kaartje hangen met een verwijzing naar de dichtstbijzijnde fietsvoorziening.



Bedrijven nemen zelf hun verantwoordelijkheid om op een positieve en praktische manier fietsers de juiste kant op te helpen.



Goed geregeld

Goed gedrag belonen werkt beter dan fout gedrag bestraffen, dat is ook zo bij het parkeren van fietsen. Is het trouwens wel zo erg dat mensen hun fiets buiten de klemmen stallen of zou je dat als fietsvriendelijke stad gewoon moeten accepteren? Daar komt bij dat stallingsverboden in de praktijk nauwelijks werken. Mensen zijn er niet gevoelig voor en handhaven is heel veel werk.

Regulering ofwel handhaving gebruik je dus bij voorkeur als een laatste mogelijkheid. Als het echt nodig is. Een fiets die bijvoorbeeld gevaarlijk voor een nooduitgang staat geparkeerd moet je kunnen verwijderen. Op een voetpad waar geen rolstoel meer door kan is handhaven soms nodig. En ook de zogenaamde weesfietsen en fietswrakken moeten kunnen worden verwijderd.



Een verbodsbord op de Heuvel. Zonder consequente handhaving blijven er gewoon fietsen staan.

Hiervoor moet echter veel juridisch geregeld zijn en het blijkt in de praktijk ook helemaal niet zo makkelijk om al die regels consequent toe te passen. Zo moet het bijvoorbeeld duidelijk zijn wat wel en niet mag en op welke plekken de regels van toepassing zijn. Ook redelijkheid is van belang. Er moeten voldoende plekken zijn waar mensen wel mogen parkeren en dat moet ook bekend zijn bij het publiek. Anders ontstaat er ergernis bij de mensen en een ongastvrije sfeer. Tot slot moet je, wanneer je een parkeerverbod afkondigt, ook gaan handhaven. Anders ben je al snel ongeloofwaardig.

Momenteel is de binnenstad van Tilburg verdeeld in twee verschillende gebieden. Een stallingsverbodzone en een hindergevend ruimgebied. In de verbodszone mogen fietsen alleen in de beugels of andere fietsvoorzieningen staan. Mensen kunnen hier overigens nog steeds vrij parkeren voor een korte boodschap, zolang ze maar binnen een uur weer weg zijn. Het hindergevend ruimgebied is een zone waar alleen opgetreden mag worden tegen hinderlijk geparkeerde fietsen. Dat lijkt veel vriendelijker maar in de praktijk blijkt dat de regels moeilijk te begrijpen zijn voor bewoners en dat handhaven juridisch erg lastig is in deze zone.

De gemeente streeft ernaar om het werk van Stadstoezicht en handhaving te vereenvoudigen, de communicatie te verbeteren en hiermee het begrip van de bewoners te vergroten. Als middel hiervoor wordt gezien om de stallingsverbodzone uit te breiden naar de gehele binnenstad, waarmee het hindergevend ruimgebied komt te vervallen. Meer eenduidigheid, juridisch minder lastig, beter uit te leggen.

Aanbevelingen

Voordat de handhaving verder geïntensiveerd wordt moeten er eerst een aantal zaken worden aangepakt:

1. Er moet voldoende capaciteit zijn om je fiets te parkeren in de stallingen binnen de stallingsverbodzone.
2. Deze parkeermogelijkheden moeten ook bekend zijn bij de gebruikers, er moet goed over gecommuniceerd worden.
3. Ook de regels moeten duidelijk zijn voor iedereen. Wat mag wel en niet, waar mag het wel en waar niet. Hiervoor kunnen onder meer borden gebruikt worden.
4. De uitbreiding van de stallingsverbodzone kan een middel zijn om meer duidelijkheid te verschaffen. Er moet dan wel eerst aan bovenstaande voorwaarden zijn voldaan.

Tilburg als gastvrije fietsstad betekent niet dat niet elke fiets buiten de rekken meteen geruimd gaat worden. De stallingsverbodzone zou niet gebruikt moeten worden om ‘straten leeg te vegen’. Het heeft de voorkeur om ook in deze zone met name de hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde fietsen aan te pakken. Fietsen kunnen trouwens in veel gevallen ook een klein stukje opzij worden gezet en voorzien worden van een kaartje met informatie over de regels en parkeermogelijkheden in de buurt.



Labels op fietsen geven gebruikers de gelegenheid om hun fiets te verplaatsen voordat deze geruimd wordt.

BIJLAGE: Overzicht betrokkenen

Gemeente Tilburg	Bianca van Oirschot (wijkregisseur Stadshart, Centrum-Zuid en Binnenstad-West) Kristiaan van Riel (projectleider PPI) Ludo Hermans (stedenbouwkundige) Jack van Son (manager stadstoezicht) Gijs Breeman (landschapsarchitect) Johan de Jong (beleidsmedewerker fietsverkeer en verkeersveiligheid) Koen van Waes (senior beleidsmedewerker duurzame mobiliteit) Jan Mastenbroek (projectleider PPI) Frans van Bokhoven (projectleider PPI) Chiel Cornelissen (projectmedewerker) Ton Withoos (verkeerskundige)
Klankbord Heuvel	Jaap van Ham (pleinhoofd horeca Korte Heuvel en ondernemer) Anton Jungerhans (bewoner Bellevue, namens VVE) Flip Goossens (eigenaar Café Philip) Marcel van den Dungen (bewoner Julianastaete, namens VVE)
Klankbord Vijfsprong	Robbert Voogt (Stadscafé De Spaarbank) Frank Korver (Stationsstraat 42) Andre Schults (Stationsstraat 22/24)
Gemeente 's-Hertogenbosch	Arnold bongers (Verkeerskundige en verantwoordelijke voor het fietsparkeren)
Markt	Frits Meurs (Marktmanager, stichting Tilburgse markten)
Gebruikers en beheerders	Circa 50 fietsers, medewerkers politie, Tiwos en callcenter 6 beheerders fietsparkeergarage (Diamantgroep en NS)



Klankbordgroep de vijfsprong.



Inventarisatie knelpunten en verbeter-mogelijkheden.



Klankbordgroep de Heuvel.

Rapport
Advies verbeteren fietsparkeren centrum Tilburg
Versie 3
16 maart 2017

Auteurs
Martijn Peters
06-23571671
martijn@pleinciviel.nl

Suzanne van der Bruggen
06-25435857
suzanne@pleinciviel.nl

Opdrachtgever
Gemeente Tilburg
Kristiaan van Riel

Plein Civiel vof
Fort Isabella
Reutsedijk 9
5264 PC Vught
www.pleinciviel.nl
info@pleinciviel.nl
Kamer van Koophandel 62830589