

# Fietsverbod in winkelhart zorgt voor volle stallingen

'We hebben een zeer consequent handhavingsbeleid'

Op een beetje winkeldag bevinden zich in het centrum van Eindhoven permanent ruim 4.000 fietsen. Zodra ze geparkeerd moeten worden, zijn daarvoor 1.200 plaatsen, verdeeld over vier stallingen, beschikbaar en kunnen in en rond het centrum nog eens 3.300 fietsers hun rijwiel in rekken en klemmen kwijt. Kwalitatief zouden de voorzieningen beter kunnen volgens Eric Boselie, Hoofd afdeling Vergunningen en Evenementen van de gemeente Eindhoven, maar in aantal zijn ze voldoende. Dat moet ook, want fietsen die los op straat staan worden zonder pardon verwijderd.

“Wat willen we met het voetgangersgebied bereiken en wat zijn de belangrijkste overlastfactoren? Die vraag hebben we onszelf twee jaar geleden gesteld en één van de uitkomsten was dat het vooral een fraai verblijfsgebied moet zijn. We concludeerden dat her en der neergezette fietsen de straten ontsierden en voor onaanvaardbare overlast zorgden. Op sommige plekken liep je als voetganger volledig vast”, vertelt Boselie over de achtergrond van het binnenstadsproject dat inmiddels als het ‘Eindhovens model’ landelijk de ambtelijke gemoederen in beweging brengt. De basis van het model is eenvoudig: tijdens winkeltijden mag in het voetgangersgebied niet worden gefietst en mogen fietsen alleen in een stalling of parkeervoorziening aan de rand van het gebied worden neergezet. Wie toch fietst, wordt door de stadswacht ‘helder en duidelijk toegesproken’. In het voetgangersgebied geparkeerde fietsen worden onherroepelijk en onder begeleiding van zwaailicht verwijderd.

## Handhaving nauwkeurig omschreven

“We hebben een zeer consequent handhavingsbeleid, dat bovendien meteen bij het opstellen van het plan nauwkeurig is omschreven. Meestal gaat het andersom: prachtige plannen, maar de handhaving is een slordig paragraafje, waar in de praktijk niets van terecht komt”, is de ervaring van Boselie. Voorafgaand aan de invoering van het strenge fietsparkeerregime in de Eindhovense binnenstad, is het publiek via de plaat-

### Eindhoven - 191.600 inwoners

Project: het aanbieden van stallingsvoorzieningen in combinatie met een parkeerverbod voor fietsen in het winkelhart.

Opzet: stadswachten attenderen bezoekers van de binnenstad op het fiets- en parkeerverbod in het voetgangersgebied en verwijderen fietsen die toch in de winkelstraten worden neergezet. Voor het parkeren van fietsen zijn in de binnenstad in totaal 1.200 plaatsen in één onbewaakte en drie bewaakte stallingen beschikbaar. Daarnaast zijn er in en rond het centrum 3.300 parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.



*Het 'Eindhovens model': losstaande fietsen in het voetgangersgebied verboden.*

selijke pers ingelicht over de op handen zijnde maatregelen. Tijdens de ophaalacties zelf, gaat de auto-met-zwaailicht eerst door het centrum om aan iedere fiets een waarschuwingslabel te hangen. Wie verdere ingrepen wil voorkomen, moet snel reageren. Binnen het uur is de wagen er weer. De fietsen worden opgeladen en in de onbewaakte stalling bij het Begijnhof gezet. Daar kan de eigenaar zijn rijwiel kosteloos ophalen, meestal nadat de agent bij wie hij aangifte van diefstal wilde doen hem daarop heeft gewezen.

“In het begin haalden we er zo’n zestig per week van straat, nu kun je het aantal verkeerd gestalde fietsen op twee handen tellen”, meldt Arjo Kramer, coördinator van de stadswacht, als belangrijkste resultaat van de actie. Het ophalen van fout geparkeerde fietsen gebeurt met materiaal en personeel van de sociale werkplaats, twee stadswachten zijn erbij aanwezig als ‘intermediair’. “Vaak komt nog niet de helft van wat er op de wagen staat op het Begijnhof aan”, licht Kramer hun functie toe. “Onderweg rennen mensen erachteraan van: ‘Hé, daar gaat mijn fiets!’ Dat vinden we prima. Het geeft de stadswachten de kans om hun educatieve verhaal kwijt te kunnen.”

De ophaalwagen neemt nu uitsluitend fietsen mee die niet aan de vaste wereld zijn bevestigd, maar in de toekomst zal ook worden opgetreden tegen rijwielen die aan lantaarns en ander meubilair zijn vastgemaakt. Niet door het openbreken van sloten, maar door eenvoudigweg de fiets met een extra slot vast te leggen. Wie dat verwijderd wil zien, wordt alweer op een ‘gesprek’ vergast, waarna de stadswacht meeloopt om de fiets te bevrijden. Zonder bekeuring en zonder kosten voor de fietser. Net als bij het verplaatsen van de losstaande fietsen, moeten tijdverlies en de bijbehorende ergernis preventief werken.

### **Pragmatisch**

“Het hele project is pragmatisch opgezet”, zegt Eric Boselie. “Je kunt zo’n maatregel natuurlijk eerst volledig juridisch dichttimmeren en alle mogelijkheden om aansprakelijk gesteld te worden onderzoeken. Dat kost heel veel tijd en heel veel geld. Je

kunt ook eerst maar eens aan de slag gaan. Wij hebben voor dat laatste gekozen.” De enige ‘wettelijke’ verankering van de maatregelen, is een korte formulering in het gemeentelijk verkeersbesluit. Het eigenlijke fiets- en parkeerverbod wordt door middel van borden aan de rand van het gebied, dat ongeveer één vierkante kilometer groot is en acht winkelstraten omvat, aangekondigd. Onder de borden, die nergens worden herhaald, hangt de mededeling ‘geldig voor het hele voetgangersgebied’.

“De vraag is of je dat in een procedure overeind kunt houden”, zegt Boselie. “Datzelfde geldt voor een fiets die wij weghalen en bij het Begijnhof neerzetten en die daar vervolgens gestolen wordt. Dat zijn zwakke punten, maar we hebben besloten het er maar op aan te laten komen. We maken ook bewust geen proces-verbaal op en we knijpen geen sloten stuk. Dus als iemand wil procederen, wordt het knap lastig. Waar moet hij tegen strijden? Een civiele procedure beginnen omdat iemand zonder zijn toestemming zijn fiets heeft verplaatst? Daar begint toch niemand aan. Misschien ook wel. Dan mag de rechter erover nadenken.”

### **Klacht onderling geregeld**

De pragmatische benadering lijkt te werken. In de twee jaar dat het project draait, is er één klacht binnengekomen over een fiets die na verwijdering door de gemeente was gestolen. “Dat hebben we onderling geregeld”, houdt Boselie de afloop daarvan in het vage.

Het publiek steunt bovendien het beleid. Uit een panelonderzoek van de gemeente blijkt dat 70% van de burgers het eens zou zijn met de verboden en de manier waarop die gehandhaafd worden.

Tot de 30% die het beleid niet steunt, hoort in ieder geval Myriam Daru, woordvoerder van de plaatselijke afdeling van de Fietsersbond enfb. “Wanneer je het fietsen wilt bevorderen ten koste van de automobiliteit, dan moet je het winkelen met de fiets aantrekkelijk maken”, zegt zij. “Een voordeel van de fiets is dat je hem als draagmiddel voor de boodschappen kunt gebruiken. Maar dan moet je hem wel bij de winkel waar je wezen moet neer kunnen zetten. In het Eindhovense centrum kan dat niet.” Volgens Daru zou het parkeren van fietsen in de winkelstraten, mits dat netjes gebeurt, geen probleem opleveren. Net zomin als dat in andere grote steden het geval is.

De vraag of als gevolg van het weren van de fiets uit het winkelhart bezoekers van het centrum een ander vervoermiddel kiezen, is nog niet eenduidig te beantwoorden. In een rapportage van de dienst Stadsontwikkeling uit 1994, het jaar dat de ruimacties van start gingen, wordt een afname gemeld van het fietsgebruik onder bezoekers van het centrum van 18% in vergelijking met de cijfers uit 1990. Of het fietsverbod in het voetgangersgebied deze trend heeft versterkt, zal volgens Boselie nog moeten blijken. Tellingen die jaarlijks bij de Vestdijktunnel, één van de toegangswegen tot het centrum, worden gehouden geven geen grote verschuivingen te zien. Ook in het aantal aangiften van fietsendiefstal in het centrum zijn in de twee jaar dat fietsen van de straat naar de stallingen worden verwezen geen wijzigingen opgetreden.

### **Vier stallingen**

Het strikte beleid zorgt er in ieder geval wel voor dat de gemeente het leveren van voldoende voorzieningen om de fiets buiten het voetgangersgebied goed neer te zetten, serieus neemt. Verspreid over de binnenstad heeft Eindhoven één onbewaakte en



*Model Tulip: luxe versie voor de binnenstad.*

drie bewaakte stallingen. De spreiding van de locaties is niet optimaal, drie van de vier stallingen liggen aan de zuidelijke rand van het voetgangersgebied, maar de maximale loopafstand binnen het fietsvrije gebied bedraagt nergens meer dan tien minuten. De drie bewaakte stallingen zijn, voor een tarief van f 0,75 per dag, tijdens winkeltijden geopend. Eén van de stallingen is op vrijdag- en zaterdagavond voor horecabezoek tot vier uur 's nachts geopend. De enige overdekte stalling, aan de Heuvel Galerie, is in particuliere handen. De gemeente heeft met deze stalling geen financiële bemoeienissen. De andere twee bewaakte stallingen zijn door de gemeente verpacht. De exploitatietekorten daarvan, die rond de f 50.000,- per jaar belopen, worden uit de gemeentekas bijgepast.

De bezettingsgraad van deze voorzieningen en van de aanwezige rekken en klemmen is hoog, in sommige gevallen vrijwel 100%. Reden voor de gemeente om naar uitbreiding te zoeken, zoals met de in eigen beheer ontworpen parkeervoorziening 'Tulip'. De bloemblaadjes vormen aanbindmogelijkheden voor fietsloten. En ook hier blijkt het uiterlijk schoon in de binnenstad een belangrijke rol te spelen: voor dit gebied is een extra luxe versie in productie. De huidige stallingen zullen in de toekomst evenmin aan de hang naar een esthetisch verantwoorde stad ontkomen. "Ooit zullen ook dat echte kwaliteitsvoorzieningen moeten worden", meent Boselie. "Wat fietsenrekken met een hek eromheen zoals we dat nu op drie plaatsen hebben... het functioneert, maar eigenlijk past het niet binnen ons beleid."

#### **Nadere informatie over het project in Eindhoven:**

- De heer Eric Boselie, telefoon (040) 238 25 04.
- Beheer en gebruik voetgangersgebied na herinrichting, gemeentelijke notitie, 1992.