



Samenvatting

Parkeren van fietsen en bromfietsen wordt in Maastricht gereguleerd. Dat doen we via het spoor van de communicatie/bewustwording, het realiseren van (brom)fietsparkeervoorzieningen en tot slot handhaving. Met deze aanpak worden onveilige situaties voorkomen. Het heeft bovendien een verzorgder beeld in de stad tot gevolg.

Ten behoeve van handhaving heeft het college een gebied aangewezen, waarbinnen een parkeerverbod geldt voor (brom)fietsen buiten daarvoor bestemde voorzieningen. Het aanwijzingsbesluit van 9 april 2013 is gebaseerd op de Algemene Plaatselijke Verordening en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Het is nodig gebleken om dat gebied uit te breiden. Na inwerkingtreding geldt het parkeerverbod voor een groter gebied, zoals aangeduid op de bijgevoegde kaart. Binnen de (brom)fietsparkeerzone geldt dat op straffe van handhaving (brom)fietsen uitsluitend binnen daarvoor aanwezige voorzieningen geparkeerd mogen worden. Hieraan zal tijdig en uitgebreid via verschillende communicatiekanalen aandacht worden besteed.

Beslispunten

1. Te besluiten tot vaststelling van het gebied, zoals aangeduid op de bij dit voorstel gevoegde kaart, waarbinnen het op grond van artikel 5.1.11 Algemene Plaatselijke Verordening verboden is om (brom)fietsen te stallen buiten daartoe aangewezen stallingen;
2. Te besluiten tot gelijktijdige intrekking van het aanwijzingsbesluit van 9 april 2013.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 17 januari 2023:

Conform.



1. Aanleiding

Het Actieplan Fietsparkeren is in 2020 vastgesteld. Hiervoor worden (brom)fietsparkeervoorzieningen in de stad verder uitgebreid, wordt intensief gecommuniceerd over het op juiste wijze stallen en vindt uiteindelijk (brom)fietshandhaving plaats mocht dat noodzakelijk zijn.

Afgelopen 2 jaar is uit eigen waarneming van onze fietshandhavers en uit gesprekken met omwonenden en winkeliers/ondernemers gebleken dat er meerdere locaties zijn in de stad waar het fiets- of bromfietsparkeren buiten de daartoe bedoelde voorzieningen tot overlast leidt. Deze overlast kan echter niet worden aangepakt met handhaving omdat deze locaties buiten de zogenaamde E3 zone vallen. Dat is gebied waarbinnen niet geparkeerd mag worden buiten de daartoe bedoelde parkeervoorzieningen.

De gemeenteraad heeft op 8 november 2022 besloten om opnieuw budget beschikbaar te stellen voor een doorzetting van het fietsbeleid. Daarbij is ook besloten om de capaciteit van fietshandhaving uit te breiden. Dat betekent dat we de E3 zone nu willen uitbreiden om zodoende de locaties waar parkeeroverlast aanwezig (zogenaamde hot spots) is aan te pakken. Uiteraard wordt er wel pas gehandhaafd op het moment dat er voldoende parkeergelegenheden in de nabijheid aanwezig zijn en er actief over het juist stallen gecommuniceerd is.

2. Context

Artikel 5.1.11 Algemene Plaatselijke Verordening, de Actieplannen Fiets en Fietshandhaving en de begroting 2023.

3. Gewenste situatie

Maastricht presenteert zich als een duurzame en bereikbare stad, streeft een gezonde levensstijl na en is daarnaast een studentenstad. En dat alles tegen een historisch waardevol decor waarbij de leefbaarheid niet uit het oog wordt verloren. Vanuit die missie wordt o.a. meer gebruik van de (brom)fiets gepromoot. Geconstateerd kan worden dat het (brom)fietsbestand in de openbare ruimte hand over hand toeneemt. Maar ook dat steeds meer hinder van (brom)fiets-parkeren wordt ondervonden. In sommige gevallen is daarbij zelfs de veiligheid (onbelemmerd gebruik van voetpaden en bereikbaarheid van gebouwen voor hulpdiensten) in het geding.

Bewoners maar ook ondernemers/winkeliers in de stad vragen steeds vaker om regulering van het (brom)fiets-parkeren. Op basis van het Actieplan Fietsparkeren wordt hier via verschillende sporen invulling aan gegeven. In de eerste plaats is dat communicatie met en bewustwording van de



gebruikers van de (brom)fiets, rechtstreeks maar ook via instellingen en medeverantwoordelijke partijen (o.a. de Universiteit Maastricht, studentenverenigingen, Posifiets, Stichting Samen Onbeperkt, alsmede verhuurders/pandeigenaren).

Ten tweede wordt steeds meer voorzien in de behoefte aan (brom)fietsparkeervoorzieningen in de stad. Als sluitstuk wordt het middel van de handhaving ingezet om het parkeren van (brom)fietsen in goede banen te leiden. Dat gebeurt op plekken waar zich overlastsituaties voordoen, de zogenaamde hotspots.

Het aanwijzingsbesluit doet dienst als instrument voor onze fietshandhavers. Daarnaast biedt het - ondersteund door bebording, het labelen van fietsen en andere waarschuwingstekens – duidelijkheid en rechtszekerheid voor de (brom)fietsgebruiker. We wijzen de (brom)fietsers op het geldende fietsbeleid in de openbare ruimte en dragen bij aan de bewustwording om de (brom)fiets te stallen in daarvoor aanwezige voorzieningen en zich voor het overige te houden aan de geldende parkeerregels voor (brom)fietsen in Maastricht. Er worden onveilige situaties mee voorkomen en het heeft in het algemeen een verzorgder beeld van de stad tot gevolg.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

N.v.t.

5. Effect op de openbare ruimte

Regulering en daarmee een betere ordening van het (brom)fiets-parkeren in de openbare ruimte draagt bij aan een beter woon- en leefklimaat in de stad. Niet in de laatste plaats is de (verkeers)veiligheid er mee gediend wanneer (brom)fietsen niet her en der wild geparkeerd mogen/hoeven te worden.

6. Personeel en organisatie

Uitbreiding van het gebied waarin het onderhavige parkeerverbod geldt, heeft zondermeer gevolgen voor de inzet van handhaving capaciteit. Er wordt in het kader van handhaving sinzet nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om overtollige administratieve – en/of controlehandelingen uit het handhaving proces te elimineren. Deze procesoptimalisatie zal naar verwachting de behoefte aan meer handhaving capaciteit als gevolg van de gebiedsuitbreiding in onvoldoende mate compenseren. Daarom is er uitbreiding van het aantal fietshandhavers nodig (zie onder 8).



Meer handhaving betekent ook meer rechtsbeschermingsprocedures. De (brom)fietser zal het niet altijd eens zijn met de handhavingsactie. Alsdan staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open. Dit laatste betekent dat ook meer inzet van juridische capaciteit verwacht wordt. Deze wordt tot dusverre opgevangen binnen de bestaande formatie. De toename van het aantal bezwaren met betrekking tot fietshandhaving zal worden gemonitord. Indien nodig zal hiervoor een extra voorziening getroffen dienen te worden.

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

N.v.t.

8. Financiën

Er is bij gebiedsuitbreiding meer budget nodig voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen alsook voor de inzet van handhavingscapaciteit. Bij de vaststelling van de begroting voor 2023 heeft de gemeenteraad de benodigde budgetten voor het faciliteren van (brom)fietsparkeren en de intensivering van fietshandhaving beschikbaar gesteld.

9. Aanbestedingen

N.v.t.

10. Participatie tot heden

De uitbreiding van de E3 zone is tijdens de fietstocht met de raadsleden op 1 oktober 2022 besproken. Ook de betrokken partners zijn op de hoogte van dit voorstel en stemmen hier over het algemeen positief mee in. Voorwaarde is wel dat er voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid is en er actief over gecommuniceerd wordt. Aan deze voorwaarden is voldaan.

11. Voorstel

Voorgesteld wordt:

1. te besluiten tot vaststelling van het gebied, zoals aangeduid op de bij dit voorstel gevoegde kaart, waarbinnen het op grond van artikel 5.1.11 Algemene Plaatselijke Verordening verboden is om (brom)fietsen te stallen buiten daartoe aangewezen stallingen;
2. te besluiten tot gelijktijdige intrekking van het aanwijzingsbesluit van 9 april 2013.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Op de fietstocht met raadsleden op 1 oktober jl. om hen in contact te brengen met de praktijk van het (brom)fiets-parkeren, de handhaving ervan en de verschillende belangen van omwonenden en



ondernemers in de stad is overwegend positief gereageerd. Deze actie is voor herhaling vatbaar en wordt mogelijk herhaald met een frequentie van 1 x per jaar.

Communicatie is en blijft een belangrijk middel om uitvoering te geven aan het gemeentelijk (brom)fietsparkeerbeleid. Nadat het besluit genomen is, wordt dit op de voorgeschreven wijze gepubliceerd. Via alle ons ten dienste staande kanalen wordt bekendheid aan het besluit gegeven. Daarnaast zullen de communicatielijnen met de woningcorporaties, de Universiteit Maastricht, de studentenverenigingen en de pandeigenaren benut blijven en waar mogelijk geïntensiveerd worden om bekendheid en bewustwording van (brom)fiets-parkeren in Maastricht te vergroten.

Tevens worden, inmiddels begroot vanaf 2023, de parkeervoorzieningen voor (brom)fietsen gerealiseerd en de handhavingscapaciteit geïntensiveerd en waar mogelijk geoptimaliseerd. Last but not least zal het bij besluit aangewezen gebied feitelijk met borden in de stad moeten worden aangeduid. Rondom het gebied worden E3-borden op grond van het RVV geplaatst met onderborden op grond van artikel 5.1.11 APV om respectievelijk bromfietshandhaving en fietshandhaving mogelijk te maken. Omtrent de voortgang wordt uw college, maar ook de raad (via kwartaalinformatiebrieven) geïnformeerd.