

Bijlage II: Toelichting bij de inrichtingsplannen fietsparkeren

1. Inleiding

Voor de centrumgebieden van Almere Stad en Almere Buiten met inliggende NS-stations is de fietsparkeer situatie geanalyseerd, en zijn de uitbreidingen fietsparkeren op tekeningen (inrichtingsplannen) aangegeven. Daarnaast zijn herinrichtingsvoorstellen gemaakt voor 3 gemeentelijke stallingen in Almere Stad.

Deze inrichtingsvoorstellen worden navolgend toegelicht.

Voor de NS-stations Almere Poort, Almere Muziekwijk, Almere Parkwijk en Almere Oostvaarders zijn geen tekorten aan fietsparkeervoorzieningen geconstateerd, en worden deze voor de korte termijn (t/m 2020) ook niet verwacht. Hiervoor zijn geen inrichtingsplannen nodig. De aanpak fietsparkeren voor deze stations beperkt zich tot handhaving op achtergelaten en wild gestalde fietsen.

Enkele overkapte stallingen bij Muziekwijk/NS en Parkwijk/NS liggen ongunstig; verplaatsing - bijvoorbeeld tijdens groot onderhoud Muziekwijk in 2017 of 2018 - kan een beter gebruik faciliteren. In het MIPA is hiervoor budget gereserveerd.

2. Gevolgde werkwijze

Stap 1:

Analyse van: fietsparkeer-tellingen (per straatsectie) over de jaren 2013 t/m 2015; een telling fietswrakken en foutgeparkeerde fietsen, december 2015; een steekproef telling met labels voor de raming van het aantal weesfietsen, zomer 2016;

Stap 2:

bepaling van de parkeerbehoefte door uit te gaan van de een na drukst getelde situatie, aftrek van wrak- en weesfietsen, en ophoging met 5% fietsgebruik (groei van de stad tot 2020) en 5% voor opvang van piekmomenten en/of verdere groei;

Stap 3:

Ophalen van meningen en suggesties via een werksessie met intern betrokkenen van de gemeente (Stadsbeheer, Stedelijke Ontwikkeling) en externe stakeholders (vastgoedbeheerders, ondernemers, bewoners, fietsersbond)

Stap 4:

bepalen van uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inrichtingsplannen

stap 5:

opstelling van de plannen

stap 6:

toetsing draagvlak voor de plannen bij in- en extern betrokkenen

3. Uitgangspunten

Bij het maken van de inrichtingsplannen is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- a. indien ruimtelijk mogelijk voorzien in de parkeerbehoefte, dit vanuit de randvoorwaarde dat de structurele kosten voor handhaving zo laag mogelijk moeten zijn;
- b. rekening houden met het afstandscriterium voor centrumbezoek/middellang parkeren van 75 (a 100m) tot de bestemmingen; operationalisering hiervan door de parkeerbehoefte van gegroepeerde straatsecties in samenhang te bezien [een eventueel parkeertekort in de ene sectie kan/mag in de naastgelegen sectie worden opgevangen];
- c. geen fietsparkeren is toegestaan in de voetgangersgebieden [uitzondering: de geplaatste nietjes in de Bottelaarpassage, ingang Klokkeluidersstraat];
- d. rekening houden met het terrassenplan; strijdigheid tussen toekomstige ruimteclaims vanuit het terrassenplan en vanuit het fietsparkeren signaleren [NB: dit levert alleen in de Koopmanstraat een beperking op];
- e. de voorgestelde oplossingen moeten eenvoudig handhaafbaar zijn; [bijvoorbeeld: geen 'halve' oplossingen waarbij structureel foutparkeren zal ontstaan, wat dan dagelijks door handhaving moet worden aangepakt];
- f. In principe geen toepassing van fietsvakken (dit zijn vakken zonder fietsenrekken, alleen een markering met aanduiding fietsparkeervak), omdat uit proeven elders is gebleken dat dit vaak leidt tot grote aantallen omgevallen fietsen (domino-effect), en het is niet diefstalproof. Daarnaast zijn de pieken in het fietsparkeren in het stadscentrum structureel van aard, namelijk elke woensdag en zaterdag (marktdagen, vrije (mid)dag voor inkopen);
- g. Bevorderen van het gebruik van de bewaakte stallingen door te zorgen voor goede vindbaarheid (verlichte uithangborden aan de gevels), communicatie, verwijzing door fietsstewards en een herinrichting van de fietsstallingen (zie paragraaf 4.2).
- h. Om de handhaving fietsparkeren te kunnen starten worden alleen bij de entrees van de centra zoneborden geplaatst. Voorkomen moet worden dat op talloze plekken verbodsborden en markeringen ontstaan. De boodschap moet niet zijn: "niet parkeren overal waar een parkeerverbod staat", maar een positieve insteek hebben: "parkeer je fiets alleen waar het mag: in een fietsrek of in een stalling".



4. Inrichtingsplan Centrum Almere-Stad

4.1 Omgeving station Almere centrum

Op (zomerse) werkdagen worden er thans 1430 fietsen en 40 scooters gestald in de directe stationsomgeving. Hiervan staan er dagelijks ca. 300 fietsen en 10-15 scooters wild gestald onder het viaduct van het busstation en in de omgeving daarvan.



De capaciteit van de stalling Taxiplein is ca 1025 fietsen en ca 20 informele scooterplekken.

In het inrichtingsplan is uitgegaan van een snelle tijdelijke oplossing door plaatsing van 350 fietsplekken en een vak voor 20 scooters onder het busviaduct. Daarmee is voor de korte termijn het fietsparkeren geordend, en kan de handhaving starten.

Dit creëert tijd voor planvorming om oplossingsrichtingen voor de middellange termijn te verkennen in de lopende in de programmastudie knooppunt Almere Centrum. . Een van de opties is ingebruikname van een deel van de onderste laag van Parkeergarage Schoutstraat als fietsenstalling. In de loop van 2017 ontstaat over de haalbaarheid hiervan meer duidelijkheid.

Ook de bestaande stalling Taxiplein aan de oostzijde van het station vergt een upgrading: de dubbellaags rekken zijn verouderd, het viaductplafond ontbreekt, en er is lekkage; de stalling is te donker en deels in de open lucht. De stalling moet aantrekkelijker gemaakt worden voor de fietser. Upgrade van deze stalling en realisatie van een nieuwe stalling aan de westzijde vergt nader overleg en afspraken met Parkeerbedrijf Almere en externe stakeholders NS en ProRail. In de loop van 2017 ontstaat hierover meer duidelijkheid.

4.2 Gemeentelijke stallingen

Vergeleken met de auto-parkeergarages `zijn de stallingen Stadhuispromenade en Hospitaaldreef onvriendelijke kale kelders vol buizen en leidingen. De stalling Stadhuispromenade heeft ook open wanden (hekwerk) tegen de busbaan: er is veel lawaai door bus- en ambulanceverkeer, en in de stalling ligt de vloer vol uitstoot van dieselroet en fijnstof van de bussen.



De dubbellaags rekken zijn verouderd en niet meer bruikbaar; dit geldt ook voor de stalling Schrijverstraat.

Om het gebruik te stimuleren gaan we de inrichting van de stallingen verbeteren:

- waar nodig wanden dichten, plafond en wanden spuiten; de vloer krijgt een coating.
- Nieuwe dubbellaags rekken met maximaal gebruiksgemak;
- Vindbaarheid van de stallingen verbeteren met grote verlichte uithangborden aan de gevels

4.3 Overig centrumgebied

In de rest van het centrum kan met 270 extra 'fietsnietjes' (=540 fietsparkeerplaatsen) en aanbindvoorzieningen voor ca. 200 scooters in de grotere parkeerbehoefte worden voorzien. Alle dubbellaags rekken in de stallingen worden vervangen.

Een aantal situaties en de daarbij gekozen oplossing worden navolgend specifiek toegelicht.

A. Scooter parkeren

Het gebruik en daarmee het stallen van scooters is de laatste jaren fors toegenomen. Op een zaterdag worden ca. 280 scooters her en der wild gestald in het centrum van Almere Stad. Overwogen is om de scooters tussen de fiets aanleunhekken ('nietjes') te laten parkeren. De manoeuvreerruimte tussen nietjes is daarvoor echter krap, en een scooter neemt dan 2 fietsplekken in beslag, [en zou plaatsing van 280 extra nietjes vergen].

Gekozen is het scooter parkeren op een aantal locaties te concentreren met een lage stang als aanbindvoorziening tegen diefstal.

De stallingen Schrijverstraat en Hospitaaldreef hebben voor scooters maar beperkte capaciteit; de oplossing hiervoor is buiten de stalling scooter parkeren faciliteren in een scooter vak, en verwijzen naar de stalling Stadhuispromenade waar extra plaatsen voor scooters worden gereserveerd.



B. fietsparkeren tegen hekken

Hekken langs autowegen, busbanen en ter bescherming van open vides in het stadshart komen op verschillende plaatsen voor in het centrum, en worden vaak gebruikt als stallingsplek voor fietsen, al dan niet met als voordeel van een aanbindmogelijkheid.

Uitgangspunt in het inrichtingsplan is om dit te gaan verbieden middels plaatsing van kleine Pverbods-bordjes om de ca 15 a 20m. Dit vanuit overwegingen van toegankelijkheid, verkeersveiligheid en een ordelijk aanzien, en omdat er voldoende alternatieven voor regulier fietsparkeren in de nabijheid voorhanden zijn.

Alleen langs de Spoordreef wordt voorgesteld om hiervan af te wijken. De reden is een gebrek aan mogelijkheden om te voorzien in voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand.



C. fietsparkeren bij de entree rondom Donjon (bij de lift)

Ter plaatse van de entree Donjon (bij de lift tegen over Flevoziekenhuis, richting Hema) worden veel fietsen wild geparkeerd. Het is chaotisch en de lift is hierdoor regelmatig niet toegankelijk.



De keuze is: faciliteren of niet. Hier kunnen maar (te) beperkt fietsenrekken worden geplaatst. Dat werkt uitnodigend voor véél meer (wild stallende) fietsers, die dan weer de bereikbaarheid van de lift voor mindervaliden beperken. Parkeer-alternatief is de 100m verder gelegen stalling Hospitaaldreef. Daarom wordt in het inrichtingsplan voorgesteld om hier een volledig parkeerverbod in te stellen en dit te handhaven.

D. fietsparkeren bij de entree van het stadhuis en tegen de westgevel

Bij de entree van het stadhuis worden momenteel veel fietsen wild gestald, zowel langs de Bodestraat als langs de Stadhuispromenade. Langs de gevel

Stadhuispromenade worden tijdens marktdagen steeds meer fietsen (inmiddels tot soms wel 70) op het trottoir geplaatst.



De keuze is: gedogen of niet. Bij gedogen blijft de parkeerbehoefte veel groter dan gefaciliteerd kan worden; zonder handhaving zal foutparkeren verder toenemen en de doorgang steeds meer beperkt worden. Daarom wordt in het inrichtingsplan voorgesteld alle nietjes weg te halen direct naast de entree van het stadhuis. Gekozen is voor een oplossing om de logische looproutes (langs noord- en westgevel stadhuis) vrij te houden, en ertegenover het fietsparkeren te concentreren. Op marktdagen is dat onvoldoende, maar de stalling Schrijverstraat en stalling Stadhuispromenade zijn dan prima alternatieven op loopafstand (50 a 100m maximaal).

Deze keuze kan aanvankelijk leiden weinig draagvlak, maar gedragsverandering kan gemotiveerd worden, en verduidelijkt worden met (tijdelijke?) fietsparkeerverbod stickers op de gevel,- goede communicatie en inzet van fietsstewards. Met dit voorstel ontstaat een heldere lijn: één zijde van de straat is vrij toegankelijk, de andere zijde biedt ruimte voor het parkeren van fietsen. De genoemde maatregelen kunnen het publiek verleiden de vernieuwde stallingen te gebruiken. Pas na herhaaldelijke communicatie en waarschuwingen zal na een maand de stap naar handhaving (verwijderen van fietsen) worden gemaakt.

E. fietsparkeren bij entree Esplanade (nabij restaurant 'Bobbie beer')

Aan de Esplanade staan voor Bobbie Beer ca. 40 nietjes (= 80 fietsparkeerplekken). Op drukke dagen is de fietsparkeer-behoefte ca 80 nietjes (160 plekken). Er is ruimschoots voldoende ruimte in het openbaar gebied om hier zo nodig aan te voldoen. Sommige deelnemers aan de werksessie hebben gepleit voor het weghalen van de bestaande nietjes, of althans niet meer bij te plaatsen, ter wille van een 'fietsvrij' uitzicht vanaf het terras van restaurant "Bobby Beer", en fietsers voor stalling te verwijzen naar de stalling Esplanade (oorspronkelijke capaciteit: ca. 1200 plaatsen). De situering van deze stalling is echter niet logisch qua bereikbaarheid en vindbaarheid, en ligt te ver van de winkel-bestemmingen (loopafstand criterium). Het hierdoor zeer minimale gebruik van deze stalling is destijds reden geweest het bewaakt fietsparkeren daar te beëindigen.

De keuze is: ofwel verwijzen naar de stalling Esplanade (als de nietjes vol zijn), ofwel uitbreiden van fietsparkeren bij deze entree van het winkelgebied.



Voor een herkenbare link met de stalling zullen extra voorzieningen aangebracht moeten worden (vindbaarheid stalling met een fietspad over Esplanade?, wenteltrap van/naar de stalling). Er is gerede twijfel of dit voldoende zal helpen: door de overmaat aan openbare ruimte zullen veel fietsers bij volle rekken hun fiets (zoals al jaren gedoogd wordt) in het verlengde van bestaande 'nietjes' blijven parkeren.

Deze situatie is lastig handhaafbaar. Het voorstel is daarom extra nietjes te plaatsen. De voorkeursvariant is tegenover de bestaande , waardoor een groot deel van het terras vrij blijft van geparkeerde fietsen. (alternatief is àlle nietjes

(ver)plaatsen aan de overzijde van het fietspad, maar dan kijkt het hele terras tegen geparkeerde fietsen aan). Het tekort aan fietsparkeren (80 fietsplekken) is ook weer niet zó groot dat hiermee de stalling (1000 fietsplekken) gevuld zou worden

Mocht over een aantal jaren toch een verdere forse groei van de parkeerbehoefte blijken, dan kan ingebruikname van (een deel van) de voormalige stalling esplanade heroverwogen worden.

[Het grootste deel van deze thans leegstaande stalling zal gebruikt gaan worden als fietsdepot voor weggehaalde fietsen]

5. Inrichtingsplan centrum Almere Buiten

Op vrijwel alle parkeerlocaties direct gelegen aan de entrees van het winkelgebied is voldoende fietsparkeren aanwezig; een enkele locatie vergt beperkte aanvulling. In totaal worden Ca. 50 tulips (=100 fietsparkeerplaatsen) extra geplaatst (deels in plaats van slecht bruikbare rekken) en aanbindvoorzieningen voor 50 scooters, waarin voorzien kan worden. Twee situaties vergen een specifieke toelichting.

5.1 Omgeving station Almere Buiten

Afgelopen tijd zijn er fietsenrekken rondom het station bijgeplaatst. Toch staan er nog steeds veel wild gestalde fietsen in de directe omgeving van het station, deels in uitpuilende fietsenrekken, deels wild gestald in de krappe openbare ruimte. De entrees van het station zijn door de vele fietsen slecht bereikbaar. Het uitblijven van handhaving is voor NS recent aanleiding geweest felgele NP-markeringen rondom het station aan te brengen.



Op ca. 50 m van het station is een grote fietsenstalling aanwezig, gratis en bewaakt, 24 u per dag. Deze stalling wordt matig gebruikt (25 à 30% bezet), maar biedt ruimschoots voldoende capaciteit voor de fietsen in het stationsgebied (>1000 plaatsen).

De keuze is hier: ofwel de fietser tot 'voor de deur van het station' blijven faciliteren, ofwel het gebruik van de stalling promoten. De eerste optie is ruimtelijk niet te realiseren, blijft wild parkeren in de hand werken, en is daarom niet handhaafbaar.

Voor de winkels nabij het station zijn er voldoende fietsenrekken binnen loopafstand aanwezig, respectievelijk kan daarin op 1 locatie aanvullend voorzien worden (tegen zijgevel Big Bazaar bij entree Globeplein). Deze rekken concurreren qua loopafstand niet met de stalling Baltimoreplein voor trein forenzen.

In het inrichtingsplan is daarom voorgesteld alle direct rondom het station gelegen rekken te verwijderen, en het gebruik van de nabije stalling aan het Baltimoreplein te promoten (uithangbord, fietsstewards, communicatie, tijdelijk uitgiftepunt voor stallingpasjes) alvorens te gaan handhaven.

5.2 voetgangersgebied centrum Almere Buiten

Ondanks dat er bij de entrees van het winkelgebied voldoende fietsenrekken zijn, blijkt uit tellingen dat er enkele tientallen fietsen wild geparkeerd worden (juli 2016: ca. 60 fietsen en 3 scooters) pal voor de winkels in het voetgangersgebied.

Een ruimtelijke analyse laat zien dat de winkels binnen acceptabele loopafstand van 75m vanaf de fietsparkeer locaties bereikbaar zijn. Dat geeft weinig aanleiding te vrezen voor verlies aan klanten.

Toch vrezen de ondernemers mogelijk verlies van klandizie als hierop gehandhaafd wordt. Achterliggende reden is de invoering van betaald parkeren in dit centrum, wat destijds tot een terugloop in de winkelomzetten heeft geleid.



De keuze is hier: a) handhaven, ofwel b) handhaven en pluksgewijs in het voetgangersgebied enkele fietsenrekken bijplaatsen (zoals al gebeurd is bij Blokker op het Globeplein), ofwel c)gedogen.

- a) Voor handhaven is thans bij de winkeliers geen draagvlak.
- b) Het alternatief om hier en daar fietsklemmen bij te plaatsen in het voetgangersgebied (in combinatie met gedogen) is ruimtelijk mogelijk, er zijn voldoende 'dode gevels' zonder etalage aanwezig. Hiermee kan de centrumbezoeker tot op ca. 30m voor de winkel zijn fiets parkeren. In combinatie met handhaving kan dit een alternatief zijn. Risico daarbij is dat deze rekken 'dichtslibben' en na enige tijd waarschijnlijk zullen uitpuilen met nóg meer wild gestalde fietsen.
- c) Gedogen. Er wordt dan alleen gehandhaafd op wild geparkeerde fietsen in de directe omgeving van NS-station Almere Buiten.

Gekozen is om te gedogen, dus niet te controleren op foutgestalde fietsen in centrum Almere Buiten. Dit gebied zal niet in de aanvulling APV worden opgenomen, en er worden geen borden geplaatst.

Risico bij deze keuze is dat uit ervaring blijkt dat zonder handhaving het foutparkeren in de loop der jaren zal toenemen: "zien foutparkeren doet steeds meer foutparkeren", is de ervaring. Wanneer later hierdoor alsnog gehandhaafd moet worden, vergt dit nieuwe afspraken met Stadsbeheer.