

Beleidskader Fietsparkeren bij publieksvoorzieningen

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het groeiend gebruik van de fiets heeft de afgelopen jaren in de centra van Almere Stad en Almere Buiten geleid tot een grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen. En tegelijkertijd tot een toename van het aantal plekken waar wild geparkeerd wordt. Uit tellingen blijkt dat de omvang van de problematiek fietsparkeren vooral in het stadscentrum veel groter is geworden dan enkele jaren geleden. Klachten van ondernemers, centrumbewoners en gebruikers over tekorten van fietsparkeervoorzieningen en veel wild gestalde fietsen bevestigen dit beeld.

1.2 Belang van de fiets in het mobiliteitsbeleid

De fiets is in vergelijking met andere vervoerwijzen gezond, schoon en duurzaam (geen CO₂-uitstoot), neemt weinig ruimte in beslag, en is - vergeleken met de auto – goedkoop qua aanleg en onderhoud van infrastructuur.

Met de verdere groei van de stad vooral aan de periferie, zal de drukte op het hoofdnet auto toenemen. Daarmee wordt de fiets een steeds belangrijker alternatief om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Naast groei van het fietsverkeer door de groei van de stad en kwaliteitsverbetering van het hoofdnet fiets, wordt ook een groei verwacht in het gebruik van de fiets naar de treinstations door de toename van het aantal treinen op de Flevolijn.

1.3 Bestuurlijk kader

De ambitie om een kwaliteitsverbetering voor de fiets te realiseren is verwoord in het Mobiliteitsplan; daarin worden de volgende doelstellingen genoemd:

- Realiseren hoger fietsgebruik door een kwalitatief hoogwaardig hoofdnet fiets
- Goede fietsenstallingen van voldoende omvang, kwaliteit en betaalbaarheid

In het MIPA (Meerjarig Infrastructuur Programma Almere) zijn deze doelstellingen in projecten uitgewerkt. Met de vaststelling van het MIPA in april 2016 is een start gemaakt met een omvangrijke inhaalslag waarbij het voornemen is om tot 2020 voor bijna 10 miljoen te investeren in fietsvoorzieningen. Dit kader fietsparkeren is een uitwerking van het Mobiliteitsplan voor het onderdeel fietsparkeren. Er worden uitgangspunten geformuleerd voor aanpak van het fietsparkeren bij bestemmingen die veel publiek trekken.

Het gaat hier primair om stadsdeelcentra, winkelgebieden of solitaire winkels, trein- en busstations. Daarnaast speelt de problematiek fietsparkeren ook een rol bij solitaire publiekstrekkende bestemmingen in de wijken, zoals supermarkten, sportclubs, scholen, buurtcentra, gezondheidscentra.

2. ANALYSE

2.1 De stations

NS-station Almere Centrum

In de praktijk blijkt dat concentratie van het fietsparkeren bij station Almere centrum in één stalling aan de oostzijde van het station - stalling Taxiplein - niet goed werkt. Fietsers uit westelijk van het station gelegen wijken moeten daarvoor teveel omrijden. Dagelijks stallen ruim 300 fietsers nu hun (brom)fiets op chaotische wijze onder het stationsviaduct. Ook in de verdere omgeving van het station is sprake van veel wild parkeren. Fietsers negeren de eerder door NS geplaatste borden waar op staat dat fietsen verwijderd worden, omdat er niet gehandhaafd wordt.

De bewaakte NS-stalling wordt slecht gebruikt, omdat betaald moet worden (€1,20 per keer of abonnement), en omdat de hoogte eigenlijk te krap is voor dubbellaags fietsparkeren.

NS-station Almere Buiten

Ondanks recent veel bijgeplaatste rekken zijn er nog veel zwerffietsen direct rondom het station. De gratis bewaakte fietsenstalling op 50m afstand van het station wordt slecht gebruikt (slechts 30% van de ruim 1000 plaatsen bezet). Om tenminste de entrees van het station bereikbaar te houden heeft NS felgele markeringen op straat aangebracht; ook dit komt het straatbeeld niet ten goede.



overige NS stations

Op de NS-stations Muziekwijk, Parkwijk, en Oostvaarders groeit het gebruik van de fiets als vervoer naar de stations licht, maar er zijn zeker t/m 2020 nog voldoende overdekte parkeervoorzieningen aanwezig. Almere Poort is nog een stadsdeel in ontwikkeling; op station Almere Poort plaatst de gemeente najaar 2016 aanvullend fietsparkeervoorzieningen bij het busstation.

Bij alle stations is er sprake van zwerffietsen in de directe stationsomgeving, en staan er wrakken en achtergelaten fietsen (zgn. 'weesfietsen') in de stallingen.

2.2 Centrum Almere –Stad

Het fout parkeren in het stadscentrum is de laatste jaren toegenomen door 2 effecten:

- Vooral op de marktdagen woensdag en zaterdag, en op zomerse dagen is het fietsgebruik hoog, en is er een structureel tekort aan stallingsvoorzieningen
- de fietser parkeert graag zo dicht mogelijk bij zijn bestemming

Het resultaat is een rommelig straatbeeld vol zwerffietsen, die soms zeer hinderlijk gesteld staan, de doorgang voor voetgangers beperken en soms gevaar opleveren voor minder validen.

Daarnaast worden de bewaakte stallingen matig gebruikt: de inrichting is onaantrekkelijk, de dubbellaags fietsenrekken functioneren onvoldoende, en veel mensen weten niet waar de stallingen zich bevinden.

2.3 Centrum Almere Buiten

De afgelopen jaren is het centrum ingrijpend gerenoveerd en vernieuwd. Stapsgewijs zijn veel fietsparkeervoorzieningen toegevoegd bij de entrees van het voetgangersgebied, en op korte loopafstand naar de winkels.

2.4 Fietsparkeren centrumbewoners

De meeste woningen in de centra hebben een berging waar eigen fietsen gesteld kunnen worden. Een aantal centrumbewoners stalt zijn fiets in openbare fietsenrekken, en neemt daarmee stallingsruimte in beslag neemt die voor centrumbezoekers is bedoeld.

Omdat nu niet duidelijk is of dit weesfietsen zijn of fietsen van bewoners wachten we eerst de effecten van een jaar handhaving af en bezien dan of maatwerk nodig is (stallen in eigen schuur, of wellicht op een binnenterrein).

2.5 Scooters

Het gebruik van scooters is de laatste jaren sterk toegenomen. Ze passen niet in de rekken, passen moeizaam tussen de fietsbeugels (nemen dan 2 fietsparkeerplaatsen in beslag) en vergen veel ruimte in de beperkte capaciteit van de stallingen Hospitaaldreef en Schrijverstraat.

Deze voertuigen vergen specifieke aanpak in de stallingsproblematiek.

2.6 Solitaire voorzieningen in de wijken

Uit inventarisaties is gebleken dat het fietsparkeren bij bestemmingen in de wijken aanvulling en verbetering behoeft: vaak zijn hier te weinig rekken en/of de rekken worden niet gebruikt omdat de fiets niet stabiel kan worden geparkeerd met gevaar voor een krom voorwiel. Het gaat om fietsparkeren bij supermarkten, buurtwinkelcentra, gezondheidscentra, scholen, buurthuizen en sportvoorzieningen. 25% van alle fietsdiefstallen vindt plaats op deze locaties. Handhaven is hier niet aan de orde, wel de zorg voor voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen met aanbindmogelijkheid.

3. UITGANGSPUNTEN FIETSPARKEREN

3.1 Doelen

De aanpak fietsparkeren is gebaseerd op de volgende doelen:

- A. fietsgebruik stimuleren
Goede fietspaden en je fiets goed kunnen stallen zijn belangrijke voorwaarden om het fietsen te stimuleren. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van bus en auto, zowel als hoofdtransportmiddel als in voor- en natransport naar de NS-stations.



- B. Tegemoet komen aan de groeiende vraag
Een fietsvriendelijke stad heeft voldoende fietsparkeervoorzieningen waar fietsers hun fiets goed en veilig kunnen stallen. Er zijn echter verschillende doelgroepen fietsers. De traditionele kortparkeerder wil geen tijd verloren zien gaan in het stallen van de fiets. De langparkeerder heeft minder problemen met enig tijdverlies als gevolg van het stallen en zal tevens hogere eisen stellen aan het veilig kunnen stallen van de fiets. Bij het zoeken naar fietsparkeermogelijkheden moet rekening gehouden worden met de volgende indicatieve loopafstanden:

Parkeerduur	Gebruikers	Loopafstand
Kort parkeren (ca 1 uur of minder)	Bezoekers solitaire winkels (bijv. supermarkt)	25 mtr
Middellang parkeren (1-4 uur)	Centrumbezoekers	75 mtr
Lang parkeren (4u of meer)	Forenzen bij NS-stations	100 mtr

- Het streven is aan deze voorkeurswaarden tegemoet te komen. Dat is niet altijd mogelijk, ofwel omdat er te weinig ruimte is, of niet altijd wenselijk is, bijvoorbeeld in (drukke) winkelstraten of voetgangersgebieden.
Ook de kwaliteit van de stalling kan hierbij een rol spelen, bijvoorbeeld of de stalling overdekt is, de zekerheid van een plek en veiligheid tegen diefstal: (middel)langparkeerders parkeren soms liever iets verder weg in een overdekte stalling die bewaakt is.
Alleen enkele bestemmingen in het kernwinkelgebied van het stadscentrum (midden in het 'gebogen maaiveld') liggen op iets grotere loopafstand. Hiervoor vinden we een loopafstand van 100 a 125 nog acceptabel.

- C. Fietsdiefstal terugdringen
De angst voor diefstal door onvoldoende fietsparkeervoorzieningen leidt tot minder fietsgebruik en tot het gebruik van kwalitatief mindere fietsen. Angst voor diefstal is voor mensen een reden om voor korte afstanden niet de fiets maar de auto te nemen.
Fietsdiefstal is de afgelopen jaren met 25% toegenomen: van 660 in 2011 naar 830 in 2015. De meeste (75%) fietsdiefstallen vinden (logischerwijs) plaats op locaties waar veel fietsen te vinden zijn (factsheet zie bijlage). Dit biedt aanknopingspunten voor aanpak, en zal in overleg met de politie nader worden verkend. Een belangrijke maatregel in het kader van diefstalpreventie is: zet je fiets op slot én vast! Voorlichting aan fietsers kan hierin veel helpen. De gemeente kan hierin faciliteren door fietsenrekken met een aanbindmogelijkheid te plaatsen.
Ook het gebruik van de bewaakte stallingen voorkomt fietsdiefstal. Gratis bewaakt stallen blijft een belangrijk middel om diefstal tegen te gaan, en tegelijkertijd te voorkomen dat het openbaar gebied vol slibt met her en der gestalde fietsen.
- D. kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren
Op veel locaties worden fietsen aan bomen, lichtmasten of hekken vastgemaakt of los op trottoirs gestald, om maar zo dicht mogelijk de fiets bij de bestemming te kunnen parkeren.
Fietsparkeerbeleid draagt dan bij aan een visueel aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Als er op acceptabele loopafstand voldoende parkeervoorzieningen zijn, en toch foutparkeren plaatsvindt, is handhaving nodig.
- E. hinder van wild gestalde fietsen voorkomen
Het wild stallen is de laatste jaren steeds meer toegenomen, omdat er niet op fout geparkeerde fietsen is gehandhaafd. In de praktijk blijkt: "zien fout stallen doet steeds meer fout stallen".
Op sommige locaties staan de fout gestalde fietsen zeer hinderlijk en belemmeren de doorgang voor voetgangers. Voor minder validen en slechtzienden kunnen ze zelfs leiden tot gevaarlijke situaties.

3.2 Uitgangspunten

Bijplaatsen van extra fietsenrekken heeft alleen zin als tegelijkertijd gehandhaafd wordt op wild parkeren. Voor de aanpak geldt als integrale leidraad: 'eerst het Fietsparkeren op orde, dan de handhaving op orde'.

Fietsparkeren op orde:



Almere wil een fietsvriendelijke stad zijn. Daarom zorgen we ervoor dat het fietsgebruik verder kan groeien door de burger die er voor kiest om met de fiets te komen, te ontvangen met goede stallingsvoorzieningen, aantrekkelijk en gemakkelijk in gebruik. Dit betekent dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn op acceptabele loopafstand van de stations en de bestemmingen in de centra van Almere Stad en Almere Buiten. Ook de kwaliteit en vindbaarheid van de stallingen is op orde.

Handhaving op orde:

Handhaving is nodig om 2 redenen:

- a. Beter benutten bestaande voorzieningen
Op dit moment is ongeveer 15-20% van de bestaande fietsparkeercapaciteit op straat bezet door ongebruikte fietsen (zgn. 'weesfietsen') en fietswrakken. Deze parkeerplekken zijn structureel niet beschikbaar. En reguliere fietsers hebben last van ongebruikte fietsen die de rekken bezet houden. Kosteneffectief de fietsparkeercapaciteit verhogen begint met het goed benutten van de bestaande fietsvoorzieningen. Zolang door handavingsinzet capaciteitsuitbreiding niet nodig is, wordt daarmee geld bespaard en geen claim gelegd op de openbare ruimte. Daarom worden weesfietsen en wrakken verwijderd.
- b. Tegengaan van wild gestalde zwerffietsen
Als er voldoende parkeervoorzieningen zijn is handhaving nodig om foutparkeren tegen te gaan daar waar nog steeds wild gestald wordt en waar dit niet gewenst is.

Communicatie

Het is voor de Almeerse fietser vervelend als zijn/haar fiets wordt weggeknipt. Daarom moet de handhaving op ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen nu en in de toekomst zo zorgvuldig mogelijk gebeuren. Dat betekent dat er veel aandacht is voor heldere en niet te missen communicatie over handavingsacties. We streven naar een situatie waar zo min mogelijk fietsen hoeven te worden weggehaald. Duidelijke communicatie over de nieuwe regels moet leiden tot bewustwording dat ongebruikte fietsen en wrakken niet thuis horen in de openbare ruimte. En ook dat het niet altijd erg is om een stukje te moeten lopen om de fiets te kunnen parkeren.

Goede communicatie en voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn belangrijke randvoorwaarden om de structurele kosten voor handhaving zo beperkt mogelijk te houden

Samenvattend zijn de volgende uitgangspunten voor de aanpak fietsparkeren te benoemen:

1. Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor fietsen en scooters op acceptabele loopafstand.
2. De stallingen zijn vindbaar en gratis
3. De aanpak draagt bij aan het bemoedigen van diefstal
4. er wordt gehandhaafd op onveilige situaties, fout gestalde fietsen en ongebruikte (=wees)fietsen
5. de aanpak draagt bij aan de toegankelijkheid, met name voor minder validen
6. communicatie en gedragsverandering zijn integraal onderdeel van de handhaving

4. ORGANISATIE

Er zijn verschillende in- en externe partijen betrokken die elk hun eigen verantwoordelijkheid hebben of zullen gaan nemen in de uitvoering van het fietsparkeerbeleid. Bij de aanpak fietsparkeren is helderheid gewenst, daarom worden onderstaand de verschillende verantwoordelijkheden benoemd en vastgelegd.

Verantwoordelijkheden voor Fietsparkeren in de centra

- De Dienst Stadsontwikkeling (afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit) van de gemeente is verantwoordelijk voor de realisatie van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen op straat en in de gemeentelijke stallingen. De financiering hiervan wordt geprogrammeerd in het MIPA
- De Dienst Stadsbeheer - Afdeling Vergunningen, Toezicht, Handhaving is verantwoordelijk voor de regie op de Handhaving (uitvoering communicatie, handavingsprogramma, en effectmonitoring)
- De dienst Stadsbeheer – Afdeling Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor de organisatie van het fietsdepot en bemensing en aansturing van de medewerkers (ophalen, bewaren en verwerken van te verwijderen fietsen) en voor het beheer van de inpandige fietsstallingen
- De dienst Stadsbeheer – Afdeling centrummanagement is verantwoordelijk voor het beheer van de stallingsvoorzieningen op straat

Verantwoordelijkheden voor fietsparkeren bij treinstations



- De NS (onderdeel NS-fiets) verzorgt de exploitatie van de OV-fiets en exploiteert een groot aantal bewaakte stallingen. In Almere is dit de stalling naast het busplein Almere Centrum
- ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van de meeste stallingen, is eigenaar en beheerder van de inventaris van deze stallingen. In Almere heeft ProRail de stallingen gerealiseerd bij de stations Almere Poort, Almere-Muziekwijk, Parkwijk, en Almere-Oostvaarders. Daarnaast heeft ProRail bijgedragen aan de realisatie van de fietsenrekken in de stalling Taxiplein en de stalling Baltimoreplein
- De gemeente is eigenaar en beheerder van de stalling Baltimoreplein
- De gemeente is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de stations stallingen (schoonvegen 2x per jaar, melding van gebreken doorgeven aan ProRail)
- De gemeente Almere (dienst Stadsbeheer, afdeling VTH) is verantwoordelijk voor de handhaving in de stations stallingen en de openbare ruimte rondom de stations
- In de praktijk werken gemeente, ProRail en NS samen aan de opgaven en worden verantwoordelijkheden onderling verdeeld. In de Vervoersconcessie 2015 – 2025 van het Ministerie is aangegeven dat de regie vanaf 2020 bij de decentrale overheden ligt

Verantwoordelijkheden voor fietsparkeren bij solitaire publieksvoorzieningen

- Voor commerciële voorzieningen (supermarkten, bouwmarkten e.d.) zijn de eigenaars/exploitanten van deze bestemmingen in beginsel zelf verantwoordelijk.
- Bij de niet-commerciële bestemmingen (bijvoorbeeld buurthuizen, gezondheidscentra, sportvoorzieningen) is het budget voor investeren in fietsparkeren niet of beperkt aanwezig, en is de zorg voor voldoende en goede fietsparkeer voorzieningen deels een publieke verantwoordelijkheid
- In de praktijk moeten gemeente en betrokken partners gezamenlijke verantwoordelijkheid dragen. De gemeente (Dienst Stadsontwikkeling) zal hiervoor een subsidieregeling ontwikkelen en ervaring mee opdoen. Hiervoor is een eerste taakstellend bedrag gereserveerd in het MIPA.

Factsheet fietsendiefstallen



AANTAL gestolen fietsen in 5 jaar per soort bestemming (>2gestolen fietsen per locatie)				
bestemming	aantal	totaal	in %	in %
knooppunten openbaar vervoer				
NS-centrum	417			
NS-AlmereBuiten	256			
NS-Muziekwijk	257			
NS-Oostvaarders	182			
NS-Almere-Poort	88			
NS-Parkwijk	62			
bushaltes/-'t Oor	72	1334	43%	34%
centra				
cstad	407			
cbuiten	134			
chaven	90	631	20%	16%
winkelbestemmingen				
supermarkten	336			
winkelcentrum Muziekwijk	45			
winkels buurt	33	414	13%	11%
scholen				
basisschool	120			
middelb school	109	229	7%	6%
sport(park)	100	100	3%	3%
restcategorie				
straat Almere Stad	152			
straat Almere Haven	77			
straat Almere Buiten	87	316	10%	8%
overige publieke bestemmingen				
restaurant	34			
gezondheidscentrum	28			
buurthuis	21			
werkgever	16			
fietsenmaker	7	106	3%	3%
totaal	3130	3130	100%	
AANTAL gestolen fietsen in 5 jaar, 2 of 1 gestolen fiets(en) per locatie				
147 Straten/locaties met 2 gestolen fietsen	294			
445 Straten/locaties met 1 gestolen fiets	445	739		19%
totaal	3869	3869		100%



Bijlage I: Handhavingsplan (externe bijlage)



Bijlage II: Toelichting Inrichtingsplan (externe bijlage)