



Beleidskader fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen

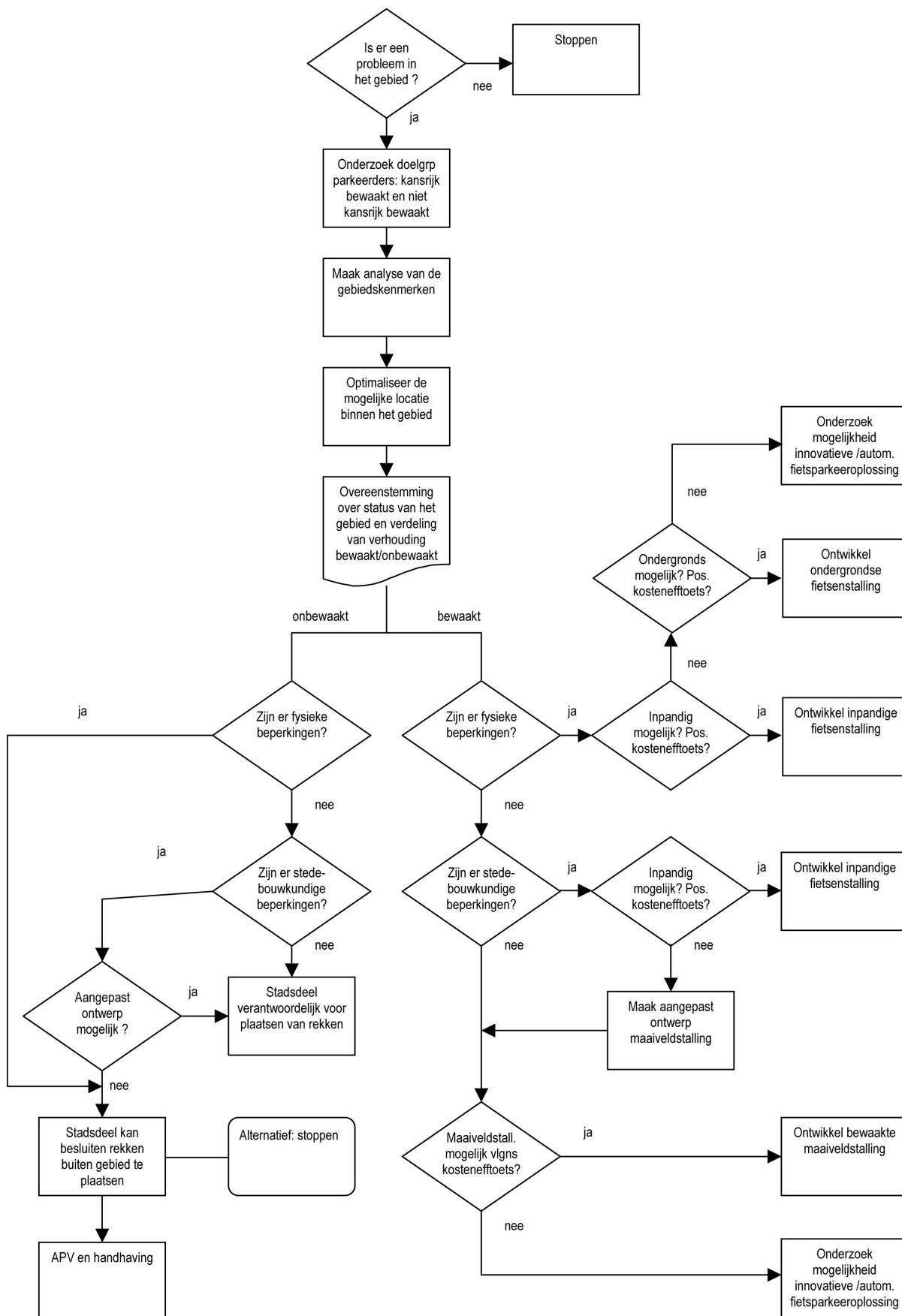
Ria Hilhorst

Samenvatting

Het beleidskader fietsparkeren biedt het kader waarbinnen de gemeente Amsterdam fietsparkeervoorzieningen realiseert en maatregelen neemt om het gebruik van stallingen te bevorderen. In deze samenvatting zijn de belangrijkste beleidsuitspraken en –doelstellingen opgenomen.

- a De problematiek van het fietsparkeren wordt gekenmerkt door:
 - hoog fietsdiefstalcijfer;
 - problematische situatie in openbare ruimte en inefficiënt gebruik van die ruimte;
 - tekort aan zowel onbewaakte als bewaakte stallingruimte;
 - slecht gebruik van Lockerstallingen;
 - tegenstrijdige belangen en organisatorische knelpunten.
- b Doelstelling van dit beleidskader is het formuleren van een samenhangend beleid voor het oplossen van fietsparkeerproblemen bij concentraties van publiekstreckende stedelijke bestemmingen (= bezoekersparkeren). Dit zijn bestemmingen met een stedelijke (= stadsdeel overstijgende) functie die veel publiek trekken. Het gaat in het bijzonder om uitgaanslocaties, winkelgebieden, culturele voorzieningen, metrostations, regionale busstations en combinaties van verschillende soorten bestemmingen met een publieksfunctie.
- c De centrale stad is verantwoordelijk voor de realisatie en de exploitatie van bewaakte fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers voorzover passend binnen de financiële randvoorwaarden. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakte stallingvoorzieningen op maaiveld voor bezoekers (en voor stallingvoorzieningen voor bewoners).
- d Voor fietsparkeervoorzieningen bij individuele publiekstreckende bestemmingen zijn de eigenaars/exploitanten van deze bestemmingen in beginsel zelf verantwoordelijk (bijvoorbeeld bioscoop, zwembad, theater). Het hoort bij hun taak om te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen voor hun bezoekers. Dit geldt ook voor stallingvoorzieningen bij NS-stations: daarvoor is ProRail verantwoordelijk.
- e De doelstellingen van het fietsparkeerbeleid zijn onderdeel van hogere doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit, diefstalveiligheid, bevordering van fietsgebruik, openbare ruimte en werkgelegenheid.
- f De centrale stad beschouwt de kosten van fietsparkeren als onderdeel van de kosten om Amsterdam bereikbaar te houden.
- g Het is de ambitie van de gemeente een netwerk van bewaakte stallingen te realiseren, de kwaliteit van de stallingen te bevorderen, het gebruik te verbeteren en de exploitatiekosten te beperken.

- h In de komende vijf jaar worden vijf nieuwe stallingen aan het Lockernetwerk toegevoegd (onder voorwaarde dat behoefte-onderzoek de noodzaak aantoonst). Er wordt geëxperimenteerd met innovatieve fietsparkeeroplossingen. Prioritering en programmering vinden plaats in overleg met de stadsdelen.
- i Als er een fietsparkeerprobleem is, wordt bij de realisatie van nieuwe voorzieningen een locatiegerichte aanpak gehanteerd, waarbij stadsdelen en centrale stad, in samenwerking maar met ieder haar eigen verantwoordelijkheid, komen tot oplossingen en uitvoering.
- j Voor de aanpak van fietsparkeerproblemen is het "Stroomschema Ontwikkeling Fietsparkeervoorzieningen" leidend. (Zie schema op p. 7).
- k Voorafgaand aan realisatie van een stalling vindt een kosteneffectiviteitstoets plaats. Deze bestaat uit het toetsen aan een investeringsnorm (maximaal € 1.000,- per fietsplaats in het geval van een maaiveldstalling en maximaal € 3.300,- bij een inbandige of ondergrondse stalling) en aan een exploitatienorm (maximaal € 2,- per gebruiker).
- l Indien er geen fysieke en/of stedenbouwkundige belemmeringen zijn, heeft een maaiveldstalling de voorkeur. Lukt dat niet, wordt gekeken naar mogelijkheden voor een inbandige stalling. Als het noodzakelijk is daarvoor met beschikbare middelen actief panden te verwerven, zal dat gebeuren. Ondergrondse stallingen kunnen aan de orde zijn bij fysieke belemmeringen op maaiveld.
- m Innovatieve en/of automatische parkeeroplossingen worden onderzocht indien de kosteneffectiviteitstoets negatief uitpakt.
- n Om de exploitatiekosten te beperken worden maatregelen genomen om het gebruik te bevorderen en de inkomsten te verhogen.
- o Afwijkingen op de tarieven van bewaakt stallen zijn mogelijk in het kader van tijdelijke acties om het gebruik te stimuleren. Dit geldt tevens voor experimenten met gratis stallen.



Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	9
1.1 Belang fiets en fietsparkeerbeleid	9
1.2 Bestuurlijk kader	9
1.3 Doelstelling en afbakening Beleidskader Fietsparkeren	10
2 Probleemanalyse	12
2.1 Fietsdiefstal	12
2.2 Openbare ruimte	12
2.3 Tekort aan stallingruimte	13
2.4 Gebruik Lockerstallingen	13
2.5 Gemeentelijke organisatie fietsparkeren	14
3 Visie op fietsparkeren	15
3.1 Uitgangspunten	15
3.2 Rol centrale stad	16
3.3 Beleidsdoelstellingen en ambities	16
4 Ontwikkeling van stallingvoorzieningen	18
4.1 Locatiegerichte aanpak	18
4.2 Instrumentarium	19
4.3 Bewaakte stallingen	19
4.4 Innovatieve fietsparkeeroplossingen	20
4.5 Bekostiging investeringen	21
5 Beheer	22
5.1 Bekostiging exploitatie	22
5.2 Locker	23
5.3 Promotie en communicatie Lockerstallingen	23
5.4 Handhaving openbare ruimte	24
5.5 Uitbesteden exploitatie	25
6 Stroomschema 'Ontwikkeling fietsparkeervoorzieningen'	27
6.1 Inleiding	27
6.2 Stroomschema	27
Bijlage 1 Literatuurlijst	30

1 Inleiding

1.1 Belang fiets en fietsparkeerbeleid

De fiets is cruciaal in het leefbaar en bereikbaar houden van Amsterdam. Fietsen heeft daarnaast vele voordelen: het is gunstig voor de luchtkwaliteit, het is gezond en goedkoop, fietsvoorzieningen nemen relatief weinig ruimte in beslag (rijdend en gestald). Fietsen draagt ook bij aan het sociale klimaat in de stad. Bovendien dragen fietsers bij aan de economie en de vitaliteit van Amsterdam. Allemaal redenen voor het bestuur het fietsverkeer te stimuleren. Fietsbeleid vormt daarom een onmisbaar en integraal onderdeel van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Uit onderzoek in andere Nederlandse steden blijkt dat voldoende goede fietsparkeervoorzieningen het fietsverkeer doen toenemen. Stallingvoorzieningen zijn een belangrijk middel in de strijd tegen fietsdiefstal; ze verminderen de fysieke en visuele hinder van (chaotisch) gestalde fietsen in de openbare ruimte (kwak- en smakfietsen). Voor de aanpak van deze problemen is het noodzakelijk fietsparkeerbeleid te ontwikkelen als wezenlijk onderdeel van het fietsbeleid. Daarmee worden ook veel kosten uitgespaard voor voorzieningen voor auto, openbaar vervoer, milieu, luchtkwaliteit en gezondheid.

Recent onderzoek onder Amsterdammers laat zien dat zij erg ontevreden zijn over het gebrek aan voldoende goede stallingvoorzieningen bij de woning, bestemming en openbaar vervoerknooppunten¹. Op veel plekken in de stad (met name de binnenstad) is nauwelijks nog ruimte om fietsen veilig in rekken te stallen. Ook zijn er nog maar weinig bewaakte stallingen. Daarom is het nu noodzakelijk fietsparkeerbeleid te ontwikkelen. Voorliggend Beleidskader Fietsparkeervoorzieningen bij publiekstreckende bestemmingen voorziet hierin.

1.2 Bestuurlijk kader

In 2007 wordt het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 – 2010 bestuurlijk vastgesteld. Als hoofddoelstellingen van het gemeentelijk fietsbeleid zijn hierin geformuleerd:

- a. streven naar een hogere modal split voor fiets in 2010 dan 37% van de Amsterdamse verplaatsingen, maar deze tenminste handhaven op de huidige 37%;
- b. Amsterdam behaalt als fietsstad in 2010 het rapportcijfer 7,5 (2006: 7,0) in het jaarlijks te houden *Tevredenheidsonderzoek fietsers*.

Om deze doelen te bereiken zet de gemeente in op:

- verdere voltooiing van Hoofdnet Fiets;
- realisering van meer bewaakte stallingen voor bezoekers;
- aanpak van fietsdiefstal;
- verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers;

¹ Tevredenheidsonderzoek fietsers, DIVV/O+S, 2006

- stimuleren van het fietsgebruik onder jongeren, die niet of weinig fietsen.

Onderdeel van het MJP Fiets 2007 – 2010 is een meerjarig uitvoeringsprogramma, onder andere voor de realisering van bewaakte Lockerstallingen. Deze nota biedt het algemene beleidskader voor fietsparkeren.

1.3 Doelstelling en afbakening Beleidskader Fietsparkeren

Doelstelling van dit beleidskader is het formuleren van een samenhangend beleid voor het oplossen van fietsparkeerproblemen bij concentraties van publiekstrekkende stedelijke bestemmingen (= bezoekersparkeren). Dit zijn bestemmingen met een stedelijke (= stadsdeel overstijgende) functie die veel publiek trekken. Het gaat in het bijzonder om uitgaanslocaties, winkelgebieden, culturele voorzieningen, metrostations, regionale busstations en combinaties van verschillende soorten bestemmingen met een publieksfunctie. Het beleidskader biedt tevens een toetsingskader voor de realisering van nieuwe bewaakte Lockerstallingen en daarbij horende beheersmaatregelen.

Het beleidskader is niet gericht op bewonersparkeren: dat is de taak en verantwoordelijkheid van de stadsdelen. In 2005 heeft de centrale stad een gedifferentieerde fietsparkeerrichtlijn ontwikkeld voor bewonersparkeren als instrument voor de stadsdelen. Met de fietsparkeerrichtlijn kan de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen worden bepaald in bestaande en nieuw te ontwikkelen woongebieden (Nota "Een verschil van dag en nacht", 2005).

Voor fietsparkeervoorzieningen bij individuele publiekstrekkende bestemmingen zijn de eigenaars/exploitanten van deze bestemmingen in beginsel zelf verantwoordelijk (bijvoorbeeld bioscoop, zwembad, theater). Het hoort bij hun taak om te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen voor hun bezoekers. Dit geldt ook voor stallingvoorzieningen bij NS-stations: daarvoor is ProRail verantwoordelijk. De gemeente werkt hierbij – zo nodig – wel samen met deze partijen. Bovendien treedt de centrale stad waar nodig en waar mogelijk op als adviseur dan wel als regisseur.

De verplichting tot realisatie van stallingruimte bij publiekstrekkende bestemmingen is voor nieuwbouw opgenomen in het Bouwbesluit 2003 (Afdeling 4.11, artikel 4.62 t/m 4.64). De gemeente bereidt momenteel een toetsingsprotocol voor, waarin wordt uitgewerkt op welke onderdelen de bouwvergunning meer of minder zwaar wordt getoetst. De realisatie van stallingruimte zou één van de elementen kunnen zijn waarop de gemeente zwaarder gaat toetsen. Zowel bestaande als nieuwe publiekstrekkende bestemmingen dienen volgens de Wet Milieubeheer vervoerplannen op te stellen voor het stimuleren van het fietsgebruik van hun medewerkers en bezoekers.



In overleg met het bedrijf of de organisatie worden maatregelen benoemd. Een van die maatregelen is het aanbieden van goede fietsparkeervoorzieningen. Vroegtijdige betrokkenheid van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht is hierbij van belang. Deze dienst is ook verantwoordelijk voor de afstemming van het verlenen

van een bouwvergunning en een milieuvergunning (coördinatietaak). Dit houdt in dat bedrijven die ook een milieuvergunning nodig hebben voor de uitoefening van hun bedrijf pas een bouwvergunning krijgen, als deze is getoetst aan de milieuvergunning. Voor veel bedrijven volstaat echter een milieuvergunning (= Algemene Maatregel van Bestuur) zonder deze toets aan de bouwvergunning. Dan heeft de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht geen coördinerende taak.

2 Probleemanalyse

2.1 Fietsdiefstal

Het stallen van een fiets in Amsterdam is niet zonder problemen. Een van de problemen is dat de fiets nog steeds een gemakkelijke prooi is voor dieven. De kans dat een fiets in Amsterdam gestolen wordt is twee maal zo groot als de rest van Nederland. Al is de fiets goed maar onbewaakt gestald, dan is er nog een grote kans dat deze ten prooi valt aan vandalen die vernielingen aanbrengen of dieven die onderdelen van de fiets stelen.²

Het hoge percentage fietsdiefstal leidt er tevens toe dat de Amsterdammers op slechte fietsen rijden. Men wil immers voorkomen dat de fiets een prooi wordt voor dieven. Dit leidt tot minder comfort, een geringe actieradius (de gemiddelde afstand per Amsterdamse verplaatsing is ca. 3 km) en mogelijk een grotere kans op ongelukken. Bovendien is hij erg gemakzuchtig, hecht hij weinig waarde aan zijn fiets (heeft er geen geld voor over) en is mede daardoor niet gewend te stallen in een bewaakte stalling.

2.2 Openbare ruimte

De fietser parkeert zijn fiets op een zo kort mogelijke loopafstand van de bestemming. Op beperkte schaal is dit geen probleem. De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen wordt zelfs versterkt door de mogelijkheid zeer dicht bij de plek van bestemming te komen.

Door het gemis aan stallingvoorzieningen en de gemiddeld slechte staat van de fiets stalt de fietser de fiets echter ook ongewenst op daarvoor niet bestemde plaatsen. Dit kan leiden tot fysieke hinder voor andere verkeersdeelnemers, nood/ en hulpdiensten en andere belanghebbenden. Daarnaast is het ongeordend en chaotisch parkeren van fietsen vanuit stedenbouwkundig oogpunt bezien soms ongewenst. Dit leidt bovendien tot inefficiënt gebruik van de openbare ruimte.



Jodenbreestraat

² Het risico van fietsdiefstal is door een gericht programma Fietsdiefstalpreventie` (samenwerking met politie, OM en DIVV) in de afgelopen tijd gereduceerd . Was de kans op diefstal van de fiets in 2002 nog 16%, inmiddels is deze gereduceerd tot 10% in 2005.

2.3 Tekort aan stallingruimte

Op een aantal belangrijke locaties in de stad is een structureel tekort aan geschikte stallingvoorzieningen voor het veilig kunnen stallen van fietsen.³

Er zijn verschillende doelgroepen fietsers. Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat afstand het meest bepalend is voor het gedrag van een fietsparkeerder. Daarnaast spelen zaken een rol als de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen en de parkeerduur. De traditionele kortparkeerder wil geen tijd verloren zien gaan in het stallen van de fiets en wil meestal niet betalen (bijvoorbeeld snel een boodschap doen). 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 waardoor er ook een grotere bereidheid tot betalen is (bijvoorbeeld een theaterbezoeker).

Voor de ontwikkeling van fietsparkeerbeleid is het van belang onderscheid te maken in de doelgroep van bewaakt stallen en de doelgroep van onbewaakt stallen.

Soms ontbreekt het aan adequate bewaakte stallingsvoorzieningen en soms aan onbewaakte voorzieningen.

Bij grote projecten wordt er soms (om stedenbouwkundige redenen) voor gekozen het fietsparkeren volledig ondergronds te regelen. Tegelijkertijd wordt dan niet voldaan aan de vraag naar onbewaakt parkeren op maaiveld. Een vaak geconstateerd gevolg hiervan is dat men wild gaat parkeren en er een chaotisch beeld ontstaat. Als er tegelijkertijd sprake is van een overcapaciteit aan ondergronds (bewaakt) parkeren, kan dit leiden tot een onderbezette stalling en dus een slecht exploitatieresultaat. Aandacht voor de samenhang tussen de vraag naar bewaakt en onbewaakt parkeren is derhalve van groot belang.

Tekorten aan stallingvoorzieningen doen zich op dit moment met name voor bij een aantal centrumlocaties (o.a. Leidseplein, Dam, Rokin, Damrak/Beursplein, Muntplein, Rembrandtplein). Daarnaast zijn er ook in andere stadsdelen knelpunten (o.a. Museumplein)⁴. Voorts zijn knelpunten voorzien bij de toekomstige stations van de Noord-Zuidlijn.

Er ontbreekt op dit moment nog een stadsbrede en objectieve analyse van alle locaties met tekorten aan fietsparkeervoorzieningen waar de gemeente Amsterdam zich de komende jaren op kan richten.

2.4 Gebruik Lockerstallingen

Het Centraal Stedelijk beleid rond een stadsbrede opbouw van zgn. Lockerstallingen is begin 2002 ingezet. Sommige draaien redelijk, andere minder. De afgelopen jaren is de

³ Een recent onderzoek onder Amsterdammers laat zien dat men het fietsparkeerbeleid van de gemeente als onvoldoende kwalificeert (Bron: Tevredenheidsonderzoek fietsers 2006)

⁴ Deze locaties kwamen naar voren uit het onderzoek "Amsterdam wil meer ruimte voor de fiets: 10 stallingen 1000 nietjes". Het zijn tevens de hotspots genoemd door het stedelijk Platform Fiets (Fietsersbond, DRO en DIVV) in jan 2005. De genoemde locaties zijn ook de plekken waar relatief veel fietsen gestolen worden (Voortgangsrapportage project Fietsdiefstalpreventie 2003 en 2004).

bezettingsgraad van de Lockers langzaam gestegen. De bezettingsgraad van de meeste Lockerstallingen is nog steeds te laag. Op de meeste tijden wordt zelfs 40% vaak niet gehaald. De investeringen in de Lockers zijn over het algemeen fors en de structurele lasten hoog. Amsterdam staat hierin overigens niet alleen, want bewaakte stallingen in andere Nederlandse steden zijn ook vrijwel nergens kostendekkend. Zelfs een bezetting van 100% leidt vaak niet tot een kostendekkende exploitatie; daarvoor zijn een goede verkoop- en reparatieafdeling en beperking van kosten meestal van groter belang.

Daarnaast is er in het algemeen weinig bereidheid om voor het stallen van een fiets te betalen. De markt is beperkt. Concreet betekent dit dat er niet overal behoefte is aan een bewaakte stalling.

De bekendheid van de Lockerstallingen is bij de gemiddelde Amsterdammer en zeker bij niet-Amsterdammers onvoldoende. Belangrijkste handicap bij het verbeteren van de bekendheid is het beperkte aantal Lockers op publiekstreckende locaties. Een aantal is bovendien ongunstig gesitueerd. De aanduiding in het straatbeeld is verder niet echt opvallend en ontbreekt de bewegwijzering er naar toe of is deze onvoldoende. Belangrijke reden hiervoor is dat reclamerichtlijnen van stadsdelen meer en opvallender niet toestaan.



Locker station Amsterdam-Zuid

2.5 Gemeentelijke organisatie fietsparkeren

De complexe gemeentelijke organisatie rond de bouw van bewaakte gemeentelijke stallingen veroorzaakt onduidelijke verantwoordelijkheden en taak- en rolverdeling tussen de verschillende betrokken partijen: centrale stad (waaronder grootstedelijke projecten) en stadsdelen.

De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de planologische inpassing, grondverwerving en stellen hun stedenbouwkundige en esthetische eisen. De centrale stad betaalt de bouw en de exploitatie.

In geval van stedenbouwkundige ontwikkeling in het regiem van een grootstedelijk project is er eveneens niet altijd sprake van een adequate aanpak, fietsparkeren is nogal eens een ondergeschoven kind. Het gevolg kan zijn dat fietsparkeren wel geregeld wordt, maar zonder tegemoet te komen aan de eisen die een gezonde exploitatie stelt.

3 Visie op fietsparkeren

3.1 Uitgangspunten

De gemeentelijke visie op fietsparkeren is gebaseerd op drie uitgangspunten:

a. Van herkomst via route naar bestemming

Fietsparkeerruimte voor elke fiets is nodig op drie plekken:

- o herkomstkant: bij de woning;
- o op de route bij stations en openbaar vervoerhaltes
- o bestemmingskant: bij publieke functies, winkels, werk, scholen, uitgaanslocaties, culturele voorzieningen, sportaccommodaties enz.

b. De gemeente wil vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar afstemmen.

De gemeente wil het fietsverkeer stimuleren door de fietser te faciliteren en op zijn wensen en behoeften in te spelen. Vraag en aanbod moeten op elkaar worden afgestemd. Daarvoor is het noodzakelijk een brede mix van voldoende stallingsvoorzieningen van goede kwaliteit te realiseren, omdat fietsers verschillende wensen hebben ten aanzien van stallingsvoorzieningen. De afstand tussen de stalling en de bestemming evenals de prijs en kwaliteit van de stalling beïnvloeden de keuze van de fietser voor een bewaakte of onbewaakte stallingsmogelijkheid. Deze keuze wordt op haar beurt weer beïnvloed door kenmerken van de fietser, zoals wil hij kort of lang parkeren, is het overdag of 's avonds, heeft hij een goedkope of dure fiets, is hij bang voor fietsdiefstal en vandalisme. Telkens kan de fietser een andere afweging maken. Daarom is een breed aanbod van verschillende typen stallingsvoorzieningen noodzakelijk.

Deze voorzieningen kunnen uiteenlopen van onbewaakte rekken in de openbare ruimte, stallingen bij scholen en sportaccommodaties tot overdekte en bewaakte grootschalige Lockerstallingen (zo nodig in plinten van gebouwen of ondergronds). Ook het plaatsen van mobiele stallingen bij evenementen en experimenten met automatische stallingen behoren tot het fietsparkeeraanbod. Een bewaakte stalling is een kwalitatieve aanvulling op onbewaakte stallingsplekken (rekken), niet de vervanging ervan. Om het juiste aanbod aan fietsparkeervoorzieningen te bepalen onderzoekt de gemeente de verschillende doelgroepen fietsers..

c. Fietsparkeren kost geld

De centrale stad beschouwt de kosten van fietsparkeren als onderdeel van de kosten om Amsterdam bereikbaar te houden. Fietsen houdt de stad immers bereikbaar. Bij de kosten van fietsparkeervoorzieningen gaat het om zowel de investeringskosten (stichtingskosten) als de exploitatiekosten van bewaakte stallingen. De centrale stad onderzoekt de mogelijkheden om de kosten van exploitatie van een bewaakte Lockerstalling zo laag mogelijk te houden.

3.2 Rol centrale stad

De centrale stad initieert in nauwe samenwerking met het betreffende stadsdeel een locatiegerichte aanpak van de zogenaamde hot spots fietsparkeren met een stedelijke functie (= locaties met grote tekorten aan stallingvoorzieningen bij publiekstreckende voorzieningen). Als uit de planstudie blijkt dat een bewaakte stalling een essentieel onderdeel van de oplossing van het fietsparkeerprobleem is en dat deze ook kan worden gerealiseerd binnen de ruimtelijke en financiële randvoorwaarden, dan ontwikkelt en realiseert de centrale stad deze bewaakte stalling als Lockerstalling. Het stadsdeel is in het traject verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakt parkeren in de openbare ruimte. De gemeente overlegt met de Stadsregio Amsterdam over de realisering van stallingen bij publiekstreckende bestemmingen met een regionale functie. Daarnaast treedt de centrale stad daar waar nodig en mogelijk op als adviseur en/of regisseur.

3.3 Beleidsdoelstellingen en ambities

Het fietsparkeerbeleid heeft een bredere doelstelling. Het beleid staat ten dienste van beleidsterreinen op het gebied van veiligheid, verkeer en vervoer en openbare ruimte. Concreet gaat het om de volgende hogere beleidsdoelstellingen:

- Fietsparkeerbeleid is een essentieel en integraal onderdeel van het fietsbeleid en daarmee van het verkeer- en vervoersbeleid, omdat het bijdraagt aan een groei van het fietsverkeer; dat is nodig om de stad bereikbaar, leefbaar en gezond (luchtkwaliteit) te houden;
- Meer en betere stallingsvoorzieningen dragen bij aan de doelstelling Amsterdamer op een betere fiets te laten rijden, dit is verkeersveiliger, biedt meer comfort, minder zwerffietsen en vergroot de actieradius van de Amsterdamse fietser.
- Fietsparkeerbeleid is onderdeel van het gemeentelijk fietsdiefstalpreventiebeleid;
- Fietsparkeerbeleid draagt bij aan een visueel aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte;
- Fietsparkeerbeleid zorgt voor het verminderen van de fysieke hinder en aantasting van de openbare orde en veiligheid (doorgang voor brandweer en politie bij calamiteiten) in de openbare ruimte;
- Realisering van bewaakte stallingen als onderdeel van het fietsparkeerbeleid biedt een reïntegratie- en werkervaringstraject voor langdurig werklozen en arbeidsgehandicapten (in samenwerking met de Dienst Werk en Inkomen).

Om hieraan invulling te kunnen geven zet de gemeente Amsterdam in op uitbreiding van het aantal bewaakte en onbewaakte stallingen bij publiekstreckende locaties. In zowel meerjarenprogramma's als jaarlijkse uitvoeringsprogramma's geeft de gemeente aan welke stallingen de komende tijd prioriteit hebben en welke middelen gereserveerd dienen te worden.

Uitgangspunt daarbij is een gezonde combinatie van realisme en ambitie. In de afgelopen vijf jaar konden aan het netwerk worden toegevoegd: Paradiso, Kalvertoren, Beursplein, Zuid WTC, de mobiele stalling en de automatische stalling Tolhuisplein/Velominck. De reeds bestaande stallingen BG-terrein, Albert Cuypstalling en RAI konden daarnaast aan het netwerk worden toegevoegd. In de komende vijf jaar zal (onder voorbehoud van

behoefte-onderzoek) het Lockernetwerk worden uitgebreid met minimaal vijf nieuwe stallingen. Daarnaast zal geëxperimenteerd worden met innovatieve oplossingen.

Doel van het beleid is:

- implementatie van locatiegerichte aanpak in samenwerking met stadsdelen;
- voldoende onbewaakte en bewaakte stallingsruimte bieden op belangrijke publiekstreckende locaties met een stedelijke of regionale functie;
- een betere samenhang bereiken tussen het bewaakt en het onbewaakt parkeren;
- de kwaliteit van stallingvoorzieningen verbeteren;
- meer aandacht voor laagdrempelige stallingen (maaiveld en inpandig);
- het gebruik van zowel bewaakte als onbewaakte voorzieningen verbeteren;
- de exploitatiekosten van bewaakte stallingen verminderen.

4 Ontwikkeling van stallingvoorzieningen

4.1 Locatiegerichte aanpak

De centrale stad en de betreffende stadsdelen stellen samen de top 10 van aan te pakken hot spots op en prioriteren en programmeren deze. Tegelijkertijd wordt in overleg met de stadsdelen aangegeven op welke locaties in de periode 2007 t/m 2010 de fietsparkeerproblemen worden opgelost. De prioritering wordt bepaald door het te verwachten aantal gebruikers van de stalling binnen de gestelde financiële kaders.

De locatiegerichte aanpak houdt het volgende in:

- a. het doen van een planstudie met daarin in ieder geval de volgende elementen:
 - bepalen van de grenzen van de locatie;
 - inventariseren van de omvang en aard van het fietsparkeerprobleem;
 - inventariseren van het type bestemmingen (lang/kort stallen);
 - onderzoeken van de kenmerken en behoeften van de fietsers aan het type stallingvoorziening (bewaakt/onbewaakt; inpandig/op maaiveld);
 - vaststellen van de stedenbouwkundige en planologische eisen in het gebied;
 - onderzoeken van ruimtelijke mogelijkheden;
 - inzicht in stichtings- en exploitatiekosten van verschillende varianten per fietsparkeerplek.
- b. het bepalen van de oplossingsrichting op basis van de uitkomsten van de planstudie;⁵
- c. het ontwikkelen van een gezamenlijke visie van centrale stad en stadsdeel op de wijze waarop niet-gewenst stalgedrag van fietsers kan worden gereguleerd op basis van de APV;
- d. afspraken tussen centrale stad en stadsdeel over de handhaving van foutparkeren;
- e. het uitvoeren van de gekozen oplossing.

Locatiegericht onderzoek zal duidelijk moeten maken of fietsparkeervoorzieningen ondergronds en/of bovengronds moeten (kunnen) worden aangelegd.



Den Haag: bewaakte maaiveldstalling

⁵ Om de juiste locatie en behoefte aan een bewaakte stalling te peilen zou de mobiele stalling kunnen worden ingezet.

4.2 Instrumentarium

Bij de locatiegerichte aanpak zijn verschillende instrumenten inzetbaar. Het gaat daarbij om realisatie en onderhoud van stallingvoorzieningen, regelgeving en maatregelen om het gebruik van de stallingen te verbeteren. Het volgende hoofdstuk gaat in op de beheersaspecten en de maatregelen om het gebruik te verbeteren.

Om te voorkomen dat fietsparkeren onvoldoende en/of niet op de goede wijze wordt 'meegenomen' in grootstedelijke projecten e.d. wordt in het Plaberum opgenomen dat fietsparkeren een integraal onderdeel moet zijn van de planfaseproducten van het Plaberum. Dit geldt ook voor het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) en vergelijkbare stedenbouwkundige plan- en besluitvormingsprocessen. Vroegtijdige betrokkenheid van en afstemming met DIVV is hiervoor essentieel.

Er zijn verschillende soorten stallingvoorzieningen voor verschillende doelgroepen. Fietsenrekken in de openbare ruimte komen zowel voor bij herkomst, route als bestemming. Traditioneel zijn ze gericht op ordening van de openbare ruimte. Fietstrommels of collectieve fietskluizen zijn gericht op gebruik door een vaste groep gebruikers waar een buurtstalling of bewaakte stalling te groot zou zijn. Ze kunnen worden ingezet in woongebieden, maar ook eventueel bij OV-haltes.⁶ Buurtstallingen zijn gericht op woongebieden en vallen daardoor buiten de nota.⁷ Bestemmingsstallingen zijn bewaakte fietsstallingen gesitueerd bij OV-locaties en publiekstreckende voorzieningen. De grootte varieert van 100 tot soms meer dan 1000 plekken.

4.3 Bewaakte stallingen

Bewaakte stallingen kunnen op maaiveld, in pandig (in plinten van gebouwen) en ondergronds worden gerealiseerd. De keuze voor een van de varianten is locatieafhankelijk. Over het algemeen kan gesteld worden dat stallingen op maaiveld het meest laagdrempelig zijn voor het gebruik. Indien er geen fysieke en/of stedenbouwkundige belemmeringen zijn, heeft een maaiveldstalling de voorkeur. Ruimte is schaars, terwijl de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen groot is. In met name de binnenstad van Amsterdam vraagt dit om extra aandacht voor de inpassing van nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Fraaie inpassing op maaiveld heeft in Amsterdam tot op heden weinig aandacht gehad. Desalniettemin is er veel ruimte in de stad die ingezet kan worden voor de realisatie van fietsstallingen. In de eerste plaats gaat het daarbij om ruimte waar al fietsen staan, veelal op een ruimte-inefficiënte manier (losstaande fietsen, omgevallen fietsen, etc.). Daarnaast kunnen met zorgvuldige ontwerpen fietsstallingen stedenbouwkundig goed inpasbaar worden gemaakt.

⁶ Er vindt op dit moment een proef plaats om ervaring op te doen met fietstrommels.

⁷ In het kader van het optimaliseren van de exploitatie van een bestemmingsstalling is het wel denkbaar de stalling tevens de functie van een buurtstalling te geven.



Den Haag: stadhuis met stalling

De gemeente zal voor benoemde “hotspots” tevens op zoek gaan naar ruimte in bestaande bebouwing. Als het noodzakelijk is daarvoor met de beschikbare middelen actief panden te verwerven, zal dat gebeuren. Om maaiveldstallingen goed inpasbaar te maken in de openbare ruimte, is reservering van voldoende middelen noodzakelijk. De kosten zijn echter vele malen lager dan van inbandige of ondergrondse stallingen. Met name solitair ondergronds bouwen is duur. Getracht wordt

voor de realisatie van stallingen de bouw te combineren met andere functies.

Inbandige stallingen met een directe entree op maaiveld zijn eveneens prettig in het gebruik en bieden bovendien meer comfort (overdekt, toilet). Afhankelijk van de locatie zijn er bovendien goede mogelijkheden tot het bieden van extra service als reparatie en verkoop. Ondergrondse stallingen zijn gewenst als er op maaiveld en in plinten van gebouwen geen ruimte is. Een goede entree is dan van essentieel belang. Voordeel kan zijn dat de entree van de stalling dicht bij de bestemmingslocatie kan worden gesitueerd, nadeel dat commerciële nevenactiviteiten minder gunstig te exploiteren zijn.

4.4 Innovatieve fietsparkeeroplossingen

Naast de traditionele fietsparkeersystemen is een aantal innovatieve fietsparkeeroplossingen in ontwikkeling. Het gaat daarbij om semi-automatische afsluitbare fietsenrekken in de openbare ruimte, automatische toegangssystemen en volledig automatische fietsenstallingen. Met de volledig automatische systemen wordt op dit moment in Amsterdam een proef gedaan. Uit de proef moet blijken of automatische stallingen een volwaardig alternatief vormen voor mensbewaakte stallingen.

Met semi-automatische systemen is in Amsterdam geen ervaring. Een eerste onderzoek⁸ wijst uit dat systemen waarbij de fiets in de openbare ruimte wordt geparkeerd ingezet zouden kunnen worden bij plekken met een vaste groep gebruikers op een te kleine schaal voor een traditionele bewaakte stalling (bijvoorbeeld OV-haltes). Verwacht wordt dat met dergelijke systemen ook nieuwe gebruikersgroepen kunnen worden aangesproken.



Eindhoven, Lock 'n Go: automatisch afsluitbare fietsenrekken in openbare ruimte

Toepassing van systemen waar inbandig wordt geparkeerd met behulp van automatische toegang zouden eveneens aan de orde kunnen zijn als de kleinschaligheid mensbewaking te duur zou maken.

⁸ Innovatieve Fietsparkeeroplossingen. Toepasbaarheid in Amsterdam, Hendriks | Rademakers, 2006.

In de locatiegerichte aanpak wordt de toepassing van innovatieve oplossingen afgewogen.

4.5 Bekostiging investeringen

Op basis van de locatieanalyse wordt het benodigde aantal plaatsen en het stallingtype bepaald. De daaropvolgende investerings- en exploitatiebegroting geven inzicht in de te verwachten kosten. Zowel de investering als de exploitatie (zie 5.1) wordt getoetst aan maximumnormen (kosteneffectiviteitstoets).

De maximumnorm voor een maaiveldstalling is € 1.000,- per fietsplaats. Met deze norm wordt aangesloten bij de norm voor projectsubsiabele kosten van de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA).⁹ Met het bedrag is goede inpassing in de omgeving mogelijk, plaatsing van een beheerdersruimte en fietsenrekken. Tevens is voorzien in kosten voor (beperkte) herinrichting van de openbare ruimte. De norm betekent concreet ook dat – op basis van de investeringsnorm – maaiveldstallingen al gauw een minimale grootte van 100 – 150 fietsplaatsen dienen te hebben. Overigens zullen de kosten van een maaiveldstalling veel lager kunnen uitvallen bij een grote stalling, als herinrichting niet noodzakelijk is.

De maximumnorm voor ondergrondse en inpandige stallingen is € 3.300,- per fietsplaats.

Afhankelijk van de locatie, prioriteiten en beschikbaar budget, subsidieert de Stadsregio Amsterdam de realisatie van stallingen met een bijdrage van 30 tot 70 procent van het normbedrag. De overige kosten binnen de norm worden gedragen door de centrale stad. Dekkingsbronnen daarvoor zijn: mobiliteitsfonds, projectbudgetten en grondexploitatie.

De norm van maximaal € 3.300,- betekent in de praktijk dat inpandige en ondergrondse oplossingen niet mogelijk zijn bij relatief kleine stallingen. Indien het stadsdeel (bijvoorbeeld om stedenbouwkundige redenen) toch de voorkeur geeft aan een inpandige stalling en de behoefte is aanwezig, betaalt het stadsdeel het eventuele investeringsdeel boven het normbedrag.

Naast voldoen aan de investeringsnorm, dient de stalling tevens te voldoen aan de norm voor exploitatiekosten (zie 5.1).

De centrale stad zal de werking van de financiële normen evalueren. Hierbij worden de stadsdelen betrokken.

⁹ Actualisatie beleidsregel subsidiebijdragen aan stedelijke fietsenstallingen. Einddocument versie 10 mei 2006, vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het ROA d.d. augustus 2006.

5 Beheer

5.1 Bekostiging exploitatie

De exploitatie van fietsparkeervoorzieningen kost geld. Deze kosten zijn acceptabel als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd zijn initiatieven noodzakelijk om de exploitatiekosten te beperken. Hiertoe wordt een maximumnorm gehanteerd. Op basis van de huidige tarieven geldt dat de kosten maximaal €2,- per gestalde fiets mogen bedragen. Dit betekent dat het exploitatietekort (inkomsten uit zowel stallen, reparatie als overige minus de exploitatiekosten) voor incidentele gebruikers en abonneementhouders samen maximaal €2,- per gestalde fiets per keer is.¹⁰

Voor bestaande stallingen geldt dat per stalling maatregelen worden getroffen om de exploitatienorm te halen. Lukt dat niet binnen een jaar, wordt sluiting van de stalling voorgesteld. Voor nieuwe stallingen geldt dat de norm binnen drie jaar na ingebruikname moet worden bereikt¹¹. Overigens is de norm een maximumnorm; voor bepaalde (met name grote stallingen) is de verhouding tussen kosten en opbrengsten veel gunstiger. Ook voor de exploitatienorm geldt dat de gemeente de werking ervan zal evalueren.

Om de exploitatiekosten te beperken worden maatregelen genomen om het gebruik te bevorderen en om de inkomsten te verhogen.

Maatregelen om het gebruik te bevorderen zijn met name gericht op promotie en communicatie van de Lockerstallingen (zie par. 5.3).

Inkomstenverhogende maatregelen zijn gericht op het verhogen van de inkomsten uit nevenactiviteiten: reparatie, fietsverhuur, fiets- en onderdelenverkoop en kioskverkoop (tijdschriften, koffie, etc.). Uitgangspunt daarbij is dat fietsen stallen hoofdactiviteit blijft en niet ten koste gaat van de overige dienstverlening. Het oorspronkelijke aantal fietsplaatsen blijft gehandhaafd.

Hoewel bezoekers (en niet bewoners) de doelgroep zijn van Lockerstallingen, kan bewonersparkeren een welkome aanvulling zijn op de inkomsten onder voorwaarde dat de stallingsfunctie voor bezoekers niet wordt aangetast. Hierdoor kunnen ze tevens de functie van buurtstalling vervullen.

¹⁰ Op dit moment blijven de tekorten van de stallingen Albert Cuyp, Tolhuistuin, Kalvertoren en de mobiele stalling niet binnen de norm. De stallingen Zuid/WTC, Paradiso, BG-terrein en Beursplein wel.

¹¹ Door de Stadsregio Amsterdam gesubsidieerde stallingen hebben een minimale exploitatieperiode van vijf jaar. De gemeente zal zich aan deze subsidievoorwaarde houden, wanneer stallingen worden gerealiseerd met BDU-subsidie.

Het genereren van inkomsten uit niet-fietsgerelateerde activiteiten kan op tijdelijke basis als verwacht wordt dat de betreffende ruimte tijdelijk beschikbaar is. Mogelijke activiteiten zijn verhuur van de ruimte als opslag- of bedrijfsruimte of een stalling voor motoren.

De grenzen van wel en niet toelaatbare activiteiten worden altijd vastgelegd in de overeenkomst met de exploitant.

5.2 Locker

Locker is de beeldmerknaam van de bewaakte fietsenstallingen van de gemeente Amsterdam. De gemeente streeft ernaar alle nieuwe bewaakte stallingen aan het Lockernetwerk toe te voegen.

De Lockerstallingen hebben een eenduidige uitstraling. Dit vergemakkelijkt de communicatie en helpt het gebruik te bevorderen. Dit komt vooral tot uitdrukking in de Locker-styling: logo, kleurstelling en huisstijl zijn fris, duidelijk en informeel.

De tarieven voor Lockerstallingen zijn sinds de start in 2002 ongewijzigd. Het tarief bedraagt € 0,50 per dag of € 55,- per jaar. Er bestaan verschillende soorten kaarten en abonnementen: dagkaart, strippenkaart, jaarabonnement, scholierenabonnement en businessabonnement.

Er wordt middels de uitwerking van een aantal businesscases onderzocht wat de effecten zijn van zowel het hanteren van hogere tarieven als een proef met gratis stallen. Daarbij wordt gekeken naar de effecten voor het gebruik en de exploitatie.

Met het Lockerabonnement kan men terecht in alle Lockerstallingen. Op dit moment dient men voor het gebruik van de automatische stallingen nog te beschikken over een separaat abonnement. Er wordt naar gestreefd het abonnement universeel toepasbaar te maken.

De openingstijden van Locker zijn ruim, maar afhankelijk van de gebruikersdoelgroep. Locker staat voor betrouwbaarheid, gegarandeerde bewaking met algemeen geldende voorwaarden op het gebied van bewaring en vergoeding bij schade of diefstal.

De meeste Lockerstallingen zijn toegankelijk voor bijzondere fietsen (zoals lig- en bakfietsen). Scooters en brommers zijn – met mate - welkom in Lockerstallingen.

5.3 Promotie en communicatie Lockerstallingen

De gemeente zet in op meer promotie en communicatie om zo de bekendheid van de Lockers te vergroten. Hiertoe wordt een meerjarig communicatieplan voor de stallingen opgesteld. In de promotie en communicatie zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de locaties, tarieven (abonnementen), openingstijden en faciliteiten van de stallingen. Een ander promotiemiddel is het uitgeven van combikaartjes. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden hiervan.

Afwijkingen op de tarieven zijn mogelijk in het kader van tijdelijke acties om het gebruik te stimuleren. In dat kader kan worden overwogen als promotiemiddel (tijdelijk) het stallen gratis te maken.

Bij grote evenementen zet de gemeente de mobiele Lockerstalling in, waar bezoekers gratis kunnen stallen. Ook dit is een promotiemiddel.

Om de stallingen gemakkelijk te kunnen vinden worden - waar mogelijk - Lockerstallingen opgenomen in de ANWB-bewegwijzering. Gebleken is dat in de directe omgeving van de stalling zelf behoefte is aan aanvullende bewegwijzering, in het bijzonder wanneer de stalling niet gelegen is aan een belangrijke fietsroute.

5.4 Handhaving openbare ruimte

Voor een succesvol fietsparkeerbeleid is goed gebruik van de fietsparkeervoorzieningen van essentieel belang. Dit geldt zowel voor rekken in de openbare ruimte als voor bewaakte voorzieningen. Wanneer er voldoende voorzieningen voorhanden zijn, de lokalisering van de voorzieningen goed is, de doorgang van de openbare weg in gevaar komt, is het tegengaan van losse plaatsing van fietsen gewenst.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vormt op dit moment samen met de Wegenverkeerswet de juridische basis voor het tegengaan van ongewenst fietsparkeergedrag. Handhaving op basis van de APV verdient de voorkeur.

De Wegenverkeerswet kent het parkeerverbodsbord voor fietsers. Strafrechtelijke handhaving is slechts mogelijk als de foutparkeerder tijdens het stallen wordt aangetroffen. De kosten van dergelijke handhaving zijn hoog en de inkomsten vloeien niet naar de gemeente.¹² Bestuursrechtelijke handhaving in het kader van de Wegenverkeerswet kan alleen als sprake is van spoedeisende gevallen (veiligheid op de weg, vrijheid van het verkeer en het vrijhouden van aangegeven weggedeelten en wegen).

Handhaving op basis van de APV is ook mogelijk door het toepassen van bestuursdwang: het verwijderen van de fiets. De APV kent op dit moment drie relevante bepalingen. De eerste bepaling is dat fietsen niet mogen worden vastgemaakt aan gemeentelijke eigendommen. De tweede bepaling is dat het verboden is de fiets zodanig te plaatsen dat de doorgang belemmerd wordt. Handhaving van beide artikelen is gericht op het tegengaan van excessen waarbij de doorgang voor voetgangers en overig verkeer ernstig wordt belemmerd. Het is niet bedoeld om repressief op te treden tegen het wereldberoemde straatbeeld van een fiets aan een Amsterdamse brug.

Daarnaast geeft de APV het college de mogelijkheid plekken aan te wijzen waar de fiets niet langer dan een door het college te bepalen periode aaneengesloten mag worden geparkeerd. Dit artikel is erop gericht meer ruimte te bieden aan kortparkeerders en fietswrakken te kunnen verwijderen. Het is wel nodig dat dit artikel regelmatig wordt toegepast in combinatie met voorlichting (fietsers aanspreken, banieren/posters ophangen e.d.) om voldoende resultaat te boeken.

De centrale stad bereidt momenteel vereenvoudigingen en verbeteringen van de APV voor, waaronder ook de artikelen met betrekking tot fietsparkeren en fietswrakken. De APV wordt vastgesteld door de gemeenteraad en is van toepassing in de gehele stad. Uitvoering van de APV op het punt van fietsparkeren is een verantwoordelijkheid van de stadsdelen.

¹² Wanneer landelijk de zogenaamde Bestuurlijke Boete wordt ingevoerd zou de gemeente dit wellicht zelf kunnen oppakken.

Uitbreiding van de APV met de mogelijkheid op te treden tegen het plaatsen van fietsen buiten de rekken is niet aan de orde bij locaties waar stallingtekorten bestaan.¹³ Daar waar voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn, kan een dergelijke aanpak wel worden overwogen.

5.5 Uitbesteden exploitatie

Sinds 2001 worden de fietsenstallingen in Amsterdam in opdracht van de gemeente geëxploiteerd door derden. In de praktijk gaat het daarbij om twee organisaties: de Stichting Werkprojecten Amsterdam (SWA) en Pantar Flexdiensten (onderdeel WRA-groep). Om ook andere (zowel commerciële als mogelijk nog niet bekende niet-commerciële organisaties) uit te dagen, is begin 2006 een openbare aanbesteding georganiseerd van de exploitatie van een fietsenstalling. De oorspronkelijke belangstelling van andere partijen daarbij was groot. Desalniettemin is de aanbesteding mislukt. Uiteindelijk schreven alleen de partijen in die reeds in opdracht van de gemeente werkzaam waren en ze deden dat met een prijs die ver boven de raming lag.

Het mislukken kan deels worden toegeschreven aan de locatie en deels aan de door de gemeente gestelde voorwaarden. Op een andere locatie of met minder stringente voorwaarden, is de kans op een succesvolle aanbesteding nog steeds aanwezig. De gemeente wil nog steeds andere partijen¹⁴ betrekken bij beheer en exploitatie van Lockerstallingen. Ze zal daarvoor onder andere een kansrijke mix van gemeentelijke randvoorwaarden ontwikkelen.

Openbare aanbesteding van de exploitatie van een stalling kan niet alleen leiden tot een voordelige aanbieding, maar is verplicht bij diensten met een waarde boven het Europese drempelbedrag van €211.000,-.¹⁵ Dit geldt niet voor binnengemeentelijk uitbesteden en organisaties in het kader van de WSW.

Stallingen zullen individueel of collectief (geclusterd) worden aanbesteed volgens de gemeentelijke en Europese richtlijnen. De gemeente stelt daarbij de stallingfunctie centraal. Het hanteren van een minimum aantal fietsplaatsen zal de belangrijkste voorwaarde zijn bij aanbesteding. (Dit gegeven is ook van belang voor het verkrijgen van subsidie van de Stadsregio Amsterdam). Er zal meer vrijheid worden gegeven bij de overige functies en randvoorwaarden. Op die wijze zal de exploitatie van stallingen voor meer partijen dan nu interessant zijn.

Parallel hieraan wordt onderzocht in hoeverre bij de exploitatie van fietsenstallingen samengewerkt kan worden met de Dienst Werk en Inkomen (DWI) en de inzet van

¹³ De gemeenteraad heeft zich hier met het aannemen van de motie Hafmans (mei 2005) ook uitdrukkelijk tegen uitgesproken.

¹⁴ Gedacht kan worden aan zowel marktpartijen als partijen die zijn betrokken bij reïntegratie van langdurig werkzoekenden.

¹⁵ Wanneer een stallingsruimte op commerciële basis ter beschikking wordt gesteld en de ondernemer niet gebonden is aan bepaalde openingstijden, zal het bedrag veelal lager zijn of zelfs nihil. Feitelijk gaat het dan om huur. Dan is openbare aanbesteding niet noodzakelijk.

(gesubsidieerde) reïntegratiebanen. Per stalling wordt afgewogen of er sprake kan zijn van oneerlijke concurrentie ten opzichte van reeds actieve ondernemers.

6 Stroomschema 'Ontwikkeling fietsparkeervoorzieningen'

6.1 Inleiding

Het beleidskader fietsparkeren biedt het kader waarbinnen de gemeente Amsterdam fietsparkeervoorzieningen realiseert en maatregelen neemt om het gebruik van stallingen te bevorderen. Bij de aanpak van fietsparkeerproblemen staat een locatiegerichte aanpak centraal. Deze aanpak is uitgewerkt in een stroomschema.

6.2 Stroomschema

Na de probleemvaststelling vindt onderzoek plaats naar de doelgroepen van parkeerders en wordt een analyse gemaakt van de gebiedskenmerken. Vervolgens wordt de mogelijke locatie binnen het gebied geoptimaliseerd. In een door betrokken partijen vastgesteld document wordt de verhouding aangegeven tussen bewaakt en onbewaakt parkeren.

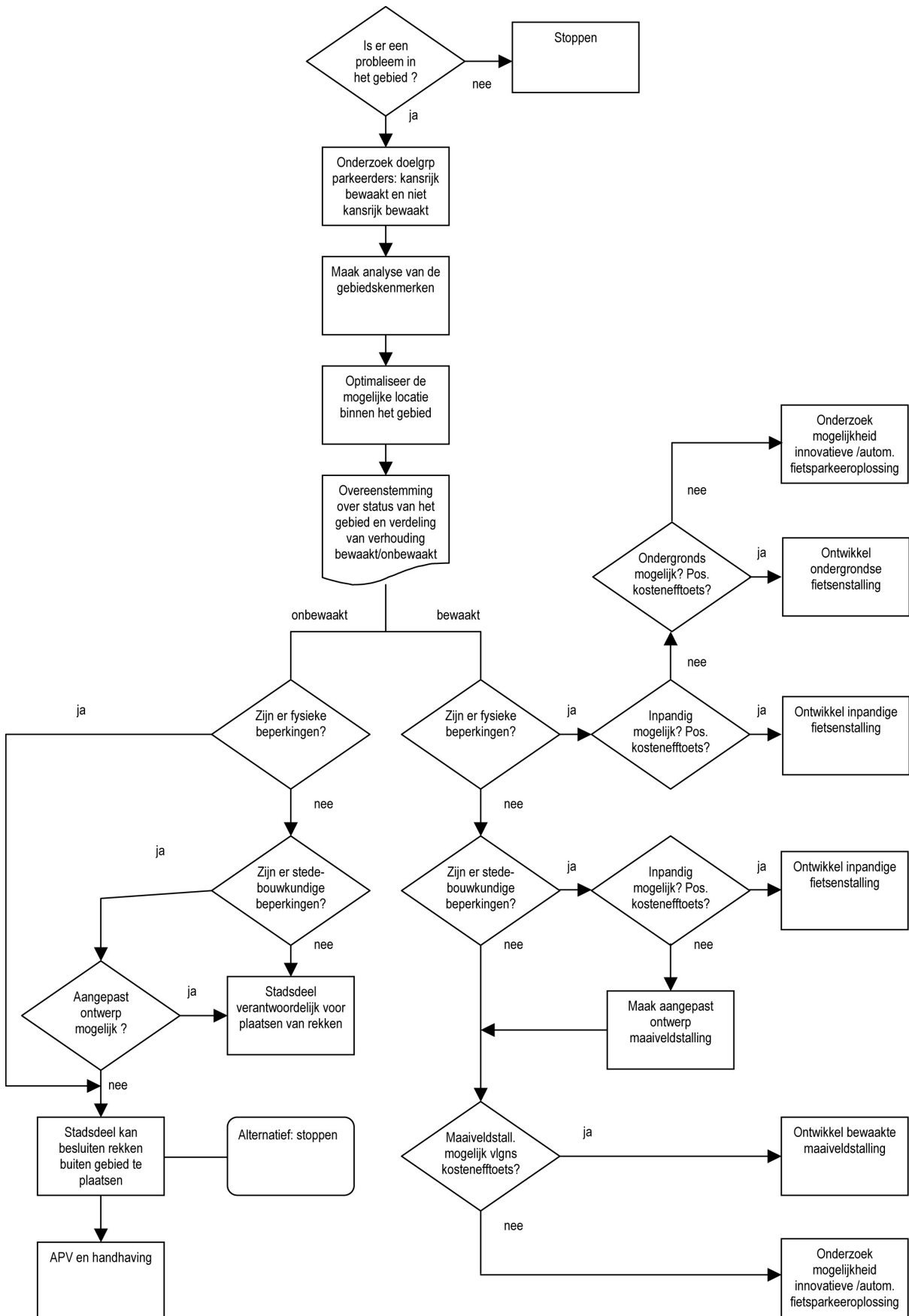
Het stroomschema doorloopt vervolgens separaat de stappen voor het onbewaakte en het bewaakte deel.

De eerste vraag die zich voordoet bij het onbewaakt parkeren is of er fysieke beperkingen zijn voor de realisatie van parkeervoorzieningen. Als dat het geval is, kan het stadsdeel besluiten rekken te plaatsen buiten het gebied. Hieraan is handhaving van de APV onlosmakelijk verbonden. Is dat niet het geval, wordt bekeken of er stedenbouwkundige beperkingen zijn. Realisatie van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen is de verantwoordelijkheid van het stadsdeel.

Bij het bewaakt parkeren leiden fysieke beperkingen tot een onderzoek naar inpandig parkeren. Pas als dat niet mogelijk blijkt, is ondergronds parkeren aan de orde. De reden hiervan is dat inpandig parkeren doorgaans leidt tot meer comfort voor de gebruiker.

In geval van stedenbouwkundige beperkingen, wordt eveneens eerst gekeken naar inpandige stallingen. Is dat niet mogelijk, wordt een aangepast ontwerp voor een maaiveldstalling gerealiseerd.

Voor de keuze bij bewaakte stallingen geldt het principe dat, gelet op zowel kosten als gebruiksvoordelen, maaiveldstallingen de voorkeur hebben boven inpandige stallingen en inpandige stallingen de voorkeur hebben boven ondergrondse stallingen. Sluitstuk in het schema is een onderzoek naar innovatieve en/of automatische parkeeroplossingen. Die kunnen helpen bij het kostendekkend en ruimte-efficiënt realiseren van de stalling. In alle gevallen vindt naast een locatie-studie een kosteneffectiviteitstoets plaats. Tevens wordt onderzocht of er sprake is van oneerlijke concurrentie. De kosteneffectiviteitstoets bestaat uit een toets aan de investeringsnorm en een toets aan de exploitatienorm.



Bijlage 1 Literatuurlijst

1. Concept-Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 – 2010, DIVV, versie 12 juni 2007
2. Tevredenheidsonderzoek fietsers, DIVV/O+S, 2006
3. Actualisatie beleidsregel subsidiebijdragen aan stedelijke fietsenstallingen. Einddocument versie 10 mei 2006, vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het ROA d.d. augustus 2006.
4. Leidraad Fietsparkeren, CROW, 2001
5. Een verschil tussen dag en nacht, fietsparkeerrichtlijn Amsterdam, SOAB, 2005
6. Innovatieve fietsparkeeroplossingen. Toepasbaarheid in de gemeente Amsterdam, Hendriks | Rademakers, 2006
7. Amsterdam op de fiets, Dienst O+S, november 2003
8. 1000 nietjes en 10 stallingen, DIVV en EZ, 2003
9. Bedrijfsplan Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam (CFA), DIVV, 2002
10. Meerjarenprogramma Fiets 2000 – 2005, DIVV, 1999