

# GROENLINKS amsterdam centrum

## WERKGROEP VERKEER EN STEDENBOUW



### FIETSPARKEREN IN HOEKEN EN GATEN

#### PLAN VAN AANPAK VOOR AMSTERDAM-CENTRUM



***“Een fiets is een prothese.  
Zoiets als een leesbril. Je  
moet hem altijd bij de hand  
hebben”***

maart 2007

## Inhoudsopgave

1. Inleiding: het beleidskader.....	3
2. Meer parkeerplekken voor de fiets .....	4
“Een fiets is een prothese”.....	4
Gewone fietsenrekken of nietjes? .....	4
Trendbreuk: van ‘lege ruimte’ naar ‘fietsparkeren in hoeken en gaten’.....	6
Fietsvakken, o.a. ‘vakken voor bakken’ .....	6
3. Programma voor oplossing van fietsparkeerproblemen in Amsterdam-Centrum.....	6
Bijlage 1: samenvatting literatuuronderzoek fietsparkeren.....	14
Bijlage 2: inventarisatie literatuur fietsparkeren.....	16
1. Literatuur over fietsparkeren in Amsterdam .....	16
2. Literatuur over fietsparkeren in Nederland .....	20
3. Literatuur over fietsparkeren in het buitenland .....	24

## Colofon

### **Werkgroep Verkeer en Stedenbouw Groen Links Stadsdeel Centrum**

Jaap van den Bergh  
 Peti Buchel  
 Paul Denekamp  
 Zeeger Ernsting  
 Fred Kramer  
 Chris van der Kroon  
 Jeroen Verhulst  
 Jos Vernooij

### **Foto's**

Blz. 5 fietsenrekken Oud-West: Maarten Verhulst  
 Overige foto's: Jeroen Verhulst

### **Redactie**

Jeroen Verhulst

Maart 2007

Overname van teksten en foto's is toegestaan  
 mits met bronvermelding “Fietsparkeren in hoeken en gaten.  
 GroenLinks Amsterdam Centrum, maart 2007”.

## 1. Inleiding: het beleidskader

Het beleid van de centrale stad is gericht op het terugdringen van het autoverkeer, met name binnen de ring en speciaal in het Centrum. Dat is al zo sinds het Verkeers- en InrichtingsPlan (VIP), tot stand gekomen na het referendum over de autoluwe binnenstad in 1992.

Vanaf 2006 is de luchtkwaliteit een extra reden om autoverkeer tegen te gaan.

Sinds de jaren negentig is het autoverkeer van en naar de binnenstad ontmoedigd via het autoparkeerbeleid. Tegelijkertijd hebben de beleidsmakers wel steeds de bedoeling gehad om het aantal bezoekers aan de binnenstad op peil te houden of zelfs te laten groeien. Dat betekent dat er goede alternatieven voor vervoer per auto geboden moeten worden.

Het openbaar vervoer is sinds de jaren negentig weinig veranderd. Pas in 2013 volgt een nieuwe impuls met de komst van de Noord-Zuidlijn. Maar het metronet is grofmazig en kan nooit iedereen optimaal bedienen. En dus is DE FIETS in al zijn eenvoud het belangrijkste alternatief voor de bereikbaarheid per auto, zeker voor Amsterdammers.

Het is de vraag of het belang van de bereikbaarheid per fiets wel voldoende is onderkend door de achtereenvolgende bestuurders van stadsdeel Centrum. In de nota 'De Bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad' (2005) werd niet alleen stelling genomen tegen éénrichtingverkeer voor auto's, maar ook gepleit voor 18 nieuwe parkeergarages in en rond de binnenstad. De nadruk ligt op verbetering van het straatbeeld en in mindere mate op terugdringing van het autoverkeer en facilitering van de fietsers.

Zo is door het vorige stadsdeelbestuur de strijd aangeboden tegen het hinderlijk fietsparkeren in de openbare ruimte, zonder daarbij voldoende alternatieven aan te bieden.

Het meest bekend zijn de acties om het fietsparkeren rond de Stopera te verbieden.

De aantrekkingskracht van de Amsterdamse binnenstad moest vooral vergroot worden door een schone, hele en vooral lege openbare ruimte. Dat is duidelijk terug te zien in diverse door stad en stadsdeel uitgevoerde herprofileringen. De fietsonvriendelijk herinrichting van de Dam is daarvan het meest sprekende voorbeeld.

Tegelijkertijd is de populariteit van de fiets als vervoermiddel om het Centrum te bereiken in de afgelopen jaren behoorlijk toegenomen. De spanning tussen de vraag naar fietsparkeerplekken en het streven naar een lege openbare ruimte neemt daardoor steeds grotere vormen aan. Zozeer, dat er zelfs gesproken wordt van een fietsinfarct in de Amsterdamse binnenstad. Niemand is tevreden. De fietser kan zijn fiets niet makkelijk kwijt, de doorgang voor rolstoelgebruikers wordt belemmerd en het streven naar een lege openbare ruimte onttaardt juist in een chaos die iedere ruimtelijke kwaliteit teniet doet.

Duidelijke beleidskeuzes zijn nu nodig om deze impasse te doorbreken. Een trendbreuk zelfs.

In de volgende paragrafen zetten wij uiteen welke koerswijzigingen nodig zijn en hoe deze kunnen worden vertaald in een programmatische aanpak.

De twee bijlagen zijn de neerslag van de literatuurstudie die vooraf ging aan het schrijven van de hoofdtekst. Lezing daarvan is voor een goed begrip van de hoofdtekst niet noodzakelijk. Ze zijn bijgevoegd als verantwoording en informatiebron.



.Muntplein

## 2. Meer parkeerplekken voor de fiets

***“Een fiets is een prothese. Zoiets als een leesbril. Je moet hem altijd bij de hand hebben”***

Op basis van literatuuronderzoek (zie bijlage 1, samenvatting, en bijlage 2, overzicht) kiezen we voor uitbreiding van het aantal fietsenrekken als hoofdoplossing voor de fietsparkeerproblemen in het Centrum. Niet spectaculair misschien, maar wel effectief. Stallingen zijn ook nodig, maar dat is vooral een oplossing voor langparkeren, met name bij het Centraal Station en bij kantoren. Als middel om wildparkeren tegen te gaan, zijn gratis bewaakte stallingen succesvoller dan betaalde stallingen. Maar verwacht er niet teveel van. Bezoekers van winkelgebieden en onderwijsinstellingen willen hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming neerzetten en zo min mogelijk extra handelingen verrichten. Uit een Gronings onderzoek onder 388 wildparkerende binnenstadbezoekers komt naar voren dat slechts 18% een bewaakte stalling zou willen gebruiken, maar alleen als die goedkoop zou zijn en dicht bij de bestemming. Een en zestig procent zou aan een (onbetaald) fietsenrek de voorkeur geven als dat op korte afstand beschikbaar zou zijn.

Het creëren van bewonersfietsenstallingen voor bestaande woningen in het Centrum is een illusie. De ruimten op de begane grond zijn simpelweg te duur om een rendabele exploitatie mogelijk te maken.

Bovendien geldt ook voor bewoners dat ze voor fietsparkeren niet veel extra willen lopen. Zo zijn op het binnenterrein van de studentenflat Kattenburg prachtige gratis fietsenstallingen gebouwd. Ze staan grotendeels leeg, terwijl de rekken aan de Kattenburgerstraat en het Bijltespad helemaal vol staan.

Dus: het fietsparkeerbeleid moet in de eerste plaats inzetten op fietsenrekken dichtbij de bestemming. Een beleid dat zich alléén richt op stallingen – dat is nu de inzet van de centrale stad – schiet hopeloos tekort.

### **Gewone fietsenrekken of nietjes?**

Voor allebei is wat te zeggen. Bij nietjes hoeft je minder te wurmen en beschadigt je fiets minder gauw. Ze zijn strak van vorm en duurzaam. Wel is de tussenruimte per fiets bij nietjes tenminste 20% groter dan bij fietsenrekken. Ook doordat de fietsen vaak naar voren en naar achteren uitsteken is het ruimtebeslag per fiets aanzienlijk groter dan bij fietsenrekken. De nietjes zijn eigenlijk het mooist als er geen of weinig fietsen staan. Als de fietsparkeerdruk groot is, dan wordt het al gauw een rommelig geheel. Lege nietjes zijn mooier dan een leeg fietsenrek, maar een vol fietsenrek ziet er heel wat beter uit dan een volle batterij nietjes. Alles afwegende stellen wij voor om bij geringe fietsparkeerdruk en voldoende ruimte nietjes toe te passen en bij grote fietsparkeerdruk en schaarse ruimte fietsenrekken.

Dat betekent een beleidswijziging ten opzichte van het huidige beleid, want nu worden in het Centrum alleen nietjes geplaatst. Alleen in de omgeving van het Centraal Station verschijnt

nog wel eens een nieuw fietsenrek.

De nieuw te plaatsen fietsenrekken moeten beschikken over het 'fietsparkeermerk' met iets vergrote afstand tussen de fietsen en ze moeten mooi zijn vormgegeven.

Stadsdeel Oud-West: werkt met het tulpmodel. In korte tijd heeft het stadsdeel daarmee 8000 fietsparkeerplekken gemaakt. Ze zijn er voor twee, vier of meer fietsen. Ze passen zelfs in een boomkrans.



*Fietsenrekken tulpmodel in Oud-West, geschikt voor smalle trottoirs en boomkransen*



*Nietjes hebben een groter ruimtebeslag dan fietsenrekken, niet alleen vanwege de grotere tussenruimte tussen de fietsen, maar ook vanwege het uitsteken naar voren en naar achteren*



Bij trottoirs van voldoende breedte kunnen fietsenrekken een afscheiding vormen naar de rijweg. Nietjes zijn daarvoor minder geschikt vanwege het naar voren en naar achteren uitsteken van de fietsen. Ook schampstroken tussen vrijliggende fietspaden en de rijbaan zijn een prima plek voor fietsenrekken, mits het straatprofiel daarop ontworpen wordt. Nu zijn die schampstroken er vaak te smal voor, terwijl er soms een heel breed trottoir naast het fietspad ligt.

### **Trendbreuk: van ‘lege ruimte’ naar ‘fietsparkeren in hoeken en gaten’**

Tot nu toe maken ontwerpers eerst een straatprofiel en kijken dan pas waar nog ruimte is voor fietsenrekken – als ze daar al ruimte voor willen maken want ‘leeg’ is nog steeds de norm. Dat zal in de drukke delen van de binnenstad en dichtbebouwde woonbuurten voortaan andersom moeten: de behoefte aan fietsparkeerplekken zal een bepalende factor moeten worden in de profielkeuze. Er zal de nodige creativiteit gestoken moeten worden in een functioneel én mooi ontwerp met zoveel mogelijk fietsparkeerplaatsen. Met de juiste keuze van rekken en plekken valt ook ruimtelijkheid te realiseren.

Daar waar de openbare ruimte heel erg krap is, zal het een kwestie worden van nauwgezet speurwerk om extra plekken voor fietsparkeren te vinden. Daarbij moet bedacht worden dat op de plek van één autoparkeerplaats tien fietsen kunnen staan.

### **Fietsvakken, o.a. ‘vakken voor bakken’**

Een proef van de Fietsersbond bij AH-Jodenbreestraat biedt interessante perspectieven voor fietsparkeren bij winkels. Fietsers gingen keurig in vakken parkeren als die op het trottoir gemarkeerd waren. Dat verbetert op zijn minst het vrijhouden van de doorgang voor voetgangers.

Op de Dam zou je nog een stap verder kunnen gaan: Maak daar vakken waarin fietsparkeren is toegestaan met gebruikmaking van de eigen fietsstandaard. Dat mag dan alleen gedurende winkeltijden (of tot 2.00 uur 's nachts), zodat de vakken niet gebruikt worden voor langparkeren en fietswrakken geen kans krijgen. Fietsen buiten de vakken of buiten de toegestane tijden worden weggeknipt of voorzien van een fietswielklem.

Bij alle belangrijke fietsbestemmingen kan niet meer volstaan worden met alleen fietsenrekken en/of nietjes. De opmars van de bakfiets en andere buitenmodell fietsen maakt ook ‘vakken voor bakken’ noodzakelijk.

## **3. Programma voor oplossing van fietsparkeerproblemen in Amsterdam-Centrum**

### *1) Oplossingen voor fietsparkeren centraal uitgangspunt voor rode loper*

In het stadshart zal de herprofilering van Damrak, Rokin, Muntplein, Vijzelstraat, Vijzelgracht en Weteringcircuit na de voltooiing van de metrostations Rokin en Vijzelgracht van beslissende invloed zijn voor de oplossing van het fietsparkeren. Politici en ontwerpers lopen over van ambitie wat betreft de vormgeving van deze ‘rode loper’, maar dan gaat het nooit over het fietsparkeren. Hun ambitie is gericht op ruimtelijkheid, materiaalkeuze en misschien een fontein. Wat wij willen bereiken is dat het fietsparkeren van het begin af aan als op te lossen probleem meegenomen zal worden in de hele herprofilering. Juist omdat fietsparkeren op de Dam en het Muntplein wegens ruimtegebrek problematisch zal blijven, zal met name in het gedempte deel van het Rokin naar oplossingen met flinke aantallen fietsparkeerplaatsen gezocht moeten worden met zowel onbewaakte als bewaakte – bij voorkeur gratis - stallingsmogelijkheden. Schrijf hiervoor een prijsvraag uit.



*In het gedempte deel van het Rokin is voldoende breedte voor fietsparkeeroplossingen*

## *2) Gereguleerd fietsparkeren op de Dam, op het Beursplein en bij de Munt.*

Er zullen altijd bezoekers van de Bijenkorf en V&D blijven die niet bereid zijn om hun fiets op meer dan vijftig meter afstand te parkeren. In de hoek van de Dam bij de Bijenkorf moeten daarom fietsparkeervakken en/of fietsnietjes komen om de huidige fietsparkeerchaos te voorkomen. De tijdelijke Locker op het Beursplein is een goed initiatief, maar er is ook behoefte aan meer gratis fietsparkeerplaatsen.



*Beursplein: combinatie van betaald parkeren (achter het hek van de tijdelijke, weinig fraaie, Locker) en onbetaald parkeren.*

*De capaciteit is nog onvoldoende.*

Bij de Munt is het trottoir tussen Kalverstraat en Rokin in het weekend niet meer beloopbaar wegens de fietsenchaos. Hier zal ruimte voor fietsenrekken gevonden moeten worden op het pleintje zelf, maar dat zal nooit genoeg zijn. Er moeten fietsenrekken geplaatst worden in plaats van de autoparkeerplaatsen langs de Amstel tussen Muntplein en Regulierssteeg, op de – eventueel te verbreden – brug over het Singel en eventueel op een transparante, fietsbrede constructie boven het water van het Rokin e/of het Singel. Het is een kwestie van optimaal benutten van hoeken en gaten en uitgaan van maximering van fietsenrekken als ontwerpuitgangspunt bij herprofilering.

Op deze plekken kan gedacht worden aan maatregelen om langparkeren van fietsen tegen te gaan of een extra streng wegsleepregime voor fietswrakken.

Dichtbij zijn twee betaalde stallingen: aan het Singel in het Kalvertorencomplex en in de Reguliersdwarsstraat bij Pathé-de Munt. Deze worden onvoldoende gebruikt. Oorzaken: ze liggen teveel achteraf, vallen totaal niet op, bewegwijzering er naartoe ontbreekt op de hoofdroutes en – dat geldt voor de Kalvertorenstalling – de toegankelijkheid is abominabel vanwege de moeizame overbrugging van het hoogteverschil.



*Efficiënter ruimtegebruik is mogelijk met fietsenrekken in plaats van schuin geplaatste nietjes. Nog meer uitbreiding is mogelijk ten koste van de autoparkeerplaatsen die direct hiervoor liggen.*

### **3) Uitbreiding fietsparkeerplaatsen Leidseplein-West.**

Ook rond het Leidseplein is dringend behoefte aan meer stallingsruimte, met name aan de westkant rond de stadsschouwburg en de Melkweg. We denken daarbij aan de bouw van een constructie over het water van de Lijnbaansgracht met daarop fietsenrekken – eventueel in twee lagen - naast de brug naar de Melkweg. Door toepassing van een lichte constructie kan het water van de Lijnbaansgracht zichtbaar blijven.



*Zoeklocatie voor fietsenrekken Leidseplein-West naast de Melkweg. Ook aan de andere kant van de brug liggen mogelijkheden voor lichte constructies boven het water.*



#### 4) Herprofilering trottoir en fietspad bij AH Jodenbreestraat

Tussen rijweg en fietspad is nu alleen ruimte voor schuin geparkeerde fietsen tussen nietjes. Deze ruimte moet verbreed worden zodat hier gewone fietsenrekken kunnen staan. Het aantal fietsplekken wordt dan drie keer zo groot. Daarnaast moeten er enkele grote vakken komen voor parkeren van bakfietsen en buitenmodel fietsen..



*AH Jodenbreestraat: efficiënter ruimtegebruik is mogelijk door opschuiven fietspad en vervanging schuin geplaatste nietjes door fietsenrekken. Het slordige fietsparkeren in de nietjes beperkt de nuttige breedte van het fietspad. Aanbeveling 2: Fietsparkeren op trottoir voor fietsen met standaard beperken tot fietsvakken.*



#### 5) Meer fietsenrekken bij UvA-entree Roetersstraat

De studentenraad van de UvA voert actie voor meer fietsenrekken op deze plek. Er zijn er al veel, maar nog niet genoeg. Het pleintje voor de hoofdentree naast de mensa is enkele jaren geleden rigoureuus fietsvrij gemaakt wegens schots en scheef geparkeerde fietsen. Hier kunnen op een ruimtelijk verantwoorde wijze extra fietsenrekken geplaatst worden, eventueel met handhaving van het fietsparkeerverbod buiten de rekken.



*UvA Roetersstraat: het tekort aan fietsparkeerplekken op korte afstand is deels oplosbaar door slimme plaatsing van fietsenrekken op het kale pleintje voor de hoofdentree.*

#### **6) Uitbreiding fietsparkeerruimte bij Artis**

In het weekend schiet de parkeerruimte voor fietsen bij Artis tekort, mede als gevolg van de grote aantallen bakfietsen. Tegelijk met de voorgenomen aanleg van een parkeergarage voor auto's zal uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden.



*Plantage Kerklaan: tekort aan fietsparkeerplekken voor Artis*

#### **7) Uitbreiding fietsparkeren rond het Centraal Station**

Op korte termijn wordt het aantal fietsparkeerplaatsen rond het centraal Station met ruim 2000 plaatsen in fietsenrekken uitgebreid. De manier waarop de gemeente dit heeft aangepakt verdient lof. Alle betrokken ambtelijke instanties, inclusief de politie hebben samen alle hoeken en gaten geïnventariseerd waar nog fietsenrekken geplaatst zouden kunnen worden. 750 plaatsen zijn gevonden rond de onderdoorgangen en op de Oosterdoksdam, 1100 extra stallingsplekken komen op een platform in het IJ te liggen, voor een deel dubbellaags, en 400 fietsplekken in een fietsboot in het IJ ten oosten van Pier 10. Voor de korte termijn zijn dit prima maatregelen.

Het is de bedoeling dat in de eindsituatie na de metro-aanleg – in 2012 – al deze tijdelijke oplossingen verdwenen zijn. Dan zullen er geheel ondergronds 10.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn: Dat is vastgelegd in het Masterplan voor het CS-gebied. De Fietsersbond geeft daarover de volgende informatie:

- 1000 fietsparkeerplekken aan de noordwestzijde, naast de langzaamverkeerspassage bij de ponten,
- 3000 plekken aan de zuidoostzijde, in het voormalige postgebouw. De vergroting van de bestaande fietsenstalling daar wordt als eerste aangepakt. Of de 3000 gehaald worden, is nog niet helemaal duidelijk,

- 6000 plekken – het kunnen er ook 8000 worden – aan de zuidwestzijde onder het Open Havenfront. De uitvoering van deze stalling is nog heel onduidelijk. Prorail komt binnenkort met een invullingsstudie.

Het inrichtingsplan van de gemeente gaat uit van een fietsvrije openbare ruimte op maaiveld. De Fietsersbond vindt 10.000 fietsparkeerplaatsen nog veel te weinig. Bij de plannen van andere gemeenten steekt dit aantal erg mager af. De gemeente Utrecht heeft plannen voor uitbreiding met 13.000 fietsparkeerplaatsen rond het station en de Fietsersbond Utrecht heeft onlangs een rapport met nieuwe creatieve oplossingen met in totaal 32.000 extra fietsplekken aangeboden aan de Utrechtse verkeerswethouder..

Zutphen heeft in 2006 een stalling voor 3000 fietsen geopend en Delft krijgt vanaf 2012, als de spoorbaan ondergronds ligt, een stationsfietsgarage voor 5000 fietsen die 24 uur per etmaal open is. Daarvan zijn 3400 gratis stallingsplaatsen.

Uit onderzoek van Fietsberaad (in: Fietsverkeer, februari 2007 p.16-27) blijkt dat het vortransport per fiets sinds 2000 met 46% gestegen is. Alleen bij de grote stations stijgt het gebruik van betaalde stallingen licht. De stijging is vooral een gevolg van de toename van onbetaald stallen, dankzij een beter aanbod. Het (brom)fietsaandeel in het vortransport bedraagt nu 25%.

Bij het Centraal Station zijn radicale maatregelen nodig om het fietsparkeren verder uit te breiden dan de beoogde 10.000 plaatsen. Onbetaalde stallingen hebben daarbij veruit de voorkeur. Dat mag de gemeente ook best wat kosten, liefst met, maar desnoods zonder subsidie van het rijk en de Stadsregio Amsterdam (v/h ROA). Onderzoek naar extra stallingsmogelijkheden onder of bij het station, het stationsplein of het Open Havenfront zal op korte termijn moeten starten.

#### *8) Uitbreiding fietsenrekken rond UvA Maagdenhuis en Koningsplein*

Op het Koningsplein bestaat een chronisch gebrek aan fietsparkeerplaatsen voor UB-gebruikers en winkelbezoekers van Heiligeweg/Kalverstraat en Koningsplein/Leidsestraat. Op de hoeken van de grachten en op de brug over het Singel achter de ronde banken is ruimte voor extra fietsenrekken.



*Koningsplein: in deze hoek is nog ruimte voor fietsenrekken. De drukke looproutes aan de andere kant van het plein raken verstopt.*

### 9) Plaatsing fietsrekken op het Haarlemmerplein

Het fietsparkeren rond de Movies en de winkels en horeca van de Haarlemmerdijk is een knelpunt voor de doorgang van het voetgangersverkeer en rolstoelgebruikers. De herprofilering van het Haarlemmerplein moet aangegrepen worden om de fietsparkeermogelijkheden drastisch uit te breiden. In elk geval met fietsenrekken, maar ook met een bewaakte stalling.

Tot zover onze locatiespecifieke programmapunten. De programmapunten 10 t/m 15 gaan over **generiek beleid**, los van de locatie.

### 10) Plaatsing van fietsenrekken op de plek van autoparkeerplaatsen

In smalle straten zoals bijvoorbeeld in de Jordaan is de enige mogelijkheid voor uitbreiding van fietsparkeerplaatsen die niet ten koste van de begaanbaarheid van de trottoirs gaat het opheffen van autoparkeerplaatsen ten gunste van fietsenrekken. Dit is op een aantal plaatsen in de binnenstad al toegepast, maar dat zal op grotere schaal moeten gebeuren.

### 11) Intensivering wegsleepregime fietswrakken en weesfietsen

Er zijn de afgelopen jaren veel fietsenrekken in de woonbuurten geplaatst. Die capaciteit zou beter benut kunnen worden als er minder fietswrakken zouden staan. Uiteraard moet het wegslepen zorgvuldig gebeuren, na voldoende waarschuwingen en met een terughaalallocatie dichtbij of in het Centrum (zie aanbeveling 12).

Op dit moment wordt een fiets pas als wrak beschouwd als de reparatiekosten van de gebreken hoger zijn dan de dagwaarde.

Het is verdedigbaar om weesfietsen weg te knippen die meer dan twee maanden lang niet rijklaar zijn. Fietsen met lekke banden e.d. krijgen dan een sticker dat ze na zestig dagen worden weggehaald. Voordat ze weggesleept worden, zou een foto van de fiets gemaakt moeten worden die op een internetsite geplaatst wordt, zodanig dat de eigenaar kan achterhalen dat zijn fiets is weggesleept.

Uit onderzoek van Groen Lichtverkeersadviezen in opdracht van Fietsberaad blijkt dat gemiddeld 23% van de bij stations geplaatste fietsen weesfietsen zijn. Dit kan echter per station sterk verschillen. In Utrecht was het slechts 4%.

Waarschijnlijk is voor deze maatregelen aanpassing van de APV nodig en vaststelling van beleidsregels.

De Fietsersbond is een goede overlegpartner om het wegsleepbeleid mee af te stemmen.

### 12) Verplaatsing AFAC naar een centralere locatie

De AFAC is de plek waar de weggeknipte fietsen worden opgeslagen. De AFAC ligt nu heel ver weg in het Westelijk havengebied en is zelfs per openbaar vervoer slecht bereikbaar. Dat betekent voor de eigenaar van de weggeknipte fiets naast het betalen van € 10 administratiekosten en € 25 - € 40 voor nieuwe sloten nog een extra straf in de vorm van uren reistijd en de nodige reiskosten.

Als gemeente en stadsdeel meer capaciteit gaan inzetten op het fietswrakkenbeleid en op het vrijhouden van essentiële looproutes, dan is het voor de acceptatie van dat beleid beslist noodzakelijk om een meer centrale plek voor de opslag van fietsen te vinden.

Een suggestie: gebruik hiervoor een deel van de Van Genthallen op Oostenburg.

### 13) Toevoegen van fietsenstallingen bij nieuwbouw of verbouw van gemeentelijke gebouwen en gesubsidieerde instellingen.

Op zijn minst kan de gemeente het goed voorbeeld geven, bijvoorbeeld een fietsenstalling voor bezoekers bij de Stopera en bij het nieuwe Gemeentearchief. Het aantal fietsparkeerplaatsen zal een relatie moeten hebben met het verwachte aantal bezoekers.

### 14) 'Elke nieuwe woning een fietsenberging' opnemen in Basiskwaliteit Woningbouw A'dam

Sinds 2003 stelt het rijk in het Bouwbesluit het maken van een fietsenberging bij elke nieuwe woning niet meer verplicht. Het stadsdeel zou bij de centrale stad moeten bepleiten dat met de corporaties en ander projectontwikkelaars de verplichting tot het maken van een goed toegankelijke fietsenbergingen wordt afgesproken in het convenant 'Basiskwaliteit

Woningbouw Amsterdam'.

Op langere termijn moet de gemeente er bij VROM op aandringen dat een fietsenberging voor elke woning weer verplicht gesteld wordt in het Bouwbesluit.

*15) De centrale stad moet (financiële) medeverantwoordelijkheid dragen voor fietsparkeervoorzieningen bij grootstedelijke bestemmingen, ook als het om onbewaakte maaiveldvoorzieningen gaat en al dan niet bewaakte stallingen bij stations.*

Het centrale stadsbestuur moet zijn verantwoordelijkheid niet beperken tot aanleg van vijf extra Lockerstallingen in de komende vijf jaar (Zie in bijlage 2 de samenvatting van het 'Beleidskader fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen' (concept voor inspraak bevolking en besluitvorming gemeenteraad), Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 15 januari 2007). Een doeluitkering voor financiering van extra fietsparkeerplekken in het centrum is een relatief goedkope manier om bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

## BIJLAGE 1

# SAMENVATTING LITERATUURONDERZOEK FIETSPARKEREN

Voor fietsparkeerbeleid is onderscheid nodig tussen:

1. bewonersparkeren en
2. bestemmingsparkeren

en tussen

- 1) betaald bewaakt stallen
- 2) gratis bewaakt stallen
- 3) fietsenbergingen bij woningen
- 4) parkeren in fietsenrekken
- 5) los of wild parkeren, met andere woorden: 'kwak- en smakfietsen'

Verder is van belang

- of en hoe het wegnippen/wegslepen van fietsen wordt toegepast
- anti-diefstal- en diefstalpreventiebeleid
- ontmoedigingsbeleid parkeren voor auto's. Minder autoparkeerplaatsen en hogere parkeertarieven voor bezoekers vergroten de vraag naar fietsparkeerplaatsen

Uit de literatuur komen belangrijke verschillen in stallingspatronen en –behoeften naar voren tussen stationsgebieden en winkelgebieden.

De behoefte aan stallingen is bij stations aanzienlijk groter dan bij winkelgebieden. Dat is logisch omdat winkelbezoek doorgaans van korte duur is.

In Groningen is een onderzoek uitgevoerd onder 388 wildparkeerders in de binnenstad. Daarvan was 52% scholier/student. Ze parkeren voor 64% om boodschappen te doen en blijven kort: 64% korter dan 30 minuten. Slechts 18% zou een bewaakte stalling gebruiken als die goedkoper of gratis was of dichtbij de bestemming (9%). Wildparkeerders willen wel in een onbewaakte klem parkeren: 42% als er meer capaciteit zou zijn en 19% als ze dichterbij zouden staan. 60% parkeert ook wel in een klem, maar slechts 2% stalt bewaakt<sup>1</sup>.

Veel fietsers willen zo dicht mogelijk bij de winkel parkeren en vinden de rompslomp en het tijdverlies van een stallingbezoek niet de moeite waard voor zo'n korte tijdsduur. Dit hangt uiteraard samen met de afstand tot de stalling en de aanwezigheid van hoogteverschillen. Ook is de sociale controle in winkelgebieden tijdens de openingstijden doorgaans groter dan in stationsgebieden, zodat het diefstalrisico als minder wordt ervaren.

Hoe dit precies ligt voor uitgaansgebieden, valt uit de literatuur niet precies te achterhalen. Wellicht nemen die een tussenpositie in.

Toch is er zeker ook een markt voor bewaakte stallingen in winkelgebieden, zolang die maar niet als oplossing voor iedereen gezien wordt.

Uit de literatuur komt heel duidelijk naar voren dat de populariteit van stallingen fors toeneemt bij gratis stallingen. Positieve ervaringen met gratis fietsstallingen zijn opgedaan in Apeldoorn, Zwolle, Nijmegen, Hoorn, Deventer, Roermond en Amersfoort. In Apeldoorn is het gratis stallingen ingevoerd in 1998. De bezetting nam in twee jaar tijd toe met 120%.

De benodigde gemeentelijke exploitatiebijdrage valt mee. De gemeente Apeldoorn legt in 2006 € 240.000 toe op de exploitatie van zes gratis stallingen met 3.300 plaatsen<sup>2</sup>.

In Amersfoort is het afgelopen jaar een proef gehouden met drie gratis bewaakte stallingen. Het aantal gestalde fietsen nam toe met 183%: van bijna 53.000 tot circa 150.000.<sup>3</sup>

Een deel van de weerstand tegen betaald parkeren is te verklaren uit het gedoe dat het met zich mee brengt: wachten bij brengen, wachten bij ophalen, nummer bewaren, gepast geld zoeken etc. Dat zou in de toekomst ondervangen kunnen worden door gebruikmaking van de streepjescode van de OV-fietskaart of een koppeling aan de toekomstige OV-chipkaart. De fiets zelf zou ook van een chip voorzien kunnen worden: rekeningparkeren naar analogie van het rekeningrijden voor auto's.

In Groningen is het fietsparkeren niet gratis, maar wel heel goedkoop. Fietsers kunnen voor € 30 per jaar gebruik maken van een uitgebreid netwerk van 34 bewaakte fietsstallingen.

Dat is heel wat goedkoper dan het gebruik van de Lockerstallingen in Amsterdam. Een abonnement

<sup>1</sup>) Website Fietsberaad actueel 9 oktober 2006. Zie ook: Fietsverkeer okt 2006, p. 2.

<sup>2</sup>) Fietsverkeer, mei 2005, p. 27-28

<sup>3</sup>) Fietsverkeer, okt. 2006

daarvoor kost € 55 per jaar. En dat geldt maar voor acht stallingen tegen 34 in Groningen. In 2004 waren er in Groningen 10.000 abonneementhouders. Dankzij deze inkomsten hoefde de gemeente maar € 250.000 per jaar bij te passen aan de exploitatie van ruim 6000 bewaakte parkeerplaatsen<sup>4</sup>.

Bij elke bestemming zal ingezet moeten worden op meerdere vormen van fietsparkeren, omdat er nu eenmaal uiteenlopende prioriteiten zijn bij fietsers, zeker in een stad als Amsterdam. Voorlopig zullen veel fietsers bewust blijven kiezen voor een oud barrel, uit geldgebrek en/of uit angst voor diefstal. Die groep heeft minder behoefte aan bewaakt stallen. Hoe de mengverhouding tussen bewaakt stallen, fietsenrekken en wild parkeren eruit moet zien, zal per situatie verschillen.

Wat betreft **bewonersparkeren** zal het gemeentelijk beleid moeten stimuleren dat bij elke nieuwe woning een eigen fietsenberging van voldoende omvang wordt gerealiseerd. In de provincie kan de bewoner altijd nog een houten fietsenberging achter in zijn tuin zetten, maar in Amsterdam kan dat niet.

Tot 2003 was een fietsenberging verplicht op grond van het Bouwbesluit; daarna niet meer. De gemeente kan dit ondervangen via de eigen Bouwverordening of door aanpassing van het convenant Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam met de bouwopdrachtgevers.

Collectieve fietsenbergingen leveren in de grote stad voor diefstalpreventie teveel risico's op (onbetrouwbare medebewoners, onbetrouwbare gasten van medebewoners, bewoners die hun sleutel verliezen, conflicten bij plaatsgebrek door bewoners met meerdere fietsen en/of bakfietsen etc). Collectieve fietsenbergingen mogen bij nieuwe woningen dus niet als gelijkwaardig beschouwd worden aan een fietsenberging per woning. '

Bij bestaande woningen is alles beter dan helemaal geen berging. Bij bestaande woningen fietsenbergingen achteraf toevoegen is in Amsterdam-Centrum niet op veel plaatsen haalbaar. Waarschijnlijk alleen bij complexmatige renovatieprojecten of bij toegankelijke, ruime binnenterreinen. Uit de literatuur komen gemeentelijke pogingen in de grote steden om nieuwe buurtstallingen te creëren als weinig succesvol naar voren. Wat wel erg belangrijk is, is voorkomen dat bestaande stallingen verdwijnen.

Waar fietsparkeren van bewoners leidt tot toegankelijkheidsproblemen in de openbare ruimte of ernstige verrommeling van de openbare ruimte, is plaatsing van fietsenrekken de aangewezen oplossing. Dat kan op brede trottoirs, in restruimten (bijvoorbeeld naast bruggen) of op de plek van een autoparkeerplaats.

In het hele centrum is een zorgvuldig en consequent fietswrakkenbeleid nodig dat in overleg met de Fietsersbond moet worden uitgewerkt. Ten minste elk half jaar een schouw.

Alleen als er ruim voldoende aanbod van fietsenrekken is, kan een fietsparkeerverbod worden overwogen

Wat betreft **bestemmingsparkeren** zijn in het buitenland (Duitsland en Zwitserland) voorbeelden dat bij utiliteitsbouw aanleg van inpandige fietsparkeervoorzieningen voor gebruikers en bezoekers verplicht gesteld wordt via bouwregelgeving.

In Nederland is alleen bij utiliteitsbouw het maken van stallingsruimte voor fietsen verplicht. De hoeveelheid is afhankelijk van de gebruiksfunctie en van de bezettingsgraadklasse, d.w.z. het gemiddeld aantal vierkante meters per aanwezige persoon. De minimale stallingsruimte wordt uitgedrukt in het percentage van het totale gebruiksoppervlakte van het gebouw. Voor een bijeenkomstfunctie kan die variëren tussen 12,5% en 0,8% bij een variatie in bezettingsgraad van resp. 0,8-2 m<sup>2</sup> per persoon tot 8-20 m<sup>2</sup> per persoon.

Het valt te onderzoeken of de Amsterdamse Bouwverordening een rol kan spelen om tot uitgebreidere stallingsmogelijkheden te komen.

Op zijn minst kan de gemeente het goed voorbeeld geven, bijvoorbeeld een fietsenstalling voor bezoekers bij de Stopera en bij het nieuwe Gemeentearchief. Wat heeft de nieuwe Openbare Bibliotheek te bieden aan stallingsmogelijkheden? Het aantal fietsparkeerplaatsen zal een relatie moeten hebben met het verwachte aantal bezoekers.

---

<sup>4</sup> ) Fietsverkeer, mei 2005, p. 27-28.

## BIJLAGE 2

### INVENTARISATIE LITERATUUR FIETSPARKEREN

*Onderstaand volgt – in volgorde van lezing - een overzicht van de gelezen literatuur en de voornaamste feitelijke gegevens en conclusies daarin. Een samenvattende analyse hiervan is te vinden in bijlage 1.*

1. Literatuur over fietsparkeren in Amsterdam
2. Literatuur over fietsparkeren in Nederland
3. Literatuur over fietsparkeren in het buitenland

#### 1. Literatuur over fietsparkeren in Amsterdam

**Aantal verplaatsingen per fiets is in Amsterdam** in 2000/2001 25%. Dat ligt net onder het landelijk gemiddelde van 25,7%. Zou het fietsparkeren daar iets mee te maken hebben?

##### **Fietsparkeerorganisatie in de gemeenteraad Amsterdam**

November 2000: de gemeenteraad behandelt de voorstellen voor een Kernnet Fiets (een plan van wethouder Frank Kohler), het Hoofdnet Fiets en de op te richten fietsparkeerorganisatie. Kritiek op Kernnet door de Fietsersbond werd door de raad overgenomen. De PvdA diende een motie in met het voorstel om het Kernnet een jaar uit te stellen en de vier miljoen gulden te besteden aan de oprichting van een fietsparkeerorganisatie, automatische fietsenstallingen en beter afstelling verkeerslichten. De Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam (CFA) moet stallingen gaan opzetten en beheren. (de noodzaak van een fietsparkeerorganisatie werd al genoemd in de nota 'Stallen tegen stelen' van Groen Links uit 1996). Het idee was te werken met abonnementen die in de hele stad geldig zijn. Soortgelijke systemen werken goed in Den Haag en Groningen. De gemeente moet wel bijdragen in de exploitatie. De tijd dringt, want Amstal, de vereniging van particuliere stallingseigenaren, heeft per 1 januari 2001 haar activiteiten gestaakt. Amstal gaf adviezen aan nieuwkomers over subsidies, inrichting en exploitatie.

De raadsleden De Vries (PvdA) en Frankfurter (D66) dienden in april 2000 een notitie in om op korte termijn een proef te starten met automatische stallingen. (OEK feb 2001)

**Park & Bike Stadionplein** met 800 autoparkeerplaatsen en fietsverhuur a € 12,50 gereedgekomen in september 2001 (OEK 2001)

De **Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam** van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) wil elk jaar drie nieuwe fietsenstallingen openen. Dat is de ambitie van Caroline Vonk, coördinator van deze organisatie. Maart 2002 ging de **stalling naast Paradiso** open: 266 plaatsen, kluisjes, wc's en ruimte om baby's te verschonen. Overdag vnmI abonnenmenthouders van Holland Casino en het Barlaeus. Verder uitgaanders. Tweede stalling in 2002 was die bij **station Bijlmer**, vnmI. Voor de werkers in de kantoren in de omgeving.. Derde stalling bij **Kalvertoren**. Op termijn komen er stallingen op het **Oosterdokseiland**, **Kop Oostelijke Handelskade**, Buikslotermeerplein, station Zuid-WTC en misschien onder het **Beursplein**.. Er is al een stalling op het **BG-terrein**. Stallen kost in al deze stallingen 50 eurocent. (OEK juni 2002).

#### **Groei van 800 naar 4700 bewaakte fietsplaatsen in Amsterdam**

Bron: gemeente Amsterdam, 12 maart 2004

Het aantal bewaakte fietsplaatsen in Amsterdam gaat groeien van 800 in 2003 naar ongeveer 4700 in 2006. Ook is de financiering rond voor tien bewaakte fietsenstallingen in de open lucht en 1000 extra fietsrekken, zogenaamde nietjes, in de stad. En voor het behoud van bestaande en realisatie van nieuwe buurtstallingen wordt jaarlijks € 200.000 gereserveerd. Dit staat vermeld in het Uitvoeringsprogramma Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam 2004-2006 waarmee het college van B&W heeft ingestemd.

In het Uitvoeringsprogramma van de Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam (CFA) zijn duidelijke doelstellingen opgenomen zoals het verbeteren van bestaande en de realisatie van nieuw



buurtstallingen en dat de tekorten op de exploitatie van Lockerstallingen worden gedekt uit opbrengsten (het mobiliteitsfonds) van gemeentelijke parkeergarages.

Door middel van financiering door Economische Zaken en de gemeente worden er tien bewaakte stallingen in de open lucht en 1.000 nietjes aan de stad toegevoegd. Over de locaties wordt op dit moment gesproken met de stadsdelen. Ook gaat de gemeente Locker bewaakte fietsenstallingen plaatsen in de nabijheid van belangrijke bestemmingen (grotere publiekstrekkingen zoals winkelcentra en musea).

Locker is het Amsterdamse netwerk van bewaakte fietsenstallingen. Het stallen van fiets of brommer is goedkoop en er zijn bij een aantal stallingen extra faciliteiten als toilet, fiets reparatieruimte en kluisjes. Fietsenstallingen leveren een bijdrage aan het stimuleren van fietsgebruik, aan de vermindering van fietsendiefstal en vandalisme en aan kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Met al de operationele bestemmingstallingen worden afspraken gemaakt om die toe te voegen aan het Lockernetwerk. Kijk ook eens op [www.locker.amsterdam.nl](http://www.locker.amsterdam.nl)

In 2005 start de gemeente Amsterdam met de bouw van een nieuwe ondergrondse fietsenstalling onder het Waterlooplein. Deze stalling gaat deel uitmaken van het Locker netwerk. Locker Waterlooplein zal plaats bieden aan 300 fietsen.

De fietsenstalling is qua omvang vergelijkbaar met de ondergrondse Lockerfietsenstalling Paradiso. Er zal een klantvriendelijke entree worden gerealiseerd, naast de avondwinkel tegenover de Stopera. De nieuwe stalling wordt onderdeel van de Lockerketen, een initiatief van de gemeente Amsterdam. Er zijn op dit moment zes Lockerstallingen in Amsterdam: Locker Paradiso, Kalvertoren, BG-terrein, Rokin, Albert Cuyp en Locker Zuid-WTC.

De bouwwerkzaamheden van de ondergrondse fietsenstalling Waterlooplein zijn in 2005, en de opening is gepland in 2006.

In oudere stadswijken zijn bewoners voor het veilig parkeren van de fiets vaak aangewezen op buurtstallingen. Voor het behoud van bestaande en realisatie van nieuwe buurtstallingen wordt jaarlijks €200.000 gereserveerd. Daarmee kunnen vijf tot tien buurtstallingen per jaar worden opgeknapt.

Uit de nota 'Een verschil van dag en nacht. Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage. DIVV, maart 2005 komen deze cijfers:

- 80.000 – 150.000 fietsen worden per jaar gestolen in Amsterdam. Het diefstalrisico is met 12,7% meer dan twee maal zo hoog als dat in Nederland als geheel (5,5%).
- Ongeveer drie kwart van alle Amsterdammers van 12 jaar en ouder bezit een fiets (GENMOD 2003).
- De helft van de Amsterdammers van twaalf jaar en ouder fietst dagelijks.
- Bij 85% van de woningen staat minstens één fiets.
- In stadsdeel Centrum zijn per woning de meeste fietsen aanwezig.
- Marokkanen en Surinamers fietsen half zo vaak als autochtonen, Zuid-Europeanen even veel.

In hetzelfde rapport zijn uitgebreide normen ontwikkeld voor fietsparkeren voor bewoners en bezoekers bij nieuwbouw en oudbouw.

**In Amsterdam gestolen fietsen** komen zelden terug. In 2004 slechts 106 van de 80.000 gestolen fietsen. Elk jaar wordt één op de zes van alle Amsterdamse fietsen gestolen. De aangiftebereidheid is slechts 19%. Er is geen landelijk register van gestolen fietsen. In juli 2005 heeft minister Remkes de knoop doorgehakt dat zo'n register er moet komen. Niet alleen gebaseerd op tags, zoals de Amsterdamse politie wilde, maar ook op basis van merk en framenummer. Uiteindelijk zal het register op internet verschijnen. (Binnenlands Bestuur 23 sept 2005).

**Amsterdam Noord: opening Locker Tolhuisplein.** Sinds oktober 2005 ondergrondse automatische stalling, 24 uur per dag. Deur openen met pas, fiets op slot, fiets gaat met carrousel naar beneden. Kost €9 per maand en losse dagprijs €0,50. (Bron: OEK )

**Fijn op de fiets?!** Gemeenteraadsnotitie van Meta Meijer, **SP fractie**, februari 2006.

In de zomer van 2005 heeft de SP-fractie een oproep gedaan om vreemde of gevaarlijke situaties voor fietsers te melden. De gemelde situaties hebben vooral betrekking op rijdend fietsverkeer.

In de aanbevelingen pleit de SP voor verder bevorderen van fietsverkeer door de gemeente. Een flink deel van deze aanbevelingen heeft betrekking op fietsparkeren:

- meer buurtfietsenstallingen. Exploitatie mogelijk maken door lage huurprijs;
- 'taggen' van fietsen stimuleren. Er zijn nog slechts 3000 fietsen getag;
- meer fietsparkeerplekken op straat, met name bij stations;
- wegnippen van fietsen mag alleen als de fietsen werkelijk een obstakel vormen of een vluchtroute belemmeren;
- de fietsberging bij nieuwbouw moet weer verplicht worden.

Het preadvies van B&W bij deze notitie, ingebracht in de raadsvergadering van 10 oktober 2006 constateert dat de meeste aanbevelingen al bestaand beleid zijn.. Als uitwerking van het programakoord zal een Meerjarenprogramma Fiets 2006-2010, beleidskader Fietsparkeren worden ingediend en een werkprogramma Fietsdiefstalpreventie.

De doelstelling om het dieftalrisico van 16% in 2001 terug te brengen naar 12% in 2006, is in 2005 al ruimschoots gehaald: 10% volgens de Politie-monitor 2005.

**Plek in het rek.** Notitie over snellere verwijdering van eigenaarloze fietsen en fietswrakken, uitgebracht door de **D'66-fractie van stadsdeel Centrum**, 16 maart 2006.

D'66 vindt dat er teveel fietsen in de openbare ruimte staan die niet meer gebruikt worden door de eigenaar. In de wijkveiligheidsbijeenkomsten van 2004 hebben de inwoners en ondernemers in het centrum gevraagd om van de verwijdering van fietswrakken en hinderlijk geparkeerde fietsen een speerpunt te maken.

Jaarlijks verwijderd de reinigingspolitie van stadsdeel centrum 5000 fietswrakken en 1236 hinderlijk geparkeerde fietsen. Daarover werden in 2004 slechts resp. 20 en 24 klachten ingediend.

Daarnaast haalt de centrale stad jaarlijks 7500 fietsen weg van het stationseiland. Daarvan blijft meer dan de helft bij de AFAC staan.

De 2500 plaatsen in de fietsflat bij CS zijn 's nachts voor 75% gevuld, maar er rijden 's ochtends geen 1875 fietsen uit.

D'66 vraagt om belemmeringen in de regelgeving weg te nemen (ruimere definitie fietswraak), artikel 10.11 van de APV (maximale parkeerduur in een fietsenrek van 28 dagen) op de hele binnenstad van toepassing te verklaren en de formatie van fietsencontroleurs uit te breiden.

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel verklaart zich in zijn preadvies bij deze notitie bereid om het regime van het CS ook te gaan hanteren op locaties als de Dam, het Leidseplein en het Rembrandtplein. De APV voorziet echter niet in een mogelijkheid om een parkeerduurbepaling in te stellen voor buiten de rekken geplaatste fietsen en de centrale stad is nog niet van plan om dit mogelijk te maken. Zo'n regime kan pas worden ingevoerd als er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn.

Een fiets wordt in de praktijk als fietswraak aangemerkt als reparatie van het geconstateerde gebrek duurder is dan de dagwaarde van de fiets zelf. Bij twijfelgevallen kan een sticker op de fiets geplakt worden. Een striktere toepassing van de definitie is volgens het Dagelijks Bestuur niet mogelijk.

Het stadsdeel heeft in 2006 8 formatieplaatsen reinigingscontroleurs en 5 formatieplaatsen assistent-uitvoerders voor de slijpwerkzaamheden. Dat is voldoende voor verwijdering van 5000 fietswrakken per jaar. Aangezien er geen mogelijkheden zijn voor een strikter handhavingsbeleid, is uitbreiding van de formatie vooralsnog niet noodzakelijk.

**Rapport Gemeentelijke Ombudsman: 'Overlast van fietsen. Stadsdeel Amsterdam Centrum', 24 november 2006.**

Het rapport is uitgebracht naar aanleiding van een klacht van een Jordaanbewoner die **overlast** ondervindt van fietsparkeren bij het nabij gelegen café 'Rooie Nelis'. Het meest hinderlijk is het periodiek bezoek van groepen van ca. 20 fietsende toeristen van Yellow Bike, 4 à 5 groepen per dag. De stoep wordt daardoor geblokkeerd.

De Ombudsman neemt er geen genoegen mee dat het stadsdeel geen mogelijkheden ziet om op te treden tegen de overlast. Dit gedrag van het stadsdeel is onbehoorlijk. De APV biedt voldoende handvatten om op te treden.

**Nieuwsbrief Stationseiland Amsterdam Centraal, november 2006.**

De twee bewaakte fietsenstallingen bij het CS hebben een capaciteit van 2300 betaalde plaatsen. De fietsflat vóór het Ibis hotel biedt 2500 gratis fietsplaatsen. Rond het Stationseiland komen in de periode t/m 2009 2000 extra stallingsplaatsen. In totaal 750 in fietsenrekken op diverse plekken, o.a. 150 onder en bij de Westertoegang, circa 200 bij de Oostertoegang en 100 bij het tunneltje onder de Prins Hendrikkade ter hoogte van de Nieuwendijk. 250 plekken liggen vrij ver, nabij de Oosterdoksdam. Die blijken nu vrij vaak leeg te staan.

Aan de IJzijde wordt een platform aan de westkant van het pontplein gebouwd met 1100 stallingsplekken, deels in dubbellaags rekken, bekend van de Lockerstallingen. Even verderop, ten oosten van Pier 10, komt een fietsboot met 400-800 fietsplaatsen.

**Beleidskader fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen** (concept voor inspraak bevolking en besluitvorming gemeenteraad) Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (rapporteur Ria Hilhorst), 15 januari 2007.

De verantwoordelijkheden voor fietsparkeren in Amsterdam zijn als volgt verdeeld:

- de centrale stad is verantwoordelijk voor realisatie en exploitatie van bewaakte fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers, binnen budgettaire grenzen;
- de stadsdelen zijn verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen op maaiveld voor bezoekers en voor parkeer- en stallingvoorzieningen voor bewoners;
- voor fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations is Prorail verantwoordelijk;
- voor fietsparkeervoorzieningen van individuele publiekstrekkende bestemmingen zijn de eigenaars/exploitanten zelf verantwoordelijk. Dat geldt bijvoorbeeld voor bioscopen, zwembaden en theaters.

De gemeente is van plan om de komende vijf jaar vijf nieuwe stallingen aan het Lockernetwerk toe te voegen, onder voorwaarde dat behoefteonderzoek de noodzaak aantoont.

Voorafgaand aan realisatie van een stalling vindt een kosteneffectiviteitstoets plaats, waarbij voor een maaiveldstalling de maximale investering € 1000 per fietsparkeerplaats bedraagt en voor een inpandige stalling € 3300. Dit sluit aan op de norm voor projectsubsidies van de Stadsregio Amsterdam, v/h ROA. Maaiveldstallingen zullen vanwege de investeringsnorm al gauw een minimale grootte van 100-150 fietsplaatsen moeten hebben. De exploitatienorm is maximaal € 2 per gebruiker. Afwijkingen zijn mogelijk in het kader van tijdelijke stimuleringsacties of experimenten met gratis stallen.

Het stallingstarief waarvoor men in alle Lockerstallingen terecht kan is sinds 2001 ongewijzigd gebleven op € 55 per jaar en € 0,50 per dag.

Aan het eind van de nota wordt overigens gemeld dat de aanbesteding van de exploitatie van een stalling begin 2006 is mislukt (stalling Waterlooplein, JV) wegens te hoge inschrijvingen en te stringente voorwaarden van de gemeente.

Begin 2007 wordt het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 bestuurlijk vastgesteld. Doelstelling is om de modal split in 2010 op tenminste het huidige percentage van 37% te houden. De voorliggende nota betreft het onderdeel 'beleidskader voor fietsparkeren'

De grootste fietsparkeerknelpunten zijn op dit moment: Dam, Nieuwmarkt, Rokin, Damrak/Beursplein, Muntplein, Rembrandtplein, Leidsestraat en Jodenbreestraat. Voor de toekomst worden knelpunten voorzien bij de stations van de Noord-Zuidlijn. Uit het onderzoek 'Amsterdam wil meer ruimte voor de fiets: 10 stallingen en 1000 nietjes' komen daarnaast ook Museumplein en Kinkerstraat naar voren. De bezettingsgraad van de meeste Lockerstallingen is nog steeds laag, meestal onder de 40%. De bereidheid om voor stallen te betalen is gering. Knelpunt is ook de gebrekkige bekendheid, onder meer door de verborgen ligging en de slechte bewegwijzering.

Zelfs bij een bezetting van 100% is de exploitatie meestal niet kostendekkend. Mede om de kosten te beperken zet de gemeente in op inzet van langdurig werklozen en arbeidsgehandicapten in het kader van reïntegratietrajecten en werkervaringstrajecten.

De gemeente geeft de voorkeur aan bewaakte stallingen op maaiveld vanwege de lagere kosten en het gemak voor de gebruikers.

Wat betreft het tegengaan van ongewenst fietsparkeergedrag in de openbare ruimte is de APV de voornaamste juridische basis. Handhaving is mogelijk door toepassing van bestuursdwang: het verwijderen van de fiets, indien

- de fiets is vastgemaakt aan gemeentelijk eigendom,
- de doorgang wordt belemmerd,
- op door B&W aangewezen plekken de fiets langer dan 28 dagen aaneengesloten is geparkeerd.

Dit artikel is gericht op bevordering van kortparkeren en opruimen van fietswrakken.

Uitbreiding van de APV met de mogelijkheid op te treden tegen wildparkeren buiten de rekken is vanwege de door de gemeenteraad aangenomen motie Haffmans (mei 2005) niet mogelijk op plekken waar een fietsparkeertekort bestaat.

Met de stadsdelen is in het portefeuillehoudersoverleg van 7 december 2006 afgesproken dat zij gelijktijdig met de formele inspraakprocedure schriftelijk zullen reageren.

In de inspraakronde zullen ook de ontwikkelingen roind de fietsenstallingen van de NS aan de orde gesteld worden, met name de voorgenomen automatisering van de stalling Amstelstation.

**Lodewijk Brunt en Kees Tamboer** in: Parool, 9 februari 2007: Autoparkeerbeleid en fietsparkeerbeleid van Werner Toonk, VVD-portefeuillehouder **Oud-West**.

In vier jaar tijd heeft Werner Toonk 4100 obstakels – met name anti-parkeerpaaltjes en gele betonblokken – laten weghalen. Plantenbakken en fietsenrekken nemen de plaats in van deze obstakels en daarnaast wordt het handhavingsbeleid geïntensiveerd.

Een paaltje rechtzetten kost (exc. BTW) € 50, een paaltje vervangen € 120 en een paaltje weghalen € 10. Een geel blok verwijderen kost € 15.

In oud-West is het aantal auto's licht afgenomen, maar het aantal fietsen ongehoord gegroeid. Toonk heeft in korte tijd 3500 'tulpen' op straat laten zetten – mooi vormgegeven fietsenrekken, enkele voor twee en dubbele voor vier fietsen. Samen voor achtduizend fietsen. Voor nog eens tweeduizend fietsen zijn er nietjes. Het nieuwe stadsdeelcollege, waarin Toonk opnieuw wethouder is, wil de capaciteit nog eens met 25% uitbreiden, desnoods ten koste van autoparkeerplaatsen. Op één autoparkeerplaats kunnen tien fietsen staan.

## 2. Literatuur over fietsparkeren in Nederland

**Gratis bewaakte fietsenstallingen** steeds populairder: Nijmegen, Apeldoorn, Veenendaal, Deventer, Hoorn en Geleen hebben er een (in 2002 JV). Roermond, Vlaardingen en Zwolle denken erover. Apeldoorn is het grote voorbeeld. Daar werden op 30 april 1998 drie bewaakte stallingen plotseling gratis (was 1 gulden). Binnen twee jaar dubbel aantal bezoekers en 20% minder willekeurig geplaatste fietsen in het winkelgebied en 255 minder aangiftes van diefstal..

**Nijmegen** combineerde gratis bewaakte fietsenstallingen met een fietsparkeerverbod, later genuanceerd tot een kwartiertje gratis stallingen toegestaan.

**Vlaardingen** zag af van gratis stallingen omdat men vreesde dat het niet zou helpen tegen los geparkeerde fietsen op beeldbepalende plekken.

CROW-publicatie Plaatsmaken voor de fiets (juni 2001) gaat over fietsparkeren. Hiervoor is onderzoek gedaan in 19 fietsgemeenten. Daaruit blijkt dat gratis stallingen werkt. NS houdt gratis stallingen bij stations af.

Kosten gemeente: Apeldoorn € 400.000, Nijmegen € 700.000, Veenendaal € 100.000.. Maar: het blijft veel goedkoper dan autoparkeerplaatsen. (Uit: Binnenlands bestuur 5, 2feb2001)

**Fietsparkeren in zeven steden**, een onderzoek van Karin Broer 'Gemeentelijk Fietsparkeerbeleid in de woonomgeving'. Ministerie van verkeer en waterstaat, 2002.

**Utrecht:** Op basis van behoefteonderzoek werden tot 1995 5 buurtstallingen, 11 **fietsentrommels** en 700 fietsklemmen gerealiseerd. Daarmee was aan 70% van de vraag voldaan. Kosten € 450.000, gefinancierd door rijk en gemeente. Fietsparkeerbedrijf werd geen succes, uitvoering stagneerde.. Pas in 2004 ligt er weer een plan voor 15 trommels en 3 buurtstallingen. De trommels waren controversieel omdat ze ten koste gingen van een autoparkeerplaats, de hoge investering en de lange procedure van de bouwaanvraag. **Buurtstallingen** bleken moeilijk te realiseren. Bleef over: de fietsklemmen.

**Rotterdam:** Met het Actieplan Fietsparkeren uit 1998 werd € 180.000 uit het parkeerfonds gehaald. De stadsregio verdubbelde dit bedrag.. Daarmee werden 4000 **fietsstrommels** geplaatst. Bewoners konden een trommel aanvragen bij de deelraad. De wijkcoördinator beoordeelt de aanvraag. Plaatsing en beheer door dienst Stadstoezicht. De tijd van een bouwaanvraag wordt bekort door de deelgemeente mogelijke bezwaren te laten inventariseren. Toch anderhalf à twee jaar wachttijd. Project **buurtstallingen** liep uiterst moeizaam. Kost teveel tijd en geld.

**Amsterdam:** er zijn nog ca. 200 buurtstallingen behouden gebleven, dankzij Amstal 1982-2001 (André Guit). In 2001 nam CFA (divv) de activiteiten van Amstal over. Die onderhoudt echter geen contacten met particulieren en zet geen nieuwe stallingen op. Dat doet wel de stichting Woord bij Daad, onder aanvoering van Jack van Lieshout.. Sommige stadsdelen spelen ook een actieve rol. Amsterdam gaat via enquêtes fietsparkeernormen voor woonbuurten maken. Die moeten aangeven hoeveel stallingsplaatsen per buurt nodig zijn.

**Haarlem:** in de Leidsebuurt zijn via wijkinitiatieven **20 buurtstallingen** gerealiseerd.. Beheer gebeurde eerst door vrijwilligers, later door de gemeente. Nu is er geen (rijks) budget meer voor. Andere lessen: fietsenstallingen moeten vanaf het eerste begin in een project meegenomen worden en je moet de bewoners erbij betrekken.

**Den Haag:** ontwikkeling van vier buurtstallingen liep uiterst moeizaam. De twee die er wel kwamen, waren vooral te danken aan de vasthoudendheid van bewoners. Een gemeentelijke organisatie kan niet snel handelen.

Fietsnota stadsgewest **Haaglanden:** keuze voor bewaakte of beveiligde, bovengrondse stallingen (Fietsverkeer, okt 2003, p. 24)

**Leiden station:** 1993 2500 fietsparkeerplaatsen, in 2003 6000 (naast nog eens 5500 bewaakte plaatsen. Buiten de rekken fietsparkeerverbod (borden 'Fiets fout = fiets weg'). Bezettingsgraad daalde van 100% naar 80%. Jaarlijks worden 4000 fietsen geruimd, waarvan 30% niet wordt opgehaald.

(Fietsberaad, okt 2003, p. 26)

**Maastricht station:** 700 fietsparkeerplaatsen naast 1500 bewaakt. 100% bezetting. Probleem: dagelijks 80-130 (brom)fietsen vlak voor de uitgang station. Daarom in 1997 elf weken afvoeren naar terrein 4 km verderop. Fiets terug na betaling € 40. Sindsdien ziet stationsomgeving er weer schoon uit. Nog maar eens per week opruimactie. Juridisch verankerd niet in AWB en bestuursdwang (art. 5.3), maar in APV met bijbehorend uitvoeringsbesluit. Dan kan je eigen borden gebruiken en is geen politie nodig om de fietsen te verwijderen. Geen boete, maar bewaargeld. Maastricht € 18, Lelystad € 27,50. Meer dan de helft wordt niet opgehaald. (Fietsverkeer, okt 2003, p. 26-27.

**Nijmegen** centrumgebied: 3 zones:

wel fietsen/wel parkeren

niet fietsen/niet parkeren

wel fietsen/niet parkeren.

Onduidelijk voor bezoekers.

Sinds 1995 (Fietsnota Binnenstad Nijmegen) verleidingstactiek: hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen in combinatie met obstakelvrije openbare ruimte. (Fietsverkeer okt 2003.p. 29.

**Zwolle:** zes bewaakte fietsenstallingen in het centrum. Drie stallingen zijn gratis. Er is een plan voor een nieuwe gratis stalling voor 600 plaatsen tussen Melkmarkt en Voorstraat. Fietsparkeren is nergens verboden vanwege capaciteitstekort. (Fietsverkeer mei 2005, p. 7).

**Apeldoorn, Groningen, Veenendaal** en Zwolle hebben gekozen voor – zo goed als – gratis bewaakt stallingen. Dat bevalt goed, maar je wordt er niet rijk van. Opzet als werkgelegenheidsproject helpt. Apeldoorn: exploitatie vier stallingen met samen 2000 plaatsen kost €200.000 per jaar (in 2006: zes stallingen met 3.300 plaatsen €240.000). lege rekken waren in Apeldoorn het argument om in 1998 de stallingen gratis te maken. Na twee jaar 120% toename. Fietsgebruik nam fors toe. Veenendaal: vijf stallingen met 1.650 plaatsen €60.000 per jaar. Groningen heeft de laagste kosten: €52.000 voor minstens 6.000 plaatsen per jaar, maar daar betaalt de gebruiker mee: abonnement voor alle 15 stadsstallingen kost €25 per jaar en een dagkaart €0,90. 10.000 abonnementen: inkomsten €250.000 per jaar. Ook: reparaties en verhuur. (Fietsberaad mei 2005, p. 27-28)

**Haarlem:** enkele bewaakte, gratis fietsenstallingen. Waar voldoende rekken zijn, worden wildparkeerdere niet beboet, maar wel aangesproken.

Plan voor stallingen bij station voor twee onbewaakte stallingen van 5000 plaatsen en 2000 bewaakt, gereed in 2008.

**Stappenplan** voor fietsparkeren bij stations. Vijf denkrichtingen. Ook: organisatie van beheer. (Fietsverkeer nov 2005, p. 28-30).

**Apeldoorn en Zoetermeer:** vormgeving stallingen van resp. 600 en 385 plaatsen. Apeldoorn gratis, in Zoetermeer €0,15 per keer. Kosten Zoetermeer €500.000. In totaal telt centrum Zoetermeer 2896 fietsparkeerplaatsen, waarvan 1260 bewaakt.. Tijdens winkeluren fietsparkeerverbod. (Fietsverkeer nov 2005 p. 30-31)

**Kwaliteit (diefstalbestendigheid) van fietsenrekken en fietsenbergingen.** Politiekeurmerk Veilig Wonen stelt fietsenberging niet verplicht, maar gaat wel uit van één inbraakwerende berging. Sinds 2003 niet meer vereist in Bouwbesluit.

Goede rekken hebben FietsParkeur..

Onderzoek in 12 gemeenten diefstalscan. 30% wordt gestolen in eigen woonomgeving.

(Fietsverkeer nov 2005, p. 34-36. Zie ook boekje [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl) 'Aanpak fietsdiefstal in gemeenten')

Handhaving fietsparkeerverboden niet eenduidig, klaagt de Fietsersbond. Het gaat vooral om stationsgebieden. Gemeenten **Maastricht** en **Delft** gaven maandenlang geen beschikking aan mensen die hun weggesleepte fiets kwamen ophalen. Daardoor was formeel bezwaar maken niet mogelijk. Ook houden sommige gemeente zich niet aan de minimumbewaartermijn van 13 weken.. Om in aanmerking te komen voor wegslepen met een beroep op spoedeisende bestuursdwang moet de fiets 'gevaar of hinder' opleveren. Op grond van jurisprudentie rechtbank Arnhem is 'buiten het rek staan' onvoldoende reden.

Uit onderzoek van Fietsberaad blijkt overigens dat 15% van de rekken op stations bezet wordt gehouden door fietswrakken en fietsen die daar langer dan een maand staan. (Binnenlands Bestuur 20 jan 2006)

**Tilburg** ontwikkelt plan voor fietstransferium: een autoparkeerplaats aan de rand van het centrum waar ook enkele tientallen fietsen verhuurd worden. Ter introductie zou de gemeente dit aan de eigen ambtenaren kunnen aanbieden.

**Roermond**: twee gratis stallingen in het centrum dankzij de inspanningen van de Fietzersbond.. Beide altijd tjokvol. Eigenlijk moeten er meer komen. (Vogelvrije Fietser mei/juni 2006)

Sinds 1996 bestaat de Gebundelde DoelUitkering (**GDU**), geld van het ministerie van waterstaat. .GDU-bestedingen: van de ROA-GDU moet 45% naar de fiets, 27% naar weginfra (m.n. verkeersveiligheid) en 10% naar 30 km/u-zones. Binnen het thema fiets gelden verschillende subsidiepercentages: 70% voor ontbrekende schakels hoofdnet, 50% voor andere projecten in regionale hoofdroutes en andere fietsmaatregelen, waaronder fietsparkeervoorzieningen.

**Fietsbergingen**: vanaf 1 januari 2003 stelt het **Bouwbesluit** een fietsenberging niet meer verplicht (v/h art 48). VROM schraptte dit in het kader van vermindering van de regeldruk.. De vier grote steden hebben de minister gevraagd om dit besluit terug te draaien. Of hen de mogelijkheid te bieden zelf eisen te stellen. Dat verzoek is afgewezen.

Het Bouwbesluit eiste dat de vloeroppervlakte van de berging tenminste 6,5 % van de gebruiksoppervlakte van de woning moest zijn, met een minimum van 3,5 m<sup>2</sup>..

Er bestaat een **afstudeerrapport 'Fietsen stallen bij wooncomplexen'** van Laurent Theunissen, hogeschool Verkeerskunde Diepenbeek (Belgie), 2002. Hij onderzocht 26 wooncomplexen in **Maastricht**. Hij onderscheidt drie typen: portiekflats uit de jaren vijftig en zestig, galerijflats en recentere wooncomplexen. De oude portiekflats hadden ruimere fietsbergingen (gemiddeld voor 6,2 fiets) dan de galerijflats (3,8 fiets). De capaciteit wordt al krap ervaren, hoewel ze aan het Bouwbesluit voldoen. Maar er zijn nog andere tekortkomingen: de loopafstanden zijn vaak lang, het comfort slecht, de ruimten geven een onprettig en onveilig gevoel en de route naar de entree is vaak slecht verlicht en onveilig. Bovendien diefstalgevoelig.

De **eisen aan bergingen** staan op een rij in de **leidraad fietsparkeren**, CROW-publicatie 158. (Fietsverkeer maart 2003, p18-19).

Compacte fietsstad **Groningen: succesvol fietsbeleid** door integratie van ruimtelijk en verkeersbeleid. 178.000 inwoners en 115.000 arbeidsplaatsen. Binnen een straal van 3km woont 78% van de inwoners en 90% van de arbeidsplaatsen. In 2002 Fietsstad van het jaar. Al bijna 20 jaar bijna 40% van de verplaatsingen per fiets. Begin jaren tachtig eerste experiment bewaakte fietsenstalling in het centrum. De proef slaagde en inmiddels zijn er bijna 30 bewaakte stallingen. Sinds 1977 is het centrum in taartpunten opgedeeld waartussen geen autoverkeer mogelijk is. (Fietsverkeer juni 2004, p. 3-8).

**Enquête wildparkerende fietsers in Groningen**. Een stagiair bij de gemeente ondervroeg 388 wildparkeerders in de binnenstad. Daarvan blijkt 52% scholier/student. Ze parkeren voor 64% om boodschappen te doen en blijven kort: 64% korter dan 30 minuten. Slechts 18% zou een bewaakte stalling gebruiken als die goedkoper of gratis was of dichtbij de bestemming (9%). Wildparkeerders willen wel in een onbewaakte klem parkeren: 42% als er meer capaciteit zou zijn en 19% als ze dichterbij zouden staan. 60% parkeert ook wel in een klem, maar slechts 2% stalt bewaakt. (Website Fietsberaad actueel 9 oktober 2006. Zie ook: Fietsverkeer okt 2006, p2.)

In **Zutphen** is op 14 oktober 2006 de **eerste gratis bewaakte NS-stalling** geopend. Ondergrondse stalling voor 3000 fietsen. Kosten €5,5 miljoen, waarvan het rijk 3,6 miljoen betaalt en de gemeente € 1,9 miljoen. 19-20 uur per dag open. Iets minder dan de helft is bestemd voor (gratis) pashouders en is extra beveiligd met geautomatiseerde toegangscontrole. Er zijn continu twee toezichthouders voor beide stallingen en hun gecombineerde entree. NS-Fiets is – na jarenlang moeizaam onderhandelen met hen – enthousiast over het resultaat.

**Delft** krijgt vanaf 2012, als de spoorbaan ondergronds ligt, een stationsfietsgarage voor 5000 fietsen die 24 uur per etmaal open is. Daarvan zijn 3400 gratis stallingsplaatsen.

**Utrecht CS** krijgt 9000 gratis fietsplaatsen in een fietsgebouw van enkele verdiepingen.

Bij **Rotterdam** komt ook een grote ruimte voor fietsen; in **Haarlem** wordt erover gedacht.

In het algemeen zijn de NS-betaalde stallingen in grote steden zeer rendabel. Daarmee financieren ze de kleinere stallingen.

(Fietsverkeer okt 2006 p. 4-6)

**Utrecht Centraal** krijgt de allergrootste fietsenstalling: 9000 in een 'fietsflat' aan de oostkant van het station als onbewaakte plaatsen. Daarnaast blijven er bewaakte stallingen bestaan. In totaal zullen er 17.500 plaatsen komen. Op straat is dan geen plek meer voor fietsen.

17.500 is heel wat meer dan de 10.000 die zowel voor Leiden als voor Amsterdam gepland staan. Maar volgens de Fietzersbond is het nog niet genoeg. Ze hebben nu al 9.400 fietsen geteld die rond het station staan. Plus nog eens 5000 in de vier bewaakte stallingen. Opvallend: voor de 9.400 fietsen die er nu onbewaakt staan, zijn in totaal 3.431 klemmen beschikbaar. (Fietsverkeer okt 2006, p.3)

"Fietsenoorlog bij **Station Utrecht**' kopt de Volkskrant op 12 oktober 2006. Stadswerken sleept heel wat foutgeparkeerde fietsen weg bij het station. Er zijn 3500 gratis plaatsen in rekken, terwijl er dagelijks negenduizend fietsen staan (10.000 volgens de Fietzersbond). Twee keer per week controleert de gemeente of fietsen gevaarlijk of hinderlijk staan. 'Gevaarlijk' geparkeerde fietsen worden binnen een half uur weggesleept en 'hinderlijke' na 24 uur. Fiets en doorgeknipt slot worden drie maanden in een depot bewaard. Wie een passend sleuteltje kan tonen, krijgt de fiets voor € 12,50 weer mee. In ruim twee maanden kwamen er 1300 fietsen binnen waarvan maar 58% is opgehaald. Het onderscheid tussen gevaarlijke en hinderlijke fietsen is pas gemaakt na een interventie vanuit de gemeenteraad. Nu worden er nog maar 120 fietsen per week weggehaald. Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad, zegt dat zijn organisatie bezig is met een **onderzoek naar de toekomstige groei van het fietsgebruik rond stations**. De afgelopen jaren geven een zeer sterke groei te zien. Van de treinpassagiers kwam 405 met de fiets. En er wordt nog veel groei verwacht. Fietsberaad houdt voor Utrecht rekening met een toekomstige behoefte van 22.000 plaatsen.

**Eindhoven** experimenteert met geautomatiseerde fietsparkeersystemen.

**Lock'n'Go** werkt met een pasje op een speciale klem die over het frame sluit. Ze staan bij NS-station eindhoven en winkelcentrum Woensel. De proef met duizend klemmen is een succes, maar wel veel meer bij het station dan bij het winkelcentrum. Lock'n'Go benadert de functionaliteit van een bewaakte stalling, maar is toepasbaar op locaties die daarvoor te klein zijn.

De **Bikedispenser** is een volledig automatische stalling, maar kleinschaliger en veel goedkoper dan de **Velominck** bij de IJpont in **Amsterdam-Noord** (sinds 2005) en de fietsmolen bij station Nieuw-Vennep (sinds 2003). Bikedispenser werkt met eigen, op maat gemaakte fietsen die lijken op vouwfietsen met kleine wielen. Voordeel is dat ze heel compact opgeslagen kunnen worden. Het gaat in feite om een soort geautomatiseerde fietsverhuur zoals OV-fiets die ook kent vanuit fietskluisen. Met een pas krijgt de reiziger binnen 15 seconden een fiets. Drijvende kracht is het Amsterdamse ontwerp bureau Springtime. Bij een Phileas-bushalte bij industrieterrein De Hurk in Eindhoven is een stalling met 45 fietsen geplaatst. Na de proefperiode wordt gedacht aan een maandabonnement voor € 27,50 of € 2,75 per keer. De gebruikers zijn aan het eind van de proef tevreden, maar het aantal gebruikers is minimaal, wat de ontwerpers wijten aan de locatie. Bij een NS-halte was beter geweest. (Fietsverkeer okt 2006, p. 8-9)

Gratis bewaakt fietsparkeren in **Amersfoort** wordt voortgezet tot juni 2009. De proef die het afgelopen jaar liep in drie bewaakte fietsstallingen, is een groot succes.

Het aantal gestalde fietsen nam toe met 183%: van bijna 53.000 tot circa 150.000. B&W heeft ook besloten om de stallingen Sint Jorisplein en Kamperbinnenpoort tijdens 5 evenementen en 8 koopzondagen te openen. Bovendien komt er extra publiciteit om het gratis fietsen stallen onder de aandacht van de Amersfoorters te brengen.

Minder kans op diefstal is een belangrijke beweegreden om van de stalling gebruikt te maken. Dat het stallen gratis kan, is voor 20% van de nieuwe gebruikers doorslaggevend. 40% van de vaste gebruikers zijn de stallingen vaker gaan gebruiken.

De kosten van het gratis fietsparkeren bedragen € 165.600,-. (Fietsverkeer, okt. 2006)

**Fietsgebruik als vervoer naar het station** komt uitgebreid aan de orde in het februari nummer 2007 van Fietsverkeer. Zie ook publicatie 12 'Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein'(februari 2007) op [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

Uit het Klanttevredenheidsonderzoek van NS blijkt dat na een hoogtepunt in 1992 het fietsgebruik naar stations daalde tot 1998. Daarna stijgt het weer en sinds 2000 fors: een toename van 46% in de periode 2000-2005. Gemiddeld is het fietsaandeel in het vervoer 23% in 2005 (lopen 36% en OV 25%). De stijging komt vrijwel geheel ten goede aan het onbetaald stalling bij stations, dankzij een beter aanbod. Alleen de grote bewaakte stallingen profiteren met 0,6% stijging per jaar licht mee. Uit onderzoek van Prorail komt naar voren dat er bij (middel)grote centrumstations een nijpend tekort is aan onbetaalde plekken.

Uitbreiding van de capaciteit vergt aanzienlijke investeringen. Prorail gaat uit van € 641 voor een nieuwe onbewaakte fietsparkeerplek op maaiveld. Bij veel centrumstations is geen plek meer in de

openbare ruimte. Dan zijn duurdere oplossingen nodig. De nieuwe ondergrondse gratis bewaakte stalling van Zutphen zou als referentie kunnen dienen voor de kosten van gratis bewaakte stallingen: €2100 per plek.

Een goedkopere oplossing om het tekort aan fietsplekken terug te dringen is het opruimen van weesfietsen. Uit tellingen van het Fietsberaad in Haarlem, Nijmegen, Eindhoven en Leiden blijkt dat gemiddeld 23% van de klemmen bezet wordt gehouden door fietsen die niet meer opgehaald worden. Bij het Fietsberaad zijn twee publicaties over fietsparkeren in voorbereiding. Publicatie 13 gaat over beheer en handhaving van fietsparkeren bij stations. In publicatie 14 wordt verslag gedaan van fietsparkeren bij vier stations, waaronder Utrecht. Het gaat dan om onderzoek naar parkeerduur, een enquête onder fietsers en gedragsobservaties. Vanaf resp. maart en april 2007 te downloaden vanaf [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

Als het gaat om wegslepen van fietsen zijn vier categorieën te onderscheiden:

- hinderlijk/gevaarlijk geplaatste fietsen: ruimen is direct mogelijk op grond van art. 5 Wegenverkeerswet. Het kan gaan om blokkering van een route voor hulpdiensten, de vluchtroute van een station of een fiets die uitsteekt op het fietspad of de blinde geleidestroom.
- foutief geplaatste fietsen: dit moet in de APV worden vastgelegd en met borden worden aangegeven. In een uitvoeringsbesluit moet het college van B&W de APV-bepalingen van toepassing verklaren op één of meer gebieden. Hoofdstuk 5 van de Algemene Wet Bestuursrecht bevat de zorgvuldigheidsregels die toegepast moeten worden. Bestuursdwang mag echter pas toegepast worden als de burger een redelijke kans heeft gekregen om zijn fout te herstellen, dus minimaal 24 uur na een waarschuwing. Vrijwel geen enkel gemeente past het wegslepen van fout geparkeerde fietsen daadwerkelijk toe.
- fietswrakken,
- weesfietsen: weesfietsen ruimen vraagt een APV-bepaling en een daarop gebaseerd uitvoeringsbesluit. Meestal wordt in de APV een maximale parkeerduur van 28 dagen opgenomen. Fietsen krijgen een sticker met waarschuwing en worden na 28 dagen geruimd.

**Fietsparkeren in het Stadsbalkon bij station Groningen** is een schoolvoorbeeld voor Nederland. In januari 2007 is een nieuwe ondergrondse stalling voor 4150 fietsen gereed gekomen. Recht voor het stationsgebouw, op minimale afstand van de perrons. Kosten: ruim 10 miljoen euro. Het gaat om een gratis bewaakte stalling. Het aantal aangiften van fietsdiefstallen is drastisch verminderd. Weinig fietsen worden fout geplaatst, want de ogen van de beheerders dwingen. Er staat hoogstens 3% weesfietsen, want fietsen die langer dan 4 weken staan, worden opzij gezet. De bestaande, eveneens uitstekend gelegen betaalde bewaakte stalling met een capaciteit van 2700 fietsen blijft gehandhaafd. Daar daalde wel de vraag naar dagkaarten met 20% en naar weekendkaarten met 40%. De gemeente Groningen wilde eerst de als noodvoorziening bedoelde fietsflat met 1000 fietsparkeerplekken slopen, maar ziet daar voorlopig vanaf, omdat uit de laatste tellingen blijkt dat er bij het station inmiddels ruim 6000 fietsen staan, waarvoor losse rekken her en der (800 plaatsen) en het fietsbalkon (4150) samen niet meer volstaan. De prognose van 6 jaar geleden dat het fietsbalkon zou volstaan, is dus al achterhaald.

De absolute piek ligt in het weekend tussen vrijdagmiddag en maandagmiddag. De gemeente ziet als oorzaken: 27% meer studenten, ruim 30% meer thuiswonende studenten en het schrappen van streekbuslijnen.

### 3. Literatuur over fietsparkeren in het buitenland

**Basel:** Veloparking geopend, fietsenstalling voor 1100 fietsen onder het stationsplein. Wegens groot succes was na 2 maanden uitbreiding met 200 plaatsen nodig. Er wordt nu een kantonale fietparkeernota uitgewerkt en daarvoor worden op verschillende locaties diverse fietsparkeersystemen uitgewerkt.

Kantonale bouwwet 1992 eist dat gebouwen en openbare voorzieningen van goed toegankelijke fietsparkeersystemen moeten worden voorzien.

Fietsgebruik Basel is twee keer zo hoog als in andere Zwitserse steden. (Fietsverkeer oktober 2003, p. 21)

**Münster: Duitslands fietstad nummer één.** Aandeel verplaatsingen steeg van 29,2 in 1982 naar 35,2 in 2001. Fietsenrekken bij alle belangrijke bestemmingen en in de stationsomgeving kortparkeerzones en wegsleepacties. Begin jaren negentig zijn in de lokale bouwverordening



voorschriften voor aantal en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen opgenomen bij nieuwbouw en verbouw.. In 1999 werd bij het station een fietsenstalling met 3300 stallingplaatsen geopend. Gemiddelde bezetting 80%. 96% van de gebruikers is vaste klant. Fietsgebruik nam daardoor toe: een derde deel van de klanten gebruikt de fiets vaker en een kwart gebruikte de fiets voorheen helemaal niet.. Er komt een tweede stalling aan de oostzijde van het station en onder de Prinzpalmarkt komt een elektronisch beveiligde stalling voor 500 fietsen. (Fietsverkeer juni 2004, p. 9-11).

**Keulen: bike and ride-beleid** werkt. 6000 fietsparkeerplaatsen bij 210 stations, metro- en (snel)tramhaltes. Bezettingsgraad 80% en meer. Designwedstrijd voor Keulse fietskluis. (Fietsverkeer nov 2005, p. 32-33)

**Winterthur** is in Zwitserland fietsstad nummer 1 (95.000 inwoners en 35.000 arbeidsplaatsen). Slechts 30% verplaatsingen per auto. Toen in 1990 de S-bahn werd aangelegd (8 stations, frequentie 4x per uur), liep het fietsgebruik wel terug van 25% naar 21%. Fietsparkeren bij het station is een probleem. Naast 260 bewaakte p[laatsen zijn er 3000 onbewaakte plaatsen in fietsenrekken.. Op termijn houdt men rekening met een behoefte aan 6000 stallingslaatsen. Er komt een fietstunnel onder de perrons, direct verbonden met een stalling voor 800 fietsen. Met een strikte wegsleepregeling (na 48 uur) hoopt men het wildparkeren onder controle te houden. (Fietsverkeer, okt 2006, p. 16-17)



## Fietsenstallen in het centrum

### Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	1
2	Fietsenstallen: de kaders .....	2
3	Fietsenstallen: uitvoering .....	4
4	Toepassing in de praktijk .....	6
5	Conclusie .....	7
6	Bijlage: visie van AA/DG op de fiets .....	8

## 1 Inleiding

### 1.1 Doel van deze nota

Deze nota is bedoeld als inhoudelijke achtergrond en ondersteuning in een discussie over fietsparkeren in het centrum. De nota geeft aan dat er een duidelijk onderscheid te maken is tussen de randvoorwaarden vanuit de locatie enerzijds (bijvoorbeeld hoeveel ruimte er is, of hoe intensief deze gebruikt wordt), en randvoorwaarden vanuit de stallingbehoefte (hoeveel fietsen er gestald moeten worden, hoe lang, op welke tijden, enzovoorts). Deze twee verschillende soorten randvoorwaarden leggen elk eisen en beperkingen op aan het soort en de hoeveelheid stalplekken op een bepaalde locatie.

Door deze twee soorten randvoorwaarden (locatie en gebruik) goed te onderscheiden kan je een discussie voeren waarbij je niet langs elkaar heen praat, maar elkaars standpunten goed tegen het licht houdt en samen naar oplossingen zoekt.

### 1.2 Relatie tot nota GroenLinks

GroenLinks heeft een nota geschreven over fietsparkeren in de binnenstad, waarin heel duidelijk enkele problemen en ook oplossingen worden beschreven en geïllustreerd. Deze nota heeft niet als doel om dit nog eens over te doen, en is ook niet bedoeld als competitie. Doel van deze nota is wel om het onderwerp fietsparkeren op een gestructureerde manier nog inzichtelijker te maken, en zo handvatten te creëren om alle goede ideeën op een effectieve manier in de praktijk te brengen.

### 1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding begint het stuk met uitgangspunten en theorie. Deze geven allereerst kort weer waarom fietsstallingen wat ons betreft essentieel zijn. Daarna volgen de belangrijkste kaders bij het fietsenstallen: stallingsbehoefte, locatie, en eigenschappen van een stalplek.

Vervolgens worden een aantal verschillende stallingen onder de loep genomen. Van elk van de voorbeelden wordt uitgelegd wat de kenmerken zijn, maar ook bij welke randvoorwaarden vanuit locatie en stallingsbehoefte passen bij het type stalling.

Ter illustratie volgen daarna twee voorbeelden waarin de theoretische kaders in de praktijk worden gebracht om zo twee bestaande knelpunten (de Munt en de Jodenbreestraat) op een gestructureerde wijze op te lossen.

Tot slot is er nog een bijlage met daarin de visie van AA/DG mobiliteit in de binnenstad in het algemeen, en de fiets en het belang van goede fietsparkeerplekken in het bijzonder.

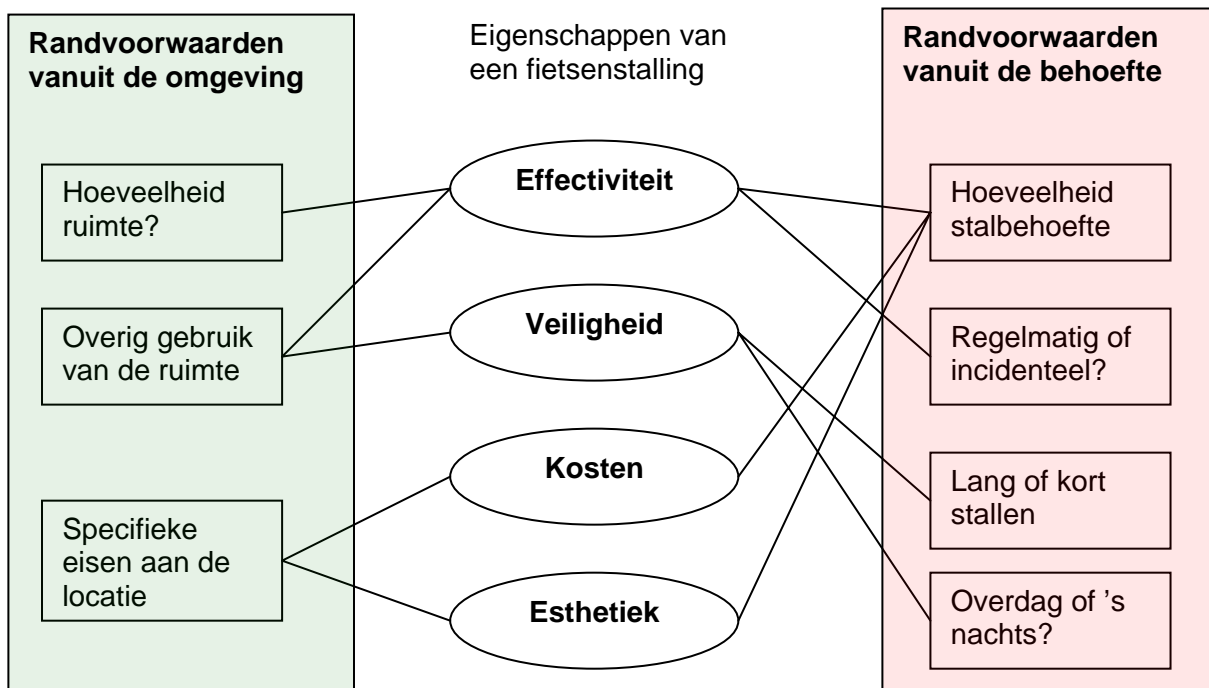
## 2 Fietsenstallen: de kaders

### 2.1 Uitgangspunten

Deze nota heeft drie uitgangspunten:

1. *Fietsgebruik moet gestimuleerd worden.* Want alleen met de fiets is de binnenstad voor al haar bewoners en bezoekers bereikbaar, zonder overmatige overlast voor de rest van het verkeer. Mensen krijgen beweging, de lucht blijft fris, geen overbodige uitstoot van broeikasgassen, relatief goedkoop, en een onmiskenbaar onderdeel van de Nederlandse cultuur en het Amsterdamse straatbeeld. De fiets is dan ook het ideale vervoermiddel voor een zowel levendige als leefbare binnenstad.
2. *Goede fietsparkeervoorzieningen stimuleren fietsgebruik.* Een stalling dichtbij zorgt dat fietsritten snel en comfortabel zijn, en maakt dat de fiets beter concurreert met auto of OV. Voldoende veilige stalplekken voorkomen dat je fiets gestolen of beschadigd wordt, zodat je zeker weet dat je ook weer thuis komt, en je ook op je goede fiets de stad in kan in plaats van met je oude brik. Conclusie: voldoende, veilige en goed bereikbare fietsenstallingen zijn een noodzakelijke voorwaarde voor het stimuleren van fietsgebruik.
3. *Liever fietsplekken dan autoplekken.* Op een plek waar één auto staat kunnen ook 10 tot 20 fietsen staan<sup>1</sup>. Nu auto's steeds groter worden, groeit die verhouding alleen maar schever. Moeten nu 20 fietsers een blokje omlopen omdat die ene automobilist per se voor de deur wil parkeren?

### 2.2 Verschillende randvoorwaarden voor fietsenstallen



**Figuur 1: Schematische weergave van verband tussen randvoorwaarden en eigenschappen van een fietsenstalling**

#### Randvoorwaarden vanuit de behoefte aan stalplekken

De parkeerbehoefte verschilt van plek tot plek. Bij de supermarkt parkeer je maar kort, maar wel liefst zo dicht mogelijk bij de deur, terwijl een fiets bij huis vaak uren of dagen staat. Het station staat altijd vol met fietsen, de Nieuwmarkt vooral op mooie zomeravonden. Grote variaties dus in parkeerbehoefte. De verschillen zitten in:

- Duur: 15 minuten of de hele dag?
- Hoeveelheid: één fiets of honderd fietsen?
- Regelmaat: altijd ongeveer evenveel fietsen of enorme pieken en dalen?
- Tijdstip: overdag of 's nachts, doordeweeks of in het weekend?

<sup>1</sup> Zelfs meer als je een extra verdieping in je fietsrek zet, zoals bij veel overdekte fietsenstallingen en soms ook in de buitenlucht, zoals bij het Centraal Station in Utrecht.

De soort behoefte hangt sterk samen met de maximale afstand tussen stalling en reisdoel en met de gewenste kwaliteit van een stalling. Bij kort stallen is het vooral belangrijk dat de stallingsplek dicht bij het doel is (bijvoorbeeld een fietsrek vlak voor een winkel). Bij lang stallen is het belangrijker dat een fiets veilig en bijvoorbeeld droog kan staan.

### **Randvoorwaarden vanuit de omgeving**

Hierbij gaat het om de ruimte en de omgeving. Ruimte betekent niet alleen genoeg oppervlakte, maar ook niet te veel concurrentie van andere weggebruikers; een drukke winkelstraat heeft meestal minder plek voor fietsen dan een smal maar rustig steegje. Op gezichtsbepalende locaties is het belangrijk dat een rek er mooi uitziet. Sommige rekken zijn goed te plaatsen aan een blinde muur, andere staan juist beter in de vrije ruimte.

- Hoeveel ruimte is?
- Hoe wordt de ruimte gebruikt?
- Welke stalling past bij de omgeving?

### **Eigenschappen van een fietsenstalling**

Er zijn veel soorten fietsparkeerplekken; van plat op de grond tot een automatische ondergrondse fietsenkluis, van nietje tot tulp, van fietsvak tot fietsflat. Elk soort stalling heeft bepaalde kenmerken waardoor die in een bepaalde omgeving juist wel of juist niet voordelig is:

- Efficiency: hoeveel vierkante meter per fiets? Hoeveel fietsen passen er op 1 autoparkeerplek?
- Kosten: hoeveel euro kost een stalling per fietsplek?
- Veilig tegen diefstal: het frame moet met een ketting of beugel te bevestigen zijn aan de 'vaste wereld'; liefst zodanig dat de ketting niet op de grond gelegd kan worden.
- Veilig tegen beschadiging: omgevallen of uitstekende fietsen kunnen kapotgaan omdat mensen er overheen of tegenaan lopen of rijden; fietsen die buiten sluiten en roesten dan fietsen in een overdekte stalling.
- Mooi als leeg: de fietsplek ziet er mooi en prettig uit als er geen of weinig fietsen in staan.
- Mooi als vol: fietsen staan netjes op de stalplek, weinig uitsteeksels, en het rek maakt een prettige indruk.

### 3 Fietsenstallen: uitvoering

#### 3.1 Algemeen

Hierboven zijn zowel eigenschappen van fietsstalplekken als kenmerken van de locatie en de behoefte aan stalling genoemd. Daar zitten allicht logische verbanden tussen. Een kleine ruimte met een grote parkeerbehoefte vraagt bijvoorbeeld om een efficiënte stalling die veel fietsen kan herbergen op een klein oppervlak. Veilige rekken zijn vooral belangrijk als er wat langer of 's nachts gestald wordt. Dit kan echter het beste geïllustreerd worden aan de hand van een aantal bestaande soorten stallingen en stalplekken.

#### 3.2 Verschillende stallingen op een rijtje

1. Geen stalling of fietsvak		
	Oppervlakte per fiets	3,2 m <sup>2</sup>
	Kosten per fietsplek	€0
	Fietsen per autoparkeerplek	3 à 4
	Veiligheid tegen diefstal	--
	Veiligheid tegen beschadiging	--
	Esthetiek bij lege plek	++
	Esthetiek bij volle plek	--
Handig bij:		
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeer lage parkeerbehoefte, met eventueel af en toe sterke piek</li><li>• Zeer kort parkeren</li><li>• Niet al te intensief gebruik door overige parkeerdeelnemers</li><li>• Niet al te beeldbepalende omgeving</li></ul>		

2. Lantaarnpaal, boom, etc.		
	Oppervlakte per fiets	1 m <sup>2</sup>
	Kosten per fietsplek	€0
	Fietsen per autoparkeerplek	10
	Veiligheid tegen diefstal	+
	Veiligheid tegen beschadiging	-
	Esthetiek bij lege plek	+/-
	Esthetiek bij volle plek	-
Handig bij:		
<ul style="list-style-type: none"><li>• Niet al te hoge parkeerbehoefte</li><li>• Zowel voor kort als middenlang parkeren geschikt</li><li>• Niet al te intensief gebruik door overige parkeerdeelnemers</li><li>• Niet al te beeldbepalende omgeving</li></ul>		

### 3. Fietsbeugel of 'nietje'



Oppervlakte per fiets	0,9 m <sup>2</sup>
Kosten per fietsplek	€80
Fietsen per autoparkeerplek	12
Veiligheid tegen diefstal	+
Veiligheid tegen beschadiging	-
Esthetiek bij lege plek	+
Esthetiek bij volle plek	-

Handig bij:

- Lage tot gemiddelde behoefte aan fietsparkeerplekken
- Zeer geschikt voor locaties met wisselende parkeerbehoefte, omdat rek er ook leeg redelijk goed uitziet.
- Voor kort tot gemiddeld lang parkeren
- Liever niet in een druk gebied, omdat dan uitstekende fietsdelen kunnen beschadigen en andere verkeersdeelnemers kunnen hinderen.
- Geschikt voor een beeldbepalende omgeving
- Geschikt om vrijstaand te plaatsen; liever niet tegen muur of direct naast stoeprand.

### 5. Hoog/laag fietsenrek



Oppervlakte per fiets	0,5 m <sup>2</sup>
Kosten per fietsplek	€20 tot €120 <sup>2</sup>
Fietsen per autoparkeerplek	20
Veiligheid tegen diefstal	++
Veiligheid tegen beschadiging	+
Esthetiek bij lege plek	+/-
Esthetiek bij volle plek	+

Handig bij:

- Veel behoefte aan fietsparkeerplekken
- Groot deel van de dag fietsen aanwezig
- Beperkte hoeveelheid ruimte
- Zeer geschikt tegen blinde muren, of als afscheiding tussen straat en stoep
- Zowel voor kort als langer parkeren
- NB: met een afdakje erboven wordt een fietsenrek extra geschikt voor lang stallen, bijvoorbeeld in een woonomgeving.

<sup>2</sup> Afhankelijk van het type hoog/laag fietsenrek. Het model 'tulpe' van de foto kost ongeveer €80 per fietsplek.

6. Afgeschermdde stalling		
	Oppervlakte per fiets	0,5-2 m <sup>2</sup>
	Kosten per fietsplek	Hoog
	Fietsen per autoparkeerplek	8-24
	Veiligheid tegen diefstal	++
	Veiligheid tegen beschadiging	++
	Esthetiek (bij lege of bij volle plek)	Afhankelijk van het stallingsgebouw
Handig bij: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redelijk tot veel behoefte aan fietsparkeerplek</li> <li>• Lang parkeren (bv. bij woning of werkplek)</li> <li>• 's nachts parkeren (bv. uitgaan, woning, station)</li> <li>• esthetiek hangt sterk af van de architectonische kwaliteit van de stalling</li> <li>• Indien ondergronds, dan ook geschikt bij weinig en drukke openbare ruimte.</li> </ul>		

## 4 Toepassing in de praktijk

### 4.1 Fietsenstallen is maatwerk

Het belangrijkste bij fietsparkeren is dat een eventuele parkeervoorziening goed wordt afgestemd op zowel de omgeving als het gebruik. De bovenstaande beschrijvingen van verschillende soorten fietsparkeerplekken bieden hiervoor handvatten.

Door deze te gebruiken kan je door te kijken naar de omgeving en de parkeerbehoefte op een locatie afleiden welk soort parkeervoorziening het meest geschikt is.

### 4.2 Voorbeelden

#### Jodenbreestraat nabij Albert Heijn

- *Stallingsbehoefte:* er zijn vrij veel mensen die hier hun fiets willen stallen. Over het algemeen is hun bestemming de Albert Heijn. De behoefte aan stalplekken is redelijk constant, met duidelijke pieken in de vroege avonduren. Fietsen worden hier meestal kort (5-20 minuten) gestald.
- *Locatie:* er zijn geen blinde muren of afscheidingen. Er is een verhoogde en overdekte stoep direct voor de winkel, en een normale stoep die doorsneden is met een fietspad. De ruimte wordt redelijk intensief gebruikt. Met name het fietspad, het deel van de stoep tussen de gestalde fietsen en de ingang, en het overdekte deel van de stoep. De ruimte is redelijk representatief.
- *Oplossing:* aangezien er geen blinde muren of andere logische plaatsen voor rekken zijn, het gebruik wisselend is, en de locatie redelijk representatief is hebben beugels of nietjes hier de voorkeur. Om in tijdens de piekuren de doorstroming voor voetgangers niet onnodig te beperken zouden deze aangevuld moeten worden met enkele fietsparkeervakken. Het aantal nietjes moet afgestemd zijn op de maximale stallingsbehoefte buiten de spits, en het oppervlakte aan fietsvakken moet zodanig zijn dat het in de meeste gevallen voldoet bij de avondspits. Gezien het intensieve gebruik van het fietspad en het feit dat de meeste stallers van en naar de Albert Heijn lopen is de huidige positie van het fietspad tussen stalling en winkel ongewenst.

#### De munt

- *Stallingsbehoefte:* tijdens winkeluren, zowel doordeweeks als (met name) in het weekend, parkeren hier zeer veel fietsen. De bestemming van deze fietsers is over het algemeen het winkelgebied, van Kalverstraat, Leidsestraat, Koningsplein en Nieuwendijk. De meeste fietsers staan hier gemiddeld lang, van ½ uur tot enkele uren.

- *Locatie:* er is een pleintje, er zijn enkele blinde muren, en er is een stoep langs de singel. Het pleintje wordt erg intensief gebruikt door voetgangers, met name de doorgang van Kalverstraat naar de bloemenmarkt en Koningsplein of richting Rembrandtplein. De hoekjes van Kalverstraat naar Rokin en Singel worden veel minder gebruikt, en ook de stoep langs het Singel (aan de waterzijde) wordt nauwelijks gebruikt. Het Singel zelf wordt redelijk veel gebruikt door fietsers en voetgangers, maar weinig door auto's<sup>3</sup>. Langs het plein zijn enkel stukken blinde muur.
- *Oplossing:* gezien de enorme en vrij constante stallingsbehoefte zijn hier in de eerste plaats rekken nodig. Doorlopende wandelroutes voor het winkelpubliek moeten echter zoveel mogelijk vrij blijven. De aangewezen locaties voor fietsrekken zijn daarmee 'dode' hoeken op het Muntplein (Singel-Kalverstraat-Rokin), en de stoep langs het Singel. Nietjes zijn hier ongeschikt; enerzijds omdat hiermee niet aan de enorme stallingsbehoefte voldaan kan worden, en anderzijds omdat ze te weinig bescherming bieden tegen de beschadiging door het drukke voetgangersverkeer. Zelfs op de stoep langs het Singel is de ruimte onvoldoende voor nietjes, aangezien alleen de eerste 50 à 100 meter zinvol zijn als stallingslocatie. Andere opties zijn bijvoorbeeld een fietsenboot, of het verder indammen van autoverkeer op het Singel om meer ruimte te maken voor fietsenstallingen.

## 5 Conclusie

Aangezien de fiets het belangrijkste vervoermiddel is voor een binnenstad die zowel levendig als leefbaar is, en noch voetverkeer, noch OV, noch autoverkeer op kunnen tegen de enorme efficiëntie en effectiviteit van de fiets in ons centrum, is het van groot belang dat fietsverkeer niet enkel goed gefaciliteerd maar ook aangemoedigd wordt. Eén belangrijke manier om dit te doen is het zorgen voor effectieve fietsenstallingen.

Fietsenstallen is maatwerk. Enkel door goed te kijken naar de behoefte vanuit de fietsers en de eisen van de locatie kan je een fietsparkeerplek maken die comfortabel, veilig en prettig is voor zowel fietsers als overige verkeersdeelnemers. Het is dan ook belangrijk om je niet te beperken tot één standaardoplossing (zoals het 'nietje'), maar hier flexibel mee om te gaan. Alleen zo kan je garanderen dat er voldoende fietsplekken zijn, die tegen beheersbare kosten zorgen voor de juiste mate van bescherming en veiligheid, en bovendien goed passen in het straatbeeld.

Alleen door genoeg en goed afgestemde fietsstalleplekken aan te leggen kan de stad zowel bereikbaar, gezond, levendig, en bovendien typisch Amsterdams blijven. Daar kan geen auto tegenop!

---

<sup>3</sup> Op het Singel staan vaak weliswaar vaak veel auto's te wachten voor het stoplicht, zodat dit er op het oog uitziet als een veelgebruikte autoverbinding. Kijk je echter naar de doorstroom (in aantal personen per minuut), dan blijkt de rol van auto's hier juist erg beperkt.



## 6 Bijlage: visie van AA/DG op de fiets

### 6.1 Verplaatsen in de binnenstad

Amsterdammers zijn geen huismussen; ze willen naar hun werk, naar een winkel, of een toneelstuk, wat eten in een restaurant, drinken in een kroeg, op bezoek bij vrienden of familie. Maar hoe kom je daar? Met alle smalle straatjes en de mensen die er wonen, werken en recreëren, kan het nogal dringen zijn in Amsterdam. Dat betekent dat je goed je vervoermiddel moet uitkiezen. Maar welk vervoermiddel zorgt er voor dat al die mensen allemaal op hun bestemming kunnen komen zonder elkaar continue in de weg te zitten? Hieronder de mogelijkheden op een rijtje:

<i>Lopen</i>	Leuk voor korte afstanden, maar als de winkels, restaurants en kroegen in de binnenstad afhankelijk zouden zijn van mensen die voldoende dichtbij wonen om te kunnen lopen zou 90% in geen tijd failliet zijn. Dus leuk voor erbij, maar geen hoofdvervoermiddel.
<i>Auto</i>	Als elke binnenstadbewoner een auto voor de deur zou hebben staan, dan zou er geen ruimte meer over zijn voor wegen, stoepen of fietspaden (en zet je ze allemaal onder de grond, dan ben je voor de komende 50 jaar door je stadsdeelbudget heen). De enige reden dat je überhaupt nog ergens kan komen met de auto is omdat de meeste mensen een ander vervoermiddel kiezen. Verder is inmiddels bekend dat auto's in de binnenstad de grootste uitstoters van fijnstof en stikstofdioxide zijn, tussen de 5 en 10 verkeersdoden per jaar veroorzaken, en bijdragen aan het broeikas-effect. Liever zo weinig mogelijk dus.
<i>OV</i>	Bussen, trams en metro gaan zeer efficiënt om met de openbare ruimte: een bus met 50 mensen is 10m, een rij van 50 auto's al snel 400m. Bovendien is deze manier van vervoer ook prima geschikt voor minder validen. Nadeel van OV is echter wel dat je moet wachten, dat je vaak nog een stuk moet lopen, en dat je op tijd naar huis moet. Bovendien kost zowel het OV zelf als de haltes geld. En dat gaat voorlopig vooral naar de N/Z-lijn...
<i>Fietsen</i>	Het overgrote deel van de binnenstadbewoners heeft een fiets. En niet voor niets: naast de benenwagen <sup>4</sup> is de fiets het enige vervoermiddel van deur tot deur, en voor veel ritten ook het snelste. Je past overal langs en tussendoor, maar belemmert nauwelijks de doorstroming van het andere fiets- en voetgangersverkeer. Je beweegt nog eens wat. Je stoot niks uit behalve je eigen adem. Kortom: de fiets is effectief, gezond, en sociaal, ook op grote schaal.

**Conclusie: alleen met de fiets als voornaamste vervoermiddel kan het centrum zowel levendig als leefbaar zijn.**

### 6.2 Meer plek voor de fiets

Als je fietsgebruik wil stimuleren, dan zijn voldoende en goede fietsstallingen een vereiste. Hoe veiliger, dichterbij, en aangener een stalplek is, des te beter komen de voordelen van de fiets tot hun recht. En hoe beter de stalplek, des te meer wordt er gefietst, geleefd, en beleefd in de binnenstad.

1. De eerste manier waarom een goede stalling bijdraagt aan het stimuleren van fietsgebruik is snelheid. Als je met de fiets tot vlak bij je bestemming kan komen, dan gaat het sneller, word je minder nat, en hoef je niet eindeloos te zoeken waar je je fiets gelaten hebt. Vooral de reistijd van deur tot deur is een punt waarop de fiets het makkelijk wint van bijvoorbeeld de auto. Die moet dus zo kort mogelijk zijn. Laat fietsers dan ook niet meer dan 50 à 100 meter lopen vanaf de stalplek.
2. De tweede is comfort en veiligheid. Een overdekte fiets voorkomt niet alleen dat je zadel nat wordt (en jijzelf al doorweekt bent voordat je goed en wel zit), maar ook dat de fiets langer heel en mooi blijft. Een goed rek voorkomt dat fietsen omvallen en daarbij beschadigen, of vervolgens krom getrapt worden. Ook worden bij een goed rek uitstekende

<sup>4</sup> Of eventueel de gehandicapptentaxi.

delen voorkomen. Een stalling waarbij je je fiets op een goede manier aan 'de vaste wereld' vast kan maken voorkomt diefstal en frustratie. Een veilige fietsenstalling heeft als bijkomend voordeel dat je ook met je mooie fiets naar het centrum kan in plaats van met een roestig 'stadsbrik'. Daarmee ga je allicht sneller, maar ook heeft een nieuwe fiets vaak betere remmen en verlichting, en is zo ook veiliger in het verkeer.

Goede stallingen hebben dus nogal wat voordelen. Bovendien is het beslag op de ruimte van een fietsenstalling minimaal, zeker wanneer je dit vergelijkt met een autoparkeerplek. Het licht ligt dan ook zeer voor de hand om meer ruimte (en ook geld) toe te kennen aan fietsparkeren. Want dat is nou eens echt ruimte die dubbel en dwars goed benut wordt!