



inbo

De smart city is cyclable

Inleiding

De smart city is cyclable. Dat een slimme stad van fietsen houdt, waren de meeste deelnemers van de bijeenkomst 'Fietsen in de smart city' het wel over eens. Inbo organiseerde op 10 april jl. samen met Goudappel Coffeng (mobiliteits adviseurs) en met het Fietsberaad een bijeenkomst over dit onderwerp met boeiende presentaties, stevige discussies en actuele casussen. De stedelijke fietsopgave is niet langer het domein van verkeerskundigen en technenuten; de diverse deelnemerslijst maakte dat al duidelijk. Ondernemers, ontwerpers, adviseurs, wetenschappers, fietsersbonden, gemeenteambtenaren en wethouders; allemaal zien ze het belang en de centrale rol die de fiets kan en in de toekomst zal moeten spelen in de smart city. Door bij fietsen en fietsparkeren efficiënt gebruik te maken van ICT, maar ook door die slim te verbinden met grotere thema's als leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en economie. Zo vergroot je de kwaliteit van leven voor de gebruikers van de stad en van de fiets.

Wat zijn de opgaven in een smart die cyclable is?

De verschillende presentaties gaven inzicht in de veelzijdigheid van de fietsopgave, de casussen spitsten zich voor een groot gedeelte toe op het fietsparkeren. We vatten de discussies samen in vier actuele opgaven voor het fietsen in de smart city. Opgaven op het snijvlak van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.

1. Tijdelijkheid; in de snel veranderende ruimtelijk-economische context bieden tijdelijke oplossingen meer flexibiliteit.

- De behoefte aan fietsparkeren fluctueert enorm gedurende de week: tijdelijke oplossingen zijn wellicht veel slimmer en duurzamer dan permanente oplossingen, als ondergrondse fietsenstallingen;
- Leegstaand vastgoed op strategische plekken in de stad kan worden ingezet als tijdelijke fietsparkeerstallingen.

2. Integrale benadering; ontwerp en ontwikkel fietsmobiliteit vanuit een totaalvisie op stedelijke kwaliteit

- Voor het Leidseplein in Amsterdam is de Low Lijn bedacht, een fietsenstalling met stadspark op het dak



“Smart cities propose an urban development that efficiently uses information and technology with the goal of raising the quality of life for its inhabitants.”

(Faena Sphere)



Het resultaat is een kwaliteitsverbetering van de buurt én een oplossing voor de behoefte aan fietsparkeerplekken;

- In Utrecht wordt op het niveau van de stad de relatie gelegd tussen het fietsvrije Hoog Catharijne en het overvolle centrumgebied waar de fietser vogelvrij is.
- 3. Vermarkting;** nieuwe financieringsmodellen maakt fietsen en fietsparkeren nog aantrekkelijker
- Je fiets stallen levert voordeel op bij aankopen in het stationsgebied of fabrikanten leveren hun producten af in de stalling;
 - Je fiets stallen is punten sparen: voor een goed doel of voor fietsmiles voor aantrekkelijke kortingen;
 - Fietsparkeren is meer dan een beleidsopgave, diegene die er baat bij hebben moeten er ook aan mee betalen, bijvoorbeeld via een ondernemersfonds;
 - Kapitaliseer de gezondheidswinst die wordt geboekt met fietsen, door slimme financieringsconstructies met zorgpartijen.
- 4. Gedragwetenschap;** kruip in de huid van de fietser en ontdek wat hem/haar beweegt
- Ontdek wat de fietser tegenkomt om zijn/haar route van vertrek- naar eindpunt;
 - Er zijn veel verschillende soorten fietsers, met elk hun eigen wensen en voorkeuren. Centraal staan echter de vier kernwaarden: gemak, comfort, snelheid en veiligheid;
 - De fietsgebruiker is niet de nieuwe autogebruiker. Een zekere mate van regulatie zal nodig zijn, maar de vogelvrije fietser laat zich niet gemakkelijk temmen.

Lessons learned

Wat staat de komende tijd op de agenda voor het fietsen in de smart city? Met dank voor de gegeven input en betrokkenheid in de discussies, constateren we dat er vijf belangrijke lessen en agendapunten zijn voor de verdere invulling van de actuele opgaven voor het fietsen:

- De verleiding is zeer groot om een fiets-tunnelvisie te ontwikkelen. Hoe belangrijk de fiets ook is, voorkom dat je de stad alleen maar vanuit de fiets(er) bekijkt.
- Er worden oplossingen en maatregelen bedacht, terwijl er soms onvoldoende duidelijk is wat het probleem precies is en wat de eindgebruiker wil (lees: fietser, maar ook bezoeker, stadsgebruiker, etc).
- Er is een grote dynamiek in de behoefte aan fietsparkeerplekken, maar de oplossingen zijn nog te vaak structureel van aard.



- De opgaven in fietsparkeren en fietsmobiliteit worden veelal technisch benaderd, terwijl een integrale benadering tot meer leefkwaliteit, gebruiks- en toekomstwaarde kan leiden;
- Het financiële model voor fietsparkeeroplossingen vraagt om vernieuwing en een cultuuromslag. We kunnen leren van de ontwikkelingen bij de auto in de jaren 60-70.

Nieuwe bijeenkomst op 13 mei 2013

We herhalen deze bijeenkomst op 13 mei aanstaande. Wilt u collega's of anderen aanraden hier aan deel te nemen, verwijs ze dan door naar de website van het **Fietsberaad**.

Presentaties (klik op onderstaande tekst)

- Trends in fietsgebruik (Lucas Harms - Universiteit van Amsterdam)
- Smart city als gezonde stad (Menno Moerman - Inbo)
- Smart parking (Wilco van Oosten - Inbo)
- NS fietsparkeren (Piero Witmer - NS Fiets)
- Smart mobility (Rico Andriesse - Goudappel)
- Smart management (Otto van Boggelen - Fietsberaad)
- De Mobiele Stad (Rutger Oolbekkink - Inbo)



Lees meer over (fiets)mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling in De Mobiele Stad, een toegankelijk geschreven publieksboek over de wisselwerking tussen stad, spoor en snelweg. Aan de hand van actuele voorbeelden worden de werelden van infrastructuur en ruimtelijke ordening bij elkaar gebracht. In opdracht van de Rijksadviseur voor Infrastructuur waren Inbo en Goudappel als co-auteurs betrokken. Het boek is te bestellen via www.naipublishers.nl

Casussen

Na de presentaties is de groep opgesplitst om verschillende casussen te behandelen. Hieronder een verslag per casus.



Casus Utrecht

Indieners: Ria Glas (Fietzersbond) en Jacques Blommendaal (Utrechtse ondernemers)

Gespreksleiding: Rutger Oolbekkink, Inbo

Toelichting

De binnenstad van Utrecht -het winkelgebied- heeft volgens de Fietzersbond, de inwoners van Utrecht en de ondernemers een fietsparkeerprobleem. Er is een tekort aan stallingsplekken en mensen stallen daarom op plekken die daar niet voor zijn bedoeld. Vooral de grachthecken zijn erg populair. In het gebied staan veel meer fietsen dan dat er stallingscapaciteit is. Op een zaterdagmiddag staan er ongeveer 10.000 fietsen binnen de Singels, waar er ruimte is voor 6.000. Daarnaast is de nieuwe geopende stalling voor veel fietsers moeilijk vindbaar en onhandig in het gebruik. Op zaterdagen en zondagen is de grootste fietsdruk in de binnenstad van Utrecht. Ondernemers zijn bang dat de grote hoeveelheid fietsen in het gebied bezoekers afschrikken. Ofwel omdat ze last hebben van de geparkeerde fietsen ofwel omdat ze hun fiets niet goed kunnen stallen. Het winkelgebied Hoog Catherijne is totaal fietsvrij. De ondernemers pleiten ervoor dat dat ook voor de binnenstad gaat gelden. Fietzersbond en gemeente willen juist dat het fietsgebruik toeneemt. Een onderzoek door de gemeente Utrecht over de tevredenheid van het stallen van fietsen levert een erg hoog percentage van 54% ontevreden mensen op. De indieners van deze casus vragen zich twee dingen af:

- Hoe vergroten we de tevredenheid van het stallen van fietsen?
- Hoe beperken we de hinder van gestalde fietsen?

Conclusies en aanbevelingen

Wat is het probleem en voor wie?

Na de toelichting door de indieners vragen diverse deelnemers aan het gesprek zich af wat nu eigenlijk het probleem is en voor wie? Is het probleem dat fietsers hun fiets niet kwijt kunnen, of juist dat voetgangers er hinder van hebben? En wat doet het met de openbare ruimte en de gastvrijheid? Gemeente, ondernemers en Fietzersbond geven aan goed met elkaar in gesprek te zijn, maar de conclusie is dat het gesprek met de gebruiker van de binnenstad -al dan niet fietser- wat onderbelicht is gebleven.



Het huidige kwantitatieve onderzoek is niet specifiek genoeg. Zowel ondernemers als gemeente erkennen dit en nemen zich voor om in gesprek te gaan met die gebruiker, bijvoorbeeld door een meer kwalitatief onderzoek: wie is ontevreden en waarom? Wat is gebruikskwaliteit van de ruimte?

De deelnemers aan het gesprek vinden het erg goed dat de ondernemers zich met het thema fiets bemoeien. De oplossing van het afsluiten van de binnenstad voor fietsers kan echter op weinig instemming rekenen, hoewel het begrijpelijk is dat de grote hoeveelheid fietsen voor veel ondernemers strijdig kan zijn met een gastvrije binnenstad voor voetgangers, zoals Hoog Catherijne dat wel is. De ondernemers worden uitgedaagd om het eens om te draaien. Maak er juist gebruik van dat je verschilt van Hoog Catherijne: Hoog Catherijne is fietsvrij, maar de binnenstad is vrij om te fietsen.

Gedrag en marketing

Een belangrijke rode lijn in het gesprek gaat over gedrag. Enerzijds mogen fietsers die zich onbehouwen gedragen daar best op worden aangesproken, anderszijds werkt een eenzijdige bestraffende werking absoluut niet. Verschillende mensen zijn het er over eens dat het belonen van goed gedrag beter werkt dan het bestraffen of het bedenken van technische oplossingen om gedrag te sturen. De kansrijke volgorde is: informeren, sturen en dan pas verplichten. Er worden verschillende suggesties gedaan, hierin ligt een kansrijke rol voor ondernemers:

- Belonen voor fietsbezoek in combinatie met de stalling door middel van een waardebon;
- Ondernemers zoeken die prijzen beschikbaar stellen voor verlotingen onder fietsers die hun fiets buiten het gebied stallen. (bijvoorbeeld Fiets en Win);
- Kort parkeren stimuleren. Langparkeerders verleiden om buiten het gebied te stallen;
- 1 dag gratis parkeren, daarna betalen;
- VIP parkeerplekken voor vaste klanten;
- Denken in doelgroepen.

Beschikbaarheid en vindbaarheid

Bij het begin van de discussie roept de gemeente op om niet alleen te denken in uitbreiding van de stallingscapaciteit. Toch is dat wel een punt van aandacht. De vraag is echter of dat altijd permanente oplossingen hoeven te zijn. Permanent faciliteren voor de piekmomenten vraagt wel heel veel ruimte.





Fietsrekken langs de gracht



Grachthek is populair



Stallen bij straatmeubilair

De deelnemers doen een aantal andere suggesties:

- Stallingen op poortlocaties;
- Faciliteren: voldoende capaciteit in gebouwde voorzieningen, die aansluiten op aanrijroutes (fietsparkeer-ring);
- Heldere looproutes vanaf stallingen;
- Buurtstallingen zodat de stallingen voor winkels vrij blijven (en waar stalt het winkelpersoneel?).

Handhaven en weesfietsen

Goed beleid staat of valt met handhaven. De grote hoeveelheid weesfietsen moeten snel verwijderd kunnen worden en er moet een duidelijk verzamelpunt komen om weesfietsen naar toe te brengen. Onderzoek leert dat mensen niet weten wat ze er mee moeten en het dan maar op straat laten staan. Niet altijd onwil dus. Zorg er daarnaast voor dat je het fietsparkeren buiten de (uiteraard adequate) voorzieningen verbiedt en handhaaft.

Overige suggesties

Een aantal van de suggesties die werden gedaan worden inmiddels al in Utrecht ingevoerd of zijn lastig toepasbaar in de Utrechtse binnenstad (zoals leegstand). Voor de volledigheid noemen we ze toch allemaal:

- Winkel leegstand benutten voor stallen;
- Begane grond van parkeergarages voor fietsen benutten;
- Voorkomen dat de problematiek groeit. Zorg bij nieuwbouw voor strengere normen voor het fietsparkeren op eigen grond;
- Minder ruimte voor de auto, meer ruimte voor de fiets.

Casus metrostations in de Pijp

Casus en toelichting: Joep Blaas, gemeente Amsterdam. **Gespreksleiding:** Danny van Beusekom, Goudappel Coffeng

Toelichting

Tijdens de bijeenkomst hebben we gediscussieerd over de mogelijkheden om fietsen te stallen bij de toekomstige metrostations van de Noord-Zuid lijn in de Pijp in Amsterdam. Het gebied kenmerkt zich door veel activiteiten in de openbare ruimte (onder andere de Albert Cuypmarkt), terwijl er sprake is van schaarse ruimte. Er is dan ook weinig ruimte om fietsen en auto's te parkeren. Met de komst van de metro wordt verwacht dat er rondom de metrostations verhoogde concentraties geparkeerde fietsen zullen ontstaan. De vraag is op welke creatieve manieren toekomstige problemen met fietsparkeren voorkomen kunnen worden.

Mogelijke oplossingen

- Automatisch stallen van fietsen, wellicht ook in leegstaande ruimtes boven winkels. Dit is echter lastig omdat fietsers koudwatervrees hebben ('komt mijn fiets wel terug?') en omdat de systemen nu nog duurder zijn dan een bemande stalling. Daarnaast is er in het gebied weinig leegstand boven winkels;
- Fiets stallen op de plek van tramrails: in de toekomst zal de tram in de Ferdinand Bolstraat deels over enkel spoor rijden (zoals in de Leidsestraat en de Utrechtsestraat). Een idee is om de ruimte die daardoor overblijft in het straatprofiel te gebruiken voor het stallen van fietsen;
- Er is al een plan om in de omgeving van de straat auto-parkeerplaatsen in te ruilen voor fietsparkeerplaatsen. Dat kan straks, omdat er een parkeergarage onder de Boerenwetering wordt gebouwd. Die mogelijkheid gaat vrij veel fietsparkeerplaatsen opleveren;
- Binnen de discussiegroep wordt geopperd om het verschil tussen plaatsen waar mensen hun fiets vast kunnen zetten en plaatsen waar dat niet kan strategisch in te zetten. Op sommige drukke plekken zouden alleen vakken kunnen worden gemarkeerd om op standaard te stallen, en op wat luwere plekken aanbndmogelijkheden worden aangeboden.



- Op die manier zou kunnen worden voorkomen dat er straten dichtslibben;
- Vrijliggende fietspaden verwijderen in 30 km/h zones. Hierdoor is het mogelijk om fietsparkeren terug te brengen op deze locatie;
- Handhaving: fietswrakken weghalen;
- Coproductie tussen overheid en ondernemers als het gaat om het realiseren van nieuwe fietsenstallingen;
- Bijvoorbeeld een fietsenstalling die bereikbaar is via een winkel. Zo'n stalling levert die winkel veel winst op. Vergelijkbaar zijn de winkels in stations waar heel veel mensen passeren en even iets kopen. Dit biedt voordelen voor ondernemers;
- Dubbellaags fietsparkeren biedt mogelijkheden om meer fietsen per m² te stallen. In de openbare ruimte leidt het echter tot een rommelig straatbeeld;
- Betaalde fietsenrekken op drukke plaatsen creëren. Er is binnen de groep wat twijfel hierover, aangezien het beleid van de gemeente juist is om het fietsen te stimuleren. Mogelijk kan een tarief ingevoerd worden voor langparkeren op drukke locaties. Het is van belang dat er dan wel goede alternatieven op korte loopafstand beschikbaar zijn. Ook is handhaving hier van belang;
- Fiets meer verticaal stallen om ruimte te winnen. Met de kanttekening dat deze mogelijkheid -net als dubbellaags stallen- invloed op het straatbeeld heeft.

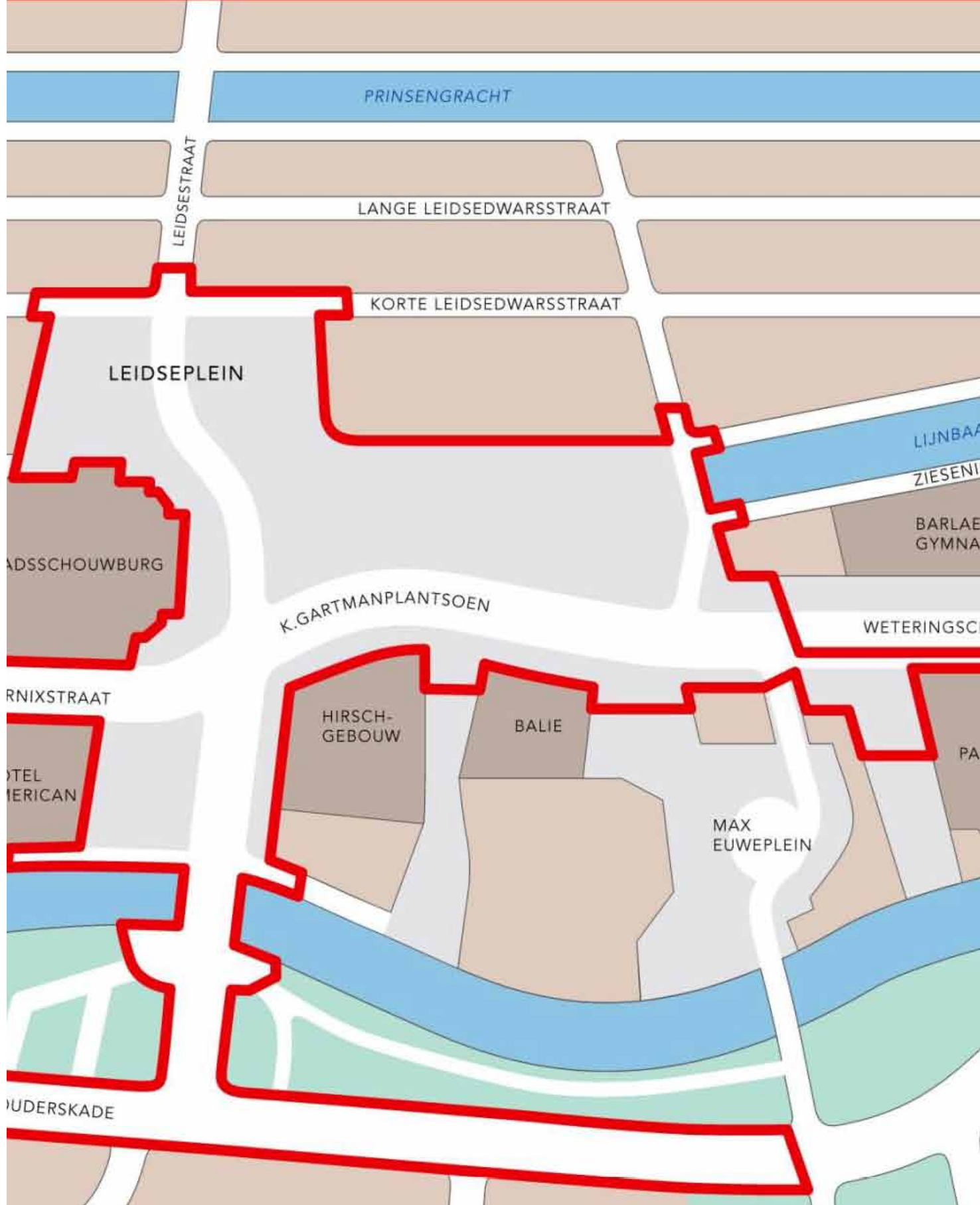
Casus fietsparkeren Leidseplein

Kort verslag van de werksessie over het fietsparkeren op het Leidseplein in Amsterdam.

Casus en toelichting: Paul Rijnders, gemeente Amsterdam. **Gespreksleiding en verslag:** Erik van 't Klooster, Inbo.

Casus achtergrond

- Gemeente Amsterdam werkt aan plannen voor herprofilering van het Leidseplein. Nu een aantal belangrijke spelers in het gebied (o.a. LaMar, Schouwburg) hebben geïnvesteerd in de uitstraling van het vastgoed, wil de gemeente invulling geven aan een kwaliteitsverbetering van de inrichting en aankleding van het Leidseplein;
- De herprofilering van het Leidseplein gaat uit van:
 - 1) renovatie van de brug naar het Leidse Plein
 - 2) het verplaatsen van de taxi standplaats
 - 3) het vervangen/verbeteren van de fysieke inrichting van het plein (straatwerk en meubilair)
 - 4) het voorzien in een adequate oplossing voor het fietsparkeren.
- In de Nota van Uitgangspunten werd een stalling met plaats voor 2700 fietsen voorzien. Bij nadere uitwerking bleek deze stalling onhaalbaar: te duur en te ernstige en langdurige hinder voor omgeving;
- Het gemeentebestuur heeft in juni 2012 besloten om de oorspronkelijk geplande fietsenstalling met 2700 plekken niet te bouwen. Niet alleen zou er gedurende een te lange periode een grote bouwput met overlast voor omwonenden ontstaan, de fietsenstalling bleek met circa 10.000 euro per fietsparkeerplek ook erg kostbaar;
- Er is vervolgens nieuw onderzoek gedaan naar alternatieven voor het fietsparkeren. Dit heeft geleid tot een aantal mogelijke maatregelen:
 - 1) optimalisatie van het maaiveld, door oa. het opheffen van aantal autoparkeerplaatsen voor fietsparkeerplaatsen
 - 2) een kleinere en goedkopere stalling ondergronds
 - 3) het benutten van leegstaande panden als fietsenstalling;
 - 4) het benutten van het water.



- De conclusie van de gemeente is dat voor het voorzien in de behoefte aan fietsparkeerplekken, altijd een combinatie van deze maatregelen nodig zal zijn.

Waar is over gesproken?

Er is een gesprek gevoerd over kansrijke aanvullende alternatieven voor het fietsparkeren op het Leidseplein en hoe en wie hierin zou kunnen of moeten voorzien.

Welke aanbevelingen en conclusies zijn naar voren gekomen?

1) Fietsparkeren is een dynamische behoefte en vraagt een dynamische oplossing

- Uit cijfers over gestalde fietsen op het Leidseplein blijkt dat er een groot verschil zit in capaciteitsvraag gedurende de week. Zaterdagavond rond 02:00 is er een behoefte aan circa 3200 fietsparkeerplaatsen, op dinsdagochtend om 07:00 zijn dit 600 fietsparkeerplaatsen;
- Door actieve campagnes en strikte handhaving is er van een fietsparkeerprobleem overdag nauwelijks meer sprake. Juist op uitgaansavonden kan het Leidseplein de grote behoefte van het uitgaanspubliek aan fietsparkeerplekken niet aan en wordt het plein rommelig en onoverzichtelijk vanwege de vele verkeerd gestalde fietsen;
- De conclusie is dat de behoefte aan fietsparkeerplaatsen dus een grote dynamiek kent en dat een structurele oplossing wellicht niet de juiste is. Dit zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat een ondergrondse stalling in het weekend goed gevuld is, maar door de week voor de helft leeg staat.

2) Voor dynamisch fietsparkeren zijn goede invullingen mogelijk

Er bestaan slimme oplossingen om te voorzien in een tijdelijke piekbehoefte aan fietsparkeerplaatsen:

- Het uitrollen van een looper op het plein maakt een duidelijke afbakening en scheiding tussen voetgangersgebied en plekken om fietsen te parkeren. In Groningen, Zwolle en Amersfoort is dit als experiment al succesvol toegepast;
- Met mobiele stallingen of spitsrekken kan tijdelijk een extra en compact te benutten capaciteit voor fietsparkeerplekken worden gerealiseerd;
- Het werken met lichtprojectie maakt het mogelijk om tijdelijke fietsparkeerplekken te ordenen. Kunstenaar



Roosmarijn Vergouw maakte in 2011 met tape vakken op het Kleine Gartmanplantsoen en wist daarmee fietsparkeerders naar haar hand te zetten.

3) Maar is het ruimtelijk effect van dynamisch fietsparkeren wenselijk?

- De verkenning van mogelijkheden voor tijdelijke fietsparkeeroplossingen leidde tot een discussie over de ruimtelijke kwaliteit van het Leidseplein, niet alleen overdag maar ook in de nacht. De gemeente heeft de ambitie om tot een kwaliteitsslag van het Leidseplein te komen die zich uit een aantrekkelijk, ruim en overzichtelijk vormgegeven plein. Dat een groot gedeelte van de uitgaansnachten het plein tijdelijk gevuld staat met fietsen, past niet bij deze ambitie;
- Ook door buurtbewoners en –ondernemers worden de (veelal rommelig) geparkeerde fietsen als onwenselijk ervaren. Het is de vraag of dit argument overeind blijft, wanneer wordt voorzien in een oplossing voor dynamisch fietsparkeren die de overzichtelijkheid en het open karakter van het plein waarborgt;
- Tegelijkertijd is van belang is om te redeneren vanuit de wensen en beleving van de bezoekers van het Leidsplein. Waar storen diegene die het plein met de fiets bezoeken zich het meeste aan: de vele geparkeerde fietsen of het feit dat zij de fiets niet kunnen parkeren op korte afstand van de bestemming. Juist de bezoekers (dus ook die op de fiets) maken het Leidseplein tot wat het nu is.

4) Benader fietsparkeren niet vanuit de techniek maar vanuit de kwaliteit van de buurt

- De discussie over het effect op de ruimtelijke kwaliteit van dynamische fietsparkeeroplossingen leidde tot het inzicht dat het fietsparkeren te veel en te vaak vanuit de techniek en cijfers over behoefte, capaciteit en bezettingsgraden wordt benaderd;
- Door juist te redeneren vanuit de te realiseren kwaliteit voor buurt en buurtbewoners, kan de discussie over het fietsparkeren worden verheven boven het vraagstuk van techniek;
- Zo is het plan voor de Low Line voor de Lijnbaansgracht / Ziesenskade ontwikkeld, naar ideologie van de High Line in New York. In het kort: drijvend in of vlak boven het water van de gracht worden fietsparkeervoorzieningen gemaakt en daarboven op wordt een park of tuin gerealiseerd.





Fietsparkeerplaatsen Leidseplein



Een kwaliteitsverbetering voor zowel het Leidseplein als de gehele buurt. De fietsenstalling krijgt tal van aanvullende services, waardoor het een aantrekkelijke plek wordt om de fiets te stallen.

5) Dat maakt het mogelijk om buurtbelanghebbenden 'probleemeigenaar' te maken

- Maar: zijn dergelijke ideeën ook financieel realiseerbaar en exploitabel te maken? Als laatste onderdeel in het gesprek is geconcludeerd dat zowel buurtbewoners- als ondernemers belang hebben bij een goede ruimtelijke kwaliteit van het Leidseplein en het voorkomen van de fietsparkeerproblemen;
- Op basis daarvan is een aantal ideeën geopperd om de ondernemers gedeeltelijk 'probleemeigenaar' te laten worden en bij te laten dragen aan zowel goede fietsparkeeroplossingen als een aantrekkelijk Leidseplein. Vanuit de gedachte dat dit uiteindelijk leidt tot waardevermeerdering in financiële zin (meer omzet door meer klanten) of ruimtelijke zin (een aantrekkelijkere buurt met een hogere leefkwaliteit);
- Gesproken is over het oprichten van een buurtonderneming, waar horecaondernemers en andere belanghebbenden financieel in deelnemen en waarmee (een gedeelte) van de bijvoorbeeld de exploitatie van een fietsenstalling kan worden gefinancierd.

Urban Strategy Architecture Engineering

Inbo

Woudenberg, Rotterdam, Heerenveen,
Eindhoven, Amsterdam

Gaasterlandstraat 5, 1079 RH Amsterdam
Postbus 967, 1000 AZ Amsterdam
+31 (0)20 432 24 22

Rutger Oolbekkink

rutger.oolbekkink@inbo.com

Wilco van Oosten

wilco.vanoosten@inbo.com

Erik van 't Klooster

erik.vantklooster@inbo.com

Goudappel Coffeng BV

Snipperlingsdijk 4, 7417 BJ Deventer
Postbus 161, 7400 AD Deventer

Thomas Straatemeier

tstraatemeier@goudappel.nl

+31 (0)6 51 31 58 29

Rico Andriess

randriess@goudappel.nl

+31 (0)570 66 62 22

Fietsberaad

Jaarbeursplein 22, 3521 AM Utrecht
Postbus 2405, 3502 MB Utrecht
+31 (0)30 291 82 03

Robert Hulshof

hulshof@fietsberaad.nl

Otto van Boggelen

otto.vanboggelen@kpvv.nl



<http://inbo.com/fietsparkeren>