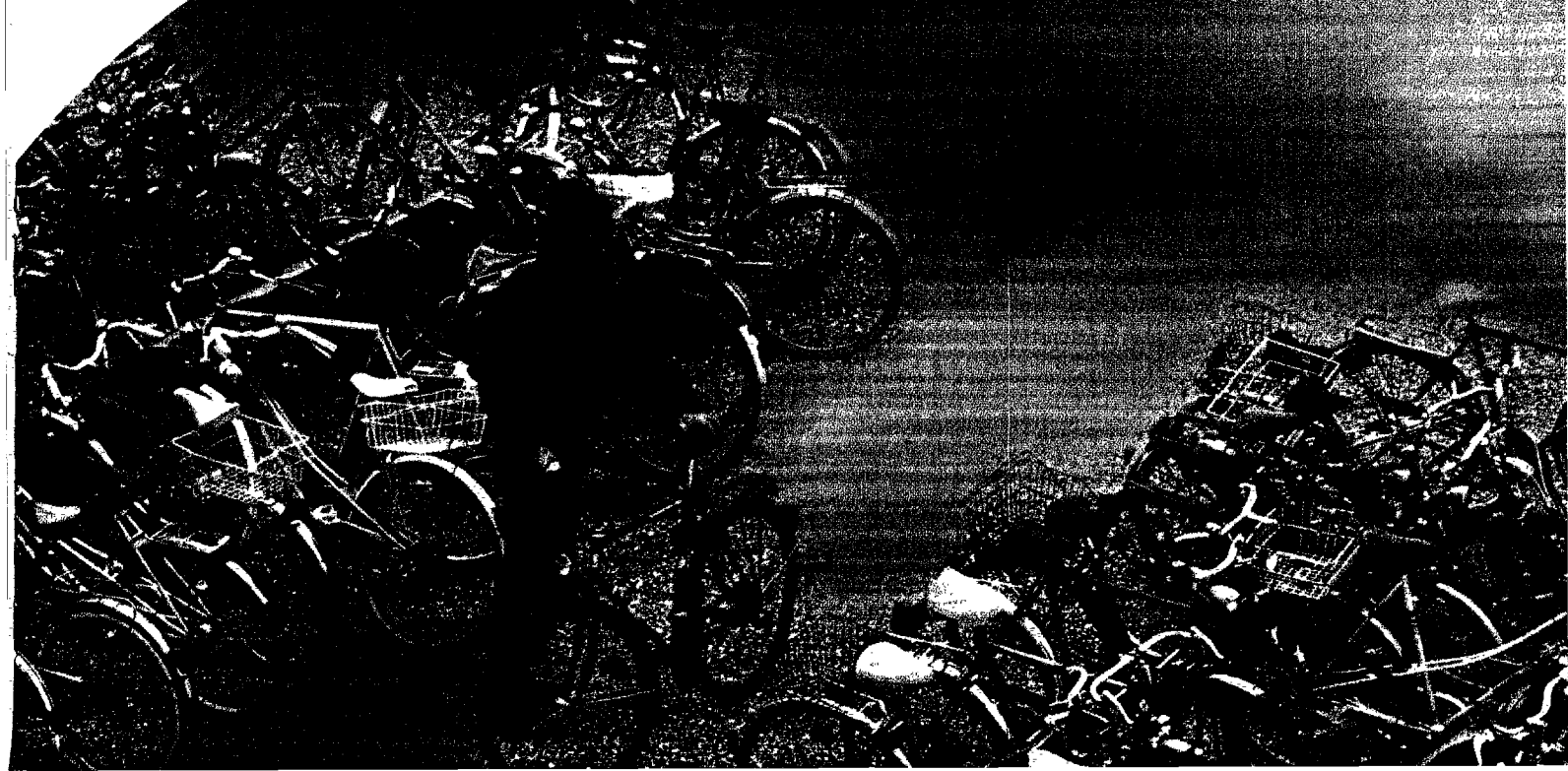




Met de fiets naar de trein

Voorwaarden die
de rijksoverheid stelt
aan fietsenstallingen
bij spoorwegstations



Inhoudsopgave

Fiets verlengt trein	3
Wat is de rol van Verkeer en Waterstaat?	3
De voorwaarden	4
Twee stappen	4
Wat is de rol van NS en de regionale directies van Rijkswaterstaat?	5
Afspraken over de exploitatie van beveiligde stallingen	6
Tekst van de voorwaarden	7
Algemeen	7
Lokatie	7
Capaciteit	8
Inrichting	8
 Bijlage	
Richtlijn capaciteitsbepaling fietsenstallingen bij stations	10
Nieuw te openen stations	10
Bestaande stations	11
Adressen voor meer informatie	13

Fiets en trein vormen sinds jaar en dag een succesvol duo. Samen leveren ze op maat gesneden, milieuvriendelijk vervoer tegen lage kosten. Het is daarom verstandig te investeren in goede fietsfaciliteiten bij stations. Eind 1997 stelde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de voorwaarden vast waaraan fietsparkeervoorzieningen bij stations moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering door het Rijk. Deze brochure geeft tekst en uitleg.

Fiets verlengt trein

Eén op de drie treinreizigers komt op de fiets naar het station en één op de tien pakt na de treinreis de fiets om op de plaats van bestemming te komen. De fiets verbindt, kortom, in veel gevallen de trein met de plaats van herkomst of bestemming.

Goede en voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets bij stations zijn daarom onontbeerlijk. Iedereen die een station bezoekt kan dat met eigen ogen constateren. Dagelijks staan bij de meer dan 370 stations in Nederland honderdduizenden fietsen geparkeerd en gestald, vaak voor een groot deel van de dag. Reizigers die hun fiets bij het station willen achterlaten moeten er op kunnen rekenen dat er plaats is, dat ze vervolgens snel bij de trein zijn en dat ze hun fiets bij terugkomst weer in goede staat aantreffen.



Wat is de rol van Verkeer en Waterstaat?

Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen (NS) in 1995 heeft het Rijk de verantwoordelijkheid op zich genomen voor alle beveiligde en onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen bij stations. Deze voorzieningen vormen immers net zo'n vitaal onderdeel van een station als de sporen, de perrons en de tunnels waarvoor het Rijk ook verantwoordelijk is.

Verkeer en Waterstaat wil bovendien de combinatie van fiets en trein stimuleren. Samen leveren ze op maat gesneden, milieuvriendelijk vervoer tegen lage kosten en vormen zo een goed alternatief voor de auto. Voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij stations zullen ertoe bijdragen dat meer mensen kiezen voor dit succesvolle duo.

Sinds de verzelfstandiging van NS betaalt Verkeer en Waterstaat 100% van de kosten van bouw, onderhoud en instandhouding van zowel beveiligde als onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hierbij om de voorzieningen zelf, zoals rekken, klemmen en overkapping, en de ruimte waarin de voorzieningen zich bevinden. Het ministerie financiert die voorzieningen uit het zogenaamde Infrastructuurfonds. Door adequate voorwaarden te stellen aan de fietsparkeervoorzieningen bij stations die Verkeer en Waterstaat

financiert, wil het ministerie bereiken dat die voorzieningen zoveel mogelijk voldoen aan de wensen van de gebruikers.

De voorwaarden

Vorig jaar stelde een door Verkeer en Waterstaat geleide werkgroep de voorwaarden op waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering door het Rijk. Naast Verkeer en Waterstaat zelf (onder andere het Masterplan Fiets) waren in die werkgroep NS Railinfra-beheer, Railned, NS Stations en NS Reizigers vertegenwoordigd. Bij het opstellen van de voorwaarden hield de werkgroep zoveel mogelijk rekening met de CROW-publicatie 98 *'Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen'* en commentaar van belangenorganisaties zoals de Fietzersbond enfb en ROVER.

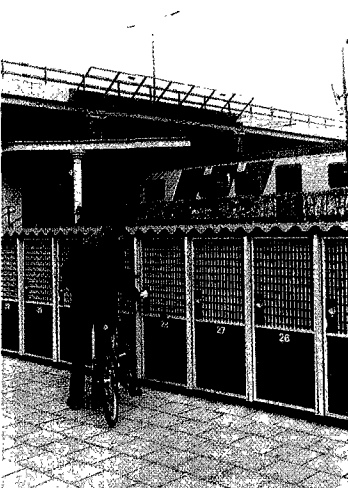
De tekst van de voorwaarden die in december 1997 officieel zijn vastgesteld door Verkeer en Waterstaat treft u in deze brochure aan. Uit die tekst kan worden opgemaakt dat stationsstallingen op een aantal belangrijke punten zullen worden verbeterd. Zo zal de afstand tussen de geparkeerde fietsen worden vergroot en zogenaamde etagerekken zoveel mogelijk verdwijnen. Als toch gebruik moet worden gemaakt van etagerekken, omdat er onvoldoende ruimte is, dan moeten die rekken zo worden geconstrueerd dat gebruikers hun fiets makkelijk op het bovenrek kunnen plaatsen (bijvoorbeeld met een zogenaamde uitschuifgoot).

Twee stappen

Om voor de hand liggende praktische en financiële redenen zou het erg moeilijk worden om de fietsparkeervoorzieningen bij alle Nederlandse stations, waar nodig, in één keer uit te breiden en te verbeteren. Verkeer en Waterstaat heeft daarom gekozen voor een twee-stappen-aanpak.

Stap 1 is al gezet. Vanaf eind 1997 past het ministerie bij besluiten over de financiering van een nieuw station en van een grootschalige verbouwing van een station (waarvan de fietsparkeervoorzieningen deel uitmaken) de voorwaarden toe.

Dat betekent overigens niet dat alle stations die de komende tijd zullen worden gebouwd of verbouwd, per se voorzien zullen worden van fietsparkeervoorzieningen die aan de voorwaarden voldoen. Het ministerie heeft namelijk bij bepaalde stations al vóór eind 1997 een definitief besluit genomen over de financiering. Waar mogelijk zullen er echter praktische oplossingen gezocht worden voor deze 'tussen-de-wal-en-het-schip-stations'. Lukt dat niet dan worden ze in ieder geval meegenomen in stap 2.



Stap 2 wordt in de eerste helft van 1998 gezet. In die periode wordt in opdracht van Verkeer en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de fietsparkeervoorzieningen bij alle stations. Het onderzoek moet uitwijzen welke verbeteringen en uitbreidingen er, op basis van de voorwaarden, zouden moeten worden uitgevoerd en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Medio 1998 zal Verkeer en Waterstaat, op basis van de onderzoeksresultaten, een beslissing nemen over een meerjarenprogramma om die verbeteringen en uitbreidingen te realiseren.

Wat is de rol van NS en de regionale directies van Rijkswaterstaat?

Verkeer en Waterstaat bepaalt het beleid met betrekking tot stationsstallingen en financiert. Voor de uitvoering van dat beleid, de controle daarop en de exploitatie van de beveiligde stallingen zijn andere partijen verantwoordelijk.

Om te beginnen zijn dat *NS Railinfrabeheer (RIB)* en *Railned*. Zij maken weliswaar onderdeel uit van het NS-concern maar worden gefinancierd door Verkeer en Waterstaat en werken als zogenaamde taakorganisatie in opdracht van Verkeer en Waterstaat. Bij de bouw van een nieuwe stalling wint RIB om te beginnen advies in van Railned over het benodigde aantal beveiligde en onbeveiligde fietsparkeerplaatsen. Railned overlegt bij het opstellen van dat advies met de plaatselijke politie, de gemeente en plaatselijke of regionale vertegenwoordigers van belangenorganisaties als de Fietsersbond enfb en ROVER.



Vervolgens stelt RIB, in overleg met NS Stations, een plan op voor de aanleg van de fietsparkeervoorzieningen en vraagt bij Verkeer en Waterstaat financiering aan. Is die financiering eenmaal geregeld dan ziet RIB erop toe dat NS Stations zich bij de aanleg, het onderhoud en de instandhouding van de voorzieningen houdt aan de voorwaarden van Verkeer en Waterstaat.

NS Stations is verantwoordelijk voor de bouw, het onderhoud en de instandhouding van de stallingen. *NS Stations* is bovendien verantwoordelijk voor de exploitatie van de beveiligde stallingen.

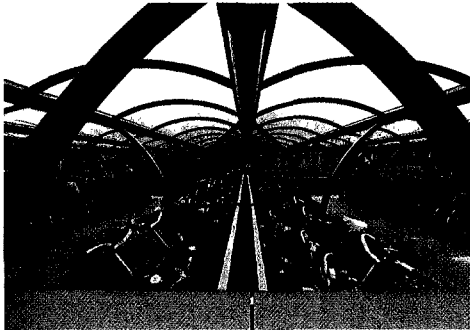
De regionale directies van Rijkswaterstaat zijn de ogen en oren van Verkeer en Waterstaat in de regio. Ze beschikken over uitgebreide kennis van het verkeer en vervoer in die regio en onderhouden contacten met regionale en gemeentelijke instanties op dit gebied. Heeft u vragen over specifieke stationsstallingen dan kunt u het best met hen contact opnemen. Als dat nodig is kunnen ze u doorverwijzen naar de juiste personen en instanties. Een lijst met adressen van contactpersonen bij de regionale directies treft u elders in deze brochure aan.

Afspraken over de exploitatie van beveiligde stallingen

NS Stations is dus verantwoordelijk voor de exploitatie van die beveiligde stallingen. Het bepaalt daarom ook hoe die stallingen worden beveiligd en is daarbij vrij om te kiezen voor bewaking door mensen, fietskluisen of een andere vorm van beveiliging (bijvoorbeeld elektronisch).

De openingstijden van de beveiligde stallingen en de prijs die ervoor moet worden betaald zijn echter van invloed op de vraag naar zulke stallingen. Verkeer en Waterstaat en NS Stations hebben daarom, in aanvulling op de voorwaarden, een afspraak gemaakt over de openingstijden. Afgesproken is dat stallingen in principe minstens vanaf een kwartier voor het begin en tot minstens een kwartier na het einde van de treindienst (inclusief het nachtnet) te gebruiken zijn door reizigers. Als bij, door mensen beveiligde, stallingen niet aan deze voorwaarde kan worden voldaan, zijn er op andere wijze beveiligde stallingen beschikbaar voor zowel regelmatige als incidentele reizigers.

Om zich aan deze afspraak te kunnen houden, zal NS Stations een programma om stallingen te automatiseren uitvoeren. Als het programma is afgerond, zal iedere stalling in de stille uren over een onbemand toegangssysteem voor abonneementhouders en automatische dagkluisen voor de incidentele klanten beschikken. In de loop van 1998 wordt duidelijk wanneer NS Stations dit programma denkt te zullen hebben afgerond.



Op termijn zullen Verkeer en Waterstaat en NS Stations ook een afspraak maken over een aanvaardbare ontwikkeling van de tarieven in de toekomst. Een financiële bijdrage van Verkeer en Waterstaat zal daarbij overigens niet aan de orde zijn.

Tekst van de voorwaarden

De hieronder vermelde voorwaarden geven het kader waarbinnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorstellen voor investeringen in nieuwe stallingen beoordeelt. Van met een asterisk (*) gemerkte voorwaarden kan worden afgeweken op grond van overwegingen van ruimtebeslag of ruimtelijke ordening. Dergelijke afwijkingen moeten echter altijd worden onderbouwd.

Het eigendom van de grond waarop de stallingen worden geplaatst, is overigens niet van invloed op de wijze van financiering. Stallingen bij stations die bijvoorbeeld op grond van de gemeente worden geplaatst, kunnen ook in aanmerking komen voor financiering uit het Infrafonds. NS Stations en de eigenaar van de grond treffen zelf een regeling voor het gebruik van de grond waarop de fietsparkeervoorzieningen worden geplaatst.

A. ALGEMEEN

1. Bij ieder station kunnen zowel vaste als incidentele reizigers hun fiets zowel beveiligd als onbeveiligd stallen.¹
2. Stallingen bevinden zich op goed te bereiken plaatsen in of bij stations, bieden voldoende plaats en zijn verantwoord ingericht. Hieronder is beschreven wat onder deze begrippen moet worden verstaan.

B. LOKATIE

Algemeen

1. Stallingen bevinden zich op plaatsen in of bij het station die veilig en direct bereikbaar zijn voor fietsers. De fietspaden die naar de stallingen leiden, kruisen zo min mogelijk met wegen en paden voor ander verkeer.
- 2.* Als er bij een station meerdere aanrijroutes voor fietsen zijn, zijn de onbeveiligde stallingen opgesplitst in meerdere clusters.

Beveiligde stallingen

1. De loopafstand van de verste plaats in een beveiligde stalling naar de ingang van het station bedraagt maximaal 200 meter.

¹ Onder beveiligd wordt hier verstaan: door mensen bewaakt of elektronisch of mechanisch beveiligd. Voor een gedetailleerde begripsomschrijving zie CROW-publicatie 98: 'Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen.'

- 2.* De looproute van de beveiligde stalling naar de ingang van het station is overdekt.

Onbeveiligde stallingen

- 1.* De loopafstand van de verste plaats in een onbeveiligde stalling tot de ingang van het station bedraagt maximaal 50 meter.
2. Bij stations waar ook auto-parkeerplaatsen zijn, is de loopafstand van de onbeveiligde stalling naar de ingang van het station korter dan die van de autoparkeerplaatsen naar de ingang van het station.²
3. Uit het oogpunt van sociale veiligheid en ter beperking van diefstal en vandalisme wordt een onbeveiligde stalling zo geplaatst dat gebruikers goed zicht hebben op de omgeving en vice versa.

C. CAPACITEIT

1. Het benodigde totale aantal fietsparkeerplaatsen en de verdeling tussen beveiligde en onbeveiligde plaatsen wordt per station vastgesteld op basis van de in de bijlage bij dit document opgenomen methodes en procedures.
2. Minstens een keer per jaar wordt onder verantwoordelijkheid van Railned gecontroleerd of de capaciteit nog in overeenstemming is met de behoefte.

D. INRICHTING

Algemeen

1. Zowel de beveiligde als de onbeveiligde stallingen zijn afgestemd op de fietstypes die het meest worden gebruikt.
- 2.* Er zijn speciale voorzieningen voor fietsen van afwijkende types en maten en voor fietsen met fietstassen en kinderzitjes.
3. Zowel beveiligde als onbeveiligde stallingen zijn sociaal veilig. Aandachtspunten in dit verband zijn:
 - maximaal doorzicht en overzicht;
 - verlichtingsniveau (dag- en nachtverlichting);
 - geen doodlopende paden;
 - hoogte overkapping;
 - breedte gangpaden.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

² Onder parkeerplaatsen voor auto's worden hier niet parkeerplaatsen voor invaliden verstaan.

Beveiligde stallingen

1. De stallingvoorzieningen zijn overdekt. De overkapping bevindt zich boven stahoogte (2.10 m).
2. Fietsen worden op één niveau gestald, tenzij dit als gevolg van beperkingen van de beschikbare ruimte niet mogelijk is. In zo'n afwijkende situatie kunnen fietsen ook in een zogenaamd hoog-laag-systeem worden gestald of in een etagerek. De afstand tussen de fietsen (hart-op-hart-afstand) bedraagt 37,5 cm en het hoogteverschil 25 tot 30 cm. Etagererken zijn voorzien van een zogenaamde uitschuifgoot of een andere constructie die het fietsers makkelijk maakt hun fiets op het bovenrek te plaatsen.
3. Het fietsparkeersysteem in collectieve stallingen die elektronisch beveiligd zijn, heeft een universele aanbindmogelijkheid voor het fietsframe.³
4. De breedte van de looppaden tussen de fietsparkeersystemen bedraagt minimaal 2,10 meter. In stallingen met etagererken voorzien van uitschuifgoot bedraagt de breedte 3.00 meter.
5. Wanneer stallers gebruik moeten maken van een trap, dan dient deze voorzien te zijn van een fietsgoot op minimaal 15 cm van de leuning. Hellingshoek van hellingbanen en/of trappen voldoen aan de in de Leidraad aanbevolen maten.⁴

Onbeveiligde stallingen

- 1.* De stallingvoorzieningen zijn overdekt. De overkapping bevindt zich boven stahoogte (2.10 m).
2. Fietsen worden op één niveau gestald, tenzij dit als gevolg van beperkingen van de beschikbare ruimte uitdrukkelijk niet mogelijk is. In zo'n afwijkende situatie kunnen fietsen ook in een zogenaamd hoog-laag-systeem worden gestald. De afstand tussen de fietsen (hart-op-hart-afstand) bedraagt 37,5 cm en het hoogteverschil 25 à 30 cm.
3. Het fietsparkeersysteem heeft een universele aanbindmogelijkheid voor het fietsframe.

³ Onder 'universele aanbindmogelijkheid voor het fietsframe' wordt verstaan: de mogelijkheid om het frame van alle gangbare fietstypes met alle gangbare ketting- en beugelsloten te bevestigen aan de stallingvoorziening.

⁴ Hier wordt verwezen naar CROW-publicatie 98: 'Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen.'

BIJLAGE

Richtlijn capaciteitsbepaling fietsenstallingen bij stations

NIEUW TE OPENEN STATIONS

Voor de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen en de verdeling (beveiligd/onbeveiligd) van de benodigde plaatsen bij nieuw te openen stations is het aantal te verwachten dagelijkse in- en uitstappers die voor hun voor- en of natransport gebruik zullen maken van een fiets (of bromfiets, scooter of motor) het uitgangspunt. Dit aantal wordt onder verantwoordelijkheid van Railned vastgesteld.

Ten behoeve van de vaststelling van het precieze aantal benodigde plaatsen wordt onder verantwoordelijkheid van Railned vooraf overleg gepleegd met op zijn minst de plaatselijke politie, de gemeente en plaatselijke c.q. regionale vertegenwoordigers van relevante belangenorganisaties (zoals Fietserbond enfb, ROVER en ANWB).

Bij de vaststelling van het aantal benodigde plaatsen en de bepaling van de daarvoor benodigde ruimte wordt verder rekening gehouden met de noodzaak om stallingvoorzieningen op termijn uit te breiden als die redelijkerwijs kan worden voorzien.

Een half jaar na ingebruikstelling van het station wordt door RIB, onder verantwoordelijkheid van Railned, getoetst in hoeverre de geboden capaciteit voldoet aan de in de praktijk gebleken vraag. Deze evaluatie van de capaciteits-prognose (op basis waarvan de capaciteit gebouwd is) is nodig voor ijking van de gehanteerde prognose-methodieken. Op termijn onderzoekt Railned aan de hand van onder andere ervaringen uit het verleden in hoeverre het mogelijk is meer exacte methodes te ontwikkelen en hanteren om de te verwachten vraag naar stallingvoorzieningen bij nieuw te openen stations vast te stellen.

BESTAANDE STATIONS

Voor de bepaling van het aantal fietsparkeerplaatsen - zowel beveiligd als onbeveiligd - dienen de volgende gegevens als uitgangspunt:

- a. het huidige aantal stallen en
- b. de toekomstige extra vraag naar fietsparkeerplaatsen.

De cijfers van deze onderzoeken bij elkaar opgeteld, vermeerderd met 20% overcapaciteit geven de gewenste capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen bij een station.

.....

a. **Bepalen huidige aantal stallers**

Het voordeel van bestaande stations is dat vrij nauwkeurig is te bepalen wat het stallingsaanbod van fietsen is. Dit wordt onder verantwoordelijkheid van Railned vastgesteld op basis van waarnemingen (tellingen). Bij de bepaling daarvan dient rekening gehouden te worden met het volgende:

1. Via tellingen wordt per stallingslokatie (beveiligd en onbeveiligd) het huidige piekaanbod van fietsen geïnventariseerd onderscheiden naar fietstype waarvoor specifieke fietsparkeervoorzieningen nodig zijn.
2. Bij het tellen van de fietsen gaat het om het totaal van de in-, en buiten de rekken of standaard geplaatste fietsen minus de zgn. 'zwerffietsen'⁵ en/of fietswrakken⁶. Deze categorieën dienen apart vermeld te worden.
3. Tellingen dienen plaats te vinden in de periode mei t/m september (m.u.v. de vakantieperiode) op dinsdag en/of donderdag van 10-13 uur en dienen gesplitst te worden naar de diverse locaties bij het station (bv. achter- en voorkant of west- en oostzijde).
4. Voor wat betreft het (gewenste) gebruik van stallingskluizen en bewaakte stallingen, kan een beeld worden verkregen via de gebruiksadministratie en wachtlijsten van de kluizen en/of via de stallinghouder.

b. **Toekomstige vraag naar fietsparkeerplaatsen.**

Evenals bij nieuw te openen stations gaat het hier om een prognose. Centraal staat de vraag of in de komende jaren het aantal stallers wijzigt.

Railned dient bij de NS en de gemeente na te gaan of zich ontwikkelingen zullen voordoen die het aantal stallers beïnvloeden.

Er moet rekening worden gehouden met de volgende ontwikkelingen⁷:

1. grote wijziging van de dienstregeling (bv. bij een frequentieverhoging of omdat er een voorstad-station bijkomt);
2. demografische ontwikkelingen in de (nieuwe) woonwijken op fietsafstand;
3. sociaal-economische ontwikkelingen: vestigen of wegtrekken van grote publiekstrekkende voorzieningen⁸ in de directe omgeving of op fietsafstand van het station;
4. wijzigingen van stallingprijzen of kaartsoorten en eventuele verbeteringen van de mogelijkheid om de fiets te gebruiken voor voor- of natransport (zoals arrangementen met werkgevers);

.....

⁵ Een zwerffiets is een fiets die niet meer wordt gebruikt. Om dit te kunnen bepalen wordt verwezen naar de voorwaarden van NS-stallingen.

⁶ Voor een definitie van een fietswrak zie CROW-publicatie 98: 'Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen'.

Als zich een of meerdere van deze ontwikkelingen zich voordoen, zal Railned een analyse van de toekomstige situatie maken. Bij de toedeling naar beveiligd en onbeveiligd stallen dient de huidige verhouding van de huidige stallers bij het betreffende station te worden toegepast. Wijziging van deze verhouding dient te worden gemotiveerd.

Ontwikkelingen als gemeentelijke stimulering fietsgebruik en/of openbaar vervoer en wijziging/verbetering van de NS-stalling(en) kunnen vooralsnog buiten beschouwing blijven. De effecten hiervan op de extra vraag naar fietsparkeerplaatsen is lastig te bepalen maar vallen naar verwachting binnen de marge van 20% overcapaciteit.

Ten behoeve van de vaststelling van de stallingscapaciteit wordt onder verantwoordelijkheid van Railned overleg gevoerd met plaatselijke politie, de gemeente en plaatselijke c.q. regionale vertegenwoordigers van relevante belangenorganisaties zoals de Fietsersbond enfb en ROVER.

7 Er wordt hier en bij de volgende punten steeds uitgegaan van ontwikkelingen die een groei van het aantal stallers veroorzaken. Een daling is natuurlijk ook mogelijk.
8 Het is natuurlijk primair de verantwoordelijkheid van de (nieuwe) publiekstrekkende voorzieningen om voor voldoende eigen stallingsvoorzieningen te zorgen.

Adressen voor meer informatie

Over deze brochure en het beleid m.b.t. stationsstallingen in het algemeen:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Infrastructuurbeleid
Afdeling Spoorwegen en Regionaal verkeer en vervoer
Peter de Leeuw
Plesmanweg 1-6
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon 070-3516467
Telefax 070-3517726
peter.leeuw@dgp.minvenw.nl

Over specifieke stationsstallingen:

Regionale Directies Rijkswaterstaat
Noord-Nederland
Hans de Jong
Zuidersingel 3
Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
Telefoon 058-2344140
Telefax 058-2344136

Oost-Nederland
Jan Touw
Gildemeesterplein 1
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Telefoon 026-3688256
Telefax 026-3688655

IJsselmeergebied
Harry van de Pijl
Johan Wyma
Postbus 600
8200AP Lelystad
Telefoon 0320-297205
0320-297034
Telefax 0320-297384
E-mail: h.s.vdpijl@rdij.rws.minvenw.nl
j.wijma@rdij.rws.minvenw.nl

Utrecht
Jan Steven Prak
Zoomstede 15
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein
Telefoon 030-6009633
Telefax 030-6052060

Noord-Holland
Fred Fonseca Guerra
Toekanweg 7
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
Telefoon 023-5301791
Telefax 023-5301731

Zuid-Holland
Peter Smit
Boompjes 200
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon 010-4026648
Telefax 010-4132855

Zeeland
Chris Rozeboom
Koestraat 30
Postbus 5014
4330 KA Middelburg
Telefoon 0118-686281
Telefax 0118-686563

Noord-Brabant
Marc Rood
Wolvenhoek 7
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
Telefoon 073-6817781
Telefax 073-6149419
E-mail m.a.c.rood@dnb.rws.minvenw.nl

Limburg
Huub Winten
François de Veyestraat 4-6
Postbus 25
6200 MA Maastricht
Telefoon 043-3294569
Telefax 043-3294353

Over de CROW-publicatie 'Plaats maken voor de fiets':

De publicatie kost f 45,- en is te bestellen bij:
CROW
Galvanistraat 1
Postbus 37
6710 BA Ede
Telefoon 0318-620410
Telefax 0318-621112
Postbank 233419

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

Colofon

ISBN 90 36916 356

© april 1998

Uitgave: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Infrastructuurbeleid
Afdeling Spoorwegen en Regionaal verkeer
en vervoer

Tekst: Corianne Roza Journalistieke Producties, Rotterdam
Peter de Leeuw

Fotografie: Stef Breukel, Delft

Vormgeving: Klats publiciteit, Delft

Druk: Drukkerij Grafia, Pijnacker

Meer exemplaren van deze brochure zijn onder vermelding van titel
en ISBN-nummer gratis verkrijgbaar bij Hageman Verpakkers BV
Telefoon 079-3611188

.....
Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan niet
aansprakelijk worden gesteld voor schade ontstaan door onjuiste informatie in deze brochure