

EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT

Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage

<i>projectnummer</i>	18190
<i>opdrachtgever</i>	Werkgroep Fietsendiefstalpreventie Amsterdam (Openbaar Ministerie, Politie Amsterdam-Amstelland, Gemeente Amsterdam, Dienst IVV)
<i>contactpersoon</i>	Ria Hilhorst, gemeente Amsterdam, Dienst IVV
<i>projectleiding</i>	Ineke Spapé, SOAB
<i>projectuitvoering</i>	Bart Christiaens, SOAB
<i>datum</i>	maart 2005

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Visie op fietsparkeren	7
Hoofdstuk 3	Methode	11
Hoofdstuk 4	Onderzoeksresultaten	15
	4.1 Literatuuronderzoek	15
	4.2 Huidige richtlijnen en normen fietsparkeren	17
	4.3 Gesprekken	18
	4.4 Wijktypologie en ruimtelijke functionele schouw	21
	4.5 Enquête	22
	4.6 Tellingen	26
Hoofdstuk 5	Fietsparkeerrichtlijn en toetsing in het implementatieplan	27
	5.1 De richtlijn	27
	5.2 Toetsing	30
	5.3 Het implementatieplan	31
	5.4 Conclusies	33
Hoofdstuk 6	Samenvatting, conclusies en aanbevelingen	37
	6.1 Samenvatting	37
	6.2 Conclusies en aanbevelingen	38

Literatuurlijst

Bijlages (deel I)

Bijlage 1	Leden begeleidingscommissie en deelnemers groepsgesprekken
Bijlage 2	Voorbeeld implementatietrajecten

Bijlagebundel deel II (seperaat)

Bijlage 1	Huidige fietsparkeernormen solitaire voorzieningen
Bijlage 2	Overzicht huidige fietsparkeernormen (inter)nationaal
Bijlage 3	Overzicht wijktypologie en ruimtelijk functionele schouw
Bijlage 4	Enquêtevragen
Bijlage 5	Tabellen enquêteresultaten
Bijlage 6	Sheets met enquêteresultaten
Bijlage 7	Telkaarten en overzichten
Bijlage 8	Leden begeleidingscommissie en deelnemers groepsgesprekken

Hoofdstuk 1

Inleiding

Veel fietsdiefstallen: reden voor actie

In Amsterdam heeft het fietsparkeren zich kunnen ontwikkelen tot een door velen erkend probleemgebied, waaraan door de gemeente samen met politie, justitie en andere betrokkenen hard gewerkt wordt. Dat is ook nodig: het diefstalrisico in de politieregio Amsterdam-Amstelland (12,7%) ligt meer dan tweemaal zo hoog als dat in Nederland (5,5%, lit. 13¹). Waarschijnlijk is dit percentage voor de stad Amsterdam nog groter. Schattingen over het aantal diefstallen variëren dan ook van 80.000 tot 150.000 gestolen fietsen per jaar. Een enorme bron van ergernis en overlast voor de Amsterdammer. En vaak een reden om geen fiets meer aan te schaffen.

Beleid fietsdiefstalpreventie

Tot dusver is in het beleid veel aandacht uitgegaan naar diefstallocaties bij bestemmingslocaties zoals het Centraal Station (lit. 2). Landelijke cijfers geven echter aan dat ruim de helft (58%) van de fietsen gestolen wordt bij de woning (lit. 12). Die grote aantallen diefstallen bij de woning zijn dan ook aanleiding voor de gemeente Amsterdam om naast bestemmingslocaties ook aandacht te besteden aan de woonkant van het fietsparkeren. Zo is er bijvoorbeeld voor buurtfietsenstallingen jaarlijks een budget beschikbaar van € 200.000,-. Hiervan worden circa 10 stallingen per jaar in meerdere of mindere mate opgeknapt.

Eén van de acties in het door de gemeente Amsterdam vastgestelde Werkprogramma Fietsendiefstalpreventie (lit. 1) is 'onderzoek doen naar mogelijkheden om een parkeerrichtlijn voor fietsen in oud- en nieuwbouw op stellen'.

De gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer heeft – namens de werkgroep Fietsendiefstalpreventie Amsterdam, waarin naast de gemeente Amsterdam, Dienst IVV, het Openbaar Ministerie en de Politie Amsterdam-Amstelland participeren – voor dit onderzoek ondersteuning gevraagd van het bureau SOAB. De bevindingen van het onderzoek worden in deze rapportage weergegeven.

Doelstelling en werkwijze onderzoek

Het ontwikkelen van een Amsterdamse fietsparkeerrichtlijn voor het centrum van Amsterdam en de 19^e eeuwse wijken rondom het centrum.

De richtlijn is geen opgelegde richtlijn, maar een hulpmiddel om het fietsparkeerbeleid en de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen op straat vorm te geven.

Het ontwikkelen en hanteren van richtlijnen voor fietsparkeren dient meerdere doelen:

- Verminderen van diefstal van en vandalisme aan fietsen;
- Verbeteren van de kwaliteit in de openbare ruimte (wrakkenbeleid, meer/ beter organiseren van fietsparkeren in openbaar gebied, kwaliteit straatmeubilair);
- Meer fietsverplaatsingen genereren (vanuit mobiliteitsbeleid, maar ook vanuit economische en gezondheidsredenen).

In het onderzoek is samengewerkt met de stadsdelen en een aantal andere partijen. Zij zijn betrokken geweest bij de begeleidingscommissies en de groepsgesprekken (zie bijlage 1). Hoofdstuk 3 schetst de gehanteerde werkwijze uitgebreider.

¹ Verwijzing naar het nummer van de gebruikte bron in de literatuurlijst

Opbouw rapportage

In het volgende hoofdstuk wordt allereerst de visie op fietsparkeren beschreven. Hoofdstuk 3 gaat daarna in op de onderzoeksmethode en vervolgens komen de onderzoeksresultaten in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 staan, de op basis van het onderzoek opgestelde, Amsterdamse fietsparkeerrichtlijnen en wordt ingegaan op het voorbeeld implementatieplan dat voor twee straten is uitgewerkt. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek staan samengevat in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 2

Visie op fietsparkeren

De visie op fietsparkeren valt uiteen in een aantal bouwstenen:

Bouwsteen 1: Streven fietsparkeren

Ten aanzien van fietsparkeren zijn zes algemene doelen te benoemen:

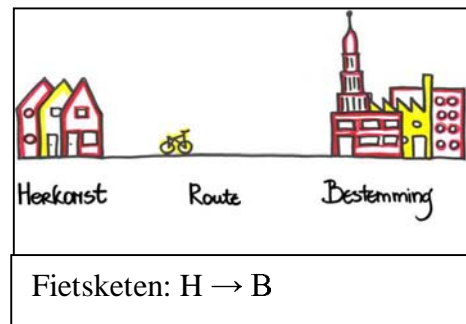
1. Er worden zo min mogelijk fietsen gestolen (de doelstelling van de gemeente Amsterdam is een reductie met een kwart tot een diefstalrisico van 12% in 2006);
2. Er worden zo min mogelijk fietsen vernield;
3. De fietsen staan netjes op straat. De openbare ruimte is voldoende begaanbaar voor voetgangers, rolstoelgebruikers en anderen;
4. De juiste voorziening op de juiste plek. Bij (concentraties aan) publieksbestemmingen worden voldoende rekken aangeboden op maaiveld danwel in de vorm van een (gebouwde) stallingsvoorziening;
5. De openbare orde komt zo min mogelijk in gevaar;
6. Het aanbod van goede voorzieningen aan de fietser doet het aandeel van de fiets in het verkeer stijgen. Er wordt vaker en langer gefietst.

Bouwsteen 2: De fietsketen staat centraal

Centraal in de visie staat de fietsketen. De fietsketen loopt van de Herkomst via de route naar de Bestemming.

Belangrijk bij het invullen van fietsparkeerbeleid en -voorzieningen is het bepalen van de plek binnen de fietsketen:

- **Herkomst**kant: woonbuurten;
- **Route**: stations, haltes OV, transferia;
- **Bestemmings**kant: publieke functies, winkels, werk, binnensteden, sport, etc.



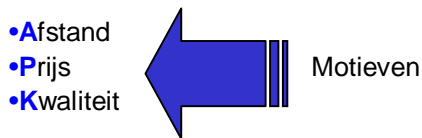
Bouwsteen 3. DE fietsparkeerder bestaat niet

De fietsparkeerbehoeften verschillen:

- Verschillende mensen, verschillende wensen;
- Verschillende motieven:
 - Langparkeren: werk, funshoppen;
 - Kortparkeren: boodschappen doen, kind naar school, etc.
- Verschillende momenten: dag / nacht;
- Verschillende fietsen.

Bouwsteen 4: Van Tools naar Toepassing

- Vraag en aanbod moeten op elkaar afgestemd worden;
- Vertaling naar concept fietsparkeren: Drie indicatoren bepalen afhankelijk van het motief de behoefte van de fietsparkeerder:







Bouwsteen 5: Gedragsbeïnvloeding

Door kennis over goede fietsparkeervoorzieningen op mensen over te brengen een beoogd gedrag te bewerkstelligen. Daarbij staan een drietal begrippen centraal:

- Kennis;
- Houding;
- Gedrag.

Bouwsteen 6: APK-mix

De APK-methodiek wordt toegepast op twee straten in een Amsterdams stadsdeel bij het bepalen van de toekomstige fietsparkeervoorzieningen.

				
	Mini (gratis)	Midi (betaald)	Maxi (betaald)	Mega (betaald)
Herkomst	Klem of rek bij voordeur voor bewoners	Trommel, box of kluis voor bewoners. Afgesloten op 30 meter	Buurtstalling voor bewoners. Afgesloten inpandig of overdekt niet-openbaar	Centrumstalling voor bewoners. Niet openbaar met service
Route	Klem of rek bij OV-halte of station	Trommel, box of kluis bij transferpunt	Stationsstalling Bewaakt Niet-openbaar	Fietstransferpunt met service. Openbaar
Bestemming	Klem of rek voor werknemers en bezoekers bij winkels, werk, school, sport etc. Openbaar.	Box of kluis, bij sport, school, winkelcentra of stadsdeelcentra. Afgesloten, niet-openbaar.	Stalling voor werknemers en/of bezoekers bij winkelcentra, stads-(deel)centra, uitgaansgebieden en evenementen. Afgesloten, inpandig wel / niet openbaar	Grote stalling met extra voorzieningen bij stads(deel)centra, winkelcentra of evenementen, Bewaakt, openbaar

Bouwsteen 7: Naast inhoud ook proces

Een goed plan alleen is niet voldoende om kwaliteit op het gebied van fietsparkeren te kunnen leveren. Het proces speelt ook een belangrijke rol:

- Samenwerking tussen partijen:
 - Gemeente Amsterdam, DIVV – stadsdelen;
 - Politici en ambtenaren;
 - Verkeerskundigen, stedenbouwers, welstand, beheer, etc.;
 - Betrokken partijen / stakeholders zoals beheerders van stallingen, belangenorganisaties (zoals de Fietzersbond en Kamer van Koophandel/MKB) en de fietsparkeerders zelf.
- Begeleiding van het proces.

Bouwsteen 8: Kiezen voor Kwaliteit: FietsParKeur

Kiezen voor kwaliteit betekent kiezen voor fietsparkeervoorziening met FietsParKeur. Voorzieningen met FietsParKeur zijn door deskundigen positief beoordeeld op de volgende criteria:

- Plaatsingsgemak;
- Gemak bij vastzetten;
- Kans op letsel bij staller of passant;
- Kans op beschadigde fiets;
- Kraakbestendigheid;
- Vandalismebestendigheid;
- Duurzaamheid.

Bouwsteen 9: Aandacht voor uitvoeringsaspecten

Ten aanzien van de uitvoering moet er aandacht zijn voor:

- Exploitatie en onderhoud;
- Handhaving;
- Communicatie(plan) voor de samenwerking met sleutelpartijen, waaronder de fietser zelf met daarbij aandacht voor drie centrale begrippen van bouwsteen 5 (gedragsbeïnvloeding): kennis, houding en gedrag.

Bouwsteen 10: Fietsparkeerrichtlijnen

In 2000 zijn er door het CROW (het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) fietsparkeernormen ontwikkeld voor solitaire voorzieningen. Voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen of nieuwe bouwontwikkelingen kunnen de normen als richtlijn gebruikt worden.

Probleem is echter, dat er geen of nauwelijks richtlijnen/normen bestaan voor fietsparkeren in/bij woningen. Ook voor niet-solitaire gebieden (waar functies elkaar dus beïnvloeden) bestaan geen richtlijnen/normen. Verder kent Amsterdam geen fietsparkeerrichtlijnen/-normen, daarom worden in opdracht van de werkgroep Fietsendiefstalpreventie Amsterdam eigen Amsterdamse fietsparkeerrichtlijnen ontwikkeld.

Meer over de bestaande normen en richtlijnen is terug te vinden in paragraaf 4.2.

Bouwsteen 11: Fietsparkeerbeleid

Gemeentelijk fietsparkeerbeleid biedt een basis voor het breder en integraler aanpakken van de problematiek. Om fietsparkeren meer beleidsmatig in te bedden, is het raadzaam fietsparkeerbeleid te formuleren. Dit kan op ad-hoc basis (veelal naar aanleiding van een acuut probleem), maar ook kan een meer structurele weg worden ingeslagen.

Fietsparkeerbeleid als volwaardig beleidsveld kan vervolgens separaat in een nota worden vastgelegd (sectoraal), maar kan ook worden ingebed in verkeers-, ruimtelijke, economische, autoparkeer- of andere beleidsnota's.

In het Meerjarenprogramma Fiets Amsterdam 2000 – 2005 is als beleid voor het fietsparkeren opgenomen jaarlijks enkele stallingen bij belangrijke bestemmingen te realiseren, buurtstallingen op te knappen en nieuwe buurtstallingen te realiseren. Ook wordt de oprichting van een centrale fietsparkeerorganisatie voorgesteld. Een integraal beleidskader ontbreekt. Intussen is de Centrale Fietsparkeerorganisatie (CFA) opgericht. De CFA heeft de afgelopen jaren subsidie verleent voor het realiseren resp. opknappen van enkele nieuwe buurtstallingen en verder is er een start gemaakt met een stedelijk netwerk van stallingen onder de naam Locker. Desalniettemin wordt bij de uitvoering het ontbreken van een samenhangend fietsparkeerbeleid steeds meer als een gemis ervaren. Daarom zal de gemeente in 2005 een integraal beleidskader fietsparkeren ontwikkelen en bestuurlijk vaststellen.

Hoofdstuk 3

Methode

Tijdens het onderzoek zijn de volgende stappen doorlopen:

Stap 1. Inventarisatie bestaande gegevens

Controleren/analyseren van bestaande gegevens, zoals tellingen, inventarisaties van bestaande voorzieningen, enquêteresultaten, beleidsnota's etc. Welke gegevens zijn er en welke ontbreken?

De stap heeft vooral in februari van 2004 plaatsgevonden.

Stap 2. Verzamelen van actuele normen/richtlijnen en opbouwen van eerste draagvlak:

- Vergaren van normen en richtlijnen uit binnenland (stadsdelen, andere Nederlandse gemeenten, CROW/AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer)) en buitenland (Zwitserland en Duitsland);
- Voeren van twee groepsgesprekken met Amsterdamse partijen (stadsdelen, centrale organisaties, belangrijkste stakeholders) om eerste ideeën en behoeften te peilen, het bestaande normenoverzicht voor te leggen, te achterhalen wat die partijen aan normen hebben of hanteren, zicht te krijgen op de ervaren problemen én daarmee een eerste stap te zetten in het opbouwen van draagvlak door een open samenwerking. Daarnaast is er in discussievorm gezocht naar criteria voor het bepalen van breed gedragen voorbeeldgebieden. In deze voorbeeldgebieden wordt onderzoek uitgevoerd om de richtlijnen te kunnen bepalen en te onderbouwen.

Het vergaren van de normen en richtlijnen heeft begin maart 2004 plaatsgevonden en de groepsgesprekken waren op 16 en 25 maart 2004. Meer over de huidige normen staat in paragraaf 4.2.

Stap 3. Samenstellen van een wijktypologie fietsparkeren en keuze voorbeeldgebieden

- Het faciliteren van fietsparkeren aan de woonkant is van groot belang. Om die woonkant meer structureel aan te pakken heeft SOAB onderzoek gedaan naar veel voorkomende wijktypologieën (lit. 3). Het onderzoek gaat per wijktipe in op een groot aantal criteria zoals problematiek rondom fietsparkeren, kwaliteit, toegankelijkheid, bewonersprofielen en ruimtelijke dichtheden, ruimtelijke (on)mogelijkheden;
- Deze wijktypologie is mede ingezet als basis voor de keuze van de vijf voorbeeldgebieden en de ontwikkeling van de fietsparkeerrichtlijnen;
- Het onderzoek beperkt zich tot stadsdelen binnen de A10 (centrum en 19^e eeuwse gordel), daar zijn de fietsparkeerproblemen aan de woonzijde namelijk het grootst;
- De keuze van de vijf voorbeeldgebieden is tot stand gekomen in samenwerking met de stadsdelen. De vijf voorbeeldgebieden / onderzoeksgebieden zijn:
 - Centrum (uitgaan): Nieuwmarkt;
 - Centrum (wonen): Jordaan;
 - Oud Zuid (menggebied): Albert Cuyp Markt en omgeving (de Pijp);
 - Westerpark (wonen): Staatsliedenbuurt;
 - Oud West (menggebied wonen en runshoppen): Gedeelte Kinkerstraat en omgeving (nabij de Kostverlorenvaart).

- De bij de keuze gehanteerde criteria voor de voorbeeldgebieden zijn mede bepaald door de stadsdelen en staan beschreven in paragraaf 4.3.
- De vijf voorbeeldgebieden zijn aan de hand van de wijktypologie ruimtelijk-functioneel geschouwd.
- De ruimtelijk-functionele schouw heeft op 23 april plaatsgevonden. Meer over de wijktypologie en de ruimtelijke-functionele schouw staat in paragraaf 4.3.

Stap 4. Tellen en enquêteren om de richtlijnen te onderbouwen en te verfijnen

Om de contouren van de richtlijnen nader te onderbouwen en te verfijnen heeft SOAB:

- In de vijf voorbeeldgebieden *geteld*. Dit om de richtlijnen kwantitatief te kunnen vervolmaken. In elk voorbeeldgebied is – in overleg met de betrokken stadsdelen en DIVV – op een maatgevende dag en nacht geteld. De dagtelling heeft op 18 mei 2004 plaatsgevonden en de nachttellingen zijn op 13/14 mei en 26/27 mei uitgevoerd;
- Een *schriftelijke enquête uitgevoerd* in de vijf voorbeeldgebieden om de meer subjectieve, kwalitatieve zijde rondom fietsparkeren te kunnen vaststellen. De enquêtes zijn verspreid op 18 april. Van 3 mei tot 14 mei zijn de enquêtes bij SOAB ingevoerd.

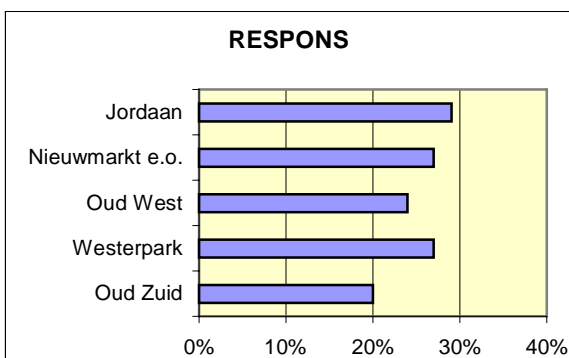
Representativiteit:

Om de representativiteit van de enquête te bepalen is nader inzicht vereist in de exacte omvang in huishoudens van de deelgebieden in relatie tot het aantal geretourneerde en uitgezette enquêtes. Een overzicht van het aantal huishoudens van de deelgebieden is echter niet voor handen.

In totaal zijn er 6000 enquêtes verspreid, per voorbeeldgebied ongeveer 1200 enquêtes. Om dit aantal te bereiken zijn in Westerpark en rond de Nieuwmarkt in een aantal straten rondom het voorbeeldgebied enquêtes bezorgd. In de Jordaan en Oud Zuid zijn niet in het hele voorbeeldgebied enquêtes bezorgd, deze gebieden bleken uit meer dan 1200 huishoudens te bestaan.

Er zijn door 1524 respondenten enquêtes (25%) ingevuld. Per deelgebied zijn er tussen de 244 (20%) en 345 (28%) enquêtes geretourneerd.

Er zijn relatief weinig verschillen in respons per wijk. Ondanks het ontbreken van het overzicht van het aantal huishouden wordt vooralsnog gesteld dat het niet nodig is om de enquêteresultaten op wijkniveau te wegen.



Gebied	Aantal	%
Jordaan	345	28%
Nieuwmarkt	322	27%
Oud West	282	24%
Westerpark	319	27%
Oud Zuid	244	20%
<i>Totaal</i>	<i>1524</i>	<i>25%</i>

Stap 5. Samenstellen concept-richtlijnen

De voorgaande stappen zijn samengevat in een concept-richtlijnen-overzicht. Waar noodzakelijk is onderscheid gemaakt naar wijktype, straattypen, woningtype en voorzieningentype.

Daarnaast zijn er drie uiteenlopende richtlijnenclusters gemaakt:

- Voor woongebieden;
- Voor menggebieden;
- Voor gebieden met solitaire voorzieningen.

De analyse van de onderzoeksresultaten tot concept richtlijnen heeft eind mei en begin juni 2004 plaatsgevonden.

Stap 6. Terugkoppeling betrokken partijen, bepalen nuancerings voor toepassing van de richtlijnen en opstellen definitieve richtlijnen

De conceptrichtlijnen zijn toegestuurd aan de betrokken partijen en besproken in een werkbijeenkomst op 8 juni 2004. Een overzicht van de betrokken partijen staat in bijlage 8 weergegeven.

Op basis van de bespreking met de betrokken partijen, DIVV en enkele correcties van de onderzoeksgegevens zijn de richtlijnen definitief vastgesteld tijdens een tweede werkbijeenkomst op 8 juli 2004.

Stap 7. Praktijkttoets ten behoeve van het implementatietraject

Op basis van ervaringen met implementatietrajecten rondom fietsparkeren elders heeft SOAB een stappenplan voor het implementatietraject voor Amsterdam opgesteld. Op basis daarvan is in samenwerking met de betrokken stadsdelen eind 2004 / begin 2005 voor twee maatgevende clusters een inhoudelijke praktijktoets uitgevoerd voor het implementatietraject. De resultaten van het implementatietraject staan in hoofdstuk 5. Het implementatietraject bestaat uit een aantal stappen dat moet worden gezet om tot de feitelijke realisatie van fietsparkeervoorzieningen te komen. Dit is een belangrijke, maar complexe stap.

Allereerst zijn de geselecteerde straten getoetst aan de opgestelde fietsparkeer-richtlijnen. In de straten waren minder voorzieningen dan volgens de richtlijnen nodig zijn. Er is gezocht naar oplossingen en locaties voor het bijplaatsen van fietsparkeervoorzieningen.

Hoofdstuk 4 Onderzoeksresultaten

4.1 Literatuuronderzoek

Bestaande literatuur – die door de gemeente Amsterdam, DIVV of anderen is aangereikt – is geanalyseerd ten behoeve van de fietsparkeerrichtlijnen. In deze paragraaf staan daarvan de belangrijkste resultaten vermeld.

Diefstalgegevens

In Nederland worden jaarlijks 900.000 fietsen gestolen. Daarvan worden er naar schatting 80.000 tot 150.000 in Amsterdam gestolen.

Gemiddeld in Nederland wordt ruim de helft van de fietsen bij de woning gestolen. De rest van de fietsen wordt met name bij stations, winkels, scholen, uitgaansgebieden en sportbestemmingen gestolen (lit. 1 en lit. 4).

Verder ligt het diefstalrisico in de politieregio Amsterdam-Amstelland (12,7%) meer dan tweemaal zo hoog als dat in Nederland (5,5%) (lit. 13). Naar alle waarschijnlijkheid ligt dit percentage voor de stad Amsterdam – en zeker voor de centrumstedelijke gebieden – nog hoger.

De fietsendiefstal heeft (lit 1) de volgende negatieve gevolgen:

- Afname van fietsgebruik en –bezit;
- Mensen schaffen minder snel een nieuwe, meer comfortabele fiets aan. Zij houden hun fiets langer in bezit. Daardoor worden meer en langer oude en gebrekkige fietsen gebruikt, met negatieve invloed op de verkeersveiligheid en op de actieradius;
- Fietsen wordt door het hoge risico op diefstal en door het grote aantal slecht onderhouden fietsen dat mensen hebben minder aantrekkelijk;
- Meer ‘grijze’ fietsen: fietsen die de unieke kenmerken die in de fiets gegraveerd staan verliezen;
- Normvervaging: mensen worden onzorgvuldig in hun fietsparkeergedrag. Mensen kopen eerder dan voorheen een goedkope, gestolen fiets of gaan over tot het stelen van een fiets. Daarnaast neemt men minder de moeite om de fiets netjes te stallen. Dit omdat men rekening houdt met een grote kans op diefstal.

Doelgroepen

Uit literatuur (lit. 5 en lit. 9) blijkt:

- Ongeveer drie kwart van de Amsterdammers van 12 jaar en ouder bezit een fiets;
- Bij 85% van de woningen staat minstens één fiets;
- In het stadsdeel Amsterdam Centrum zijn per woning de meeste fietsen aanwezig;
- De helft van de Amsterdammers van 12 jaar en ouder fietst dagelijks;
- Alloctonen fietsen minder vaak dan autoctonen. Hoeveel men de fiets minder gebruikt hangt af van de bevolkingsgroep. Marokkanen en Surinamers gebruiken de fiets ongeveer de helft minder vaak dan Nederlanders dat doen. Turken en Antillianen gebruiken de fiets iets vaker dan Marokkanen en Surinamers. De

groep Zuid-Europeanen daarentegen gebruikt de fiets bijna net zo vaak (95%) als Nederlanders. De binnenstad van Amsterdam kent een relatief laag percentage allochtone inwoners. Dit is één van de redenen voor het hoge fietsbezit- en gebruik;

- Mensen in de leeftijd tussen de 25 en 55 jaar fietsen het meest. Jongeren fietsen minder dan 10 jaar geleden. Ouderen fietsen veelal minder om gezondheidsredenen;
- Personen uit huishoudens met een hoger inkomen fietsen meer dan personen uit een huishouden met een lager inkomen. Ook hierin spelen etniciteit en leeftijd een rol;
- De fiets wordt relatief vaak gebruikt voor woon-werkverkeer en om te gaan winkelen. De groep scholieren en studenten kiest vaak voor het openbaar vervoer en fietst minder dan de groep werkenden;
- Uit de bestudeerde literatuur is geen onderzoek gedaan naar het verband tussen type woningen en fietsbezit/-gebruik.

Stallingsgedrag

- Uit onderzoek (lit. 5) blijkt dat de Amsterdammers meer fietsenstallingen en fietsenrekken wensen;
- Uit het onderzoek blijkt dat zowel goede fietsvoorzieningen aan herkomst-, route- en bestemmingszijde noodzakelijk zijn om een ander fiets(parkeer)gedrag te bewerkstelligen;
- Uit onderzoek (lit. 1) blijkt dat er onvoldoende bereikbare/toegankelijke bergingen of buurstallingen zijn en dat er onvoldoende kwalitatief goede rekken op straat staan;
- Uit onderzoek (lit. 14) blijkt dat mensen niet uit automatisme een bestemmingsstalling gebruiken. Oorzaken zijn dat er relatief weinig stallingen zijn, dat men de stallingen niet weet te vinden en dat ze net niet op de goede plek liggen. Wanneer mensen wel een stalling gebruiken, doen ze dat om de zekerheid te hebben dat de fiets er nog staat. Het gaat ze dan niet zozeer om de materiële waarde van de fiets maar om emotioneel en praktisch bezit. Voorwaarden die men stelt aan stallingen zijn: juiste locaties, garantie dat de fiets er veilig staat, goede verlichting, extra services, vriendelijk en behulpzaam personeel. Maar zelfs dit alles is voor niet-gebruikers onvoldoende om wel gebruik te maken van een stalling;
- Uit onderzoek (lit. 6) blijkt dat een kwart van Amsterdammers behoefte heeft aan (bewaakte) fietsenstallingen aan de bestemmingszijde. Bijna de helft van de ondervraagden zegt gebruik te willen maken van een dicht net van stallingsvoorzieningen in heel Amsterdam.
Verder blijkt dat 44% van de ondervraagden behoefte heeft aan een buurtstalling en dat 64% gebruik zal gaan maken van een net van buurtstallingen. Meer dan de helft van de respondenten vond in het jaar 2000 dat de prijs voor een buurtstalling onder de vijftien gulden (ongeveer 7 euro) per maand moet liggen. De gemiddelde prijs in 2004 bedraagt 8 tot 10 euro. Bijna de helft van de respondenten vindt dat een buurtstalling op minder dan 75 meter afstand van de woning moet liggen. Dit beeld komt niet overeen met de werkelijkheid, want uit de registraties van de buurstallingen blijkt dat abonneementhouders vaak op grotere afstand dan 75 meter wonen.

Gebruikers van buurstallingen hebben voor bijna 60% een gewone, kwalitatief redelijke fiets. Bijna 40% heeft een goede, vrijwel nieuwe fiets. Verder staan in lit. 6 gebruikersprofielen van buurtstallingen opgesomd.

Fietsparkeernorm

Het stadsdeel Westerpark heeft een 'Notitie Fietsparkeernorm' (lit. 8) geschreven. Meer hierover in paragraaf 4.2.

4.2 Huidige richtlijnen en normen fietsparkeren

De huidige landelijke normen voor fietsparkeren, zie bijlage 1, zijn in opdracht van het CROW en AVV ontwikkeld (lit. 7). Overigens betreft het de fietsparkeernormering voor 'solitaire bestemmingen'. Er bestaan momenteel in Nederland geen *landelijke* richtlijnen of normen voor de woonzijde, noch voor meer complexe gebieden (binnensteden, menggebieden met wonen, horeca en/of bedrijvigheid), waar bestemmingen en/of woonfuncties elkaar beïnvloeden.

Wel hanteren enkele gemeenten en het Amsterdamse stadsdeel Westerpark eigen richtlijnen met betrekking tot de woonfunctie. Ook enkele Duitse gemeenten hebben normen voor de woonkant ontwikkeld.

Een totaaloverzicht van de verzamelde richtlijnen en normen uit binnen- en buitenland is terug te vinden in bijlage 2.

Woonzijde Nederland

Naar aanleiding van een onderzoek in de Utrechtse Vogelenbuurt (lit 10) zijn de onderstaande cijfers en richtlijnen voor fietstrommels, -kluizen en -boxen (Midi's) en buurtstallingen (Maxi's) becijferd. De Vogelenbuurt ligt direct tegen de Utrechtse binnenstad. De buurt dateert van ongeveer 1880 - 1900 en kent door de grote hoeveelheid portiekwoningen een hoge woningdichtheid van ca. 80 woningen per hectare. Er is een hoge druk op de ruimte: de straten zijn smal en de autoparkeerdruk is hoog. Marktonderzoek leverde de volgende richtlijnen:

	midi	maxi
eengezinswoning	0.2	0.5
gestapeld	0.15	0.4
benedenwoning	0.2	0.4
bovenwoning	0.3	0.4
studentenkamer/kamerbewoning	0.2	0.4

(marktonderzoek vertaald naar richtlijnen)

Voorts is bekend, dat de gemeente Breda voor de nieuwbouwwijk Westerpark (1996, koopwoningen, ca 35 woningen per hectare, auto-arm gebied) per woning (afhankelijk van type woning) een norm van minstens 2 of 2,5 fietsparkeerplek bij/in woning en/of op straat hanteert.

De gemeente Den Haag gaat uit van 1 fietsparkeerplek op straat per nieuwbouwwoning.

Het Amsterdamse stadsdeel Westerpark heeft (lit. 8) eigen normen opgesteld voor fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. Onderstaande tekst komt uit de notitie van het stadsdeel:

“Voor het (bij-)plaatsen van fietsenrekken in de openbare ruimte kan niet één algemene fietsparkeernorm als uitgangspunt worden genomen. Wel kan een richting worden gegeven aan een fietsparkeernorm per type woonstraat. Bij nieuwbouwwoningen kan indien hier een goed bereikbare en ruime berging aanwezig is, geadviseerd worden om 0,1 tot 0,2 plek per woning te realiseren, die met name bestemd zijn voor bezoekers. Zoals echter uit de fietsparkeertelling naar voren is gekomen kan in bepaalde straten de behoefte aan plekken op straat echter oplopen tot boven 0,75 plek per woning. Voorgesteld kan worden om afhankelijk van het type buurt of straat een fietsparkeernorm van minimaal 0,1 plek (nieuwbouw) en maximaal 0,5 plek (oud-bouw zonder berging) per woning als uitgangspunt te nemen. Van deze norm wordt afgeweken indien de fysieke ruimte ontbreekt en/of indien uit een per straat gehouden behoefte inventarisatie blijkt dat in de behoefte kan worden voorzien door minder fietsenrekken te plaatsen dan de norm maximaal voorschrijft. Indien de maximale norm van 0,5 plek per woning niet in de behoefte voorziet dient eerst onderzocht te worden of het mogelijk is inpandig een buurtstalling te realiseren (150 tot 200 meter van de entrees van de woningen). Indien dit laatste niet mogelijk is, maar er nog wel ruimte op straat beschikbaar is, kan gekozen worden voor een zogenaamd groeimodel. Dit betekent kleinschalig beginnen met het bijplaatsen van rekken in straten waar volgens tellingen een groot tekort is aan rekken, tot een maximum van 0,75 rekplaats per bovenwoning. Bij inrichtingsplannen moet in deze gevallen dus zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de noodzaak tot bijplaatsing indien blijkt dat er niet voldoende ruimte is in de rekken.”

4.3 Gesprekken

Gedurende het onderzoek hebben er twee groepsgesprekken met diverse Amsterdamse partijen plaatsgevonden. Daarnaast is er regelmatig overleg geweest met de begeleidingscommissie. In bijlage 8 staan de partijen vermeld met wie gedurende het project gesproken zijn. De belangrijkste bevindingen uit de gesprekken staan in deze paragraaf weergegeven.

Gebruik normen

De meeste Amsterdamse stadsdelen werken niet met concrete fietsparkeernormen voor straatparkeren. Alleen stadsdeel Westerpark heeft eigen normen ontwikkeld (zie vorige paragraaf). Wel is er behoefte aan normen.

Redenen gebruik normen

Fietsparkeernormen kunnen ingezet worden op diverse manieren:

- Als instrument voor plaatsing van fietsparkeervoorzieningen;
- Als vergelijkingsmateriaal met autoparkeren;
- Als instrument voor handhavingbeleid. Indien er volgens de norm voldoende fietsparkeerplekken op een bepaald locatie aanwezig zijn dan kan er strenger gehandhaafd worden dan op plekken waar dit niet het geval is;

- Om kennisachterstand weg te nemen bij diverse partijen, waaronder beheerders van stallingen.

Type Amsterdamse gebieden

Besloten is dat de richtlijnen in en rondom het centrum van Amsterdam voornamelijk bruikbaar moeten zijn voor woongebieden, winkelgebied, menggebieden waarin winkelen en wonen wordt gecombineerd en uitgaansgebieden.

Onderzoeksgebieden

Na overleg met diverse betrokken partijen zijn de volgende onderzoeksgebieden bepaald:

- Centrum (uitgaan): Nieuwmarkt;
- Centrum (wonen): Jordaan;
- Oud Zuid (menggebied): Albert Cuyp Markt en omgeving (de Pijp);
- Westerpark (wonen): Staatsliedenbuurt;
- Oud West (menggebied wonen en runshoppen): Gedeelte Kinkerstraat en omgeving (nabij de Kostverlorenvaart).

Bij het bepalen van de onderzoeksgebieden zijn de volgende criteria gebruikt.

1. Ligging in het centrum en 19e eeuwse gordel;
2. Wijken / gebieden vertaalbaar naar vergelijkbare delen van het centrum en de 19e eeuwse gordel;
3. Gebieden met een hoge fietsparkeerdruk;
4. Gebieden met een gedifferentieerd aanbod aan rekken en stallingen;
5. Type woningen;
6. Type bewoners / gebruikers fietsparkeervoorzieningen;
7. Ambtelijke/bestuurlijke medewerking vereist (verkeerskundige, stedenbouw, welstand, beheer, etc.);
8. Definitieve keuze voor het gebied binnen een bepaalde tijd in verband met voorbereiden tellingen en enquêtes.

Aandachtspunten

Tijdens de gesprekken zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen die van belang waren voor het samenstellen en het implementeren van de richtlijnen:

- Het gebruik van de fiets en de fietsparkeervraag hangt af van type bewoners en type woningen. In Bos en Lommer blijkt bijvoorbeeld dat er relatief weinig fietsparkeerproblemen zijn o.a. doordat er relatief veel allochtonen (die relatief weinig fietsen) wonen;
- Stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn vaak strijdig zijn met de behoefte om fietsparkeren op een veilige en beheersmatig afdoende manier te regelen. Zonder goede fietsparkeervoorzieningen blijkt op straat zowel overdag als 's nachts vaak een chaotische situatie te ontstaan, die evenmin als stedenbouwkundig gewenst kan worden beoordeeld;
- Het belang van verkeerde uitvoerings- en ontwerpaspecten. Veel fietsen, die vanwege de uitvoering, kwaliteit of de plaatsing niet in de voorzieningen geplaatst kunnen worden, staan er tegenaan, ernaast of in de buurt aan een boom of rek geparkeerd. Om de voorzieningen in de praktijk goed te kunnen

gebruiken zijn uitvoeringszaken als kwaliteit van de voorziening, hart op hart afstand, plaatsing e.d. van groot belang;

- Implementatietraject: haalbare richtlijnen voor de toepassing van de richtlijn zodat deze daadwerkelijk op straat toe te passen is.

4.4 Wijktypologie en ruimtelijke functionele schouw

In deze paragraaf worden, gebaseerd op de wijktypologie en ruimtelijk functionele schouw, in twee schema's de belangrijkste zaken voor de fietsparkeerrichtlijnen weergegeven.

In bijlage 3 staan de belangrijkste zaken per wijk opgesomd.

	Type gebied	Woningen
Jordaan	Wonen Enkele winkels	Appartementen met gedeelde voordeur Appartementen met eigen toegang Beneden- en bovenwoningen met eigen toegang Enkele portiekflats en hofjes
Westerpark	Wonen	Appartementen met gedeelde voordeur Beneden- en bovenwoningen met eigen toegang
Nieuwmarkt	Uitgaan Winkelen Wonen	Appartementen met gedeelde voordeur Appartementen met eigen toegang Enkele beneden-/bovenwoningen (eigen toegang) Enkele portiek- en galerijflats
Oud Zuid	Uitgaan Winkelen Wonen	Appartementen met gedeelde voordeur Beneden- en bovenwoningen met eigen toegang Portiekflats
Oud West	Winkelen Wonen	Appartementen met gedeelde voordeur Beneden- en bovenwoningen met eigen toegang Portiekflats Relatief veel nieuwbouw met bergingen

	Fietsparkeren nu	Ruimtelijke mogelijkheden
Jordaan	Weinig fietsparkeervoorzieningen. Enkele straten zijn autovrij en hebben fietsparkeervoorzieningen Standaard rekken langs rand gebied. Losse fietsen komen chaotisch over.	Nauwelijks (te smal trottoir).
Westerpark	Rekken vooral aan één zijde van de straat (tussen schuinparkeervakken auto) of aan begin/eind woonstraat Losse fietsen in het straatbeeld	Extra rekken mogelijk ten koste van auto-parkeren.
Nieuwmarkt	Weinig rekken. Gebruik hekken als fietsparkeerplek is functioneel maar oogt niet fraai in straatbeeld. In de zijstraten Nieuwmarkt nauwelijks fietsparkeren door bezoekers Nieuwmarkt. Te weinig rekken bij woningen / winkels.	Langs rand Nieuwmarkt weinig mogelijkheden voor fietsparkeren. Weinig ruimte voor standaard rekken.

	Fietsparkeren nu	Ruimtelijke mogelijkheden
Oud Zuid	Woonstraten: rekken vooral aan één zijde van de straat of aan begin/einde straat. Albert Cuyp: een enkel rek, veel losse fietsen. Uitgaan: wel rekken, maar te weinig, veel losse fietsen	In de woonstraten zijn extra fietsparkeerplekken mogelijk indien er auto-parkeerplekken worden ingeleverd. Albert Cuyp weinig mogelijkheden i.v.m. markt
Oud West	Woonstraten: rekken vooral aan één zijde van de straat of aan begin/einde straat. Bij basisschool: te weinig rekken. Bij bouwblok met winkels: te weinig rekken waardoor chaotisch straatbeeld. Bij Hema de grootste concentratie fietsen. Men stalt fietsen in zijstraat Kinkerstraat	In de woonstraten zijn extra fietsparkeerplekken mogelijk indien er auto-parkeerplekken worden ingeleverd.

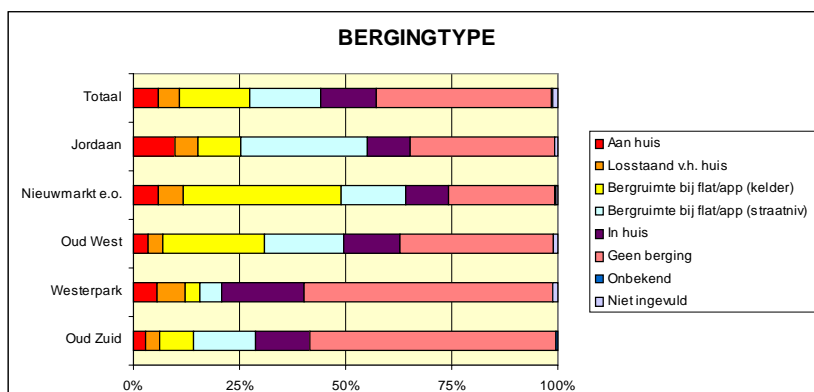
4.5 Enquête

De vragenlijst is in bijlage 4 opgenomen. Een overzicht van tabellen en grafieken van de enquêteresultaten staat in bijlage 5 en 6.

Bij het interpreteren van de onderstaande resultaten geldt dat in de responsgroep naar alle waarschijnlijkheid relatief meer fietsers en minder automobilisten zitten dan in een gemiddelde groep Amsterdammers.

Woningtype

Ongeveer de helft van de respondenten woont in een appartement met gedeelde voordeur. De andere helft woont in een beneden- of bovenwoning met eigen toegang, in een portiekflat of in een eengezinswoning, waarbij de verdeling per wijk verschilt.

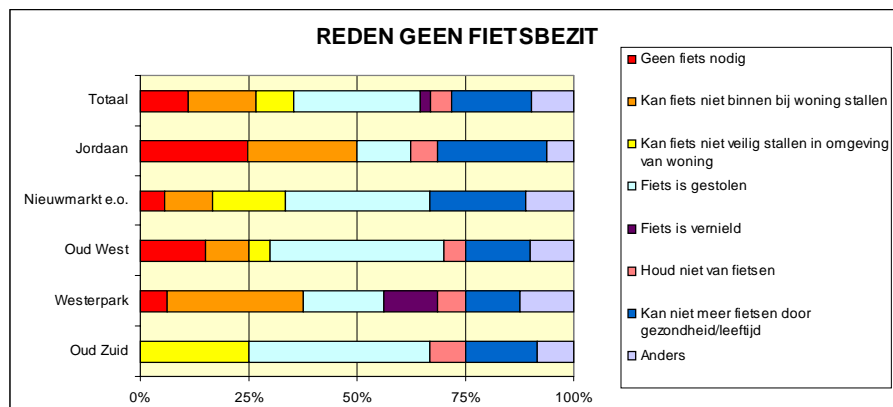


Bergingen

Gemiddeld geeft ongeveer 40% van de respondenten aan geen berging te hebben. Dit aantal is groter (meer dan 50%) in de wijken Westerpark en Oud Zuid. In de Jordaan, Nieuwmarkt en Oud West heeft meer dan 60% wel een berging in of bij de woning.

Huishoudenssamenstelling

Gemiddeld woont iets meer dan de helft van de respondenten alleen. Ongeveer een vierde van de huishoudens bestaat uit twee volwassenen zonder kinderen. De overige huishoudens bestaan bijna allemaal uit kinderen en één of meerdere volwassenen. Per wijk zijn relatief kleine verschillen in huishoudens-samenstelling geconstateerd.



Fietsbezit

Gemiddeld hebben de respondenten aangegeven per huishouden tussen de 1,75 en 2,5 fietsen te bezitten. In Oud West en Oud Zuid is het fietsbezit het laagst en bewoners van de Nieuwmarkt bezitten de meeste fietsen.

De meest genoemde redenen om geen fiets te hebben zijn 'fiets gestolen', 'gezondheidsredenen', 'geen fiets nodig' en 'kan de fiets niet binnen stallen bij de woning'. De laatste reden is vooral veel genoemd in de Jordaan en Westerpark en nauwelijks genoemd in Oud Zuid.

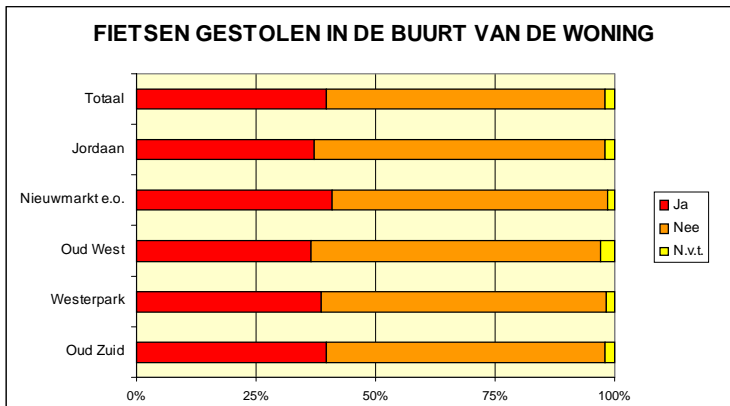
Fietsparkeergedrag

De enquête laat zien, dat een groot deel van de bewoners hun fiets op straat zet. Daarbij blijken per wijk de aantallen weliswaar te verschillen, maar die verschillen worden vooral gevormd door de aanwezigheid van bergingen bij de woningen. Als er een berging bij de woning aanwezig is, daalt het aantal fietsen, dat op straat gestald wordt tot onder de 0,6 per woning. Zonder berging ligt dat aantal rond de 1,3 per woning.

Tevredenheid over huidige fietsparkeersituatie

Over de fietsparkeersituatie op straat zijn de respondenten minder tevreden dan over de fietsparkeermogelijkheden in of rond hun eigen woningen (bergingen).

De belangrijkste redenen waarom men ontevreden is over de huidige fietsparkeersituatie zijn in volgorde van belangrijkheid: 'grote kans op diefstal en vernieling', 'slijtage door het weer' of 'te weinig stallingsruimte / rekken te vol / geen berging'. Er zijn weinig verschillen per wijk. Alleen in de Jordaan is de reden dat de fiets rommel in huis geeft of in de weg staat vaker genoemd dan elders.



Fietsendiefstal

Bij ongeveer 40% van de respondenten/huishoudens is er in 2003 een fiets gestolen. Dit geldt voor alle wijken.

Dit is een hoog percentage. Gezien het gegeven dat het diefstalrisico in de politieregio Amsterdam 12,7 % is, mag aangenomen worden dat het risico voor de centrumstedelijke gebieden hoger ligt. Een verschil van een factor drie is hiermee echter niet geheel te verklaren.

Hiervoor zijn twee mogelijke redenen. Respondenten hebben fietsen die voor 2003 zijn gestolen toch meegeteld bij de fietsendiefstal in 2003. Daarnaast zitten in de responsgroep naar alle waarschijnlijkheid relatief meer fietsers en minder automobilisten dan in een gemiddelde groep Amsterdammers.

Van de respondenten waarvan een fiets is gestolen heeft gemiddeld 20% aangifte gedaan. In de meeste wijken ligt het percentage lager. Bewoners rondom de Nieuwmarkt hebben vaker aangifte gedaan (31%).

Vernieling van fietsen

In 2003 is bij gemiddeld 40% van de respondenten een fiets in de buurt van de woning vernield. Alleen in de Jordaan zijn relatief minder fietsen in de buurt van de woning vernield (ongeveer 25%).

Overlast

Van de respondenten ervaart ongeveer 50% in hun straat overlast van losgeparkeerde fietsen. Alleen respondenten uit Oud Zuid ervaren beduidend meer overlast (ongeveer 65%).

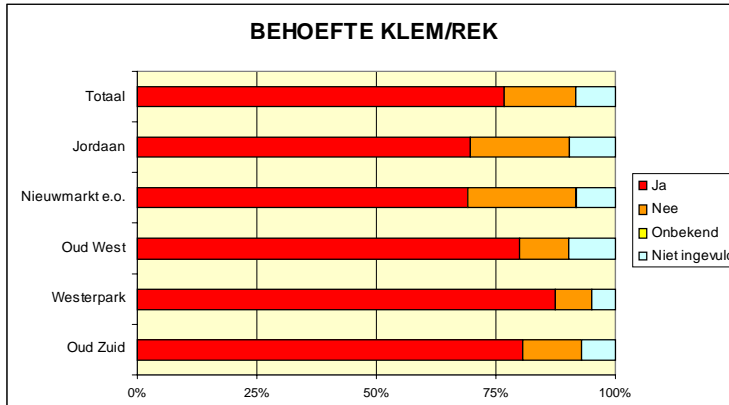
Ook ongeveer de helft van de respondenten ervaart overlast van fietswrakken in hun straat. In de Jordaan en Nieuwmarkt ligt het percentage beneden de 50% en in Oud West, Westerpark en Oud Zuid ligt het percentage boven de 50%.

Fietsgebruik

De respondenten gebruiken de fiets het meest om te gaan werken. De helft van de respondenten gaat dagelijks met de fiets naar het werk.

Voor boodschappen doen wordt de fiets door 38% dagelijks gebruikt, 23% doet een paar keer per week met de fiets boodschappen.

Ook om op bezoek te gaan (20% dagelijks, 38% een paar keer per week) en voor vrije tijd / uitgaan (20% dagelijks, 37% een paar keer per week) wordt de fiets veel gebruikt. Voor andere motieven wordt de fiets minder vaak gebruikt.



Behoeftte aan stallingsvoorzieningen: rekken (Mini's), fietstrommels, -kluizen of -boxen (Midi's) en buurtstallingen (Maxi's)

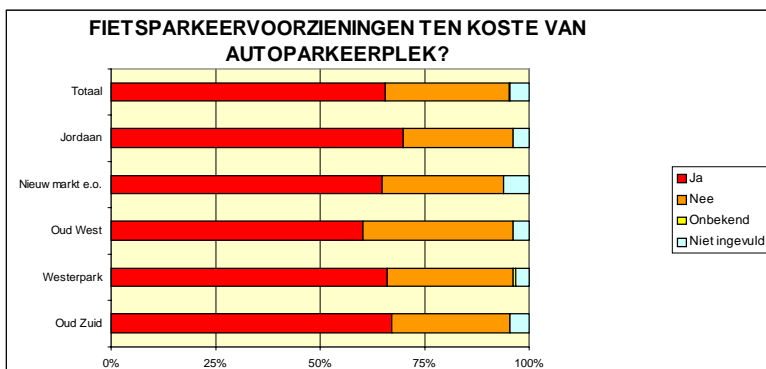
Een belangrijk deel van de respondenten geeft aan een Maxi (buurtstalling)-stalling als oplossing te willen (ongeveer 30%). Een kleiner deel (ruim 20%) wil een Midi en een groot deel (ruim 70%) geeft aan een Mini (rekken) te willen.

De aantallen komen boven de 100% omdat meer keuzes mogelijk waren. Het blijkt, dat mensen, die aangeven een Maxi (buurtstalling) te willen nu al een groter aandeel fietsen in de Maxi (buurtstalling) parkeren. Dat aandeel ligt dan nog wel onder de tien procent.

Verschillen per wijk komen overeen met het al dan niet hebben van een berging. Met name in de Jordaan en de Nieuwmarkt – waar meer woningen dan in de andere onderzochte gebieden een berging hebben – is er relatief wat minder behoefte aan rekken op straat. In Oud West, Westerpark en Oud Zuid is er meer behoefte.

Meer kwaliteit?

Gemiddeld is ongeveer 30% van de respondenten bereid verder te lopen en/of meer te betalen voor een betere kwaliteit fietsparkeervoorziening. Dit beeld komt in alle wijken overeen.



Opheffen parkeerplekken voor de auto?

In alle wijken vindt 60% tot 70% van de respondenten het acceptabel als in hun straat het realiseren van fietsparkeervoorzieningen ten koste gaat van één of meerdere autoparkeerplekken.

Bij het interpreteren van dit resultaat geldt dat in de responsgroep naar alle waarschijnlijkheid relatief meer fietsers en minder automobilisten zitten dan in een gemiddelde groep Amsterdammers.

4.6 Tellingen

In bijlage 7 staan de telresultaten per gebied uitgewerkt (kaarten en tabellen). Uit de tellingen blijkt dat in alle gebieden – zowel woongebieden en gemengde gebieden – een groot aantal fietsen los geparkeerd staat. Verder blijkt dat de nachtbezetting op straat in woongebieden hoger is dan de dagbezetting.

In twee van de drie menggebieden blijkt de druk overdag groter dan 's nachts te zijn. Het is aannemelijk te maken dat bewoners overdag eerder geneigd zijn de fiets op straat te stallen omdat ze later die dag opnieuw per fiets vertrekken. Alleen 's avonds neemt men de moeite de fiets binnen te zetten.

Uit het beeld van de dagtellingen op de Nieuwmarkt, blijkt, dat de normen voor gemengde gebieden, zowel overdag als 's nachts onvoldoende zijn als er sprake is van bovenwijkse publiekstreckende horeca.

De telresultaten met betrekking tot solitaire functies (niet zijnde woningen) laten zich niet erg duidelijk uit. Een belangrijke constatering is, dat in alle telgebieden feitelijk geen sprake is van solitaire functies (niet zijnde woningen). In vrijwel alle gevallen zijn boven de zakelijke functies woningen gesitueerd en is sprake van een concentratie van deze voorzieningen.

Knelpunten (beduidend meer fietsen dan rekken) bij solitaire voorzieningen kwamen alleen bij de horecaconcentraties en een aan de rand van een bouwblok met winkels (overdag) in Oud West voor.

Hoofdstuk 5

Fietsparkeerrichtlijn en toetsing in het implementatieplan

5.1 De richtlijn

5.1.1 Als we resultaten van de enquête en de tellingen in een richtlijn vatten, dan valt het volgende te constateren:

- Een richtlijn van ca. 1,3 fietsparkeerplek op straat voor oudbouw (i.e. woningen zonder berging) lijkt redelijk;
- Een richtlijn van 0,5 fietsparkeerplek op straat per woning met berging (veelal de nieuwbouw) lijkt ook redelijk;
- Vooralsnog is er geen reden om wijkverschillen in de richtlijn te honoreren;
- Om de richtlijn praktisch hanteerbaar te maken wordt voorgesteld alle oudbouw op 1,3 fietsparkeerplek per woning in te schalen en alle nieuwbouw (binnenstedelijk en herstructurering) al bij de planvorming op 0,5 fietsparkeerplek per woning te zetten en daarbij de ontwikkelaar te verplichten inpandige stallingsruimte te realiseren (dit is niet meer verplicht in het bouwbesluit). Er zijn weinig officiële mogelijkheden om ontwikkelaars te verplichten (inpandig) ruimte voor fietsenstallingen in het ontwerp en het plan op te nemen. Wél kunnen ontwikkelaars verplicht worden om (net als bij autoparkeren) de ruimte te benoemen, waar fietsen gestald kunnen worden. Om dat vanuit de gemeente kracht bij te zetten wordt de stadsdelen geadviseerd de CROW-normen of de eigen gemeentelijke richtlijnen te hanteren. Stadsdelen hebben zelf de vrijheid hier al dan niet dwingend naar derden mee om te gaan. De plannen, die de gemeente voor verdere ruimtelijke procedures ter beoordeling krijgt voorgelegd, kunnen daarop worden beoordeeld. En bij de verdere planvorming kan dat oordeel bepalend zijn voor verdere medewerking van de gemeente (bijvoorbeeld bij artikel 19 procedures en B&W-goedkeuring). Belangrijk is, dat bij de procedures vanuit de gemeente wel wordt aangegeven, dat fietsparkeren onderdeel van het gemeentelijke beleid is. Mogelijk wordt dit onderdeel vastgelegd in het gemeentelijke fietsparkeerbeleid.
- Rondom het toepassen van de richtlijnen door de stadsdelen adviseert DIVV de stadsdelen bij stedelijke herinrichting (letterlijk en figuurlijk) ruimte te scheppen voor fietsparkeren in de vorm van uiteenlopende voorzieningen en zoveel mogelijk op basis van de richtlijnen. Bij nieuwbouw hebben zoals gesteld de stadsdelen de vrijheid al dan niet dwingend om te gaan met richtlijnen en ruimte voor fietsparkeren.

5.1.2 Met betrekking tot de verdeling Mini (rekken), Midi (fietsstroomel/-kluis/-box), Maxi (buurtstalling) in woongebieden geldt het volgende:

- Tenminste 1 fietsparkeerplek per woning op straat voor een oudbouwwoning, voor een nieuwbouwwoning 0,5 per woning;
- Tenminste ruimte reserveren (kan in de vorm van een autoparkeerplaats) voor 1 Midi (fietsstroomel/-kluis/-box) (voor 5 fietsen) op 50 oudbouwwoningen. Indien vraag van bewoners naar een Midi voldoende

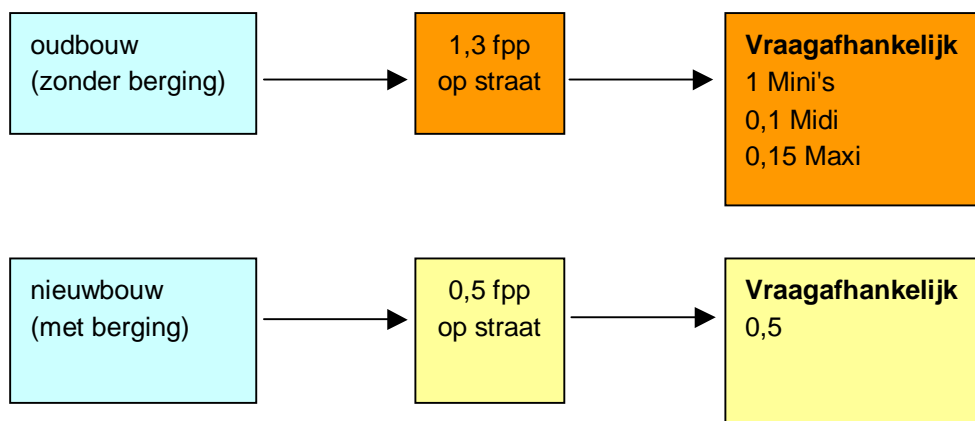
hard is de gereserveerde ruimte ook invullen. Voor nieuwbouwwoningen (mits berging) is deze ruimte niet nodig of heel klein en dus vraagafhankelijk in te vullen;

- Op elke 300 oudbouwwoningen een Maxi (buurtstalling) voor 45 fietsen (penetratiegraad van 50%, d.w.z. de helft van de mensen die in de enquête hebben aangegeven behoefte te hebben aan een Maxi (buurtstalling)); voor nieuwbouwwoningen (mits berging) is deze ruimte niet nodig of heel klein en dus vraagafhankelijk in te vullen.

5.1.3 Door deze uitwerking ontstaat er in woongebieden in de publieke sfeer 1,25 fietsparkeerplaats per oudbouwwoning. Daarbij is de verdeling op straat 1 fietsparkeerplek per woning, 0,1 plaats in een Midi (fietstrommel/-kluis/-box) per woning en 0,15 plaats voor een Maxistalling (buurtstalling) per woning. De totale richtlijn per woning ligt iets hoger met 1,3 fietsparkeerplek per woning. Verschuivingen zijn daarom mogelijk.

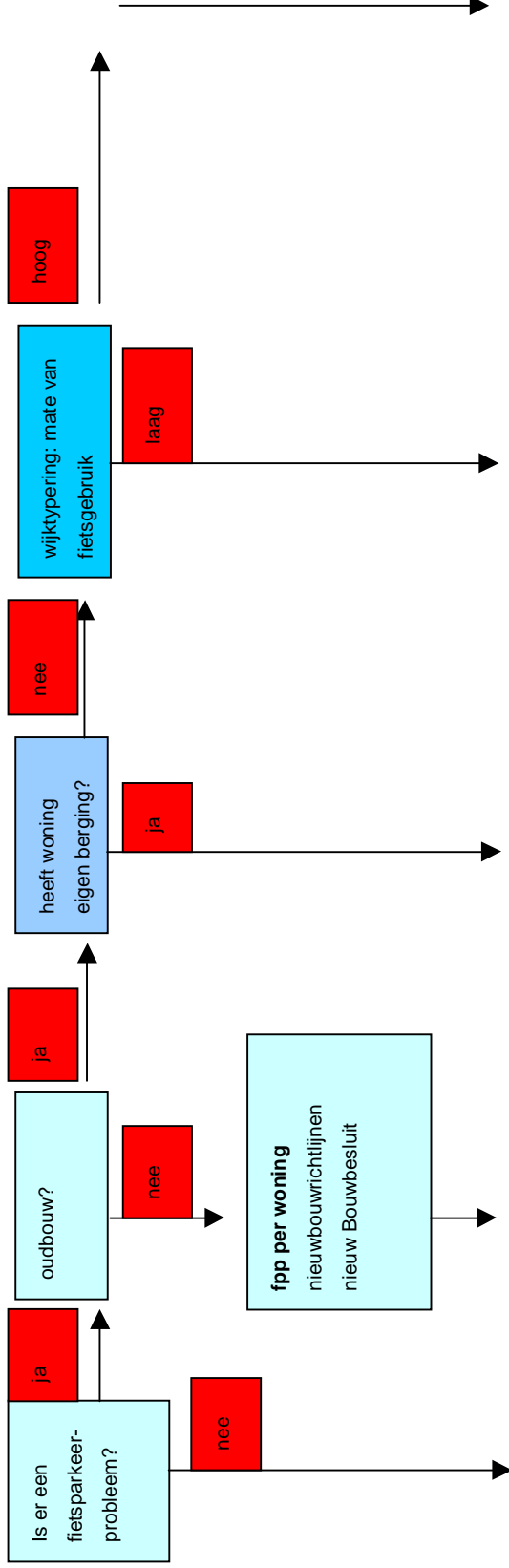
5.1.4 De aanwezigheid van een berging is van grote invloed op de behoefte aan stallingsvoorzieningen op straat. Nu de berging in het nieuwe bouwbesluit niet meer verplicht is, is het verstandig in het ruimtelijk beleid aanwijzingen op te stellen voor de aanwezigheid van (in pandige) fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein.

Schema richtlijnen: behoefte aan fietsparkeerplekken (fpp) per woning





Genuanceerd richtlijnschema: richtlijnen voor fietsparkeerders aan woonzijde, gebaseerd op centrum en 19-eeuwse gordel



Toepassing op straat

Minimumrichtlijn toepassen: 0,3 fpp per woning buiten woning/ op straat. Er is (nog) geen probleem: geen prioriteit.	'Bezoekersrichtlijn' toe- passen: 0,5 fpp per woning buiten de woning/op straat bezoekersparkeerders kortparkeerders bewoners	'Bezoekersrichtlijn' toe- passen: 0,5 fpp per woning buiten de woning/op straat bezoekersparkeerders kortparkeerders bewoners	Minimumrichtlijn toe- passen: 0,3 fpp per woning buiten de woning/op straat. Er is (nog) geen probleem: geen prioriteit	Maximumrichtlijn toepassen: 1,3 fpp per woning buiten de woning/op straat — 1 Mini — 0,1 Midi — 0,15 Maxi — 0,05 flexibel (vraafafhankelijk) Gedifferentieerde hogere richtlijn. Invulling afhankelijk van wat er al is in buurt
--	--	--	---	---

- 5.1.5 In menggebieden blijkt de druk overdag groter dan 's nachts te zijn. Overdag wordt daar immers niet alleen door de bewoners, maar ook door de gebruikers van de voorzieningen op straat geparkeerd. Om die reden is het verstandig voor de richtlijnen in menggebieden uit te gaan van een ophoging met 10%, die het beste kan worden ingevuld met Mini's (rekken).
- 5.1.6 Opmerking bij normering voor menggebieden: uit het beeld van de dagtellingen op de Nieuwmarkt² blijkt, dat de richtlijnen voor gemengde gebieden, zowel overdag als 's nachts onvoldoende kunnen zijn als er sprake is van bovenwijkse publiekstrekkende horeca. De richtlijnen voor menggebieden kunnen dan weliswaar als basis dienen, maar kunnen op verschillende momenten toch te kort schieten. Het is verstandig bij dat soort vestigingen vraagafhankelijk te werk te gaan of aanvullend de richtlijnen voor solitaire functies te gebruiken.
- 5.1.7 Het gestelde in paragraaf 5.2.6 vormt een brug naar de richtlijnen met betrekking tot solitaire functies. De telresultaten laten zich daar niet erg duidelijk over uit. Een belangrijke constatering is, dat in de telgebieden feitelijk geen sprake is van solitaire functies. In vrijwel alle gevallen zijn boven de zakelijke functies woningen gesitueerd en is sprake van een concentratie van deze voorzieningen. Knelpunten overdag kwamen alleen bij de horecaconcentraties voor en juist voor die categorie kon ook het CROW geen algemeen geldende norm aangeven. Daarom is het voorstel voor bovenwijkse voorzieningen op ca. de helft van de CROW-normen te blijven, omdat de overige capaciteit overdag op grond van de normen voor menggebieden al gedekt wordt. Bij de drukkere eetcafé's en restaurantjes met een grotere actieradius blijken per zaak ca. 5 tot 7 plaatsen extra nodig te zijn (op grond van een beperkt aantal waarnemingen). Drukke op bijvoorbeeld een mooie zondagmiddag (zoals op de Nieuwmarkt) is niet in normen te vangen en moet van geval tot geval worden opgelost.
- 5.1.8 Om incidentele piekbelastingen op te vangen kan een mobiele stalling – te reserveren bij CFA/Locker – een goede oplossing zijn. Dat gaat niet meer op voor situaties, waarbij piekbelastingen aan de orde van de dag zijn en niet op vaste momenten voorkomen (bijvoorbeeld uitgaan gecombineerd met mooi weer). Verplaatsbare stallingsvoorzieningen voor regelmatig terugkerende pieken (de stalling kan dan georganiseerd worden geplaatst) zijn uiteraard welkome oplossingen in moeilijk in te richten buitenruimtes.

5.2 Toetsing

- 5.2.1 Voor twee geselecteerde straten in Westerpark (Van Hogendorpstraat en Van Boetzelaerstraat) is een voorbeeld implementatieplan opgesteld. De keuze voor de straten is gebaseerd op de onderstaande criteria (zie ook stap 1.5):
- Typologie met voorbeeldwerking;
 - Aantal geretourneerde enquêtes per deelgebied (en eventuele opmerkingen daarin);
 - Ambtelijke capaciteit;

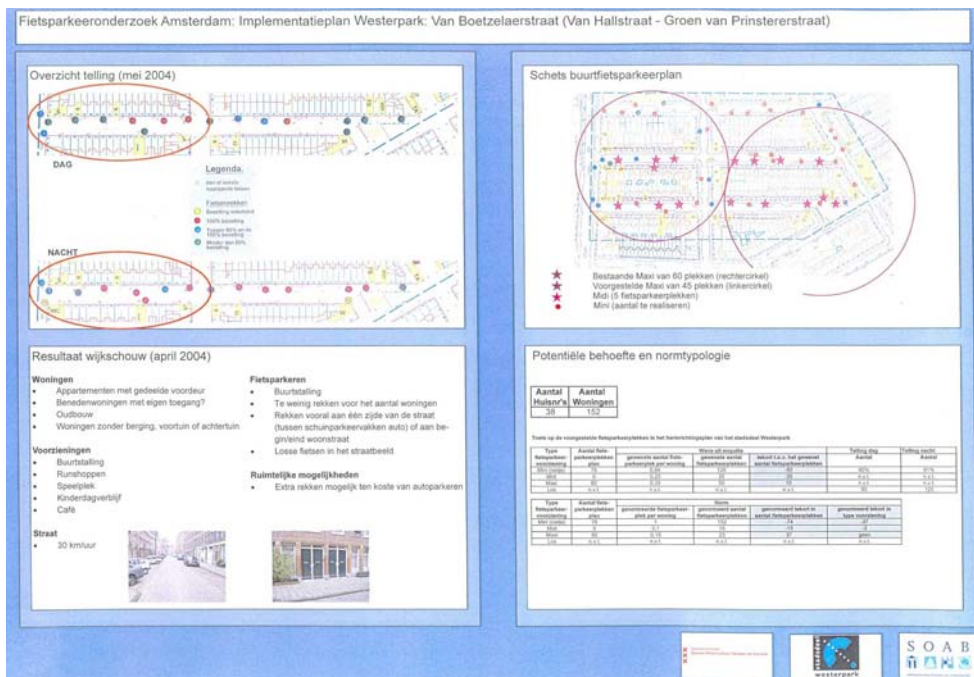
² De Nieuwmarkt is vergelijkbaar met de Munt, het Leidseplein, etc.

— Beschikbare budget.

5.2.2 Herinrichtingsplannen

Tevens waren door het stadsdeel Westerpark voor één straatdeel in de Van Hogendorpstraat en twee straatdelen in de Van Boetzelaerstraat al herinrichtingsplannen opgesteld (in overleg met de buurt). Voor deze plannen is de voorgestelde nieuwe fietsparkeersituatie getoetst.

5.3 Het implementatieplan



figuur: voorbeeld implementatieplan deel 1

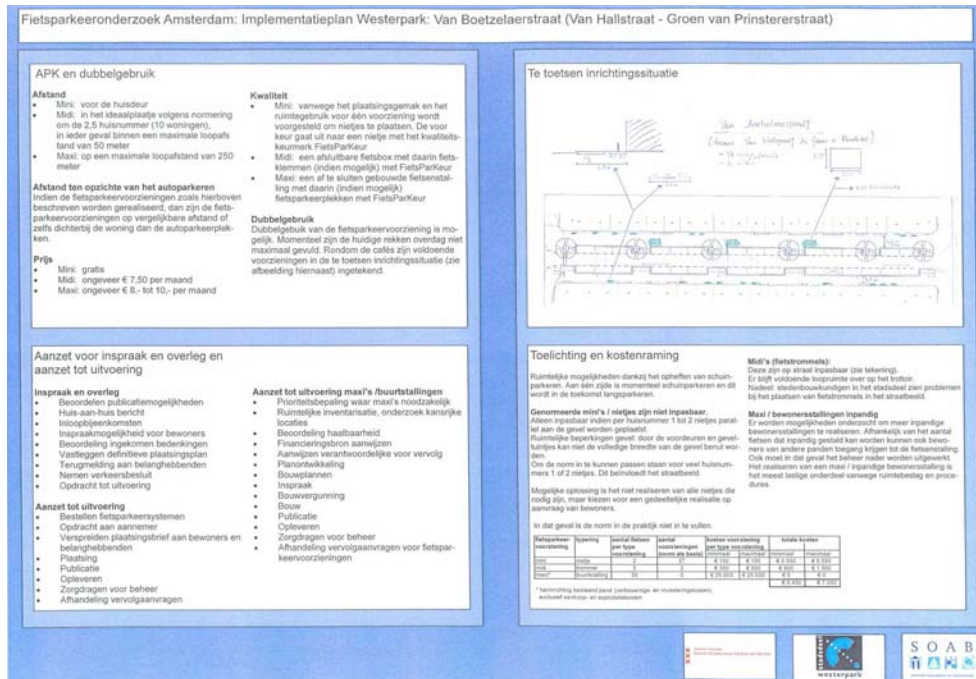
5.3.1 Voor het implementeren van fietsparkeernormen in de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat zijn de volgende stappen gezet:

- Opstellen implementatieplan;
 - Weergave wijkschouw / observatie op straat:

Er heeft aanvullend op de eerdere schouw van april 2004 een aanvullende schouw van de twee straten plaatsgevonden, dit samen met vertegenwoordigers van het stadsdeel Westerpark. Daarbij heeft de projectleider openbare ruimte van het stadsdeel de (samen met de buurt) vastgestelde plannen toegelicht en vervolgens opgestuurd;
 - Weergave fietsparkeertelling:

De kaartbeelden met de resultaten van de fietsparkeertelling van mei 2004 zijn voor de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat zowel voor de dag- als nachtsituatie weergegeven;
 - Resultaat potentiële behoefte en behoefte uit normtypologie:

- Op basis van het aantal woningen in de twee straten, de geuite wens van bewoners in de enquête en de opgestelde normtypologie zijn voor beide straten de potentiële behoefte en de behoefte uit de normtypologie berekend. Tevens is het tekort aan fietsparkeervoorzieningen t.o.v. de behoefte uitgerekend;
- Kwalitatieve toets met APK-scan:
 - Op basis van de normtypologie en de bij de diverse type fietsparkeervoorzieningen horende Afstand (tot de woning), Prijs en Kwaliteit (de APK) is een schets voor een mogelijk buurtfietsparkeerplan opgesteld. Daarnaast is de APK-scan in tekst toegelicht;
- Toetsing op dubbelgebruik:
 - De mogelijkheden voor dubbelgebruik van fietsparkeervoorzieningen is getoetst en in tekst in het implementatieplan weergegeven;
- Inventarisatie buurtstallingsmogelijkheden:
 - Tijdens het implementatietraject is geïnterviewd (schouw, gesprekken) welke mogelijkheden er in de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat zijn voor buurtstallingsmogelijkheden. Een theoretische mogelijkheid is meegenomen tijdens de toets met de APK-scan. Een meer praktische mogelijkheid is bij de uitwerking van fietsparkeerplekken op straat meegenomen en tekstueel toegelicht;
- Concept Implementatieplan:
 - Op basis van de voorgaande stappen en de door het stadsdeel aangeleverde plattegronden is schetsmatig getracht het tekort aan fietsparkeervoorzieningen in de bestaande situatie / vastgestelde plannen in te tekenen;
- Kostenraming:
 - Aan de hand van eenheidsprijzen en het berekende tekort aan fietsparkeervoorzieningen is per straatdeel een kostenraming voor een mogelijke realisatie opgesteld;
- Bespreking met stadsdeel en DIVV:
 - De resultaten van het implementatieplan zijn besproken met het stadsdeel Westerpark en DIVV. De conclusies staan in de volgende paragraaf.
- Aanzet voor inspraak en overleg:
 - In het kort is aangegeven welke stappen genomen moeten worden om de inspraak en overleg met bewoners en betrokken partijen succesvol te doorlopen;
- Aanzet voor de uitvoering:
 - In het kort is aangegeven welke stappen ondernomen moeten worden om tot realisatie van de fietsparkeervoorzieningen te komen.



Figuur 2: voorbeeld implementatieplan deel 2

5.3.2 Implementatieplan

In het kader van het implementatieplan zijn in het stadsdeel Westerpark vier straatsdelen getoetst: twee straatsdelen in de Van Hogendorpstraat en twee straatsdelen in de Van Boetzelaerstraat.

Voor één straatsdeel in de Van Hogendorpstraat en twee straatsdelen in de Van Boetzelaerstraat zijn al (deels) herinrichtingsplannen opgesteld in overleg met de buurt. Voor deze straatsdelen zijn de nieuwe plannen beoordeeld. Voor de locaties waar geen herinrichtingsplannen voor bestaan, is de bestaande situatie getoetst.

De in de plannen voorgesteld fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Onbekend is of naar aanleiding van het implementatieplan extra fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

De voorbeeld implementatieplannen zijn weergegeven in bijlage 2.

5.4 Conclusies

5.4.1 Tegenstrijdigheid uit enquête: bewoners wensen per woning 0,84 Mini maar zeggen bijna dubbel zoveel fietsen (1,5 fiets per woning) in de openbare ruimte te parkeren. Daarvan staat een gedeelte in een fietsparkeervoorziening.

5.4.2 Het aantal losse fietsen komt grofweg overeen met het aantal ontbrekende fietsparkeervoorzieningen volgens de richtlijn. Er stonden overigens veel losse fietsen in de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat.

5.4.3 De richtlijn lijkt hoog, maar de grote aantallen losse fietsen onderschrijven de richtlijn. Voor de Mini's wordt voorgesteld de richtlijn strikt toe te passen en voor Midi's en Maxi's is het voorstel om deze op maat realiseren.

5.4.4 Indien de richtlijn niet wordt gerealiseerd dan moet men dus losse fietsen accepteren.

5.4.5 Door het veranderen van schuinparkeervakken voor auto's tot langspaarkeervakken worden extra ruimtelijke mogelijkheden voor fietsparkeervoorzieningen gecreëerd. Hierdoor gaat de autoparkeercapaciteit wel achteruit.

5.4.6 De richtlijn aan nietjes is in de praktijk niet op straat te realiseren. De richtlijn bleek in de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat in het stadsdeel Westerpark niet inpasbaar door:

- Ruimtelijke beperkingen van de gevel: de volledige breedte van de gevel kan niet benut worden omdat fietsparkeervoorzieningen niet de toegang tot de woningen mogen belemmeren. Ook de aanwezige geveltuintjes kunnen het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen bemoeilijken;
- Negatieve beïnvloeding van het stadsbeeld: als er voor veel huisnummers één of twee nietjes staan dan zijn er vanuit stedenbouwkundig oogpunt vragen te stellen bij de beeldkwaliteit van de betreffende straat.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren van alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie op aanvraag van bewoners.

Ook nietjes aan de andere zijde van de straat plaatsen – indien daar wel ruimtelijke mogelijkheden zijn – is een mogelijkheid. Uit ervaring elders blijkt dat nietjes aan de andere straatzijde worden gebruikt door langparkeerders van bovenwoningen die graag zicht op hun fiets willen houden.

Een andere oplossing is autoparkeervakken in te richten als fietsparkeervoorzieningen.

5.4.7 Het aantal Midi's lijkt qua ruimte op straat inpasbaar, zeker wanneer inpassing op autoparkeervakken mogelijk is. Stedenbouwkundigen hebben meer problemen bij het plaatsen van fietstrommels in het straatbeeld. Voorgesteld wordt om een pilotproject met realisatie van fietstrommels op te starten, waarbij speciale aandacht uitgaat naar niet alleen de stedenbouwkundige aspecten, maar ook aspecten op het gebied van ruimtelijke inpassing, beheer, exploitatie, procedures en bewonersbehoeften meegenomen worden. In andere gemeenten is hiermee reeds ervaring opgedaan.

5.4.8 Over de realisatie van een Maxi (buurtstalling) kunnen op basis van dit project geen harde conclusies worden getrokken. Het is wenselijk om op de 300 oudbouwoningen een buurtstalling te realiseren. In de twee straten (beide bestaand uit twee straatdelen) uit het implementatieplan is het wenselijk om per straat in één straatdeel een buurtstalling te realiseren. In de Van Boetzelaerstraat

staat reeds een buurtstalling en in de Van Hogendorpstraat moet nader onderzoek uitwijzen of er een buurtstalling te realiseren is.

5.4.9 De kosten voor het realiseren van alle genormeerde voorzieningen variëren per straatdeel (afhankelijk van het aantal te realiseren voorzieningen):

- Van Hogendorpstraat straatdeel 1: € 30.700,- tot € 31.300,-
 - 32 Mini's (nietjes), € 4.800,-;
 - 3 Midi's (fietstrommel / -box), € 900,- tot € 1.500,-;
 - 1 buurtstalling, € 25.000,-.
- Van Hogendorpstraat straatdeel 2: € 11.550,- tot € 12.350,-
 - 69 Mini's (nietjes), € 10.350,-;
 - 4 Midi's (fietstrommel / -box), € 1.200,- tot € 2.000,-.
- Van Boetzelaerstraat straatdeel 1: € 6.450 tot € 7.050,-
 - 37 Mini's (nietjes), € 5.550,-;
 - 3 Midi's (fietstrommel / -box), € 900,- tot € 1.500,-.
- Van Boetzelaerstraat straatdeel 2: € 11.100,- tot € 11.900,-
 - 66 Mini's (nietjes), € 9.900,-;
 - 4 Midi's (fietstrommel / -box), € 1.200,- tot € 2.000,-.

5.4.10 De kosten voor het realiseren van alle genormeerde voorzieningen aan Mini's en Midi's bedragen in een bestaande situatie (zoals de Van Hogendorpstraat en de Van Boetzelaerstraat) indien de huidige voorzieningen (grotendeels) worden gehandhaafd € 6.200,- tot € 7.500,- per 100 woningen (25 huisnummers). Indien alle bestaande fietsvoorzieningen daarbij verwijderd worden en de hele straat met nieuwe voorzieningen wordt uitgerust dan bedragen de kosten € 8.000,- tot € 10.000,- per 100 woningen (25 huisnummers).

Hoofdstuk 6

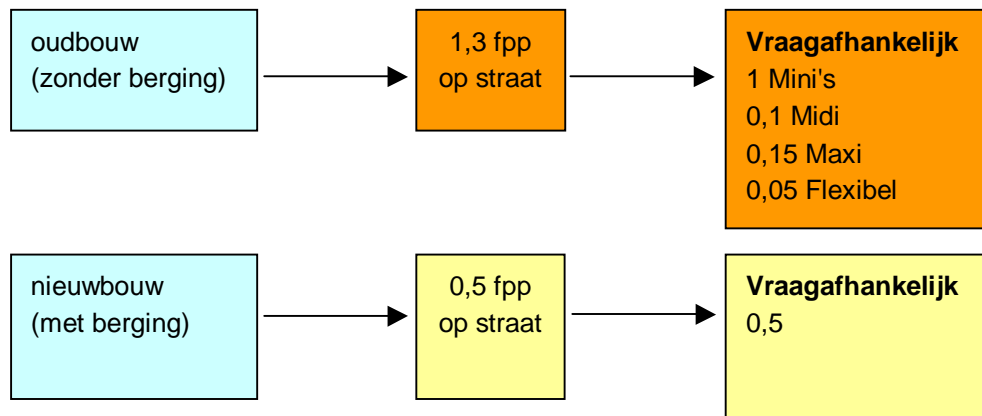
Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

6.1 Samenvatting

6.1.1 Voor het normeringsonderzoek zijn in de bijeenkomsten verschillende redenen genoemd:

- Efficiënte ruimtebenutting;
- Beïnvloeding stalgedrag van de fietsers;
- Ondersteuning handhavingsbeleid;
- Parallel met autoparkeren;
- Normering als basis voor respect in planologische en stedenbouwkundige discussies;
- Onderbouwing voor ruimtebeslag;
- Verzakelijking van het fietsparkeren.

6.1.2 De richtlijn voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen is vraagafhankelijk en ziet er als volgt uit:



6.1.3 De enquête laat zien, dat een groot deel van de bewoners hun fiets op straat zet. Daarbij blijken per wijk de aantallen weliswaar te verschillen, maar die verschillen worden vooral veroorzaakt door de aanwezigheid van een berging bij de woning. Veel mensen gebruiken de berging ook om fietsen te stallen. Daardoor daalt het aantal fietsen op straat van ca. 1,3 tot 0,6 per woning.

6.1.4 De enquêteresultaten worden ondersteund door de telresultaten en door de Amsterdamse vakliteratuur. In de literatuur wordt 0,85 fiets gemiddeld per woning gemeld. Uit de tellingen blijkt, dat het aandeel fietsen op straat per woning hoger dan 0,85 per woning ligt (in die straten waar de woningen geen berging hebben). In Amsterdam Centrum zijn per woning hogere aantallen fietsen op straat geconstateerd in zowel tellingen, enquête als in de literatuur.

6.1.5 Het verband tussen berging en behoefte aan stallingsruimte op straat lijkt op voorhand wat sterker te zijn dan andere verbanden (naar bijvoorbeeld woningtype of taxatiewaarde). Dit is in tegenstelling met de autoparkeernormen

van het CROW (lit. 11), waar juiste taxatiewaarde van de woning als basis voor normen wordt gehanteerd. Om deze uitspraak uiteindelijk goed te kunnen onderbouwen is nader inzicht in de samenstelling van het woningbestand van de gekozen deelgebieden noodzakelijk. Daarvoor moeten bestandsgegevens uit het WOZ-bestand worden aangeleverd.

- 6.1.6 Een uitzondering op het bovenstaande vormt het aandeel allochtone huishoudens in een wijk. Deze categorie is traditioneel in schriftelijke enquêtes ondervertegenwoordigd. Vanuit de workshops is gemeld, dat bijvoorbeeld in Bos en Lommer en in een aantal straten rond de Nieuwmarkt (Zeedijk) weinig fietsen op straat voorkomen. In de toekomst gaan we uit van de verwachting dat de bevolkingssamenstelling op langere termijn niet constant is. Verder blijft de groep jonge allochtonen ('de derde generatie') een aandachtspunt voor het stimuleren van fietsgebruik.
- 6.1.7 Uit de tellingen blijkt, dat de nachtbezetting in woongebieden hoger is dan de dagbezetting; in menggebieden is dat andersom. De enquête laat zien, dat een groter aandeel mensen overdag de fiets op straat parkeert dan 's nachts. De parkeerduur is dan evenwel korter. Veel mensen zijn voor hun dagelijkse bezigheden een groot deel van de dag buitenshuis en stallen op verschillende momenten en voor een veel kortere tijd dan 's nachts de fiets op straat. Hoewel over de hele dag gemeten dus meer mensen hun fiets even voor de deur op straat parkeren is het op een willekeurig moment op straat 's nachts dus drukker dan overdag. De nachttellingen vormen daarom de beste basis voor de normering voor zover het woongebieden betreft.
- 6.1.8 Uit de enquête blijkt voorts, dat een belangrijk deel van de respondenten aangeeft een Maxi-stalling (een centraal gelegen inpandige betaalde collectieve stallingsvoorzieningen voor 50 of meer fietsen) als oplossing te willen. Het gaat dan om ca. 30%. Een kleiner deel (ruim 20%) wil een Midi (een kleine afsluitbare stallingsvoorziening op straat voor ca 5 fietsen op korte loopafstand) en een groot deel (ruim 70%) geeft aan een Mini (rekken) te willen. De som van de percentages komt boven de 100% omdat meer keuzes mogelijk waren. Het blijkt, dat mensen, die aangeven een Maxi (buurtstalling) te willen nu al een groter aandeel fietsen in de Maxi (buurtstalling) parkeren. Dat aandeel ligt dan nog wel onder de tien procent.

6.2 Conclusies en aanbevelingen

- 6.2.1 Dankzij het aanpassen van parkeervakken (het vervangen van schuinparkeervakken door langsparkeervakken) worden extra ruimtelijke mogelijkheden voor het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen geschapen.
- 6.2.2 De norm aan nietjes is in de praktijk niet inpasbaar gebleken. De oorzaken zijn:
- Ruimtelijke beperkingen van de gevel: de volledige breedte van de gevel kan niet benut worden omdat de toegang tot de woningen en het voorkomen van geveltuintjes het realiseren van fietsparkeervoorzieningen kunnen bemoeilijken;

- Negatieve beïnvloeding van het stadsbeeld: als er veel nietjes voor gevels staan dan zijn er vanuit stedenbouwkundig oogpunt vragen te stellen bij de beeldkwaliteit van de betreffende straat.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren van alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie op aanvraag van bewoners.

Ook nietjes aan de andere zijde van de straat plaatsen – indien daar wel ruimtelijke mogelijkheden zijn – is een mogelijkheid. Uit ervaring elders blijkt dat nietjes aan de andere straatzijde worden gebruikt door langparkeerders van bovenwoningen die graag zicht op hun fiets willen houden.

Een andere oplossing is autoparkeervakken in te richten als fietsparkeervoorzieningen.

- 6.2.3 Het aantal Midi's lijken qua ruimte op straat inpasbaar, zeker wanneer inpassing op autoparkeervakken mogelijk is. Stedenbouwkundigen hebben meer problemen bij het plaatsen van fietstrommels in het straatbeeld. Voorgesteld wordt om een pilotproject met realisatie van fietstrommels op te starten, waarbij speciale aandacht uitgaat naar niet alleen de stedenbouwkundige aspecten, maar ook aspecten op het gebied van ruimtelijke inpassing, beheer, exploitatie, procedures en bewonersbehoeften meegenomen worden. In andere gemeenten is hiermee reeds ervaring opgedaan.
- 6.2.4 Over de realisatie van een Maxi (buurtstalling) kunnen op basis van dit project geen harde conclusies worden getrokken. Het is wenselijk om op de 300 oudbouwwoningen een buurtstalling te realiseren. Het realiseren van een Maxi is het moeilijkste onderdeel uit de drieluik Mini-Midi-Maxi vanwege ruimtebeslag, bewonersdraagvlak en bouw- en planningsprocedures. Nader onderzoek moet uitwijzen of de doelstelling van een buurtstalling per 300 oudbouwwoningen daadwerkelijk te realiseren is. Een pilot met een (netwerk van) buurtstallingen in samenhang met Mini's (nietjes en rekken) en Midi's (trommels of boxen) kan inzicht bieden in de problemen bij daadwerkelijke implementatie.
- 6.2.5 De kosten voor het realiseren van alle genormeerde voorzieningen aan Mini's en Midi's bedragen in een bestaande situatie (zoals in de straten in Westerpark) indien de huidige voorzieningen (grotendeels) worden gehandhaafd € 6.200,- tot € 7.500,- per 100 woningen (25 huisnummers).
Indien alle bestaande fietsvoorzieningen daarbij verwijderd worden en de hele straat met nieuwe voorzieningen wordt uitgerust dan bedragen de kosten € 8.000,- tot €10.000,- per 100 woningen (25 huisnummers).
- 6.2.6 De richtlijnen zijn maximumrichtlijnen. In veel straten en buurten komen aanzienlijk minder problemen voor, dan in de onderzochte buurten. Het is niet de bedoeling, dat er fietsparkeerplekken op straat worden geplaatst, als daar geen behoefte aan bestaat. De normen, die zijn uitgewerkt op basis van probleemsituaties moeten vooral in probleemsituaties worden toegepast. Daarbij staan redelijkheid en nuancering voorop. In sommige gevallen zijn de richtlijnen

vanwege plaatsgebrek eenvoudigweg onhaalbaar. Next best oplossingen moeten dan uitkomst bieden. De (stadsdeel)ambtenaren die in het gebied werkzaam zijn, moeten op basis van de kennis van hun werkgebied voldoende zicht hebben op de mate van fietsgebruik en fiets-gerelateerde problemen en oplossingsmogelijkheden.

De richtlijnen (zie afbeelding bij punt 6.1.2) zijn gebaseerd op de behoefte van mensen in probleemgebieden en zijn derhalve prima geschikt als uitgangspunt in probleemsituaties.

- 6.2.7 In veel gevallen ligt de behoefte aan fietsparkeerplekken op straat wel degelijk op het onderzochte niveau. Als er vervolgens toch te weinig voorzieningen worden geplaatst zal het probleem zich op andere manier spontaan oplossen. Meestal parkeren fietsers hun fiets dan op plekken die ze zelf uitzoeken. Dat zijn uit oogpunt van beheer en veiligheid niet altijd de meest geschikte plekken. Hoe daarmee om te gaan vormt onderwerp van het communicatietraject in het implementatieplan.
- 6.2.8 Uit de gesprekken bleek, dat stedenbouwkundige randvoorwaarden vaak strijdig zijn met de behoefte fietsparkeren op een veilige en beheersmatig afdoende manier te regelen. Zonder goede fietsparkeervoorzieningen blijkt op straat zowel overdag als 's nachts vaak een chaotische situatie te ontstaan, die evenmin als stedenbouwkundig gewenst kan worden beoordeeld. Om in deze discussie tot een uitkomst te komen zijn nauwelijks tussenoplossingen voorhanden, aangezien er in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vastgesteld is dat straatmeubilair niet als fietsparkeervoorziening mag worden gebruikt (bijvoorbeeld hekwerken, railings, antiparkeer-voorzieningen, boombeveiliging etc.).
- 6.2.9 Het effect van verkeerde uitvoerings- en ontwerpaspecten is in de wijkschouwen duidelijk merkbaar gebleken. Veel fietsen, die vanwege de uitvoering, kwaliteit of de plaatsing niet in de voorzieningen geplaatst kunnen worden staan er tegenaan, ernaast of in de buurt aan een boom of rek geparkeerd. Om de voorzieningen in de praktijk goed te kunnen gebruiken zijn uitvoeringszaken als kwaliteit van de voorziening, voldoende afstand tussen de rekken, rekken geschikt voor meerdere typen fietsen, plaatsing e.d. van groot belang. In de praktijk blijken ook de kwaliteitscomponenten van de inpandige fietsenstallingen van groot belang (toegankelijkheid, grootte, sociale controle, prijs etc.).
- 6.2.10 In veel rekken staan fietsen, die de laatste tijd niet gebruikt kunnen zijn, omdat de banden leeg staan of onderdelen als zadel of stuur ontbreken. Door regelmatig ruimingsacties op te zetten kan de capaciteit van de bestaande voorzieningen aanzienlijk verbeterd worden. Mogelijk moet daarbij als uitgangspunt worden gehanteerd, dat niet alleen een wrak maar ook een fiets die langer dan een genormeerde periode niet gebruikt wordt (bijvoorbeeld één of twee maanden) verwijderd wordt. Overigens kunnen ruimingsacties net als handhaving een negatief effect hebben op het gebruik van de fiets. Communicatie en pr zijn in deze dus belangrijk.

6.2.11 Alleen het instellen van richtlijnen voor fietsparkeren is onvoldoende. Dat laat het veldwerk duidelijk zien. Om de fietsparkeerproblematiek op straat aan te pakken, moet dit een plek krijgen in een integraal fietsbeleidsplan. Elementen, die vanuit het fietsparkeren in zo'n fietsbeleidsplan zouden kunnen worden opgenomen zijn onder meer:

- Schaalvergroting: door grotere aantallen fietsplaatsen per stallingsruimte of reeks voorzieningen zijn organisatorische en financiële voordelen te behalen;
- Gedragbeïnvloeding: door kennis over de aanwezigheid en het gebruik van goede fietsparkeervoorzieningen op mensen over te brengen kan een verandering in stallingsgedrag bewerkstelligd worden;
- Netwerken van stallingsvoorzieningen onder dezelfde betalingsvoorwaarden en met eenzelfde abonnement opzetten, om het gebruik van fietsen tussen herkomst en diverse bestemmingen te bevorderen. De Lockerstallingen werken al zo;
- Kennisuitwisseling tussen de stadsdelen over fietsparkeren en positieve dan wel negatieve ervaringen in de stadsdelen;
- Gemeentelijk beleid inzake ruimtelijke procedures om ontwikkelaars te verplichten in hun plannen fietsparkeerruimte te benoemen. De plannen, die de gemeente voor verdere ruimtelijke procedures ter beoordeling krijgt voorgelegd, kunnen daarop worden beoordeeld. En bij de verdere planvorming kan dat oordeel bepalend zijn voor verdere medewerking van de gemeente (bijvoorbeeld bij artikel 19 procedures en B&W-goedkeuring). Belangrijk is, dat bij de procedures vanuit de gemeente wel wordt aangegeven, dat fietsparkeren onderdeel van het gemeentelijke beleid is. Mogelijk wordt dit onderdeel vastgelegd in het gemeentelijke fietsparkeerbeleid.
- Rondom het toepassen van de richtlijnen door de stadsdelen adviseert DIVV de stadsdelen bij stedelijke herinrichting (letterlijk en figuurlijk) ruimte te scheppen voor fietsparkeren in de vorm van uiteenlopende voorzieningen en zoveel mogelijk op basis van de richtlijnen. Bij nieuwbouw hebben zoals gesteld de stadsdelen de vrijheid al dan niet dwingend om te gaan met richtlijnen en ruimte voor fietsparkeren.

6.2.12 Een belangrijk element in een implementatieplan is aandacht voor monitoring van ontwikkelingen. Monitoring is daarom zo belangrijk, omdat de richtlijnen zijn gepresenteerd als maximumrichtlijnen, waarbij vooral op problemen is gereageerd. Per situatie moet derhalve worden beoordeeld in hoeverre er sprake is van een zodanig probleem, dat de normen volledig moeten worden toegepast of niet. Door periodiek te meten hoe de ontwikkelingen zijn, kan een preciezer moment worden vastgesteld om tot plaatsing van voorzieningen over te gaan en of de plaatsing voldoende effect oplevert.

6.2.13 Bekeken moet worden of voor de voorgestelde aanpak bij de stadsdelen voldoende prioriteit en financiële basis bestaat.

Literatuurlijst

1. Werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002-2006, werkgroep Fietsendiefstalpreventie, Amsterdam februari 2002.
2. Tien stallingen en duizend nietjes, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, afdeling Beheer/Stadsinfrastructuur en EZ afdeling Economische ontwikkeling, Amsterdam augustus 2003
3. (F)iets dichterbij de Woning, SOAB, 1997
4. Opdrachtformulering 'Ontwikkelen Amsterdamse fietsparkeernorm', gemeente Amsterdam, dIVV, Amsterdam, 9 december 2003
5. Amsterdam op de fiets!, gemeente Amsterdam, dIVV, Amsterdam, november 2003
6. De behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in Amsterdam, Regioplan Onderzoek, Advies en Informatie, Amsterdam, 2000
7. Leidraad fietsparkeren, CROW-publicatie 158, Ede, juni 2001
8. Notitie Fietsparkeernorm, gemeente Amsterdam, stadsdeel Westerpark, 14 mei 2002
9. Op driekwart van de woonadressen in Amsterdam is een fiets aanwezig, notitie uit het GENMOD informatiesysteem, gemeente Amsterdam, dIVV, Amsterdam, 1 november 2003
10. Fietsenstallingen-netwerk Vogelenbuurt; opzet en ervaringen en Evaluatie fietsenstallingen-netwerk Vogelenbuurt, SOAB, Breda, juli 1994
11. Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering, CROW-publicatie 182, Ede, juni 2003
12. Gemeentelijk fietsparkeerbeleid in de woonomgeving. "Het lijkt simpel, maar in de praktijk is het moeilijk", Karin Broer, Utrecht, 2002
13. Politiemonitor Bevolking 2003, politieregio Amsterdam-Amstelland
14. Locker 2004, bureau PQR, Amsterdam, 2004

Bijlage 1

Leden begeleidingscommissie en deelnemers groepsgesprekken

Begeleidingsgroep Fietsparkeernorm

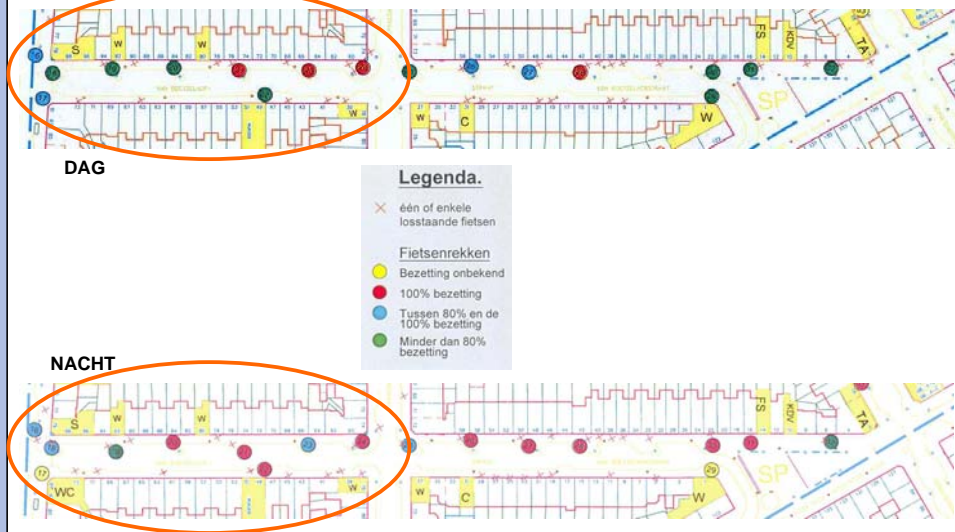
Voornaam	Achternaam	Organisatie	Functie
Jeroen	Roelands	Stadsdeel De Baarsjes	beleidsmedewerker parkeren
Anja	Binnenkamp	Stadsdeel Westerpark	
Sanne	Koolwijk	Stadsdeel Oud Zuid	beleidsmedewerker
Hokon	Hansen	Stadsdeel Zeeburg	beleidsmedewerker V&V
Leendert	Miedema	Stadsdeel Bos en Lommer	beleidsmedewerker
Sander	Smit	Stadsdeel Centrum	beleidsmedewerker
Louise	Sijbranda	Stadsdeel Oost WGM	Beleidsadviseur
Roel	Versmissen	Stadsdeel Oud West	Beleidsadviseur Verkeer&Parkeren
Marjan	De Boo	Bestuursdienst	Bestuursadviseur
Sacha	Hansen	Stadsdeel Centrum	Beleidsmedewerker
Marjolein	De Lange	Fietzersbond	
Natascha	Van Bennekom	Fietzersbond	
Jack	Van Lieshout	Stichting Woord bij Daad	
K	Verhoeven	Kamer van Koophandel	
Caroline	Vonk	dienst IVV	Coordinator CFA
Ria	Hilhorst	dienst IVV	Beleidsadviseur Fiets
Wieger	Zwikstra	dienst IVV	assistent projectmanager
Désirée	Barendregt	dienst IVV	projectmanager
Ineke	Spapé	SOAB	account manager / projectleider
Bart	Christiaens	SOAB	projectmedewerker

Deelnemers workshops 16 en 25 maart 2004

Voornaam	Achternaam	Organisatie	Functie
Jeroen	Roelands	Stadsdeel De Baarsjes	beleidsmedewerker parkeren
Sandra	Nout	Stadsdeel De Baarsjes	
Anja	Binnenkamp	Stadsdeel Westerpark	
Sander	Smit	Stadsdeel Centrum	beleidsmedewerker
Marjan	De Boo	Bestuursdienst	Bestuursadviseur
Marjolein	De Lange	Fietsersbond	afd. Amsterdam
Ria	Hilhorst	dienst IVV	Beleidsadviseur Fiets
Wieger	Zwikstra	dienst IVV	assistent projectmanager
Désirée	Barendregt	dienst IVV	projectmanager
Ineke	Spapé	SOAB	
Bart	Christiaens	SOAB	
Krijn	Bouhuis	dienst IVV	Beleidsmedewerker CFA
Ed	Degenkamp	DMO	Sport en Recreatie
Elly	Van de Braak	DMB	Beleidsmedewerker
Michiel	Beers	dRO	
John Brewster	Brewster	Stadsdeel Zuidoost	Verkeerskundige
Jack	Van Lieshout	Stichting Woord bij Daad	
Sanne	Koolwijk	Stadsdeel Oud Zuid	beleidsmedewerker
Hans	Kramer	dAB Amsterdam (Westpoort)	
Theo	Van de Neut	bewoner	

Bijlage 2
Voorbeeld implementatietrajecten

Overzicht telling (mei 2004)



Resultaat wijkschouw (april 2004)

Woningen

- Appartementen met gedeelde voordeur
- Benedenwoningen met eigen toegang?
- Oudbouw
- Woningen zonder berging, voortuin of achtertuin

Voorzieningen

- Buurtstalling
- Runshoppen
- Speelplek
- Kinderdagverblijf
- Café

Straat

- 30 km/uur



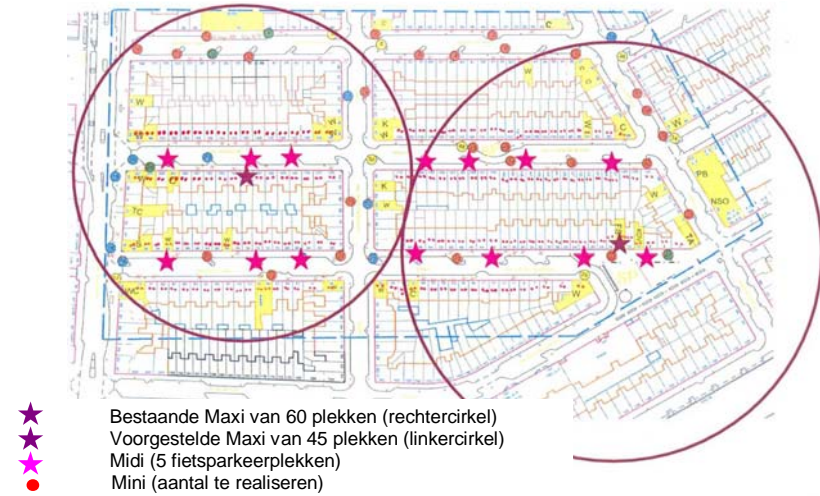
Fietsparkeer

- Buurtstalling
- Te weinig rekken voor het aantal woningen
- Rekken vooral aan één zijde van de straat (tussen schuinparkeervakken auto) of aan begin/eind woonstraat
- Losse fietsen in het straatbeeld

Ruimtelijke mogelijkheden

- Extra rekken mogelijk ten koste van autoparkeren

Schets buurtfietsparkeerplan



Potentiële behoefte en normtypologie

Aantal Huisnr's	Aantal Woningen
38	152

Toets op de voorgestelde fietsparkeerplekken in het herinrichtingsplan van het stadsdeel Westerpark

Type fietsparkeervoorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan	Wens uit enquête			Telling dag		Telling nacht	
		gewenste aantal fietsparkeerplek per woning	gewenste aantal fietsparkeerplekken	tekort t.o.v. het gewenste aantal fietsparkeerplekken	Aantal	Aantal	Aantal	
Mini (nietje)	78	0,84	128	-50	60%		91%	
Midi	0	0,23	35	-35	n.v.t.		n.v.t.	
Maxi	60	0,33	50	10	n.v.t.		n.v.t.	
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	60		125	

Type fietsparkeervoorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan	Norm			
		genormeerd aantal fietsparkeerplek per woning	genormeerd aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in type voorziening
Mini (nietje)	78	1	152	-74	-37
Midi	0	0,1	15	-15	-3
Maxi	60	0,15	23	37	geen
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

APK en dubbelgebruik

Afstand

- Mini: voor de huisdeur
- Midi: in het ideaalplaatje volgens normering om de 2,5 huisnummer (10 woningen), in ieder geval binnen een maximale loopafstand van 50 meter
- Maxi: op een maximale loopafstand van 250 meter

Afstand ten opzichte van het autoparkeren

Indien de fietsparkeervoorzieningen zoals hierboven beschreven worden gerealiseerd, dan zijn de fietsparkeervoorzieningen op vergelijkbare afstand of zelfs dichterbij de woning dan de autoparkeerplekken.

Prijs

- Mini: gratis
- Midi: ongeveer € 7,50 per maand
- Maxi: ongeveer € 8,- tot 10,- per maand

Kwaliteit

- Mini: vanwege het plaatsingsgemak en het ruimtegebruik voor één voorziening wordt voorgesteld om nietjes te plaatsen. De voorkeur gaat uit naar een nietje met het kwaliteitskeurmerk FietsParKeur
- Midi: een afsluitbare fietsbox met daarin fietsklemmen (indien mogelijk) met FietsParKeur
- Maxi: een af te sluiten gebouwde fietsenstalling met daarin (indien mogelijk) fietsparkeerplekken met FietsParKeur

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van de fietsparkeervoorziening is mogelijk. Momenteel zijn de huidige rekken overdag niet maximaal gevuld. Rondom de cafés zijn voldoende voorzieningen in de te toetsen inrichtingssituatie (zie afbeelding hiernaast) ingetekend.

Aanzet voor inspraak en overleg en aanzet tot uitvoering

Inspraak en overleg

- Beoordelen publicatiemogelijkheden
- Huis-aan-huis bericht
- Inloopbijeenkomsten
- Inspraakmogelijkheid voor bewoners
- Beoordeling ingekomen bedenkingen
- Vastleggen definitieve plaatsingsplan
- Terugmelding aan belanghebbenden
- Nemen verkeersbesluit
- Opdracht tot uitvoering

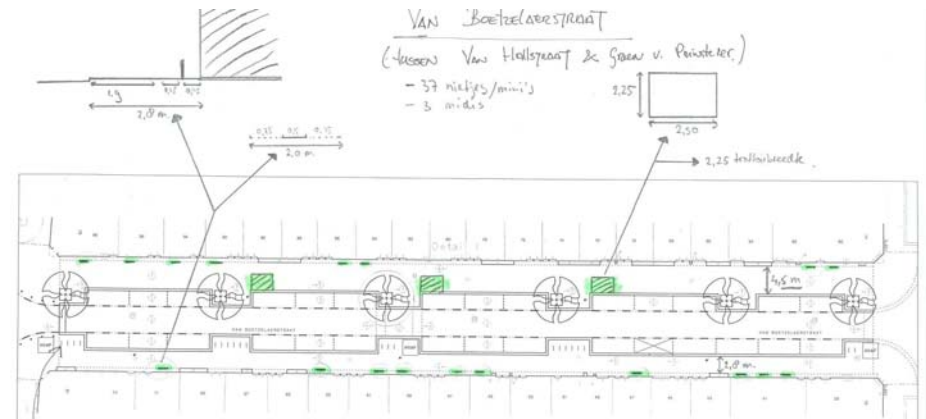
Aanzet tot uitvoering

- Bestellen fietsparkeersystemen
- Opdracht aan aannemer
- Verspreiden plaatsingsbrief aan bewoners en belanghebbenden
- Plaatsing
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen

Aanzet tot uitvoering maxi's /buurtstallingen

- Prioriteitsbepaling waar maxi's noodzakelijk
- Ruimtelijke inventarisatie, onderzoek kansrijke locaties
- Beoordeling haalbaarheid
- Financieringsbron aanwijzen
- Aanwijzen verantwoordelijke voor vervolg
- Planontwikkeling
- Bouwplannen
- Inspraak
- Bouwvergunning
- Bouw
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen voor fietsparkeervoorzieningen

Te toetsen inrichtingssituatie



Toelichting en kostenraming

Ruimtelijke mogelijkheden dankzij het opheffen van schuinparkeren. Aan één zijde is momenteel schuinparkeren en dit wordt in de toekomst langsparkeren.

Genormeerde mini's / nietjes zijn niet inpasbaar.

Alleen inpasbaar indien per huisnummer 1 tot 2 nietjes parallel aan de gevel worden geplaatst.

Ruimtelijke beperkingen gevel: door de voordeuren en geveltuinjes kan niet de volledige breedte van de gevel benut worden.

Om de norm in te kunnen passen staan voor veel huisnummers 1 of 2 nietjes. Dit beïnvloedt het straatbeeld.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren van alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie op aanvraag van bewoners.

In dat geval is de norm in de praktijk niet in te vullen.

fietsparkeervoorziening	typering	aantal fietsen per type voorziening	aantal voorzieningen (norm als basis)	kosten voorziening per type voorziening		totale kosten	
				minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
mini	nietje	2	37	• 150	• 150	• 5.550	• 5.550
midi	trommel	5	3	• 300	• 500	• 900	• 1.500
maxi*	buurtstalling	50	0	• 25.000	• 25.000	• 0	• 0
						• 6.450	• 7.050

* herinrichting bestaand pand (verbouwings- en investeringskosten), exclusief aankoop- en exploitatiekosten

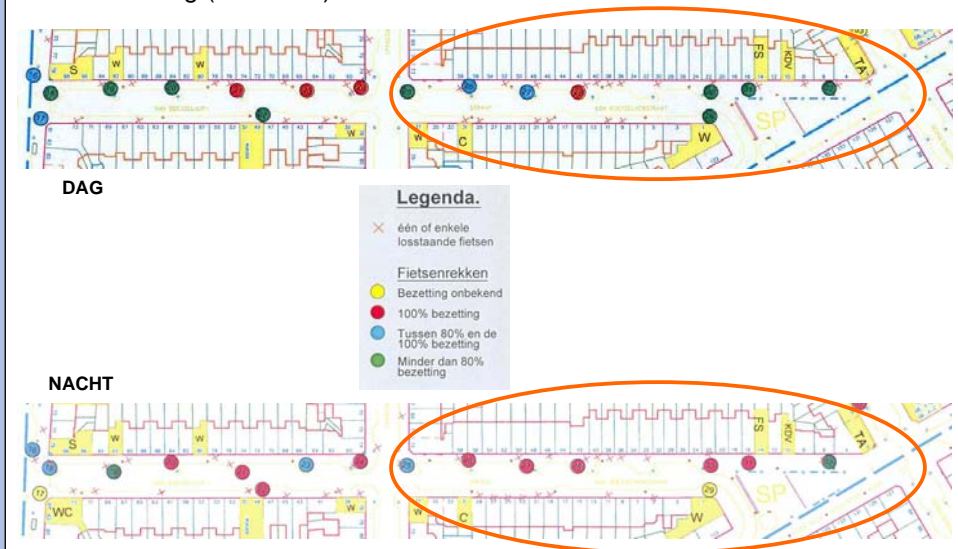
Midi's (fietsstrommels):

Deze zijn op straat inpasbaar (zie tekening). Er blijft voldoende loopruimte over op het trottoir. Nadeel: stedenbouwkundigen in het stadsdeel zien problemen bij het plaatsen van fietsstrommels in het straatbeeld.

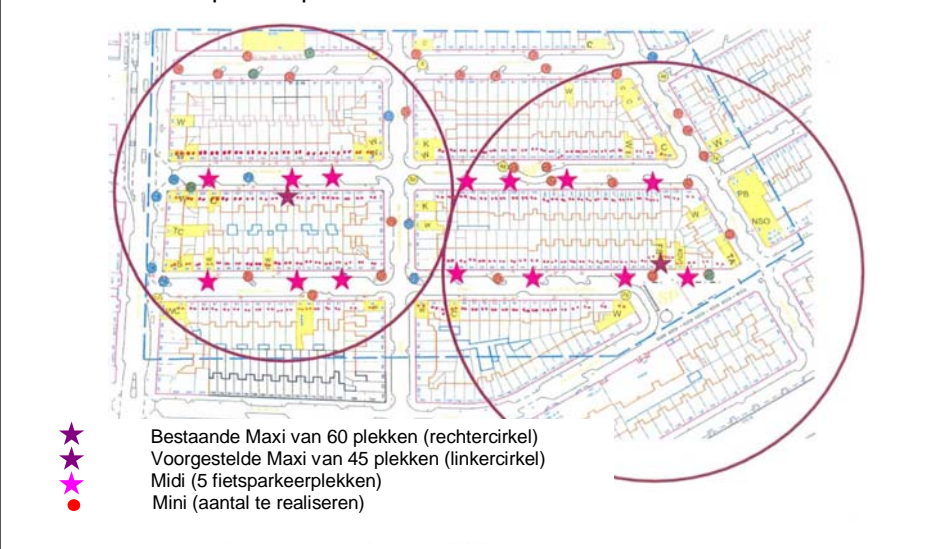
Maxi / bewonersstallingen inpandig

Er worden mogelijkheden onderzocht om meer inpandige bewonersstallingen te realiseren. Afhankelijk van het aantal fietsen dat inpandig gestald kan worden kunnen ook bewoners van andere panden toegang krijgen tot de fietsenstalling. Ook moet in dat geval het beheer nader worden uitgewerkt. Het realiseren van een maxi / inpandige bewonersstalling is het meest lastige onderdeel vanwege ruimtebeslag en procedures.

Overzicht telling (mei 2004)



Schets buurtfietsparkeerplan



Resultaat wijkschouw (april 2004)

Woningen

- Appartementen met gedeelde voordeur
- Benedenwoningen met eigen toegang?
- Oudbouw
- Woningen zonder berging, voortuin of achtertuin

Fietsparkeren

- Buurtstalling
- Te weinig rekken voor het aantal woningen
- Rekken vooral aan één zijde van de straat (tussen schuinparkeervakken auto) of aan begin/eind woonstraat
- Losse fietsen in het straatbeeld

Voorzieningen

- Buurtstalling
- Runshoppen
- Speelplek
- Kinderdagverblijf
- Café

Ruimtelijke mogelijkheden

- Extra rekken mogelijk ten koste van autoparkeren

Straat

- 30 km/uur



Potentiële behoefte en normtypologie

Aantal Huisnr's	Aantal Woningen
48	192

Er is bij huisnummer 35 een inpandige bewonersstalling met 8 plekken, alleen toegankelijke voor de bewoners zelf

Toets op de voorgestelde fietsparkeerplekken in het herinrichtingsplan van het stadsdeel Westerpark en bestaande situatie

Type fietsparkeer-voorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan / bestaand	Wens uit enquête			Telling dag		Telling nacht	
		gewenste aantal fietsparkeerplek per woning	gewenste aantal fietsparkeerplekken	tekort t.o.v. het gewenste aantal fietsparkeerplekken	Aantal	Aantal	Aantal	
Mini (nietje)	60	0,54	161	-101	68%		96%	
Midi	0	0,23	44	-44	n.v.t.		n.v.t.	
Maxi	0	0,33	63	-63	n.v.t.		n.v.t.	
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80		145	

Type fietsparkeer-voorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan / bestaand	Norm			
		genormeerd aantal fietsparkeerplek per woning	genormeerd aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in type voorziening
Mini (nietje)	60	1	192	-132	-66
Midi	0	0,1	19	-19	-4
Maxi	0	0,15	29	-29	-0,5
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

APK en dubbelgebruik

Afstand

- Mini: voor de huisdeur
- Midi: in het ideaalplaatje volgens normering om de 2,5 huisnummer (10 woningen), in ieder geval binnen een maximale loopafstand van 50 meter
- Maxi: op een maximale loopafstand van 250 meter

Afstand ten opzichte van het autoparkeren

Indien de fietsparkeervoorzieningen zoals hierboven beschreven worden gerealiseerd, dan zijn de fietsparkeervoorzieningen op vergelijkbare afstand of zelfs dichterbij de woning dan de autoparkeerplekken.

Prijs

- Mini: gratis
- Midi: ongeveer € 7,50 per maand
- Maxi: ongeveer € 8,- tot 10,- per maand

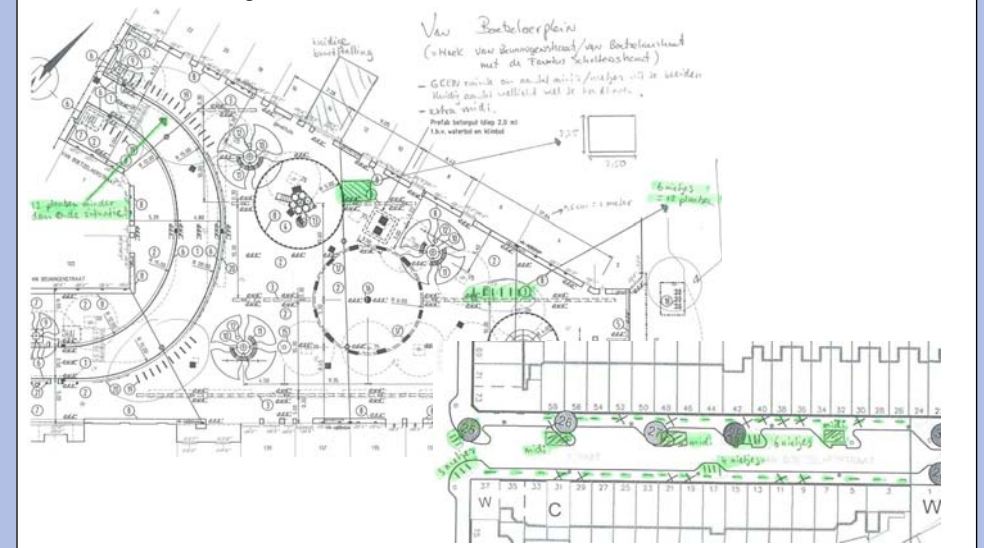
Kwaliteit

- Mini: vanwege het plaatsingsgemak en het ruimtegebruik voor één voorziening wordt voorgesteld om nietjes te plaatsen. De voorkeur gaat uit naar een nietje met het kwaliteitskeurmerk FietsParKeur
- Midi: een afsluitbare fietsbox met daarin fietsklemmen (indien mogelijk) met FietsParKeur
- Maxi: een af te sluiten gebouwde fietsenstalling met daarin (indien mogelijk) fietsparkeerplekken met FietsParKeur

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van de fietsparkeervoorziening is mogelijk. Momenteel zijn de huidige rekken overdag niet maximaal gevuld. Rondom de cafés zijn voldoende voorzieningen in de te toetsen inrichtingssituatie (zie afbeelding hiernaast) ingetekend.

Te toetsen inrichtingssituatie



Aanzet voor inspraak en overleg en aanzet tot uitvoering

Inspraak en overleg

- Beoordelen publicatiemogelijkheden
- Huis-aan-huis bericht
- Inloopbijeenkomsten
- Inspraakmogelijkheid voor bewoners
- Beoordeling ingekomen bedenkingen
- Vastleggen definitieve plaatsingsplan
- Terugmelding aan belanghebbenden
- Nemen verkeersbesluit
- Opdracht tot uitvoering

Aanzet tot uitvoering

- Bestellen fietsparkeersystemen
- Opdracht aan aannemer
- Verspreiden plaatsingsbrief aan bewoners en belanghebbenden
- Plaatsing
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen

Aanzet tot uitvoering maxi's /buurtstallingen

- Prioriteitsbepaling waar maxi's noodzakelijk
- Ruimtelijke inventarisatie, onderzoek kansrijke locaties
- Beoordeling haalbaarheid
- Financieringsbron aanwijzen
- Aanwijzen verantwoordelijke voor vervolg
- Planontwikkeling
- Bouwplannen
- Inspraak
- Bouwvergunning
- Bouw
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen voor fietsparkeervoorzieningen

Toelichting en kostenraming

Minder ruimtelijke mogelijkheden door het schuinparkeren aan één zijde van de straat.

Genormeerde mini's / nietjes zijn niet inpasbaar.

Alleen inpasbaar indien per huisnummer 1 tot 2 nietjes parallel aan de gevel worden geplaatst.

Ruimtelijke beperkingen gevel: door de voordeuren en geveltuintjes kan niet de volledige breedte van de gevel benut worden.

Om de norm in te kunnen passen staan voor veel huisnummers 1 of 2 nietjes. Dit beïnvloedt het straatbeeld.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie van nietjes op aanvraag van bewoners.

In dat geval is de norm in de praktijk niet in te vullen

Midi's (fietsstrommels):

Deze zijn op straat inpasbaar (zie tekening). Er blijft voldoende loopruimte over op het trottoir. Nadeel: stedenbouwkundigen in het stadsdeel zien problemen bij het plaatsen van fietsstrommels in het straatbeeld.

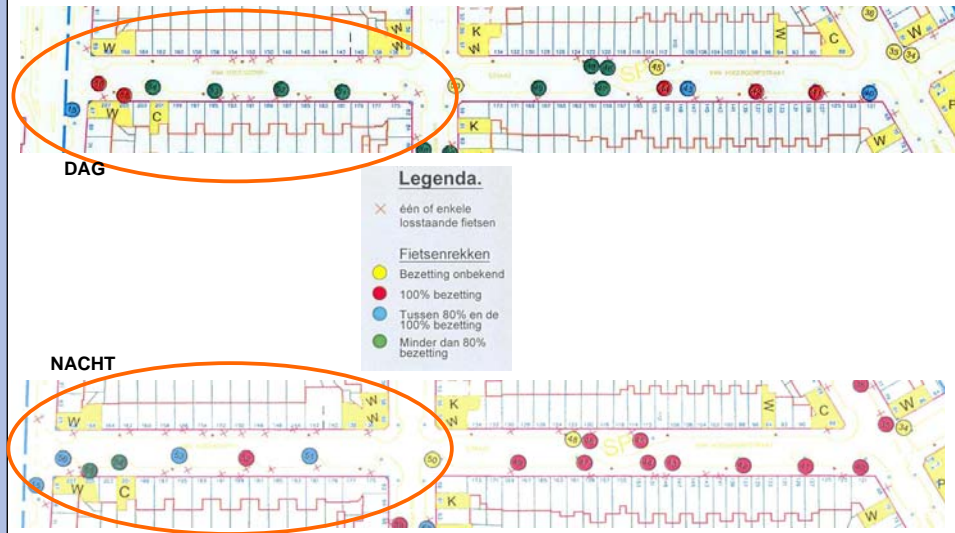
Maxi / bewonersstallingen inpandig

Er worden mogelijkheden onderzocht om meer inpandige bewonersstallingen te realiseren. Afhankelijk van het aantal fietsen dat inpandig gestald kan worden kunnen ook bewoners van andere panden toegang krijgen tot de fietsenstalling. Ook moet in dat geval het beheer nader worden uitgewerkt. Het realiseren van een maxi / inpandige bewonersstalling is het meest lastige onderdeel vanwege ruimtebeslag en procedures.

fietsparkeervoorziening	typering	aantal fietsen per type voorziening	aantal voorzieningen (norm als basis)	kosten voorziening per type voorziening		totale kosten	
				minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
mini	nietje	2	66	• 150	• 150	• 9.900	• 9.900
midi	trommel	5	4	• 300	• 500	• 1.200	• 2.000
maxi*	buurtstalling	50	0	• 25.000	• 25.000	• 0	• 0
						• 11.100	• 11.900

* herinrichting bestaand pand (verbouwings- en investeringskosten), exclusief aankoop- en exploitatiekosten

Overzicht telling (mei 2004)



Resultaat wijkschouw (april 2004)

Woningen

- Appartementen met gedeelde voordeur
- Benedenwoningen met eigen toegang
- Oudbouw
- Woningen zonder berging, voortuin of achtertuin



Voorzieningen

- Runshops
- Speelplek
- Café



Straat

- 30 km/uur

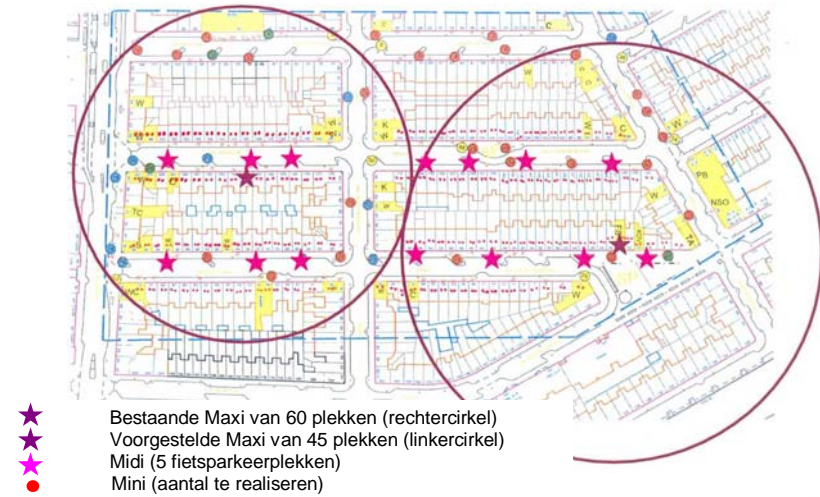
Fietsparkeren

- Te weinig rekken voor het aantal woningen
- Rekken vooral aan één zijde van de straat (tussen schuinparkeervakken auto) of aan begin/eind woonstraat
- Veel losse fietsen in het straatbeeld

Ruimtelijke mogelijkheden

- Extra rekken mogelijk ten koste van autoparkeren

Schets buurtfietsparkeerplan



Potentiële behoefte en normtypologie

Aantal Huisnr's	Aantal Woningen
34	136

Toets op de voorgestelde fietsparkeerplekken in het herinrichtingsplan van het stadsdeel Westerpark

Type fietsparkeer-voorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan	gewenste aantal fietsparkeerplek per woning	Wens uit enquête		Telling dag Bezetting	Telling nacht Bezetting
			gewenste aantal fietsparkeerplekken	tekort t.o.v. het gewenst aantal fietsparkeerplekken		
Mini (nietje)	72	0,84	114	-42	66%	84%
Midi	0	0,23	31	-31	n.v.t.	n.v.t.
Maxi	0	0,33	45	-45	n.v.t.	n.v.t.
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	60	125

Type fietsparkeer-voorziening	Aantal fietsparkeerplekken plan	genormeerd fietsparkeerplek per woning	Norm		
			genormeerd aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in type voorziening
Mini (nietje)	72	1	136	-64	-32
Midi	0	0,1	14	-14	-3
Maxi	0	0,15	20	-20	-0,5
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

APK en dubbelgebruik

Afstand

- Mini: voor de huisdeur
- Midi: in het ideaalplaatje volgens normering om de 2,5 huisnummer (10 woningen), in ieder geval binnen een maximale loopafstand van 50 meter
- Maxi: op een maximale loopafstand van 250 meter

Afstand ten opzichte van het autoparkeren

Indien de fietsparkeervoorzieningen zoals hierboven beschreven worden gerealiseerd, dan zijn de fietsparkeervoorzieningen op vergelijkbare afstand of zelfs dichterbij de woning dan de autoparkeerplekken.

Prijs

- Mini: gratis
- Midi: ongeveer € 7,50 per maand
- Maxi: ongeveer € 8,- tot 10,- per maand

Kwaliteit

- Mini: vanwege het plaatsingsgemak en het ruimtegebruik voor één voorziening wordt voorgesteld om nietjes te plaatsen. De voorkeur gaat uit naar een nietje met het kwaliteitskeurmerk FietsParKeur
- Midi: een afsluitbare fietsbox met daarin fietsklemmen (indien mogelijk) met FietsParKeur
- Maxi: een af te sluiten gebouwde fietsenstalling met daarin (indien mogelijk) fietsparkeerplekken met FietsParKeur

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van de fietsparkeervoorziening is mogelijk. Momenteel zijn de huidige rekken overdag niet maximaal gevuld. Rondom de cafés zijn voldoende voorzieningen in de te toetsen inrichtingssituatie (zie afbeelding hiernaast) ingetekend.

Aanzet voor inspraak en overleg en aanzet tot uitvoering

Inspraak en overleg

- Beoordelen publicatiemogelijkheden
- Huis-aan-huis bericht
- Inloopbijeenkomsten
- Inspraakmogelijkheid voor bewoners
- Beoordeling ingekomen bedenkingen
- Vastleggen definitieve plaatsingsplan
- Terugmelding aan belanghebbenden
- Nemen verkeersbesluit
- Opdracht tot uitvoering

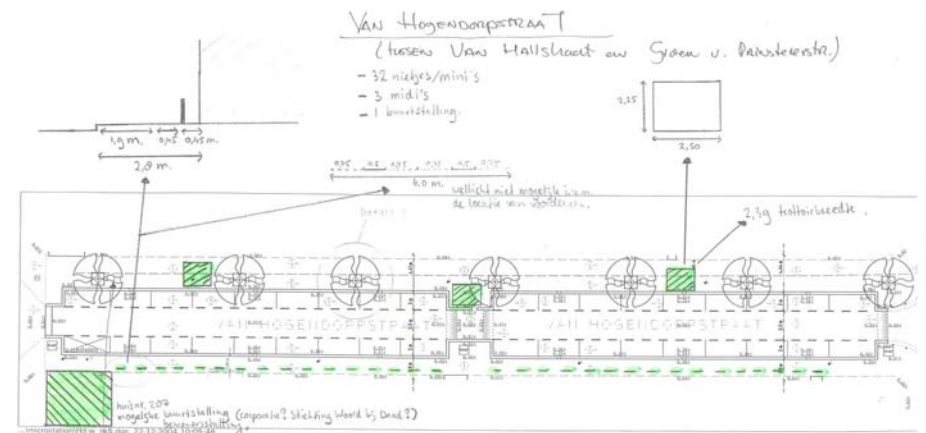
Aanzet tot uitvoering

- Bestellen fietsparkeersystemen
- Opdracht aan aannemer
- Verspreiden plaatsingsbrief aan bewoners en belanghebbenden
- Plaatsing
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen

Aanzet tot uitvoering maxi's /buurtstallingen

- Prioriteitsbepaling waar maxi's noodzakelijk
- Ruimtelijke inventarisatie, onderzoek kansrijke locaties
- Beoordeling haalbaarheid
- Financieringsbron aanwijzen
- Aanwijzen verantwoordelijke voor vervolg
- Planontwikkeling
- Bouwplannen
- Inspraak
- Bouwvergunning
- Bouw
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen voor fietsparkeervoorzieningen

Te toetsen inrichtingssituatie



Toelichting en kostenraming

Ruimtelijke mogelijkheden dankzij het opheffen van schuinparkeren. Aan één zijde is momenteel schuinparkeren en dit wordt in de toekomst langsparkeren.

Genormeerde mini's / nietjes zijn niet inpasbaar.

Alleen inpasbaar indien per huisnummer 1 tot 2 nietjes parallel aan de gevel worden geplaatst.

Ruimtelijke beperkingen gevel: door de voordeuren en geveluintjes kan niet de volledige breedte van de gevel benut worden.

Om de norm in te kunnen passen staan voor veel huisnummers 1 of 2 nietjes. Dit beïnvloedt het straatbeeld.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie op aanvraag van bewoners.

In dat geval is de norm in de praktijk niet in te vullen

Midi's (fietsstrommels):

Deze zijn op straat inpasbaar (zie tekening).

Er blijft voldoende loopruimte over op het trottoir.

fietsparkeervoorziening	typering	aantal fietsen per type voorziening	aantal voorzieningen (norm als basis)	kosten voorziening per type voorziening		totale kosten	
				minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
mini	nietje	2	32	• 150	• 150	• 4.800	• 4.800
midi	trommel	5	3	• 300	• 500	• 900	• 1.500
maxi*	buurtstalling	50	1	• 25.000	• 25.000	• 25.000	• 25.000
						• 30.700	• 31.300

* herinrichting bestaand pand (verbouwings- en investeringskosten), exclusief aankoop- en exploitatiekosten

Nadeel: stedenbouwkundigen in het stadsdeel zien problemen bij het plaatsen van fietsstrommels in het straatbeeld.

1 maxi (buurtstalling)

In het wensbeeld is in dit straatdeel een buurtstalling geprojecteerd. De Stichting Word bij Daad is momenteel aan het inventariseren of een uitgebreide bewonersstalling (met toegang voor bewoners van andere panden) bij huisnummer 207 haalbaar is. Wellicht is deze stalling uit te bouwen tot een buurtstalling.

Indien dit niet mogelijk is, dan met corporaties bekijken welke panden op korte/middellange termijn in aanmerking komen om een buurtstalling te realiseren.

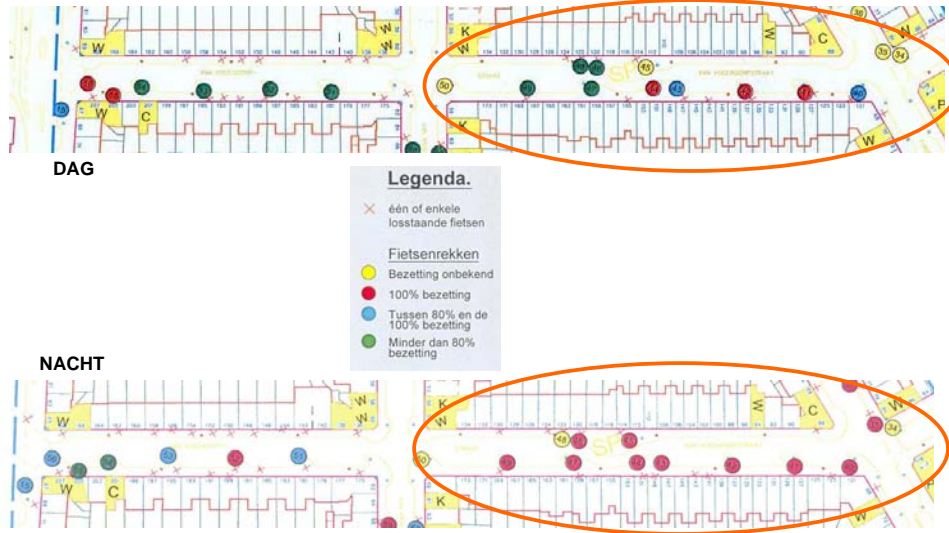
Nader onderzoek is vereist.

Bewonersstallingen inpandig

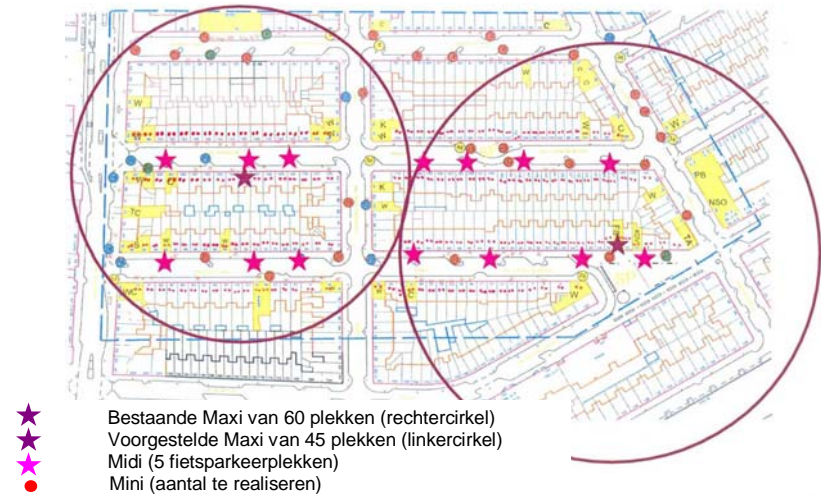
Er worden mogelijkheden onderzocht om meer inpandige bewonersstallingen te realiseren. Afhankelijk van het aantal fietsen dat inpandig gestald kan worden kunnen ook bewoners van andere panden toegang krijgen tot de fietsenstalling. Ook moet in dat geval het beheer nader worden uitgewerkt.

Het realiseren van een maxi / inpandige bewonersstalling is het meest lastige onderdeel vanwege ruimtebeslag en procedures.

Overzicht telling (mei 2004)



Schets buurtfietsparkeerplan



Resultaat wijkshow (april 2004)

Woningen

- Appartementen met gedeelde voordeur
- Benedenwoningen met eigen toegang
- Oudbouw
- Woningen zonder berging, voortuin of achtertuin



Voorzieningen

- Runshoppen
- Speelplek
- Café



Straat

- 30 km/uur

Fietsparkeren

- Te weinig rekken voor het aantal woningen
- Rekken vooral aan één zijde van de straat (tussen schuinparkeervakken auto) of aan begin/eind woonstraat
- Veel losse fietsen in het straatbeeld

Ruimtelijke mogelijkheden

- Extra rekken mogelijk ten koste van autoparkeren

Potentiële behoefte en normtypologie

Aantal Huisnr's	Aantal Woningen
51	204

Toets op bestaande situatie

Type fietsparkeervoorziening	Huidig aantal fietsparkeerplekken	Wens uit enquête			Telling dag Aantal	Telling nacht Aantal
		gewenste aantal fietsparkeerplek per woning	gewenste aantal fietsparkeerplekken	tekort t.o.v. het gewenste aantal fietsparkeerplekken		
Mini (nietje)	66	0,84	171	-105	73%	100%
Midi	0	0,23	47	-47	n.v.t.	n.v.t.
Maxi	0	0,33	67	-67	n.v.t.	n.v.t.
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80	145

Type fietsparkeervoorziening	Huidig aantal fietsparkeerplekken	Norm			
		genormeerd aantal fietsparkeerplek per woning	genormeerd aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in aantal fietsparkeerplekken	genormeerd tekort in type voorziening
Mini (nietje)	66	1	204	-138	-69
Midi	0	0,1	20	-20	-4
Maxi	0	0,15	31	-31	-0,5
Los	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

APK en dubbelgebruik

Afstand

- Mini: voor de huisdeur
- Midi: in het ideaalplaatje volgens normering om de 2,5 huisnummer (10 woningen), in ieder geval binnen een maximale loopafstand van 50 meter
- Maxi: op een maximale loopafstand van 250 meter

Afstand ten opzichte van het autoparkeren

Indien de fietsparkeervoorzieningen zoals hierboven beschreven worden gerealiseerd, dan zijn de fietsparkeervoorzieningen op vergelijkbare afstand of zelfs dichterbij de woning dan de autoparkeerplekken.

Prijs

- Mini: gratis
- Midi: ongeveer € 7,50 per maand
- Maxi: ongeveer € 8,- tot 10,- per maand

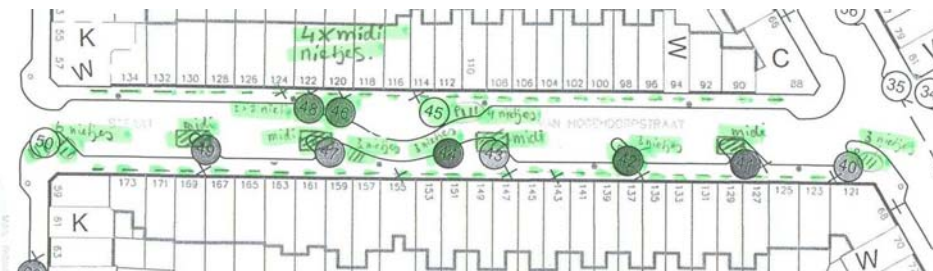
Kwaliteit

- Mini: vanwege het plaatsingsgemak en het ruimtegebruik voor één voorziening wordt voorgesteld om nietjes te plaatsen. De voorkeur gaat uit naar een nietje met het kwaliteitskeurmerk FietsParKeur
- Midi: een afsluitbare fietsbox met daarin fietsklemmen (indien mogelijk) met FietsParKeur
- Maxi: een af te sluiten gebouwde fietsenstalling met daarin (indien mogelijk) fietsparkeerplekken met FietsParKeur

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van de fietsparkeervoorziening is mogelijk. Momenteel zijn de huidige rekken overdag niet maximaal gevuld. Rondom de cafés zijn voldoende voorzieningen in de te toetsen inrichtingssituatie (zie afbeelding hiernaast) ingetekend.

Te toetsen inrichtingssituatie



Aanzet voor inspraak en overleg en aanzet tot uitvoering

Inspraak en overleg

- Beoordelen publicatiemogelijkheden
- Huis-aan-huis bericht
- Inloopbijeenkomsten
- Inspraakmogelijkheid voor bewoners
- Beoordeling ingekomen bedenkingen
- Vastleggen definitieve plaatsingsplan
- Terugmelding aan belanghebbenden
- Nemen verkeersbesluit
- Opdracht tot uitvoering

Aanzet tot uitvoering

- Bestellen fietsparkeersystemen
- Opdracht aan aannemer
- Verspreiden plaatsingsbrief aan bewoners en belanghebbenden
- Plaatsing
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen

Aanzet tot uitvoering maxi's /buurtstallingen

- Prioriteitsbepaling waar maxi's noodzakelijk
- Ruimtelijke inventarisatie, onderzoek kansrijke locaties
- Beoordeling haalbaarheid
- Financieringsbron aanwijzen
- Aanwijzen verantwoordelijke voor vervolg
- Planontwikkeling
- Bouwplannen
- Inspraak
- Bouwvergunning
- Bouw
- Publicatie
- Opleveren
- Zorgdragen voor beheer
- Afhandeling vervolgaanvragen voor fietsparkeervoorzieningen

Toelichting en kostenraming

Minder ruimtelijke mogelijkheden door het schuinparkeren aan één zijde van de straat.

Genormdeerde mini's / nietjes zijn niet inpasbaar.

Alleen inpasbaar indien per huisnummer 1 tot 2 nietjes parallel aan de gevel worden geplaatst.

Ruimtelijke beperkingen gevel: door de voordeuren en geveltuintjes kan niet de volledige breedte van de gevel benut worden.

Om de norm in te kunnen passen staan voor veel huisnummers 1 of 2 nietjes. Dit beïnvloedt het straatbeeld.

Mogelijke oplossing is het niet realiseren alle nietjes die nodig zijn, maar kiezen voor een gedeeltelijke realisatie op aanvraag van bewoners.

In dat geval is de norm in de praktijk niet in te vullen

Midi's (fietsstrommels):

Deze zijn op straat inpasbaar (zie tekening). Er blijft voldoende loopruimte over op het trottoir. Nadeel: stedenbouwkundigen in het stadsdeel zien problemen bij het plaatsen van fietstrommels in het straatbeeld.

Maxi / bewonersstallingen inpandig

Er worden mogelijkheden onderzocht om meer inpandige bewonersstallingen te realiseren. Afhankelijk van het aantal fietsen dat inpandig gestald kan worden kunnen ook bewoners van andere panden toegang krijgen tot de fietsenstalling. Ook moet in dat geval het beheer nader worden uitgewerkt. Het realiseren van een maxi / inpandige bewonersstalling is het meest lastige onderdeel vanwege ruimtebeslag en procedures.

fietsparkeervoorziening	typering	aantal fietsen per type voorziening	aantal voorzieningen (norm als basis)	kosten voorziening per type voorziening		totale kosten	
				minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
mini	nietje	2	69	• 150	• 150	• 10.350	• 10.350
midi	trommel	5	4	• 300	• 500	• 1.200	• 2.000
maxi*	buurtstalling	50	0	• 25.000	• 25.000	• 0	• 0
						• 11.550	• 12.350

* herinrichting bestaand pand (verbouwings- en investeringskosten), exclusief aankoop- en exploitatiekosten