

Fietsparkeernota 2012 - 2014

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

VOORWOORD

De fiets is het ideale vervoermiddel in de stad. De fiets is niet alleen snel, stil en schoon, fietsen is ook gezond en het verplaatsen per fiets levert weinig gevaar op voor andere verkeersdeelnemers. Een groot pluspunt is ook dat het stallen van de fiets relatief weinig ruimte kost.

Doordat we met zijn allen steeds meer gaan fietsen, en steeds vaker beschikken over meer fietsen, dreigt de openbare ruimte echter overvol te raken met grote aantallen fietsen. De problemen doen zich overal voor, maar vooral in buurten waar de fiets favoriet is, is er weinig ruimte op straat om de fiets te parkeren. In de Nederlandse binnensteden wordt het probleem de laatste jaren steeds nijpender. We willen het fietsen graag populair houden omdat het zoveel voordelen heeft, maar zonder maatregelen dreigt met name in de vooroorlogse wijken en in de winkelgebieden een 'fietsparkeerinfarct'. Door alle fietsen raken de straten verstopt met als reëel risico dat de fiets aan populariteit gaat verliezen.

Onlangs werd door het Fietsberaad - een landelijk kenniscentrum voor fietsbeleid - opgemerkt dat bij het ontwikkelen van een effectieve aanpak zich een aantal verschillen met het autoparkeren wreken. Ten eerste komt de markt nauwelijks met oplossingen vanwege de geringe bereidheid bij fietsers hiervoor te betalen, en ten tweede zijn fietsen ongrijpbaar door het ontbreken van een nummerbord. Handhaving op fout en lang parkeren is hierdoor ingewikkeld.

Binnen deze beperkingen gaat het Stadsdeel zich tot het uiterste inspannen om met een mix van extra voorzieningen, het weghalen van wrakken en bewustwording bij de fietser de fietsenchaos te bestrijden. Een belangrijke rol is weggelegd voor de fietser zelf. Die moet gedisciplineerder worden en niet zomaar fietsen neerkwakken én fietsen die niet gebruikt worden tijdig naar de stortplaats brengen.

In deze nota vindt u tal van acties en maatregelen, waarvoor extra geld is uitgetrokken om de komende jaren de dreigende fietsparkeerchaos effectief aan te pakken.

Dirk de Jager
Portefeuillehouder openbare ruimte

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting beleidsregels		
1.	Inleiding	10
1.1	Aanleiding	10
1.1	Doelstelling	10
1.2	Opbouw en leeswijzer	11
2.	Beleidskaders	
2.1	Landelijk Beleidskader	12
2.2	Stedelijk Beleidskader	12
	2.2.1. <i>Structuurvisie Amsterdam 2040</i>	12
	2.2.2. <i>Meerjarenbeleidsplan 2011 - 2014</i>	12
	2.2.3. <i>Beleidskader Fietsparkeren publiekstrekkende bestemmingen</i>	13
2.3	Beleidskader stadsdeel West	13
	2.3.1. <i>Coalitieakkoord "Buiten in West"</i>	13
	2.3.2. <i>Programma Bereikbaarheid</i>	14
	2.3.3. <i>Aangenomen moties fietsparkeren</i>	14
	2.3.4. <i>Beleid voormalige stadsdelen</i>	14
3	Fietsparkeren in woonbuurten	16
3.1	Stand van zaken	16
3.2	Benodigde fietsparkeercapaciteit	18
	3.2.1. <i>Fietsparkeernorm</i>	18
	3.2.2. <i>Naar een geharmoniseerde fietsparkeernorm voor West</i>	18
3.3	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit	19
	3.3.1. <i>Regels plaatsing fietsenrekken</i>	19
	3.3.2. <i>Overige plaatsingscriteria</i>	20
	3.3.3. <i>Benodigd aantal fietsparkeerplekken per buurt</i>	20
	3.3.4. <i>Totale fietsparkeercapaciteitsuitbreiding</i>	24
	3.3.5. <i>Herschikking rekken</i>	24
	3.3.6. <i>Bijplaatsen op aanvraag</i>	24
3.4.	Het parkeren van bakfietsen, brommers en scooters	25
3.5.	Keuze voor een fietsparkeersysteem	26
	3.5.1. <i>Toegepaste systemen in de voormalige fusiestedsdelen</i>	26
	3.5.2. <i>Fietsparkeur</i>	26
	3.5.3. <i>Beoordeling fietsparkeersystemen</i>	27
	3.5.4. <i>Keuzevoorstel</i>	28
4	Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen	29
4.1	Stand van Zaken	29
	4.1.1. <i>Voorstel aanpak probleemlocaties</i>	29
4.2	Speciale voorzieningen voor bestemmingsparkeren	31
	4.2.1. <i>Permanente voorzieningen</i>	31
	4.2.2. <i>Tijdelijke Voorzieningen</i>	32

5	Handhaving	33
5.1	Regelgeving	33
5.2	Aanpak wrakken, verlaten fietsen en ongebruikte fietsen	34
5.3	Hinderlijk, onveilig en wanordelijk geparkeerde fietsen	37
6.	Fietsparkeren in gebouwde voorzieningen	38
6.1	Inpandige fietsparkeren bij de woning	38
	6.1.1. <i>Historische schets</i>	38
	6.1.2 <i>Recente stimuleringsinitiatieven</i>	39
	6.1.3. <i>Voorstel aanpak buurtfietsenstallingen</i>	40
6.2	Inpandig parkeren bij publiekstrekkende bestemmingen	41
	6.2.1 <i>Stedelijk netwerk van stallingen (fietspunt)</i>	41
	6.2.2. <i>Voorstel aanpak stallingen bij publiekstrekkende bestemmingen</i>	41
	6.2.3. <i>Stallingen in (ondergrondse) autoparkeergarages</i>	41
7	Communicatie als beïnvloedingsinstrument	43
8	Financiële paragraaf	44

Samenvatting beleidsregels Fietsparkeernota Stadsdeel West**Fietsparkeren in woonbuurten (op straat)**

1. De geharmoniseerde fietsparkeernorm van stadsdeel West wordt 1.0 fietsparkeerplek per woning zonder berging en 0.4 fietsparkeerplek per woning met berging. Dit betekent een summiere verhoging van een tiende fietsparkeerplek per woning in Westerpark, een gelijkblijvende norm voor De Baarsjes en een lagere norm, van 1.3. naar 1.0 voor Bos en Lommer. In Oud-West is voor de fusie geen fietsparkeernorm ontwikkeld en vastgesteld;
2. De fietsparkeernormen worden de komende jaren ingezet als:
 - instrument voor het geven van een indicatie van de benodigde stallingscapaciteit in stedelijke vernieuwings- en herinrichtingsprojecten en bij proactieve en reactieve (op aanvraag) uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit.
Daar waar ruimte en behoefte is, kan naar boven worden afgeweken;
 - middel om duidelijkheid te scheppen naar de burger over de gewenste fietsparkeercapaciteit;
3. Het stadsdeel gaat proactief bijplaatsen op die plekken waar de bestaande capaciteit niet voldoet aan de normcapaciteit. Gestreefd wordt naar uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen totdat de normcapaciteit gehaald wordt. Indien dit niet ruimtelijk inpasbaar is, wordt ernaar gestreefd om de norm zo dicht mogelijk te naderen. Buurten met een hoge urgentie (hoge fietsparkeerdruk en lage capaciteit) krijgen prioriteit, waarbij eerst wordt gekeken naar locaties bij overbezette rekken;
4. Indien de fietsparkeercapaciteit op straat naar de geschatte waarde per buurt zou moeten stijgen, betekent dit een toename van de in 2011 getelde 49.946 naar 69.788 fietsparkeerplekken. Het aantal plekken moet dan met 19.842 (40%) stijgen. Als we ervan uitgaan dat een fietsparkeerplek circa 1,5 m² inneemt, volgt hieruit dat de capaciteitstoename van fietsparkeerplaatsen een beslag legt op de openbare ruimte van circa 29.763 m². Dit is ongeveer vergelijkbaar met de oppervlakte van 5 voetbalvelden, waarvan op voorhand kan worden gesteld dat dit niet haalbaar is gezien de beperkte openbare ruimte, zeker in buurten waar de vraag naar fietsparkeerplekken het grootst is. Daarom wordt niet gestreefd naar een toename van 40 %, maar naar een toename van 20% t.o.v. de huidige capaciteit (ca. 10.000 plekken), waarbij de toevoeging van 5.000 extra fietsparkeerplekken tot en met 2014 minimaal gerealiseerd kan worden.
5. Alle rekken met een onderbezetting (0-50%) in de avonduren worden in overleg met de afdeling Wijken herschikt, tenzij er zich in de nabijheid een publieksaantrekkende functie bevindt, waarvoor overdag fietsparkeervoorzieningen nodig zijn;
6. Nieuwe beleidsafspraken worden gemaakt dat voor het plaatsen van een rek een aanvrager of het stadsdeel geen toestemming hoeft te vragen aan de bureaus (ook niet een bovenbewoner aan de benedenverdieping). Inspraak over ingeburgerd straatmeubilair is niet alleen onnodig, maar ook procesvertragend. Het grotere maatschappelijke belang als goede toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen en het gebruik van de fiets, weegt hier zwaar. Tegen de

plaatsing bestaat geen bezwaarmogelijkheid. Alleen verzoeken met een zwaarwegend karakter kunnen achteraf aanleiding geven om de situatie te herstellen. Dit betekent dat we de gangbare werkwijze met betrekking tot fietsenrekaanvragen in Bos en Lommer en De Baarsjes niet zullen voortzetten;

7. Bij herinrichtingsplannen van de openbare ruimte wordt de materiaalkeuze beperkt tussen het RVS nietje met antidiukelstang en het in Oud-West op grote schaal toegepaste rek de Tulp. Deze keuze wordt gemaakt onder voorbehoud van toekomstige stedelijke materiaalkeuzes in het belang van meer eenheid en samenhang in de inrichting van de openbare ruimte (Puccini). Ook is een combinatie van beide soorten mogelijk binnen een project;
8. Op locaties waar het (lang) parkeren voor bewoners en het (kort) parkeren bij publiekstrekkende bestemmingen elkaar raken (winkelstraten) wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen het bewoners- en bezoekersbelang.
9. Bij het opstellen van herinrichtingsplannen wordt rekening gehouden met het bieden van fietsparkeergelegenheid voor bakfietsen, brommers en scooters. Per herinrichtingslocatie wordt beoordeeld of de aanwezigheid van geparkeerde bakfietsen, brommers en scooters aanleiding geeft om parkeervoorzieningen voor deze vervoersmiddelen in het ontwerp op te nemen. Op een locatie waar gekozen wordt voor het nietje, kunnen er extra nietjes boven de norm worden geplaatst voor het parkeren van bakfietsen, brommers en scooters. Op locaties waar gekozen wordt voor een rek, kan het nodig zijn om aparte parkeervoorzieningen voor deze vervoersmiddelen in het ontwerp op te nemen. In het nog op te stellen Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) zal aandacht worden besteed aan parkeervoorzieningen voor deze categorie vervoersmiddelen.

Bestemmingsparkeren

10. Er wordt in winkelstraten rekening gehouden met de effecten van publiekstrekkende bestemmingen door ingestate fietsparkeerstroken aan te leggen of systemen die niet geschikt zijn voor het vastketenen van de fiets. Hierdoor zijn deze voorzieningen niet aantrekkelijk voor het lang parkeren van de fiets.
11. In West worden de volgende bestemmingslocaties gekenmerkt door een hoge fietsparkeerdruk, weinig ruimte en extreme overlast door losgestalde fietsen:
 1. Overtoom (hoek Stadhouderskade, beide Albert Heijns)
 2. Kinkerstraat (Albert Heijn en Hema)
 3. Bilderdijkstraat (Albert Heijn en Dirk v.d. Broek)
 4. Postjesweg (Albert Heijn)
 5. Frederik Hendrikstraat (Albert Heijn)
 6. Hugo de Grootplein
 7. Bos en Lommerweg (voor stadsdeeltkantoor en Albert Heijn)
 8. Jan Evertsenstraat
 9. Jan van Galenstraat (Albert Heijn)
 10. Gulden Winckelplantsoen (Albert Heijn)
 11. Postjesweg (Albert Heijn)

Voor deze locaties wordt een actieplan opgesteld, waarin per locatie een gebalanceerde mix

van maatregelen wordt voorgesteld, waaronder uitbreiding van (specifieke) voorzieningen, communicatie en handhaving.

12. Er wordt in een woonbuurt met een hoge urgentie en in een winkelstraat geëxperimenteerd met handhaving van ongebruikte fietsen.
13. In de Kinkerstraat wordt tevens geëxperimenteerd met een 'dubbelgebruikregime' voor parkeerplaatsen: een parkeerdeelplek. Tijdens de openingstijden van de winkel(s) zijn specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk voor het parkeren van fietsen en bromfietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor auto's van vergunninghouders en bezoekers.

Handhaving

Fietswrakken, verlaten fietsen en weesfietsen

14. In de periode 2012 – 2014 wordt doorgegaan met de in 2011 ingezette intensivering van de verwijdering van de wrakken/verlaten fietsen binnen het reguliere budget. Er worden bewonersacties gehouden door de Handhaving om met bewoners verlaten fietsen te identificeren.
15. Het stadsdeel gaat een pilot uitvoeren met de verwijdering van ongebruikte fietsen in woon- en winkelstraten. Zowel de Kinkerstraat, als de Erasmusparkbuurt West en de Cremerbuurt zijn al aangewezen als plekken waar de fiets niet langer dan zes weken mag worden geparkeerd. Behalve op het centraal station is met het verwijderen van ongebruikte fietsen nog weinig ervaring opgedaan in Amsterdam. Op de bovengenoemde locaties wordt een tie-rap aangebracht aan het wiel van alle gestalde fietsen. Zo'n tie-rap wordt ongemerkt door de eigenaar verbroken als de fiets in gebruik wordt genomen en levert geen hinder op voor de gebruiker. Na een week worden de fietsen gecontroleerd en indien de tie-rap niet verbroken is, wordt de fiets gestickerd en na zes weken verwijderd. Het voordeel van de aanpak van ongebruikte fietsen is dat fietsen die grote kans maken om een wrak te worden, al in een eerder stadium uit de rekken worden verwijderd.
16. Indien de pilot positief wordt geëvalueerd, wordt de verwijdering van ongebruikte fietsen verder uitgerold over het stadsdeel. Een experiment met een gecombineerde aanpak van ongebruikte fietsen, wrakken en verlaten fietsen behoort tot de mogelijkheden. Op deze wijze kunnen bijvoorbeeld gericht fietsen worden weggehaald waarvan aanwezige kenmerken doen vermoeden dat het ongebruikte fietsen zijn. Bij deze methode worden alleen de zichtbare ongebruikte fietsen weggehaald.
17. Na de uitvoering van het bijplaatsingsplan worden buurten waar de normcapaciteit wegens gebrek aan ruimte niet benaderd kan worden, extra vaak gecontroleerd op fietswrakken.

Hinderlijk en onveilig geparkeerde fietsen

18. In de winkelstraten kan een verbod op het plaatsen van fietsen buiten de rekken overwogen worden als er voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn voor kort- en langparkeren.

Inpandig fietsparkeren*Inpandig fietsparkeren bij de woning*

19. De in juli 2011 vastgestelde subsidieregeling inpandige fietsenstallingen stadsdeel West (investeringssubsidie) wordt voortgezet. Met deze subsidie stimuleert het stadsdeel de modernisering van bestaande en de realisering van nieuwe buurtfietsenstallingen.

20. Het stadsdeel gaat actief de kansen verkennen voor de realisering of uitbreiding van buurtstallingen. In samenwerking met corporaties wordt verkend welke ruimtes zich lenen voor ingebruikname als buurtfietsenstalling voor de eigen bewoners en mogelijk ook andere geïnteresseerde bewoners. Ook wordt er nagegaan in hoeverre panden van particuliere eigenaren zich lenen voor omzetting in buurtfietsenstallingen, die op de markt 'incourant' genoemd worden. Afhankelijk van de marktwaarde van de betreffende ruimtes, bestaan wellicht mogelijkheden voor exploitatie als fietsenstallingen.

Inpandig parkeren bij publieksaantrekkende bestemmingen

21. Het stadsdeel zal in overleg treden met de centrale stad om op cruciale knelpunten (de winkelgebieden) de mogelijkheid te verkennen voor een fietspunt. Indien de centrale stad aan het verzoek van het stadsdeel in de verdeling van de middelen geen prioriteit geeft, gaat het stadsdeel onderzoeken of het haalbaar is zelf een gratis bewaakte stalling voor bezoekersparkeren te realiseren en te exploiteren. Volgens opgave van de centrale stad is de investeringsnorm €3.300,- per inpandige fietsparkeerplek. Het beheer kan worden uitbesteed aan organisaties als Stichting Werkprojecten Amsterdam (SWA) of Pantar.

22. Het stadsdeel gaat inzetten op de realisering van een fietsenstalling in nieuw te bouwen garages voor het lang parkeren van auto's

Communicatie als beïnvloedingsinstrument

23. De samenwerking met de centrale stad en andere stadsdelen wordt geïntensiveerd m.b.t. het opstellen van een stedelijk communicatieplan gericht op bewustwording van het fietsparkeergedrag en de effecten die het heeft voor overige gebruikers.

24. Communicatie is een belangrijk element in de actieplannen aanpak fietsparkeeroverlast bij publiekstreckende voorzieningen, die op piektijden gekenmerkt worden door extreem hoge fietsaantallen en hinderlijk geplaatste fietsen.

25. Er wordt ingezet op het verbeteren van de stedelijke communicatiemiddelen in de bestuursrechtelijke handhaving.

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De fiets is van onschatbare waarde in het Amsterdamse vervoersconcept. Dankzij het hoge aandeel van de fiets in het vervoer is de stad relatief goed bereikbaar en tevens relatief schoon en leefbaar. Stadsdeel West ziet het als een uitdaging om West bereikbaar te houden en wil tegelijk voorzien in een prettig leefklimaat. Auto's dienen daarom zoveel als mogelijk uit het straatbeeld te verdwijnen. De reiziger wordt met een samenhangend pakket aan activiteiten en maatregelen verleid om minder gebruik te maken van de auto en andere mobiliteitskeuzes te maken, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

De afgelopen 20 jaar is het aandeel van de fiets voor verplaatsingen van inwoners van West al met sprongen toegenomen. Van alle ritten in stadsdeel West werd in 1990 22% fietsend afgelegd, in 2000 werd gemiddeld 28% met de fiets gedaan, en in 2008 was het aandeel van de fiets gegroeid naar 32%. Ook beschikken steeds meer bewoners over een eigen fiets. In 1990 had 56% van de inwoners van West boven de 12 jaar een eigen fiets, in 2000 was dit al 65%; in 2008 was het percentage fietsbezitters gegroeid naar 74%.

Het groeiende gebruik van de fiets heeft voor de verdeling van de openbare ruimte consequenties. Eén daarvan is de steeds groter wordende behoefte aan ruimte voor het parkeren van de fiets. In de schaarse openbare ruimte van West concurreert de stallingsruimte voor fietsen met de geparkeerde auto, groen, en alle andere functies die om ruimte vragen.

Als we de koers niet ingrijpend wijzigen en het parkeren van de fiets niet zichtbaar verbeteren, loopt het stadsdeel het risico dat de door de geparkeerde fiets veroorzaakte fysieke en visuele overlast in hevigheid toeneemt, waardoor het imago van de fiets schade oploopt en de openbare ruimte aan kwaliteit inboet. Daarnaast bestaat de kans dat het fietsgebruik negatief wordt beïnvloed door de fietsparkeerproblematiek. Daarom worden in deze nota duidelijke keuzes ten behoeve van het fietsparkeren gemaakt en wordt er ingezet op een totaalplan waarbij op verschillende fronten de aanval wordt ingezet tegen de groeiende fietsparkeerproblematiek in stadsdeel West.

Het realiseren van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen is een belangrijke voorwaarde om de waardering van bewoners voor de fiets te behouden. Differentiatie in voorzieningen is nodig om het aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag. Fietsparkeervoorzieningen zijn namelijk onmisbaar in de strijd tegen fietsdiefstal, zorgen voor een ordelijk en visueel aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte en nemen fysieke hinder van chaotisch gestalde fietsen voor voetgangers, rolstoelers en andere gebruikers van de openbare ruimte weg.

Het stadsdeel staat voor de opgave om het aantal voorzieningen evenwichtig en naar behoefte uit te breiden. Door fietsparkeerbeleid op te stellen, kan het stadsdeel invloed uitoefenen op het bevorderen van het fietsgebruik, het verbeteren van de bereikbaarheid van bestemmingen, het tegengaan van fietsdiefstal en beschadigingen en het verhogen van de kwaliteit en functionaliteit van de openbare ruimte.

1.2. Doelstelling

Het stadsdeel wil de fietsparkeercapaciteit beter beschikbaar houden voor de frequente gebruiker, door het verwijderen van fietsen die onnodig beslag leggen op de capaciteit en uitbreiding van de bestaande capaciteit. De parkeervoorzieningen worden beter afgestemd op de brede fietsenvariëteit van tegenwoordig.

Daar staat tegenover dat ook de fietser zich meer bewust moet gaan worden van zijn/haar eigen gebruik van de openbare ruimte. Deze ruimte is niet onbeperkt en aanpassing van het parkeergedrag is noodzakelijk. De uitdaging is om een substantiële toename van de fietsparkeercapaciteit te bereiken door een juiste samenhang van uitbreiding, handhaving, bewustwording en gedrag.

1.3 Opbouw en leeswijzer

Deze nota heeft vier thema's: 1. fietsparkeren op straat, 2. communicatie als beïnvloedingsinstrument, 3. handhaving en 4. inpandige fietsparkeren.

In het stadsdeel kunnen twee soorten fietsparkeerknelpunten op straat worden onderscheiden die gekenmerkt worden door een eigen gebiedsgebonden dynamiek en een specifieke aanpak vergen. Het gaat om fietsparkeren in woonbuurten en fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen. Deze beide fietsparkeerknelpunten worden in deze notitie apart behandeld. Ook bij het inpandige fietsparkeren zijn er grofweg twee vormen met een eigen benaderingswijze: het parkeren aan de woonzijde en het parkeren in publiekstreckende voorzieningen.

Voorafgaand aan de hoofdthema's wordt in Hoofdstuk 2 het beleidskader geschetst. In het grijze tekstkader, dat zich op de eerste pagina's van deze notitie bevindt, zijn alle beleidsafspraken samengevat.



Hoofdstuk 2. Beleidskaders

2.1 Landelijk beleidskader

Sinds het eind van de jaren zeventig is er op rijksniveau aandacht voor een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur van fietsroutes. Voor het parkeren van de fiets was in de begindagen nog weinig aandacht. In het project “Masterplan Fiets” van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is tussen 1990 en 1997 gewerkt aan kennisontwikkeling over fietsparkeren. In de nota Mobiliteit uit 2006 is als beleidslijn vastgelegd dat gemeenten fietsers een aantrekkelijk alternatief voor de auto moeten bieden door onder andere te zorgen voor voldoende, goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste plek. Tevens heeft de Rijksoverheid een belangrijke rol gespeeld in de realisatie van het programma “Ruimte voor de Fiets” dat gericht is op het verbeteren van fietsparkeren bij stations.

2.2 Stedelijk beleidskader

2.2.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

In de structuurvisie Amsterdam 2040 is de visie op de ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor de hele gemeente beschreven tot het jaar 2040. Voor de stadsdelen is deze visie als richting meegegeven voor het te voeren beleid. De structuurvisie benoemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen als een groeiend probleem. Deze ruimtebehoefte is al heel groot rond stations en op pleinen en straten met uitgaans- en winkelfuncties. De openbare ruimte is op steeds meer plaatsen in de stad niet meer toereikend om de groei van het aantal geparkeerde fietsen op straat op te vangen zonder dat dit leidt tot aantasting van de gebruikskwaliteit. Er zal in de toekomst dus meer parkeergelegenheid in gebouwen en in ondergrondse voorzieningen gecreëerd moeten worden. Hiervoor zal voldoende ruimte moeten worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Voorwaarden hiertoe in bestemmingsplannen zijn wenselijk. Voor fietsenstallingen bij OV-knooppunten zijn in de structuurvisie ruimtereserveringen gedaan.

2.2.2 Meerjarenbeleidsplan fiets 2011 - 2014

In het najaar 2011 is het concept meerjarenbeleidsplan fiets 2011 – 2014 besproken in het portefeuillehoudersoverleg. Het stedelijk beleid is met name gericht op OV-knooppunten en NS-stations. Als doel is gesteld om 2.000 fietsparkeerplekken te realiseren bij OV-knooppunten tot 2015 (exclusief NS-stations) en het aantal lang geparkeerde fietsen bij NS-stations terug te brengen van circa 10-15% in 2011 tot maximaal 5% in 2013 bij alle NS-stations. Het aandeel fietswrakken en verlaten fietsen wil men terugbrengen van circa 10% van alle geparkeerde fietsen¹ tot maximaal 5% in 2013. Het advies van de hoofden van de afdelingen Handhaving is om te streven naar 5% fietswrakken en verlaten fietsen in 2012.. Tevens worden de werkwijzes en handavingsregimes voor fietsparkeren geharmoniseerd;

¹ Inventarisatie fietswrakken en verlaten fietsen in opdracht van DIVV september 2011

2.2.3. Beleidskader Fietsparkeren publiekstreckende bestemmingen (2007)

Het beleidskader richt zich op fietsparkeren bij publiekstreckende voorzieningen met een stedelijke of regionale functie, zoals winkelgebieden, uitgaanslocaties, metrostations en regionale bushaltes. Het beleidskader biedt tevens een toetsingskader voor de realisering van nieuwe bewaakte stallingen en daarbij horende beheersmaatregelen. Dit stedelijke beleidskader is *niet* gericht op stallingen voor bewoners, bij NS-stations of grote solitaire publiekstreckende voorzieningen, omdat dit de verantwoordelijkheid is van de stadsdelen, respectievelijk ProRail dan wel de desbetreffende exploitanten (theater, bioscoop, zwembad, etc).

2.3 Beleidskader stadsdeel West

2.3.1. Coalitieakkoord 'Buiten in West'

Het Dagelijks Bestuur ziet het als een uitdaging om West goed bereikbaar én leefbaar te houden door het stimuleren van het fietsgebruik als alternatief voor het gebruik van de auto. Het stadsdeel geeft hieraan invulling door te investeren in veilige fietsroutes en door het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplekken in woonstraten en overbelaste plekken in winkelstraten, zonder dat dit ten koste gaat van parkeerplekken voor auto's en de toegankelijkheid van gebieden met een hoge parkeerdruk. Tot slot is afgesproken om de fietsparkeernorm van het voormalige stadsdeel Westerpark van 0.9 fietsparkeerplek per woning tot de harmonisering van de fietsparkeernormen te hanteren in West.



2.3.2. Programma Bereikbaarheid

De doelstellingen van het coalitieakkoord op het gebied van mobiliteit zijn uitgewerkt in het programma Bereikbaar West. Hierin is als centraal thema opgenomen: verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers in West. Het stadsdeel oefent met concrete projecten uit het programma Reiswijzer West invloed uit op de mobiliteitsbehoefte. In dit kader wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd als alternatief voor de auto en als vervoermiddel in het voor- en natransport naar de ringparkeerplaatsen. Het succes van de fiets is mede afhankelijk van de parkeermogelijkheden voor de fiets. In het programma zijn daarom subdoelstellingen opgenomen die betrekking hebben op het fietsparkeren: het verwijderen van fietswrakken, de uitbreiding van de capaciteit op straat en een toename van inpandige buurtstallingen. De uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen op straat kan ook gedeeltelijk gerealiseerd worden in buurten met weinig ruimte door het opheffen van autoparkeerplaatsen op het maaiveld en deze te compenseren in parkeergarages of parkeerplaatsen op afstand van de woning.

2.3.3. Aangenomen raadsmoties fietsparkeren.

Bij de behandeling van de perspectievennota van stadsdeel West in juni 2011 zijn twee moties over fietsparkeren door de Deelraad aangenomen die in lijn zijn met de ideeën en voorgestelde aanpak van het fietsparkeren bij het Dagelijks Bestuur.

Motie van de raadsleden Tom Leest en Tjakko Dijk:

- Het vereenvoudigen en versnellen van het proces voor het aanvragen en plaatsen van fietsenrekken al dan niet in afstemming met de centrale stad;
- als doel te stellen minimaal 5000 extra beschikbare fietsparkeerplekken te creëren door het weghalen van weesfietsen dan wel het plaatsen van extra fietsenrekken;
- de kosten hiervoor mee te nemen bij het opstellen van de begroting voor 2012.

Motie van de raadsleden Niels Smit en Christa de Visser:

- bij het opstellen van de programmabegroting 2012 binnen Programma 3 Verkeer en infrastructuur prioriteit te geven aan fietsparkeren;
- een norm te formuleren voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat in West per woning beschikbaar moet zijn;
- de 10 locaties in West te identificeren waar de fietsparkeerproblematiek het grootst is, en daar passende maatregelen te treffen die het behalen van de norm dichterbij brengt.

2.3.4. Beleid voormalige stadsdelen

Nota Fietsparkeerbeleid Stadsdeel Bos en Lommer 2007

In Bos en Lommer lag de nadruk op het voorzien in meer en betere stallingsvoorzieningen bij de woning met als doel bewoners over de streep te trekken om te investeren in een goede en comfortabele fiets. Om een inschatting te kunnen geven van de gewenste fietsparkeercapaciteit werd de Amsterdamse fietsparkeernorm van 1,3 per woning zonder berging en 0.5 voor een woning met berging als indicatie voorgesteld. Daarnaast werd het plan ontvouwd om in 10 jaar 3490 bestaande fietsenrekplekken te vervangen door plekken met "fietsparkeer" en 1.600 plekken in vier jaar toe te voegen tot een totaal van 5090 fietsparkeerplekken. Tevens werd voorgesteld om de bruikbaarheid van de rekken te verhogen door een verruiming van de definitie fietswrak. Daarnaast stond de renovatie van drie fietsenstallingen op het programma en een onderzoek naar (incourante) bedrijfsruimtes die mogelijk geschikt zijn voor een stalling met als specifieke zoeklocaties: Gibraltarbuurt, de Erasmusparkbuurt, de Admiraal de Ruijterweg en Landlust.

Fietsparkeerplan stadsdeel Westerpark 2005 - 2010

In 2000 werd in Westerpark fietsparkeerbeleid opgesteld, dat op het punt van fietsparkeernormen en inpandige stallingen in bovenstaande notitie uit 2005 geactualiseerd is. De oude norm van Westerpark uit 2002 werd naar aanleiding van het stedelijke voorstel verhoogd naar 0.9 per woning zonder berging en van toepassing verklaard voor herinrichtingsplannen. Tevens werd voorgesteld om voor nieuwbouw met bergingen de stedelijke normmarge 0.3 – 0.5 over te nemen. Er werd ook stevig ingezet op de uitbreiding van buurtstallingen door extra capaciteit beschikbaar te stellen om actief op zoek te gaan naar geschikte ruimtes en budget voor de (co)financiering van de subsidieregeling inpandige buurtstallingen, hetgeen geleid heeft tot een viertal nieuwe stallingen en modernisering van een aantal verouderde stallingen.

Stadsdeel Oud-West

Naar aanleiding van het initiatiefvoorstel van GroenLinks werd in Oud-West in 2009 per buurt geïnterviewd hoeveel fietsen er in totaal op straat stonden met een onderverdeling naar fietsen die in een rek waren geparkeerd en die losgestald waren. Er werd berekend dat er nog 1.723 fietsparkeerplaatsen op het maaiveld moesten worden toegevoegd om 80% van alle fietsen die op straat staan een plek in een voorziening te kunnen bieden. Hier zijn circa 1.300 plekken van gerealiseerd, waarvoor 25 autoparkeerplaatsen zijn opgeheven, waaronder autoparkeerplaatsen bij de Hema in de Kinkerstraat. Deze 25 autoparkeerplaatsen hebben in totaal ruimte gemaakt voor 250 fietsparkeerplekken.

Stadsdeel De Baarsjes

Gezien de hoge druk op de beperkte openbare ruimte en het hoge aandeel allochtone bewoners werd in de Baarsjes een norm van 1.0 (0.3 lager dan de dIVV-norm) gehanteerd als maatstaf om te beoordelen of er voldoende rekken waren. De ambitie werd uitgesproken om meer parkeerplaatsen voor auto's ondergronds te realiseren, de openbare ruimte te verbeteren en daarbij de afweging te maken hoeveel extra fietsparkeerplekken gerealiseerd konden worden. Voor het bestemmingsparkeren werd een pilot met een fietsparkeervak voorgesteld op het brede trottoir bij de Albert Heijn in de Jan van Galenstraat. Fietsbandklemmen en een rode loper werden als maatregelen genoemd om de overlast van kortparkeren in te perken bij de Albert Heijn aan de Postjesweg. Daarnaast werd het plan voorgesteld om de corporaties actief aan te schrijven om te zoeken naar mogelijke locaties voor inpandige fietsenstallingen en de bestaande stallingen te vragen naar mogelijkheden voor uitbreiding.

Hoofdstuk 3. Fietsparkeren in woonbuurten

3.1 Stand van zaken

In begin 2011 is een telling uitgevoerd van alle geparkeerde fietsen in West, waarbij een onderscheid is gemaakt naar fietsen in en buiten het rek, fietswrakken en bakfietsen. Per buurt is de fietsparkeerdruk weergegeven. De fietsparkeerdruk is door Goudappel Coffeng gedefinieerd als : *het percentage van het totaal aantal getelde fietsen ten opzichte van de fietsparkeercapaciteit*².

Belangrijkste bevinding van deze telling is dat de fietsparkeerdruk in vrijwel alle buurten in stadsdeel West hoger is dan 100%. In sommige buurten, met name in Oud-West, worden waardes boven de 200% gehaald. De gemiddelde fietsparkeerdruk bedraagt 157% hetgeen betekent dat er voor ruim een derde van alle fietsen die op straat staat geen plek is in een fietsparkeervoorziening. Op bladzijde 15 is de fietsparkeerdruk per straatsectie in kaart gebracht. Duidelijk is dat het capaciteitstekort in alle buurten van West in meer of mindere mate voelbaar is. Op veel locaties domineert zelfs de geparkeerde fiets het straatbeeld, terwijl bewoners en bezoekers toch een structureel tekort aan voldoende en goede voorzieningen voor de eigen fiets ervaren.

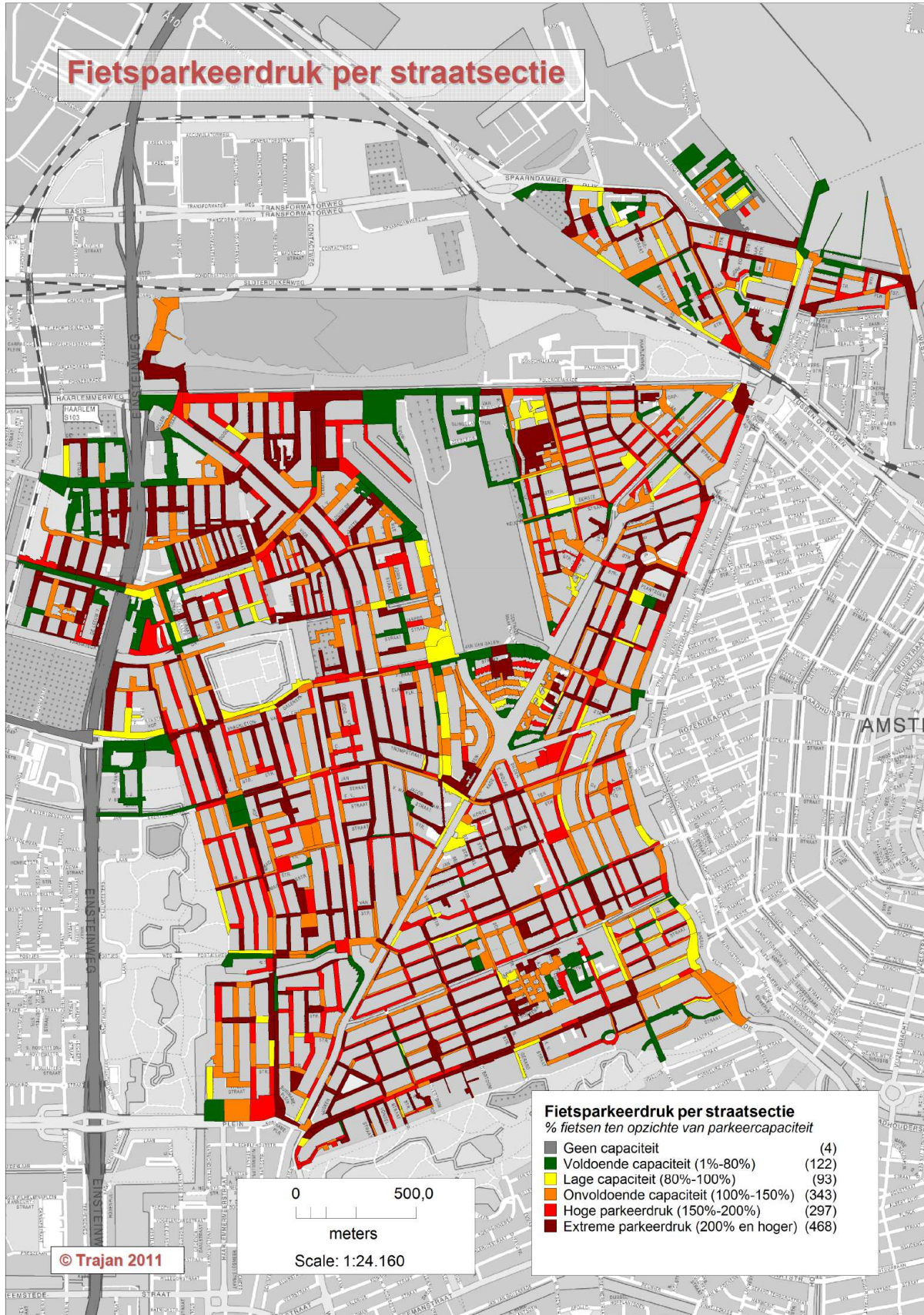
3.1.1. Klachten en meldingen van bewoners

In buurtoverleggen komt de vervuiling van de rekken door wrakken en de plaatsing van meer rekken en nietjes veelvuldig ter sprake. Het onderwerp komt vaak aan bod in de verschillende buurtagenda's.

De meldingen over fietswrakken worden niet apart geregistreerd, maar vallen onder de categorie auto/ brom (fiets)-wrakken. In 2010 zijn 840 meldingen geregistreerd in deze categorie. Na meldingen over grofvuil en het onderhoud van straten, stoepen en fietspaden zijn de meldingen over wrakken de meest voorkomende. Aangenomen wordt dat het merendeel van deze wrakmeldingen handelt over fietswrakken.

In stadsdeel Centrum is recent onderzoek uitgevoerd naar ongebruikte fietsen. Hieruit kwam naar voren dat ruim de helft van de respondenten (55%) de op straat geparkeerde fietsen die niet meer gebruikt lijken te worden als een (zeer) groot probleem ervaart. De fietsen zorgen volgens de ondervraagde Amsterdammers voor overlast door parkeerplaatsen onnodig te bezetten, het straatbeeld te vervuilen en de doorgang te blokkeren. Ruim zeven van de tien Amsterdammers vindt dat de gemeente (heel) streng moet optreden tegen ongebruikte fietsen en 8% is voor een (heel) soepele aanpak

² Goudappel Coffeng (2010) Leidraad fietsparkeren Ede: CROW



3.2. Benodigde fietsparkeercapaciteit

3.2.1 Fietsparkeernorm

Een fietsparkeernorm geeft een objectieve indicatie van het gewenste aantal parkeerplekken per eenheid in nieuwe situaties. De norm kan ook als hulpmiddel worden gebruikt om een indicatie te krijgen op welke locaties bijgeplaatst dient te worden om voor alle inwoners van West het fietsparkeren idealiter te faciliteren.

De voormalige normen van de fusiestadsdelen werden gebaseerd op een in 2005 uitgevoerd onderzoek in opdracht van de centrale stad³. Voor woningen zonder berging (oudbouw) werd naar aanleiding van het onderzoek 1.3 fietsparkeerplek voorgesteld en een normmarge van 0.3 – 0.5 voor een woning met berging (nieuwbouw). De oudbouwnorm van 1.3 is zowel in De Baarsjes (1.0) en Westerpark (0.9) naar beneden bijgesteld omdat deze norm in compacte buurten niet ruimtelijk inpasbaar bleek te zijn. In Bos en Lommer, waar meer ruimte is op het trottoir in een aantal naoorlogse buurten, werd de Amsterdamse norm van 1.3 als indicatie gegeven voor het benodigd aantal fietsparkeervoorzieningen op het maaiveld. In het coalitieakkoord 'West maakt het verschil' is afgesproken om de fietsparkeernorm van voormalig stadsdeel Westerpark (0.9 per huishouden) tot de harmonisering van het fietsparkeerbeleid als richtlijn voor stadsdeel West te hanteren.

3.2.1. Naar een geharmoniseerde fietsparkeernorm voor West

De inrichting van de openbare ruimte is een samenspel vanuit vele randvoorwaarden, vereisten en invalshoeken. In dat spectrum heeft een theoretische norm alleen nut als referentiewaarde. Ruimtelijke ontwerpen zijn een product van afweging van alle afzonderlijke deelbelangen als verkeer, parkeren, groen en spelen. Toepassing van de fietsparkeernorm als harde eis kost op grote schaal parkeerplaatsen, bomen of andere groen of speelplaatsen.

Verder heeft de norm beperkte waarde omdat ook andere factoren naast het bouwjaar invloed uitoefenen op de fietsparkeerbehoefte. Uit de uitgevoerde inventarisatie fietsparkeren bleek bijvoorbeeld dat er een duidelijke positieve relatie bestaat tussen het aantal fietsen en het aantal jongeren tot 25 jaar en een duidelijk negatief verband tussen het aantal 65-plussers en het aantal fietsen (behalve in Bos en Lommer)⁴.

Gezien de groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken op straat en de groter wordende maatschappelijke druk wordt voorgesteld om de voorlopige Westnorm van 0.9 te verhogen naar 1,0 fietsparkeerplek per woning zonder berging en 0.4 fietsparkeerplek per woning met berging. Deze normen worden de komende jaren in West op 2 manieren ingezet:

1. als instrument voor het geven van een indicatie van de benodigde stallingscapaciteit in stedelijke vernieuwings- en herinrichtingsprojecten en de proactieve en reactieve (op aanvraag) uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit.
Daar waar het kan en behoefte is aan extra fietsparkeervoorzieningen, kan meer worden bijgeplaatst dan de normcapaciteit voorschrijft. Kanttekening hierbij is dat er wel een goede balans blijft tussen fietsparkeerplekken en vrije, groene openbare ruimte.
2. middel om duidelijkheid te scheppen naar de burger over de gewenste fietsparkeercapaciteit;

³ Een verschil van dag en nacht; ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam, 2005

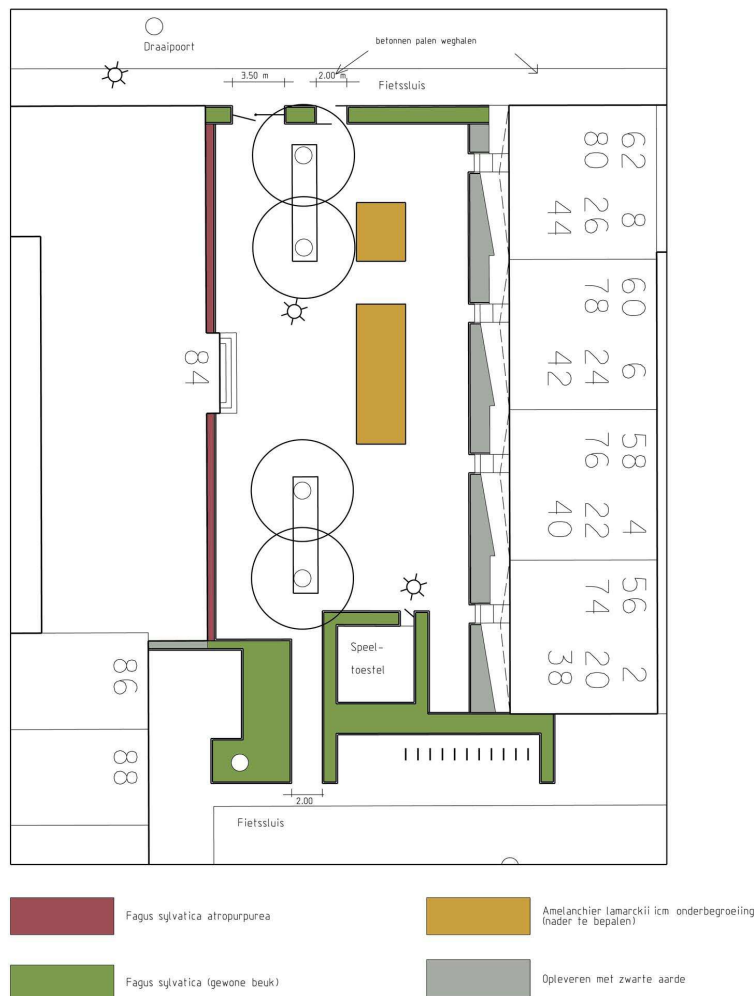
⁴ Rapportage inventarisatie fietsparken stadsdeel West, maart 2011

3.3 Uitbreiding fietsparkeercapaciteit

3.3.1. Regels plaatsing fietsenrekken

Juist op locaties met een hoge fietsparkeerdruk, blijkt er weinig of geen ruimte te zijn om bij te plaatsen. Toch wordt er niet gekozen voor het toepassen van dubbellaagse systemen in woonbuurten en winkelstraten omdat hierdoor de kwaliteit van de openbare ruimte wordt aangetast. Ook wordt er voornamelijk niet ingezet op ondergrondse automatische fietsenstallingen omdat het een zeer dure oplossing is, die niet in alle situaties aansluit op de behoefte en bovendien wegens de ondergrondse infrastructuur op veel locaties niet ingepast kan worden.

Het verwijderen van wrakken, verlaten fietsen en ongebruikte fietsen krijgt boven alles prioriteit zodat de fietsparkeervoorzieningen bruikbaar blijven. Daarnaast worden er fietsparkeervoorzieningen bijgeplaatst waarbij het behalen van de normcapaciteit richtinggevend is. Als er geen ruimte is om het rek/nietje in te passen kan er per situatie worden afgewogen of er autoparkeerplaatsen of groenvakken ingewisseld kunnen worden voor fietsparkeervoorzieningen. In sommige straten waar de fietsparkeerdruk extreem is en weinig ruimte op het trottoir kan ervoor gekozen worden om spelaanleidingen te herschikken om op bepaalde plekken meer ruimte te creëren voor fietsparkeerplekken. Volgens een nog op te stellen parkeernota kunnen autoparkeerplaatsen alleen worden opgeheven als deze binnen het vergunninggebied worden gecompenseerd. Inpassing in groenvakken kan alleen een optie zijn in groenrijke buurten. Onderstaand ontwerp van een deel van de Van Bossestraat geeft een voorbeeld op welke wijze het fietsparkeren in een groenvak kan worden ingepast).



3.3.2. Overige plaatsingscriteria

De plaatsing geschiedt op basis van de landelijke aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV);

- Indien de fietsklemmen op het trottoir worden geplaatst dienen zij dusdanig te worden geplaatst dat er minimaal 1.50 m. overblijft voor de overige gebruikers van het trottoir (voetgangers, kindwagens, rolstoelen). In de winkelstraten van Oud-West geldt een minimale doorloop van 1.80 m.;
- Fietsparkeervoorzieningen worden haaks of schuin op de trottoirband geplaatst om overlast door omgevallen fietsen op de rijweg of parkeerplaatsen te voorkomen;
- Het fietsenrek of nietje dient te passen in het straatbeeld. Een fietsparkeervoorziening wordt bijvoorbeeld niet midden op een plein geplaatst, voor een kunstwerk of een entree van een monumentaal gebouw.

3.3.3. Benodigd aantal fietsparkeerplekken per buurt

In tabel 1 zijn per buurt de benodigde extra fietsparkeerplekken in beeld gebracht door de huidige capaciteit per huishouden af te zetten tegen de gewenste normcapaciteit. De buurten zijn in de tabel op aflopende urgentie weergegeven. Een buurt met een hoge urgentie heeft een hoge fietsparkeerdruk in relatie met een lage capaciteit.

De urgentie van bijplaatsing kan worden benaderd door de fietsparkeerdruk per buurt te delen door de huidige fietsparkeercapaciteit. In tabel 1 zijn de urgentiewaardes in aflopende volgorde weergegeven. Als eerste zullen de buurten worden aangepakt die een hoge urgentie hebben. Het is het meeste zinvol om de capaciteit uit te breiden bij overbezette rekken omdat er op deze locatie veel vraag is naar parkeervoorzieningen. In tabel 2 zijn de locaties met overbezette rekken weergegeven. Om inzicht te krijgen in het benodigd aantal fietsparkeerplekken per buurt, is op basis van de gegevens die de Dienst Onderzoek & Statistiek beschikbaar heeft over de bouwperiodes per buurt een norm per buurt weergegeven. De norm bevindt zich binnen de bandbreedte 0,4 tot 1,0. Een buurt met veel woningen die gebouwd zijn tussen 1946 en 2000, het jaar waarin de verplichting om een berging te realiseren uit het bouwbesluit werd geschrapt, heeft minder fietsparkeerplekken nodig in de openbare ruimte. Deze buurt heeft een fietsparkeernorm tussen de waarde 0,4 en 0,7, afhankelijk van de verhouding woningen met en zonder bergingen. Omgekeerd heeft een buurt met veel woningen die voor 1945 zijn gebouwd een fietsparkeernorm tussen de waardes 0,7 en 1,0.

In de buurten in het voormalige stadsdeel Oud-West is voor 2010 het aantal fietsparkeerplaatsen op straat zoveel als mogelijk uitgebreid op basis van het plan van aanpak uitbreiding fietsenrekken met 25%. Hiervan bleek 21% het maximale resultaat, waarvoor op sommige locaties autoparkeerplekken zijn opgeheven. Uiteraard zal ook voor deze buurten worden nagegaan of er mogelijkheden zijn voor uitbreiding, maar de kans wordt gering geacht.

Tabel 1: Benodigde extra fietsparkeerplekken in buurten van West in aflopende urgentie

		FPD	Cap. per hh	Norm	Aantal Won.	Urgentie ratio	Genormeerde bijplaatsing	Benodigd aantal	Wijk
1	Kolenkit Zuid	231%	0,14	0,4	795	16,50	138/318	180	BL
2	Landlust Noord	199%	0,37	0,9	3566	5,38	1299/3209	1910	BL
3	Spaarndammerb NO	179%	0,35	0,7	1642	5,11	560/1149	589	W
4	Cremersbuurt O	262%	0,56	1,0	1330	4,68	744/1330	556	OW
5	Bellamybuurt Z	201%	0,5	1,0	1958	4,02	968/1958	971	OW

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

6	Erasmuspark O	200%	0,51	1,0	858	3,92	436/858	422	BL
7	Poolbuurt West	199%	0,53	0,5	727	3,75	388/363	-24	BL
8	Kolenkit Noord	123%	0,33	0,4	1326	3,73	444/530	86	BL
9	Da Costabuurt Z	217%	0,59	1,0	1416	3,68	840/1416	576	OW
10	Borgerbuurt	172%	0,47	0,5	1635	3,66	768/817	50	OW
11	Bosleeuw	142%	0,4	0,7	2450	3,55	982/1715	733	BL
12	Fannius Scholtenbuurt	180%	0,51	0,9	2317	3,53	1198/2085	887	W
13	Van Brakelkwartier	190%	0,54	1,0	474	3,52	254/474	220	DB
14	Bellamybuurt N	194%	0,58	1,0	1343	3,34	778/1343	565	OW
15	F.van Almondekwartier	229%	0,73	1,0	444	3,14	322/444	122	DB
16	P. van der Doesbuurt	202%	0,65	1,0	975	3,11	634/975	341	DB
17	De Wester Quartier	187%	0,61	1,0	742	3,07	450/742	292	DB
18	Balboaplein e.o.	160%	0,53	0,9	1649	3,02	878/1649	775	DB
19	Erasmusparkb West	168%	0,56	1,0	2480	3,00	1390/2480	1090	BL
20	Frederik Hendrikb N	205%	0,69	1,0	2255	2,97	1553/2255	702	OW
21	Orteliusbuurt Noord	193%	0,65	0,9	776	2,97	506/698	192	DB
22	Columbusplein e.o.	165%	0,56	1,0	1936	2,95	1090/1936	846	DB
23	Westerstaatsman	180%	0,63	1,0	1729	2,86	1086/1729	643	W
24	Frederik Hendrikb ZW	175%	0,63	0,7	618	2,78	348/432	85	OW
25	Staatsliedenbuurt NO	112%	0,41	0,8	726	2,73	298/580	282	W
26	Lootsbuurt	173%	0,65	1,0	1223	2,66	796/1223	427	OW
27	John Franklinbuurt	153%	0,58	1,0	1133	2,64	658/1133	475	DB
28	Frederik Hendrikb ZO	169%	0,65	1,0	1994	2,60	1298/1994	696	OW
29	Vondelparkbuurt W	207%	0,81	0,9	1109	2,56	886/998	112	OW
30	Trompbuurt	181%	0,73	1,0	1563	2,48	1140/1563	423	DB
31	Jan Maijenbuurt	183%	0,74	1,0	1268	2,47	930/1268	338	DB
32	Cremerbuurt W	192%	0,79	1,0	3156	2,43	2484/3156	672	OW
33	Kortenaerkwartier	173%	0,73	0,9	992	2,37	718/892	175	DB
34	De Wittenbuurt N	153%	0,66	0,7	762	2,32	502/533	-31	W
35	Orteliusbuurt M	156%	0,69	1,0	1109	2,26	768/1109	341	DB
36	Zeeheldenbuurt	169%	0,75	0,8	1037	2,25	738/836	98	W
37	Poolbuurt O	153%	0,71	0,9	557	2,15	396/501	105	BL
38	Buijskade e.o.	140%	0,69	0,9	1421	2,03	978/1297	319	W
39	Spaarndammerbuurt M	134%	0,68	1,0	700	1,97	470/700	230	W
40	Orteliusbuurt Z	142%	0,73	1,0	998	1,95	730/998	268	DB
41	Landlust Z	127%	0,66	1,0	2277	1,92	1476/2277	801	BL
42	Geuzenhofbuurt	127%	0,66	1,0	1081	1,92	714/1081	367	DB

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

43	Spaarndammerb ZO	138%	0,72	0,7	570	1,92	296/399	103	W
44	Vondelparkbuurt M	158%	0,88	0,8	421	1,80	368/337	-31	OW
45	Paramariboplein e.o.	154%	0,87	1,0	1945	1,77	1700/1945	245	DB
46	Ecobuurt	135%	0,82	0,4		1,64	486/237	-249	W
47	Postjeskade e.o.	127%	0,86	1,0	1644	1,48	1416/1644	228	DB
48	De Wittenbuurt Z	120%	0,86	0,7	547	1,40	470/383	-87	W
49	WG-terrein	152%	1,11	0,7	1269	1,37	1292/888	-404	OW
50	Kermisterrein (Marcanti)	103%	0,78	0,4	531	1,32	406/212	-194	OW
51	Spaarndammerbuurt ZW	99%	0,76	0,8	935	1,30	704/748	44	W
52	Da Costabuurt N	133%	1,05	1,0	2542	1,27	2666/2542	-124	OW
53	Spaarndammerb NW	84%	0,76	1,0	1060	1,11	800/1060	260	W
54	Helmersbuurt O	131%	1,39	1,0	1318	0,94	1826/1318	-508	OW
55	Vondelparkbuurt O	105%	1,56	0,9	426	0,67	654/383	-271	OW

Naast het zoeken naar locaties in buurten met de hoogste urgentie wordt gekeken of het mogelijk is fietsparkeervoorzieningen bij te plaatsen waar de druk op de fietsenrekken zo hoog is dat er sprake is van 'extreem overbezet'. In onderstaand overzicht worden deze (delen van) straten per voormalig stadsdeel weergegeven.

Tabel 2: locaties overbezette rekken stadsdeel West

Bos en Lommer		De Baarsjes	
Balboaplein e.o.	Hoofdweg 266	Jan Maijenbuurt	J.Cookstraat19
Erasmusparkbuurt W	Bos en Lommerweg 263-309	Kortenaerkwartier	Van Speykstraat 133-151 Van Speykstraat 136-152 Slatuinenweg 21
Kolenkitbuurt N	Schaapherderstraat 18	Trompbuurt	Admiraal de Ruyterweg 64 Lumeijstraat 32
Erasmusparkbuurt O	Reinaert de Vosstraat 1	Van Brakelkwartier	Van Brakelstraat 34
Landlust N	Gibraltarstraat t/o 22	De Wester Quartier	Chassestraat 24
		Paramariboplein	Surinameplein t/o 14
		Balboaplein e.o.	Cabralstraat 7

Westerpark		Oud-West	
Spaarnd.buurt NO	Spaarndammerstr. 612-770 Tasmanstraat 23 Nova Zemblastraat 562-576	Bellamybuurt N	Agatha Dekenstraat t/o 21 De Clercqstraat 96 Bilderdijkkade t/o 44a Bilderdijkkade t/o 22 Elisabeth Wolffstraat 68-86
Westerstaatsman	V. Beuningenstr.186-200 V. Boetzelaerstr. 49-98	Bellamybuurt Z	Jan Hanzenstraat 21-47 Wenslauerstraat 71 Hasebroekstraat 10-11 Bellamystraat 7 Bellamystraat 18

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

			Jan Pieter Heijestraat 52
Fannius Scholtenbuurt	J.M. Kemperstraat 69 Cliffordstraat 2 Cliffordstraat 10	Borgerbuurt	J. van Lennepkade t/o 258 Borgerstraat t/o 34 Jan Pieter Heijestraat 95 J. van Lennepstraat 232-260 J. van Lennepstraat 265 Bilderdijkkade 576-654 Tollensstraat 86-257
De Wittenbuurt	De Wittenkade 101	Lootsbuurt	Borgerstraat 217
GWL	Waterpoortweg 359-373 Waterrijkweg A14	Vondelparkbuurt O	Vondelstraat 84 Overtoom 109 Zocherstraat 11 Zocherstraat 19
		Cremerbuurt O	Kanaalstraat 16-68 Wilhelminastraat 13 1e Helmersstraat 219
		Da Costabuurt Z	Kinkerstraat 55 Bilderdijkstraat 205 Da Costastraat 99-127 J. van Lennepstraat t/o 64 Da Costastraat 135 Da Costakade 210
		WG-terrein	1e Helmersstraat 60 1e Helmersstraat 173-179 1e Helmersstraat 197-205 Overtoom 160-184 1e Constantijn Huygensstraat 92 Overtoom 114
		Oud-West, voormalig Westerpark	
		Fr. Hendrikbuurt N	Fagelstraat 22-48 Frederik Hendrikstraat 32-64 V. Oldebarneveldtstraat 13a-14 Fr. Hendrikplantsoen 36-38a 1e Hugo de Grootstraat 46 1e Hugo de Grootstraat 62 Lodewijk Tripstraat 1 Fagelstraat 85 R. Hogerbeetsstraat t/o 29 Amaliastraat 9 Fr. Hendrikplantsoen 98 Fr. Hendrikplantsoen 94 Kostverlorenstraat 7 G.van Ledenberchstraat 39 Frederik Hendrikstraat 9-15 Frederik Hendrikstraat t/o 4 Fr. Hendrikplantsoen 96

3.3.4. Totale fietsparkeercapaciteitsuitbreiding

Indien de fietsparkeercapaciteit op straat naar de geschatte waarde per buurt zou moeten stijgen, betekent dit een toename van de huidige 49.946 naar 69.788 fietsparkeerplekken. Het aantal fietsparkeerplekken moet dan met 19.842 (40%) stijgen. De voorspellende waarde van de normen is beperkt omdat er feitelijk in West nu al in totaal meer fietsen zijn geteld (78.273) dan het aantal dat op basis van de norm bijgeplaatst zou moeten worden.

Als we ervan uitgaan dat een fietsparkeerplek circa 1,5 m² inneemt, volgt hieruit dat de capaciteitstoename van fietsparkeerplaatsen een beslag legt op de openbare ruimte van circa 29.763 m². Dit is ongeveer vergelijkbaar met de oppervlakte van 5 voetbalvelden. Op voorhand kan de conclusie al worden getrokken dat de toevoeging van fietsparkeercapaciteit van deze omvang niet haalbaar is in de huidige inrichting. Bovendien is de behoefte naar extra fietsparkeerplekken juist groter in buurten waar weinig ruimte is. Het is realistischer om te streven naar een toename van 20% (ca. 10.000 plekken), waarbij ervan wordt uitgegaan dat de toevoeging van 5.000 fietsparkeerplekken tot en met 2014 minimaal gerealiseerd kan worden. Er dient rekening te worden gehouden met het effect van de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit op de beheerkosten.

3.3.5 Herschikking rekken

De fietsparkeerdruk is in Stadsdeel West zeer hoog, maar toch doet zich in sommige buurten de situatie voor dat er fietsenrekken voor minder dan 50% in de avonduren bezet zijn. Dit fenomeen doet zich overal in het stadsdeel voor maar niet in gelijke mate. Met name in voormalig Bos en Lommer (Kolenkitbuurt Noord en Bosleeuw) zijn veel rekken te vinden die in de avonduren niet goed worden gebruikt. Rekken met een onderbezetting (0-50%) kunnen in overleg met de afdeling Wijken herschikt worden, tenzij er zich in de nabijheid een publieksaantrekkende functie bevindt, waarvoor overdag fietsparkeervoorzieningen nodig zijn.

3.3.6 Bijplaatsen op aanvraag

Zoals in alle stadsdelen kunnen bewoners telefonisch, via de mail of via een digitale melding een fietsenrek aanvragen. In 2010 zijn er vanaf de fusie tot 1 september 2011 circa 110 aanvragen binnengekomen, waarvan ook een deel algemene meldingen over een tekort aan fietsparkeercapaciteit in de buurt betreft. Naast het planmatig bijplaatsen waarbij de norm richtinggevend is, blijft het ook mogelijk voor bewoners en bedrijven om het stadsdeel te verzoeken een fietsenrek te plaatsen.

Nieuwe beleidsafspraken worden gemaakt dat voor het plaatsen van een rek een aanvrager of het stadsdeel geen toestemming hoeft te vragen aan bureaus (ook niet een bovenbewoner aan de benedenverdieping). Inspraak over ingeburgerd straatmeubilair is niet alleen onnodig, maar ook procesvertragend. Het grotere maatschappelijke belang als goede toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen en het gebruik van de fiets, weegt hier zwaar. Tegen de plaatsing bestaat geen bezwaarmogelijkheid. Alleen verzoeken met een zwaarwegend karakter kunnen achteraf aanleiding geven om de situatie te herstellen.

Daarnaast stelt het stadsdeel zich op het standpunt dat in principe binnen vijf jaar na een herinrichting geen aanvragen zullen worden ingewilligd, als in de nieuwe inrichting de normcapaciteit is gehaald.

3.4 Het parkeren van bakfietsen, brommers en scooters

Bakfietsen, scooters en brommers mogen op grond van de Wegenverkeerswet worden geparkeerd op het trottoir. In maart 2011 zijn deze vervoersmiddelen in kaart gebracht, waarvan het resultaat in onderstaande tabel wordt weergegeven.

Tabel 3: Aantal geparkeerde bakfietsen, brommers en scooters per wijk en het percentage huishoudens per wijk dat dit vervoermiddel stalt in de openbare ruimte

Wijk	Bakfiets	Percentage huishoudens met bakfiets	Brommer	Percentage huishoudens met brommer	Scooter	Percentage huishoudens met scooter
Bos en Lommer	94	0,61	259	1,69	172	1,12
De Baarsjes	184	0,98	469	2,51	264	1,41
Oud-West	342	1,80	580	3,05	307	1,62
Westerpark	237	1,20	402	2,04	319	1,62
TOTAAL	857	1,15	1710	2,3	1062	1,44



In de openbare ruimte zijn geen aparte voorzieningen getroffen voor het parkeren van deze vervoersmiddelen. Alleen het nietje leent zich voor het parkeren van bakfietsen, scooters en bakfietsen. De fietsenrekken zijn hiervoor niet geschikt, waardoor eigenaren van bakfietsen,

brommers en scooters voor het parkeren en vastketenen van hun bezit uitwijken naar andere objecten in de openbare ruimte. Hierdoor kan soms de doorloop op het trottoir worden belemmerd.

Bij het opstellen van herinrichtingsplannen zal rekening worden gehouden met het bieden van parkeergelegenheid voor bakfietsen, brommers en scooters. Per herinrichtingslocatie wordt beoordeeld of de aanwezigheid van geparkeerde bakfietsen, brommers en scooters aanleiding geeft om parkeervoorzieningen voor deze vervoersmiddelen in het ontwerp op te nemen. Op een locatie waar gekozen wordt voor het nietje, kunnen er extra nietjes boven de norm worden geplaatst voor het parkeren van bakfietsen, brommers en scooters omdat deze parkeervoorziening ook gebruikt kan worden voor het parkeren van deze vervoersmiddelen. Op locaties waar gekozen wordt voor een rek, kan het nodig zijn om aparte parkeervoorzieningen voor deze vervoersmiddelen in het ontwerp op te nemen. In het nog op te stellen Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) zal aandacht worden besteed aan parkeervoorzieningen voor deze categorie vervoersmiddelen.

Uitgangspunt is dat de parkeerruimte die specifiek gecreëerd wordt voor bakfietsen, brommers en scooters niet ten koste mag gaan van de parkeercapaciteit voor reguliere fietsen.

3.5 Keuze voor een fietsparkeersysteem

3.5.1. Toegepaste systemen in de voormalige fusiestedsdelen

Elk voormalig fusiestedsdeel heeft in een poging het straatbeeld te uniformiseren en het fietsparkeren voor de bewoners optimaal te faciliteren een keuze gemaakt voor de toepassing van systemen in woonstraten en op bijzondere locaties⁵.

De introductiewijze van het gekozen model verschilde per stadsdeel. In Oud-West en Bos en Lommer werd een grootschalig vervangingsplan opgesteld. In Westerpark werden de 75P-beugelrekken geleidelijk vervangen door bij herinrichtingen en bij nieuwbouwlocaties het nietje toe te passen. Op bijzondere locaties werd in alle voormalige stadsdelen de vrijheid toegestaan om af te wijken van de afspraken. Het resultaat is een lappendeken aan fietsparkeervoorzieningen in stadsdeel West.

Tabel 4: toegepaste fietsparkeersystemen in de fusiestedsdelen

Fusiestedsdeel / wijk	Woonstraten	Bijzondere locaties
Bos en Lommer	<i>Uitstervingsbeleid 75P (beugelrek)</i> Classic Cluster	De krul rond Bos en Lommerplein
Westerpark	<i>Uitstervingsbeleid 75P (beugelrek)</i> RVS nietje met antidiukelstang van 60 cm	RVS nietje met antidiukelstang van 60 cm

⁵ Op een aantal plekken, zoals het Mercatorplein en het Wachterliedplantsoen, is afgeweken van de keuze voor bijzondere locaties.

Oud-West	Tulip, RAL 9007/9005	RVS nietje met antidiukstang van 90 cm
De Baarsjes	75P	Pausa (rond nietje)

3.5.2. Fietsparkeur

Er is een kwaliteitskeurmerk voor fietsenrekken, het fietsparkeur, ontwikkeld, waarvan de belangrijkste criteria zijn:

- gemak bij parkeren en vastzetten
- kans op letsel bij gebruiker en passant,
- kans op schade aan de fiets,
- kraakbestendigheid,
- duurzaamheid
- informatie over het systeem.

De 75P wordt nog steeds op grote schaal toegepast in Amsterdam, maar beschikt niet over het fietsparkeurmerk. De belangrijkste reden waarom dit rek niet in aanmerking komt voor het fietsparkeur is dat alleen fietsen met een standaard bandenbreedte hierin goed kunnen worden weggezet. Bos en Lommer heeft daarom bij de grootschalige vervanging van de rekken voor een systeem met fietparkeur gekozen voor de Classic Cluster. Pas later kwam de opvolger van de 75P, de 75FP op de markt die wel voldoet aan de eisen van fietsparkeur.

Zoals uit bovenstaand schema blijkt, is de 75P in West, maar ook in heel Amsterdam nog dominant aanwezig. Ook op locaties met zeer hoge fietsaantallen en een hoge parkeerdruk zoals het centraal station wordt de 75P nog geplaatst, vanwege het minimale ruimtebeslag per fietparkeerplaats. Op dit moment is er in West nog geen hoge urgentie om de 75P grootschalig te vervangen voor een nieuw type.

3.5.3 Beoordeling fietsparkeersystemen

In deze bestuursperiode worden veel straten, pleinen en speelplekken in West heringericht, waarvoor nog ontwerpen moeten worden gemaakt. Nu is het moment om een keuze te maken voor de toekomst. De stedelijke harmonisering van straatmeubilair onder de naam Puccini is nog in volle gang. Puccini heeft zich vooralsnog uitgesproken voor het nietje⁶, tenzij het gaat om lange rijen (> 20) of lang parkeren. In dit geval wordt door Puccini een rek voorgesteld.

Het nietje voldoet aan hoge kwaliteitseisen, wordt op zeer grote schaal toegepast en is het een door bewoners gewaardeerde fietsparkeervoorziening⁷. Daarbij komt ook nog het geringe materiaalgebruik waardoor het aanvankelijke milieunadeel (RVS is bij de productie zeer milieubelastend) aanzienlijk minder groot wordt. Het nietje is voor een brede variëteit van fietsen de beste keuze. Het gebruiksgemak en de vormgeving speelt bij bewoners een rol in de keuze voor het nietje. Bewoners kiezen vooral voor het nietje omdat de fiets bij het inparkeren niet opgetild hoeft te worden.

⁶ Saillant detail is dat ook het nietje formeel niet beschikt over het fietsparkeur.

⁷ In juni 2009 heeft stadsdeel Centrum onderzoek gedaan naar de voorkeur van bewoners voor typen fietsparkeervoorzieningen. De meerderheid van de 256 respondenten gaf de voorkeur aan het nietje.



Zolang er stedelijk nog geen standaardmodel fietsparkeervoorzieningen is vastgesteld, zal stadsdeel West voor herinrichtingen van de openbare ruimte die op korte termijn plaatsvinden, zelf bepalen welk type fietsparkeervoorziening wordt toegepast. Het ligt voor de hand om alleen voorzieningen te plaatsen die beschikken over het kwaliteitskeurmerk 'fietsparkeur'. Bij het maken van een keuze tussen een rek en een nietje is een belangrijke overweging dat een rek een veel geordender straatbeeld geeft dan het nietje. De gangbare rekken in West, de 75(F)P en de Classic Cluster, hebben twee zwaarwegende nadelen. Beiden hebben een functionele en praktische vormgeving maar scoren qua esthetische aspecten ondermaats. De 75FP geeft bovendien onvoldoende steun aan het wiel, waardoor juist fietsen met een standaard bandenbreedte instabiel in het rek staan. In Oud-West is gekozen voor de Tulp. Dit rek heeft een fraaie vormgeving en biedt net als het nietje twee plaatsen, waardoor beide voorzieningen even hoog scoren op flexibele inzetbaarheid. Bovendien zijn de vervangingskosten bij schade gering omdat er slechts twee plekken vervangen hoeven te worden. Een standaardrek biedt plek aan zes fietsen. In onderstaand schema wordt een overzicht gegeven van de kwalificaties van de fietsenrekken.

3.5.4 Keuzevoorstel

Voorgesteld wordt om grond van bovenstaande afweging van kwalificaties in de herinrichtingsplannen van de openbare ruimte het RVS nietje met antiduikeelstang en/of de Tulp.⁸ toe te passen. Gangbare systemen worden beoordeeld op beeldkwaliteit, kosten en beheeraspecten. Deze kwalificaties maken geen onderdeel uit van het certificaat fietsparkeur. Voor welk type wordt gekozen, hangt mede af van de hoeveelheid bakfietsen, brommers en scooters in de bestaande situatie in woonstraten. Voor deze vervoersmiddelen is het nietje passender. In winkelstraten wordt gekozen voor het nietje tenzij het om een smal profiel gaat met beperkte ruimte tussen fietspad en autoweg voor het parkeren van fietsen. In dit geval wordt voorkeur gegeven aan de Tulp.

⁸ Onder voorbehoud dat er op stedelijk niveau in het kader van Puccini ook een keuze wordt gemaakt voor de Tulip. Stadsdeel West volgt de inrichtingskeuzes die door Puccini worden voorgesteld.

Hoofdstuk 4. Fietsparkeren bij publieksaantrekkelijke bestemmingen

4.1 Stand van zaken

Bij bestemmingen met grote bezoekersaantallen worden vaak grote hoeveelheden fietsen geparkeerd op plaatsen waar de beschikbare ruimte een hoge gebruikersintensiteit kent. Geparkeerde fietsen worden dan een obstakel in de openbare ruimte en veroorzaken duidelijk fysieke (en in verlaten toestand vaak ook visuele) hinder. Meestal is er sprake van een hoge piekbelasting die gerelateerd is aan de openingstijden van de bestemming(en).

In West doen zich de meeste problemen voor met bestemmingsparkeren in de winkelgebieden. De bereikbaarheid per fiets en de parkeermogelijkheden van de fiets is van groot belang voor aantrekkelijkheid van een winkelstraat. Fietsen worden in winkelstraten voor een beperkte duur op (soms zeer) korte afstand van de entree geplaatst. Als er in de directe omgeving geen plek is in de voorziening gebeurt het regelmatig dat de fiets tegen de gevel, straatmeubilair of bomen gezet wordt waardoor hinderlijke situaties kunnen ontstaan. Met name fysiek gehandicapten die zich verplaatsen in een rolstoel of scootmobiel, maar ook wandelaars met een kinderwagen ondervinden overlast door de versperde doorgang. De meeste hoofdwinkelstraten van stadsdeel West hebben een profiel met vrijliggende fietspaden, een voorzieningstrook tussen fietspad en rijbaan en een relatief beperkte trottoirbreedte in verhouding tot de gebruiksdruk. Het kort parkeren van de fiets bij de ingangen van winkels (tegen de gevel of losstaand) veroorzaakt juist veel overlast op de smalle trottoirs, waar ook nog uitstallingen een deel van de ruimte bezet houden. Het stadsdeel wil de kwaliteit van de winkelstraten behouden en zoveel mogelijk doorloop houden. Bij herinrichtingen van de winkelstraten wordt het fietsparkeren bij voorkeur ingepast in de voorzieningstrook tussen fietspad en rijweg.

4.1.1. Aanpak probleemlocaties winkelgebieden

Op een aantal locaties in de winkelstraten, met name voor winkels die gericht bezocht worden voor één of meerdere aankopen is de fietsparkeerproblematiek extreem door de hoge aantallen op een beperkte ruimte. Hier is de parkeervraag te groot ten opzichte van het gewenste evenwicht in het gebruik van de openbare ruimte. In dit spanningsveld is het zoeken naar een mix van maatregelen die enige verlichting kunnen geven op de kortere termijn, zoals:

- uitbreiding capaciteit indien mogelijk;
- speciale voorzieningen voor het kort parkeren;
- doel(groep)gerichte communicatie over de do's en don'ts;
- markeren ruimte voor entrees van winkels als plek waar niet geparkeerd mag worden/of op advies van de Fietsersbond markeren van het deel waar de doorloop intact moet blijven;
- het reguleren van het fietsparkeren door het instellen en handhaven van ver- en geboden.

Op de lange termijn kunnen eventueel inbandige stallingen bijdragen aan het verbeteren van de fietsparkeersituatie. Kanttekening hierbij is dat kortparkeerders in de regel hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming willen neerzetten en weinig tot niet bereid zijn om een afstand af te leggen en te betalen voor het parkeren van de fiets. Een stalling in de nabijheid van een bestemming zal alleen succesvol zijn als deze gratis is, makkelijk bereikbaar en goed toegankelijk.



Het gaat om de volgende locaties:

Oud-West

- Overtoom (hoek Stadhouderskade, beide Albert Heijns)
- Kinkerstraat (Albert Heijn en Hema)
- Bilderdijkstraat (Albert Heijn en Dirk v.d. Broek)
- Frederik Hendrikstraat (AH)

De Baarsjes

- Postjesweg (Albert Heijn)
- Hugo de Grootplein
- Postjesweg (Albert Heijn)
- Jan Evertsenstraat

Bos en Lommer

- Bos en Lommerweg (voor stadsdeelkantoor en Albert Heijn)
- Jan van Galenstraat (Albert Heijn)
- Gulden Winckelplantsoen (Albert Heijn)

Omdat de locaties van Albert Heijn vaak probleemlocaties zijn, wordt contact opgenomen met het hoofdbureau van Albert Heijn met het doel om te komen tot duidelijke afspraken voor alle filialen in stadsdeel West.

4.2 Speciale voorzieningen voor parkeren in de winkelgebieden

4.2.1. Permanente voorzieningen

Fietsparkeerstroken

Het aanleggen van fietsparkeervakken voor het kort parkeren (bij publieksaantrekkende bestemmingen, waaronder winkels) is een instrument in het reguleren van fietsparkeergedrag dat algemeen ingang heeft gevonden in de Amsterdamse fietsparkeerpraktijk. Het voorziet in een behoefte om op strategische plaatsen de fiets even te kunnen stallen. Door het faciliteren van plekken die niet interessant zijn voor langparkeerders, ontstaat er een geordend straatbeeld, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De kans op verlaten fietsen en fietswrakken is bij deze voorziening minimaal en na de piek is de ruimte weer vrij. Deze voorziening biedt ook ruimte voor het groeiend aantal bakfietsen, scooters en motoren. In de Kinkerstraat, de Bilderdijkstraat, de Spaarndammerstraat en de Postjesweg bevinden zich al fietsparkeerstroken. Op het Hugo de Grootplein, de Spaarndammerstraat voor nr. 131, de Overtoom bij Health City en de Kinkerstraat nr 89 zijn plannen voor een fietsparkeerstrook.

Het stadsdeel ziet het fietsparkeervak een waardevolle aanvulling als fietsparkeervoorziening. Er zijn een aantal kanttekeningen:

1. voor fietsen zonder standaard biedt het vak geen oplossing. In de situatie dat rekken en nietjes zijn ingewisseld voor fietsparkeerstroken, kan de overlast van fietsen die tegen straatmeubilair of gevels geplaatst worden en de doorloop op het trottoir versperren, juist toenemen;
2. De aanleg van een strook in een bestaande situatie betekent een keuze voor het kort parkeren ten koste van het fietsparkeren door bewoners; Per locatie dient altijd een zorgvuldige afweging gemaakt te worden tussen beide belangen
3. Bij harde wind kunnen de losgestalde fietsen omvallen. De Fietsersbond heeft voorgesteld om de oplossing voor het omvallen van fietsen op fietsparkeerstroken te zoeken in het op grote afstand plaatsen van nietjes in een vak. Er wordt dan wel de mogelijkheid geboden om de fiets voor een korte duur los te stallen tussen de nietjes. Door het nietje wordt voorkomen dat het domino effect optreedt en alle fietsen omvallen op een fietsparkeerstrook.



Dubbelgebruikregime voor parkeerplaatsen

Een nieuw idee, dat in Amsterdam nog in de kinderschoenen staat, is het instellen van een 'dubbelgebruikregime' voor parkeerplaatsen: een parkeerdeelplek. Dit houdt in dat tijdens de openingstijden van de winkel(s) specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk zijn voor het parkeren van fietsen en bromfietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor auto's van vergunninghouders en bezoekers. Er wordt voorgesteld om hiermee te gaan experimenteren in de Kinkerstraat.

Stallingen in leegstaande panden

Zie paragraaf 6.2.

4.2.2. Tijdelijke voorzieningen*Rode Loper en bijplaatsen rekken op piekuren*

De rode looper is bedacht door de gemeente Groningen om de fietsparkeerverlast in het centrum tegen te gaan. Het is een langwerpige tapijt van rood plastic dat op locaties wordt neergelegd waar fietsparkeren hinder veroorzaakt voor voetgangers (bijvoorbeeld voor de ingang van winkels). Het blijkt dat fietsers hun fiets hierop niet 'durven' te parkeren waardoor het trottoir vrij blijft voor voetgangers. In Groningen is deze maatregel succesvol. Overigens waarschuwt de gemeente Groningen voor een veelvuldig gebruik omdat er dan gewenning optreedt en fietsers de mat gaan negeren. Stadsdeel West heeft voorkeur voor het aanbrengen van een markering (ingestraat of geverfd) op het trottoir voor de ingangen of op smalle stoepen bij drukbezochte winkels.

Mobiele stallingen bij grootschalige evenementen

Een mobiele stalling is een tijdelijke bewaakte stalling op het maaiveld die bestaat uit een omheining met fietsenrekken. De stalling kan snel worden opgezet en afgebroken en worden ingezet bij evenementen waar veel fietsers worden verwacht. De stalling is door een evenementenorganisatie aan te vragen bij de Stichting Werkprojecten Amsterdam.

Hoofdstuk 5. Handhaving

5.1 Regelgeving

Het parkeren van fietsen is geregeld in artikel 27 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV): Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm, dan wel op andere, door het bevoegd gezag aangewezen plaatsen. Fietsen en bromfietsen, alsmede gehandicaptenvoertuigen (zoals scootmobielen)⁹ mogen dus gebruik maken van het trottoir om te parkeren. In de De Algemene Plaatselijke Verordening is dit echter niet toegestaan als hierdoor hinderlijke of gevaarlijke situaties ontstaan:

APV artikel 4.27:Parkeren van fietsen en bromfietsen

1. Het is verboden een fiets, bromfiets of gehandicaptenvoertuig te parkeren als daardoor:
 - a. op de weg de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
 - b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
 - c. schade ontstaat of
 - d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of het gehandicaptenvoertuig staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.
2. Het is verboden:
 - a. een fiets of bromfiets te parkeren in door het college daarvoor aangewezen parkeervoorzieningen, langer dan een door het college te bepalen periode;
 - b. fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren op of aan de weg te laten staan.
3. Het college kan in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder een gebied aanwijzen waarin fietsen of bromfietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd.
4. Het is verboden om een fiets of bromfiets in een gebied als bedoeld in het derde lid buiten een voor parkeren bestemde voorziening te plaatsen.

De Handhaving richt zich op wegnemen van overlast door fietsen die

- onnodig de broodnodige en schaarse stallingscapaciteit bezet houden (wrakken, verlaten fietsen en weesfietsen)
- hinderlijk en onveilig geparkeerd staan

De fietsen die door de Handhaving worden verwijderd, worden naar het Fietsdepot in het westelijk havengebied gebracht. Ook fietsen die in beslag genomen zijn of gevonden worden door de politie worden bij het Fietsdepot opgeslagen. Alle fietsen - circa 2.000 per maand - worden gecontroleerd op diefstalsignalering. Teruggewonden gestolen fietsen worden in Amsterdam gratis thuisbezorgd. Alle fietsen worden drie maanden bewaard.

⁹ Het parkeren van deze voertuigen maakt geen onderdeel uit van deze nota.

5.2 Aanpak wrakken, verlaten fietsen en ongebruikte fietsen.

Het onderscheid tussen een wrak en een verlaten fiets is essentieel. Een fiets die voldoet aan de definitie van een **wrak**, zoals omschreven in de toelichting op het uitvoeringsbesluit van de afvalstoffenverordening (zie kader), mag sinds 2009 weer als huishoudelijk afval worden behandeld en dienovereenkomstig uit de openbare ruimte worden verwijderd.

Een fietswrak is een fiets die:

1. Rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert
Een fiets verkeert in deze staat als tenminste twee van de volgende onderdelen ontbreken of onherstelbaar zijn beschadigd: wielen, stuur, zadel, pedalen, aandrijfmechanisme.
2. zich bevindt in een kennelijk verwaarloosde toestand
de fiets vertoont kenmerken zoals planten en/of gras tussen de wielen, aangroei van mos, kapotte, verteerde of ontbrekende banden, een stoflaag of ernstige roestvorming
3. en een negatieve economische waarde heeft. De kosten van herstel zijn hoger dan de economische waarde van de fiets.

Of een fiets een wrak is wordt beoordeeld op basis van de drie criteria gezamenlijk.

Een **verlaten fiets** is een fiets waarvan de eigenaar of gebruiker niet de moeite neemt om een fiets te repareren nadat er technische mankementen zijn opgetreden of schade is ontstaan zoals een verbogen of ontbrekend wiel, stuur of trapper, vastgeroeste ketting etc. Reparatie kan in deze gevallen in economische zin nog de moeite waard zijn.

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor het probleem van de verlaten fietsen. De verlaten fiets neemt vaak langdurig ruimte in het rek in en kon tot voor kort in Amsterdam pas verwijderd worden nadat deze door verdergaand verval uiteindelijk voldeed aan de definitie van een wrak. Pas in 2009 is voor de verlaten fietsen een verbodsartikel opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening, waardoor het mogelijk is geworden om deze fietsen bestuursrechtelijk (met een waarschuwing middels een sticker) te handhaven.

Onlangs is in opdracht van de centrale stad het aantal fietsen met één (verlaten fiets) en twee mankementen (fietswrak) op een aantal locaties in Amsterdam geïnventariseerd. In woongebieden bleek gemiddeld circa 5% wrakken en 8.5% verlaten fietsen te staan; in winkelgebieden is gemiddeld 6.8% van de fietsen een wrak en 7.6% een verlaten fiets.

In begin 2011 zijn alle op het maaiveld geparkeerde fietsen in West geteld, met als uitkomst: 78.273. Uitgaande van bovenstaande percentages zouden er op één moment ongeveer 4000 wrakken in West staan en circa 6700 verlaten fietsen. Het aantal fietswrakken en verlaten fietsen is echter niet statisch. Er komen in de loop van het jaar ook fietswrakken en verlaten fietsen bij.

Huidige werkwijze verwijderen wrakken en verlaten fietsen

In 2009 zijn in West 6700 wrakken/verlaten fietsen weggehaald. In 2011 zijn per 1 november al 9000 wrakken/verlaten fietsen verwijderd. Het streven is om in 2011 10.500 wrakken/verlaten fietsen uit de openbare ruimte te verwijderen. Er wordt extra vaak gecontroleerd in de winkelstraten. Daarnaast verwijdert de afdeling Handhaving openbare ruimte wrakken/verlaten fietsen na een melding van bewoners/ondernemers. In de periode 2012 – 2014 wordt doorgegaan met de in 2011 ingezette intensivering verwijdering van de wrakken/verlaten fietsen binnen het reguliere budget.

Rol inwoners stadsdeel West

Het verwijderen van fietswrakken is zeer arbeidsintensief. De inzet van eigenaren van (oude) fietsen is daarom onmisbaar. Bewoners van West hebben nu twee mogelijkheden om van hun eigen fiets(wrak) af te komen:

1. inleveren bij één van de zes Amsterdamse afvalpunten
2. de fiets niet op slot staand aanbieden bij het grofvuil, waarbij het duidelijk moet zijn dat de fiets bij het grofvuil hoort.

Er zal worden onderzocht of het mogelijk is om de wijze waarop men afstand kan doen van de oude fiets, kan worden vergemakkelijkt.

Een **ongebruikte fiets** (ook wel weesfiets genoemd) is een fiets die op openbaar terrein staat gestald en al lange tijd niet meer gebruikt is. Volgens het landelijke Handboek Weesfietsen zijn ongebruikte fietsen overal waar fietsen gestald worden. Ze zijn niet direct opvallen of hinderlijk, ze blokkeren de doorgang niet en ze ontsieren het straatbeeld niet, ze zijn niet eens op eerste gezicht herkenbaar. Maar, een belangrijk nadeel hebben ze wel: ze nemen stallingscapaciteit in die soms broodnodig is voor fietsen die wél gebruikt worden. De verwijdering van ongebruikte fietsen is bovendien arbeidsintensief

Op basis van artikel 4.27 parkeren van fietsen en bromfietsen van de Algemene Plaatselijke Verordening) kan het Dagelijks Bestuur parkeervoorzieningen aanwijzen waar fietsen en bromfietsen slechts een beperkte tijd geplaatst mogelijk worden. De duur van de periode kan worden afgestemd op de aard van de locatie waar dit verbod geldt. Het ligt voor de hand om in woonbuurten een langere periode te hanteren dan bij treinstations.

In juli 2011 heeft het Dagelijks Bestuur de parkeervoorzieningen van drie locaties aangewezen waar een fietsparkeerduur van zes weken geldt. Dit zijn: de Kinkerstraat, de Erasmusparkbuurt West en de Cremerbuurt. Op deze locaties wordt eerst een tie-rap aan het wiel van alle gestalde fietsen. Zo'n tie-rap wordt door de eigenaar ongemerkt verbroken als de fiets in gebruik wordt genomen en levert geen hinder op voor de gebruiker. Na een week worden de fietsen gecontroleerd en indien de tie-rap niet verbroken is, wordt de fiets gestickerd. Na het verstrijken van de maximale parkeerduur wordt de fiets verwijderd. Het voordeel hiervan is dat fietsen die grote kans maken om een wrak te worden, al in een eerder stadium uit de rekken worden verwijderd.

De proeven met fietsparkeerdurbeperking worden na afloop geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie wordt verder gevolg gegeven aan de aanpak van ongebruikte fietsen in winkelstraten en in buurten met een hoge urgentie en weinig mogelijkheden voor bijplaatsing. Omdat voor de fusie alle mogelijkheden tot bijplaatsing in Oud-West zijn uitgebaat, komen naar verwachting de Bellamybuurt, de Costabuurt Zuid en de Vondelparkbuurt West hiervoor in aanmerking. Een nog op te stellen plaatsingsplan geeft nader inzicht in andere urgente buurten waar de ruimtelijke mogelijkheden zijn uitgeput. Er is in Amsterdam nog geen ervaring met de aanpak van ongebruikte fietsen in woonbuurten en winkelstraten. De ervaring zal leren met welke frequentie en op welke wijze de acties herhaald dienen te worden. Het streven is om de rekken van de buurten waarvoor fietsparkeerdurbeperking is ingesteld, zoveel als mogelijk te ontdoen van ongebruikte fietsen.

Een minder omvattende en arbeidsintensieve variant is het weghalen van fietsen waarvan vanwege uiterlijke kenmerken vermoed wordt dat het ongebruikte fietsen zijn. Deze methode is minder effectief omdat alleen de zichtbare ongebruikte fietsen verwijderd worden, maar laat zich wel goed combineren met de handhaving van verlaten fietsen.

Het invoeren van fietsduurbepanking moet zorgvuldig worden gecommuniceerd. Bewoners moeten worden overtuigd van het nut van deze regeling en het aantal vragen, klachten en meldingen over de actie tot een minimum moet worden beperkt.

Voorstel aanscherping aanpak wrakken/verlaten fietsen/ongebruikte fietsen

1. Het stadsdeel gaat ervaring opdoen met de verwijdering van ongebruikte fietsen in woon- en winkelstraten. Zowel de Kinkerstraat, als de Erasmusparkbuurt West en de Cremerbuurt zijn locaties die zijn aangewezen als plekken waar de fiets niet langer dan zes weken mag worden geparkeerd.
2. Indien de pilot positief wordt geëvalueerd, wordt de verwijdering van ongebruikte fietsen verder uitgerold over het stadsdeel. Een experiment met een gecombineerde aanpak van ongebruikte fietsen, wrakken en verlaten fietsen behoort tot de mogelijkheden. Op deze wijze kunnen bijvoorbeeld gericht fietsen worden weggehaald waarvan aanwezige kenmerken doen vermoeden dat het ongebruikte fietsen zijn. Bij deze methode worden alleen de zichtbare ongebruikte fietsen weggehaald.
3. Buurten met een hoge waar de normcapaciteit wegens gebrek aan ruimte niet benaderd kan worden, worden de rekken extra vaak gecontroleerd op fietswrakken.



5.3 Hinderlijk en onveilig geparkeerde fietsen

Fietsen die hinder of onveilige situaties veroorzaken kunnen worden verwijderd op basis van het eerste lid van artikel 4.27 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Per geval moet de hinder worden aangetoond door de gemeente. In 2010 is daarom een nieuw artikel in de Algemene Plaatselijke Verordening opgenomen waardoor het mogelijk is om een gebied aan te wijzen waar het verboden is fietsen en bromfietsen buiten de daarvoor bestemde voorzieningen te parkeren.

Een dergelijk verbod kan ingesteld worden in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder. Vooral in gebieden waar veel (bouw-) activiteiten en grote drukte voorkomen, zoals bij grote stations en in winkel- en uitgaansgebieden, kan een grote en/of onordelijk neergezette hoeveelheid fietsen voor overlast en onveilige (verkeers-)situaties voor andere weggebruikers zorgen.

Het instellen van een fietsparkeerverbod mag niet leiden tot een ontmoediging van het fietsgebruik, omdat dit strijdig is met het gemeentelijk beleid om het fietsgebruik te stimuleren. Verder is het belangrijk dat er voldoende maatschappelijk draagvlak is voor het instellen van een fietsparkeerverbod. Een verbod moet uit te leggen zijn aan de inwoners van de stad. Daarom moeten er voldoende voorzieningen aanwezig zijn voor zowel kort- als langparkeren.

In de gemeentelijke leidraad voor het reguleren van fietsparkeren in de openbare ruimte, zijn richtlijnen opgenomen, waaraan de gemeente, c.q. het stadsdeel de instelling van een fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen juridisch kan toetsen. De instelling van een fietsparkeerverbod op basis van de APV, kan deel uitmaken van de nog op te stellen actieplannen voor probleemlocaties bij publiekstrekkende voorzieningen, maar niet nadat alle mogelijke maatregelen volgens de stedelijke notitie “eerst verleiden, dan handhaven” zijn genomen om de overlast te beperken.

Hoofdstuk 6. Fietsparkeren in gebouwde voorzieningen

6.1 Inpandig fietsparkeren bij de woning

6.1.1. Historische schets

Tot circa 1945 werden de meeste woningen in Amsterdam gebouwd zonder een benedenberging. De hoofdkostwinner was vrijwel de enige eigenaar van een fiets, die in het trapportaal, op zolder of in een buurtstalling werd gestald. Op straat waren nog nauwelijks fietsparkeervoorzieningen. Amsterdam kende tot de jaren zestig meer dan honderden stallingen. Vanaf de jaren zestig was er sprake van een continue teruggang tot er in de jaren negentig weer aandacht kwam voor het behoud van buurtstallingen in de vooroorlogse wijken.



Naoorlogse woningen werden in het algemeen voorzien van een benedenberging. Voorbeelden in West zijn de bouwblokken van de Bosleeuw en de Kolenkit. In 2003 werd de verplichting in het Bouwbesluit om iedere nieuwbouwwoning te voorzien van een berging geschrapt in het kader van deregulering vanuit de Rijksoverheid. Op verzoek van met name de grote steden is de verplichting opnieuw opgenomen in het Bouwbesluit (evenals de buitenruimtes voor appartementen). Het nieuwe bouwbesluit treedt op 1 januari 2012 in werking. Dit betekent dat er een contingent nieuwe woningen in West is die mogelijk niet beschikken over een berging. Er zijn hierover geen cijfers beschikbaar.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

6.1.2. Recente stimuleringsinitiatieven

Bewonersstallingen (zie Staatsliedenbuurt)

In de Fannius Scholtenbuurt zijn in het kader van de integrale buurtaanpak afspraken gemaakt om in de hele buurt 33 bewonersstallingen te realiseren, waarvan er circa de helft zijn gerealiseerd. De bereidheid van de corporaties om mee te werken aan het realiseren van bewonersstallingen had te maken met de beschikbaarheid van onderstukken (voorheen opslagruimte) en de subsidie die beschikbaar was voor corporaties voor het samenvoegen van woningen. Bij de samenvoeging kreeg de traditionele zolderberging een woonfunctie en werd de opslagruimte op de begane grond of in de kelder benut om er (fiets)bergingen te realiseren.

Buurtstallingen

Uit onderzoek¹⁰ blijkt dat er onder bewoners behoefte is aan het veilig inpandig stallen van de fiets. In stadsdeel West zijn 30 buurtfietsenstallingen¹¹ bekend die ruimte bieden aan ca. 2200 fietsen.

Tabel 6 overzicht buurtfietsenstallingen

Buurtfietsenstallingen		Buurt	Capaciteit
Bos en Lommer			
1	Jan den Haenstraat	Landlust Z	50
2	Joos Banckerweg 16	Erasmusparkbuurt O	70
3	Bestevaerstraat	Trompbuurt	45
Totaal inpandige plekken Bos en Lommer			165
Westerpark			
5	Barentszstraat 216	Zeeheldenbuurt	60
6	Bentinkstraat 22	Fannius Scholtenbuurt	30
7	Frederik Hendrikstraat 59 - 61	Frederik Hendrikbuurt ZO	80
8	Spaarndammerstraat 83	Spaarndammerbuurt ZW	90
9	Van Reenenstraat 1	Buijskade e.o.	50
10	Van der Hoopstraat 47	Fannius Scholtenbuurt	60
11	Groen van Prinstererstraat 49	Fannius Scholtenbuurt	67
11	Van Hallstraat 547	Buijskade e.o.	100
13	Groen van Prinstererstraat 59	Fannius Scholtenbuurt	50
14	Gilles van Ledenberchstraat 38	Frederik Hendrikbuurt ZW	90
Totaal inpandige plekken Westerpark			677
Oud-West			
15	Jacob van Lennepstraat 311	Lootsbuurt	100
16	Schimmelstraat 3	Bellamybuurt N	80
17	Van Alphenstraat 6	Bellamybuurt N	90
18	Jacob van Lennepstraat 40	Da Costabuurt Z	105

¹⁰ Een verschil van dag en nacht – ontwikkeling fietsparkeerrichtlijn Amsterdam – 2005

¹¹ Er bestaat geen registratie van buurtfietsenstallingen, waardoor het werkelijke aantal kan afwijken van het aantal stallingen die bekend zijn bij het stadsdeel.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

19	Allard Piersonstraat 6	Da Costabuurt N	60
20	Eerste Helmersstraat 279	Cremerbuurt W	100
21	Overtoom 528	Cremerbuurt W	100
22	Eerste Helmersstraat 58-60	Helmersbuurt W	100
23	Frederiksstraat 18	Vondelparkbuurt W	60
	Totaal inbandige plekken Oud-West		795
De Baarsjes			
24	Pieter van der Doesstraat	P. van der Doesbuurt	80
25	Hoofdweg 107 - 113	Postjeskade e.o.	230
26	Van Speijkstraat 104	Kortenaerkwartier	60
27	Balboastraat 27	Balboaplein e.o.	50
28	Coratijnstraat 27	Postjeskade e.o.	60
39	Van Speijkstraat 148	Kortenaerkwartier	35
30	Van Spilbergenstraat 98	Orteliusbuurt M	60
	Totaal inbandige plekken De Baarsjes		575
Indicatie totaal inbandige fietsparkeerplekken			2212

Buurtfietsenstallingen zijn kleine bedrijfjes met een zeer beperkte omzet, waardoor de bestaanszekerheid gering is. In de rapportage inventarisatie fietsparkeren Amsterdam West is de aanbeveling gedaan om niet aanzienlijk te investeren in inbandige buurtfietsenstallingen omdat er geen verband lijkt te bestaan tussen inbandige parkeercapaciteit en de fietsparkeerdruk. Toch wil stadsdeel West bewoners graag in de gelegenheid stellen om fietsen veilig en inbandig te kunnen stallen. Ondernemers zullen alleen geïnteresseerd zijn in het oprichten, uitbreiden of moderniseren van buurtfietsenstallingen, als de vaste kosten (huur) niet te hoog zijn en eenmalige investeringen voor inrichting/modernisering gesubsidieerd worden. Tot enkele jaren geleden werden buurtfietsenstallingen gesubsidieerd door de centrale stad. In 2008 is de verantwoordelijkheid voor het stimuleren van buurtfietsenstallingen, inclusief de uitvoering van de subsidieregeling (met uitzondering van de subsidiering van bewaakte bestemmingsstallingen) in zijn geheel overgeheveld naar de stadsdelen.

In juli 2011 heeft stadsdeel West de subsidieregeling inbandige fietsenstallingen vastgesteld. Om te stimuleren dat er nieuwe stallingen worden gerealiseerd en bestaande in stand blijven, subsidieert het stadsdeel eenmalige investeringen t.b.v. oprichting of grootschalige modernisering. Het maximale subsidiebedrag bedraagt maximaal €400,- per stallingsplaats. Dit is, afhankelijk van de hoogte van de huur van het pand, toereikend om ondernemers over de streep te trekken.

6.1.3. Voorstel aanpak buurtfietsenstallingen

Het stadsdeel gaat actief de kansen verkennen voor de realisering of uitbreiding van buurtstallingen. Er wordt actief gezocht naar locaties in buurten waar het tekort aan fietsparkeerplekken de 500 overstijgt. In tabel 7 zijn deze locaties weergegeven. In samenwerking met corporaties zal verkend worden welke ruimtes zich lenen voor ingebruikname als buurtfietsenstalling voor de eigen bewoners en mogelijk ook andere geïnteresseerde bewoners. Ook wordt er nagegaan in hoeverre panden van particuliere eigenaren zich lenen voor omzetting in buurtfietsenstallingen, maar die op de markt

'incourant' genoemd worden. Afhankelijk van de marktwaarde van de betreffende ruimtes, bestaan wellicht mogelijkheden voor exploitatie als fietsenstallingen.

6.2 Inpandig parkeren bij publieksaantrekkende bestemmingen

6.2.1. Stedelijk netwerk van stallingen (fietspunt)

Sinds de jaren negentig realiseert Amsterdam openbare stallingen. Deze stallingen zijn bedoeld om bij concentraties van publiekstreckende stedelijke voorzieningen die een stadsdeeloverschrijdende aantrekkingshebben een bewaakte voorziening te bieden waar een fiets veilig, makkelijk en 24 uur per dag geparkeerd kan worden. Inmiddels is er een tiental openbare fietsenstallingen (fietspunten), waaronder de fietsflat bij het Centraal Station en de stalling op het Beursplein. Onlangs is het gebruik van deze stallingen 24 uur gratis gemaakt om een impuls te geven aan het fietsgebruik.

6.2.2 Voorstel aanpak stallingen bij publieksaantrekkende bestemmingen

Het stadsdeel zal in overleg treden met de centrale stad om op cruciale knelpunten (zie tabel 7) in de winkelgebieden de mogelijkheid te verkennen voor een fietspunt. Indien de centrale stad aan het verzoek van het stadsdeel in de verdeling van de middelen geen prioriteit geeft, gaat het stadsdeel onderzoeken of het haalbaar is zelf een gratis bewaakte stalling voor bezoekersparkeren te realiseren en te exploiteren. Het beheer kan worden uitbesteed aan organisaties als Stichting Werkprojecten Amsterdam (SWA) of Pantar. Het vinden van een locatie in een druk winkelgebied is echter geen sinecure. De voorkeur gaat meestal uit naar de invulling door een keten om de winkelstraat aantrekkelijker te maken. Bovendien zijn de huren van winkelpanden hoog, waardoor de investeringsopgave fors zal zijn.

6.2.3 Stallingen in (ondergrondse) autoparkeergarages

Met het stimuleren van het bouwen van parkeergarages wil het stadsdeel het auto parkeren op straat terugdringen. Dergelijke garages liggen vaak op enige afstand van de woning. Het ligt voor de hand dat de fiets gebruikt wordt om de afstand te overbruggen en dat deze tijdens de uren dat de auto in gebruik is veilig in de garage kan worden gestald. In de garage Westersluis zijn bijvoorbeeld 200 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

De behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in of bij een garage wordt bepaald door de afstand van de garage tot de woning of bedrijf van de gebruikers. Als de afstand tussen garage waar de auto wordt geparkeerd en de bestemming groot is, dient voldoende fietsparkeergelegenheid bij of in de garage te worden gecreëerd.

Tabel 7 Zoeklocaties fietsenstallingen

Bos en Lommer	
Stalling winkelgebieden	Buurtfietsenstalling
Bos en Lommerplein Jan van Galenstraat (Albert Heijn)	Landlust Noord Landlust Zuid Erasmusparkbuurt West
Westerpark	
Stalling winkelgebieden	Buurtfietsenstalling
	Spaarndammerbuurt Noordoost Fannius Scholtenbuurt Westerstaatsman
Oud-West	
Stalling winkelgebieden	Buurtfietsenstalling
Overtoom (hoek Stadhouderskade) Kinkerstraat (Albert Heijn en Hema) Bilderdijkstraat (o.a. Albert Heijn) Frederik Hendrikstraat (Albert Heijn)	Cremerbuurt Oost Bellamybuurt Zuid Bellamybuurt Noord Da Costabuurt Zuid Borgerbuurt Frederik Hendrikbuurt Noord Frederik Hendrikbuurt Zuidoost Cremerbuurt West
De Baarsjes	
Stalling winkelgebieden	Buurtfietsenstalling
Postjesweg (Albert Heijn) Hugo de Grootplein Jan Evertsenstraat	Balboaplein e.o. Columbusplein e.o.

Hoofdstuk 7. Communicatie als beïnvloedingsinstrument

Behalve het verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen door handhaving, uitbreiding, dubbel gebruik van de openbare ruimte in winkelstraten en meer en betere inpandige mogelijkheden, dient er ook een bewustwordingsproces in gang gezet te worden bij zowel lang- als kortparkeerders. De fietser moet gaan beseffen dat de fiets schaarse openbare ruimte bezet houdt. Dit betekent dat de fietseigenaar een fiets die defect is of langdurig niet gebruikt wordt, niet in het rek laat staan. Bij het wegzetten van de fiets zou de parkeerder zich niet alleen bewust moeten zijn van de effecten die ongewenst parkeergedrag kan hebben voor andere gebruikers, maar daar ook naar te handelen. Gerichtte communicatie die bij de fietser begrip oproept, kan bijdragen aan het bewustwordingsproces. De centrale stad en de stadsdelen dienen samen één formule op te stellen over de wijze waarop fietsers geïnformeerd worden over gewenste parkeergedrag in de openbare ruimte, die met behulp van verschillende kanalen wordt ingezet. Dit kan door frequente informatieverstrekking via de site, de stadsdeelkrant en door ludieke en publieksvriendelijke communicatie-acties. Uiteindelijk moet communicatie ertoe leiden dat de situaties niet alleen herkenning oproepen, maar ook erkenning tot gevolg hebben dat er ook een verantwoordelijkheid ligt bij de fietser zelf.

Op een aantal locaties in de winkelstraten die gekenmerkt worden door fietsparkeeroverlast op piektijden is communicatie één van de onderdelen van het actieplan om invloed uit te oefenen op het parkeergedrag. Dit kan met hulp van flyers, bebording en verwijzingen naar locaties met voorzieningen om het fietsparkeergedrag te sturen. Kanttekening is dat de plaatsing van bebording en verwijzingen altijd strategisch en sober in aantal dient te zijn. De boodschap komt sterker over en wordt ook beter begrepen als deze eenduidig en in helder taalgebruik geschreven wordt en in één stijl in Amsterdam wordt uitgerold. Indien de acties geen of weinig resultaat hebben, is handhaving een onvermijdelijke laatste stap.



Hoofdstuk 8. Financiële paragraaf

8.1. Gereserveerd budget uitvoering maatregelen fietsparkeernota per jaar

Maatregelen fietsparkeren		2011	2012	2013	2014	2015
3	Uitbreiding aantal fietsenrekken	€25.000 + oude budgetten = € 100.000	€250.000	€250.000	€250.000	€250.000
13	Handhaving: pilot ongebruikte fietsen	€50.000	€50.000			
17	Inpandige fietsenstal- lingen/subsidieregeling	€125.000	€150.000	€150.000	€150.000	€150.000
18	Experiment bewaakte stalling		€100.000	€100.000	€100.000	€100.000

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Fietsparkeernota stadsdeel West 2012 – 2014

Bijlage: Kwalificaties gangbare fietsparkeersystemen

Keuzematrix Fietsparkeervoorzieningen		
		
Gegalvaniseerd beugelrek 75 P (oud model) - geen fietsparkeur -		Gepoedercoat beugelrek 75 FP (nieuw model)¹²
Beeldkwaliteit:	Onvoldoende	Beeldkwaliteit: Matig
Kosten per plek:	€62,50 met fundatie	Kosten per plek: € 86,41 met betonfundatie
Beheer:	Onkruid is lastig te verwijderen uit de rechthoekigen basisconstructie Het rek is kwetsbaar.	Beheer: Er is nog weinig ervaring met dit rek. Het is aannemelijk dat ook hier onkruid lastig is te verwijderen.

¹² De 75 FP is ook gegalvaniseerd verkrijgbaar.

			
<p>Gegalvaniseerde Classic Cluster</p>		<p>Gepoedercoate Tulip</p>	
<p>Beeldkwaliteit:</p>	<p>Matig</p>	<p>Beeldkwaliteit:</p>	<p>Fraaie vormgeving. Opvallend door hoogte.</p>
<p>Kosten per plek:</p>	<p>€110,--</p>	<p>Kosten per plek:</p>	<p>€102,50 met betonvoet</p>
<p>Beheer:</p>	<p>Geen onkruid en zwerfvuil in basisconstructie door voetkap.</p>	<p>Beheer:</p>	<p>Lage vervangingskosten door lange levensduur. Bij beschadiging hoeven slechts 2 plekken vervangen te worden.</p>
			
<p>Roestvrijstalen nietje 90 cm</p>			
<p>Beeldkwaliteit:</p>		<p>Beeldkwaliteit:</p>	<p>Fraaie vormgeving, een nietje oogt in het gebruik rommeliger dan een rek, waardoor hinder kan ontstaan.</p>
<p>Kosten per plek:</p>		<p>Kosten per plek:</p>	<p>€102,50 met betonvoet</p>
<p>Beheer:</p>		<p>Beheer:</p>	<p>Lage vervangingskosten door lange levensduur. Bij beschadiging hoeven slechts 2 plekken vervangen te worden.</p>