

Fietsparkeernota 2012 - 2014



Stadsdeel West

INHOUDSOPGAVE

	Samenvatting beleidsregels	5
1.	Inleiding	9
1.1	Doelstelling	9
1.2	Leeswijzer	10
2.	Beleidskaders	11
2.1	Landelijk Beleidskader	11
2.2	Stedelijk Beleidskader	11
2.3	Beleidskader stadsdeel West	12
3	Fietsparkeren op straat	14
3.1	Inleiding	14
3.2	Parkeren in woonbuurten	14
3.3	Fietsparkeernormen	16
3.4	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit	17
3.5	Keuze voor fietsparkeersystemen	23
4	Bestemmingsparkeren	27
4.1	Stand van Zaken	27
4.2	Speciale voorzieningen voor bestemmingsparkeren	28
5	Handhaving	30
5.1	Regelgeving	30
5.2	Aanpak wrakken, verlaten fietsen en ongebruikte fietsen	30
5.3	Hinderlijk, onveilig en wanordelijk geparkeerde fietsen	33
6.	Fietsparkeren in gebouwde voorzieningen	34
6.1	Inpandige fietsparkeren bij de woning	34
6.2	Inpandig parkeren bij publiekstrekkende bestemmingen	37
7	Communicatie als beïnvloedingsinstrument	38
8	Financiële paragraaf	39

Samenvatting beleidsregels

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 huidige 49.946 naar 70.744 fietsparkeerplekken. Het aantal plekken moet dan met 20.798 (41%) 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 32.812 m². Dit is vergelijkbaar met de oppervlakte van circa 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 41 %, 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 burens (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 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 de Tulip van Velopa. 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. Op specifieke probleemlocaties in de drukbezochte winkelstraten Kinkerstraat en Bilderdijkstraat heeft het bezoekersparkeren voorrang boven het bewonersparkeren.

Bestemmingsparkeren

9. Er wordt in winkelstraten rekening gehouden met de effecten van publiekstrekkende bestemmingen door ingestrate fietsparkeerstroken aan te leggen of systemen die niet geschikt zijn voor het vastketenen van de fiets. Hierdoor zijn deze voorzieningen niet aantrekkelijk voor lang parkeren.

10. In West worden de volgende bestemmingslocaties gekenmerkt door een hoge fietsparkeerdruk, weinig ruimte en extreme overlast door losgestalde fietsen:

Overtoom (hoek Stadhouderskade),
Kinkerstraat (AH en Hema)
Bilderdijkstraat
Postjesweg (AH)
Frederik Hendrikstraat (AH)
Hugo de Grootplein
Bos en Lommerweg (voor stadsdeelkantoor)
Jan Evertsenstraat
Jan van Galenstraat (AH)
Gulden Winckelplantsoen (AH)
Postjesweg (AH)

11. Voor deze locaties wordt een actieplan opgesteld, waarin per locatie een gebalanceerde mix van maatregelen voorgesteld, waaronder uitbreiding van (specifieke) voorzieningen, communicatie en handhaving.
12. Er wordt naast een aantal woonbuurten met een hoge urgentie (Erasmusparkbuurt West en de Cremerbuurt) ook in een winkelstraat (Kinkerstraat) 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.
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, onveilig en wanordelijk geparkeerde fietsen

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

Inpandig fietsparkeren

Inpandig fietsparkeren bij de woning

19. Het voortzetten van de in juli 2011 vastgestelde subsidieregeling inpandige fietsenstallingen stadsdeel West (investeringssubsidie) als instrument om te stimuleren dat inpandige fietsparkeerplekken gemoderniseerd en gerealiseerd worden.
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 vastgoedeigenaren 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.

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, kan het stadsdeel zelf een gratis bewaakte stalling voor bezoekersparkeren realiseren en 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. Het belang van een fietsenstalling is groter in garages met huurplekken dan in garages die bestemd zijn voor vergunninghouders.

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 een extreem hoge fietsaantallen en hinderlijk geplaatste fietsen.
25. Er wordt ingezet op het verbeteren van de stedelijke communicatiemiddelen in de bestuursrechtelijke handhaving.
26. Er worden bewonersacties gehouden door de Handhaving om gezamenlijk ongebruikte fietsen/verlaten fietsen te identificeren.

FIETSPARKEERNOTA 2012 – 2014 STADSDEEL WEST

1. Inleiding

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 gemaakt en wordt er ingezet op een aanvalsplan.

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.

1.1. Doelstelling

Het stadsdeel gaat zich inspannen om de huidige capaciteit beter beschikbaar te houden voor de frequente gebruiker. 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 onbepaald 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.

1.2 Leeswijzer

Deze nota heeft vier thema's: 1. fietsparkeren op straat (woonstraten en publiekstreckende bestemmingen, waaronder winkels, 2. communicatie als beïnvloedingsinstrument, 3 handhaving en 4.inpandige fietsparkeren. In het bovenstaande grijze tekstkader zijn alle beleidsafspraken samengevat.

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 beginjaren 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

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.

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% tot maximaal 5% in 2013 bij alle NS-stations. Het streven is om het aandeel fietswrakken en verlaten fietsen terug te brengen van circa 10% van alle geparkeerde fietsen¹ (tot maximaal 5% in 2013 (advies hoofden handhaving 5% in 2014)). Tevens worden de werkwijzes en handhavingssystemen voor fietsparkeren geharmoniseerd;

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)

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

2.3 Beleidskader stadsdeel West

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 te hanteren in West.

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.

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.

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 de ambitie gesteld 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 werd. 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 geïnventariseerd 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 hoge aandeel allochtone bewoners werd in de Baarsjes een norm van 1.0 (0.3 lager dan de dVV-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.

3. Fietsparkeren op straat

3.1 Inleiding

In stadsdeel West kunnen twee soorten fietsparkeerknelpunten op straat worden onderscheiden die gekenmerkt worden door een eigen gebiedsgebonden dynamiek en een specifieke aanpak vergen. Het gaat om:

1. fietsparkeren in woonbuurten (woonparkeren);
2. fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen (bestemmingsparkeren).

Deze fietsparkeerknelpunten worden in deze notitie apart behandeld. Elk fietsparkeerknelpunt vraagt om een specifieke gebalanceerde en samenhangende mix van maatregelen op het gebied van capaciteitsverbetering, handhaving op wrakken en ongebruikte fietsen en communicatie gericht op een beter begrip en gedragsbeïnvloeding.

3.2 Parkeren in woonbuurten

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. De parkeerdruk geeft het percentage van het totaal aantal getelde fietsen weer ten opzichte van de fietsparkeercapaciteit. 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 waarden 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 10 is de fietsparkeerdruk op straatniveau in kaart gebracht. Duidelijk is dat het capaciteitstekort in alle buurten van West in meer of mindere mate voelbaar is. Op de meeste 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.

Klachten en meldingen van bewoners

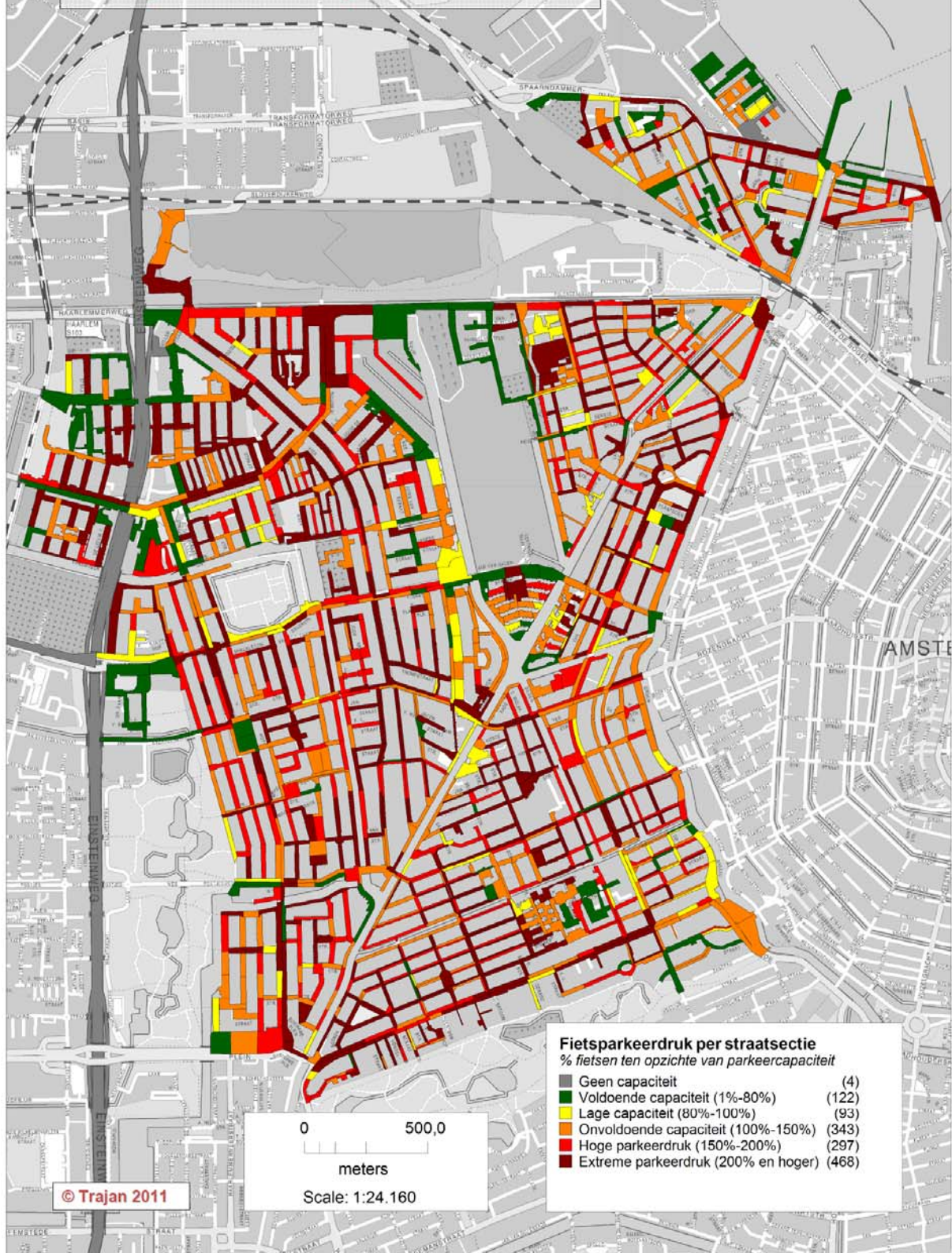
In buurtoverleggen komt de vervuiling van de rekken door wrakken en de plaatsing van meer rekken en nietjes veelvuldig ter sprake. Het onderwerp komt vaak aan bod in de verschillende buurtagenda's.

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

Fietsparkeerdruk per straatsectie



3.3. Fietsparkeernormen

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.

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

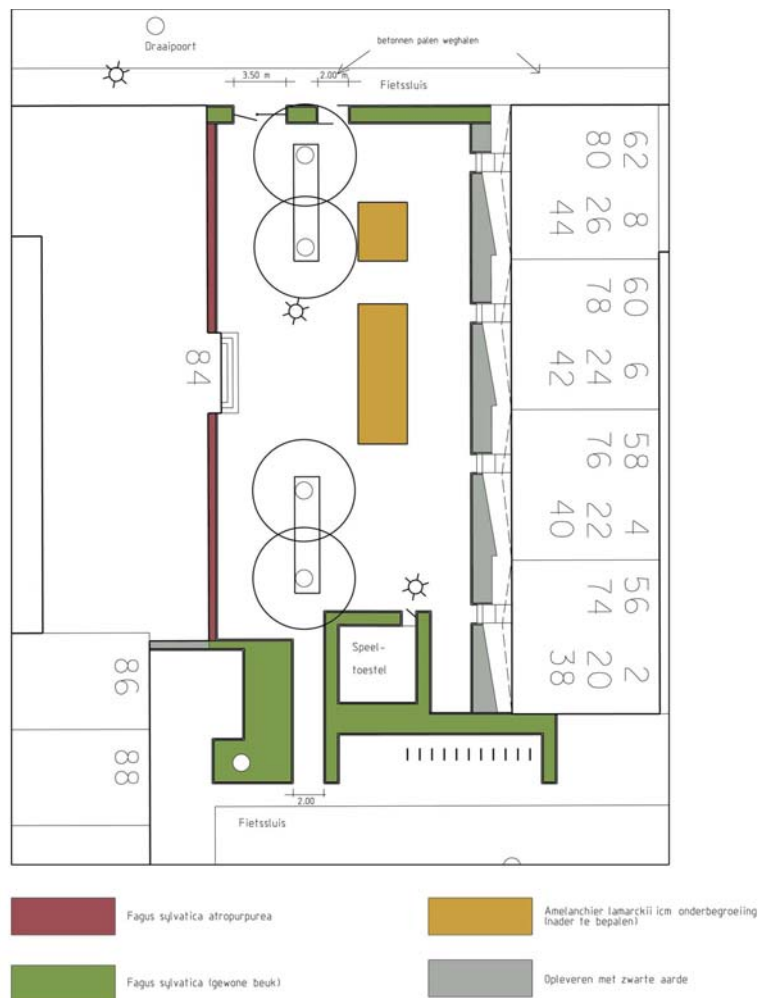
⁴ Rapportage inventarisatie fietsparken stadsdeel West, maart 2011

3.4 Uitbreiding fietsparkeercapaciteit

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, zoals in de Bestevaerstraat. 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 (zie onderstaand ontwerp van de Van Bossestraat als voorbeeld hoe het fietsparkeren in een groenvak kan worden ingepast)



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, kinderwagens, 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;

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. Prioriteit in het bijplaatsingsplan krijgen de buurten met een urgentieratio > 3, bij voorkeur bij overbezette rekken (zie tabel 2). Om inzicht te krijgen van het benodigde aantal per buurt, is op basis van een schatting van de verhouding voor- en naoorlogse woningen een norm per buurt weergegeven.

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: Capaciteitstekort fietsparkeren in buurten van West (in aflopende urgentie)

	FPD	Cap. per hh	Norm	Urgentie ratio	Genormeerde bijplaatsing	Aantal	Wijk
Kolenkit Zuid	231%	0,14	0,4	16,50	140/400	260	BL
Poolbuurt West	199%	0,37	0,4	5,38	269/530	261	BL
Landlust Noord	199%	0,37	0,7	5,38	1316/2511	1195	BL
Spaarndammerb NO	179%	0,35	0,7	5,11	561/1123	562	W
Cremersbuurt Oost	262%	0,56	1,0	4,68	741/1324	583	OW
Bellamybuurt Zuid	201%	0,5	1,0	4,02	971/1942	971	OW
Erasmuspark Oost	200%	0,51	1,0	3,92	438/859	421	BL
Kolenkit Noord	123%	0,33	0,4	3,73	437/530	93	BL
Da Costabuurt Zuid	217%	0,59	1,0	3,68	840/1424	584	OW
Borgerbuurt	172%	0,47	0,6	3,66	1625/763	862	OW
Bosleeuw	142%	0,4	0,5	3,55	976/1220	244	BL
Fannius Scholtenbuurt	180%	0,51	1,0	3,53	1196/2346	1150	W
Van Brakelkwartier	190%	0,54	1,0	3,52	256/474=	218	DB
Bellamybuurt Noord	194%	0,58	1,0	3,34	781/1347	566	OW

F.van Almondekwartier	229%	0,73	1,0	3,14	324/444=	120	DB
P. van der Doesbuurt	202%	0,65	1,0	3,11	634/976	342	DB
De Wester Quartier	187%	0,61	1,0	3,07	451/740	289	DB
Balboaplein e.o.	160%	0,53	1,0	3,02	874/1649	775	DB
Erasmusparkb West	168%	0,56	1,0	3,00	1388/2478	1090	BL
Frederik Hendrikb N	205%	0,69	1,0	2,97	1552/2250	698	OW
Orteliusbuurt Noord	193%	0,65	1,0	2,97	505/777	272	DB
Columbusplein e.o.	165%	0,56	1,0	2,95	1083/1934	851	DB
Westerstaatsman	180%	0,63	1,0	2,86	1087/1726	639	W
Frederik Hendrikb ZW	175%	0,63	1,0	2,78	347/551	204	OW
Staatsliedenbuurt NO	112%	0,41	0,7	2,73	296/506	210	W
Lootsbuurt	173%	0,65	1,0	2,66	795/1223	428	OW
John Franklinbuurt	153%	0,58	1,0	2,64	658/1134	476	DB
Sloterdijk	150%	0,57	1,0	2,63	24/42	18	BL
Frederik Hendrikb ZO	169%	0,65	1,0	2,60	1294/1991	697	OW
Vondelparkbuurt W	207%	0,81	1,0	2,56	891/1100	209	OW
Trompbuurt	181%	0,73	1,0	2,48	1140/1562	422	DB
Jan Maijenbuurt	183%	0,74	1,0	2,47	935/1264	329	DB
Cremerbuurt W	192%	0,79	1,0	2,43	2489/3150	661	OW
Kortenaerkwartier	173%	0,73	1,0	2,37	723/990	267	DB
De Wittenbuurt N	153%	0,66	0,4	2,32	503/304	-199	W
Orteliusbuurt M	156%	0,69	1,0	2,26	765/1109	344	DB
Zeeheldenbuurt	169%	0,75	1,0	2,25	743/990	247	W
Poolbuurt O	153%	0,71	4,0	2,15	395/556	161	BL
Buijskade e.o.	140%	0,69	1,0	2,03	974/1412	438	W
Spaarndammerbuurt M	134%	0,68	1,0	1,97	467/687	220	W
Orteliusbuurt Z	142%	0,73	1,0	1,95	728/997	269	DB
Landlust Z	127%	0,66	1,0	1,92	1481/2245	764	BL
Geuzenhofbuurt	127%	0,66	1,0	1,92	713/1080	367	DB
Spaarndammerb ZO	138%	0,72	0,7	1,92	410/398	12	W
Vondelparkbuurt M	158%	0,88	1,0	1,80	367/417	50	OW
Paramariboplein e.o.	154%	0,87	1,0	1,77	1693/1946	253	DB
Postjeskade e.o.	127%	0,86	1,0	1,48	1412/1642	230	DB
De Wittenbuurt Z	120%	0,86	1,0	1,40	470/382	-87	W
WG-terrein	152%	1,11	0,7	1,37	1289/812	-476	OW
Bedrijventerrein Landlust	183%	1,37	1,0	1,34	126/92	-34	BL
Kermisterrein	103%	0,78	0,4	1,32	408/209	-199	OW
Spaarndammerbuurt ZW	99%	0,76	1,0	1,30	703/925	222	W
Da Costabuurt Noord	133%	1,05	1,0	1,27	2663/2537	-126	OW
Ecobuurt	135%	1,11	0,4	1,22	658/593	-237	W
Spaarndammerb NW	84%	0,76	1,0	1,11	805/1059	254	W
Helmersbuurt O	131%	1,39	1,0	0,94	1830/1317	-513	OW
Vondelparkbuurt O	105%	1,56	1,0	0,67	655/420	-235	OW
TOTAAL BIJPLAATSING						20.798 ⁵⁾	

⁵ In de buurten met een surplus zullen geen rekken/nietjes verwijderd worden

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 schema worden deze (delen van) straten per voormalig stadsdeel weergegeven.

Tabel 2: locaties overbezette rekken stadsdeel West

Bos en Lommer	
Balboaplein e.o.	Hoofdweg 266
Erasmusparkbuurt West	Bos en Lommerweg 263-309
Kolenkitbuurt Noord	Schaapherderstraat 18
Erasmusparkbuurt Oost	Reinaert de Vosstraat 1
Landlust Noord	Gibraltarstraat t/o 22

De Baarsjes	
Jan Maijenbuurt	J.Cookstraat19
Kortenaerkwartier	Van Speykstraat 133-151 Van Speykstraat 136-152 Slatuinenweg 21
Trompbuurt	Admiraal de Ruyterweg 64 Lumeijstraat 32
Van Brakelkwartier	Van Brakelstraat 34
De Wester Quartier	Chassestraat 24
Paramariboplein e.o	Surinameplein t/o 14
Balboaplein e.o.	Cabralstraat 7

Oud-West	
Bellamybuurt Noord	Agatha Dekenstraat t/o 21 De Clercqstraat 96 Bilderdijkkade t/o 44a Bilderdijkkade t/o 22 Elisabeth Wolffstraat 68-86
Bellamybuurt Zuid	Jan Hanzenstraat 21-47 Wenslauerstraat 71 Hasebroekstraat 10-11 Bellamystraat 7 Bellamystraat 18 Jan Pieter Heijestraat 52
Borgerbuurt	Jacob van Lennepkade t/o 258 Borgerstraat t/o 34 Jan Pieter Heijestraat 95 Jacob van Lennepstraat 232-260 Jacob van Lennepstraat 265 Bilderdijkkade 576-654 Tollensstraat 86-257
Lootsbuurt	Borgerstraat 217
Vondelparkbuurt Oost	Vondelstraat 84 Overtoom 109 Zocherstraat 11 Zocherstraat 19

Cremerbuurt Oost	Kanaalstraat 16-68 Wilhelminastraat 13 Eerste Helmersstraat 219
Da Costabuurt Zuid	Kinkerstraat 55 Bilderdijkstraat 205 Da Costastraat 99-127 Jacob van Lennepstraat t/o 64 Da Costastraat 135 Da Costakade 210
WG-terrein	Eerste Helmersstraat 173-179 Eerste Helmersstraat 173-179 Eerste Helmersstraat 197-205 Overtoom 160-184 Eerste Constantijn Huygensstraat 92 Overtoom 114 Eerste Helmersstraat 60

Westerpark	
Spaarndammerstr. NO	Spaarndammerstraat 612-770 Tasmanstraat 23 Nova Zemblastraat 562-576
Westerstaatsman	Van Beuningenstraat 186-200 Van Boetzelaerstraat 49-98
Fannius Scholtenbuurt	J.M. Kemperstraat 69 Cliffordstraat 2 Cliffordstraat 10
De Wittenbuurt	De Wittenkade 101
GWL	Waterpoortweg 359-373 Waterrijkweg A14 Waterloop 500-508 ?

Wijk Oud-West, voormalig Westerpark	
Frederik Hendrikbuurt Noord	Fagelstraat 22-48 Frederik Hendrikstraat 32-64 Van Oldebarneveldtstraat 13a-14 Frederik Hendrikplantsoen 36-38a Eerste Hugo de Grootstraat 46 Eerste Hugo de Grootstraat 62 Lodewijk Tripstraat 1 Fagelstraat 85 Rombout Hogerbeetsstraat t/o 29 Amaliastraat 9 Frederik Hendrikplantsoen 98 Frederik Hendrikplantsoen 94 Kostverlorenstraat 7 Gilles van Ledenberchstraat 39 Frederik Hendrikstraat 9-15 Frederik Hendrikstraat t/o 4 Frederik Hendrikplantsoen 96
Frederik Hendrikbuurt ZO	Derde Hugo de Grootstraat 7

Capaciteitsuitbreiding

Indien de fietsparkeercapaciteit op straat naar de geschatte waarde per buurt zou moeten stijgen, betekent dit een toename van de huidige 49.946 naar 70.744 fietsparkeerplekken. Het aantal fietsparkeerplekken moet dan met 20.798 (41%) 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 de norm voorschrijft.

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 32.812 m². Dit is vergelijkbaar met de oppervlakte van circa 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. 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.

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.

Nieuwe beleidsafspraken worden dat voor het plaatsen van een rek een aanvrager of het stadsdeel geen toestemming hoeft te vragen aan bureaus (ook niet een bovenwoner 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.

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 avonden bezet zijn (zie tabel 2). 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 avonden niet goed worden gebruikt. Alle rekken met een onderbezetting (0-50%) zullen in overleg met de afdeling Wijken herschikt worden, tenzij er zich in de nabijheid een publieksaantrekkende functie bevindt, waarvoor overdag fietsparkeervoorzieningen nodig zijn.

Onderzoek Bakfietsparkeerplekken

Het stadsdeel gaat de haalbaarheid onderzoeken van het bieden van de mogelijkheid om specifieke bakfietsparkeervakken aan te vragen.

3.5 Keuze voor fietsparkeersysteem

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 locaties⁶:

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

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.

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

⁶ Op een aantal plekken, zoals het Mercatorplein en het Wachterliedplantsoen, is afgeweken van de keuze voor bijzondere locaties.

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 fietsparkeerplaats. Op dit moment is er in West nog geen hoge urgentie om de 75P grootschalig te vervangen voor een nieuw type.

Beoordeling fietsparkeersystemen t.b.v. toepassing bij herinrichtingen

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 in het kader van Puccini is nog in volle gang. Puccini heeft zich vooralsnog uitgesproken voor het nietje⁷, tenzij het gaat om lange rijen (> 20) of lang parkeren. In dit geval wordt door Puccini een rek voorgesteld. Saillant detail is dat ook het nietje formeel niet geschikt is voor de fietsparkeur. Het nietje voldoet echter wel aan hoge kwaliteitseisen, wordt op zeer grote schaal toegepast en is het een door bewoners gewaardeerde fietsparkeervoorziening (blijkens een onderzoek van Stadsdeel Centrum). 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.

Er is nog geen keuze voor een specifiek type rek gemaakt in het kader van Puccini. Pluspunt van een rek boven het nietje is dat een rek een veel geordender straatbeeld geeft. 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 daarentegen gekozen voor de Tulip van Velopa. Het 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.

Voorgesteld wordt om bij herinrichtingsplannen van de openbare ruimte afhankelijk van de situatie een keuze te maken tussen het RVS nietje met antidielstang en de Tulip van Velopa⁸.

⁷ Straatmeubilair is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de openbare ruimte en draagt bij aan de herkenbaarheid van Amsterdam. Stedelijk is voorgesteld om voor straatmeubilair een Amsterdamse type te ontwikkelen, ook vanwege schaalvoordelen en de inbedding van social return bij de aanbesteding. In 2011 is begonnen met de uitwerking van een Amsterdams type voor een viertal objecten, waaronder het nietje.

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.

Keuzematrix Fietsparkeervoorzieningen



Gegalvaniseerd Erdirek 75 P (oud model)



Gepoedercoat Erdirek 75 FP (nieuw model)

Beeldkwaliteit:

Onvoldoende

Kosten per plek:

€ 62,50 met fundatie

Beheer:

Onkruid is lastig te verwijderen uit de rechthoekigen basisconstructie
Het rek is kwetsbaar, met name de aanbindbeugel en de .

Beeldkwaliteit:

Matig

Kosten per plek:

€ 86,41 met betonfundatie (opgave Erdi)

Beheer:

Er is nog weinig ervaring met dit rek. Het is aannemelijk dat ook hier onkruid lastig is te verwijderen.



Gegalvaniseerde Cluster van Klaver



Gepoedercoate Tulip van Velopa

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

4. Bestemmingsparkeren (winkelgebieden)

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 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.

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
- 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 en makkelijk bereikbaar..

Voor de volgende locaties wordt een actieplan met korte en lange termijnmaatregelen uitgewerkt:

Oud-West

- Overtoom (hoek Stadhouderskade)
- Kinkerstraat (AH en Hema)
- Bilderdijkstraat (o.a. AH)
- Frederik Hendrikstraat (AH)

De Baarsjes

- Postjesweg (AH)
- Hugo de Grootplein
- Postjesweg (AH)
- Jan Evertsenstraat

Bos en Lommer

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

Omdat de locaties van Albert Heijn vaak onderdeel zijn van deze actieplannen wordt contact opgenomen met het hoofdbureau van Albert Heijn. Dit met het doel om te komen tot duidelijke afspraken voor het hele stadsdeel West.

4.2 Speciale voorzieningen voor bestemmingsparkeren

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 groeiende 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. Alleen op extreme probleemlocaties in de winkelstraten (zie locaties waarvoor een actieplan wordt opgesteld) heeft het bestemmingsparkeren voorrang boven het bewonersparkeren. Hier kunnen fietsparkeersystemen ingewisseld worden voor fietsparkeervakken;

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.

Tijdelijke voorzieningen

Rode Loper en bijplaatsen rekken op piekuren

De rode loper is bedacht door de gemeente Groningen om de fietsparkeeroverlast 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 gewinning 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.

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 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
- wanordelijk in grote getalen geplaatst de cultuurhistorische en stedenbouwkundige kwaliteit aantasten

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. Terugggevonden gestolen fietsen worden in Amsterdam gratis thuisbezorgd. Alle fietsen worden drie maanden bewaard.

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 verwijderd 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 willen we op een aantal locaties beginnen met het aanbrengen van 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 en na het verstrijken van de maximale parkeerduur 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 fietsparkeerduurbepanking 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 fietsparkeerduurbepanking 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, onveilig en wanordelijk 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 om twee redenen worden ingesteld:

1. 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.
2. In het belang van het bijzondere stedenbouwkundige of cultuurhistorische karakter van de openbare ruimte: op sommige locaties zijn buiten de daarvoor bestemde voorzieningen gestalde fietsen onwenselijk vanwege de cultuurhistorische of stedenbouwkundige waarde van de openbare ruimte.

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. Ook mag een fietsparkeerverbod er niet toe leiden dat de openbare ruimte leeg is om stedenbouwkundige/ esthetische redenen, terwijl er niet voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

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.

6. Fietsparkeren in gebouwde voorzieningen

Stand van zaken

Er zijn grenzen aan de mogelijkheid voor het fietsparkeren op straat, om welke reden er een noodzakelijke toekomst is voor het verder uitbreiden van het aanbod van inpandige fietsenstallingen om de grote groeiende hoeveelheid fietsen goed en veilig weg te kunnen zetten. Ook bij het inpandige fietsparkeren zijn er grofweg twee vormen met een eigen benaderingswijze: het parkeren aan de woonzijde en het parkeren in publiekstrekkende voorzieningen.

6.1 Inpandig fietsparkeren bij de woning

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.

Bewonersstallingen (zie Staatsliedenbuurt)

In de Fannius Scholtenbuurt zijn in het kader van de integrale aanpak 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 onderzoek⁹ blijkt dat er onder bewoners behoefte is aan het veilig inpandig stallen van de fiets. In stadsdeel West zijn 33 buurtfietsenstallingen¹⁰ bekend die ruimte bieden aan ca. 2650 fietsen.

	Buurtfietsenstallingen	Buurt	Capaciteit
BOS EN LOMMER			
1	Jan den Haenstraat	Landlust Z	50
2	Joos Banckerweg 16	Erasmusparkbuurt O	70
3	Bestevaerstraat	Trompbuurt	44
	Totaal inpandige plekken B&L		164
WESTERPARK			
5	Barentszstraat 216	Zeeheldenbuurt	60

⁹ Een verschil van dag en nacht – ontwikkeling fietsparkeerrichtlijn Amsterdam – 2005

¹⁰ Er bestaat geen registratie van buurtfietsenstallingen, waardoor het werkelijke aantal kan afwijken van het aantal stallingen die bekend zijn bij het stadsdeel.

6	Bentinckstraat 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	60
11	Van Hallstraat 547	Buijskade e.o.	100
13	Groen van Prinstererstraat 59	Fannius Scholtenbuurt	60
14	Gilles van Ledenberchstraat 38	Frederik Hendrikbuurt ZW	90
	Totaal in pandige plekken Westerpark		680
OUD-WEST			
15	Jacob van Lennepstraat 311	Lootsbuurt	100
16	Borgerstraat 250	Lootsbuurt	90
17	Schimmelstraat 3	Bellamybuurt N	78
18	Van Alphenstraat 6	Bellamybuurt N	88
19	Jacob van Lennepstraat 40	Da Costabuurt Z	107
20	Allard Piersonstraat 6	Da Costabuurt N	60
21	Eerste Helmersstraat 279	Cremerbuurt W	110
22	Overtoom 528	Cremerbuurt W	200
23	Eerste Helmersstraat 58-60	Helmersbuurt W	149
24	Frederiksstraat 18	Vondelparkbuurt W	60
	Totaal in pandige plekken Oud-West		1042
DE BAARSJES			
25	Pieter van der Doesstraat	P. van der Doesbuurt	81
26	Hoofdweg 107 - 113	Postjeskade e.o.	230
27	Van Speijkstraat 104	Kortenaerkwartier	58
28	Balboastraat 27	Balboaplein e.o.	52
29	Coratijnstraat 27	Postjeskade e.o.	60
30	Van Speijkstraat 148	Kortenaerkwartier	33
31	Van Spilbergenstraat 98	Orteliusbuurt M	61
32	Surinameplein (even zijde)	Paramariboplein e.o.	26
33	Reinier Claeszenstraat 58	Trompbuurt	90
	Totaal in pandige plekken De Baarsjes		771
INDICATIE TOTAAL INPANDIGE FIETSPARKEERPLEKKEN WEST			2657

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 in pandige buurtfietsenstallingen omdat er geen verband lijkt te bestaan tussen in pandige parkeercapaciteit en de fietsparkeerdruk. Toch wil

stadsdeel West bewoners graag in de gelegenheid stellen om fietsen veilig en inpandig 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 inpandige 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.

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 (zie tabel 1) en voor de locaties waar een actieplan bestemmingsparkeren is voorgesteld. 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 vastgoedeigenaren 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.

Tabel 3 Zoeklocaties fietsenstallingen

Bos en Lommer Stalling bestemmingsparkeren	Buurtfietsenstalling
Bos en Lommerweg (voor stadsdeelkantoor) Jan van Galenstraat (AH) Gulden Winkelplantsoen (AH)	Landlust Noord Landlust Zuid Erasmusparkbuurt West
Westerpark Stalling bestemmingsparkeren	Buurtfietsenstalling
	Spaarndammerbuurt Noordoost Fannius Scholtenbuurt Westerstaatsman
De Baarsjes Stalling bestemmingsparkeren	Buurtfietsenstalling
Postjesweg (AH) Hugo de Grootplein Postjesweg (AH) Jan Evertsenstraat	Balboaplein e.o. Columbusplein e.o.
Oud-West Stalling bestemmingsparkeren	Buurtfietsenstalling

Overtoom (hoek Stadhouderskade) Kinkerstraat (AH en Hema) Bilderdijkstraat (o.a. AH) Frederik Hendrikstraat (AH)	Cremerbuurt Oost Bellamybuurt Zuid Bellamybuurt Noord Da Costabuurt Zuid Borgerbuurt Frederik Hendrikbuurt Noord Frederik Hendrikbuurt Zuidoost Cremerbuurt West
---	---

6.2 Inpandig parkeren bij publieksaantrekkende bestemmingen

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.

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, kan het stadsdeel zelf een gratis bewaakte stalling voor bezoekersparkeren realiseren en 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.

Stallingen in (ondergrondse)garages

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. De verwachting is dat deze afstand gemiddeld groter is bij een garage met overwegend huurplekken. Als de garage wordt opengesteld voor vergunninghouders zal de gemiddelde afstand tot de woning lager zijn. Met name bij de realisering van parkeergarages met overwegend huurplekken dient voldoende fietsparkeergelegenheid te worden gecreëerd.

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.

8. Financiële paragraaf

Kosten uitvoering maatregelen fietsparkeernota per jaar

Maatregelen fietsparkeren		Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013	Begroting2014
3	Uitbreiding aantal fietsenrekken	€ 25.000 + oude budgetten = € 100.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
13	Handhaving: pilot ongebruikte fietsen	€ 50.000	€ 50.000		
17	Inpandige fietsenstallingen / subsidieregeling	€ 125.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
18	Experiment bewaakte stalling		€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000