



Gemeente
Amsterdam

Kader Fietsparkeren

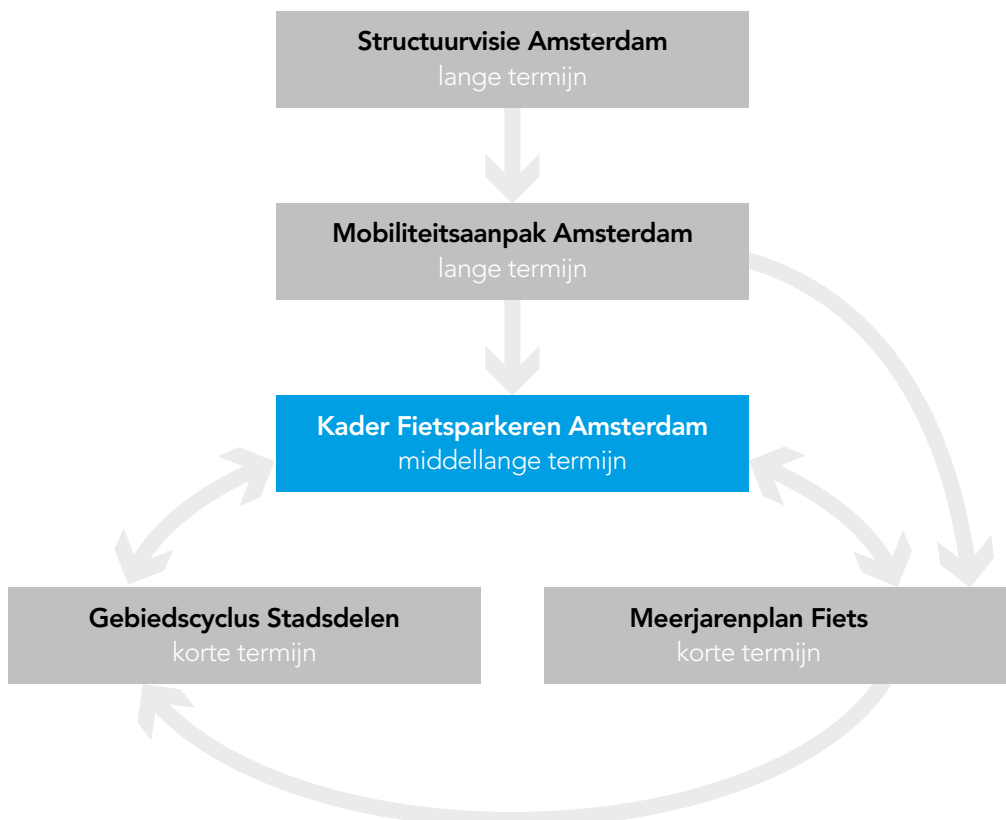
Vastgesteld door de gemeenteraad
op 9 september 2015





In het Kader Fietsparkeren Amsterdam staan de belangrijkste uitgangspunten van het fietsparkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. Het is een nadere uitwerking van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam voor het onderwerp fietsparkeren.

De komende vijf jaar is dit kader de leidraad voor stad en stadsdelen om snel, kosteneffectief en eenduidig te zorgen voor voldoende (beschikbare) fietsparkeerplekken in Amsterdam. Het kader is de basis voor een Handboek Handhaving waarin de regels uit het kader zijn geoperationaliseerd naar een handhavingsstrategie, communicatiestrategie/-richtlijnen en uniforme werkinstructies.





Inhoud

1	Visie: voldoende voorzieningen voor actieve fietsers	6
1.1	Het belang van de fiets is groot	6
1.2	Tegemoetkomen aan grotere vraag	6
1.3	Niet overal genoeg ruimte en nog veel te winnen in bestaande voorzieningen	7
1.4	Beter benutten vaak kosteneffectiever dan bijbouwen	7
1.5	Zorgvuldige aanpak bij het verwijderen van ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen	8
1.6	Gemeente stelt doelen en streefwaarden	9
2	Maatregelen en richtlijnen	10
2.1	Definities van de verschillende categorieën fietsen	10
2.2	Centrale redeneerlijn: parkeervoorzieningen beter benutten en bijbouwen waar nodig	10
2.3	Beter benutten maatregel 1: Fietsen met gebreken scherper beoordelen	11
2.4	Beter benutten maatregel 2: Verwijderen van ongebruikte fietsen door uniforme maximale fietsparkeerduur	12
2.5	Beter benutten maatregel 3: Ook handhaven op ongebruikte fietsen buiten de rekken	17
2.6	Integrale afweging bij bouwen	17
2.7	Uniformiteit bij gemeentelijke Fietspunten	20
2.8	Fietsparkeernormen vastleggen in beleid, borgen in bestemmingsplannen	21
3	Organisatie en middelen	23
3.1	Nieuwe bevoegdhedenverdeling stad en stadsdelen	23
3.2	Verkenning naar meest effectieve organisatie van de handhavingsketen	24
3.3	Operationalisering van het kader	24
3.4	Financiële uitwerking in Investeringsagenda Fietsparkeren	25
	Overzicht bronnen	26
	Colofon	26

1 Visie: voldoende voorzieningen voor actieve fietsers

1.1 Het belang van de fiets is groot

De fiets is cruciaal in het leefbaar en bereikbaar houden van Amsterdam. De fiets is in vergelijking met andere vervoermiddelen in de stad goedkoop, gezond en schoon. Bovendien neemt de fiets relatief weinig ruimte in beslag. Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam omarmen de fiets dan ook massaal. De afgelopen twintig jaar is het fietsgebruik sterk gegroeid. Amsterdammers gebruiken voor ruim 30% van alle verplaatsingen de fiets. Voor verplaatsingen binnen de ring is dit zelfs bijna 50%.¹ Dit is een positieve ontwikkeling voor de stad en voor Amsterdam is het belangrijk dat deze groei zich doorzet.

1.2 Tegemoetkomen aan grotere vraag

Het groeiende gebruik van de fiets leidt ook tot een grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Rond OV-knooppunten zoals station Amsterdam Centraal, rond uitgaansgebieden zoals het Leidseplein en ook in woonbuurten zoals de Pijp, de Jordaan of Oud West. De gemeente zorgt ervoor dat het fietsgebruik verder kan groeien. Met het vaststellen van het Meerjarenplan Fiets in 2012 is een start gemaakt met een omvangrijke inhaalslag. Tot 2020 worden op de drukste plekken meer dan 40.000 fietsparkeervoorzieningen bijgebouwd. De inzet daarbij is vooral gericht op de belangrijkste knooppunten van het openbaar vervoer. Goed functionerende OV- knooppunten zijn essentieel voor de bereikbaarheid en daarmee de economie van de stad en de regio. Ook in woonbuurten zet de gemeente extra fietsenrekken neer. Alleen al in stadsdeel West zijn de afgelopen vijf jaar 13.000 rekken bijgeplaatst (een toename van ruim 25%).²



1.3 Niet overal genoeg ruimte en nog veel te winnen in bestaande voorzieningen

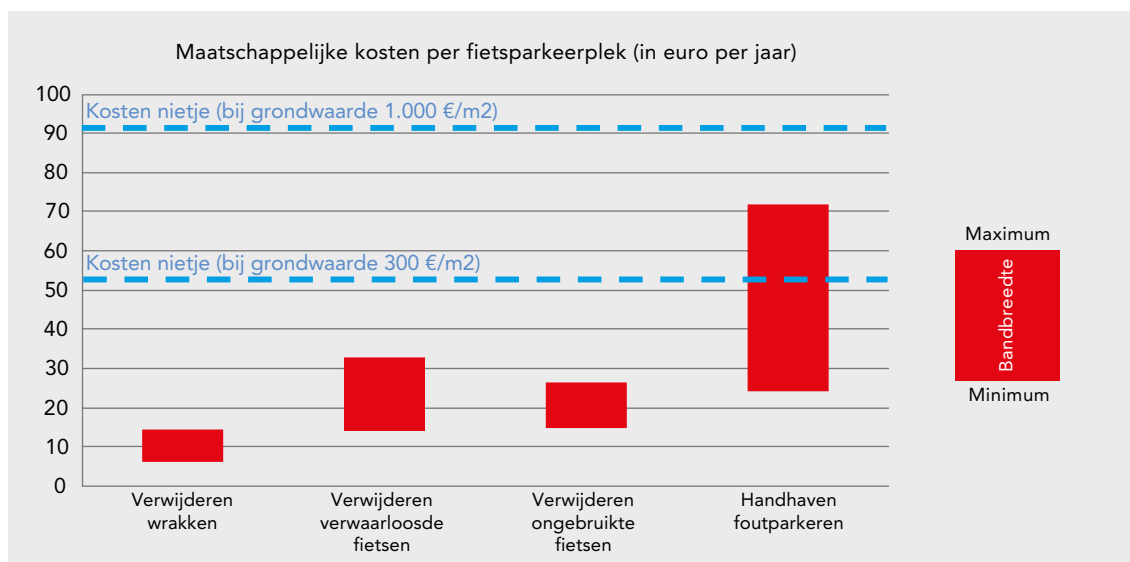
Op veel plekken worden rekken, fietsnietjes of fietsvakken bijgeplaatst, maar niet overal is genoeg ruimte. In sommige gevallen biedt een in pandige of ondergrondse stalling dan een oplossing, maar die zijn kostbaar en worden niet altijd goed gebruikt. Amsterdam wil op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit verhogen, met oog voor andere gebruikers van de openbare ruimte. Dit begint met het goed benutten van de bestaande fietsvoorzieningen. Amsterdam geeft daarbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt.

Op dit moment, en met inbegrip van de huidige handhavingsinspanningen, is ongeveer 15% van de bestaande fietsparkeercapaciteit op straat bezet door ongebruikte fietsen (12%), verwaarloosde fietsen (2%) en wrakken (1%)³. Dit betekent dat ongeveer 40.000 fietsparkeerplekken structureel niet beschikbaar zijn voor actieve fietsers. Ruim de helft van de Amsterdammers ervaart overlast door ongebruikte fietsen op straat. Zij ergeren zich aan ongebruikte fietsen die rekken bezet houden⁴. Het beschikbaar houden van fietsenvoorzieningen is een continu proces, want een fiets heeft niet het eeuwige leven. Ter indicatie: bij een gemiddelde economische levensduur van 10 jaar komen er in Amsterdam elke dag 200 wrakken bij. Een deel daarvan wordt door de eigenaar bij het grofvuil gezet, een ander deel blijft achter op straat in de rekken en op overige plekken in de openbare ruimte.

1.4 Beter benutten vaak kosteneffectiever dan bijbouwen

Meer dan ooit is het van belang om schaarse middelen op een efficiënte manier in te zetten. De maatschappelijke kosten voor het verwijderen van wrakken, verwaarloosde en ongebruikte fietsen liggen in veel gevallen aanzienlijk lager dan die voor het bijplaatsen van fietsnietjes. Zolang door handhavingsinzet capaciteitsuitbreiding niet nodig is, wordt daarmee geld bespaard en wordt geen extra claim gelegd op de openbare ruimte.

Figuur 1: Maatschappelijke kosten beter benutten versus bouwen



Toelichting bij figuur 1

De berekening van de maatschappelijke kosten is een optelsom van de kosten voor het verwijderen, transporteren en bewaren van de fietsen. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten voor de mensen die hun fiets bij het Fietsdepot ophalen meegeteld. De opbrengsten uit veilingen van de niet opgehaalde fietsen zijn van het bedrag afgetrokken. Ten slotte zijn de totale kosten omgerekend naar kosten per vrijgespeelde fietsparkeerplek per jaar. De bandbreedte wordt veroorzaakt door te variëren met aannames, bijvoorbeeld ten aanzien van het percentage wrakken en ongebruikte fietsen op straat of het aandeel mensen dat hun fiets ophaalt bij het depot. De kosten van een nietje zijn opgebouwd uit investeringskosten, onderhoudskosten en kosten voor het ruimtegebruik.⁵

1.5 Zorgvuldige aanpak bij het verwijderen van ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen

Het is voor Amsterdammers vervelend als hun fiets wordt weggeknipt. Amsterdam wil daarom dat de handhaving op ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen nu en in de toekomst zo zorgvuldig mogelijk gebeurt. Dat betekent dat er veel aandacht is voor heldere en niet te missen communicatie over handhavingsacties.

Uiteindelijk streeft Amsterdam naar een situatie waar zo min mogelijk fietsen hoeven te worden weggehaald. Duidelijke regelgeving in combinatie met goede communicatie moet leiden tot bewustwording dat ongebruikte fietsen en wrakken niet thuis horen in de openbare ruimte. En ook: dat het niet altijd erg is om een stukje te moeten lopen om de fiets te kunnen parkeren.



1.6 Gemeente stelt doelen en streefwaarden

Om houvast te bieden en richting te geven aan de verschillende opgaven in de stad stelt de gemeente zichzelf een aantal doelen. Bij elke doelstelling hoort een indicator met een streefwaarde (zie tabel 1). De indicatoren en streefwaarden zijn zo gekozen dat deze ambitieus maar wel realistisch zijn, kosteneffectieve keuzes in de hand werken en verschillende (creatieve) oplossingen mogelijk maken op gebied van gedragsbeïnvloeding, beter benutten en/of bijbouwen.

Tabel 1: Doelen, indicatoren en streefwaarden fietsparkeren

Doelstelling	Voldoende beschikbare fiets-parkeerplaatsen	Voorkomen dichtslibben rekken	Faciliteren actieve fietsers	Voorkomen onveilige en hinderlijke situaties	Tevreden bewoners
Indicator	Bezettingsgraad	% verwaarloosde fietsen en wrakken	% ongebruikte fietsen	Aantal foutgeparkeerde fietsen	Rapportcijfer fietsparkeren
Definitie	Aantal geparkeerde fietsen in rekken en vakken gedeeld door de fiets-parkeercapaciteit	In de werkinstructie voor de handhaving worden de definities verder geoperationaliseerd	Aandeel fietsen langer dan 2 of 6 aaneengesloten weken niet gebruikt (niet zijnde verwaarloosd of wrak)	Fietsen op plekken waar dat wettelijk niet is toegestaan (zie APV, artikel 4.27)	Gemiddeld rapportcijfer van Amsterdammers over (communicatie rond) fietsparkeren in hun buurt, op stations en OV-haltes en in het centrum
Meetmethode	Telling (momentopname)	Telling (momentopname)	Eerst stickers of tie-wraps aanbrengen en dan 2/6 weken later tellen hoeveel er nog om zitten	Telling (momentopname)	Enquête onder bewoners (fietsers en niet-fietsers)
Streefwaarde	De bezettingsgraad op een locatie is maximaal 85% ⁽¹⁾	Maximaal 1% van de aanwezige fietsen in een straat (binnen en buiten de rekken) is verwaarloosd of wrak	Maximaal 2% van de aanwezige fietsen in een straat (binnen en buiten de rekken) is ongebruikt	Nog niet vast te stellen	Het rapportcijfer is minimaal een 7
Huidige waarde (bij huidig niveau van handhaving)	Stadsdeel west: 87% De Pijp: 92%	3%	12%	Onbekend	Buurt: 6,2 ⁽²⁾ Treinstations: 5,2 ⁽²⁾ OV-haltes: 5,0 ⁽²⁾ Centrum: 4,6 ⁽²⁾
Toelichting	Fietsen buiten de rekken vallen buiten deze definitie, maar worden, indien hinderlijk/onveilig, meegenomen bij foutparkeren ⁽³⁾	Handhaven alleen bij bezettingsgraad hoger dan 85%	Handhaven alleen bij bezettingsgraad hoger dan 85%	Op dit moment zijn geen cijfers bekend van het aantal foutgeparkeerde fietsen dat op straat staat (alleen cijfers van het fietsdepot)	Door ook niet-fietsers om hun mening te vragen wordt ook inzicht verkregen in eventuele overlast voor voetgangers

(1) De streefwaarde geldt op de drukke, maatgevende momenten van de dag. Welk moment dat is verschilt per type locatie. De streefwaarde betreft alleen maaiveldstallingen. Bij inbandige stallingen mag de bezettingsgraad hoger zijn, want hoe meer mensen binnen parkeren, hoe beter.

(2) Rapportcijfers in 2010

(3) Overwogen is om 'parkeerdruk' als indicator te nemen. Daar is echter om verschillende redenen niet voor gekozen. Ten eerste omdat verondersteld mag worden dat fietsen vooral buiten de rekken parkeren als er onvoldoende capaciteit beschikbaar is in de rekken. Ten tweede omdat buiten de rekken geparkeerde fietsen niet per se een probleem vormen (namelijk als ze geen overlast of onveiligheid veroorzaken). Bezettingsgraad als indicator dekt dus beter de lading van de achterliggende doelstelling.

2 Maatregelen en richtlijnen

In dit hoofdstuk worden maatregelen en richtlijnen beschreven die samen met de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets en de Fietsimpuls moeten leiden tot voldoende beschikbare fietsparkeerplaatsen voor de actieve fietser. De maatregelen en richtlijnen zijn gebaseerd op ervaringen met benuttingsmaatregelen die de laatste tijd zijn ingezet en de aanbevelingen van de Rekenkamer.⁶

2.1 Definities van de verschillende categorieën fietsen

Dit kader maakt onderscheid tussen een aantal categorieën fietsen met elk een eigen juridische grondslag. Fietsen worden alleen verwijderd op basis van de betreffende artikelen in de Algemene Plaatselijke Verordening en de Afvalstoffenverordening:

- *Foutgeparkeerde fietsen*. Dit zijn fietsen die buiten de rekken of vakken staan geparkeerd waar dat niet is toegestaan of voor overlast of onveilige situaties zorgen (bijvoorbeeld geparkeerd voor een nooduitgang of op een smalle stoep). Deze kunnen worden verwijderd op basis van APV art. 4.27 lid 1 en 3.
- *Verwaarloosde fietsen*. Dit zijn fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud zijn en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren (bijvoorbeeld het ontbreken van het stuur of ketting). Deze kunnen worden verwijderd op basis van APV art. 4.27 lid 2b.
- *Wrakken*. Dit zijn verwaarloosde fietsen, waarbij het in economische zin niet meer de moeite is om de fiets nog te repareren. Deze kunnen worden verwijderd op basis van de Afvalstoffenverordening en het Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening.
- *Ongebruikte fietsen*. Dit zijn fietsen die langer dan 2 of 6 aaneengesloten weken niet zijn gebruikt. Deze fietsen kunnen worden verwijderd op basis van APV art. 4.27 lid 2a.

In het nog op te stellen Handboek Handhaving worden deze definities verder geoperationaliseerd.

2.2 Centrale redeneerlijn: parkeervoorzieningen beter benutten en bijbouwen waar nodig

Fietsparkeervoorzieningen zijn kostbaar en de ruimte is schaars. Als de voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen, dan zijn nieuwe rekken of vakken niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen kosteneffectiever dan het bijplaatsen van nietjes. Voordat Amsterdam investeert in een parkeervoorziening worden eerst de volgende stappen doorlopen.¹

Stap 1: geen probleem is geen probleem

Niet overal in de stad is fietsparkeren een probleem. Als er op drukke momenten nog voldoende plek is in het rek (een bezettingsgraad van 85% of minder) is er geen reden om fietsenvoorzieningen bij te plaatsen of fietsen te verwijderen.

Stap 2: verwaarloosde fietsen en wrakken verwijderen

Als de fietsenrekken of nietjes vol zijn (bezettingsgraad hoger dan 85%) worden eerst alle verwaarloosde fietsen en wrakken verwijderd.

¹ Dit geldt voor nieuwe gevallen. Geplande stallingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, hoeven niet te worden heroverwogen.

Stap 3: ongebruikte fietsen verwijderen

Als er na het verwijderen van verwaarloosde fietsen en wrakken nog steeds een tekort is, verwijdt de gemeente de fietsen die lang ongebruikt in de rekken staan. Dit gebeurt alleen in de gebieden waar een maximale parkeerduur is ingesteld.

Stap 4: nietjes of rekken bijplaatsen

Als de bezettingsgraad na stap 3 nog steeds boven de 85% is plaatst de gemeente waar mogelijk en wenselijk nietjes of rekken bij. Hierbij wordt rekening gehouden met andere gebruikers en de ruimtelijke kwaliteit. Als er op straat onvoldoende ruimte is voor extra nietjes, dan kan een inpandige of ondergrondse stalling worden overwogen. Hierbij worden de in paragraaf 2.6 beschreven afwegingscriteria gehanteerd.

Foutgeparkeerde fietsen

Fietsen zijn soms zo geparkeerd dat ze de doorgang van nood- en hulpdiensten belemmeren of anderszins gevaar of hinder veroorzaken. De gemeente wil dat dit zo min mogelijk gebeurt, onder andere door te zorgen voor voldoende beschikbare fietsvoorzieningen en goede communicatie. Als fietsen zorgen voor onveilige situaties kunnen ze worden verwijderd op grond van de APV Amsterdam, artikel 4.27.

In sommige drukke gebieden geldt een verbod voor parkeren buiten de voorzieningen. Hier dient echter terughoudend mee te worden omgegaan. Een parkeerverbod kan alleen worden ingesteld in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder. Bovendien moeten in het betreffende gebied voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn, anders mag het verbod niet worden gehandhaafd (zie ook artikel 4.27 van de APV).

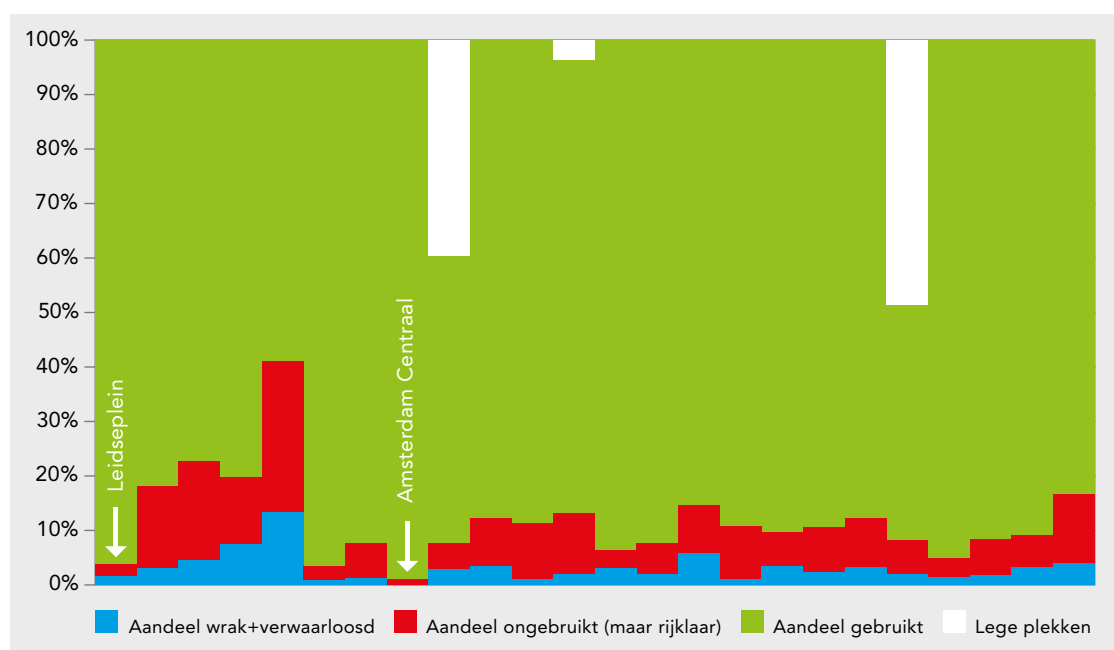
2.3 Beter benutten maatregel 1: Fietsen met gebreken scherper beoordelen

De categorie 'verwaarloosde fietsen' is een lastige categorie voor handhavers. Uit onderzoek blijkt dat bijna alle fietsen die als verwaarloosd naar het Fietsdepot worden gebracht eigenlijk een wrak zijn. 89% van de verwaarloosde fietsen die naar het Fietsdepot worden gebracht heeft een lagere economische waarde dan de kosten voor nieuwe onderdelen. 100% van de fietsen heeft een negatieve waarde als ook arbeidskosten voor reparatie meegerekend worden. Deze fietsen vallen feitelijk onder de categorie wrak en hadden direct als afval kunnen worden weggevoerd. Van de verwaarloosde fietsen op het Fietsdepot wordt minder dan 0,1% opgehaald⁷. Daarom zal Amsterdam voortaan fietsen met gebreken scherper beoordelen. Voordelen van deze maatregel zijn fors lagere handhavingskosten en minder beslag op de capaciteit van het Fietsdepot. In de werkinstructies wordt deze maatregel geoperationaliseerd. Als er enige tijd is gewerkt met de nieuwe werkinstructie kan worden bepaald of de categorie 'verwaarloosde fiets' nog betekenis heeft. Zo niet dan kan de categorie worden afgeschaft.

2.4 Beter benutten maatregel 2: Verwijderen van ongebruikte fietsen door uniforme maximale fietsparkeerduur

Verwaarloosde fietsen en wrakken kunnen met de huidige regelgeving relatief eenvoudig worden verwijderd. Dat geldt niet voor fietsen die ongebruikt in de rekken staan of daarbuiten. Ongeveer 12% van de capaciteit wordt ingenomen door fietsen die zelden of nooit worden gebruikt. Om deze fietsen te verwijderen is onder andere bij station Amsterdam Centraal en het Leidseplein een maximale fietsparkeerduur ingesteld. Het blijkt voor deze gebieden een succesvolle maatregel te zijn: het aantal ongebruikte fietsen in deze gebieden is gedaald naar minder dan 2% (zie figuur 2).⁸ Stadsdelen passen deze maatregel dan ook steeds vaker toe, bijvoorbeeld in winkelstraten zoals de Van Woustraat en de Ferdinand Bolstraat in stadsdeel Zuid. Inmiddels zijn er in Amsterdam meer dan 30 gebieden binnen de ring A10 waar een maximale fietsparkeerduur geldt.

Figuur 2: Aandeel wrakken, verwaarloosde en ongebruikte fietsen in 24 gebieden in Amsterdam



Maximale fietsparkeerduur van zes weken binnen de ring, ten zuiden van het IJ

Om te voorkomen dat er een onoverzichtelijke lappendeken ontstaat met verschillende fietsparkeerregimes per locatie, stelt Amsterdam binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ, een uniforme maximale fietsparkeerduur van 6 weken in. Zo weten fietsers waar ze aan toe zijn. Dit gebied is gekozen omdat hier vrijwel overal sprake is van een hoge parkeerdruk. Buiten de ring en in stadsdeel Noord is dat lang niet overal het geval. Door deze maatregel kunnen naar schatting ongeveer 30.000 extra plekken (12%) in de bestaande rekken worden gecreëerd. Mocht de noodzaak ontstaan om ook buiten de ring A10 en ten noorden van het IJ een maximale parkeerduur in te stellen dan kan het college of stadsdeel daartoe besluiten via een aanwijzingsbesluit, mits dat niet tot een onbegrijpelijke situatie voor de fietsers leidt.

Maximale fietsparkeerduur van twee weken bij OV-knooppunten en zeer drukke gebieden

Bij verschillende treinstations zoals Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid is een maximale parkeerduur van 2 weken ingesteld. Vanwege de vergelijkbare situatie bij andere treinstations en vanuit het belang van uniformiteit wordt deze maximale parkeerduur ook bij de andere Amsterdamse treinstations ingesteld.² Daarnaast kunnen alleen bij hoge uitzondering andere

² Dit is inclusief de pontaanlandingen in Amsterdam Noord achter het Centraal Station omdat die functioneel als fietsenstalling van het Centraal Station worden gebruikt.







locaties worden aangewezen waar deze maximale parkeerduur van 2 weken geldt. Dit kan alleen bij zeer drukke bestemmingen, met een zeer hoge parkeerdruk én waarvoor concrete plannen liggen voor capaciteitsuitbreiding. De gemeente ziet deze maatregel namelijk niet als een permanente, maar als een tijdelijke oplossing totdat de capaciteitsuitbreiding is gerealiseerd. Op dit moment is er één locatie waar dit geldt, namelijk het Leidseplein.

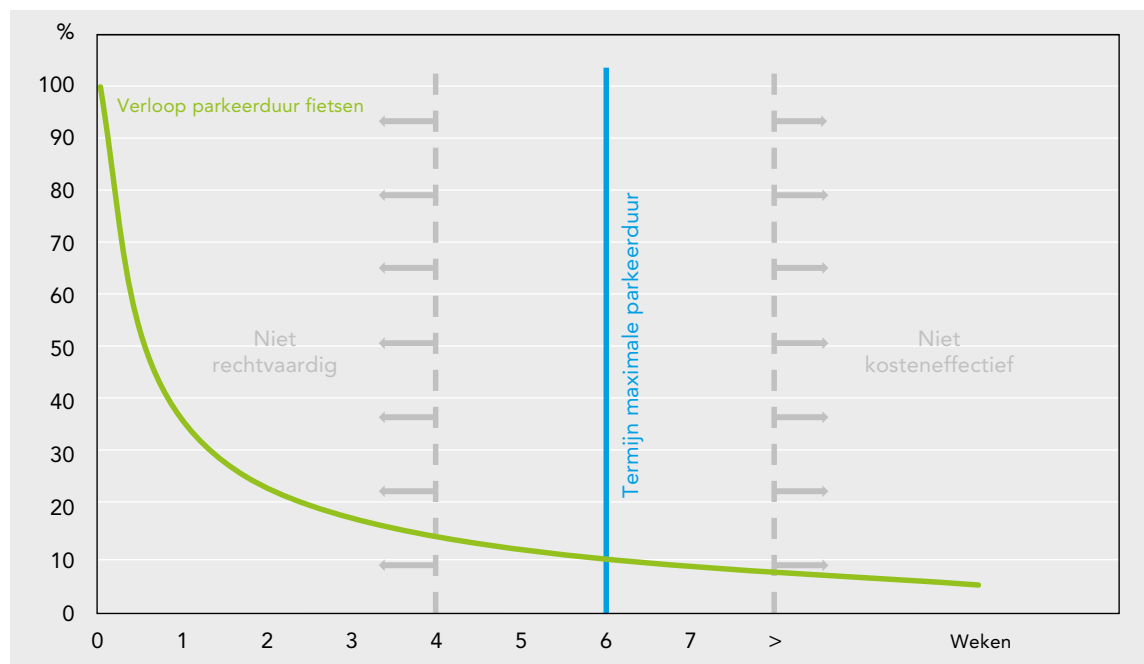
Conclusies rekenkameronderzoek

“De transparantie is onvoldoende. De communicatie is vooral gericht op inwoners van het eigen stadsdeel terwijl fietsers bij uitstek mobiel zijn. Doordat er in de stad veel verschillende regels gelden, is niet duidelijk welke regels waar gelden. Het lijkt erop dat fietsers niet beseffen dat fietsen op bepaalde locaties (Leidseplein, Centraal Station, Amstelstation, Cremerbuurt etc.) maar een beperkte tijd en alleen binnen de rekken geparkeerd mogen staan”.

Verder constateert de rekenkamer dat als gevolg van de onbekendheid met de regels het draagvlak voor handhaving en het lerende vermogen onder fietsers gering is. Daarvoor zijn duidelijke en heldere regels nodig en goede stadsbrede communicatie.

Bij het treffen van een begrijpelijke en doeltreffende maatregel moet een balans worden gevonden tussen uniformiteit en maatwerk. Amsterdam zoekt de uniformiteit in de spelregels (zoveel mogelijk overal gelijk) en het maatwerk in de frequentie van de handhaving. Met andere woorden: waar geen probleem is, wordt ook niet gehandhaafd.

Figuur 3: Indicatief verloop parkeerduur in weken



Toelichting bij grafiek

Bij het zoeken naar een geschikte termijn voor de maximale fietsparkeerduur gaat het om het vinden van een balans tussen kosteneffectiviteit en rechtvaardigheid (of acceptatie). Bij een te lange termijn voor parkeerdurbeperking is het aantal overtreders zo laag dat het niet meer kosteneffectief is om te handhaven. Bij een te korte termijn zijn er zoveel overtreders dat de acceptatie en rechtvaardigheid in het geding komen. Met termijn van 6 weken meent Amsterdam die balans te hebben gevonden. Redelijkerwijs kan verwacht worden dat een fietsbezitter normaal gesproken minimaal eens in de zes weken een keer naar zijn of haar fiets omkijkt. Circa 2% van de Amsterdammers gaat langer dan 6 weken op vakantie⁹. Vooral voor hen is dus van belang tijdig te communiceren over aanstaande handhavingssacties.

2.5 Beter benutten maatregel 3: Ook handhaven op ongebruikte fietsen buiten de rekken

In gebieden waar een maximale parkeerduur geldt, kon tot voor kort alleen worden gehandhaafd op fietsen die in een fietsparkeervoorziening zijn gestald. Te lang geparkeerde fietsen die buiten de rekken of vakken staan mochten niet worden verwijderd. Dit leverde een ongelijke behandeling op en zorgde voor onduidelijkheid. Daarom is recent de APV gewijzigd zodat ook kan worden gehandhaafd op ongebruikte fietsen buiten de rekken.

2.6 Integrale afweging bij bouwen

Als de mogelijkheden om beter te benutten zijn uitgeput en er onvoldoende ruimte is om rekken of nietjes bij te plaatsen, moet worden gezocht naar duurdere oplossingen (zie ook stappenplan paragraaf 2.2). Bij de keuze tussen alternatieve fietsparkeeroplossingen moeten altijd meerdere voordelen en nadelen tegen elkaar worden afgewogen. Dit kan bijvoorbeeld met behulp van een maatschappelijke kosten-batenanalyse of een multi-criteria analyse. Bij de afweging moeten minimaal de volgende afwegingscriteria worden betrokken.

Kosten

Het kan gaan om verschillende kostenposten, waaronder investeringskosten, onderhoudskosten, huurkosten en exploitatiekosten. Het gaat erom dat alle kosten om de maatregel te nemen en in stand te houden in samenhang worden beschouwd, de zogenaamde Total Cost of Ownership. Verder is het van belang onderscheid te maken tussen kosten die worden gedragen door de gemeente, andere overheden, marktpartijen en gebruikers (fietsers). In tabel 2 staan indicatieve normkosten (bedragen in euro per fietsparkeerplaats per jaar).¹⁰



Tabel 2: Indicatieve jaarlijkse normkosten per type stalling

Locatie	Verschijningsvorm	Afschrijvingskosten 1)	Onderhoudskosten 2)	Exploitatiekosten 3)	Kosten ruimtegebruik 4)	Huurkosten 5)	Totaal
Op straat, ongebouwd	Vakken*	5	0	-	10	-	15
Op straat, ongebouwd	Rek / nietje	25	15	-	15	-	55
Op straat, ongebouwd	Omzetten autoparkeerplaats**	35	20	-	15	-	70
Op straat, gebouwd	Groot fietsplatform (2000 fpp)	65	40	110	15	-	230
Op water, gebouwd	Groot drijvend ponton (2000 fpp)	170	100	110	15	-	395
Inpandig, bovengronds	Groot, in bestaand gebouw (2000 fpp)	30	15	110	-	300	455
Op water, gebouwd	Fietsflat gefundeerd (2000 fpp)	250	150	110	15	-	525
Inpandig, ondergronds	Groot, onder openbaar gebied (2000 fpp)	470	380	110	-	-	960
Op straat, gebouwd	Klein fietsplatform (200 fpp)	85	50	1.100	15	-	1.250
Op water, gebouwd	Klein drijvend ponton (200 fpp)	210	130	1.100	15	-	1.455
Inpandig, bovengronds	Klein, in bestaand gebouw (200 fpp)	35	20	1.100	-	300	1.455
Inpandig, ondergronds	Klein, onder openbaar gebied (200 fpp)	780	630	1.100	-	-	2.510

1) Aanname: rentepercentage 5,5%, afschrijvingstermijn rek/nietje 15 jaar, platform 20 jaar, inpandig ondergronds 40 jaar

2) Aanname: jaarlijks 5% van investeringskosten

3) Aanname: 1 persoon, 24 uur per dag, 365 dagen per jaar, loonkosten: 25 €/uur

4) Aanname: rentepercentage 5,5%, uitgaande van een grondwaarde van 300 €/m² en 1 m² per fpp

5) Aanname: uitgaande van een huurprijs per jaar van 300 €/m² en 1 m² per fpp

*) Aanname: vakken worden de helft van de tijd ingenomen door fietsen, de andere helft zijn de vakken beschikbaar voor voetgangers

**) Aanname: parkeerdruk is laag genoeg zodat dit kan zonder nadelige gevolgen voor autobereikbaarheid, anders compensatiekosten of zoektijd opnemen

Reistijd fietsers

De kwaliteit van een stalling kan worden uitgedrukt als het effect ervan op de totale reistijd van de fietser. Ter indicatie: een fietser heeft gemiddeld ongeveer 12 eurocent over voor een minuut reistijdwinst¹¹. De reistijd bestaat uit de fietstijd om bij een stalling te komen, de zoektijd om een parkeerplek te vinden, de eventuele afhandelingstijd bij de stalling als er bijvoorbeeld betaald moet worden en ten slotte de looptijd naar de bestemming (en vice versa). Ook hier gaat het erom al deze onderdelen van een fietsreis in samenhang te beschouwen. Over het algemeen geldt: hoe dichter bij de bestemming de stalling is, hoe korter de totale reistijd. Dit is vooral voor kortparkeerders een belangrijk criterium. Bij het zoeken naar alternatieven in de omgeving moet rekening worden gehouden met de indicatieve loopafstanden in tabel 3.

Tabel 3: Indicatieve maximale loopafstanden per doelgroep

Parkeerduur	Term	Doelgroep	Max. loopafstand
Maximaal 1 uur	Kort	Supermarktbezoekers, bezoek enkele winkel	25 m
Tussen 1 en 4 uur	Middellang	Dagje winkelen, museumbezoek	50 m
Tussen 4 en 24 uur	Lang	Forenzen bij OV-haltes en NS-stations	75 m
Langer dan 24 uur	Zeer lang	Vakantiegangers, weekendje weg	100 m
Uiteenlopend	-	Bewoners	25 m

Comfort

Waar voor kortparkeerders vrijwel uitsluitend de reistijd van belang is, hechten langparkeerders ook waarde aan comfortaspecten. Hieronder worden allerlei aspecten verstaan die de kwaliteit van de stallingplaats aangeven, zoals overdektheid, de zekerheid van een plek en veiligheid tegen diefstal. Langparkeerders parkeren soms liever iets verder weg in een overdekte stalling die bewaakt is.

Ruimtegebruik

Openbare ruimte is schaars in de stad. Daarom zijn maatregelen die weinig openbare ruimte innemen aantrekkelijk. Ook de waarde van de grond speelt hierbij een rol. Op locaties met hoge grondwaarden loont het eerder om voor ondergrondse oplossingen te kiezen. Leegstaande panden met een lage huur- of koopwaarde kunnen ook interessant zijn. Ter illustratie: als de grondwaarde 300 €/m² is, bedragen de kosten voor ruimtegebruik 15 euro per fietsparkeerplek per jaar. Het is daarom logisch om, als toch op maaiveld extra fietsparkeervoorzieningen moeten worden geplaatst, dat in eerste instantie te doen op die plekken die nu door autoparkeren worden ingenomen, omdat dit (kosten) efficiënter ruimtegebruik betekent en de toch al beperkte voetgangersruimte niet nog zwaarder belast*.

Ruimtelijke kwaliteit

Naast de grondwaarde kunnen kwalitatieve argumenten een rol spelen om voor inpassende of ondergrondse stallingen te kiezen. Dit criterium is vaak lastig te operationaliseren. Is de fietsflat bij Centraal Station lelijk of een icoon voor de stad? Mag een drijvend ponton met fietsen in de grachten of is dat in strijd met de Unesco regels? Hoe dan ook, het is van belang de ruimtelijke kwaliteit van de maatregel mee te wegen in keuze. De welstandstoets kan daarbij helpen.

Flexibiliteit

De toekomst is per definitie onzeker, dus ook op gebied van fietsparkeren. Technologische ontwikkelingen gaan steeds sneller en veranderingen in levensstijlen zijn lastig te voorspellen, waardoor groeiprognozes vaak enorm uiteen lopen. Maatregelen die eenvoudig weer kunnen worden gestopt, uitgebreid of omgevormd zijn beter bestand tegen deze toekomstonzekerheid. Gebouwde voorzieningen die niet geschikt zijn voor andere functies, zijn minder flexibel bij tegenvallende of teruglopende vraag.

Naast bovengenoemde afwegingscriteria zijn er nog randvoorwaarden, waaraan alle parkeeroplossingen in ieder geval moeten voldoen. Randvoorwaarden zijn in wezen niet onderscheidend en spelen dus geen rol bij de afweging. Het gaat hier bijvoorbeeld om zaken als (brand)veiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid.

*Op die locaties waar dat mogelijk is in verband met autoparkeerdruk en/of compensatiemogelijkheden.

2.7 Uniformiteit bij gemeentelijke Fietspunten

Amsterdam wil één herkenbaar en aantrekkelijk aanbod van in pandige gemeentelijke fietsenstallingen: 'het fietspuntconcept'. Alle bestaande en geplande, afsluitbare fietsenstallingen die openbaar toegankelijk zijn voldoen aan het fietspuntconcept. Voor de gebruiker betekent dit:

- Fietspunten zijn openbaar toegankelijk.
- Fietspunten hebben dezelfde uitstraling.
- Fietspunten zijn sociaal veilig.
- Fietspunten hebben hetzelfde betalingssysteem.
- Fietspunten hebben dezelfde tarifiering: (voorlopig) de eerste 24 uur gratis en daarna een oplopend tarief.

Buurtstallingen

Buurtstallingen bieden de mogelijkheid voor bewoners van Amsterdam om hun fiets in een overdekte afgesloten ruimte te stallen. Om het ontstaan en het onderhouden van buurtstallingen te stimuleren stelt de gemeente sinds begin jaren '90 subsidie ter beschikking. Op dit moment bestaan subsidieregelingen voor de stadsdelen Oost, West en Zuid. Gebruikers van de buurtstalling betalen voor een abonnement. De inkomsten worden gebruikt om de structurele lasten van een buurtstalling (bijvoorbeeld de huur van de ruimte) te bekostigen. Dit past binnen de doelstelling van het college, namelijk het faciliteren van fietsgebruik en het aantrekkelijk maken en houden van de openbare ruimte.

Vooralsnog kunnen de bestaande subsidieregelingen voor de stadsdelen Oost, West en Zuid worden gecontinueerd. Wel dienen deze regelingen op korte termijn op effectiviteit te worden onderzocht. Stadsdeel Oost heeft op het moment ruim 10 buurtstallingen, stadsdeel West ruim 30 en stadsdeel Zuid bijna 50. Het totaal aantal plaatsen in de buurtstallingen in de stadsdelen Oost, West en Zuid bedraagt momenteel ongeveer 7500 (stand per 1 januari 2015).



2.8 Fietsparkeernormen vastleggen in beleid, borgen in bestemmingsplannen

Amsterdam dat er voldoende adequate fietsparkeervoorzieningen bij (nieuw)bouwprojecten worden gerealiseerd. Vaak blijkt dat het fietsparkeren onvoldoende als integraal onderdeel van de bouwstrategie wordt meegenomen. Er wordt een nota fietsparkeernormen opgesteld, waarin de juridische mogelijkheden aan de orde komen om voldoende fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen en bij verbouw/functiewijziging te borgen.

Onder de huidige wet- en regelgeving is een verplichte fietsenberging bij woningen voorgeschreven en gelden ook voor andere gebouwen normen op grond van een overgangsregeling. Dit neemt niet weg dat moet worden onderzocht hoe het beste kan worden aangesloten bij de specifieke Amsterdamse situatie en hoe na verloop van de overgangsregeling de normering bij bedrijven, kantoren en voorzieningen moet worden ingevuld. Fietsparkeernormen fungeren immers ook als stok achter de deur en zijn daarmee een dringend gewenst sturingsinstrument om het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij (nieuw)bouw af te dwingen. In het Bouwbesluit 2012 is bepaald dat een te bouwen woonfunctie een bergruimte moet hebben om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Er worden daarbij aanvullende eisen gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van het vloeroppervlak van de berging. Ook is in het Bouwbesluit 2012 bepaald in welke gevallen de verplichte bergruimte voor de fiets gemeenschappelijk mag zijn. De systematiek van het Bouwbesluit 2012 maakt het bovendien mogelijk om met alternatieve oplossingen te komen. Zo heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied richtlijnen ontwikkeld die aangeven onder welke voorwaarden een gemeenschappelijke fietsenberging bij woonfuncties met een groot vloeroppervlak, in afwijking van de wettelijke bepalingen, toch gerealiseerd kan worden.

Voor bedrijven, kantoren en voorzieningen gelden de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 door middel van overgangsrecht tot 2022. Hierdoor zijn voor specifieke gebruiksfuncties nog altijd bepaalde minimumnormen voor fietsenbergingen van toepassing. Het overgangsrecht geeft gemeenten de tijd fietsparkeernormen als beleid vast te stellen en dit beleid via bestemmingsplannen te effectueren.

De Amsterdamse fietsparkeernormen worden ontwikkeld op basis van kencijfers voor fietsparkeren van kennisplatform CROW. Deze kencijfers zijn gemiddelden op basis van ervaringen in heel Nederland, zijn vaak nog niet aan de praktijk getoetst en zijn niet zonder meer toepasbaar op gebieden met (sterk) gemengde functies. Daarom worden de kencijfers verfijnd en toegespitst op de Amsterdamse situatie. Er wordt bij de normering aangesloten bij de systematiek van de in Amsterdam geldende autoparkeernormen. Ten slotte wordt – voor zover al ontwikkeld - gekeken naar de normen die in andere grote Nederlandse steden gelden.

Brom- en snorfietsen

Dit kader heeft primair betrekking op het parkeren van de fiets. Gezien de overeenkomsten tussen de wet- en regelgeving voor het parkeren van de fiets enerzijds en het parkeren van de brom- of snorfiets anderzijds, ligt het voor de hand om kort in te gaan op de parkeeraspecten van de brom- en snorfiets in Amsterdam.

Evenals voor fietsen is de lokale Amsterdamse regelgeving ten aanzien van het parkeren van brom- en snorfietsen hoofdzakelijk geregeld in hoofdstuk 4 van de APV. Met name artikel 4.27 is hier van belang. Zo geldt bijvoorbeeld ook voor brom- en snorfietsen dat het verboden is ze te parkeren als daardoor op de weg de doorgang wordt gehinderd of belemmerd. Ook het verbod om te parkeren in door het college daarvoor aangewezen parkeervoorzieningen, langer dan een door het college te bepalen periode, geldt in beginsel voor brom- en snorfietsen, evenals het verbod om buiten de daarvoor bestemde voorzieningen te parkeren in gebieden die hiervoor zijn aangewezen. In dergelijke gevallen kan de brom- of snorfiets worden verwijderd met toepassing van (een last onder) bestuursdwang.

De grote toename van brom- en snorfietsen in de stad heeft onmiskenbaar gevolgen voor de manier waarop deze voertuigen kunnen en moeten parkeren. Op korte termijn wordt bekeken hoe specifiek beleid ten aanzien van het parkeren van brom- en snorfietsen dient te worden vormgegeven.

Gehandicaptenvoertuigen en brommobielen

Ten aanzien van gehandicaptenvoertuigen (waaronder zogenoemde Canta's) is het eerste lid van artikel 4.27 van de APV eveneens van toepassing verklaard. Zo geldt bijvoorbeeld ook voor gehandicaptenvoertuigen dat het verboden is ze te parkeren als daardoor op de weg de doorgang wordt gehinderd of belemmerd. De bepalingen van de leden 2, 3 en 4 van artikel 4.27 van de APV (o.a. maximale parkeerduur en parkeerverboden buiten voorzieningen) gelden evenwel niet voor gehandicaptenvoertuigen.

De regels voor het parkeren van brommobielen vinden hun grondslag in de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Op grond hiervan is het verboden om een brommobiel op het trottoir te parkeren. De bepalingen van artikel 4.27 van de APV gelden dan ook niet voor brommobielen.



3 Organisatie en middelen

3.1 Nieuwe bevoegdhedenverdeling stad en stadsdelen

In onderstaande tabel staan de nieuwe bevoegdheden op het gebied van fietsparkeren weergegeven. Hiermee zijn een paar wezenlijke verantwoordelijkheden veranderd, bijvoorbeeld:

- Centrale stad is vanaf 1-1-2015 verantwoordelijk voor de handhaving bij NS-stations.³
- Stadsdelen zijn vanaf 1-1-2015 verantwoordelijk voor beheer en exploitatie van in pandige stallingen Paradiso, Pontplein en De Munt.
- Centrale stad bepaalt de kaders waarbinnen stadsdelen werken op het gebied van fietsparkeren.

Tabel 4: Bevoegdhedenverdeling centrale stad en stadsdelen bij fietsparkeren

	Centrale stad	Stadsdelen
Kaders	Opstellen Vaststellen	Input leveren bij voorbereiding en vertalen naar uitvoering
Handhaving	Bij NS stations	Buiten NS stations
Realisatie Beheer Exploitatie	Parkeervoorzieningen omgeving NS-stations (met gebiedsoverstijgend belang)	Parkeervoorzieningen buiten omgeving NS-stations conform stedelijke kaders
APV-bevoegdheid (fietsparkeren)	Bij NS-stations: bevoegdheden art. 4.27 (parkeerduurbepanking per aangewezen voorziening en gebiedsaanwijzing parkeerverbod buiten voorziening)	Buiten NS-stations: bevoegdheden art. 4.27 uitgeoefend binnen stedelijke kaders

Verantwoordelijke partijen bij treinstations

Bij treinstations zijn de verantwoordelijkheden als volgt verdeeld. De NS verzorgt de exploitatie van de OV-fiets en exploiteert een groot aantal bewaakte stallingen (c.q. is contractpartij voor exploitanten van bewaakte stallingen). ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van de meeste stallingen, is eigenaar van de inventaris van deze stallingen en is bij veel stallingen verantwoordelijk voor het beheer. Amsterdam is verantwoordelijk voor de handhaving in de openbare ruimte. In de praktijk werken partijen samen aan de opgave en worden verantwoordelijkheden onderling verdeeld. In de Vervoersconcessie 2015 – 2025 van het Ministerie is aangegeven dat de regie vanaf 2020 bij de decentrale overheden ligt.

3.2 Verkenning naar meest effectieve organisatie van de handhavingsketen

Stadsdelen en centrale stad werken aan het verbeteren van de organisatie van de handhavingsketen. Door de gedeelde bevoegdheden is het echter onvermijdelijk dat er verschillen blijven bestaan tussen de stadsdelen. Amsterdam wil de verschillen tot een minimum beperken. Daarom zal worden verkend of de effectiviteit van het Amsterdamse fietsparkeerbeleid te verhogen is als de uitvoering anders wordt georganiseerd.

³ Om pragmatische redenen zijn de bevoegdheden uit art 4.27 per 1-1-2015 gemandateerd aan de stadsdeelsecretarissen. Dit is inclusief het afhandelen van bezwaren.

Aanbeveling Rekenkamer

"Aanbeveling 4: Zorg voor betere samenwerking door: a) heldere afspraken te maken tussen het Fietsdepot en de stadsdelen over het aanleveren van verwijderde fietsen; b) bij incidentele acties een stedelijke aanpak te overwegen.

Betere afspraken over wanneer welk stadsdeel fietsen aflevert, kan piekbelasting bij het Fietsdepot voorkomen. Met behulp van een digitale handhavingskalender kunnen verwijderingsacties op elkaar worden afgestemd en aangekondigd. Afstemming is niet alleen efficiënt, maar kan ook de communicatieve kracht van die acties vergroten. Naast structurele samenwerking is het voor stadsdelen ook nuttig om projectgericht samen te werken. Een voorbeeld daarvan is een stedelijke wrakkenman die in de hele gemeente fietswrakken moet gaan verzamelen. Ook bij andere acties, zoals massale knipacties en inhuur van extra handhavers, kan een stedelijke aanpak voordelen hebben."

3.3 Operationalisering van het kader

Het kader is de basis voor een Handboek Handhaving waarin de regels uit het kader zijn geoperationaliseerd naar een handhavingsstrategie, communicatiestrategie/-richtlijnen en uniforme werkinstructies.

Handboek Handhaving

De beleidslijnen en maatregelen ten aanzien van handhaving die in dit kader worden geschetst vragen om een nadere uitwerking zodat een optimale beleidsrealisatie kan worden gegarandeerd. Een juiste vertaling naar de uitvoering vereist naast een stadsbrede handhavingsstrategie ook een eenduidige en uniforme werkinstructie. Het Handboek Handhaving zal een handvat bieden voor de dagelijkse handhavingspraktijk en antwoord geven op vragen als: "wanneer wordt er waar gehandhaafd?" en "welke grondslag en procedure worden gebruikt voor de handhaving?"

Communicatie

Belangrijk is, zoals ook de Rekenkamer concludeerde, ons te realiseren dat de fietser zich door de hele stad beweegt. Dit betekent dat maatregelen in het ene stadsdeel ook worden opgemerkt door fietsers uit andere stadsdelen. De communicatie rond fietsparkeren vraagt om meer gezamenlijkheid (stad en stadsdelen) en uniformiteit. Voor wat betreft (het handhaven op) de maximale fietsparkeerduur wordt hiervoor samen met de stadsdelen die het betreft een communicatie-aanpak ontwikkeld. Dit in samenloop met het eerder genoemde Handboek Handhaving. Zeker bij handhaving staan zowel zorgvuldigheid als een gebiedsgerichte aanpak voorop. Amsterdammers die niet weten wat ze met hun ongebruikte fiets moeten doen worden geholpen: voor hen komt een campagne.

Monitoring is essentieel onderdeel van effectief beleid

Het maken van efficiënte en effectieve keuzes op gebied van fietsparkeren staat of valt bij het beschikken over de juiste informatie. Hoe ontwikkelt het fietsgebruik en fietsbezit zich, op welke locaties ontstaan knelpunten qua parkeerdruk, hoeveel fietsen staan buiten de rekken en veroorzaken hinder of onveiligheid, hoe worden verschillende stallingstypen (waaronder fietsvakken en dubbellaagse rekken) gebruikt en gewaardeerd door verschillende gebruikersgroepen, hoeveel procent van de fietsen zijn wrakken of zijn ongebruikt, hoe worden de fietspunten gebruikt, welke vormen van gedragsbeïnvloeding hebben resultaat en worden de doelstellingen en streefwaarden bereikt? Daar waar deze informatie tot op heden nog soms versnipperd en ad hoc werd verzameld, gaat Amsterdam dit vanaf nu structureel bijhouden in een Fietsmonitor die in ontwikkeling is. Daarin zal ook tevredenheid van bewoners over de communicatie rond fietsverwijderingsacties worden gemonitord.

3.4 Financiële uitwerking in Investeringsagenda Fietsparkeren

Dit kader fietsparkeren legt de ambitie, doelstellingen en maatregelen vast op het gebied van fietsparkeren. Het is geen investeringsprogramma en het bevat geen exploitatiebegroting. De financiële vertaling van dit kader naar de begrotingen van stad en stadsdelen wordt gemaakt in een nog op te stellen financiële doorrekening, waarin zowel de investeringsbedragen als de structurele kosten (exploitatie, beheer en onderhoud, handhaving, enzovoorts) in beeld worden gebracht. In de financiële vertaling vindt ook de confrontatie tussen doelstellingen en beschikbare budgetten plaats. Het tempo en de mate waarin de doelstellingen en bijbehorende streefwaarden worden bereikt, hangt af van de mate waarin de beschikbare budgetten toereikend zijn.

De verwachting is dat de maatregelen die volgen uit de redeneerlijn 'stallingen beter benutten en bijbouwen waar nodig' op de langere termijn een positief effect zullen hebben op de gemeentelijke financiën. Aanleg van nieuwe fietsnietjes of -rekken kan daarmee namelijk worden vermeden. Mogelijk dat de handhavingskosten bij de stadsdelen in enige mate zullen toenemen. In de financiële doorrekening wordt duidelijk of dit binnen de bestaande middelen is op te lossen.



Overzicht bronnen

- 1 Gemeente Amsterdam, Onderzoek Verplaatsingen in Amsterdam (OVIA), 2013
- 2 Trajan, Inventarisatie fietsparkeren in stadsdeel West, 2014
- 3 Trajan, Inventarisatie verwaarloosde en verlaten fietsen, 2014
- 4 Dienst Onderzoek en Statistiek, Ongebruikte fietsen in stadsdeel Centrum, 2011
- 5 Gemeente Amsterdam, Rekenmodel Bouwen versus Benutten, 2014
- 6 Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam, Onderzoeksrapport Handhaving op fietsparkeren in Centrum, Oost en West, 2014
- 7 Gemeente Amsterdam, Maandenbestand Fietsdepot, 2014
- 8 Trajan, Inventarisatie verwaarloosde en verlaten fietsen, 2014
- 9 Centraal Bureau voor de Statistiek, Vakanties van Nederlanders, 2012
- 10 Gemeente Amsterdam, Ramingen alternatieve fietsparkeeroplossingen Leidseplein, 2013
- 11 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden, 2013
- 12 www.landvalues.nl



Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Amsterdam.

Inhoud: Thomas Koorn, Rutger Veldhuijzen van Zanten, Vera van den Bos, Jip van Zoonen, Janna Koops, Johan van Beek, Anneke Fransen, Ruwan Aluvihare en Ria Hilhorst.

Vormgeving: ABC Vorm, Tom van Veenhuijzen.

Fotografie: Edwin van Eis, Marjolijn Pokorny, Alphons Nieuwenhuijs, Menno Herstel, Marcel van der Meer.



