

# **Fietsbeleid Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en Actieplan 2009**



**Februari 2009  
2007/69736**

## **Inhoudsopgave**

### **Inleiding**

#### **1 Fietsparkeren bij woningen**

- 1.1 Stallingen bij en in de woning
- 1.2 Normering Fietsparkeervoorzieningen
- 1.3 Buurtstallingen
- 1.4 Regeling aanvraag fietsparkeercapaciteit

#### **2 Infrastructuur fietsroutes**

- 2.1 Infrastructuur
- 2.2 Hoofdnet Fiets Amsterdam
- 2.3 Kwaliteitseisen
- 2.4 Screening Hoofdnet Fiets

#### **3 Fietsparkeren in de openbare ruimte**

- 3.1 Stallen op maaiveld
- 3.2 Materialisering Fietsparkeervoorzieningen
- 3.3 Fietsparkeervlakken
- 3.4 Fietsparkeren bij stations en metrohaltes
  - 3.4.1 Regeling maximale fietsparkeerduur
  - 3.4.2 Amstelstation
  - 3.4.3 Muiderpoortstation
  - 3.4.4. Uitgangen metrohalte Wibautstraat
  - 3.4.5 Uitgangen metrohalte Spaklerweg
- 3.5 Overige Knelpunten Fietsparkeren

#### **4. Handhaving**

- 4.1 Juridische inbedding handhavingsbeleid fietsfietswrakken
- 4.2 Andere handhaving op fietsparkeren
- 4.3 Afhandeling Fietswrakken

#### **5. Planning acties en Evaluatie**

### **Bronnen en Literatuur**

## Inleiding

In de strijd om de schaarse openbare ruimte krijgt de fiets steeds vaker een prominente rol. Deze toegenomen aandacht is terug te voeren op twee belangrijke vraagstukken voor Amsterdam: het bereikbaar houden van de stad en het verbeteren van de luchtkwaliteit door een toename van het emissievrij verkeer. Het faciliteren van de fietser en het stimuleren van het gebruik van de fiets draagt bij aan het realiseren van deze beide kerndoelstellingen van het gemeentelijke beleid.

Amsterdam staat dan ook bekend als een fietsstad: ongeveer driekwart van de Amsterdammers is in het bezit van een fiets, 34 procent gebruikt de fiets voor dagelijks woon-werkverkeer. Een middagje aan de Amsteloever vanaf vijf uur geeft een goed beeld van wat dat precies betekent in de praktijk: de Weesperzijde verandert dan van een opmerkelijk rustige straat in een heuse fietssnelweg.

Net als de Weesperzijde kent ons stadsdeel verschillende stadsdeelspecifieke aandachtspunten op het gebied van fietsbeleid en fietsparkeerbeleid, zoals het Amstel- en Muiderpoortstation. Het fietsbeleid en fietsparkeerbeleid beslaat een breed terrein, variërend van de stand van zaken van de aanleg van het Hoofdnet Fiets, de onlangs vastgestelde regeling voor subsidiëring van buurtstallingen tot het instellen van een maximale fietsparkeerduur bij de stations in het stadsdeel. Ook nieuwe ontwikkelingen als het toegenomen gebruik van nieuwe soorten (bak)fietsen wordt meegenomen.

In deze notitie wordt het fietsbeleid en fietsparkeerbeleid van het stadsdeel vastgelegd. Naast een stand van zaken van al uitgewerkte aspecten van het fietsbeleid, worden verschillende voorstellen gedaan om ook in de toekomst de fietser te faciliteren in het stadsdeel en zo de stad leefbaar te houden.

Om tot een effectieve en beklijvende stimulering van het gebruik van de fiets te komen dienen aan alle schakels van de fietsmobiliteitketen voldaan te zijn. Deze keten bestaat uit drie schakels: de stallingmogelijkheden bij het punt van vertrek, de te berijden route onderweg naar de bestemming, en de stallingmogelijkheden bij de bestemming.

In het eerste hoofdstuk wordt dan ook ingegaan op het parkeren bij woningen in het stadsdeel. Hieronder vallen onder meer een normering voor fietsparkeervoorzieningen in woonwijken en bij nieuwbouwprojecten en het beleid ten aanzien van buurtstallingen. Het tweede hoofdstuk gaat nader in op de infrastructurele kant van het fietsbeleid en de mogelijkheden tot het stimuleren van emissievrij verkeer. Daarna komen in het derde hoofdstuk het fietsparkeren in de openbare ruimte aan de orde. Hoofdstuk vier geeft inzicht in de praktijk van de handhaving van geparkeerde fietsen en in hoofdstuk vijf wordt aangegeven op welke wijze de evaluatie van het fietsbeleid van het stadsdeel plaats zal vinden. Tenslotte is een aantal bijlagen opgenomen.

Per hoofdstuk zijn geen samenvattingen opgenomen, wel worden per onderdeel de acties genoemd. Deze komen samen in hoofdstuk 5, waarin ook een volgorde in de acties wordt benoemd,

## 1 Fietsparkeren bij woningen

In dit hoofdstuk komen de fietsparkeermogelijkheden bij of in de woning aan de orde, in paragraaf 1.1, in de daaropvolgende paragraaf wordt een norm voorgesteld voor fietsparkeervoorzieningen in en bij woningen, in paragraaf 1.3 komen de buurtstallingen aan de orde. Paragraaf 1.4 gaat in de op regeling voor het aanvragen van fietsparkeervoorzieningen door bewoners.

### 1.1 Stallingen bij en in de woning

Startpunt van de meeste fietsreizen is de eigen woning, de eerste schakel in de keten van fietsmobiliteit. Het bieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen op maaiveld bij woningen draagt dan ook bij aan het terugdringen van het aantal fietsendiefstallen doordat het wildparkeren tegengaat en de mogelijkheid geeft de fiets goed vast te zetten.

Het stadsdeel kent nu geen vastgestelde normen voor fietsparkeervoorzieningen. Bij herinrichtingsplannen wordt een inschatting gemaakt van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. Daarin is het onderwerp fietsparkeren slechts een van de vele functies die aanspraak maken op de schaarse openbare ruimte. Met het ontbreken van een vastgestelde norm wordt het fietsparkeren soms snel naar de achtergrond gedrongen. Als er onvoldoende fietsparkeercapaciteit in het profiel is opgenomen heeft dit negatieve gevolgen voor de kans op fietsdiefstal, het straatbeeld en het beheer van de openbare ruimte. Daarnaast is in het kader van 'minder regels en meer bouwen' in 2003 de verplichting tot het opnemen van stallingruimte voor de fiets in nieuwbouwwoningen (bergingen) geschrapt. Hiermee is het aan de woningbouwcorporatie om de afweging te maken bij nieuwbouwprojecten een berging op te nemen, of de fietsparkeerdruk af te wentelen op de openbare ruimte.

De keuze om al dan niet een fiets aan te schaffen en te gebruiken begint bij de stallingmogelijkheden bij de eigen woning: indien er geen berging of voldoende stallingmogelijkheid op straat wordt geboden heeft dit directe invloed op of men een fiets koopt, en wat voor fiets men koopt. Deze afweging hangt direct samen met het hoge diefstalpercentage van fietsen in Amsterdam: jaarlijks verwisselt bijna dertien procent van de fietsen onrechtmatig van eigenaar. Hiervan wordt meer dan de helft gestolen bij de eigen woning.

Goede en voldoende stallingfaciliteiten bij en in woningen zijn dan ook de basis voor een succesvol fietsparkeerbeleid. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op hoeveel stallingruimte in en bij de woningen aangeboden moet worden om aan de vraag te voldoen.

### 1.2 Normering Fietsparkeervoorzieningen

In 2005 is vanuit dIvV gewerkt aan het opstellen van richtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen. Op basis van ervaringsgegevens, tellingen en een enquête in een viertal stadsdelen bleken de standaardnormeringen van CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) niet zonder meer toepasbaar op de Amsterdamse situatie: de Amsterdammer maakt gemiddeld meer gebruik van de fiets. Na bijstelling geeft dIvV de volgende richtlijnen:

Oudbouw (zonder berging) - 1,3 fietsparkeerplaats (fpp) per woning

Bij voorkeur opgebouwd uit:

- 1 mini stalling op straat
- 0,1 midi stalling op straat
- 0,15 maxi stalling, gebouwd
- 0,05 flexibel

Nieuwbouw (met berging) - 0,5 fpp op straat per woning  
- 0,5 vraagafhankelijk

Een mini stalling is het standaard fietsenrek, een midi stalling is een afgesloten stallingsplaats op straat, bijvoorbeeld in de vorm van een trommel, een maxi stalling is een buurtstalling. Naast voldoende

stallingcapaciteit op straat, is er ook een duidelijke behoefte aan afsluitbare niet-publiek toegankelijke stallingmogelijkheden. Voldoende plekken op straat hebben een directe invloed op het aantal fietsendiefstallen. Belangrijke reden voor de vraag naar afgesloten stallingruimte komt voort uit angst voor vernielingen en diefstal.

De sector Stadsdeelwerken ontraadt gebouwde gebouwde fietsparkeervoorzieningen op maaiveld. In de praktijk blijkt het beheer van deze bouwwerken lastig, terwijl het bouwwerk zelf ingaat tegen het beginsel van een obstakelvrije openbare ruimte uit het HIOR.

De normering van dIVV gaat er ook vanuit dat bij nieuwbouwprojecten standaard een voor fietsparkeren geschikte berging wordt opgenomen. Ondanks het schrappen van de verplichting uit het Bouwbesluit neemt een aantal corporaties (Het Oosten, Ymere) nog steeds standaard stallingsruimte in het bouwprogramma op. Het stadsdeel dient het belang hiervan te blijven benadrukken: uit onderzoek van het OGA komt naar voren dat in Amsterdam 25 procent van de woningen zonder berging wordt opgeleverd, terwijl bij nog eens zeven procent de berging niet geschikt is voor het stallen van fietsen. Om dit tegen te gaan kan het stadsdeel bij projecten toetsen of er ook daadwerkelijk een voor de stalling van de fiets geschikte berging is opgenomen in het bouwprogramma. Hierin zou dan ruimte moeten zijn voor ten minste twee fietsen.

Aan de andere kant moeten ook de beperkingen van een algemene norm worden genoemd, zeker in een divers stadsdeel als Oost-Watergraafsmeer. In een straat in de Oosterparkbuurt waar toevallig veel studenten wonen zal de norm als weergave van een gemiddelde behoefte aan fietsparkeercapaciteit tekort schieten, terwijl dezelfde norm in Betondorp voor ongebruikte rekken zou zorgen. Ook gaat deze norm niet over fietsparkeervoorzieningen op plekken waar veel fietsers samenkomen als scholen of supermarkten, terwijl zich hier ook vaak knelpunten voordoen.

Na bijstelling op de genoemde punten kan de richtlijn als volgt worden samengevat:

Oudbouw (zonder berging)	- 1,3 fpp per woning
Nieuwbouw	- ten minste 2 fpp in berging - 0,5 fpp op straat per woning

Voorgesteld wordt deze norm vast te stellen en op te nemen in het HIOR, waarmee alle projecten binnen het stadsdeel aan deze norm dienen te worden getoetst. Dit heeft dan niet alleen gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte, maar stelt ook eisen aan woningbouwprojecten. Ook al lopende projecten, waarvoor bijvoorbeeld al een Nota van Uitgangspunten of Stedenbouwkundig Programma van Eisen is vastgesteld, worden in de daarop volgende fase van de besluitvorming getoetst aan deze richtlijnen. Indien noodzakelijk kan van deze normen worden afgeweken, indien hiervoor een geldige argumentatie gegeven wordt. Ook wordt er niet voor gekozen een norm voor stallingcapaciteit bij publiektrekkende functies voor te stellen: zoals in hoofdstuk drie beschreven zal worden is daar maatwerk noodzakelijk.

**Actie:** **vaststelling norm fietsparkeervoorzieningen bij en in woningen**

### 1.3 Buurtstallingen

Een andere mogelijkheid voor het bieden van stallingruimte is de buurtstalling. Als uitvloeisel van de motie 'Fiets 'm er in' is in 2007 door het Project Management Bureau (PMB) onderzoek gedaan naar de stand van zaken rond buurtstallingen in het stadsdeel. Dit onderzoek is als bijlage aan deze notitie toegevoegd.

In het stadsdeel zijn volgens de inventarisatie tien openbare buurtstallingen actief:

-	Derde Oosterparkstraat 117	82 plekken	dreigt te verdwijnen
-	Kastanjeplein 178	50 plekken	dreigt te verdwijnen
-	Commelinstraat 37	54 plekken	subsidieaanvraag loopt
-	Deijmanstraat 2	80 plekken	tijdelijke plek
-	Rijwielstalling Amsteldorp/Rusthofstraat	?	wilde geen informatie geven
-	Ruyschstraat 30	35 plekken	goede bezetting
-	Ruyschstraat 84	60 plekken	niet winstgevend
-	Schollenburgstraat 28	70 plekken	goede bezetting
-	Rijwielshop NS Amstel/Julianaplein	ruim 1000 plekken	stationsstalling
-	Stalling NS Muiderpoort	ruim 400 plekken	stationsstalling

Het aantal buurtstallingen in het stadsdeel loopt snel terug: in 2005 waren er nog negentien buurtstallingen actief. In de praktijk blijkt het exploiteren van een buurtstalling vaak niet ruim winstgevend, vandaar dat het omzetten van de ruimte naar woning- of bedrijfsruimte vaak lucratief is.

Een rondgang langs de buurtstallingen in het stadsdeel levert het volgende beeld op: de stallingen gekoppeld aan een fietsenzaak (vijf van de dertien) lopen vaak goed. Er zijn de laatste jaren geen nieuwe buurtstallingen geopend in het stadsdeel. Twee stallingen dreigen te verdwijnen als gevolg van sloop/nieuwbouwplannen: de stallingen aan het Kastanjeplein en de derde Oosterparkstraat (corporatiepanden) en de stalling in de Commelinstraat (particulier). De overige stallingen geven aan door te willen gaan en op het moment geen bedreigingen voor hun voortbestaan te zien.

In het programmakkoord heeft het stadsdeel aangegeven in te zetten op het behoud van de aanwezige buurtstallingen. In de raadsvergadering van 9 december 2008 heeft de raad de subsidieregeling Buurtstallingen vastgesteld. Hierin wordt voorzien in een bijdrage bij investeringen in buurtstallingen op het gebied van bijvoorbeeld het beveiligen van de toegang. Ook kan ondersteuning in de exploitatie worden geboden. Jaarlijks wordt gerapporteerd welke uitkeringen er worden gedaan in het kader van deze subsidieregeling. Op dit moment worden de voorbereidingen voor de eerste aanvraag in het kader van deze subsidieregeling getroffen waarmee de sluiting van de stalling aan de Commelinstraat naar verwachting voorkomen zal worden.

Naast deze steun van het stadsdeel spelen ook de woningbouwcorporaties een belangrijke rol ten aanzien van het behouden van buurtstallingen: de exploitatie van de stalling is vaak in handen van particulieren, maar de panden zijn veelal eigendom van de corporaties. Zo dreigt bij de voorgestelde aanpak van het pand aan het Kastanjeplein de daar gevestigde (tijdelijke) stalling niet terug te kunnen keren op de huidige locatie. In het overleg dat gevoerd wordt is bereikt dat er nu actief gezocht wordt naar een nabijgelegen permanente locatie.

Bij de beide stations biedt de NS een bewaakte stallingruimte aan. De bezetting van deze stallingen is echter laag en lijkt de afgelopen tijd verder terug te lopen na de introducties van automatische toegangsbeveiliging in plaats van menselijk toezicht in 2007. Men is nu aangewezen op het gebruik van de chipkaart om gebruik te maken van deze stallingen, en dit betaalmiddel is vanwege het uitblijven van de introductie van de OV-chipkaart waarmee de betaalfunctie voor de stationsstallingen gecombineerd zou worden niet erg populair. Deze slechte bezetting heeft ook gevolgen voor de openbare ruimte in de stationsomgeving: met de teruglopende bezettingsgraad in de stallingen neemt ook de druk op de stallingruimte op maaiveld toe. De NS heeft aangegeven door middel van een extra reclamecampagne het gebruik van de bewaakte stallingen te willen stimuleren.

**Actie:           Ondersteuning buurtstallingen door uitvoer subsidieregeling en overleg met corporaties**

**Actie:** *Samenwerking met de NS bij het opzetten van een reclamecampagne om het gebruik van de bewaakte stallingen te stimuleren*

#### 1.4 Regeling aanvraag fietsparkeercapaciteit

Zoals hierboven beschreven is het van belang voldoende stallingcapaciteit op maaiveld te bieden en zal de gehanteerde norm voor fietsparkeervoorzieningen op maaiveld niet overal voldoen. Een nadere specificering per buurt lijkt niet zinvol, daar de knelpunten bij fietsparkeren bij de woningen zich zeer lokaal voordoen: aan de ene kant van de straat kan zich een andere parkeerdruk voordoen dan aan de andere kant van een straat. Ook zijn er zoals aangegeven grote verschillen in het gebruik en behoefte aan fietsparkeervoorzieningen tussen bijvoorbeeld Betondorp en de Oosterparkbuurt. De bereidheid van een fietser om de fiets twee rekken verderop te stallen is ook van een andere aard dan de wil van de autogebruiker om rond te rijden tot er een parkeerplek gevonden is. Indien de aanwezige capaciteit op straat niet voldoet kunnen bewoners via de klantenservice bij de sector Stadsdeelwerken extra fietsparkeercapaciteit aanvragen.

Gezien de druk op de openbare ruimte is het echter niet mogelijk volledig vraaggestuurd rekken bij te plaatsen, er zal immers altijd een afweging gemaakt moeten worden ten aanzien van andere functies, zoals parkeren. Daarnaast heeft het bijplaatsen van fietsenrekken vanwege beheer en onderhoud van de rekken ook financiële consequenties. Om de keuze achter die afweging helder te krijgen zal een regeling worden opgesteld ten aanzien van het bijplaatsen van extra parkeercapaciteit. Deze regeling zal in juli 2009 ter besluitvorming aan het Dagelijks Bestuur worden voorgelegd.

**Actie:** *Opstellen regeling aanvraag extra fietsparkeercapaciteit ter besluitvorming in het Dagelijks Bestuur in juli 2009*



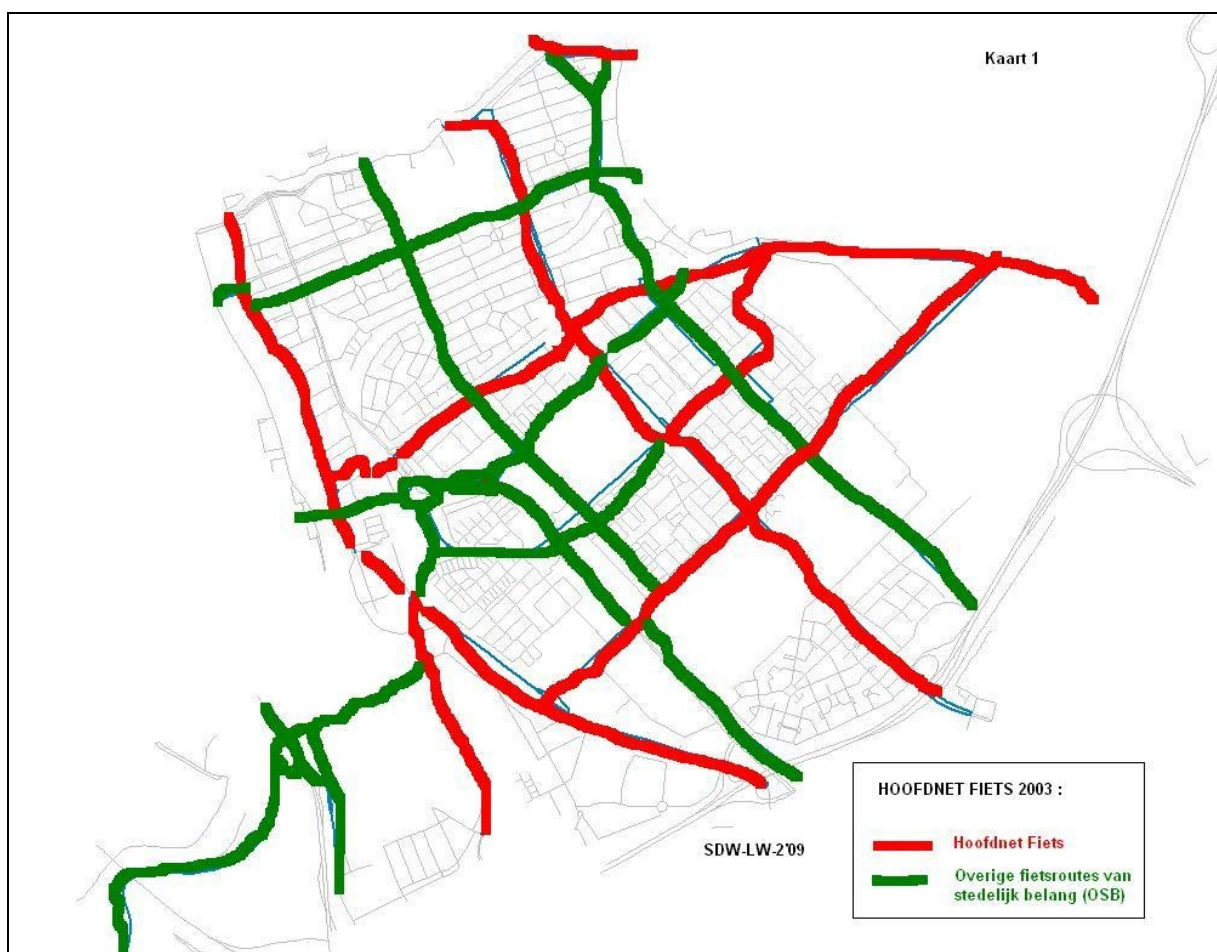
## 2 Infrastructuur fietsroutes

In dit hoofdstuk komt de fietsinfrastructuur in het stadsdeel aan de orde, te beginnen met paragraaf een. Het Hoofdnet Fiets is terug te vinden in paragraaf 2.2, de kwaliteitseisen in paragraaf 3. In de vierde paragraaf is als actie een screening van het Hoofdnet Fiets opgenomen, waarbij de aandachtspunten uit motie 53A zijn betrokken.

### 2.1 Infrastructuur

Al vanaf het verkeerscirculatieplan uit 1979 werkt dVvV in Amsterdam aan een fijnmazig net van doorgaande fietsroutes waarbij ruim baan wordt gemaakt voor de fietser. Een goede infrastructuur voor de fiets zorgt ervoor dat mensen hun tweewieler blijven gebruiken of, sterker nog, gaan gebruiken. Dat laatste is vooral te bereiken als naast een goede infrastructuur goede fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn aan zowel de herkomst- als bestemmingszijde.

Zomaar wat fietspaden aanleggen is minder effectief gebleken dan werken aan directe snelle routes die een samenhangend netwerk vormen met een maaswijdte van ongeveer 300 bij 300 meter.



#### Beide routenetwerken maken onderdeel uit van het Hoofdnet Fiets

Een snel netwerk boven op een onderliggend fietsnet bevordert het fietsgebruik. Het Hoofdnet Fiets bevordert direct en indirect de bereikbaarheid van Amsterdam en de stadsdelen. Direct omdat de stad voor fietsers bereikbaar wordt en indirect omdat de totale bereikbaarheid van de stad verbetert als meer mensen zich op de fiets verplaatsen. Bovendien: hoe meer mensen fietsen, hoe beter de luchtkwaliteit van de stad wordt!

Stedelijke bestemmingen zijn vooral goed bereikbaar met de fiets en moeten goed zijn aangetakt op het stedelijk fietsnetwerk. Het Hoofdnet Fiets is bedoeld om snelle routes te bieden. Het zal ook een



logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk moeten zijn. Het scheelt tijd als een fietser niet hoeft te zoeken naar het vervolg van zijn route.

Belangrijk aandachtspunt bij de fiets is de sociale veiligheid, met name in de avonduren. Fietzers maken minder gebruik van het hoofdnet als het onveilig is. In de praktijk blijkt er een spanning te zijn tussen sociaal veilige routes en snelle routes. Snelle routes kenmerken zich onder andere door weinig kruispunten en verkeerslichten, weinig ander verkeer en voldoende ruimte om in te halen. Directe en logische routes kenmerken zich door gestrektheid en geen tot weinig (onlogische) omrijdbewegingen. Een samenhangend netwerk betekent dat de combinatie van de losse routes een meerwaarde oplevert omdat fietsers tijdens hun reis van meer routes gebruik kunnen maken.

Nagenoeg alle onderdelen van het Hoofdnet Fiets op het grondgebied van het stadsdeel zijn de afgelopen jaren voorzien van vrijliggende fietspaden.

## 2.2 Het Hoofdnet Fiets Amsterdam

Het Hoofdnet Fiets:

- bestaat uit snelle routes;
- bestaat uit directe, logische, samenhangende routes;
- bevat routes met een hoge fietsintensiteit;
- ontsluit alle woon/werkgebieden en voorzieningen;
- sluit aan op regionale verbindingen;
- bevat sociaal veilige routes;
- kent een maaswijdte van 300 bij 300 meter;
- kent zo min mogelijk overlap met andere hoofdnetten.

Doelen van het Hoofdnet Fiets zijn:

- het stimuleren van het dagelijks fietsgebruik;
- het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen;
- het garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen.

Deze doelen zijn te bereiken met:

- snelle en comfortabele fietsroutes;
- een logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk...

...dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- het is verkeersveilig (met name voor de fietsers!);
- het is sociaal veilig;
- het is goed te beheren en te onderhouden;
- het maakt geen inbreuk op de andere hoofdnetten.

## 2.3 Kwaliteitseisen

Weinig routes uit het Hoofdnet Fiets voldoen aan alle criteria: *snel, verkeersveilig, sociaal veilig en comfortabel* en aan de richtlijnen *goed beheer en onderhoud* van de gerealiseerde fietsvoorzieningen.

Om te checken in hoeverre voldaan wordt aan de kwaliteitseisen, moeten de criteria *smart* (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden) gemaakt worden. Hiervoor is reeds een aanzet gemaakt. Het Stadsdeel Oost Watergraafsmeer zal in de eerste helft van 2009 een screening uitvoeren op met name het criterium SNEL. Daarbij wordt mede de breedte van het fietspad in ogenschouw genomen om daarmee de motie 53A (ruimte voor emissievrij verkeer) te beantwoorden.

*Criteria voor een SNELLE route*

A) Gemiddelde snelheid minimaal 12 km/uur in de vooroorlogse stad en min. 15 km/uur daarbuiten door:

- zo min mogelijk kruisingen;
- voorrang voor fietsers bij kruisingen, zowel bij gebiedsontsluitingswegen als bij erfdoelgangswegen, geregeld door verkeerstekens, indien de wegen meer dan 240 fietsers in

het drukste uur in twee richtingen tellen en indien ze duidelijk herkenbaar zijn door middel van vormgevings- en/of allureverschillen;

- voorrang voor fietsers op rotondes.

B) Inhaal mogelijkheden voor fietsers op fietspaden door:

- vrijliggend eenrichtingsfietspad minimaal 2,50 meter breed en vrijliggend tweerichtingsfietspad minimaal 3,50 meter breed, indien bromfiets op de rijbaan; indien bromfiets op fietspad dan min. 4,00 meter breed; bij drukke fietsroutes min. 4,50 meter breed.

C) Gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten maximaal 30 seconden.

D) In verblijfsgebieden bij voorkeur geen snelheidsremmers voor gemotoriseerd verkeer; indien toch nodig, dan moeten ze voldoen aan de volgende voorwaarden:

- fietsvriendelijke (=sinusvormige) snelheidsremmers (bij voorkeur drempels in plaats van plateaus);
- gemotoriseerd verkeer kan de snelheidsremmer met maximaal de toegestane snelheid passeren;
- snelheidsremmers zijn, ook op afstand, zichtbaar;
- fietsvriendelijke uitritconstructies bij erftoegangswegen.

E) Autoverkeersintensiteit op erftoegangswegen is max. 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

## 2.4 Screening hoofdnet Fiets Oost-Watergraafsmeer

Het Hoofdnet Fiets in Oost-Watergraafsmeer zal in de eerste helft van 2009 gescreend worden. Hierin worden expliciet de onderzoekspunten van motie 53A van de begrotingsbehandeling 2008 meegenomen. Gescreend wordt op onder andere de breedte, waarbij bekeken zal worden in hoeverre het haalbaar is om de fietspaden op een breedte te krijgen van twee bakfietsen breed. De kwaliteit van de infrastructuur moet een hoge gemiddelde snelheid mogelijk maken.

Dat kan door het aantal kruisingen te verminderen, op de overgebleven kruispunten een voorrangregeling in te stellen, door brede fietspaden te realiseren en door (nu en in de toekomst) de hoeveelheid autoverkeer op de erftoegangswegen zo laag mogelijk te houden.

Verkeerslichten staan op drukke kruispunten met veel auto's. De lichten betekenen altijd oponthoud voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Het openbaar vervoer heeft vaak prioriteit bij de verkeerslichtenregeling. Voor fietsers en voetgangers is dit moeilijk te regelen. Er zijn veel meer voetgangers en fietsers dan trams of bussen en ze komen onregelmatig bij het kruispunt aan. Er is daarom geen absolute prioriteit te geven aan de individuele fietser of voetganger. Wel mogelijk zijn afspraken over de maximaal gemiddelde wachttijd voor langzaam verkeer. Bij het ontwerp van nieuwe verkeerslichtenregelingen zal dit een criterium zijn. Op basis van ervaring is een maximaal gemiddelde wachttijd van 30 seconden als streefwaarde reëel, in combinatie met de afspraak dat fietsers of voetgangers de weg in één keer kan oversteken. Er wordt geëxperimenteerd met automatische vooraanmeldingen voor fietsers.

Fietspaden moeten voldoende breed zijn zodat inhalen mogelijk is. Vuistregel is dat voor elke fietser 1 meter ruimte nodig is. Dat is 75 centimeter voor de fietser zelf en 25 centimeter marge, omdat een fietser altijd iets slingert. Twee fietsen naast elkaar hebben dus twee meter nodig. Op een fietspad dat 2,50 meter breed is, kan een ouder met kind worden ingehaald door een derde fietser. Dat is dan ook de ideale maat voor een fietspad of fietsstrook behorende tot het hoofdnet.

De minimale maat voor een eenrichtingsfietspad is 2 meter. In de vooroorlogse stad geldt als minimale maat 1,80 meter, omdat daar vaak geen ruimte is voor bredere paden of stroken. Daarnaast zijn er nog schrik- en schampruimtes nodig om uit te kunnen wijken en om te voorkomen dat portieren van auto's over het fietspad zwaaien. De gewenste maten geleden zowel voor fietspaden als voor fietsstroken.

Voorts worden in de screening de andere aandachtspunten uit motie 53A meegenomen:

1. Te onderzoeken of op een aantal voor de fietsers belangrijke routes de ruimte voor fietsers en ander emissievrij verkeer substantieel vergroot zou kunnen worden;

2. Daarbij in te zetten op routes die breed genoeg zijn om per richting drie stadfietsen of twee bakfietsen te accommoderen;
3. De mogelijkheid te betrekken van invoering van éénrichtingsverkeer voor de auto op die routes wanneer de overblijvende ruimte voor de auto daartoe noopt;
4. Te onderzoeken waar op korte termijn al verbrede fietspaden kunnen worden aangelegd waar nu groot onderhoud of herprofilering is gepland;
5. Te onderzoeken welke bijdrage corridors voor emissievrij verkeer kunnen hebben om de luchtverontreiniging en geluidsoverlast te verminderen;
6. Aan te geven welke aanpassingen hiertoe aan de hoofdnetten fiets en auto nodig zijn;
7. De kosten van mogelijke aanpassingen in wegen en routes in kaart te brengen;
8. Hierover in overleg te treden met de Portefeuillehouders van de centrale stad en de stadsdelen.

**Actie:**                    **uitvoeren screening Hoofdnet Fiets Oost-Watergraafsmeer**

### 3 Fietsparkeren in de openbare ruimte

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de derde schakel van de fietsmobiliteitsketen, de bestemming van de fietser. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de problemen bij het stallen op maaiveld. De tweede vraag gaat in op de materialisering van fietsparkeervoorzieningen. In de derde paragraaf wordt het fietsparkeren bij de (metro)stations tegen het licht gehouden.

#### 3.1 stallen op maaiveld

Veel fietsers zullen hun fiets aan het eind van de tocht ergens stallen in de openbare ruimte, bij school, een supermarkt of het station. Op straat is te zien dat dit inhoudt dat elk vaststaand object in de openbare ruimte als fietsparkeerplek ingezet kan worden. Ter bevordering van het straatbeeld, maar ook om diefstal tegen te gaan ligt ook hier een taak om goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen te bieden.

De praktijk is hier echter weerbarstig: het bieden van fietsparkeervoorzieningen kan wildparkeren inperken, maar geeft geen garanties. Een goed voorbeeld is de ingang van het OLVG, waar aan de overkant van de straat voldoende fietsenrekken zijn geplaatst, maar in de praktijk veel mensen hun fiets nog steeds – zo dicht mogelijk bij de ingang- tegen de gevel parkeren. Ook blijkt in de praktijk dat fietsparkeercapaciteit fietsen aantrekt: het bijplaatsen van fietsenrekken leidt in veel gevallen tot een terugval in los geparkeerde fietsen, maar een toename van het totaal aan geparkeerde fietsen. De ervaring leert in ieder geval dat gebouwen met speciale functies, variërend van supermarkten en horeca tot ziekenhuizen, extra aandacht vergen waar het aankomt op het bieden van fietsparkeervoorzieningen.

Zoals aangegeven geeft dIVV geen normen voor de publiektrekkende functies. CROW doet dit wel, maar net als de normen voor parkeren bij woningen zijn deze richtlijnen ontoereikend voor de Amsterdamse situatie. Met name bij grootschalige projecten als het Polderweggebied, waar veel verschillende functies zijn vertegenwoordigd, worden de CROW-normen als richtlijn gebruikt en wordt in de praktijk per functie in overleg met de eindgebruiker geprobeerd op een reële schatting uit te komen. Uiteindelijk zijn met maatwerk ook voor het Polderweggebied goede afspraken gemaakt. Ook hier komt het in paragraaf 1.2 aangegeven verschil tussen het meer stedelijke karakter van de Oosterparkbuurt en een rustiger wijk als Betondorp weer naar voren.

#### 3.2 Materialisering Fietsparkeervoorzieningen

##### Rekken en Nietjes

Voor de inrichting van de openbare ruimte maakt het stadsdeel gebruik van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). In het HIOR zijn twee soorten fietsparkeervoorzieningen opgenomen: de traditionele fietsenrekken en de fietsnietjes.



Het fietsparkeergedrag bepaalt welke van de twee wordt geplaatst: op plekken met veel langparkeerders (bijvoorbeeld bij woningen) plaatst het stadsdeel de traditionele fietsenrekken, op plekken met veel kortparkeerders (bij bijvoorbeeld een supermarkt) fietsnietjes.

De rekken hebben een ruimtebeslag van 1,85 m<sup>2</sup> / fiets en vergen een uitritruimte van 1m80. Een bekend voorbeeld van deze voorziening waren de rekken voor het voormalige stadsdeelkantoor aan de Linnaeusstraat. Per fietsenrek kunnen 5 fietsen geparkeerd worden. Er is ook een dubbelzijdige variant met plek voor tien fietsen. Deze heeft aan beide zijden uitritruimte.

De nietjes beslaan 1,5 m<sup>2</sup> / fiets en vergen een uitritruimte van 1m80. Dit is ongeveer de opstelling zoals bij de Albert Heijn aan de Linnaeusstraat tegenover het stadsdeelkantoor. De nietjes zijn bedoeld voor het stallen van twee fietsen, maar worden in sommige situaties intensiever gebruikt.

Veelal worden de rekken, zeker in grotere aantallen bij elkaar, gezien als een groter obstakel in de openbare ruimte dan de rankere nietjes. Uit het bovenstaande is echter af te leiden dat het ruimtegebruik bij een fietsenrek efficiënter is dan bij de fietsennietjes.

De beperking tot twee soorten rekken is voortgekomen uit de wens een uniform straatbeeld te creëren en vanuit oogpunt van doelmatigheid in beheer. Deze keuze maakt het echter niet mogelijk in te spelen op nieuwe ontwikkelingen of speciale situaties. Een recent toenemend probleem is de explosieve groei van het aantal mini-bakfietsen. Deze zijn langer dan de gebruikelijke fietsen, en passen door hun specifieke vorm vaak niet in een fietsenrek, en worden dan ook veelal op het trottoir geparkeerd. Ook *mountainbikes* passen vanwege het brede stuur vaak lastig in de reguliere rekken. Bij basisscholen speelt een soortgelijk probleem: de vele kinderfietsen zijn vaak te klein om goed in de rekken te passen. Een kleinere maat rekken zou hier een oplossing kunnen zijn, maar deze zijn nu niet opgenomen in het HIOR en kunnen dus ook niet worden toegepast. Een nadere inventarisatie van welke soorten rekken er in specifieke situaties toegepast zouden kunnen worden is dan ook gewenst.

- Actie:** *onderzoeken of en welke soorten fietsenrekken toegevoegd dienen te worden aan het HIOR om specifieke oplossingen te maken*
- Actie:** *proef met kinderfietsenrekken bij de Pinksterbloemschool aan de Weesperzijdestrook uitwerken in het kader van de herinrichting Weesperzijde*



### 3.3 Fietsparkeervlakken

Een andere oplossing voor fietsparkeren wordt door stadsdeel Centrum bij wijze van proef toegepast in de Jodenbreestraat en het Muntplein. In een poging het parkeergedrag van fietsers te beïnvloeden zijn op drukke plekken met veel bezoekers en traditioneel overal los geparkeerde fietsen, vlakken op straat aangegeven waar de fiets geparkeerd mag worden.



De eerste ervaringen met de proef zijn positief te noemen. De vlakken worden ook daadwerkelijk gebruikt, waarbij het aantal wild geparkeerde fietsen is afgenomen, met het gewenste positieve effect op het straatbeeld. Ook de vooraf gevreesde nadelen in de vorm van omgevallen en beschadigde fietsen blijken mee te vallen.

Bij de voorbereiding van de herprofilering van de Weesperzijde is de fietsparkeersituatie bij de IJsbreker naar voren gekomen als mogelijke locatie voor de toepassing van deze fietsparkeeroplossing in ons stadsdeel. Het gaat hier om een vergelijkbare situatie met veel bezoekers en een hoge piekbelasting bij mooi weer. Een groot voordeel van de toepassing van een opstelvlak op deze plek is dat de fietsparkeervoorzieningen niet het straatbeeld bepalen op het moment dat ze niet nodig zijn.

**Actie:** *uitwerken proef met fietsparkeervlak bij de IJsbreker aan de Weesperzijde*

### 3.4 Fietsparkeren bij stations en metrohaltes

De meest grootschalige fietsparkeervoorzieningen in ons stadsdeel zijn te vinden bij de beide NS-stations. Ondanks het ruime aanbod van fietsenrekken op maaiveld blijkt de vraag naar fietsparkeerruimte nog groter. Beide stations kampen met structurele capaciteitsproblemen met als gevolg veel wild geparkeerde fietsen rond de stations en in de omliggende buurten.

De openbare fietsenstallingen bij de NS-stations in het stadsdeel zijn eigendom van de NS. Zij dragen de verantwoordelijkheid voor het bieden van voldoende capaciteit en onderhoud van de fietsparkeervoorzieningen. Het stadsdeel is hier echter verantwoordelijk voor het verwijderen van fietswrakken. Daar de stationsgebieden overlopen in de omliggende buurten stalt een gedeelte van de gebruikers van de stations ook in voorzieningen van het stadsdeel, en draagt daar ook bij aan een rommelig straatbeeld.

Het op structurele basis uitbreiden van de beschikbare capaciteit binnen de huidige inrichting is niet haalbaar zonder het claimen van ruimte die nu in gebruik is voor andere functies. Wel is nog een optimalisatieslag van de capaciteit mogelijk, zowel fysiek als op het gebied van handhaving.

Vanaf september 2007 wordt structureel met de NS samengewerkt om waar mogelijk verbeteringen aan te brengen in de fietsparkeervoorzieningen. Hieronder worden de resultaten en plannen op dit gebied uiteengezet.

### **3.4.1 Regeling maximale fietsparkeerduur**

Op 7 oktober 2008 heeft het Dagelijks Bestuur op basis van artikel 10.11 van de APV een maximale fietsparkeerduur voor fietsen van maximaal 28 dagen voor de omgeving van het Muiderpoortstation en het Amstelstation vastgesteld. Dit geeft de Handhaving de mogelijkheid te handhaven op bij de stations achtergelaten fietsen (zogenaamde weesfietsen), ook als deze niet als fietswrak aangemerkt kunnen worden, waardoor de aanwezige capaciteit vrijkomt voor dagelijkse gebruikers van de stallingen.

Tot nu toe is dit handhavinginstrument nog niet ingezet. De sector Stadsdeelwerken en de Handhaving werken aan de technische uitwerking van de handhaving en inpassing in de beschikbare handhavingcapaciteit in 2009.

**Actie:** ***Uitvoeren handhavingactie maximale parkeerduur in stationsomgeving Muiderpoortstation en Amstelstation in 2009***

### **3.4.2 Amstelstation**

Rond het Amstelstation zijn 2100 fietsparkeerplekken op het maaiveld beschikbaar: 1100 aan de tramzijde, 1000 aan de zijde van de Hogeschool van Amsterdam (HvA). Deze capaciteit is regelmatig volledig bezet waardoor er veel 'kwakfietsen' (los in de openbare ruimte geparkeerde fietsen) in de wijde omtrek van het station worden gestald. Dit geeft een rommelige indruk, maakt het beheer van de openbare ruimte moeilijker en werkt fietsendiefstal in de hand. Daarnaast is het bieden van voldoende stallingruimte van belang om het gebruik van de fiets te stimuleren om zo het niet noodzakelijk autoverkeer terug te dringen, wat een bijdrage is aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

De problemen met fietsparkeren doen zich voor in de ruime omgeving van het Amstelstation. Uit de Van der Kunbuurt komen regelmatig klachten over wildparkeerders, en ook de Maliebaan staat vol met gebruikers van het station. Ook de directe stationsomgeving staat vol met losse fietsen, evenals de gevels van het station zelf.

Er worden verschillende acties ondernomen om de stallingmogelijkheden rond het station te reguleren:

- In augustus 2008 zijn 200 extra fietsparkeerplekken bijgeplaatst aan de HvA-zijde. Daarmee is de ruimte om op maaiveld rekken bij te plaatsen zonder andere functies op te heffen uitgeput. In september 2008 is het afscheidingshek van het busstation met het terrein van de Eurolines vervangen, zodat de fiets niet meer vastgezet kan worden aan het hek. In combinatie met een tweetal gerichte handhavingacties heeft dit geleid tot een afname van mensen die het hek als parkeerplaats kiezen op de korte termijn, maar zonder structurele handhaving kan de overlast weer toenemen.

- Ook zijn in samenwerking met de NS twee acties op fietswrakken gehouden. Per keer kunnen ongeveer 250 fietsen worden verwijderd. Hierbij moet een gedeelte op het station worden opgeslagen, vanwege de beperkte aannemecapaciteit bij de de Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC). Het Amstelstation krijgt extra aandacht bij de inzet van de Handhaving bij het verwijderen van fietswrakken om zo de aanwezige capaciteit beschikbaar te houden voor de dagelijkse gebruikers van het station. In 2009 zal hiervoor ook het nieuwe instrument van handhaving op weesfietsen worden ingezet.

Het stadsdeel werkt aan plannen voor een nieuwe inrichting voor het Amstelstation. De wens is om het fietsparkeren zo te regelen dat het wildparkeren wordt teruggebracht. Daarvoor moeten dan voldoende

voorzieningen worden aangebracht, waarbij de inzet van de ondergronds beschikbare capaciteit een mogelijke kans biedt om de druk op de fietsparkeervoorzieningen op het maaiveld te verlichten

**Actie:** *uitvoeren handhavingactie maximale parkeerduur in 2009*  
**Actie:** *bijdragen aan fietsparkeeroplossing herinrichtingsplan*

### **3.4.3 Muiderpoortstation**

Ook het Muiderpoortstation kent een tekort aan fietsparkeerplekken op maaiveld, al is het probleem minder groot dan op het Amstelstation. Vanaf augustus 2008 is een optimalisatieslag ingezet waarbij het stadsdeel een zestal extra rekken heeft bijgeplaatst. Ook de NS heeft de laatste open plekken op het plein ingevuld met fietsenrekken. Een aantal acties volgt nog: het stadsdeel werkt aan het aanbrengen van klemmen in de onderdoorgang vanaf de Domselaerstraat. Hiervoor wordt de verlichting aangepast naar dakverlichting, waarna de lantaarnpalen kunnen worden verwijderd om na plaatsing van de klemmen voldoende doorgangruimte op het trottoir over te houden. Daarnaast bekijkt het stadsdeel of ook de wand van de tunnel naar stadsdeel Zeeburg aanpast kan worden om ruimte te bieden aan fietsparkeren.

Met deze aanpassingen is de grens van de capaciteit op maaiveld bereikt. Ook hier is in de (betaalde) stalling van de NS nog stallingruimte beschikbaar. Ook kan de inzet van de handhaving op weesfietsen hier wellicht ruimte bieden.

**Actie:** *afmaken optimalisatieslag fietsparkeercapaciteit*  
**Actie:** *uitvoeren handhavingsactie maximale parkeerduur in 2009*

Zoals in paragraaf 1.4 is aangegeven wordt door de NS ook een actie voorbereid om het gebruik van de inpandige stallingen bij de stations te stimuleren.

### **3.4.4. Uitgangen metrohalte Wibautstraat**

In 2005 is in samenspraak met de politie en de buurtbeheergroep gekeken naar de situatie rond de fietsparkeervoorzieningen bij de vier uitgangen van de metrohalte Wibautstraat. Naar aanleiding hiervan is vastgesteld dat bij de uitgang aan de Gijsbrecht van Aemstelstraat geen extra capaciteit nodig bleek. De uitgang aan de Platanenweg valt binnen het projectgebied van het project Parooldriehoek en wordt meegenomen in dat project. Ook bij de uitgang aan de Grensstraat staat een project op stapel (Bommerhuis), maar hier zijn ondanks het drukke gebruik in verband met de nabijgelegen supermarkt geen extra rekken nodig. Tenslotte zijn bij de uitgang Vrolikstraat rekken verplaatst en bijgeplaatst, waarbij de daar geboden capaciteit is verdubbeld. Deze ingreep is succesvol gebleken: het aantal zwerffietsen is afgenomen en de huidige capaciteit lijkt voldoende voor het aanbod, terwijl ook de doorgang over het pleintje is verbeterd. Vanaf 2005 is de situatie niet wezenlijk veranderd, en wordt gemonitord of extra capaciteit noodzakelijk is.

### **3.4.5. Uitgangen metrohalte Spaklerweg**

Bij de uitgangen van metrohalte Spaklerweg is nu slechts beperkte fietsparkeercapaciteit beschikbaar. Dit geeft tot nog toe geen grote problemen, maar gezien de geplande woningbouwprojecten in de directe omgevingen zullen de huidige voorzieningen bij het te verwachten toegenomen gebruik niet meer voldoen. Ten tijde van de oplevering van de woningen zal ook de capaciteit worden uitgebreid.

## **3.5 Overige Knelpunten Fietsparkeren**

Bij knelpunten op het gebied van fietsparkeren in bestaande situaties wordt met ondersteuning van het Team Beleid en de gebiedsmanager van de sector Stadsdeelwerken gezocht naar mogelijke oplossingen. In de praktijk gaat het hier om gevallen waar al fietsparkeercapaciteit aanwezig is, maar waar deze niet voldoet (het voorbeeld van het OLVG is aangehaald, ook de situatie voor de supermarkt aan de Helmholtzstraat valt in deze categorie). Veelal is hier niet direct meer ruimte om extra capaciteit bij te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van andere voorzieningen in de openbare ruimte. De ervaringen met deze situaties worden meegenomen in de op te stellen procedure voor het plaatsen van extra fietsparkeercapaciteit in de openbare ruimte, waarin dieper zal worden ingegaan op de wijze van handelen op plekken waar de behoefte aan fietsparkeercapaciteit in aanraking komt met de grenzen van de andere functies op de openbare ruimte.



**Actie:** *Inventarisatie knelpunten fietsparkeren opnemen in procedure aanvraag extra fietsparkeercapaciteit*



## 4. Handhaving

Binnen het stadsdeel is de afdeling Veiligheid en Handhaving belast met handhaving op het gebied van fietsparkeren. Het verwijderen van fietswrakken is van belang omdat deze plekken in fietsenrekken innemen, en daardoor de beschikbare capaciteit inperken voor fietsen die dagelijks worden gebruikt. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de juridische achtergrond van het handhavingsbeleid op fietswrakken. In de tweede paragraaf komen de andere vormen van handhaving op fietsparkeren aan de orde. Paragraaf drie gaat nader in op de afhandeling van afgevoerde fietsen.

### 4.1 Juridische inbedding handhavingsbeleid fietswrakken

Het handhavingsbeleid op fietsparkeren heeft met de meest recente wijziging van de APV in 2008 hernieuwde aandacht gekregen. Fietswrakken zijn weer teruggekeerd in de APV en kunnen op basis van deze regelgeving worden verwijderd.

#### *Artikel 4.27 Parkeren van fietsen en bromfietsen*

*1. Het is verboden een fiets, bromfiets of gehandicaptervoertuig te parkeren als daardoor:*

- a. op een voetpad of trottoir 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 gehandicaptervoertuig 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.*

In de praktijk bleken echter verschillende stadsdelen, waaronder stadsdeel Oost-Watergraafsmeer handhaving van fietswrakken uit te voeren op basis van de afvalstoffenverordening. In september 2008 is een werkgroep gevormd van zeven stadsdelen met als doel te komen tot een voorstel een stedelijk beleid op het gebied van het verwijderen van fietswrakken. Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer neemt deel aan deze werkgroep. De werkgroep heeft het onderstaande voorstel geformuleerd.

#### **Verwijderen van fietswrakken en achtergelaten fietsen, voorstel voor een duidelijk beleid**

1. *In Amsterdam worden door de gemeente jaarlijks talloze fietswrakken uit de openbare ruimte verwijderd. Een vraag die in dit verband al geruime tijd speelt is of het verwijderen van fietswrakken moet worden opgevat als het toepassen van bestuursdwang zodat daarbij de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht in acht moeten worden genomen of dat sprake is van het feitelijk verwijderen van voorwerpen die door hun eigenaar of gebruiker in de openbare ruimte zijn achtergelaten. In de praktijk blijkt er onderscheid te zijn tussen echte wrakken en achtergelaten fietsen.*

*Onder een **fietswrak** wordt verstaan een fiets:*

- die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert*
- die zich bevindt in een kennelijk verwaarloosde toestand*
- waarvan de herstellkosten hoger zijn dan de economische waarde van de fiets in de aangetroffen staat (negatieve economische waarde)*

*Of een fiets een wrak is wordt beoordeeld op basis van de drie criteria gezamenlijk. Het komt regelmatig voor dat een fiets die aan de omschrijving wrak voldoet met een fietsslot is vastgemaakt aan bijvoorbeeld een brug, lantaarnpaal, fietsrek of andere fiets.*

*Van een **achtergelaten fiets** (weesfiets) wordt gesproken als 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, een ontbrekend zadel, stuur of*

*trapper, vastgeroeste ketting of een lekke band of als de fiets kennelijk niet wordt gebruikt (mos op het zadel, gras tussen de wielen, overwoekerd door een plant). Reparatie kan in deze gevallen in economische zin nog de moeite waard zijn. Doet de eigenaar dit niet dan wordt de fiets vroeger of later een wrak.*

*Als gevolg van het laten staan of laten liggen van de fiets wordt onnodig parkeerruimte ingenomen en kan afbreuk worden gedaan aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte. De openbare ruimte is niet bedoeld om niet-gebruikte goederen op te slaan. Daarvoor is de ruimte te schaars.*

2. *Artikel 4.27, tweede lid onder b van de nieuwe APV luidt: "Het is verboden 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". Overtreding van dit verbod kan in de praktijk alleen ongedaan worden gemaakt door het verwijderen van de fiets. Dit gebeurt met toepassing van bestuursdwang en moet dus overeenkomstig de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht plaatsvinden. Kort gezegd door het voornemen tot verwijdering kenbaar te maken, bijvoorbeeld door een sticker op de fiets te plakken, een termijn te gunnen, waarbinnen de eigenaar zelf actie moet ondernemen, van gemeentewege weg te halen als dit niet gebeurt en de verwijderde fiets minimaal twee weken te bewaren.*
3. *Een rondgang langs een aantal grote gemeenten leert dat deze zonder uitzondering fietswrakken uit de openbare ruimte verwijderen langs de weg van het toepassen van bestuursdwang en hierbij niet of nauwelijks onderscheid maken tussen echte fietswrakken en achtergelaten fietsen met ernstige gebreken of fietsen die kennelijk niet worden gebruikt. In geval van twijfel blijft de fiets staan. Aan het opruimen van wrakken en de eigen verantwoordelijkheid van eigenaren wordt de nodige aandacht besteed via informatie over het beleid op de website en door middel van periodieke fietswrakkenacties.*
4. *In Amsterdam gaat het op jaarbasis om duizenden fietsen; het opruimen hiervan vraagt om de inzet van de nodige capaciteit en middelen en om een juridisch verantwoorde werkwijze naast een praktische aanpak. Door de meeste stadsdelen wordt het beleid voor fietswrakken gepubliceerd op de website.*
5. *Voorstel verwijderingbeleid voor heel Amsterdam:*
  - A. *Een in de openbare ruimte aangetroffen fietswrak dat voldoet aan de onder 1 genoemde criteria wordt beschouwd als een afvalstof die niet overeenkomstig de regels voor het aanbieden van huishoudelijke afvalstoffen is aangeboden en wordt zonder verdere kennisgeving afgevoerd en vernietigd.*
  - B. *Een in verwaarloosde toestand aangetroffen fiets met ernstige gebreken die kennelijk is achtergelaten maar die op zich nog wel is te herstellen wordt met toepassing van bestuursdwang op grond van artikel 4.27 APV verwijderd:*
    - *de fiets wordt voorzien van een label of een sticker voordat hij uit de openbare ruimte wordt verwijderd*
    - *de termijn voordat tot daadwerkelijke verwijdering wordt overgegaan wordt gesteld op minimaal een week*
    - *de verwijderde fiets wordt minimaal twee weken bewaard*
  - C. *Dit beleid is te vinden op de website van de gemeente en die van de stadsdelen zodat iedereen kan weten wat er gebeurt met fietsen die in slechte staat in de openbare ruimte worden achtergelaten. Op de site wordt bovendien met behulp van een aantal foto's zichtbaar gemaakt in welke gevallen de gemeente overgaat tot het verwijderen van fietswrakken en kennelijk achtergelaten fietsen.*
6. *De toelichting in de APV zal worden aangepast aan dit beleid. In het op de Afvalstoffenverordening gebaseerde model Uitvoeringsbesluit wordt een definitie van het begrip fietswrak opgenomen die aansluit bij de onder punt 1 van deze notitie gegeven omschrijving.*

*In beide regelingen wordt een verwijzing opgenomen naar de andere regeling om aan te geven dat de regelingen complementair zijn.*

Indien het voorstel wordt overgenomen in het afstemmingsoverleg met dIVV (naar verwachting half 2009) zal het stuk worden aangeboden aan de gemeenteraad ter vaststelling. Daarmee kunnen de artikelen aangaande de verwijdering van fietswrakken uit de Afvalstoffenverordening worden geschrapt.

**Actie: Vastleggen juridisch kader verwijderen fietswrakken op basis van de APV**

#### **4.2 Andere handhaving op fietsparkeren**

Naast het verwijderen van fietswrakken zijn er nog twee gebieden waarop handhaving plaats kan vinden: handhaving op maximale parkeerduur en handhaving op foutparkeren. Zoals aangegeven in paragraaf 3.4.1 kent het stadsdeel sinds kort rond de beide NS-stations de eerste gebieden waar een maximale parkeerduur voor fietsen is aangegeven. Naar verwachting zal in 2009 de eerste handhavingactie op basis van deze regeling plaatsvinden.

Handhaving op foutparkeerders heeft niet de prioriteit: vooralsnog wordt de beschikbare handhavingcapaciteit ingezet op het op structurele basis verwijderen van fietswrakken. De redenering hierbij is dat door het beschikbaar houden van de aanwezige fietsparkeer capaciteit de noodzaak tot foutparkeren afneemt. Bij de in paragraaf 3.5 genoemde inventarisatie van fietsparkeer knelpunten zal handhaving als een van de oplossingsrichtingen worden meegenomen. Vooruitlopend hierop zijn in 2008 twee acties gehouden waarbij fietsen die tegen het hek langs het busstation op het Amstelstation stonden geparkeerd zijn verwijderd.

#### **4.3 Afhandeling fietswrakken**

In 2006 heeft het stadsdeel zich aangesloten bij de Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) waar alle in Amsterdam door de gemeente verwijderde fietsen terecht komen. De AFAC controleert de fietsen op diefstal en neemt indien mogelijk contact op met de eigenaar van de fiets. Hierna kan de eigenaar de fiets afhalen, thuisbezorgen is ook een mogelijkheid.

Met de aansluiting bij de AFAC is het opslagprobleem op terrein van het stadsdeel opgelost, en kan het stadsdeel nu op structurele basis werken aan de afvoer van fietswrakken. Van januari 2008 tot juni 2008 heeft de Handhaving bij wijze van proef extra capaciteit ingehuurd om een inhaalslag te maken in het verwijderen van fietswrakken. Tijdens deze actie zijn ongeveer 2600 wrakken verwijderd uit het stadsdeel. Normaliter zet Handhaving een dag per week capaciteit in op het verwijderen van fietswrakken, en verwijdert men maandelijks ongeveer 150 fietsen. Vanaf maart 2009 huurt Handhaving opnieuw extra capaciteit in, welke specifiek ingezet zal worden op het verwijderen van fietswrakken.

De samenwerking met de AFAC kent ook enige problemen. De locatie van de AFAC, op een bedrijventerrein voorbij Station Sloterdijk en slecht bereikbaar per openbaar vervoer, wordt veelal als weinig klantvriendelijk ervaren. Daarnaast is ook de opslagcapaciteit van de AFAC beperkt. Dit hangt samen met twee zaken: de opslagtermijn van alle aangeleverde fietsen bedraagt zes weken, waardoor de doorloop niet erg hoog is. Ook worden alle fietswrakken opgenomen in dezelfde procedure als verwijderde foutparkeerders. Van sommige wrakken is op voorhand duidelijk dat de eigenaar ze niet meer komt claimen, en juist deze wrakken verblijven de maximale bewaartermijn op het terrein van de AFAC. In het afstemmingsoverleg met dIVV zijn deze zaken aan de orde gesteld. dIVV onderzoekt of de bewaartermijn kan worden teruggebracht. Ook het voorstel voor de stedelijke afstemming van de behandeling van fietswrakken zal lucht bieden: een gedeelte van de wrakken hoeft dan niet langer de procedure in en kan direct worden vernietigd. Naar verwachting kan daarmee het opslagterrein van de AFAC effectiever worden benut. Door dIVV wordt verder bekeken of het haalbaar is een tweede locatie te vinden voor een afhandelcentrale.

**Actie: voortgang samenwerking met AFAC monitoren en deelname aan afstemmingsoverleg dIVV**

## 5. Planning en Evaluatie

Hieronder zijn de aangegeven acties overgenomen en gegroepeerd:

### **Acties in 2009:**

- Actie: opstellen regeling aanvraag extra fietsparkeercapaciteit ter besluitvorming in het Dagelijks Bestuur in juli 2009 door afdeling Beleid van sector Stadsdeelwerken  
Hierin worden meegenomen:
- onderzoeken of en welke soorten fietsenrekken toegevoegd dienen te worden aan het HIOR om specifieke oplossingen te maken
  - proef met kinderfietsenrekken bij de Pinksterbloemschool aan de Weesperzijdestrook uitwerken in het kader van de herinrichting Weesperzijde
  - uitwerken proef met fietsparkeervlak bij de IJsbreker aan de Weesperzijde
  - Inventarisatie knelpunten fietsparkeren opnemen in procedure aanvraag extra fietsparkeercapaciteit
- Actie: screening Hoofdnet Fiets volgens aandachtspunten motie 53A in opdracht van afdeling Beleid van sector Stadsdeelwerken, uitgevoerd in samenwerking met IBA en dIVV, rapportage gereed in juli 2009
- Actie: uitvoeren handhavingactie maximale parkeerduur in stationsomgeving Muiderpoortstation en Amstelstation in 2009 door afdeling Handhaving van sector Stadsdeelwerken
- Actie: afmaken optimalisatieslag fietsparkeercapaciteit Muiderpoort door gebiedsmanagers voor 1 juni 2009
- Actie: samenwerking met de NS bij het opzetten van een reclamecampagne om het gebruik van de bewaakte stallingen te stimuleren door afdeling Beleid van sector Stadsdeelwerken in de tweede helft van 2009.

### **Besluitvormend:**

- Actie: vaststelling norm fietsparkeervoorzieningen bij en in woningen
- Actie: Vastleggen juridisch kader verwijderen fietswrakken op basis van de APV

### **Structurele acties afdeling beleid sector Stadsdeelwerken:**

- Actie: bijdragen aan fietsparkeeroplossing herinrichtingsplannen
- Actie: ondersteuning buurtstallingen door uitvoer subsidieregeling en overleg met corporaties.
- Actie: voortgang samenwerking met AFAC monitoren en deelname aan afstemmingsoverleg dIVV

### **Besluitvorming en evaluatie:**

Naar verwachting wordt dit stuk behandeld in de vergadering van het DB van 10 maart 2009 en de commissievergadering van 7 april 2009. Het voorstel is om dan tot en met december 2010 ervaring op te doen met het vastgestelde beleid, de in dit stuk aangegeven acties in 2009 uit te voeren, het onderzoek naar de mogelijkheden tot uitbreiding van de ruimte voor emissievrij verkeer uit te werken en de procedure voor de aanvraag voor extra fietsparkeercapaciteit vast te stellen. In de eerste helft van 2011 wordt dan opnieuw gerapporteerd over het fietsbeleid aan de raadscommissie.

**Lijst 'fietsstermen':**

- fietswrak: fiets die niet meer bruikbaar is als fiets
- weesfiets: door de eigenaar achtergelaten fiets
- kwakfiets: fout geparkeerde fiets
- AFAC: Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale
- dIVV: Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer

**Bijlagen:**

- Rapportage Fiets 'm erin, Harry Wien (PMB) 2007
- Motie 53A

**Bronnen en literatuur:**

- Een verschil tussen dag en nacht, dIVV 2005
- Meerjarenbeleidsplan Fiets, dIVV 2006
- Fietsparkeervoorzieningen bij publiekstrekkende functies, dIVV 2007 (nog niet vastgesteld)
- Onderzoek sociale veiligheid fietsparkeervoorzieningen Amstelstation, DSP Groep 2007
- Notitie Fiets 'm erin, Harry Wien (PMB) 2007
- Ontwikkeling Fietsparkeernormen, SDW 2005
- Fietsparkeervoorzieningen metrostation Wibautstraat, SDW 2005
- Handhaving Oost/Wgm
- Fietsersbond
- dIVV
- Stadsdeel Centrum