



Gemeente
Amsterdam



Best practices - Hotspots aanpak Fietsparkeren

Onderdeel Meerjarenplan Fiets 2017 - 2022



Voorwoord	3	Stap 3. Participatie: op straat en in labs	16	Stap 7. Inpandig fietsparkeren buurtstallingen	33
Gedragsverandering... hoe doe je dat?	4	Op straat	16	Buurtstallingen	33
Vijf principes voor succesvolle oplossingen:	4	Fietslabs	16	Subsidieregeling	33
Doelstellingen 2025 fietsparkeren:	4	Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials	18	Stappen voor het uitbreiden en beter benutten van buurtstallingen	33
Overzicht stappenplan	5	Parkeer- en Looplocaties	18	Herkenbaarheid buurtstallingen	33
Knelpuntenanalyse	6	Spitsvoorzieningen op maaiveld	19	Openbare Stallingen	34
De fietser en zijn fiets	6	Pop-up fietsvakken	19	Evaluatie	35
Fietsparkeercapaciteit	6	Dubbelgebruik Laad- en Losplekken	20	Tot slot	36
Omgeving	6	Venstertijden, verkeersbesluit en handhaving	20	Documenten en verwijzingen	36
Geschiedenis	6	Tegels	20		
Stap 1. Beter benutten bestaande capaciteit	8	Borden	20		
6-weken parkeerduurbepanking	8	Beachflags	20		
2-weken parkeerduurbepanking	8	Fietsparkeervrije locaties	22		
Totale opschoonactie	8	Aanwijsgebieden	22		
Opschonen door inzet Handhaving	8	Stappen voor het aanwijzen van fietsparkeervrije gebieden	23		
Beter benutten door verwijzen	9	Communicatie	26		
Tegels	9	Stap 5. Coaches en Handhaving	28		
Inpandig fietsparkeren	10	Coaches	28		
Stoepbord	10	Dranghek	28		
Diaprojectie	11	Handhaving:	29		
Beachflags	11	Stap 6. Herinrichting van straten, meer fietsgerichte indeling	31		
Stap 2. Bijplaatsen voorzieningen op maaiveld	13	Herinrichting	31		
Algemene randvoorwaarden	13	Autoparkeerplekken opheffen	31		
Fietsvak	13				
Fietsnietje	13				
Fietsenrek	14				
Scootervak	14				
Ring voor scooters en bakfietsen	14				
Mindervaliden	14				

Beste collega's,

Amsterdam is de enige stad ter wereld met meer fietsen dan inwoners. Dat is uniek, maar dat betekent ook dat we goed moeten nadenken over voorzieningen om alle fietsen te parkeren. Ik ben daar met mijn fietsparkeerteam fulltime mee bezig.

We hebben een aanpak ontwikkeld voor de drukke gebieden in de stad: hotspots (zoals Damrak, Rokin en uitgaanspleinen), stadstraten (zoals Kinkerstraat en Van Wou) en drukke woonbuurten. Deze aanpak heeft als doel om het fietsparkeren beter te faciliteren en de overlast van geparkeerde fietsen te verminderen.

Locatiespecifieke oplossingen

In dit handboek bundelen we de lessen van de knelpuntenaanpak van het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Deze aanpak biedt ook oplossingen voor knelpunten buiten de aangewezen hotspots en is daarmee interessant voor alle collega's die werken aan opgaven waarin een fietsparkeeroord zit.

Zodra de standaardmethode, het bijplaatsen van voorzieningen volgens Puccini richtlijnen geen uitkomst biedt, kun je dit handboek gebruiken. We beschrijven welke creatieve mogelijkheden er zijn en onder het kopje "Hoe dan?" via welke stappen je eea kunt realiseren. Achterin het boek staat een overzicht van de diverse contactpersonen.

Wil je specials (S) uit dit werkboek inzetten? Stem dan, voordat je tot uitvoering overgaat, met het fietsteam af.

Stem de inzet van de specials altijd vooraf af met het fietsteam. Het fietsteam heeft dit werkboek afgestemd met de commissie Puccini en houdt hen op de hoogte van de inzet van middelen die afwijken van de Puccinimethode.



Gedragsverandering

Behalve het faciliteren van voorzieningen speelt ook het gedrag van fietsers een belangrijke rol bij het verminderen van fietsparkeeroverlast. Er is op drukke plekken in de stad onvoldoende ruimte om voldoende fietsparkeervoorzieningen te plaatsen. Daarom stimuleren we omgevingsbewust, ofwel netter parkeren door een combinatie van fysieke ingrepen, 'on the spot' communicatie en diverse aanvullende communicatiemiddelen. Op een aantal locaties, zoals de Eerste van de Helststraat in Zuid, rondom de Hallen in West en De Rode Loper in Centrum leidt dit tot positieve effecten.

Hopelijk heb je hier veel aan en verbeteren we het fietsparkeren stadsbreed met elkaar!

Maaïke Nicolai-Geerling

Manager knelpuntenaanpak Fietsparkeren

Meerjarenplan Fiets 2017 - 2022



Gedragsverandering... hoe doe je dat?



Fietsparkeren in drukke gebieden vraagt om gedragsverandering. Er is onvoldoende ruimte om zomaar overal je fiets te parkeren. Te vaak wordt de doorgang voor voetgangers, mindervaliden of nood- & hulpdiensten belemmerd door geparkeerde fietsen. De fietser moet met meer aandacht voor de omgeving gaan parkeren om Amsterdam toegankelijk te houden.

Hoe verkrijgen we meer aandacht van de fietser voor het fietsparkeren? Stel jezelf de vraag: wat wil je dat de fietser hier zelf doet? En hoe helpen wij om dit zo intuïtief/automatisch mogelijk te doen?

De oplossing zit in een combinatie van maatregelen op straat en communicatie hierover.

De volgende drie factoren zijn de basis voor gedragverandering;

- **informatie:** zorgen dat men weet/begrijpt wat de bedoeling is,
- **motivatie:** zorgen dat men het juiste gedrag ook wil doen en
- **gelegenheid:** zorgen dat men het juiste gedrag ook kan vertonen door het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Vijf principes voor succesvolle oplossingen:

De volgende vijf principes zijn, in deze volgorde, een voorwaarde voor succesvolle fietsparkeeroplossingen:

- 1 Wees fietsvriendelijk - Amsterdam wil fietsen blijven stimuleren.
- 2 Zorg voor voldoende alternatieve plekken als fietsparkeren niet meer overal mag.
- 3 Stel duidelijke regels.
- 4 Communiceer helder.
- 5 Zorg voor systematische en redelijke handhaving.

Probeer iedere keer weer even bewust stil te staan bij deze principes als je aan fietsparkeeroplossingen werkt. De principes lijken zo logisch maar in de praktijk blijkt het toch verleidelijk stappen over te slaan of niet volledig uit te werken. Dat is zonde want we hebben ervaren dat ze voorwaarde zijn voor succes!



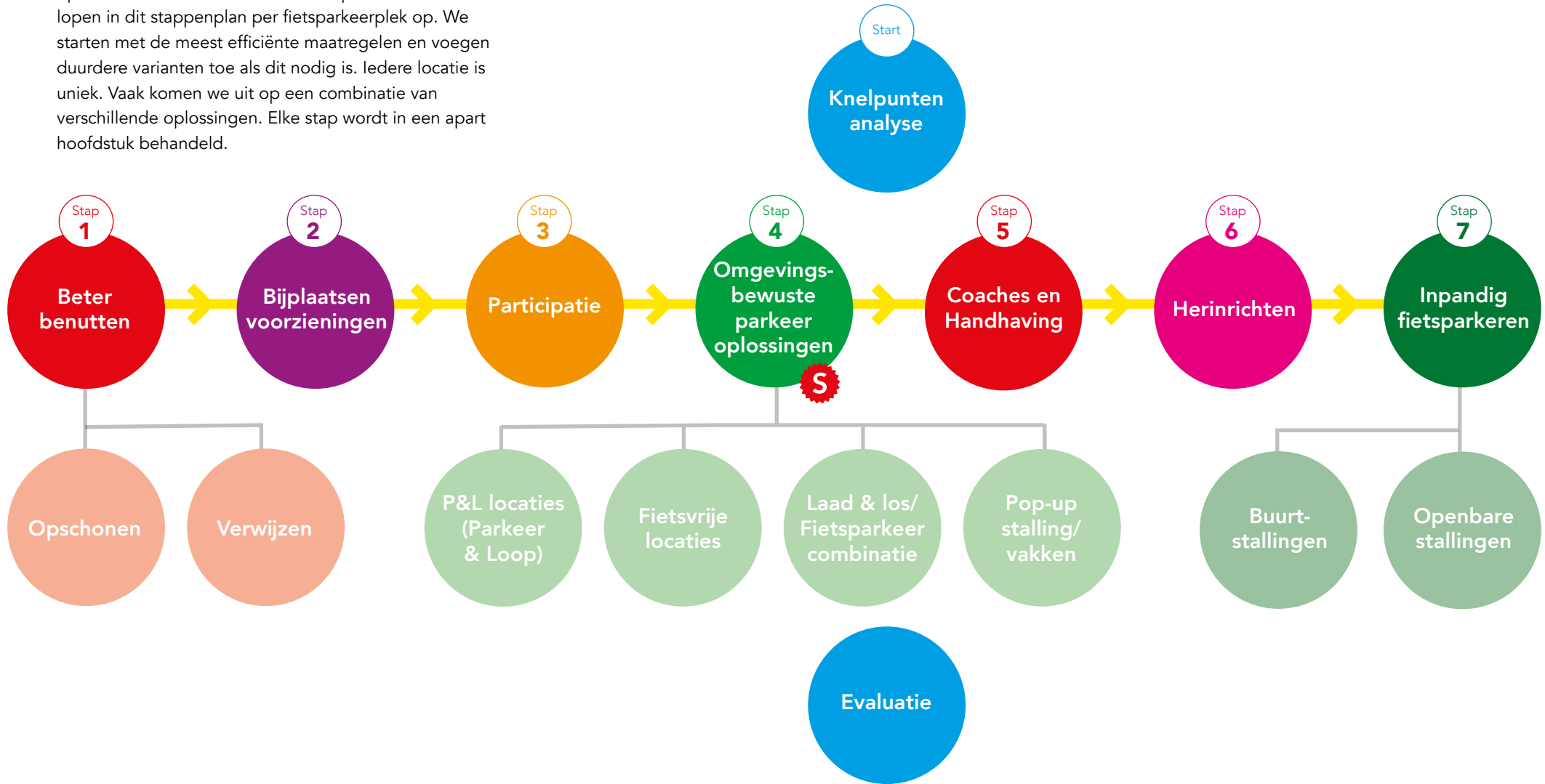
Doelstellingen 2025 fietsparkeren:

- Tevredenheid over fietsparkeervoorzieningen verhogen van 5,8 naar 7,0.
- Toegankelijkheid van de stoep verbeteren (parkeerdruk van maximaal 125%).
- Beschikbaarheid van fietsrekken verhogen (bezettingsgraad van maximaal 85%).



Overzicht stappenplan

Om te komen tot meer beschikbare fietsparkeerplekken en beter fietsparkeergedrag hebben we onderstaand stappenplan ontwikkeld. Het stappenplan is gebaseerd op het beleidsdocument Kader Fietsparkeren. De kosten lopen in dit stappenplan per fietsparkeerplek op. We starten met de meest efficiënte maatregelen en voegen duurdere varianten toe als dit nodig is. Iedere locatie is uniek. Vaak komen we uit op een combinatie van verschillende oplossingen. Elke stap wordt in een apart hoofdstuk behandeld.



Heldere communicatie



Om knelpunten te voorkomen is het belangrijk dat fietsparkeren in het gebiedsplan en de projecten voldoende aandacht krijgt. Inspelen op ontwikkelingen is belangrijk. Informeer regelmatig bij projecten of de fietsparkeeropgave voldoende wordt meegenomen, lever input en zorg ervoor dat je zo vroeg mogelijk betrokken wordt bij het ontwerp. Is er toch een knelpunt? Met een goede analyse zorg je voor de juiste maatregelen op de juiste plek en kan je de effecten goed meten van de inspanningen. Beantwoord voordat je aan de slag gaat de volgende vragen:

De fietser en zijn fiets

- › Wie veroorzaakt de overlast met parkeren: werknemers, bewoners, bezoekers, scholieren/studenten?
- › Is er sprake van een piekmoment?
 - › Zo ja, wanneer?
 - › Zo nee: is het er altijd druk?
- › Aantal fietsen op piekmomenten, zowel binnen als buiten de voorzieningen.
- › Verhouding fiets/scooters
- › Aanrijdroutes: uit welke richting komen de fietsers?

Hoe dan?

De Directie afdeling Onderzoek Informatie en Statistiek (OIS) van de gemeente Amsterdam kan helpen bij de probleemanalyse. Als OIS geen tijd heeft kunnen zij de opdracht extern uitzetten of kan je zelf een onderzoeksbureau inschakelen.

#hoedan

Fietsparkeercapaciteit

- › Aantal fietsparkeervoorzieningen in vakken, nietjes en rekken.
- › Aantal plekken in buurtstallingen
- › Aantal plekken in openbare stallingen
- › Aantal plekken in private omgeving (bedrijfsgebouwen, woningcomplexen).

#hoedan

Hoe dan?

Jaarlijks vindt er een fietsparkeertelling plaats. Via deze link is per straat de uitkomst te zien. Dit betreft een momentopname. Voor een goede oplossing van een knelpunt is het van belang alle vragen te beantwoorden.

Omgeving

- › Zijn er ontwikkelingen te verwachten die invloed hebben op de inrichting of het gebruik van deze locatie? Herbestemming, herinrichting, nieuwe horeca etc.
- › Wat voor type omgeving is het? Wonen/werken/bezoek: horeca/winkels/onderwijsinstellingen.
- › Zijn er piekmomenten: verschillen in de week en/of dag, moment op de dag?
- › Zijn er trekpleisters die veel fietsen trekken?
- › Zijn er laad- en losplekken in de buurt? Hoe intensief worden ze gebruikt? Op welke tijdstippen?
- › Hoe hoog is de autoparkeerdruk?
- › Overige objecten waar rekening mee gehouden moet worden? Terrassen, markten etc.

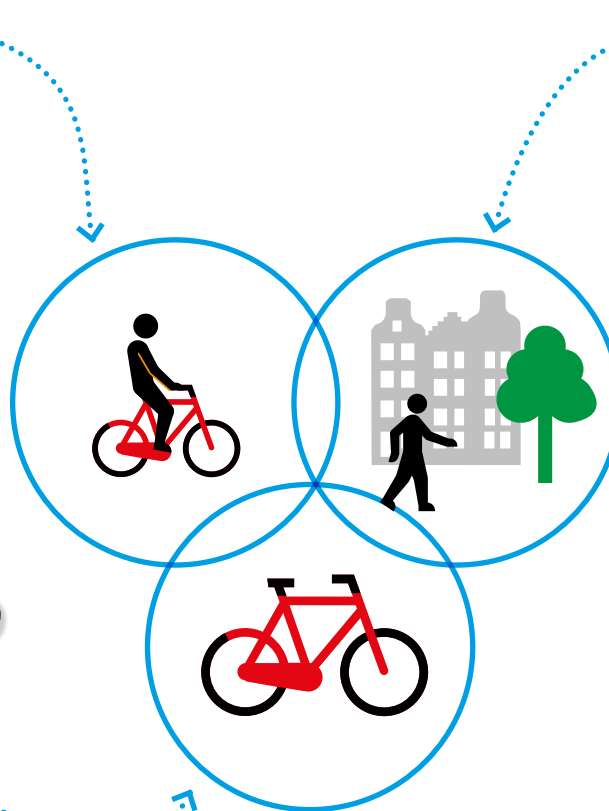
Geschiedenis

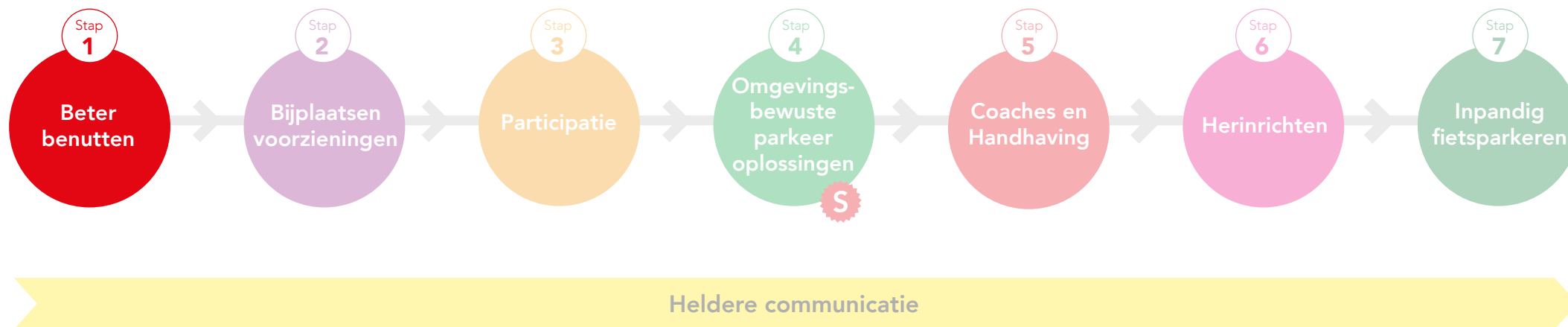
- › Zijn er eerdere onderzoeken gedaan?
- › Zijn er veranderingen op maaiveld of in directe omgeving doorgevoerd die het knelpunt veroorzaken of kunnen oplossen?
- › Is er met belanghebbenden gesproken?

Hoe dan?

In het gebiedsteam van het stadsdeel is de benodigde kennis voor beantwoording aanwezig bij de gebiedsmakelaar en gebiedsbeheerder.

#hoedan





Stap 1

Beter benutten bestaande capaciteit.

Stap 1. Beter benutten bestaande capaciteit.



De fietsparkeervoorzieningen zijn bedoeld voor de actieve fietsers. Fietsen die niet gebruikt worden horen niet in de beperkte openbare ruimte maar op een private locatie.

6-weken parkeerduurbeperving

Binnen de gehele Ring A10 (ten zuiden van het IJ) is de 6-weken parkeerduurbeperving van kracht. Dit zorgt ervoor dat we kunnen handhaven op fietsen die langer dan 6 weken stil staan.

2-weken parkeerduurbeperving

Bij stations en sommige hotspots is de parkeerduurbeperving 2 weken.

Totale opschoonactie

In samenwerking met Schoon, Grijs en Groen, kan er besloten worden om een gehele straat of plein schoon te maken. Voor de werkzaamheden zullen alle nog aanwezige fietsen worden verwijderd. Onze ervaring is dat dit een snelle en effectieve opschoonactie is, waarbij niet alleen ongebruikte en verwaarloosde fietsen worden verwijderd maar de straat ook grondig gereinigd wordt.

De werkzaamheden worden aangekondigd middels gele borden (aan te vragen via Stadsloket), waarmee fietsers gedurende twee weken worden gewaarschuwd.



Opschonen door inzet Handhaving

Door de huidige fietsparkeerrekken op te schonen van ongebruikte fietsen kan 10 tot 15% extra capaciteit worden gecreëerd. Vanaf 2019 wordt de handhaving centraal aangestuurd door de afdeling Toezicht, Handhaving Openbare Ruimte (THOR).



#hoedan

Hoe dan?

1. Schouw zelf op wrakken/weesfietsen. Is handhaving nodig?
2. Informeer bij THOR, naar de planning voor het opschonen van de locatie.
3. Is de uitkomst niet bevredigend? Ga in gesprek met Schoon, Grijs, Groen voor een totale opschoonactie.

Stap 1. Beter benutten bestaande capaciteit.



Beter benutten door verwijzen

Het juiste fietsparkeergedrag stimuleren kan door goed te verwijzen. Verwijzen naar fietsparkeerlocaties is fietsvriendelijk. Goede verwijzing, bij voorkeur reeds op de route, verhoogt het draagvlak en biedt fietsers direct een handelingsperspectief.

Verwijzen kan met:

- Tegels
- Beachflags
- Bebording
- Bewonersbrieven
- Diaprojectie

Tegels

Er zijn verschillende tegels ontworpen om te verwijzen naar fietsparkeerplekken (1A en 1B). Zet deze tegels in vanaf 300 meter voor de fietsparkeerplekken en herhaal om de 20 meter.

In de fietsvakken wordt de standaard grijze tegel gebruikt (2A). Op hotspot locaties worden de groen bedrukte tegels toegepast (de 'Specials'), met de witte afbeeldingen en teksten (3A t/m 3C). S.v.p. in overleg met het fietsteam.

In drukke gebieden wordt de voetgangerszone benadrukt (4A) en met de 'doorgang voor voetgangers' tegel (4B) wordt voorkomen dat fietsen de doorgang blokkeren. Deze tegels kunnen aangevuld / afgewisseld worden met de verboden parkeertegel (4C).

Let op: zichtbaar maar geen overdaad.

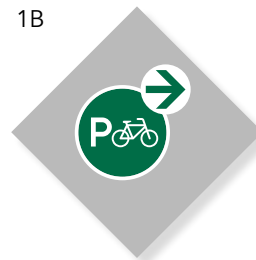
Tegeldikte

Gebruik op locaties met zwaarder verkeer 'betontegels' van minimaal 8 cm dik, om tegelbreuk te voorkomen. I.v.m. breuk, slijtage of mollest is het van belang het beheer en onderhoud van de gebruikte materialen goed te organiseren.

1A



1B



2A



3A



3B



3C



4A



4B



4C



Hoe dan?

Deze basistegels zijn op voorraad bij het Materiaal-bureau (MB) en kunnen via het MB worden besteld.

Neem voor het fabriceren van speciale tegels, bijv. met variabele tijden, contact op met het fietsteam.

#hoedan

Stap 1. Beter benutten bestaande capaciteit.



Inpandig fietsparkeren

Om inpandige stallingen beter te benutten is naast goede verwijzing op de aanrijroute ook een uniforme en opvallende uitstraling van belang.

Stoepbord

Een hele zichtbare verwijzing is een stoepbord. Een stoepbord kan tijdelijk extra informatie geven, bijv. bij een nieuwe stalling. Een stoepbord is een extra obstakel dat niet structureel wordt ingezet, maar als informatiemiddel/promotie voor de eerste weken.



#hoedan

Hoe dan?

Voor het verwijzen naar **inpandige stallingen** is een handboek Fietsparkeren door Bureau Mijksenaar opgesteld. Zie onderstaande link.

Stoepbord

De benodigde objectvergunning kan via het Stadsdeel worden aangevraagd. De stoepborden kunnen bij de gemeentelijke afdeling Mediaservice worden besteld. Stem het ontwerp, in verband met de huisstijlregels, af met het communicatiebureau van de gemeente Amsterdam en het fietsteam.

Stap 1. Beter benutten bestaande capaciteit.

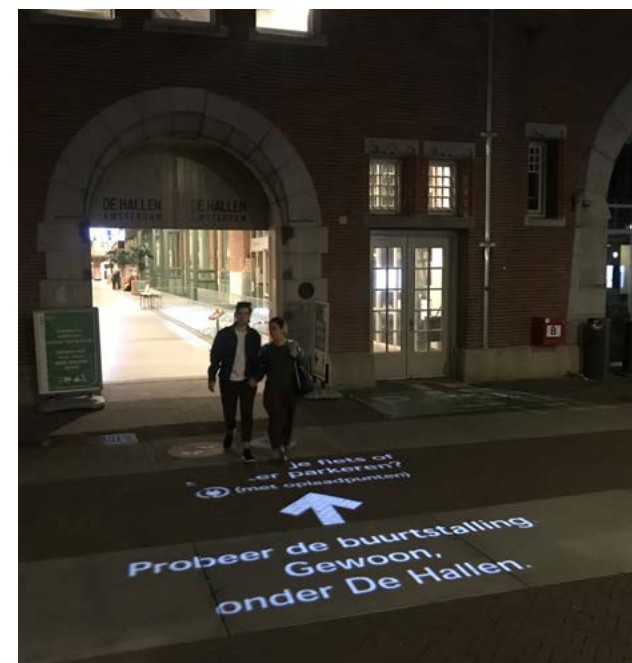


Diaprojectie

Met name voor uitgaanslocaties en de donkere maanden kan een dia-projectie op een opvallende manier verwijzen en het gewenste gedrag aangeven. Het is in de avond goed zichtbaar. Door middel van een tijdschakelaar kan deze aan- en uitgezet worden. Ook kunnen er projectoren gebruikt worden met roulerende boodschappen. Zo kan er aan het begin van de avond aandacht worden gevraagd voor inparking en aan het einde van de avond voor stilte voor de burelen.

Beachflags

Beachflags promoten nieuwe alternatieve fietsparkeerplekken totdat ze zijn ingeburgerd.



Hoe dan?

Neem contact op met het Fietsteam.

#hoedan

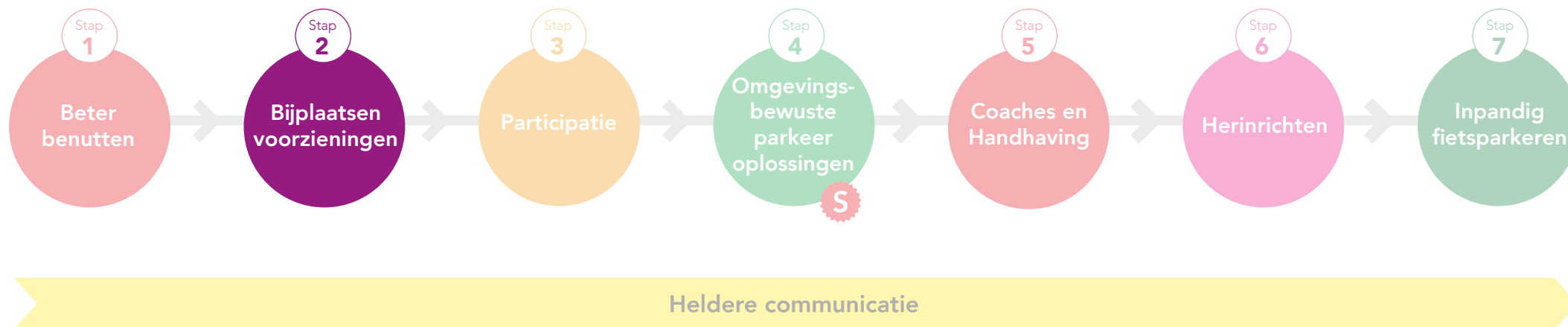
Diaprojectie

Informeer voor de aanschaf van een diaprojector bij het Fietsteam. Zorg voor goede afstemming met de pandeigenaar. Deze moet toestemming geven voor installatie aan de gevel.

Beachflags

Beachflags kunnen worden besteld bij het Communicatie bureau. Beachflags kunnen het beste door ondernemers of fietscoaches worden geplaatst en 's avonds weer worden verwijderd. De objectvergunning kan via het Stadsdeel worden aangevraagd.

Let op: Er moet ook een plek zijn waar de beachflags kunnen worden opgeslagen.



Stap 2

Bijplaatsen voorzieningen op maaiveld.



Stap 2. Bijplaatsen voorzieningen op maaiveld.

Op plaatsen waar structureel meer fietsen worden geparkeerd dan er voorzieningen zijn, plaatsen we fietsparkeervoorzieningen bij als dat mogelijk is.

We streven naar een maximale fietsparkeerdruk van 125% en een maximale bezettingsgraad van 85%. Jaarlijks wordt de fietsparkeerdruk binnen de ring geteld. Resultaten voor jouw locatie vind je via de link die is opgenomen in het hoofdstuk Knelpuntanalyse.

Er zijn vier type voorzieningen:

1. **Fietsvakken**
2. **Fietsnietjes**
3. **Fietsenrekken**
4. **Scootervakken**

Hieronder geven we eerst de algemene randvoorwaarden voor het benutten van de openbare ruimte. Daarna gaan we per voorziening dieper in op het toepassen hiervan.

Algemene randvoorwaarden

Bij het plaatsen van de fietsparkeervoorziening wordt rekening gehouden met de gewenste vrije doorloop van minimaal 1,80 m (voorschrift Centrale Verkeerscommissie). In straten worden voorzieningen zo min mogelijk voor een raam van een woning of winkel geplaatst. De fietsparkeerplaatsen zijn bij voorkeur toegankelijk vanaf de straat. Waar mogelijk wordt fietsparkeren met plantenbakken of een boom gecombineerd om een rustig en groen straatbeeld te waarborgen en om te voorkomen dat fietsen schade aanbrengen als ze omvallen.

Fietsvak

Een fietsvak wordt toegepast voor het faciliteren van kort parkeren op drukke locaties met piekmomenten, zoals bij winkels, markten en horeca. Vakken zijn onderdeel van Puccini en zijn minimaal 2x4 meter en maximaal 2x10 meter. Een vak bestaat uit een doorgetrokken witte band, bij voorkeur van hetzelfde materiaal als de rest van de straat/stoep. Ingestraat oogt beter dan gespoten. Bij winderige locaties kunnen 2-3 nietjes per vak bijgeplaatst worden om omvallen tegen te gaan.



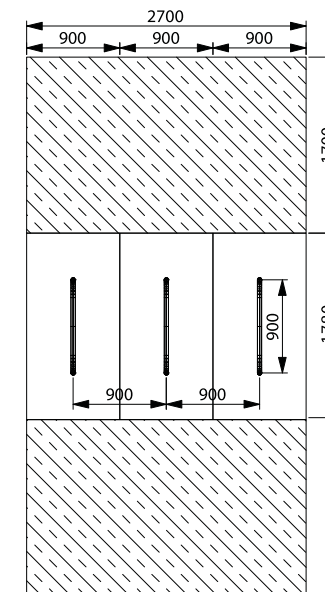
Fietsnietje

Een fietsnietje wordt door fietsers het beste gewaardeerd. Een nietje kan het beste worden toegepast op locaties waar voldoende nietjes kunnen worden geplaatst om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Twee fietsen aan één nietje zorgt voor een net beeld. Meerdere fietsen aan één nietje is snel rommelig.

Plaats bij voorkeur minimaal drie nietjes bij elkaar. Een enkel nietje geeft een versnipperd beeld.

Er zijn twee formaten nietjes: 60 en 90 cm. Ze kunnen ook schuin geplaatst worden, waardoor meer doorloopruimte overblijft.

Bij de plaatsing dient rekening gehouden te worden met de volgende afmetingen:



Nietjes

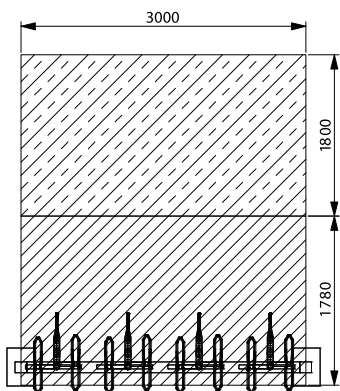
Stap 2. Bijplaatsen voorzieningen op maaiveld.



Fietsenrek

Op drukke locaties met beperkte openbare ruimte geven rekken meer structuur. In Amsterdam zijn momenteel veel verschillende fietsenrekken. Gestreefd wordt naar meer uniformiteit in de rekken. Hiervoor wordt een Amsterdams fietsenrek ontwikkeld. Tot die tijd raden we aan om aan te sluiten bij de rekken die al in de straat aanwezig zijn. Let daarbij ook op de kleur coating.

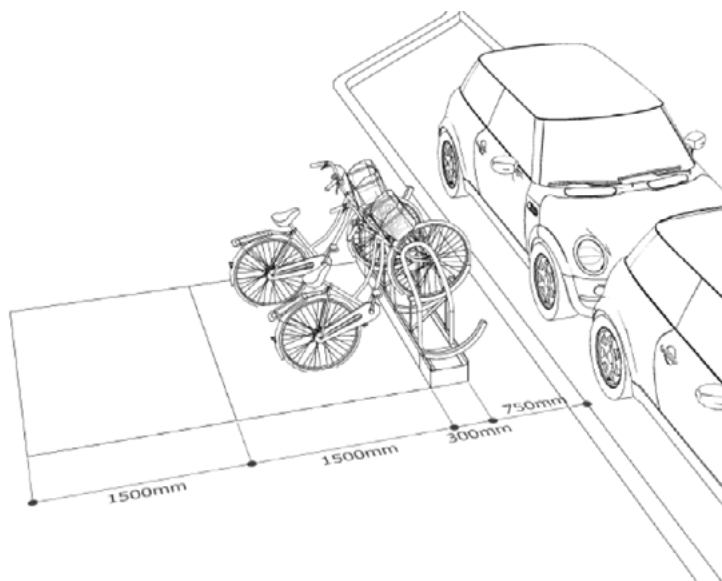
Bij de plaatsing dient rekening gehouden te worden met de volgende afmetingen:



Scootervak

Scootereigenaren vinden het plezierig om hun scooter te kunnen parkeren in een speciaal vak, zonder kans op beschadiging door omvallende fietsen. Bovendien geven de vakken een gestructureerd beeld en worden blokkades door geparkeerde scooters voorkomen.

Een scootervak bestaat uit een vlak van 2x5 of 2x10 m met om de 75 cm een witte lijn, zodat iedere scooter z'n eigen vak heeft. Afhankelijk van de grootte van het scootervak worden 1 of 2 scootertegels opgenomen, zodat duidelijk is dat het hier om een scootervak gaat.



Ring voor scooters en bakfietsen

Regelmatig staan scooters of bakfietsen voor woonhuizen aan een ring aan de woning vastgebonden. Daarmee blokkeren zij een deel van de stoep. Door in woonstraten op ruimere plekken ringen in de grond aan te brengen in scooter/bakfietsvakken kunnen scooter/bakfiets-eigenaren verleid worden om iets verderop te parkeren en de doorgang voldoende vrij te houden.

Mindervaliden

Voor mindervaliden is het soms van belang een eigen fietsparkeervoorziening voor de deur te hebben. Op verzoek kan een nietje met een mindervalide tegel worden geplaatst.



Hoe dan?

Via de gebiedsbeheerder in het Stadsdeel kan de opdracht voor het plaatsen aan de aannemer worden gegeven.

Voor grotere volumes, welke soms niet door beheerders kunnen worden opgepakt, kan advies (en soms ook financiering) aan het fietsteam worden gevraagd.



Stap 3

Participatie: op straat en in labs



Stap 3. Participatie: op straat en in labs

Dit werkboek biedt een aantal concrete oplossingen voor fietsparkeren op drukke plekken. Toch kan het zijn dat deze oplossingen niet toereikend zijn.

Fietsparkeroplossingen zijn heel locatiespecifiek. Het benutten van lokale kennis van bewoners, ondernemers en bezoekers van het gebied kan nieuwe inzichten bieden en helpt bij het verkrijgen van draagvlak voor oplossingen.

Op straat

Een eerste stap in het betrekken van lokale kennis en creëren van draagvlak is het organiseren van een schouw met de gebiedsmakelaar, omwonenden en overige betrokkenen. Doe dit in samenwerking met de gebiedsbeheerder, die heeft in de regel de contacten al.

Fietslabs

Als de oplossing niet voorhanden is, is onze ervaring dat fietsparkerelabs tot nieuwe oplossingen kunnen leiden.

In samenspraak met een representatieve groep betrokkenen: o.a. bewoners, bezoekers, ondernemers en handhaving worden verschillende oplossingsscenario's besproken. Het doel is om te komen tot een aantal gedragen en uitvoerbare oplossingen voor een specifieke locatie. Nieuwe oplossingen worden middels een pilot op straat getoetst.

In 2016 hebben fietsparkerelabs plaatsgevonden voor het gebied Gerard Douplein/Albert Cuyt/Eerste van der Helststraat. Dit heeft geleid tot 10 oplossingsrichtingen. Later hebben fietsparkerelabs plaatsgevonden voor De Kinkerstraat/De Hallen, De Admiraal de Ruyterweg, Beursplein en Haarlemmerstraat en -dijk.






Stap 4 Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials

Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



Op drukke locaties in de stad is het vaak niet mogelijk om voldoende fietsvoorzieningen te plaatsen. Daarvoor is de openbare ruimte te beperkt. Om te voorkomen dat fietsen kriskras op de stoepen worden geparkeerd en overlast veroorzaken hebben we een aantal “omgevingsbewuste” fietsparkeeroplossingen ontwikkeld. We noemen ze specials.

 Stem de inzet van de specials altijd vooraf af met het fietsteam. Het fietsteam heeft dit werkboek afgestemd met de commissie Puccini en houdt hen op de hoogte van de inzet van middelen die afwijken van de Puccinimethode.

Bij deze nieuwe vormen van fietsparkeren is het doorbreken van de gewoonte belangrijk voor het succes. De fysieke ingrepen worden gecombineerd met verschillende communicatieuitingen.

Uiteraard worden de vijf gouden principes als uitgangspunt gebruikt:

1. fietsvriendelijk,
2. voldoende alternatieven,
3. duidelijke regels,
4. heldere communicatie,
5. adequate handhaving.

Parkeer- en Looplocaties

Aan de randen van drukke gebieden zijn vaak mogelijkheden om nieuwe fietsparkeerplekken te maken. En hoewel fietsers graag tot de eindbestemming fietsen kunnen zij toch verleid worden om eerder te parkeren en iets verder te lopen.

De Parkeer- en Loopzuil plaatsen we op locaties met minimaal ruimte voor 40 fietsparkeerplekken, in vakken en/of rekken.

Om de fietser tijdig te verwijzen naar de Parkeer- en Looplocatie worden op de route verwijstegels aangebracht. Ook kan een nieuwe Parkeer- en Looplocatie onder de aandacht worden gebracht door coaches, posters bij ondernemers en een Facebook campagne.

De zuil gaat als het ware als magneet werken. De fietser wordt gestimuleerd eerder te parkeren en iets verder te lopen naar de eindbestemming.



#hoedan

Hoe dan?

Meld je wens voor een Parkeer en Looppaal bij het fietsteam via het Meldingsformulier Fietsparkeren.

Bespreek de locatie met het team.

Team adviseert bij de realisatie.

Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



Spitsvoorzieningen op maaiveld

Een aantal locaties kennen relatief korte piekmomenten in de week. Het bijplaatsen van structurele voorzieningen voor deze grote piek is vaak niet mogelijk en wenselijk. Voor deze piekmomenten zijn flexibele maaiveldoplossingen ontwikkeld waardoor de fietsparkeercapaciteit op piekmomenten toeneemt: Pop-up fietsenstallingen, dubbel gebruik van laad- en losplekken, dubbel gebruik van autoparkeerplekken.

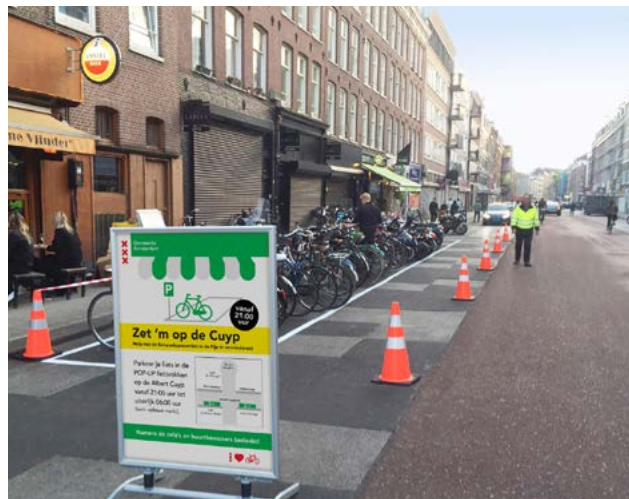


Overdag

Pop-up fietsvakken

Op ruime locaties zoals pleinen of markten kan op piekmomenten een pop-up fietsparkeerplek worden gerealiseerd.

De pop-up fietvakken op de Albert Cuypmarkt zijn succesvol en hebben zo'n 150 fietsparkeerplekken. De pop-up is gestart als fietsvak van witte thermoplast strepen. Deze vakken zijn er altijd, echter alleen zichtbaar wanneer de markt weg is. Ze kregen extra aandacht door beachvlaggen, coaches, aangevuld met communicatiemiddelen zoals posters bij café's, bierviltjes en Facebook video's.



's Avonds

Inmiddels zijn de vakken op de Albert Cuypmarkt, zo bekend dat de coaches vervangen konden worden door gerichte diaprojectie. De vakken worden met behulp van een tijdschakelaar s'avonds van bovenaf aangelicht.

Doordat het niet mogelijk is de fiets vast te maken, kan een eventuele achtergebleven fiets eenvoudig weg worden gezet door de markt kraam opbouwers. Dit komt zelden voor.

De pop-up is relatief goedkoop. De inzet van coaches in de introductiefase is kostbaar, maar wel nodig voor de gewenning.



's Avonds

#hoedan

Hoe dan?

- Neem, na het verzamelen van de benodigde gegevens voor een goede analyse over de fietspiek, contact op met het fietsteam.
- Het fietsteam bezoekt de locatie en adviseert bij de realisatie en aanvullende communicatie.

Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



Dubbelgebruik Laad- en Losplekken

Vaak worden laad- en losplekken voornamelijk in de ochtend gebruikt. De plek kan de rest van de dag goed gebruikt worden voor fietsparkeren.

Belangrijk is een herkenbare uitstraling met duidelijke venstertijden, zodat de (brom)fietsers en laad- en los chauffeurs de wisselende tijden goed begrijpen.

Heldere communicatie over het dubbelgebruik is van doorslaggevend belang voor het optimaal benutten van de laad- en losplek. De gebruiker moet direct kunnen zien: mag ik wel/niet parkeren met mijn (brom)fiets of wel/niet laden/lossen.

Venstertijden, verkeersbesluit en handhaving

Een verkeersbesluit is noodzakelijk voor het herbestemmen van de laad- en losplek buiten venstertijden naar parkeerplek voor auto's, scooters of fietsen. Het verkeersbesluit maakt handhaving mogelijk.



Auto's kunnen buiten de venstertijden worden beboet of weggesleept. Veel laad- en losplekken hebben reeds venstertijden en combineren laden en lossen met autoparkeren. Als de laad- en losplaats buiten de venstertijden voor fietsparkeren wordt bestemd moet alleen de bebording worden aangepast. De bestemming gaat van autoparkeren naar fietsparkeren, maar blijft parkeren, waardoor het verkeersbesluit niet hoeft te worden aangepast.

Voorbeelden:

Gerard Douplein: van 07.00 tot 16.00 uur laden en lossen, daarna scooterparkeren voor met name uitgaanspubliek. Voor het vaststellen van de venstertijden heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel een verkeersbesluit genomen. De officiële borden geven dit aan.

Kinkerstraat: tot 12.00 uur laden en lossen en daarna fietsparkeren t.b.v. winkelend publiek.

Introductiefase dubbelgebruik laad- en losplekken: wel fietsparkeren

Tegels

Een enkele tegel in het vak ondersteunt bij het helder communiceren van de dubbel-functie. Omdat ook laad- en losverkeer op de tegels zullen staan is een dikke tegelversie nodig om breuk te voorkomen: 8 cm dik.

Vermeld op de tegels de venstertijden voor het parkeren van fiets/scooter.

Borden

De officiële bebording bij het dubbelgebruik van de laad- en losplek kan besteld worden via het Materiaalbureau.

Beachflags

Door middel van beachflags wordt het moment dat fietsparkeren is toegestaan extra duidelijk gecommuniceerd. De beachflags kunnen door ondernemers of coaches worden geplaatst totdat de nieuwe functie voldoende is ingeburgerd.



Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



#hoedan

Hoe dan?

Meld de wens voor het inzetten van de special "dubbelgebruik laad- en losplekken" bij het fietsteam. Het team bezoekt de locatie en adviseert bij realisatie en aanvullende communicatie en promotie. Via de verkeerskundige van het stadsdeel kan het verkeersbesluit worden genomen.

Via het gebiedsteam/gebiedsmakelaar & communicatie adviseur van het stadsdeel kunnen bewonersbrieven worden opgesteld en verspreid.

De bebording kan via het materiaalbureau worden besteld.

Aanvullende communicatie kan via het fietsteam en communicatiebureau worden opgepakt.

Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



Fietsparkeervrije locaties

Op een aantal plekken in de stad is het niet wenselijk dat er fietsen geparkeerd worden. Op drukke locaties moet de doorgang voor o.a. nood- en hulpdiensten snel vrijgemaakt kunnen worden. Eén geparkeerde fiets worden er meer en al snel is de doorgang geblokkeerd. Daarom hebben we een aantal gebieden aangewezen waar het parkeren van fietsen buiten de voorzieningen verboden is.

Aanwijsgebieden

Door het gebied aan te wijzen als gebied waar op basis van de APV niet buiten de voorzieningen geparkeerd mag worden, kan handhaving fietsen verwijderen en blijft er voldoende ruimte voor de voetganger en eventuele nood- en hulpdiensten.

In de Eerste van der Helststraat is het sinds december 2016 verboden te parkeren. Het aanwijsgebied in de Kinkerstraat en omgeving is ingesteld sinds mei 2018. Zie afbeeldingen van het resultaat hiernaast.

De route boven de Noord-Zuidlijn, tussen Centraal Station en Cornelis Troostplein, is sinds juli 2018 ook een aangewezen gebied geworden.

Nieuwe aanwijsgebieden dienen te worden aangevraagd via de stuurgroep van de keten fietsparkeerhandhaving.



#hoedan

Hoe dan?

Meld de wens voor een aanwijsgebied bij het fietsteam. Het fietsteam zal adviseren of de aanvraag kans van slagen heeft.

Nieuwe aanwijsgebieden dienen te worden aangevraagd via de stuurgroep fietsparkeerhandhaving.

Stap 4. Omgevingsbewuste parkeeroplossingen / Specials



Een aanwijsgebied is een drastische maatregel. We willen fietsvriendelijk zijn, moeten voldoende alternatieve fietsparkeervoorzieningen hebben en voldoende budget voor toezicht en handhaving op de nieuwe regelgeving in het gebied. Pas bij akkoord van de Stuurgroep Fietsparkeerhandhaving kunnen onderstaande stappen worden doorlopen.

Stappen voor het aanwijzen van fietsparkeervrije gebieden

1. Een verkeersbesluit verboden te parkeren

Een verkeerskundige in het stadsdeel kan het besluit opstellen. De besluitvorming is een bevoegdheid van het dagelijks bestuur of gemandateerd ambtenaar. Het verkeersbesluit zorgt ervoor dat scooterbezitters op basis van kentekens kunnen worden beboet en parkeerders op heterdaad kunnen worden bekeurd. Het verbod wordt kenbaar gemaakt door o.a. een bord 'verboden voor fiets- en scooterparkeren' (E3).

2. Aanwijsbesluit

Het dagelijks bestuur is bevoegd om een aanwijsbesluit te nemen op basis van de APV (artikel 3). Het besluit moet gepubliceerd worden, inclusief een tekening van het aangewezen gebied waar niet buiten de voorzieningen geparkeerd mag worden.

3. Borden plaatsen

Plaats de bebording op basis van het bebordingsplan (borden E3 en APV).

Na publicatie en bebording kan Handhaving fietsen verwijderen die buiten dit gebied in de voorzieningen staan.



4. Periode van informeren en motiveren

We kunnen alleen fietsvriendelijk zijn als fietsers goed geïnformeerd worden over deze maatregel en niet worden overvallen door een handhavingsactie.

Er zijn diverse communicatiemiddelen beschikbaar om het 'waarom' van het aanwijsgebied toe te lichten, waar de alternatieve fietsparkeerplekken zijn en welke regels er gelden. Dit kan via offline en online communicatiemiddelen: stuurhangers, stoepborden, dranghekborden, pionnen, flyers, toonbankdisplays, lokale krantjes en korte filmpjes op Facebook en Instagram. Zie verderop het hoofdstuk 'Communicatie'.

- Informeer mensen indien mogelijk al op de route over nieuwe alternatieve fietsparkeerplekken dmv fietsparkeerverwijzingstegels.
- Zet indien mogelijk coaches in om mensen te informeren. De combinatie van dranghekborden met beveiligingsmedewerkers heeft in De Eerste van der Helstraat het beste resultaat opgeleverd.
- Zet na een periode van informeren en waarschuwen boa's in om scooters te beboeten en handhaving om fietsen te verwijderen.



Heldere communicatie



De 'Heldere communicatie' gaat als een breinaald door alle onderdelen. Communicatie is belangrijk om te informeren, voor de bewustwording en draagt bij aan de gedrags-verandering 'netter parkeren'. Op de volgende pagina worden diverse communicatie middelen beschreven.



Heldere communicatie

De hiervoor beschreven fysieke maatregelen gecombineerd met goede communicatie zorgen ervoor dat de fiets zo gemakkelijk en intuïtief mogelijk op de juiste plek wordt geparkeerd.

Er is 'on the spot' communicatie zoals tegels en borden, die aangeven waar de fiets geparkeerd kan worden. Daarnaast hebben we communicatie gericht op gedragsverandering die de fietser motiveert tot het juiste fietsgedrag. De kans op gedragsverandering is het grootst als de fietser weet wat het nut en het effect is van fietsparkeerregels.

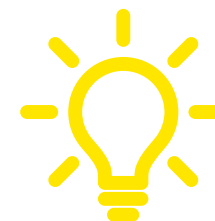
Om de gedragsverandering te ondersteunen worden diverse communicatiekanalen benut:

- › Filmpjes en posts op Instagram, Twitter en Facebook, soms met een knipoog.
- › Bewegende animaties met de plattegrond van Amsterdam en de fietsparkeervoorzieningen t.b.v. Facebook, AT5, in de metro, etc.
- › Persberichten en nieuwsberichten t.b.v. de Amsterdam krant, nieuwsbrieven, lokale kranten als De Pijp krant en Westkrant.
- › Flyers en posters voor diverse bestemmingen.



Daarnaast worden er communicatiemiddelen ingezet om Amsterdam te promoten als Fietsstad van de Wereld. Hiervoor heeft Amsterdam een fietsburgemeester, een fietsprofessor, en wordt door het delen van Amsterdamse kennis en ervaring meer en meer gedaan om andere gemeenten op fietsgebied te informeren. Publicaties in vakbladen, online, presentaties op congressen maar ook tijdens fietstours met internationale gezelschappen door Amsterdam laten zien dat Amsterdam deze titel verdient!

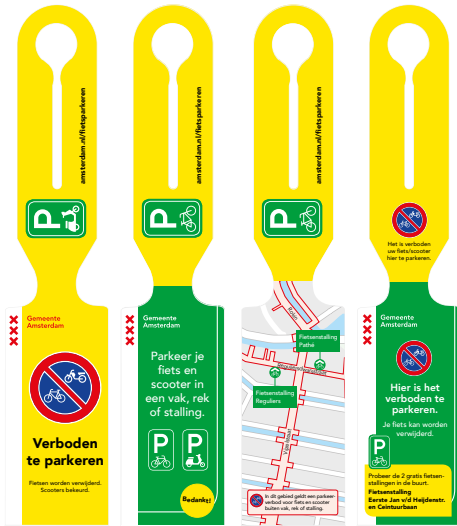
Zowel voor programma Fiets als voor het onderdeel Fietsparkeren is een communicatiestrategie gemaakt en een huisstijl ontwikkeld. Er zijn twee handboeken voor de huisstijl te vinden op intranet.amsterdam.nl/fiets.



Tip!

Wil je in jouw gebied fietsparkeren aanpakken, zet de chaotische fietsparkeersituatie dan eerst op beeld. Dat kan door een verzoek in te dienen bij foto@amsterdam.nl. Hiermee heb je een voorsituatie. Nadien kun je vragen om vanuit dezelfde hoek de nasituatie te fotograferen. Het social media team van de gemeente kan de beelden via de gemeentelijke kanalen verspreiden. Vraag jouw communicatieadviseur om hulp, i.s.m. onze communicatieadviseur.

Communicatie



Stuurhangers



Posters



A5 Flyers



Tafelkaarten

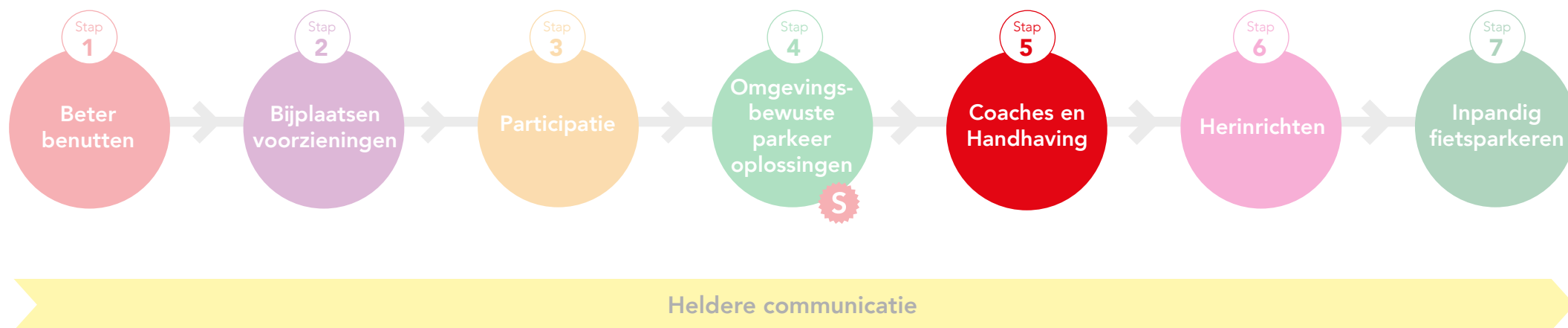


Toonbankdisplays



Adv lokale krant / magazine





Stap 5

Coaches en Handhaving



Stap 5. Coaches en Handhaving

Coaches

Op drukke locaties kan de inzet van coaches helpen bij het gewenste fietsparkeergedrag.

Coaches kunnen mensen aanspreken op hun fietsparkeergedrag, informeren en motiveren het juiste gedrag te vertonen. Door te verwijzen naar beschikbare fietsparkeerplekken maken ze het de fietsers zo gemakkelijk en aangenaam mogelijk. Fietscoaches zijn fietsvriendelijk en geven toelichting zodat fietsers begrijpen waarom ander fietsparkeergedrag gewenst is. De inzet van coaches heeft hiermee direct een zichtbaar effect op het fietsparkeren.

Een vaste voorman die zich verantwoordelijk voelt voor het resultaat op straat en de coaches motiveert en bijstuurt is van doorslaggevend belang voor succes.

Dranghek

Is fietsen in een straat verboden?

Bij het fietsvrij houden van een gehele straat of plein werkt de combinatie van het fysiek afsluiten met (mobiele) dranghekborden en het plaatsen van een coach/beveiligingsmedewerker bij het hek het beste.

Voorbeeld: Eerste van der Helststraat in Zuid (op zaterdag) en Tollenstraat in Oud-West.

Voor het plaatsen van de dranghekborden is een objectvergunning nodig.



De organisatie van coaches ligt, net als handhaving, bij de afdeling Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (THOR). Zie contactpersonenlijst

#hoedan

Hoe dan?

Stappenplan bij inzet van coaches:

Vanaf 2019 adviseert de afdeling Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (THOR) over de aard van de inzet. Mocht aanvullende inzet nodig zijn, volg dan het onderstaande stappenplan.

1. Start met een precieze opdrachtformulering: wat is de doelstelling van het project, hoe kan deze doelstelling het best bereikt worden, welk type inzet past daarbij?
2. Bepaal in overleg met THOR of een inkoopadviseur bij welke partijen deze opdracht uitgevraagd mag worden.
3. Maak een specifieke uitvraag waar drie partijen op in kunnen schrijven. Een specifieke eis is de levering van een vaste "voorman" op straat.
4. Selecteer de beste partij.
5. Er is vanuit het stadsdeel een projectmanager nodig om gedurende de looptijd van het project wekelijks instructie, controle en bijsturing van de inzet te kunnen waarborgen.

Stap 5. Coaches en Handhaving



Handhaving:

Na een aantal weken van informeren, motiveren en verwijzen door coaches is het goed om ook Handhaving in te zetten. Fietsers weten dan dat ze ook echt een boete of een verwijderde fiets riskeren als ze zich niet aan de regels houden. Ondersteuning van Handhaving helpt de coaches en zorgt ervoor dat men de coaches serieus neemt.

Taken van handhavers

- › Aanspreken van scootrijders en fietsers in een fietsvrij gebied
- › Beboeten bij negeren van de regels (BOA's)
- › Verwijderen van fout geparkeerde fietsen

Samenwerking tussen coaches en Handhaving, stickers resp. verwijderen van fietsen maakt het mogelijk efficiënt te handhaven. Ook dient de aanvoer van fietsen goed met het Fietsdepot te worden afgestemd.

De coachings- en Handhavingsopgave wordt aangestuurd door de afdeling THOR.





Stap 6

Herinrichting van straten, meer fietsgerichte indeling



Stap 6. Herinrichting van straten, meer fietsgerichte indeling

Herinrichting

Als de fietsparkeerdruk hoog is en de ruimte beperkt, dan kan herinrichting van de straat een oplossing zijn. Realisatie hiervan is afhankelijk van bestaand beleid, politiek klimaat en beschikbaar budget.

De Westzijde van het Sarphatipark heeft door het opheffen van het fietspad een verbrede stoep waar ruim 230 fietsparkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Dit was vanwege de 30 km zone mogelijk.

Autoparkeerplekken opheffen

Voor het opheffen van autoparkeerplekken is politiek meer draagvlak. De ambitie is het opheffen van 7.000 tot 10.000 autoparkeerplekken stadsbreed. Een deel hiervan maakt plaats voor fietsparkeren.

Autoparkeerplekken kunnen naar vaste fietsparkeerplekken met vakken, nietjes of rekken worden omgezet. Op meer gevoelige drukke locaties kan een pilot met een vlonder worden toegepast. In de Kinkerstraat is in augustus 2018 de eerste Amsterdamse fietsvlonder gelegd.

Het doel is om het gebruik gedurende de pilotperiode te monitoren.

De uitkomst wordt meegenomen in het herinrichtingsplan Kinkerstraat.

Rotterdam heeft de innovatieprijs gewonnen op het Fietscongres 2018 met de fietsvlonder op autoplekken.



Fietspad verplaatst naar rijbaan > Creëren van meer Fietsparkeerplekken



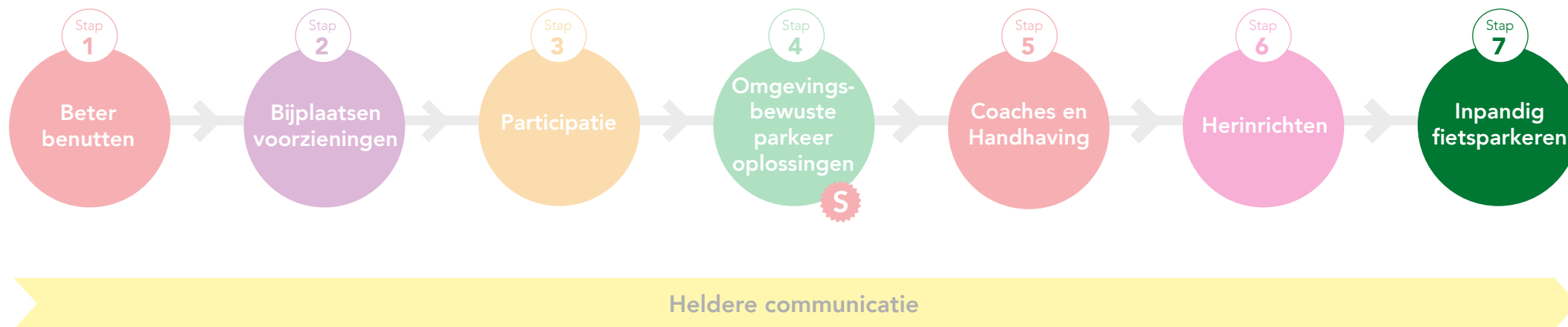
Fiets- en scootervlonders Kinkerstraat



#hoedan

Hoe dan?

Voor locaties waar een autoparkeerdruk geldt van lager dan 90%, kan het Stadsdeel goedkeuring geven. Voor locaties waar de autoparkeerdruk hoger ligt, moeten voor goedkeuring naar V&OR. Beide gevallen dienen goed te worden afgestemd met de Regiegroep Autoparkeren en het Programma Autoluw.



Stap 7

Inpandig fietsparkeren | buurtstallingen

Stap 7. Inpandig fietsparkeren | buurtstallingen



Buurtstallingen

Voor buurtbewoners zijn buurtstallingen goede oplossingen om de fiets veilig en droog te stallen. De gemiddelde kosten voor een fietsabonnement zijn 12,50 euro per maand. De drempel om gebruik te maken van een buurtstalling lijkt lager te worden doordat men steeds duurdere fietsen heeft en er op maaiveld niet altijd genoeg parkeervoorzieningen zijn.

Het exploiteren van een buurtstalling is veelal niet kostendekkend. De huidige vastgoedprijzen zijn hiervoor te hoog. Het volledig aan de markt overlaten van buurtfietsenstallingen leidt tot een afname van stallingen. In veel gevallen is een investerings- of exploitatiesubsidie nodig om het aantal stallingen op peil te houden of uit te breiden.

Subsidierегeling

Momenteel wordt er gewerkt aan een stadsbrede subsidierегeling voor investerings- en exploitatiesubsidie. Tot die tijd kunnen stadsdelen een incidentele subsidie verstrekken aan buurtstallingsexploitanten. De subsidieverstrekking gebeurt in lijn met de voorgaande subsidierегeling voor buurtstallingen. In Stadsdeel Zuid is hier in 2016 en 2017 ervaring mee opgedaan en dit heeft geleid tot onderstaand stappenplan:

Stappen voor het uitbreiden en beter benutten van buurtstallingen

1. Verbeter de exploitatie van bestaande stallingen.
Er liggen vaak nog mogelijkheden om de benutting van bestaande stallingen te verhogen door verbeteren van de toegankelijkheid en veiligheid, promotie, opschonen van klantenbestanden en in enkele gevallen vergroten van capaciteit.
2. Nieuwe buurtstallingen kunnen alleen gerealiseerd worden door middel van investeringen door gemeente en exploitatiesubsidie: niet-gesubsidieerde exploitatie - zeker op hotspotlocaties - is praktisch uitgesloten. Voor het vinden van geschikt vastgoed kan het beste contact worden gezocht met Directie Vastgoed, woningcorporaties en ondernemersverenigingen.
3. De benutting van een subsidieregeling gaat niet vanzelf: de meeste stallinghouders hebben veel hulp nodig om überhaupt tot een aanvraag te komen (een enkele uitzondering daargelaten). Zonder actieve promotie en begeleiding van de subsidieregeling zal subsidie niet, of door een enkeling die de weg weet, gebruikt worden. Concreet: er is iemand nodig die actief de subsidie uitvent, met de stallinghouders plannen maakt en zorgt dat verbeteringen gerealiseerd worden.

Herkenbaarheid buurtstallingen

Om buurtstallingen te promoten is het aan te raden aan te sluiten bij de huisstijl zoals is opgenomen in het Handboek Fietsparkeren. Op deze manier zijn buurtstallingen herkenbaar.



De buurtfietsenstalling aan de Diamantstraat heeft met een gevelopknapbeurt in 6 maanden een groei in bezettingsgraad gehaald van 35%. En groeit.

Stap 7. Inpandig fietsparkeren | openbare stallingen



Openbare Stallingen

Op grote hotspotlocaties kunnen openbare stallingen uitkomst bieden. Voorbeelden zijn: Paradisostalling, Beursplein (juli 2018), Leidseplein (2020) en bij de stations.

Op veel treinstations zijn al openbare fietsenstallingen, de eerste 24 uur gratis toegankelijk.

In de stad zijn er een aantal en volgen er de komende jaren meer.

- Paradiso
- Pathe de Munt
- Tolhuisplein
- Metrostation Vijzelstraat
- Strawinskylaan
- Beursplein
- Metrostation Noord
- Metrostation De Pijp (Ceintuurbaan)
- Metrostation De Pijp (Ferdinand Bol)
- Metrostation Rokin

Onder De Hallen (stadsdeel West) is de bezoekers-autoparkeergarage voor 1/3 omgezet naar fietsparkeren. 59 Autoparkeerplekken bieden daar nu ruimte aan ruim 800 extra fietsparkeerplekken. De reden hiervoor was dat de fietsparkeerdruk veel hoger lag dan de autoparkeerdruk, omdat de meeste bezoekers van dit uitgangengebied op de fiets komen.



Fietsenstalling in een deel van de autoparkeergarage De Hallen

Vanuit het Meerjarenplan Fiets zijn er drie doelstellingen:

1. Toegankelijke openbare ruimte - fietsparkeerdruk van maximaal 125%.
2. Voldoende beschikbare fietsparkeervoorzieningen - bezettingsgraad van maximaal 85%
3. Tevredenheid van fietsers over de fietsparkeervoorzieningen - minimaal rapportcijfer 7,0.

Daarnaast is het voor de monitoring van het MJP Fiets wenselijk jaarlijks te rapporteren over de absolute aantallen gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen en type voorzieningen.

Om de effecten van de ingrepen en de pilots te kunnen monitoren is het belangrijk vooraf een 0-meting te doen. OIS kan helpen bij het opzetten van de juiste monitoring en kan indien gewenst de rapportages leveren.

Daarnaast is voor het Programma Fiets een belevingsmonitor ontworpen. Wat vinden fietsers van het fietsen en het fietsparkeren in een bepaald gebied? Ook deze kan worden ingezet.

#hoedan

Hoe dan?

Neem contact op met een onderzoeker van kennis en kaders als je een monitoring of evaluatie wil afnemen via verkeersonderzoek@amsterdam.nl



Foto: Fiets(parkeer)vrije Dam, mei 2019



Documenten en verwijzingen

Hieronder een overzicht van de links naar eerder genoemde documenten. Deze documenten zijn ook opgenomen in het vastgestelde document Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).

- › HIOR
- › Kader Fietsparkeren
- › Puccini
- › Handboek Fietsparkeren
- › Nota Parkeernormen Fiets en Scooter
- › Plaatsingscriteria