

RIJWIELEN HIER GEPLAATST

WORDEN VERWIJDERD



een nota over het stallen
en parkeren van de fiets

E.N.F.B. afd. AMSTERDAM

the 1990s, the number of people in the world who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion (United Nations 1999).

There are a number of reasons why the world's population is ageing. First, the number of people who survive to old age has increased. This is due to a number of factors, including improved medical care, better nutrition, and a reduction in the number of people who die from infectious diseases. Second, the number of people who are born has decreased. This is due to a number of factors, including a reduction in the number of children born to each woman, and a reduction in the number of people who are born with disabilities. Third, the number of people who are born with disabilities has decreased. This is due to a number of factors, including improved medical care, better nutrition, and a reduction in the number of people who die from infectious diseases.

The world's population is ageing, and this is a major challenge for the world's governments. The number of people who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion. This is a major challenge for the world's governments, as they need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over. The world's governments need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over, and that they have enough resources to care for the growing number of people who are under 15 years of age.

The world's population is ageing, and this is a major challenge for the world's governments. The number of people who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion. This is a major challenge for the world's governments, as they need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over. The world's governments need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over, and that they have enough resources to care for the growing number of people who are under 15 years of age.

The world's population is ageing, and this is a major challenge for the world's governments. The number of people who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion. This is a major challenge for the world's governments, as they need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over. The world's governments need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over, and that they have enough resources to care for the growing number of people who are under 15 years of age.

The world's population is ageing, and this is a major challenge for the world's governments. The number of people who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion. This is a major challenge for the world's governments, as they need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over. The world's governments need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over, and that they have enough resources to care for the growing number of people who are under 15 years of age.

The world's population is ageing, and this is a major challenge for the world's governments. The number of people who are under 15 years of age has increased from 1.1 billion to 1.5 billion, and the number of people aged 65 and over has increased from 0.2 billion to 0.4 billion. This is a major challenge for the world's governments, as they need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over. The world's governments need to ensure that they have enough resources to care for the growing number of people who are aged 65 and over, and that they have enough resources to care for the growing number of people who are under 15 years of age.

RIJWIELEN HIER GEPLAATST

WORDEN VERWIJDERD

(2e DRUK)

een nota over het stallen en parkeren van de fiets

kolofon:

uitgave: juni 1980 ENFB AFDELING AMSTERDAM

vooraf: Eline Capit (overgenomen uit het Nieuws van de Dag)

foto's: Paul de Hey, Alfons van Dijk, Freek Baars, FALCO
(Vriezenveen), architectenburo Sterenberg (Ter Apel)
ENFB afdeling Amsterdam, ENFB (Woerden)

drukwerk: de oude stad

tekst, samenstelling, tekeningen, lay out, produktie:

E.N.F.B. afd. AMSTERDAM

Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen mits
de bron wordt vermeld.

Vooraf:

'DE FIETSENSTALLING'

Een gerucht dat als een akelig spook door de buurt waarde is werkelijkheid geworden: de fietsenstalling houdt er mee op. Niet omdat een oude baas na een werkzaam bestaan van rek op, rek af, bandjes plakken en dynamo's bijstellen 't niet meer ziet zitten en deswege de kaalgeslagen deuren van zijn boterham sluit. Géén bedroefd nakaarten via radio Stad Amsterdam. "Hoelang heeft u 'm nou gehad, die fietsenstalling?"

"Tweeëndertig jaar".

"En 'r nooit een hekel aan gehad? Nooit gedacht, jullie kunnen me wat met je slappe banden en je aanlopende voorwielen".

"Nee. Het was me leven".

"Vertel er eens wat over".

"Nou, die burgemeester uit de jaren vijftig, hoe heet hij ook weer, was eenklant van me. Puike man. Stond iedere morgen om half zeven voor de deur met klemmen aan zijn broekpijpen. Dat echte ouderwetse, degelijke hè! En die actrice die je geregeld op de televisie ziet, hoe vaak ik die d'r zadel niet heb versteld.... een leuke vrouw hoor. Maar fietsen kon ze niet. En dat wist ze zelf heel goed. Ik heb haar eens hier, vlak op de hoek tegen een auto zien botsen. Die man kwam spinnijdig achter het stuur vandaan en riep: Mens kan je niet remmen? Jawel, zei ze toen, maar ik kan niet fietsen!"

"Leuk, leuk, ik denk dat we zo nog uren zouden kunnen doorgaan, maar...."

Niks van dat alles. De baas van de fietsenstalling is een jongeman, die er de brui aan geeft omdat hij meer ziet in het simpele verkopen van nieuwe fietsen dan in het beheer van gebruikte.

En geef hem ongelijk. Ik heb me wel afgevraagd of hij nog wel Een oog dicht deed met de verantwoordelijkheid voor zo'n onderstuk vol blik, slechts door een eenvoudig Lips-slot gescheiden van de begeerte van het nachtelijke dievenpak. Bovendien verleende hij een aantal laatkomers de service van een eigen sleutel. Een optimist dus. Want hoe gaat zo iets, vooral in de winter? Als je verkleumd aankomt en naar je bed snakt kwak je je fiets op het eerste de beste vrije plekje in zo'n stalling en mooi dat je nalaat de deur behoorlijk af te sluiten, met alle gevolgen van dien.

Ik begrijp die jongen best. Maar ondertussen zitten we er maar mee. De hamvraag luidt: Waar blijven we nou met onze fiets? Of zoals mijn man het uitdrukte toen hij vanmorgen met zijn uitgestoten karretje voor onze stoep stond: "Waar laat ik dat verdomde ding?" Weet u 't? Ik niet.

En kom me alsjeblieft niet aan boord met oudbakken oplossingen als van: je kan 'm toch gewoon weer ergens aan een paal vastmaken met drie sloten van roestvrij staal? Een knappe dief die daar aan begint.

Vergeet het maar. Toevallig wonen in het huis naast ons vijftientig studenten, die allemaal een fiets hebben en deze in rijen van zes op het trottoir parkeren, bij voorkeur aan die ene paal. Het uitgraven van je fiets is dan net zo iets vreselijks als het ophalen van een steek in een breiwerk die je tweede toer al hebt laten vallen.

Draag 'm dan de trap op hoor ik iemand zeggen. Die zesenvijftig treden, bedoelt u? En daarna zeker meteen naar de specialist voor een cardiogram. Mag ik bedanken?

Nee, we zouden het nog een keer kunnen proberen om die fiets achter de deur op te bergen, rechtop, want meer plaats is er niet. De ervaring heeft ons echter geleerd dat 't kreng, god weet waardoor, plotseling kan omdonderen en we hebben eens snikkend in de stoep gestaan omdat de deur geblokkeerd was door een omgevallen fiets. Een goedwillende buurman heeft ons toen via het dak toegang tot onze woning moeten verlenen.

Wat dan?

Ik geef de moed niet op.

Misschien kan ik 'm binnenkort tegen de pui van het nieuwe stadhuis zetten.

ELINE CAPIT

Inhoud:

kolofon	1
vooraf: De fietsenstalling	3
inhoud	5
1. inleiding	7
2. probleemschets, terminologie	9
3. stalplaatsen	13
1. de bouwverordening	13
2. stallingen	15
3. openbare gebouwen	20
4. noodvoorzieningen	21
4. parkeerplaatsen	23
1. openbare voorzieningen	23
2. woonwijken	26
3. wetten en verordeningen	28
5. openbaar vervoer	31
1. eisen	31
2. de Amsterdamse stations	32
6. de keuze van een rek, standaard of kluis	35
1. zes keuze aspecten	35
2. overzicht van stekken	41
7. uitvoering	47
1. de keuze van een rek, standaard of kluis	47
2. de keuze van de plaats	47
3. de indeling van de plaats	47
4. vormgeving en estetica	52
5. bevestiging	52
6. afscherming	54
7. overkappingen	54
8. onderhoud	55
8. diversen	57
1. de vouwfiets en minifiets	57
2. witfietsen	57
3. de vouwkar	58
4. diefstal	58
9. financieel	61
10. samenvatting van beleidsaanbevelingen	63
11. verantwoording	65
bronnen	65

I. INLEIDING

Het stallen en parkeren van de fiets wordt in toenemende mate als een probleem ervaren. Niet alleen bij fietsers en voetgangers, die al lang weten dat het een probleem is, maar ook bij politici en beleidsambtenaren. In het Amsterdamse programmakkoord '78-'82, waarin de voetganger en fietser de belangrijkste verkeersdeelnemers worden genoemd, wordt over vier jaar verspreid een bedrag van 1.150.000 gulden voor fietsparkeervoorzieningen gereserveerd. In het verkeerscirculatieplan, vastgesteld in november 1978, wordt het stallen van fietsen een hoofdpunt van beleid genoemd en tevens een component van een parkeerbeleid dat gericht is op het terugdringen van de langparkerende auto.

Een speurtocht naar literatuur over het fietsparkeren leverde echter een uiterst droevig resultaat op; enkele kreten in verkeerscirculatieplannen, beleidsnota's langzaam verkeer, fietsnota's, wat prozaïsche artikelen, enkele oppervlakkige nota's van andere ENFB afdelingen en uiteindelijk



nog een enkel gedegen artikel en een boekje van de Stichting Fiets! Een beleidsmatige benadering van het probleem, welke op alle aspecten van de zaak ingaat, was niet te vinden. Voor zover het in ons vermogen ligt zal de ENFB afdeling Amsterdam proberen in deze leemte te voorzien.

Maar ook wij erkennen beperkingen in deze nota. Naar enkele enkele aspecten van het parkeer vraagstuk zal gedegen wetenschappelijk onderzoek gedaan moeten worden en voor verschillende onderdelen van het beleid is nog veel creatieve inzet van met name planologen, architecten en technici, nodig. Wij hopen dan ook dat deze nota als een appèl zal dienen aan planologen, architecten, technici, wetenschappelijke instellingen en periodieken, consumentenorganisaties en uiteraard de beleidsmakers in Nederland. Een fietsparkeerbeleid dient structureel en niet incidenteel te worden gevoerd.

Allereerst doen wij in deze nota een poging om de problemen overzichtelijk te schetsen en geven wij onze hoofduitgangspunten aan. Vervolgens geven we aanzetten om tot een beleidsmatig antwoord te komen met betrekking tot voorzieningen bij wonen, werken, openbaar vervoer, openbare gebouwen, winkels e.d. We gaan in op de technische en uitvoeringskant van het fietsparkeren en de lezer vindt enkele losse suggesties in het hoofdstuk "Diversen". Tenslotte volgt een financieel hoofdstuk en geven wij een samenvatting van onze aanbevelingen.

Kortom: Men kan aan de gang.

Fiets- probleem

GOED nieuws voor Amsterdam: meer verplichte parkeerplaatsen voor auto's, meer fietsroutes. Laten we hopen dat de auto's dan verdwijnen van de brugstoepen en andere plaatsen waar ze niet horen. En de fietsen? Krijgen die geen verplichte stallingplaatsen toegewezen? Dan blijft het sukkelen voor de voetganger, die niet alleen van de auto's te lijden heeft, maar evenzeer van de fietsen, die her en der worden vastgeketend aan Amsterdammertjes en brugleuningen. Pak ook dat probleem s.v.p. snel aan! De voetganger is de beste gebruiker van de binnenstad, hij geniet er het meest van, als hij tenminste niet voortijdig struikelt.

Amsterdam

LENA LOPES DIAS



2. PROBLEEMSCHETS, TERMINOLOGIE

In Amsterdam heeft de fietser te kampen met een chronisch gebrek aan ruimte. Naast de vele geparkeerde auto's blijft er maar bar weinig ruimte over, ook om je fiets te parkeren. De fietser moet zijn toevlucht zoeken tot gevels van huizen, lantaarnpalen, amsterdammertjes of parkeermeters. Vaak staat de fiets dan zijn langzaam verkeer collega, de voetganger, in de weg. Voor woonhuizen, maar ook voor openbare gebouwen, zorgen de geparkeerd fietsen vaak voor een enorme chaotische situatie. Het fiets parkeren is langzamerhand uitgegroeid tot een probleem. Niet zozeer omdat het aantal fietsen nu zoveel hoger is dan vroeger, maar toen was er een groter aantal stallingen beschikbaar waar je een fiets voor een gering bedrag kwijt kon. Bovendien viel een geparkeerde fiets niet erg op. Het probleem ontstond niet, zoals wel eens beweerd wordt, omdat de fietser zich nu minder dan vroeger de moeite zou getroosten om zijn fiets binnenshuis onder te brengen (die ruimte was en is er simpelweg niet) maar door het steeds groter wordende autobezit. Toen men op grote schaal ruimte ging creëren voor de (geparkeerde) auto werd de fiets op het trottoir een last. Wil men de problemen redelijkerwijs oplossen dan moet de fietser een deel van deze ruimte teruggegeven worden om zijn fiets te parkeren, zodat de voetganger weer meer (leef)ruimte overhoudt op het trottoir. Dit is het hoofduitgangspunt voor onderstaand verhaal.

Naast het ruimteprobleem is een verband te leggen tussen parkeren en diefstal, vernieling en beschadiging, belangrijke problemen die bovendien remmend werken op het fietsgebruik.



Fietsdiefstal en -beschadiging is een van de medeveroorzakers van het parkeerprobleem. Er is sprake van een soort wiasselwerking: door enerzijds te weinig goede parkeervoorzieningen en anderzijds de grote hoeveelheden fietsen die gestolen worden, gebruiken steeds meer mensen een gebruikte, vaak slechte fiets. Zo een fiets wordt ordig op de plaats van bestemming achtergelaten (voorzien van een goedkoop slecht slot) en de problemen verergeren langzamerhand.

Daarnaast is in dit verband de technische kant van de zaak te noemen. Van belang is de wijze waarop een fiets kan worden afgesloten, de mogelijkheid om een fiets veilig op te bergen in een bergruimte of een stalling en de mogelijkheid om een fiets aan een parkeerplaats vast te klinken. Gesteld kan worden dat een goede voorziening de kans op diefstal verkleint terwijl de kans bij een slechte voorziening of geen voorziening groot is. Geen voorziening is helemaal uit den boze. Iedere fietser weet mee te praten over de ergernis zijn fiets uit een bos met tientallen fietsen te moeten plukken, een ongeregelde rotzooi die de image van de fiets geen goed doet, de kans op beschadiging groot maakt en bovendien tot diefstal uitnodigt. Het diefstal-, vernielings- en beschadigingsprobleem moet een belangrijk aandachts gebied bij het fietsparkeren zijn.

Mogelijkheden om een fiets te parkeren is het recht van iedere fietser. Aangezien het reguleren van het parkeren ten goede komt aan voetganger en fietser (dus iedereen) en bovendien deel uitmaakt van een fietsstimulerend beleid, stellen we dat fietsparkeren een soort collectieve voorziening is en derhalve in principe gratis moet zijn.

Om het parkeervraagstuk goed te behandelen en deze nota voor iedereen duidelijk te laten zijn, is het belangrijk om verschillende begrippen goed uit elkaar te houden en te definiëren.

-Met stallen wordt het plaatsen van een fiets voor lange duur bedoeld. Een voorbeeld is het stallen bij de woning voor de nacht.

-Parkeren is het plaatsen van een fiets voor korte tijd. Een voorbeeld is het parkeren van een fiets bij een winkel om boodschappen te doen.

-In overeenstemming met het spraakgebruik zullen wij het woord parkeren ook in algemene zin gebruiken (waar zowel parkeren als stallen wordt bedoeld). Wij zullen dit uitsluitend doen op plaatsen waar dit geen verwarring schept. Uiteraard bedoelen





een standaard



een rek

wij in deze nota als wij over parkeren spreken het parkeren van de fiets. Als over het parkeren van de auto wordt gesproken zullen wij het over autoparkeren hebben.

-Standaard: een zelfstandige eenheid om een fiets te parkeren of te stallen. Ze is meestal aan een muur bevestigd of in een betonblok gegoten

-Rek: Een aantal met elkaar verbonden plaatsen om een fiets te parkeren of te stallen. Er zijn rekken met verschillende capaciteiten, bovendien heb je enkelzijdige rekken (waar je geacht wordt een fiets er van één kant in te schuiven) en dubbelzijdige rekken (waar je een fiets van twee kanten in kan schuiven).

-Stek: Elk hulpmiddel dat gebruikt wordt om een fiets te parkeren of te stallen, dus een verzamelnaam voor fietsenrekken, -standaards, -kluizen, -hekjes enz.

Om de nota leesbaar te houden was het noodzakelijk dit nieuwe woord te introduceren.

-Stalplaats: Een afsluitbare ruimte om een fiets te stallen. Veelal zal dit dus een ruimte in een gebouw zijn.

-Parkeerplaats: Een ruimte in de openlucht waar het de bedoeling is een fiets te parkeren of te stallen.

-Vaak hebben wij in deze nota de woorden plaats of voorziening gebruikt als wij in algemene zin zowel stalplaatsen als parkeerplaatsen bedoelen.

-Begrippen die bij een specifiek onderdeel van de nota horen zullen we in de tekst of in voetnoten uitleggen.

OME LEEN HEEFT NU Z'N NIEUWE FIETSENSTALLING

PANROOL

(Van een onzer verslaggevers)

AMSTERDAM — De fietsenstalling van Ome Leen Scheffer in de Korte Leidsedwarsstraat in het centrum van Amsterdam beleefde gisterenmiddag een feestelijke heropening. Een nieuwe okergele gevel met ruime inkijk naar de stalling en werkplaats binnen herinnert nauwelijks meer aan de oude zaak. De buurt heeft Ome Leen opnieuw gered.

Nadat de president van de Amsterdamse rechtbank eerder al de fietsenbaas na een kort geding tegen een grondspeculant — die naast de stalling zijn eigendom heeft — in het gelijk stelde en dat gelijk ook in hoger beroep nog eens bevestigd was, leek alle leed voor Ome Leen geleden. Het noodlot — maar daar gelooft het buurtcomité in dit geval niet in — sloeg toch nog toe: eind oktober bleek het hele pand op onverklaarbare wijze in één nacht uiteengevallen. De stutten lagen zomaar op straat. „Als je binnen stond kon je zo de blote hemel zien,” aldus het buurtcomité. „Niet de panden naast die van Ome Leen moesten het

Dankzij Leidsebuurt

ontgelden, nee, het toevallig zijn pand. In de bouw is daar een term voor, men noemt zo iets „knoelen”.

Opnieuw sloten zich de rijen: bevriende aannemer, buurtbewoners, klanten en buitenstaanders gingen aan de gang en binnen een week is de stalling nu gerestaureerd, schoongemaakt en opnieuw geschilderd. Daar werd gisterenmiddag op gedronken.

„Tussen de glitter van het uitgaansleven” — we citeren nu even het buurtcomité — „is een belangrijke buurtvoorziening voor de bewoners behouden.”

„Het is waar,” zei Ome Leen gisteren. „Ik stal een stuk of zestig fietsen, maar ik zou wel een stalling voor 1000 kunnen maken. Ik doe dit nu twintig jaar zowat, de andere stallingen in de buurt, daar zijn allemaal cafés van gemaakt en het bārst van de mensen die lever een fiets hebben dan een auto. Onder hen ook veel artiesten.

Zelf woon ik niet meer in de buurt, ik ga iedere dag zelf op de fiets of de brommer naar de stalling toe, en ik kan je wel vertellen: vóór ik hier in Oost gewend was, dat heeft toch zeker twaalf jaar geduurd. De nieuwe stalling staat er nu weer stevig bij, vakwerk, die kan zeker weer een jaar of vijf, zes mee. En dan is het leuk dat het de mensen uit de buurt zijn die daar eigenlijk voor gezorgd hebben. Dat ik nog kan blijven.”



3. STALPLAATSEN

Als een fiets voor langere tijd aan de kant moet staan is zij kwetsbaar. Zeker 's nachts hebben de liefhebbers rustig de tijd om een fiets te demonteren of om de sloten kapot te maken om de hele fiets mee te nemen. Maar tevens is een fiets gevoelig voor weersinvloeden (roesten e.d.) zodat de kwaliteit van de fiets (en dus het fietsplezier) snel afneemt. Dit zijn redenen waarom de mogelijkheden om in pandig te stallen noodzakelijk zijn.

Op bepaalde plaatsen is de behoefte aan stallen groot. Allereerst uiteraard bij woningen, maar ook bij openbare gebouwen (kantoren, scholen e.d.) en de drukke punten in het openbare vervoer (met name de stations). Om aan de sterke stalplaatsen-behoefte tegemoet te komen is het noodzakelijk om in woningen openbare gebouwen en stations systematisch ruimte om fietsen te stallen te reserveren. Als aanvulling voor plaatsen waar deze voorzieningen onvoldoende zijn, moeten er in de nabijheid goede stallingen komen.

1. DE BOUWVERORDENING

De meest effectieve wijze om de stallingsproblemen aan te pakken is door er in de nieuwbouw op voldoende wijze rekening mee te houden. Na het raadplegen van de bouwverordening blijkt dat er nu nog maar in geringe mate verplichtingen hieromtrent worden opgelegd. Woningen moeten volgens de bouwverordening voorzien zijn van een bergruimte, goed bereikbaar voor fietsen en minimaal 4 m² bij een woning met 4 kamers tot minimaal 8 m² bij een woning met 6 of meer kamers. Zeker als de deur naar binnen toe opengaat is dat vaak niet voldoende ruimte om alle fietsen van bewoners op te bergen. Bovendien mag een bergruimte nog op twee plaatsen ondergebracht worden als een deel maar goed bereikbaar is voor fietsen en de totale oppervlakte aan de minimum eisen voldoet.

De huidige eisen zijn in veel gevallen niet toereikend en het verdient dan ook de aanbeveling ze bij te stellen. Een bergruimte moet voldoende plaats bieden om wat spullen op te bergen en zoveel fietsen dat het maximale aantal bewoners er elk een fiets kwijt kan plus enkele extra plaatsen voor bezoekers of een eventuele tweede fiets. De bepaling dat de minimale vereiste oppervlakte nog opgesplitst mag worden kan beter geschrapt worden. In verband met diefstal moet ten slotte onderzocht worden in hoeverre er kwaliteitseisen gesteld moeten worden aan de materialen waaruit een bergruimte met name de deur, wordt opgetrokken.

In de diverse statistieken zijn geen cijfers te vinden over

de omvang van diefstal uit ruimtes. Maar iedere fietser kent uit de praktijk wel enkele voorbeelden zodat we mogen aannemen dat diefstal uit bergruimtes plaatsvindt. Bovendien klinkt het zeer waarschijnlijk dat de kans op diefstal uit een bergruimte die slechts bestaat uit latten bespannen met gaas, groter is dan één die is gebouwd uit bakstenen met een stevige deur en een goed slot. In het eerste geval is de diefstal kwajongenswerk terwijl er in het tweede geval een professionele dief aan het werk moet. De overheid zou criminologen of de politie opdracht kunnen geven te onderzoeken wat de omvang van het probleem is en of er een relatie bestaat tussen het soort bergruimte en de omvang van de fietsdiefstal. Het is goed voorstelbaar dat als de bergruimtes aan lange gangen in de kelder van een flatgebouw zijn gesitueerd er meer diefstal plaatsvindt dan wanneer een beperkt aantal ruimtes aan een gangetje op de begane grond liggen. Na dit onderzoek kan een discussie volgen waarna op politiek niveau kan worden afgewogen of de hogere (maatschappelijke) kosten opwegen tegen de verminderde kans op diefstal. Vooruitlopende op de door ons verwachte uitkomst van het onderzoek en de discussie die daarop moet volgen laten we niet na op te merken dat bij stevige bergruimtes de kans dat diefstal zich zal verplaatsen van binnen naar buiten groot is. Wij zijn dan van mening dat de voor de bouw vaak nog onmondige huurder of koper de mogelijkheid moet hebben om een veilige bergruimte bij zijn huis te huren of te kopen. Bovendien is een stevige bergruimte één van de mogelijkheden om langzamerhand de kans op diefstal kleiner te maken. Maar nogmaals, naar eventuele maatregelen moet eerst nog onderzoek gedaan worden.

Uit een globaal onderzoek dat de ENFB afdeling Amsterdam heeft gedaan bij openbare gebouwen blijkt dat er een duidelijk verband bestaat tussen de omvang van fietsdiefstal en de soort stalling (een goede of slechte stalling). De bouwverordening zegt over openbare gebouwen dat fietsen die het gebouw aantrekt ook in het gebouw ondergebracht moeten worden. Verder kunnen er nadere eisen worden gesteld over de aard, capaciteit, de plaats en de inrichting van de stallingsgelegenheid. De ENFB pleit ervoor dat er openbare richtlijnen, bij voorkeur opgesteld in samenwerking met belangengroeperingen en de politie, met betrekking tot deze eisen komen. Architecten en opdrachtgevers kunnen hiermee dan rekening houden bij het ontwerp en de beoordeling van de bouwaanvraag geschiedt dan niet willekeurig. Deze richtlijnen zijn zeker op zijn plaats want een slechte stalling beantwoordt niet aan zijn doel. Men stalt zijn fiets dan toch op straat zodat de chaos daar niet verdwijnt. Een parkeerverbod is in zo een situatie meer een uiting van onvermogen. Uitleg over de richtlijnen waaraan een goede stalling moet voldoen vindt de lezer in paragraaf 3 van dit hoofdstuk. De overheid zou het goede voorbeeld kunnen geven en haar gebouwen op de bovenbedoelde richtlijnen bezien en er bij nieuwe gebouwen rekening mee te houden



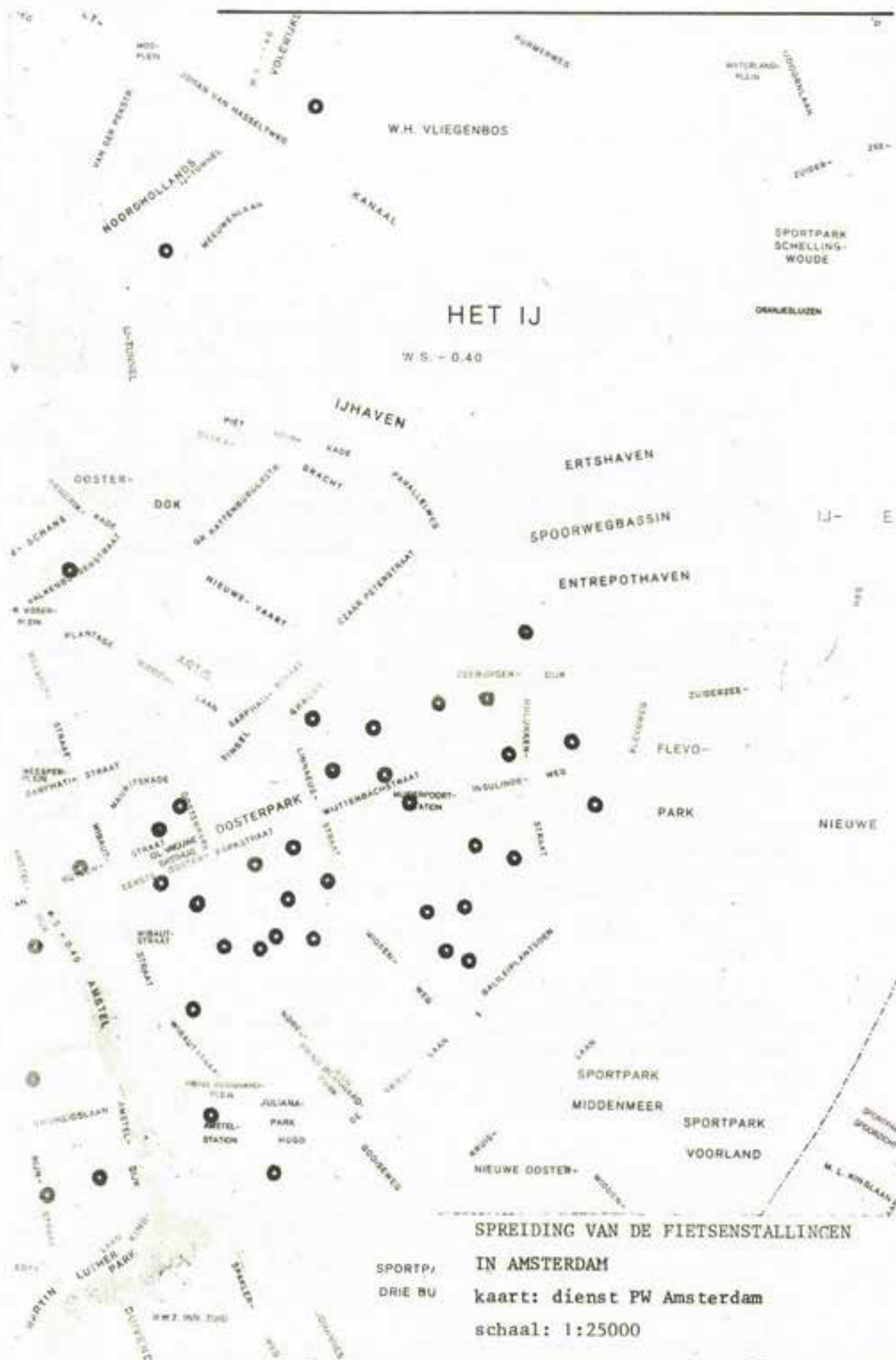
Voor een paar gulden laat u een paar stukken ijzer bij de smid tot hangbeugels buigen en dat kan wellicht ook een oplossing voor bepaalde stalproblemen zijn.

2. STALLINGEN

Bij gebrek aan inpandige bergruimtes voor fietsen in de oude wijken blijven stallingen daar hard nodig als noodzakelijke aanvulling. Gestreefd zou moeten worden naar voldoende plaatsen (in huis of in een stalling) om alle bewonersfietsen 's nachts te stallen. Dit streven is bijzonder moeilijk te realiseren en wij zijn daarom van mening dat eerst de aandacht gericht moet worden op het handhaven van de huidige stallingen. Verder moeten er stallingen met voldoende capaciteit bij belangrijke trekpleisters zoals stations of uitgaanscentra zijn.

Er zijn eind 1979 181 stallingen ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, waarvan in 138 gevallen de stalling als hoofdbranche geldt. Ons is bekend dat er zo'n tiental van opgeheven zijn zodat we het werkelijke aantal stallingen tussen de 150 en 170 schatten. De stallingen liggen redelijk verspreid over de stad (zie kaart) maar er zijn witte plekken in delen van Oud West, een groot deel van Oud Zuid en de hele binnenstad. Concentraties van stallingen zijn er te vinden in delen van de Kinkerbuurt, Pijp en Oosterparkbuurt, allen dichtbevolkte oude wijken, waar fietsenstallingen vaak vol zitten. Gezien het aantal fietsen op het trottoir zal het ontbreken van stallingen op de witte plekken zeker een gemis zijn.

Om enig inzicht te krijgen in de situatie van de fietsenstallingen in Amsterdam hielden we een enquête onder de stallinghouders. Aan 160 eigenaren van de 181 stallingen die bij de Kamer van Koophandel geregistreerd stonden zonden we een enquêteformulier en een antwoordenveloppe, waarvan wij er 34 terugkregen. Ons is bekend dat er van de 181 stallingen al een tiental niet meer bestaat, zodat de respons van de enquête zo'n 20% bedroeg. Dit is weliswaar een normale respons maar 34 enquêteformulieren zijn o.i. niet voldoende om harde conclusies te



kunnen trekken. Ze geven wel een goede indruk van de situatie.

Over de grootte van de stallingen vonden we op 29 formulieren gegevens, hiervan hadden 7 stallingen (24%) tussen de 0 en 99 plaatsen, 19 (66%) tussen de 100 en 499 plaatsen en 3 (10%) 500 plaatsen of meer.

Hiervan vermoeden wij dat het eerste percentage te laag is ten aanzien van alle stallingen, en het tweede en derde in minder respectievelijk meerdere mate te hoog.

Kleine stallingen zitten vaker vol terwijl de grootste stallingen altijd genoeg plaats hebben. Dit zou te verklaren zijn doordat grote stallingen hun klanten uit een groter gebied moeten trekken zodat deze een grotere afstand moeten afleggen om de stalling te bereiken. Dit maakt de stalling minder aantrekkelijk. Kleine stallingen geven verder op minder last van diefstal te hebben. Wij pleiten dan ook voor meerdere kleine stallingen in plaats van enkele groten.

Vrijwel alle stallingen zijn sleutelstallingen*, terwijl in ongeveer de helft van de gevallen overdag, delen van de dag of delen van de week een beheerder aanwezig is. De beheerder doet in vele gevallen tevens reparatiewerk en verkoopt onderdelen. Veel stallingen bestaan al heel lang, 20 stallingen geven op al langer dan 30 jaar te bestaan. De prijzen van de stallingen liggen vrijwel zonder uitzondering verspreid tussen de 6 en 9 gulden per maand. Er is zeker geen sprake van een eenheidsprijs. De helft van de stallingen die op onze enquête reageerden had de fietsen die in de stalling staan verzekerd.

Problemen hebben de fiestenstallingen zeker. Maar liefst VIJFTIEN (15) door ons geënquêteerde stallinghouders voorzagen dat de stallingen gesloten moesten gaan worden en daarvan hebben 4 de plannen al gereed. Reden van de sluiting ligt voornamelijk op het financiële vlak. Genoemd werd te weinig inkomsten, te hoge huur en te hoge lasten. Andere redenen waren onder meer sloop bestemmingsverandering als gevolg van renovatie, een onwillige huisbaas, te weinig belangstelling (2 X) of ouderdom van de beheerder. Verder meldden bijna alle stallinghouders last van vernieling en diefstal te hebben. Gezien het bovenstaande is er reden om de noodklok te luiden. Als de vrees van de stallinghouders terecht is dan zullen de komende jaren vele stallingen verdwijnen. Maatregelen zijn dus gewenst. Allereerst lijkt dan financiële steun onontkoombaar. Door de vele hoge huren (de bedrijfshuurliberalisatie?) is huursubsidie een mogelijkheid. Maar ook zou het inkomen van de beheerder van een fietsenstalling aangevuld kunnen worden tot het minimumloon. Als gevolg van financiële steun mogen er geen eisen gesteld worden die tot hogere prijzen van de stalling leiden, want juist het omgekeerde is nodig. Verschillende keren is door de stallinghouders gesuggereerd om subsidies voor de beveiliging van de stalling beschikbaar te stellen. Als dit laatste gekoppeld wordt aan een onderzoek naar het resultaat van de verschillende mogelijkheden lijkt het ons een goede suggestie. De beveiliging van de stalling

* Van een sleutelstalling hebben alle gebruikers een sleutel zodat zij altijd de stalling in kunnen. De beheerder van de stalling zal meestal niet in de stalling aanwezig zijn.

door ons geënuquëteerd, werd vooral gezocht in de sloten: dubbele sloten, het geregeld wisselen van sloten, nachtsloten (zodat de stalling 's nachts niet toegankelijk is) en verder door stevige deuren, t.v.-bewaking en contrôle. Het laatste alleen zet te weinig zoden aan de dijk omdat alleen een permanente bewaking afdoende zou zijn om diefstal te voorkomen. De service die een beheerder kan geven (zoals reparatie) is uiteraard wel waardevol. Op grond van de enquête is geen duidelijke relatie te leggen tussen de diverse beveiligingssystemen en diefstal. Wel bestaat de indruk dat diefstal uit een minder kwetsbare stalling geringer is, dus alle maatregelen dragen bij aan een betere situatie. Wij dachten zelf nog aan het gebruik van niet in de normale handel kopieerbare sleutels of sleutels die met het opendraaien van het slot een alarmsysteem uitschakelen, maar die bij forceren van de deur een alarm in werking stellen. Verder verdient het als het even mogelijk is altijd de voorkeur dat er een beheerder aanwezig is (hiervoor moeten ook tijdelijke arbeidsplaatsen in aanmerking komen).

In overeenstemming met ons uitgangspunt dat alle huidige stallingen gehandhaafd moeten blijven, vinden we dat fietsenstallingen via bestemmingsplannen beschermd moeten worden. De huidige stallingen dienen in een bestemmingsplan voor hun gebied opgenomen te worden zodat de functie beschermd is. In buurten waar geen stalling is en deze wel gewenst is moet een stalling in het bestemmingsplan worden opgenomen. In een bestemmingsplan is vaak ruimte voor parkeren gereserveerd waarbij uitsluitend aan auto's gedacht wordt. Het is echter net zo begrijpelijk om een fietsenstalling die een bijdrage levert aan de leefbaarheid van een buurt op te nemen.

Naast bestemmingsplannen is het ook mogelijk om in gebieden die onder de Interim Saldo Regeling* vallen een fietsenstalling op te nemen. De wenselijkheid hiervan moet van nu af ieder maal onderzocht worden.

Om de mogelijkheden om een fiets te kunnen stallen te vergroten kan verder in de woonwijken worden gezocht naar lege loodsen, garages, bedrijfspandjes, niet of nauwelijks gebruikte souterrains en benedenwoningen die niet geschikt zijn om in te wonen.

Deze ruimtes moeten na een opknapbeurt uitstekend als fietsenstalling te gebruiken zijn. Overigens moeten geen woningen aan het bestand worden onttrokken voor een stalling. Wijk voor wijk kan de situatie bekeken worden waarna het bestand van de gemeentelijke dienst grondbedrijf geraadpleegd kan worden. Daarna kan bekeken worden welke mogelijkheden particulieren nog hebben. De plaatsen kunnen worden gekocht of gehuurd (door de gemeente of door particulieren) en moeten dan worden opgeknapt en ingericht. Ook hiervoor zullen geldelijke regelingen nodig zijn.

* Interim Saldo Regeling: een tijdelijke rijksregeling. In stadsvernieuwingsgebieden waar deze regeling geldt, betaalt het rijk het verschil tussen kosten en opbrengsten voor verbeterings- en herindelingsplannen. Dit in afwachting van financiële regelingen in de wet op de Stadsvernieuwing.

3. OPENBARE GEBOUWEN

Als men zich gedurende langere tijd in een openbaar gebouw bevindt dan vraagt ook hier het stallingsprobleem de aandacht. Wij denken aan scholen, universiteiten, bedrijven en kantoren. In dit soort gebouwen hoort de mogelijkheid aanwezig te zijn om veilig inpandig (of in ieder geval op eigen terrein) te stallen. In veel gebouwen zijn inderdaad voorzieningen aanwezig. In gebouwen waar dit nog niet het geval is moet onderzocht worden of hiervoor wel ruimte aanwezig is en of dit verplicht kan worden gesteld. Vooral als gebouwen van bestemming verwisselen en dan meer fietsen aantrekken, kan de situatie slecht worden en zijn maatregelen gewenst.

Het is van belang dat een stalling goed gesitueerd is. Dat betekent dat de stalling niet te ver van de hoofdingang gelegen mag zijn en dat er een korte verbinding met het hoofdgebouw aanwezig is. Dit is, blijkens een kleine steekproef die we hebben uitgevoerd, niet altijd het geval. Met gevolg dat buiten de stalling gestald wordt. Als op deze stallingen geen sociale controle mogelijk is en geen beveiligingsmaatregelen getroffen zijn dan is buiten ook de veiligste plaats om je fiets te stallen.

- Beveiliging tegen diefstal is een belangrijke eis bij stallingen. Met name bij universiteitsgebouwen is de situatie vaak erbarmelijk. Het AZVU - ziekenhuis in Buitenveldert sprak over maar liefst 700 gestolen fietsen in 1979. Vaak zijn bij universiteitsgebouwen helemaal geen beveiligingsmaatregelen genomen. Een stalling in een klein openbaar gebouw is meestal voldoende beveiligd als de fietsen op eigen terrein geplaatst worden en er een mogelijkheid van sociale controle is. Is dit niet het geval dan kan de stalling vaak afgesloten worden en krijgt ieder fietsend personeelslid een sleutel of bewaart de portier of receptionist(e) de sleutel. Bij grotere gebouwen kan het toezicht het best door een beheerder worden uitgevoerd. Helaas is slechts zelden geld beschikbaar voor een beheerder, zelfs niet in grote stallingen. Als er wel een beheerder is dan kan het werk goed gecombineerd worden met fietsreparatie of de verkoop van onderdelen. Ook is er een mogelijkheid de stalling op een t.v.circuit aan te sluiten. Het is dan wel nodig dat op alle plaatsen in de stalling toezicht gehouden kan worden en niet alleen op de ingang. Een t.v.circuit geeft over het algemeen een bevredigend resultaat. Verder verdient het de aanbeveling om in stallingen extra voorzieningen aan te brengen zoals een pomp, ruimte om je fiets te repareren, gereedschap, een kaart van Amsterdam enz.
- Aangezien de situatie op scholen en universiteiten vaak het slechtst is, zouden de normen voor overheidsgebouwen kritisch doorgelicht moeten worden. Er moet voldoende geld beschikbaar zijn voor goede rekken of standaards en een beveiligingssysteem met sleutels, door een beheerder of met een t.v.circuit.

4. NOODVOORZIENINGEN

Naast het streven op de lange termijn om op alle plaatsen waar dat nodig is voldoende stallingen te krijgen, is het noodzakelijk om op de plaatsen waar het het slechtst is noodvoorzieningen te treffen. Er kan dan gedacht worden aan fietsboten en aan stallingen die in zijn geheel te verplaatsen zijn, of schuren die uit een bouwpakket kunnen worden opgebouwd of eenvoudig te bouwen schuren. Met name in de binnenstad (gaten zijn er voldoende) zouden dit soort voorzieningen makkelijk toegepast kunnen worden, wat de situatie aanzienlijk zou verbeteren.

een fietsboot op de nieuwe Prinsengracht



4. PARKEERPLAATSEN

Bij voorzieningen op straat gaat het veelal om kortparkeren zoals bezoek van kennissen, winkels en openbare gebouwen. In de huidige situatie vindt echter een zeer aanzienlijk deel van het stallen ook op straat plaats. Met name het stallen bij sommige openbare gebouwen (universiteiten e.d.) en van bewoners van de oude wijken vallen op.

Wij gaan in deze nota uit van de reële situatie dat ruimte om inpandig te stallen voorlopig bij lange na niet voldoende zal zijn zodat ook voor bepaalde categorieën langparkeerders buiten ruimte moet worden geschapen. Met name bij parkeerplaatsen vraagt de uitvoering bijzondere aandacht. Hier gaan we in hoofdstuk VII op in. Omdat er voorlopig onvoldoende inpandige stalruimte is zodat het stallen én parkeren op straat gebeurt en omdat parkeerplaatsen, doordat een kleinschaligere aanpak mogelijk is, minder grote problemen zullen opleveren, moeten plaatsen op straat bij het uitwerken van het beleid in eerste instantie de meeste aandacht krijgen.

OPENBARE VOORZIENINGEN

Voor het parkeren bij openbare gebouwen en andere openbare voorzieningen moeten voldoende kosteloze plaatsen beschikbaar zijn. De keuze van parkeerplaatsen dient zorgvuldig te gebeuren. Ze moet goed zichtbaar zijn als je aan komt rijden (dus niet in een dode verre hoek of verstopt achter geparkeerde auto's). Verder moeten parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de hoofdingang liggen. Het hoort bij het karakter van de fiets dat je hem dicht bij je bestemming parkeert en dat kan in vele gevallen ook op een aanvaardbare manier. Aangezien de fiets een efficiënt gebruik van de ruimte maakt (op de plaats van één auto kunnen zeker tien fietsen staan), menen wij dat de fietser aanspraak mag maken op de parkeerplaatsen vlak bij de hoofdingang.

Voor parkeerplaatsen is sociale controle van belang. Onderschat is vaak de waarde die van een sociale controle uitgaat. Achteraf gelegen plaatsen of anderzinds aan het oog onttrokken plaatsen zullen niet of weinig benut worden vanwege de geringe sociale controle en de daarom hoge kans op vernieling of diefstal. Esthetische bezwaren tegen parkeerplaatsen moeten worden ondervangen door een creatieve inzet bij het ontwerpen daarvan. Deze bezwaren zijn beslist geen argument om de plaats van parkeerplaatsen te bepalen. Parkeerplaatsen behoren een vast en belangrijk onderdeel van het straatbeeld te zijn.

Uiteraard zijn parkeerplaatsen bij winkelcentra, winkelstraten en markten van het allergrootste belang. In een enquête die in 1978 onder projektontwikkelaars werd gehouden met betrekking tot voorzieningen voor het stallen en parkeren van fietsen bij winkelcentra, werd door 98% van de ondervraagden geantwoord dat deze voorzieningen noodzakelijk zijn. Van de ondervraagden



De door de weekse fietspuinhoop rond het metrostation Weesperplein zullen velen een doorn in het oog zijn.



Maar weten wij dan niet dat er ook een fietsenstalling is?

Een bewijzering is niet nodig, de stalling is uitstekend te bereiken: per fiets via de Sarphatistraat en Spinozestraat (600 meter omfietsen), maar via de trap kom je er ook.

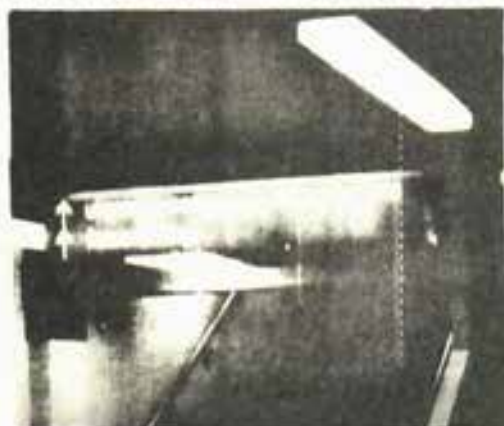
Daarna het doodlopende fietspad volgen dan kom je, niet zonder moeite, in de fietsenstalling.



NO U JA, EEN FIETSENSTALLING!



Een architectonische misgreep van de eerste orde; totaal geen sociale controle mogelijk, onvindbaar, onbereikbaar en de rekken zijn van de slechte kwaliteit.



Zoals meer parkeervoorzieningen bij de metrostations slecht zijn.

Voor de architecten van de metro de Merkelbachprijs 1980. Van de EN B krijgen ze een supplement aan de Merkelbachprijs, vanwege de slechte fietsvoorzieningen bij de Metro en die bij het station Weesperplein in het bijzonder.

was 63% van mening dat deze voorzieningen binnen het eigenlijke winkelcentrum (wandelgebied) zouden moeten worden gerealiseerd. Wij sluiten ons bij de meerderheid aan. Bij een winkelcentrum dat op een plein ligt, zouden parkeerplaatsen op alle hoeken, goed zichtbaar vanaf de toevoerwegen gemaakt moeten worden. Deze plaatsen zijn goed te gebruiken als iemand rustig uit winkelen gaat, zoals voor het kopen van kleding. Maar voor winkels voor de dagelijkse boodschappen, zoals levensmiddelenwinkels, moeten recht voor de winkels voorzieningen komen. In winkelstraten zouden eveneens over de hele straat verspreid voorzieningen moeten worden aangelegd, waarbij ook vooral op levensmiddelenwinkels e.d. moet worden gelet. Dan hoeft winkelend publiek niet te ver met zware tassen te sjouwen. Ook omdat bij het doen van boodschappen in winkelstraten, zoals het langgestrekte winkelcentrum in de city van Amsterdam, men de fiets vaak aan de hand meeneemt. Bij de uitvoering van de parkeerplaatsen moet er genoeg ruimte tussen de fietsen zijn om boodschappen achterop te kunnen binden en eventueel kunnen de voorzieningen gecombineerd worden met fietshekjes. Vooral bij het gebruik van zijtassen vallen fietsen vaak uit de standaard of het rek bij het vullen van de tassen, terwijl die kans bij de fietshekjes gering is.

Tevens zouden proeven genomen kunnen worden met bagagekluizen op geschikte plaatsen. Zeker in drukke winkelstraten in de city zal daar prijs op gesteld worden. Men hoeft dan niet lange tijd met zware boodschappen te lopen of men kan na het boodschappen doen even rustig een kop koffie gaan drinken of een hapje eten.

Uiteraard zijn veilige fietsverbindingen naar de winkelcentra en winkelstraten belangrijk, maar ook zonder deze toevoeging was 70% van de projektontwikkelaars, die op de al eerder aangehaalde enquête gereageerd hadden, van mening dat het realiseren van parkeervoorzieningen het komen per fiets naar de centra zal doen toenemen. De situatie in Amsterdam zal de komende jaren systematisch kritisch bekeken moeten worden. Vooral bij markten zijn parkeerplaatsen nu nog vaak vergeten en uiteraard ook hier horen op geschikte plaatsen voorzieningen te komen.

De capaciteit van parkeerplaatsen moet berekend worden op de drukste tijden. Dus een uitverkocht huis in een sportstadion, bioscoop of theater en het spitsuur van baliediensten en winkels.

WOONWIJKEN

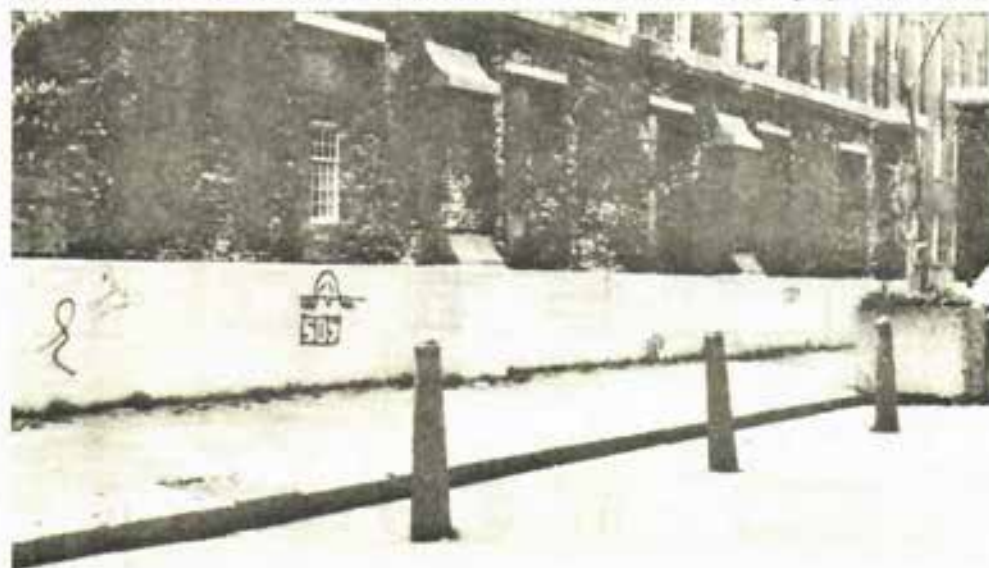
Parkeerplaatsen kunnen goed gemaakt worden door een fietsenrek beschermd door paaltjes of een trottoirband op een autoparkeer plaats te zetten. Er bestaat geen bezwaar om na herprofileringen de parkeerplaatsen op een soort van uitbolling van het trottoir te zetten. Plaatsen kunnen ook aangebracht worden op uitbollingen die ten behoeve van verkeersdrempels worden gemaakt. Koppen op hoeken van straten zijn vaak minder geschikt voor parkeren omdat er vaak geen mensen wonen direct op de hoek en de plaats psychologisch slecht ligt zodat de voorzieningen weinig gebruikt zullen worden. Bovendien zullen ze vaak voet-

gangers in de weg staan. Het verdient wel de aanbeveling een parkeerplaats in de buurt van een lantaarnpaal te plaatsen. Er kan dan enige sociale controle worden uitgeoefend, de fietser vindt het sleutelgat van zijn slot makkelijker en de parkeerplaats is dan goed zichtbaar voor auto's.

Om op de meest structurele wijze het fietsparkeren aan te pakken is volgens de ENFB afdeling Amsterdam de beste methode alle bewoners bij herprofileringen te vragen of zij een rek voor hun deur wensen. Bij de uitvoering van de herprofilering moet dan met de parkeerplaatsen rekening worden gehouden. Deze zaak kan heel goed in de nog te maken inspraakverordening opgenomen worden. Het is belangrijk om bewoners te vragen of zij een fietsenrek voor de deur willen omdat het rek het intensiefst gebruikt wordt (ook door bezoekers) als deze voor de ingang van de woning van de belangstellende geplaatst wordt. Bij het ontbreken van inspraak is er een kans dat een rek geplaatst wordt op een plaats waar het niet geaccepteerd wordt. Bij de bewonersplaatsen kan tevens rekening gehouden worden met bezoekers.

Mede in verband met die bezoekers moet er een parkeernorm voor fietsers worden opgesteld, zodat in iedere straat in ieder geval een minimum aantal parkeerplaatsen voorhanden is. Wij vinden dat deze norm op één plaats per twee woningen gesteld moet worden. De aanwezigheid van gemiddeld één bezoeker per twee woningen is reëel en ook moeten deze plaatsen gebruikt worden als buffer voor tijdelijke en nieuwe bewoners. Deze plaatsen kunnen verspreid over de straat, bijvoorbeeld om en om tussen twee panden in, aangelegd worden. Hierdoor kunnen de trottoirs werkelijk vrij blijven van geparkeerde fietsen. Op deze manier kan over ongeveer 20 jaar het parkeren in de stad zijn geregeld. In vele wijken is het niet aanvaardbaar om te wachten op herprofileringen. Deze wijken, zoals de Pijp, Kinkerbuurt en de Jordaan moeten eerdere verzoeken van bewoners of het wijkcentrum nu al gehonoreerd worden. Dit geldt ook voor verzoeken van alle buurtwinkeltjes. Verder is het mogelijk om bij de herinrichting van pleintjes, openbaar groen e.d. parkeerhavens aan te leggen. Vooraf dient dan eerst wel de par-

paaltjes in de Nieuwe Kerkstraat. Verboden? (zie pag. 28 en 29)



keerbehoefte opgenomen te worden en wel op de drukste tijd. Ten slotte lijkt het ons een goede suggestie om tegelijk met de binnenkort te nemen proeven om het autoparkeren te reguleren (belanghebbendeparkeren en parkeerdistricten) de noodzakelijke aanvullende fietsparkeerplaatsen te realiseren.

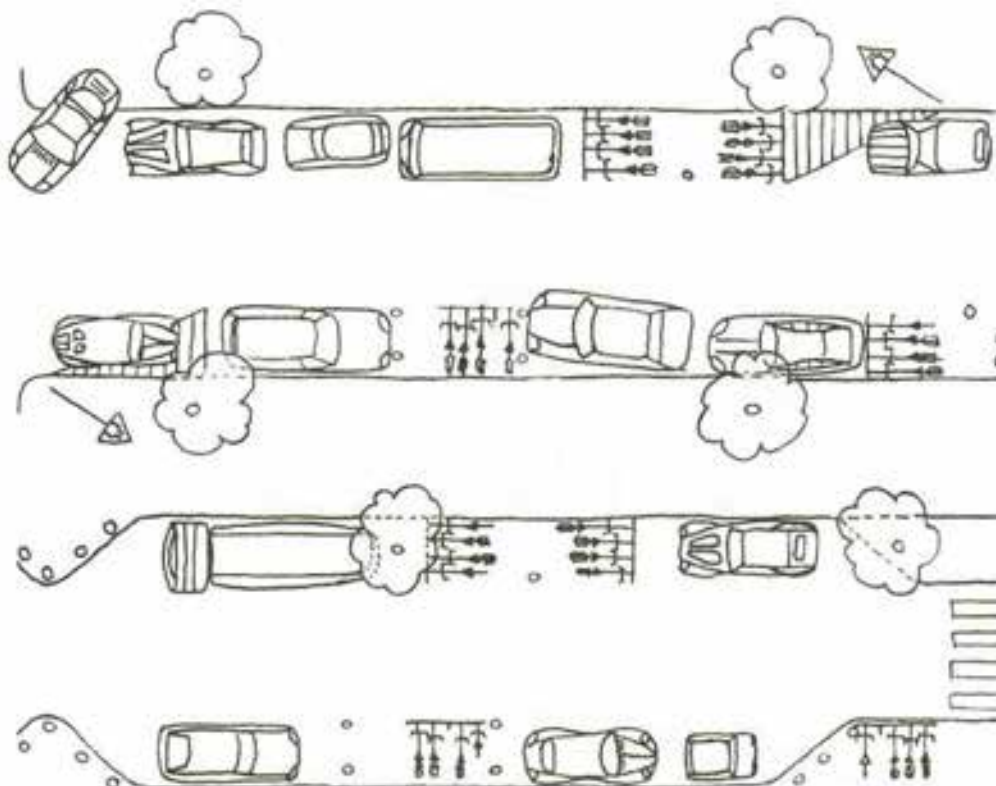
WETTEN EN VERORDENINGEN

Een aantal bewoners van de 19e eeuwse wijken en het centrum hebben al eens het heft in eigen handen genomen en zelf een fietsenrek voor hun deur op straat gezet.

Officieel is het niet toegestaan om voorwerpen op de rijweg te plaatsen. Echter is het wel toegestaan je auto op de rijweg te parkeren en in de oude wijken worden zelfs bomen op de rijweg geplaatst. Obstakels waar je niet overheen loopt of rijdt. Wij hebben geen jurisprudentie* gevonden op dit gebied waar wij ons op kunnen beroepen. Maar het is juridisch goed te verdedigen een fietsenrek op de rijweg te plaatsen mits deze op een of andere manier aan het rijverkeer onttrokken is. Dit is bijvoorbeeld duidelijk het geval in straten waar parkeervakken zijn aangebracht met behulp van koppen op de hoeken van straten en door verschillend straatmateriaal te gebruiken of door straat-

*jurisprudentie: rechtsopvattingen, uitgesproken door rechts-
lichamen en die blijken uit eerder genomen beslissingen.

juridisch mogelijke fietsparkeerplaatsen



klinkers op een andere manier te leggen dan op de rijweg is gedaan. In straten waar helemaal geen voorzieningen voor autoparkeren zijn getroffen ligt het iets moeilijker. Niet omdat fietsenrekken de straat onveiliger zouden maken in vergelijking met de dagelijkse praktijk, immers als er geen rek zou staan dan zou er zeker een auto parkeren, maar een "kale" straat zou helemaal rijweg zijn. Deze situatie is te ondervangen door aan het begin van de straat of bij de fietsparkeervoorziening een bord "wegversmalling" te plaatsen en met verfstrepen deze versmalling aan te geven. Bij een parkeerplaats moet aan de kant van de rijweg een reflector komen en bovendien kan de plaats in de buurt van een lantaarnpaal gesitueerd worden. Dan is de straat zelfs in een situatie dat er geen auto geparkeerd staat (en dat komt nooit voor) veilig.

In feite is de wet dat geen voorwerpen op de rijweg mogen worden geplaatst te beperkt, de benarde situatie in de stad maakt het plaatsen van rekken vaak nodig. Ook de wet die zegt dat fietsen op het trottoir of in de berm moeten worden geparkeerd, is irreëel.

Aan het slot van dit hoofdstuk nog een paar woorden over de precarioverordening*. Het hoeft geen vermelding dat het fietsgebruik bevorderd moet worden. Het regelen van het fietsparkeren is een onderdeel van dat fietsbevorderend beleid en bovendien heeft het grote voordelen voor voetgangers. Om het fietsparkeren te regelen zijn fietsenrekken of standaards nodig, wat er onder andere toe bijdraagt dat de ruimte efficiënter gebruikt wordt. Het is dan wel zeer merkwaardig dat fietsenrekken middels de precarioverordening belast worden.

Een betere suggestie lijkt het ons om speciale parkeerbelasting voor auto's in te voeren. Automobilisten worden zich dan misschien bewust van de ruimte die hun auto vraagt. Logisch, want het autogebruik moet beperkt worden. De conclusie is duidelijk: fietsenrekken moeten worden vrijgesteld van precario want het werkt remmend op een door de gemeente gewenst beleid en is bovendien willekeurig.

* precario: een gemeentelijke retributie (= een heffing die verband houdt met een aanwijsbare tegenprestatie).

Waar Laten Wij Onze Fietsen ?

De fietsenmaker in de Kanaalstraat is verdwenen. Hij is het slachtoffer geworden van de onbetaalbare huren. Met hem hebben we een goede vriend verloren en bovendien 200 plaatsen om onze fietsen droog op te kunnen bergen. Waar moeten die fietsen nu naar toe? Op de straat zeker! Waar het al zo vol is dat je er amper nog kan lopen of spelen. Bovendien worden ze daar gejat of vernield; alle andere stallingen zijn vol en fietsenrekken op de rijweg zijn verboden. De fietsenrekken die door de bewoners zelf zijn betaald en geplaatst lopen gevaar. Dit is te gek!! Wij vinden dat een gemeente die zoveel geld over heeft voor een parkeergarage bij de Bijenkorf moet zorgen voor meer stallingsmogelijkheden in onze buurt.

Daarom eisen wij in deze handtekeningen-actie:

- 1) Dat de gemeente maatregelen neemt die leiden tot voldoende beveiligde fietsenstallingen;
- 2) Dat de gemeente ,na overleg met de buurt, op enkele plaatsen de stoepen verbreedt en daar ook fietsenrekken plaatst;
- 3) Opheffing van het verbod om fietsenrekken op de rijweg te plaatsen;
- 4) Garanties dat bij alle nieuwbouw voldoende fietsenstallingsmogelijkheden voor bewoners en bezoekers worden opgenomen.

Tot zolang zullen wij fietsenrekken op de rijweg moeten blijven plaatsen en zullen we er voor moeten waken dat deze rekken niet door de gemeente worden verwijderd!!

Steunt Deze Aktie! Zet ook úw handtekening op de lijst bij winkeliers of buurtcentrum!!

5. OPENBAAR VERVOER

De fiets wordt veel gebruikt bij het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Gezien het aanvullende karakter van de vervoerssoorten (de fiets voor korte en het openbaar vervoer voor lange afstanden) spreekt het voor zich dat met name de stal- en parkeerplaatsen bij de stations van de NS en debus-stations van regionale diensten de aandacht verdienen. Dit betekent echter niet dat dergelijke plaatsen bij de haltes van stadsdiensten vergeten mogen worden.

1. EISEN

Bij de stations van de NS en regionale busdiensten gaat het vrijwel altijd om stallen (soms voor meer dan 24 uur). Bij stations moeten dan ook bewaakte stallingen komen. Ook moet bij de planning van stations rekening worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden. Verschillende stallingen, vooral bij de oudere stations, zijn nu te klein. Verder moeten de stallingen goed gesitueerd zijn: goed bereikbaar ten opzichte van de aanvoerroutes en dicht bij de hoofdingang. Een aanduiding (d.m.v. bordjes) naar de stalling toe is vaak geen overbodige luxe. Als onderdeel van een totaal openbaar vervoer- en fiets-beleid zouden de Parkeer en Reisplaatsen gratis moeten zijn bij het gebruik van het openbaar vervoer.

Naast de bewaakte stalplaatsen moeten er bij de stations ook parkeerplaatsen zijn. Dit voor mensen die de stallingskosten voor hun oude fiets niet over hebben of geen tijd hebben om eventueel bij de fietsenstalling te moeten wachten. Deze vrije plaatsen moeten er ook in voldoende mate zijn. Zeker als er nog geen bewaakte fietsenstalling is moeten de parkeerplaatsen overkapt zijn. Lage overkappingen (1,50 m.) verdienen de voorkeur. Ook bij de parkeerplaatsen bij stations geldt dat het belangrijk is dat er de mogelijkheid van sociale controle op de plaatsen aanwezig is. Helaas nemen fietsenwrakken vaak een deel van de capaciteit van deze plaatsen in beslag. Zij moeten geregeld opgeruimd worden.

Ook bij het stedelijk openbaar vervoer zijn vaak parkeerplaatsen en soms zelfs stalplaatsen gewenst. Hier wordt de fiets vaak gebruikt bij het voor- en natransport als bepaalde openbaar vervoerlijnen niet gunstig liggen t.o.v. de woonplaats, om tijd te winnen of als men niet in de oude binnenstad durft te fietsen. De fietsen staan er meestal voor middellange tijd. In verscheidene gevallen kunnen de plaatsen gekoppeld worden aan bewonersplaatsen, daar dient met de capaciteit rekening mee gehouden te worden. Verder komen in aanmerking: de begin- en eindpunten van tram, bus en metro; de haltes aan de rand van de oude stad (19e eeuwse wijken en binnenstad); alle metrohaltes en haltes van regionale buslijnen aan de rand van de stad. Bij de laatste twee categorieën moet rekening worden gehouden met eventuele nabijgelegen fietsroutes. Voor alle overige haltes moet geïnventariseerd

worden in hoeverre parkeerplaatsen gewenst zijn. De plaatsen direct bij (goed zichtbaar van) de haltes gesitueerd zijn. Parkeerplaatsen bij metrohaltes kunnen heel goed op het t.v. circuit van de haltes worden aangesloten.

2. DE AMSTERDAMSE STATIONS



1. centraal station

De capaciteit van de huidige stallingen is op bepaalde tijden niet toereikend. De situatie in het Centraal Station en op het stationsplein wordt de komende jaren totaal veranderd en dan zal ook de capaciteit van de stallingen vergroot worden. Een uitgebreide aanduiding naar de stallingen toe is dan wenselijk. Nu zijn de stallingen nauwelijks te vinden.

Tevens moet er een grote uitbreiding komen van het aantal parkeerplaatsen. Hierbij denken wij dan aan plaatsen langs het Openhaven-

front aan de kant van het stationsplein en aan plaatsen op de Middendoegangsbrug. Hier zou een proef genomen kunnen worden met rijwielbijzethakken die op een onderlinge afstand van 1 meter worden geplaatst. Met name het CS moet regelmatig gecontroleerd worden op fietswrakken. Als in een tweede fase van de herinrichting van het stationsplein, de Prins Hendrikkade aan de beurt komt, kan bij het busstation voor de Nicolaaskerk met laagoverkapte parkeerplaatsen rekening worden gehouden.

2. amstel

Hier is de stalling voor onbekenden moeilijk te vinden, dus de stalling zou door middel van borden beter aangegeven moeten worden. Verder zijn er te weinig goed gesitueerde parkeerplaatsen. Voor de ingang aan het Prins Bernardplein is de situatie altijd chaotisch. Dit is ook de plaats waar meer goede parkeerplaatsen moeten worden gecreëerd. De plaatsen die aan de achterzijde van het station worden gemaakt zijn verkeerd gesitueerd. Er is daar geen enkele vorm van (sociale) controle mogelijk en bovendien zijn de plaatsen niet te vinden voor onbekenden. Als alternatief zouden er plaatsen op het niveau van de stationshal kunnen komen.



zadelstallingen bij station muid

3. muiderpoort

Hier is de capaciteit van de stalling een knelpunt, 's avonds en 's nachts is de stalling overvol. Er moet dus naar uitbreidingsmogelijkheden gezocht worden. Bij het busstation en de tramhalte aan de oostzijde van het station ontbreken de parkeerplaatsen en deze zijn hier dus gewenst.

4. sloterdijk

Hier zet men de fietsen liever tegen de hekken voor het station dan in de rekken. Ook hier moeten parkeerplaatsen komen waar men de fiets aan vast kan klinken.

5. zuid

Hier ontbreekt een bewaakte fietsenstalling, wat zeker in de toekomst (als het station op Den Haag en het Amsterdamse Centraal Station is aangesloten) een gemis is in verband met de forensen. De proef met zadelstallingen is op zich een lovenswaardig initiatief maar toch geen groot succes. De zadelstallingen zijn nog niet stevig genoeg en het terrein waar ze staan ligt er troosteloos bij. Verder is het bijzonder jammer dat men verzuimd heeft de zadelstallingen met een beugel te kopen waarmee men de fiets aan de paaltjes kan vastklinken. Nu zet iedereen zijn fiets tegen de palen van het overdekte stationsvoorportaal of tegen de palen van de zadelstallingen, zodat men zijn fiets kan vastzetten tegen de palen. Vlak naast het voorportaal kan een rij parkeerplaatsen worden gecreëerd.

6. bijlmer

Ook hier ontbreekt een bewaakte stalling. Op de onbewaakte

fietsenstalling is geen sociale controle mogelijk, de verlichting is slecht, zodat vrijwel iedereen zijn fiets in de stationshal zet. Van de onbewaakte stalling kan een bewaakte worden gemaakt en in de stationshal (tegenover de trappen) kunnen parkeerplaatsen worden gemaakt. De plaatsen moeten voldoende verlicht zijn en er kan toezicht op de fietsen worden gehouden door het t.v.circuit van het station ook op de stationshal aan te sluiten.

7 rai

In dit nog te realiseren station is geen bewaakte stalling in de planning opgenomen. De parkeerplaatsen zijn goed gesitueerd echter het terrein waar ze moeten komen lijkt ons aan de kleine kant om voldoende fietsen te stallen. Van belang is dat de parkeerplaatsen goed aangelegd worden zodat sociale controle mogelijk is en dat een fiets aan de plaatsen vastgeklonken kan worden. Laag overkapte parkeerplaatsen lijken ons geschikt.

8 cornelis leylaan

Voor zover ons bekend is, is ook bij dit station geen bewaakte stalling in de planning opgenomen, wat zeer betreurenswaardig is. Er zijn hier namelijk veel grote bedrijven in de buurt (en de westlijn van de schiphollijn zal ongetwijfeld nog veel meer bedrijven aantrekken) zodat een bewaakte stalling in verband met het forensisme zeker noodzakelijk is. De exacte inrichting van het stationsplein is, bij het schrijven van deze nota, nog niet bekend zodat we over de parkeerplaatsen nog geen opmerkingen kunnen maken.

9 busstation marnixstraat

Hier ontbreekt een bewaakte fietsenstalling. Verder zijn er te weinig fietsenrekken die bovendien slordig gesitueerd zijn. Bijvoorbeeld bij de brug over de Singelgracht kunnen laagoverkapte parkeerplaatsen komen. Het is jammer dat hier onvoldoende rekening mee gehouden is toe dit stationsplein onlangs heringericht werd.

10 busstation wibautstraat

Ook hier ontbreekt een bewaakte fietsenstalling. Tevens zijn er te weinig parkeerplaatsen in de stationshal. Er moet dus naar uitbreidingsmogelijkheden gezocht worden.

11 haarlemmermeerstation

Hier is nog steeds een bewaakte fietsenstalling in de omgeving te vinden maar voldoende goed gesitueerde parkeerplaatsen ontbreken.

6. DE KEUZE VAN REK, STANDAARD OF KLUIS

Bij het maken van een keus uit de verschillende fietsenrekken, standaards en kluizen stuit je op een grotere variatie en aanbod dan doet vermoeden als je in de stad om je heen kijkt. Om een keus te kunnen maken vinden wij zes aspecten van belang. Voordat wij deze punten gaan bespreken willen wij eerst constateren dat geen enkele stek voor alle soorten fietsen geschikt is. Het volgende tabelletje maakt dat duidelijk:

	middenlijn (wiel+band)	bandbreedte
sportfiets	74,9-75,3 cm	3,2-3,8 cm
toerfiets	74,9 cm	3,8 cm
jeugdfiets	69,5 cm	3,5 cm
kinderfiets	54,1-64,5 cm	3,5 cm

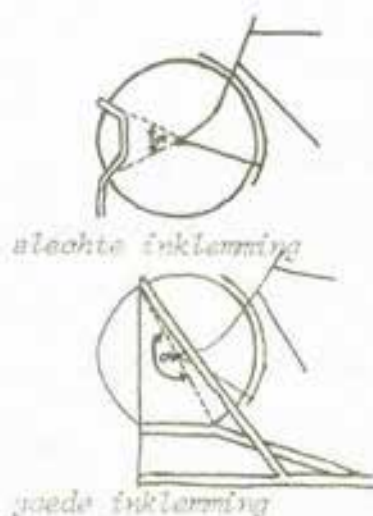
Wielstekken waar jeugdfietsen en toerfietsen in kunnen staan zijn voor verreweg de meeste soorten fietsen geschikt. Bij framestekken doen zich problemen voor bij fietsen met hoge sturen, zadels e.d. Bij de behandeling van de keuzeaspecten die tot de keus van een stek moeten leiden is het ondoenlijk om alle aspecten voor alle soorten fietsen te bespreken. Als wij over een fiets spreken hebben we het over een gemiddelde fiets.

1. ZES KEUZEASPECTEN

1. voorkomen van beschadiging

Hiervoor is vooral de stabiliteit die een voorziening een fiets biedt belangrijk. Bij wielrekken en -standaards kan de stabiliteit het best gemeten worden aan de hand van het inklemmingspercentage (het deel van de velgontrek dat wordt ingeklemd). Als het inklemmingspercentage hoog is dan zal bij wind of tegen de fiets aanlopen de fiets niet gauw omvallen en zal ook het wiel niet gauw vervormd worden.

In sommige stekken staan slechts een beperkt aantal fietsen stabiel. Sleuven die in een bepaalde maat rond gebogen zijn zijn eigen-



lijk alleen maar bruikbaar voor wielen van de zelfde maat waarvoor ze ontworpen zijn. Bij kleinere wielen wordt het inklemmingspercentage te klein.

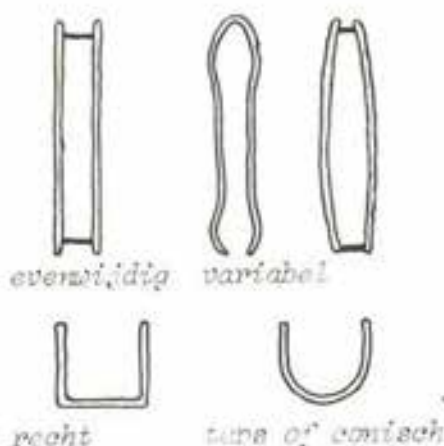
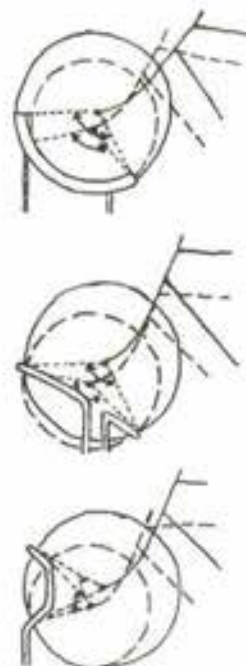
Stekken waar het wiel van een fiets in moet vallen zijn vaak voor verschillende middenlijnen van wielen geschikt. Echter niet elk wiel staat er even stabiel in. Kleine wielen wel (dan is het inklemmingspercentage hoog).

Klemmen waarvan het middelpunt op een bepaalde hoogte zit zijn alleen maar goed te gebruiken voor de maat wiel waarvan het middelpunt op de zelfde hoogte zit. Bij kleinere wielen wordt het inklemmingspercentage laag.

Bij deze standaards is er bovendien een kans dat de fiets terugloopt en uiteindelijk uit de voorziening valt. De kans dat een fiets dan beschadigt is groot.

Voor de stabiliteit is het verder nog van belang of zijbeugels of randen van gleuven evenwijdig of variabel lopen en of zij recht of taps (conisch) toelopen.

Over het algemeen staan meer fietsen stabiel in beugels met variabele afstand dan in beugels die evenwijdig lopen. Ook stabiel staat een fiets in beugels die taps (of conisch) toelopen, bovendien wordt in dit laatste geval meestal de band ingeklemd en niet de velg zodat de kans op velgbeschadiging geringer is.



Bij beugels of sleuven die evenwijdig lopen is vooral de breedte belangrijk. De breedte in combinatie met de soort stek bepaald de mate waarin de fiets beschadigen kan.

Ook verschillende soorten framestekken zijn vaak niet stabiel. Hierbij staan vaak delen van de fiets los van de grond en de fiets kan uit de stek vallen en beschadigen. Ondanks dat deze stekken niet altijd stabiel zijn, zijn ze toch een overweging waard omdat het frame minder kwetsbaar is dan een wiel en de kans op wielbeschadigingen als gevolg van de stek gering is.

2. het gerief van een voorziening

Een stek waar een fiets zonder problemen in en uit geschoven kan worden biedt de gebruiker het meeste gerief. Bij een hoog-laag opstelling is het gerief minder omdat met de fiets als

men deze in de hoge stand wil plaatsen, op moet tillen. Dit kan voor kinderen en oude mensen lastig zijn. Het geldt vooral als de hoogtes van de sturen van fietsen flink verschillen. Minder geldt dit nadeel als een steut naar de hoge stand leidt. Dit ongerief geldt in verschillende gevallen ook voor framestekken. Bij stuurstekken moet bovendien de voorkant opgetild worden wat met name in een vol rek, als de afstand tussen de plaatsen gering is (30 cm) een zeer lastige opgave kan zijn. Bij zadelstallingen staan andere geplaatste fietsen gauw in de weg. Fietsenrekken in twee etages, zoals in veel stallingen, of rekken waarin een fiets schuin omhoog gezet moet worden, moet de fiets helemaal of een fors stuk opgetild worden wat deze rekken voor oude mensen nauwelijks bruikbaar maakt. Het gerief van een voorziening wordt ook voor een belangrijk deel bepaald door de afstand tussen twee plaatsen. Hiervoor meet men de zogenaamde hart op hart (hoh) afstand. Dit is de ondelingeafstand tussen het midden van een plaats en het midden van de plaats ernaast. De meest gebruikte afstand tussen twee plaatsen op de zelfde hoogte is in Nederland 60 cm. Tussen twee plaatsen die om en om hoog en laag zijn (de zogenaamde hoog-laag opstelling) 30 cm. Dit omdat deze afstanden makkelijk in de huidige stoepstructuur past. Deze afstand is vooral in een vol rek erg krap. Het in en uitnemen van de fiets is lastig en bovendien is de kans dat een fiets beschadigt groot. Wij pleiten er dan ook voor om in rekken een grotere hoh-afstand te gaan gebruiken, nl 35 of 40 cm. Rekken kunnen dan nog makkelijk in de huidige stoepstructuur gepast worden en het capaciteitsverlies valt erg mee. Wij zijn van mening dat deze geringere capaciteit opweegt tegen het grotere gerief van de rekken. Standaards moeten bij voorkeur op een afstand van 60 cm geplaatst worden.

3. Diefstal

In deze nota hebben wij geregeld een verband gelegd tussen fietsparkeren en fietsdiefstal. Met name bij de keuze van een stek moet met dit laatste rekening worden gehouden.

De huidige fietsparkeervoorzieningen dragen vrijwel geen van alle bij om de kans op diefstal te verminderen. Hiervoor is het namelijk noodzakelijk dat zowel het frame als het voorwiel aan de stek kan worden vastgeklonken. Alleen het voorwiel vastzetten is onvoldoende.

Daarom is het zinvol om creatief na te denken over hoe de huidige stekken aan te passen zijn of hoe er een nieuwe goede stek ontwikkeld kan worden, waaraan je wel het frame en het voorwiel vast kunt zetten. Wellicht kunnen vakbladen of fietsenrekkenfabrieken een prijsvraag uitschrijven voor een nieuwe goede stek die aan al deze eisen voldoet. Verder kan nog een onderzoek worden gedaan naar wat in Amerika op dit gebied is ontwikkeld.

Voor het traditionele rek doen wij in de bespreking daarvan een aanpassingssuggestie. Weinig fantasie is er voor nodig om te bedenken dat bij alle huidige rekken paaltjes kunnen worden geplaatst waaraan de fiets kan worden vastgemaakt. Dit is alleen niet erg esthetisch en als de stek niet gebruikt wordt kunnen mensen over de paaltjes struikelen, en slotte bevelen we aan om proberen te gaan nemen met rijwielbijzet

Rally Racks™

This sophisticated rack exhibits state of the art anti-theft design and sensitivity in the ways in which delicate expensive bicycles can be damaged. Stanford Research Institute

1979 Design Award
American Public Works
Assn. & Center for
Design Planning

"It goes without saying that your rack has certainly enhanced our bicycle program..."
University of California

"Research has determined that Rally Racks models RR-200 and RR-300 are superior to all other manufacturers."
University of Maryland Planning Dept.

"After an extensive investigation... we have placed the Rally Rack in very high standing."
Harvard University Planning Office



All you need
to know
about secure
bicycle
parking.

"Your design is ingenious."
Beardsley and Beardsley,
Architects & Engineers

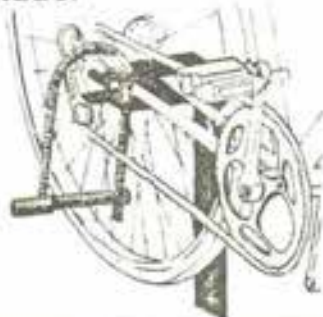
a. Standard Lock



b. Long Lock



Citadel



Kryptonite



University of Maryland Planning Department Bicycle Rack Criteria

- The rack must secure both wheels and the bicycle frame.
- Securing the bicycle in the rack is to be a simple operation.
- The rack is to accommodate a wide range of bicycle types and locking mechanisms.
- Securing the bike must be possible

with only a user-supplied lock.

- Although data is not available on durability, racks should be selected for their apparent quality. Members and joints should be rustproof and designed to minimize or eliminate structural and mechanical failures.
- The appearance of the rack is to be "aesthetically pleasing" within the financial and functional parameters.

- The rack design is to allow for flexibility in site development.
- While racks must be capable of being securely anchored, the ability to relocate them is an option to be considered.

The final University of Maryland report states that "Research has determined that the Rally Rack Models RR-200 and RR-300 are superior to all other manufacturers in meeting the established criteria."

hekken die op een afstand van 1 meter van elkaar worden geplaatst.

Speciaal om diefstal te voorkomen zijn al verschillende soorten kluizen ontworpen. Gesloten kluizen waarin een fiets helemaal opgeborgen is zodat zelfs vernielingen niet meer mogelijk zijn en open kluizen, waarbij een fiets nog wel vernield zou kunnen worden. Kluizen gebruiken veel ruimte en het kost nogal wat tijd om een fiets erin op te bergen. Bovendien zijn ze duur, vooral de gesloten kluizen die de NS gebruikt. Deze kluizen zijn uitgerust met geldsloten, zodat deze kluizen ook nogal wat onderhoud vragen.

Wij zouden daarom willen voorstellen een proef te nemen met open kluizen die afgesloten moeten worden met een hangslot dat de gebruiker zelf mee moet brengen. Als deze proef slaagt dan is het mogelijk om de kluizen op verschillende plaatsen over de stad verspreid neer te zetten. Ook de bewoners van de oude wijken zou de mogelijkheid geboden kunnen worden om, tegen geringe bijbetaling, een kluis voor hun huis geplaatst te krijgen.

4. constructiekwaliteit en afwerking

Zeker in Amsterdam geldt de constructiekwaliteit ook als een belangrijk keuzeaspect. Want zowel de lieverdjes als de heilige koe (de auto) testen bijzonder graag de stevigheid van een stek en ook staat een stek bloot aan andere invloeden (zoals het weer). Voor de constructiekwaliteit is o.a. de kwaliteit van het materiaal van belang, de verbindingen (onderling en in de grond) en de afwerkinglagen. De dikte van de huisbeugels kan variëren van 12 mm tot 22 mm, waarbij de laatste dikte in Amsterdam de voorkeur verdient. Dikke huisbeugels zijn echter wat moeilijker te verwerken en slechts een enkele fabriek neemt de moeite om dikke buisbeugels goed te bewerken en bv. conisch te buigen. Als afwekingslaag wordt een stek meestal verzinkt, wat als dit goed gebeurt, roesten voor een lange tijd kan voorkomen.

De gebruikte dikte van het metaal, zowel als de afwerking daarvan, de verbinding van de delen onderling en de wijze waarop verzinkt is kan van fabriek tot fabriek verschillen. Het is echter te technisch professioneel en te uitgebreid om hier in details op in te gaan, maar een aanbeveling om bij aankoop van een bepaalde voorzienig goed op deze punten te letten is zeker op zijn plaats.

Kunststof bescherm laagjes zoals o.a. bij stuurrekken wel gebruikt worden zijn bij openbaar gebruik af te raden omdat ze makkelijk stuk gaan.

Constructie poespas kan ook vervelende gevolgen hebben. Zo is de klacht gehoord dat de zadeldakjes bij zadelstallingen te vernielen zijn en wel zó dat je je zadel, en dus je fiets, er helemaal niet meer uitkrijgt!

5. Prijs

Stekken vind je in alle prijsklassen, van ongeveer f15,00 voor een eenvoudige kwaliteit tot f1500,00 voor een volledig afgesloten fietskluis. De meest in gebruik zijnde stekken kosten tussen de f25,00 en f35,00 per plaats.

Bij aankoop van grote hoeveelheden zijn vaak forse kortingen te krijgen, wat voor de gemeente prettig is omdat ze in staat is in grote hoeveelheden in te kopen. De prijs moet uiteraard meespelen in de afweging voor een bepaalde stek echter als criterium vinden wij dat prijsverschillen afgewogen moeten worden tegen positieve punten van andere keuzeaspecten die in dit hoofdstuk genoemd zijn. Uiteraard moet de prijs van een plaats in verband worden gebracht met de kwaliteit daarvan. Een goedkope plaats van slechte kwaliteit, die een korte levensduur heeft kan op de keper beschouwd toch duurder blijken te zijn.

6. ruimte

De keuze van een bepaald rek in verband met de beschikbare ruimte is een aspect dat in het hoofdstuk uitvoering hoort. Echter of een stekslechts weinig ruimte nodig heeft of noodzakelijk een grote ruimte is weleen punt dat positief dan wel negatief kan worden beoordeeld.

2. OVERZICHT VAN STEKKEN

We zullen naar aanleiding van de voorgaande criteria verschillende stekken bespreken en beoordelen. Daarbij gaan wij ervan uit dat er nog steeds geen ideale stek is uitgevonden waarbij je fiets zowel goed staat, als tegen diefstal vernieling en weersinvloeden beschermd is. Dit overzicht is niet volledig maar geeft wel een overzicht van de meest gangbare stekken die in Nederland te koop zijn.

1. traditioneel rek

Dit rek is stevig, makkelijk plaatsbaar en heeft een behoorlijke stabiliteit. De meeste fietsen staan er vrij goed in waardoor er een geringe kans op beschadiging is. Door het grote inklemmingspercentage van het wiel (50%) is er weinig kans op vervorming van het wiel. Een nadeel is dat het rek vaak de spaken inklemt maar door de buigzaamheid van de spaken zal het wiel niet gauw beschadigen. De rekken zijn leverbaar met een korte en een lange sleuf enkelzijdig en dubbelzijdig. Met name deze rekken zijn voor bewonersparkeren geschikt, ze geven de parkeerplaatsen een kant goed aan zodat met behulp van paaltjes goede parkeerhavens te bouwen zijn. De rekken zie je niet over het hoofd en zijn ook goed langs de



grachten te zetten en bij openbare voorzieningen. In woonwijken kunnen deze rekken als er stalplaatsen worden gemaakt makkelijk naar binnen verhuizen. Aan deze rekken zijn ook een aantal eenvoudige verbeteringen aan te brengen. Zo kan aan de achterkant van het rek een bumper worden gemaakt om de wielen die enigszins uitsteken te beschermen (teng inparkerende auto's). Verder raden we met klem aan om bij iedere plaats een schuine stang van boven naar beneden te maken waardoor je met behulp van een kettingslot je frame en je voorwiel aan het rek kan ketenen. Deze stangen zijn vrij eenvoudig aan te brengen en verkleinen de kans op diefstal flink. De rekken met lange sleuven zijn speciaal geschikt voor stallingen en laag overkapte parkeerplaatsen (zie elders). Het nadeel van deze rekken in twee etages is dat ze voor oudere en minder valide moeilijk te gebruiken zijn.

2. populair rek

Deze rekken, die je geregeld in de stad tegenkomt, zijn redelijk geschikt. Het grote voordeel is dat ze goedkoop zijn. Ze zijn makkelijk te plaatsen en voor fietsen met een bandbreedte tot 40 mm behoorlijk te gebruiken. De combinatie van de afstand tussen de beugels (40 mm) en het inklemmingspercentage (30%) zorgt ervoor dat fietsen met dunne banden er scheef in staan en makkelijk vervormd kunnen worden. Verder nemen deze rekken niet veel ruimte in beslag en je kan alleen je voorwiel aan het rek vastmaken. Ze zijn enkel- en dubbelzijdig te verkrijgen.

3. diverse rekken

Er zijn nog vele rekken te koop in de soms meest vreemde modellen. De constructiekwiteit van deze rekken laat veel te wensen over. De rekken hebben vaak weinig grip op de fiets en zijn dan ook allemaal af te raden. Het enige "voordeel" van deze rekken is dat ze goedkoop zijn en daarom worden ze geregeld via de ijzerhandel verkocht.



4. amsterdams rek

De rekken zijn alleen goed geschikt voor wielen van 711 mm (28 inch). De fiets valt er snel in om, de stabiliteit is gering. Bovendien moet de fiets vrij hoog worden opgetild om in de hoogste stand te zetten en dan moet je vrij goed mikken ook. Specifieke voordelen heeft het rek niet en het is jammer dat ze zoveel in Amsterdam gebruikt worden (elders zie je ze niet veel).

4



5. combi beugels

Deze standaards zijn te gebruiken voor één hoogte, een hoog-laag opstelling, enkelzijdig en dubbelzijdig, in elke hoek te krijgen, kortom erg veelzijdig. Een voordeel van deze standaards is dat de fiets niet terug kan lopen terwijl de stabiliteit voor veel verschillende fietsen behoorlijk is. De standaard is, in beton gegoten (dus niet op een betonblok gemonteerd), goed in de grond te bevestigen. Deze rekken zijn ook minder aantrekkelijk om om te rijden door auto's dan de thans in gebruik zijnde standaards. Er is weinig kans op vervorming van het voorwiel door inklemming van, in ideale gevallen, 55%. Nadelen van de standaard zijn dat de fiets er alleen met het voorwiel aan bevestigd kan worden en dat de rekken in de meest uiteenlopende kwaliteiten worden geleverd. Hierop moet bij de aanschaf gelet worden.

5a



5



6. klemstandaard

De standaards nemen noodzakelijk veel plaats in beslag. De fiets loopt vaak terug (en valt dan dus om). Het inklemmings percentage is 15 à 20%. Op een of andere manier wordt altijd wel een deel van een wiel ingeklemd maar vrijwel geen enkele fiets staat er goed in. Deze standaards veroorzaken makkelijk velgbeschadigingen als de band van een wiel niet goed opgepompt is. De klemraden ve af.

6



grachten te zetten en bij openbare voorzieningen. In woonwijken kunnen deze rekken als er stalplaatsen worden gemaakt makkelijk naar binnen verhuizen. Aan deze rekken zijn ook een aantal eenvoudige verbeteringen aan te brengen. Zo kan aan de achterkant van het rek een bumper worden gemaakt om de wielen die enigszins uitsteken te beschermen (teng inparkerende auto's). Verder raden we met klem aan om bij iedere plaats een schuine stang van boven naar beneden te maken waardoor je met behulp van een kettingslot je frame en je voorwiel aan het rek kan ketenen. Deze stangen zijn vrij eenvoudig aan te brengen en verkleinen de kans op diefstal flink. De rekken met lange sleuven zijn speciaal geschikt voor stallingen en laag overkapte parkeerplaatsen (zie elders). Het nadeel van deze rekken in twee etages is dat ze voor oudere en minder valide moeilijk te gebruiken zijn.

2. populair rek

Deze rekken, die je geregeld in de stad tegenkomt, zijn redelijk geschikt. Het grote voordeel is dat ze goedkoop zijn. Ze zijn makkelijk te plaatsen en voor fietsen met een bandbreedte tot 40 mm behoorlijk te gebruiken. De combinatie van de afstand tussen de beugels (40 mm) en het inklemmingspercentage (30%) zorgt ervoor dat fietsen met dunne banden er scheef in staan en makkelijk vervormd kunnen worden. Verder nemen deze rekken niet veel ruimte in beslag en je kan alleen je voorwiel aan het rek vastmaken. Ze zijn enkel- en dubbelzijdig te verkrijgen.

3. diverse rekken

Er zijn nog vele rekken te koop in de soms meest vreemde modellen. De constructiekwiteit van deze rekken laat veel te wensen over. De rekken hebben vaak weinig grip op de fiets en zijn dan ook allemaal af te raden. Het enige "voordeel" van deze rekken is dat ze goedkoop zijn en daarom worden ze geregeld via de ijzerhandel verkocht.



4. amsterdams rek

De rekken zijn alleen goed geschikt voor wielen van 711 mm (28 inch). De fiets valt er snel in om, de stabiliteit is gering. Bovendien moet de fiets vrij hoog worden opgetild om in de hoogste stand te zetten en dan moet je vrij goed mikken ook. Specifieke voordelen heeft het rek niet en het is jammer dat ze zoveel in Amsterdam gebruikt worden (elders zie je ze niet veel).

4



5. combi beugels

Deze standaards zijn te gebruiken voor één hoogte, een hoog-laag opstelling, enkelzijdig en dubbelzijdig, in elke hoek te krijgen, kortom erg veelzijdig. Een voordeel van deze standaards is dat de fiets niet terug kan lopen terwijl de stabiliteit voor veel verschillende fietsen behoorlijk is. De standaard is, in beton gegoten (dus niet op een betonblok gemonteerd), goed in de grond te bevestigen. Deze rekken zijn ook minder aantrekkelijk om om te rijden door auto's dan de thans in gebruik zijnde standaards. Er is weinig kans op vervorming van het voorwiel door inklemming van, in ideale gevallen, 55%. Nadelen van de standaard zijn dat de fiets er alleen met het voorwiel aan bevestigd kan worden en dat de rekken in de meest uiteenlopende kwaliteiten worden geleverd. Hierop moet bij de aanschaf gelet worden.

5a



5



6. klemstandaard

De standaards nemen noodzakelijk veel plaats in beslag. De fiets loopt vaak terug (en valt dan dus om). Het inklemmings percentage is 15 à 20%. Op een of andere manier wordt altijd wel een deel van een wiel ingeklemd maar vrijwel geen enkele fiets staat er goed in. Deze standaards veroorzaken makkelijk velgbeschadigingen als de band van een wiel niet goed opgepompt is. De klemraden te af.

6



7. klem aan de muur

Hiervoor geldt het zelfde als de klemstandaard maar bovendien is de kwaliteit vaak slecht zodat de klem makkelijk te vernielen is.

8. rijwielrotonde

Deze voorziening zou een overweging waard kunnen zijn uit esthetisch oogpunt. Eventuele plaatsing van een rotonde is alleen acceptabel voor kort-parkeren. De wielen staan in klemmen waarvan de nadelen hetzelfde zijn als bij klemmen aan de muur (7). De rekken kunnen wel versterkt worden met horizontale ijzeren verbindingen, zodat de klemmen niet bij de eerste de beste trap dichtzitten. Je hebt kleine rotondes (diameter 56 cm) en grote rotondes (diameter 1,60m), die om bomen heen gezet kunnen worden.

9. schuin omhoogrek

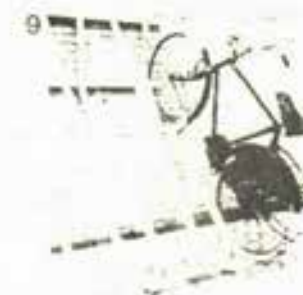
Voordeel van dit rek is dat hij in de breedte niet veel plaats inneemt (1,40m) Net als bij het Amsterdamse rek is dit rek alleen goed geschikt voor wielen met een diameter van 711 mm (28 inch). De rekken zijn ongeriefelijk omdat de fiets een behoorlijk stuk opgetild moet worden wat niet makkelijk gaat in dit rek. De rekken zijn enkelzijdig en dubbelzijdig te koop.

10. stuurrek

Eindelijk een rek dat de wielen spaart, maar toch erg stabiel hangen de fietsen er niet in, zodat er toch een kans op beschadiging is. Verder zijn deze rekken niet erg geriefelijk. Het is niet eenvoudig om een fiets in een vol rek op te hangen of weg te halen, sturen zitten altijd in de knoop. Dit laatste geldt niet bij een hoh-afstand van 60 cm.

11. zadelstallingen

Deze voorzieningen nemen teveel ruimte in beslag. Ze voldoen ook niet aan de vereiste stevigheid, de kappen zijn eenvoudig om te buigen en dan



krijg je de fiets er niet meer uit. Het is, als de palen van de stallingen op een onderlinge afstand van 1,00 m worden geplaatst moeilijk om een fiets op te hangen. Bovendien hangt de fiets dan nog niet stabiel. Deze rekken zijn met een beugel te krijgen zodat de fiets met een kettingslot aan de paal van de stalling kan worden geklonken.

12. fietstegel

Tegels eisen veel onderhoud om de gleuven leeg van vuil te houden. Een fiets staat niet stabiel in een tegel door de grote breedte van de gleuf. Door slijtage verbreedt de sleuf zich in een paar jaren bovendien snel. Het wiel kan vervormen, de fiets kan uit de gleuf vallen en een band slijt sneller dan noodzakelijk. Verder zijn de gleuven niet goed te zien zodat onbekenden ze niet goed kunnen vinden. Ze hebben vrij veel

13. blokken

Hiervoor gelden de zelfde bezwaren als voor de tegel (12). Alleen blokken kunnen om en om hoog en laag worden gezet, zodat ze minder ruimte nodig hebben.

14. rijwielslotpaal

Deze is niet goed bruikbaar in de standaarduitvoering. De fiets staat op een klein punt na los (dus ook het voorwiel). Ook passen niet alle frames erin. De paal zou beter bruikbaar zijn als er een gleuf voor de wielen aan vast zou worden gemaakt. Ook kan er een bijzethekje naast gezet kunnen worden, dat de toch al dure paal nog duurder maakt. Het grote voordeel van de paal is dat de fiets met behulp van een enkel hangslot goed vastgezet kan worden en niet makkelijk meegenomen kan worden. De paal neemt veel ruimte in beslag.

15. rijwielbijzethek

Er zijn verschillende hekken ontworpen speciaal om een fiets tegen aan te zetten. De hekken zijn er in verschillende maten. Een fiets staat meestal niet erg netjes tegen een hek maar een voordeel is dat een fiets met behulp van een



enkel hangslot goed en hoog aan het hek vastgezet kan worden. De hekken zijn te gebruiken in tuinen, in plaats van amsterdammertjes, bij winkelcentra, of ze kunnen naast elkaar worden gezet op een onderlinge afstand van een meter. Het ruimtegebruik is vrij groot. De hekken zijn te gebruiken als je zware spullen op je fiets moet laden (de fiets kantelt niet zo gauw) en op plaatsen waar veel fietsen gestolen worden.



16. open kluis

De kans op diefstal is zeer klein. Een fiets kan echter nog wel vernield worden en het is de vraag of een fiets die in een openkluis staat psychologisch aantrekkelijker is om te vernielen. Dit zou uitgetest moeten worden. Is dit namelijk niet het geval is, is een open kluis aantrekkelijker om meer te gaan gebruiken omdat zij veel goedkoper is dan een gesloten kluis. Er geldt dat de fiets niet kan omvallen in de kluis en dat de kluis veel ruimte vraagt.

17. dichte kluis

De kluis is een goede manier om een fiets tegen diefstal te beschermen. Proeven met kluizen vijf NS stations hebben bevredigende resultaten opgeleverd. Een fiets kan in een kluis niet omvallen en zo beschadigen. Nadelen zijn dat kluizen veel ruimte vragen en erg duur zijn. Zeker als ze met geldsloten uitgerust zijn vragen ze ook erg veel onderhoud.

16



Tabel: beoordeling van de stekken naar de oken aspecten.

	1	2	3	4	5	6	
1. Traditioneel rek	+	+	o	+	o	+	redelijk, veelzijdig
2. Populair rek	o	o	o	+	+	+	slecht, goedkoop
3. diverse rekken	-	o	o	-	+	+	slecht
4. Amsterdams rek	-	o	o	o	o	+	slecht
5. Combi beugels	+	o	o	+	o	++	redelijk, veelzijdig
6. Klemstandaard	-	+	-	+	o	o	slecht
7. Muurklemmen	-	+	-	-	o	o	zeer slecht
8. Rijwielrotonde	-	+	-	-	o	-	zeer slecht
9. Schuin omhoogrek	-	--	o	o	o	+	zeer slecht
10. Stuurrek	o	-	-	+	o	+	slecht
11. Zadelstalling	o	-	+	-	-	-	slecht
12. Fietstegel	-	+	-	+	o	o	zeer slecht
13. Fietsblokken	-	+	-	+	o	+	slecht
14. Rijwielslotpaal	o	o	+	+	-	-	slecht
15. Rijwielbijzethok	o	o	+	+	o	-	slecht
16. Kluis, open	+	o	++	+	--	-	goed, duur
17. Kluis, dicht	++	o	++	+	--	-	goed, erg duur
							6. ruimte
							5. prijs
							4. constructiekwaliteit en afwerking
							3. diefstal
							2. het gerief van de voorziening
							1. voorkomen van beschadiging
noot. De keuzeaspecten 1. en 3. worden extra zwaar beoordeeld.							

11RC 17-3-1980 Stellingen

De samenleving zou een beter inzicht hebben in de wetenschap en techniek indien met name journalisten en t.v.-presentatoren een grotere deskundigheid en kwaamheid op dit terrein (J.B. Lefers, Delft)

Wegvoering voor voetbal zou meer aandacht verdienen besteed daar er al te weinig wordt besteed aan

van heel en in humor gesproken van Caspel, Gron.

Voor het verbruik dieren zijn geen redenen, voegen wetten (A. Seegers, Utrecht)

Het gebruik van de fiets in de binnenstad wordt meer bevorderd door het inrichten van bewaakte fietsenstallingen dan door het bouwen van parkeergarages. (A.L. Hof, Groningen)

Het feit dat schepen alleen bevoordelugt worden ten aanzien van de veiligheid van

7. UITVOERING

De uitvoering van parkeerplaatsen is wellicht het meest verwaarloosde deel van alles wat met een parkeerbeleid te maken heeft. De uitvoering van de huidige parkeerplaatsen laat vaak veel te wensen over, er zijn in de stad nauwelijks plaatsen te vinden die aan alle eisen voldoen. Dit hoofdstuk bevelen we dan ook speciaal aan planologen en straat- en pleinarchitecten aan. Wij bespreken in dit hoofdstuk 8 punten waarbij met de uitvoering van parkeerplaatsen rekening moet worden gehouden. Met name de eerste drie punten zijn óók van belang voor stalplaatsen.

1. DE KEUZE VAN EEN REK, STANDAARD OF KLUIS

Zie het vorige hoofdstuk.

2. DE KEUZE VAN DE PLAATS

Als tweede is de situering van de voorziening van hoofdbelang. Hierover hebben we al geschreven in de hoofdstukken III. en IV.



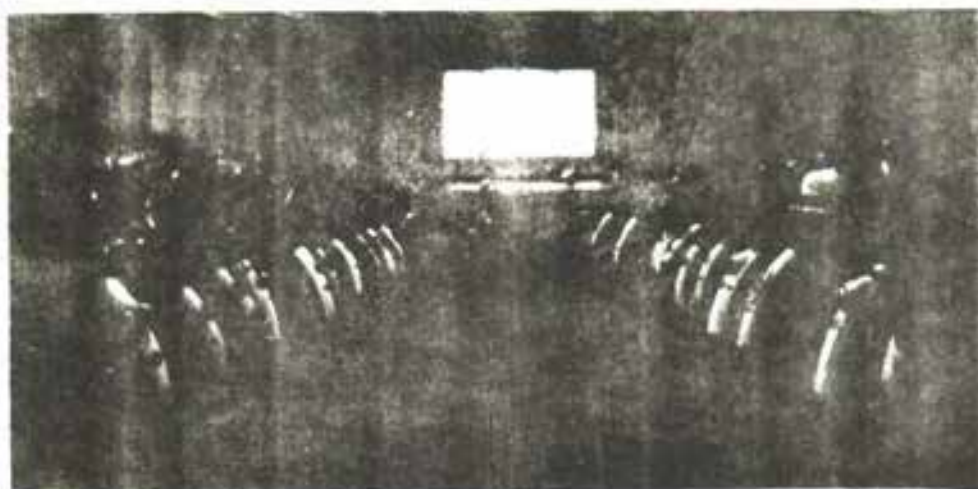
Een ontwerp mag de rekken of standaards niet verstoppert. Als je ergens komt moet het meteen duidelijk zijn waar het de bedoeling is een fiets te stallen of parkeren. Een aanduiding door middel van bordjes kan een handig hulpmiddel zijn. Verder benadrukken we nogmaals de noodzaak dat bij niet bewaakte voorzieningen een mogelijkheid voor sociale controle aanwezig is.

3. DE INDELING VAN DE PLAATS

1. algemeen

De beschikbare ruimte en het aantal fietsen waarvoor een parkeerplaats moet komen is een ander aspect dat mogelijkheden en beperkingen geeft. Het is ons niet de bedoeling om een uitgebreide opsomming te geven van mogelijke opstellingen en varianten. Wel geven we een aantal aandachtspunten aan waarmee men zelf aan het rekenen kan en op grond waarvan wij een aantal aanbevelingen doen.

Allereerst kan een keuze gemaakt worden uit een opstelling op één hoogte of een hoog-laag opstelling. Voor een opstelling op één hoogte kan men gebruik maken van een standaard die nu in de meeste gevallen op een onderlinge afstand van 60 cm wordt geplaatst. Voor een hoog-laag opstelling is de onderlinge afstand tussen de plaatsen in de meeste gevallen 30 cm. Verder kan men kiezen tussen een

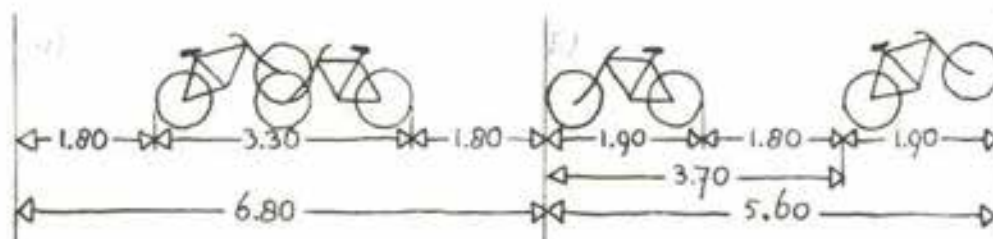


stalling stadhuis: gangpad te smal (1,40)

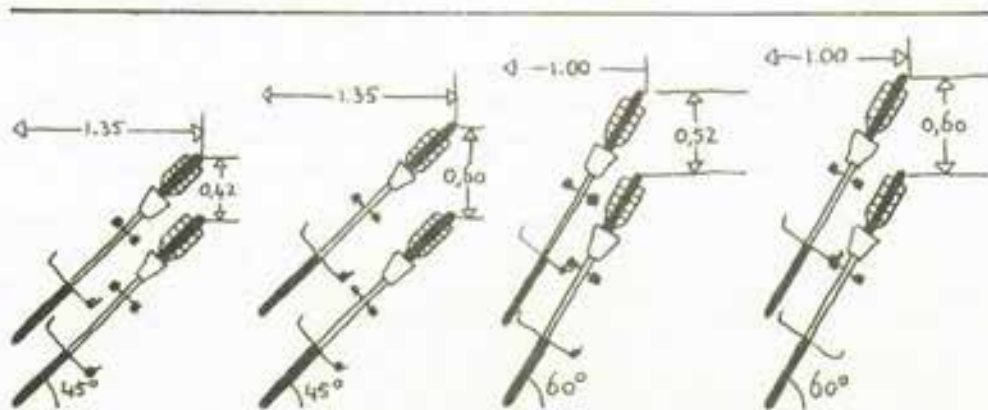
enkelzijdig rek of een dubbelzijdig rek. In het eerste geval kan men dan 10 fietsen op 3,20 m plaatsen en in het tweede geval 20 fietsen op 3,40 m. Als er veel fietsen in meerdere rijen worden geplaatst is het aan te raden nooit meer dan 15 meter rekken aan elkaar te koppelen.

Het spreekt voor zich dat als het type rek gekozen wordt waarbij fietsen in twee etages kunnen staan er twee maal zoveel fietsen op de zelfde oppervlakte geplaatst kunnen worden. Fietsenrekken op één hoogte kunnen gebruikt worden voor het gemak bijvoorbeeld bij kortparkeren voor winkels, waar het mogelijk moet zijn zonder grote problemen bagage achterop te binden of een kind in een stoeltje te zetten, en verder uit esthetisch oogpunt op plaatsen waar voldoende ruimte is. In andere gevallen is meestal een afstand tussen twee plaatsen van 35 of 40 cm (in de huidige situatie 30 cm) aan te bevelen.

Achter de fietsen die in een rek staan moet altijd een loopruimte overblijven waarvoor wij een norm van 1,80 m adviseren. Het spreekt voor zich dat bij een dubbelzijdig rek twee loopruimten noodzakelijk zijn zodat een dubbelzijdig rek in feite alleen maar aan te bevelen is als er meerdere rijen fietsen staan. Het kostenverschil tussen twee enkelzijdige rekken en één dubbelzijdig rek is gering.

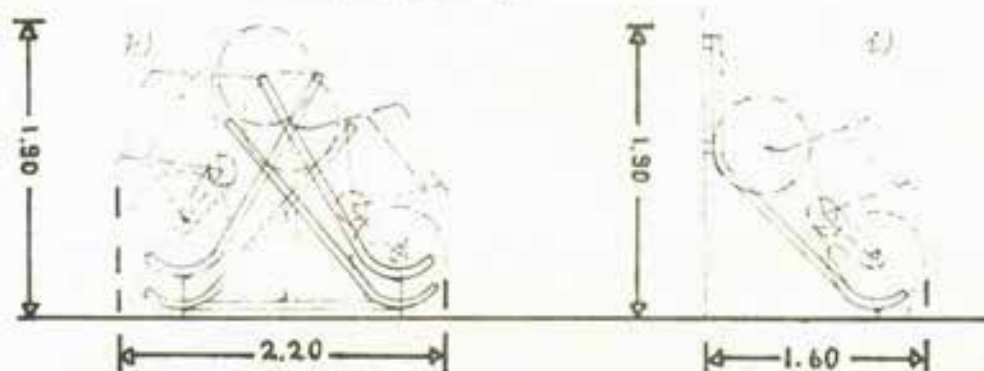


Bij standards bestaat nog de mogelijkheid ze in een bepaalde hoek te zetten. Dit kan soms gewenst zijn als er op een stoep van beperkte afmeting standards geplaatst moeten worden of uit esthetisch oogpunt. Standards zijn in principe in alle hoeken te krijgen maar een hoek van 45° of 30° ten opzichte van een muur of stoep-rand komt het meest voor. Een standaard met een fiets heeft dan een breedte nodig van 1,35 m respectievelijk 1,00 m. De onderlinge afstand is 42 cm, respectievelijk 32 cm, beide afstanden in een hoog-laag opstelling. De onderlinge afstand in een opstelling op één hoogte is in beide gevallen 60 cm, (zie de tekeningen 2) t en g).

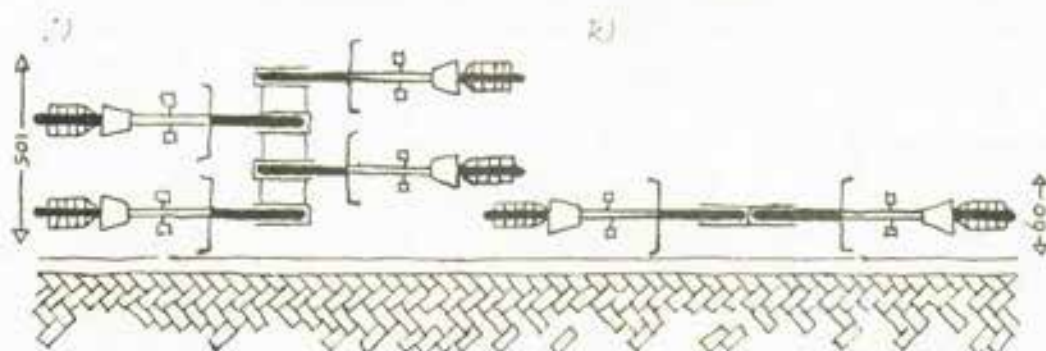


d) 45° hoog-laag e) één hoogte f) 30° hoog-laag g) één laag

In uitzonderlijke situaties zou een schuinomhoog rek uitkomst kunnen bieden omdat het rek maar een geringe oppervlakte nodig heeft om fietsen te kunnen parkeren. De maten vind je in de onderstaande tekeningen h) en i).



Op smalle stoepen is het verder nog denkbaar om langs het trottoir of langs de huizen (bv. in verband met de ramen) een dubbelzijdige standaard te zetten of een smal dubbelzijdig fietsenrek, waar op een breedte van 1 meter 4 fietsen te plaatsen zijn. Deze rekken kunnen in bepaalde gevallen weinig hinderlijk op het trottoir te zetten zijn of langs de trottoirband op de rijweg.



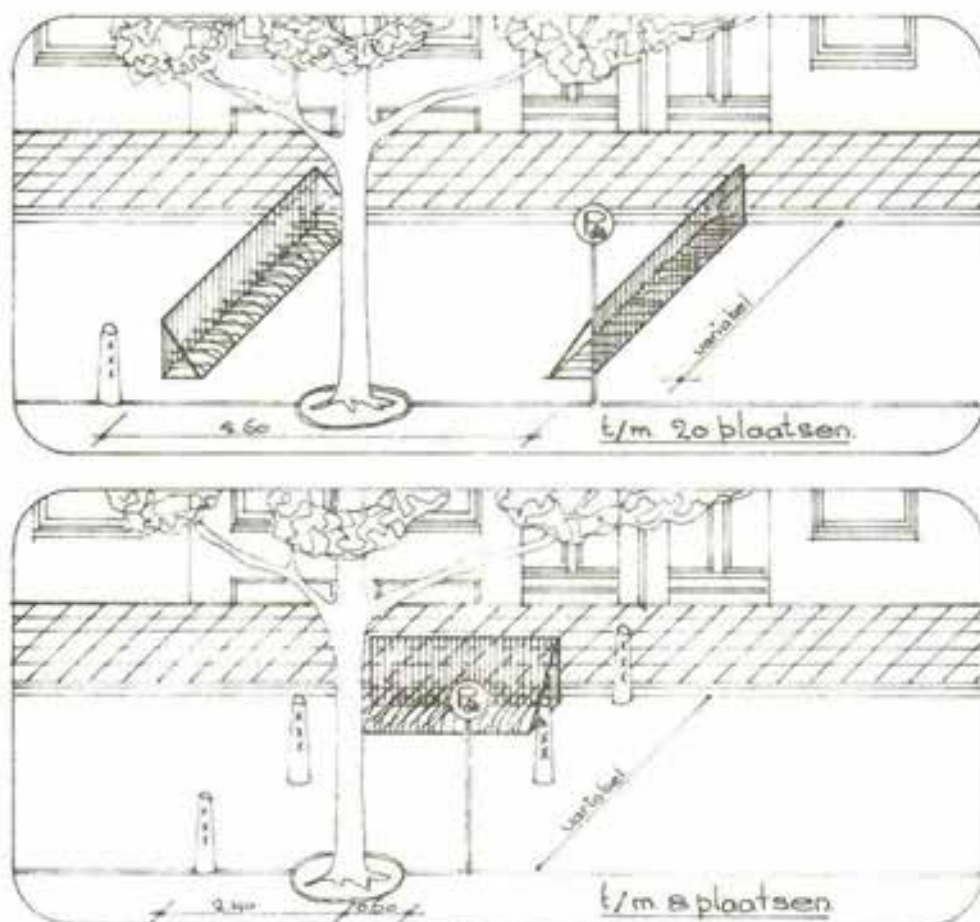
2. stoepbreedten

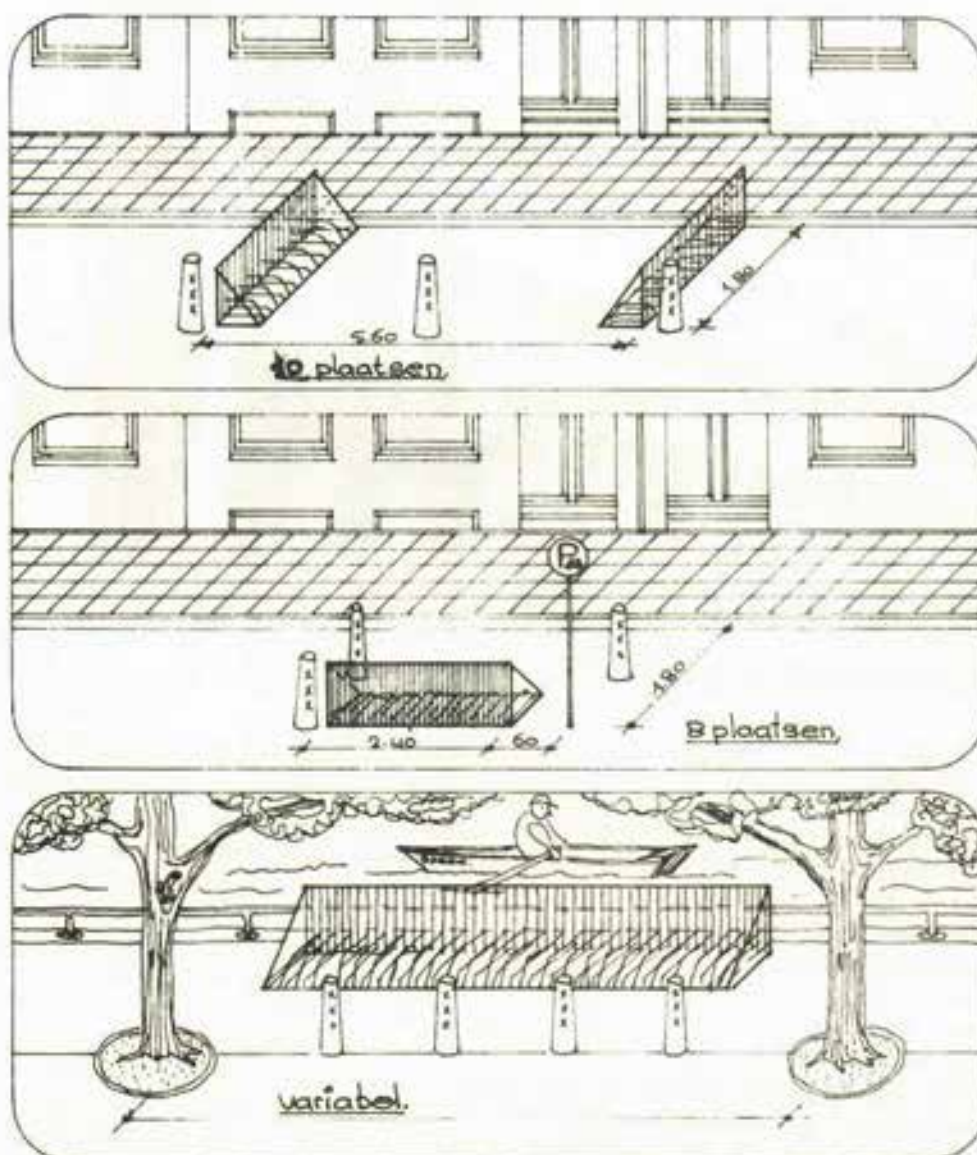
Hieronder volgen richtlijnen voor trottoirbreedten waarop ons inziens nog fietsenrekken mogen worden geplaatst.

- stoepten van 3-4 meter; hierop kunnen dubbelzijdige standaards worden geplaatst en als het een hele rustige straat is eventueel standaards in een schuine stand van 45° . Als er paaltjes langs de trottoirband staan dan is het aan te bevelen de standaards ook langs de stoeprand te plaatsen.
- stoepten van 4-5 meter; in de meeste straten kunnen nu standaards in een schuine stand van 45° geplaatst worden.
- stoepten van 5-6 meter; naast standaards in een schuine stand kunnen nu ook vaak standaards of rekken loodrecht op het trottoir geplaatst worden.
- stoepten van 6 meter of breder; hierop mogen rekken of standaards geplaatst worden waarbij rekken in een loodrechte stand de voorkeur verdienen. Bovendien is het wenselijk de fietsparkeervoorzieningen in een soort haven te zetten.

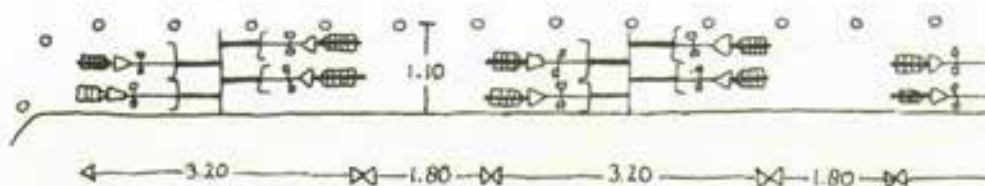
3. enkele aanbevelingen

Allereerst bevelen we een vijftal varianten aan die ons goed bruikbaar lijken voor parkeerplaatsen op autoparkeerplaatsen in verschillende oude wijken. Uiteraard zijn er nog meer varianten te bedenken die ook bruikbaar zijn en waarover dus te discussiëren valt.





Verder is het mogelijk om in straten waar de parkeerdruk hoog is om de paar meter een smal dubbelzijdig fietsenrek over de hele lengte van de straat te plaatsen. Tussen de rekken moeten dan paaltjes geplaatst worden. In straten waar nu nog dubbel geparkeerd wordt door auto's kan dit wellicht op deze wijze voorkomen worden zodat bovendien een veiligere en leefbaardere situatie ontstaat. Ook kan deze strook gebruikt worden voor vuilnis e.d. zodat de trottoirs werkelijk vrijblijven voor voetgangers.





Het wibauthuis, ambtenarenpaleis, van waaruit creatieve fietsparkeerplaatsen ontworpen moeten worden!

4. VORMGEVING EN ESTETICA

Een rek of standaard zal in de ogen van sommigen de omgeving niet verfraaien. Nu is dat vaak aanleiding om een kleine standaard of een rek van beperkte afmeting te kiezen. Het gevolg is dat fietsen er vaak schots en scheef in staan of omgevallen zijn zodat de omgeving er juist slordig en chaotisch uitziet. De aandacht moet er op gericht worden hoe een goede stek in zijn omgeving ondergebracht wordt. Er bestaat een sterke indruk dat dit punt bij straatarchitecten meestal een vergeten punt is. Met veel creativiteit zouden uiterst esthetische ontwerpen te maken moeten zijn, die tevens aan alle eisen voldoen. Bij bewonersparkeren kan de parkeerplaats met ander straatmateriaal aangegeven worden en verder is een combinatie met groenvoorzieningen zeer goed denkbaar. Maar als bewoners zelf ideeën hebben en deze uitvoeren is dit voor de levendigheid van de stad misschien nog aardiger. In de a.p.v. (algemene plaatselijke verordening) mag dit niet verboden worden, dit zou eerder aangemoedigd moeten worden. Verder kunnen met name bij openbare voorzieningen, groenvoorzieningen, op pleintjes e.d. parkeerhavens en -terreinen fraai ontworpen worden door gebruik te maken van lage muurtjes, betonconstructies, hout (bv. bielzen) en ook groenvoorzieningen. Verder kan een kwastje vaci wonderen doen, stekken kunnen geschilderd worden.

5. BEVESTIGING

Stekken moeten altijd goed in de grond bevestigd worden. Voor standards is dit geen probleem omdat ze in een betonblok gegoten zijn. Er zijn twee soorten betonblokken; balken en de extra zware zwaluwstaartbetonvoeten. Deze laatste is aan te raden op plaatsen waar standards oppositie kunnen verwachten

van vandalen, zoals v.a. auto's. Rekken en kluizen kunnen met grondpennen in de grond gezet worden of op een betemblok worden vastgezet. Voor technisch moet het vrij eenvoudig zijn een goed bruikbaar en goedkoop systeem van bevestigen uit te denken. Bij rekken kan het handig zijn dat ze toch weer redelijk eenvoudig te verwijderen zijn terwijl kluizen wel heel goed in de grond bevestigd moeten worden.



Vier willekeurige opeenvolgende bomen met fietsstandaards in de van Ostadestraat. Hoe een, op zich lovenswaardig initiatief door het niet voldoen aan de eisen 1 en 6 is mislukt.



6. AFSCHERMING

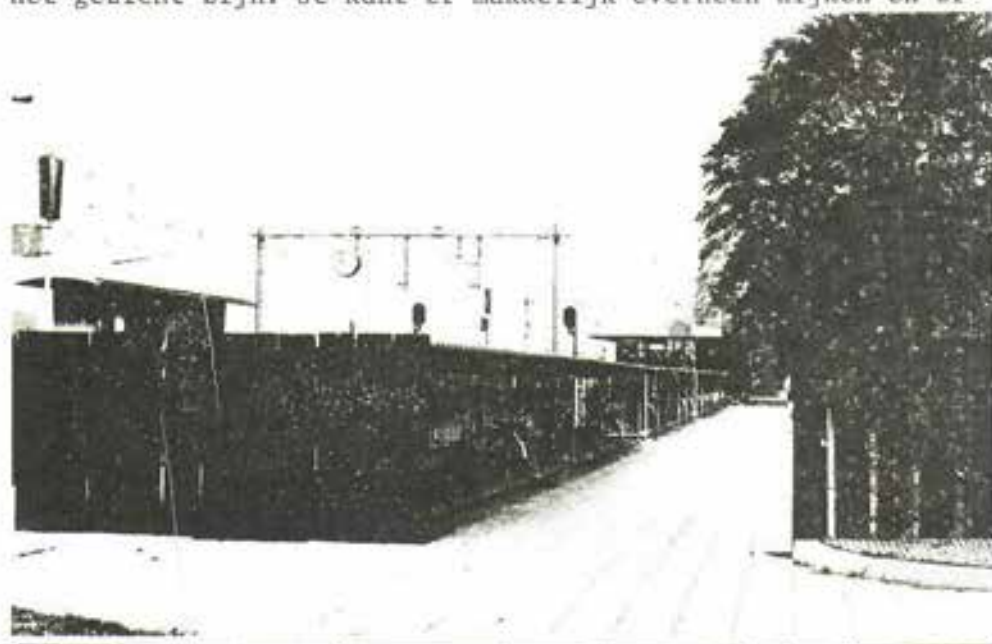
Het is vaak noodzakelijk dat een stek goed afgeschermd staat. Op pleinen e.d. voor voetballende jeugd en langs de straatranden voor auto's. Dit kan gebeuren d.m.v. amsterdammertjes of beter nog bloembakken, muurtjes e.d. Ook kan dit gebeuren door een bord waarmee de parkeerplaats aangeduid wordt. Dit is een van de punten waarmee bij het ontwerpen van een parkeerplaats rekening moet worden gehouden.

We hebben al gemeld dat we vinden dat fietsparkeervoorzieningen langs de rand van de stoep afgeschermd moeten worden tegen auto's. Het moet echter niet mogelijk zijn dat auto's de parkeerplaats afschermt door ervoor te gaan parkeren. De parkeerplaats is dan bv. voor incidentele bezoekers niet meer zichtbaar en vaak nauwelijks meer te bereiken. Dit komt met name op de grachten voor. In de meeste gevallen betekent dit dat de rijweg ter hoogte van de parkeerplaats niet breder dan 3.50 m mag zijn, in buurtstraten 3.20 m.

7. OVERKAPPINGEN

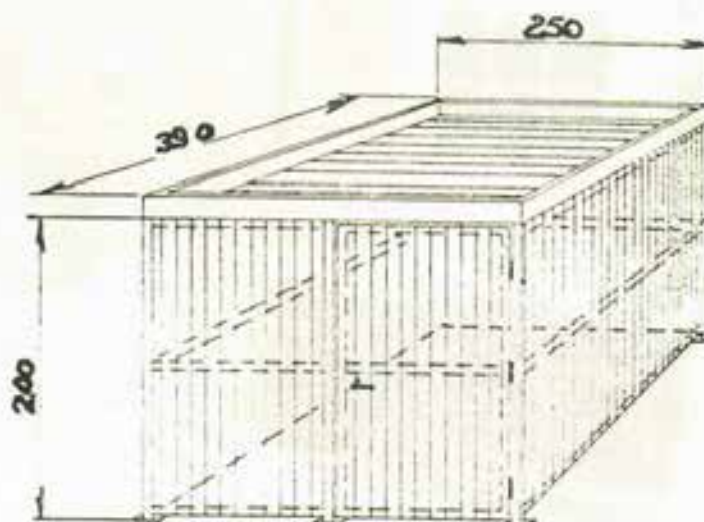
We zouden als dat even mogelijk is overkappingen aan willen bevelen. Zeker als er gestald wordt en er geen stalplaatsen zijn is dit nodig om de fiets te beschermen o.a. tegen weersinvloeden. Er zijn vele soorten overkappingen in de handel. Bij de overwegingen voor de aankoop van een bepaald soort overkapping moet de constructiekwaliteit een belangrijk aandachtspunt zijn.

Hiervoor hebben we al gesproken over lage overkappingen, die je nu al geregeld bij stations in den lande tegenkomt. Deze overkappingen zijn 1.50 m hoog waardoor ze niet storend voor het gezicht zijn. Je kunt er makkelijk overheen kijken en er



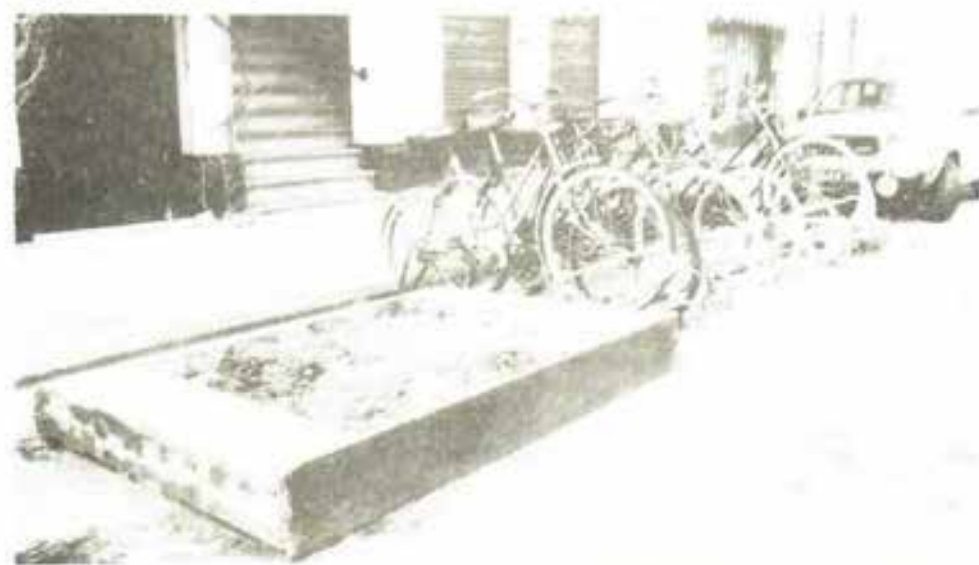
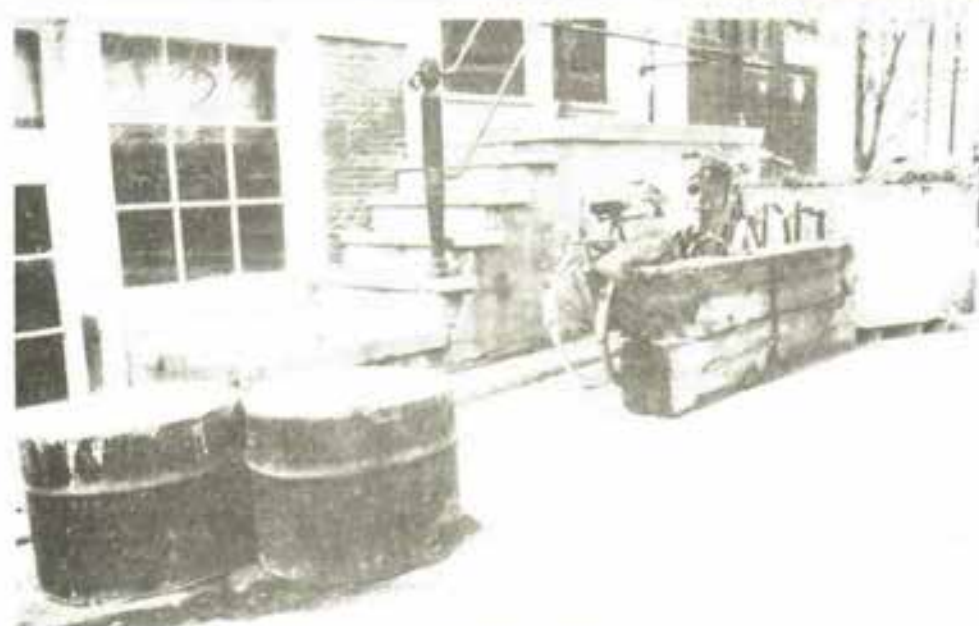
zo enige controle op uitoefenen. Omdat ze zo laag zijn, zijn ze ook niet aantrekkelijk om in te spelen of fietsen te vernielen. Ze zijn zo gemaakt dat traditionele rekken met een lange sleuf er in geplaatst kunnen worden (dit is ook het enige geschikte rek voor de lage overkappingen), zodat een fiets redelijk gemakkelijk in en uit de overkappingen te nemen is. Een nadeel is dat een fiets moeilijk op slot te zetten is. Daarom moeten ze alleen maar geplaatst worden als er van stallen sprake is. Ze zijn geschikt bij openbare gebouwen, openbaar vervoer voorzieningen, maar ook is het een aangename oplossing voor bewonersparkeerplaatsen. De overkappingen zijn in een stevige kwaliteit te verkrijgen. De rekken kunnen op pootjes van 10 cm hoogte worden gezet zodat de stalling schoon te houden is.

Als laatste maken we melding van het bestaan van thermisch verzinkte stalen -vandalen bestendige- rijwieloverkappingen. Deze overkappingen zijn goed af te sluiten met een deur en zijn in verschillende afmetingen te krijgen. Ze worden in elkaar gezet geleverd en kunnen in één stuk verplaatst worden zodat ze als noodvoorziening (waarover we in hoofdstuk III. spraken) geschikt zijn.



8. ONDERHOUD

Vuil kan uitstekend achter of tussen stekken blijven hangen, wat een minder aangenaam gezicht is en bovendien extra werk voor de stadsreiniging betekend. Door achter een stek wat ruimte vrij te houden kan het vuil erachter weggeveegd worden. Het is mogelijk om rekken op pootjes van 10 cm te kopen zodat het vuil minder in het rek blijft hangen of weggespoten kan worden. Hieraan moet dan wel bij de bestelling aan gedacht worden. De traditionele rekken zijn op pootjes ook bruikbaar. Rekken op pootjes zijn minder geriefelijk maar in bepaalde situaties is het voorstelbaar dat er tocht voor gekozen wordt.



8. DIVERSEN

Nuist we alle problemen die we in deze nota al behandeld hebben, schieten er nog enkele over. Deze onderwerpen dragen over het algemeen niet direct bij om het parkeren beleidsmatig te regelen maar kunnen voor fietsers praktisch zijn en leveren toch een bijdrage om de problemen te verminderen. Tevens zullen we in dit hoofdstuk enige opmerkingen over diefstal maken. Veel hebben we hier al even beschreven en dat wilden we vervolledigen met enkele opmerkingen die niet direct in het kader van deze nota passen.

1. de vouwfiets en minifiets

Er zijn tegenwoordig vouwfietsen in de handel die zo klein zijn op te vouwen dat zeze thuis naar de kapstok opgehangen kunnen worden.



Andere vouwfietsen en minifietsen nemen minder plaats in dan een gewone fiets zodat de kans groot is dat ze in huis opgeborgen kunnen worden, achter een deur of, wat vanwege het geringe gewicht minder problemen oplevert, aan haken in de muur ophangen. Ook zijn de niet-luxe uitvoeringen van minifietsen en vouwfietsen niet aantrekkelijk voor diefstal vanwege hen aparte afmetingen. Nadeel is dat je vaak meer moet trappen om vooruit te komen, een euvel dat mee kan vallen als er een geschikt tandwielletje op het achterwiel zit. Vooral binnen een binnenstad, waar de parkeer- en diefstalproblemen het grootst zijn, is dit niet zo een bezwaar omdat de afstanden die afgelegd moeten worden niet groot zijn. Verschillende doorgewinterde Amsterdamse fietsers zijn al jaren dik tevreden met hun kleine fiets.

2. witfietsen

Een idee dat aan het begin van zijn ontwikkeling staat en waarvan het op moment van schrijven nog onzeker is af het ooit uitgevoerd gaat worden. Bij het witfietsenplan moet niet aan het provoplan van de jaren 60 of de ANWB gedacht worden maar het is beter te vergelijken met de witkar. Het moet een soort van alternatief fietsverhuursysteem worden dat bijzonder geschikt zou kunnen zijn bij stations van de NS of autoparkeerterreinen aan de rand van de stad, voor het voor- en natransport. Als het technisch goed uitgevoerd is moet de kans op diefstal gering zijn (en daar heeft de gebruiker van het systeem ook geen last van) en zorgt het systeem ervoor dat de fietsen efficiënt gebruikt worden. In de stations



staan de fietsen goed geparkeerd en als velen hun oude karretje omruilen voor een wiel fiets levert het systeem tevens een bijdrage aan het verbeteren van de parkeer-situatie. Bovendien kan het systeem het fietsgebruik stimuleren. Voordat het systeem op aanzienlijke schaal toegepast kan gaan worden zullen echter eerst nog vele hobbels genomen moeten worden.

3. vouwkar

Een probleem van fietsen is dat niet veel bagage meegenomen kan worden. Een karretje dat achter de fiets kan worden bevestigd is vaak handig, maar een karretje zorgt net zoals een fiets vooral in de oude stad voor parkeerproblemen. Kort geleden is daar wat op gevonden: de vouwkar. Een stevige kar waar flink wat bagage in vervoerd kan worden en dat opgevouwen makkelijk binnenshuis opgeborgen kan worden.

4. diefstal

Vele malen hebben we in deze nota al over fietsdiefstal gesproken. Maar als er goede stal en parkeerplaatsen komen, die goed gesitueerd zijn, zullen er de komende tijd nog vele fietsen gestolen worden. Alleen een combinatie van vele maatregelen zal de fietsdiefstal doen verminderen. Het advies van de politie is dat eerst iedere fietser zijn fiets maar eens op slot moet zetten en dan het liefst met een goed slot. Inderdaad vermindert een goed slot of meerdere sloten de kans op diefstal. Geregeld lezen we de laatste tijd over onverbrekelijke sloten en ook de konsumentengids maakt melding van sloten die niet geweldig te openen zijn. Ondanks dat er zeer redelijke sloten bestaan leert een jarenlange speurtocht langs de straten en gesprekken met "deskundigen" dat alle sloten open te krijgen zijn. Uiteraard is het voor een fietsdief niet aantrekkelijk om veel tijd aan een goed slot te besteden zodat hij sneller aan de fiets eraan zal beginnen. Hetzelfde geldt als een fiets op twee sloten vaststaat. Fietsen die makkelijk te stelen zijn worden eerder gestolen. Iedere fietser weet ook dat het nodig is zijn fiets aan iets vast te zetten omdat anders zijn fiets in zijn geheel opgetild en meegenomen kan worden. Hiervoor zijn beugelsloten en kettingsloten van gehard staal geschikt. De fiets moet dan bij voorkeur aan iets hoogs bevestigd worden want dan is het moeilijk of onmogelijk om met een grote betonschaar (die nodig is om een goed slot te splijten) voldoende kracht te zetten. Hiervoor moet de betonschaar met één poot op de grond worden gezet. Bij kettingsloten is het verder nog goed om de ketting strak te spannen want dan kan de ketting niet stuk gedraaid worden. Spaaksloten, kabelsloten en veel ringsloten zijn weinig of in den tijd niets waard. Voor een



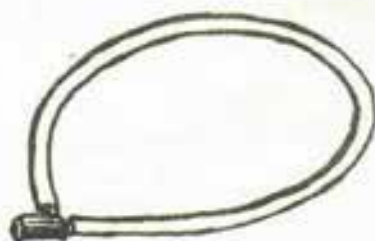
ringslot



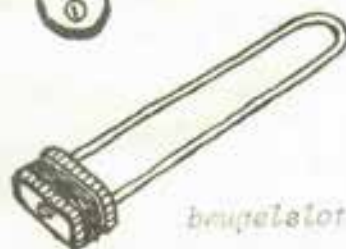
kettingslot



spaaakslot



kabelslot

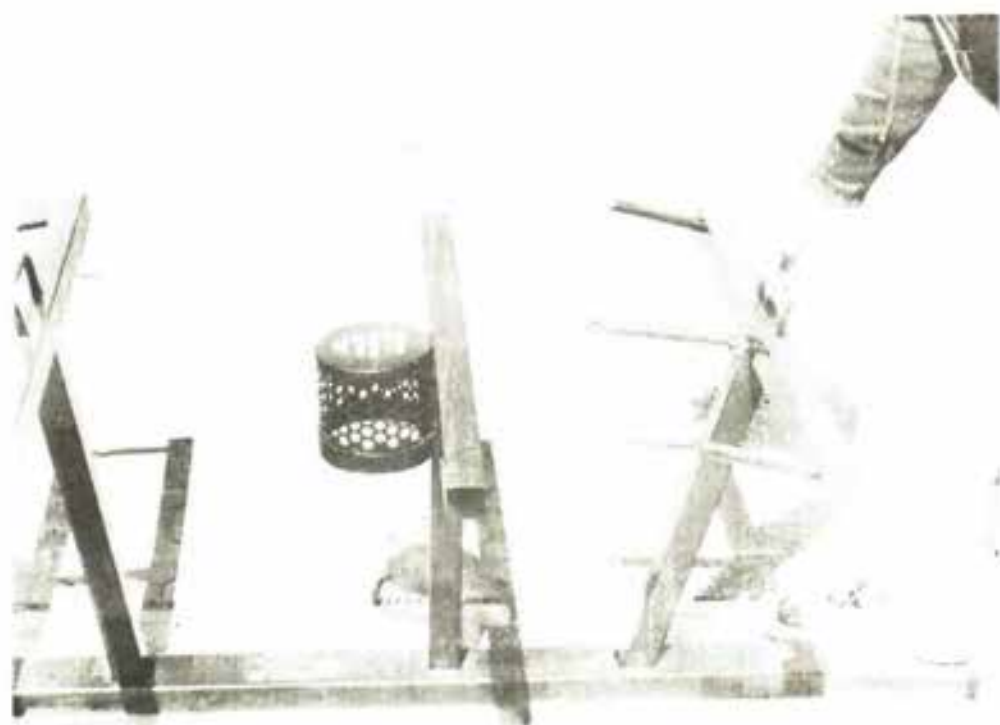
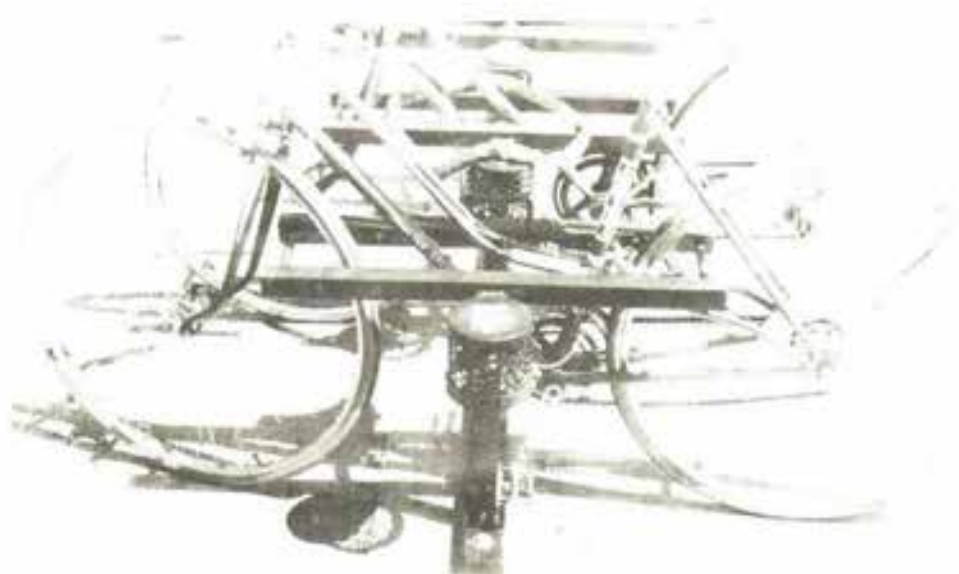


beugelslot

goed ringslot moet op een prijs van f15,- en een voor een goed beugel- of kettingslot f25,- of meer, gerekend worden.

Naast goede stal- en parkeerplaatsen en goede sloten lijkt een nationaal fietsenregistratiesysteem tenslotte onvermijdelijk om de diefstal goed aan te kunnen pakken. Alleen dan kan er controle op de tweede handhandel worden uitgeoefend en kan een fiets geïdentificeerd worden. De controle op de registratie zal echter een ingewikkelde zaak zijn, evenals de invoering van zo'n systeem bij de 10 miljoen nederlandse fietsen. Al deze fietsen moeten namelijk van een nummer worden voorzien. De huidige framenummers van fietsen zijn zo vrijblijvend ingeslagen, of zelfs vergeten, dat ze voor het registratiesysteem onbruikbaar zijn. Het is noodzakelijk dat het systeem nationaal en verplicht is omdat alleen dan een effectieve bestrijding van de diefstal mogelijk is. Het ANWB fietsgarantplan, waarin een vrijwillige registratie zit, is door de combinatie van maatregelen een aardige aanzet, maar om de fietsdiefstal fundamenteel aan te pakken onvoldoende.

In deze nota hebben we al verschillende keren na het bespreken van het diefstal-probleem moeten concluderen dat nader onderzoek gewenst is. Ook aan het slot van deze paragraaf moeten we dat doen. Vele oplossingen liggen voor de hand maar toch wordt geen aandacht geschonken aan dit grote, vele kleintjes maken immers een grote, misdrijf. Verbeteringen kunnen we voorlopig niet verwachten. Rest ons niets anders dan bij alle instanties die een bijdrage zouden kunnen leveren te vragen aan het diefstalprobleem aandacht te schenken.



*Diepzeedrukmachine en verwarmd tijdschrift, die in
Amerika, geniaal werd uitgevonden. Met een
verwarmd tijdschrift kan de
fiets stevig en goed vast gezet worden.*

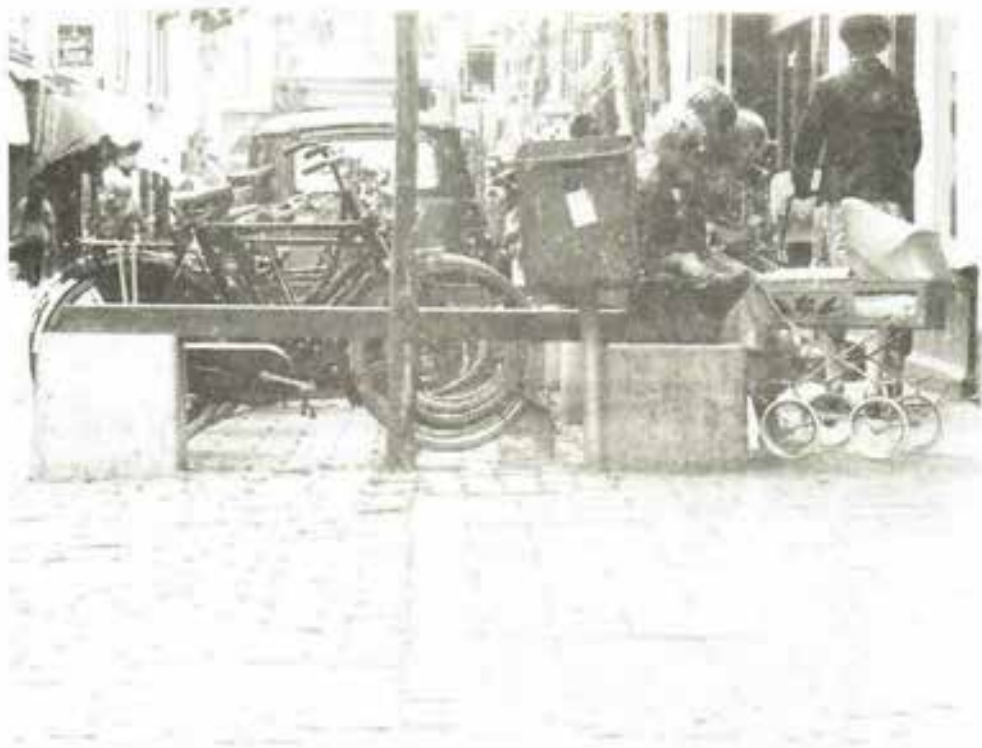
9. FINANCIËEL

Om het parkeerbeleid gestalte te geven blijft het ons noodzakelijk dateen coördinerend lichaam (de fietsknelpuntencommissie?) zich erover buigt en de door ons aangestipte punten stuk voor stuk bekijkt. Bepaalde onderdelen behoren bv. niet direct op verkeersgebied thuis en horen dus bij andere instanties aangekaart te worden. Stallingen in overheidsgebouwen is bv een zaak voor de rijksgebouwendienst, voor voorzieningen rond de NS stations hoort met de Nederlandse Spoorwegen gesproken te worden en het handhaven van de huidige fietsenstallingen heeft een duidelijke relatie met de algemene problemen van het midden-en kleinbedrijf zodat deze zaak onderandere bij Economische Zaken moet worden aangekaart. Ook de andere punten moeten stuk voor stuk op hun financiële consequenties bekeken worden. Wij vinden het niet onze taak dit te doen mede omdat op het stadhuis betere mogelijkheden zijn om berekeningen te maken. Hierna kunnen prioriteiten worden gesteld. Onze prioriteiten, zoals bv. betere rekken die een paar gulden duurder zijn dan de huidige, hebben we in de nota duidelijk gesteld. Wij vinden het een logische zaak dat aan de hand van de prioriteiten een bedrag op de gemeentebegroting wordt uitgetrokken. Een beleid behoort niet op de huidige begrotingsruimte te worden gemaakt maar de begroting behoort te worden afgesteld op de gewenste prioriteit van het fietsparkeerbeleid. Wij vinden het noodzakelijk dat voor het parkeerbeleid een aparte begrotingspost wordt opgesteld. Het gewenste beleid komt dan niet in het gedrang door andere noodzakelijke fietsvoorzieningen of zaken die niet of nauwelijks met fietsen van doen hebben.





*Dubbeldste parkeringsplaatsen in het woonwoningstrak van Delft. Boven
staan de flaten oprijpend en lopen in de openlucht.*



aan parkeringsplaatsen geïntegreerd met huizen

IO. SAMENVATTING VAN BELEIDSAANBEVELINGEN

1. De huidige voorzieningen voor het parkeren en stallen van fietsen zijn ontoereikend en bovendien van vaak slechte kwaliteit. Meer en betere voorzieningen zijn hard nodig.
2. Drie belangrijke uitgangspunten voor een fietsparkeerbeleid zijn:
 - Er moet systematisch ruimte worden vrijgemaakt voor de geparkeerde fiets zodat op het trottoir weer meer ruimte voor de voetganger overblijft.
 - Een parkeervoorziening moet de kans op beschadiging en diefstal zo klein mogelijk maken.
 - Fietsparkeren moet deel uitmaken van een fietsstimulerend beleid en daarom in principe gratis zijn.
3. Stallen hoort inpandig te gebeuren.
4. Voor woningen moet de bouwverordening aangescherpt worden. Bij elke woning hoort een goede, goed bereikbare bergruimte te zijn voor in ieder geval iedere bewonersfiets plus twee extra plaatsen.
5. Voor de eisen die aan stallingsmogelijkheden in openbare gebouwen gesteld moeten worden, moeten richtlijnen opgesteld worden waaraan een bouwaanvraag getoetst moet worden. Bezien kan worden of bij wijziging van de bestemming van een openbaar gebouw eisen kunnen worden gesteld met betrekking tot de stallingsgelegenheid. In veel openbare gebouwen zijn maatregelen met betrekking tot de beveiliging gewenst. Als eerste kunnen overheidsgebouwen kritisch doorgelicht worden.
6. Bij gebrek aan inpandige stalruimte aan huis moeten er stallingen komen. Het huidige aantal stallingen is onvoldoende en moet uitgebreid worden maar het tegengestelde lijkt te gebeuren. Vele van de huidige stallingen zit in de moeilijkheden. Een beleid moet er in eerste instantie op gericht zijn het huidige aantal stallingen te handhaven. Hiervoor zijn financiële maatregelen nodig. Tevens is het wenselijk stallingen via bestemmingsplannen te beschermen. In gebieden waar een Interim Saldo Regeling van kracht is kunnen nieuwe fietsenstallingen opgezet worden en tevens kunnen onrendabele stallingen gesteund worden. Verder moet er gezocht worden naar lege onderstukken om nieuwe fietsenstallingen te vestigen, waarbij allereerst het bestand van grondbedrijf doorzocht moet worden.
7. Op plaatsen waar dat het hardst nodig is kunnen noodvoorzieningen worden getroffen. Hiervoor zijn in zijn geheel verplaatsbare, diefstal bestendige hokjes geschikt.
8. Omdat er voorlopig onvoldoende inpandige stalruimte is zodat het stallen en parkeren op straat gebeurt moeten voorzieningen op straat de meeste aandacht krijgen.
9. Autoparkeerplaatsen moeten als fietsparkeerplaatsen ingericht kunnen worden. Het plaatsen van rekken voor huizen en openbare gebouwen moet via de inspraak voor herprofilering worden geregeld. Rekken moeten dan op verzoek van bewoners worden geplaatst maar in ieder geval moet per twee woningen één plaats gerealiseerd worden

19. Door bezorgers. In oude wijken, waar de situatie zeer slecht is, moeten verdere verzoeken van bewoners of het wijkcentrum gehonoreerd worden.

10. Bij openbare voorzieningen, zoals openbare gebouwen, winkels, markten, sportterreinen, uitgaanscentra etc., is vooral de situering van plaatsen van groot belang. Wij vinden dat fietsers de parkeer-ruimte zo dicht mogelijk bij de hoofdingang mogen krijgen aangezien zij de ruimte efficiënter gebruiken dan auto's. Verder moeten deze plaatsen goed zichtbaar zijn, er moet goede sociale controle mogelijk zijn en de capaciteit moet op toptijden berekend worden. Bij Ruimtelijke Ordening moet aan deze punten ruim aandacht worden geschonken.

11. Fietsenrekken moeten worden vrijgesteld van precario (=belasting).

12. Bij stations van de NS en regionale busdiensten horen bewaakte fietsenstallingen te zijn en tevens voldoende parkeerplaatsen. Zowel de parkeerplaatsen als de stalling moeten goed gesitueerd zijn. Bij gebruik van het openbaar vervoer moeten deze parkeer- en reis- plaatsen gratis zijn. Alle stations kunnen op deze punten gecontroleerd worden. Zeker bij het station Cornelis Lelylaan hoort er een bewaakte stalling te komen.

13. Bij het openbaar vervoer kunnen in ieder geval plaatsen komen bij begin- en eindpunten van lijnen, haltes aan de rand van de oude stad, metrohaltes en haltes van regionale busdiensten aan de rand van de stad. Voor andere haltes moet geïnventariseerd worden waar plaatsen nodig zijn.

14. Bij de keuze van een rek, standaard of kluis moet vooral op de kans op beschadiging en diefstal gelet worden. Fietsen horen met zowel het voorwiel als het frame aan een stek vast te staan. Geen van de huidige stekken voldoet en het ontwikkelen van een nieuwe goede stek zou gestimuleerd moeten worden. Eerst kan echter nog uitgezocht worden wat in Amerika op dit gebied ontwikkeld is. De thans in Amsterdam in gebruik zijnde rekken en standaards voldoen niet. Zolang er nog geen betere stekken ontwikkeld zijn kunnen beter het zgn. traditionele rek en als standaard de zgn. combi-beugels gebruikt worden.

15. De uitvoering van fietsparkeervoorzieningen verdient veel meer aandacht dan tot nu toe, met name wat betreft de situering en de esthetische aspecten. Als stadsbewoners zelf parkeerplaatsen willen aanleggen dan zou dit aangemoedigd moeten worden en zeker niet verboden worden in plaatselijke bepalingen. Stekken horen in de grond bevestigd te worden.

16. Wat betreft de relatie tussen fietsparkeren en fietsdiefstal is onderzoek gewenst naar:

- de relatie tussen de stevigheid en situering van een bergruimte voor fietsen en diefstal daaruit.
- mogelijkheden voor beveiliging van stallingen.
- stevige noodvoorzieningen om fietsen te stallen.
- diefstalbestendige rekken, standaards en kluizen.

17. Voor parkeerplaatsen bevelen wij 5 varianten aan op pagina Stoepbreedten waarop nog stekken mogen worden geplant op pagina .

18. Als plaatsen overkapt kunnen worden verdient dat altijd de voorkeur.

19. Voor fietsparkeren moet er een aparte post op de begroting komen.

II. VERANTWOORDING

In deze nota hopen wij, de ENFB afdeling Amsterdam, aangetoond te hebben dat een fietsparkeerbeleid meer is dan enkele losse maatregelen. Wij hebben getracht dit beleid enigszins uit te werken en het is nu de taak van overheden, vakverenigingen en andere verkeersorganisaties om dit beleid nog verder uit te werken (bv. wat betreft diefstal) en gestalte te geven (bv. architectonisch). Deze nota zullen wij ook ruim bij de diverse instanties verspreiden en we zullen wellicht samen met andere ENFB afdelingen, de ontwikkelingen kritisch volgen.

Voor het totstand komen van deze nota is gesproken met vele personen, binnen de ENFB, ambtenaren en politiemensen van de gemeente Amsterdam en anderen. Wij zouden geen opsomming kunnen geven zonder bepaalde personen te vergeten en wij laten een opsomming dan ook achterewege, maar niet zonder ieder die aan deze nota heeft bijgedragen hartelijk te bedanken.

Schriftelijke bronnen zullen we wel noemen zodat deze als naslag kunnen dienen voor anderen. Bij de ENFB afdeling Amsterdam en op het landelijk sekretariaat van de ENFB zullen deze bronnen ter inzage liggen.

BRONNEN:

1. Toekomstbeeld 75-1979 (16 feb.)
2. Voorzieningen voor het parkeren en onderbrengen van fietsen- Stichting Fiets! (1975)
3. Fiets kwijt? ENFB afdeling Groningen (1979)
4. Stallingsproblemen in Den Haag. ENFB afdeling Den Haag (1977)
5. Al die fietsen, waar laten we ze? Jan Kuipers, Nunspeet
6. Rijwiel en bromfietsparkeersystemen. FALCO, Vriezenveen
7. Op weg naar een beleidsplan langzaam verkeer. ENFB (katern 2000, no. 9/10, 1976)
8. Fietsers uitgezonderd. ENFB 1978
9. Knelpuntennota Amsterdam. ENFB afdeling Amsterdam (mei 1978)
10. Fietsen in Amsterdam. PvdA afdeling Amsterdam (1978)
11. Consumentengids. april 1975
12. Folia Civitatis. no 17/18 15 december 1979
13. Voorlopig onderzoek inzake voorzieningen voor het stallen en parkeren van fietsen in winkelcentra. enquête Stichting Fiets! (1978)
14. Onderzoek naar de situatie van fietsenstallingen in Amsterdam. ENFB afdeling Amsterdam (1980)
15. Diverse gemeentelijke brieven en notities. Archief van PW gemeente Amsterdam

