

**✘ Gemeente**  
**✘ Amsterdam**  
**✘ Zuid**

**Plan van Aanpak fietsparkeren 2015-2018**  
**(incl. uitvoering moties 4 en 10 begroting 2015)**  
**Definitieve versie**



Portefeuillehouder:	P. Slettenhaar
Verantwoordelijk manager:	A. Roos
Ambtelijk opdrachtgever:	W. Pieroelie
Projectmanager:	M. Thunnissen (Projectmanagement Bureau)
Datum:	16 november 2015



## Inhoudsopgave

Aanpak .....	4
Inleiding .....	5
Beleidskader Amsterdam en stadsdeel Zuid .....	6
Amsterdam .....	6
Stadsdeel Zuid .....	7
Overige informatie .....	8
Welke informatie over fietsparkeren in Zuid is beschikbaar? .....	8
Welke buurt- en andere stallingen zijn er en wie beheert ze? .....	8
Subsidieregeling buurtfietsenstallingen stadsdeel Zuid .....	8
Lopende projecten .....	9
Financieel .....	11
Probleemanalyse .....	12
Conclusies en aanpak .....	14
Stedelijke visie .....	14
Nieuw Meerjarenplan Fiets .....	15
Korte termijnacties .....	16
Quick Wins .....	17
Bijlagen .....	19

## Aanpak

- We continueren het Plan van Aanpak fietsparkeren stadsdeel Zuid uit 2012 aangevuld met concrete knelpunten die meteen opgepakt kunnen worden (quick wins).
- Hiervoor reserveren we geld uit de beschikbare middelen. Dit is reeds geïnitieerd bij de Najaarsnota 2015.
- We stellen voor stadsdeel Zuid een projectmanager aan in 2015 en 2016 die de quick wins uitvoert en andere maatregelen voorbereidt.
- We zoeken samenwerking op ambtelijk en bestuurlijk niveau met andere stadsdelen (met name Centrum, Oost en West) en de centrale stad.
- Gezamenlijk met hen maken we een Plan van Aanpak duurzame oplossingen fietsparkeren in centrummilieus.

## Inleiding

Het fietsparkeren in Zuid is een blijvende opgave. Hiervoor is in de voorgaande bestuursperiode een bestemmingsreserve gecreëerd met structurele financiële voeding uit het Stadsdeelparkeerfonds. In navolging van het Plan van Aanpak Fietsparkeren 2012 is een nieuw Plan van Aanpak opgesteld voor de periode 2015-2018. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de aangenomen moties 4 en 10 bij de behandeling begroting 2015 d.d. 2 juli 2014.

In dit plan wordt eerst een inkijk gegeven in het actuele beleidskader, de huidige aanpak van fietsparkeren in Zuid, de financiën en de organisatie. Op basis van een probleemformulering zijn aanbevelingen en korte termijn maatregelen opgesteld.



## Beleidskader Amsterdam en stadsdeel Zuid

### Amsterdam

Het *Meerjarenplan Fiets 2012-2016* (MJP Fiets) bevat een hoofdstuk Fietsparkeren. Doel is het flink uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations en in de binnenstad. Maatwerk wordt gekozen voor het oplossen van fietsparkeerproblemen. In eerste instantie zoekt Amsterdam naar oplossingen op het maaiveld. Lukt dat niet dan komen andere voorzieningen in beeld, zoals het bouwen van open bovengrondse stallingen. In het MJP Fiets worden nieuwe stallingsnormen aangekondigd voor woningen, kantoren en voorzieningen. De centrale stad en de stadsdelen moeten een meerjarenaanpak voor drukke bestemmingen ontwikkelen.

Op dit moment wordt een nieuw MJP wordt voorbereid, o.a. door dataverzameling om de benodigde maatregelen en investeringen te kunnen benoemen.

In het *Kader Fietsparkeren* (gemeenteraad, september 2015) staan de belangrijkste uitgangspunten voor het fietsparkeerbeleid. Leidraad is om snel, kosteneffectief en eenduidig te zorgen voor voldoende beschikbare fietsparkeerplaatsen. Het Kader richt zich met name op het voorzien in voldoende capaciteit op straat en pas in tweede instantie inpandig. Er wordt een uniforme parkeerdruurbepaling ingesteld van zes weken voor het hele gebied binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ en van twee weken bij NS stations en zeer drukke binnenstedelijke bestemmingen (o.a. Leidseplein). Er wordt gestreefd naar één herkenbaar en aantrekkelijk aanbod van inpandige fietsstallingen: het 'fietspuntconcept' voor alle bestaande en geplande afsluitbare openbare fietsstallingen.

- Het Kader gaat er vanuit dat de stadsdeelsubsidieregelingen 'vooralsnog' worden gecontinueerd. Wel dienen de regelingen op korte termijn op effectiviteit te worden onderzocht.
- De nota 'Fietsparkeernormen' is in voorbereiding. Die gaat over de juridische mogelijkheden om voldoende fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen en bij verbouw/functiewijziging te borgen.
- Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor realisatie, beheer en exploitatie van fietsparkeervoorzieningen buiten de omgeving van NS-stations binnen de stedelijke kaders.
- In een op te stellen Handboek Handhaving wordt een handhavingsstrategie voor de hele stad uitgewerkt, inclusief communicatiestrategie en –richtlijnen en uniforme werkinstructies.
- Er komt een Amsterdamse fietsmonitor waarin alle informatie over parkeerdruk, hinder, waardering et cetera wordt bijgehouden.

Het Kader is geen investeringsprogramma en bevat geen exploitatiebegroting. De financiële vertaling naar de begrotingen van stad en stadsdelen volgt in een nog op te stellen financiële doorrekening van de investeringsbedragen en de structurele kosten (exploitatie, beheer en onderhoud, handhaving, zijnde de EHBO-kosten).

Verkeer en Openbare Ruimte inventariseert alle bestaande en binnen vijf jaar te bouwen stallingen. Hierbij worden de EHBO-kosten aangegeven: wat al gedekt is of al formeel besloten maar nog niet verwerkt en wat er dan nog resteert om te dekken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen wat onder de bevoegdheid van stad of stadsdeel valt, wetende dat er tegenwoordig nog maar een gemeentebegroting is. Bij de inventarisatie hoort een indicatie van wat derden (Stadsregio Amsterdam, NS) mogelijk bijdragen. Dat maakt inzichtelijk waar we het over hebben en hoeveel geld in welk jaar nog gevonden moet worden in de gemeentebegroting.

Daarnaast denkt de Verkeer en Openbare Ruimte, samen met de stadsdelen, na hoe Amsterdam de exploitatie van deze stallingen het beste organisatorisch kan regelen.

## Stadsdeel Zuid

Zuid werkt nog steeds vanuit het Plan van Aanpak fietsparkeren uit 2012 . Daarin staat de volgende visie centraal:

*"(...) Acties gericht op fietsparkeren mogen niet in de weg staan van een hoog fietsgebruik. Er zijn echter plekken waar de geparkeerde fiets voor hinder en overlastsituaties zorgt. De aanpak van fietsparkeren is vooral gericht op deze locaties. Dit zijn met name situaties waarin bewoners niet veilig kunnen parkeren of waar door het parkeergedrag andere weggebruikers worden gehinderd in het gebruik van de openbare ruimte".*

Hieraan zijn de volgende acties gekoppeld:

- *De subsidieregeling in pandige buurtstallingen wordt voortgezet*
- *Buurtfietsenstallingen promoten via de website stadsdeel en de stadsdeelkrant*
- *Actief zoeken naar aanvullende buurtstallinglocaties in de Oude Pijp.*
- *Haalbaarheidsonderzoek (onbewaakte) in pandige bezoekersstalling Eerste Jan van der Heijdenstraat (afgerond en gerealiseerd)*
- *Communicatiecampagne over mogelijkheid afgifte oude fiets aan Afvalpunten of grof vuil (is inmiddels stedelijk geregeld)*
- *Pilot makkelijker afgeven oude fietsen door bewoners (is inmiddels stedelijk geregeld)*
- *Streven naar aanpassing APV m.b.t. parkeerdurbeperking*
- *Extra handhavinginzet op wrakken en weesfietsen*
- *Bewustwordingscampagne over consequenties voor andere weggebruikers bij het hinderlijk parkeren op de stoep*
- *In ruimtelijke plannen fietsparkeren zwaarwegende aandacht geven.*





## Overige informatie

### Welke informatie over fietsparkeren in Zuid is beschikbaar?

In de Oude Pijp en een deel van de Nieuwe Pijp heeft Goudappel Coffeng in 2014 in opdracht van stadsdeel Zuid de fietsparkeerdruk gemeten. Daartoe is op meerdere momenten het aantal gestalde fietsen geteld. Onderscheid is gemaakt tussen onbruikbare fietsen, verlaten fietsen (wrakken) en bruikbare fietsen. Tevens is de wijze van stalling geregistreerd en is onderscheid gemaakt tussen fietsen, bakfietsen, brommers/scooters, motoren en scootmobielen. Speciale aandacht is er voor winkel- en horecagebieden. De gemeten fietsparkeerdruk van bruikbare fietsen varieert van 154% tot 180% ('s nachts).

Het stadsdeel monitort de fietsparkeerdruk momenteel niet. Wel hebben zowel bewoners als het stadsdeel tellingen uitgevoerd in de Frans Halsbuurt. Op basis van tellingen in de nacht is vastgesteld dat er in deze buurt 2500 fietsen van bewoners geparkeerd staan. Daar bovenop komen nog fietsen van bezoekers.

In opdracht van project 'Rode Loper' heeft Ligtermoet en Partners in 2013 in beeld gebracht wat het ruimtebeslag is als alle fietsen rond de Ferdinand Bolstraat op straat geparkeerd zouden worden, inclusief de fietsen van Noord/Zuidlijn reizigers. Hierbij is een nieuwe prognose gemaakt van het aantal reizigers dat op de fiets naar station De Pijp komt om met de Noord/Zuidlijn verder te reizen. Dit onderzoek heeft geleid tot het besluit van de gemeenteraad om inpandige stallingsruimte voor 1000-1400 fietsen te zoeken.

### Welke buurt- en andere stallingen zijn er en wie beheert ze?

In stadsdeel Zuid zijn 43 buurtstallingen, waarvan vijf in de Oude Pijp en negen in de Nieuwe Pijp. Deze worden beheerd door particulieren of een particuliere organisatie.

In 2014 hebben de stallinghouders een opgave gegeven van hun bezettingsgraad. De informatie is niet geheel betrouwbaar, maar globaal is de bezettingsgraad in het hele stadsdeel 65%, in de Oude Pijp 81% en in de Nieuwe Pijp 61%. Er is geen regulier contact tussen de stallingbeheerders en het stadsdeel.

### Subsidieregeling buurtfietsenstallingen stadsdeel Zuid

De subsidieregeling is bedoeld voor de aanleg en exploitatie van nieuwe, of het gebruiksvriendelijker maken en exploiteren van bestaande buurtfietsenstallingen. Deze stallingen dienen minimaal een capaciteit van 50 fietsen te hebben en moeten na het verlenen van de subsidie nog minimaal vijf jaar worden geëxploiteerd.

Uitgangspunt is dat reguliere kosten (huur, verzekeringen, elektra et cetera) gedekt worden uit de opbrengsten (stallingsgelden). Als dat niet het geval is kan een exploitatiesubsidie worden verleend. Ook kan ervoor gekozen worden subsidie te verlenen voor een stalling in een buurt waar het aantal fietsen op straat extreem hoog is.

Op twee stallingen na worden alleen aanleg- en verbetersubsidies gegeven. De stallingen bij de Sweelinckpassage (€ 1900,- per jaar voor 120 fietsen) en die bij het Gerard Douplein ontvangen een exploitatiesubsidie. Gemiddeld bedraagt de subsidie bij verbouwing ca. € 50.000,- per stalling.

Regulier betalen abonneerders max. € 12,- per maand of € 120,- per jaar voor één stallingslocatie. Dit is veel meer dan de € 55,- per jaar voor een abonnement op het Fietspunt waarvoor je je fiets in alle Fietspunten kunt stallen. Veel mensen, vooral gezinnen, vinden buurtstallingen te duur. In een Fietspunt heb je echter geen eigen plek en geen garantie op een plek.



Bij de subsidieregeling hoort geen programma van eisen. Ook zijn er geen criteria voor sober en doelmatig. Wel worden er suggesties gedaan waarvoor het geld ingezet kan worden. Daarbij zitten geen bouwkundige kosten, terwijl die soms wel moeten worden gemaakt.

Er is geen maximum gesteld aan het subsidiebedrag per stalling of per fiets, noch worden er eisen gesteld aan de bezettingsgraad. De stallinghouder die de subsidie heeft verkregen is vrij de stalling te verkopen zonder het stadsdeel daarover te informeren. Als binnen vijf jaar de stalling wordt stopgezet, dient de subsidie terugbetaald te worden. De subsidieregeling wordt op dit moment geëvalueerd.

Een buurtstalling kan alleen rendabel worden geëxploiteerd als de huur van het opstal laag is. Goedkope ruimtes zijn echter schaars. Bovendien kan een grote opknopbeurt aanleiding zijn de huur te verhogen. Met name in De Pijp is het risico dat door de hoge huren buurtstallingen zonder exploitatiesubsidie niet of nauwelijks rendabel geëxploiteerd kunnen worden.

Stadsdeel Zuid zoekt niet actief naar mogelijkheden het aantal buurtstallingen uit te breiden. Wel wordt gereageerd op verzoeken van derden. De Baron Advies, Beheer & Exploitatie BV heeft, middels een matching fee van € 100,- per te realiseren stallingsplek, per 1 augustus 2014 opdracht gekregen om nieuwe buurtfietsenstallingen in De Pijp te vinden.

## Lopende projecten

### Initiatieven rond de Noord/Zuidlijn

Er zijn bij station De Pijp 1000 inpandige plekken nodig. De gemeenteraad heeft gevraagd om onderzoek naar 400 extra plekken. Er wordt gewerkt aan twee of drie inpandige stallingen bij het station. Deze stallingen worden Fietspunten, gefinancierd uit het Programma Fiets en door de Stadsregio Amsterdam. Stadsdeel Zuid wordt verantwoordelijk voor exploitatie en beheer. Daar is geld voor opgenomen in de begroting 2015, maar niet in de begrotingen voor de jaren daarna. Wethouder Litjens heeft zich hiervoor verantwoordelijk gesteld. Daarnaast komen er op het maaiveld van de Ferdinand Bolstraat zo'n 600 fietsparkeerplaatsen bij.



### Stalling Gerard Douplein

Stalling Gerard Douplein is bijzonder omdat het stadsdeel de huur betaalt en de ruimte opgeknapt heeft. De exploitant, SWA, ontvangt de gelden van de stallingen en loopt feitelijk geen risico. Daardoor bestaat er nauwelijks motivatie om te sturen op meer efficiency en een hogere bezettingsgraad. Stadsdeel en SWA hebben bij het aangaan van het beheercontract afgesproken dat SWA mensen zal opleiden, de stalling zal bewaken en reparaties zal uitvoeren. Gebleken is dat SWA zich niet aan deze afspraak heeft gehouden.

Het stadsdeel heeft per 1 juli 2015 een nieuw huurcontract met de nieuwe eigenaar gesloten. Het contract heeft een looptijd van vijf jaar en vijf maanden en de huur bedraagt € 70.000,- per jaar. Hiermee is het fietsparkeerprobleem op het Gerard Douplein verminderd. Voorlopig blijft SWA beheerder, tot een alternatief is gevonden. Met SWA is een bruikleenovereenkomst om niet gesloten die op termijn kan worden opgezegd.

In het nieuwe huurcontract met de eigenaar is vastgelegd dat de gemeente de ruimte ook mag gebruiken voor andere activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zoals een winkel of horeca. Daarom gaat het stadsdeel nu op zoek naar een alternatieve locatie om de fietsen te stallen.

### Marie Heinekenplein

In 2016 wordt groot onderhoud uitgevoerd op het Marie Heinekenplein. Samen met de bewoners en ondernemers aan het plein is hiervoor een plan gemaakt. In het voorlopig ontwerp zijn 300 vaste fietsparkeerplaatsen en 150 voor de piekmomenten opgenomen. Het Voorlopig Ontwerp is op 6 oktober in de commissie Leefomgeving en Economie besproken.

Verkeer & Openbare Ruimte levert vanuit het Programma Fiets een bijdrage aan de kosten voor aanleg van de fietsparkeerplaatsen.

### Weekendstalling/ Eerste van der Helststraat

Er komt een 'pop up' weekendstalling op de Albert Cuypstraat bij de Eerste van der Helststraat, 's nachts in het weekend. Ook zal in 2016 een flink aantal extra fietsparkeerplaatsen gemaakt worden aan de westkant van het Sarphatipark, in het verlengde van de Eerste van der Helststraat.

### Parkeergarage Boerenwetering

In de Boerenweteringgarage komen 60 fietsparkeerplaatsen voor buurtbewoners. Het stadsdeel onderzoekt of dit aantal kan worden uitgebreid.



## Financieel

Bij de programmabegroting 2014 is motie Mo80-PB-2013 aangenomen waarin de stadsdeelraad het dagelijks bestuur vraagt om een bestemmingsreserve in te stellen voor het realiseren van in pandige en/of ondergrondse fietsparkeervoorzieningen.

Verder is bij de behandeling van de programmabegroting 2014 amendement A053"-PB-2013 aangenomen waarin eenmalig € 400.000,- is vrijgemaakt uit de reservering nieuw beleid bestuurscommissie voor extra fietsparkeervoorzieningen rondom de Ferdinand Bolstraat. Dit bedrag is opgenomen in de Bestemmingsreserve Fietsenstallingen

Inmiddels is er in 2015 in de Bestemmingsreserve fietsenstallingen € 1,4 miljoen beschikbaar. Deze bestemmingsreserve wordt in 2016 aangevuld met € 505.000, en in de volgende jaren elk jaar met € 500.000.

Daarnaast is er in 2015 in het Stadsdeelparkeerfonds € 811.557,- budget beschikbaar voor fietsvoorzieningen. In 2016 worden de budgetten voor fietsvoorzieningen aangevuld met € 502.000,-. De jaren erna wordt voor fietsenstallingen rond station De Pijp jaarlijks € 176.000 begroot.

Zie ook het financiële overzicht in de bijlage.

## Probleemanalyse

Stadsdeel Zuid gebruikt het Plan van Aanpak fietsparkeren 2012 om meer fietsparkeerplaatsen te maken. Ook worden er ad hoc maatregelen genomen. Er wordt beperkt actief gestuurd op het realiseren van meer inpandige fietsparkeerplaatsen.

Zuid heeft de subsidieregeling Fietsparkeren. Deze regeling wordt voornamelijk toegepast als er van buiten een verzoek komt voor een bijdrage.

Het stadsdeel is vooral actief in het bijplaatsen van fietsenrekken of nietjes (vaak op verzoek van bewoners), het beperken van de parkeerduur van fietsen en het verwijderen van wrakken en weesfietsen.

Deze aanpak was de afgelopen jaren succesvol. Er zijn veel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in de beperkte openbare ruimte. Op plekken als het Zuidplein zijn afspraken gemaakt over handhaving. Tegelijkertijd blijft de fietsparkeerdruk onverminderd hoog. Het Kader Fietsparkeren stelt dat de fiets cruciaal is voor het leefbaar en bereikbaar houden van de stad. Het gebruik van de fiets is de afgelopen twintig jaar sterk gegroeid tot 50% van alle verplaatsingen binnen de ring. Voortzetting van deze groei wordt gestimuleerd. De toename van het fietsgebruik in Amsterdam is de laatste jaren zo groot dat het bijna onmogelijk is gelijke tred te houden met fietsparkeeroplossingen. Dit probleem doet zich niet alleen voor in Zuid, maar in grote delen van Amsterdam.



In Zuid doet de fietsparkeerproblematiek zich vooral voor in de Oude Pijp. Hier zijn overdag, 's avonds en 's nachts veel bezoekers: Amsterdammers en toeristen. Komen ze met de fiets, dan parkeren ze die bij gebrek aan voorzieningen vaak lukraak op straat. Anderen komen lopend of met het openbaar vervoer. Voor hen zijn de fietsen op de voetpaden hinderlijk.

Deze ontwikkeling doet zich ook voor in andere delen van de stad waar de afgelopen jaren feitelijk een centrummilieu is ontstaan. Deze problematiek komt bovenop de parkeerdruk die er al is door

geparkeerde fietsen van bewoners. Door de aard van de bebouwing heeft vrijwel niemand een eigen inpandige (fietsen)berging en stallen de meeste mensen hun fiets los op straat, tegen bomen of straatmeubilair of in rekken.

Stadsdeel Zuid heeft in 2015 en 2016 grote bedragen voor fietsparkeren op de begroting gereserveerd. Voor de besteding hiervan bestaat slechts beperkt een concreet plan.

Op stedelijk niveau is het oplossen van problemen met fietsparkeren onvoldoende geregeld. In feite ligt de taak volledig bij de stadsdelen, met uitzondering van locaties bij NS stations. Er zijn in de stadsdelen echter veel meer locaties met een vergelijkbare problematiek dan bij stations. De oplossing hiervan vraagt meer sturing door en betrokkenheid van Verkeer en Openbare Ruimte. Niet alleen financieel, maar ook door het aandragen van instrumenten en capaciteit.



## Conclusies en aanpak

De huidige aanpak werkt maar lijkt onvoldoende om de snel groeiende fietsparkeerproblematiek het hoofd te bieden. Het is zaak om dit creatiever, onconventioneler en professioneler aan te pakken, gezamenlijk met de centrale stad en andere stadsdelen. Zeker in die gebieden die feitelijk een centrummilieu hebben, zoals de Oude Pijp. Het fietsparkeren maakt een ontwikkeling door die vergelijkbaar is met die van het autoparkeren: van gratis op straat, via betaald op straat naar betaald in een garage. Het oplossen van het fietsparkeren zal zijn eigen dynamiek kennen, met oplossingen die anders zijn. Maar als fietsparkeercapaciteit schaars is en niet op te lossen met de huidige strategie ontstaan mogelijkheden voor onconventionele oplossingen.

Nieuw beleid moet leiden tot nieuwe maatregelen en oplossingen die passen bij de kwantitatieve en kwalitatieve vraag van nu. Daarvoor moeten nieuwe vormen van fietsparkeren worden bedacht en nieuwe manieren om die te realiseren. Creativiteit en de bereidheid om geld anders in te zetten is nodig. Stel een denktank fietsparkeren in met vernieuwende oplossingen als ruime opdracht. Betrek daar ook vooral mensen van buiten de gemeentelijke organisatie bij. Geef een gevolg aan het in 2014 georganiseerde Fietslab waarin mensen van binnen en buiten de gemeente creatieve, innovatieve oplossingen hebben uitgewerkt waarvan een aantal is uitgevoerd als pilot.

De gemeente moet op stedelijk niveau een visie op fietsparkeren ontwikkelen met voldoende concrete maatregelen en budget om die uit te voeren. Het opstellen van de visie moet gebeuren en voornamelijk gericht zijn op het oplossen van de problematiek in de gebieden met de hoogste parkeerdruk. De stedelijke visie kan onderdeel zijn van het nieuw op te stellen Meerjarenplan Fiets. Voorgesteld wordt dat stadsdeel Zuid in de tussentijd doorwerkt op basis van het huidige Plan van Aanpak met maatregelen voor de korte termijn en 'quick wins'.

### Stedelijke visie

Een aanzet van wat in de stedelijke visie aan de orde moet komen:

- Visie op fietsparkeren; in de openbare ruimte en inpandig. Neem daarbij in acht hoe fietsparkeren op straat wordt opgelost (rekken en vakken) zonder dat het de leefbaarheid te veel aantast. Aanpak differentiëren naar verschillende gebieden met verschillende problemen.
- Visie op de verschillende vormen van fietsparkeren op straat gekoppeld aan soorten locaties (winkels, woningen, etc.). Maak een onderverdeling naar kort, middellang, lang en zeer lang parkeren en het comfort dat daarbij hoort.
- Visie op geboden, verboden, coachen en handhaven.
- Visie op de mate waarin Amsterdam actief wil handelen om de doelen te bereiken.
- Visie op de rol van buurtstallingen bij het oplossen van het fietsparkeerprobleem.
- Visie op de mate waarin Amsterdam financieel moet participeren in het opzetten en exploiteren van buurtstallingen.<sup>1</sup> Dit kan voortvloeien uit de evaluatie buurtstallingen waar Verkeer & Openbare Ruimte mee is gestart
- Visie op de organisatie binnen Amsterdam van de aanpak van het fietsparkeerprobleem
- Programmamanager Fietsparkeren aanstellen. Hierbij dient de rolverdeling tussen centrale stad en stadsdelen ter discussie te worden gesteld. De rol van het gebiedsmanagement en het opnemen van fietsparkeren in de gebiedsagenda's kan hierbij betrokken worden.

---

<sup>1</sup> De geschiedenis van de stalling Gerard Douplein maakt duidelijk dat ruimtes in de populaire Oude Pijp, waar juist de parkeerdruk het hoogst is, een prijs hebben. Verwacht kan worden dat enkel het verstrekken van een opknapsubsidie vaker niet voldoende is en dat de gemeente vaker zal moeten bijdragen in de exploitatie. In de begroting moet daar rekening mee gehouden worden. Onderzocht kan worden of het in sommige gevallen niet rendabeler is een ruimte aan te kopen. Er moet ook worden nagedacht over het gebruiken van het bestemmingsplan als instrument om de waarde van de plint op bepaalde locaties laag te houden door die te bestemmen als fietsenstalling.

## Nieuw Meerjarenplan Fiets

De visie vormt de basis voor het onderdeel Fietsparkeren in het nieuwe Meerjarenplan Fiets:

- Opstellen van een fietsparkeerbalans: norm voor aantal fietsen per woning, parkeerbehoefte, mate waarin daar algemeen in moet worden voorzien in de eigen woning (verschilt per woning en per buurt), op straat en in een buurtstalling.
- Monitoren van fietsparkeren op straat. Er komt een fietsparkeermonitor die in 2016 operationeel moet zijn.
- Op elkaar afstemmen van het prijsniveau van Fietspunten en buurtstallingen.
- Maak een investeringsplan fietsparkeren.
- Streef naar één herkenbaar en aantrekkelijk aanbod voor alle inpandige fietsenstallingen: het 'fietspuntconcept' voor alle bestaande en geplande afsluitbare openbare fietsenstallingen. Onderzoek, mede op basis van de evaluatie buurtstallingen, hoe ook de buurtstallingen hierbij kunnen worden betrokken.
- Evalueer subsidieregelingen buurtstallingen en stel een stedelijke subsidieregeling op<sup>2</sup>.
- Bewaak de uitvoering van de subsidieregeling en neem dit mee in de evaluatie.
- Ontwikkel een stedelijk concept voor buurtstallingen: logo, uitstraling, zichtbaarheid, toegankelijkheid, kosten, mobiele applicatie met locaties en bezettingsgraad. Maak fietsenstallingen 'trendy'.
- Meer inzet op onderzoek naar manieren om stallingen toegankelijk te maken met een geautomatiseerd systeem zodat een beheerder niet nodig is. Voor de stallingen bij stations wordt hier aan gewerkt.
- Denk na over een systeem waarmee fietsparkeerplaatsen in een buurtstalling ook door dagstallers gebruikt kunnen worden (bijvoorbeeld een persoonlijk abonnement geldig in de hele stad), met een maximaal aantal voor bezoekers beschikbare plekken op bepaalde tijden van de dag.
- Ontwikkel nieuwe exploitatiemodellen voor (buurt)stallingen, waardoor inpandige stallingen ook kunnen worden gerealiseerd in gebieden met hoge m<sup>2</sup> prijzen. Hiermee ook andere partijen interesseren in het investeren in fietsenstallingen.
- Zet tijdelijk mobiele stallingen neer op drukke plekken (uitgaansgebieden, festivals et cetera), vergelijkbaar met het plaatsen van plaskruizen. Met 'pop up-stallingen' wordt inmiddels geëxperimenteerd: de verlichte fietsvakken in het centrum zijn 'pop-up stalling' en een van de pilots uit het Fietslab.

---

<sup>2</sup> Een goed overzicht van de resultaten van de subsidieregeling van stadsdeel Zuid ontbreekt. Een onderzoek naar de hoogte en het rendement van de subsidie wordt aanbevolen: kosten per plek, rentabiliteit, aantal plekken, bezettingsgraad, beheer en onderhoud, huurhoogte stalling, bekendheid van de stalling in de buurt, zichtbaarheid van de stallingen, veiligheid, sociale veiligheid, uitstraling, vormgeving, etc. Vervolgens kunnen hier regels aan worden verbonden. Op stedelijk niveau wordt zo'n evaluatie nu opgezet.



## Korte termijnacties

Het stadsdeel kan het beleid uitvoeren en -op korte termijn- doorgaan met de huidige aanpak met een aantal 'quick wins':

- We anticiperen op de toename van elektrische fietsen: deze zijn kwetsbaar en duur. Mensen zullen ze inpandig willen stallen en daar geld voor over hebben. Attendeer bewoners op de buurtstallingen en zorg daar voor een oplaadmogelijkheid.
- We onderzoeken hoe de capaciteit in de Boerenweteringgarage kan worden vergroot.
- We maken een bestedingsplan voor de in 2015 en 2016 beschikbare budgetten.
- We houden structureel bij hoeveel fietsparkeerplaatsen worden gecreëerd in rekken, in stallingen en in fietsparkeervakken.
- We voeren het Plan van Aanpak fietsparkeren uit op basis van de specifieke behoeften per deelgebied: Oude Pijp, Museumkwartier, Zuidas, rond scholen et cetera.
- We gaan veel actiever aan de slag om het aantal (rendabele) buurtstallingen uit te breiden. Door samenwerking met professionals in de stallingwereld verenigen we onze krachten waardoor het beleid effectiever kan worden uitgevoerd.
- We onderzoeken of een aantal opslagplaatsen van marktkoopliden gezamenlijk gebruikt kan worden, zodat er ruimtes leeg komen om fietsen te stallen. De indruk bestaat dat in de Oude Pijp veel opslagruimtes niet meer of niet efficiënt gebruikt worden. Daar zien we een kans om meer inpandige stallingen te maken. Misschien kan een deel van de opslagruimtes worden opgeheven als marktkoopliden vaker toestemming krijgen na marktijden een wagen op de Albert Cuypstraat te laten staan. Hierover gaan we in gesprek met de marktmeester en de kramenverhuurder. Zij hebben ook belang bij het oplossen van de fietsparkeerproblematiek.
- Ook gaan we praten met de winkelstraatmanagers Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat, Ceintuurbaan en Albert Cuypstraat.
- We nemen het initiatief om op ambtelijk en bestuurlijk niveau de aanpak van het fietsparkeerprobleem te verbreden. We zoeken intensiever contact met andere stadsdelen met een vergelijkbare problematiek.
- We maken een goede analyse van het fietsparkeervraagstuk in Zuid en combineren dat met een goede analyse van de buurtstallingen en onderzoek naar de stallingsbehoefte van bewoners en bezoekers. Het resultaat hiervan kan ook weer gebruikt worden als input voor het nieuwe Meerjarenplan Fiets.

## Quick Wins

Op korte termijn wordt ingezet op snelle (onconventionele) oplossingen in gebieden met de grootste problematiek, zoals:

- Pop up-stallingen in het weekend 's nachts en tijdens evenementen en markttijden. We experimenteren met diverse varianten, zoals de verlichte fietsvakken in het Centrum, en leren van andere stadsdelen en gemeenten en gebruiken de landelijke kennis en ervaring van de Fietsersbond.
- Handhaven intensiveren: verwijder continu foutgeparkeerde of verwaarloosde fietsen, wrakken en ongebruikte fietsen.
- Voorzieningen maken voor alle soorten fietsen, dus ook voor fietsen met brede banden en kratfietsen, zodat deze niet buiten de voorzieningen worden geparkeerd. Hierbij worden innovatieve voorzieningen onderzocht, in samenwerking met bewoners.



In 2015 wordt voorgesteld geld te reserveren voor de volgende quick wins:

Quick Win	Budget	Dekking
Realisatie fietsenparkeren Marie Heinekenplein	€ 50.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (A009-2014)
Pop up-stallingen in weekend, bij Albert Cuypmarkt overdag en bij evenementen	€ 50.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (A009-2014)
Extra inzet voor verwijdering weesfietsen en onbruikbare fietsen	€ 100.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (A009-2014)
Bijplaatsen extra fietsenrekken, o.a. kratfietsen	€ 50.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (A009-2014)
Invoeren slimme, innovatieve oplossingen fietsparkeren, in overleg met bewoners	€ 25.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (MJP Fiets)
Inventarisatie beschikbare en bruikbare ruimtes in de Oude Pijp	€ 10.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (A009-2014)
Realisatie 3 extra buurtstallingen in de Oude Pijp	€ 150.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (MJP Fiets)
Inzet projectmanager fietsparkeren	€ 100.000	Bestemmingsreserve Fietsenstallingen
Huur Gerard Doustalling	€ 35.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (MJP Fiets)
Onderzoek Gemeentelijk Vastgoed	€ 20.000	Reserve SPF fietsvoorzieningen (MJP Fiets)
	<b>€ 590.000</b>	

## **Bijlagen**

Bijlage 1 : financiën stadsdeel Zuid

Bijlage 2: instelling bestemmingsreserve fiets

Bijlage 3: Subsidieregelingen buurtfietsenstallingen stadsdeel Zuid

<b>Reserve Fietsvoorzieningen in SPF</b>	Begroting 2015 na NJN	Begroting 2016	Mutatie 2016	Begroting 2016 nieuw	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Totaal</b>	<b>811.557</b>	<b>250.000</b>	<b>252.000</b>	<b>502.000</b>	<b>176.000</b>	<b>176.000</b>	<b>176.000</b>
MJP Fiets 2012 - 2016	413.557	250.000		250.000			
Fietsparkeerruimte op straat en bevordering doorstroming (A009- 2014)	174.000		76.000	76.000			
Prioriteit Inpandige fietsenstallingen rondom Station De Pijp	224.000		176.000	176.000	176.000	176.000	176.000

<b>Bestemmingsreserve Fietsenstallingen (dekking SPF)</b>	Begroting 2015 na NJN	Begroting 2016	Mutatie 2016	Begroting 2016 nieuw	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Beginstand</b>	<b>760.164</b>	<b>1.313.265</b>		<b>1.313.265</b>	<b>1.345.265</b>	<b>1.845.265</b>	<b>2.345.265</b>
<b>toevoegingen</b>							
Storting reserve fietsenstallingen	500.000	500.000	5.000	505.000	500.000	500.000	500.000
Incidentele storting (G.Douplein en Eerste Jan van der Heijden)	28.500						
Fietsparkeervoorzieningen (A77-2013)	124.601						
<b>Totale dotatie</b>	<b>653.101</b>	<b>500.000</b>	<b>5.000</b>	<b>505.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>
<b>Onttrekkingen opgenomen in Begroting*</b>							
Inzet programmamanager fietsparkeren	-100.000						
Onttrekking 2016 (kosten diverse inpandige stallingen)		-473.000		-473.000			
Onttrekking 2017					0		
Onttrekking 2018						0	
Onttrekking 2019							0
<b>Totale onttrekking</b>	<b>-100.000</b>	<b>-473.000</b>	<b>0</b>	<b>-473.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Eindstand</b>	<b>1.313.265</b>	<b>1.340.265</b>		<b>1.345.265</b>	<b>1.845.265</b>	<b>2.345.265</b>	<b>2.845.265</b>

\*Niet alle te verwachten kosten zijn opgenomen in de Begroting  
N.B. De kolommen in geel zijn nog niet door de raad vastgesteld.  
Vaststelling van de NJN is geagendeerd op 25 november 2015.  
De mutaties voor 2016 moeten in het eerstvolgende begrotingsmoment  
worden aangeleverd.

Basisgegevens reserves en voorzieningen stadsdeel Zuid		
<b>Naam</b>	Bestemmingsreserve Fietsenstallingen	
<b>Periode</b>	Instellingsdatum Zuid:	19-02-2014
	Laatste bijstelling:	N.v.t.
	Einddatum:	Onbepaald
<b>Behoort bij programma('s)</b>	3. Verkeer en Infrastructuur	
<b>Doel(en)</b>	Het in stand houden en waar mogelijk vergroten van het aanbod aan buurt- en bestemmingsfietsenstallingen.	
<b>Ondergrens</b>	€0,-	
<b>Bovengrens</b>	Onbepaald.	
<b>Wijze van voeding</b>	Deze reserve wordt incidenteel gevoed met € 400.000 uit de reservering nieuw beleid bestuurscommissie. Daarnaast wordt de reserve aanvullend gevoed met € 200.000 uit het Stadsdeelparkeerfonds in 2014 en met ingang van 2015 wordt dit bedrag verhoogd tot een bedrag van € 500.000 structureel.	
<b>Wijze van onttrekking</b>	Bij raadsbesluit	
<b>Gerelateerde besluiten</b>	Bij de programmabegroting 2014 is een Motie aangenomen (Mo80-PB-2013) waarin de stadsdeelraad het dagelijks bestuur verzoekt om een voorstel te doen om een Bestemmingsreserve Inpandige Fietsparkeer Voorzieningen in te stellen voor het realiseren van inpandige en/of ondergrondse fietsparkeervoorzieningen. Verder is bij de behandeling van de programmabegroting 2014 amendement A053"-PB-2013 aangenomen waarin een eenmalig bedrag van € 400.000 is vrijgemaakt uit de reservering nieuw beleid bestuurscommissie om extra fietsparkeervoorzieningen rondom de Ferdinand Bolstraat te realiseren.	
<b>Nadere toelichting</b>	<p>In 2014 wordt de bestemmingsreserve fietsenstallingen <u>aanvullend</u> gevoed met € 200.000 uit het bedrag dat binnen het Stadsdeelparkeerfonds beschikbaar is voor subsidies aan buurtfietsenstallingen.</p> <p>De bestemmingsreserve fietsenstallingen zal met ingang van 2015 structureel gevoed worden uit het Stadsdeelparkeerfonds met € 500.000. In dit bedrag is de structurele subsidie buurtfietsenstallingen (waarvoor jaarlijks € 200.000 beschikbaar is) meegenomen. Deze subsidie is daarmee niet meer als aparte regel terug te vinden in het Stadsdeelparkeerfonds.</p>	

## **Bijlage: Subsidieregeling Buurfietsenstallingen Stadsdeel Zuid**

Het Dagelijkse Bestuur van Stadsdeel Zuid;  
Gelet op artikel 2 lid 2 van de algemene subsidieverordening Stadsdeel Zuid;  
Besluit:  
De navolgende Subsidieregeling Buurfietsenstallingen vast te stellen:

### *Artikel 1. Begripsomschrijvingen.*

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. het dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid;
- b. het stadsdeel: Stadsdeel Zuid;
- c. fietsplaats: een fietsparkeerplaats waar één fiets kan worden gestald;
- d. fietsenstalling: een in pandige buurfietsenstalling, bestemd voor het stallen van de fiets in de eigen woonomgeving.
- e. exploitant: de huurder of eigenaar van een ruimte, belast met het beheer en andere exploitatiewerkzaamheden van de fietsenstalling. Dit kan een natuurlijk persoon zijn of een rechtspersoon.

### *Artikel 2. Doel van de subsidie en subsidiabele activiteiten.*

1. Met deze regeling wordt beoogd het stimuleren van de aanleg van veilige en goed toegankelijke fietsenstallingen en het veilig, goed toegankelijk en gebruiksvriendelijk maken en behouden van bestaande fietsenstallingen.
2. Het stadsdeel biedt binnen de in deze regeling gestelde voorwaarden de mogelijkheid tot verstrekking van eenmalige subsidies ten behoeve van exploitatie en ten behoeve van investeringen aan exploitanten van fietsenstallingen in Stadsdeel Zuid.

### *Artikel 3. Subsidieverdeling.*

1. De subsidie wordt verstrekt op basis van volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
2. Indien het vastgestelde budget voor het betreffende jaar ontoereikend blijkt te zijn voor alle subsidieaanvragen, worden de laatst binnengekomen aanvragen doorgeschoven naar het volgende jaar.

### *Artikel 4. Eenmalige subsidie ten behoeve van investeringen.*

1. De eenmalige subsidie ten behoeve van investeringen is een subsidie die wordt uitgekeerd ten behoeve van investeringen die noodzakelijk zijn voor het (her)inrichten van een fietsenstalling.
2. Voor deze subsidie komen de volgende activiteiten in aanmerking:
  - a. het installeren van een geautomatiseerd slot en toebehoren;
  - b. het installeren van een inbraakbestendige deur;
  - c. het installeren van camerabeveiliging;
  - d. het plaatsen van fietsenrekken;
  - e. het aanbrengen van een adequate verlichting;
  - f. het schilderen van de binnenruimte van de fietsenstalling;
  - g. het ondersteunen van de aanvrager bij het indienen van zijn aanvraag en bij de uitvoering van de gesubsidieerde werkzaamheden;
  - h. het maken en verspreiden van reclamemateriaal ten behoeve van promotie van de fietsenstalling;
  - i. het aanbrengen van een oplaadpunt voor elektrische scooters.

### *Artikel 5. Eenmalige subsidie ten behoeve van exploitatie.*

1. Er kan voor een bepaalde tijd een eenmalige subsidie ten behoeve van exploitatie worden verstrekt aan de exploitant van de fietsenstalling indien de inkomsten niet kostendekkend zijn ten aanzien van de vaste lasten.
2. Onder vaste lasten wordt verstaan de huur, belastingen en heffingen, kosten voor gas en elektriciteit, en verzekeringen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van de fietsenstalling.
3. Er zijn drie typen subsidies ten behoeve van exploitatie te onderscheiden:



- a. de startsubsidie heeft ten doel aanloopverliezen te compenseren en kan maximaal voor de periode van één jaar worden verstrekt;
  - b. de overbruggingssubsidie heeft ten doel ondersteuning te bieden aan de fietsenstalling die tijdelijk niet of gedeeltelijk beschikbaar is of dreigt te zijn. De overbruggingssubsidie kan maximaal voor de periode van één jaar worden verstrekt;
  - c. de meerjarige subsidie heeft ten doel in bijzondere gevallen fietsenstallingen die structureel niet kostendekkend zijn voor een langere periode, doch met een maximum van vijf jaar, financieel te compenseren.
4. Het dagelijks bestuur kan van de in lid 3 gestelde termijnen afwijken.

#### Artikel 6. *Subsidiecriteria.*

1. Om in aanmerking te komen voor een subsidie dient de fietsenstalling aan de volgende voorwaarden te voldoen:
  - a. de fietsenstalling heeft een minimale capaciteit van 50 fietsparkeerplaatsen;
  - b. de abbonementhouder heeft door middel van een sleutel, tag of ander toegangsmiddel permanent toegang tot de fietsenstalling;
  - c. voor het gebruik van de fietsenstalling door abbonementhouders wordt een naar oordeel van het dagelijks bestuur redelijk tarief gevraagd;
  - d. de administratie van de fietsenstalling is op orde en de exploitant spant zich in achterstallige betalingen van abbonementhouders te innen;
  - e. de fietsenstalling wordt regelmatig schoongemaakt en verkeert in goede staat van onderhoud;
  - f. de exploitant spant zich in de fietsenstalling na verlening van de subsidie tenminste gedurende vijf jaar te exploiteren. Bij sluiting binnen vijf jaar zal een evenredig deel van de subsidie worden teruggevorderd;
  - g. de werkzaamheden in het kader van de subsidieaanvraag worden binnen een jaar na de datum van subsidieverlening afgerond.

#### Artikel 7. *In te dienen gegevens.*

1. Voor de aanvraag van een eenmalige subsidie ten behoeve van exploitatie worden de volgende documenten overlegd:
  - a. een afschrift van het huurcontract of een eigendomsbewijs;
  - b. een verklaring waaruit blijkt dat de verhuurder instemt met de werkzaamheden waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
  - c. een tekening op schaal 1:100 van de fietsenstalling;
  - d. een kopie van een recent bankafschrift van de subsidieaanvrager;
  - e. een exploitatieoverzicht van het voorgaande jaar inclusief eventuele neveninkomsten;
  - f. een begroting, betrekking hebbende op de te subsidiëren activiteiten;
  - g. gespecificeerde offertes van de te subsidiëren werkzaamheden;
  - h. minimaal 2 concurrerende offertes per activiteit waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
  - i. een exploitatieprognose voor de periode waarvoor een subsidie ten behoeve van exploitatie wordt aangevraagd, inclusief eventuele neveninkomsten;

#### Artikel 8. *Bevoorschotting.*

1. Aan de subsidieontvanger wordt een voorschot verleend van 80% van het in de beschikking tot subsidieverlening vermelde bedrag voor investeringskosten.
2. Alleen daadwerkelijk gemaakte en noodzakelijke kosten worden vergoed op basis van de ingezonden facturen.
3. Het subsidiebedrag wordt binnen acht weken na vaststelling van de subsidie betaald onder verrekening van het betaalde voorschot.

#### Artikel 9. *Inwerkingtreding.*

Deze subsidieregeling treedt in werking op de dag na bekendmaking.

#### Artikel 10. *Citeertitel.*

Deze regeling wordt aangehaald als "Subsidieregeling Buurtfietsenstallingen".