

**Proces lokatiekeuze  
stallingsvoorzieningen**

Amsterdam, januari 1996  
Van Dijk, Van Soomeren en Partners  
H. Bruinink

# Inhoudsopgave

	<b>Pagina:</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2 Mogelijkheden in lokatiekeuze</b>	<b>2</b>
<b>3 Aanbevelingen inzake lokatiekeuzeproces</b>	<b>8</b>
 <b>Bijlagen:</b>	
1 Geïnterviewde personen	10
2 Nieuwe ontwikkelingen beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen	11

# 1 Inleiding

In het kader van de uit te brengen Stallingswijzer bleek behoefte aan meer informatie over het proces dat gevolgd wordt inzake de lokatiekeuze bij een bewaakte stalling in het centrum en een buurtstalling in een woonbuurt. De adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) daarom verzocht betreffende informatie aan te leveren. Daarbij diende tevens informatie ingewonnen te worden over enkele interessante nieuwe ontwikkelingen op het onderdeel beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen.

Door middel van mondelinge en telefonische gesprekken met sleutelpersonen in diverse gemeenten<sup>1</sup> is getracht de benodigde informatie te achterhalen, en meer specifiek inzicht te krijgen in het lokatiekeuzeproces.

Aangezien de AVV de procesmatige kennis ten aanzien van lokatiekeuze niet alleen wil terugzien in de Stallingswijzer maar graag ook in een aparte rapportage, is besloten om een korte notitie op te stellen. Centraal in deze rapportage staat de vraag hoe het keuzeproces eruit ziet om op een bepaalde plek in het centrum of een woonbuurt een bewaakte stalling respectievelijk buurtstalling te realiseren.

De informatie over nieuwe ontwikkelingen op beheer en exploitatiegebied is zo veel mogelijk verwerkt in de Stallingswijzer, maar staat ook kort in bijlage 2 vermeld.

In het volgende hoofdstuk wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn met betrekking tot lokatiekeuze en, aan de hand van praktijkvoorbeelden, welk proces daarbij doorlopen wordt. Het laatste hoofdstuk geeft een aantal aanbevelingen die betrekking hebben op het lokatiekeuzeproces.

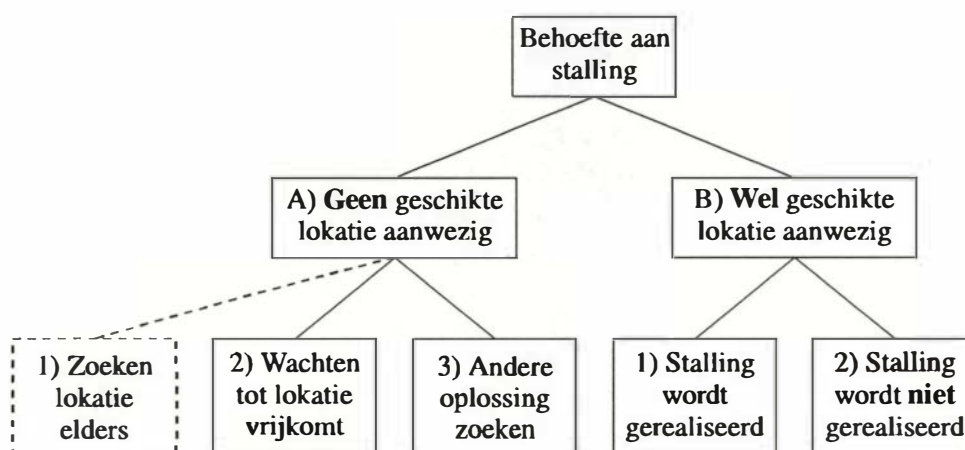
---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

## 2 Mogelijkheden in lokatiekeuze

Het proces met betrekking tot de lokatiekeuze van bewaakte stallingen en/of buurtstallingen laat zich beschrijven aan de hand van onderstaand schema, dat uitgaat van mogelijkheden in lokatiekeuze. In deze paragraaf worden de verschillende mogelijkheden besproken, waarbij in de meeste gevallen een praktijkvoorbeeld het proces of onderdelen van het proces verduidelijkt.

**Schema 1: Mogelijkheden in lokatiekeuze<sup>2</sup>**



Uitleg schema:

### **Behoefte aan stalling**

Uitgangspunt met betrekking tot de lokatiekeuze is dat er behoefte is aan een stalling of, en dat kan ook, er gewoon een stalling moet komen die uiteindelijk zijn eigen behoefte creëert. Met stalling wordt bedoeld hetzij een bewaakte stalling in het centrum hetzij een buurtstalling in een woonbuurt.

Nu kunnen zich twee situaties voordoen, namelijk in het gebied waar de stalling moet komen is geen geschikte lokatie voorhanden (A) of er is wel een geschikte lokatie aanwezig (B).

### **A Geen geschikte lokatie aanwezig**

In het geval er geen geschikte lokatie aanwezig is, zijn er drie mogelijkheden: er wordt gezocht naar een lokatie elders, er wordt gewacht tot een geschikte ruimte op de lokatie vrijkomt of er wordt een andere oplossing gezocht.

---

<sup>2</sup> Merk op in het schema dat het proces met betrekking tot de lokatiekeuze stopt op het moment dat de stalling daadwerkelijk wordt gerealiseerd. In de praktijk betekent dit derhalve op het moment dat de bouwvergunning wordt verleend.

### **A1 Zoeken lokatie elders**

Het zoeken naar een andere lokatie betekent dat een lokatie wordt gezocht buiten het gebied waar de stalling gepland was. In de praktijk betekent dit doorgaans dat de stalling dan minstens 200 meter van de oorspronkelijk geplande lokatie af komt te liggen. Hiermee wordt dan een situatie gecreëerd die verre van optimaal is, maar dat wordt voor lief genomen. Het belang van de komst van een stalling is in deze optie dermate groot dat de 'optimale' lokatie er - binnen redelijke grenzen natuurlijk - niet zo toe doet. Via te bedenken aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld goede bewegwijzering en/of prijsstelling, kan de 'slechte' ligging mogelijk worden gecompenseerd.

Het zoeken naar een andere lokatie is als beleidsstrategie de minste van allemaal en wordt voor zover bekend in Nederland (nog) niet toegepast<sup>3</sup>. Een praktijkvoorbeeld ontbreekt derhalve.

### **A2 Wachten tot lokatie vrijkomt**

Tot deze 'keuze' wordt overgegaan indien groot belang wordt gehecht aan een stalling in het aangewezen gebied. Zo'n gebied is voor het centrum vaak het eindpunt van een fietsaanvoerroute, en dan meestal waar een hoofdfietsroute overgaat in een voetgangersgebied. In vooroorlogse woonwijken is zo'n aangewezen gebied bijvoorbeeld het (geografische) midden van die straat of die paar straten waar de meeste fietsen van bewoners buiten gestald moeten worden.

In het centrum van onder andere Groningen, Breda, Utrecht wordt deze beleidsstrategie (noodgedwongen) toegepast. In alle drie de steden is men al jaren bezig om een stallingsruimte te vinden in een bepaald deel van het centrum. Voor Groningen is dat in de noord-oosthoek van het centrum, voor Breda ten noorden van het centrum en voor Utrecht in de buurt van het Neude.

Veel meer dan de vinger aan de pols houden door de betrokken beleidsafdeling en/of andere betrokken partijen, zoals Stichting Werkprojecten in Groningen, het parkeerbedrijf in Breda en stichting U-stal in Utrecht, houdt dit niet in. Het zoekproces wordt daarbij nogal eens gefrustreerd door gevallen waarin eindelijk eens een geschikte ruimte is vrijgekomen, maar die door het gemeentebestuur voorts zonder blikken en blozen worden vergeven aan voor de gemeente meer lucratieve bestemmingen, zoals horeca, winkels of kantoren. In Utrecht is op deze wijze een inpandige stalling op het Neude niet doorgegaan.

### **A3 Andere oplossing zoeken**

Indien het binnen de gewenste termijn niet lukt om een lokatie voor een stalling in het aangewezen gebied te vinden, dan kan als laatste gekozen worden om naar andere oplossingen uit te kijken. De praktijk wijst echter uit dat die oplossingen vaak minder fraai zijn. Zo verschijnen in de binnensteden op deze wijze nog meer fietsenrekken en -klemmen en wordt in woonwijken het concept fietstrommels uitgetoet.

In de Vogelenbuurt in Utrecht is voor deze beleidsstrategie gekozen, alhoewel de 'oplossing' in de vorm van de fietstrommel al van het begin af aan in beeld is geweest en derhalve niet uitsluitend als 'nood'oplossing voor het tekort aan geschikte

---

<sup>3</sup> Het is goed mogelijk dat in de (nabije) toekomst, wanneer de auto zoveel mogelijk uit het centrum is verdrongen en de fiets steeds meer prioriteit is gaan krijgen, deze beleidsstrategie toegepast zal gaan worden. Denkbaar is dat er dan meer geld beschikbaar zal zijn voor maatregelen om de relatief slechte ligging te compenseren, mits in totaal nog wel beduidend goedkoper dan het alternatief, namelijk een erg dure stalling op een toplokatie.

buurtstallingen<sup>4</sup> fungeert. Dat de fietstrommels in deze buurt daadwerkelijk van de grond zijn gekomen - ze zijn onder andere namelijk relatief duur, gaan ten koste van spaarzame autoparkeerplaatsen in de buurt en worden niet door iedereen mooi gevonden - kan wellicht voor een groot deel worden toegeschreven aan het feit dat er in de buurt sprake was van een landelijk voorbeeldproject Masterplan Fiets<sup>5</sup>.

Dit bracht namelijk de volgende voordelen met zich mee:

- politieke steun;
- voldoende financiële middelen en daarmee enige zekerheid over de realiseerbaarheid (project mocht eigenlijk niet mislukken);
- de aanwezigheid van een breed samengestelde projectgroep, met daarin vertegenwoordigers uit de buurt, gemeentelijke diensten, Rijkswaterstaat, de RPD en een onderzoek- en adviesbureau;
- de aanwezigheid van een projectleider;
- veel ruimte voor vooronderzoek alsmede behoeftepeiling en draagvlakverbreding onder met name de bewoners.

Dergelijke gunstige omstandigheden hebben het project in de Vogelenbuurt uiteindelijk tot een succes gemaakt. Dit heeft er inmiddels toe geleid dat ook in de Wittenvrouwenbuurt met fietsentrommels gewerkt zal gaan worden. Met betrekking tot de lokatie van de trommels wordt daar de volgende procedure toegepast:

1. informeren bewoners over het fietsenstallingennetwerk middels een duidelijke informatieblaadje, waarin een aanvraag is opgenomen voor een (plaats in een) fietsentrommel. Bewoners geven hierbij zelf de gewenste lokatie aan;
2. door bewoners gewenste lokatie toetsen op de aspecten geschiktheid lokatie (voldoende ruimte), (optimale) benutting trommel en stedenbouwkundige randvoorwaarden;
3. peilen of er ernstige bezwaren zijn bij bewoners tegen het plaatsen van een trommel in de straat;
4. afhankelijk van voorgaande punten al dan niet plaatsen van de trommel, in nauw overleg met gegadigden en omwonenden.

## **B Wel geschikte lokatie aanwezig**

Wanneer uiteindelijk een geschikte lokatie gevonden is, en dat kan direct het geval zijn of via een omweg zoals met name bij A2 en A3 het geval is, dan kunnen zich twee mogelijkheden voordoen, namelijk de stalling wordt daadwerkelijk gerealiseerd of de stalling wordt toch niet gerealiseerd.

### **B1 Stalling wordt gerealiseerd**

Deze mogelijkheid zien we natuurlijk het liefst als eindresultaat, maar dat wil niet zeggen dat de weg er naar toe altijd vlekkeloos verloopt. Wanneer uitgegaan wordt van twee uitersten, dan is daar de zeg maar eenvoudige realisatie en de moeizame realisatie.

Allereerst de **eenvoudige realisatie**. Het komt helaas nog te weinig voor, maar bewaakte stallingen in centra of buurtstallingen in buurten komen soms snel en probleemloos tot stand. Wanneer in dergelijke gevallen gekeken wordt naar ge-

---

4 Uit vooronderzoek in de buurt bleek zelfs, dat bewoners aangaven meer behoefte te hebben aan een fietstrommel dan aan een buurtstalling. Belangrijkste reden hiervoor was simpelweg de loopafstand; de fietstrommel zowat voor de deur of de buurtstalling op enige afstand (overigens niet meer dan 150 meter).

5 Bovendien is het fietsenstallingen-project in oktober 1991 geselecteerd als Voorbeeldplan in het kader van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, binnen het thema 'Openbare ruimte en mobiliteit'.

meenschappelijke factoren in het lokatiekeuzeproces, dan valt het volgende op:

- het stallingstekort in een gebied is dermate nijpend dat alle betrokkenen het belang van een stalling inzien;
- samenhangend met het voorgaande punt zijn er (met betrekking tot de lokatie) nauwelijks of geen belangentegenstellingen;
- er is politieke steun, niet alleen in woord, maar ook in financiële daad;
- er dient zich op het juiste moment een geschikte lokatie aan voor een stalling;
- in de lokatie zijn nauwelijks of geen andere gegadigden geïnteresseerd;
- er bestaat reeds duidelijkheid over de vorm van beheer van de stalling.

Als voorbeeld van een bewaakte stalling in het centrum die eenvoudig tot stand is gekomen kan de stalling vlak bij de bibliotheek in Breda worden genoemd. Deze bibliotheek annex muziekschool en concertzaaltje is destijds gebouwd zonder stallingsvoorziening<sup>6</sup>. Al gauw bleek de ruimte rond de bibliotheek overvol te staan met fietsen, wat door omwonenden, middenstanders, de gemeente en eigenlijk ook de bibliotheek uiteindelijk als onaanvaardbaar werd beschouwd. De gemeente in casu de afdeling ruimtelijke ordening is toen gaan zoeken naar een geschikte lokatie in de directe nabijheid van de bibliotheek. En wat gebeurt er? Er komt op het juiste moment een voormalig garagepand vrij binnen 50 meter van de bibliotheek. In het pand is verder geen enkele andere koper geïnteresseerd, zodat de gemeente het pand aankoopt, geschikt maakt als stalling en deze in beheer onderbrengt bij het Parkeerbedrijf.

Ten tweede de **moeizame realisatie** van stallingen. Hierbij zien we onder andere de hiervoor genoemde meenschappelijke factoren weer terugkomen, alleen dan in tegenovergestelde richting. De volgende factoren kunnen worden onderscheiden:

- het belang van überhaupt een stalling wordt niet door alle betrokken partijen ingezien;
- rondom de gekozen lokatie zijn belangentegenstellingen (dus iedereen ziet de noodzaak in van een stalling, maar niet iedereen kan zich vinden in de gekozen lokatie);
- er is politieke steun, maar meer in woord dan in daad;
- de strijd moet worden aangegaan met andere gegadigden voor de lokatie, waardoor onvermijdelijk tijdverlies optreedt;
- over het beheer van de stalling is nog geen duidelijkheid, met als gevolg onduidelijkheid over exploitatieberekeningen, daaraan gekoppelde subsidies c.q. subsidieaanvragen etc. en uiteindelijk de datum van oplevering;
- vertraging als gevolg van het in eerste instantie niet verlenen van een bouwvergunning.

Een voorbeeld van een bewaakte stalling die moeizaam tot stand komt is de Rijnspoorpleinstalling in Amsterdam, gelegen bij de metro van het Weesperplein. De stalling wordt gerealiseerd in een voormalige fiets- en voetgangerstunnel, die vanwege het niet doorgaan van een geplande fiets- en voetgangersverbinding alleen gebruikt werd als metrotoegang. Deze tunnel is begin 1991 afgesloten vanwege drugsoverlast en daarmee gepaard gaande bijverschijnselen. Begin 1993 werd door Stedelijk Beheer Amsterdam het plan opgevat om de tunnel als bewaakte fietsstalling annex winkel/werkplaats in gebruik te nemen met als tweeledig doel: het realiseren van een belangrijke maatregel uit het Verkeers- en Inrichtingsplan (het VIP) en het overzichtelijker en veiliger maken van de omgeving (door (toe)zicht

---

6 Het bestuur van de bibliotheek vond stallingsvoorzieningen een gemeentelijke aangelegenheid en voelde zich duidelijk niet geroepen om die in de bouw op te nemen.

vanuit de winkel/werkplaats). Al gauw werd duidelijk dat - gezien het ongewenste voorgebruik van de tunnel - voorzichtig met de lokatie moest worden omgegaan. Dit resulteerde in allerlei te nemen veiligheidsmaatregelen die de kosten per stallingsplaats enorm opdreven, waardoor de stalling politiek gevoelig kwam te liggen. De bewoners bleven zich echter keihard inzetten voor de stalling, omdat zij van mening waren dat er vanuit sociaal veiligheidsoogpunt iets op die lokatie moest gebeuren. Een goede oplossing bleek een stalling met een glazen uitbouw op maaiveldniveau, met daarin opgenomen fietswinkel/-werkplaats van waaruit toezicht gehouden kon worden op de openbare ruimte. Vervolgens diende het probleem zich aan van het vinden van een exploitant. Ook het bouwkundig geschikt maken van de stalling bleek lastiger dan gepland, vanwege vochtproblemen. Medio 1995 blijken beide problemen overwonnen en stelt het gemeentebestuur gelden ter beschikking voor realisering van de stalling, waarbij uitgegaan wordt dat de exploitatiekosten (mede door de winkel/werkplaats) naar verwachting kostendekkend zijn. Een inspraakavond voor bewoners leverde enthousiaste reacties op en de planning is nu dat medio 1996 met de bouw van de stalling wordt begonnen en dat deze drie maanden later geopend kan worden. Alleen de wethouder moet nog wel akkoord gaan met het plan en bestedingsvoorstel en .... de bouwvergunning moet nog worden aangevraagd!

## **B2 Stalling wordt niet gerealiseerd**

In het lokatiekeuzeproces bij stallingen moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid, dat een eenmaal gevonden geschikte lokatie voor de stalling geen garantie biedt dat de stalling er ook daadwerkelijk komt. In de aanloop naar de realisering van de stalling kunnen tal van factoren roet in het eten gooien. Hierbij gaat het in hoofdzaak om dezelfde factoren die ook staan vermeld onder B1 bij moeizame realisatie. Daaraan kan op deze plaats nog de volgende factor worden toegevoegd, overigens zonder daarmee dan volledig te willen zijn:

- als gevolg van een langdurig lokatie(keuze)proces veranderen omgevingsfactoren die het belang van de stalling ondermijnen.

Een voorbeeld van een bewaakte stalling op een 'geschikte' lokatie die niet is gerealiseerd, is de (tijdelijke c.q. demontabele) stalling op het Rokin in Amsterdam. In het kader van een convenant met het kernwinkelapparaat van de binnenstad is ooit afgesproken dat er een bewaakte fietsenstalling moet komen met een zogenaamd servicepunt, met daarin openbare toiletten, een telefoon, bagagekluizen, een verschoonruimte voor baby's etc.. De stalling is vervolgens, net als de stalling aan het Rhijnspoorplein, opgenomen als project in het VIP.

De lokatie op het Rokin is gekozen vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de Kalverstraat, de Dam en het Spui, de theaters in de Nes en het hoofdnet fietsroute over het Spui en de Langebrugsteeg. Bovendien is het een van de weinige lokaties waar nog plek is in de openbare ruimte, overigens wel ten koste van een aantal parkeerplaatsen.

Medio 1993 wordt een eerste ontwerp van een architect besproken met de wethouders Ruimtelijke Ordening (RO) en Verkeer, Beheer en Milieu (VBM). Eind 1993 wordt ingestemd met een artikel 17 procedure voor het realiseren van tijdelijke projecten. Op dat moment komen er bezwaren vanuit de dienst RO (dRO) tegen het ontwerp, omdat in het ontwerp meer 'bijzaken' opgenomen moesten worden<sup>7</sup>. De dRO kwam daarop met een eigen ontwerp, dat geen enkele overeenkomst meer

---

7 Deze bijzaken behelsden allerlei zaken in de omgeving, zoals bijvoorbeeld een gelijkrichter van het gemeentelijk energiebedrijf. Vreemd genoeg is in een vooroverleg tussen de architect en de dRO reeds over dergelijke bijzaken gesproken, maar toen heeft de dRO aangegeven daar zelf zorg voor te dragen.



vertoonde met het ontwerp van de architect en zelfs voorbij ging aan het door de dRO opgestelde Programma van Eisen. Omdat de Welstand in een eerste conceptadvies beide ontwerpen had afgewezen, is vervolgens getracht om de ontwerpen op elkaar af te stemmen. Dit mislukte echter doordat er een onvoldoende basis was om de verschillende inzichten te overbruggen. Aangezien de wethouders zich reeds positief hadden uitgelaten over het eerste ontwerp en om verdere vertraging te voorkomen, is door de dienst Stedelijk Beheer (dSB) - als eerst verantwoordelijke voor het fietsbeleid - besloten om de architect opdracht te geven voor het maken van een definitief ontwerp. Daarna is de procedure gestart voor de bouwvergunning en is door de fietscoördinator het beheer van de stalling uitgewerkt.

Medio 1994 wordt de bouwaanvraag ingediend. Omdat er tegen de bouwaanvraag bedenkingen zijn, volgt er naar aanleiding van die bedenkingen een hoorzitting.

Tijdens deze hoorzitting blijkt, dat er bezwaar wordt geuit tegen de plannen door:

- een reisbureau en een kantoor, die door de stalling onttrokken worden aan het zicht;
- de dRO vanuit stedenbouwkundig oogpunt;
- de schoonheidscommissie uit het oogpunt van welstand.

Ondanks deze bezwaren werd gedurende de hoorzitting toch duidelijk dat uiteindelijk een bouwvergunning verleend zou worden. De dSB is vervolgens opdracht gegeven te starten met de voorbereidende werkzaamheden.

Begin 1995 is het conceptadvies van de Hoorcommissie Bouwplannen over de (tijdelijke) bouwaanvraag aan B&W voorgelegd. Het advies luidde, in tegenstelling tot wat op de hoorzitting naar voren werd gebracht, dat er geen vrijstelling voor de stalling wordt gegeven en de bouwvergunning wordt geweigerd vanwege "de niet aangetoonde noodzaak van het realiseren van een fietsenstalling op dit moment en de gevolgen daarvan voor zijn omgeving". Dit besluit is gebaseerd op de volgende argumenten:

- er is niet aangetoond dat de stalling daadwerkelijk zal worden gebruikt;
- een in de nabijheid gelegen stalling wordt nauwelijks gebruikt;
- er zal zeker planschade geclaimd gaan worden door het reisbureau en het kantoor;
- tijdens de hoorzitting is nog een mogelijk alternatief naar voren gekomen in de vorm van een nabij de geplande lokatie gelegen (grote) kelder. Dit (goedkopere) alternatief is niet onderzocht.

De fietscoördinator heeft in een (schriftelijke) reactie aan de Hoorcommissie voorts nog getracht het negatieve advies om te buigen. Daarbij wees hij respectievelijk op:

- de situering, de verzoeken en getoonde belangstelling uit de directe omgeving ter rechtvaardiging van de stalling op de betreffende lokatie;
- het feit dat de nabijgelegen stalling pas drie maanden open is en hoofdzakelijk bedoeld is voor studenten;
- het niets bekend zijn over geclaimde of te claimen planschade;
- het niets bekend zijn over de kelderlokatie.

De reactie heeft echter niet het gewenste resultaat gehad; de bouwvergunning werd niet verleend.

### 3 Aanbevelingen inzake lokatiekeuzeproces

In het voorgaande hoofdstuk is naar voren gekomen, dat het proces dat in gemeenten gevolgd wordt bij de lokatiekeuze van bewaakte stallingen in het centrum en buurtstallingen in (vooroorlogse) woonbuurten niet eenduidig is en varieert van eenvoudig en snel tot behoorlijk complex en tijdrovend. In zo'n proces spelen diverse factoren een rol die het proces beïnvloeden, hetzij in positieve zin, hetzij in negatieve zin. Deze factoren vallen nagenoeg allemaal terug op twee cruciale elementen in het proces, namelijk draagvlak en tijd.

#### **Het creëren van draagvlak is erg belangrijk**

Uit de praktijkvoorbeelden blijkt dat als het belang van een stalling niet door 'alle' betrokken partijen wordt ingezien, een stalling in het centrum of woonbuurt niet of moeizaam tot stand komt. In dergelijke gevallen is er vaak ook sprake van belangtegenstellingen rondom de gekozen lokatie en blijkt de politiek er doorgaans niet warm voor te draaien. Het is dus zaak in het proces van lokatiekeuze zorg te dragen voor een zo breed mogelijk draagvlak. Een relatief eenvoudige stap in het creëren van draagvlak is, à la Utrecht, het oprichten van een (tijdelijke) projectgroep stallingen. Zo'n projectgroep, met daarin in ieder geval de plaatselijke fietscoördinator, een stedenbouwkundige en een vertegenwoordiger van de (toekomstige) beheerinstantie, kan zich dan bezig houden met het in kaart brengen van potentiële lokaties voor stallingen. In een later stadium, wanneer een van de potentiële lokaties dreigt vrij te komen, kunnen aan de projectgroep betrokkenen uit de directe omgeving (zoals bewoners en middenstanders) en eventuele specifiek betrokkenen (bijvoorbeeld een gemeentelijk elektriciteitsbedrijf vanwege de ondergrondse bekabeling) toegevoegd worden.

Het oprichten van een projectgroep is overigens weinig zinvol als de politiek niet meewerkt. Binnen de politiek moet er dus ook voldoende draagvlak zijn. Tegenwoordig zijn er slechts weinig politici die in het openbaar verkondigen dat de fiets in het algemeen en/of stallingen in het bijzonder niet belangrijk is. Maar dit is absoluut geen garantie dat er prioriteit aan gegeven wordt of geld voor beschikbaar is. Dit wordt beter wanneer in de gemeente een stallingsnota vastgesteld is. Daarin worden immers (onder andere) de goede voornemens gekoppeld aan geld.

#### **Het proces mag/moet niet eindeloos duren**

Uit de praktijk blijkt, dat het proces met betrekking tot de lokatiekeuze in veel gevallen opvallend lang duurt. Dit komt doordat bijvoorbeeld de strijd moet worden aangegaan met andere gegadigden voor de lokatie, het beheer van de stalling (alsmede de daarmee samenhangende subsidie) onduidelijk is en ontwerptekeningen nogal eens aangepast moeten worden alvorens een bouwvergunning wordt verleend. Een vervelende bijkomstigheid van een lang proces kan soms zijn, dat omgevingsfactoren veranderen waardoor de noodzaak van de stalling niet meer wordt ingezien of, wat minder erg, nog langer duurt<sup>8</sup>.

De vraag is nu hoe je er voor kunt zorgen dat het lokatiekeuzeproces niet te lang duurt. Daarvoor is een aantal mogelijkheden:

- het draagvlak voor fietsenstallingen vergroten. Hierbij kan worden verwezen naar hetgeen staat vermeld in voorgaande alinea onder het creëren van draag-

---

<sup>8</sup> Natuurlijk is het ook mogelijk dat veranderende omgevingsfactoren het proces kunnen versnellen. Zo zou bijvoorbeeld de opening van een warenhuis in de directe nabijheid er toe kunnen leiden, dat de fietsparkeerdruk in het gebied dermate groot wordt waardoor het belang van de stalling toeneemt.

vlak. Let wel dat het **creëren van draagvlak** vaak ook een zaak is van lange adem; indien eenmaal een breed draagvlak aanwezig is, dan werkt dat zonder meer gunstig door in het tijdsaspect rondom de lokatiekeuze<sup>9</sup>;

- niet vasthouden aan één lokatie wanneer het proces lang duurt of dreigt te duren, maar (blijven) uitzien naar alternatieven. In het Rokin-voorbeeld uit het vorige hoofdstuk had bijvoorbeeld gelijktijdig ingezet kunnen worden op een mogelijk alternatief dat zich aandiente, namelijk een kelderpand dat (vermoedelijk) vrij zou komen;
- niet gelijk het onderste uit de kan willen halen. Het realiseren van een stalling op een toplokatie is zo'n beetje het moeilijkste dat er is op het gebied van stallingsbeleid. Beter zou kunnen worden begonnen met het realiseren van stallingsvoorzieningen op lokaties in het centrum of de woonbuurt die wat minder gevoelig liggen. Bijkomend voordeel van deze strategie is dat tegelijkertijd aan verbreding van het draagvlak wordt gewerkt;
- afgaan op toeval. Een beetje flauw punt natuurlijk, want niet of nauwelijks te beïnvloeden, maar in de dagelijkse praktijk zeer reëel. In situaties waarin alle betrokkenen overtuigd zijn van het belang van een stalling en er voldoende (financiële) middelen voorhanden zijn, maar waar zich geen geschikte lokatie aandient, kan over het algemeen niet veel meer gedaan worden dan afwachten tot er een lokatie vrijkomt. Alleen toeval kan in dit geval het lokatiekeuzeprocess versnellen.

---

9 In Utrecht bijvoorbeeld is men eind 1991 gestart met het project fietsenstallingennetwerk door onder andere de instelling van de projectgroep. Twee jaar later is slechts één buurtstalling van het netwerk gerealiseerd, maar nog eens twee jaar later is het stallingennetwerk uitgroeid tot vijf buurtstallingen, 6 fietsentrommels en 500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. De realisering van een vergelijkbaar netwerk aan fietsenstallingen in de Wittevrouwenbuurt zal, als gevolg van de opgedane ervaringen in de Vogelenbuurt, aanmerkelijk sneller van de grond komen.

## Bijlage 1: Geïnterviewde personen

- De heer J. Huffener, fietscoördinator Amsterdam
- De heer Van der Hooft, dienst Stedelijk Beheer, tijdelijk waarnemer mevr. C. Geertsma, coördinator Rhijnspoorpleinstalling Amsterdam
- De heer M. van Jaaren, beleidsmedewerker fiets, stadsdeel Amsterdam oost
- De heer C. Winter, hoofd afdeling Parkeerplaats-/Fietsenstallingbeheer & Objectbewaking, gemeente Amsterdam
  
- De heer F. Veldkamp, projectleider stallingen Vogelenbuurt Utrecht
- De heer H. Nietsch, fietscoördinator Utrecht
- De heer E. Ebels, afdeling stedenbouw gemeente Utrecht
  
- De heer Klein, afdeling stadsontwikkeling gemeente Breda
- De heer Van Riel, hoofd afdeling verkeer en vervoer gemeente Breda
  
- De heer R. Van Vliet, waarnemend fietscoördinator gemeente Groningen
  
- De heer H. de Graaf, coördinator Biesieklette in Den Haag
  
- De heer E. Joorse, afdeling stedenbouw gemeente Purmerend
  
- de heer J. Smeets, hoofd beheer Maastrichts Toeleveringsbedrijf (MTB), gemeente Maastricht
  
- de heer C. ter Linden, produktgroepleider FELUA-groep, gemeente Apeldoorn

## Bijlage 2: Nieuwe ontwikkelingen beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen

Naast het verzamelen van procesmatige kennis ten aanzien van lokatiekeuze van stallingsvoorzieningen is informatie achterhaald ten aanzien van (nieuwe) ontwikkelingen bij beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen aan de hand van de volgende twee onderzoeksvragen:

- Welke mogelijkheden zijn er om het beheer van stallingen te koppelen aan andere functies?
- Welke voordelen biedt inter-gemeentelijke samenwerking (waar men in de provincie Limburg mee bezig is) voor beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen?

Het verzamelen van informatie heeft plaatsgevonden in de gemeenten Amsterdam, Apeldoorn, Den Haag, Maastricht, en Purmerend. De verzamelde informatie is, voorzover relevant, verwerkt in de Stallingswijzer. Hieronder volgen enkele 'highlights'.

- \* Door het beheer van stallingen te koppelen aan andere functies, kan het inzetten van langdurig werklozen bij het beheer van stallingen aantrekkelijker worden gemaakt. Dergelijke functies of nevenactiviteiten zijn financiële en administratieve functies (Amsterdam RAI), onderhouden van gemeentelijke dienstfietsen (Den Haag), fietsverhuur (Apeldoorn), het plaatsen en weghalen van paaltjes, die autoverkeer uit de binnenstad moeten houden (Maastricht), verrichten van reparaties en verkoop van fietsen (Purmerend), onderhouden van de omgeving en het verrichten van schilderwerk (Purmerend). Het blijkt voor zover bekend (nog) niet voor te komen dat beheerders van fietsenstallingen werkzaam zijn in (of rouleren in) functies buiten de fietsenstallingen.
- \* Bewaakt stallen tot in de kleine (uitgaans-)uurtjes is nog bijna nergens mogelijk. Een van de uitzonderingen hierop is de stalling aan het Carterplein, die in op donderdag tot 02.00 uur en op vrijdag en zaterdag tot 04.00 uur geopend is. Het beheer is in handen van de politie, die daarvoor banenpoolers in dienst heeft genomen<sup>10</sup>. De stalling wordt - gezien de ligging in een kwetsbaar gebied - in de nachtelijke uren bezet door twee banenpoolers. De stalling wordt regelmatig gebruikt als uitvalsbasis voor de politie.
- \* In Apeldoorn wordt een stationsstalling beheerd door een sociaal werkvoorzieningschap (FELUA-groep), die bovendien nog twee andere stallingen beheerd in Apeldoorn. Deze organisatie maakt gebruik van WSW-ers, wat het mogelijk maakt om al vanaf zo'n 200 à 300 stallers een bewaakte stalling op te zetten. De stalling is met 1000 stallingsplaatsen een van de best lopende stallingen van Nederland. De FELUA-groep heeft met NS-Stations een overeenkomst opgesteld waarin ondermeer de looptijd, het tarief en de openingstijden worden vastgesteld. Opmerkelijk is het (voor 1 jaar) overeengekomen tarief van f.1,60, dat goedkoper is het standaardtarief van NS-Stations (f.1,75). De klanten bleken

---

<sup>10</sup> De politie had op het moment van invoering overigens al ervaring met banenpoolers, namelijk in een stadswachtproject.

namelijk gewend aan die prijs!

- \* In Maastricht worden stallingen beheert door het Maastrichts Toeleveringsbedrijf (MTB), een bedrijf dat zich toelegt op (voornamelijk) milieutechnische zaken. Het bedrijf maakt gebruik van WSW-ers en banenpoolers, die voorheen bij het MTB in andere functies werkzaam waren<sup>11</sup>. Een van de (drie) stallingen in beheer betreft de stalling bij het Maastrichts Academisch ziekenhuis. De werknemers en bezoekers van het ziekenhuis kunnen gratis stallen, want het ziekenhuis betaald voor het personeel van MTB. Deze strategie is gekozen om het fietsgebruik te bevorderen. Automobilisten moeten daarentegen (sinds kort) wel betalen voor een parkeerplaats.

Wat betreft de inter-gemeentelijke samenwerking voor beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen in de provincie is gebleken, dat er in Limburg nimmer een regionaal project tot stand is gekomen. Wel is er door het CNV Limburg en de stichting Milieufederatie Limburg een haalbaarheidsonderzoek verricht naar het realiseren van banen vanuit het (landelijk) project 'Werk in bewaking' bij parkeerplaatsen en fietsenstallingen in de provincie Limburg. Aangezien er voor dit project weinig mogelijkheden lagen, is de betrokkenheid van 'Werk in bewaking' beperkt tot de inzet van personeel bij bewaakte stallingen in Sittard.

---

11 Ook hier wordt niet gerouleerd in banenpoolfuncties. Het betrof een eenmalige omscholing.