



HANDREIKING HUREN EN AANKOPEN VAN PANDEN VOOR FIETSPARKEREN

Movares
adviseurs & ingenieurs



**Tour de
Force**



INTRODUCTIE

■ Aanleiding onderzoek

Steden staan voor de uitdaging om groei van de stad goed te faciliteren. In de binnenstad staan aantrekkelijk verblijven en een goed leefklimaat voor bewoners, bezoekers en ondernemers centraal. Vanwege de groei van steden (verstedelijking), noodzaak tot energietransitie, klimaatadaptatie en de mobiliteitstransitie (steeds meer fietsers naar de binnenstad) is er een grote druk op de openbare ruimte ontstaan.

Inpandig fietsparkeren draagt bij aan het mogelijk maken van deze ambities in de binnenstad, zodat de openbare ruimte toegankelijk, veilig en leefbaar blijft. Door het inpandig parkeren onder te brengen in leegstaand vastgoed, of dit direct goed mee te nemen in nieuwe plannen, ontstaat een win-win situatie.

Maar niet iedere gemeente weet goed waar te beginnen in dit proces. Tour de Force heeft daarom samen met Movares onderzoek gedaan naar het proces van huren of aankopen van bestaande panden voor fietsparkeren. Dit onderzoek heeft geresulteerd in deze Handreiking.

VOOR WIE?: Deze handreiking is gemaakt voor medewerkers van gemeenten die aan de slag gaan of al zijn begonnen met het realiseren van openbare inpandige stallingen in de binnenstad.

Toename van geparkeerde fietsen gaat ten koste van de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte



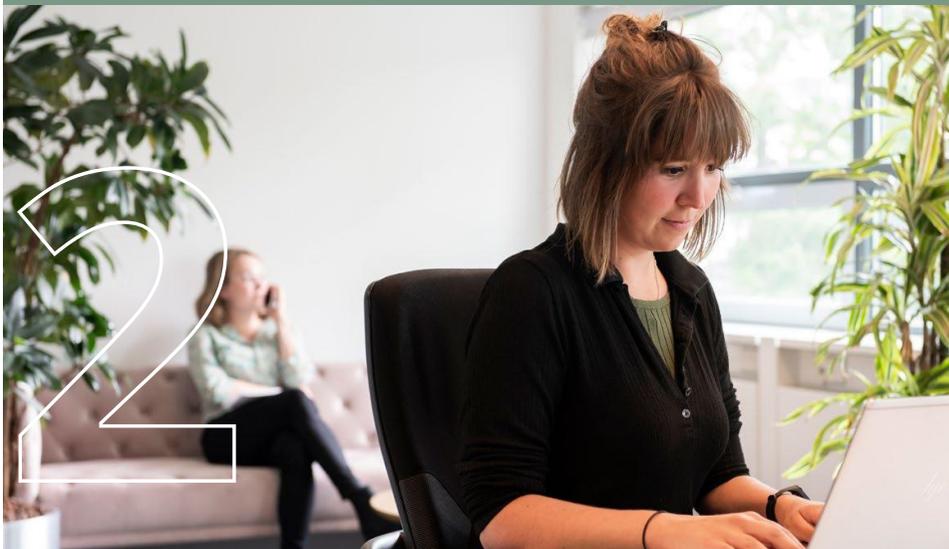
Inpandig fietsparkeren draagt bij aan een toegankelijke, veilige en leefbare openbare ruimte



LEESWIJZER

Met deze handreiking word je op weg geholpen in het proces van het verwerven van panden in de binnenstad ten behoeve van fietsparkeren. Ook biedt de Handreiking inspiratie en (h)erkenning voor gemeenten die al geruime tijd met het realiseren van fietsparkeeroplossingen bezig zijn. Er is daarom in een breed netwerk ervaring opgehaald.

Aan de hand van enkele stappen word je in de handreiking meegenomen bij de voorbereiding en start van het proces van realiseren van een inpandige stalling in de binnenstad.



INHOUDSOPGAVE

De handreiking start met een beschrijving van het **proces** en de uitdagingen waar je rekening mee dient te houden. Vervolgens wordt ingegaan op de **fysieke aspecten** van een pand om te kunnen beoordelen of deze geschikt is voor de beoogde doelgroep. Een aantal praktijkvoorbeelden worden genoemd en een aantal nadere toegelicht in **factsheets**. Daarna volgt een overzicht van **kostensoorten** waarmee rekening moet worden gehouden. De handreiking wordt afgesloten met enkele **aanbevelingen** tot actie en vervolgonderzoek.

	Pagina
1 Introductie	2
2 Leeswijzer & Inhoud	3
3 Proces	
Slagkracht	5
Doelgroep en stalbehoefte	8
Juiste mensen aan boord	10
4 Strategie	
Programma van Eisen	13
Randvoorwaarden	16
5 Zoektocht naar pand	
Quickscan	18
Huur of Koop?	20
6 Toetsen op geschiktheid	
Toegankelijkheid	22
Aantal plaatsen	23
Voorbeeldstallingen: factsheets	26
7 Duurzaam succes	32
8 Kosteninzicht	35
9 Totstandkoming handreiking	38
Aanbevelingen en vervolgonderzoek	41
Colofon	42

VERWERVEN PANDEN: PROCES



Bij het verwerven van panden voor fietsparkeren liggen praktische vragen zoals 'wat kost het?' en 'welke panden zijn hiervoor geschikt?' wellicht voor de hand. In de gesprekken met gemeenten komen echter zonder uitzondering procesmatige uitdagingen naar voren. Want hoe start je het proces wanneer je gemeente hier geen specifiek beleid voor heeft? Voor welke doelgroep ben je op zoek naar een ruimte? En heeft je gemeente eigenlijk wel een team op orde om in pandig fietsparkeren te realiseren? Of wat doe je wanneer de interne doorlooptijd binnen je organisatie te langzaam is om mee te dingen in een oververhitte vastgoedmarkt? Deze handreiking start daarom met het 'Proces' van verwerven van panden.

VERWERVEN PANDEN: PROCES

■ Zorg voor slagkracht: bestuurlijk en financieel

Uit de ervaringen van gemeenten blijkt dat 'slagkracht' een bepalende factor is in het succesvol kunnen verwerven van een geschikt pand voor fietsparkeren. Andersom berekend kan het gebrek hieraan juist de oorzaak zijn van 'misgrijpen'.

Meerdere gemeenten geven aan te herkennen dat een gemeentelijke organisatie vaak niet zo snel kan handelen als een private partij, omdat ze gebonden is aan bestuurlijke processen en 'via de juiste lijnen' moet handelen. In een vastgoedmarkt waarin de vraag hoog is en het aanbod schaars, staan gemeenten hierbij op achterstand, zo wordt ervaren.

Hoewel de bestuurlijke en beleidsmatige verankering sterk kan verschillen per gemeente (zie hiernaast) is er een gedeelde overtuiging dat een goede verankering zeker helpt om daadkrachtig te kunnen handelen op het moment dat zich een gelegenheid voordoet. Wanneer het belang van inpandig stallen beleidsmatig is onderschreven kunnen personeel en financiële middelen beter worden vrijgemaakt.

Veranker fietsparkeren in omgevingsvisie en -plan

Inpandig fietsparkeren is niet goedkoop en daarom is het van belang de voordelen (de maatschappelijke baten) goed inzichtelijk te hebben om het bestuurlijk en budgettair gesteund te krijgen.

Waar sommige gemeenten een stalling als een oplossing van een specifiek ervaren probleem hebben gerealiseerd (bijvoorbeeld: fietsen stonden simpel gezegd "in de weg"), wordt het in andere gemeenten als onderdeel van een verbeterde stedelijke leefomgeving gezien. Door de bijdrage van fietsparkeren aan gemeentelijke beleidsdoelen vast te leggen in de Omgevingsvisie en een Omgevingsplan, wordt het (in de toekomst) makkelijker om budget en capaciteit vrij te maken voor inpandig fietsparkeren.



Voorbeelden van beleidsmatige verankering van fietsparkeren

▫ *Vastgestelde Fietsparkstrategie
Gemeente Eindhoven*

▫ *Parkeervisie met Module
Fietsparkeren: er is ambtelijk
mandaat voor aanhuur of koop
Gemeente Utrecht*

▫ *Hoog gemeentelijk ambitieniveau
voor de Fiets, 'Fietsparkeren' is
gekoppeld aan dit thema.
Gemeente Zwolle*

▫ *Kosten voor Fietsparkeren zijn
opgenomen in jaarbegroting
Gemeente Veenendaal*





Bijdrage aan gemeentelijke beleidsdoelen

Duurzame mobiliteit

Goede fietsparkeervoorzieningen moedigen mensen aan om de fiets te gebruiken als milieuvriendelijk alternatief voor gemotoriseerd vervoer. Het draagt daarmee bij aan het halen van milieudoelstellingen zoals het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen.

Gezonde bevolking

Met fietsparkeervoorzieningen faciliteer je inwoners en bezoekers om, in plaats van met de auto, met de fiets naar de binnenstad te gaan. Hiermee draagt het bij aan de doelstelling van een actieve en gezonde bevolking.

Terugdringen autocongestie en ruimtebesparing

Fietsparkeren draagt bij aan het verminderen van (geparkeerde) auto's in de binnenstad, waardoor er meer ruimte beschikbaar komt voor groen, recreatie of cultuur (vitale binnenstad). Ook neemt autoverkeer in de binnenstad af.

Sociale veiligheid

Goede en schone fietsparkeervoorzieningen dragen bij van aan een gevoel van sociale veiligheid in de openbare ruimte.

VERWERVEN PANDEN: PROCES

■ Hanteer fietsparkeernormen: kleine ingreep, grote baten

In het verlengde van het vaststellen van het belang van fietsparkeren voor gemeentelijk doelen, kun je als gemeente fietsparkeernormen vastleggen. Fietsparkeernormering (m.b.t. aantal én kwaliteit) kan een goed middel zijn om in pandig fietsparkeren mee te nemen in de ontwikkeling van nieuwe projecten en herontwikkeling.

Hiervoor is een goede regie op de ruimtevraag belangrijk. Afstemming met afdeling vastgoed is hierbij essentieel, je zou beleid kunnen voeren waarbij met een bestemmingswijziging direct wordt vastgelegd dat fietsparkeren onderdeel van de nieuwe ontwikkeling moet zijn. Door deze normering borg je je onderhandelingspositie en voorkom je dat de nieuwe bestemming, wanneer het eenmaal in gebruik is genomen, alsnog aanspraak gaat maken op de publieke ruimte (fietsparkeren op de stoep of op straat) en je hier als gemeente op wordt aangekeken.

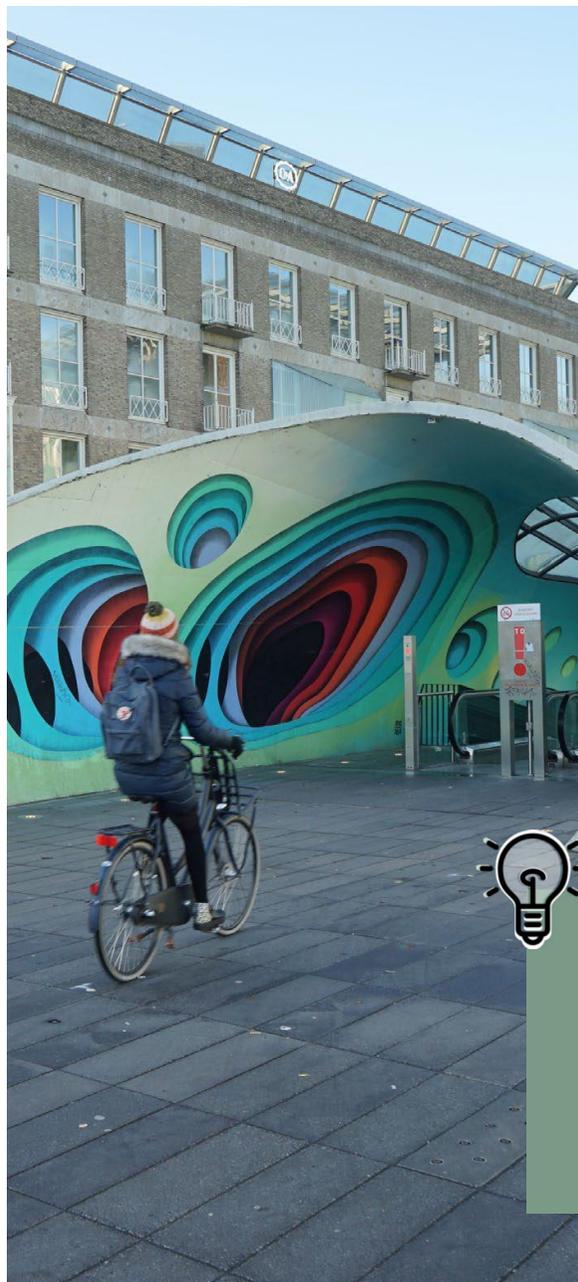


Gemeente Utrecht

Fietsparkeernormering is belangrijk voor de businesscase. Als er bij (her)ontwikkeling fietsparkeerplekken moeten komen, dan is onderhandelingspositie van gemeente veel sterker!



In de Nota Parkeernormen (2019) stelt de gemeente Eindhoven het aantal fietsplaatsen vast en dat de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. De gemeente stelt daarnaast in 2021 het document 'Kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen' vast. In dit document wordt nader ingegaan op de kwaliteit van de voorzieningen die in de stad worden gerealiseerd. De kwaliteitseisen zijn van belang om naast voldoende plekken ook een aantrekkelijke en goed functionerende stalling te maken die past bij de doelgroep. Het heeft zich inmiddels meermaals bewezen dat deze eisen de gemeente positie geven om met de ontwikkelaar in dialoog te gaan over de kwaliteit van de stalling.





VERWERVEN PANDEN: PROCES

■ Ken je doelgroep en hun stalbehoefte

Alvorens je de zoektocht naar een geschikte locatie start, is het belangrijk om helder te hebben voor wie je de stalling gaat realiseren en of inpandig fietsparkeren voor deze doelgroep geschikt is. Stel jezelf daarom de volgende vragen:

Wie parkeert er nu (in de publieke ruimte?) en wie zal er in de komende jaren gaan parkeren?

Gaat het om bezoekers, bewoners, winkelend publiek of medewerkers van bedrijven? Verschillende doelgroepen kennen een verschillende parkeerbehoefte in tijd en in type locatie. Zal de doelgroep gebruik gaan maken van een inpandige stalling? De categorisering in doelgroepen op de volgende pagina helpt bij het identificeren van de doelgroepen en de voorspelling of zij gebruik gaan maken van een inpandige stalling.

Welk type fietsen zal er in de stalling gestald worden?

Zijn dit reguliere fietsen, e-bikes, fietsen met dikke banden, speed-pedelecs, bakfietsen? En is er bijvoorbeeld ook plek nodig voor scooters of misschien deelmobiliteit?



TIP:

Afhankelijk van je doelgroep kun je ook overwegen aanvullende functies op te nemen in de stalling. Gaat het alleen om fietsen stallen of is de plek ook geschikt voor openbare toiletten, kluisjes, leenbuggy's of zelfs een fietsenmaker?



Doelgroepen

Ieder type bezoeker heeft een andere voorkeur voor het parkeren van de fiets. Een inbandige fietsstalling heeft niet voor ieder type gebruiker de voorkeur. Bij korte bezoeken en vanuit gemak worden fietsen vaak op straat geparkeerd, direct bij de bestemming. Veel fietsen hebben immers een standaard en hebben daarmee niet eens per se een parkeervoorziening nodig. Voor fietsparkeren in de binnenstad worden de volgende doelgroepen geïdentificeerd met elk hun eigen 'stalbehoefte':

0 Winkelend publiek

0 Runshoppers (maximaal 1 uur) willen dicht bij hun doel kunnen parkeren. Een fietsrek, -beugel of -vak voor de deur van de winkel is voldoende. Zonder voorziening wordt de fiets vaak ook voor de winkel geparkeerd (op een standaard of tegen een boom/hek/paal).

0 Funshoppers (dagdeel) verwachten een goed ingerichte fietsparkeergelegenheid, midden in of direct bij de bestemming. Ze willen de fiets aan iets vastmaken en bij voorkeur stallen ze bewaakt. Zij zijn bereid hun fiets verder weg te stallen dan de kortparkeerders.

0 Bezoekers

0 Stallingsvoorzieningen voor bezoekers van cultuur en recreatie moeten dicht bij de bestemmingen liggen. De openingstijden dienen goed aan te sluiten op de openingstijden van de gelegenheden.

0 Voor voorzieningen in de stad, zoals scholen en kantoren, parkeren bezoekers bij voorkeur op het eigen terrein, tenzij dit niet anders kan. Voor een deel van de bezoekers kan onbekendheid van inbandige stallingen in de nabijheid van de bestemming meespelen bij hun stallingskeuze.

0 Voor tijd specifieke bezoeken aan de binnenstad, bijvoorbeeld tijdens de markt of een evenement, dienen de voorzieningen zich dichtbij de bestemming te bevinden. Pop-up stallingen zijn geschikt dergelijke pieken op te vangen.

0 Routine bezoek / bewoners

0 Werknemers wensen de fiets zoveel mogelijk in afgesloten stallingen te parkeren of in een stalling met toezicht. Bij voorkeur bevinden deze voorzieningen zich op eigen terrein

0 Reizigers voor openbaar vervoer parkeren meestal niet langer dan een dag. De stalling dient zich dichtbij de bestemming of overstaplocatie (halte/station) te bevinden. Voorspelbaarheid bij het vinden van een plek is van belang.

0 Bewoners stallen hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij huis en zo veilig mogelijk, het liefst inbandig op eigen terrein. In het centrum is dit niet altijd mogelijk. De bereidheid van bewoners om inbandig te parkeren en daar eventueel voor te betalen hangt sterk samen met de waarde van de fiets. Fietsen met een lage waarde, of vanwege het gemak, worden door bewoners vaak geparkeerd in de voorzieningen in de straat die voor bezoekers zijn geplaatst. Het combineren van parkeren voor bewoners in een openbare fietsstalling is mogelijk. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de stalling 24/7 te openen is voor bewoners.



	ongeschikt	onhandig	mogelijk	handig	ideaal	
	Run shoppers	Fun shoppers	Bezoekers	Werknemers	OV-reizigers	Bewoners
Vak	Handig	Ongeschikt	Mogelijk	Ongeschikt	Handig	Ongeschikt
Beugel/Rek	Handig	Mogelijk	Handig	Handig	Handig	Handig
Vloender (tijdelijk)	Handig	Mogelijk	Handig	Ongeschikt	Ongeschikt	Handig
Trommel	Ongeschikt	Ongeschikt	Ongeschikt	Ongeschikt	Ongeschikt	Handig
Kluif (evr. gestapeld)	Ongeschikt	Handig	Handig	Mogelijk	Mogelijk	Handig
Pop-up	Ongeschikt	Handig	Handig	Ongeschikt	Ongeschikt	Ongeschikt
Buurt	Ongeschikt	Ongeschikt	Ongeschikt	Mogelijk	Ongeschikt	Handig
Inbandig openbaar	Ongeschikt	Handig	Handig	Ongeschikt	Handig	Mogelijk

■ Zorg voor de juiste mensen 'aan boord'

Kennis, kunde, netwerk en.... Capaciteit!

Uit de ervaring van gemeenten blijkt dat het proces van verwerven en realiseren van inpandige stallingen veel doorlooptijd en capaciteit vraagt. Met name intern de juiste personen op het goede moment bij elkaar krijgen en dezelfde richting op, blijkt veel tijd en toewijding te kosten. Verschillende disciplines moeten elkaar namelijk weten te vinden.

Zorg daarom dat je bijtijds de juiste mensen betreft uit je organisatie of benader hiervoor eventueel externen. Functies en expertises waaraan moet worden gedacht worden op deze pagina benoemd.

Programma's & Projecten

Vanzelfsprekend en tegelijkertijd noodzakelijk: breng jezelf op de hoogte van bestaande programma's en projecten binnen je gemeente en doe navraag bij collega's die hiermee bezig zijn. Stel in ieder geval de volgende vragen:

- Binnen welke programma of projecten past het fietsparkeervraagstuk?
- Zijn er wellicht al haakjes?
- Is er misschien al geld gereserveerd voor een overkoepelend doel (bijvoorbeeld duurzame bereikbaarheid of een autoluwe binnenstad)?

Gebiedsontwikkeling / Specialist RO

Welke ontwikkelingen zijn er aanstaande die invloed hebben op de stalbehoefte en waarop kun je aanhaken? Deze kennis is zeer waardevol wanneer deze tijdig wordt verkregen: op moment van ontwikkelen kun je namelijk nog invloed uitoefenen, bijvoorbeeld door fietsparkeren als voorwaarde op te (laten) nemen in ontwikkelplannen. Ook kan diegene beoordelen of het past binnen het Bestemmingsplan (Omgevingsplan).

Mobiliteitsadviseur (fietsparkeren)

In de eerste plaats is een mobiliteitsadviseur een waardevolle bron van kennis. Vaak kan hij of zij antwoorden geven op essentiële onderstaande vragen:

- Hoe lopen de fietsstromen?
- Waar zijn de bestemmingen?
- Op welke plek is er een stalbehoefte?

Afhankelijk van je organisatiestructuur kan een mobiliteitsadviseur naast een kennisbron, ook zelf aanjager zijn van inpandig openbaar fietsparkeren.

Binnenstadsmanager

Een binnenstadsmanager kan als 'oren en ogen' van de stad een waardevolle bron van informatie vormen. Denk hierbij aan vragen zoals:

- Wat speelt er in de binnenstad?
- Wat zijn behoeftes van ondernemers en bewoners? Zijn er wellicht aanvullende functies wenselijk bij de fietsenstalling?
- Is er wellicht leegstand?

Afdeling Vastgoed / Makelaar

In veel gemeenten heeft de afdeling Vastgoed een sleutelrol. Kennis van de markt hebben en weten wat er vrij komt is erg belangrijk. Maar ook vervolgvragen passen bij deze afdeling:

- Wat zijn redelijke bedragen?
- Over welke termijnen hebben we het?
- Kunnen we 'strategisch aankopen' of is huren een betere optie?

Indien je gemeente geen 'Afdeling Vastgoed' heeft, of als deze te beperkte kennis heeft over dit gebied, kun je overwegen een makelaar in de arm te nemen.

Beheerder/coördinator van bestaande stalling(-en)

In sommige gemeenten is al veel kennis in huis vanwege bestaande stallingen. Ga in dat geval te rade op de 'werkvloer' om goede beslissingen (en geen onnodige fouten) te maken.

- Wat werkt wél en wat juist níet in huidige stallingen?
- Waarom wordt een stalling goed bezocht of juist niet?
- Kent een bestaande stalling een lage bezettingsgraad en waarom?
- Aan welke type stallingsplekken is een tekort of overschot?



■ Zorg voor de juiste mensen 'aan boord'

GG Gemeente Veenendaal

Er gaat veel tijd en energie inzitten, ook intern! Als je organisatie niet bekend is met het proces houd dan rekening met veel pionierswerk (contractvormen, BTW, onderhandeling, aanbesteding, etc.). Stel daarom vooraf een deskundig team samen vanuit verschillende disciplines: vastgoed, beheer, financiën (o.a. BTW discussie), inkoop en communicatie."

Financieel adviseur, Fiscaal expert

Voor het opstellen van een sluitende begroting en inzicht in de kapitaallasten is het betrekken van een financieel adviseur noodzakelijk. Denk hierbij niet alleen aan de kosten van het verweven, maar ook aan exploitatiekosten. De exploitatie dient namelijk geregeld te zijn, wanneer je investering in een pand gaat doen.

Laat je daarnaast adviseren door een fiscalist over hoe om te gaan met het verrekenen van BTW.

Bouwkundig expert

Voor het beoordelen van geschiktheid en mogelijke aanpassingsmogelijkheden van een bestaand pand is het noodzakelijk om een bouwkundig expert te betrekken. Is er bijvoorbeeld een fietsvriendelijke helling te realiseren in het pand? Een bouwkundig expert is op later moment ook onmisbaar voor het aansturing van een architect en uitvraag richting aannemers.

Benader derden voor een gedeelde exploitatie

Afhankelijk van je ambities kun je overwegen om de exploitatie van een fietsstalling te delen met een externe partij, zoals een parkeerbedrijf of een fietsenmaker. Voordelen hiervan kunnen zijn extra service bieden aan gebruikers van de stalling, of de exploitatiekosten delen. Het tijdig betrekken van deze partijen vergroot de slagingskans.

Communicatie en Handhaving

Wanneer het realiseren van de stalling in zicht is, haak dan zo snel mogelijk verantwoordelijken voor zowel fietsparkeerhandhaving als communicatie aan. Het succes van een inpandige stalling valt of staat met een afgestemd handhavingsbeleid in de directe omgeving van een stalling. Ook het goed informeren over de aanwezigheid en de voordelen van de nieuwe stalling is essentieel voor succesvol gebruik.





VERWERVEN PANDEN: STRATEGIE

Dit hoofdstuk gaat in op de strategische aspecten die meespelen in het realiseren van een fietsenstalling. Zo is het bijvoorbeeld voor het slagen van de fietsenstalling enorm belangrijk waar de stalling zich bevindt. Niet ieder leegstaand pand leent zich voor een transformatie tot (openbare) fietsenstalling.

VERWERVEN PANDEN: STRATEGIE

■ Stel Programma van Eisen op

Na het verzamelen van de juiste kennis en mensen, stel je een Programma van Eisen op waarin je beschrijft waaraan de inpandige stalling minimaal moet voldoen. Houd hieraan vast om het succes van de stalling te waarborgen.

Locatie, Locatie, Locatie!

Hoewel de perfecte plek niet altijd op korte termijn voorhanden zal zijn, is het van het grootste belang dat de locatie wel klopt voor de doelgroep! Een fietsenstalling die te ver van de bestemming ligt, zal voorbij worden gefietst. Mensen zullen vervolgens alsnog hun fiets voor de deur van de bestemming stallen. En een fietsenstalling die onvindbaar is, zal niet goed gebruikt worden. Een A-locatie kost natuurlijk meer dan een minder populaire plek. En hoewel prijs belangrijk is, moet het niet leidend zijn. Een goedkope, maar een ongebruikte stalling is uiteindelijk geen goede investering. Zeker omdat huur- of aanschafkosten maar een beperkt deel van de kosten beslaan. Beheer en onderhoud zijn niet te onderschatten (en deze moeten ook betaald worden voor een matig gebruikte stalling!).

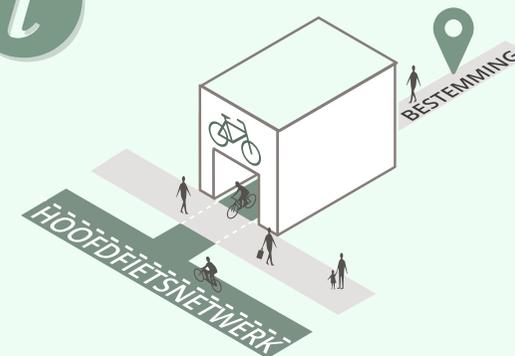
Aansluiting op fietsnetwerk, bestemmingen en windrichtingen

Een succesvolle openbare inpandige stalling in de binnenstad ligt dus op de juiste plek. De ingang van de fietsenstalling ligt aan het fietsnetwerk en de uitgang verbindt de fietsenstalling met de bestemming. Dit betekent soms dat er een aparte uitgang voor voetgangers nodig is om in een zo kort en direct mogelijke route te voorzien. Denk er al vroeg in het proces over na of dit mogelijk is en of dit bijvoorbeeld ook aanpassingen in de omgeving vraagt, bijvoorbeeld door het aantrekken van meer fietsers op de toeleidende fietsroute (kan deze dat aan?) en houdt daarbij ook rekening met de voetgangers in hetzelfde gebied. Over het algemeen vraagt het ook een aanpassing van de direct omliggende openbare ruimte.

Houd bij het realiseren van inpandige stallingen rekening met de maximale afstand die mensen bereid zijn te lopen naar hun bestemming, gerekend vanaf de fietsenstalling. Om een goede dekking voor een binnenstad te krijgen is daarom vaak een netwerk van stallingen nodig rondom de binnenstad en niet één of twee grote stallingen. In Apeldoorn is dit bijvoorbeeld gedaan door meerdere stallingen te realiseren verspreid over het centrum. Vanuit het hoofdfietsnetwerk naar de binnenstad kan men vanaf iedere windrichting direct naar een bewaakte fietsenstalling rijden. Door te kiezen voor meer kleinere stallingen zijn mensen eerder te verleiden inpandig te stallen. De loopafstand naar de bestemming wordt zo veel als mogelijk beperkt en de stalling sluit beter aan op de fietsroute van de gebruiker.

Gemeente Utrecht

Prijs is belangrijk maar moet niet leidend zijn. Een zorgvuldig gekozen locatie is bepalend voor het slagen van de stalling.



Een succesvolle fietsenstalling is de schakel tussen de hoofdfietsroute en de bestemming





TIP:

Weet je nog niet zeker of de beoogde locatie geschikt is?

Ga aan de slag met pop-up stallingen als 'try-out'

Om inzicht te krijgen op de vraag naar de parkeerbehoefte op een specifieke locatie kan een tijdelijke stalling uitkomst bieden.

Deze zogenaamde 'pop-up-stalling' heeft meerdere voordelen:

- Laagdrempelig en relatief goedkoop te realiseren;
- Je checkt de daadwerkelijke stalbehoefte alvorens over te gaan tot huur of koop van een pand. In Utrecht heeft het beperkte gebruik van de stalling Jacobikerkerk er bijvoorbeeld toe geleid dat er niet is overgegaan tot aankoop/aanhuur van een pand;
- Placemaking: een tijdelijke stalling helpt bekendheid te geven aan het kunnen stallen van je fiets (op deze plek).

VERWERVEN PANDEN: STRATEGIE

Toekomstbestendig

Probeer ver vooruit te kijken! Hoewel sommige ontwikkelingen zich niet laten voorspellen is het zeer belangrijk om ver vooruit te denken waar het gaat om de locatie en eigenschappen van een pand voor fietsparkeren.

Een inpandige stalling realiseer je niet voor een paar jaar, maar eerder voor 10 jaar of langer. Denk daarom aan beleidsdoelen voor de toekomst zoals bijvoorbeeld een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Het is zonde wanneer een kostbare stalling enkele jaren na oplevering midden in het voetgangersgebied komt te liggen en daarmee niet meer op de juiste plek ligt omdat fietsers zullen willen doorfietsen tot de stalling. Gemeente Utrecht kijkt daarom voor het realiseren van nieuwe stallingen met name naar de ring rond de binnenstad en niet er middenin.

Het gebruik van de binnenstad kan dus veranderen maar ook de fiets zelf (en het gebruik ervan) is aan het veranderen. Er zijn bijvoorbeeld steden met een hoog gebruik van swapfietsen, scooters, deelmobiliteit, of bijvoorbeeld fat-bikes en bakfietsen die allemaal niet meer in standaard rekken passen. Is jouw stalling flexibel in te delen?

Fysieke eigenschappen panden en gewenste inrichting

Uiteraard neem je de fysieke eigenschappen van het pand op in het Programma van Eisen. Belangrijk is hierbij om je niet te beperken tot het 'Wat?', maar ook nadrukkelijk het 'Waarom?' te onderbouwen. Dit helpt in het proces om het juiste te kiezen en ook om het bestuurlijk te onderbouwen. Zo voorkom je foutieve afwegingen in de besluitvorming. Zie het volgende hoofdstuk voor de 'quick-scan' van fysieke geschiktheid van een pand.

Betrek experts en blijf zelf betrokken

Je zult een balans moeten zoeken tussen aanbod versus de wens om de ruimte die gebruikt wordt efficiënt in te richten. Zo passen er in enkellaags rekken meer modellen fietsen dan in de dubbellaags rekken, waarbij een specifieke maatvoering nodig is voor fietsen met een kinderzitje. Zorg dat je op de hoogte bent van wat je graag als stad wilt faciliteren en geef dit mee in een Programma van Eisen. Betrek ook de industrie in de zoektocht, zoals fietsproducenten en producenten van fietsenrekken. Zij hebben actuele kennis van marktontwikkelingen en trends waar het gaat om 'afwijkende' fietsen, zoals bakfietsen, speed-pedelecs, driewielers, etc. Blijf daarbij betrokken gedurende het proces zodat er ook tijdens de uiteindelijke realisatie de juiste, passende systemen, worden aangekocht.

Gemeente Utrecht

Houd er rekening mee dat fietsen veranderen, er zijn nu meer afwijkende fietsen op de markt, waar je rekening mee moet houden in je stalling.



TIP:

Benadruk in het Programma van Eisen het waarom zodat ontwerpers, aannemers, inkopers, etc. begrijpen waar de eis vandaan komt en deze op een juiste manier kunnen invullen. Stel dat je enkel eist dat een deel van de rekken moet voldoen aan een hart-op-hart maat van 55 cm, dan betekent dat nog niet altijd dat het rek dat geplaatst wordt geschikt is voor het parkeren van kratfietsen. Terwijl dat is waarom je bijvoorbeeld de eis van 55cm hebt gesteld. Klinkt logisch, maar wordt vaak vergeten!



VERWERVEN PANDEN: STRATEGIE

■ Organiseer de juiste randvoorwaarden

Hierboven zijn verschillende stappen ter voorbereiding van de zoektocht naar een geschikt pand omschreven. Naast de benodigde stappen zijn er ook enkele randvoorwaarden die van belang zijn van het realiseren van succesvolle stallingen.

Handhaving foutief gestalde fietsen

Wanneer je niet kunt/mag handhaven, dan is het heel moeilijk om mensen te overtuigen de fiets op de juiste plek te stallen. Als er geen consequenties zijn wanneer je een fiets foutief parkeert, dan is er (voor een deel van de fietsparkeerders) te weinig stimulatie om de fiets op de fiets inpandig te parkeren. Het kost tenslotte eigenlijk altijd meer moeite om binnen te parkeren, dus daar is gedragsverandering voor nodig. Handhaving is daarbij noodzakelijk.

Inrichting openbare ruimte nabij stalling

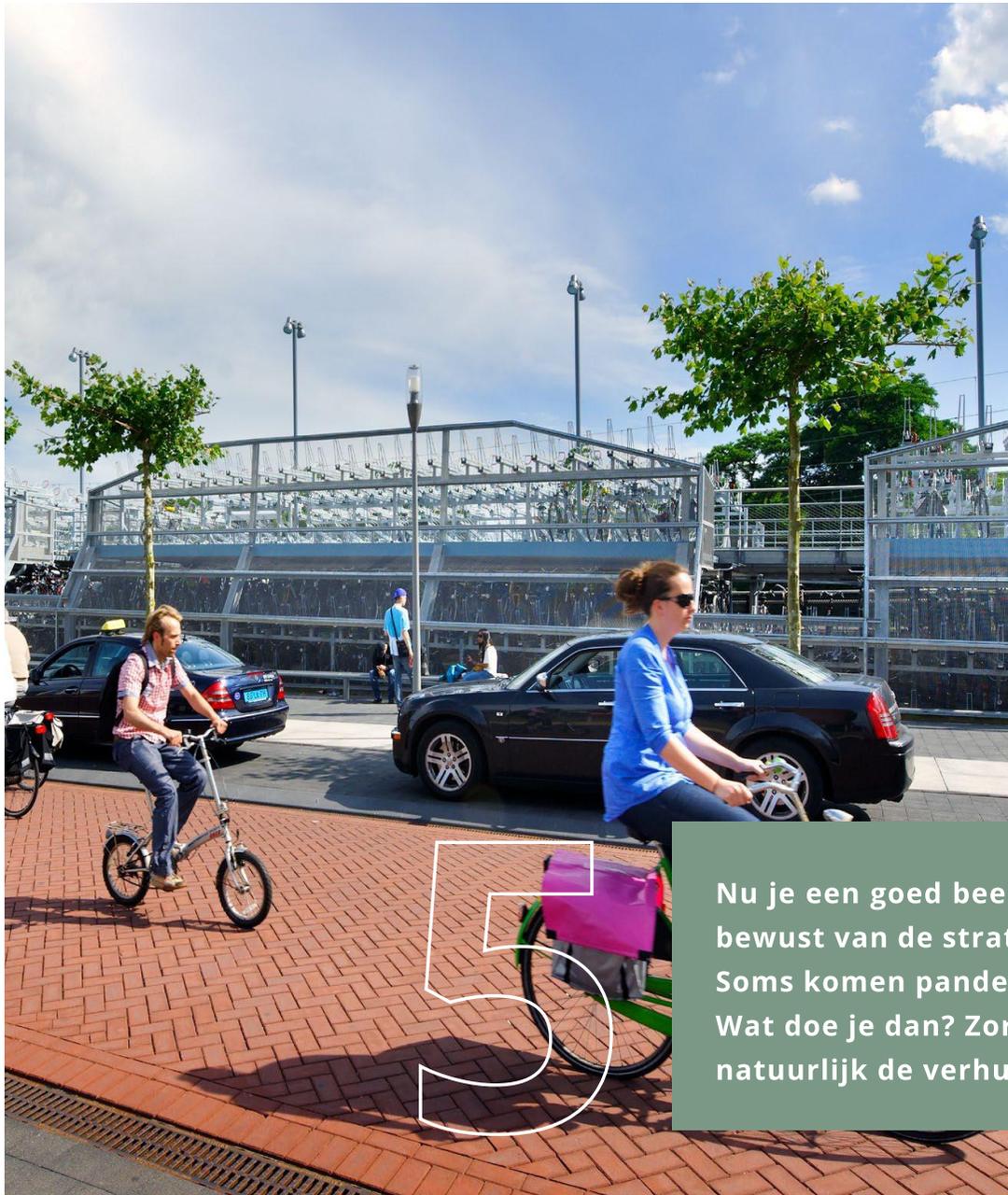
Wanneer de directe omgeving van een stalling uitnodigt om hier een fiets te parkeren, dan zal het gemak hiervan het vaak winnen van een goede inpandige stalmogelijkheid. Een juiste inrichting van de openbare ruimte is daarom van belang: een groot grijs betegeld plein, waar je fiets 'toch niet in de weg staat' draagt niet bij aan inpandig fietsparkeren. Een inrichting met bijvoorbeeld hoogwaardig groen of ruimte met duidelijke gebruiksfunctie nodigt niet uit tot het stallen van een fiets en draagt bij aan het succes van een nabijgelegen inpandige stalling.

Gemeente Amsterdam
Handhaven van foutief stallen in de openbare ruimte is noodzakelijk om mensen binnen te laten parkeren.

Gemeente Utrecht
Inpandig fietsparkeren is alleen een succes wanneer je beleid en openbare ruimte op orde zijn – het hele verhaal moet kloppen.



HET STARTEN VAN DE ZOEKTOCHT



Nu je een goed beeld hebt bij de interne processen die op orde moet zijn en je bewust van de strategische keuzes bent, is het tijd om de zoektocht te starten! Soms komen panden 'opeens' vrij. De makelaar komt naar je toe met een kans. Wat doe je dan? Zorg dat je een beeld hebt bij de geschiktheid van het pand en natuurlijk de verhuurder of verkoper.

HET STARTEN VAN DE ZOEKTOCHT

■ Start zoekproces: wees selectief!

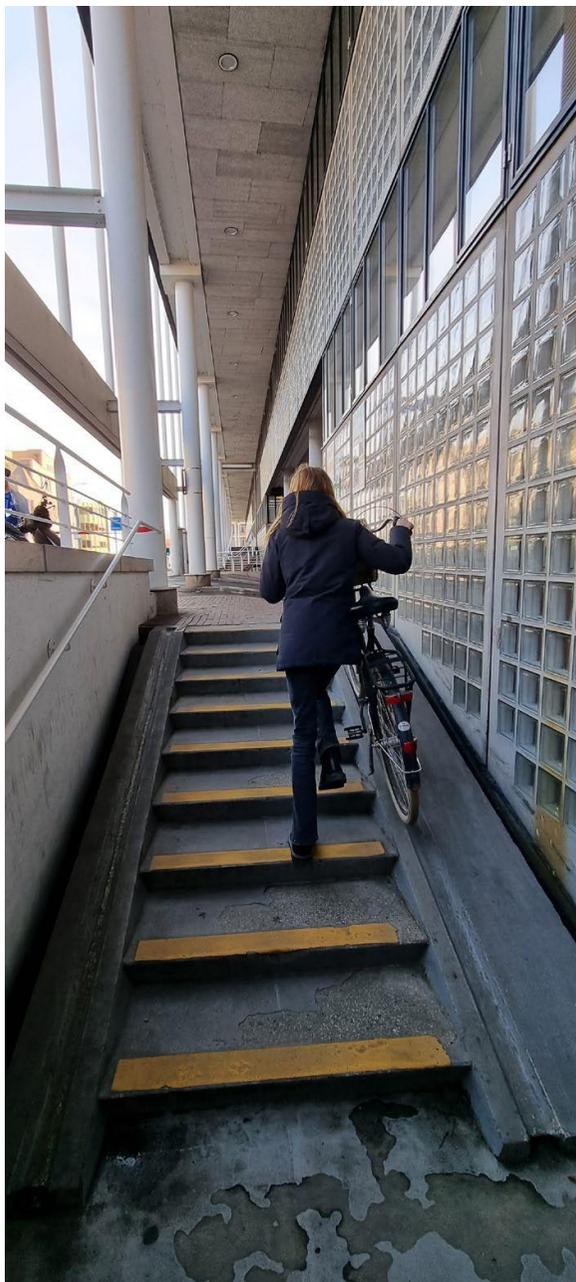
Met een gedegen voorbereiding op zak, start je het zoekproces naar een geschikt pand. Locatiebepaling is hierbij essentieel. Juist bij een moeilijke vastgoedmarkt is het verleidelijk om op elke zich aandienende mogelijkheid in te gaan, maar wees hierbij toch selectief. Verlies niet teveel tijd en energie aan opties die niet matchen met je Programma van Eisen. Vergeet niet een potentieel pand te checken op het hiervoor geldende [bestemmingsplan](#).

Quick-scan fysieke geschiktheid

Wanneer je een mogelijke locatie op het oog hebt, zorg dan voor korte lijstjes met 'experts' voor hun feedback en win aanvullende informatie in bij reeds bestaande stellingen: "Zie je mogelijkheden of potentiële problemen in die nieuwe locatie?"

Gemeente Breda
Locatiebepaling is essentieel, ga niet in op iedere mogelijkheid

Gemeente Hilversum
Haal informatie op bij andere stellingen. Neem een architect/partij in de hand met ervaring. Ga vroegtijdig in gesprek met de eigenaar van het pand en werk gezamenlijk de plannen uit.





Gemeente Amsterdam heeft voor deze quick-scan ervaring met de volgende stappen bij de eerste beoordeling van een potentieel geschikt pand voor fietsparkeren:

1. De verantwoordelijke ambtenaar doet zelf een kort 'vooronderzoek' en geeft een ruwe indicatie van de mogelijkheden (aantal fietsparkeerplekken, geschikte entree) op basis van ervaringen;
2. Vervolgens vraagt de gemeente een fietsreleverancier om een grondiger onderzoek en inschatting van de mogelijkheden te doen;
3. Gelijktijdig doet een ingehuurde 'fietsparkeerdeskundige' onderzoek naar verdere 'hick-ups'.

HET STARTEN VAN DE ZOEKTOCHT

Quick-scan geschiktheid van verhuurder/verkoper

Naast de geschiktheid van het pand is het van belang een quick-scan te doen naar de verhuurder of verkoper. Je wilt als gemeente geen deals sluiten met een onbetrouwbare (of erger: malafide) verhuurder of verkoper.

Tijdsduur van verwerven

Het tijdpad voor het verwerven van een pand kan sterk uiteenlopen en is van vele factoren afhankelijk zoals beschikbaarheid en benodigde bestuurlijke instemming. Ter indicatie geeft Gemeente Utrecht aan dat een quick-scan van een verhuurder of verkoper gemiddeld 6 weken duurt en het totaal proces van verwerven in ieder geval 3-5 maanden duurt. In sommige gevallen ben je dan al te laat, de verhuurder wil sneller dan je het proces als gemeente kunt inrichten. Daarom is het van belang om strategische locaties in een eerder stadium vast te stellen en de ogen en oren binnen de organisatie open te houden, mocht er in die gebieden iets vrij komen.

■ Huren of kopen?

Een belangrijke vraag bij het verwerven van een pand is of kopen of huren een betere optie is. Meerdere gemeenten gaven aan dat aankoop op lange termijn (>10 jaar) kostentechnisch gezien interessanter is. Maar hiervoor geldt uiteraard dat je hierbij afhankelijk bent van de mogelijkheden, zowel intern als extern. Sommige vastgoedeigenaren zijn bijvoorbeeld eenvoudigweg niet geïnteresseerd in verkopen, maar ook kan het zijn dat er in de interne begroting geen groot bedrag voor aankoop te reserveren valt, maar wel jaarlijks een bedrag voor aanhuur. Hiernaast enkele voor- en nadelen van huur en koop, zoals genoemd door de gemeenten.

Huren

+ Beperkt financieel risico

+ Gemeenten staan bekend als betrouwbare huurder en wordt daardoor makkelijk huur gegund.

- Beperkte zeggenschap over gebruik: wat als stalling geen succes blijkt, kan de functie dan nog worden gewijzigd?

- Om investeringskosten rendabel te maken, moet soms toch erg lang worden gehuurd (10 jaar), waardoor het financieel risico alsnog hoog is.

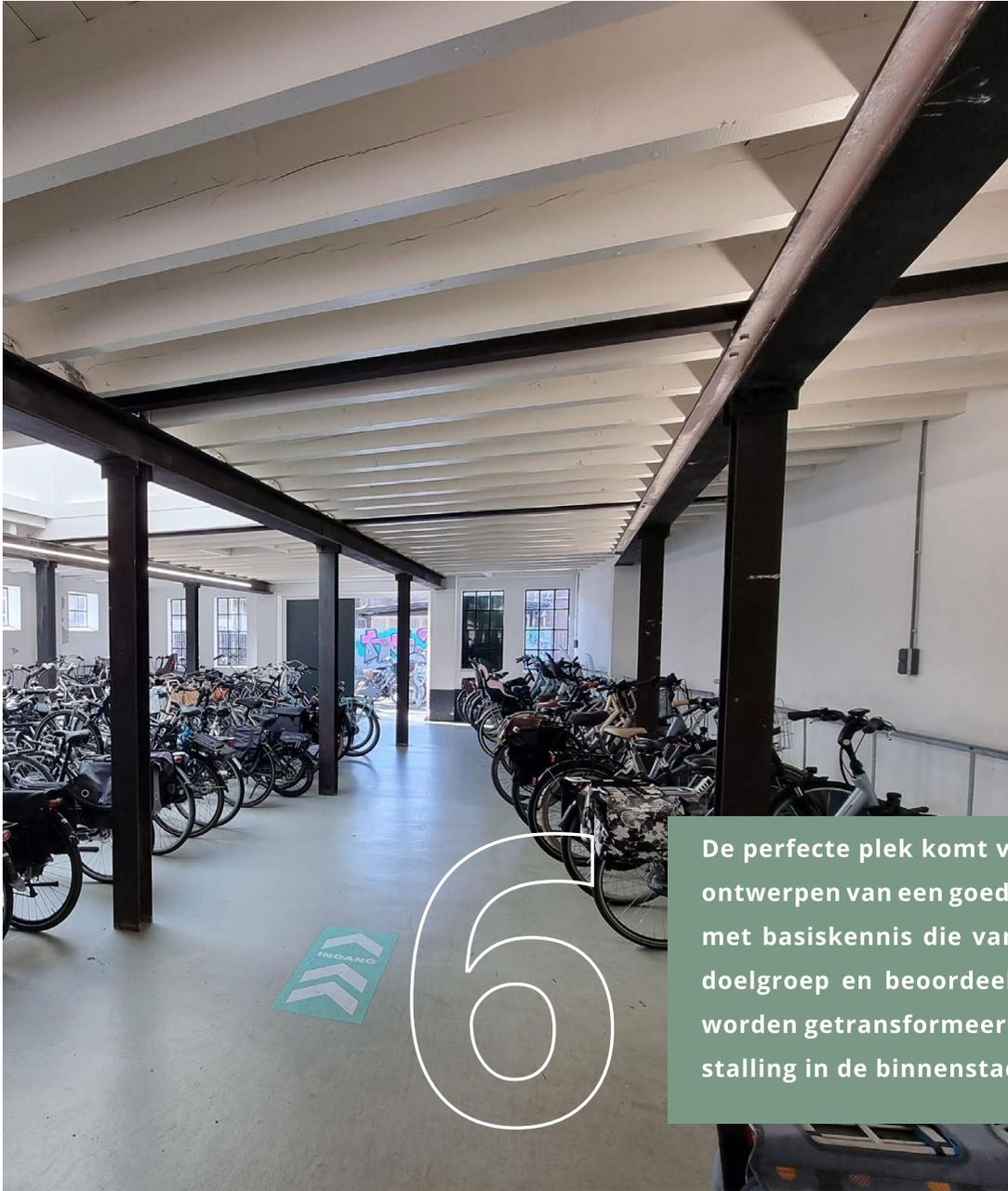
Kopen

+ Op lange termijn (> 10 jaar) financieel interessanter

- Groter financieel risico

- Groot budget nodig, dit is moeilijk bestuurlijk rond te krijgen.





HET TOETSEN OP GESCHIKTHEID



De perfecte plek komt vrij, maar is deze ook geschikt voor het stallen van fietsen? Hoewel het ontwerpen van een goede fietsenstalling maatwerk is, wordt je in dit hoofdstuk op weg geholpen met basiskennis die van belang is om een goede keuze te kunnen maken. Denk na vanuit je doelgroep en beoordeel of de ruimte zich op het eerste oog leent om als fietsenstalling te worden getransformeerd. Voor een uitgebreide handleiding voor 'de ideale inpandige openbare stalling in de binnenstad', verwijzen wij naar de publicatie "[Fietsenstalling van de Toekomst](#)".

TOETSEN OP GESCHIKTHEID

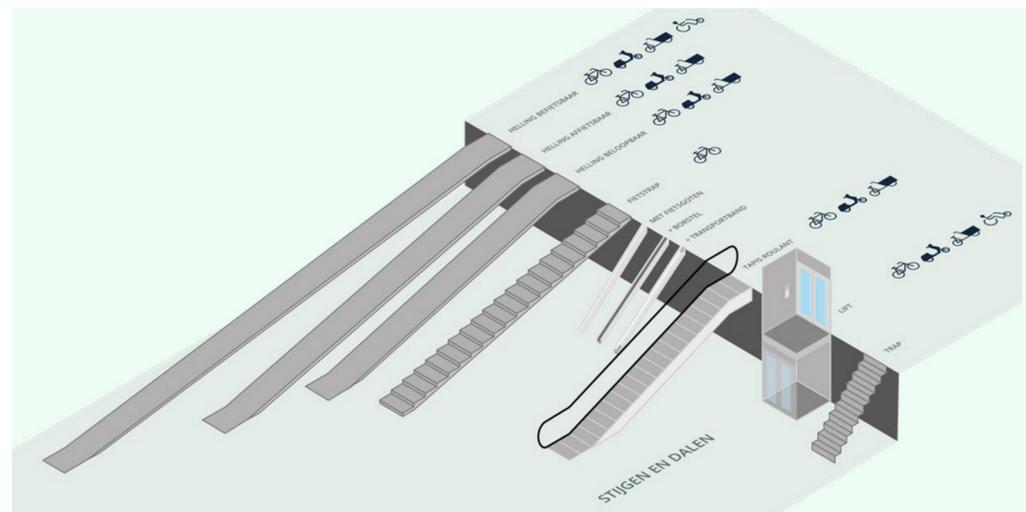
Wij hebben ons gericht op het onderbrengen van openbaar fietsparkeren door middel van het aankopen of huren van panden in bestaand vastgoed (winkels, kantoren) en voormalige/leegstaande autoparkeergarages. Doordat je niet 'from scratch' begint en je te maken hebt met bestaande gebouwen, zul je moeten toetsen of het beoogde gebouw voldoet voor de beoogde doelgroep.

■ Zorg dat je doelgroep binnen kan komen (toegankelijkheid)

Om te kunnen toetsen of het gebouw wat je op het oog hebt geschikt is als fietsenstalling is het van belang je goed te hebben voorbereid. Eerst bepaal je de doelgroep (zie pagina 8) en bepaal je wie er van de stalling gebruik moeten gaan maken.

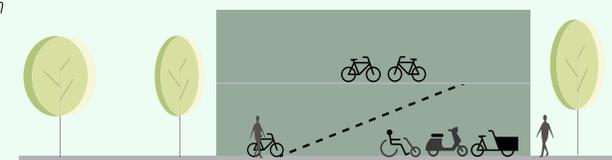
Bij voorkeur bevindt de stalling zich op de begane grond/maaiveldniveau zodat het iedereen lukt om de stalling binnen te komen. Niet altijd heb je echter een locatie op begane grond beschikbaar.

Als het pand zich niet leent voor de gehele doelgroep en er zijn geen alternatieven qua locaties te vinden, zorg dan wel voor een alternatief voor deze doelgroep. Maak bijvoorbeeld de begane grond geschikt voor het inpassen van een stijgpunt, het parkeren van buitenmodell fietsen, eventueel in combinatie met een plek voor de beheerder.



Overzicht van type stijgpunten in een fietsenstalling en de mogelijkheid vanuit de verschillende type fietsen om hier gebruik van te kunnen maken.

Wanneer een pand over verdiepingen beschikt, denk dan goed na over toegankelijkheid en plaats fietsen en services die gebruikt worden door mensen die geen stijgpunt kunnen gebruiken op de begane grond



TOETSEN OP GESCHIKTHEID

■ Maak een inschatting van het aantal mogelijke fietsparkeerplaatsen

Het inrichten van een fietsenstalling is maatwerk. Bij de ene locatie passen de fietsrekken precies in het stramien van de kolommen en bij de ander is het enorm puzzelen om tot een goede indeling te komen. Dit vraagt dus altijd om maatwerk.

Maar wanneer je een pand op het oog hebt is het wel prettig om te weten hoeveel fietsparkeerplaatsen je (ongeveer) in het pand kwijt kunt. Op de volgende pagina wordt het gemiddelde ruimtebeslag weergegeven.



Bij locaties in binnensteden zijn onderstaande punten veelgehoorde hindernissen als het gaat om het transformeren naar fietsenstalling:

- Historische binnensteden kenmerken zich vaak door kleine panden. Is het aantal m² wel voldoende voor het gewenste programma? Hoeveel fietsen kun je hier stallen? Voor een 'rendabel' beheer wordt veelal uitgegaan van een minimum van ca. 300 plekken.
- Onvoldoende vrije hoogte (met name in kelders).
- Veel kolommen in de ruimte die indeling inefficiënt/lastig maken.



TOETSEN OP GESCHIKTHEID

RUIMTEBESLAG

0 1 tot 2 m² per fietsparkeerplaats bij het toepassen van dubbellaags fietsrekken

0 minimale vrije hoogte 2,85 meter, bij voorkeur 3 meter zodat fietsen met een kinderzitje ook bovenin het rek passen en er verlichting kan worden ingepast zonder dat de fietsen hier tegen aan stoten.

0 2 tot 3 m² per fietsparkeerplaats bij het toepassen van enkellaags fietsrekken

De range van deze normgetallen is vrij breed, dit heeft ermee te maken dat het ruimtebeslag door vele aspecten wordt beïnvloed. Om dit aan te duiden zijn aan de rechterzijde twee voorbeelden getoond. Factoren die het ruimtebeslag beïnvloeden zijn onder andere:

0 Het formaat van de stalling. De steeds groter wordende stallingen bij stations komen op een lager gemiddeld ruimtegebruik, dit heeft er onder andere mee te maken dat bijvoorbeeld een beheerdersruimte in verhouding minder ruimte inneemt dan bij een stalling van tussen de 300 en 900 fietsplaatsen.

0 Type parkeersystemen, niet alleen enkel of dubbellaags (of een mix) maar ook de hart op hart afstand tussen de fietsparkeerplaatsen. In het verleden werden hier lagere afstanden voor gehanteerd, nu wordt er veelal 40cm aangehouden voor reguliere fietsen en een bredere maat voor buitenmodelfietsen, bijvoorbeeld hart-op-hart 55cm bij een dubbellaags fietsparkeersysteem.

0 Kolommenstructuur (in sommige gevallen kan de indeling heel ongelukkig uitkomen)

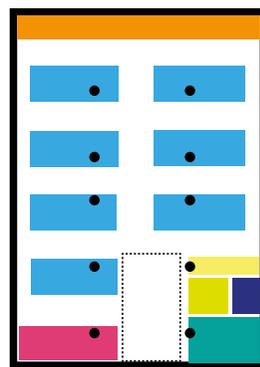
0 De inpassing van een stijgpunt vraagt vaak veel ruimte

0 Aanwezigheid van een beheerder, inclusief beheerdersruimte

0 Services, zoals toilet en leenbuggy's

Om een gevoel te geven bij hoeveel ruimte dit vraagt is in de factsheets plattegronden opgenomen waar de diverse onderdelen in de fietsenstalling zijn aangegeven. Door middel van deze voorbeelden heb je een beter gevoel bij het totale ruimtebeslag. Per voorbeeld is aangegeven hoeveel type fietsen er in het ontwerp gerealiseerd zijn en is ook het ruimtebeslag weergegeven.

VOORBEELD Stalling begane grond, dubbellaags rekken



24	Beheerdersbalie en pantry
8	Services, toilet
10	Services, zelf reparatiezone
6	Techniek
50	Entreezone
380	Reguliere fietsen, dubbellaags
76	Fietsen met krat/kinderzitje, dubbellaags
46	Bakfietsen
600	m ² TOTAAL

Aantallen en ruimtegebruik

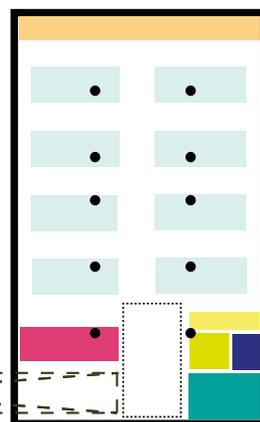
#		560
85,4 %	Reguliere fietsen	478
12,9 %	met krat/kinderzitje	72
1,7 %	Bakfietsen	10

m² **600**

Oppervlakte begane grond	600 m ²
Oppervlakte verdieping	0 m ²

m² / **1,07**

VOORBEELD Stalling kelder, enkellaags rekken



24	Beheerdersbalie en pantry
8	Services, toilet
10	Services, zelf reparatiezone
6	Techniek
130	Stijgpunt
50	Entreezone
435	Reguliere fietsen, enkellaags
76	Fietsen met krat/kinderzitje, enkellaags
46	Bakfietsen
785	m ² TOTAAL

Aantallen en ruimtegebruik

#		318
85,5 %	Reguliere fietsen	272
11,4 %	met krat/kinderzitje	36
3,1 %	Bakfietsen	10

m² **785**

Oppervlakte begane grond	100 m ²
Oppervlakte verdieping	685 m ²

m² / **2,5**

TOETSEN OP GESCHIKTHEID

■ Maak een checklist zodat je beschikbare ruimte kunt toetsen

Op hoofdlijnen kun je, om een inschatting te maken van de geschiktheid van een pand, een checklist doorlopen. Op die manier krijg je op een snelle manier in beeld of het pand geschikt is om nader onderzoek naar te doen. Mogelijk zijn er nog beleidsmatige onderdelen die je als gemeente zou willen toevoegen. Zo kan bijvoorbeeld het toevoegen van een openbaar toilet een belangrijke doelstelling zijn in jouw gemeente. Voeg dergelijke wensen dan toe aan de checklist.

Door de basis van het pand te toetsen is sneller in beeld welke aanpassingen en kosten gemaakt moeten worden om van de ruimte een openbare stalling te maken. Nadat de checklist is ingevuld is het verstandig om een partij of collega met ervaring in te schakelen die op basis van een programma van eisen (type fietsen, wensen voor services, et cetera) een schetsontwerp kan maken voor de fietsenstalling.



Checklist geschiktheid pand als fietsenstalling

- Is de sociale veiligheid rondom fietsenstalling in orde?
- Zijn er wijzigingen nodig in de openbare ruimte om de fietsenstalling toegankelijk te maken?
- Mogelijkheid tot realiseren entree aan hoofdfietsroute
- Hoogte plafond (lager dan 2.850 mm houdt in dat er alleen enkellaags fietsrekken in passen)
- Oppervlakte van de ruimte
 - 1 tot 2 m² per fiets bij dubbellaags fietsrekken
 - 2 tot 3 m² per fiets bij enkellaags fietsrekken
 - Bevinden zich veel constructieve elementen in de ruimte? Houdt dan rekening met meer vierkante meter per fiets
 - Is de ruimte overzichtelijk zowel voor gebruiker als eventueel beheerder?
- Op welk niveau bevindt de ruimte zich?
 - Bij een fietsenstalling op de begane grond is deze toegankelijk voor alle doelgroepen en wordt ruimte bespaard omdat er geen stijgpunt nodig is.
 - Bij een fietsenstalling op een verdieping: is er ruimte voor een comfortabel stijgpunt en kan er in het kader van toegankelijkheid een lift worden ingepast?
- Type vloer en maximaal toegestane vloerbelasting (permanent en veranderlijk)
- Check op aanwezigheid en kwaliteit huidige voorzieningen
 - Waterleidingen
 - CV-installatie
 - Toilet
 - Ventilatie
 - Vluchtroute(s) en aanduidingen
 - Verlichting
 - Aansluiting elektra
 - Brandwerendheid
 - Geluidsisolatie
 - Kwaliteit van schilderwerk en afwerking
- Koop of huur mogelijk?
 - In geval huur: afspraken over huurtermijn
 - Afspraken over demarcatie en opleverniveau (bijvoorbeeld casco door verhuurder)
 - Afspraken over aparte bemetering
 - Afspraken over onderhoud casco (bijvoorbeeld de gevel)
- Past een fietsenstalling in het bestemmingsplan of is er een wijziging nodig?
- Wil de eigenaar meewerken aan benodigde procedures (bijvoorbeeld Bibob-procedure)?

■ Leer van andere locaties

In diverse steden zijn al openbare fietsenstallingen in bestaande gebouwen ingepast. Van die voorbeelden kun je leren en krijg je een beter gevoel voor de mogelijkheden, type beheersvormen en ruimtebeslag.

Om een idee te geven van diverse locaties, de voormalige bestemming van deze stallingen en het ruimtebeslag is een overzicht van een aantal openbare fietsenstallingen in het land gemaakt. Een aantal van deze voorbeelden zijn nader uitgewerkt in factsheets.

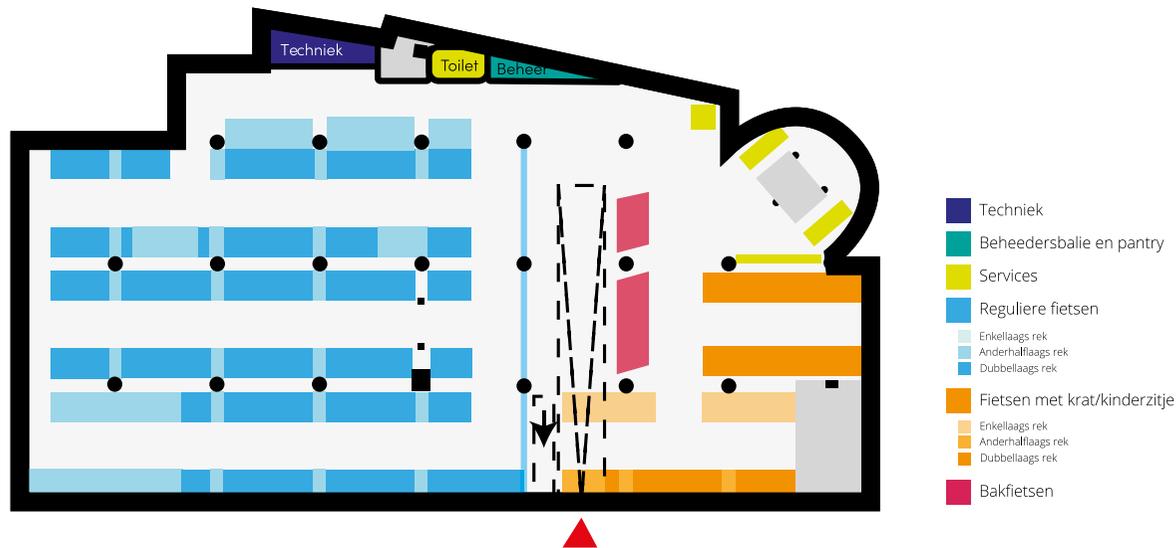
Plaats	Locatienaam	Type (voormalige bestemming)	Niveau	Beheer en services (bewaakt = met beheerder)	Voornamelijk enkellaags of dubbellaags stallen	Ruimtebeslag gemiddeld per fiets	Huur of koop	Fact-sheet
Amsterdam	Munthof/Reguliers	Deel van autoparkeergarage	0	Bewaakt	Dubbellaags	(270 fietsen, 270m ²) – 1,00 m ²	Huur	
Amsterdam	Ceintuurbaan	Voormalige winkelruimte (ABN)	0, +0,5, -0,5	Bewaakt	Dubbellaags	(285 fietsen, 362m ²) – 1,27 m ²	Koop	X
Apeldoorn	Marktplein	Voormalige winkel/kantoor (Rabobank)	0	Bewaakt	Enkellaags	(230 fietsen, 400m ²) – 1,74 m ²	Koop	
Apeldoorn	Paslaan	Voormalige winkelruimte (Kijkshop)	0	Bewaakt	Dubbellaags	(321 fietsen, 550m ²) – 1,71 m ²	Koop	X
Breda	Concordiastraat	Autoparkeergarage	-1	Bewaakt	Enkellaags	(500 fietsen)	Eigendom	
Delft	Voldersgracht	Voormalige winkelruimte	0	Bewaakt	Enkellaags	(100 fietsen, 180m ²) – 1,20 m ²	Huur	
Den Bosch	Kerkstraat	Voormalig kantoorgebouw	-1	Bewaakt	Dubbellaags	(1000 fietsen, 1200m ²) – 1,20 m ²	Huur	
Ede	Marktstraat	Nieuwbouw	0	Bewaakt	Dubbellaags	(200 fietsen, 261m ²) – 1,31 m ²	Huur	
Goes	Westwal	Nieuwbouw	0	Toezicht met camera's	Dubbellaags	(88 fietsen, 85m ²) – 0,97 m ²		
Groningen	Grote Markt	Voormalige winkelpand (V&D)	-1	Bewaakt	Dubbellaags	(1800 fietsen, 1857m ²) – 1,03 m ² excl. stijlpunt	Huur	
Hilversum	Zeedijk	Voormalig winkelpand	-1	Bewaakt	Dubbellaags	(700 fietsen, 1000m ²) – 1,43 m ²	Huur	
Utrecht	House Modernes	Voormalige winkelruimte (Pipoos/Blokker)	-1	Bewaakt	Dubbellaags	(863 fietsen, 1470m ²) – 1,70 m ²	Huur	X
Utrecht	Neude	Voormalig postkantoor	-1	Bewaakt	Dubbellaags	(722 fietsen, 1050m ²) – 1,45 m ²	Huur	
Veenendaal	Brouwersgracht	Nieuwbouw	0	Onbewaakt	Dubbellaags	(280 fietsen, 267m ²) – 0,95 m ²	Huur	X
Zwolle	Gasthuisplein	Voormalige winkelruimte (Scheer & foppen)	0	Bewaakt, inclusief fietswinkel	Dubbellaags	(200 fietsen)	Huur	



UTRECHT HOUSE MODERNES

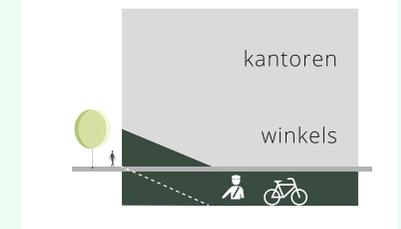


Fietsenstalling geïntegreerd in de kelder (voormalige winkelpanden) van het herontwikkelde pand "House Modernes". De openbare fietsenstalling is meegenomen als eis voor de herontwikkeling.



Toelichting indeling: De constructieve elementen zorgden ervoor dat er bij veel rekken een deel van de bovengoten weg moest worden gelaten. Er is gekozen voor een duidelijke verdeling qua type plekken. Buitenmodelfietsen gaan onderaan de helling rechtsaf, reguliere fietsen linksaf.

TYPE: voormalig winkelpand



Informatie

- Geopend in 2021
- Huurconstructie
- 1^e 24 uur gratis stallen
- Bewaakte stalling
- Totaal aantal inpandige stallingen in binnenstad: 6

Aantallen en ruimtegebruik

	#		863
84,8 %	Reguliere fietsen		732
13,6 %	met krat/kinderzitje		117
1,6 %	Bakfietsen		14

m² **1470**

Oppervlakte begane grond	80 m ²
Oppervlakte verdieping	1390 m ²

m² / **1,70**

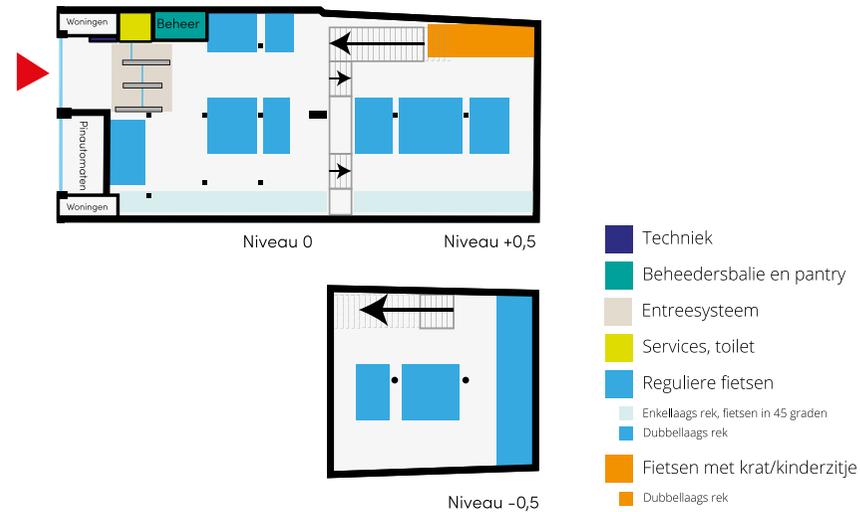


AMSTERDAM

CEINTURBAAN



Fietsenstalling geïntegreerd in voormalig ABN AMRO gebouw. Pinautomaten aan de buitenzijde zijn behouden gebleven.



Toelichting indeling: De fietsenstalling beschikt over split level niveaus. Er is relatief weinig plaats voor buitenmaats fietsen, bakfietsen kunnen in een nabijgelegen stallingen parkeren. De huisstijl is conform huisstijl Amsterdam, dit maakt de stallingen herkenbaar in het netwerk. In een latere fase is een nieuw entreesysteem ingepast waardoor er een lichte afname van het aantal fietsplaatsen is ontstaan.

TYPE: voormalig bankgebouw



Informatie

- Geopend in 2018
- Kooopconstructie
- 1^e 24 uur gratis stallen
- Bewaakte stalling
- Totaal aantal inpandige stallingen in binnenstad: 7

Aantallen en ruimtegebruik

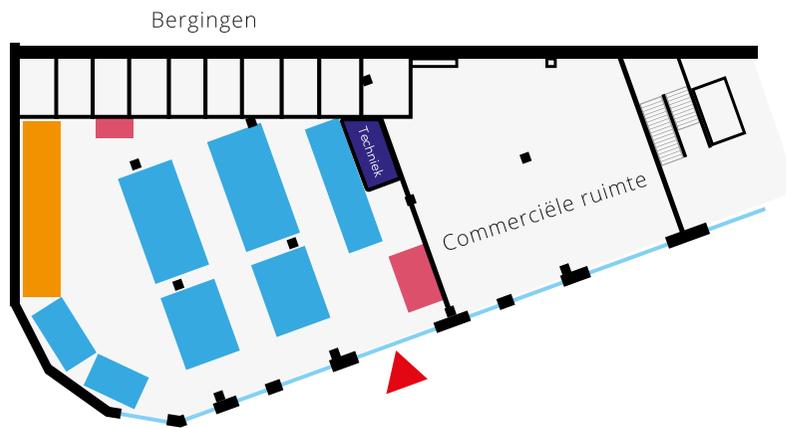
	#		285
92,3 %		Reguliere fietsen	263
7,7 %		met krat/kinderzitje	22
		Bakfietsen	0
	#	m ²	362
		Oppervlakte begane grond	158 m ²
		Oppervlakte verdiepingen	204 m ²
	#	m ² /	1,27



VEENENDAAL BROUWERSGRACHT



Fietsenstalling gerealiseerd in nieuwbouw pand. Casco opgeleverd, waarbij de gemeente de ruimte heeft ingericht.



- Techniek
- Reguliere fietsen, dubbellaags
- Fietsen met krat/kinderzitje, dubbellaags
- Bakfietsen

TYPE: nieuwbouw



Informatie

- Ø Geopend in 2022
- Ø Huurconstructie
- Ø Gratis stallen
- Ø Onbewaakte stalling
- Ø Totaal aantal inpandige stallingen in binnenstad: 3

Aantallen en ruimtegebruik

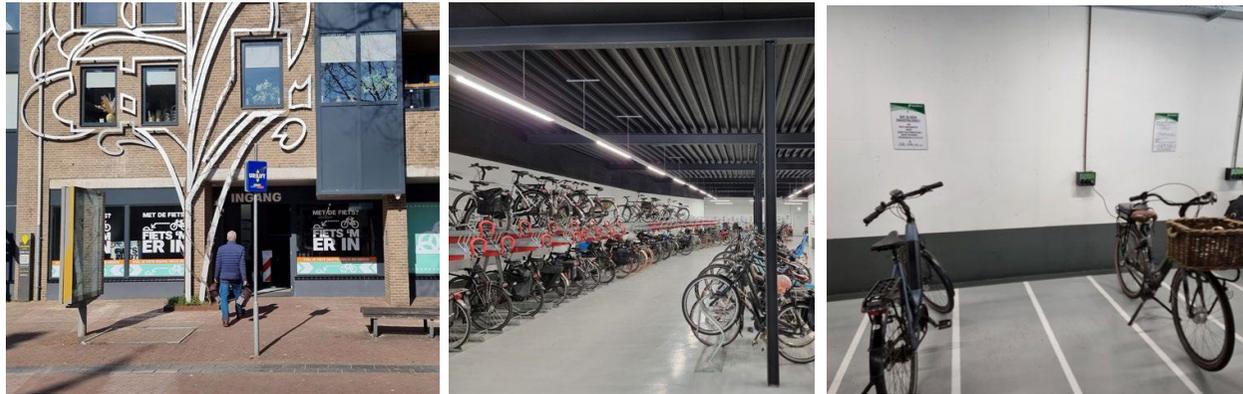
	#	280
87,1 %	Reguliere fietsen	244
11,4 %	met krat/kinderzitje	32
1,4 %	Bakfietsen	4

	# m ²	267
Oppervlakte begane grond		267 m ²
Oppervlakte verdiepingen		0 m ²

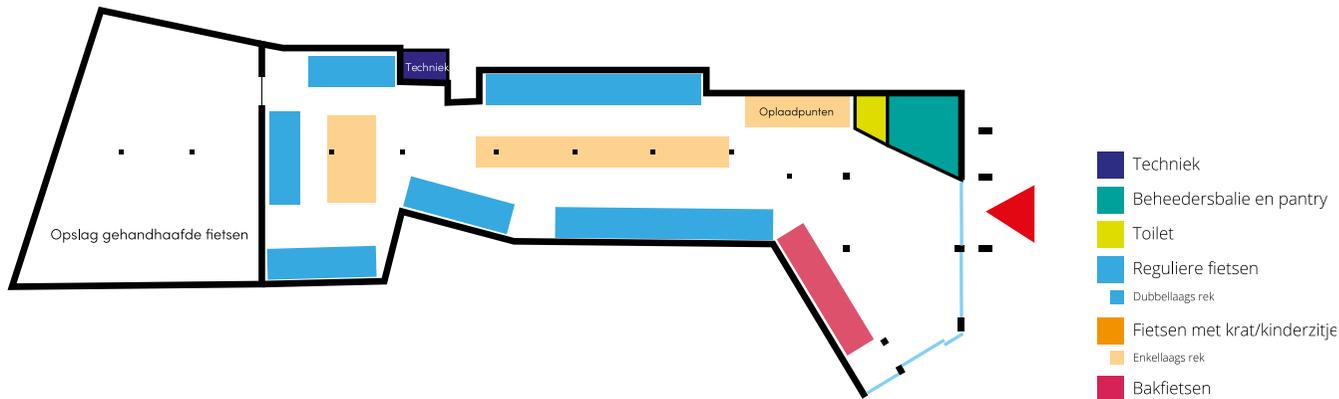
m² / **0,95**



APELDOORN PASLAAN



Fietsenstalling gerealiseerd in voormalige winkel Kijkshop. Achterin de fietsenstalling bevindt zich een koppeling met een loods die de gemeente gebruikt om gehandhaafde fietsen te plaatsen, voordat ze naar het depot gaan.



Toelichting indeling: De fietsenstalling is ingedeeld met dubbellaags fietsrekken langs de wanden. In het midden is gekozen voor enkellaags rekken voor fietsen met een krat of bijvoorbeeld brede fietstassen. Het voordeel van deze opstelling is dat er zicht is richting het achterste gedeelte van de stalling. Naast de toiletten zijn een aantal plaatsen geboden voor het opladen van e-bikes. Het voorste gedeelte van het pand is in gebruik voor het stallen van bakfietsen.

TYPE: voormalige winkel



Informatie

- Geopend in 2019
- Koopconstructie
- Gratis stallen
- Onbewaakte stalling
- Totaal aantal inpandige stallingen in binnenstad: 7

Aantallen en ruimtegebruik

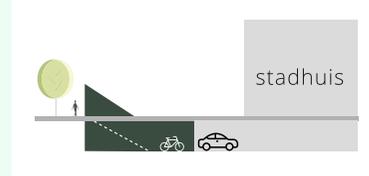
	#	321
80,4 %	Reguliere fietsen	258
16,5 %	met krat/kinderzitje	53
3,1 %	Bakfietsen	10
	# m ²	550
	Oppervlakte begane grond	550 m ²
	Oppervlakte verdiepingen	0 m ²
	# m ² /	1,71



NIET GEREALISEERDE STALLINGEN

Niet alle zoeklocaties leiden uiteindelijk tot realisatie. Tijdens diverse momenten in het proces kan toch blijken dat de ruimte niet geschikt is. Bijvoorbeeld door veel kolommen in de ruimte. Of in sommige gevallen worden de kosten per fietsplaats te hoog en wordt er naar een alternatief gezocht. Hiernaast worden twee voorbeelden toegelicht.

TYPE: autoparkeergarage



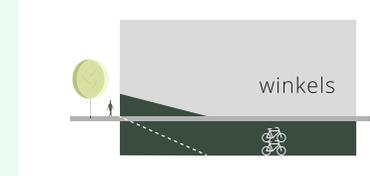
Informatie

- 0 Fietsenstalling in autoparkeerlaag onder het stadhuis in Apeldoorn.
- 0 De vloer moest worden verzwaaard door hogere veranderlijke belasting (aanwezigheid personen).
- 0 Stijgpunt ingrijpend en hoge kosten. Door beperkte vrije hoogte alleen enkellaags rekken mogelijk.
- 0 De gemeente vond een stalling onder het Marktpllein die op niveau -1 lag niet gebruiksvriendelijk!
- 0 Als alternatief is een voormalig bankgebouw op begane grond aangekocht.

Aantallen en ruimtegebruik

#		400
#	m ²	690
#	m ² /	1,73

TYPE: voormalig winkelpand



Informatie

- 0 De etage werd gebruikt als opslag van een retailpand in Groningen.
- 0 Een oud pand daardoor veel hoogteverschillen in de vloer en kolommen in de ruimte.
- 0 Het maken van een goede entree lukte niet omdat het pand een monument betrof.
- 0 Het verwerven van het pand is niet gelukt. Met de pandeigenaar (lokale vastgoedondernemer) zijn verschillende gesprekken geweest maar wilde niet verkopen (dat was de wens van de gemeente).

Aantallen en ruimtegebruik

#		500
#	m ²	580
#	m ² /	1,16

WAARBORG DUURZAAM SUCCES



Nu je een plek gevonden hebt die zowel strategisch als fysiek geschikt is, is het tijd om goed na te denken over hoe je de fietsenstalling succesvol laat zijn nu en in de toekomst. En hoe zorg je daarnaast dat alle kennis die jij opgedaan hebt gedurende het gehele proces beschikbaar blijft in jouw organisatie?

WAARBORG DUURZAAM SUCCES

■ Beheer, onderhoud, monitoring, communicatie en kennisborging

Het is van belang om vanaf de voorbereiding oog te hebben voor continuïteit om het succes van in pandig fietsparkeren voor lange termijn te waarborgen. Zorg daarom dat je de volgende thema's goed op orde hebt.

Beheer

Wie gaat de stalling uitbaten? Is dit de gemeente zelf of neem je een organisatie in de arm die gespecialiseerd is in deze service? Op het moment dat aanvullende diensten worden aangeboden zoals fietsonderhoud, verhuur van buggy's, openbare toiletten, etc. is voor veel gemeenten de vraag relevant of zij zelf nog het beheer van de stalling willen en kunnen uitvoeren of dat hiervoor beter een gespecialiseerde taakorganisatie kan worden ingezet.

Onderhoud

Bij een in pandige stalling komen diverse onderhoudsaspecten naar voren. Het is belangrijk hier op tijd rekening mee te houden en mee te nemen in een PvE. Denk hierbij aan:

- Onderhoudskosten van de rekken. Bij wie ligt dit? Vaak zijn rekken door een aannemer ingekocht, maar wie doet het onderhoud?;
- Na x aantal jaar vervanging van de rekken;
- Onderhoud aan technische installaties;
- Vloerafwerking en wandafwerking in relatie tot gebruik. Fietsen (met name trappers en sturen) beschadigen gemakkelijk stucwerk;
- Neem beheersorganisatie erin mee – wat werkt volgens hun ervaring wel en wat niet?

Monitoring

Wordt je stalling goed gebruikt? De bezettingsgraad is uiteraard een belangrijke graadmeter, maar dit is niet alleszeggend. Het hangt ook sterk af van je doelstelling. Het kan relevant zijn om te weten om hoeveel verschillende gebruikers het gaat, wie de gebruikers zijn, welk type fietsen er gestald worden en of de stalling veilig is (en of dit ook zo wordt ervaren). Past het gebruik bij de doelstellingen waar de stalling voor is gerealiseerd? Maken de beoogde doelgroepen gebruik van je stalling? Een stalling die vol staat met 'slaapfietsen' van bewoners uit de omgeving, waardoor er geen plek meer is voor incidentele bezoekers: is dit gewenst? Om antwoorden te krijgen op dit soort vragen en eventueel te kunnen bijsturen is monitoring essentieel.



WAARBORG DUURZAAM SUCCES

Communicatie

Maak een communicatieplan voor de (opening van de) stalling. Inpandig fietsparkeren vraagt namelijk een gedragsverandering van de fietser en dit gaat niet vanzelf. Welke communicatiekanalen heb je nodig om bekendheid te geven aan de mogelijkheid tot inpandig stallen, het informeren over de locatie en het communiceren over de voordelen van inpandig stallen?

Kennisborging

Een terugkerend probleem bij verschillende gemeenten is dat opgedane kennis verloren gaat, bijvoorbeeld door het vertrek van collega's die tijdens het proces kennis opdoen. Documenteer daarom kennis en werkwijzen, zodat je als organisatie weet waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn en voorkom zo onnodige misstappen. Zorg daarnaast voor vaste aanspreekpunten en kennisoverdracht.

Gemeente Amsterdam
Kennisborging is een groot probleem! Door personele wisselingen binnen gemeenten verdwijnt de kennis en daarmee ook netwerk. Gemeenten moeten hierdoor heel vaak het wiel opnieuw uitvinden.



KOSTENINZICHT



Naast dat de locatie en de inrichting een belangrijke rol speelt in het proces, is het natuurlijk van groot belang om vroeg in het proces na te denken over de kosten. Zorg dat je, zodra een locatie zich aandient, een gevoel hebt bij de kosten die komen kijken bij het huren of kopen, inrichten en in stand houden van de fietsenstalling.

KOSTENINZICHT

Om maar met de deur in huis te vallen: inpandig fietsparkeren heeft eigenlijk altijd een negatieve financiële businesscase. Het is niet reëel om geld te verdienen aan de stalling. De 'winst' is te behalen in maatschappelijke baten, niet in (direct) financieel opzicht.

De hoogte van kosten is grotendeels locatie-afhankelijk. Daarom is het verstandig om vroegtijdig een kosteninschatting van eventuele varianten te laten opstellen. Als je als gemeente al stallingen in de binnenstad hebt, zorg dan dat je deze als referentie kunt gebruiken en de gegevens beschikbaar zijn. Wordt het de eerste fietsenstalling in de binnenstad? Ga dan te raden bij gemeenten die dit proces al hebben doorlopen. De website veiligstallen.nl geeft bijvoorbeeld een overzicht van verschillende type stallingen in verschillende plaatsen in Nederland.

Het blijkt voor gemeenten ingewikkeld te zijn om daadwerkelijke of begrootte kosten voor het verwerven van panden openbaar te delen. Wel kan op basis van de gedeelde ervaringen een overzicht van kostensoorten worden gegeven:

- **Vastgoed**
 - **Aanschaf of huur ruimte**
 - **Realisatiekosten (eventuele verbouwing casco)**
 - **Onderhoudskosten**
 - **Vervangingkosten**

- **Inrichting**
 - **Realisatiekosten**
 - **Onderhoudskosten**
 - **Vervangingkosten (denk aan gehele life-cycle van fietsenstalling, bijvoorbeeld 30 jaar)**

- **Beheerkosten**
 - **Schoonmaak**
 - **Energieverbruik**

- **Exploitatie**
 - **Kosten (personeel, incheckstelsysteem, handhaving)**
 - **Opbrengsten (bijvoorbeeld deels verhuurd oppervlak aan fietswinkel, automaten, toiletten, kluisen)**

Gemeente Utrecht

“Fietsen stallen is gratis!”
Het is geen verdienmodel, hooguit om te sturen (bijvoorbeeld het tegengaan van weesfietsen) of gebruik door andere doelgroepen dan beoogd (bewoners versus bezoekers)





Maak niet op basis van de m² prijs meteen een keuze tussen de begane grond en bijvoorbeeld verdieping van het gebouw (+1 of kelder). Dit hoeft namelijk onder de streep niet altijd de goedkoopste optie te zijn. De aanpassingen die gedaan moeten worden aan het casco om de verdieping bereikbaar te maken voor de fiets bepalen vaak een groot deel van de verbouwkosten. Hiernaast is een reëel voorbeeld uitgewerkt en onderstaand de jaarlijkse kosten (enkel huur en verbouwing) in beeld gebracht.

VOORBEELD (let op: exclusief beheerlasten)

huurprijs begane grond: 300 euro per m²
 huurprijs kelder: 100 euro per m²

verbouwing begane grond: 504.000 euro
 verbouwing kelder: 1.008.000 euro

TOTAAL Begane grond

Huur 180.000 euro
 Verbouwing en inrichting 504.000 euro
 Jaarlijkse afschrijving (20 jaar) 25.200 euro

Jaarlijkse kosten 205.200 euro

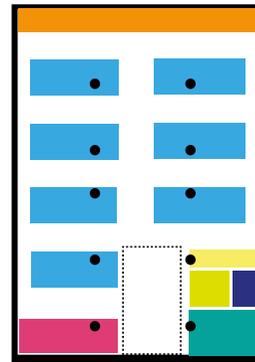
TOTAAL Kelder

Huur 156.000 euro
 Verbouwing en inrichting 1.008.000 euro
 Jaarlijkse afschrijving (20 jaar) 50.400 euro

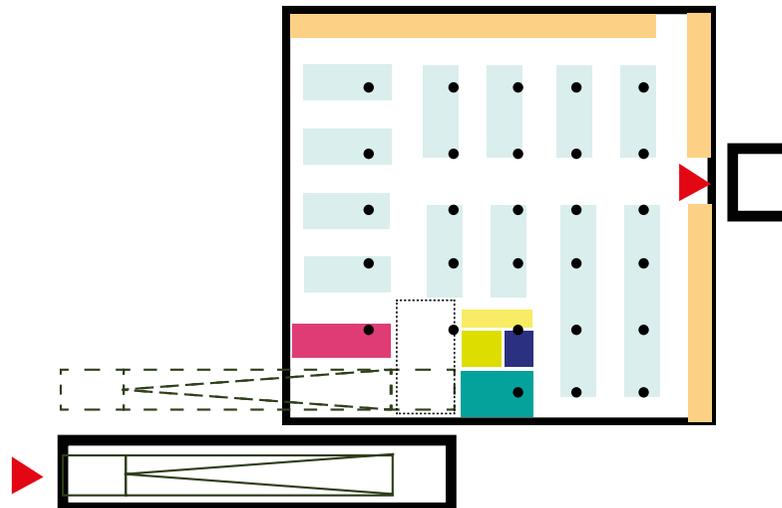
Jaarlijkse kosten 206.400 euro

KOSTENINZICHT

VOORBEELD Stalling begane grond, dubbellaags rekken



VOORBEELD Stalling kelder, enkellaags rekken



Aantallen en ruimtegebruik

560

m² 600

Oppervlakte begane grond 600 m²

Oppervlakte verdieping 0 m²

Aantallen en ruimtegebruik

560

m² 1310

Oppervlakte begane grond 110 m²

Oppervlakte kelder 1200 m²

TOTSTANDKOMING HANDREIKING



Tijdens het onderzoek is gepoogd zoveel mogelijk informatie te verzamelen. Er zijn hiervoor diverse methoden toegepast die nader worden toegelicht. Tijdens de interviews kwam een aantal thema's veelvuldig terug die in sommige gevallen buiten de scope van het onderzoek vielen. Dit wordt samengevat in de aanbevelingen.

STRUIKELBLOKKEN

“Het pand bleek uiteindelijk ongeschikt, monumentaal met veel kolommen en een goede entree maken lukte niet”

“De eigenaar wilde het pand niet verhuren”

“We wilden een fietservicepunt erbij maken maar het bleek niet mogelijk een uitbater te vinden”

“Onze gemeente heeft geen ervaring met en is niet toegerust op beheer van een fietsenstalling. Keuzes maken was moeilijk. Kennis is veelal opgehaald bij architect met ervaring en exploitanten van andere stallingen”

“We hebben een te klein team, weinig tijd en ook weinig kennis”

“De businesscase is in kosten altijd negatief. Niet alleen eenmalige kosten zijn hoog maar ook de structurele kosten”

“Er worden retailprijzen gevraagd, dat kunnen we niet betalen”

“Onze doorlooptijd is groot, we konden niet snel genoeg keuzes maken”

KANSEN EN TIPS

“Zoeken naar medefinanciers?”

“In de verkenning hebben we een makelaar opdracht gegeven om te kijken naar potentiële locaties. In de beoordeling is gekeken naar aanfietsroutes, ligging en capaciteit”

“Kan de industrie niet meer betrokken worden? Producenten van ‘afwijkende’ fietsen die meer ritme innemen hebben immers ook belang bij goede parkeervoorzieningen.”

“Geef bij een gebiedsontwikkeling ook eisen mee zodat er een goede stalling voor bezoekers komt. In de uitgangspunten kan ook een openbare fietsenstalling worden opgenomen.”

“De locatie is essentieel! Ga niet in op iedere mogelijkheid”

“Maak een scherp PvE en stel een deskundig team samen. Neem eventueel een partij in de hand met ervaring”

“Combineer de stalling met diensten en services die op zichzelf lastig rendabel te maken zijn”

“Het is een proces met ups&downs, houd vol, en durf risico te nemen. We gaan het alleen maar meer zien, het inpandig stallen.”

DOORLOPEN STAPPEN

De Handreiking is samengesteld op basis van een aantal doorlopen stappen.

■ Thema onder de aandacht brengen en input ophalen

Het breed ophalen van behoeften en ervaringen door middel van een enquête die in het eigen netwerk (per mail) en via LinkedIn onder de aandacht is gebracht. Hierdoor werd inzichtelijk dat er verschillende type vragen leven onder de gemeenten die met het thema bezig zijn. De enquête is door 15 gemeenten ingevuld. Daarnaast heeft een aantal gemeenten gereageerd per email en op de LinkedIn berichten. Tijdens een online kenniscafé van de Tour de Force zijn reacties uit het netwerk opgehaald. Hierdoor werd nogmaals bevestigd: het thema leeft en er is veel behoefte aan een handreiking met alle processtappen en aandachtspunten!

■ Verdieping door interviews

Op basis van de input acht verdiepende gesprekken plaatsgevonden. Hierbij is gekozen voor gemeenten van verschillend formaat (Amsterdam, Apeldoorn, Eindhoven, Maastricht, Utrecht, Veenendaal en Zwolle). Daarnaast is gesproken met een exploitant van fietsenstallingen en een ontwikkelaar die actief is in binnenstedelijk gebied.

■ Toetsen van de Handreiking door testgroep

De concept Handreiking is tijdens een sessie met een testgroep voorzien van reactie. De testgroep bestond uit een aantal gemeenten (Apeldoorn, Eindhoven, Gouda, Utrecht). Aan de hand hiervan is de handreiking aangevuld met inzichten verkregen uit praktijkervaring en worden aanbevelingen gedaan voor een verdere verrijking van de handreiking.

■ Kennisdeling via Handreiking en Kenniscafé

Ten behoeve van het verspreiden van de opgedane kennis is het onderwerp gepresenteerd tijdens een Tour de Force Kenniscafé op 15 juni 2023. Hierbij waren 50 geïnteresseerden (voornamelijk gemeenten maar ook andere partijen actief rondom fietsparkeren) aanwezig.

SCOPE: Wij hebben ons gericht op het onderbrengen van openbaar fietsparkeren door middel van het aankopen of huren van panden in;

- Bestaand vastgoed (winkels, kantoren)
- Voormalige/leegstaande autoparkeergarages
- Nieuwe niet-overheidsgebouwen

De gedeelde ervaringen zijn afkomstig van gemeenten met verschillende grootte en in verschillende delen van het land: van Apeldoorn tot aan de Groningen en van Amsterdam tot Veenendaal. Zodoende is informatie in beeld gebracht vanuit verschillende stadia en ervaring met inpandig fietsparkeren én met verschillende regionale en bestuurlijke context. Waar sommige steden al meer dan een eeuw ervaring hebben met inpandig fietsparkeren (Amsterdam kent tientallen buurtstallingen daterend uit begin 20e eeuw), zijn andere gemeenten recent met inpandig openbaar stallen begonnen.

En waar bij sommige gemeenten de vraag naar inpandig stallen uit een urgent probleem voortkomt, zoals verrommeling en gebrek aan publieke ruimte in Amsterdam, komt de vraag in andere gemeenten juist voort uit een gewenste en succesvolle groei van fietsmobiliteit gedurende afgelopen jaren (Veenendaal). Weer andere gemeenten voorzien een grote groei in stalbehoefte voor de aankomende jaren en spelen daar nu al op in (Eindhoven). Zo blijkt de aanleiding en achtergrond vaak uiteen te lopen, terwijl in de aanpak vaak dezelfde hindernissen moeten worden genomen. Deze handreiking biedt stapsgewijze ondersteuning bij het beslechten van deze hindernissen.



AANBEVELINGEN EN VERVOLONDERZOEK

Uit de reacties van gemeenten en tijdens de gesprekken kwamen meerdere vervolgvragen, die verder gaan dan de informatie die verkregen is tijdens het onderzoek en waar deze handreiking op in gaat. Onderstaande thema's kwamen veelvuldig terug. Onze aanbeveling is om op deze thema's vervolgonderzoek te doen of vervolgacties uit te zetten.

■ Afweging huur of koop

In deze handreiking wordt op basis van de afwegingen van deelnemende gemeenten kort ingegaan op voor en nadelen van het huren en kopen van een pand voor fietsparkeren. Uit de reactie van gemeenten blijkt dat er behoefte is aan een uitvoeriger analyse voor deze afweging, maar ook dat deze afweging sterk context afhankelijk is. Hoe maak je in jouw situatie de beste keuze? Deze handreiking zou daarom verder verreikt kunnen worden met een discussie over de afweging *huur of koop*. Hierbij kan gedacht worden aan het bundelen van expertise van o.a. makelaars, planeconomen en binnenstadsmanagers.

■ Bestuurlijke onderbouwing van (hoge) kosten in pandig fietsparkeren: hoe doe je dat?

In sommige gevallen is de aanleiding voor het willen realiseren van in pandig fietsenstallingen het creëren van ruimte voor andere doeleinden (bijvoorbeeld recreatie, groen). Hoe onderbouw je kosten die gericht zijn op het maken van ruimte voor andere doeleinden. En hoe kwantificeer je dat? Op welke wijze kun een gemeenteraad overtuigd worden van het belang? Kun je dit ophangen aan overkoepelend beleid (vitale stad) en welke voorbeelden zijn er bij andere steden hiervoor? Het zou helpen om dit pakket concreet te maken en gereed te hebben, inclusief kwaliteitseisen en exploitatiekosten. Een maatschappelijke kosten-/batenanalyse zou kunnen helpen om de maatschappelijke baten beter te kunnen onderbouwen.

■ Investeren in buurtstallingen

Meerdere gemeenten geven aan een groeiende behoefte aan kennis over het realiseren van buurtstallingen te hebben.

Buurtstallingen (ook wel: bewonersstallingen) vallen buiten de scope van dit onderzoek, maar de behoefte hieraan lijkt evident, gezien het veelvuldig terugkomen van opmerkingen en vragen hierover door gemeenten. Buurtstallingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren in de transitie naar duurzame mobiliteit in steden en het kan de fietsparkeerdruk in de openbare ruimte verkleinen. Het biedt een mogelijke oplossing voor woongebieden waar van oudsher geen fietsparkeernormen golden en men weinig ruimte heeft op eigen terrein te parkeren, zoals in binnensteden.

■ Oprichten kennisplatform fietsparkeren

Meerdere gemeenten geven aan het gebrek aan kennisborging als probleem en risico te zien. Door verloop in medewerkers verdwijnt vaak kennis en netwerk op dit gebied. Hier ligt een kans om door middel van een 'kennisbank/netwerk/platform' te initiëren essentiële kennis te borgen en te delen. Zodoende hoeven gemeenten niet individueel het wiel uit te vinden. Dit is niet alleen interessant m.b.t. het verwerven van panden, maar ook voor de inrichting van panden: op het gebied van fietsenrekken bijvoorbeeld bestaan veel nieuwe ontwikkelingen, maar werkt het eigenlijk wel? Het betrekken van marktpartijen in nieuwe ontwikkelingen (type fietsen en parkeersystemen) is hierbij aan te bevelen.

Gemeente Veenendaal

Het gaat om veel geld, om dit te kunnen reserveren (bestuurlijk beargumenteren) zijn goede/algemene 'richtlijnen/handleidingen' wenselijk!





COLOFON

Auteurs



Movares

Simone Jorink

Adviseur mobiliteit en bouwkundige, met zeer brede ervaring en een groot netwerk binnen het thema fietsparkeren.



Paul te Molder

Adviseur actieve mobiliteit en fiets(parkeren).

Opdrachtgever

Tour de Force

Birgit Cannegieter

CROW

Ronald van der Weerd

Versie

2.0 - 6 oktober 2023

Afbeeldingen en visualisaties

Beeldrechten eigendom Movares

@2023, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden en auteursrechtelijk beschermd. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

