

Handboek signing en wayfinding fietsparkeren

(versie 4.0)

Het ‘Handboek signing en wayfinding fietsparkeren’
is ontwikkeld door Mijksenaar wayfinding experts
in opdracht van de Gemeente Amsterdam
Foto omslag: © Marjolijn Pokorny – Gemeente Amsterdam

Inhoud

1 Over dit handboek 7
1.1 Hoe te gebruiken? 7
1.2 Voor wie is het bedoeld? 7
1.3 Opbouw van het handboek 7

2 Doel van het handboek 9
2.1 Goede bewegwijzering 9
2.2 Effect van goede bewegwijzering 9

3 Uitgangspunten bewegwijzering 13
3.1 Verwijsprincipe buiten 13
3.2 Verwijsprincipe binnen 14
3.3 Basis bordontwerpen 14

4 Bestemmingen bepalen 19
4.1 Grootte gebied verwijssysteem 19
4.2 Selectie te verwijzen stallingen 20
4.3 Naamgeving van stallingen 20
4.4 Bestemmingen binnen stallingen 21

5 Hoe maak je een bewegwijzeringsplan? 23
5.1 Stromen intekenen 23
5.2 Beslispunten bepalen 24
5.3 Bordlocaties bepalen 25
5.4 Algemene regelgeving bewegwijzering 26

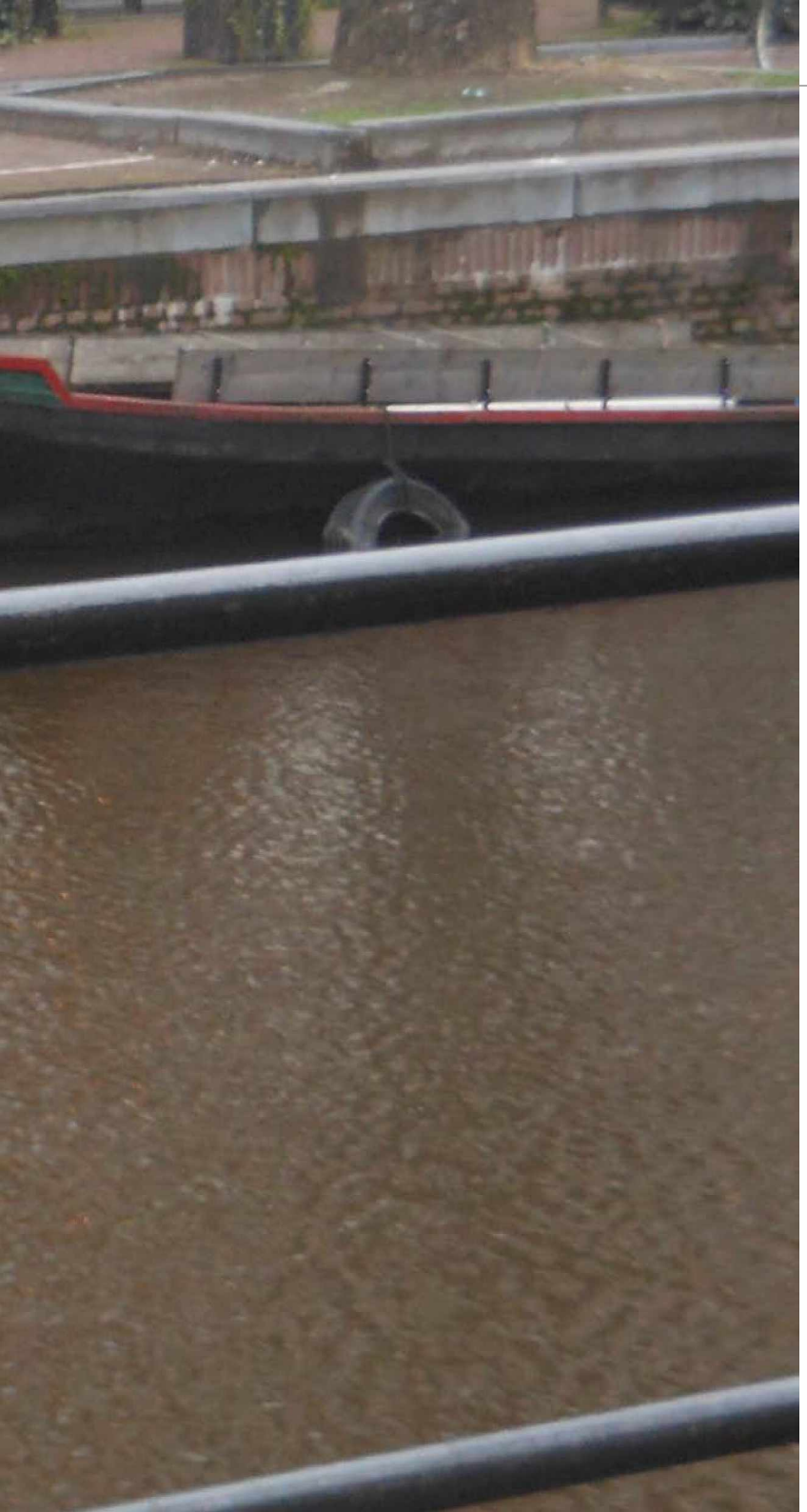
6 Openbare stallingen – buiten 29
6.1 Identificaties 30
6.2 Verwijzingen 42
6.3 Informatieborden 46

7 Openbare stallingen – binnen 63
7.1 Identificaties 64
7.2 Verwijzingen 70
7.3 Informatieborden 74

8 Buurtstallingen 81
8.1 Identificaties 82
8.2 Informatieborden 86

9 Procedure voor productie en plaatsing 89
9.1 Gemeente Amsterdam 89


ZINKBUIS
Fietsen worden
verwijderd
Bicycles will
be removed



Introductie

Steeds meer mensen gebruiken de fiets om zich te verplaatsen. Vooral in de grote steden zorgt dit voor een uitdaging: zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid is voor fietsers, dat mensen deze voorzieningen weten te vinden en er vervolgens ook gebruik van maken.

Op dit moment wordt door elke stad zijn eigen bewegwijzeringssysteem voor fietsparkeren ontwikkeld. Hierdoor ontstaat grote diversiteit in deze uitingen, in het land maar ook binnen een stad zelf.

Dit handboek, ontwikkeld door Mijksenaar wayfinding experts in opdracht van de gemeente Amsterdam, geeft een overzicht van alle typen bewegwijzering voor fietsparkeren in de stad en stationsomgeving en hun toepassing. Door toepassing van deze middelen zal de informatie-voorziening omtrent fietsparkeren consistent en daardoor duidelijker worden voor fietsers.


Fiets weg?
081
AMSTEL BIER
MULDER
Printerette

1 Over dit handboek

1.1 Hoe te gebruiken?

Om in de stad de weg naar een fietsparkeervoorziening te vinden is informatie nodig. Informatie die veelal via bebording gegeven wordt. Dit handboek legt de uitgangspunten vast waarop eenduidige bewegwijzering en informatievoorziening naar fietsparkeerplekken in de stad gebaseerd is.
Dit handboek kan echter niet voorzien in alle situaties. Het is bovenal een levend document, dat in samenhang met de voorhanden liggende vragen en problemen ontwikkeld moet worden.

Dit handboek is een naslagwerk met ontwerpmethoden en typische ontwerpelementen. Op deze wijze kan de bewegwijzering voor fietsenparkeervoorzieningen in de stad consistent ontwikkeld worden, onafhankelijk van de veranderingen die nog zullen plaatsvinden en onafhankelijk van de leveranciers die de bewegwijzering zullen produceren.

Voor gerichte vragen kan de inhoudsopgave gebruikt worden. Wanneer er vragen zijn die met deze handleiding niet opgelost kunnen worden, neem dan a.u.b. contact op met de gemeente Amsterdam of met Mijksenaar wayfinding experts.

Alle tekeningen en afbeeldingen die in dit handboek opgenomen zijn dienen alleen als referentiebeeld, en zijn geschaald om op de pagina te kunnen passen.

1.2 Voor wie is het bedoeld?

Dit handboek is gericht op de volgende typen gebruikers:

- Ontwerpers die de bebording voor fietsenstallingen moeten ontwerpen of aanpassen;
- Leveranciers en aannemers die de bewegwijzeringselementen fabriceren of aanbrengen;
- Beheerders.

1.3 Opbouw van het handboek

In het handboek worden de volgende aspecten besproken:

- Doel van het handboek
  - Doelstellingen wayfinding
  - Effecten van goede bewegwijzering
- Uitgangspunten bewegwijzering fietsparkeren
  - Verwijsprincipe
  - Ontwerp bordtypen
- Hoe maak je een bewegwijzeringsplan?
  - Stromen intekenen
  - Beslispunten bepalen
  - Bordlocaties bepalen
  - Regelgeving bewegwijzering
- Bestemmingen bepalen
  - Naamgeving
  - Bij toepassing verwijssysteem
  - Binnenin stallingen
- Toepassing buitenbebording
  - Verwijzingen
  - Identificaties
  - Informatieborden
- Toepassing binnenbebording
  - Verwijzingen
  - Identificaties
  - Informatieborden/instructies
- Ontwerpen voor buurtstallingen
  - Identificaties
  - Informatieborden
- Procedure productie en plaatsing



Foto: © Marjolijn Pokorny

2 Doel van het handboek

Dit handboek geeft richtlijnen voor het toepassen van bewegwijzering om het proces van fietsparkeren zo soepel mogelijk te laten verlopen.
Hierbij is het van belang dat de toegepaste bewegwijzering ook van goede kwaliteit is.

2.1 Goede bewegwijzering

Goede bewegwijzering is:

Compact
Bezoekers ontvangen de informatie die ze nodig hebben, niet te veel en niet te weinig.

Consistent
Informatie wordt aangeboden op plaatsen waar een beslissing moet worden genomen over het vervolg van een route en dient herhaald te worden op overige keuzepunten op de route. Er wordt in het gehele gebied gebruik gemaakt van dezelfde terminologie en op de bestemming wordt de informatie bevestigd.

Duidelijk
De bewegwijzering is gebruiksvriendelijk en goed te begrijpen. Op ieder bord wordt de informatie zo weergegeven dat die voldoet aan de behoefte van iemand die niet bekend is met het gebied. Herkenbaarheid en leesbaarheid zijn van groot belang, dit wordt bereikt door o.a. juiste plaatsing.

Opvallend
Bebording moet door plaatsing en vormgeving voldoende opvallen in de omgeving, maar mag niet storend en afleidend aanwezig zijn. De bewegwijzering mag in geen geval zo harmoniëren met de architectuur dat het niet opvalt.



Boven een ontwerp dat te veel harmonieert met de achtergrond. Onder een bord met te veel informatie (niet compact) waardoor dit bord nauwelijks tot niet gelezen wordt door de doelgroep.

2.2 Effect van goede bewegwijzering

Het implementeren van goede bewegwijzering, en het vastleggen van richtlijnen hierover in een handboek, heeft een aantal effecten.

Herkenbare informatie
Door het toepassen van bewegwijzering met eenzelfde uitstraling, voor alle communicatie omtrent fietsparkeren, herkennen fietsers het eerder als informatie voor hen bedoeld is. Ook zullen ze de voor hen bedoelde informatie sneller opnemen. Hierdoor hoeven zij zich minder te concentreren op het vinden van een geschikte parkeerplek en kunnen zij zich al meer richten op de activiteit waarvoor ze eigenlijk naar de stad of het station kwamen.

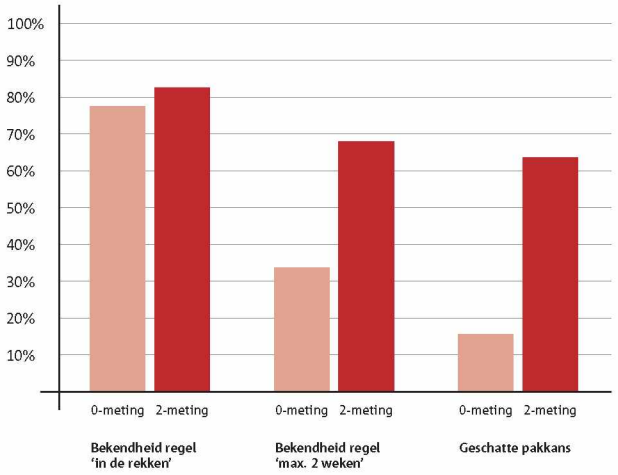
Betere vindbaarheid fietsenstallingen
Door duidelijke identificatie van fietsenstallingen en verwijzingen ernaartoe zal de vindbaarheid van stallingen verbeteren.

Fietsers zullen hierdoor bekend worden met alternatieven voor hun reguliere parkeerplek waardoor het aantal gebruikers van stallingen zal toenemen (handhaving speelt hier natuurlijk ook een rol in).

Vooral bij stallingen zonder duidelijke ingang zal het plaatsen van een goede identificatie veel effect hebben.

Beter bewustzijn over regels
Door heldere communicatie over regelgeving omtrent fietsparkeren zijn fietsers zich meer bewust van de consequenties van het foutief parkeren van hun fiets.

In een eerdere pilot, waarbij de regelborden in dit handboek getest zijn, nam de bekendheid met de regels toe door het plaatsen van de borden. Ook schatten mensen de kans dat zij gesnapt werden, als zij zich niet aan de regels hielden, fors hoger in terwijl het niveau van handhaving gelijk bleef.



Resultaten van de pilot met regelborden in Amsterdam. De nulmeting vond plaats voor plaatsing van de bebording.

Indien meer mensen hun fiets correct parkeren heeft dit invloed op de benodigde handhaving en op het aantal fietsen dat op specifieke locaties verwijderd moet worden. Hierdoor kunnen kosten bespaard worden of kunnen manuren anders ingezet worden.

Vermindering kosten productie en onderhoud
Door het ontwerpen van goede bewegwijzering en door informatie alleen aan te bieden waar deze nodig is kan het aantal bordtypen en de benodigde bewegwijzering geminimaliseerd worden. Hierdoor zal bespaard worden op kosten voor productie en montage.

Handboek geeft sturing
In het handboek wordt vastgelegd welke middelen ontwerpers van de openbare ruimte en fietsenstallingen tot hun beschikking hebben om fietsers de weg te wijzen en hoe deze middelen toegepast dienen te worden. Hierdoor is het mogelijk controle uit te oefenen op de bewegwijzering die in de toekomst geplaatst zal worden en wordt een wildgroei aan borden voor fietsers voorkomen.

Daarnaast kan al tijdens de ontwikkeling van een stalling rekening gehouden worden met de benodigde informatie op de gevel.

Bovendien wordt, bij gebruik van het handboek, de consistentie binnen het systeem van bewegwijzering geborgd en blijven fietsenstallingen goed vindbaar voor fietsers.

Samenvatting:
Goede bewegwijzering is compact, consistent, duidelijk en opvallend.

Het implementeren van goede bewegwijzering en het vastleggen van de ontwerpen in een handboek heeft een aantal effecten:

Fietsers zullen informatie die voor hen bedoeld is sneller herkennen en de gecommuniceerde boodschap eerder opnemen door de eenduidige vormgeving en plaatsing op locaties waar informatie nodig is. Hierdoor zullen stallingen beter vindbaar worden en zal de bekendheid met regels omtrent fietsparkeren groter worden met minder foutparkeerders tot gevolg.

Daarnaast leidt een goed ontworpen bewegwijzeringssysteem tot een overzichtelijk aantal bordtypen en een zo klein mogelijk aantal te plaatsen borden. Hierdoor zijn kosten voor productie en montage lager.

Bovendien geeft een handboek richtlijnen voor projecten in de toekomst waardoor verrommeling tegengegaan wordt en het bewegwijzeringssysteem zijn effectiviteit behoudt.


OV-fiets.nl
OV-fiets.nl
OV-fiets.nl

3 Uitgangspunten bewegwijzering

Voor fietsers die gebruik moeten maken van een bewegwijzeringssysteem is consistentie binnen het systeem heel belangrijk. Om deze consistentie te waarborgen dienen de uitgangspunten van het systeem zorgvuldig gekozen en doorgevoerd te worden.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op twee belangrijke uitgangspunten van het bewegwijzeringssysteem voor fietsparkeren in Amsterdam: het verwijsprincipe en de basis van de bordontwerpen.

3.1 Verwijsprincipe buiten

Het verwijsprincipe vormt de basis van elk systeem van bewegwijzering. Hierin wordt omschreven op welke manier er naar bestemmingen verwezen wordt.

Voor fietsers die hun fiets willen parkeren in Amsterdam geldt dat veel van hen geregeld gebruik maken van stallingen waardoor zij de route naar een stalling al kennen.

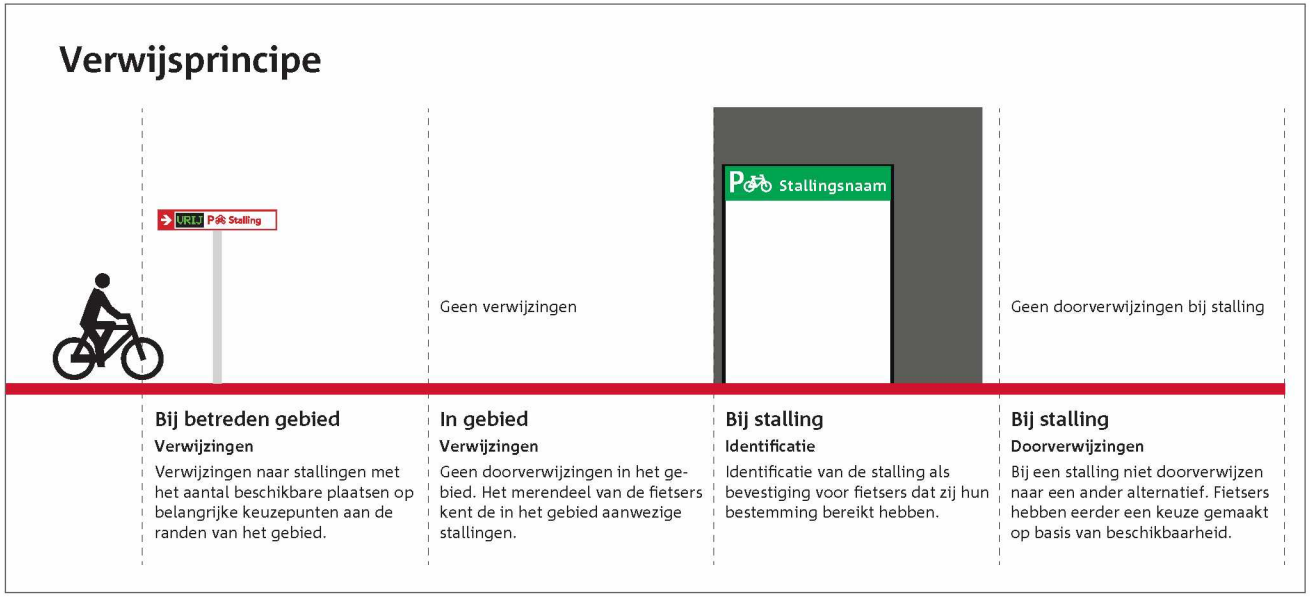
Voor dit type fietsers wordt bewegwijzering pas relevant als zij geen gebruik kunnen maken van de stalling waar zij normaal gesproken parkeren. Het is dus belangrijk dat fietsers kunnen checken of er plek is in hun vaste stalling.

Als dit niet het geval is, dienen zij inzicht te krijgen in alternatieve parkeerlocaties en de beschikbare plaatsen in die stallingen.

Het uitgangspunt van het verwijsprincipe voor buiten is dan ook om te verwijzen naar de in het gebied aanwezige stallingen op belangrijke keuzepunten aan de randen van het gebied.

De routes naar deze stallingen worden verder niet verwezen aangezien het merendeel van de fietsers bekend is met de locatie van de stallingen.

Identificatie van de stallingen, met weergave van de stallingsnaam, dient wel altijd te gebeuren als bevestiging voor fietsers dat zij hun bestemming bereikt hebben.



Verwijsprincipe voor fietsparkeren in de gemeente Amsterdam

3.2 Verwijsprincipe binnen

De meeste fietsers die een stalling betreden zijn op zoek naar een plek om hun fiets te parkeren. Het is daarom belangrijk te verwijzen naar een aantal bestemmingen die fietsers helpen in dit proces:

- Rijen met fietsenrekken op de verdieping waar fietsers zich bevinden die niet in het zicht liggen;
- Parkeerplaatsen voor buitenmodelfietsen (kratfietsen, fietsen met kinderzitjes, bakfietsen en ligfietsen), OV-fietsen/huurfietsen en elektrische fietsen als deze niet in het zicht liggen;
- Het aantal vrije plaatsen op de verdieping waar een fietser zich bevindt en op overige verdiepingen (bij stalling met meerdere verdiepingen).

Na het stallen van een fiets vervolgen fietsers hun reis als voetganger. Voetgangers dienen in sommige stallingen gebruik te maken van een andere uitgang dan gebruikers die de stalling verlaten met hun fiets. Er dient naar uitgangen verwezen te worden indien:

- Er verschillende uitgangen zijn die zich niet allemaal in het zicht van gebruikers van de stalling bevinden;
- Als het niet duidelijk is welke uitgang door welk type gebruiker gebruikt dient te worden.

3.3 Basis bordontwerpen

Om tot een duidelijk herkenbare familie van fietsparkeerborden te komen, is een aantal uitgangspunten voor het ontwerp van deze bebording vastgelegd.

Deze uitgangspunten worden hieronder toegelicht en dienen als leidraad wanneer de bijzondere architectuur van een fietsenstalling vraagt om een oplossing op maat met betrekking tot de bebording.

3.3.1 Kleurgebruik

De basis voor alle bordtypen bestaat uit een drietal kleuren: groen, rood en wit. Deze kleuren worden hieronder gespecificeerd.

RAL: 6029 (Mintgroen)
PMS: 7727 C
C89 M31 Y82 K21

RAL: 3020 (verkeersrood)
PMS: 1795 C
C0 M100 Y100 K10

RAL: 9016 (verkeerswit)
PMS: n.v.t.
C0 M0 Y0 K0

Bij een enkel bordtype worden naast deze basiskleuren nog andere kleuren in het ontwerp toegepast. Specificaties van deze kleuren zijn te vinden in hoofdstuk 6, 7 en 8 waar de specifieke bordontwerpen toegelicht worden.

3.3.2 Lettertype

Voor de bordontwerpen is gekozen voor een lettertype dat geschikt is voor bewegwijzering en aansluit op de huisstijl van de gemeente Amsterdam: de Avenir.

Avenir medium

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
0123456789

Avenir heavy

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
0123456789

3.3.3 Aanduiding ‘fietsparkeren’

In veel bordontwerpen, zoals verwijsborden, identificaties en regelborden, wordt weergegeven dat het hier gaat om borden voor fietsparkeren. Dit gebeurt middels het pictogram ‘P+fiets’.

De toegepaste ‘P’ is een hoofdletter P in het lettertype Avenir medium. Voor het basisontwerp van het fietsje is gebruik gemaakt van internationale richtlijnen. Dit fietsje wordt ook toegepast door onder andere NS en ProRail.

De hoogte van het fietsje is iets groter dan die van de P (altijd 104%). De twee elementen worden horizontaal uitgelijnd vanuit het midden van de elementen. Uitzondering hierop vormen de regelborden waarin een kleiner fietsje is toegepast.



'P+fiets' zoals toegepast op de bebording om aan te duiden dat het hier bebording voor fietsparkeren betreft.

3.3.4 Rijrichting van het fietsje

Standaard wordt het fietsje weergegeven op de bebording terwijl het 'rijdt' in de leesrichting: naar rechts.
Uitzondering hierop vormen de verwijsborden. Hier rijdt het fietsje in de richting van de pijl: bij een pijl naar links, naar links. Bij een pijl naar rechts, naar rechts.

Een tweede uitzondering vormen identificatieborden die haaks op de ingang tot een stalling geplaatst zijn. Bij deze borden rijdt het fietsje altijd richting de ingang tot de stalling.

3.3.5 Volgorde van richtingen binnen een bord

Om de complexiteit te beperken en informatie begrijpelijk te houden, is het van groot belang om een vaste volgorde voor richtingen binnen een groep van verwijzingen aan te houden. Hierbij wordt aangesloten op de CROW richtlijnen voor bewegwijzering (2014).

Van boven naar beneden geldt:
- eerst de doorgaande richting;
- vervolgens de links afslaande richting;
- als laatste de rechts afslaande richting.

De doorgaande pijl wordt standaard links op het bord geplaatst. De plaatsing van de pijlen hangt verder af van het type verwijzing: dynamisch of statisch. Bij dynamische verwijzingen worden de pijlen links op het bord geplaatst, zodat alle displays zich onder elkaar bevinden. Bij statische borden kunnen pijlen zich aan beide zijden van het bord bevinden (zie schema op de volgende pagina).

Samenvatting:
Belangrijke uitgangspunten voor de bewegwijzering zijn het verwijsprincipe en de basis voor de bordontwerpen.

Met betrekking tot het verwijsprincipe is besloten om alleen op belangrijke keuzepunten aan de randen van een gebied met stallingen naar stallingen te verwijzen. Hier wordt per stalling ook het aantal beschikbare plaatsen getoond.

Doorverwijzingen naar stallingen worden niet geplaatst. Stallingen worden wel geïdentificeerd waarbij de naam van de stalling getoond wordt.

Om aan te geven dat de bewegwijzering te maken heeft met fietsparkeren wordt op alle bordtypen een 'P+fiets' getoond.

Qua lettertype wordt voor de bewegwijzering gebruik gemaakt van de Avenir.

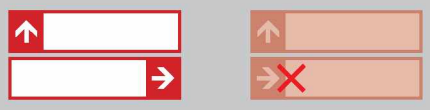
Standaard bordkleuren voor de bewegwijzering zijn groen, rood en wit.



Uitlijning pijlen statische verwijzingen

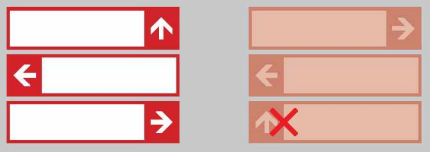


Uitlijning pijlen conform richting waarin wordt verwezen (pijl naar rechts aan de rechterkant, pijl naar links aan de linkerkant).

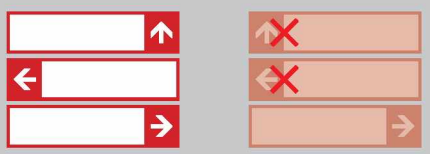


Pijl rechtdoor staat in principe links uitgelijnd. Uitzondering hierop vormt bewegwijzering waarbij de pijl rechtdoor boven een pijl naar links staat. Daarnaast zijn er situaties denkbaar waarbij het beter bij de weginrichting past om de pijl aan de rechterzijde te plaatsen.

Volgorde pijlen statische verwijzingen



Pijl rechtdoor staat bovenaan het bord

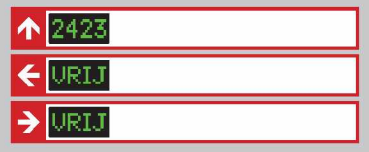


Pijlen in verschillende richtingen staan bij voorkeur niet direct boven elkaar



Wanneer verwijzingen rechtdoor en linksaf op één bord staan, wordt de pijl rechtdoor in principe aan de rechterkant geplaatst.

Uitlijning tekst en dynamische informatie



Alle pijlen bevinden zich links op het bord, ook als ze naar rechts wijzen. Dynamische informatie wordt onder elkaar geplaatst. Het fietsje rijdt mee in de richting van de pijl.

Overzicht met de uitgangspunten betreffende de opbouw van verwijsborden: de uitlijning en volgorde van pijlen en de uitlijning van tekst en dynamische informatie ten opzichte van de pijl.



4 Bestemmingen bepalen

Om stromen van parkerende fietsers in een gebied beter te spreiden, kan een systeem met verwijzingen naar stallingen toegepast worden. Belangrijk is om te bepalen welke stallingen in dit systeem opgenomen worden en wat de namen van deze stallingen dienen te zijn.

Ook binnen stallingen dient bepaald te worden naar welke bestemmingen bezoekers op zoek kunnen zijn.

Het vaststellen van deze bestemmingen is nodig om een bewegwijzeringsplan voor een gebied met fietsenstallingen op te stellen.

4.1 Grootte gebied verwijssysteem

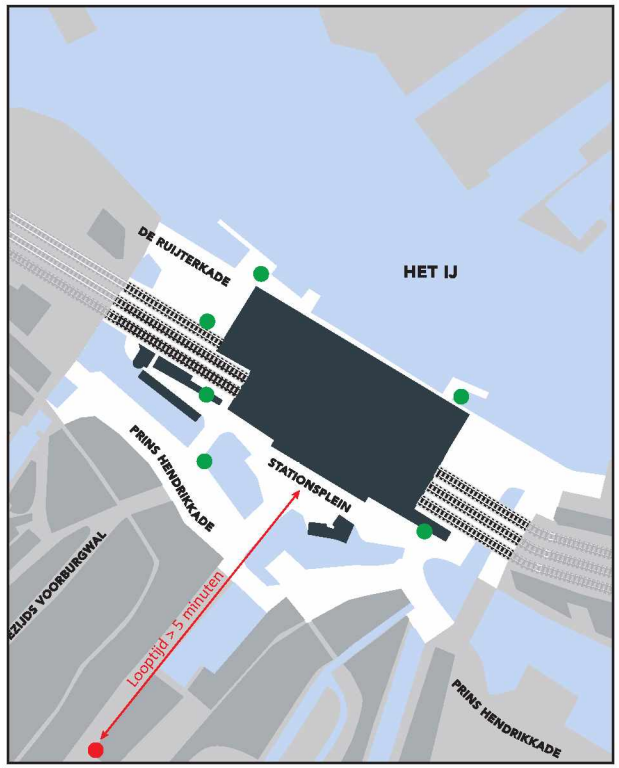
Om te kunnen bepalen welke stallingen meegenomen moeten worden in het verwijssysteem dient eerst vastgesteld te worden in welk gebied het verwijssysteem geplaatst zal worden.

Stallingen worden gebruikt door mensen op weg naar bestemmingen in een bepaald gebied, bijvoorbeeld het centrum van een stad of een station. Fietsers zijn alleen op zoek naar een stalling als zij hun bestemming naderen.

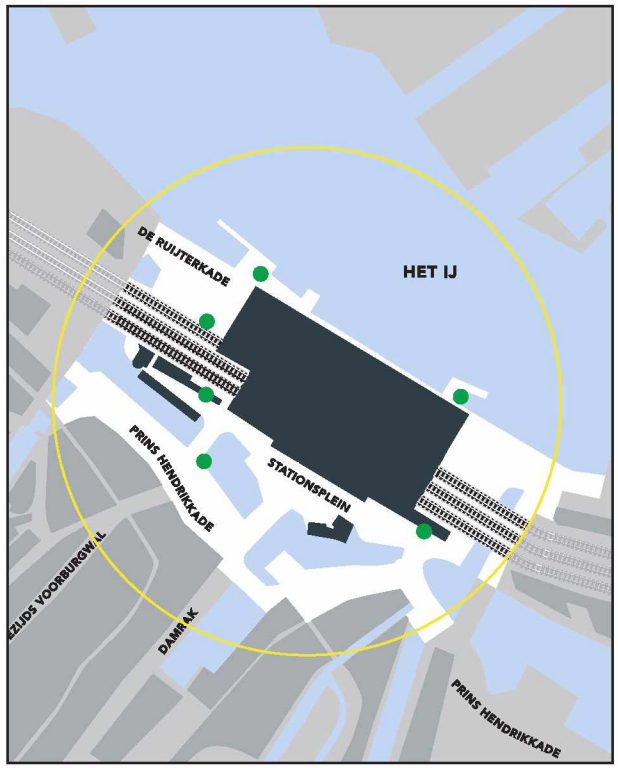
Uitgangspunt is om te inventariseren welke stallingen zich bevinden op maximaal vijf minuten loopafstand van het gebied met bestemmingen waarnaar mensen op zoek zijn.

Het gebied waarin het verwijssysteem geplaatst moet worden zal groter zijn dan het gebied met de stallingen, aangezien fietsers al eerder moeten bepalen van welke stalling zij gebruik gaan maken.

Dit proces van het bepalen van het gebied voor het verwijssysteem is gevisualiseerd voor station Amsterdam Centraal (zie afbeeldingen op deze pagina).



De ‘groene’ stallingen vallen binnen de ‘vijf minuten looptijd’ en zouden daardoor deel uit kunnen maken van het verwijssysteem.



Indicatie van het gebied waarin het verwijssysteem geplaatst moet worden. De belangrijkste toegangswegen tot de stallingen maken ook deel uit van het gebied.

4.2 Selectie te verwijzen stallingen

Grote steden hebben zeer veel fietsparkeervoorzieningen. Geadviseerd wordt om in deze steden alleen stallingen in het systeem mee te nemen die voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Stallingen dienen voorzien te zijn van een aanduiding van de in de stalling beschikbare parkeerplaatsen (een HBF systeem). Uitgangspunt van het gekozen verwijsprincipe is dat fietsers die bekend zijn met de stallingen in de stad gebruik maken van het verwijssysteem om een keuze te maken voor een bepaalde stalling. Informatie over het aantal vrije plekken in een stalling is daarvoor cruciaal.
- Stallingen dienen toegankelijk te zijn voor alle fietsers en ruime openingstijden te hebben.
- Stallingen dienen over voldoende capaciteit te beschikken en dienen een gemiddelde bezettingsgraad te hebben die onder de 90% ligt.
- De verwachting is dat de betreffende stalling de aankomende jaren niet van locatie zal veranderen dan wel zal sluiten.

In enkele steden in Nederland komen daarnaast ook pop-up stallingen voor. Dit zijn stallingen die niet altijd beschikbaar zijn, maar ingezet worden op vaste tijden op vaste locaties. Het kan handig zijn deze stallingen mee te nemen in het verwijssysteem aangezien zij op drukke momenten zorgen voor meer capaciteit.

Belangrijk is dan wel dat verwijzingen naar deze pop-up stallingen alleen zichtbaar zijn als de stalling ook daadwerkelijk in gebruik is.

4.3 Naamgeving van stallingen

De naamgeving van een stalling is vooral van belang voor eerste gebruikers. De naam van een stalling geeft inzicht in zijn locatie en bij aanwezigheid van een verwijssyteem navigeren fietsers op de stallingsnaam.

Daarnaast is het gemakkelijker om te communiceren over een specifieke stalling als deze een naam heeft. Dit is vooral van belang bij verbouwingen of een tijdelijke sluiting van een stalling.

Bij naamgeving van stallingen gelden een aantal uitgangspunten.

4.3.1 Compacte, goed te onderscheiden namen

Fietsers dienen verwijzingen naar stallingen te kunnen volgen terwijl zij aan het fietsen zijn. Het is daarom belangrijk dat namen compact zijn en goed van elkaar te onderscheiden zijn. Dit maakt het gemakkelijker voor fietsers om de informatie tot zich te nemen.

Er wordt dan ook afgeraden om naast de naam van de stalling toe te voegen of een stalling bewaakt of openbaar is. Hierdoor worden namen langer. Bovendien wordt het onderscheid tussen stallingsnamen minder groot aangezien een gedeelte van de naam voor meerdere stallingen hetzelfde is (‘bewaakt’).

4.3.2 Link met de omgeving

Stallingsnamen dienen een directe link te hebben met de omgeving van een stalling.

Dit maakt het gemakkelijker de stalling te vinden en zijn locatie te onthouden.
Hierbij is het belangrijk dat de naam van de stallling aansluit bij de lokaal gebruikte naam en dat deze zo tijdloos mogelijk is.

De volgende namen zijn daardoor geschikt voor gebruik als stallingsnamen:

- Straatnamen;
- Naam van een evenementencomplex (bijvoorbeeld RAI);
- Naam van een monument, museum of instelling (bijvoorbeeld een ziekenhuis).

4.3.3 Te vermijden stallingsnamen

Een aantal termen dienen vermeden te worden bij het toekennen van stallingsnamen:

- Windrichtingen (‘Noord’, ‘Oost’, ‘Zuid’, ‘West’). Mensen hebben moeite met het onderscheiden van windrichtingen en weten bovendien vaak niet in welk deel van een stad zij zich bevinden;
- Commerciële namen. Deze namen wisselen vaak waardoor de bewegwijzering niet bestand zou zijn tegen mutaties.

4.4 Bestemmingen binnen stallingen

Binnen stallingen is een groot aantal bestemmingen te vinden waar naar verwezen dient te worden of die geïdentificeerd moeten worden.

Voordat een bewegwijzeringsplan opgesteld kan worden moet geïnventariseerd worden welk van de volgende bestemmingen aanwezig zijn in een stalling:

- Rijen met fietsenrekken;
- Parkeerplaatsen voor een speciaal type fiets;
- Services zoals fietsreparatie, fietsverhuur of OV-fiets;
- Faciliteiten die deel uitmaken van het proces van gebruikers in de stalling zoals in- en uitcheckpunten en uitgangen.

4.4.1 Rijen met fietsenrekken

Het is belangrijk een beeld te hebben van de inrichting van een fietsenstalling om inzicht te krijgen in gebruikersstromen. Deze stromen geven aanknopingspunten voor het plaatsen van bebording.

4.4.2 Parkeerplaatsen voor een speciaal type fiets

Een percentage van de gebruikers van een fietsenstalling maakt gebruik van een fiets die niet te stallen is in een regulier fietsenrek. Het betreft hier:

- Ligfietsen / bakfietsen
- Kratfietsen / fietsen met een kinderzitje

In sommige stallingen worden voor deze fietsen voorzieningen getroffen (speciale rekken of vakken). Gebruikers van een fietsenstalling moeten gewezen worden op deze voorzieningen.

Hetzelfde geldt ook voor oplaadpunten voor elektrische fietsen.

4.4.3 Services

Fietsenstallingen bevatten vaak services zoals een reparatieservice of fietsverhuur. Voor bezoekers moet al buiten de stalling duidelijk zijn welke services in de stalling te vinden zijn.
Ook binnenin de stalling moeten deze services te vinden zijn.

4.4.4 Faciliteiten

Bij bepaalde onderdelen van het stallingsproces is ondersteuning nodig. Gebruikers moeten bijvoorbeeld inchecken bij het betreden van een stalling en uitchecken bij het verlaten van een stalling. Ook is het mogelijk dat je als voetganger gebruik moet maken van een andere uitgang dan wanneer je de stalling weer met je fiets verlaat. Het is daarom belangrijk de faciliteiten in een fietsenstalling in kaart te brengen.

Samenvatting:
Alvorens een bewegwijzeringsplan voor bebording voor fietsparkeren kan worden opgesteld, dient bepaald te worden welke bestemmingen zich in het gebied en binnen fietsenstallingen bevinden.

Bij implementatie van een verwijssysteem dient vastgesteld te worden welk gebied binnen een stad van verwijzingen voorzien wordt. Hierbij moet gekeken worden naar de bestemming waarnaar fietsers op weg zijn. Stallingen binnen vijf minuten lopen van deze bestemming worden in het systeem opgenomen.

Hierbij is het wel belangrijk dat deze stallingen bruikbaar zijn voor fietsers, dat informatie over het aantal beschikbare plekken voorhanden is en dat de naam van een stalling compact en helder is.

Binnen een stalling zijn vier typen bestemmingen te onderscheiden waarvan bepaald moet worden of deze aanwezig zijn. Het gaat om:

- Rijen met rekken;
- Parkeerplekken voor een speciaal type fiets;
- Services;
- Faciliteiten.

Stalling
260 m
AXA

5 Hoe maak je een bewegwijzeringsplan?

Om te kunnen bepalen waar in een gebied bebording over fietsparkeren geplaatst dient te worden, moet een bewegwijzeringsplan gemaakt worden.

Een bewegwijzeringsplan kan ontwikkeld worden door een aantal stappen te doorlopen:

- Stromen intekenen;
- Beslispunten bepalen;
- Bordlocaties bepalen;
- Rekeninghoudend met algemene regelgeving.

5.1 Stromen intekenen

Op plattegronden worden in een tekenprogramma (bijvoorbeeld Adobe Illustrator) de routes van de gebruikers van fietsenstallingen in een gebied ingetekend, de zogenaamde bezoekersstromen. Door deze stromen in te tekenen met verschillende kleuren wordt het onderscheid tussen de stromen duidelijker.

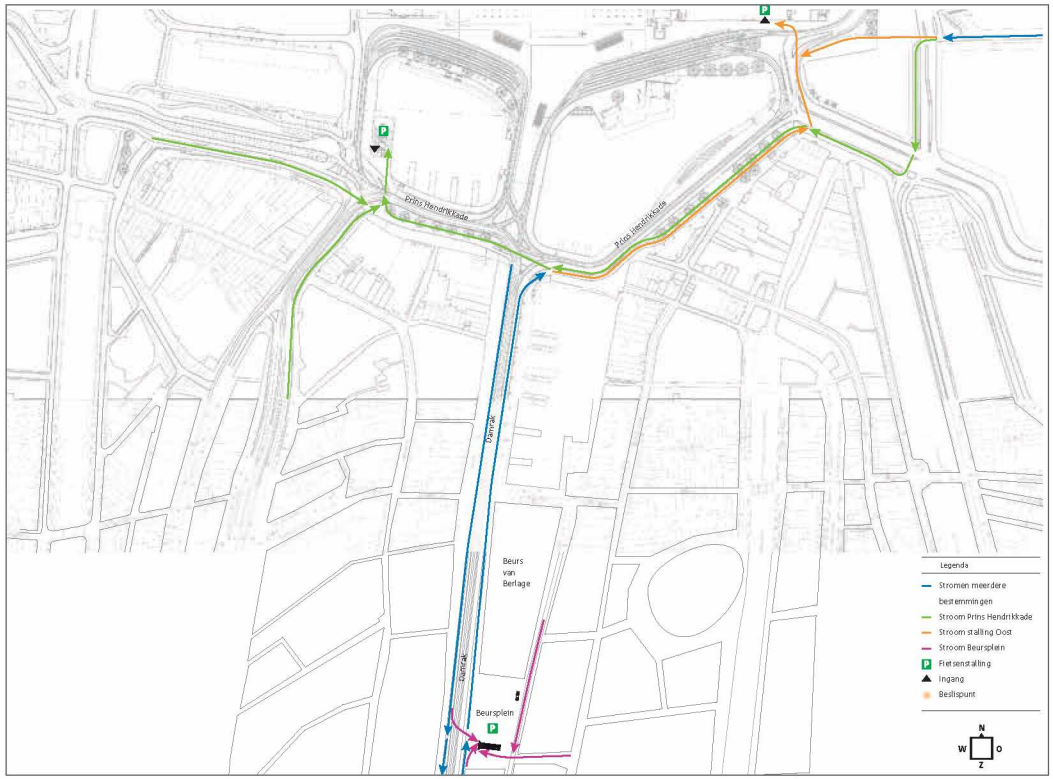
Buiten de stallingen worden de volgende stromen ingetekend:

- Naar de fietsenstallingen vanaf belangrijke kruispunten in de omgeving waar de routes naar fietsenstallingen binnen het gebied opsplitsen.
- Vanaf de fietsenstallingen naar de omgeving via de hoofduitvalswegen voor fietsers.
- Vanaf de hoofdpaden in de omgeving naar de fietsenstalling voor voetgangers.
- Vanaf de fietsenstallingen naar de door voetgangers gezochte hoofdbestemmingen.

Binnen de stallingen worden de volgende stromen ingetekend:

- Van binnenkomst in de fietsenstalling als fietser naar een parkeerplaats binnen de stalling.
- Van parkeerplaats in de stalling naar de uitgang als voetganger.
- Vanaf de ingang van de stalling naar de gebruikte parkeerplek als voetganger.
- Vanaf de gebruikte parkeerplek naar de uitgang met de fiets aan de hand.
- Vanaf de ingang naar services (zoals fietsverhuur en reparatieservice).

In hoofdstuk 4 staat omschreven welke bestemmingen worden verwezen.



Fietsstromen ingetekend naar drie stallingen bij Amsterdam Centraal: de stalling Beursplein, Piet Heinkade en Oost.

Het maken van een stromenoverzicht geeft inzicht in de complexiteit van een gebied of een gebouw. Het maakt inzichtelijk waar het voor de gebruiker ingewikkeld wordt.

Op deze manier kan ook een (landschaps)architect al in een vroegtijdig stadium van het ontwerpproces zien waar gebruikers bewegwijzeringsinformatie nodig zullen hebben. Eventueel kunnen architectonische aanpassingen worden gedaan om problemen met betrekking tot vindbaarheid van bestemmingen te voorkomen waardoor minder borden nodig zijn.

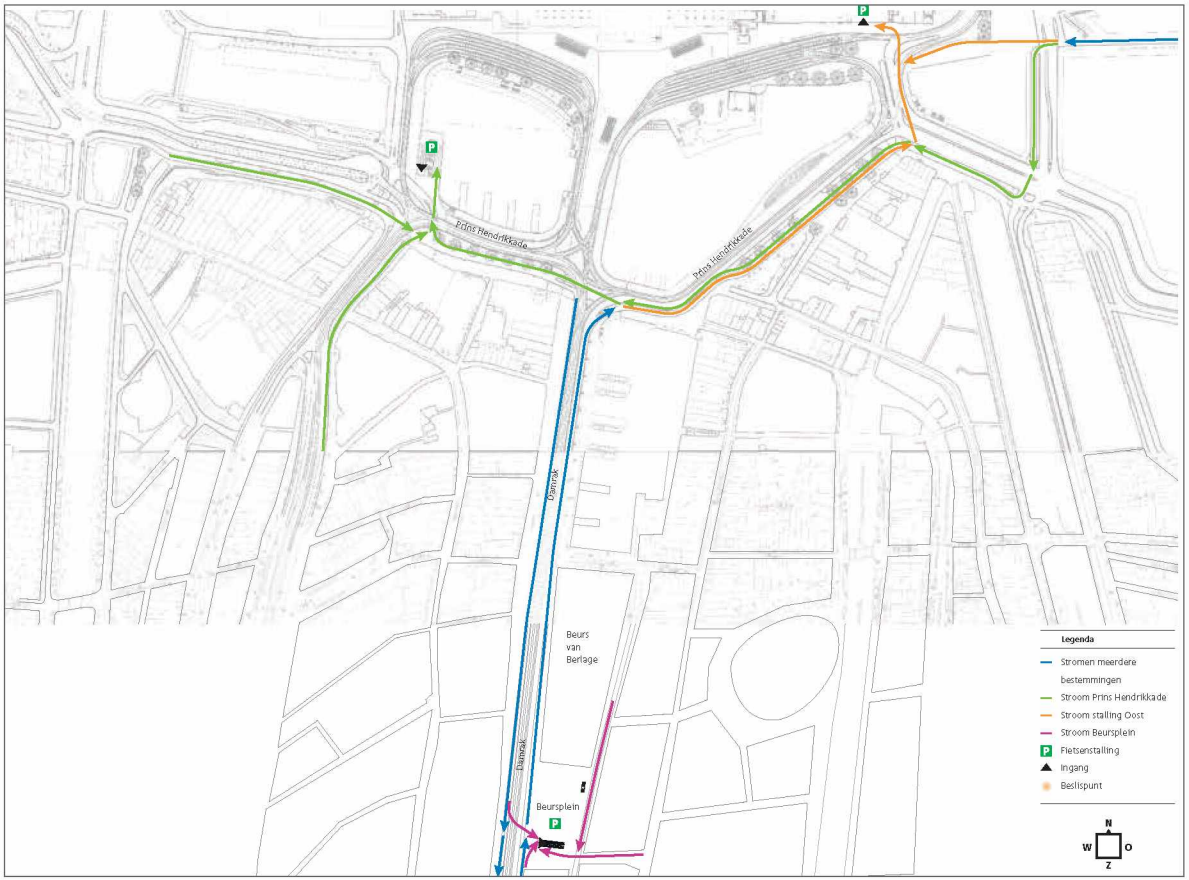
Bewegwijzering is echter geen onderdeel van de architectuur, maar een op zichzelf staand systeem dat de gebruiker van informatie voorziet en voor de gebruiker op een meest ideale locatie aangebracht moet worden.

5.2 Beslispunten bepalen

In de plattegrond ontstaan, door het plaatsen van de (fiets)stroomlijnen, clusters van lijnen, kruisende lijnen en bochtenmakende lijnen. Op de locaties waar een lijn van richting verandert of andere lijnen kruist (dus op de plek waar men van richting moet veranderen om een bestemming te bereiken) zal informatie door middel van een verwijsbord nodig zijn.

Dit zijn de zogenaamde beslispunten en zijn meestal een kruising, een T-splitsing of een overgangsgebied (bijvoorbeeld tussen een fietsenstalling en stationshal). Maar een verwijsbord kan ook nodig zijn in een stalling als moet worden gekozen tussen twee uitgangen.

Al deze punten worden aangegeven als beslispunt op de plattegrond.



Beslispunten ingetekend op fietsroutes naar drie stallingen bij Amsterdam Centraal: de stalling Beursplein, Piet Heinkade en Oost.

5.3 Bordlocaties bepalen

Op de beslispunten zal informatie aan de gebruiker gegeven moeten worden door middel van borden. Er moet worden bepaald voor welke bezoekersstroom de borden zijn en welke informatie op de borden komt.

Als men de bestemming heeft bereikt zal een identificatiebord ('dit is/hier is') geplaatst worden. Hiermee wordt bevestigd dat men op de juiste plek aangekomen is.

5.3.1 Zichtlijnen en leesafstanden

Borden hangen daar waar gebruikers ze verwachten. In het blikveld, opvallend in de omgeving en leesbaar.

De borden hebben een goed contrast (witte letters op een groene achtergrond of groene of rode letters op een witte achtergrond). De letters zijn zo groot dat er een - voor de meeste mensen - comfortabele leesafstand is op 17 meter (voor verwijsborden).

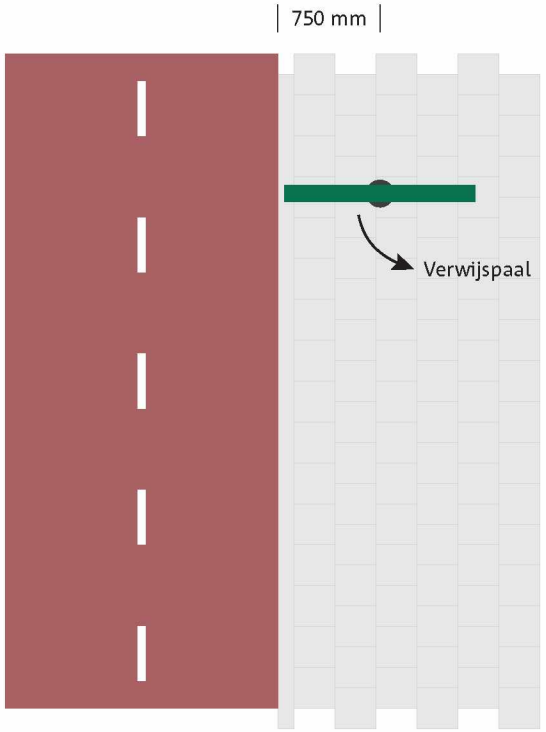
Borden kunnen niet te dicht achter elkaar geplaatst worden. Daarmee worden borden door elkaar afgedekt. Dit is onwenselijk, maar niet altijd te vermijden.

5.3.2 Bordlocaties bovenaanzicht

Verwijsborden worden altijd haaks op de stroom aangebracht. Binnenin stallingen dienen verwijsborden bovendien zo veel mogelijk in het hart van de loopstroom geplaatst te worden.

Als een zogenaamde U-turn wordt gemaakt (deze situatie dient echter vermeden te worden) dan worden altijd twee borden geplaatst, steeds recht op de loopstroom.

Verwijsborden in het buitengebied dienen zo geplaatst te worden dat de borden zich niet boven het fietspad dan wel het wegdek bevinden. De afstand tussen het wegdek en het hart van een verwijspaal bedraagt daarmee minimaal 750 mm.



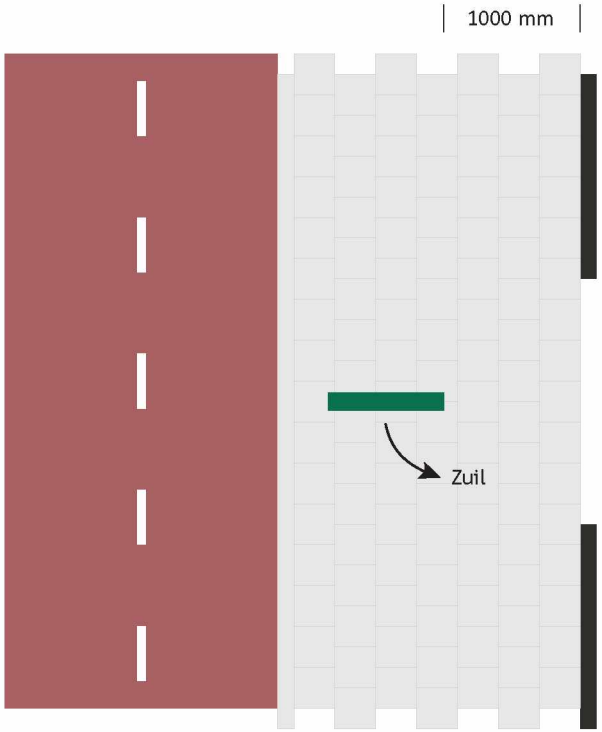
Plaatsing van een verwijsbord in het buitengebied.

Indien zuilen op het trottoir geplaatst worden dient er voldoende ruimte te zijn voor rolstoelen en kinderwagens om te passeren. De minimale ruimte is 1000 mm (1 meter).

5.3.3 Bordlocaties vooraanzicht

Verwijs- en identificatieborden

De onderzijde van verwijsborden bevindt zich op 2500 mm gerekend vanaf de grond/vloer.
Dit geldt zowel voor borden die binnen (in de stalling) hangen als voor borden die zich buiten (op de openbare weg) bevinden.

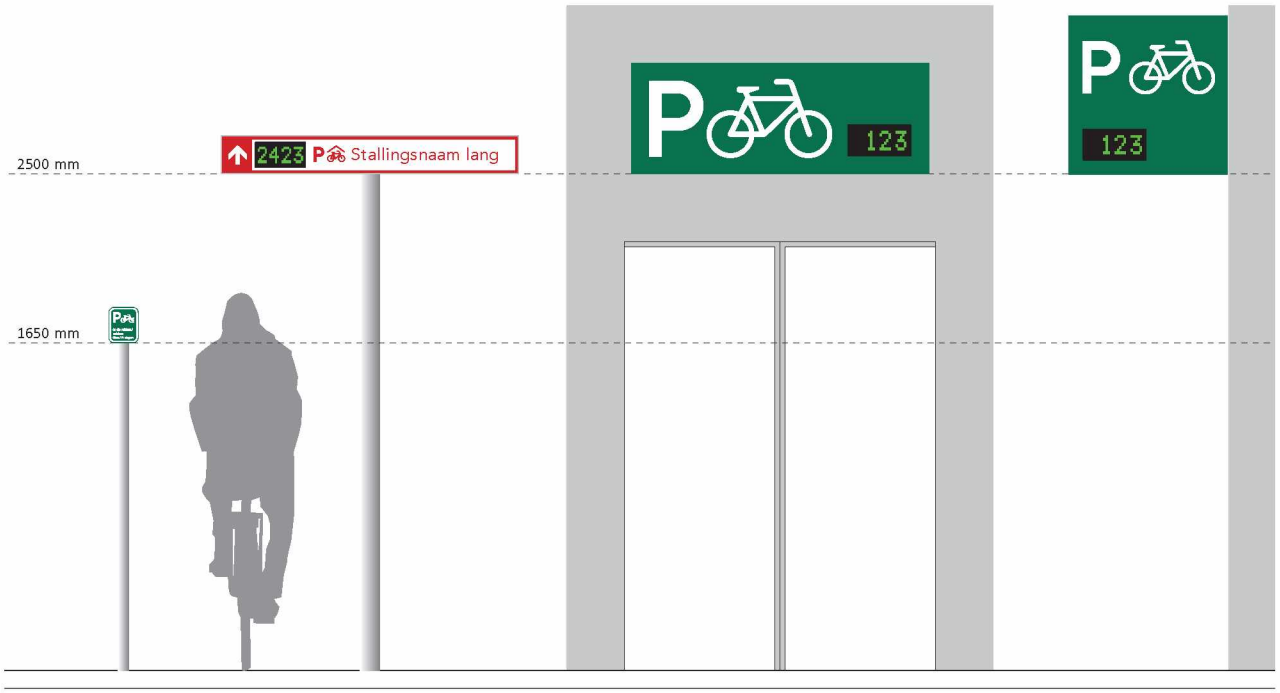


Plaatsing van een zuil in het buitengebied.

Identificatieborden dienen boven de toegang tot een stalling geplaatst te worden. Deze afstand bedraagt minimaal 2500 mm, maar is dus afhankelijk van de architectuur van het gebouw.

Bij het plaatsen van uithouders dient rekening gehouden te houden met expeditieverkeer. De standaard ophanghoogte bedraagt echter 2500 mm.

Informatieborden en instructies
De standaard ophanghoogte voor informatieborden en instructies bedraagt 1650 mm. Voor enkele bordtypen wordt van deze standaard afgeweken. Dit wordt omschreven in hoofdstuk 6, 7 en 8.



Verwijsborden en identificaties met hun onderzijde op 2500 mm. Instructies en informatieborden met hun onderzijde op 1650 mm.

5.4 Algemene regelgeving bewegwijzering

Uitgangspunt is de gebruiker
De gebruiker van het verwijssysteem is altijd het uitgangspunt. De gebruiker is gebaat bij een eenvoudig, helder systeem om te kunnen navigeren.

Verwijzingen zijn consequent en eenduidig
Tekst en beeld moeten consequent worden gebruikt. Bij de overgang van de stad naar een stationsomgeving zal dezelfde tekst- en beeldterminologie gebruikt moeten worden.

Verwijsinformatie moet aanwezig zijn daar waar de gebruiker dit verwacht
Over het algemeen nemen mensen alleen informatie op waar dit verwacht wordt. Dus informatie moet daar geplaatst worden waar mensen er naar op zoek zijn en het meteen toepasbaar is.

Informatie loopt van algemeen naar specifiek
Te veel specifieke informatie aanbieden heeft als gevolg dat er nauwelijks informatie wordt opgenomen. Daarom wordt alleen specifieke informatie gegeven indien dit nodig is. Bijvoorbeeld generiek verwijzen naar uitgangen tot deze uitgangen zich in verschillende richtingen bevinden. Pas vanaf dit moment wordt verwezen naar specifieke uitgangen zoals ‘Uitgang centrum’ en ‘Uitgang station’.

Informatie aanbieden op beslispunten
Een beslispunt is de plaats waar een gebruiker een (volgende/nieuwe) beslissing moet nemen.

Meestal is een beslispunt een kruispunt van wegen of gangen of wandelpaden. Maar ook ingangen en stijgpunten kunnen beslispunten zijn.

De informatie moet zodanig geplaatst zijn dat de gebruiker het waarneemt en kan lezen
De informatie moet opvallend zijn en in het zicht geplaatst zijn. Hoe meer informatie een gebruiker krijgt aangeboden, hoe meer tijd benodigd is om de informatie te verwerken. Daarom moeten verwijsborden goed onderscheiden worden van de overige visuele informatie (bv. reclame en retail).

Bij aankomst op een locatie of bestemming moet een identificatiebord geplaatst worden
Elke stalling, maar ook elke service of faciliteit in een stalling, moet bij aankomst bevestigd worden. Hoe logisch en duidelijk de locatie of bestemming ook mag lijken, toch moet elke aangegeven bestemming worden aangegeven met een identificatiebord.

Samenvatting:
Voor succesvolle implementatie van bewegwijzering is niet alleen het ontwerp van de bewegwijzering belangrijk maar ook de plaatsing van de borden.

Om de bordlocaties te kunnen bepalen, dient een bewegwijzeringsplan gemaakt te worden. Hiervoor dienen achtereenvolgens stromen, beslispunten en bordlocaties ingetekend te worden.

Bij het bepalen van bordlocaties is het belangrijk rekening te houden met de richtlijnen voor plaatsing van bebording (afstand tot andere objecten en ophanghoogtes).


P
·In de rekken
·Max. 14 dagen

6 Openbare stallingen – buiten

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende bordtypen die buiten toegepast kunnen worden in de stad.

De bordtypen die in de stallingen (binnen) worden gebruikt, worden beschreven in het volgende hoofdstuk.

Het verwijsprincipe gaat uit van het verwijzen naar stallingen met het aantal vrije plekken op belangrijke keuzepunten. Er worden geen doorverwijzingen geplaatst naar deze stallingen verderop de route.

Buiten kan voor de borden onderscheid worden gemaakt in drie verschillende functies:
- Identificaties
- Verwijzingen
- Informatiedragers

Eerst wordt per functie een overzicht getoond van alle verschillende bordtypen. Vervolgens worden de specificaties per bordtype nader omschreven.

6.1 Identificaties

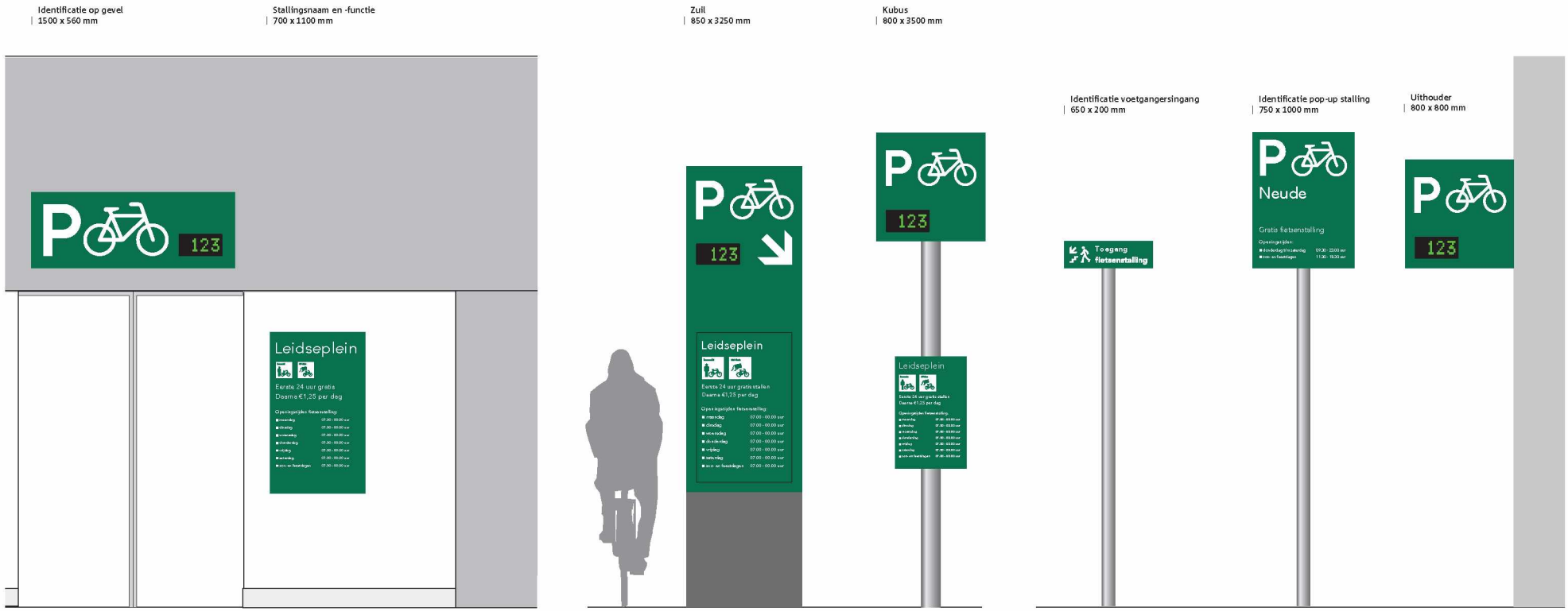
Deze pagina toont een overzicht van voorkomende identificaties van inpandige stallingen en pop-up stallingen.

Identificaties dienen boven de ingang van een stalling geplaatst te worden en bestaan uit een identificatiebord en functieaanduiding.

Uithouders worden toegepast als de ingang van de stalling zich parallel aan de rijrichting bevindt. Uithouders worden altijd in combinatie met functie-aanduidingen geplaatst.

Zuilen worden geplaatst bij stallingen waar geen ruimte op de gevel is om een identificatiebord te plaatsen of bij stallingen waar een gevel ontbreekt.

Indien er in de stad een verwijssysteem aanwezig is, waarop verwezen wordt naar stallingen met hun naam en het aantal vrije plekken, dan is het mogelijk een identificatiebord of zuil te plaatsen met de stallingsnaam op primair niveau. De naam bevindt zich dan naast/onder de ‘P+fiets’.



Om de consistentie in buitenbewegwijzering voor fietsers te garanderen is een bewegwijzerings-systeem voor stationsstallingen ontwikkeld in lijn met dat voor de stad.

Beide systemen bevatten dezelfde bordtypen in een zeer overeenkomende vormtaal.

Meer informatie over dit bewegwijzeringssysteem is te vinden in het handboek ‘Belettering en beweg-wijzering Nederlandse treinstations’ van ProRail.



6.1.1 Identificatie op gevel

De standaard identificatie voor fietsenstallingen is een identificatiebord. Dit bord bevat de aanduiding ‘P+fiets’ en laat het aantal beschikbare plaatsen in de stalling zien.

Het identificatiebord dient altijd gecentreerd boven de toegang tot de stalling geplaatst te worden. Aangezien fietsenstallingen zich bevinden in veel verschillende typen gebouwen is het identificatie-bord beschikbaar in twee maten.

De maat van de identificatie die geplaatst wordt dient te passen bij de maatvoering van de gevel en de architectuur van het gebouw.

Groot identificatiebord

Plaatsing:	onderzijde ≥ 2500 mm
Maatvoering:	1500 × 560 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand:	169 m (‘P+fiets’)
	40 m (aantal plekken)

Klein identificatiebord

Plaatsing:	onderzijde ≥ 2500 mm
Maatvoering:	860 × 320 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	192 × 96 mm (b×h)
Leesafstand:	73 m (‘P+fiets’)
	17 m (aantal plekken)

Uitvoering

Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering, met daarin een uitsparing voor de digitale aanduiding van het aantal vrije plekken.



‘P+fiets’ doorgelicht.

Aantal vrije plaatsen.

Schaal 1:10

N.B. Er zijn ook identificatieborden beschikbaar waarop de naam van de stalling getoond wordt (zie paragraaf “6.1.7 Identificatie met naam op primair niveau”). Deze identificaties kunnen toegepast worden als er naar de betreffende stalling verwezen wordt middels verwijsborden waarop het aantal vrije plekken in de stalling getoond wordt.

6.1.2 Stallingsnaam en functieaanduiding

Bij toepassing van een identificatiebord of uithouder dient er op de gevel van de fietsenstallingen een functieaanduiding geplaatst te worden.

De functieaanduiding bevat de volgende informatie:
- Stallingsnaam;
- Functies van de stalling;
- Tarieven;
- Openingstijden.

De stallingsnaam wordt alleen getoond op de functieaanduiding als deze geen onderdeel uitmaakt van het identificatiebord of de zuil.
De functies die een stalling kan hebben worden getoond in onderstaande negen pictogrammen.

Plaatsing:	bovenzijde op 2000 mm
Maatvoering:	700 × 1100 × 30 (+/-) mm (b×h×d)
Leesafstand:	18 m (stallingsnaam)
	16 m (pictogrammen)
	9 m (tarieven)
	7,3 m (header van openingstijden)
	6,7 m (dagen en uren)

Uitvoering
Lichtbak, waar een poster in kan worden geplaatst. Hierdoor is de poster intern verlicht en toch gemakkelijk aan te passen.



Schaal 1:10



6.1.3 Zuil

De zuil toont 'P+fiets', het aantal beschikbare plekken en een pijlrichting. Op de zuil is ook een functieaanduiding opgenomen. Op de functieaanduiding worden de stallingsnaam, de in de stalling aanwezige functies (pictogrammen), de tarieven en openingstijden weergegeven.

Een zuil wordt gebruikt op locaties waar een stalling zich onder het maaiveld bevindt of bij stallingen waar op de gevel geen ruimte voor een identificatie is. De zuil wordt haaks op de rijrichting van fietsers geplaatst.

Maatvoering:	850 × 3250 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand:	126 m ('P+fiets')
	40 m (aantal plekken)
	18 m (stallingsnaam)
	11 m (tarieven)
	7,4 m (header openingstijden)
	6 m (dagen en uren)

Uitvoering

- 'P+fiets' is intern verlicht.
- Zuil wordt uitgevoerd in gepoedercoat aluminium.
- De functieaanduiding wordt uitgevoerd als een print die achter een plaat kunststof geplaatst wordt. Deze functieaanduiding dient verwisselbaar en intern verlicht te zijn.
- Exacte uitvoering in overleg met de producent.

Kleurgebruik

■ Grijs van voet: RAL 7010 (Zeildoekgrijs)



Schaal 1:20

N.B. Er zijn ook identificatiezuilen beschikbaar waarop de naam van de stalling getoond wordt op primair niveau (zie paragraaf "6.1.8 Zuil met stallingsnaam op primair niveau"). Deze identificaties kunnen toegepast worden als er naar de betreffende stalling verwezen wordt middels verwijsborden waarop het aantal vrije plekken getoond wordt.

6.1.4 Kubus

De kubus wordt gebruikt op locaties waar een stalling zich onder het maaiveld bevindt en waarbij fietsers vanuit meer dan twee richtingen de stalling naderen. De paal dient geïntegreerd te worden in de balustrade van de toegang.

De kubus heeft aan vier zijden dezelfde inhoud: 'P+fiets' en het aantal vrije plaatsen. Onder de kubus dient op (tenminste) twee zijden een functie-aanduiding geplaatst te worden.

Maatvoering:	kubus - 800 × 800 × 800 mm (b×h×d)
	functieaanduiding - 525 × 825 mm
	paal - 140 × 2700 mm (diameter × h)
	totale hoogte - 3500 mm
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand:	116 m ('P+fiets')
	40 m (aantal plekken)
	13,3 m (stallingsnaam)
	12 m (pictogrammen)
	6,7 m (tarieven)
	5,5 m (header openingstijden)
	5 m (dagen en uren)

Uitvoering

- 'P+fiets' intern verlicht.
- De functieaanduiding wordt uitgevoerd als een folie-print (sticker) die achter een plaat lexan (polycarbonaat) wordt geplaatst. Deze plaat wordt in een omkasting geplaatst. Het moet mogelijk zijn deze plaat te vervangen.
- Exacte uitvoering in overleg met de producent.



Schaal 1:20

6.1.5 Uithouder boven toegang tot stalling

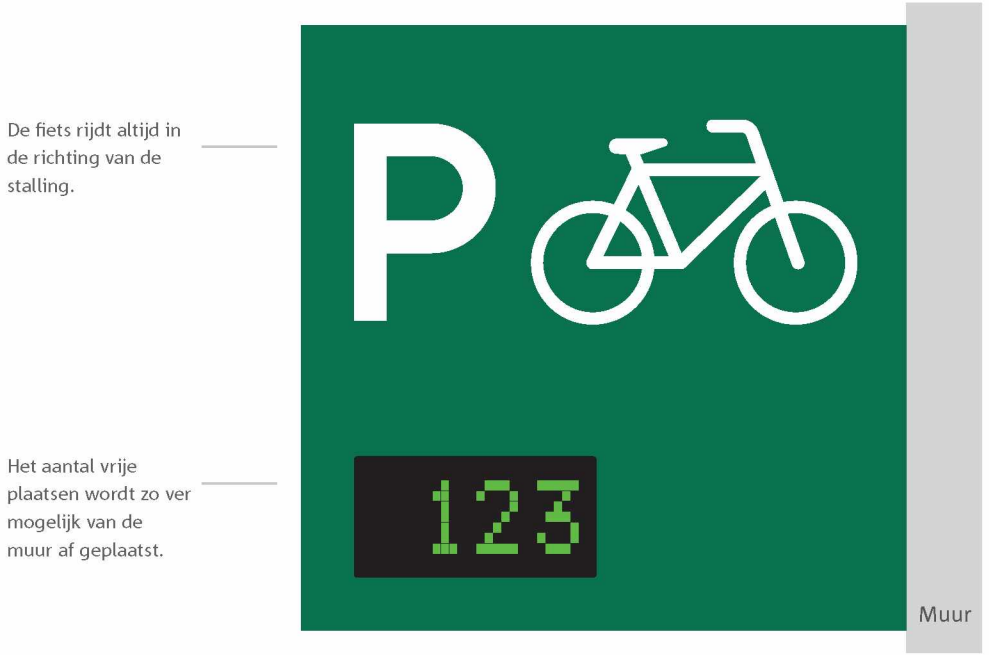
Een uithouder is een bord dat loodrecht op de gevel wordt geplaatst. Een uithouder wordt gebruikt op plaatsen waar de rijrichting van fietsers parallel aan de gevel is. De uithouder zorgt ervoor dat de toegang beter zichtbaar is voor een voorbijrijdende fietser.

De uithouder toont 'P+fiets' en het aantal beschikbare plaatsen. De opmaak van de uithouder hangt af van zijn positie ten opzichte van de muur.

Meer informatie over de stallingsnaam en -functies is te vinden op de functieaanduiding, die bij de toegang wordt geplaatst. Het is dan ook noodzakelijk om altijd een functiebord te plaatsen indien de stalling van een uithouder voorzien wordt.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Maatvoering:	800 × 800 × 100 mm (b×h×d)
Leesafstand :	116 m ('P+fiets')
	40 m (aantal plekken)

Uitvoering
Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering, met daarin uitsparing voor een digitale aanduiding met het aantal vrije plekken.





Schaal 1:10

6.1.6 Uithouder tegenover toegang tot stalling

Bij sommige stallingen is er geen ruimte op de gevel voor een uithouder en geen ruimte op het trottoir voor een zuil.

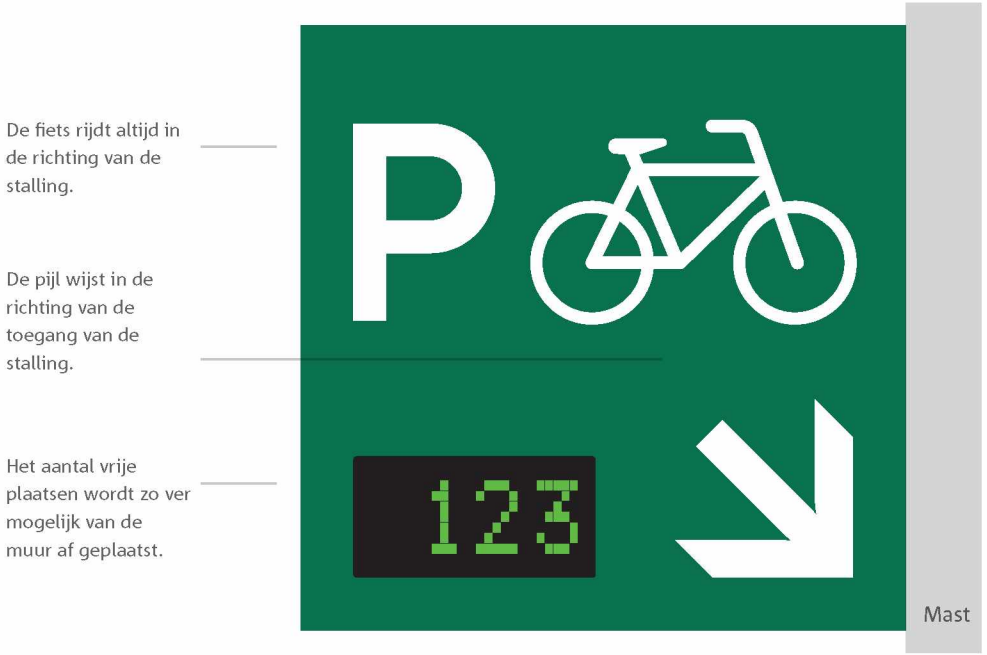
Indien er zich in de directe omgeving van de toegang tot de stalling wel lantaarnpalen of trammasten bevinden dan kunnen deze gebruikt worden voor plaatsing van een uithouder.

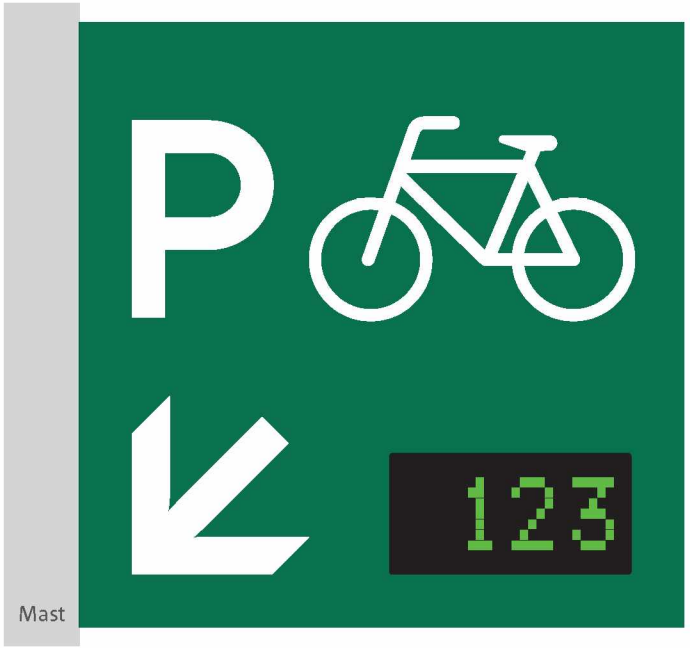
De uithouder toont 'P+fiets' en het aantal beschikbare plaatsen. Een pijl is toegevoegd om gebruikers te wijzen op de toegang van de stalling. Dit aangezien de ingang zich in dit geval niet direct onder de uithouder bevindt. De opmaak van de uithouder hangt af van zijn positie ten opzichte van de mast.

Ook bij toepassing van dit type uithouder is het noodzakelijk om altijd een functiebord te plaatsen.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	800 × 800 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand :	116 m ('P+fiets')
	40 m (aantal plekken)

Uitvoering
Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering, met daarin uitsparing voor een digitale aanduiding met het aantal vrije plekken.





Schaal 1:10

6.1.7 Identificatie met naam op primair niveau

Indien in de stad verwijzingen naar fietsenstallingen geplaatst zijn, kan een identificatie met stallingsnaam op primair niveau geplaatst worden.

Het identificatiebord dient altijd gecentreerd boven de toegang tot de stalling geplaatst te worden.

De breedte van de identificatie hangt af van de lengte van de naam van de stalling.

Groot identificatiebord

Plaatsing:	onderzijde ≥ 2500 mm
Maatvoering:	variabel × 560 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand:	169 m ('P+fiets')
	64 m (stallingsnaam)
	40 m (aantal plekken)

Klein identificatiebord

Plaatsing:	onderzijde ≥ 2500 mm
Maatvoering:	variabel × 320 × 100 mm (b×h×d)
Maat display:	320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand:	73 m ('P+fiets')
	36 m (stallingsnaam)
	40 m (aantal plekken)

Uitvoering

Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering, met daarin een uitsparing voor de digitale aanduiding van het aantal vrije plekken.





Schaal 1:20

6.1.8 Zuil met stallingsnaam op primair niveau

De zuil toont 'P+fiets', de naam van de stalling, het aantal beschikbare plekken en een pijlrichting. Op de zuil is ook een functieaanduiding opgenomen. Dit is een functieaanduiding zonder stallingsnaam.

Er is een ontwerp gemaakt voor stallingen met korte en lange namen. De stramienen voor stallingsnamen op één en twee regels zijn een richtlijn. Indien een naam bijna even lang is als de breedte van de 'P+fiets' dan wordt de tekstgrootte aangepast zodat de tekst even breed is als deze twee elementen.

Een zuil wordt gebruikt op locaties waar een stalling zich onder het maaiveld bevindt of bij stallingen waar op de gevel geen ruimte voor een identificatie is. De zuil wordt haaks op de rijrichting van fietsers geplaatst.

Maatvoering: 850 × 3550 × 100 mm (b×h×d)
Maat display: 320 × 160 mm (b×h)
Leesafstand: 126 m ('P+fiets')
40 m (aantal plekken)
35 m (stallingsnaam één regel)
22 m (stallingsnaam twee regels)
11 m (tarieven)
7,4 m (header openingstijden)
6 m (dagen en uren)

Uitvoering
Conform de zuil met naam van de stalling op secundair niveau (zie paragraaf "6.1.3 Zuil").

Kleurgebruik
Grijs van voet: RAL 7010 (Zeildoekgrijs)



Schaal 1:20

6.1.9 Identificatie voetgangersingang

Veel stallingen die nu ontwikkeld worden hebben aparte toegangen specifiek voor voetgangers. Deze ingangen dienen geïdentificeerd te worden, zodat voetgangers hun weg terug naar de stalling weten te vinden.

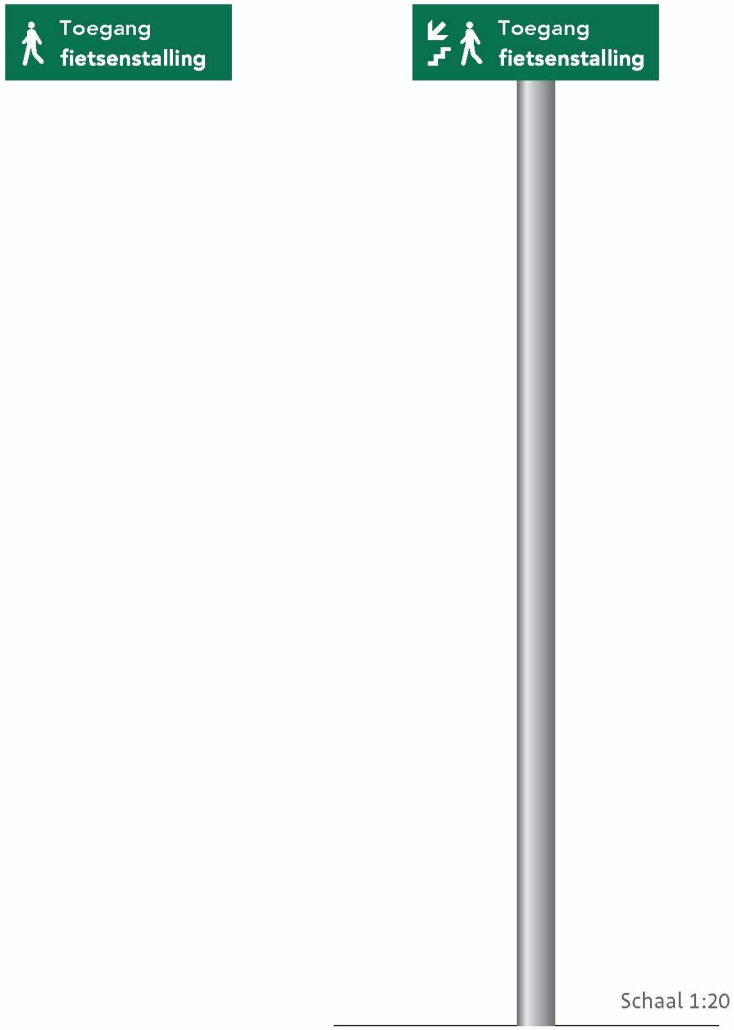
Belangrijk hierbij is dat fietsers geen gebruik kunnen maken van deze ingangen. Dit dient duidelijk te zijn als gebruikers de identificatie bekijken.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	bord op paal - 650 × 200 × 100 mm (b×h×d) bord op gevel - 600 × 200 × 100 mm (b×h×d)
Leesafstand :	12 m

Uitvoering
Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering.

Plaatsing boven de deur bij voetgangersingangen in de gevel van een gebouw.

Plaatsing op een paal bij toegangen zonder een gevel waar voetgangers de stalling betreden via een trap op het maaiveld.



6.1.10 Pop-up stalling

Op enkele plekken in de stad wordt ook gebruik gemaakt van pop-up stallingen. Een pop-up stalling is een stalling die enkel op bepaalde tijden beschikbaar is voor fietsers om hun fiets te stallen. Na afloop van dit tijdframe wordt de stalling weer afgebouwd.

Er is in het ontwerp gekozen voor een bord op een paal. Er bestaan constructies waarbij de (telescopische) paal in de grond kan worden opgeborgen. Indien een dergelijke paal beschikbaar is op de locatie van de pop-up stalling dan betekent dit dat bij op- en afbouw van de stalling enkel het bord mee genomen dient te worden.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	750 × 1000 × 25 mm (b×h×d)
Leesafstand :	116 m ('P+fiets')
	20,6 m (stallingsnaam)
	11 m ('Gratis fietsenstalling')
	6 m (dagen en uren)

Uitvoering

- Productiewijze gelijkend aan dubbel omgezette randborden (DOR-bord). Om aan te sluiten bij de rest van de bordenfamilie is dit bord echter voorzien van scherpe hoeken.
- Het bord dient gemaakt te worden van aluminium dat gepoedercoat/gelakt wordt.
- De informatie wordt aangebracht middels een zeefdruk, die afgewerkt wordt met transparante, UV-bestendige, matte vernis.

Naast identificatie van de stalling, zijn ook de openingstijden van de stalling opgenomen. Deze zijn in dit geval extra van belang.



Schaal 1:10

6.2 Verwijzingen

Deze pagina toont een overzicht van alle typen verwijzingen die kunnen voorkomen in de stad.

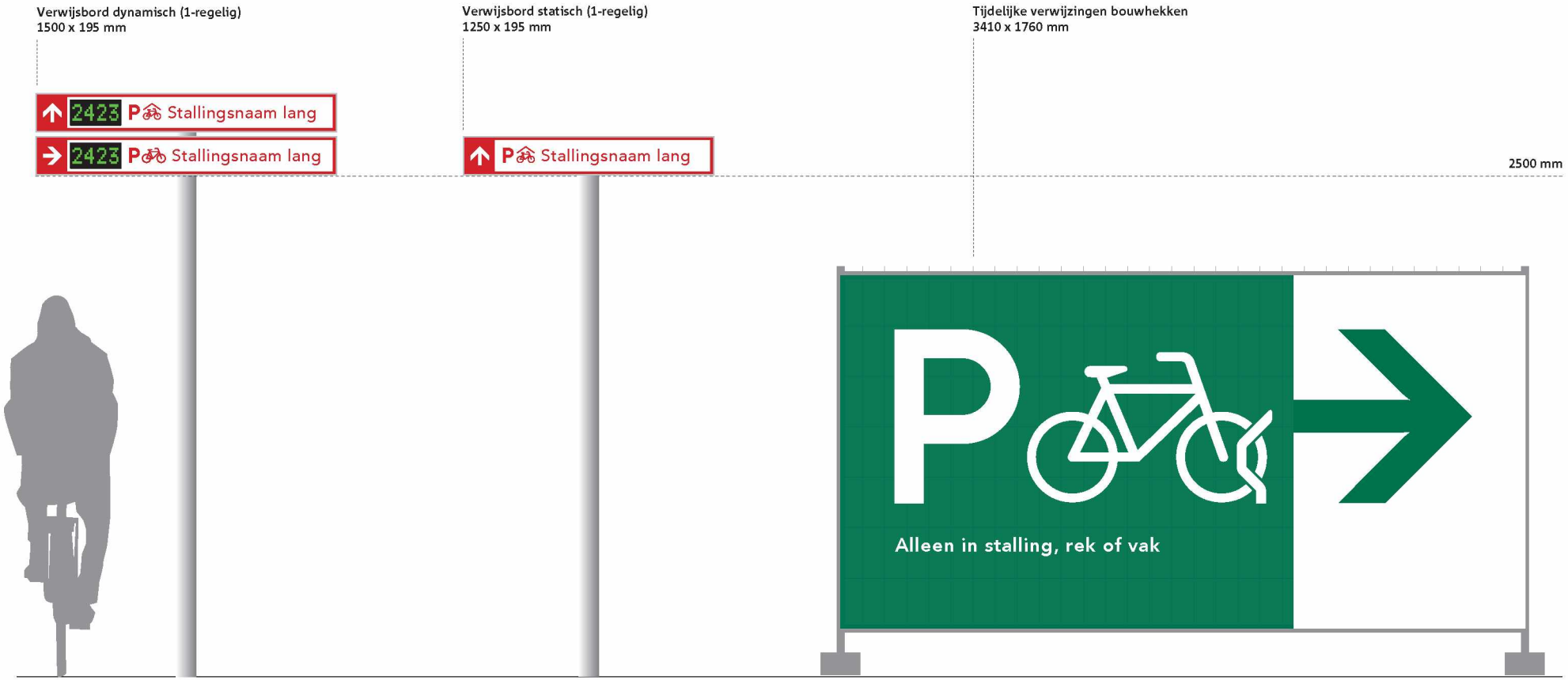
Verwijsborden zijn nodig om fietsers te wijzen op stallingen. Veel mensen zullen frequent gebruik maken van enkele stallingen in de stad. Zij kennen de routes naar de stallingen.

Verwijsborden zijn daarom vooral belangrijk als de voorkeursstalling niet beschikbaar is en men een alternatief zoekt.

Het standaard toe te passen systeem wordt links in het overzicht getoond. Ernaast is een verwijzing te zien zonder informatie over beschikbare plaatsen.

Dit bordtype dient alleen toegepast te worden in uitzonderingssituaties (zoals omschreven in paragraaf “6.2.2 Verwijsbord statisch”).

Daarnaast worden nog verwijzingen getoond die op bouwhekken geplaatst kunnen worden.



6.2.1 Verwijsbord dynamisch

Dynamische verwijsborden worden geplaatst op belangrijke keuzepunten waar routes naar verschillende stallingen zich splitsen.

Elke verwijzing naar een stalling dient geplaatst te worden op een apart bord. Hierdoor is het systeem bestand tegen mutaties.

Dynamische verwijzingen komen voor in drie breedtematen. Indien meerdere verwijzingen boven elkaar geplaatst worden dan dienen deze allen dezelfde breedte te hebben.

Qua vormgeving (vlakverdeling en kleur) wordt aangesloten op de bewegwijzering voor fietsers zoals omschreven in het handboek van CROW.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	1500, 1250 en 1000 mm × 195 mm (b×h). Dikte 120 mm (d).
Maat display:	256 × 128 mm (b×h)
Leesafstand:	18 m (‘P+fiets’ en stallingsnaam)
	24 m (aantal beschikbare plekken)

Uitvoering

- Aluminium kast met uitsparing voor de digitale aanduiding.
- De informatie wordt aangebracht als prespaced folie en vervolgens afgelakt. Deze lak dient mat, transparant en UV-bestending te zijn.
- Alternatieve uitvoering: een metalen omkasting met losse tekstplaten.

1-regelig verwijsbord dynamisch
1500 x 195 mm



Schaal 1:10

6.2.2 Verwijsbord statisch

Op sommige locaties in de stad zijn stallingen waar het aantal vrije plekken niet geregistreerd wordt.

Om de aandacht te vestigen op deze fietsenstallingen kunnen op enkele locaties verwijzingen geplaatst worden. Op de borden kan het aantal meters tot de stalling getoond worden om fietsers te verleiden van deze stalling gebruik te maken.

Ook statische verwijzingen komen voor in drie maten. Indien meerdere statische verwijzingen boven elkaar geplaatst worden dan dienen deze allen dezelfde breedte te hebben.

Qua vormgeving (vlakverdeling) wordt aangesloten op de bewegwijzering voor fietsers zoals omschreven in het handboek van CROW.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	1500, 1250 en 1000 mm × 195 mm, (b×h). Dikte 30 mm (d)
Leesafstand:	18 m ('P+fiets' en stallingsnaam) 10,5 m (afstand tot stalling)

Uitvoering

Dient aan te sluiten bij de uitvoering van de dynamische verwijsborden.

1-regelig verwijsbord statisch
1250 x 195 mm



1-regelig verwijsbord statisch
1500 x 195 mm



Schaal 1:10

6.2.3 Tijdelijke verwijzingen op bouwhekken

Door werkzaamheden kan het zijn dat fietsparkeervoorzieningen zich tijdelijk op een andere plek bevinden of minder goed zichtbaar zijn. In deze situaties kunnen bouwhekken gebruikt worden om fietsers te wijzen op deze parkeerplaatsen.

Let op! Deze tijdelijke verwijzingen dienen alleen in uitzonderingssituaties gebruikt te worden. Alleen toepassen na overleg met het fietsenteam van de gemeente Amsterdam.

De doeken zijn generiek (geen stallingsnaam) zodat deze steeds weer opnieuw inzetbaar zijn. Er zijn vijf verschillende doeken beschikbaar om op de juiste manier naar de stallingen te kunnen verwijzen.

De hekken met verwijzingen kunnen worden geschakeld voor meer impact, maar kunnen ook worden afgewisseld met andere uitingen, zoals bijvoorbeeld informatie over de bouw (toen, nu, straks), etc.

Plaatsing:	op bouwhekken
Maatvoering:	3410 × 1760 mm (b×h). Totale hoogte 2050 mm
Leesafstand:	330 m ('P+fiets')
	20 m (alleen in stalling, rek of vak)

Uitvoering

Mesh-doek met bevestigingsringen (om de windgevoeligheid te verminderen en de hekken niet helemaal blikdicht te maken. Zo blijft er een beetje zicht op de voortgang van de bouwwerkzaamheden).





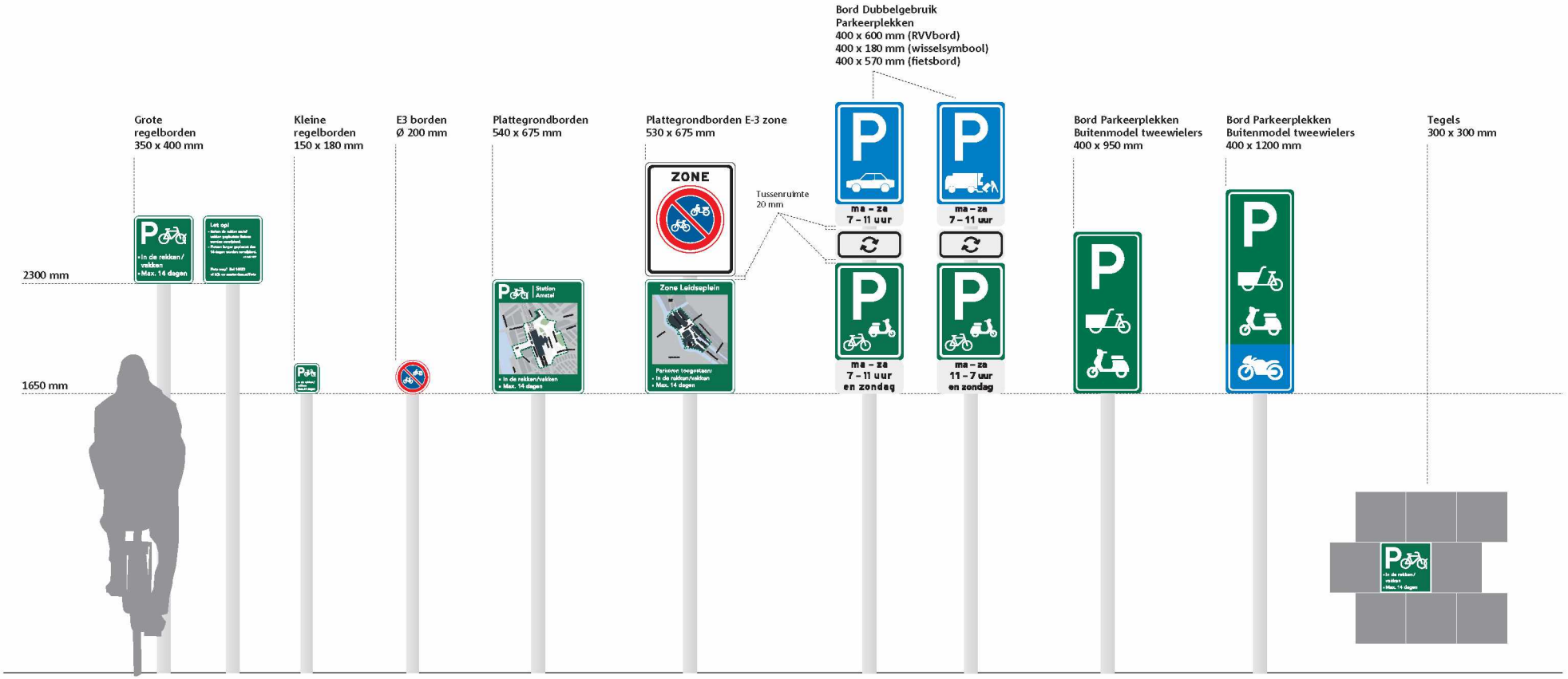


6.3 Informatieborden

In enkele gebieden binnen steden gelden specifieke parkeerregels. Indien fietsers zich niet aan deze regels houden dan wordt hun fiets verwijderd. Het is dus belangrijk de parkeerregels op een heldere en consistente manier te communiceren.

Op deze pagina wordt een overzicht getoond van de informatieborden die ontworpen zijn om te communiceren over de parkeerregels. De borden worden bij een parkeerplek of op de grens van en gebied geplaatst en dienen dus ook als identificatie.

Een groot deel van deze borden is specifiek ontwikkeld voor gebieden waar de regel ‘maximaal twee weken | in de voorzieningen’ geldt. De borden kunnen echter aangepast worden, indien andere regels gelden in een gebied.



6.3.1 Regelbord groot - voorzijde

Grote regelborden bestaan uit een voor- en achterkant. De voorkant bevat de regels omtrent fietsparkeren weergegeven in korte tekst. Aan de achterzijde van dit type bord wordt een ander bord geplaatst waarop wordt weergegeven wat de consequenties zijn als fietsers zich niet aan de parkeerregels houden.

De grote borden met de regels (header 'P+fiets') worden bij de binnenkomst van een deelgebied geplaatst, aan de toegangswegen. De borden worden zo geplaatst dat deze zichtbaar zijn bij het betreden van het deelgebied met fietsvoorzieningen.

Bij kleine deelgebieden bestaande uit rekken met een lengte van minder dan 10 meter dient een enkele set van regelborden geplaatst te worden.

Plaatsing: onderzijde op 2300 mm
Maatvoering: 350 × 400 × 25 mm (b×h×d)
Leesafstand: 8 meter

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een zeefdruk, die afgewerkt wordt met transparante, UV-bestendige, matte vernis.

Aanduiding 'P+fiets', waarbij het fietspictogram in een 'sleuf' staat, ter verduidelijking van de regels.

Witte rand voor betere zichtbaarheid en contrast tegen variabele achtergrond.



Schaal 1:4



naar buiten gericht

naar binnen gericht

6.3.2 Regelbord groot - achterzijde

Grote regelborden bestaan uit een cluster van twee borden die aan weerszijde van een paal geplaatst worden. De voorkant bevat de regels omtrent fietsparkeren weergegeven in korte tekst. Op de achterzijde wordt weergegeven wat de consequenties zijn als fietsers zich niet aan de parkeerregels houden.

De grote borden met de toelichtende tekst over consequenties worden geplaatst aan de achterzijde van het bord met de header 'P+fiets'. Fietsers komen deze borden tegen als zij het deelgebied verlaten.

Bij kleine deelgebieden bestaande uit rekken met een lengte van minder dan 10 meter dient een enkele set van regelborden geplaatst te worden.

Plaatsing: onderzijde op 2300 mm
Maatvoering: 350 × 400 × 25 mm (b×h×d)
Leesafstand: 6,7 meter (Let op!) en 4 meter

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een zeefdruk, die afgewerkt wordt met vernis.



Witte rand voor betere zichtbaarheid en contrast tegen variabele achtergrond.

Schaal 1:4



naar buiten gericht

naar binnen gericht

6.3.3 Regelbord klein

Kleine regelborden worden binnen deelgebieden geplaatst om fietsers op de regels te wijzen en gelden dus als aanvulling op de grote regelborden. Dit bordtype wordt in combinatie met tegels toegepast of op zichzelf in gebieden waar de ondergrond niet geschikt is voor tegels.

Kleine regelborden dienen op oogoogte gemonteerd te worden (onderzijde op 1650 mm van de grond) aan palen of fietsenrekken.

In de regel worden deze borden elke 5 meter geplaatst, waarbij rekening gehouden dient te worden met de architectuur/opbouw van een fietsparkeergebied. Kleine regelborden dienen niet aan dezelfde paal bevestigd te worden als grote regelborden.

Plaatsing: onderzijde op 1650 mm
Maatvoering: 150 × 180 × 25 mm (b×h×d)
Leesafstand: 3,3 meter

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een zeefdruk, die afgewerkt wordt met transparante, UV-bestendige, matte vernis.



Schaal 1:2

6.3.4 Tegel met regels

Tegels worden binnen deelgebieden met bestrating geplaatst om fietsers op de regels te wijzen.

Bij plaatsing van de tegels bij fietsenrekken dient de afstand tussen het rek en de tegel voldoende groot te zijn, zodat de tegel nog leesbaar is als fietsen in het rek geparkeerd zijn. De oriëntatie van de tegel is zo dat de tekst op de tegels leesbaar is voor fietsers die hun fiets parkeren (in een rek plaatsen).

Tegels worden elke vijf meter geplaatst waarbij rekening gehouden dient te worden met de architectuur/ opbouw van een fietsparkeergebied. Ook dienen tegels niet direct onder grote regelborden geplaatst te worden.

Bij fietsenrekken die tegenover elkaar geplaatst zijn, kunnen gangpaden ontstaan. Bij dit type fietsenrekken wordt aan het uiteinde van het rek een tegel geplaatst in het midden van het gangpad. Indien de rekken langer dan 10 meter zijn, worden op meerdere plekken langs het rek tegels geplaatst. Deze tegels zijn afwisselend gericht op het ene dan wel andere rek (zie voorbeeld hiernaast).

Bij vakken worden tegels in de hoeken van het vak geplaatst. Voor vakken die zowel voor fietsers als bromfietsers gebruikt kunnen worden, is een aparte tegel ontwikkeld.

Maatvoering: +/- 300 × 300 × 38 mm (trottoirtegel)
Leesafstand: 5,7 m (regels fietstegel)
6,9 m (regels combitegel)



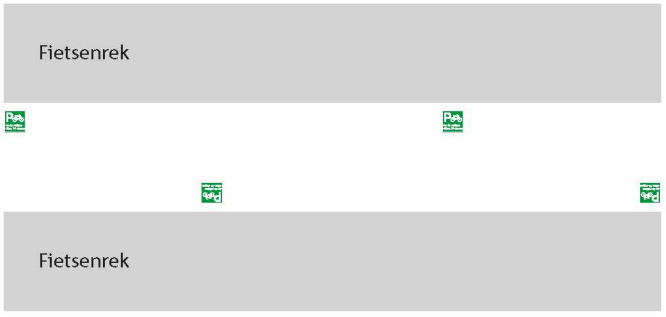
Schaal 1:4





Schaal 1:8

Plaatsing tegels bij rekken met gangpaden > 10 m



Plaatsing tegels bij rekken met gangpaden < 10 m



6.3.5 Tegels met gebruiksinstructie

Parkeervakken die uitsluitend bedoeld zijn voor één soort tweewielers worden geïdentificeerd door middel van een tegel waarop dit soort fiets is afgebeeld. Er bestaan tegels voor fietsen, bakfietsen en scooters.

Tegels worden geplaatst aan de uiterste hoeken van de vakken.

Maatvoering: +/- 300 × 300 × 38 mm (trottoirtegel)
Leesafstand: 55 m

Uitvoering

- Tegels met transparante, UV-bestendige, ruwe coating
- Indien tegels geplaatst worden op locaties waar auto's/vrachtwagens overheen rijden dan dienen deze uitgevoerd te worden met een dikte van 80 mm.







Schaal 1:4

6.3.6 E3-bord

Op sommige locaties in de aangewezen gebieden is het mogelijk niet duidelijk of men hier een fiets mag parkeren of niet.

Het gaat hierbij om locaties waar fietsers zich wel in het aangewezen gebied bevinden, maar waar zij geen bebording met regelgeving zien, omdat er geen fietsparkeervoorziening in de buurt is.

In dit geval worden terughoudend kleine E3-borden toegepast.

'Let op!' Deze E3-borden hebben niet het formaat van reguliere RVV bebording. De borden worden op een kleiner formaat toegepast.

Plaatsing: onderzijde op 1650 mm
Maatvoering: ø 200 × 25 mm (diameter × dikte)

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een folieprint (sticker).

Kleurgebruik

Rood: RAL 3022 (Verkeersrood)
Blauw: RAL 5017 (Verkeersblauw)



6.3.7 Niet parkeren tegels

Ter ondersteuning van handhavers kunnen tegels worden geplaast waarop RVV-borden omtrent 'niet parkeren' zijn afgebeeld. Aangezien dit geen 'echte' borden zijn, dienen ze alleen om de regelgeving te verduidelijken. Ze moeten worden gecombineerd met borden die rechtsgeldig zijn. Mede daarom en om wildgroei tegen te gaan moeten tegels met grote terughoudendheid worden geplaatst en alleen op plekken waar chronisch verkeerd wordt geparkeerd.

In de praktijk is gebleken dat het E3-bord door velen als fietsverbod maar niet als parkeerverbod wordt geïnterpreteerd. Op locaties waar dit een groot probleem is kan worden gekozen voor de plaatsing van de tegel met de toevoeging 'niet parkeren' eronder (rechts).

Maatvoering: +/- 300 × 300 × 38 mm (trottoirtegel)
Leesafstand: 6 m

Uitvoering

- Tegels met transparante, UV-bestendige, ruwe coating
- Indien tegels geplaatst worden op locaties waar auto's/vrachtwagens overheen rijden dan dienen deze uitgevoerd te worden met een dikte van 80 mm.

Kleurgebruik

Rood: RAL 3022 (Verkeersrood)
Blauw: RAL 5017 (Verkeersblauw)







Schaal 1:4

6.3.8 Tegels voor voetgangers

Op sommige locaties rondom fietsparkeervoorzieningen dient niet gefietst danwel geparkeerd te worden. Het kan hier gaan om een zone die een voetgangersgebied is of een doorgang die vrij gehouden moet worden. Ook deze tegels moeten worden gecombineerd met borden die rechtsgeldig zijn. Mede daarom en om wildgroei tegen te gaan moeten tegels met grote terughoudendheid worden geplaatst.

De zonetegel voetgangersgebied wordt toegepast om een grens van een voetgangersgebied nog helderder te markeren. Bij de introductie van een nieuwe zone, kan de zonetegel voetgangersgebied ter ondersteuning worden uitgebreid met een streep in tijdelijke verf die over de hele breedte van de straat loopt.

De doorgang vrijlaten tegel kan toegepast worden op locaties waar het belangrijk is dat een bepaalde ruimte vrij gelaten wordt (bijvoorbeeld bij een toegang tot een gebouw of een belangrijke oversteekplaats).

Maatvoering: +/- 300 × 300 × 38 mm (trottoirtegel)
Leesafstand: 6 m

Uitvoering

- Tegels met transparante, UV-bestendige, ruwe coating
- Tegels waar mogelijk zware voertuigen overheen rijden, dienen een dikte van 80 mm te hebben.

Kleurgebruik

Blauw: RAL 5017 (Verkeersblauw)





Plaatsingsvoorbeeld tijdelijke streep (niet op schaal)

Schaal 1:4

Schaal 1:4

6.3.9 Plattegrondbord regulier

Op de grenzen van de aangewezen gebieden worden plattegrondborden geplaatst om mensen erop te wijzen dat zij een gebied betreden waar parkeerregels gelden.

Deze plattegrondborden bestaan uit een header waarmee aangegeven wordt om welk gebied het gaat, een plattegrond van het gebied en een weergave van de geldende parkeerregels.

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm
Maatvoering:	540 × 675 × 25 mm
Uitvoering:	DOR-bord
Leesafstanden:	25 m ('P+fiets')
	7 m (gebiedsnaam en parkeerregels)
	2,9 m (straatnamen)

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een folieprint (sticker).

Kleurgebruik

Buiten aangewezen gebied:

Gebouwen	432 C	op 40%
Water	279 C	op 35%
Beplanting	7742 C	op 45%
Achtergrond	Black 6C	op 23%
Wegen	Black 6C	op 20%
Spoor	Black 6C	op 30%

Binnen aangewezen gebied:

Gebouwen	432 C	
Water	279 C	op 35%
Beplanting	7742 C	op 45%
Achtergrond	C0 M0 Y0 K4	
Wegen	C0 M0 Y0 K0	
Spoor	C0 M0 Y0 K100	



Schaal 1:4

6.3.10 Plattegrondbord E-3 zones

Het kan voorkomen dat in gebieden waar fietsparkeerregels gelden ook een E-3 zone van kracht is. In dit geval dienen plattegrondborden geplaatst te worden op dezelfde locatie als E-3 zoneborden.

Voor deze gebieden is een apart type plattegrondbord ontwikkeld wiens header beter past bij een zone waar de parkeerregels zowel voor fietsers als bromfietsers gelden.

Plaatsing: onderzijde op 1650 mm of op 20 mm van het E-3 zonebord

Maatvoering: 530 × 675 mm
Uitvoering: DOR-bord
Leesafstanden: 9 m (gebiedsnaam)
7 m (parkeerregels)
2,9 m (straatnamen)

Uitvoering

- Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.
- Het bord wordt gemaakt uit aluminium en gepoedercoat.
- De informatie wordt aangebracht middels een folieprint (sticker).

Kleurgebruik

Zie paragraaf “6.3.9 Plattegrondbord regulier”.



Plattegrondbord: schaal 1:4
E-3 zonebord: schaal 1:10



6.3.11 Parkeerplekken voor mindervalidenfietsen

Het is belangrijk dat mensen die gebruik maken van een mindervalidenfiets deze ook kunnen parkeren. Om dit type parkeerplek aan te duiden zijn een bord en mat ontwikkeld.

Het bord kan op een paal bij de voorziening geplaatst worden, de mat is bedoeld om op te parkeren.

Let op! De zwarte rand rondom de mat is alleen toegevoegd zodat het ontwerp goed zichtbaar is in dit handboek. Het ontwerp zelf kent geen zwarte rand.

Bord

Plaatsing:	onderzijde op 2300 mm
Maatvoering:	350 × 350 x 25 mm
Leesafstanden:	67 m (P+mindervalidensymbool)
	4,8 m (tekst)

Uitvoering bord

Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.

Mat

Plaatsing:	op de grond
Maatvoering:	600 × 1800 × 25 mm
Leesafstanden:	373 m (P+mindervalidensymbool)
	31 m (tekst)

Uitvoering mat

Afhankelijk van de locatie, i.o.m. een producent



Schaal 1:5



Schaal 1:20

6.3.12 Bord Dubbelgebruik Laad- en losplekken

Laad- en losplekken die ook als fietsparkeerplek worden gebruikt dienen geïdentificeerd te worden.

Het cluster bestaat uit:
- een blauw RVV-bord (E07, klasse I) met onderbord;
- een bord met wisselsymbool;
- een groen bord voor fiets en brommer met onderbord.

Door het bord met wisselsymbool wordt duidelijk dat deze twee borden bij elkaar horen en dat het type gebruik wordt afgewisseld. Op de onderborden zijn de tijden en dagen van geldigheid aangegeven. De borden worden altijd boven elkaar geplaatst, zodat niet kan worden gedacht dat het ene bord voor een gebied links en het andere voor een gebied rechts van het bord geldt. Boven en onder het bord met wisselsymbool zit een afstand van 20 mm.

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm
Maatvoering:	400 × 600 × 25 mm (RVVbord)
	400 × 180 × 25 mm (wisselsymbool)
	400 × 570 × 25 mm (fietsbord)
	400 x 130/200 x 25 mm (onderbord)
Leesafstanden:	75 m (RVVbord en fietsbord)
	23 m (onderborden)

Uitvoering

Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.

Kleurgebruik

Blauw: RAL 5017 (Verkeersblauw)



6.3.13 Bord Dubbelgebruik Parkeerplekken

Ook parkeerplekken voor auto's kunnen gebruikt worden als fietsparkeerplek. In dit geval dienen deze parkeerplekken voorzien te worden van de hiernaast getoonde bordencluster.

Het cluster bestaat uit:

- een blauw RVV-bord (E08, klasse I) met onderbord;
- een bord met wisselsymbool;
- een groen bord voor fiets en brommer met onderbord.

Ook voor dit cluster geldt dat de borden boven elkaar geplaatst dienen te worden in de volgorde zoals hiernaast afgebeeld. Boven en onder het bord met wisselsymbool zit een afstand van 20 mm.

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm
Maatvoering:	400 × 600 × 25 mm (RVVbord)
	400 × 180 × 25 mm (wisselsymbool)
	400 × 570 × 25 mm (fietsbord)
	400 x 130/200 x 25 mm (onderbord)
Leesafstanden:	75 m (RVVbord en fietsbord)
	23 m (onderborden)

Uitvoering

Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.

Kleurgebruik

Blauw: RAL 5017 (Verkeersblauw)



6.3.14 Parkeerplekken voor buitenmodel tweewielers

Op sommige locaties zijn parkeervakken gemaakt die specifiek bedoeld zijn voor twee typen buitenmodel tweewielers. Dit zijn bakfietsen en brommers/ scooters. Bij deze vakken dient het hiernaast getoonde bord geplaatst te worden.

Het bord komt voor in twee maten: een standaard formaat en een groot formaat. Het grote formaat kan toegepast worden op grote, open locaties waar zich een parkeervak met ruime capaciteit bevindt (bijvoorbeeld bij het centraal station).

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm
Maatvoering:	400 x 950 x 25 mm (standaard)
	600 × 1425 × 25 mm (groot)
Leesafstanden:	125 m (P)

Uitvoering

Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.



6.3.15 Parkeerplekken voor buitenmodel tweewielers (inclusief motoren)

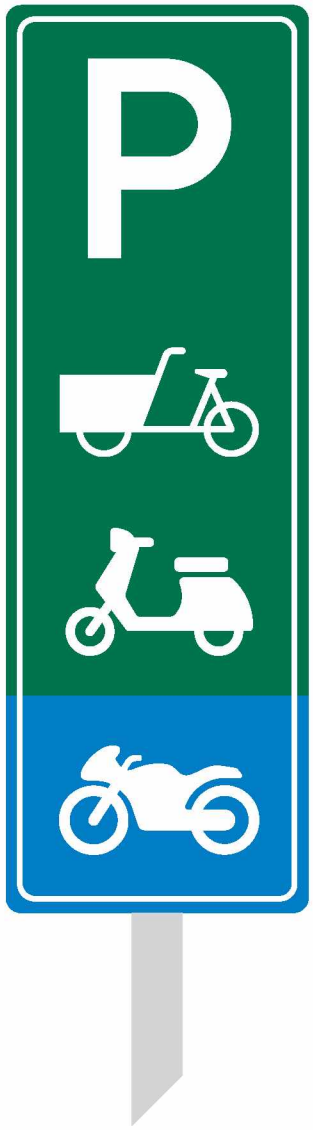
Op sommige locaties zijn parkeervakken gemaakt die specifiek bedoeld zijn voor drie typen buitenmodel tweewielers: bakfietsen, brommers/scooters én motoren. Bij deze vakken dient het hiernaast getoonde bord geplaatst te worden.

Het bord komt voor in twee maten: een standaard formaat en een groot formaat. Het grote formaat kan toegepast worden op grote, open locaties waar zich een parkeervak met ruime capaciteit bevindt (bijvoorbeeld bij het centraal station).

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm
Maatvoering:	400 x 1200 x 25 mm (standaard)
	600 × 1800 × 25 mm (groot)
Leesafstanden:	125 m (P)

Uitvoering

Dubbel omgezette rand-bord (DOR-bord). Afronding van de hoeken met een radius van 30 mm.



Samenvatting:

De fietsparkeerbebording voor buiten bestaat uit drie verschillende soorten borden:

- Identificaties
- Verwijzingen
- Informatieborden

Om stallingen te identificeren wordt in principe een bord boven de gevel geplaatst. Bij stallingen waar fietsers parallel aan de ingang van de stalling aan komen fietsen wordt echter een uithouder geplaatst. Beide typen identificaties worden altijd aangevuld met een functieaanduiding waarop onder andere de naam van de stalling en openingstijden vermeld worden.
Indien er geen ruimte voor een bord is op de gevel van een stalling dan wordt een identificatiezuil geplaatst.

Verwijzingen naar stallingen bevatten het symbool ‘P+fiets’, de naam van de stalling en het aantal beschikbare plaatsen.

Aan de randen van gebieden waar parkeerregels gelden worden plattegrondborden geplaatst.

Bij fietsvoorzieningen in de stad worden regelborden of tegels geplaatst. Speciale parkeervoorzieningen (dubbelgebruik, buitenmodel tweewielers, mindervalidenfietsen) worden ook voorzien van borden.



7 Openbare stallingen – binnen

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende bordtypen die toegepast kunnen worden in de stalling.

Ook in de stalling (binnen) kan voor de bordtypen onderscheid worden gemaakt in drie verschillende functies:

- Identificaties
- Verwijzingen
- Informatiedragers

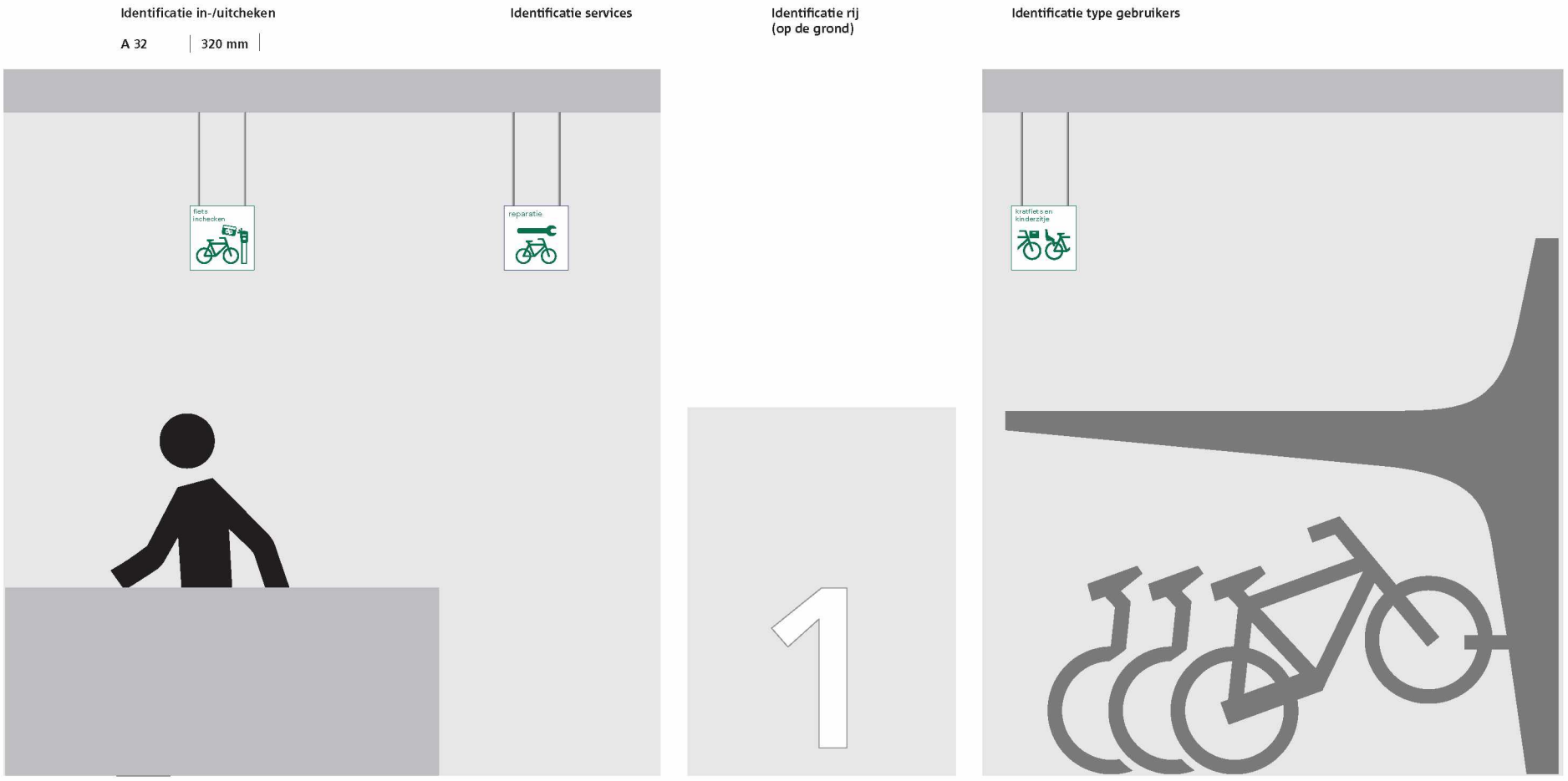
Eerst wordt per functie een overzicht getoond van alle bordvarianten. Vervolgens worden de specificaties per variant nader omschreven.

7.1 Identificaties

Binnen stallingen komen verschillende soorten identificaties voor. Deze identificaties worden toegepast om fietsers te wijzen op de locatie van bepaalde voor hen belangrijke onderdelen van een stalling:

- De locatie waar men moet in- en uitchecken;
- De services die men in een stalling kan vinden zoals de reparatieservice;
- Identificatie van de rijen middels een nummer;
- Rekken/vakken die bestemd zijn voor een specifiek type fiets.

Deze pagina toont een overzicht van verschillende typen identificaties waarna deze op de volgende pagina verder toegelicht worden.



7.1.1 Rijnummers

Bij fietsenstallingen met meerdere rijen met rekken is het lastig voor fietsers te onthouden waar zij hun fiets geparkeerd hebben. Er wordt dan ook geadviseerd in stallingen rijnummers op de vloer tussen de rekken te plaatsen.

Het nummeren van rijen start bij de hoofdingang tot de stalling. Rijnummers lopen op des te verder men van deze toegang verwijderd is. Indien een stalling meerdere verdiepingen heeft dan wordt elke verdieping op dezelfde wijze genummerd. Elke rij krijgt een uniek nummer.

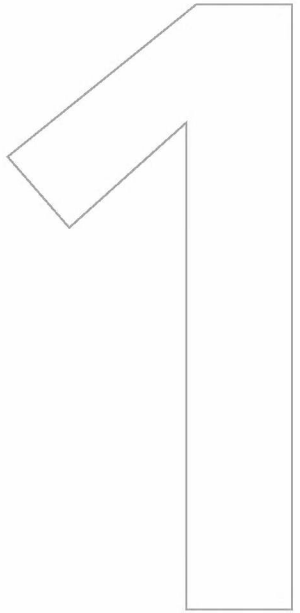
Rijnummers dienen aan het eind van een rij geplaatst te worden daar waar je de rij verlaat als voetganger. Daarbij dient het cijfer zo geplaatst te worden dat het leesbaar is als je de rij uitloopt. Reden hiervoor is dat mensen bij betreding van een rij nog bezig zijn met het zoeken van een beschikbare fietsparkeerplek en daardoor minder letten op het rijnummer.

Indien een rij met rekken vanaf twee kanten betreden kan worden dan dienen rijnummers geplaatst te worden aan beide uiteinden van de rij.

Plaatsing:	gecentreerd in het gangpad van rijen
Maatvoering:	variabel × 800 × n.v.t. mm (b×h×d)
Leesafstand:	355 m

Uitvoering

Rijnummers worden aangebracht middels verf/een coating op de vloer van de stalling.



Schaal 1:10

7.1.2 Identificatie in- en uitchecken

In steeds meer fietsenstallingen dient men in en uit te checken. Aangezien niet alle gebruikers hiermee bekend zijn moeten deze processtappen duidelijk aangeduid worden.

Boven de locatie waar men moet in- en uitchecken dienen daarom borden geplaatst te worden met het bijbehorende pictogram.

Deze borden dienen haaks op de loopstroom van de fietsers gemonteerd te worden, zodat deze goed zichtbaar zijn.

Identificaties dienen geplaatst te worden met hun onderzijde op 2500 mm. In sommige stallingen zijn de plafondhoogtes hiervoor mogelijk niet toereikend. In dit geval mag de ophanghoogte verlaagd worden naar 2300 mm.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	320 × 320 × 10 mm (b×h×d)
Leesafstand:	32 m (pictogram)
	7,3 m (begeleidende tekst tweeregelig)

Uitvoering

Identificaties dienen gemaakt te worden van 10 mm dik plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.





7.1.3 Identificatie services

Naast het stallen van fietsen worden in fietsenstallingen steeds vaker extra services aangeboden.

Services die niet meteen in het zicht liggen en/of niet herkenbaar zijn, dienen voorzien te worden van een identificatiebord (pictogram).

Dit handboek bevat pictogrammen voor de volgende services:

- Reparatie;
- Fietspomp;
- Oplaadpunten;
- Toilet.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	320 × 320 × 10 mm (b×h×d)
Leesafstand:	32 m (pictogram)
	8,4 m (tekst eenregelig)
	7,3 m (tekst tweeregelig)

Uitvoering

Conform identificatie in- en uitchecken (zie paragraaf “7.1.2 Identificatie in- en uitchecken”). Exacte uitvoering in overleg met de producent.









7.1.4 Identificatie speciale typen fietsen

Mensen met kratfietsen en buitenmodelfietsen dienen hun fiets vaak op specifieke plekken in de stalling te plaatsen. In sommige stallingen zijn daarnaast ook vakken voor bromfietsen aanwezig. Deze plekken dienen aangeduid te worden.

Daarnaast kan met dit type identificatie aangegeven worden waar men een OV-fiets kan pakken.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	320 × 320 × 10 mm (b×h×d)
Leesafstand:	32 m (pictogram)
	8,4 m (tekst eenregelig)
	7,3 m (tekst tweeregelig)

Uitvoering

Identificaties dienen gemaakt te worden van 10 mm dik plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.

Alternatieve uitvoering

Een alternatief is om deze plekken voor specifieke fietsen aan te duiden met vloermarkeringen. Zie de uitwerking hiervan op de volgende pagina in paragraaf “7.1.5 Vloermarkeringen”.

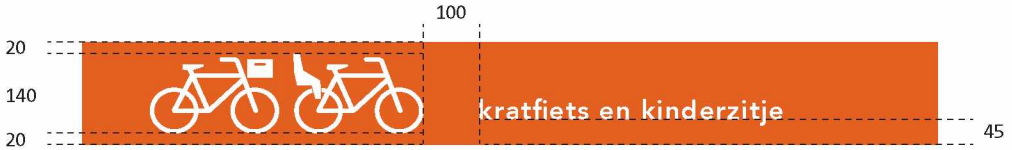






7.1.5 Vloermarkeringen

Parkeerplekken voor specifieke typen fietsen en scooters kunnen geïdentificeerd worden door middel van vloermarkeringen. Hiervoor worden gekleurde stroken geplaatst over de volle breedte van het vak/rek met daarin het pictogram en de naam van het type vervoermiddel dat hier moet parkeren. Pictogrammen worden elke 1500 mm geplaatst.



Er is een strook ontwikkeld voor de volgende typen vervoermiddelen:

- Kratfiets en kinderzitje;
- Bakfiets (buitenmodelfiets);
- OV-fiets;
- Scooter;
- Niet parkeren.



Let op! Deze vloermarkeringen zijn onderdeel van een pilot die momenteel uitgevoerd wordt door ProRail. Het ontwerp is daarmee nog niet definitief.

Plaatsing:	voor een vak/rek, over de volle breedte
Maatvoering:	variabel x 180 mm (b×h)
Leesafstand:	62 m (pictogram) 10 m (tekst)

Uitvoering

Middels sjablonen en verf of middels asfaltfolie. Exacte uitvoering in overleg met de producent.

Kleurgebruik

- Oranje: RAL 2009 (Verkeersoranje)
- Blauw: NCS S 2060-B
- Geel: NCS S 0585-Y20R
- Oud-roze: NCS S 2050-R
- Grijs: RAL 7005 (Muisgrijs)

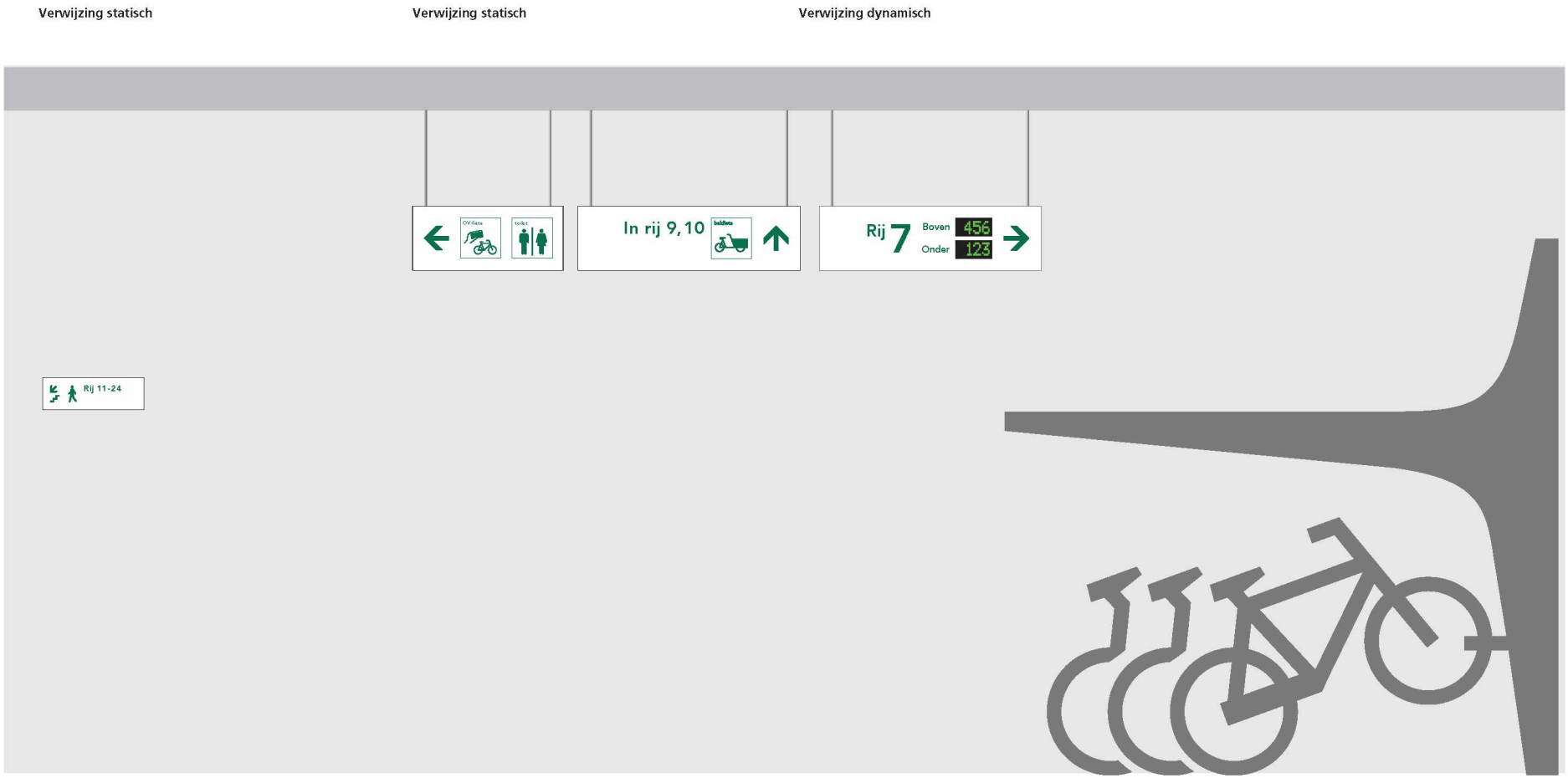
7.2 Verwijzingen

Deze pagina toont een overzicht van de verwijsborden die voorkomen in de stalling.

Er wordt onderscheid gemaakt in:
- Dynamische verwijzingen, waarin ook het aantal vrije plaatsen wordt aangeduid;
- Statische verwijzingen.

N.B. De hoogte van verwijzingen in de stalling bedraagt 320 mm. Bij toepassing van borden met deze hoogte kan in dynamische verwijsborden gebruik gemaakt worden van displays met een standaardmaat (P3: 192 × 96 mm (b×h)). Verwijsborden kunnen tevens uitgevoerd worden met een hoogte van 210 mm.

De displays in de dynamische verwijsborden meten dan 135 × 67,5 mm (b×h): een niet standaardmaat.



7.2.1 Dynamisch verwijsbord

Dynamische verwijsborden worden toegepast om mensen te wijzen op het aantal vrije plekken per rek in de rij (boven en onder).

Deze borden dienen geplaatst te worden in stallingen met meer dan vijf rijen met fietsenrekken.

In stallingen waar rijnummers toegepast worden dienen de nummers op de rijverwijzingen overeen te komen met de rijnummers op de vloer (zie paragraaf “7.1.1 Rijnummers”).

Verwijzingen dienen geplaatst te worden met hun onderzijde op 2500 mm. In sommige stallingen zijn de plafondhoogtes hiervoor mogelijk niet toereikend. In dit geval mag de ophanghoogte verlaagd worden naar 2300 mm.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	1100 × 320 × 120 mm (b×h×d)
Leesafstand:	71 m (rijnummer)
	18,3 m (‘rij’)
	13,2 m (‘Vrij’)
	39 m (aantal beschikbare plaatsen)

Uitvoering

De kasten van de verwijsborden dienen gemaakt te worden van plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.

Dynamisch verwijsbord
1100 x 320 mm





Schaal 1:10

7.2.2 Statisch verwijsbord

Statische verwijsborden worden toegepast om te verwijzen naar services en parkeerplaatsen voor specifieke fietsen die niet in het zicht liggen.

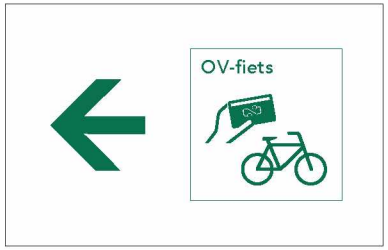
De verwijsborden komen voor in drie maten.

Plaatsing:	onderzijde op 2500 mm
Maatvoering:	500, 750 en 1100 × 320 mm × 10 mm (b×h×d)
Leesafstand:	18,3 m (tekst) 20 m (pictogram) 5,2 m (tekst in pictogram eenregelig)

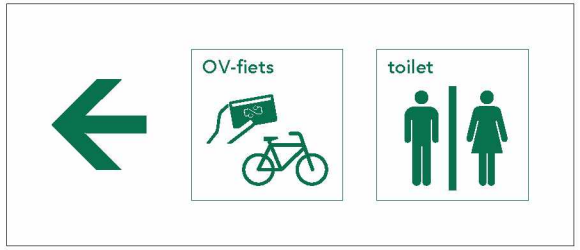
Uitvoering

De statische verwijsborden dienen gemaakt te worden van 10 mm dik plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.

Statisch verwijsbord
500 x 320 mm



Statisch verwijsbord
750 x 320 mm



Statisch verwijsbord
1100 x 320 mm



7.2.3 Statisch verwijsbord voetgangers (sticker)

Sommige stallingen hebben een aparte uitgang voor voetgangers.

Voetgangers die de stalling willen verlaten via dit trappenhuis of de stalling juist weer betreden hebben informatie nodig.

Hiervoor zijn stickers ontwikkeld die op de wanden van het trappenhuis bevestigd kunnen worden. Deze stickers bevatten verwijzingen naar specifieke rijen en de uitgang.

Plaatsing: onderzijde op 1650 mm
Maatvoering: 750 × 160 × n.v.t. mm (b×h×d)
Leesafstand: 9,1 m

Uitvoering
Verwijzingen in het trappenhuis dienen geprint te worden op folie. De kleur groen op de folie dient overeen te komen met de eerder in dit document gespecificeerde RAL-kleur.

Statisch verwijsbord (sticker)
750 x 160 mm



Schaal 1:10

7.3 Informatieborden

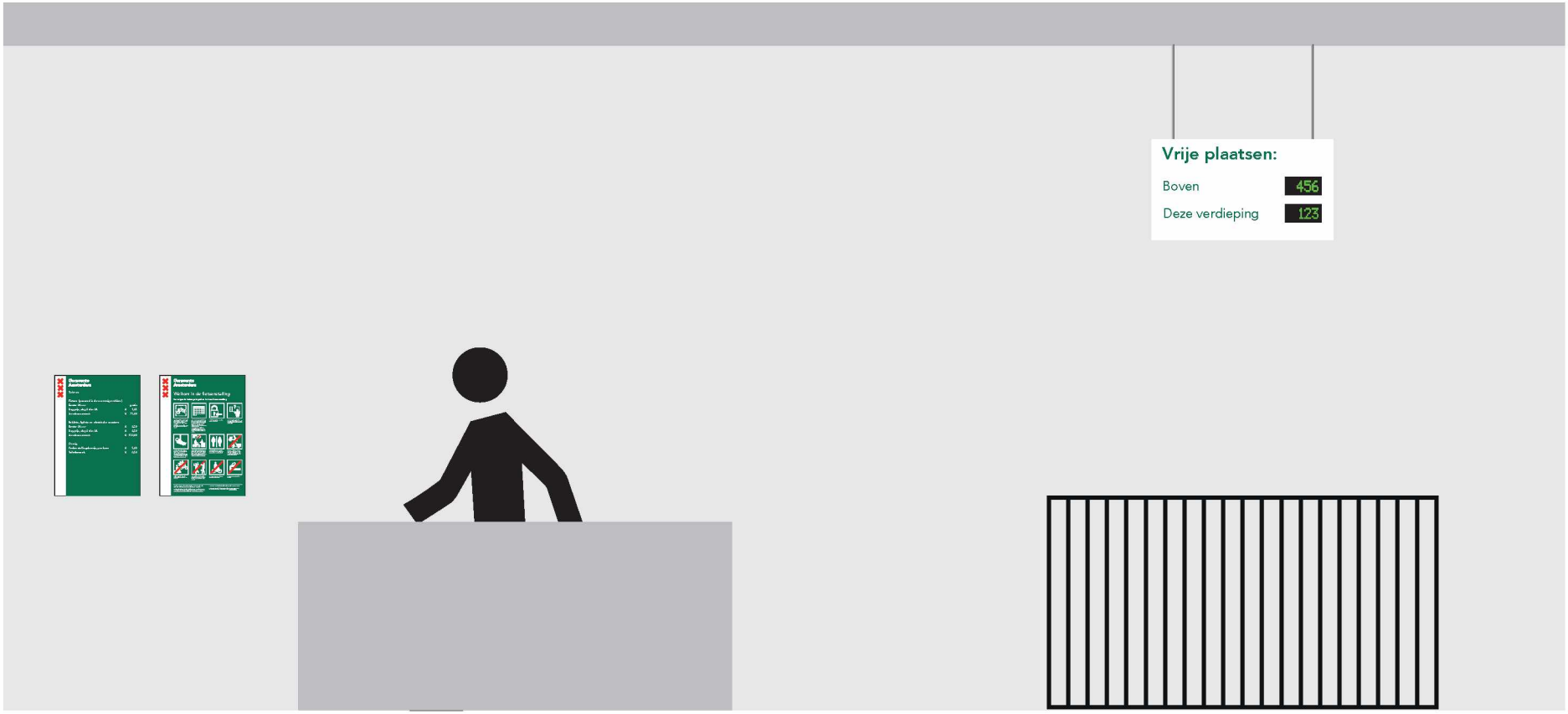
Deze pagina toont een overzicht van de typen informatieborden die voorkomen in de stalling.

Er wordt in de stalling informatie gegeven met betrekking tot de huisregels, en met betrekking tot de tarieven.

Tarieven

Huisregels

Overzicht vrije plaatsen



7.3.1 Tarieven

Bij betreding van de stalling kan wat uitgebreidere informatie gegeven worden over de tarieven voor het stallen van verschillende voertuigen.

Het op deze pagina getoonde ontwerp is een basis-ontwerp. De inhoud dient aangepast te worden aan de voor een bepaalde stalling geldende tarieven.

De tarieven zijn tevens de plek waar een 'afzender' genoemd wordt: de gemeente Amsterdam.

Plaatsing:	bovenzijde op 2000 mm
Maatvoering:	420 × 594 × n.v.t. mm (b×h×d)
Leesafstand:	4,6 m (header)
	4,4 m (tarieven)

Uitvoering

De tarievenlijst dient uitgevoerd te worden als poster en geplaatst te worden in een lijst. Hierdoor kunnen aanpassingen in tarieven gemakkelijk doorgevoerd worden.



Schaal 1:5

7.3.2 Huisregels

Ook huisregels kunnen geplaatst worden in de entree van de stalling.

De huisregels zijn tevens de plek waar een ‘afzender’ genoemd wordt (de gemeente Amsterdam).

Hiernaast wordt het basisontwerp getoond voor de huisregels. Het logo van de gemeente wordt toegepast, de pictogrammen zijn aangepast aan die van ProRail. De specifiek inhoud van het huisregelbord kan per stalling aangepast worden.

Plaatsing:	bovenzijde op 2000 mm
Maatvoering:	420 × 594 × n.v.t. mm (b×h×d)
Leesafstand:	4,6 m (header)
	2,3 m (ondertitel)
	1 m (tekst bij pictogrammen)

Uitvoering

Het overzicht van de huisregels dient uitgevoerd te worden als poster en geplaatst te worden in een lijst. Hierdoor kunnen aanpassingen in de huisregels gemakkelijk doorgevoerd worden.



Schaal 1:5

7.3.3 Overzicht aantal vrije plaatsen

Bij stallingen met meerdere verdiepingen is het nodig fietsers inzicht te geven in het aantal vrije plekken op elke verdieping. Deze informatie is nodig om fietsers te bewegen hun fiets op andere verdiepingen te stallen dan degene waarop zij zich op het moment bevinden.

Het overzicht van het aantal vrije plaatsen dient daarom in het zicht geplaatst te worden bij de stijgpartij die leidt naar andere verdiepingen.

Plaatsing:	onderzijde op 1650 mm (bij plaatsing op een wand) onderzijde op 2500 mm (bij plaatsing aan het plafond)
Maatvoering:	900 × 500 × 120 mm (b×h×d)
Leesafstand:	18,7 m (header) 13,5 m (verdieping)

Uitvoering

De kast van het overzicht van vrije plaatsen dient gemaakt te worden van plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.





Schaal 1:5

Samenvatting:
De fietsparkeerbebording voor binnen bestaat ook uit drie verschillende soorten borden:

- Identificaties
- Verwijzingen
- Informatieborden

In stallingen wordt de locatie waar in- en uitgecheckt moet worden geïdentificeerd. Daarnaast worden services binnen de stalling en parkeerplekken voor specifieke typen fietsen van een identificatie voorzien.
In stallingen worden bovendien rijnummers op de grond geplaatst.

Rijverwijzingen met een dynamische component (aantal beschikbare plaatsen) dienen geplaatst te worden in stallingen met meer dan vijf rijen.

Daarnaast wordt er middels statische bebording verwezen naar niet in zicht liggende services, parkeerplekken voor specifieke fietsen en de uitgang. Indien er een aparte uitgang voor voetgangers is dan wordt het trappenhuis voorzien van verwijzingen.

In de stalling worden daarnaast borden geplaatst met informatie over tarieven en huisregels. In stallingen met meerdere verdiepingen wordt bovendien informatie gegeven over het aantal beschikbare plaatsen op elke verdieping.


P
Buurtstalling
Buurtstalling
Gerard Doustraat
P
Buurtstalling
BRAND NEW STORE

8 Buurtstallingen

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende bordtypen die toegepast kunnen worden in en bij buurtstallingen.

Er kan voor de bordtypen van de buurtstallingen onderscheid worden gemaakt in twee verschillende functies:

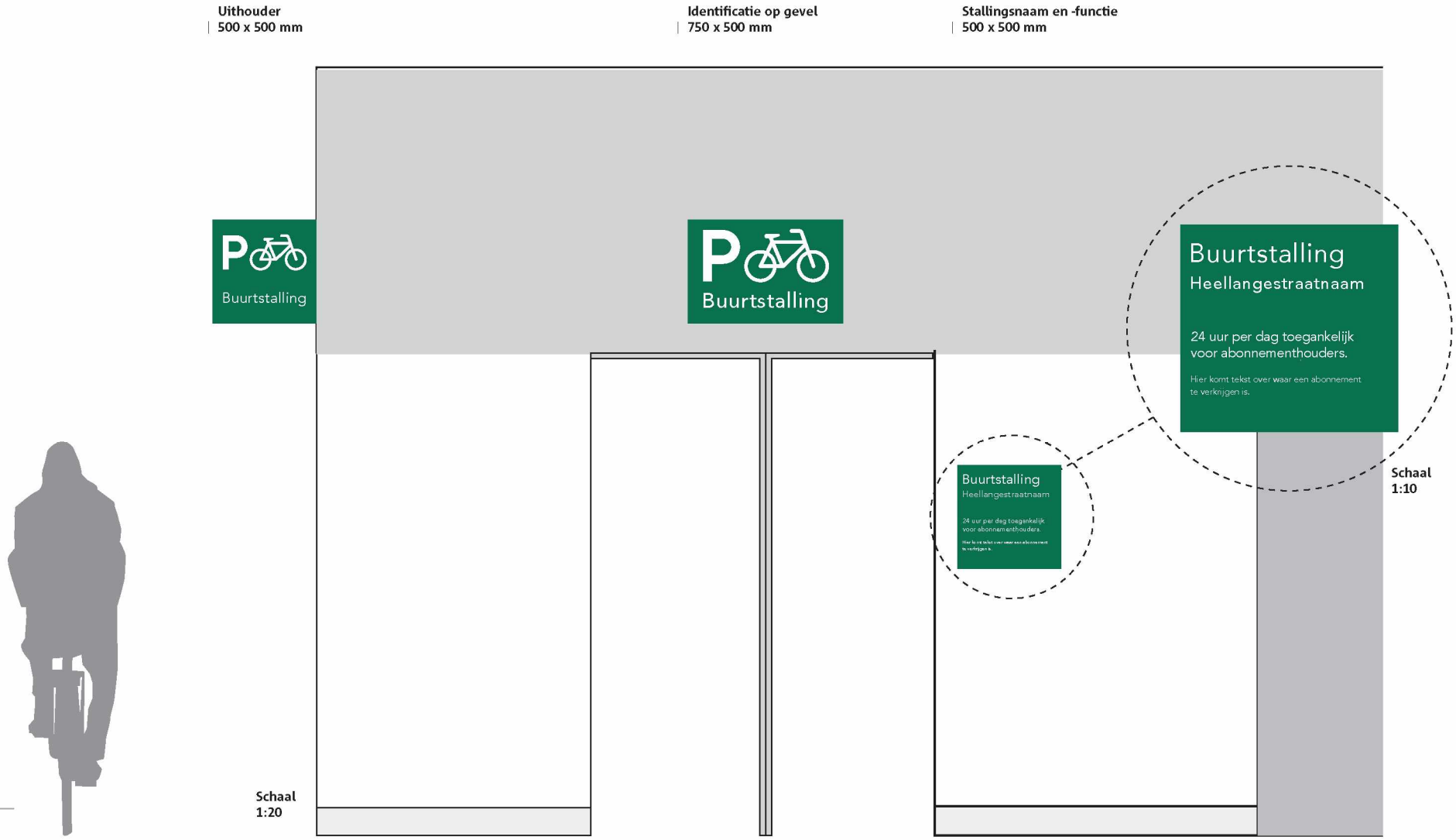
- Identificaties
- Informatiedragers

Eerst wordt per functie een overzicht getoond van alle varianten. Vervolgens worden de specificaties per variant nader omschreven.

8.1 Identificaties

Deze pagina toont een overzicht van de voorkomende identificaties van buurtstallingen. Identificaties dienen boven de ingang van een stalling geplaatst te worden en bestaan uit een identificatiebord en functieaanduiding.

Uithouders worden toegepast als de ingang van de stalling zich parallel aan de rijrichting bevindt. Ook uithouders worden altijd in combinatie met functie-aanduidingen geplaatst.



8.1.1 Identificatie op gevel

De standaard identificatie voor buurtstallingen is een identificatiebord. Dit bord bevat de aanduiding ‘P+fiets’ en de term ‘Buurtstalling’.

Het identificatiebord dient altijd gecentreerd boven de toegang tot de stalling geplaatst te worden.

De maat van de identificatie die geplaatst wordt dient te passen bij de maatvoering van de gevel en de architectuur van het gebouw.

Meer informatie over de stallingsnaam en -functies is te vinden op de functieaanduiding, die bij de toegang wordt geplaatst. Het is dan ook noodzakelijk om altijd een functiebord te plaatsen.

Plaatsing:	onderzijde ≥ 2500 mm
Maatvoering:	800 × 500 × 100 mm (b×h×d)
Leesafstand:	108 m (‘P+fiets’)
	21 m (Buurtstalling)

Uitvoering
Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering.



Schaal 1:10

8.1.2 Uithouder

Een uithouder is een bord dat loodrecht op de gevel wordt geplaatst. Een uithouder wordt gebruikt op plaatsen waar de rijrichting van fietsers parallel aan de gevel is. De uithouder zorgt ervoor dat de toegang beter zichtbaar is voor een voorbijrijdende fietser.

De uithouder toont 'P+fiets' en de term 'Buurt-stalling'. De opmaak van de uithouder hangt af van zijn positie ten op zichte van de muur.

Plaatsing: onderzijde op 2500 mm
Maatvoering: 500 × 500 × 100 mm (b×h×d)
Leesafstand : 73 m ('P+fiets')
14 m (Buurtstalling)

Uitvoering
Lichtbak, gelijkend aan ProRail bewegwijzering.



8.1.3 Stallingsnaam en functieaanduiding

Bij toepassing van een identificatiebord of uithouder dient er op de gevel van de fietsenstalling een functieaanduiding geplaatst te worden.

De functieaanduiding bevat de volgende informatie:
- 'Buurtstalling' en stallingsnaam (de straatnaam);
- Openingstijden;
- Informatie over abonnement.

Plaatsing:	bovenzijde op 2000 mm
Maatvoering:	500 × 500 × 30 (+/-) mm (b×h×d)
Leesafstand:	13,3 m (Buurtstalling)
	8,8 m (straatnaam)
	6,7 m (openingstijden)
	4,5 m (informatie)

Uitvoering

De functieaanduidingen dienen gemaakt te worden van 10 mm dik plaatmateriaal. De lay-out dient aangebracht te worden als prespaced folie en vervolgens afgelakt te worden met transparante, matte lak. Een alternatief voor deze uitvoering is om de lay-out op het bord te zeefdrukken. Exacte uitvoering in overleg met de producent.



Schaal 1:5

8.2 Informatieborden

Er wordt in de buurtstalling informatie gegeven met betrekking tot de huisregels.

8.2.1 Huisregels

Voor de huisregels in de buurtstallingen kan hetzelfde ontwerp als voor de openbare stallingen worden toegepast.
De inhoud hiervan kan worden gewijzigd, zodat dit overeenkomt met de regels geldend in de betreffende buurtstalling.

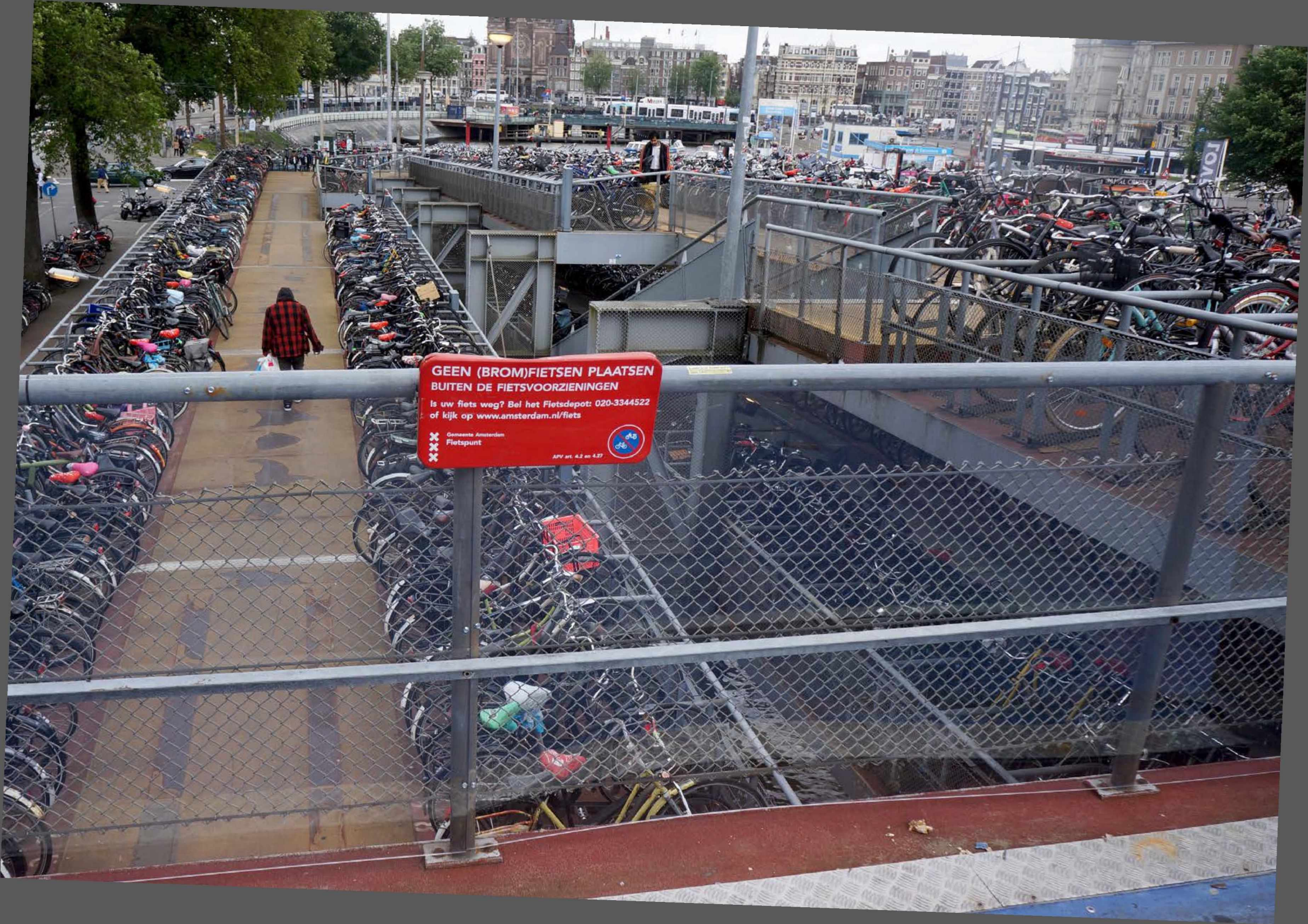
Het ontwerp staat getoond in paragraaf “7.3.2 Huisregels”.

Samenvatting:
De fietsparkeerbebording voor buurtstallingen bestaat uit twee verschillende soorten borden:

- Identificaties
- Informatieborden

Om stallingen te identificeren wordt in principe een bord boven de gevel geplaatst. Bij stallingen waar fietsers parallel aan de ingang van de stalling aan komen fietsen wordt een uithouder geplaatst. Beide typen identificaties worden altijd aangevuld met een functieaanduiding waarop onder andere de naam van de stalling en openingstijden vermeld worden.

In de stalling wordt daarnaast een bord geplaatst met informatie over de huisregels.


GEEN (BROM)FIETSEN PLAATSEN
BUITEN DE FIETSVOORZIENINGEN
Is uw fiets weg? Bel het Fietsdepot: 020-3344522
of kijk op www.amsterdam.nl/fiets
Gemeente Amsterdam
Fietspunt
APV art. 4.2 en 4.27

9 Procedure voor productie en plaatsing

9.1 Gemeente Amsterdam

Na het maken van een bewegwijzeringsplan en de bijbehorende bewegwijzering voor een fietsparkeervoorziening, kan de productie in gang gezet worden.

Hiervoor dienen de volgende stappen genomen te worden.

9.1.1 Ontwikkeling werktekeningen

Voor elk van de in dit handboek beschreven soorten bewegwijzering dienen werktekeningen ontwikkeld te worden.

Voor de dynamische verwijsborden zal een geschikte producent geselecteerd worden via een aanbestedingsprocedure. Deze producent zal de werktekeningen voor dit type bewegwijzering uitwerken.

De werktekeningen voor de statische bewegwijzering dienen uitgewerkt te worden door een technisch ontwerpbureau en worden beschikbaar gesteld aan producenten.

9.1.2 Productie en plaatsing bewegwijzering

De dynamische bewegwijzering wordt geproduceerd door de in het raamcontract gespecificeerde producent. Voor een specifiek project komt dit neer op een directielevering via Verkeer en Openbare Ruimte dan wel via het Materiaalbureau.

Voor de statische bewegwijzering kan per project een geschikte producent gevonden worden. Deze producent dient echter wel gebruik te maken van de werktekeningen die voor elk bordtype ontwikkeld zijn.

9.1.3 Aanvraag vergunningen

Voor plaatsing van objecten in de openbare ruimte dienen vergunningen aangevraagd te worden. Hiervoor is in ieder geval een WIOR-vergunning nodig voor Werken in de Openbare Ruimte. Informatie omtrent vergunningen is te vinden op de website van de gemeente Amsterdam.

9.1.4 Beheerder van het handboek

Bij vragen over het handboek of de erin omschreven bewegwijzering kan contact opgenomen worden met de projectmanager inpandig fietsparkeren van de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte.

