Gemeente Amsterdam

Advies fietsparkeren

Naam project: Fietsenstalling OBA XL Osdorpplein

Advies afgegeven door: 5.1,2,e team Parkeernormen V&OR
Op datum: 25 februari 2021
Aan: 5.1,2,e
Straat: Osdorpplein
Stadsdeel: Nieuw-West

Functie bestaande situatie: n.v.t.
Functie nieuwe situatie: bibliotheek ca. 3.800 m², commerciële voorzieningen

Vigerende normen en kaders

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)

Beschrijving

Op het Osdorpplein wordt het project 'MIX' gerealiseerd. In dit project worden woningen, commerciële voorzieningen, een vestiging van de openbare bibliotheek Amsterdam (OBA Next) en de bij deze functies behorende auto, fiets en scooter parkeervoorzieningen. Ten behoeve van bezoekers van de OBA en van bezoekers van een deel van de commerciële voorzieningen in het gebied wordt een openbaar toegankelijke stalling voor fietsen en scooters gerealiseerd met een capaciteit van 450 fietsen, bakfietsen en elektrische scooters. In dit advies wordt aandacht besteed aan de minimaal benodigde capaciteit van de stalling en aan een aantal basale kwaliteitsaspecten.
NB: Dit advies ziet niet op de overige functies (woningen) in het project MIX.

Normatieve parkeerbehoefte fietsen

De normatieve fietsparkeerbehoefte voor de stalling ten behoeve van de OBA is op basis van de norm voor 'bibliotheek' in 'zone 2' 3,5 fietsen per 100 m². Uitgaande van 3.800 m² bvo is de fietsparkeerbehoefte 133 fietsen.

Het commerciële programma in MIX is ca. 2.500 m² bvo. Uitgaande van de norm voor 'winkel' in 'zone 2' van 2,8 fietsen per 100 m² en uitgaande van ca. 2.500 m² bvo is de fietsparkeerbehoefte van het commerciële programma 70 fietsen.

De totale fietsparkeerbehoefte voor de OBA en de commerciële functies in MIX is daarmee 203 fietsen. In totaal worden minimaal ca. 450 fietsparkeerplaatsen voorzien in de stalling. Het surplus aan capaciteit is bestemd voor bezoekers aan de overige commerciële en openbare functies op het Osdorpplein buiten 'MIX'.

Het is niet duidelijk hoe voorzien wordt in de fietsparkeerbehoefte van de kantoorfunctie in het project. Uitgaande van 2.300 m² en de norm voor 'kantoor' in 'zone 2' is die 46 fietsen.

Normatieve parkeerbehoefte scooters

De normatieve scooterparkeerbehoefte van de OBA is ca. 10 scooters (0,26 spp/100 m² bvo), die van de overige functies is ca. 7 scooters (0,25 spp/100 m²), in totaal 17 scooters.

De scooterparkeerbehoefte van de kantoren in 'MIX' is ca. 6 scooters.

In deze stalling worden alleen elektrische scooters toegelaten.

Basiskwaliteit stalling

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan minimale kwaliteitseisen voldoen. In de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130 is hier aandacht aan besteed (woningen) en ook de Leidraad Fietsparkeren[1] gaat uitgebreid in op de kwaliteitseisen voor fietsenstallingen. Hieronder komen de belangrijkste kwaliteitseisen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid aan de orde.

Toegankelijkheid stalling

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar
- De toegang van de stalling sluit rechtstreeks aan op een voor fietsen en scooters geschikte en logische aanrijroute.
- De stalling heeft een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming(en).
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle soorten fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch of met een makkelijk te bedienen drukknop, chipkaartlezer of een andere comfortabel te gebruiken toegangstechniek.
- Een hellingbaan heeft een hellingspercentage van maximaal 22%, maar bij voorkeur minder.
- Een trap (niet/slecht bruikbaar voor zware fietsen, bakfietsen, scooters, etc.) heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden (zie verder de 'Leidraad Fietsparkeren'[2]). Als voor een trap gekozen wordt, worden de fietsgoten bij voorkeur uitgerust met een stijg/daal hulp, bijvoorbeeld 'Velocomfort'!.

Inrichting en bruikbaarheid stalling

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- De route in en vanuit de stalling naar de bestemming is logisch, snel en eenvoudig. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.

---

[1] zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6

[2] zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, p. 77

- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan toezicht door een beheerder, al dan niet aangevuld met cameratoezicht, overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling comfortabel kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van 'Fietsparkeur' of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm .
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen.
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgangpad is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
    - minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten
    - minimaal 15% van de plekken is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm)
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur,brede banden, etc. Een andere mogelijkheid zijn aparte parkeervakken, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gesteld.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.
- De netto-afmeting van een bakfietsplek is minimaal 800 mm breed en 2500 mm lang.

Differentiatie capaciteit

Uitgaande van een capaciteit van 450 fietsparkeerplaatsen is (minimaal) de volgende differentiatie gewenst.

- 23 plekken voor bakfietsen en fietsen met sterk afwijkende maten (5% van 450, exclusief scooters)
- 68 plekken voor fietsen die niet in een standaard rek passen (15% van 450)
- 343 standaard fietsparkeerplekken (al dan niet in etage rekken)
- 23 scooterparkeerplaatsen (aanvullend op capaciteit bakfietsen etc). NB: in Nieuw-West is het scootergebruik hoog, dus ruime capaciteit realiseren.

Naar de kelder per hellingbaan, trap of lift?

Een stalling op maaiveldniveau, waarbij geen hoogteverschil overbrugt moet worden, heeft natuurlijk de voorkeur en is eenvoudig comfortabel toegankelijk te maken voor alle soorten fietsen en scooters.

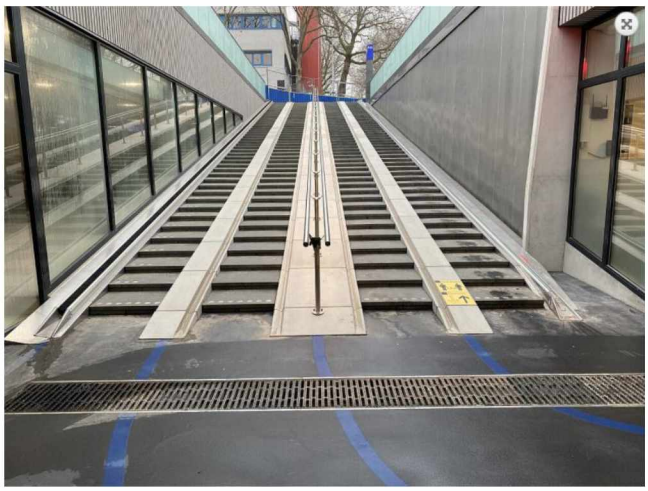
Als vanaf maaiveld een hoogteverschil naar een stalling overbrugd moet worden, hetzij naar een kelder, hetzij naar een verdieping, dan zijn er in hoofdzaak mogelijkheden: een trap met fietsgoot of een hellingbaan. Al dan niet aangevuld met een lift.

Hellingbaan
Een hellingbaan heeft het voordeel dat die in principe bruikbaar is voor alle soorten fietsen en scooters. Het hellingpercentage bepaalt de bruikbaarheid voor zwaardere fietsen. Waar een hellingpercentage van maximaal 22% aanvaardbaar is voor standaard fietsen (Leidraad Fietsparkeren, CROW 2010), zal dit voor veel gebruikers te steil zijn voor elektrische fietsen en speedpedelecs (gewicht tussen 25 en 30 kilo), elektrische bakfietsen (voorbeeld: Urban Arrow Family weegt 51 kilo zonder belading) en elektrische scooters (voorbeeld: Vespa Elettrica weegt 102 kilo).
Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het mogelijk is om met de bakfiets of scooter aan de hand naar beneden en naar boven te komen. Wat het maximale hellingpercentage dan miet zijn, is niet bekend, naar schatting zal ca. 15% het maximum zijn.

Rijdend via een hellingbaan naar beneden kan erg gevaarlijk zijn als men de controle verliest. Als gekozen wordt voor een hellingbaan, dan moet deze zodanig zijn uitgevoerd dat die veilig gebruikt kan worden, hetzij door een laag hellingspercentage en een ruime maatvoering, hetzij door maatregelen waardoor de hellingbaan niet bereden kan worden of berijden effectief ontmoedigd wordt.

Een hellingbaan kan ook uitgevoerd worden als 'tapis roulant'. Hiermee kan een hoogteverschil comfortabel overbrugd worden. Een tapis roulant is ook bruikbaar voor bakfietsen en scooters en blijkt in de praktijk niet uit te nodigen om rijdend te gebruiken. Een tapis roulant vraagt een majeure extra investering ten opzichte van een vaste hellingbaan en brengt blijvende extra onderhoudskosten met zich mee.

Trap met fietsgoot
Een hoogteverschil kan ook met een luie trap met fietsgoot overbrugd worden. Dit heeft een aantal voordelen: er is een groter hellingpercentage mogelijk en het is niet mogelijk om een trap rijdend te gebruiken. Een trap met fietsgoot heeft beperkingen voor gebruik. Gebruik door bakfietsen en scooters is niet zonder meer mogelijk, maar zeker niet ondenkbaar. Een indeling van de trap als bij station Zwolle lijkt voldoende ruimte te bieden, maar zal te steil zijn voor de meeste gebruikers met zware bakfietsen en scooters.



Station Zwolle (bron afbeelding: website lo-minck.nl)

Een systeem als 'Velocomfort' helpt een (standaard) fiets af te remmen bij het naar beneden gaan (borstels in de fietsgoot remmen de fiets af) en bij het stijgen ondersteunt een smalle lopende band. Het is niet bekend of er vergelijkbare systemen bestaan die (ook) bruikbaar zijn voor scooters en bakfietsen.

Lift
Een aanvullende, maar dure, mogelijkheid om zwaardere tweewielers toegang tot de stalling te geven is een lift. Dat moet dan een doorlooplift zijn, die gezien de beperkte capaciteit altijd aanvullend zal zijn op een trap/hellingbaan.

Kiezen!
De keuze voor de ontsluitingsvorm hangt in de eerste plaats af van de keuze of naast standaard (elektrische) fietsen ook bakfietsen en scooters toegelaten worden. Als die worden toegelaten – waar veel voor is te zeggen, we willen immers zo min mogelijk geparkeerde fietsen, scooters en bakfietsen in de openbare ruimte hebben – dan moet de ontsluiting hier geschikt voor zijn.

Welke ontsluiting gekozen wordt is afhankelijk van de fysieke mogelijkheden, maar in belangrijke mate ook van de benodigde investeringen en onderhoudskosten.