



# **Fietsenstalling Leidseplein**

**Nota van Uitgangspunten**

*Aangepast na Inspraak*

Afdeling Strategie & Beleid



# Samenvatting

In dit document staan de uitgangspunten voor een te bouwen ondergrondse fietsenstalling onder het Leidseplein.

Doel is:

## § Realisatie van een fietsenstalling onder het Leidseplein.

Subdoelen hierbij zijn:

- Verbetering van de mogelijkheden de fiets veilig en comfortabel te stallen waardoor meer mensen fietsen naar Leidseplein.
- Vermindering van het aantal geparkeerde fietsen op het Leidseplein zodat dit mede een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk maakt.

Onderzoek wijst uit dat de stalling minimaal 3715 fietsen moet herbergen.

De uitgangspunten voor de stalling zijn:

- De stalling komt ondergronds, onder het Kleine Gartmanplantsoen.
- De stalling krijgt een hoogwaardige kwaliteit: mensen ervaren het als aantrekkelijk om de fiets te stallen.

IBA raamt de bouwkosten op:

§ Bij 2700 fietsparkeerplaatsen op € 17,6 miljoen exclusief BTW

§ Bij 4000 fietsparkeerplaatsen op € 26 miljoen exclusief BTW

§ Bij 5000 fietsparkeerplaatsen op € 29 miljoen exclusief BTW

Bij een capaciteit van 4000 fietsparkeerplaatsen of meer nemen de bouwkosten sterk toe door het moeten verplaatsen van de ondergrondse Lijnbaangracht.

Gezien de snel oplopende bouwkosten is uitgangspunt een stalling voor 2700 fietsen tegen € 17,6 miljoen. Voor een dergelijke stalling ontvangt Amsterdam mogelijk € 2,7 miljoen subsidie van de stadsregio. In het Meerjaren Werk en investeringsProgramma (MWP) is € 14 miljoen gereserveerd.

De uitgangspunten voor de omgeving zijn:

- § Op maaiveld richt stadsdeel 2033 fietsparkeerplaatsen in. Stadsdeel centrum verdeelt deze fietsparkeerplaatsen over kortparkeerplaatsen op en rond het Leidseplein en fietsparkeerplaatsen in de omliggende (woon)straten.
- § Stadsdeel centrum handhaaft het juist gebruik van de kortparkeerplaatsen en een fietsparkeerverbod op de rest van het Leidseplein.

De stalling is in 2013 klaar.

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet  
gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein

# Inleiding

In dit document staan de uitgangspunten voor de fietsenstalling onder het Leidseplein (Kleine Gartmanplantsoen). De uitgangspunten geven richting aan onder andere de grootte, kwaliteit, ligging en kosten van de stalling.

Na vaststelling door het college en het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum volgt de definitiefase waarin de stalling concreet wordt ontworpen en begroot. Aan het einde van de definitiefase volgt de definitieve besluitvormingsprocedure.

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein

# Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	5
<b>1 Project algemeen</b>	<b>9</b>
1.1 Historie & Aanleiding	9
1.2 Doel project	9
<b>2 Uitgangspunten stalling</b>	<b>11</b>
2.1 Proces	11
2.2 Locatie	11
2.3 Inrichting	11
2.4 Aantal fietsparkeerplaatsen in de nieuwe stalling	11
2.5 Bouwkosten	12
2.6 Beheer	13
2.7 Financiering	13
<b>3 Overige uitgangspunten</b>	<b>16</b>
3.1 Fietsparkeren op maaiveld	16
3.2 Stalling Raamplein	17
<b>4 procespunten</b>	<b>19</b>
4.1 planning	19
4.2 bouwconsequenties	19
4.3 Risico's	20
<b>5 Bijlagen</b>	<b>21</b>
5.1 Locatie stalling onder KleineGartmanplantsoen	21
5.2 Schema berekening benodigde capaciteit	22
5.3 Variant 2700 fietsparkeerplaatsen	23
5.4 Variant 4000 fietsparkeerplaatsen	24
5.5 Variant 5000 fietsparkeerplaatsen	25
5.6 Details eisen uit het programma van eisen stallingen	25

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet  
gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein



# 1 Project algemeen

## 1.1 Historie & Aanleiding

Fietsers hebben de behoefte hun fiets veilig, makkelijk en dicht bij de bestemming te parkeren. Invullen van deze behoefte is relevant voor het mobiliteitsbeleid: voldoende aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen stimuleren fietsgebruik.

Het Leidseplein heeft door de veelheid van verschillende verkeersstromen niet het karakter van één verblijfsgebied. Om dit te bereiken wil stadsdeel Centrum de ruimtelijke blokkades opheffen. Hierdoor ontstaat onder andere minder ruimte voor het parkeren van fietsen op het maaiveld. Stadsdeel Centrum wil daarnaast de openbare ruimte van de Leidsebuurt meer laten aansluiten op het karakter als culturele hart van Amsterdam. Grote aantallen buiten de rekken geparkeerde fietsen geven de openbare ruimte een rommelige aanblik. Een goede fietsparkeervoorziening op de juiste plek maakt dat mensen minder de neiging hebben de fiets buiten de rekken neer te zetten.

In 2007 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het *Beleidskader fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen* vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken een netwerk van kwalitatief hoogwaardige bewaakte stallingen te realiseren die goed gebruikt worden tegen zo laag mogelijke kosten. Eveneens in 2007 is het *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010* vastgesteld. Beleidsdoelen zijn het minimaal handhaven van de modal split voor de fiets en een 7,5 als rapportcijfer van de Amsterdamse fietsers voor de fietsvoorzieningen in de stad in het fiets tevredenheidonderzoek<sup>1</sup>. Subdoel is het oplossen van fietsparkeerproblemen waaronder die op het Leidseplein. Voor fietsparkeren is in het Meerjarenplan fiets € 12 miljoen geraamd, waarvan € 6 miljoen specifiek voor nieuwe stallingen.

Midden 2008 hebben de wethouder voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur en de portefeuillehouder van stadsdeel Centrum gezamenlijk uitgesproken een stalling onder het Leidseplein te willen realiseren.

## 1.2 Doel project

Doel van het project is: **realisatie van een fietsenstalling onder het Leidseplein.**

Subdoelen hierbij zijn:

- Verbetering van de mogelijkheden de fiets veilig en comfortabel te stallen waardoor meer mensen fietsen naar het Leidseplein.
- Vermindering van het aantal geparkeerde fietsen op het Leidseplein zodat dit mede een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk maakt.

---

<sup>1</sup> Voor fietsparkeren krijgt Amsterdam van fietsers een lage waardering in het tevredenheidonderzoek door een gebrek aan voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein

## 2 Uitgangspunten stalling

### 2.1 Proces

De uitgangspunten voor het proces zijn als volgt:

- Amsterdam pakt de bouw van deze stalling als één van de 5 te realiseren stallingen uit het MJP-fiets op.
- Dienst IVV trekt het project. Stadsdeel Centrum participeert in het project.
- Het proces volgt de PBI infrastructuur waarbij elke fase met een besluit door college en dagelijks bestuur worden afgerond.
- De realisatie van de fietsenstalling stemt DIVV af met het project 'Herinrichting Leidsebuurt'. Niet alleen vanwege de ingrijpende gevolgen van de bouw van de stalling voor de buurt, maar ook omdat de in- en uitgangen de ontwerpmogelijkheden voor de openbare ruimte bovengronds beïnvloeden.

### 2.2 Locatie

De uitgangspunten voor de locatie zijn als volgt:

- De stalling komt ondergronds.
- De locatie van de stalling is onder het Kleine Gartmanplantsoen (zie bijlage 5.1).

### 2.3 Inrichting

De inrichting van de stalling krijgt een hoge kwaliteit en is zeer gebruiksvriendelijk. Mensen ervaren het stallen als snel, uitnodigend, comfortabel, prettig en veilig. De stalling krijgt meerdere in- en uitgangen om het gebruiksgemak zo groot mogelijk te maken. Bij het ontwerp en inrichten van de stalling betreft de projectorganisatie specialisten die ervaring hebben met het realiseren van een aantrekkelijke stalling. Verdere detaileisen van belang voor deze nota van uitgangspunten staan in bijlage 5.6.

### 2.4 Aantal fietsparkeerplaatsen in de nieuwe stalling

In opdracht van DIVV heeft adviesbureau SOAB de benodigde stallingcapaciteit onderzocht. *Zie ook bijlage 5.2 (schema SOAB)*. SOAB berekent dat in de Leidsebuurt in 2020 een fietsparkeerbehoefte is van in totaal zo'n 5350 fietsen. Ongeveer 60% (= 3.715) van deze fietsers zetten volgens SOAB de fiets in de nieuw te bouwen stalling indien stallen gratis blijft en stadsdeel Centrum handhaaft op foutparkeren. SOAB tekent hierbij aan dat zonder speciale voorzieningen de stallingcapaciteit groter moeten zijn dan 3715 fietsen om te voorkomen dat mensen lang zoeken naar de laatste vrije plaatsen.

Bijbehorende uitgangspunten:

- § De stalling krijgt een capaciteit van minimaal 3715 fietsen. Een kwaliteitsstalling heeft een ruime inrichting. Daarnaast kunnen mensen een bredere fiets, bak- of ligfiets kwijt in de stalling. Daarom hanteren we het afgeronde aantal van 4000.
- § De stalling krijgt speciale voorzieningen om mensen makkelijk de laatste vrije plaatsen te laten vinden. Lukt dit niet op een eenvoudige, duurzame en voor mensen makkelijke manier dan moet de totale capaciteit van de stalling naar 4600 fietsen.

Overige uitgangspunten:

- § Vanwege de beperkte ruimte kunnen in de stalling alleen fietsen en andere tweewielige voertuigen zonder verbrandingsmotor gestald worden.

## 2.5 Bouwkosten

In opdracht van DIVV heeft het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) de te verwachten bouwkosten berekend. Om hoge bouwkosten te vermijden, wordt de maximaal beschikbare ondergrondse ruimte begrensd door de bebouwing, de tramsporen van tram 1/2/5 en de Lijnbaansgracht. *Zie ook bijlage 5.3, 5.4 en 5.5 (tekeningen IBA).* Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) geeft aan dat binnen de genoemde begrenzing 3 mogelijke stallinggroottes met bijbehorende investeringskosten te realiseren zijn:

Optie 1: 2700 fietsparkeerplaatsen

- § Zie bijlage 5.3
- § Begrenzing vormt de duiker die beide delen van de Lijnbaansgracht met elkaar verbindt. Hierdoor kunnen ongeveer 2700 fietsen<sup>2</sup> een plek vinden.
- § Kosten: € 17,6 miljoen exclusief BTW

Optie 2: 4000 fietsparkeerplaatsen

- § Zie bijlage 5.4
- § Begrenzing vormt de genoemde duiker die in deze variant wordt verlegd om meer stallingruimte te creëren. Hierdoor kunnen ongeveer 4000 fietsen<sup>2</sup> een plek vinden.
- § Kosten: € 26 miljoen exclusief BTW. Het verleggen van de duiker laat de kosten sterk oplopen.

Optie 3: 5000 fietsparkeerplaatsen

- § Zie bijlage 5.5
- § Bij deze variant komt de genoemde duiker onder de stalling. Hierdoor is weer meer stallingruimte. In deze variant kunnen ongeveer 5000 fietsen<sup>2</sup> een plek vinden.
- § Kosten: € 29 miljoen exclusief BTW

Bijbehorende uitgangspunten:

- § Gezien de snel oplopende bouwkosten bij meer dan 2700 fietsparkeerplaatsen wordt uitgangspunt een stalling voor 2700 fietsen. De benodigde investering bedraagt € 17,6 miljoen.
- § Een stalling van 2700 fietsparkeerplaatsen is 27% kleiner dan de berekende behoefte van 3715 fietsparkeerplaatsen. Daarom monitoren DIVV en stadsdeel Centrum na realisatie van de nieuwe stalling en na implementatie van de handhaving en de

---

<sup>2</sup> Stallen van bakfietsen of bromscooters verkleint het maximaal aantal te stallen fietsen

nieuwe APV<sup>3</sup> het gebruik en de bezetting van de boven- en ondergrondse stallingplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten nemen de partijen actie (zie ook 3.1):

- Keuze of de stalling bij Paradiso open blijft;
- Wens of er meer bovengrondse stallingplekken moeten komen;
- Wens of er meer gebouwde stallingcapaciteit moet komen (o.a. uitbreiding Leidsepleinstalling, een nieuwe stalling bij de Melkweg en/of het Raamplein).

## 2.6 Beheer

Uitgangspunten voor het beheer zijn:

- § De gemeente Amsterdam (centrale stad) neemt het beheer van de stalling op zich.
- § Het tarief voor het stallen van een fiets volgt het algemene Amsterdamse beleid. Voorlopig betekent dit dat stallen van een fiets de eerste dag gratis is.
- § De stalling is 7 dagen per week 24 uur per dag open.
- § De jaarlijkse beheerkosten (bedrijfsexploitatie) bedragen voor een stalling onder het Leidseplein (eerste grove raming) € 400.000,-. In de volgende fase worden de beheerkosten nauwkeuriger in beeld gebracht.

## 2.7 Financiering

### *Bouwkosten*

*(Alle bedragen zijn inschattingen. Tijdens de definitiefase worden bedragen specifiek)*

De gemeente Amsterdam betaalt de bouwkosten. Deze bedragen € 17,6 miljoen exclusief BTW. Per fietsparkeerplaats zijn de investeringskosten € 6.500. Dit is bijna twee keer het hoogste normbedrag voor een gebouwde stallingplaats. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat de stalling niet inpandig, maar ondergronds wordt aangelegd op (onder) een relatief moeilijke locatie.

De Stadsregio Amsterdam (SRA) heeft de intentie subsidie te verlenen voor de bouw van deze stalling. Deze subsidie komt neer op minimaal € 991,80 per fietsparkeerplaats. Voor de stalling onder het Leidseplein is bij 2700 fietsparkeerplaatsen totaal bijna € 2,7 miljoen aan subsidie mogelijk. DIVV is met SRA in gesprek over een hogere bijdrage. In het Meerjaren werk en investeringsprogramma (MWP) is € 14 miljoen gereserveerd voor de stalling.

Van het totaalbedrag van €17,6 miljoen is voor €0,9 miljoen geen dekking. DIVV is met SRA in overleg voor een hogere bijdrage.

Bijbehorende uitgangspunten:

- § De stadsregio Amsterdam subsidieert € 2,7 miljoen. DIVV is met SRA in overleg voor een hogere bijdrage.
- § Gemeente Amsterdam betaalt € 14,9 miljoen.

### *beheerkosten*

Uitgangspunten voor het beheer zijn:

---

<sup>3</sup> Nog door de raad vast te stellen. Planning: najaar 2009.

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein

- § De jaarlijkse beheerkosten (bedrijfsexploitatie) bedragen voor een stalling onder het Leidseplein (grote raming) minimaal € 400.000,-.
- § Dit bedrag komt ten laste van het Mobiliteitsfonds.

Concept  
Versie 2  
23-9-2009

Gemeente Amsterdam  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer  
Fietsenstalling Leidseplein

## 3 Overige uitgangspunten

### 3.1 Fietsparkeren op maaiveld

Subdoel van het project is vermindering van het aantal geparkeerde fietsen op het Leidseplein zodat dit mede een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk maakt. Mede hierom is uitgangspunt de te bouwen fietsenstalling gebruiksvriendelijk op te zetten en in te richten zodat mensen ook daadwerkelijk de moeite nemen de fiets in de stalling te zetten. Voor 'kortparkeren' is ook een aantrekkelijke stalling onhandig in gebruik. Het blijft daarom noodzakelijk op maaiveld 'kort fietsparkeerplaatsen' in te richten. Adviesbureau SOAB rekent voor dat op maaiveld in de Leidsebuurt 2033 fietsparkeerplaatsen ingericht moeten worden. Dit zijn plekken voor bijvoorbeeld mensen die 'snel even een boodschap doen' op het Leidseplein en bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen berging in de omliggende woonstraten. Het aantal van 2033 maaiveldplekken gaat uit van een ondergrondse stalling van 3715 stallingplekken. Met een ondergrondse stalling van 2700 stallingplekken wordt de druk op de maaiveldplaatsen op drukke momenten groot.

Hierbij horen de volgende uitgangspunten:

- § Stadsdeel centrum realiseert minimaal 2033 fietsparkeerplaatsen op maaiveld en verdeelt deze fietsparkeerplaatsen als volgt:
  - 20% kortparkeerplaatsen (<1 uur, geen aanbindmogelijkheden) op het Leidseplein en het Kleine Gartmanplantsoen.
  - 30% kortparkeerplaatsen (< 4 uur, geen aanbindmogelijkheden) in de directe omgeving van het Leidseplein en het Kleine Gartmanplantsoen.
  - 50% fietsparkeerplaatsen (inclusief aanbindmogelijkheden) voor bewoners in de (woon)straten buiten de directe omgeving van het Leidseplein en het Kleine Gartmanplantsoen.
- § Stadsdeel centrum handhaaft het juist gebruik van de kortparkeerplaatsen en het fietsparkeerverbod buiten de aangewezen stallingplekken. Voor handhaving op stallen van fietsen buiten de daarvoor bestemde voorzieningen moet de APV worden aangepast en door de raad worden goedgekeurd. Naar verwachting is dit in het najaar van 2009.
- § Na realisatie van de nieuwe stalling en na implementatie van de nieuwe APV<sup>4</sup> voor handhaving monitoren DIVV en stadsdeel Centrum het gebruik en de bezetting van de boven- en ondergrondse stallingplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten nemen de partijen actie (zie ook 2.5):
  - Keuze of de stalling bij Paradiso open blijft;
  - Wens of er meer bovengrondse stallingplekken moeten komen;
  - Wens of er meer gebouwde stallingcapaciteit moet komen (o.a. uitbreiding Leidsepleinstalling, een stalling bij de Melkweg of bij het Raamplein).

---

<sup>4</sup> Nog door de raad vast te stellen. Planning: najaar 2009.



### **3.2 Stalling Raamplein**

Naast de stalling onder het Leidseplein ontwikkelt stadsdeel Centrum naar eigen inzicht een tijdelijke en eventueel bewaakte stalling op het Raamplein zodat ook tijdens de bouwperiode van de stalling en de herinrichting van de Leidsebuurt voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn. Na opening van de stalling onder het Leidseplein bekijkt het stadsdeel in hoeverre nog behoefte bestaat aan de stalling op (of onder) het Raamplein.

Concept

Versie 2

**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Fietsenstalling Leidseplein

## 4 procespunten

### 4.1 planning

Wat betreft de planning haakt de fietsenstalling aan bij de planning van de Leidsebuurt. Doel is richting actoren en belanghebbenden als bewoners belangrijke momenten als inspraak en ook bouw af te stemmen.

Globaal is de planning als volgt:

<b>PBI-fase</b>	<b>acties</b>	<b>planning</b>
initiatiefase		Afgerond zomer 2008
uitgangspuntenfase	Uitzoeken stallingbehoefte Uitzoeken bouwkosten Vaststellen Nota van Uitgangspunten Inspraak Nota van Uitgangspunten	Afgerond maart 2009 Afgerond maart 2009 April/mei 2009 Juni 2009
definitiefase	Maken voorlopig ontwerp constructie Maken voorlopig ontwerp inrichting (Maken voorlopig ontwerp maaiveld) Maken kostenraming Maken beslisdokument besluitvormingsprocedure	Tweede helft 2009 Tweede helft 2009  Begin 2010 / medio 2010 Medio 2010 Tweede helft 2010
ontwerpfase	Diverse acties voorbereiding bouw (o.a. aanvragen bouwvergunning)	Eerste helft 2011
realisatiefase	Bouw	2011 en 2012
opening	Start beheer	Vanaf 2013

### 4.2 bouwconsequenties

De bouw van de fietsenstalling leidt tot de volgende tijdelijke maatregelen en consequenties:

- Er is geen autoverkeer mogelijk over het Kleine Gartmanplantsoen.
- De taxistandplaats moet worden verplaatst
- Fietsers kunnen afhankelijk van de grootte van de te bouwen stalling of via en tijdelijk fietspad of via het voetpad (lopen met fiets aan de hand) langs de bouwplaats
- De tram (lijn 7 en 10) blijft rijden, maar wordt tijdelijk verlegd naar de Oostzijde van het Kleine Gartmanplantsoen. De haltes worden tijdens de bouw tijdelijk naar het Oosten (richting Barlaeusgymnasium) verplaatst.
- Voor omwonenden en aan het plein gevestigde instellingen en ondernemers geeft de bouw overlast. Mensen kunnen alle panden altijd blijven bereiken.

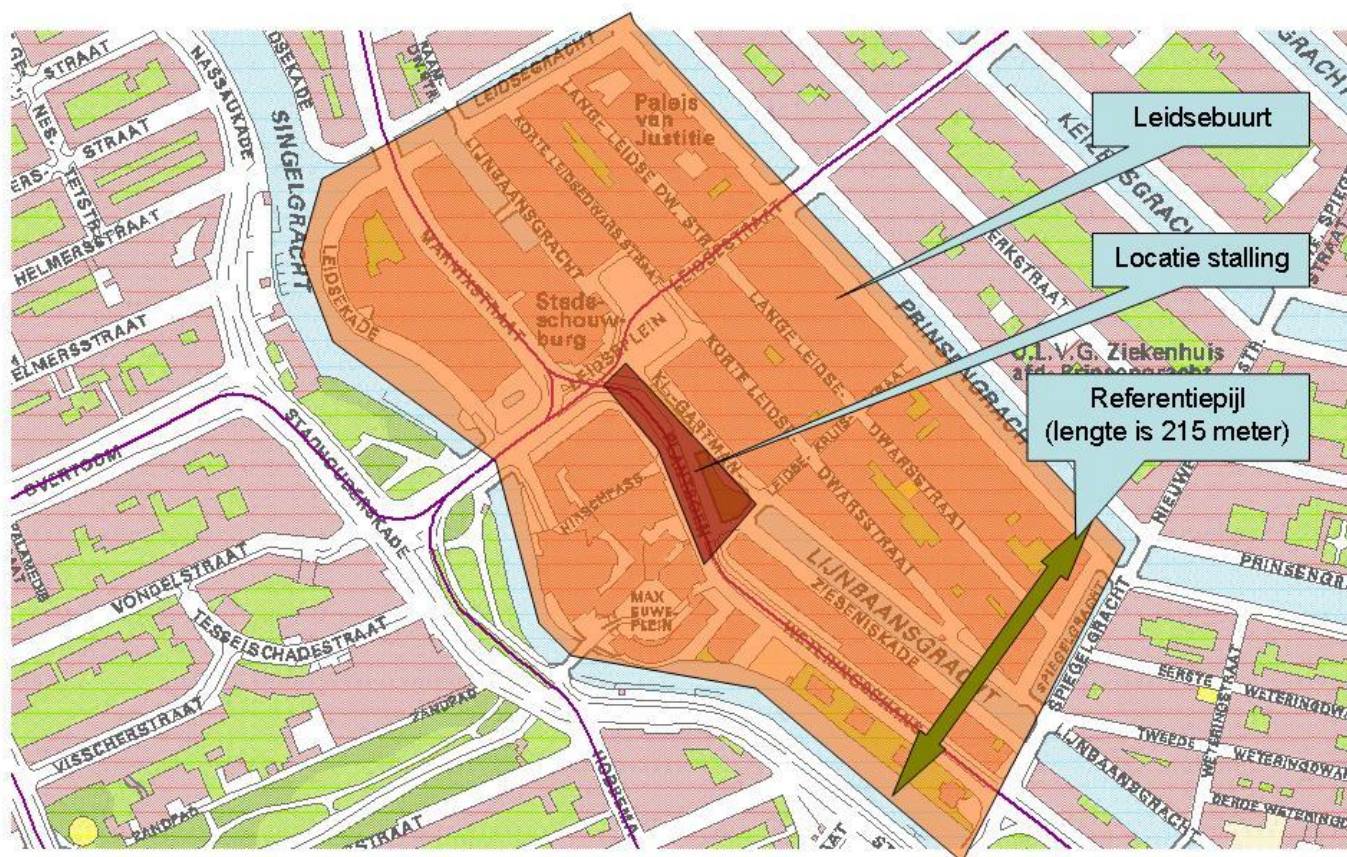
### 4.3 Risico's

Bij dit project horen risico's. In de onderstaande tabel staat de belangrijkste risico's op een rij.

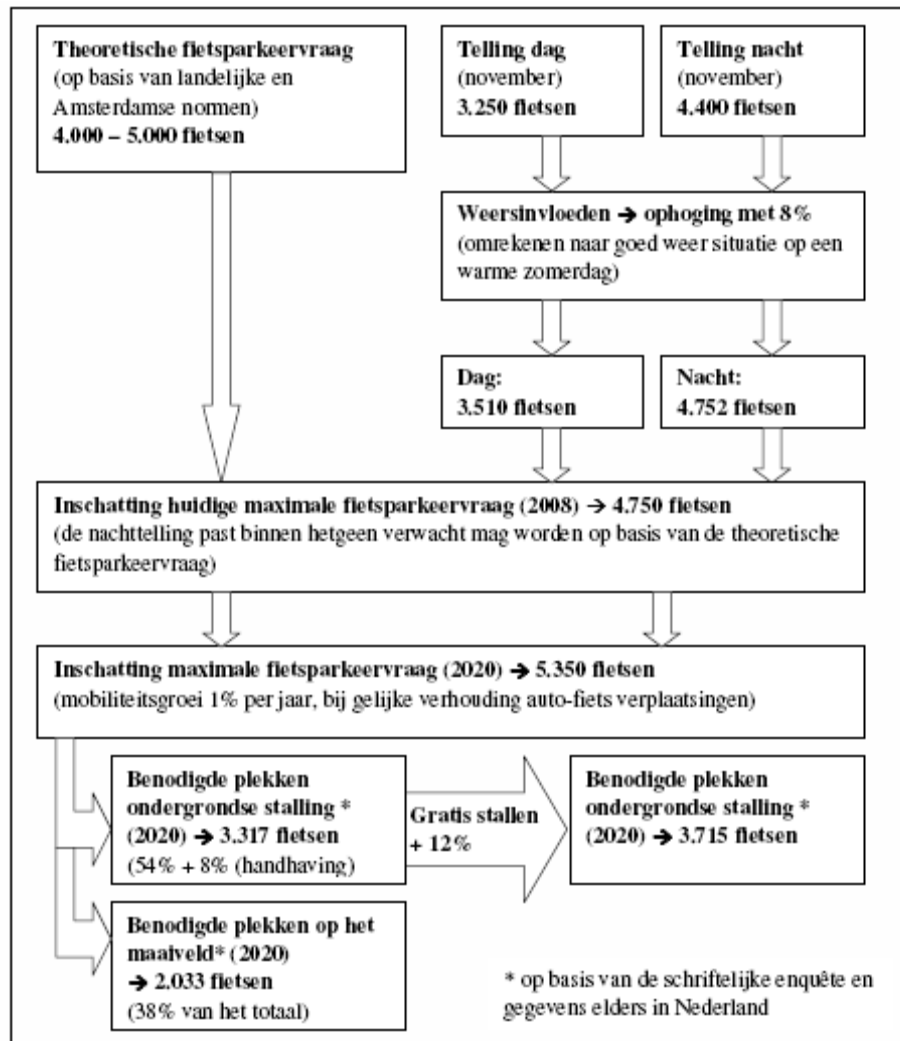
Risico	Gevolg	Kans	oplossing
Bouw ondergrondse stalling geeft <b>bouwproblemen</b>	Imagoschade, kostenoverschrijding, uitlopende bouwplanning en mogelijk zelfs stoppen bouw.	Klein; bij de inschatting van de bouwmetkosten is uitgebreid stil gestaan bij zaken die bouwproblemen veroorzaken zoals de grondsamenstelling en grondwaterstromen.	Tijdens de definitiefase kan de gemeente Amsterdam indien nodig een second opinion uitvoeren naar de bouwrisico's.
Bouw ondergrondse stalling geeft <b>kostenoverschrijdingen</b>	Kostenoverschrijdingen, imagoschade.	Klein; bij de inschatting van de bouwkosten is uitgebreid stil gestaan bij zaken die risicovol zijn voor overschrijding van de bouwkosten zoals de vervuilinggraad van de grond, de grondsamenstelling en de bouwlocatie.	Tijdens de definitiefase kan de gemeente Amsterdam indien nodig een second opinion uitvoeren naar de bouwkosten.
Veel minder mensen stallen de fiets in de stalling. De stalling staat leeg Amsterdamse fietsers zijn niet gewend te stallen in een centrale ondergrondse stalling.	Stalling staat deels leeg, beleving ontstaat dat stalling te groot en daarmee te duur is.	Klein; de behoefte aan fietsparkeerplaatsen is duidelijk groter. Daarnaast werkt de centrale stad aan een APV-wijziging die inhoudt dat fietsen op maaiveld niet buiten de rekken mogen worden gestald. Daarnaast worden fietswrakken en weesfietsen regelmatig geruimd. Als laatste wordt stalling van de fiets in de stalling zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt.	Handhaving en zorg voor hoge stallingskwaliteit.
Te veel gebruikers	Stalling blijkt te klein.	Redelijk; de behoefte aan fietsparkeerplaatsen is ongeveer gelijk aan het aantal te realiseren stallingplekken. Zeker in combinatie met handhaving en op drukke theateravonden.	Stalling krijgt de maximaal mogelijke omvang tegen reële kosten. Extra fietsparkeerplekken kunnen op Raamplein of bij de Melkweg komen.

## 5 Bijlagen

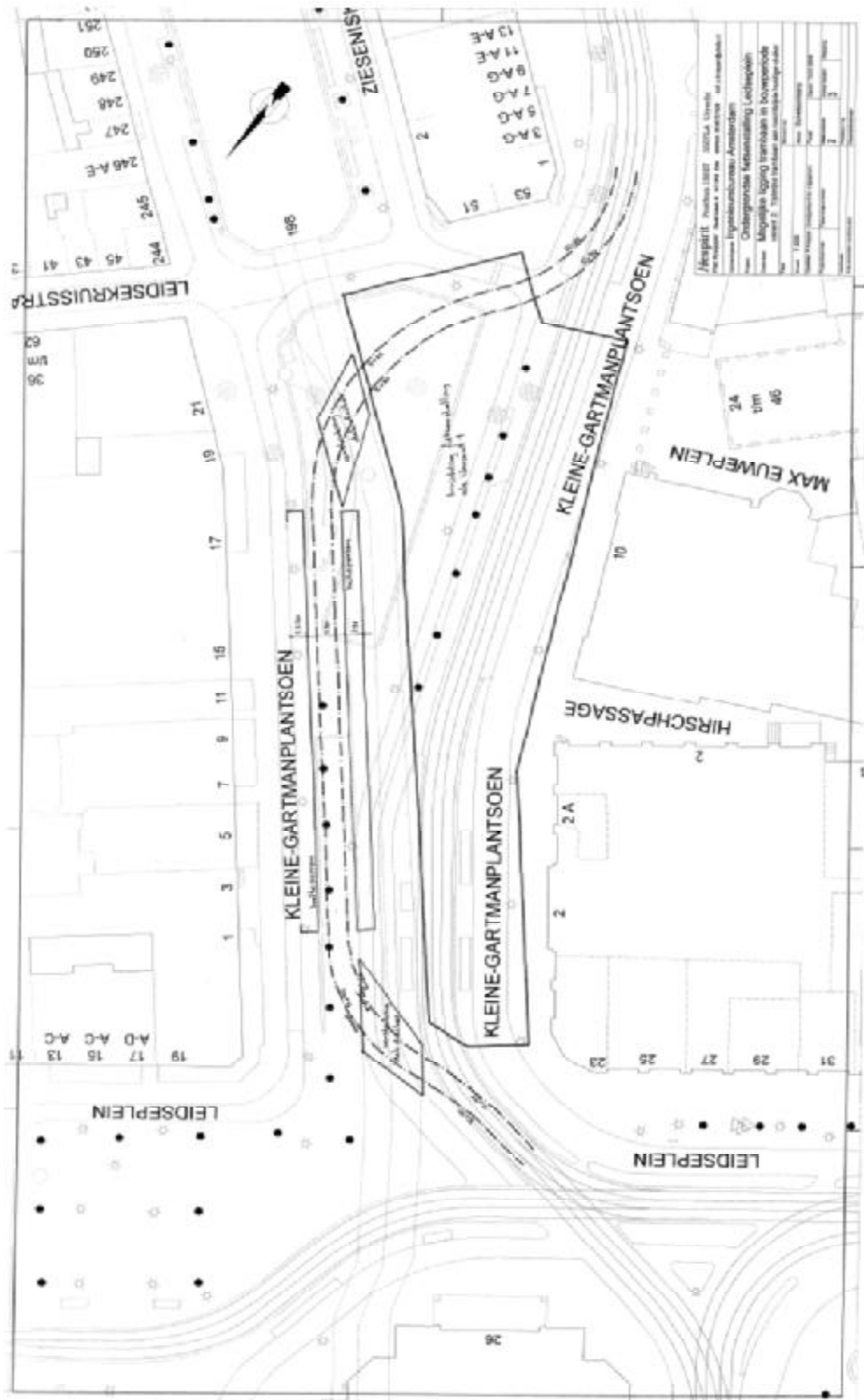
### 5.1 Locatie stalling onder KleineGartmanplantsoen



## 5.2 Schema berekening benodigde capaciteit

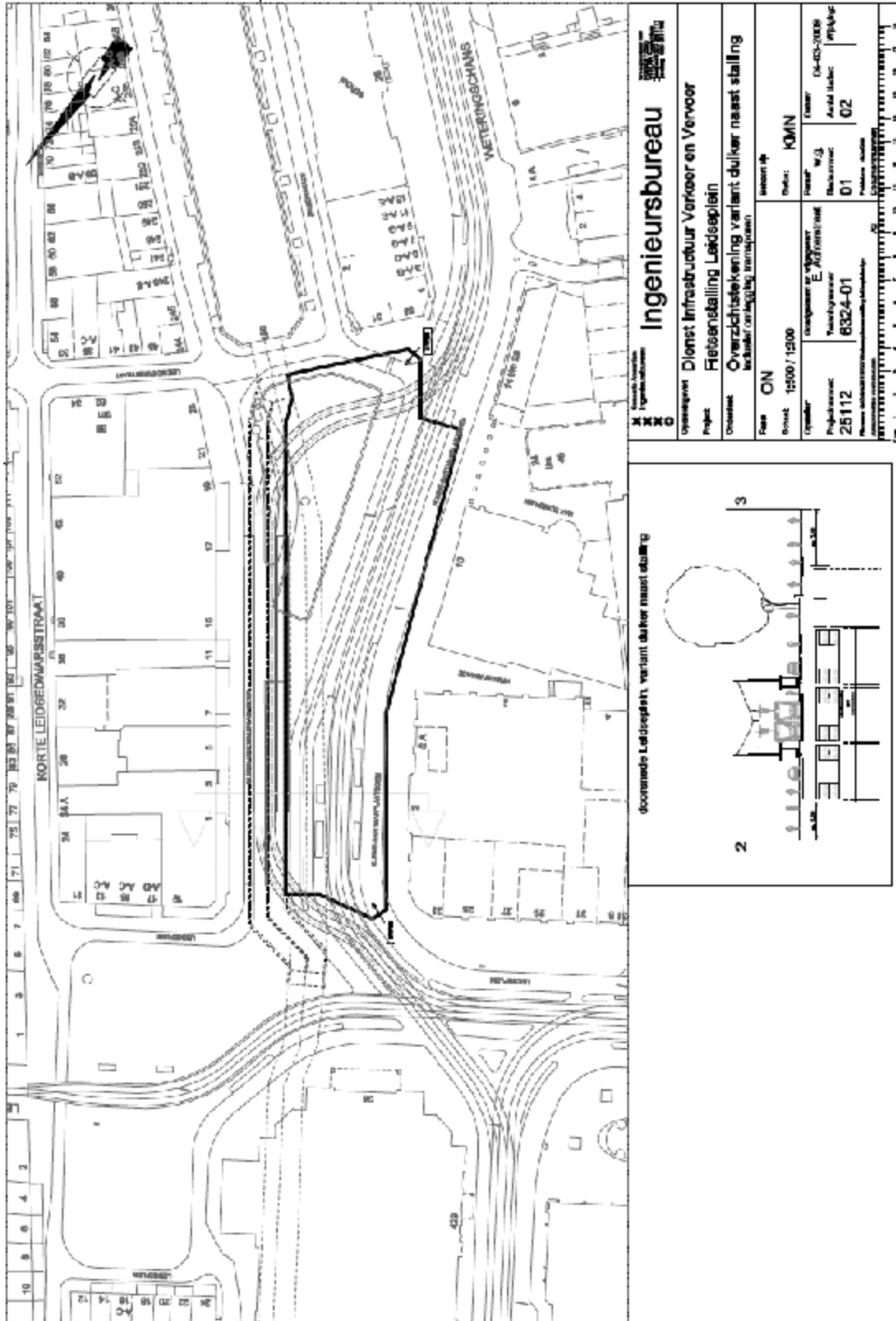


### 5.3 Variant 2700 fietsparkeerplaatsen





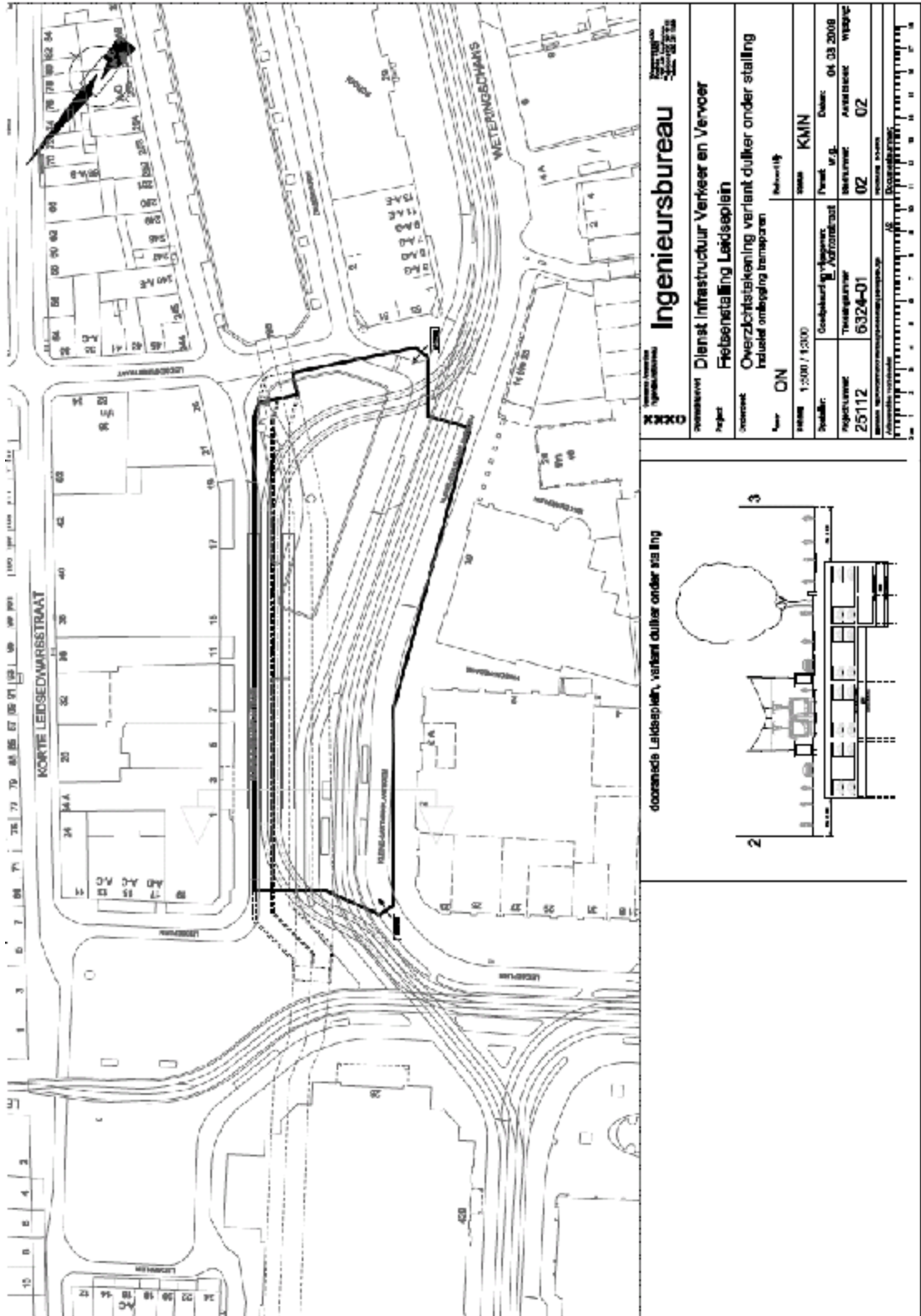
### 5.4 Variant 4000 fietsparkeerplaatsen



<b>Ingenieursbureau</b>	
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Fietsenstalling Leidseplein	
Overzichtstekening variant duiker naast stalling (inclusief oeverbegroeiing, inrichting)	
Status: ON Schaal: 1:500 / 1:200 Uitgever: <b>25112</b> Projectnummer: <b>6324-01</b>	Bestuur: <b>01</b> Aantal bladen: <b>02</b> Project: <b>04-05-2008</b> Aantal bladen: <b>02</b>



### 5.5 Variant 5000 fietsparkeerplaatsen



**Ingenieursbureau**

**Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

**Fietsenstalling Leidseplein**

Overzichtstekening variant duiker onder stalling  
 inclusief omringing bemaatzen

Maat: ON

Maat: 1:500 / 1:300

Staat: KMIN

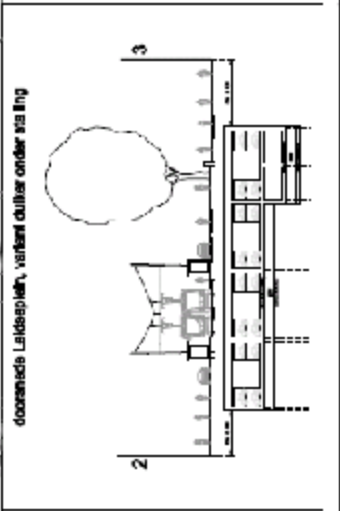
Project: 04.03.2008

Registreernummer: 25112

Tekeningnummer: 6324-01

02

02



## 5.6 Detailsen uit het programma van eisen stallingen

<b>Gebruiksaspect</b>	<b>gebruikseis</b>
Toegankelijkheid/ bereikbaarheid	1) De fietsenstalling is goed zichtbaar vanaf de toeleidende fietsroute(s). 2) De fietsenstalling is duidelijk herkenbaar. 3) De fietsenstalling moet tot aan de toegang van de stalling fietsend bereikbaar zijn. Dat wil zeggen dat fietsers geen noemenswaardige hoogteverschillen en andere obstakels dienen tegen te komen in de route naar de entree. 4) De fietsenstalling moet vanaf de fietsroute worden verwezen, daartoe dient de stalling in de fietsbewegwijzering te worden opgenomen. 5) De fietsenstalling moet ook toegankelijk zijn voor bromfietsen en scooters. Tevens moet hiervoor – op basis van een behoefteonderzoek - ruimte in de stalling worden gereserveerd.
Services	8) Voor de gebruiker worden extra services aangeboden, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- een fietsreparatie-service;</li> <li>- fietsverkoop/verhuur (bijv. OV-fiets);</li> <li>- automatische fietspomp (bijv. FalcoVentilo);</li> <li>- oplaad mogelijkheid voor elektrische fiets en scooter;</li> <li>- toiletten.</li> </ul>
Openingstijden	10) De stalling is 24 uur per dag open.
Fietsenrekken	11) De stallingsplaatsen moeten wat betreft het gebruiksgemak voldoen aan het Normstellend document fietsparkeersystemen (Fietsparkeur), te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de fiets is eenvoudig, snel en zonder noemenswaardige krachtsinspanning te plaatsen in het fietsenrek;</li> <li>- het fietsenrek heeft goede en makkelijk te bereiken aanbindmogelijkheden voor sloten;</li> <li>- dubbellaags rekken zijn eenvoudig bedienbaar. Door middel van een uitschuifmechanisme is de fiets makkelijk op de tweede laag te stallen, de 'intilhoogte' dient hierbij minimaal te zijn.</li> </ul> 12) De rekken mogen ten opzichte van het tussen/looppad niet verdiept liggen.
Inrichting	13) De fietsenstalling moet overzichtelijk zijn voor de gebruiker. Kolommen en andere obstakels in de tussen/looppaden dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. 14) De beheervoorzieningen (beheerdersruimte) moeten voldoen aan het Arbobesluit. In het Arbobesluit is NEN 1824 bepalend voor de minimale oppervlakte van een werkplek. Voor een basiswerkplek geldt minimaal 7m <sup>2</sup> , daarbij moet 1m <sup>2</sup> worden opgeteld voor een staande kast en 1m <sup>2</sup> voor een toegangsdeur.
<b>ontwerpaspect</b>	<b>ontwerpeis</b>
Ontwerp	1) De stalling moet vanuit stedenbouwkundig perspectief goed ingepast worden in de omgeving. 2) De fietsenstalling heeft een goede aantrekkelijke vormgeving. 3) De toegankelijkheid van de stalling moet voldoen aan verkeerstechnische maatvoeringseisen (zie paragraaf 3.3). 4) De stalling moet voorzien worden van de benodigde nutsaansluitingen voor gas, water, riool, elektra, kabel en telefoon.
<b>exploitatie-aspect</b>	<b>exploitatie-eis</b>
Overige voorzieningen	Uit oogpunt van exploitatie is het wenselijk dat bewaakte stallingen worden voorzien van een reparatieplek en/of winkel. Alle overige voorzieningen moeten minimaal kostendekkend geëxploiteerd kunnen worden, maar bijvoorkeur een positieve bijdrage leveren aan het exploitatie-resultaat.