

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

onderwerp
Dubbellaags fietsparkeren

datum
24 juli 2025

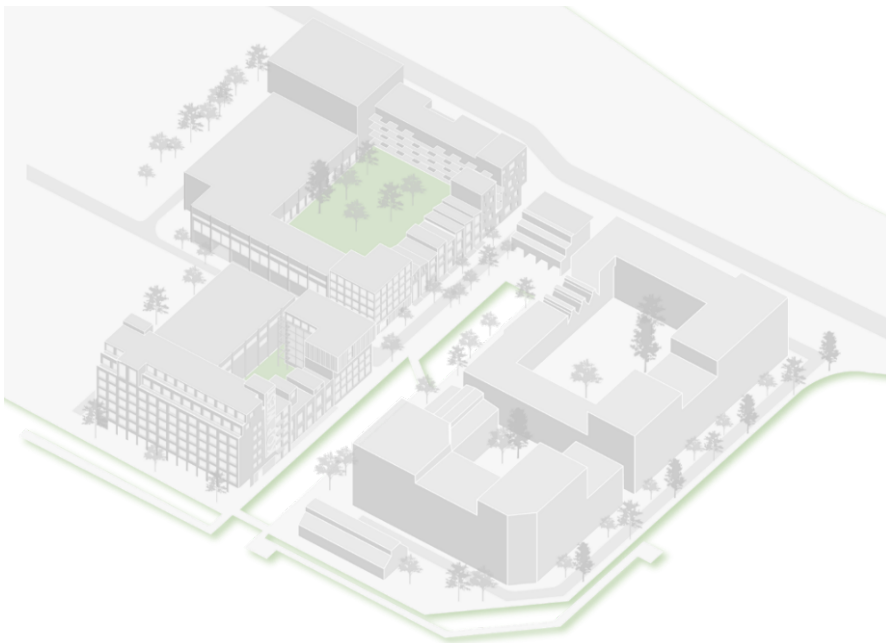
1 / 10

Inleiding

Aanleiding voor deze notitie is het verzoek van de gemeente om het toepassen van fietsetagerekken, welke in principe door bijlage 1 – Beleidsregel gemeenschappelijke bergingen bij nieuwe woongebouwen – artikel 4, lid 3 worden uitgesloten middels de opgenomen regel “Dubbellaags fietsenrekken (etagerekken) zijn niet toegestaan”, toe te lichten en te motiveren.

Projecttoelichting

Onderstaand is een axonometrie te zien van het project Kop West, gelegen aan de Hoorn in Alphen aan den Rijn. Het project Kop West bestaat uit vier bouwblokken met in totaal circa 330 woningen, 10.000m² kantoor- en bedrijfsruimten, en horeca. Kenmerken van het project en plangebied zijn de aanwezigheid van het water, dat overal voel- en beleefbaar is, de mix van wonen, werken & recreëren, het contrast van waterrijke buitenzijden & groene binnentuinen, het openbare gebied voor mens en natuur en tenslotte speelt duurzame mobiliteit een belangrijke rol in het plan. Deze notitie over het toepassen van fietsetagerekken heeft betrekking op het totale project Kop West, maar is in verband met de uitwerking van de vergunningsstukken voor de blokken A & B, in programma toegespitst op deze eerste twee blokken.



Programmatoelichting

Het programma van het project Kop West is voor de blokken A & B als volgt onderverdeeld:

Blok A

- 56 appartementen

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

2 / 10

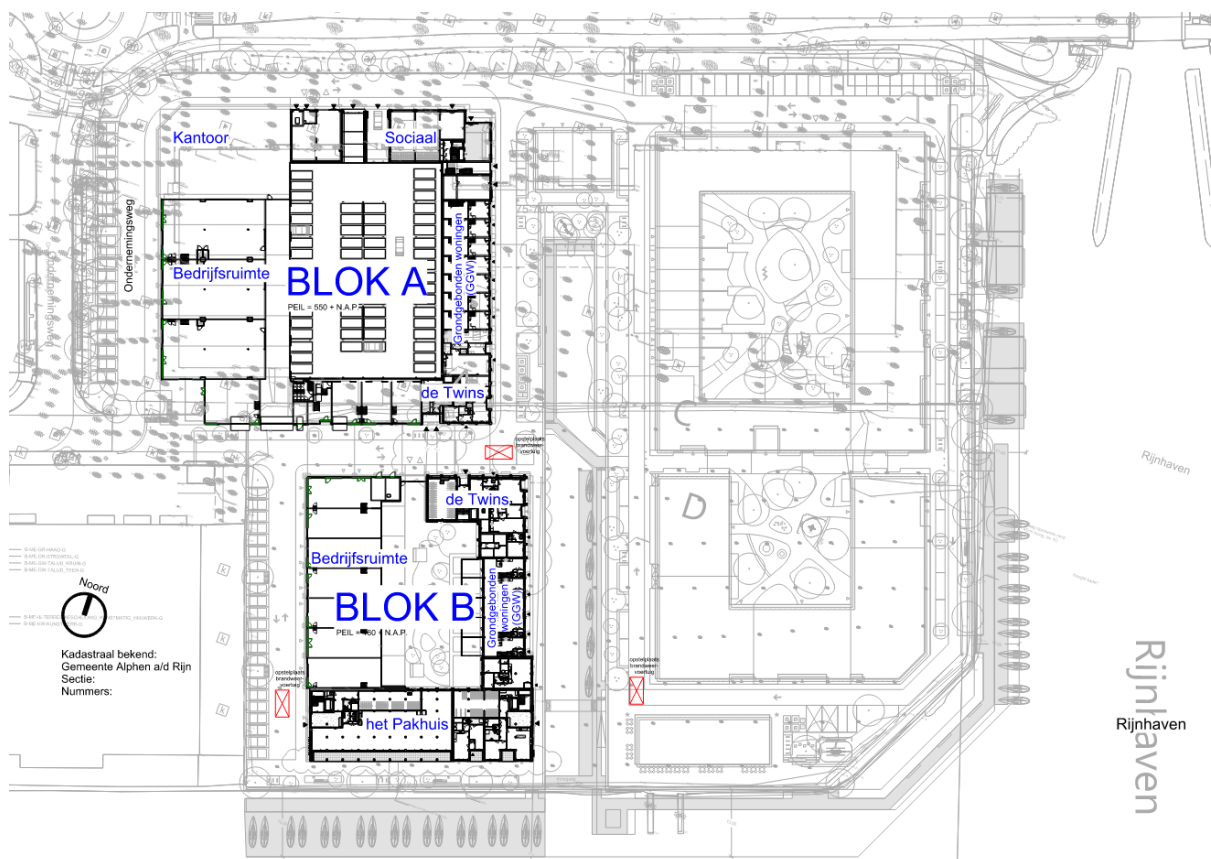
- 7 grondgebonden woningen (met eigen berging)
- Kantoor- en bedrijfsruimten

Blok B

- 42 appartementen
- 5 grondgebonden woningen (met eigen berging)
- Kantoor- en bedrijfsruimten

In totaal bevinden zich er in de blokken A & B 110 woningen, waarvan 98 appartementen en 12 grondgebonden woningen, en kantoor- en bedrijfsruimten.

In onderstaande situatietekening is de invulling van de blokken A & B te zien. Blok A bestaat uit de plandelen Sociaal, Grondgebonden woningen (GGW) en de Twins. Blok B bestaat uit de Twins, Grondgebonden woningen (GGW) en het Pakhuis, dat wordt ingevuld met zowel appartementen als kantoorruimten.



Toepassing dubbellaags fietsparkeren (etagerekken)

In artikel 4 van bijlage 1 – Beleidsregel gemeenschappelijke bergingen bij nieuwe woongebouwen – staat onder lid 3 “Dubbellaags fietsenrekken (etagerekken) zijn niet toegestaan”. Doel van deze notitie en bijbehorende onderbouwing is om te motiveren waarom een gestapelde fietsenstalling een goed bruikbare oplossing is voor de toekomstige doelgroepen gebruikers en de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van de stalling er dus niet onder te lijden hebben.

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

3 / 10

Uit eerder mondeling en schriftelijk contact met de gemeente blijkt “dat de bepaling in de beleidsregel vooral in de veronderstelde gebruiksonvriendelijkheid van de tweelaagse fietsparkeervoorzieningen zit, en de extra moeite die het stallen van een fiets op niveau met zich meebrengt. Het gevaar schuilt erin dat mensen hun fiets eerder ergens op straat stallen, of dat men minder snel geneigd is om de fiets te pakken ten faveure van de auto. De gemeente hecht grote waarde aan de stimulering van fietsgebruik, dus de fiets en zijn stalling mag geen sluitpost worden in een gebiedsontwikkeling.”

In 2020 is aan de Aarkade in het centrum van Alphen aan den Rijn een nieuwe fietsenstalling geopend met etagerekken. Al snel na de ingebruikname stootten meerdere Alphenaren hun hoofd aan de rekken, waardoor besloten is de fietsenstalling leeg te halen en in te richten met enkellaags fietsenrekken. Uit beoordeling van de foto's blijkt echter dat de dubbellaags rekken niet voorzien zijn van kunststof beschermingsranden, die aanraking met eventuele scherpe metalen delen moet voorkomen, waardoor deze problematiek wellicht is ontstaan. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat de toegepaste dubbellaags fietsenrekken niet voldeden aan de FietsParkeur-norm (nationale norm voor veilig fietsparkeren).

In het Beleid Parkeernormen en parkeervoorzieningen 2020 gemeente Alphen aan den Rijn (bijlage 2) wordt op de laatste pagina beschreven dat fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan FietsParkeur. Stichting FietsParkeur bestaat uit een college van deskundigen (waaronder vertegenwoordigers van gebruikers - Fietzersbond) en verzorgt de toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen. Zij beheren een normstellend document FietsParkeur 2.5 juli 2021 (bijlage 3), waarin de basiseisen en de ondergrenzen van gedifferentieerde eisen beschreven staan. Onder de basiseis vallen bewegende onderdelen, oppervlakteruwheid, beknellingsgevaar en voorkomen beschadiging, onder gedifferentieerde eisen onder andere tilhoogte, uitstekende delen en scherpe randen en krachten gebruiker. In Nederland zijn er slechts 3 dubbellaags fietsenrekken die voldoen aan de FietsParkeur-norm (terug te vinden op www.fietsparkeur.nl/keuzewijzer), waaronder de VelopA-Up en de Falco Level Premium+. Voor Kop West hebben we contact gezocht met zowel VelopA als Falco om nader toelichting te krijgen op hun producten, met nadruk op de thema's veiligheid, gebruiksvriendelijk en de FietsParkeur-norm.

Leveranciers etagerekken

VelopA is een grote en bekende leverancier in Nederland en ontwikkelt producten samen met de eindgebruiker. Grofweg heeft VelopA 4 etagerekken in het assortiment, waarvan het VelopA-Up etagerek (bijlage 4) voldoet aan de Fietsparkeur-norm. Dit etagerek heeft een hart-op-hartafstand van 39cm en is er ook in een uitvoering voor buitenmodelfietsen met een hart-op-hartafstand van 55cm. Een andere bekende leverancier van fietsentrekken is Falco, welke een vergelijkbaar etagerek heeft met FietsParkeur-norm, namelijk de Level Premium+ (zie bijlage 5). Het etagerek is leverbaar in verschillende hart-op-hartafstanden, variërend van 37,5 tot 50cm.

VelopA en Falco benadrukken dat er vanwege de toenemende vraag en binnenstedelijke ontwikkelingen met een schaarse hoeveelheid ruimte steeds meer gebruiksvriendelijke stallingsproducten op de markt zijn, ook voor grotere en zwaardere fietsen, die voldoen aan de FietsParkeur-norm. In andere gemeenten in Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Haarlem, Woerden en Eindhoven o.a.) is dubbellaags fietsparkeren voor zowel woonfuncties als openbare functies onderdeel van het fietsparkeerbeleid.

Referenties toepassing etagerekken

Als referentiekader voor het toepassen van dubbellaags fietsparkeren in Kop West, zijn voor deze onderbouwing een aantal projecten bezocht waar etagerekken zijn toegepast. Deze referenties dienen om na te gaan hoe dubbellaags fietsparkeren is toegepast, wat de bevindingen zijn ten aanzien van het gebruik van de (boven)rekken en hoe (overlast van) het parkeren van

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

4 / 10

fietsen in de openbare ruimte wordt tegengegaan. In bijlage 6 worden een aantal woningbouwprojecten, qua (mix van) doelgroepen gelijk aan Kop West, getoond en toegelicht:

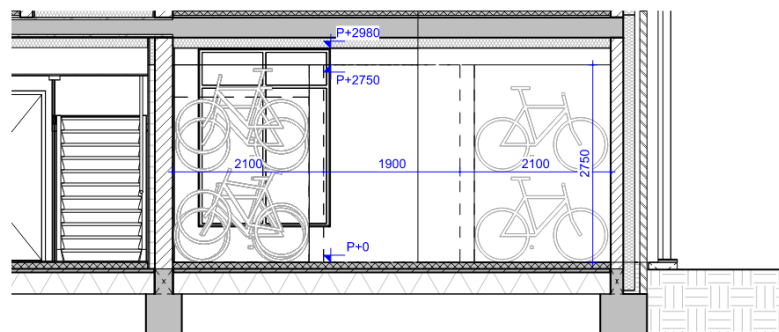
- De Houttuin, Woerden
- Havenkade, Nijmegen
- Verde Vista, Zoeterwoude-Rijndijk
- Wisselspoor, Utrecht
- The Cohesion Cobana, Rotterdam
- Stepstone, Amsterdam
- HAUT, Amsterdam

Uit de referentieprojecten kan geconstateerd worden dat een gestapelde fietsenstalling inderdaad een goed bruikbare oplossing is voor de toekomstige doelgroepen gebruikers en de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van de stalling er dus niet onder te lijden hebben. Daarnaast worden er buiten het gebouw nauwelijks fietsen gestald, enerzijds omdat de fietsenstalling in het gebouw dus goed functioneert, maar ook omdat er weinig aanleunvoorzieningen worden getroffen in de openbare ruimte en er door de gemeente gehandhaafd wordt.

Toepassing in Kop West

Voor het plan Kop West, een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, zijn we genoodzaakt tot intensief ruimtegebruik in verband met de haalbaarheid van de ontwikkeling. In het plan worden hoge gebouwplinten van 3,5 tot 4,5m toegepast, die vanuit de gemeente, uit stedenbouwkundige overwegingen, worden aangemoedigd vanwege flexibiliteit in programma en het doel een actieve woon- en werkbeleving te creëren. Wanneer alle fietsen op vloerniveau zouden worden geplaatst, kan er geen recht worden gedaan aan deze beleving doordat de stallingsruimten een veel groter oppervlak van de begane grond zouden innemen. In bijlage 7 is in een plattegrond weergegeven dat op de begane grond 20% van de woningen zou komen te vervallen. Het niet benutten van de vrije hoogte in de plint is een verspilling van ruimte en bouwkosten, die hoognodig op andere plandelen ingezet zouden moeten worden. De inwendige hoogte van 3,5 tot 4,5m is geschikt om goed functionerende dubbellaagse rekken te maken zonder dat deze worden belemmerd door gebouwinstallaties. De hoogte is echter niet toereikend om een extra fietsparkeerverdieping met hellingbanen te realiseren, los van het feit dat hellingbanen zelf weer veel ruimte innemen.

Alle stallingen hebben een verdiepingshoogte op de begane grond van 4,5m, behalve de stalling in Twins blok B. Deze heeft een verdiepingshoogte op de begane grond van 3,5m, wat na aftrek vloerdikte en isolatie tegen plafond een netto inwendige hoogte van 2,98m oplevert. Volgens de leverancier van de etagerrekken is een minimale hoogte van 2,75m benodigd, dus daar zit nog 23cm speling in en geeft aan dat etagerrekken hier prima bruikbaar zijn.



doorsnede - de Twins B

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

5 / 10

Wij stellen voor de ruimtes compact te ontwerpen en aandacht te besteden aan een hoogwaardige afwerking van de ruimtes. De gevels zijn met veel glas ontworpen waardoor er overdag veel licht binnen valt en er een grote mate van sociale controle is. Hiermee creëren we niet alleen een goede stallingsvoorziening, maar ook een mooie plek waar bewoners elkaar ontmoeten en de sociale cohesie wordt verhoogd. De mooie en veilige stalling stimuleert het gebruik van deze ruimte.

De stallingen in de bouwblokken A & B zijn kleinschalig (variërend van 56 tot 124 fietsparkeerplaatsen) en liggen verspreid binnen de verschillende blokken. De kleinschaligheid van een “eigen” stalling versterkt de sociale controle doordat bewoners elkaar kennen. Het versterkt het gevoel van een veilige stallingsplek voor je (dure) fiets. In combinatie met een zorgvuldig ontworpen open gevel zal het buiten parkeren worden ontmoedigd. Andere voordelen van de kleinschalige stallingen zijn het kleiner aantal aangewezen fietsen per stalling (minder belemmering bij de toegang) en het feit dat er altijd een fietsenstalling in de buurt van je woning is, wat het fietsgebruik bemoedigt ten opzichte van het autogebruik.

Fietsparkeerbehoefte

Van het totale aantal van 110 woningen in blok A & B krijgen de 12 grondgebonden woningen een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m². Voor de overige 98 appartementen wordt gekozen voor een gemeenschappelijke fietsenstalling met een inbandige berging in de woning zelf van minimaal 2,7m² (excl. oppervlakte voor installaties).

Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is opgenomen in de fietsparkeerbehoefte en -capaciteit per doelgroep (bijlage 8). Onderstaande tabellen geven het totaal aantal te realiseren fietsparkeerplekken aan in Blok A en B, conform de vigerende Fietsparkeernormen. De grondgebonden woningen tellen wél mee in de berekening voor de bezoekersplekken, maar niet in het totaal aantal bewonersplekken i.v.m. de voor hen beschikbare eigen berging. Voor blok A geldt een totaal van 126 fietsparkeerplekken qua bewonersbehoefte en voor blok B geldt een totaal van 118 fietsparkeerplekken qua bewonersbehoefte. Van dit totaal aantal plekken dient 10% een grotere hart-op-hartmaat te hebben (resp. 13 en 12 bredere fietsparkeerplekken). De fietsparkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners ligt op respectievelijk 13 en 10 voor Blok A en B. Met de gemeente is afgestemd dat voor bezoekers van bewoners fietsparkeerplekken op maaiveld in de openbare ruimte worden gecreëerd, door middel van de inzet van fietsnietjes. De ingetekende nietjes in het inrichtingsplan van de openbare ruimte zijn weergegeven in bijlage 10. Tenslotte geldt dat er per 9 woningen plek dient te zijn voor één scootmobiel.

Blok A: Fietsparkeerbehoefte woningen

Plandeel	Type	GO in m2	Aantal W	Totaal GO m2	Fietsparkeerbehoefte
Sociaal	Type A	53	4	211	
Sociaal	Type B	73	5	367	
Sociaal	Type C	55	28	1543	
Sociaal	Type D	72	1	72	
Twins	Type A	67	1	67	
Twins	Type B	95	1	95	
Twins	Type C	42	4	167	
Twins	Type D	47	4	187	
Twins	Type E	48	4	191	
Twins	Type F	62	4	249	
GGW - eigen berging	Type A	137	7	959	
Totaal			63	3149	
Fietsparkeerbehoefte bewoners totaal Blok A (Excl. GGW)	Inbandig	1 fiets per 25m2 GO			126
Fietsparkeerbehoefte benedenrekken	Inbandig				64
Fietsparkeerbehoefte bezoekers	Nietjes openbare ruimte	0,2 per woning			13

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

6 / 10

Blok B: Fietsparkeerbehoefte woningen

Plandeel	Type	GO in m2	Aantal W	Totaal GO	Fietsparkeerbehoefte
Twins	Type A	62	1	62	
Twins	Type B	58	1	58	
Twins	Type C1	52	3	157	
Twins	Type C2	54	2	107	
Twins	Type D	44	5	220	
Twins	Type E1	70	3	209	
Twins	Type E2	75	2	150	
Twins	Type F1	54	3	162	
Twins	Type F2	57	2	114	
Pakhuis	Type A	51	1	51	
Pakhuis	Type B	73	1	73	
Pakhuis	Type C1	68	1	68	
Pakhuis	Type C2	64	4	257	
Pakhuis	Type D	111	5	555	
Pakhuis	Type E	80	5	399	
Pakhuis	Type F	99	1	99	
Pakhuis	Type G	73	1	73	
Pakhuis	Type H	132	1	132	
GGW - eigen berging	Type A	109	5	543	
Totaal			47	2946	
Fietsparkeerbehoefte totaal Blok B (Excl. GGW)	Inpandig	1 fiets per 25m2 GO			118
Fietsparkeerbehoefte benedenrekken	Inpandig				64
Fietsparkeerbehoefte bezoekers	Nietjes openbare ruimte	0,2 per woning			10

Toepassing etagerekken naar doelgroepen

In bovenstaande tabellen met weergegeven fietsparkeerbehoefte is tevens zichtbaar wat de verwachte behoefte aan benedenrekken is. Dit is doorgerekend om te bepalen of etagerekken passen bij de toekomstige doelgroepen gebruikers in Kop West. Deze doorrekening is ook terug te vinden in bijlage 8.

In een aantal stappen is d.m.v. een doelgroepenanalyse de verwachte behoefte aan benedenrekken doorgerekend, rekening houdend met de mate van gewichtsbelasting passend bij iedere doelgroep.

1. Vaststellen van verhouding verwachte doelgroepen bewoners over het type woningen: hierin is zichtbaar dat voor bijvoorbeeld kleine, sociale huurwoningen meer senioren (met lage maximale belasting) verwacht worden, maar tevens voornamelijk een-persoonshuishoudens. Voor de middeldure woningen worden juist jongere doelgroepen voorzien, die tevens een hogere maximale belasting aan kunnen qua gewicht.
2. Doorrekening verwacht aantal woningen per doelgroep: de percentages uit stap 1 worden vermenigvuldigd met het totaal aantal woningen in iedere categorie. Op deze manier komen we tot een verwacht aantal woningen per doelgroep per woningtype.
3. Vaststelling benodigd aantal benedenrekken per woningtype naar type gebruiker: deze tabel met uitgangspunten geeft weer hoeveel benedenrekken er per doelgroep in ieder woningtype minimaal vereist zijn. Zo volstaat voor senioren in de kleine sociaalhuurwoningen (een-persoonshuishoudens) één benedenrek, terwijl dit voor grote sociale huurwoningen voor de senioren (in dit geval twee-persoonshuishoudens) op twee benedenrekken is berekend.
4. Doorrekening totaal benodigde benedenrekken per woningtype: dit gewogen totaal naar woningtype en doelgroep geeft het minimum aantal benodigde benedenrekken weer per blok.

Voor zowel blok A als B is na afronding een minimum van 64 benedenrekken vereist, om iedere doelgroep een gebruiksvriendelijke stalling te bieden.

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

7 / 10

Intekening fietsparkeerplekken en totale fietsparkeercapaciteit

Wetende hoeveel fietsparkeerplekken (van ieder formaat), benedenrekken en scootmobielen er minimaal vereist zijn, zijn er aanpassingen gedaan in de gebouwwontwerpen. In bijlage 8 is in zichtbaar hoe dit qua aantallen uitpakt. Tevens is in bijlage 9 zichtbaar hoe dit qua ontwerp is ingetekend in ieder blok.

Zoals zichtbaar is in onderstaande tabellen, wordt er in totaal een fors overschot aan fietsparkeerplekken gerealiseerd. Dit is te danken aan een groot overschot in blok A van 48 fietsparkeerplekken, waarvan naar verwachting een overschot van 35 benedenrekken. In blok B is er een overschot van 1 fietsparkeerplek, welke naar verwachting gelijk is aan het overschot aan benedenrekken. Al met al worden er meer dan voldoende fietsparkeerplekken en benedenrekken gerealiseerd om alle doelgroepen te voorzien in hun fietsparkeerbehoefte.

Blok A: Fietsparkeercapaciteit woningen

Fietsparkeergarage	# fpp beneden 400 h.o.h.	# fpp beneden 1000 h.o.h.	# fpp boven 400 h.o.h.	Totale capaciteit fietsparkeer (excl. scootmobielen)	Capaciteitsvraag in pandige fietsparkeerbehoefte	# plekken scootmobiel (aftrekbaar)	Overschot / tekort
Blok A: Sociaal	58	15	58	131		6	
Blok A: Twins	17	3	17	37		0	
Totaal overschot / tekort fietsparkeer Blok A	75	18	75	168	126	-6	48
Capaciteit als % van totaal aantal plekken	45%	11%	45%				
Benodigd aantal plekken voor netto parkeerbehoefte	75	18	27				
Benodigd percentage voor netto parkeerbehoefte	100%	100%	36%				

Blok A: Analyse capaciteitsvraag benedenrekken

Fietsparkeergarage	# fpp beneden 400 h.o.h.	# fpp beneden 1000 h.o.h.	# fpp boven 400 h.o.h.	Totale capaciteit fietsparkeer (minus scootmobielen)	Capaciteitsvraag vanuit fietsparkeerbehoefte (minus scootmobielen)*	# plekken scootmobiel (aftrekbaar)	Overschot / tekort
Totaal overschot / tekort benedenrekken Blok A	75	18		93	54	-6	35

Blok B: Fietsparkeercapaciteit woningen

Fietsparkeergarage	# fpp beneden 400 h.o.h.	# fpp beneden 1000 h.o.h.	# fpp boven 400 h.o.h.	Totale capaciteit fietsparkeer (excl. scootmobielen)	Capaciteitsvraag vanuit fietsparkeerbehoefte	# plekken scootmobiel (aftrekbaar)	Overschot / tekort
Blok B: Twins	23	6	23	52		2	
Blok B: Pakhuis	31	3	31	65		0	
Totaal overschot / tekort fietsparkeer Blok B	54	9	54	117	118	-2	1
Percentage van totaal aantal plekken	46%	8%	46%				
Benodigd aantal plekken voor netto parkeerbehoefte	54	9	53				
Benodigd percentage voor netto parkeerbehoefte	100%	100%	98%				

Blok B: Analyse capaciteitsvraag benedenrekken

Fietsparkeergarage	# fpp beneden 400 h.o.h.	# fpp beneden 1000 h.o.h.	# fpp boven 400 h.o.h.	Totale capaciteit fietsparkeer (minus scootmobielen)	Capaciteitsvraag vanuit fietsparkeerbehoefte (minus scootmobielen)*	# plekken scootmobiel (aftrekbaar)	Overschot / tekort
Totaal overschot / tekort benedenrekken Blok B	54	9		63	64	-2	1

Het huidige ontwerp kent twee afwijkingen van de parkeernorm. Hier volgt een korte onderbouwing voor deze keuze:

- Afwijkend aantal 1.000 h-o-h-plekken blok B: er is plek voor 9 grotere fietsparkeerplekken in blok B, terwijl de norm 12 grotere plekken voorschrijft. Er is echter een overschot aan benedenrekken in blok B en indien nodig, kan voor bewoners toegang worden verstrekt tot de fietsparkeerplekken in blok A. In Blok A leggen we een bovenmatig aantal ruime plekken aan (18 ipv. het genormeerde aantal van 13).
- Afwijkend aantal scootmobielplekken: In Blok A realiseren we in eerste instantie 6 scootmobielplekken, in plaats van de genormeerde 7 (1 op 9 woningen, conform de Parkeernota). Voor Blok A geldt dat er met 6 van deze plekken al vrij veel flexibiliteit is; mocht dit alsnog te weinig zijn, kan een deel van de fietsparkeergarage worden opgeofferd om meer scootmobielplekken te realiseren. Met het grote overschot aan fietsparkeerplekken, is dit een realistische terugvaloptie voor Blok A. Voor Blok B verwachten we, dat gezien de verwachte populatie (geen sociale huur, enkel middelduur en vrije sector), de 2 ingetekende scootmobielplekken volstaan in plaats van de 5 vereiste conform de normering.

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

8 / 10

De verwachting is dat gezien de verwachte populatie in de betreffende woningen in blok A en B deze afwijkende aantallen geen enkel probleem gaan vormen. Er is immers zo'n groot overschot aan ruimte en fietsparkeerplekken in blok A, dat er voldoende flexibiliteit in de ontwerpen zit om hier te allen tijde te kunnen voorzien in de fietsparkeerbehoefte van bewoners en bezoekers.

Toedeling benedenrekken en toegang fietsparkeerplekken

Nu in kaart is gebracht wat de fietsparkeerbehoefte voor blok A en B is en hoeveel benedenrekken er nodig zijn om te voorzien in de fietsparkeerbehoefte van alle doelgroepen bewoners in Kop West, is het voorstel om in eerste instantie geen toedeling van fietsparkeerplekken (bijvoorbeeld het toewijzen van benedenrekken aan specifieke woningen/gebruikers) toe te passen en gebruikers te laten parkeren in hun eigen blok. Dit betekent dat bewoners in beginne enkel toegang hebben tot de fietsparkeerstallingen in hun eigen blok. Bewoners hebben toegang tot de collectieve fietsenstalling van hun blok middels een sleuteltag of mobiele app (bv. Brivo). Bezoekers hebben geen toegang nodig, omdat zij hun fiets op maaiveld in de openbare ruimte parkeren.

Het risico op een hogere behoefte aan benedenrekken en scootmobielen zit met name in blok A, vanwege het aantal sociale huurwoningen in dit blok. Dit wordt opgevangen met een groot overschot aan benedenrekken en een zeer waarschijnlijk overschot aan scootmobieleplekken. Vanwege dit overschot is het in onze ogen niet nodig plekken vast toe te delen. Voor blok B geldt dat met de daar woonachtige doelgroepen (met hogere maximale belasting) toedeling van benedenrekken geen punt van discussie is.

Mocht na oplevering blijken dat de afsluiting per blok en/of het niet toedelen van fietsparkeerplekken aan gebruikers/woningen niet goed functioneert, kan dit alsnog worden gedaan om de fietsparkeerstallingen gebruiksvriendelijk aan te bieden.

Bedrijven & kantoren

Ten behoeve van het fietsparkeren voor personeel en bezoekers van bedrijven en kantoren in het gebied is voldaan aan de fietsparkeernorm. In onderstaande tabel is de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk, hoeveel fietsparkeerplekken er worden gerealiseerd en op welke plek deze zich bevinden.

Blok A										
Plandeel	Type	BVO m2	Parkeernorm	Fietsparkeerbehoefte personeel	Fietsparkeerbehoefte bezoekers	Fietsparkeerbehoefte Totaal	Stallingslocatie	Capaciteit fietsparkeeren stallingen	Capaciteit fietsparkeeren openbare ruimte - nietjes	Overschot / tekort
Bedrijfsunits	Arbeids ext./bezoekers ext.	2949	0,25 per 100m2 BVO	8	1	9	In bedrijfsruimte	9	1	1
Atelierunits	Arbeids int./bezoekers ext.	735	1,0 per 100m2 BVO	8	1	9	Fietsenstalling dak	9	1	1
Totaal						18		18	2	2

Blok B										
Plandeel	Type	BVO m2	Parkeernorm	Fietsparkeerbehoefte personeel	Fietsparkeerbehoefte bezoekers	Fietsparkeerbehoefte Totaal	Stallingslocatie	Capaciteit fietsparkeeren stallingen	Capaciteit fietsparkeeren openbare ruimte - nietjes	Overschot / tekort
Pakhuis	Kantoor	3711	1,5 per 100m2 BVO	56	3	59	Pakhuis fietsenstalling	56	3	0
Bedrijfsunits	Arbeids ext./bezoekers ext.	2630	1,0 per 100m2 BVO	7	1	8	In bedrijfsruimte	8	1	1
Totaal						67		64	4	1

Voor de bedrijfsunits geldt dat medewerkers hun fiets parkeren in hun eigen bedrijfsruimte, wat gebruikelijk is voor deze doelgroep. Personeel van de atelierunits parkeren hun fiets op de fietsenstalling op het dak, welke middels een lift bereikbaar is. Personeel van de kantoren parkeert de fiets in de inpandige fietsenstalling van het Pakhuis, waar met 56 fietsparkeerplekken precies voldoende ruimte is om te voldoen aan de fietsparkeerbehoefte. De ingetekende fietsparkeerplekken zijn zichtbaar in bijlage 9.

Voor het bezoek van de bedrijfsunits, atelierunits en kantoren is afgestemd met de gemeente dat er nietjes worden aangelegd op maaiveld. De kans is immers klein dat deze doelgroep haar fiets binnen gaat parkeren. Dit is, samen met de doelgroep bezoekers van bewoners, dan ook de enige doelgroep waarvoor fietsparkeerplekken in de openbare ruimte

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

9 / 10

worden aangelegd. De ingetekende nietjes (15 nietjes voor in totaal 30 fietsparkeerplekken) in het inrichtingsplan van de openbare ruimte zijn weergegeven in bijlage 10.

Monitoring en flexibiliteit richting de toekomst: VVE en fietsparkeerbeheer

Ook al wordt er een overschot aan fietsparkeerplekken aangelegd in Kop West, weten we niet precies hoe fietsen en fietsparkeren zich ontwikkelen in de toekomst. Om meerdere redenen is het belangrijk te vermelden dat er een actieve fietsparkeerbeheerder wordt aangesteld om het fietsparkeergebruik goed monitoren, zodat we enerzijds de stallingen schoon, netjes en ordelijk houden en anderzijds tijdig bijsturen indien de vraag naar fietsgebruik verandert. Denk hierbij aan de volgende ontwikkelingen en situaties die zich kunnen voordoen:

- *Ontwikkelingen fatbikes en overige speciale fietsen:* het gebruik van fatbikes is hard gestegen de afgelopen jaren, echter is de regelgeving rondom fatbikes ook constant in beweging. We kunnen nu niet inschatten hoe het gebruik van dit type fiets en/of andere speciale fietsen er over 5-10 jaar uit ziet.
- *Gebruik bovenrekken:* als blijkt dat de bovenrekken alsnog (te) weinig gebruik worden en dit tot capaciteitsproblemen leidt, is het fijn als de parkeerbeheerder hier tijdig op anticipeert.
- *Veranderende fietsparkeervraag doelgroepen bewoners:* de fietsparkeervraag van bewoners verkleurt over tijd, oa. door veroudering en verhuizingen. Ook dit vraagt mogelijk om extra flexibiliteit en bijsturing op fietsparkeren.
- *Veranderende scootmobielvraag doelgroepen bewoners:* de behoefte aan parkeerplekken voor scootmobielen van bewoners verkleurt over tijd, oa. door toenemende vergrijzing en verhuizingen. Ook dit vraagt mogelijk om extra flexibiliteit en bijsturing op scootmobielparkeerplekken.

Deze ontwikkelingen vragen om actieve monitoring en parkeerbeheer, zodat er flexibel om kan worden gegaan met de beschikbare fietsparkeerplekken (bijvoorbeeld mbt. de inzet van het grote overschot aan fietsparkeerplekken in Blok A). Verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het fietsparkeren is de VVE, welke dit in de exploitatiefase uitbesteedt aan een professionele, ingehuurd parkeerbeheerder voor het auto- en fietsparkeren. Deze parkeerbeheerder houdt, naast bovenstaande ontwikkelingen mbt. fietsparkeergebruik, namens de VVE in de gaten of er opgeschoond moet worden, bewoners moeten worden aangesproken of een seintje naar de gemeente moet worden uitgestuurd als er veel fietsen lang of vaak in het openbaar gebied staan of te lang aan een fietsnietje, zodat er vervolgens gehandhaafd kan worden. Door een parkeerbeheerder aan te stellen zijn alle mobiliteitsgerelateerde ruimten in beheer bij één partij, onder verantwoordelijkheid van de VVE. De VVE vertegenwoordigt de betrokken bewoners. Indien er klachten zijn over het fietsparkeren in de stallingen of ongewenst gebruik van de openbare ruimte, is de VVE verantwoordelijk om dit op te lossen. De VVE is tevens de gesprekspartner voor de gemeente, aangaande fiets- en autoparkeren.

Overzicht speciale interventies en borging Kop West

Om het fietsparkeren in Kop West structureel goed te organiseren, volgt hier een overzicht van de belangrijkste toe te passen interventies, welke ervoor zorgen dat ook op lange termijn het fietsparkeren goed geborgd is:

- *Etagerekken in collectieve fietsenbergingen:* om de schaarse ruimte goed te benutten en zoveel mogelijk woningen voor het beschikbare aantal vierkante meters te krijgen, is het fietsparkeren efficiënt opgelost met etagerekken. Voor ieder huishouden is minimaal één benedenrek beschikbaar en, waar nodig, betreft dit voor sommige woningen twee benedenrekken.
- *Afgesloten collectieve bergingen stimuleren sociale veiligheid en ontmoeting:* de open, lichte collectieve bergingen met etagerekken, zorgen voor dubbel zoveel spontane ontmoetingen en een hogere mate van sociale veiligheid.
- *Borging organisatie, beheer en onderhoud:* in de koopovereenkomst zal een tekst worden opgenomen waarmee kopers verplicht worden om hun fietsen in de collectieve fietsenberging te stallen. De VVE is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de fietsenstallingen namens bewoners en bedrijven. De VVE neemt hiervoor een

project
Kop West – Alphen aan den Rijn

10 / 10

- parkeerbeheerder in de hand, welke ook het autoparkeren onder haar hoede heeft. De VVE is tevens enig aanspreekpunt voor de gemeente.
- Inzet uitwisseling fietsparkeren overschot blok A: We onderzoeken de mogelijkheden om de uitwisselbaarheid tussen de fietsenstallingen te kunnen faciliteren. Mocht in de toekomst bijvoorbeeld blok B te krap zitten in haar fietsparkeercapaciteit, zou in dat geval (een deel van) het beschikbare overschot aan fietsparkeerplekken in Blok A ingezet kunnen worden.
 - In de communicatie naar nieuwe bewoners en gebruikers, wordt bij verhuur/verkoop van de woningen aangegeven op hoeveel fietsparkeerplekken men voor iedere woning recht heeft en hoe het fietsparkeren ingericht is (qua boven- en benedenrekken). Dit betekent geen harde eisen of verbod om meer fietsen mee te nemen, maar wel als richtlijn; zodat men weet dat bij het overschrijden van deze aantallen er mogelijk geen ruimte is, voor bijvoorbeeld een derde of vierde fiets bij een kleiner appartement. Op deze manier scheppen we vooraf de juiste verwachtingen en stellen we bewoners en gebruikers op de hoogte van de collectiviteit van de fietsparkeeropzet en dat ieders medewerking hierin belangrijk is om de stallingen netjes te houden.

Conclusie

Hoewel dubbellaags fietsparkeren nooit helemaal gelijkwaardig zal zijn aan enkellaags fietsparkeren, is een etagerek met FietsParkeur-norm een goed bruikbare oplossing voor binnenstedelijke projecten waar de ruimte schaars is. Voor Kop West is, zoals eerder aangegeven, het toepassen van etagerekken bij uitstek geschikt vanwege de hogere gebouwplinten. Met de verwachte doelgroepen gebruikers in Kop West en het overschot aan fietsparkeerplekken en benedenrekken, biedt het huidige ontwerp met bijbehorende stallingen voldoende capaciteit en flexibiliteit naar de toekomst toe. Vanwege de hierboven beschreven redenen vragen we een akkoord op het toepassen van een dubbellaags fietsparkeersysteem dat voldoet aan de FietsParkeur-norm.

BIJLAGEN

- Bijlage 1 Beleidsregel gemeenschappelijke bergingen bij nieuwe woongebouwen
- Bijlage 2 Beleid Parkeernormen en parkeervoorzieningen 2020 gemeente Alphen aan den Rijn
- Bijlage 3 Normstellend document FietsParkeur
- Bijlage 4 VelopA-Up
- Bijlage 5 FalcoLevel Premium+
- Bijlage 6 Referenties toepassing etagerekken
- Bijlage 7 Begane grond met enkellaags fietsparkeren
- Bijlage 8 Fietsparkeerbehoefte en -capaciteit per doelgroep
- Bijlage 9 Indelingen fietsenstallingen Kop West
- Bijlage 10 Inrichtingsplan openbare ruimte