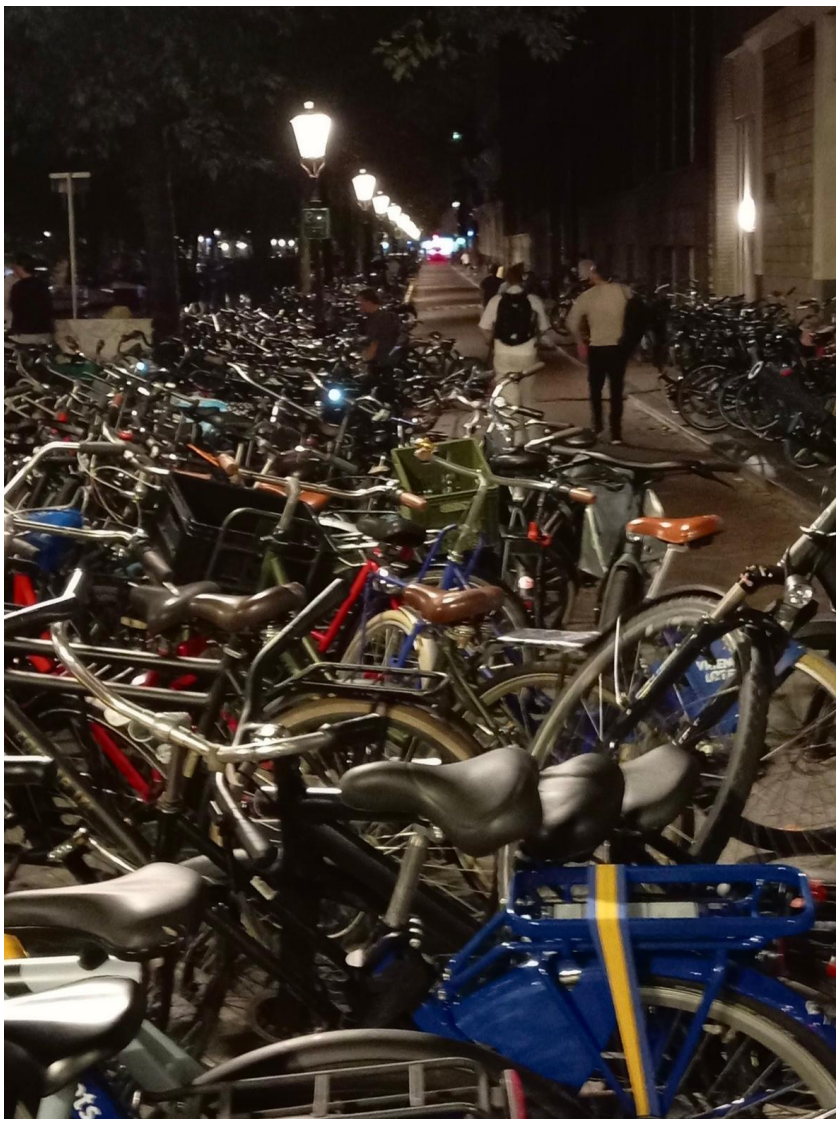
Ruimte voor de Nacht: Het uitgaanspubliek verleiden naar de ondergrondse fietsenstalling in de Leidsebuurt

Dimitri Nuijens



Auteur:	Dimitri Nuijens
Emailadres	dimitri.nuijens@student.uva.nl
UvA Studentnummer:	13608525
Stagebegeleiders gemeente Amsterdam:	Nana de Loor & Aniek Wichers
Stagebegeleiders UvA:	Danique Donia Nota & Rosanne van Wieringen
Datum	29-01-2026

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **1**
Samenvatting **2**
Inleiding **3**
Waar en wanneer speelt het fietsparkeerprobleem zich af? **4**
Figuur 2.) Tabel turfonderzoek foutgeparkeerde fietsen op microlocaties in de Leidsebuurt, rondom de uitgaansgelegenheden. 5
Methoden **6**
Onderzoeksstrategie 6
Onderzoeksmethoden 6
Walk-/Bike-along interviews 6
(Niet-)participerende observatie 6
Post-it-Poster 7
Deskresearch 7
Vergelijkend praktijkonderzoek bij andere gemeenten 7
Resultaten locatieonderzoek **7**
Ruimtelijke oorzaken 8
Aanrijroutes 8
Zichtbaarheid van de fietsenstalling 9
Wayfinding 10
Onduidelijkheid over gebruiksregels en voordelen van de fietsenstalling 11
Toegankelijkheid entree fietsenstalling 12
Onduidelijkheid over aanwijsgebied en parkeerverbod 13
Invulling openbare ruimte 14
Gedragsoorzaken 14
Gemak 14
Gewoontedieren 15
Meeloopgedrag 16
Type gebruiker en fietswaarde 17
Risico perceptie 17
Enquête onder jong uitgaanspubliek **18**
Opzet 18
Resultaten 19
Co-Creatie **21**
Prototype **21**
Uitvoering van de pilot 22
Resultaten experiment 23
Aanbevelingen **24**
- Pas de stoeprand en routegeleiding aan 25
- Verbeter de verlichting en zichtbaarheid van de stalling 25
- Herinrichting van de 'foutparkeer-hotspots' 26
- Optimaliseer de toegankelijkheid van de fietsenstalling 26
- Promotie fietsenstallingen van Amsterdam 27
- Confronterende en duidelijke parkeercommunicatie 28
- Versterk de communicatie over het aanwijsgebied 29
- Handhaaf zichtbaar 30
Literatuurlijst **32**
Bijlagen **35**

Samenvatting

In de Amsterdamse Leidsebuurt zorgt foutgeparkeerd fietsparkeren tijdens uitgaansavonden voor overlast, ondanks de aanwezigheid van de ondergrondse fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen. Dit onderzoek analyseert aan de hand van observaties, co-creatie en een praktijkexperiment waarom een deel van het uitgaanspubliek de stalling mijdt. De oorzaken blijken tweeledig: ruimtelijke barrières, zoals onlogische aanrijroutes en beperkte zichtbaarheid, en gedragsfactoren zoals gemak en meeloopgedrag. Uit een kleinschalige pilot blijkt dat gerichte placemaking-interventies, waaronder opvallende verlichting en posters, direct leiden tot een toename van het stallinggebruik. Op basis hiervan worden aanbevelingen geformuleerd die zich onder andere richten op het verbeteren van de toegankelijkheid van de fietsenstalling, duidelijke en confronterende communicatie in de openbare ruimte en zichtbare handhaving tijdens piekuren.

Inleiding

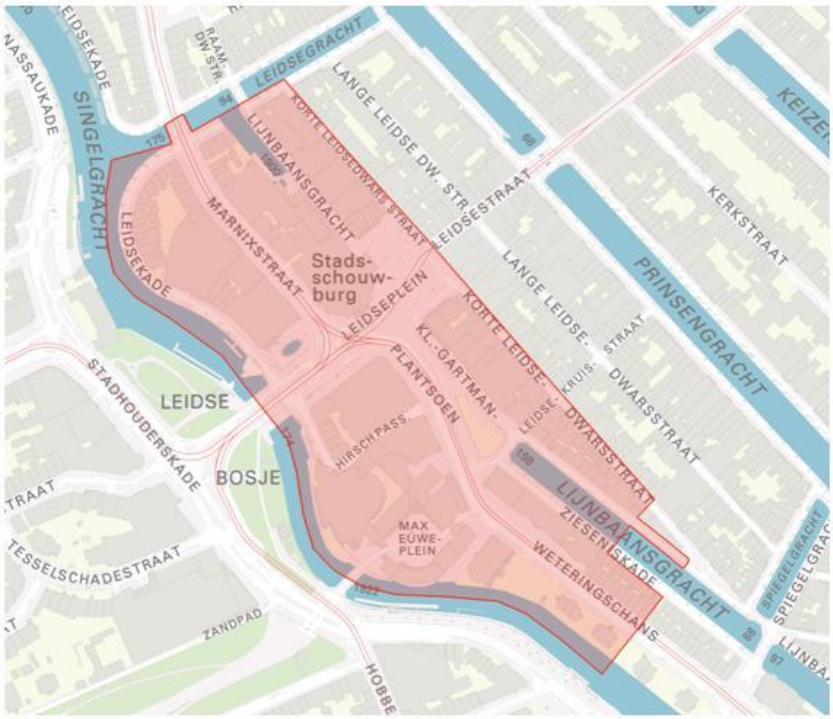
In de Leidsebuurt, gelegen in stadsdeel Centrum van de gemeente Amsterdam, worden fietsen op ongewenste en verboden plekken geparkeerd. Met name tijdens uitgaansavonden, van donderdag tot en met zaterdag, ervaren buurtbewoners geluid)overlast wanneer het uitgaanspubliek na sluitingstijd van de café's en clubs in de buurt hun fietsen ophaalt:

> *"Dat geluid gaat dwars door dubbel glas."* (bewoner Zieseniskade, persoonlijke communicatie, 2025)

Daarnaast draagt het wildparkeren van fietsen in de Leidsebuurt bij aan een rommelig straatbeeld en heeft het gevolgen voor de veiligheid in de buurt. (Nood)uitgangen kunnen worden geblokkeerd en fietsen belemmeren zichtlijnen en aanrijroutes voor nood- en hulpdiensten.

Mede om deze redenen is in 2021 een ondergrondse fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen gerealiseerd. Deze stalling biedt plaats aan circa 2.000 fietsen en is 24 uur per dag geopend. De eerste 24 uur is het stallen gratis; daarna geldt een tarief van €1,40 per 24 uur. Fietsen mogen maximaal 28 aaneengesloten dagen in de stalling worden geparkeerd.

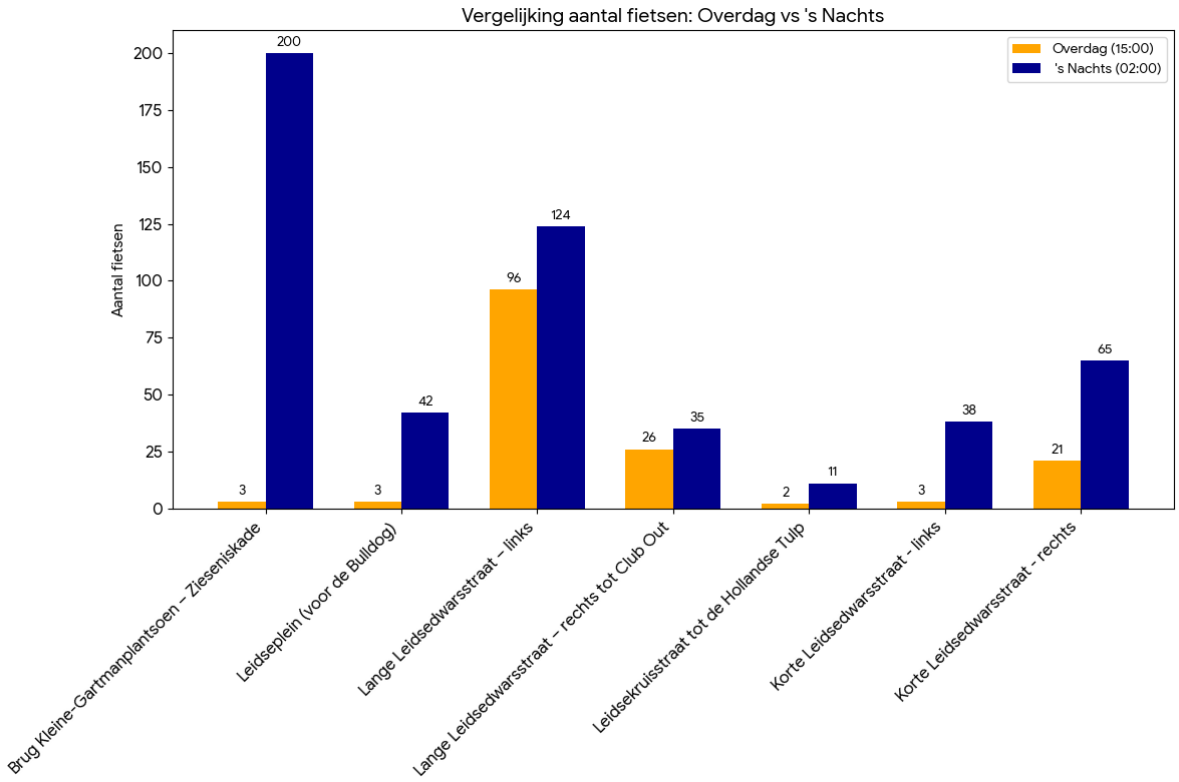
Tegelijkertijd is na de komst van de fietsenstalling een deel van de Leidsebuurt aangewezen als aanwijsgebied, wat betekent dat fietsen niet op het maaiveld mogen worden geparkeerd. Het gebied is op de onderstaande kaart te zien. Desondanks staan er binnen dit gebied nog steeds grote aantallen fietsen op het maaiveld geparkeerd.



Kaart 1.) Aanwijsgebied/fietsparkeerverbod in de Leidsebuurt (Gemeente Amsterdam, 2020)

Waar en wanneer speelt het fietsparkeerprobleem zich af?

In een eerste verkenningsstudie zijn het aantal verkeerd geparkeerde fietsen in de Leidsebuurt geturfd (zie onderstaande figuur). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen verschillende microlocaties in de buurt. De metingen zijn uitgevoerd op vrijdag 12 september 2025, telkens op consistente tijdstippen: van 15:00 tot 15:30 en van 03:00 tot 03:30. Deze keuze maakt het mogelijk om verschillen tussen gebruik overdag en ‘s nachts, tijdens de uitgaansuren, inzichtelijk te maken (Gehl & Svarre, 2013). De metingen zijn op een vrijdag uitgevoerd, omdat de Leidsebuurt op uitgaansavonden grote aantallen bezoekers aantrekt.



Figuur 2.) Tabel turfonderzoek foutgeparkeerde fietsen op microlocaties in de Leidsebuurt, rondom de uitgaansgelegenheden.

Het turven laat zien dat het aantal foutief geparkeerde fietsen met name het grootst is bij de brug en kade ter hoogte van het Kleine-Gartmanplantsoen (KGP) en de Zieseniskade. Overdag staan er op deze microlocatie nauwelijks fietsen geparkeerd. In de (late) avonduren verandert dit beeld echter aanzienlijk; dan is het aantal foutgeparkeerde fietsen zo groot dat een nauwkeurige telling nauwelijks mogelijk is. Dit is opvallend, aangezien de ondergrondse fietsenstalling zich op minder dan tien meter loopafstand bevindt. Een aanzienlijk deel van de bezoekers laat de fietsenstalling daarmee bewust of onbewust links liggen. De volgende onderzoeksvraag staat daarom centraal in dit onderzoek:

"Hoe kan het jonge uitgaanspubliek (±18–30 jaar) worden aangemoedigd om hun fietsen tijdens uitgaansavonden (donderdag t/m zaterdag, vanaf 22:00/23:00) te stallen in de fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen?"

Een andere locatie waar foutgeparkeerde fietsen zich structureel clusteren is de Lange Leidsedwarsstraat. Deze locatie wordt echter in het vervolg van het onderzoek buiten

beschouwing gelaten, aangezien zij buiten het aanwijsgebied valt. Bovendien vraagt iedere microlocatie om een gedetailleerde, contextuele aanpak.

Methoden

Onderzoeksstrategie

Dit onderzoek benadert het vraagstuk vanuit een placemakingperspectief, waarbij de kennis en ervaringen van gebruikers van de openbare ruimte centraal staan (Stout & LeGates, 2020; DUSP, 2013). Toegepast op de Leidsebuurt betekent dit dat het jonge uitgaanspubliek dat per fiets komt, wordt beschouwd als de belangrijkste 'experts'.

Onderzoeksmethoden

In deze deelparagraaf wordt een overzicht gegeven van de onderzoeksmethoden die ten grondslag liggen aan de onderzoeksresultaten en aanbevelingen.

Walk-/Bike-along interviews

Er zijn (*walk-along*)interviews uitgevoerd met verschillende typen actoren die direct betrokken zijn bij het fietsparkeerprobleem in de Leidsebuurt, waaronder medewerkers van de fietsenstalling, bewoners, ondernemers, uitgaansbezoekers, andere fietsers en verschillende medewerkers van de gemeente Amsterdam. Deze methode levert unieke en contextgebonden data op, doordat deelnemers hun ervaringen direct kunnen koppelen aan de fysieke omgeving en zich hierdoor concreter en vrijer uitdrukken (Bartlett et al., 2023).

(Niet-)participerende observatie

Op meerdere uitgaansavonden zijn in de nachtelijke uren observaties uitgevoerd in de Leidsebuurt om een beter beeld te krijgen van het fietsparkeerprobleem. Hierbij is gebruikgemaakt van zowel niet-participerende als participerende observatie, waarbij

het gedrag van fietsers in de openbare ruimte is bestudeerd door te kijken en te luisteren, en waar relevant door kort in gesprek te gaan met fietsers.

Post-it-Poster

Om de parkeerbehoeften en overwegingen van fietsgebruikers verder te onderzoeken, is gebruikgemaakt van een zogeheten post-it-poster. Op locatie, direct naast de ingang van de fietsenstalling aan het Kleine-Gartmanplantsoen, werden zowel gebruikers van de fietsenstalling als foutparkeerders uitgenodigd om de voor- en nadelen van hun gekozen parkeerlocatie te benoemen. Hun antwoorden werden genoteerd op post-its op een bord met vooraf geformuleerde vragen. De meting vond plaats op 27 september tussen 22:00 en 00:00 uur.

Deskresearch

Aanvullend is *deskresearch* uitgevoerd, gericht op het verzamelen van wetenschappelijke literatuur over foutief fietsparkeergedrag, evenals op het identificeren van best practices en mogelijke interventies.

Vergelijkend praktijkonderzoek bij andere gemeenten

Ten slotte zijn collegiale bezoeken afgelegd aan de gemeenten Groningen en Nijmegen. Tijdens deze bezoeken zijn rondleidingen en gesprekken gevoerd met beleidsmedewerkers die betrokken zijn bij het fietsparkeerbeleid, met als doel te leren van hun aanpak van vergelijkbare fietsparkeerproblemen.

Resultaten locatieonderzoek

Het fietsparkeerprobleem in de Leidsebuurt is tweeledig: ruimtelijk en gedragsmatig. Om het overzichtelijk te houden worden deze categorien gesplitst van elkaar.

Ruimtelijke oorzaken

Aanrijroutes

Zoals eerder beschreven en weergegeven in afbeelding 1 in de bijlagen, concentreert het parkeerprobleem zich direct naast de ingang van de fietsenstalling onder het KGP. De keuze van het uitgaanspubliek om fietsen te parkeren op de hoek van het KGP en de Zieseniskade hangt samen met de ruimtelijke context van deze plek. Het aangrenzende fietspad dat de Leidsebuurt doorkruist maakt deel uit van het zogeheten plusnet: een stedelijke doorfietsroute die fungeert als een snelle en directe verbinding (Gemeente Amsterdam, z.d.). Vanaf deze route fietsen bezoekers richting de Leidsekruisstraat, die de feitelijke toegang vormt tot het uitgaansgebied.

Een belangrijke ruimtelijke observatie is dat de stoep direct voor de in- en uitgang van de fietsenstalling hoger ligt dan het aangrenzende fietspad (zie afbeelding 2 in de bijlagen), terwijl deze enkele meters verderop juist is verlaagd (zie afbeelding 3 in de bijlagen). Deze verlaagde stoeprand vormt de natuurlijke voortzetting van de route richting de Zieseniskade en de Leidsekruisstraat.

Voor fietsers die vanaf de Weteringschans komen betekent dit dat zij, om de fietsenstalling te bereiken, óf vroegtijdig via de verlaagde stoeprand de stoep moeten oprijden en over het trottoir moeten doorfietsen, óf pas ter hoogte van de ingang een scherpe draai moeten maken en een verhoogde stoep moeten opgaan. In de praktijk nodigt de verlaagde stoeprand uit om de stalling voorbij te fietsen richting het uitgaansgebied.

Voor fietsers die vanuit de Marnixstraat komen geldt bovendien dat zij eerst voorbij de stalling moeten fietsen om deze vervolgens te kunnen bereiken. Ook zij komen daarbij uit op het punt met de verlaagde stoeprand, wat het doorrijden richting de Leidsekruisstraat logischer maakt dan het terugsteken naar de ingang. Deze ruimtelijke indeling vergroot de kans dat fietsers de stalling letterlijk links laten liggen en hun fiets op het maaiveld parkeren.

Zichtbaarheid van de fietsenstalling

In de *Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling Leidseplein* is vastgelegd dat de fietsenstalling (1) goed zichtbaar dient te zijn vanaf de toeleidende fietsroutes en (2) duidelijk herkenbaar moet zijn (Gemeente Amsterdam, 2009). In de praktijk blijkt de zichtbaarheid van de fietsenstalling na realisatie echter beperkt, met name in de late avonduren:

> *"Hij valt simpelweg niet op."* (bewoner Weteringschans, persoonlijke communicatie, 2025)

De fietsenstalling onderscheidt zich visueel onvoldoende van de omliggende bebouwing, aangezien gebruik is gemaakt van hetzelfde baksteenmateriaal als in de rest van de brug (zie afbeelding 4 in de bijlagen). Hierdoor ontbreekt een duidelijke visuele 'zuigkracht' die fietsers uitnodigt om de ondergrondse fietsenstalling te gebruiken.

Deze bevindingen sluiten aan bij wetenschappelijk onderzoek van Heijnen en Bosveld (2022), waaruit blijkt dat wanneer een fietsenstalling als zwaar, krap, onduidelijk, vol of onveilig wordt ervaren, gebruikers eerder uitwijken naar parkeren op het maaiveld.

Daarnaast is de Zieseniskade, de locatie waar veel fietsen illegaal worden geparkeerd, slecht verlicht, zoals te zien is op afbeelding 5 in de bijlagen. Een bewoner van het Kleine-Gartmanplantsoen omschrijft deze openbare ruimte treffend als een "donker hol". Door de beperkte verlichting vallen zowel het donkergroene bord met de tekst *'Let op! Buiten de rekken en/of vakken geplaatste fietsen worden verwijderd'* als het bord voor een invalideparkeerplaats (zie afbeelding 5 in de bijlagen) minder op, terwijl juist op deze plek structureel fietsen worden geparkeerd. Bovendien gaat de slechte verlichting samen met een verminderde sociale controle, waardoor overtredingen zoals wildparkeren en wildplassen minder zichtbaar zijn.

Wayfinding

De wayfinding richting de fietsenstalling in de Leidsebuurt is beperkt. Het enige visuele element dat fietsers aanwijst waar de fietsenstalling zich bevindt, is de groene verwijspilaar. Deze pilaar licht op in het donker, maar is gedeeltelijk gepositioneerd achter een lantaarnpaal, waardoor hij vanuit de fietsroute vanaf de Weteringschans slechts beperkt zichtbaar is (zie afbeelding 4 in de bijlagen).

Sinds 11 december 2025 zijn parkeerverwijzingstegels op de fietspaden rondom de fietsenstalling aangebracht (zie afbeelding 6 in de bijlagen). Deze tegels zijn bedoeld om fietsers richting de stalling te leiden. De boodschap op de parkeerverwijzingstegels sluit echter niet meer aan bij de huidige situatie. De fietsenstalling is inmiddels ruim 4,5 jaar in gebruik en kan daardoor niet langer als ‘nieuw’ worden beschouwd, terwijl deze term wel op de grondprint wordt gecommuniceerd. Hierdoor verliest de verwijzing aan relevantie en overtuigingskracht.

Verder blijkt uit een eerdere enquête van de Gemeente Amsterdam (2022) dat parkeerverwijzingstegels bij een groot deel van de fietsers nauwelijks bekend zijn: slechts 28% van de respondenten geeft aan deze te kennen. Ook onder fietsers die bekend zijn met de tegels blijkt de invloed op het parkeergedrag beperkt, aangezien 37% aangeeft dat de aanwezigheid ervan nooit van invloed is geweest op hun keuze voor een parkeerplek. Daarnaast zijn deze tegels ’s nachts minder zichtbaar, waardoor hun leesbaarheid als wayfinding afneemt.

Bovendien bevat het aanwijsgebiedbord in de Leidsebuurt geen verwijzing naar de ondergrondse fietsenstalling. Dit contrasteert met de situatie in Groningen, waar aanwijsgebiedborden wél expliciet verwijzen naar beschikbare fietsenstallingen. Tegelijkertijd heeft eerder onderzoek van de Gemeente Amsterdam (2022) laten zien dat 59% van alle ondervraagde respondenten zich nog nooit daadwerkelijk door de zone-verbodsborden heeft laten beïnvloeden bij de keuze voor een parkeerplek. Desondanks blijft het van belang om binnen een aanwijsgebied duidelijk de parkeermogelijjkheden te communiceren.

Concluderend functioneren de wayfindingelementen in de Leidsebuurt beperkt. In de drukke, donkere avonduren vallen de verwijspilaar en parkeertegels voor het jonge uitgaanspubliek, dat mogelijk al alcohol heeft genuttigd, onvoldoende op om effectief richting te geven aan bezoekers bij hun parkeerkeuze.

Onduidelijkheid over gebruiksregels en voordelen van de fietsenstalling

Bij een groot deel van het uitgaanspubliek, dat zijn of haar fiets foutief parkeert nabij de ingang van de fietsenstalling, is sprake van onwetendheid over de openingstijden en gebruikskosten van de ondergrondse fietsenstalling. Met name de aanwezigheid van incheckpoortjes leidt tot verwarring. Respondenten associëren deze poortjes met het gebruik van een OV-chipkaart, zoals dat bij sommige andere fietsenstallingen in Amsterdam het geval is, waaronder die bij station Amsterdam Centraal.

Verschillende foutparkeerders geven aan tijdens het uitgaan geen OV-chipkaart bij zich te hebben, onder meer vanwege het risico op verlies. Hoewel in de stalling ook met een betaalpas kan worden ingecheckt, versterkt dit juist de aanname dat het stallen geld kost, terwijl in werkelijkheid de eerste 24 uur kosteloos zijn. Ook bij een deel van de foutparkeerders die wél bekend zijn met de gebruikskosten speelt weerstand tegen het inchecksysteem een rol. Zoals een bezoeker aangeeft:

> *"Inchecken is een gezeik; als ik dronken ben, vergeet ik uit te checken,"* (bezoeker, persoonlijke communicatie, 2025).

Deze verwarring wordt verder versterkt door eerdere negatieve ervaringen met andere fietsenstallingen in de stad die niet 24/7 toegankelijk zijn, waardoor bezoekers het risico vermijden om voor een gesloten deur te komen staan.

Daarnaast geven meerdere respondenten aan hun bezoek aan het Leidseplein niet altijd vooraf te plannen en zich daardoor ook niet te verdiepen in de fietsenstalling. Ter plaatse is de groene verwijspilaar het enige element dat informatie over de fietsenstalling communiceert, waaronder de vermelding dat de eerste 24 uur gratis zijn en dat OVpay kan worden gebruikt om in te checken (zie afbeelding 8 in de bijlagen). In het korte beslismoment dat fietsers hebben bij aankomst op het kruispunt voorafgaand

aan de stalling, is niet waargenomen dat bezoekers de informatie op de pilaar daadwerkelijk lezen of tot zich nemen.

Opvallend is dat het stallen van fietsen in de stalling meerdere voordelen biedt ten opzichte van parkeren op het maaiveld. Naast de juridische legitimiteit staat de fiets hier droog en veilig in een bemande stalling, is de inrichting overzichtelijk waardoor fietsen gemakkelijk terug te vinden zijn, en is er geen sprake van omgevallen of beschadigde fietsen, zoals op straat vaak wel het geval is. Daarnaast kunnen elektrische fietsen in sommige gevallen worden opgeladen. Dat deze voordelen door een grote groep niet worden benut, onderstreept het belang van duidelijke en effectieve communicatie op het moment van aankomst.

Toegankelijkheid entree fietsenstalling

Uit eigen observaties, bevestigd door meerdere fietsers, blijkt dat de entree van de fietsenstalling aan het Kleine-Gartmanplantsoen fysiek weinig toegankelijk is. De trap met fietsgoot wordt als onhandig en oncomfortabel ervaren: de treden zijn ongemakkelijk en vaak glad, bij regen blijft water op het oppervlak staan en op delen van de helling ontbreken handgrepen of leuningen om houvast te bieden (zie afbeelding 9 in de bijlagen). Daarnaast is de geleidingsgoot voor het voorwiel laag uitgevoerd, waardoor de fietsband gemakkelijk uit de goot schiet, met name op het punt waar een bocht moet worden genomen en de fiets opnieuw moet worden ingestuurd. Fietsers met zware fietsen, zoals elektrische fietsen of fatbikes, of met minder goed functionerende handremmen kunnen door de steile helling tijdens de afdaling hierdoor ongecontroleerd snelheid maken, wat leidt tot onveilige situaties (zie afbeelding 10 in de bijlagen). Tijdens uitgaansavonden, wanneer bezoekers regelmatig onder invloed zijn, wordt dit risico verder vergroot.

Het ontwerp van de entree is opvallend, aangezien in de ontwerpfase van de stalling door experts nadrukkelijk werd geadviseerd te kiezen voor de zogenoemde *tapis roulant*. Dit model werd destijds beoordeeld als “kwalitatief hoogwaardig en comfortabel” (SOAB Breda, 2009) en sloot aan bij de ambitie om een aantrekkelijke fietsenstalling te realiseren die gebruikers actief verleidt om niet op het maaiveld te

parkeren. In de uiteindelijke realisatie is echter gekozen voor de trap met fietsgoot. Uit de eigen evaluatietabel van het project blijkt dat dit model al in de planfase werd beoordeeld als zeer slecht op het gebied van kwaliteit en comfort. De keuze lijkt primair te zijn ingegeven door ruimte-efficiëntie en kostenoverwegingen, waarop dit model het beste scoorde. Daarmee lijkt de kwantitatieve doelstelling om zoveel mogelijk fietsen te kunnen stallen te zijn gerealiseerd ten koste van de kwalitatieve doelstelling om een toegankelijke en gebruiksvriendelijke voorziening te bieden. Voor het uitgaanspubliek, dat sterk is gericht op gemak, vormt deze fysieke barrière een extra reden om de fiets op het maaiveld te parkeren. Dit wordt treffend verwoord door een bezoeker:

> "*De trap naar beneden is levensgevaarlijk als je dronken bent.*" (bezoeker, persoonlijke communicatie, 2025).

Onduidelijkheid over aanwijsgebied en parkeerverbod

In de Leidsebuurt wordt voor het jonge uitgaanspubliek niet actief en duidelijk genoeg gecommuniceerd dat parkeren op het maaiveld verboden is. Zowel op de locaties waar structureel fout wordt geparkeerd als bij de toegangen tot het aanwijsgebied ontbreekt expliciete en goed zichtbare informatie hierover. Het parkeerverbod wordt uitsluitend aangeduid met een artikel 4:27 APV-bord en een klein aanwijsgebiedbord, die niet op ooghoogte zijn geplaatst en door fietsers gemakkelijk worden gemist tijdens het passeren.

Uit de interviews op het plein blijkt dat bijna alle foutparkeerders zich niet bewust zijn van het feit dat zij een overtreding begaan. De afweging is voor hen dan ook niet: *ik weet dat het niet mag, maar neem het risico*, maar eerder: *ik parkeer hier mijn fiets omdat dat toegestaan is en bovendien sneller*. Zoals een bezoeker verwoordt:

> "*Ik kom nauwelijks in het centrum waar deze parkeermaatregelen van toepassing zijn en ik ben gewend om mijn fiets te parkeren waar ik wil.*" (persoonlijke communicatie, 2025).

De onduidelijkheid over het aanwijsgebied en het geldende parkeerverbod draagt er direct aan bij dat foutparkeren door een deel van het uitgaanspubliek als vanzelfsprekend en legitiem gedrag wordt ervaren.

Invulling openbare ruimte

De functie van de openbare ruimte op het bruggetje van het Kleine-Gartmanplantsoen is onvoldoende duidelijk (zie afbeelding 11 in de bijlagen). Hoewel de witte belijning bedoeld is om de rijbaan aan te geven, ontbreekt een overtuigende ruimtelijke scheiding tussen rijbaan en verblijfsruimte. De uniforme verharding, het ontbreken van een trottoirband en aanvullende markeringen of borden, en de beperkte leesbaarheid van de witte lijn maken de functie van de ruimte ambigu. Hierdoor wordt de openbare ruimte geïnterpreteerd als geschikt voor fietsparkeren (Jorink, 2022) en in de praktijk ook als zodanig gebruikt (zie afbeelding 12 in de bijlagen). Dit sluit aan bij eerdere bevindingen dat fietsers geneigd zijn hun fiets te parkeren in ruimtes die visueel als een ‘vak’ worden gelezen (Gemeente Utrecht, 2013; Lenting, 2014; Rijnders, persoonlijke communicatie, 2025).

Bovendien dragen de (overvolle) afvalbakken op het bruggetje van het KGP bij aan het beeld van een ongeordende ruimte (zie afbeelding 13 in de bijlagen). In lijn met de *Broken Windows Theory* hangen dergelijke tekenen van wanorde samen met normvervaging en het ontstaan van nieuw ongewenst gedrag (Wilson & Kelling, 2017). Dit helpt verklaren waarom foutief fietsparkeren zich op deze locatie kan ophopen.

Gedragsoorzaken

Gemak

Het gemak en de minimale inspanning die gepaard gaan met wildparkeren blijken doorslaggevend bij het vermijden van de fietsenstalling. Uit verschillende studies komt een consistent patroon naar voren: fietsers proberen tijdverlies en extra moeite zoveel mogelijk te vermijden. Zo laten Ton et al. (2017) zien dat fietsers in Amsterdam hun

routekeuze vooral baseren op afstand en eenvoud, waarbij omwegen actief worden vermeden. In de context van de Leidsebuurt betekent dit dat een deel van het uitgaanspubliek de fietsenstalling al snel als een ongewenste omweg ervaart.

Dit sluit aan bij de bevindingen van Kohlrautz en Kuhnimhof (2025), die benadrukken dat fietsers gevoeliger zijn voor extra lopen dan voor extra fietsen: 100 meter extra lopen verlaagt de aantrekkelijkheid van een stalling aanzienlijk sterker dan 100 meter extra fietsen. Hierdoor worden informele, maar nabijgelegen parkeerplekken vaak verkozen boven formele fietsparkeervoorzieningen. De Boer (2012) bevestigt dit beeld voor Amsterdam en laat zien dat factoren als prijs, beveiliging of kwaliteit van een stalling nauwelijks opwegen tegen nabijheid; zelfs goed uitgeruste stallingen verliezen hun aantrekkelijkheid wanneer de loopafstand meer dan twee minuten bedraagt. Deze rationele afweging wordt treffend verwoord door een bezoeker van de Leidsebuurt:

> *"De twee minuten extra kosten me al te veel tijd, als ik dronken ben is het al helemaal te veel moeite."* (persoonlijke communicatie, 2025).

Gewoontedieren

Fietsparkeergedrag wordt niet uitsluitend rationeel of situationeel bepaald, maar is ook sterk verankerd in routines en ruimtelijke gewoontes. Zoals Reijndorp en Reinders (2010) stellen, eigenen gebruikers zich plekken in de openbare ruimte toe op basis van hun dagelijkse routes en opgebouwde ervaringen. Een uitgaansbezoeker verwoordt dit zo:

> *"Als ik uitga dan parkeer ik altijd buiten bij de Zieseniskade, bij de vierde boom. Dat doe ik expres, want dan kan ik altijd mijn fiets vinden."* (persoonlijke communicatie, 2025)

Dit voorbeeld illustreert wat eerder onderzoek laat zien: mensen zijn zich vaak bewust van het feit dat zij illegaal parkeren, maar blijven dit toch doen omdat zij vaste parkeerplekken hebben ontwikkeld. De kracht van de gewoonte weegt daarbij zwaarder dan het normbesef (Uchida et al., 2002). In de Leidsebuurt blijft dit gedrag bestaan doordat fietsers hun fiets blijven plaatsen op plekken waar dat vroeger mocht, zoals bij

de voormalige fietsboot aan de Zieseniskade, die fungeert als ankerpunt in het collectieve geheugen.

Dit gewoontegedrag is hardnekkig doordat parkeren op de stoep en in bovengrondse fietsvakken in grote delen van Amsterdam de norm is, terwijl aanwijsgebieden uitzonderingen vormen. Hierdoor is het onderscheid tussen toegestane en verboden parkeerplekken voor veel fietsers niet vanzelfsprekend. De nabijheid van legale bovengrondse fietsvakken versterkt dit effect, omdat zij een laagdrempelig alternatief bieden en fietsers geneigd blijven hun fiets op straat te parkeren in plaats van in de ondergrondse stalling (Jorink, 2022).

Meeloopgedrag

Observaties laten zien dat de rij geparkeerde fietsen zich vaak vormt vanaf de Zieseniskade en zich vervolgens uitstrekt richting het Kleine-Gartmanplantsoen, om de hoek bij café De Krul. Dit patroon is deels te verklaren doordat op de Zieseniskade officieel in parkeervakken mag worden geparkeerd. Overdag worden deze vakken doorgaans correct gebruikt, maar later op de avond wordt de bestaande rij steeds verder aangevuld, waardoor het parkeerpatroon zich geleidelijk verplaatst naar locaties waar fietsparkeren formeel niet is toegestaan. Dit suggereert dat reeds geparkeerde fietsen fungeren als visuele en sociale ‘ankers’ die nieuw parkeergedrag aantrekken.

Dit sluit aan bij studies van Fukuda en Morichi (2007) en Itakura (2018), die aantonen dat fietsers hun parkeergedrag sterk afstemmen op het gedrag van anderen. Wanneer er al fietsen op een verboden plek staan, nemen gevoelens van schuld en schaamte af en wordt de eigen overtreding sneller gerechtvaardigd. Hierdoor ontstaat een conformiteitseffect waarbij foutparkeren geleidelijk als normaal gedrag wordt ervaren. Zodra de meerderheid fout parkeert, stabiliseert dit gedrag en wordt het moeilijk te doorbreken. Deit mechanisme wordt duidelijk verwoord door deze bezoeker:

> *“Je komt vaak aan met een groep, en dan volg je de rest. Je wil niet de slome zijn die zijn fiets nog in de stalling zet.”* (persoonlijke communicatie, 2025).

In groepsverband volgen fietsers vaak de eerste persoon die een parkeerkeuze maakt. Dit zorgt ervoor dat de rest van de groep zich aansluit bij diens keuze (Huang et al., 2021; Nowak et al., 2003).

Type gebruiker en fietswaarde

Gebruikers van duurdere fietsen en e-bikes gaan doorgaans zorgvuldiger met hun fiets om, geven de voorkeur aan overdekte en bewaakte stallingen en zijn vaker bereid te betalen of een langere loopafstand te accepteren. Gebruikers van minder waardevolle fietsen en studenten, zijn in het algemeen prijsgevoeliger en hechten minder waarde aan comfort en veiligheid. Daardoor stallen zij hun fiets vaker ongeorganiseerd en buiten officiële voorzieningen (Jorink, 2022; Kohlrautz & Kuhnimhof, 2025).

Onderzoek van Wang et al. (2021) verklaart de grotere neiging van jongere fietsgebruikers om incorrect parkeergedrag te vertonen. Zij stellen dat dit leeftijdseffect kan worden toegeschreven aan het feit dat oudere fietsgebruikers doorgaans meer zelfdiscipline bezitten en meer waarde hechten aan hun imago, waardoor zij zich eerder als positief voorbeeld willen opstellen (Wang et al., 2021).

Dit kan deels een verklaring bieden voor het foutparkeren tijdens uitgaansavonden in de Leidsebuurt, waar vooral jongere bezoekers aanwezig zijn. Dit hangt samen met het aanbod van vele 18+ clubs in de buurt die geen entreegeld vragen (Het Parool, 2025).

Risico perceptie

Een belangrijke oorzaak van het aanhoudende wildparkeren door het jonge uitgaanspubliek in de Leidsebuurt is het ontbreken van een geloofwaardige handhavings- en risicoperceptie in de nachtelijke uren. Mensen zijn immers eerder geneigd zich aan de regels te houden als ze denken dat de kans om betrapt te worden groter is (Holster, 2023).

Momenteel worden overdag en in de vroege avond in de buurt fietscoaches ingezet. Deze medewerkers van de gemeente Amsterdam spreken fietsers aan op foutief parkeergedrag, stimuleren het gebruik van officiële fietsparkeerlocaties en plaatsen op

probleemlocaties groene pionnen met een fietsparkeerverbod. Daarnaast worden fout geparkeerde fietsen, waarvan de gebruiker niet meer in de buurt is, voorzien van een label met informatie over het aanwijsgebied, de beschikbare fietsenstallingen en het feit dat parkeren in de stalling de eerste 24 uur gratis is. Wanneer een fiets na 1 uur nog steeds fout geparkeerd staat, kan deze worden verwijderd en naar het Fietsdepot worden gebracht, waar de eigenaar de fiets tegen betaling kan ophalen.

Deze combinatie van aanspreken, informeren en incidentele handhaving draagt er overdag aan bij dat het fietsparkeren relatief ordelijk verloopt en overlast beperkt blijft. Na 23:00 uur verdwijnen de fietscoaches en fietsknipteams echter uit het straatbeeld en is er nauwelijks nog sprake van handhaving op fietsparkeren. Juist op het moment dat de parkeerdruk en overlast toenemen, vallen de middelen om hiertegen op te treden grotendeels weg. Zoals Reinders en Kolvoort (2021) verwoorden:

> *"Met een goede inrichting en met communicatie van de regels kan veel worden bereikt. Maar als de foutparkerende fietser niet het gevoel van kans op handhaving heeft, worden regels minder goed nageleefd. Handhaving is dus noodzakelijk."*

Enquête onder jong uitgaanspubliek

Opzet

Om beter inzicht te krijgen in wat fietsers zelf als motiverend ervaren om gebruik te maken van de fietsenstalling, is een enquête uitgezet onder jongeren via mijn eigen netwerk. Respondenten is daarnaast gevraagd de enquête verder te verspreiden binnen hun netwerk.

In de enquête werden jongeren gevraagd zeven interventies te rangschikken van meest (1) tot minst (7) motiverend voor het gebruik van de fietsenstalling. Een lagere gemiddelde score duidt op een hogere mate van motivatie (dichter bij rang 1, 'meest motiverend'). De voorgelegde opties waren:

- Duidelijkheid Voordelen

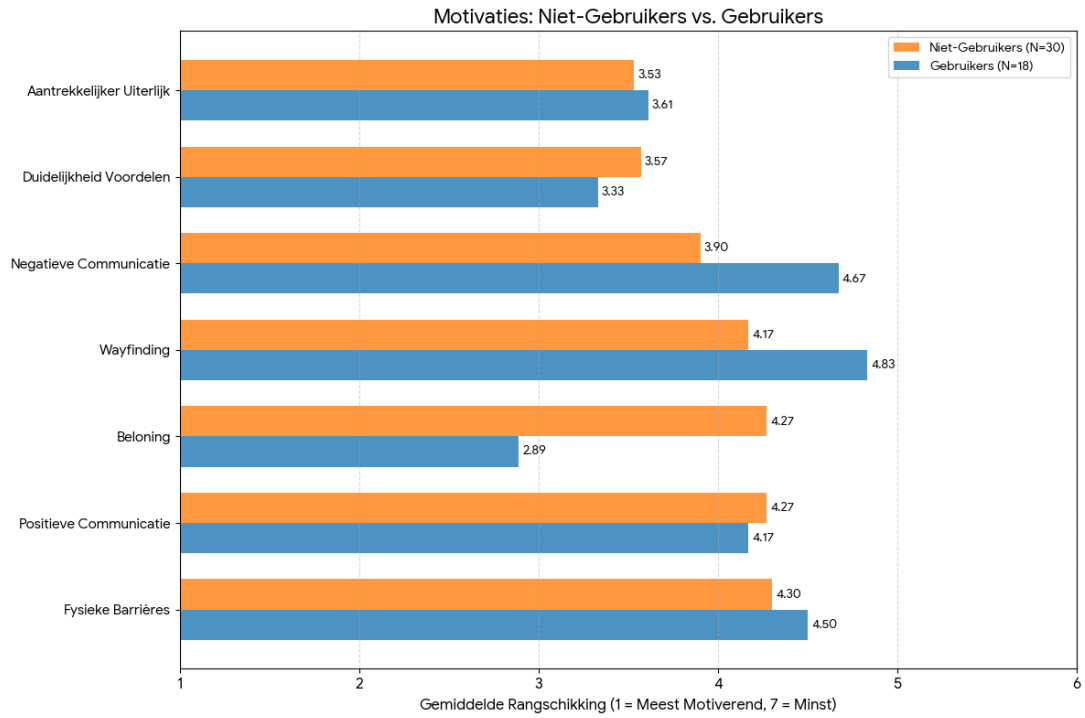
- Aantrekkelijker Uiterlijk
- Beloning
- Negatieve Communicatie
- Positieve Communicatie
- Fysieke Barrières
- Wayfinding

Ter verduidelijking van elke motivatiecategorie werd aan de respondenten een moodboard getoond ter inspiratie. Na het rangschikken van hun top drie konden zij in een open tekstveld toelichten waarom zij deze categorieën als motiverend beschouwden en welke concrete maatregelen zij daarbij voor zich zagen.

Resultaten

In totaal hebben 48 respondenten de enquête ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 23,5 jaar. Van deze groep maakt 62,5% geen gebruik van de fietsenstalling. Daarnaast geeft 93,8% van de respondenten aan met de fiets te komen tijdens het uitgaan; eveneens is 93,8% bekend met het bestaan van de fietsenstalling.

De onderstaande figuur toont de gemiddelde rangschikking van de motivatiecategorieën. Hoe dichter de score bij 1 ligt, hoe hoger de categorie door respondenten is geplaatst. In de analyse is onderscheid gemaakt tussen gebruikers (N = 18) en niet-gebruikers van de fietsenstalling (N = 30). Aangezien het doel van dit onderzoek is om juist niet-gebruikers te stimuleren gebruik te maken van de stalling, worden de antwoorden van deze groep als leidend beschouwd.



Figuur 2.) Tabel uit enquête rangschikking motivaties

Op basis van deze rangschikking komt voor niet-gebruikers de volgende top drie naar voren:

1. **Aantrekkelijker uiterlijk**
2. **Duidelijkheid over voordelen**
3. **Negatieve communicatie**

Binnen deze top drie valt op dat het verschil tussen gebruikers en niet-gebruikers met name groot is bij de categorie *negatieve communicatie*. Dit is verklaarbaar, aangezien negatieve communicatie, zoals het expliciet benoemen van parkeerverboden en handhavingswaarschuwingen, vooral effect heeft op mensen die momenteel nog op straat parkeren. Zij zijn zich óf niet bewust van het parkeerverbod, óf kennen het verbod wel maar worden nog niet actief aangespoord hun gedrag aan te passen. Voor gebruikers van de fietsenstalling speelt deze vorm van communicatie logischerwijs een minder grote rol.

De resultaten uit de open tekstvelden zijn per categorie geanalyseerd en opgenomen als input voor de daaropvolgende co-creatiesessie en vormden de basis voor het ontwikkelen van een concreet experiment. In lijn met het placemakingperspectief

worden het uitgaanspubliek en de fietsgebruikers hierbij beschouwd als de belangrijkste ‘experts’, aangezien zij zelf het beste kunnen aangeven welke factoren hen motiveren om ander parkeergedrag te vertonen.

Co-Creatie

Om voort te bouwen op de inzichten uit het locatieonderzoek en de enquête, en om samen met betrokkenen concrete interventies voor de openbare ruimte te verkennen die het uitgaanspubliek stimuleren om gebruik te maken van de fietsenstalling, is een co-creatiesessie georganiseerd. Aan deze sessie namen verschillende actoren deel die direct betrokken zijn bij het fietsparkeerprobleem, waaronder omwonenden van de foutparkeerlocatie naast de fietsenstalling, medewerkers van de afdeling communicatie van de gemeente Amsterdam, de gebiedsmakelaar van de Leidsebuurt, de straatmanager BIZ, de beheerder van de fietsenstalling, een expert op het gebied van fietsparkeren en een representatieve jongere uit het uitgaanspubliek.

Tijdens de sessie werden de eerder behaalde resultaten gepresenteerd. Vervolgens formuleerden de deelnemers op post-its mogelijke concrete oplossingen die geschikt waren voor een kleinschalige en kortdurende pilot in de openbare ruimte. Er werden drie rondes gehouden, telkens gericht op één van de drie belangrijkste oplossingsrichtingen die uit de enquête onder het uitgaanspubliek naar voren kwamen. De ideeën werden gezamenlijk besproken, geclusterd en beoordeeld.

Het Experiment

Om de voorgestelde interventies in de praktijk te toetsen, is op zaterdagavond (16:30 t/m 02:45) 24 januari 2026 een pilot uitgevoerd. Het doel van deze pilot was om te observeren of er een zichtbaar verschil optrad in het fietsparkeergedrag, zowel in de vorm van minder fietsen op locaties waar normaliter op het maaiveld wordt geparkeerd als een toename van het aantal geparkeerde fietsen in de fietsenstalling.

De pilot is kleinschalig en met een beperkt budget uitgevoerd en fungeert daarmee als een verkennende proef. De opgedane inzichten kunnen worden gebruikt om te onderbouwen of een permanente of grootschalige toepassing van de interventies wenselijk en haalbaar is.

Uitvoering van de pilot

Een 40 meter lang lichtsnoer langs de buitenste muren is opgehangen van de fietsenstalling. Ook zijn er kleine groene lichtstaven in de muur van de stalling geplaatst. Deze ingreep was bedoeld om de zichtbaarheid van de stalling te vergroten en de aandacht van voorbijgangers te trekken. Daarbij is expliciet gekozen voor de kleur groen, die binnen de gemeente Amsterdam wordt geassocieerd met fietsparkeren. Zie afbeelding 14 in de bijlagen voor het resultaat.

Een aanvullende maatregel die buiten de enquête viel maar tijdens de co-creatiesessie naar voren kwam, is het aanbrengen van rode kruizen met tape op plekken waar doorgaans fout wordt geparkeerd (zie afbeelding 15 in de bijlagen).

Tijdens de co-creatie werd unaniem vastgesteld dat met name de boodschap *gratis* en *24/7 open* centraal en duidelijk op locatie gecommuniceerd moest worden. Op basis hiervan is een prototype poster ontwikkeld (zie afbeelding 16 in de bijlagen), die op A1-formaat bij de ingang van de stalling en op nabijgelegen lantaarnpalen is geplaatst. Tijdens de pilot zijn daarnaast de incheckpoortjes tijdelijk afgedekt, zodat bezoekers zonder handeling konden doorlopen en eventuele drempels rondom in- en uitchecken werden weggenomen.

Om ter plaatse duidelijk te communiceren dat parkeren van fietsen op het maaiveld op de gebruikelijke locaties niet is toegestaan, zijn op deze plekken posters aangebracht waar structureel fout wordt geparkeerd. Deze posters (zie afbeelding 17/18/19 in de bijlagen) bevatten een expliciete handhavingswaarschuwing, waaronder het dreigen met het knippen van fietsen. Dit sluit aan bij onderzoek van de TU Delft, waaruit blijkt

dat een verbodsbord in combinatie met een handhavingswaarschuwing het meest effectief is om gewenst fietsparkeergedrag te stimuleren (Daamen et al., 2025). In het ontwerp van de posters is het parkeerverbod bovendien expliciet gekoppeld aan een concreet handelingsperspectief, namelijk het gebruik van de ondergrondse fietsenstalling. Eerder onderzoek toont aan dat het aanbieden van een dergelijk handelingsperspectief de naleving van gewenst parkeergedrag aanzienlijk vergroot (Fujii et al., 2002).

Resultaten experiment

De pilot liet zien dat de toegepaste placemaking-interventies een direct en meetbaar positief effect hadden op het fietsparkeergedrag. Het straatbeeld op de doellocatie was duidelijk rustiger dan op andere doorsnee zaterdagnachten. Hoewel de visuele zuigkracht van de groene verlichting nog geoptimaliseerd kan worden om nóg duidelijker de weg naar de stalling te wijzen, was de gedragsverandering bij het publiek onmiskenbaar. Hoewel het lastig te meten is of de fietsers die rechtstreeks de stalling inreden dit deden door de verhoogde zichtbaarheid, was het gedrag van de 'twijfelaars' veelzeggend: een aanzienlijk deel van de mensen die de stalling eerst voorbij fietsten, maakten na het zien van de interventies een u-turn om alsnog ondergronds te parkeren.

De effectiviteit van de maatregelen werd extra duidelijk op momenten dat ze wegvielen. Toen een poster gedurende de avond wegwaaide, verzamelden zich op die exacte plek vrijwel direct opnieuw fietsen (zie afbeelding 20 in de bijlagen). Dit fungeert als bewijs voor de preventieve werking van de posters.

De grootste winst werd geboekt door het tijdelijk deactiveren van de inchecksystemen. De stalling werd hierdoor een verlengstuk van de openbare ruimte; een laagdrempelige plek zonder barrières. Deze toegankelijk werd door alle gebruikers als welkomend en makkelijk ervaren.

Tegelijkertijd maakte de pilot de sterke ‘magneetwerking’ van foutparkeren zichtbaar. Terwijl een deel van de fietsers werd verleid tot een *u-turn*, koos een ander deel ervoor

door te rijden naar de reeds overvolle fietsvakken op de Zieseniskade. Zolang daar fietsen in het zicht staan, trekken deze nieuwe fietsers aan. De rode kruizen werden aanvankelijk gerespecteerd, maar nadat één fietser deze norm doorbrak, sloeg het gedrag snel om en raakte de plek alsnog vol. Dit gebeerde echter pas rond 01:00, wat veel later is dan gebruikelijk.

Elders in het gebied, waar de interventies intact bleven, bleef het opvallend rustig. Dit onderstreept dat de methodiek effectief is, maar dat het voorkomen van de eerste normdoorbreking cruciaal is om het succes gedurende de gehele nacht vast te houden.

De proef laat tevens zien dat het gedrag van de doelgroep sterk samenhangt met het tijdstip van de avond: hoe later het wordt en hoe hoger het alcoholgebruik, hoe beperkter de mogelijkheden tot gedragsbeïnvloeding. Er zal altijd een groep blijven die parkeert waar zij wil en nauwelijks vatbaar is voor sturing. Tegelijkertijd toont het experiment aan dat een aanzienlijk deel van de normbewuste fietsers wél gevoelig is voor gerichte prikkels en bereid is gebruik te maken van de fietsenstalling. De inzichten uit deze pilot zijn daarmee niet alleen relevant voor uitgaansgebieden, maar ook toepasbaar op vergelijkbare situaties elders in de stad, zoals bij de fietsenstalling aan de Ceintuurbaan, waar metrogebruikers de stalling structureel links laten liggen.

Aanbevelingen

Deze aanbevelingen zijn gericht op het doorbreken van bestaand fietsparkeergedrag van het jonge uitgaanspubliek en het stimuleren van stallinggebruik tijdens uitgaansavonden. Door bezoekers daadwerkelijk kennis te laten maken met de stalling en daar een positieve eerste ervaring te bieden, neemt de kans op herhaald gebruik toe (Kóbor et al., 2020). Dit kan resulteren in een schoon en overzichtelijk plein, waar bezoekers veilig kunnen flaneren, nood- en hulpdiensten ongehinderd toegang hebben en buurtbewoners minder overlast ervaren.

De voorgestelde interventies moeten worden gezien als een samenhangend pakket van kleinschalige ruimtelijke en gedragsbeïnvloedende ingrepen. Deze ‘speldenprikjes’ kunnen gezamenlijk bijdragen aan het verminderen van wildparkeren en het aantrekkelijker maken van de fietsenstalling als vanzelfsprekende parkeerkeuze.

- **Pas de stoeprand en routegeleiding aan**

Verplaats de verlaagde stoeprand zodanig dat de meest vanzelfsprekende rijlijn vanaf de toeleidende fietsroute direct richting de entree van de fietsenstalling leidt. Maak het trottoir/fietssegment voorbij de ingang juist minder uitnodigend om op te rijden, bijvoorbeeld door de stoeprand daar te verhogen of de overgang anders vorm te geven. Zo wordt doorfietsen richting de Leidsekruisstraat minder logisch.

Mocht dit niet haalbaar zijn, kan gekozen worden voor enkel het verduidelijken van de visuele begeleiding richting de fietsenstalling toe. Daarbij kan worden gedacht aan een groene geleidingslijn zoals toegepast in Den Haag (zie afbeelding 21 in de bijlagen), of aan verlichte (laser)lijnen (zie afbeelding 22 in de bijlagen), pijlen en projecties (zie afbeelding 23 in de bijlagen) op het maaiveld die de route naar de stalling expliciet maken.

- **Verbeter de verlichting en zichtbaarheid van de stalling**

Investeer in een permanente maar flexibel inzetbare verlichtingsoplossing die de fietsenstalling in de avond- en nachturen duidelijk zichtbaar en herkenbaar maakt. De groene verlichting uit de pilot kan hierbij als basis dienen, maar vraagt om een krachtigere en samenhangende uitwerking, bijvoorbeeld in de vorm van een verlichte entree of ‘lichtpoort’ die fietsers visueel richting de stalling leidt. Tijdens de co-creatiesessie werd geopperd om, vergelijkbaar met een clubingang, bewust aandacht te trekken. De verlichting kan specifiek worden geactiveerd tijdens uitgaansavonden, zodat zij aansluit bij het gebruiksmoment en de belevingswereld van het uitgaanspubliek.

Daarnaast was er breed draagvlak voor een lichtgevend kunstwerk boven of bij de stalling, passend bij de nachtelijke sfeer van de buurt. Dit kan worden gekoppeld aan de Amsterdamse fietscultuur, bijvoorbeeld in de vorm van een fiets, en ontwikkeld in

samenwerking met de BIZ of als onderdeel van een Leidsebuurt- of Theaterbuurtcampagne.

- **Herinrichting van de 'foutparkeer-hotspots'**

Verwijder of verplaats de overvolle prullenbakken die het "Broken Windows" effect versterken. Vooral als deze vol zitten, en zakken er naast wordt

Verwijder of verplaats overvolle prullenbakken die het *broken windows*-effect versterken, met name wanneer afval naast de bakken wordt geplaatst. Dit helpt bij het wegnemen van de notie dat alles kan en mag in de Leidsebuurt als uitgaansgebeid

Daarnaast kunnen zachte, tijdelijke ingrepen worden ingezet om foutparkeren ruimtelijk te ontmoedigen, zoals het aanbrengen van rode matten op plekken waar doorgaans wild wordt geparkeerd, naar voorbeeld van Groningen (zie afbeelding 24 in de bijlagen). Het uitgangspunt is dat mensen minder geneigd zijn hun fiets te parkeren op een ‘rode loper’. Deze maatregel kan specifiek tijdens uitgaansavonden worden toegepast. Als aanvulling kan worden gewerkt met lichtprojecties die rode kruizen op het wegdek tonen, als visuele voortzetting van de interventie tijdens de pilot.

Om te voorkomen dat het probleem zich verplaatst naar omliggende locaties (waterbedeffect), is het bovendien belangrijk de straatverlichting aan de Zieseniskade te verbeteren, zodat de sociale controle in de avond- en nachturen wordt versterkt.

- **Optimaliseer de toegankelijkheid van de fietsenstalling**

De toegankelijkheid van de fietsenstalling vormt een belangrijke drempel voor gebruik, met name tijdens uitgaansavonden. Op korte termijn kan deze worden verbeterd door antisliplagen op de traptreden aan te brengen en te zorgen voor een doorlopende, stevige leuning, wat de veiligheid en het gebruiksgemak vergroot, vooral bij nat weer en voor zware fietsen.

Op de langere termijn kan, indien budgettair haalbaar, worden overwogen de entree fundamenteel te verbeteren met een VeloComfort-transportband in combinatie met een borstelgeul, zoals in stallingen Groningen, Nijmegen en Utrecht (zie afbeelding 25 in

de bijlagen). Dit systeem is echter kostbaar en gevoelig voor neerslag, waardoor adequate overkapping noodzakelijk is. Een gefaseerde aanpak, waarbij in eerste instantie alleen de borstelgeul wordt toegepast, vormt daarom een realistisch en haalbaar alternatief.

Daarnaast wordt aanbevolen af te zien van een incheck- of poortsysteem, naar voorbeeld van fietsenstallingen in Groningen. Dit verlaagt zowel fysieke als mentale drempels, voorkomt verwarring over kosten en vergroot het gebruiksgemak. De pilot liet zien dat gebruikers deze open opzet als zeer prettig ervaren: de stalling wordt hierdoor gezien als een verlengstuk van de openbare ruimte. Bovendien voorkomt dit rijvorming bij drukte en teleurstelling door het ontbreken van een OV-chipkaart of betaalpas.

Bij invoering van deze maatregel is actieve en eenduidige communicatie essentieel, zowel op locatie als via (sociale) media. Daarbij dient expliciet te worden verwezen naar het aanwijsgebied en de voordelen van een droge, beheerde stalling. Voor maximale effectiviteit is het belangrijk deze aanpak consequent toe te passen bij meerdere fietsenstallingen en de verandering duidelijk te promoten. Het volgende onderdeel gaat hier verder op in.

Communiceer ten slotte de kernboodschap zo eenvoudig en opvallend mogelijk op en rond de entree van de fietsenstalling. Maak hierbij gebruik van grote, herkenbare iconen en korte teksten op het maaiveld en boven de ingang (zie afbeelding 26 in de bijlagen). Tijdens uitgaansavonden kan deze communicatie worden versterkt met tijdelijke licht- of projectie-elementen in de directe omgeving van de entree. De boodschap dient expliciet en niet-ambtelijk te zijn, uitgevoerd in het groen dat binnen de gemeente Amsterdam wordt geassocieerd met fietsparkeren.

- **Promotie fietsenstallingen van Amsterdam**

Daarnaast wordt aanbevolen structureel in te zetten op opvoeding en bekendheid onder nieuwe studenten, naar voorbeeld van Groningen en Nijmegen. Tijdens introductieweken van het hoger onderwijs in Amsterdam kan gerichte communicatie

plaatsvinden, bijvoorbeeld via een goodiebag met een plattegrond van fietsenstallingen en aanwijsgebieden (zie afbeelding 27 in de bijlagen).

Dit kan worden aangevuld met laagdrempelige give-aways, zoals een fietssleutelhanger (eventueel met flessenopener), zadelhoesjes, fietsverlichting of lokale tegoedbonnen. Ter inspiratie kan worden gekeken naar Hengelo, waar gebruikers stempels kunnen sparen door hun fiets te stallen (zie afbeelding 28 in de bijlagen). Een volle stempelkaart levert daar een cadeaubon ter waarde van €15 op, te besteden bij meer dan 140 lokale ondernemers (Menduapessy, 2025). Een vergelijkbare aanpak zou in samenwerking met de BIZ van de Leidsebuurt kunnen worden verkend, wat ook voor lokale ondernemers aantrekkelijk kan zijn.

Als extra stimulans kan het gebruik van de stalling worden gekoppeld aan een beloning, zoals het verloten van een fiets als hoofdprijs (zie afbeelding 29 in de bijlagen ter inspiratie). Hoewel onderzoek laat zien dat straffen effectiever zijn dan beloningen bij het afdwingen van gewenst fietsparkeergedrag (Si et al., 2024), kan een dergelijke actie bijdragen aan zichtbaarheid en media-aandacht voor de ondergrondse fietsenstalling.

De promotie van deze maatregelen kan plaatsvinden via gebruikelijke gemeentelijke kanale, maar ook via de Instagram- en TikTok-accounts van hogescholen, waardoor nieuwe studenten vanaf het begin vertrouwd raken met de fietsparkeerregels in Amsterdam en gewenst gedrag wordt genormaliseerd.

- **Confronterende en duidelijke parkeercommunicatie**

Plaats duidelijke verbodsborden met handhavingswaarschuwing op ooghoogte en goed verlicht op locaties waar structureel fout wordt geparkeerd. Met name borden die het parkeerverbod expliciet koppelen aan het risico op verwijdering van de fiets zijn effectief. De tijdens de pilot ontwikkelde posters (zie afbeelding 17 t/m 19 in de bijlagen) kunnen hierbij dienen als inspirerend voorbeeld voor innovatieve parkeerverboden en communicatie richting de stalling. In hoeverre deze uitingen juridisch toepasbaar zijn, dient nog nader te worden onderzocht.

Het wordt aanbevolen deze borden zo groot mogelijk uit te voeren en te positioneren op ooghoogte op locaties waar foutparkeren zich clustert. Plaatsing op het maaiveld als grondprint wordt afgeraden: dergelijke uitingen zijn van afstand slecht zichtbaar, vervagen snel en vereisen frequent onderhoud.

Daarnaast kan worden overwogen een banner te plaatsen bij de entree van de Leidsekruisstraat met een korte, directe boodschap over het parkeerverbod en een duidelijke verwijzing naar de fietsenstalling. Deze locatie vormt voor veel fietsers de toegang tot het uitgaansgebied en is daarmee een uitgelezen plek voor gedragsbeïnvloedende communicatie. De banner kan, indien technisch haalbaar, worden geïntegreerd met of geplaatst ter vervanging van de bestaande verlichting tussen de panden.

Ter versterking van de boodschap kan de communicatie worden doorgetrokken naar uitgaansgelegenheden zelf, bijvoorbeeld via posters bij de ingang of in toiletruimtes.

- **Versterk de communicatie over het aanwijsgebied**

Verwijder de huidige, verouderde verwijsborden naar het aanwijsgebied en de fietsenstallingen en vervang deze door actuele borden waarop zowel de fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen als de Melkwegstalling duidelijk zijn aangegeven, naar voorbeeld van Groningen.

Omdat fietsers bebording vaak niet actief lezen, wordt aanbevolen deze communicatie te ondersteunen met een fysieke markering in het straatbeeld. Denk hierbij aan een duidelijke grens van witte bakstenen in het wegdek of een opvallende groene lijn. Deze maakt het binnenrijden van het aanwijsgebied direct zichtbaar en voelbaar.

Daarnaast is het van belang het aanwijsgebied beter vindbaar en begrijpelijk te maken via digitale kanalen. De huidige online informatievoorziening is versnipperd en moeilijk toegankelijk. In de praktijk is het aanwijsgebied alleen te vinden via een omweg op de pagina *'Waarom uw fiets verwijderd is'*, waar gebruikers een kleine, blauw gearceerde link naar een kaart moeten herkennen. Deze kaart toont wel de aanwijsgebieden, maar bevat geen duidelijke informatie over de geldende regels en consequenties (zie

afbeelding 30 in de bijlagen). Zo wordt op de kaart niet vermeld dat fietsen die buiten vakken, rekken of stallingen worden geparkeerd al na een uur kunnen worden verwijderd, terwijl juist deze fietsen het vaakst worden weggeknipt en niet de zogeheten zwerffietsen.

Daarom wordt aanbevolen deze kaart te herontwerpen en rechtstreeks toegankelijk te maken, zonder digitale omweg. De kaart moet in één oogopslag helder communiceren waar het aanwijsgebied geldt, waar fietsvoorzieningen zijn en welke parkeerregels van toepassing zijn en wat de consequenties zijn bij overtreding. Deze verbeterde kaart kan vervolgens actief worden verspreid binnen bewustwordingscampagnes, zowel online als offline, zodat fietsers vooraf én ter plaatse beter geïnformeerd zijn.

Ten slotte wordt aansluiting bij de gratis app ***FietsPlek*** sterk aanbevolen. Deze app wordt al gebruikt in onder meer Apeldoorn, Nijmegen, Maastricht en Utrecht en biedt fietsers per stad een overzicht van de locaties van fietsenstallingen, inclusief openingstijden en het aantal beschikbare plaatsen (zie afbeelding 31 in de bijlagen). Door deze informatie laagdrempelig en realtime beschikbaar te maken, kan onzekerheid bij fietsers worden verminderd en het gebruik van officiële stallingen worden gestimuleerd.

- **Handhaaf zichtbaar**

Zorg in de startfase van het integreren van deze nieuwe aanpak voor zichtbare en consequente handhaving tijdens uitgaansavonden. Denk aan gerichte ‘shock-acties’ waarbij foutgeparkeerde fietsen daadwerkelijk worden verwijderd in het zicht van het uitgaanspubliek. Het zichtbaar uitvoeren en delen van deze acties via sociale media versterkt het risicobesef; het idee dat ze “niet lullen maar poetsen” (bezoekers, persoonlijke communicatie, 2025) kan zich snel verspreiden binnen vriendengroepen.

Tegelijkertijd is incidentele handhaving onvoldoende. Structurele handhaving is noodzakelijk om gewenst parkeergedrag aan te leren, met name bij nieuwe generaties uitgaansbezoekers. Handhaving blijft daarmee de belangrijkste stok achter de deur. Daarom wordt aanbevolen de maximale parkeerduur op het maaiveld te verkorten van

een uur naar 15 minuten, naar voorbeeld van Nijmegen en Groningen, zodat na het labelen snel kan worden ingegrepen.

Om dit uitvoerbaar te maken, kan worden gewerkt met een tijdelijke tussenlocatie net buiten het centrum, zoals in Groningen. Dit maakt snelle afvoer en herhaald inzetten van handhavingsvoertuigen mogelijk. Fietsers krijgen hier een korte, kosteloze ophaaltermijn; wordt de fiets niet tijdig opgehaald, dan volgt alsnog overbrenging naar het fietsdepot tegen betaling. Nauwe samenwerking tussen fietscoaches en knippers is hierbij essentieel om snel op meldingen te kunnen reageren.

Daarnaast eindigt de inzet van fietscoaches en fietsknippers momenteel rond 23:00 uur, terwijl de parkeerdruk juist daarna toeneemt. Het wordt daarom aanbevolen de inzet op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond te verlengen tot 01:00 of 02:00 uur. Door in deze piekperiode zichtbaar aanwezig te zijn bij de fietsenstalling en bezoekers actief door te verwijzen, kan foutparkeren effectiever worden voorkomen.

Literatuurlijst

Bartlett, R., Koncul, A., Lid, I. M., George, E. O., & Haugen, I. (2023). Using Walking / Go Along Interviews With People in Vulnerable Situations: A Synthesized Review of the Research Literature. *International Journal Of Qualitative Methods*, *22*. https://doi.org/10.1177/16094069231164606

Daamen, W., Gavriilidou, A., & Holster, R. (2025). Effectiveness of traffic signs to prevent fly parking. *Journal Of Cycling And Micromobility Research*, 100060. https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2025.100060

De Boer, S. (2012). *De waarde van de fiets in Amsterdam* [Masterscriptie]. Erasmus Universiteit Rotterdam.

DUSP. (2013). *Places in the Making: How placemaking builds places and communities.* MIT.

Fujii, S., Kobata, A., & Kitamura, R. (2002). Persuasive Communication for Illegal Bicycle Parking. *INFRASTRUCTURE PLANNING REVIEW*, *19*, 439–445. https://doi.org/10.2208/journalip.19.439

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). How to study public life. In *Island Press/Center for Resource Economics eBooks*. https://doi.org/10.5822/978-1-61091-525-0

Gemeente Amsterdam. (2009). *Fietsenstalling Leidseplein: Nota van Uitgangspunten*. Afdeling Strategie & Beleid.

Gemeente Amsterdam. (2020). *Gemeenteblad 2020, 65635*. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2020-65635.html

Gemeente Amsterdam. (2022). *Enquête fietsparkeren*. Onderzoek en Statistiek.

Gemeente Amsterdam. (z.d.). *PlusNet en Hoofdnet Fiets*. https://maps.amsterdam.nl/fietsnetten/

Heijnen, M., & Bosveld, W. (2022). *Enquête fietsparkeren*. Gemeente Amsterdam.

Holster, R. S. (2023). *Exploring effective communication strategies to encourage the use of bicycle parkings* [Masterscriptie]. TU Delft.

Huang, C., Wang, L., Yu, H., Li, H., Zhang, J., Song, W., Lo, S., & Rafaqat, W. (2021). Investigating the influence of a cyclist on crowd behaviors on a shared road. *Journal Of Statistical Mechanics Theory And Experiment*, *2021*(8), 083402. https://doi.org/10.1088/1742-5468/ac0edd

Itakura, N. (2018). Effects of the Presence of Violators on the Intention to Commit Illegal Bicycle Parking -From the Perspective of Behavioral Criteria. *Mental Health & Human Resilience International Journal*, *2*(2). https://doi.org/10.23880/mhrij-16000125

Jorink, S. (2022). *Fietsenstalling van de Toekomst - De route naar de ideale inpandige fietsenstalling*. Gemeente Eindhoven & Rotterdam. https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsenstalling-van-de-Toekomst-De-

route-naar-de-i?URLReferrer=searchtext%3dfietsenstalling%26sort%3d0%26page%3d4%26aliaspath%3d%252fKennisbank

Kóbor, A., Kardos, Z., Takács, Á., Éltető, N., Janacsek, K., Tóth-Fáber, E., Csépe, V., & Nemeth, D. (2020). Adaptation to recent outcomes attenuates the lasting effect of initial experience on risky decisions. *bioRxiv (Cold Spring Harbor Laboratory)*. https://doi.org/10.1101/2020.09.25.313551

Kohlrautz, D., & Kuhnimhof, T. (2024). Cyclists' heterogeneous parking preferences and their implications for bicycle parking facilities. *Transportation Research Part A Policy And Practice*, *191*, 104298. https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104298

Lenting, H. (2014). *Stagerapport fietsparkeren en gedragsbeïnvloeding* (Stage-rapport). CROW-Fietsberaad. https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Stagerapport_Fietsparkeren%20en%20Gedragsbeinvloeding.pdf?ext=.pdf

Menduapessy, R. (2025, July 14). Wow! Je kan vanaf nu geld verdienen door je fiets te parkeren in Hengelo. *indebuurt.nl*. https://indebuurt.nl/hengelo/genieten-van/wow-je-kan-vanaf-nu-geld-verdienen-door-je-fiets-te-parkeren-in-hengelo~310731/?slug_rd=1

Nowak, A., Vallacher, R. R., & Miller, M. E. (2003). Social Influence and Group Dynamics. *Handbook Of Psychology*, 383–417. https://doi.org/10.1002/0471264385.wei0516

Reijndorp, A., & Reijnders, M. (2010). de ALLEDAAGSE en de GEPLANDE STAD: Over identiteit, plek en thuis. Valiz.

SOAB Breda. (2009). *Behoefteonderzoek fietsparkeren Leidseplein Amsterdam* (SOAB Breda).

Stout, F., & LeGates, R. T. (2020). What is Placemaking? In *The City Reader* (7th ed., pp. 543–547). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429261732-64

Ton, D., Cats, O., Duives, D., & Hoogendoorn, S. (2017). How Do People Cycle in Amsterdam, Netherlands?: Estimating Cyclists' Route Choice Determinants with GPS Data from an Urban Area. *Transportation Research Record Journal Of The Transportation Research Board*, *2662*(1), 75–82. https://doi.org/10.3141/2662-09

Uchida, T., Hosomi, A., & Kurokawa, T. (2002). Analysis on Choice Behaviors of Bicycle-Parking Places Considering Consciousnesses of Illegality. *INFRASTRUCTURE PLANNING REVIEW*, *19*, 409–414. https://doi.org/10.2208/journalip.19.409

Wang, Y., Jia, S., Zhou, H., Charlton, S., & Hazen, B. (2020). Factors affecting orderly parking of dockless shared bicycles: an exploratory study. *International Journal Of Logistics Research And Applications*, *24*(2), 103–125. https://doi.org/10.1080/13675567.2020.1727424

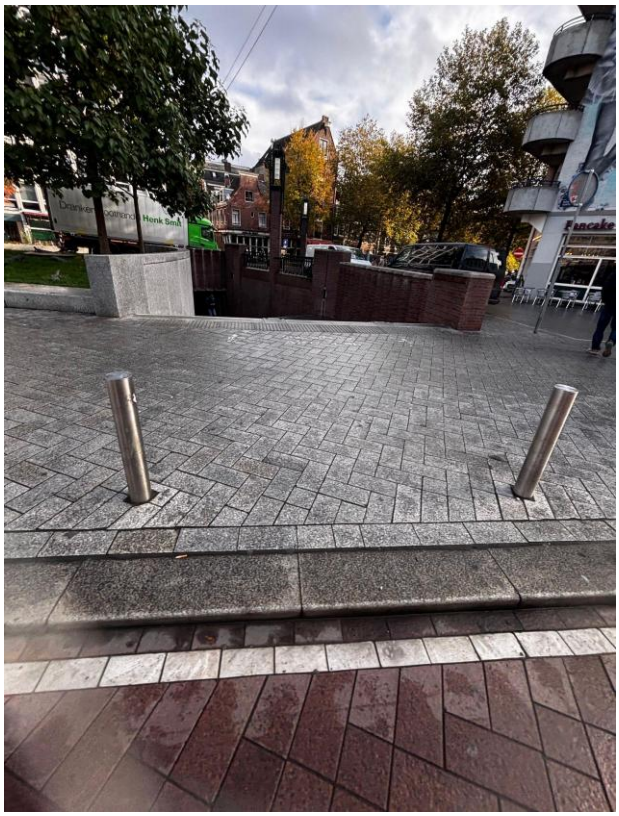
Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (2017). The police and neighborhood safety Broken Windows. In *Routledge eBooks* (pp. 169–178). https://doi.org/10.4324/9781315087863-11

Bijlagen

Afbeelding 1.) Foto Kleine Gartmanplantsoen za 13 december 2025, 00:55



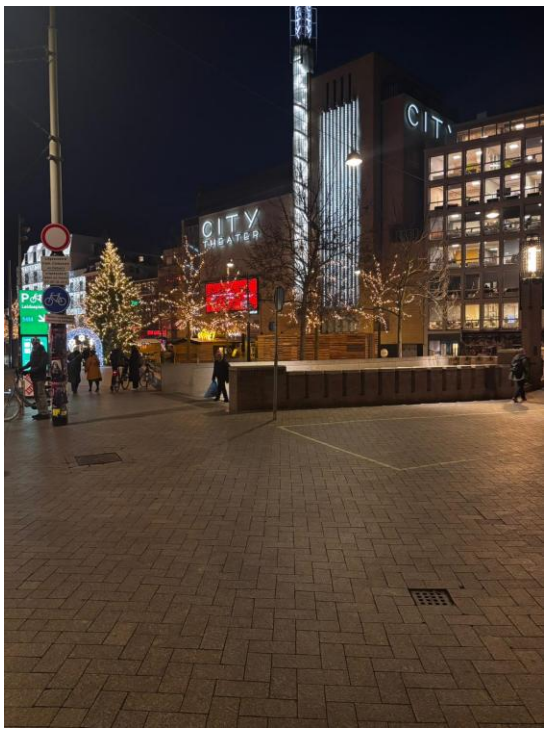
Afbeelding 2) Foto voor de ingang/uitgang van de fietsenstalling 20 oktober 2025, 13:32



Afbeelding 3) Foto op fietspad Weteringschans met in de verte de fietsenstalling, verlaagde stoeprand rechtsonder, weer omhoog bij de fietsenstalling, 17 oktober 2025, 11:37



Afbeelding 4.) Foto stalling Kleine Gartmanplantsoen 16 december 2025, 17:23



Afbeelding 5.) Donkere Zieseniskade, fietsen op invalideparkeerplaats 8 november 2025, 00:35



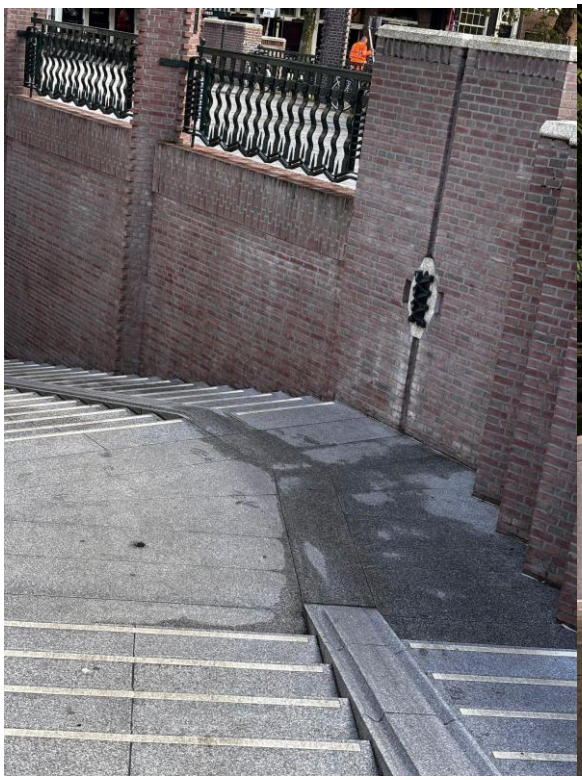
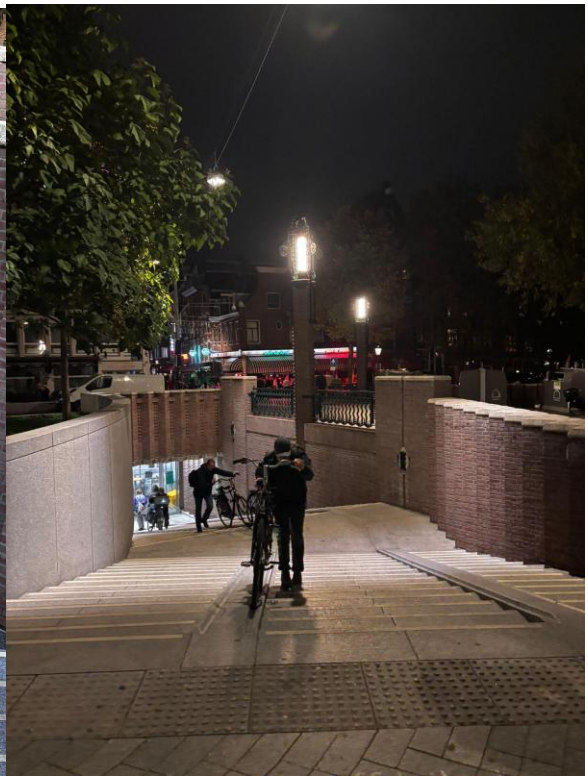
Afbeelding 6.) Foto fietspad Weteringschans 11 december 2025



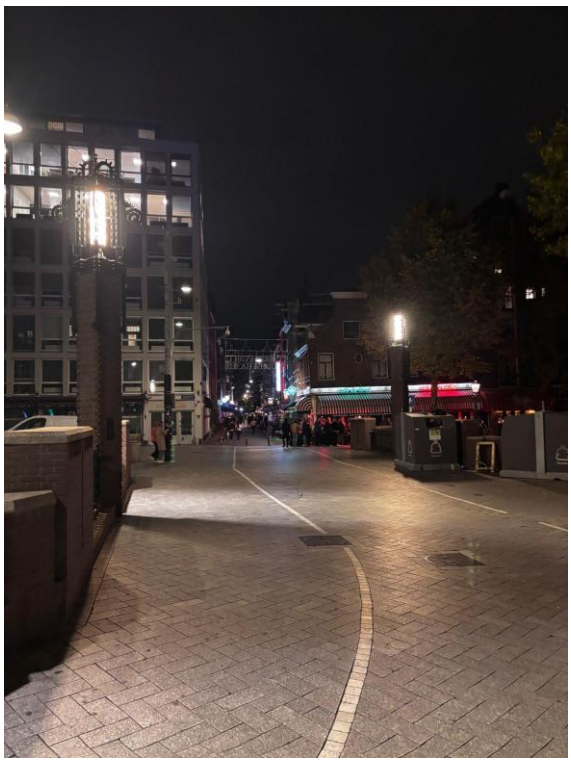
Afbeelding 8.) Foto fietspad Weteringschans 12 september 2025



Afbeelding 9 & 10.) Foto’s entreetrap fietsenstalling KGP. Glad en steil. 22 & 9 oktober 2025

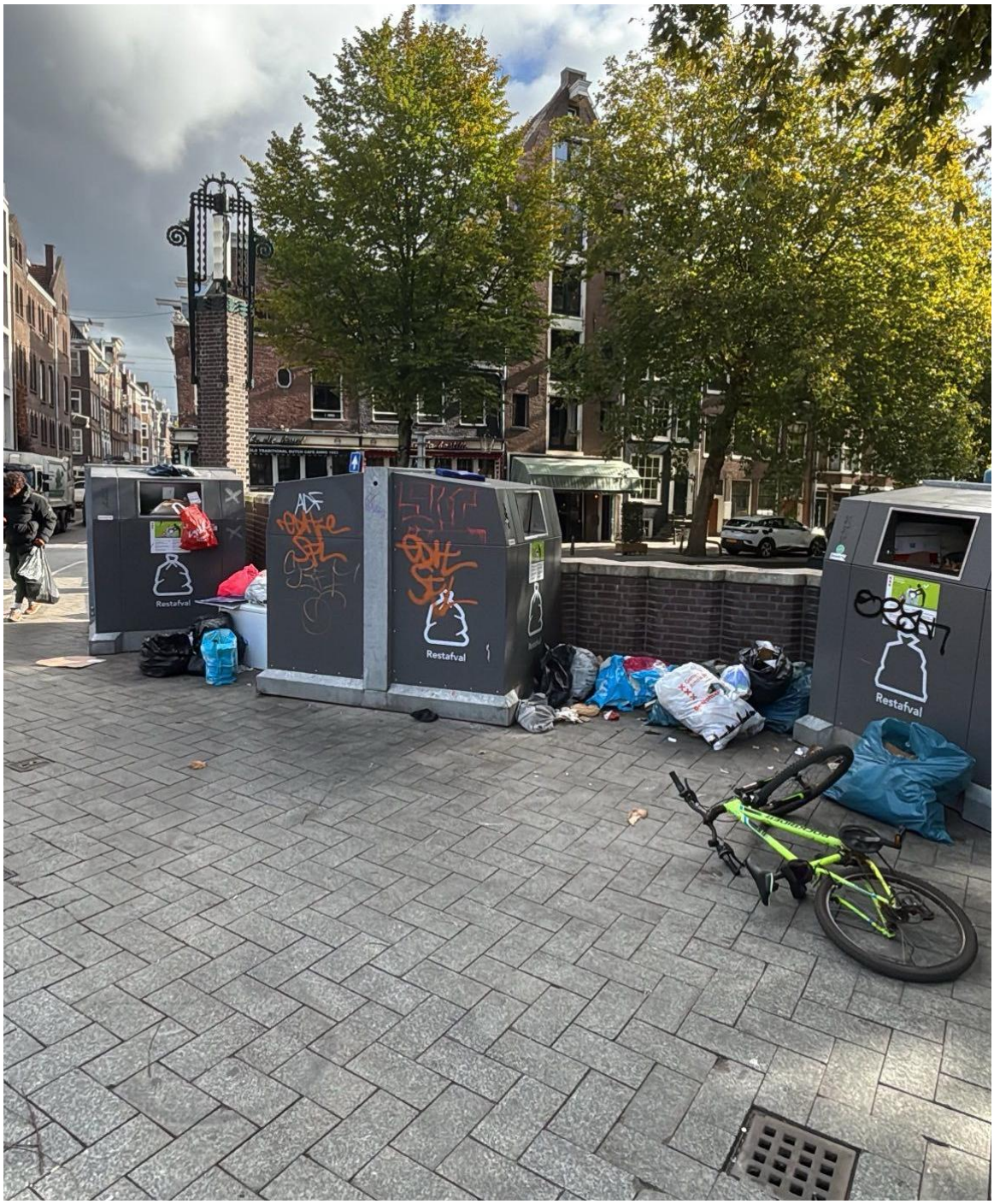
Afbeelding 11.) Korte-Gartmanplantsoen, naast de fietsenstalling (links), donderdag 9 oktober 2025, 22:00



Afbeelding 12.) Korte-Gartmanplantsoen, naast de fietsenstalling (links), zaterdag 13 december 2025, 19:10



Afbeelding 13.) Korte-Gartmanplantsoen maandag 22 september 2025, 10:48



Afbeelding 14.) Verlichte vrijdag september 2025, 10:48



Afbeelding 15 Rode kruizen en posters



Afbeelding 16 Poster voordelen van de fietsenstalling



Afbeelding 17.) Poster verwijzing fietsenstalling / handhavingswaarschuwing



Afbeelding 18.) Poster wegsleepregeling van kracht!



Afbeelding 19.) Poster parkeerverbod en verwijzing naar fietsenstalling



Afbeelding 20.) Fietsparkeercluster op plek weggewaaide poster, 25 januari 2026, 01:15



Afbeelding 21.) Verwijzingen naar fietsenstalling in Den Haag



Afbeelding 22.) Groene fietspad belijningen in Zwolle



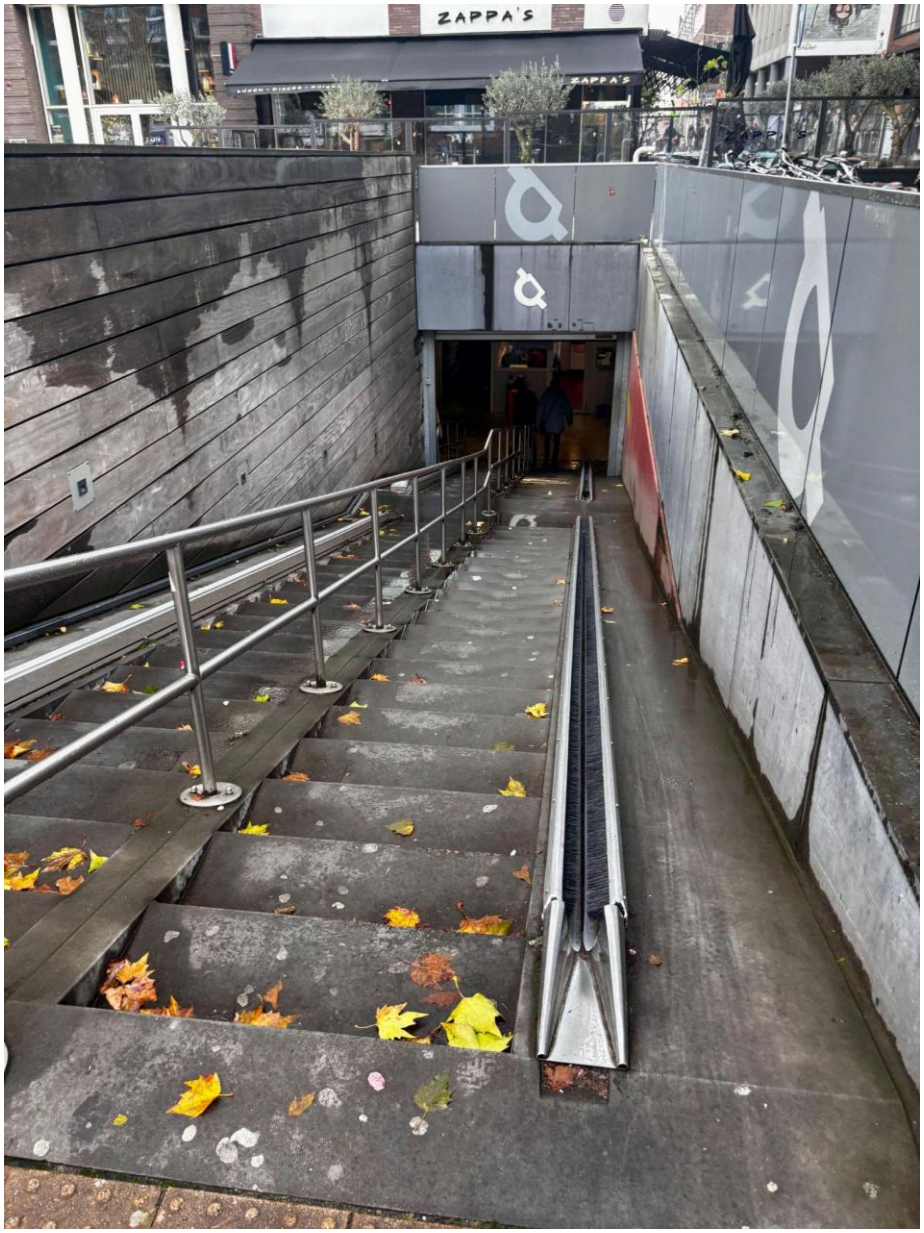
Afbeelding 23.) Pop-up parkeerplaats projectie in Nijmegen



Afbeelding 24.) Rode lopers/matten in Groningen tegen fietsparkeren



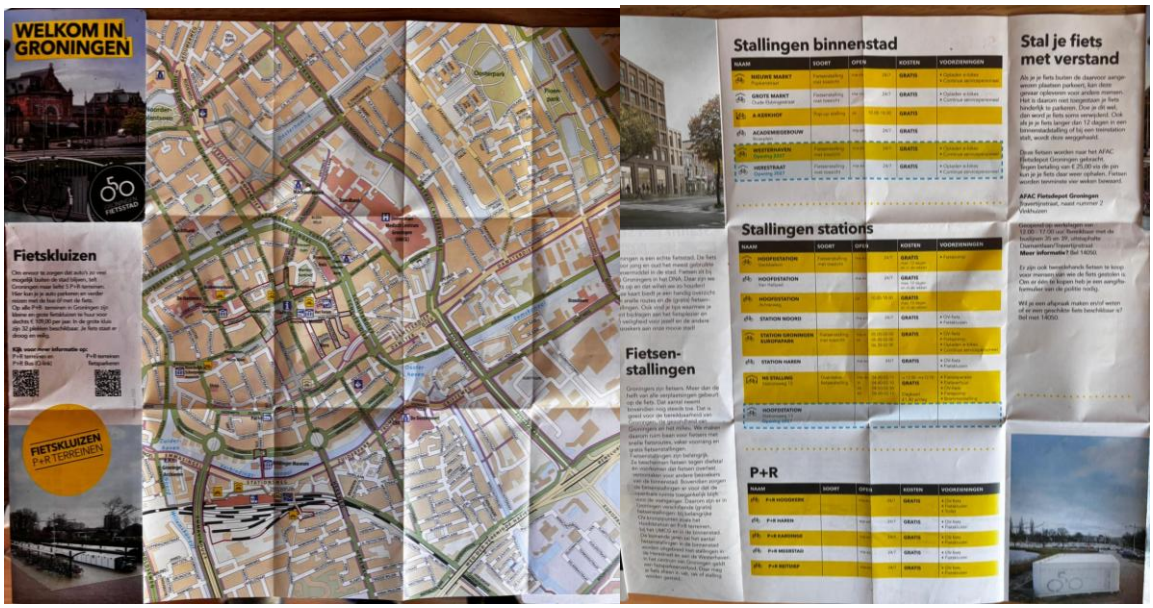
Afbeelding 25.) Entree fietsenstalling Plein 44, Nijmegen. Borstelband rechts, VeloComfort-systeem (links).



Afbeelding 26.) Entree OV-fietsenstalling Centraal Station Nijmegen, 28 oktober 2025



Afbeelding 27.) Kaart - Welkom in Groningen



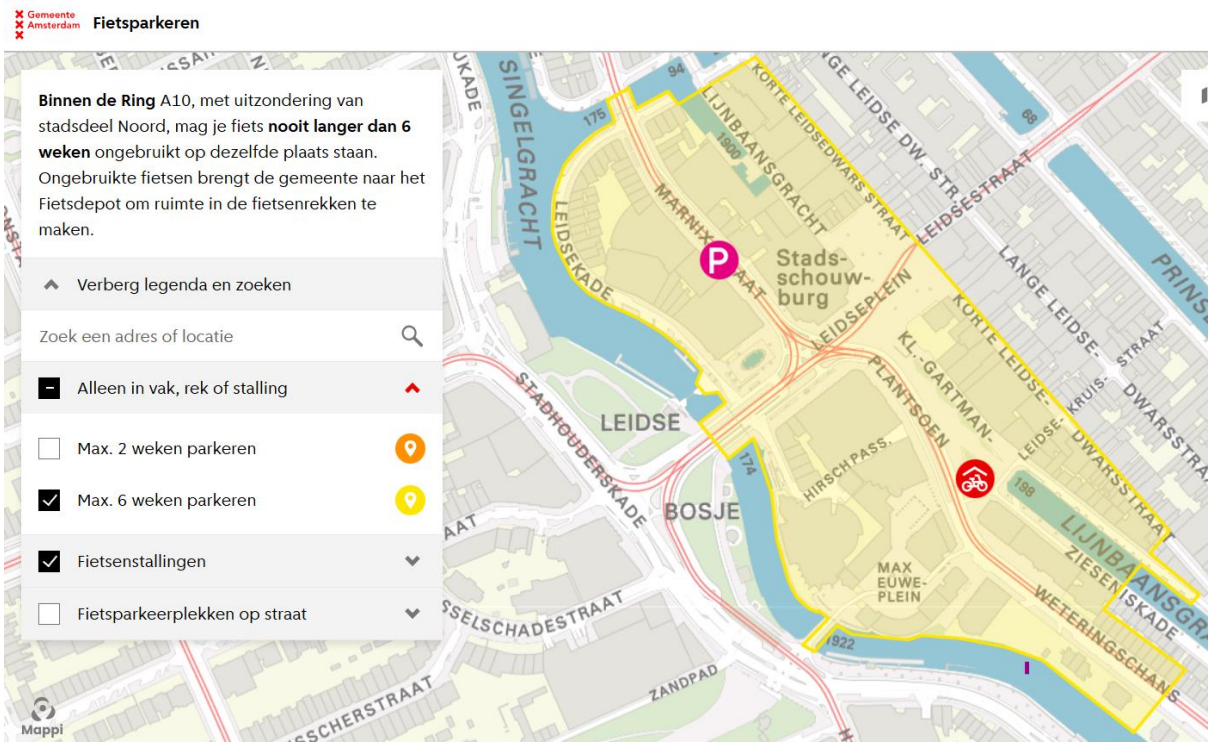
Afbeelding 28.) Promotieactie fietsenstallingen in Hengelo



Afbeelding 29.) Promotieacties fietsenstallingen in Groningen



Afbeelding 30.) Screenshot van de kaart 'Fietsparkeren'



Afbeelding 31.) Screenshots van de app ‘Fietsplek’

