

Onderwerp: Plan van Aanpak fietsparkeren

Gelegenheid: Raadscommissie Verkeer en Infrastructuur Zuid – 12 februari 2013

Graag geeft de Fietsersbond zijn zienswijze op de fietsparkeernota van stadsdeel Zuid. Het is goed en nodig dat stadsdeel Zuid in een nota aandacht besteedt aan fietsparkeren. Het parkeren van een fiets en daarmee het bereiken van een voorziening is op veel plekken in het stadsdeel niet gemakkelijk. Het valt ons op dat de nota meer aandacht heeft voor de fiets als 'probleem' voor de openbare ruimte dan voor de fiets als 'oplossing' voor het leefbaar houden van de stad.

Niet het tegengaan van instroom en het afvoeren van fietsen zou de hoofdmoot van de nota moeten zijn, maar het faciliteren van de toenemende vraag aan fietsparkeervoorzieningen. De aanpak van de weesfiets als langdurige bezetter van schaarse fietsparkeerplekken is daarbij uiteraard een onderdeel.

We concentreren ons op onderstaande thema's.

Meer fiets, meer ruimte

Belangrijkste middel om het fietsen te stimuleren en de situatie op straat te verbeteren is het maken van meer fietsparkeervoorzieningen, vooral daar waar de behoefte het grootst is. Wij stellen voor:

- om analoog aan het fietsparkeerbeleid in stadsdeel West fietsparkeernormen vast te stellen om de behoefte per wijk te bepalen.
- daarnaast in bestemmingsplannen fietsparkeernormen op te nemen
- alle aantrekkers van bezoekers (bedrijven, voorzieningen) medeverantwoordelijk te maken voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen
- bij beperkte ruimte een duidelijke keuze voor de fiets te maken: liever 10 fietsparkeerplekken dan 1 autoparkeerplek.
- te experimenteren met flexibel parkeren: bijvoorbeeld een plek voor laden/lossen buiten de venstertijd als fietsvak inzetten. Of overdag fietsvak, 's avonds autoparkeren voor bewoners.

Fietsvakken alleen voor ultrakort-parkeren

Fietsvakken zijn alleen bedoeld voor het ultrakort-parkeren, bij b.v. een supermarkt of een zeer drukke winkelstraat (bijv. Ferd. Bol). Ze zijn ongeschikt voor middellang of lang parkeren, want ze werken door omvallen en omwaaien chaos in de hand. Bovendien zijn ze voor langer dan een half uur ongeschikt, omdat zonder aanbindmogelijk het diefstalrisico te groot is.

Hierbij twee opmerkingen:

1. Na het weghalen van rekken in de V.d. Helststraat is de chaos alleen maar vergroot.
2. Het fietspad aan de westzijde van het Sarphatipark opheffen voor fietsparkeervakken kan niet aan de orde zijn, omdat het drukke fietsverkeer (hoofdnet fiets, fietspad wordt nu zelfs in twee richtingen gebruikt) niet past in het nu al te smalle profiel van de straat. Wel een optie zou zijn aan de uiteinden van de noordzijde van het Sarphatipark autoparkeerplekken op te heffen en daar fietsenrekken te plaatsen.

Weesfietsen

We denken graag mee hoe te voorkomen dat weesfietsen teveel fietsparkeerplekken bezetten.

Parkeerduurbepalingen (en bijbehorende handhaving) kunnen een goed middel zijn, maar dienen wel stedelijk uniform te zijn en mogen bewoners niet te veel duperen.

Een parkeerduurbepaling moet, vinden wij, ook buiten voorzieningen gelden (stedelijk aanpakken)!

Het jaarlijks 'schoonmaken' van rekken is een andere manier om weesfietsen te verwijderen.¹ Dit kan in een vaste en goed gecommuniceerde jaarplanning, gecombineerd met een duidelijke aankondiging op het rek.

Parkeerverbod buiten voorzieningen

Zolang er aantoonbaar te weinig fietsparkeerplekken zijn, is een parkeerverbod buiten voorzieningen niet aan de orde. Een apart parkeerverbod is niet nodig om fietsen te kunnen verwijderen die bijv. voor nooduitgangen staan, op blindengeleidelijnen of de doorgang en dergelijke. Het kan niet de bedoeling zijn met parkeerverboden niet-hinderlijke informele fietsparkeerplekken te laten verdwijnen, zoals aan hekken of leuningen. Aan dit soort plekken is een legitieme behoefte .

Rode Loper

Het fietsparkeerknelpunt dat is te voorzien bij metrostation Cuyp en Ceintuur wordt nu noch door het stadsdeel noch door de Centrale stad goed opgelost. Het stadsdeel zou meer druk op de centrale stad moeten uitoefenen om tot een deugdelijk gezamenlijke oplossing te komen. Dit probleem niet oplossen leidt tot chaos.

Wanneer een inpannige oplossing niet haalbaar is (daar zou een MKBA² uitsluitel over moeten geven), is het een optie om in alle zijstraten van de F. Bolstraat parkeerplekken op te heffen voor fietsenrekken. Flexibel parkeren (combineren laad/losplek en/of parkeerplek met fietsvak) is hier ook een mogelijkheid. In de rustige tijden laden en lossen, tijdens de winkelopeningstijden fietsparkeervak en (evt.) 's nachts een autoplek.

Bewoners/ buurtstallingen

Goed dat er een subsidieregeling is. Daarnaast zou samen met bijv. corporaties en andere verhuurders actief naar extra ruimten gezocht moeten worden om het aantal buurtstallingen te kunnen vergroten. De behoefte zal verder groeien, o.a. door de toename van het aantal duurdere fietsen, waaronder e-bikes.

Aanvraag fietsenrekken

Net als in stadsdeel West kan de aanvraagprocedure voor een fietsenrek vereenvoudigd worden. Beperkt budget mag geen reden zijn om aanvragen af te wijzen. Ruimte op de stoep is er vaak niet. Daarom zou er ook een procedure moeten zijn om autoparkeerplekken om te kunnen zetten in fietsparkeerplekken. Op de plek van één auto kunnen immers vele fietsen geparkeerd worden.

Station Zuid en RAI

Bij deze stations is het aantal fietsparkeerplaatsen zeer krap. Dat tekort wordt nog verhevigd door een fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen. Bij de werkzaamheden rond het dok zullen bij beide stations voldoende stallingsplekken moeten blijven; verminderen is geen optie.

Gerrit Faber
Fietsersbond Amsterdam
W.G.-plein 84, 1054 RC Amsterdam
T: 020 6128445
E: g.faber@fietsersbond.nl

¹ Bijvoorbeeld, een op een rek geplaatst bord geeft aan dat over 4 weken alle nog aanwezige fietsen zullen worden verwijderd. (Een gebruikelijke actie bij wegopbrekingen e.d.)

² Een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) geeft het rendement van een investering voor de gehele maatschappij weer.