

Fietsparkeernota West 2012-2014

Eind december 2011 kwam stadsdeel West met de Fietsparkeernota 2012-2014. Het is een uitvoerig stuk geworden met aandacht voor alle aspecten die voor fietsparkeren van belang zijn: fietsparkeren bij woningen, bij publiektrekkende bestemmingen en in winkelstraten, fietsenrekken, fietsvakken en fietsstallingen, weesfietsen, verlaten fietsen en parkeerdurbeperking.

Net als in andere stadsdelen binnen de ring A10 zijn in West de fietsenrekken vaak overvol. Het stadsdeel

hanteert in de nota de norm dat er per woning één rekplek zou moeten zijn (en een halve rekplek als de woning een berging heeft). Maar dat wordt meestal lang niet gehaald. De gestalde fietsen en de rekken in heel West zijn geteld. Daarbij is gebleken dat in praktisch alle buurten er een stuk minder rekken en tegelijkertijd meer fietsen zijn dan de norm veronderstelt. Volgens de norm zouden er voor de 72.000 woningen ongeveer 70.000 moeten rekken zijn. Maar er zijn er maar een kleine 50.000. En op straat staan (geteld op een doordeweekse novemberavond tussen 20 en 23.30 uur) ongeveer 78.000 fietsen in het stadsdeel. Noodzakelijkerwijs vaak buiten een rek dus.

Meer rekken

Voor het stadsdeel staat vast dat er rekken bijgeplaatst moeten worden, zo'n 20.000 om aan de norm te voldoen. Maar dat gaat niet lukken omdat de ruimte om die rekken te plaatsen er nu niet is. Het streven is om er de komende twee jaar 10.000 rekken bij te plaatsen. Om te beginnen overal waar de tekorten het grootst zijn. Er zou natuurlijk ruimte gevonden kunnen worden door in drukke buurten autoparkeerplekken om te vormen tot fietsplekken – '10 fietsplekken op 1 autoparkeerplek' –, maar voor zo'n voorstel lijkt geen politieke meerderheid te vinden. Nu is het aardige is dat tegelijk met de fietsparkeernota een nota over autoparkeren is verschenen. Daarin wordt wel overwogen om bepaalde autoparkeerplekken te verplaatsen naar de ring A10, en de vrijkomende ruimte voor fietsparkeren te bestemmen. Ook wordt voorgesteld het hebben van een grote auto te ontmoedigen (door een hoger tarief voor de parkeervergunning) om zo ruimte te winnen die ook voor fietsparkeren zou kunnen worden ingezet. En men wil een proef doen met flexibele parkeerplekken. Overdag staan er fietsen, 's nachts auto's. Dit is vooral voor winkelstraten een optie.

Minder ongebruikte fietsen

Een andere manier om meer fietsplekken te creëren is door het fietsbestand op te schonen. Dat kan door wrakken en duidelijk verlaten fietsen systematisch te verwijderen. Naar schatting zijn er nu zo'n 4.000 wrakken en 6.700 verlaten fietsen in West. Als die systematisch verwijderd worden kan dat een merkbare bijdrage aan het verbeteren van het fietsparkeren betekenen. Daarnaast wil het stadsdeel het opschonen uitbreiden tot fietsen die nog geen wrak zijn maar lange tijd niet gebruikt worden. Er staat een proef op stapel met een fietsparkeerdurbeperking in een aantal buurten waar de nood het hoogst is. Daar geldt dan dat elke fiets die langer dan zes weken ongebruikt in een rek staat, verwijderd kan worden. Of en hoeveel vrije fietsplekken dit zal opleveren moet de praktijk uitwijzen. In een stad waar men het fietsen wil bevorderen, lijkt het verlagen van de vraag naar parkeerplekken op straat een tegenstrijdigheid. Maar het verwijderen van wrakken en ongebruikte fietsen uit rekken is al één slimme manier om de vraag kleiner te maken zonder het fietsen zelf te frustreren. Een andere manier is door meer parkeerplekken te creëren buiten de openbare ruimte. Dus bij de bouw van nieuwe woningen stimuleren dat ze een goed bruikbare fietsberging hebben, en door op zoek te gaan naar bestaande inpandige ruimtes die voor fietsparkeren geschikt gemaakt kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat het hier om beleid gaat dat niet op korte termijn veel zoden aan de dijk zal zetten.

Conclusie

In de fietsparkeernota staat veel waar we het als Fietsersbond mee eens zijn. Maar ook is duidelijk dat de proeven die genomen gaan worden op praktische bezwaren kunnen stuiten. Daarvoor kijken en denken we graag kritisch mee met het stadsdeel. En op sommige punten zouden wij zien dat het iets voortvarender en gedurfter wordt aangepakt. Waarom krijgt bijvoorbeeld iemand met een elektrische auto met voorrang een parkeerplek (en als bonus gratis stroom), terwijl mensen die geen auto hebben geen recht kunnen doen gelden op een autoparkeerplek voor de fietsen van het gezin? (Marjolein de Lange)