

Fietsersbond Amsterdam
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam
tel./fax: 020 6128445
e-mail: g.dewith@fietsersbond.nl



Aan Stadsdeel West

Datum: 23 februari 2012

Betreft: Zienswijze Parkeernota
en Fietsparkeernota West

L.S.

Bij deze de reactie van de Fietsersbond op de Parkeernota Stadsdeel West 2012 én de Fietsparkeernota 2012-2014. Wij zijn het grotendeels eens met de daarin voorgestelde maatregelen en zijn er zelfs heel blij mee. We denken dat de nota's een stap zijn in de richting van een stad(sdeel) waarin geparkeerde auto's niet meer zo dominant aanwezig zijn en allerlei beperkingen opleggen aan alle andere gebruikers van de ruimte. We hebben wel een aantal punten waarvoor we (extra) aandacht willen vragen.

Over de parkeernota:

(waarom heet die trouwens niet autoparkeernota als de andere fietsparkeernota heet?)

Kleinere auto's een goedkopere vergunning

Een sympathiek plan, maar wij zien veel praktische bezwaren in de uitvoering, en we zien niet hoe dit ruimte op straat op gaat leveren. Zeker niet i.c.m. de standaardafmetingen van parkeerplaatsen die verderop voorgesteld worden. Dus wij zeggen: niet doen, besteed geld en energie aan andere zaken.

Combivakken: Overdag fiets, avond auto

We zien nog wel wat praktische bezwaren, maar vinden het een interessant idee om effectiever met de schaarse ruimte om te gaan. Nagedacht moet worden hoe er wordt omgegaan met fietsen die na de 'fietsvenstertijd' nog in het vak staan. Strikt genomen zijn die fout geparkeerd, dus moeten ze beboet worden. Dat lijkt ons echter overdreven. Afvoeren naar het fietsdepot kost veel tijd en dus geld, en is juridisch dubieus. Er zal geëxperimenteerd moeten worden en we zijn blij dat stadsdeel West die uitdaging aangaat.

Ringparkeren

Goed om auto's die niet in de stad hoeven te zijn, zo dicht mogelijk bij de snelweg te houden. Extra reden om dit te doen: Autoparkeren verder weg en moeilijker bereikbaar voor bewoners maakt dat ze minder snel zullen gaan autorijden. Dat is een voordeel.

Ringparkeren vereist wel goede fietsroutes van de parkeerplek naar de woning, en voldoende (veilige) fietsparkeergelegenheid bij de parkeerplaatsen.

Aantal en plaats

Wij zouden liever nog een grotere beperking van autoparkeerplekken zien. De aantallen bewoners met een auto en de ruimte die zij op straat toebedeeld krijgen, staan nog lang niet in verhouding met elkaar.

Bij de keuze waar plekken weg moeten, missen wij nog het argument verkeersveiligheid.

Bijvoorbeeld de autoparkeerplekken op de Kinkerstraat waar geen fietspaden zijn, zijn veel gevaarlijker dan die in woonstraten. Ook scheelt het vaak om een of twee plekken weg te halen bij hoeken, bij oversteken met beperkt zicht, etc.

Het gelijkstellen van de tijden van het betaald autoparkeren zal in Bos en Lommer tot minder parkeren leiden. Dat is een mooie aanleiding om daar plekken in te wisselen, en níet om de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor extra vergunningen.

Laden/lossen

Goed om de intensiteiten van auto en fiets te betrekken bij het ontwerp van laad- en losplekken, maar de praktijk is weerbarstig. Wij denken dat het altijd zal neerkomen op maatwerk. We denken ook dat het trottoir (met venstertijden) vaker gebruikt kan worden als laad- en losplek. De keuze tussen 1 vrachtwagen die een fietspad twee keer kruist, of tientallen steekkarretjes, valt wat ons betreft vaak in het voordeel van de eerste uit.

Dubbeltjestarief afschaffen

Voor het afschaffen van het dubbeltjestarief willen wij graag onze expliciete steun uitspreken. Het dubbeltjestarief is ons altijd een doorn in het oog geweest omdat het iets faciliteert wat juist ontmoedigd zou moeten worden: autoritjes over een korte afstand. Dat het ook nog ontzettend veel geld kost, maakt het des te schrijnender.

De locatie van parkeergarages

In de tekst staat: "Grote garagecomplexen uit laten monden op belangrijke gebiedsontsluitingswegen is over het algemeen ongewenst." Daar zijn wij het niet mee eens. Parkeergarages moeten wat ons betreft direct van het hoofdnet auto ontsloten worden. Je wil het autoverkeer juist niet het onderliggend wegennet op leiden. De verstoring op dat hoofdnet is voor de autorijders, die kiezen daar zelf voor. Die verstoring afwentelen op andere gebruikers gaat wat ons betreft in tegen de rest van het beleid.

Over de Fietsparkeernota:

Verlaten fietsen weghalen

Waarom eerst een tie-rap en dan een week later een sticker plakken? Dat kost een extra keer langskomen. Ons lijkt dat dat niet opweegt tegen de besparing van stickers. Hoe staat het met de capaciteit van het fietsdepot? In stadsdeel Centrum begrepen wij dat dat problematisch is bij het handhaven op o.a. het Leidseplein. Wij denken dat die capaciteit omhoog moet. Misschien kunnen de stadsdelen daarin gezamenlijk optrekken?

Hinderlijk, onveilig en wanordelijk geparkeerde fietsen

Uit de tekst: "In de winkelstraten kan een verbod op het plaatsen van fietsen overwogen worden als er voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn voor kort- en langparkeren." Wij denken dat de overheid hiermee al snel een te grote broek aantrekt. Onveilig geplaatste fietsen mogen al weggehaald worden. Hinderlijk en wanordelijk zijn dusdanig subjectieve criteria dat wij denken dat een overheid zich daar verre van moet houden.

Extra fietsparkeren

We vinden dat op plaatsen waar een groot tekort aan rekken is er ook autoplekken mogen worden ingewisseld voor fietsplekken. Dat staat min of meer ook wel in de parkeernota, maar mag van ons op deze plek ook wel aangegeven worden, en dan ook wat scherper. Bij schaarse ruimte is het de keuze tussen 1 automobilist faciliteren of ongeveer 10 fietsers.

We hopen dat beide nota's op basis van dit commentaar verder aangescherpt kunnen worden, en dat West daarmee dan werkelijk het verschil kan maken!

Met vriendelijke groet,
Govert de With
Fietsersbond Amsterdam