

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



Aan College van B en W
t.a.v. Geert de Jong, dienst IVV

Datum: 4 juni 2009

Betreft: APV-wijziging art 4.27

Geachte heer De Jong, beste Geert,

Met deze brief wil de Fietsersbond graag zijn mening geven over de voorgenomen APV-wijziging. Zoals te begrijpen is, zijn wij er niet gelukkig mee.

Wij begrijpen dat er een vraag is om een verbod op het parkeren van fietsen buiten de voorzieningen. Op het eerste gezicht, met de onderliggende stukken erbij, is er ook wel wat voor te zeggen om de fietsers helderder te kunnen vertellen wat wel en niet mag.

Wij hebben echter grote twijfels bij wat er nu aan mogelijkheden en bevoegdheden toegevoegd wordt. Daarbij richten we ons met name op hetgeen in de APV zelf zou komen te staan. In artikel 4.27, lid 3 staan drie redenen genoemd waarom een fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen zou kunnen worden afgekondigd: Veiligheid, hinder en inrichting openbare ruimte.

Veiligheid: Gevaarlijk geplaatste fietsen, of fietsen die de doorgang blokkeren, mogen nu al verwijderd worden. Dit gebeurt ook met regelmaat. Daarvoor hoeft de APV niet te worden aangepast.

Hinder: Deels valt dat onder veiligheid (zie boven). Verder zijn er diverse oplossingen voor fietsen die 'in de weg' staan. Bijvoorbeeld om de capaciteit van stallingen te verhogen en het ontstaan van 'weesfietsen' te voorkomen, kan een parkerduurbepering, zoals bij Amsterdam CS, ingesteld worden. Om loopruimte zo veel mogelijk vrij te houden, is de oplossing uitgedacht met fietsparkeervakken, zoals op de Jodenbreestraat. Deze mogelijkheden ondersteunen wij van harte, maar ook deze functioneren al onder de huidige APV.

Inrichting openbare ruimte is wel een nieuwe reden. Natuurlijk kennen we wel de discussie die bijvoorbeeld speelt voor de OBA op het Oosterdokseiland en op de Dam voor de Bijenkorf. We zijn bang dat de voorgenomen APV-wijziging is bedoeld om juist op die plekken verboden in te voeren met dit nieuwe argument. Dit bleek ook uit de opmerkingen van de wethouder in de vergadering van de raadscommissie Verkeer van 3 juni 2009.

Zoals wij de maatregel interpreteren, kan dat niet. Er zijn wat ons betreft op die beide plekken niet voldoende alternatieven voor kortparkeren, terwijl de bestemming, met het 'even terugbrengen van boeken' daar wel om vraagt. Het feit dat veel mensen daar parkeren buiten de voorzieningen, geeft dat ook aan. Zo redenerend kan de nieuwe maatregel nooit ingezet worden, want op plekken waar een probleem is, zijn per definitie niet voldoende fietsparkeervoorzieningen in de nabijheid. Anders was er geen probleem.

Hoe dan ook zijn wij het er niet mee eens dat Amsterdam, dat zich wil profileren als fietsstad, juist op die plekken waar een duidelijke vraag is van fietsers, het gebruik gaat inperken. De voorgestelde APV-wijziging is wat ons betreft ook veel te algemeen. Dit is hetzelfde bezwaar als de gemeenteraad heeft geuit de vorige keer dat de APV met een dergelijk artikel dreigde te worden aangevuld. (*Amendement Haffmans, 24 november 2004, Gemeenteblad nr. 842*)

Daarmee blijft er volgens ons geen goede reden over om deze APV-wijziging door te voeren.

We zijn bovendien bang dat het afkondigen van een verbod voor een bepaald gebied altijd gepaard zal gaan met discussies over wat voldoende voorzieningen zijn, wat dichtbij genoeg is, en wat de noodzaak is. Zonder dat expliciet te maken, is de maatregel veel te algemeen toepasbaar. Daarbij is handhaving arbeidsintensief, en blijkt dat met de huidige bevoegdheden al niet altijd 100% te gebeuren. Bij Pathé de Munt staan bijvoorbeeld regelmatig grote hoeveelheden fietsen in de weg die met de huidige bevoegdheden weggeknipt mogen worden zonder dat dat gebeurt. Wij zijn bang dat er willekeur ontstaat, en dat fietsers niet meer weten wanneer een bordje 'verboden fietsen te plaatsen' wel of niet rechtsgeldig is en gehandhaafd wordt. De grotere duidelijkheid is dan ook ver te zoeken.

Ook zien wij een averechts effect van de maatregel nu al optreden bij de OBA. Fietsen die door stewards ontmoedigd worden om op het plein te parkeren, verhuizen nu naar de tijdelijke loopbrug, waar ze juist gevaarlijk en hinderlijk in de weg staan. Dit uitwijk-effect zal naar wij vrezen op meer plekken optreden.

Tenslotte, op plekken als voor de OBA, op de Dam, of straks op het Leidseplein: Wiens probleem wordt er nu eigenlijk opgelost met deze APV-wijziging? Waarom moet zo'n plein leeg zijn? Natuurlijk moet het goed te passeren zijn, maar dat geldt overal. De subjectieve mening van een stadsdeelbestuur kan toch niet leidend worden in waar de openbare ruimte zo 'mooi' is dat er geen fietsen mogen staan? Dit levert willekeur op. De ombudsman van de gemeente schreef in 2007 een kritisch rapport waaruit bleek dat stadsdeel Centrum gekozen locaties voor wrakverwijdering niet voldoende kon onderbouwen. (*Fiets in de Openbare Ruimte, 13 juni 2007, RA0713486*).

Als je het én-én beleid van het aanbieden van goede plekken, goed uitvoert, zou een verbod ook niet nodig moeten zijn. Op het Zuidplein bij station Zuid staan nauwelijks fietsen, omdat de bedoelde voorzieningen daar in de buurt écht aantrekkelijk zijn. Dáár ontbreekt het aan bij de bibliotheek, waar je niet helemaal de stalling in en uit gaat lopen om even een boek weg te brengen. Ook op het Leidseplein is de enige optie om fietsen van het maaveld te krijgen, het creëren van een buitengewoon aantrekkelijke stalling. Verbieden zal niet helpen.

Wij hopen dat het College niet van mening is dat de fietsen die Amsterdam leefbaar houden, zo lelijk zijn dat ze louter om die reden naar het westelijk havengebied moeten worden vervoerd. Dan weten wij nog wel een ander voertuig dat al gauw 10 keer meer ruimte inneemt, gevaarlijk en ongezond is, en nog stinkt bovendien.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond Amsterdam,

Govert de With