

# Amsterdam kiest voor de rijdende fiets

Medio november 2017 is in Amsterdam het 'Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022' vastgesteld. In het plan wordt de blik vooruit gericht en biedt daarmee een aardig inkijkje in de stand van zaken rond de parkeerregulering van de fiets, en waar het met de fiets en in het bijzonder het fietsparkeren heengaat.

TEKST **JACOB DE VRIES** BEELD **ROBERT BAKKENES**

Bij de regulatie van het fietsparkeren wordt vaak de link gelegd met de ontwikkeling van de regulering in het autoparkeren. En dat is niet zonder reden, want hoewel in beleidskringen de fiets vaak tegenover de auto wordt gepositioneerd, behoren beide modaliteiten tot dezelfde familie. De fiets is bij uitstek een individueel vervoermiddel, gebonden aan een basis, die je net als de auto vervoert van deur tot deur. Wat betekent dat je het voertuig achterlaat op de plek van bestemming, waarmee het fietsparkeerbeleid dezelfde uitdagingen kent als de auto: waar laat je al die fietsen?

## PARKEERCAPACITEIT

Waar bij regulering vaak wordt gedacht aan maatregelen om de vraag te binvloeden, is objectivering van het aanbod misschien wel belangrijker. De basis voor het reguleren van fietsparkeren ligt in het creëren van voldoende parkeergelegenheid. De vraag waar deze moest komen was vijf jaar geleden dan ook het hoofdthema van het voorgaande 'Meerjarenplan 2012 – 2016'. De focus lag hierbij op de stations en grote uitgaansgebieden. In de overige gebieden, vooral woongebieden, was het probleem volgens de beleidsmakers minder nijpend. Hier werd het

vooral aan stadsdelen overgelaten maatregelen te nemen. Zo zijn er in de woonwijken tienduizenden parkeerplekken bijgekomen. Met wisselend succes: in 2014 was in het Amsterdamse stadsdeel West dan wel de fietsparkeerdruk afgenomen, maar de bezettingsgraad in de rekken was ook gedaald. In de overvolle woonwijken moest gegoocheld worden met vrije ruimte, wat ertoe leidde dat minder courante locaties werden ingezet als parkeerplek. Inmiddels wordt het bijplaatsen van capaciteit meer gecoördineerd; vaak in samenspraak met bewoners en bedrijven in de buurt. Met deze lokale kennis kan soms met een stofkam door een buurt worden gegaan.

## PARKEERVRAAG

In het fietsparkeren liggen er behalve het optimalisatievraagstuk nog twee grote uitdagingen: in de eerste plaats is er weinig parkeerdiscipline; de fiets wordt vaak meegenomen tot aan de deur van de bestemming en daar geparkeerd. Fietsers zijn nog niet bereid op grotere afstand te parkeren. In de tweede plaats wordt de fiets nog vrij algemeen als consumptiegoed beschouwd. Een fiets is anoniem. Ze hebben geen kenteken, er is geen verplichte apk-keuring en fietsbezit wordt nergens geregistreerd. Een tweede-

hands fiets kost relatief weinig, zeker in studentensteden, en dus is er ook weinig nodig om deze op straat achter te laten. Aanpak van beide problemen is moeilijker als er niet voldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Zo laat de rechter het recht om hinderlijk geparkeerde fietsen weg te knippen vaak hangen van de vraag of er voorzien is in parkeerplaatsen. Daarbij komt dat het verwijderen van wrakken en weef fietsen geen eenmalige actie is, maar een doorgaand proces. Dagelijks blijven er weer nieuwe fietsen achter en niet handhaven op parkeerdruk betekent dat rekken dichtslibben. In 2013 was in Amsterdam ongeveer 15 procent van het totaal aantal geparkeerde fietsen een wrak of meer dan zes weken ongebruikt geparkeerd, in 2016 was dit nog 13 procent. Twee procent lijkt weinig maar zonder handhaving zou het percentage juist zijn gestegen.

## WAAR GAAT HET HEEN?

Interessant is dat het 'Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022' ook al keuzes maakt voor de toekomst. Dat het hoofdstuk over fietsen nu voor het hoofdstuk over parkeren is geplaatst is niet louter symbolisch: de stad wil dat de fiets minder stilstaat en meer in beweging is.



Daarbinnen valt ook de relatief onverwachte komst van de deelfiets. Deelfietsen zouden in theorie tot minder stilstand kunnen leiden, maar het valt nog te bezien hoe zich dit ontwikkelt in een stad waar het fietsbezit hoog is en de kosten van de deelfiets in geen verhouding staan tot de eigen fiets. Van een open speelveld voor de deelfiets lijkt dan ook zonder actieve overheidsbemoediging vooralsnog geen sprake. Op dit vlak wordt de blik vooralsnog vooral gericht op OV- en P+R-locaties. Meer kansrijk als maatregel tegen weef fietsen zijn vooralsnog de initiatieven met leasefietsen, zoals de swapfiets. Dat open speelveld staat of valt natuurlijk met regulering van fietsparkeren. In het streven naar een toegankelijke stoep kan men ook weinig anders. Amsterdam zoekt het

naast uitbreiden en optimaal benutten van de capaciteit, in een gebiedsgerichte aanpak. Dit is geconcentreerd in hotspots: plekken met een zeer hoge fietsparkeerdruk zoals de binnenstad en multifunctionele woonbuurt, zoals de Jordaan, de Pijp en Oud-West. Voorbeelden van mogelijk maatregelen zijn *bike&walk*; fietsparkeerb zones aan de rand van locaties waar de druk op de openbare ruimte groot is, verwijzing door inzet van fietscoaches, maar ook gebieden waar verplicht in de rekken geparkeerd moet worden. Het beperken van parkeerdruk en deelgebruik van parkeerplaatsen wordt ook gezien als belangrijke maatregel; als publieke parkeerplekken korter worden gebruikt, ontstaat meer capaciteit. Op dit vlak wordt vooral gezocht naar technologische innovaties,

zoals chipparkeren, maar ook deelgebruik van laad- en losplekken.

## BETAALD PARKEREN?

Het plan kijkt ook vooruit. Er komt onderscheid – net als de auto – in parkeren van bewoners en bezoekers. En: 'op hotspots in het voetgangersgebied overwegen we om via een pilot te onderzoeken of fietsers bereid zijn tot een vergoeding voor deze meest kostbare fietsparkeerrekken in de openbare ruimte.' Betaald parkeren voor fietsen van bezoekers in de openbare ruimte is niet langer een taboe. De eerste plannen liggen al op tafel.

JACOB DE VRIES, managing consultant Trajan