

Het grote tekort aan fietsparkeerplekken in de Pijp

Mei 2015

Platform Bewoners van de Pijp

Probleemanalyse

De afgelopen 10 jaar is er in de Pijp qua fietsparkeervoorzieningen een enorme achterstand opgebouwd; het aantal op straat geparkeerde fietsen is buitensporig toegenomen; het aantal scooters en bakfietsen e.d. is ruim verdubbeld. De fietsparkeercapaciteit daarentegen is nauwelijks vergroot. Het gevolg is dat er momenteel ongeveer 2x zo veel fietsen op straat staan als er plekken zijn. Er zijn bijna 16.000 fietsparkeerplekken nodig terwijl er maar 8.000 plekken zijn.

In de Pijp wordt maar 1 x per jaar gestickerd en dus worden er ook maar 1x per jaar wrakken, weesfietsen, e.d. geruimd.

Door de groeiende stroom bezoekers van buiten de wijk neemt de overlast van fietsen op straat alleen maar toe. De straten en stoepen zijn te smal voor deze hoeveelheden fietsen; er dreigen serieuze verkeersveiligheidsproblemen omdat er voor voetgangers steeds minder doorgang is.

Door recente tellingen van aantallen geparkeerde fietsen - op verschillende tijdstippen in de week en ook 's nachts - weten we inmiddels precies waar en hoeveel extra voorzieningen nodig zijn.

Uitgangspunten voor een passend & samenhangend Fietsparkeerbeleid in de Pijp

1. In elke straat voldoende fietsparkeerplekken.
Uitgangspunt zijn de tellingen per straat uit het Rapport Goudappel/Coffeng (november 2014), vermeerderd met de jaarlijks geprognosticeerde toename fietsparkeerdruk. Bewoners moeten 's nachts hun fiets diefstalveilig, dus vast, kunnen stallen. Dat vraagt dus om 100% dekking.
2. Diversiteit in fietsparkeervoorzieningen.
Voor de verschillende soorten fietsen, voor scooters en motoren, kratfietsen, brede-stuurfietsen, bakfietsen, e.d., komen zo nodig aangepaste voorzieningen, aangepaste rekken en specifieke stallingsmogelijkheden (bij voorbeeld ook parkeerplaatsen voor motoren in autoparkeergarages). Er zijn veel meer specifieke stallingsmogelijkheden nodig. Bij voorbeeld: volgens bewonerstellingen in de Frans Halsbuurt heeft 27% van de fietsen een krat, mand of bak. Deze aanvullende gegevens zijn van belang en komen niet in het onderzoek van Goudappel/Coffeng voor.
3. De straten in de Pijp zijn smal, dat is een hoofdkenmerk van de Pijp. Er is over het algemeen weinig ruimte voor voetgangers, mensen met rollator, mensen met kinderwagens en rolstoelgebruikers. Als de stoepen ook nog vol staan met fietsen levert dat veel verkeersonveilige situaties op; ouderen en families met kinderen worden gedwongen op straat en op fietspaden te lopen. Daarom moeten de stoepen vrij komen voor de vele

voetgangers. Op pleintjes horen bankjes onder de bomen en speeltoestellen voor jonge kinderen. Geen grootse fietsparkeervoorzieningen

4. Fietsparkeervakken en fietsenrekken op de straat en op uitbreidingen van trottoirs.
Als de metro open is en daarna als er buurtparkeren kan worden ingevoerd, dan is er meer ruimte op de straten. Autoparkeerplekken kunnen dan benut worden voor fietsparkeren: fietsenrekken, scooterparkeerplekken, e.d. Dan kan het stoepen-vrij beleid ook echt ge-effectueerd worden.
5. In beginsel zijn de fietsparkeerplekken in de straten voor de bewoners en hun bezoekers; voor overige tijdelijke Pijpbezoekers komen er ondergrondse voorzieningen. Pijpbezoekers die van elders komen voor de cafés, restaurant, de markt, de metrostations, en dergelijke, moeten worden opgevangen in ondergrondse fietskelders. Dagbezoek en avondbezoek vullen elkaar aan: overdag komen er fietsers voor de metro en voor de markt, in de avond komen er bezoekers voor de vele horecagelegenheden. In de Boerenweteringgarage kunnen veel fietsplekken komen voor bezoekers van de horeca in de Frans Halsbuurt. Onder het Maria Heinekenplein is een ondergrondse fietsparkeergarage nodig voor de vele horecabezoekers (er is al een ontwerp voor). Op de Albert Cuyp (eerste markt) voorziet een lange ondergrondse fietsparkeerkelder tussen Ferdinand Bolstraat en Eerste van der Helststraat overdag voor metro- en markt bezoekers en 's avonds voor horecagasten (ingangen aan de beide uiterste zijden). Ook van deze fietsparkeergarage is al een uitgewerkt plan beschikbaar (variant 3, Witteveen & Bos, 5 december 2014).
6. Stadsdeel Zuid blijft op zoek naar inpandige voorzieningen rondom Station Ceintuur.
In de buurt van het metrostation Ceintuur zal het niet gemakkelijk zijn ondergrondse voorzieningen te realiseren. Daar zal de druk moeten worden opgevangen met inpandige voorzieningen. Het zou ook echt helpen wanneer het Stadsdeel het fietsparkeren in de buurtstallingen met een kleine subsidie zou stimuleren. Momenteel zijn niet alle buurtstallingen vol; veel bewoners zien op tegen de jaarlijkse uitgave van  120- 150. Een bijdrage vanuit de gemeente/stadsdeel van 50% zal velen over streep halen.
7. Handhaving intensiveren, en ook buiten de kantooruren
Er is veel inzet van handhaving nodig. Straks wanneer de plannen zijn gerealiseerd, maar ook nu al. Er is niet alleen te weinig handhaving zichtbaar, er is ook echt te weinig handelend optreden van handhavers. Aan vergadertafels horen wij altijd: *Daar kunnen we niet echt iets aan doen.* Dat is onacceptabel. Bij handhaving gaat het niet alleen om fietsers bekeuren die in wandelgebieden en parken fietsen, ook om het weghalen van weesfietsen en wrakken (niet soms maar gedurende het hele jaar) en ook om het weghalen van fietsen die buiten de vakken zijn geparkeerd in de horeca-gebieden tijdens de avonden en in het weekend. Dat hoeft niet dagelijks of wekelijks, maar minimaal eens per maand en zeker in de zomer. Daarnaast zou er een proef gedaan kunnen worden met een vaste, door horecaondernemers ingehuurd bewaker van een bewakingsbedrijf in de uitgaansavonden. Horecabedrijven draaien allemaal enorme omzetten in de openbare ruimten tijdens de voorjaars - en zomermaanden. Het is elders in de wereld al gewoon en goed gebruik dat zulke ondernemers samen een toezichthouder financieren.
8. Er moet een pilot komen voor het stickeren van weesfietsen en wrakken door bewoners.
Het zijn vooral de bewoners die goed zicht hebben op welke de fietsen van de burens zijn en wat weesfietsen zijn. We willen een proef met specifieke buurparticipatie. We zoeken circa 10 bewoners (met name in zijstraten Frans Halsstraten, Govert Flinkstraat, Jan Steenstraat, Dusartstraat) die de beschikking krijgen over gele stickers die ze plakken op fietsen waarvan ze zeker zijn dat ze er lang staan en die niet van burens zijn. Met deze bewoners kunnen vaste

stickerdata worden afgesproken. Deze actie neemt handhaving veel werk uit handen; het is heel effectief en kostenbesparend en het bevordert buurtparticipatie.

9. Regulier overleg bewonersgroepen en winkelstraatmanagers.

Wee stellen voor dat de stadsdeelambtenaren die als contactpersoon voor winkelstraatmanagers fungeren per jaar twee of meer bijeenkomsten plannen met een afvaardiging van de buurt (contacten via Platform Bewoners van de Pijp) en de betreffende winkelstraatmanagers. Onderwerpen zijn dan: overlast, fietsparkeerbeleid, stoepenvrijbeleid, etc.

10. Het Platform Bewoners van de Pijp wil een gezamenlijk plan met de ambtelijke staf Stadsdeel Zuid. We gaan ervan uit dat voor het einde van 2015 er een samenhangend en passend fietsparkeerbeleidsplan beschikbaar is dat zowel door de bewoners als door de verantwoordelijke ambtenaren geaccordeerd is. Mochten er punten van verschil van zijn dan moet dat in de tekst duidelijk worden gemaakt.