

Binnenkort: betalen om je fiets te parkeren

Dat Nederlanders massaal fietsen is een kopzorg voor stadsbestuurders. Ze willen de fiets net zo aanpakken als dat andere probleem: de auto.

DOORTIJS VAN DEN BOOMEN

Fietsen zijn de troetelkindjes van het vervoer: ze maken geen herrie, gebruiken geen fossiele brandstoffen en passen nog goed bij het Nederlandse imago ook. Wel eens een toerist in Amsterdam gezien die de verleiding kon weerstaan een fiets te fotograferen die aan een brug geketend staat?

Het aantal fietsen blijft groeien – Nederland telde er in 2009 al 18 miljoen – en daarmee dreigt het ‘paard van de democratie’, zoals de fiets wel genoemd wordt, aan zijn eigen succes ten onder te gaan. De fiets begint steeds meer op de auto te lijken: wegen raken ermee verstopt en parkeerplaatsen lijken er nooit genoeg. Ondanks miljoeneninvesteringen zal het tekort aan fietsparkeerplekken bij stations de komende tien jaar verdubbelen tot tweehonderdduizend. Een ‘fietsinfarct’ dreigt.

Hoe heeft het zo ver kunnen komen? Hebben beleidsmakers en belangengroepen dan al die jaren zitten slapen? Nee, natuurlijk niet, want dit is Nederland, het land van het ‘kenniscentrum fietsbeleid’ het Fietsberaad en het land dat normboeken voortbrengt als *Fietsparkeur*, dat de afmetingen van fietsenrekken vastlegt, en richtlijnen als de *Leidraad fietsparkeeren*, waarvan afgelopen december de derde editie verscheen. Die kost 52 euro, maar dan heb je als verantwoordelijk ambtenaar ook wat in handen.

Groningen komt uit de stroom van studies tevoorschijn als de meest succesvolle fietsstad ter wereld. Ruim eenderde van al het vervoer gebeurt hier per fiets en om de parkeeroverlast te beperken is

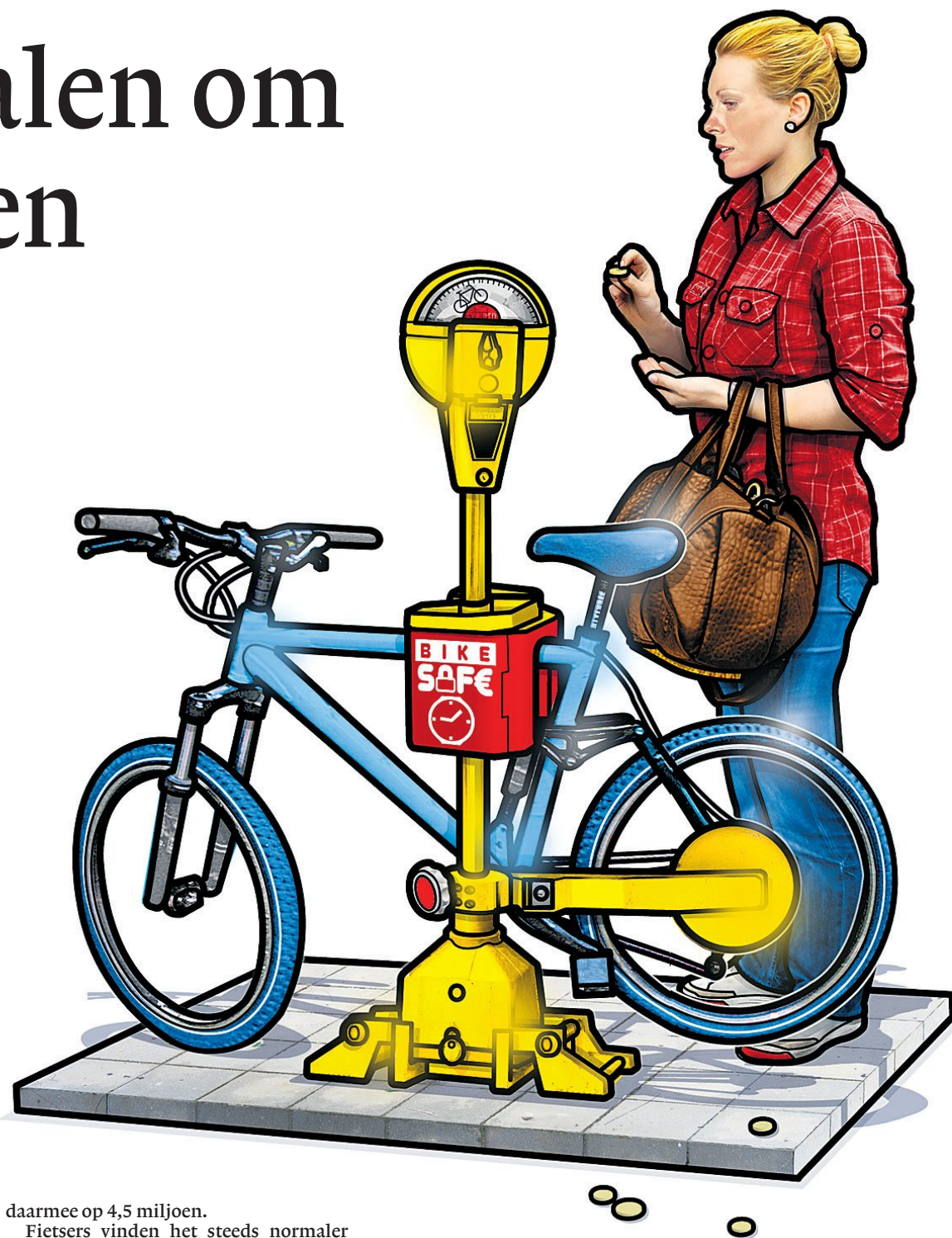
een fietsvriendelijk beleid ontwikkeld: in winkelstraten worden elke ochtend rode lopers uitgerold om fietsers te verleiden hun ros niet midden op straat te zetten en in het weekend plaatst de stad 130 extra spitsrekken. En als daar zondagavond, als de rekken weer weg moeten, nog fietsen in staan? Dan wordt niet het slot van de fiets kapot geknipt, maar het rek zelf. Want de fietser moet ‘verleid’ worden.

Enigszins onthutst is Groningen over het feit dat de voorzieningen steeds tekort blijken te schieten. Het Stadsbalkon – een parkeergarage van 10 miljoen euro voor ruim 4.500 fietsen – zou alle problemen bij het station oplossen. Mooi niet: de noodvoorzieningen bleven nodig. Volgens de *Leidraad fietsparkeeren* komt dat doordat de ‘latente fietsvraag’ zichtbaar is gemaakt. In gewoon Nederlands heet dat ook wel aanzuigende werking: elk aanbod schept zijn vraag.

Ook Amsterdam kreunt onder de druk van het almaar groeiend aantal fietsen. De fietsflat bij het centraal station heeft plaats voor 2.500 fietsen. In de praktijk staan er duizend meer. En dan staan er ook nog eens tienduizend fietsen in de directe omgeving van het station. Elk jaar knipt de hoofdstad 45.000 fietsen los – het slot welteverstaan, niet het rek – en voert deze af naar het Westelijk Havengebied. Slechts een op de vijf wordt door zijn baasje afgehaald, de rest blijkt terecht als ‘weesfiets’ te zijn betiteld.

Het helpt allemaal onvoldoende en dus scherpste Amsterdam begin januari de maatregelen aan. In het centrum is een fiets nu al na twee weken een ‘weesfiets’ en zijn bomen en leuningen taboe verklaard als stallingsplek: voortaan moeten fietsen in speciale parkeervakken staan. En zo wordt de fiets langzaam steeds meer als auto behandeld: parkeren op aangewezen plekken en wegslepen als-ie er te lang staat. Aan één parallel durft voorlopig echter nog niemand zijn vingers te branden: betaald parkeren voor fietsen. Want fietsers gelden als de mussen van de stad: vrolijke, vlugge kwetteraars, inventief en een tikje anarchistisch. Maar fietsers lijken ook trekken te krijgen van die andere stadsvogels: duiven die alles bevuilen.

Fietsen gedijen, net als duiven, in de stad. Toen een groot aantal stallingen in Amsterdam in 2008 gratis werd gemaakt, steeg het aantal geparkeerde fietsen met ruim driekwart tot 224.000. Een succes. Helaas bedroegen de gederfde inkomsten 100.000 euro en kwamen de totale jaarlijkse kosten voor fietsparkeeren



daarmee op 4,5 miljoen.

Fietsers vinden het steeds normaler dat ze niet hoeven te betalen voor de stalling van hun karretje. De bewaakte stallingen van de stations zien hun klandizie daardoor teruglopen. De NS weigert cijfers te verstrekken, maar liet niet voor niets afgelopen december onderzoek verrichten onder de titel *Bent u te verleiden betaald de fiets te parkeren?* De uitkomsten zijn nog geheim, maar het *Inspiratieboek fietsparkeeren* dat de gemeente Utrecht vorig jaar liet maken, doet al wat suggesties: de fietsparkeerschijf waarmee je maximaal twee uur mag parkeren en *vallet parking* voor fietsers.

Betaald parkeren voor fietsers lijkt nog een stap te ver, maar het B-woord is niet meer taboe. In het laatste nummer van *Agora*, magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken brainstormen raadsleden van GroenLinks en de VVD over het hoofdstedelijke fietsbeleid. Ook GroenLinks blijkt betaald parkeren ‘helemaal niet raar’ te vinden, dat is ‘gewoon een kwestie van marktwerking’.

Wat zou dat eigenlijk gaan kosten, zo’n fietsparkeerplek? Het tarief om je auto op straat te parkeren biedt aangrijpingspunten, in het Amsterdamse centrum is dat 5 euro per uur. Op een auto-plek kunnen minimaal acht fietsen staan, dan kom je voor een fiets op 63 cent per uur. Ondenkbaar? Toen vijftig jaar geleden de parkeermeter voor auto’s werd ingevoerd – tarief een dubbeltje per half uur – verstomde het protest al snel.

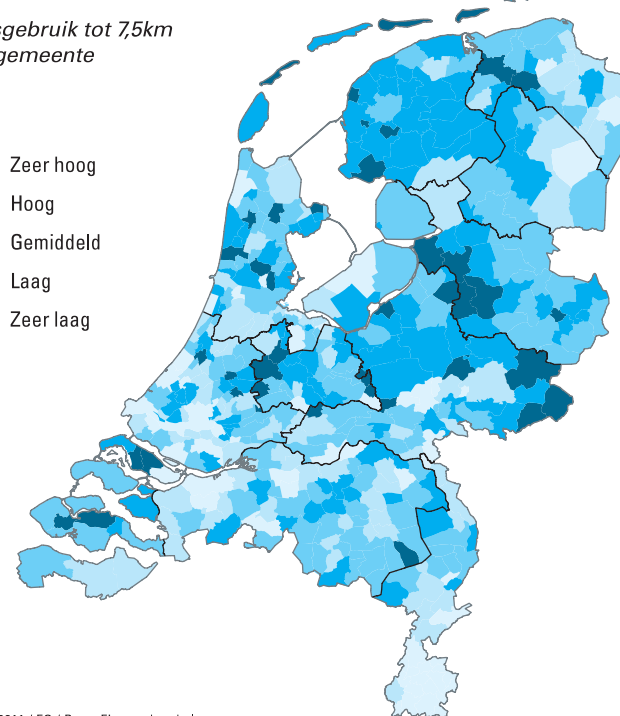
Bij fietsers zal het niet veel anders zijn. Dat een fiets geen voorruit heeft om het parkeerbonnetje achter te steken hoeft ook geen roet in het eten te gooien. Bij moderne automaten hoeft je bij het betalen alleen je kenteken in te toetsen. Een kenteken voor fietsen – in de fietsnota’s wordt daar al stiekem van gedroomd. Dat zou de anarchistische fietser definitief aan banden leggen.

Het is voor politici niet meer taboe: parkeermeters voor fietsen. Illustratie Pepijn Barnard

Veel korte fietsritten in natuur

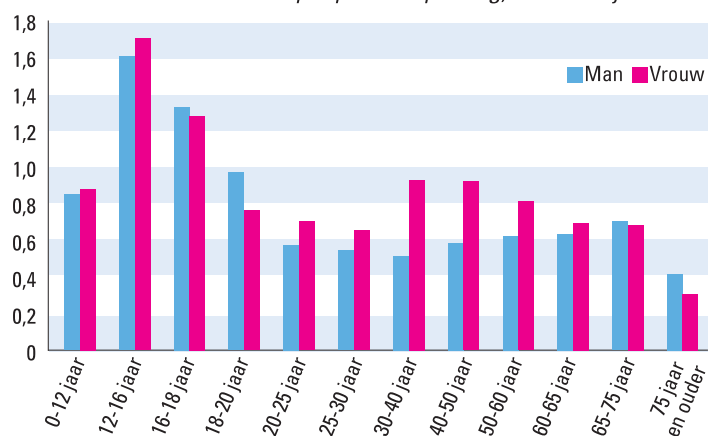
Fietsgebruik tot 7,5km per gemeente

- Zeer hoog
- Hoog
- Gemiddeld
- Laag
- Zeer laag



Wie fietst wanneer?

Gemiddeld aantal fietsritten per persoon per dag, naar leeftijd



NRC 090211 / BG / Bron: Fietsersbond.nl

NRC 090211 / FG / Bron: Fietsersbond.nl