

Het PAROOL



Parkeeroverlast Experts hekelen stadsbestuur

Groeiende berg fietsen weggeknipt

MARC KRUYSWIJK

AMSTERDAM – De gemeente heeft afgelopen jaar een recordaantal verkeerd geparkeerde fietsen weggeknipt uit de stad. Experts menen dat dit aantoonde dat Amsterdam op het gebied van fietsparkeren tekortschiet.

De gemeente heeft vorig jaar bijna 65.000 fietsen weggeknipt en afgevoerd naar het Fietsdepot in het Westelijk Havengebied. In 2011 waren dat er nog 54.000 en in 2010 verwijderden handhavers in de stad bijna 34.000 fietsen.

Volgens UvA-transportplanoloog Marco te Brömmelstroet zijn er simpelweg te weinig parkeerplekken voor fietsers, waardoor mensen wel gedwongen zijn hun fietsen buiten de rekken te plaatsen. "Die worden dan weggeknipt."

De planoloog sprak vanmiddag op de eerste conferentie van Fietscommunity, een kennisplatform voor experts op het gebied van fietsen.

De stad heeft het fietsbeleid laten versloffen, zegt Te Brömmelstroet. "Amsterdam afficheert zich naar buiten toe graag als lichtend voorbeeld, maar wie het beleid tegen het licht houdt, ziet dat de stad eigenlijk keer

op keer wordt verrast door de groei van het aantal fietsers. Ze vergaderen er wel over, maar verder dan het blussen van brandjes, dan hier en daar een fietsparkeergelegenheid creëren, komen ze niet."

Er is ruimte genoeg in de stad, de gemeente moet gewoon willen, zegt ook Michel Post van de Amsterdamse Fietsersbond. "Er zijn pleinen waar plekken kunnen komen, er kunnen

'Al dat wegknippen terwijl er geen plek is, is gewoon niet eerlijk'

fietsenkelders worden gemaakt. Doe dat dan, zou ik zeggen."

Het gedrag van de fietser veranderen kost tijd, zegt Post. "Maar dan moet er wel een alternatief zijn, fietsers moeten hun fiets ergens kwijt kunnen. Al dat wegknippen, terwijl je geen parkeerplek te bieden hebt voor de fietsen, dat is gewoon niet eerlijk."

Vorige week meldde het college van b. en w. te werken aan een plan voor een fietsenkelder onder het Leidseplein.

■ Pagina 12, Centraal: Foute fietsen

Een fiets doet al

Het Fietsdepot staat afgeladen vol. De stad knipt jaar na jaar meer fietsen weg, maar Amsterdammers blijven hun fiets parkeren op plekken waar dat niet mag. Waarom is de fietser zo hardleers?

tekst MARC KRUYSWIJK foto KLAAS FOPMA

Het is de afstand die de straf is. Wie zijn fiets hinderlijk buiten de rekken zet en de pech heeft dat handhavers hem los knippen en afvoeren, betaalt een tientje boete. Een schappelijk bedrag, dat in geen enkele verhouding staat tot de minimaal 419 euro boete die moet worden afgetikt voor een weggesleepte auto. Dan valt die tien euro best mee. Jammer, maar helaas.

Maar de straf zit 'm dus in de moeite die de onthande fietsbezitter zich moet getroosten om zijn fiets daadwerkelijk terug te krijgen. Met dat tientje in zijn hand moet een trein worden genomen naar station Sloterdijk, waar een overstap op bus 82 na een boel gedraai en gekeer uiteindelijk leidt tot bushalte Westpoortweg. Het is een halte die zo klinkt als je eruitzet: sfeerloos, het territorium van bestefouses en non-descripte middenklassers. De duinen liggen aanmerkelijk dichterbij dan het Markermeer, met een beetje fantasie ruik je al die zilte zeevind. Welkom bij het Fietsdepot.

Hier staat te wachten, de weggeknipte fiets, te midden van duizenden zielige soortgenoten. Lelijke fietsen, prachtige fietsen, racefietsen en Parool-fietsen, je kunt het zo gek niet bedenken. Van weesfiets tot verwerende fiets, van spiksplinternieuw tot stokbejaard, van huur tot bak. Fietsen zo ver het oog reikt. Allemaal daders. Of zijn het slachtoffers?

Een rondje over het terrein van het Fietsdepot leert dat al deze fietsen hier staan omdat ze iets fout hebben gedaan. Ze stonden op 'een niet daartoe bestemde plek'. Dat sta je in Amsterdam al gauw. Buiten de rekken is fout. Of buiten de parkeervakken natuurlijk. Maar je hebt fout en je hebt fout. Wie zijn fiets aan een brug vastketent, zal niet snel worden geknipt. Wie 'm echter neerplemp tegen de nooduitgang van de Stadsschouwburg, kan er bijna donder op zeggen dat de reis naar het Wilde Westen zal moeten worden aangevangen.

Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor Sandra Langendijk, freelancejournalist. Ze was deze morgen op het Leidseplein om voor een opdrachtgever verslag te doen van het Keti Koti ontbijt. Al een beetje laat, dus ze liet haar fiets achter tegen de Stadsschouwburg. Tegen een deur, dat realiseerde ze zich wel, maar ja, het is ochtend, dat thea-



Het Fietsdepot in het Westelijk Havengebied. Duizenden verweerde fietsen die alle op een 'niet daartoe bestemde plek' stonden.

ter is nog niet open, ik ben toch straks weer weg, wat maakt het uit eigenlijk, het kan wel even. Toch? Niet dus. Fiets weg. En nu staat Langendijk hier, halverwege Haarlem. Opvallend opgeruimd, ondanks alles. "Ik heb net in de bus al een stukje zitten tikken voor de website."

Langendijk is niet de enige deze maandagochtend. Hoewel het zeker ook niet stormloopt. Laten we het zo zeggen: er worden fietsen opgehaald door rechtmatige eigenaars, maar er worden er meer afgeleverd door de auto's van de verschillende stadsdelen. Elke dag komen er hier zo'n 200 tot 225 fietsen bij. Tot het er drienduizend zijn en het Fietsdepot vol staat, dan wordt er een hele lading afgevoerd. Naar een opkoper of een fietsvernieuwigingsbedrijf. Of, en dat is misschien wel zo mooi, naar een land aan de andere kant van de wereld, waar ontheemde fietsen asiel krijgen en een tweede leven tegemoetgaan.

Fabrieksmatig, dat is te zeggen over de logistiek van het Fietsdepot. Als de fietsen na drie maanden niet zijn opgehaald, gaan ze verder. Daarvoor schuiven ze op van de intake naar werkplaats, van de grote loods naar buiten. Fietsen uit Centrum op het grote veld in het midden, fietsen uit de overige stadsdelen in de smalle stroken eromheen. Er is net een hele bups afgevoerd, een rij verder staan de fietsen met senioriteit, de fietsen die hier nu het langst staan. Niet te benijden sloebers, met planten die al tussen de spaken door groeien.

64.575
fietsen zijn weggeknipt in
Amsterdam in 2012

18.300
daarvan komen van
het Stationseiland

Er wordt in Amsterdam veel geknipt. Het afgelopen jaar telde de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer er liefst 64.575. Voor de aardigheid: hiervan waren 18.300 stuks afkomstig van het Stationseiland. Ter vergelijking: de score van 2012 is een verbetering van het record uit 2011 (54.317 fietsen). Dat destijds weer aanmerkelijk meer was dan het topaantal van 2010 (33.529).

Eén troost: als het Fietsdepot groter zou zijn, zou er nóg meer worden geknipt.

Maar helpt het? Heeft al dat knippen zin? De meningen zijn verdeeld. Want er moet worden gehandhaafd, zegt Chris Kars, opzichter van het Fietsdepot. Veel meer wil hij er niet

over kwijt: zijn taak is het slechts de fietsenfabriek draaiende te houden. En dat doet hij, met zichtbaar plezier. En op een leuke manier ook overigens.

Wie een kijkje neemt in de stad, ziet dat al dat geknip misschien niet zo heel vreselijk veel zin heeft. De Amsterdammer zet zijn fiets bij voorkeur neer dáár waar hij moet zijn. Onderzoek naar de maximale loopafstand tussen fietsparkeerplaatsen en bestemming bieden geen definitief uitsluitsel, maar in Amsterdam lijkt die afstand nog kleiner dan in het minimaalste scenario.

Ter illustratie: afgelopen week verklaarde een gemeenteraadslid tijdens een commissievergadering nog dat hij zijn fiets voorafgaand aan de vergaderingen in de Stopera liever tegen een brug zet dan in de stadhuiselijke fietsenkelder. "Dat is altijd zo'n gedoe."

Zo denken meer Amsterdammers erover. De net afgestudeerde Julia Knoeff zette haar fiets neer bij station Zuid. Buiten de rekken ('die stonden vol'), maar ook niet in de parkeergarage ('tja, zo'n kelder, dat trekt me gewoon niet zo'). Zes dagen later was haar fiets dus weg en ook zij heeft haar vrije maandagochtend moeten gebruiken voor het terughalen van haar fiets.

De houding is langzaam maar zeker ingesleten in de Amsterdamse fietscultuur, zegt Marco te Brömmel-

snel iets fout



stroet, UvA-transportplanoloog en op Twitter één van de twee mensen achter het pseudoniem Fietsprofessor. Niet alleen de schuld van de mensen, zegt hij, maar ook de schuld van falend gemeentebestuur. "Het aantal fietsers in Amsterdam neemt toe en dat is goed voor gezondheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Maar actief beleid is er zelden op gemaakt. Je zou chargerend kunnen zeggen dat het aantal fietsers is gegroeid ondanks de gemeente."

Amsterdam is de fietshoofdstad van de wereld en afficheert zich graag als lichtend voorbeeld, maar wie het beleid onder de loep neemt, ziet dat de stad eigenlijk keer op keer wordt verrast door de groei van het aantal fietsers. Het nijpende fietsparkeerprobleem is daar een logisch gevolg van, zegt Te Brömmelstroet. "Er zijn nu eenmaal niet voldoende parkeerplekken voor fietsen. Ze vergaderen er wel over, maar verder dan het blussen van brandjes, dan hier en daar een fietsparkeergelegenheid, komen ze niet. Er is geen proactief fietsbevorderend beleid."

Eeuwig zonde, zegt Te Brömmelstroet. Want fietsen is goed, op fietsen zou de stad écht moet inzetten en niet zo halfslachtig als nu. "Elke euro die je in fietsen stopt, krijg je tien keer terug. Een Amsterdammer met tram of bus naar het station brengen, is vele malen duurder dan een Amsterdammer op de fiets daar zien te krijgen. Doe daar dan wat mee!"

Te Brömmelstroet zou vooral wat meer liefde willen zien van de ge-

meente naar de fietser. "Nu willen ze weer overal van die elektrische autootjes. Car2Go wordt helemaal vertroeteld. Waarom, denk ik dan. Ik lees en hoor alleen maar over de problemen die al dat fietsen met zich meebrengt. Laat toch wat vaker blikken dat je als stad dolblij bent met fietsers."

Al dat repressieve optreden, Te Brömmelstroet gelooft er niet in. Te negatief, zegt de transportplanoloog. "Gewoontegedrag bijsturen is lastig als je zo lang weinig gelegen hebt laten liggen aan fietsparkeerproblemen. Er zijn meer fietsen dan parkeerplekken. In Kopenhagen maken ze echt werk van fietsbeleid, daar zijn ze met een ploeg ambtenaren de stad ingegaan om van de fietsen in de rekken de banden op te pompen en de kettingen te smeren. Dat is positief."

Er is ruimte genoeg in de stad, de gemeente moet gewoon willen, zegt ook Michel Post van de Amsterdamse Fietsersbond. "De behoefte aan fietsparkeerplekken kan maximaal gefaciliteerd worden. Er zijn pleinen waar plekken kunnen komen, er kunnen fietsenkelders worden gemaakt. Doe dat dan, zou ik zeggen."

Het gedrag van de Amsterdamse fietser veranderen, kost tijd, zegt Post. "Maar dan moet er wel een alternatief zijn; fietsers moeten hun fiets ergens kwijt. Al dat wegnippen, terwijl je ook geen parkeerplek te bieden hebt voor de fietsen, dat is gewoon niet eerlijk."

Tot die tijd is het behelpen. Dweilen met de kraan open.

Halte Westpoortweg. Daar stopt bus 82 weer. Halverwege de dag zit er maar een plukje reizigers in. Als hij optrekt richting IJmuiden, is de bus leeg. Gedesoriënteerd staan ze op de halte, stadse mensen in het Westelijk Havengebied. Een man fietst fluitend

door de poort, de redder in de nood. "Weet u misschien waar het Fietsdepot is?" Opgelucht halen ze adem. Eén meevaller voor hen allemaal: het stevige westenwindje van deze dag zorgt voor een gemakkelijke terugtocht.

■ Zie ook PS 2: Verzameling

Luxe problemen?

Wekelijks fietsen ze door de stad: ambtenaren van steden over de hele wereld, vol bewondering over hoe Amsterdam de fietshoofdstad van de wereld is. Dat willen ze ook wel, blije mensen op (bijna) klimaatneutrale vervoermiddelen. Geen files, geen uitlaatgassen. En ach, dat fietsparkeerprobleem, dat zijn toch maar luxe problemen?

Maar dat zo veel fietsen ook problemen met zich meebrengen, is het buitenland inmiddels ook niet ontgaan. Eind juli schreef *The New York Times* een groot artikel over de zee van fietsen die de binnenstad dreigt te overspoelen. Stadsdeelvoorzitter Rob Post van Noord wordt geciteerd, klagend over dat in Amsterdam te veel fietsen zijn. "Overal waar je kijkt, op stations, bij winkelen en in woongebieden, overal zie je meer fietsen dan fietsenrekken."

Maar de toeristen, die vinden het allemaal niet zo erg, aldus *The New York Times*. Integendeel: de pleinen vol fietsen zijn een onderdeel van de Amsterdamse beleving geworden, een toeristische attractie op zichzelf.

Op het artikel werd ook gereageerd in dezelfde krant. Een inwoner van New York had het stuk met afgrijzen gelezen. Dit vooral met het oog op de plannen van de plaatselijke burgemeester Bloomberg om ook in zijn stad het fietsen hoogstpersoonlijk een impuls te geven. Hij zag het al gebeuren in de straten van New York, schreef hij. "Onhandig geparkeerde fietsen op de stoepen, die de doorgang voor voetgangers en hulpdiensten versperren. Wij wonen hier verticaal, wat zou betekenen dat beneden ook de straten van New York zouden veranderen in vuilnisbelten."