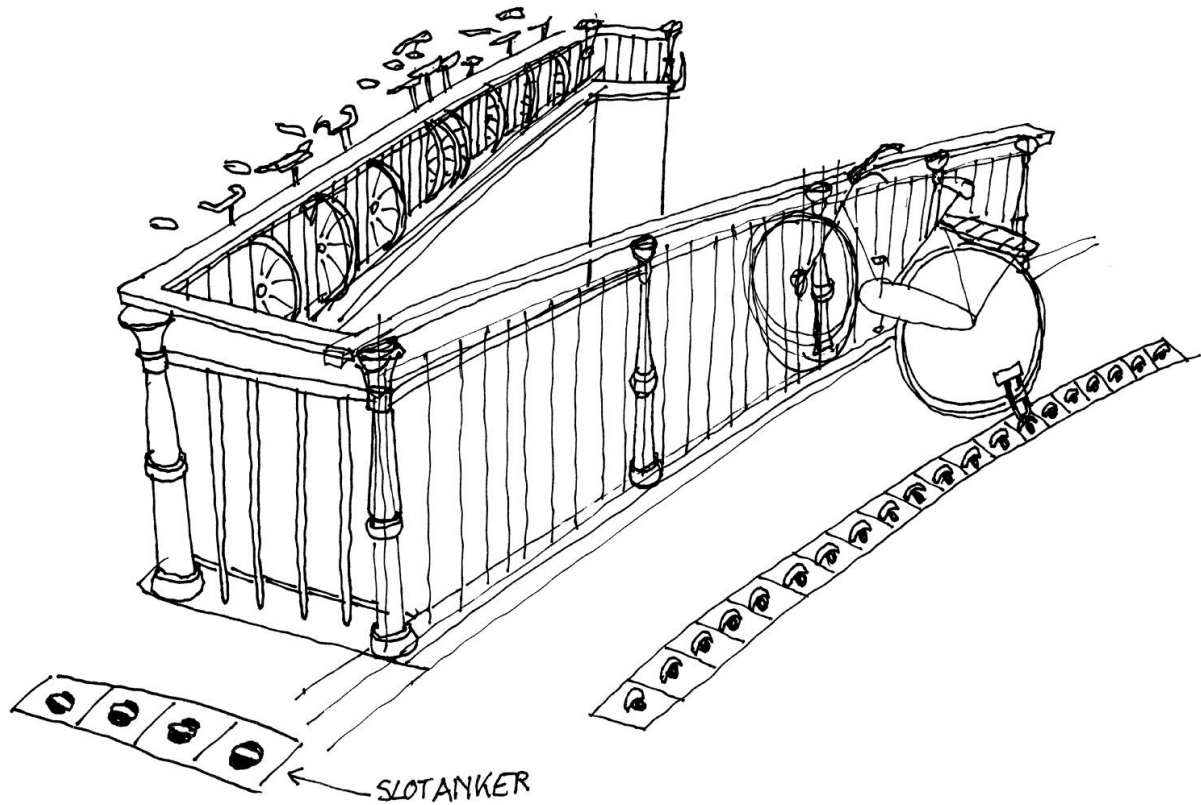


Notitie Fietsreling

Voorstel efficiënt fietsparkeren langs het water



Impressie Peti Buchel

GroenLinks Amsterdam Centrum
Amsterdam, juni 2011

Notitie Fietsreling

Voorstel van raadslid Kramer (GroenLinks) voor efficiënt fietsparkeren langs het water

Deze notitie betreft een coproductie van de werkgroep Verkeer en Stedenbouw van GroenLinks Binnenstad (Paul Denekamp) en de GL-fractie van de raad van stadsdeel Centrum.

Fietsparkeren in de binnenstad

Het succes van de toename van het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto heeft een waarneembare keerzijde: de fietsparkeerchaos. Op vele (populaire) plekken in de binnenstad kunnen fietsers maar moeilijk een plekje vinden. Vaak door de discrepantie tussen aanbod en parkeer capaciteit, maar ook door onvoldoende efficiënte benutting van de aanwezige ruimte en parkeerfaciliteiten. Daarnaast staan er veel geparkeerde fietsen in de weg voor voetgangers en rolstoelers en is er soms sprake van verrommeling van de openbare ruimte.

In de vorige bestuursperiode is de aanzet gegeven voor een fietsparkeerbeleid. Het huidige bestuur zet dit beleid met extra inzet voort en heeft de ambitie om de parkeerproblemen drastisch terug te dringen met als topprioriteit de aanpak van knelpuntlocaties als het Stationsplein en het Leidseplein. Daarbij worden nieuwe ideeën en investeringen niet geschuwd. Dit bestuur heeft een open oor en oog voor initiatieven die (kunnen) bijdragen aan verhoging van de fietsparkeercapaciteit en van de gebruiksefficiëntie en de ruimtelijke en visuele kwaliteit van de openbare ruimte. Daar speelt GroenLinks graag op in.

Parkeren langs het water

Overall waar het mogelijk is om de fiets te parkeren en te stallen, gebeurt dat. Daarbij worden, naast de officiële fietsrekken en -vakken, alle objecten benut die als steun en ankerpunt kunnen dienen: van lantaarnpaal tot brugleuning. Dit oneigenlijk gebruik van ‘straatmeubilair’ dient, als het er op aankomt, te worden bestreden maar heeft momenteel geen handhavingprioriteit. Een alternatieve aanpak zou kunnen zijn om, in een situatie die zich daar voor leent, het fietsparkeren juist te faciliteren op een wijze die recht doet aan de ruimtelijke en visuele kwaliteit van dat gebied.

Op veel plekken bevinden zich relingen langs het water, waar fietsen aan worden vastgemaakt. Ook daar waar officiële fietsrekken of nietjes zijn geplaatst.

Zo'n plek is bijvoorbeeld het gebied langs *het Singel, van de Munt tot aan het Spui*. Tussen Munt en Koningsplein zijn de nietjes schuin geplaatst en richting Spui staan deze in parallel opstelling. In beide gevallen resteert (te) weinig ruimte voor de voetgangers. Als de reling op een slimme manier wordt benut, c.q. ontworpen, kunnen vele tientallen fietsparkeerplaatsen extra worden gecreëerd en de ruimtelijkheid worden verbeterd in termen van loopruimte en straatbeeld (zie impressie op titelblad).

Als het huidige hekwerk op het deel Munt-Koningsplein wordt vervangen door een speciaal ontworpen fiets(parkeer)reling met haakse fietsopstelling -waarbij het voorwiel doorsteekt over het water- dan ontstaat meer loopruimte tussen reling en rijweg. Op het tweede deel naar het Spui resteert bij een haakse opstelling nog een beperkte loopruimte. Hier zou het alternatief van een schuine opstelling kunnen worden overwogen.

Andere plekken waar fietsparkeren in de reling een goede oplossing zou kunnen zijn, zijn delen van het open havenfront bij het Centraal Station, bijvoorbeeld bij het Singel.

Voorwaarde is steeds dat de stoep voldoende breedte heeft, mede gelet op het aantal stoepen en de intensiteit van het voetgangersverkeer ter plekke.

Op een relatief eenvoudige manier kan het voor de (binnen)stad zo belangrijke fietsverkeer door het relingfietsparkeren verder worden gefaciliteerd.

Ontwerpopdracht

Om te verkennen of een fietsreling een welkome uitbreiding vormt van de bestaande fietsparkeervoorzieningen, moet een ontwerp worden gemaakt dat de gebruiker aanspreekt, maar bij voorkeur ook de stedenbouwer, de welstandbeschermer en de beheerder. Via open inschrijving, al dan niet in de vorm van een prijsvraag, zou om een schetsontwerp kunnen worden gevraagd. De ontwerpopgave zou dan als volgt kunnen luiden:

“Geïnteresseerden, particulier of zakelijk, worden uitgenodigd een schetsontwerp te maken voor een fietsreling langs (geschikte) waterkanten in de Amsterdamse binnenstad. Deze fietsreling moet:

- de functies van een reguliere reling en fietsnietjes/-rekken combineren
- uitnodigen tot snel en gelijkvormig fietsparkeren
- uitgaan van over het water doorstekende wielen, zodat ruimtewinst ontstaat
- uitgaan van haaks parkeren (schuin als alternatief bij onvoldoende loopruimte)
- zo mogelijk, op bepaalde plekken, ruimte bieden aan fietsen met een afwijkend formaat (optioneel)
- relatieve eenvoud en schoonheid uitstralen en passen in de Amsterdamse binnenstad (traditionele of eigentijdse vormgeving)
- degelijk en betaalbaar kunnen worden uitgevoerd (kosten huidige relingen en nietjes/fietsrekken als referentiepunt)
- weinig onderhoud vergen en makkelijk zijn schoon te maken.”

De inzender met het meest aansprekende schetsontwerp, c.q. de winnaar van de prijsvraag, krijgt de opdracht om het schetsontwerp uit te (doen) werken tot een uitvoerbaar ontwerp.

Voorstel

Voorgesteld wordt het volgende besluit te nemen:

De raad van stadsdeel Centrum besluit

1. In te stemmen met het verkennen van de mogelijkheden van een fietsreling als beschreven in de gelijknamige notitie.
2. Het dagelijks bestuur te verzoeken om via open intekening een opdracht uit te schrijven voor een schetsontwerp, eventueel in de vorm van een prijsvraag. ((alternatief: bij voorkeur in de vorm van een prijsvraag))
3. De kosten voor de ontwerpfasen ten laste te brengen van de voor het fietsparkeren beschikbare gelden.
4. Bij een geslaagd ontwerpproces middelen te reserveren voor productie en plaatsing van een fietsreling langs het Singel, van Munt tot Koningsplein en zo mogelijk tot aan het Spui, of in overleg met de raad op een andere geëigende plek langs het water.