

Fietzersbond Nijmegen

Aan de wethouder en de ambtenaren van de gemeente Nijmegen,

Graag reageren wij op de concept parkeervisie 'Parkeren in Nijmegen. Auto en fiets 2020-2030'

In grote lijnen willen we aangeven dat u en wij merken dat het aandeel actieve mobiliteit (te voet en fietsen) in Nijmegen **groeit**. (bv op pag 28) De gemeente faciliteert dit en daarom staat het in deze visie. Maar wij willen erop wijzen dat burgers van onderop in de stad hier vaak uit eigen beweging zelf al voor kiezen. En dat daar ook een grote groei vandaan komt. Ook waar het nieuwe leden van de fietsfamilie betreft, zijnde bakfietsen, kratfietsen, bezorgfietsen, speedpedelecs, [driewielers](#), handfietsen etc. Er is een duidelijke groei zichtbaar van ook de laatste twee; de groep ouderen groeit en ook mensen met beperkingen willen er zelfstandig op uit kunnen. Die groei wordt belemmerd omdat mensen een driewielers niet goed en veilig kunnen parkeren.

Die kracht van onderop kan benut worden door ideeën van onderop op te halen, en het draagvlak te benutten om politieke ruimte te krijgen tot het fatsoenlijk faciliteren van deze groei. Fietzers zijn niet alleen groen, maar maken ook een keuze voor gezondheid en vrijheid en zijn zo te vinden in de achterbannen van allerlei politieke partijen.

Op pag 19 lezen we dat fietsparkeervoorzieningen kostbaar zijn en dat de ruimte in Nijmegen schaars is. Maar op pag 4 lezen we dat het opheffen van 90 auto parkeerplekken in de Kelfkensbos garage 1000-1500 fiets parkeerplekken oplevert. Dus de kosten en het ruimtegebruik van de auto zijn wat dat betreft navenant nog duurder. Of, andersom, het realiseren van fiets parkeerplekken is altijd goedkoper en vergt minder ruimte. Het benutten van geld en ruimte is een politieke keuze. De ene keer is de keuze zwaarder dan de andere keer, maar de ruimte die er is, is opnieuw invulbaar, als je het wil of als het ineens (door corona of iets anders) noodzakelijk is. Het is echt van belang dit als gegeven in deze discussie voor ogen te houden.

Nu zien we dat ook wel gebeuren in de nota. Maar dit argument wint aan scherpte als je weet dat in Nijmegen 25% van de volwassenen geen rijbewijs heeft en drie op de tien huishoudens **geen auto**, volgens het CBS. Deze mensen worden niet genoemd in de visie omdat zij geen auto parkeren, maar zij hebben wel te maken met publiek ruimtegebruik in de stad. In een debat tussen Marli Huijer en Anne Marttin in [NRC van november 2019](#) ging het hierover. Het initiatief parkplek.nu werd daarbij uitgediept. Bewoners willen parkeervergunninggeld betalen om een stukje publieke ruimte ter grootte van een parkeerplaats vrij te kopen voor groen of ander gebruik. Je zou er ook over na kunnen denken om deze groep te belonen voor het feit dat ze geen aanspraak op autoruimte maken. Operatie Steenbreek, maar dan: auto eruit, fietsparkeerplaats erin. Of je kunt overwegen het geld voor de parkeervergunning misschien wel iets omlaag te doen, maar mensen die er geen gebruik van zullen maken ook een geldbedrag toe te geven.

Verder is er veel aandacht voor het stadscentrum en de parkeervergunninggebieden. Maar fiets parkeren kan in de hele stad een 'boost' gebruiken. Misschien wel juist **in de wijken**. Op pag 29 staat er wel iets over, maar wij denken ook aan stimuleringsmaatregelen voor ondernemers en bedrijven om het fiets parkeren voor klanten en werknemers te veraangename, veiliger te maken, dicht bij de ingang van bedrijf/winkel of bij de winkelwagentjes, overdekt. Voor bedrijven ook een plek waar

je je regenkleding kunt uithangen, wellicht afgesloten enz. De Gamma aan de Nieuwe Dukenburgseweg is een triest voorbeeld van hoe het niet moet. Bedrijven zouden een prikkel moeten krijgen om een adviesbureau in te schakelen, principes toe te passen en iets te laten ontwerpen. Voor klanten: kort parkeren, fietsparkeerplaats als visitekaartje, dicht bij de ingang, dicht bij winkelwagentjes, schoon en ruimte voor driewiel fietsen en bakfietsen. Voor werknemers: veilig, sociaal veilig, droog, schoon, ruim. Of neem de situatie bij de Coop in de Steenbokstraat. Auto's kunnen parkeren op 3 meter van de ingang, fietsen op 15 meter en ook nog naast de glasbak. De gemeente heeft hier bij de herinrichting niet in gehandeld. En de ondernemers voelen alle vrijheid om hun eigen dingen te blijven doen. Op zulke plekken voor winkels van de wijk zou je auto parkeerplekken in de openbare ruimte kunnen opheffen (evt meer gehandicapten parkeren mogelijk maken) en meer fietsenstallingen kunnen maken. Spreek een proeftijd af met de middenstand en meet het effect. Inspireer ondernemers die een eigen parkeerplaats hebben (Gamma). Best practices en onderzoeken zijn er genoeg in Nederland, de gemeente hoeft ze alleen maar aandacht te geven. Wij vragen hier ook aandacht voor omdat bij sommige fietsenstallingen bij winkelcentra ook nog wel fietsen gestolen worden. Richt stallingen zeker ook op die manier veilig in. Op de website van de landelijke fietsersbond zijn [wat tips](#) te lezen.

Ook vragen we aandacht voor het stoppen/parkeren van **bezorgbusjes**. Die opstoppen leveren regelmatig gevaar voor fietsverkeer op. Misschien kan er van de X parkeerplekken per straat één parkeerplek aangewezen worden als laad- en losplek. Met name moet je dan denken aan de smalle parallelwegen van bv de Annastraat en de ringstraten. Maar ook aan alle straten met fiets suggestiestroken waar je als fietser door bezorgbusjes op de strook met snelverkeer gedwongen wordt.

Over vergunningsgebieden voor het auto parkeren willen we het volgende opmerken. De wijk **Ooyse Schependom** is niet mee genomen. Er is nog wel enige plek waardoor het kan, maar er zijn twee redenen om hier toch betaald parkeren te willen invoeren. Het is landschappelijk zonde als de voortuin van Nijmegen vol blik staat zo als thans het geval is aan de Dijkgraaf van Wijckweg. En deze gratis parkeerplek vlak bij de stad met op veel plekken geen sociale controle, trekt met name in de avonden mensen met niet wenselijke bedoelingen zo als drugs dealen. Dit gebeurt ook pal voor een kinderopvang. Het is te hopen dat ze nooit pillen verliezen.

Nog een idee voor de 30 km wegen: wij adviseren daar vervanging van openbare auto parkeerplekken door openbare fiets parkeerplekken. Maak die groen of geschikt voor fiets parkeren, zodat er geen fietsen meer op de stoep hoeven staan. Auto's kunnen op de rijweg parkeren. Dat remt meteen de snelheid.

In het vervolg van deze reactie, zullen we op de specifiekere teksten ingaan.

Pag 4: De genoemde stalling op het stadhuis heeft weinig bekendheid.

Pag 4/7: In de binnenstad kunnen niet alle bewoners hun fiets inpandig stallen. Zo komen de fietsen op straat te staan. Een van de oplossingen voor te weinig plek voor fiets parkeren in de binnenstad vindt u op de website van de landelijke Fietsersbond. Zo ga je leegstand tegen, vangt de eigenaar toch nog huur en zijn de fietsen van de straat. We hebben het al in werking gezien bv in Roosendaal <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/lege-winkels-volle-stallingen/>

Pag6: Bij het stimuleren van het parkeren op afstand zien we ivm coronamaatregelen de komende tijd (en misschien zelfs de komende jaren) het probleem dat het openbaar vervoer minder capaciteit heeft. Auto parkeren op afstand en verder met de bus of trein wordt daarmee minder voor de hand

liggend. Dat maakt het belang van goede fietsparkeervoorzieningen bij de bestemming extra belangrijk om zoveel mogelijk reizigers te verleiden de fiets te gebruiken

Pag 7: In de visie staat: “Er zijn te weinig stallingen toegankelijk voor ‘afwijkende fietsen’. Dit leidt tot ‘overlast’ op straat.” Wij pleiten ervoor dat de overlast tegen gegaan wordt door het beter organiseren voor ruimte voor driewiel fietsen en bakfietsen e.d. Deze fietsen wren lijkt ons onwenselijk. Mensen met beperkingen moeten ook de mogelijkheid hebben om met een aangepaste fiets naar de binnenstad te fietsen en hun fiets goed en veilig kunnen stallen. En met grotere fietsen, kun je ook weer meer boodschappen meenemen en de lokale middenstand nog meer ondersteunen, zoals op pag 8 overigens ook te lezen is: “In de kern van het parkeerbeleid wordt genoemd dat ‘fietsparkeervoorzieningen voor elk type fiets’ nodig zijn. “

Pag 11/12: De gemeente gaat fietsparkeernormen stellen. Daarmee krijgt de fiets eindelijk een volwaardige plaats in het parkeerbeleid. Daar zijn we blij mee, net als met de mogelijkheden om minder auto parkeerplaatsen te realiseren als er betere fiets parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. We zijn benieuwd naar de uitwerking maar vragen op voorhand voldoende flexibiliteit om tot goede parkeervoorzieningen te komen bij bijvoorbeeld wooncomplexen voor studenten en één- en tweepersoonshuishoudens.

Pag 14: Hier een opmerking van de fietsers, die ook een auto hebben: zijn betaalapps voor iedereen bruikbaar en begrijpelijk en heeft iedereen een smartphone?

Pag 16: De gemeente gaat kijken naar het benutten van garageboxen e.d.: als niet gebruikt dan fiets parkeren. We willen ook aandacht vragen voor voorzieningen voor het parkeren van transportfietsen e.d. in de stad en met name Lent/Noord (waar geen garageboxen te huur zijn) Ondernemers die met elektrische transportfietsen e.d. werken zouden baat hebben bij een te huren/kopen afsluitbare parkeerplek. Een dergelijke plek zou ergens bij station Lent of in de erboven gelegen geplande wijkje "de broodkorf " ideaal zijn. Maar een meer centrale locaties bij de supermarkten in Noord (Oosterhout en Lent) zou ook heel goed zijn. Een gemeenschappelijke ruimte gedeeld door vaste huurders die de sleutel hebben aangevuld met camerabewaking zou een heel flexibele vorm kunnen zijn. Aanvullend zouden er ook kleine kantoortjes verhuurd kunnen worden. Vanwege accu's e.d. zou de ruimte vorstvrij moeten zijn liefst boven 8 graden blijven. Zodoende is de realisatie van appartementen boven en rondom dit object niet gek.

Pag 18: Er wordt nagedacht over fiets parkeren in de drukke binnenstad en de cirkel eromheen. Maar bij allerlei winkelcentra (in Dukenburg met name) zijn de stallingen slecht op orde. Dit hebben we hier boven al benoemd.

Pag 18: Er mist nu nog een grote fietsenstalling Centrum West. Misschien kan de nieuwe stationsfietsenstalling West daar een rol in spelen...

Pag 19: In de visie staat dat ‘als fietsparkeerplaatsen te vol staan, er over wordt gedacht om ze weg te halen’ Dat gaat niet helpen, denken wij. Zoeken naar andere mogelijkheden lijkt kansrijker om het probleem op te lossen.

Pag19: Buitenmaatse fietsen worden beschreven als ‘meer plaats innemend naast gewone fietsen’ en dat het ‘ten koste gaat van de stallingscapaciteit’. Elke buitenmaatse fiets is beter dan een auto en er zullen hoe dan ook steeds meer buitenmaatse fietsen gaan komen. We kunnen er beter op voorbereid zijn.

Pag 19: Bezorgfietsen lijken hier alleen in beeld als zijnde van voedselbezorgers... er zijn veel meer bezorgbakfietsen in de stad. En er zijn dus meer parkeerplekken ervoor nodig. Ondernemers daarbij faciliteren voorkomt inzet van extra busjes en scooters e.d.

Pag 19: De verkeerd gestalde fietsen in de wijken worden in de visie als overlast gekenschetst, maar er zijn misschien ook te weinig goede stallingen? Het is zeker geen antwoord om het werk van de AFAC naar die gebieden uit te breiden!!

Pag 19: Er wordt gezegd dat de gemeente de regels voor fiets parkeren duidelijker kan communiceren. We vragen ons af of dat gaat helpen. Faciliteren gaat echt beter helpen om de doelen te bereiken.

Pag 19: 4.4.4: Fietsrekken diagonaal plaatsen scheelt ruimte en is ergonomisch beter. Zie ook <http://fietsparkeur.nl>

Pag 19: 'Fietsparkeervoorzieningen zijn kostbaar en de ruimte in Nijmegen is schaars', wordt hier gezegd. Deze argumenten leiden een alinea in over barrefietsen. Fietsen die voor sommige minima/studenten/jongeren belangrijk zijn! Het zijn keuzes voor ruimte, die ruimte beperkt maken of niet.

Pag 20: Fietsenstallingen worden in de visie pas groter gemaakt als er aan vier voorwaarden voldaan is..... Kunnen we niet beter nadenken over eventuele goedkopere fietsenstallingen dan op deze manier erop te bezuinigen. Bovendien kun je, zoals hierboven ook al beschreven, ook leegstaande winkels gebruiken als fietsenstalling.

Pag 20: Fietsen los in wit geschilderde vakken zetten kan leiden tot domino effecten. De stoep moet wel echt goed glad liggen dan.

Pag 20: Inleveren van oude fietsen kan wel helpen, maar kan dit ook leiden tot fietsdiefstal?

Pag 22: Laadinfra voor fietsen gaat de gemeente niet faciliteren in de openbare ruimte." Lezen we. Dat is jammer, want elk willekeurig cafeetje in het buitengebied gebruikt dit om klanten mee te trekken. De binnenstad en winkelcentra zouden dit ook kunnen gebruiken misschien. Is de gemeente bekend met accuwisselautomaten? Het lijkt goed om te streven naar fiets oplaadplaatsen, ten minste in de bewaakte stallingen Bijv. van Swobbee / Greenpack. Info over de accu-wisselautomaten staat op de website van Swobbee: <https://swobbee.de/>. E-fietsen, e-bakfietsen, e-driewielfietsen, e-scooters, e-stepjes, lichte elektrische voertuigen, kunnen er gebruik van maken. In 2018 is een eerste pilot gestart in Berlijn en In 2019 is deze positief geëvalueerd en uitgebreid naar een twintigtal wisselstations. Het is eigenlijk een soort omwisselen zoals je met die blauwe campinggas-busjes/containers doet. Het nieuwe Nederlandse bakfietsmerk Cargo Cycling gaat er ook mee werken en Urban Arrow, Cargoroo en Velove Bikes passen het ook toe op enkele fietsen.

Pag 25: Monitoring via klachten is inderdaad een ingang voor signalen.

Pag 26: Bovenliggend beleid gaat over klimaat: maar ook de luchtkwaliteit en gezondheidswinst kun je behalen door het stimuleren van de fiets voor allerlei functies van mobiliteit in de stad. .

Pag 28: De binnenstad/Nijmeegse winkeliers in het algemeen kunnen ook een impuls krijgen met een Nijmegen website en fietskoeriers om de waren te bezorgen, zoals bij warenhuis.groningen.nl

Pag 29: In de visie staat dat bewoners fietsparkeerplaatsen mogen aanvragen. Vooralsnog is daar geen loket voor, voor zover wij weten. Hoe gaan we dat doen? Hoe wordt 'I want to park my bicycle' uit september 2019 nu echt in de parkeervisie is verwerkt. Nu staat er nog 'Hierbij moet worden

gekeken naar manieren waarop bewoners van een straat of huizenblok bij de gemeente kunnen aangevend dat ze een fietsparkeerplaats in hun straat willen. ' In reactie hierop is aangegeven dat 'de motie wordt meegenomen in de nota parkeren.' Als deze visie de bedoelde nota is dan bijt deze redenering zich in de eigen staart. Als de nota nog moet komen, duurt het nog langer, voordat mensen – blij geworden van een aangekondigd aanvraagloket – er ook gebruik van kunnen gaan maken. Het lijkt ons goed om de organisatie nu al snel in te richten op signalen uit de stad die de gemeente verder kan brengen in het echt praktisch en werkbaar faciliteren van behoeften hierbij.

Pag 30: In de visie lezen we dat het autobezit stijgt en dus 'meer schaarse openbare ruimte in beslag' neemt. Maar dit is beide geen natuurwet. We hebben daar invloed op. Wordt er geïnventariseerd waarom mensen toch een auto voor de deur hebben staan? Als het is omdat hun werk niet met OV bereikbaar is of anderszins, dan kunnen we daar op verder plannen. En ook kan de gemeente (en de burgers die dat ook belangrijk vinden) werken aan een herwaardering van de openbare ruimte als geheel. Als mensen de ruimte meer gaan ervaren als van hen, zullen ze sowieso ook nadenken over auto en fiets parkeren op een manier die minder overlast geeft (en misschien ook vaker buiten kunnen spelen, minder afval weg gooien, meer hondenpoep opruimen, en mee willen doen met groenruimtes)

In de hoop op deze manier een bijdrage aan een gezondere, schonere en plezierig stad te hebben geleverd,

Met vriendelijke groet

Fietsersbond Nijmegen

[Redacted signature]

P.s.: Het ziet ernaar uit dat door corona er ook [meer scooters op de weg](#) komen. En er waren al best veel scooters in de stad. Scooters hebben ook niet echt genoeg plaatsen om te parkeren. Daar hebben met name fietsers ook last van.