

# Advies

## Fietsparkeren bij Centraal Station



### *Inleiding*

Na bijna 20 jaar is in 2020 is de omgeving van het Centraal Station af. De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond vindt dat er dan alles aan gedaan moet zijn om te zorgen dat het CS geen 'klachtenhotspot' meer is voor het fietsparkeren.

Dit kan alleen met een combinatie van maatregelen. Veel van die maatregelen kunnen snel worden ingezet, waardoor de verbeteringen ook al ver voor 2020 zichtbaar moeten worden. We vragen de gemeente dan ook om een concreet actieplan dat snel operationeel wordt.

**De Fietsersbond benadrukt dat de gemeente nu reeds goed werk doet rondom het CS. Dit advies moet dan ook gelezen worden als een steun in de rug en een aansporing en hulpmiddel om door te gaan op de ingeslagen weg.**

### *Succes en probleem*

De grote aantallen geparkeerde fietsen zijn in de eerste plaats de illustratie van het grote succes van het fietsbeleid. Steeds meer Amsterdammers kiezen voor het vervoermiddel dat weinig ruimte inneemt, zowel voor de gebruiker als voor de overheid het goedkoopst is, de lucht schoon en de gebruiker gezond houdt.

Maar het grote succes heeft ook een keerzijde: zowel fietsers als andere gebruikers van de openbare ruimte ervaren ook problemen.

- Voor fietsers is het probleem om je fiets (snel) te stallen binnen redelijke afstand van het station en deze (heel) terug te vinden.
- De gebruikers en beheerders van de openbare ruimte ervaren dat de grote aantallen gestalde fietsen veel van de openbare ruimte in beslag nemen, terwijl deze ook bedoeld is voor andere doeleinden (recreatie, vluchtroute, voetgangersareaal, ...). Subjectieve problemen ("die geparkeerde fietsen zijn zo lelijk") laten we buiten beschouwing

**Figuur 7** Wat vindt u in Amsterdam de vervelendste plek om uw fiets te parkeren? Meest genoemde plekken



Het probleem doet zich voor omdat het fietsen een succes is en de gevolgen van dat succes te weinig onderkend zijn.

#### **Kwalitatieve problemen:**

- De aanwezige plekken raken vol met langparkeerders, fietswrakken, weesfietsen en andere oneigenlijke gebruikers. Om ervoor te zorgen dat de fietsplekken daadwerkelijk beschikbaar blijven voor de doelgroep OV-reizigers, zijn extra maatregelen nodig.
- Bovendien is er behoefte aan verschillende soorten fietsparkeerplaatsen voor evenzoveel soorten fietsparkeerders: lang en kortparkeerders, Amsterdammers (fiets als voortransport) en mensen van buiten (fiets als natransport), naar soort fiets (zoals bakfiets, fiets met bak, breed stuur of dikke banden, tandem, kinderfiets of snorfiets) et cetera.
- Soms is er te weinig aandacht voor de kwaliteit van de voorzieningen. Hét voorbeeld van de missende deur binnendoor van de fietsenstalling naar de bibliotheek moet niet op CS herhaald worden.

#### **Kwantitatieve problemen**

Volgens het Masterplan zijn er in 2020 7.000 plekken onder het westelijk tramemplacement, 1.000 plekken in het postpakketgebouw en 2.000 plekken aan de IJzijde gepland. Totaal evenveel als nu: 10.000 plekken.

Het MJP fiets gaat uit van een vraag van 10.800 plekken nu (en een huidig tekort van 1700) en 13.700 plekken in 2020.

Prorail en NS doen een fors hogere schatting van 17.000 fietsen. Deze schatting gaat uit van het nu aanwezige aantal fietsen, vermeerderd met een factor voor de toenemende reizigersaantallen en een factor voor het toenemend aandeel van fietsers bij de reizigers. Vergeleken met Utrecht (22.000 plaatsen) lijkt dat nóg aan de lage kant.

De Fietsersbond vindt zelfs deze schatting nog veel te conservatief. Geen enkele schatting houdt voldoende rekening met de **latente behoefte**:

- Veel fietsers komen nu noodgedwongen lopend of met OV naar CS, maar zouden als er plek was liever op de fiets komen.
- Andere reizigers kiezen bewust hun reis op een ander station te beginnen (Amstel, Zuid, Sloterdijk, metro) omdat het zoeken naar een stallingsplaats bij CS teveel tijd kost. Wanneer er meer plek is besluiten een aantal van hen hun reis weer op CS te beginnen. Er zijn ons verhalen bekend van mensen voor wie het moeizame fietsparkeren de doorslaggevende reden is om te forensen met de auto in plaats van de trein.
- Ook houdt deze schatting er geen rekening mee dat de bezuinigingen op het OV het aandeel fietsers in het voor/ natransport sneller zal laten toenemen dan in de huidige trend.
- Wijzigingen in de OV-studentenkaart kunnen ertoe leiden dat veel meer studenten op de fiets naar het station komen in plaats van met het OV.
- Net als bij parkeergarages voor auto's wordt een fiets-P-voorziening ervaren als 'vol' als 80% of meer van de plekken bezet zijn. Je zult dus idealiter 25% meer plaatsen nodig hebben dan het aantal te verwachten fietsparkeerders omdat anders het zoeken naar een lege plek te lang duurt.

Deze latente behoefte is onmogelijk te kwantificeren. Maar het is onverstandig hier geen rekening mee te houden. Wij gaan er daarom vanuit dat het niet verstandig is om te stoppen bij die 17.000. Op die manier blijven we bouwen voor de huidige vraag en blijven we dus achter de feiten aanlopen. We adviseren om rekening te houden met in totaal veel meer benodigde fietsparkeerplekken dan in de huidige plannen.

Houdt voortdurend de bezetting van de plaatsen bij en onderzoek periodiek de waardering van de gebruikers, zodat voortdurend ingespeeld kan worden op de werkelijke behoefte en leg je niet vast op de (o.i. lage) aantallen waar de MJP fiets 2012-2016 vanuit gaat.

Zowel voor NS (meer klanten), landelijke overheid (liever meer mensen in de trein dan in de auto), lokale overheid (minder autoverkeer in de stad, minder druk op duur lokaal OV) en de gebruikers zelf (gezondheid, snelheid) is het goed wanneer zoveel mogelijk passagiers de fiets als voor/ natransport gebruiken. Al deze partijen hebben er (ook financieel) baat bij als het fietsparkeerprobleem goed wordt opgelost.

Het ontmoedigen van fietsen kan dus nooit de oplossing zijn. Dezelfde mobiliteitsvraag zal dan anders worden ingevuld, door andere manieren van vervoer die meer kosten in termen van ruimte, uitstoot, lawaai, verkeersveiligheid, volksgezondheid, onafhankelijkheid etc.

**Wij zoeken daarom naar oplossingen die zoveel als mogelijk tegemoet komen aan de behoefte aan stallingsvoorzieningen, goed rekening houdend met de andere functies van de openbare ruimte.**

## ***Maatregelen***

**Het fietsparkeren kan moeilijk worden opgelost door één simpele maatregel, maar alleen door een pakket aan maatregelen.**

Alleen maar extra plekken maken is niet genoeg. Stel dat je besluit de behoefte alleen te vervullen door het maken van meer fietsparkeerplekken tot bijvoorbeeld een aantal van in totaal 34.000 fietsen. Ons lijkt het gezien de latente behoefte dan niet irreal dat al deze fietsparkeerplaatsen intensief gebruikt zullen worden.

Op het kaartje in de bijlage is als vingeroefening het ruimtebeslag daarvoor ingekleurd. Dit lijkt ons om verschillende redenen niet het gewenste scenario.

**We stellen daarom voor het probleem aan te pakken met een pakket met acht maatregelen:**

- 1. Meer fietsparkeerplekken nabij centraal station**
- 2. Meer fietsparkeerplekken op grotere afstand**
- 3. OV beter over meer stations spreiden**
- 4. Bestaande plekken beter benutten door betere aanduiding**
- 5. Bestaande plekken beter benutten door regulering**
- 6. Bestaande plekken eerlijk verdelen door differentiëren**
- 7. Consequentere handhaving**
- 8. OV-fiets aantrekkelijker maken dan langdurig een eigen fiets parkeren**

## 1) Meer plekken nabij centraal station

De huidige plannen voor CS omvatten nu in totaal 10.000 plekken. Dat zijn 7.000 plekken onder het westelijk tramemplacement, 1.000 plekken in het postpakketgebouw en 2.000 plekken aan de IJzijde bij de fiets- en voetgangerstunnel.

Wat de Fietsersbond betreft is dat veel te weinig.

We stellen voor om in de nabijheid van het station extra plekken te realiseren door:

- de bestaande plekken op het maaiveld (3600 plekken) niet allemaal weg te halen. Elke plek die je voor een paar honderd euro op maaiveld kunt maken, bespaart een noodzakelijke gebouwde plek van rond de 10.000 euro.  
Deze plekken kunnen deels als rekken blijven, deels als vakken voor bv bakfietsen. Het toestaan van fietsparkeren aan de brugleuningen is een zeer goedkope en effectieve maatregel. Het mag onwenselijk zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar handhaving plus alternatieve maatregelen kosten veel meer geld, waarvan het onredelijk is om het aan de fietser of het fietsbeleid door te rekenen. Er wordt immers niet door de fietser om gevraagd. Juist niet.
- vier fietsflat-achtige gebouwen of pontons, bijvoorbeeld op elk van de vier hoeken van het station. Eén van deze fietsflats is er al en mag wat ons betreft op de UNESCO werelderfgoedlijst. In elk geval is het doodzonde om deze weg te halen, zoals nog steeds het officiële plan is.
- Een extra ondergrondse stalling voor 7000 plekken, of uitbreiding van de al geplande, met name aan de oostkant van het station (duur, maar nodig)

## 2) Meer fietsplekken aanbieden op grotere afstand

Het centraal station is per pont en metro goed bereikbaar. Voor een deel van de bezoekers is een fietsparkeerplek aan de overzijde bij de pont of bij een metrostation een goed alternatief.

We stellen voor:

- aan de overzijde bij de pont: een fietsflat bij Buiksloterweg, ook meer plekken bij NDSM en IJplein
- fietsvoorzieningen ook voor treinreizigers bij metrostations zoals Weesperplein, Vijzelgracht en Buikslotermeerplein kleinere voorzieningen bij de andere pontterminals en metrostations ook voor treinreizigers.

Om het gebruik te stimuleren van de deze voorzieningen te stimuleren moeten de reizigers die het voortraject met de metro afleggen niet meer gestraft worden met dubbele opstaptarief voor het OV.

## 3) OV beter over meer stations spreiden

De ideeën van wethouder Wiebes zijn om het Amsterdamse OV en aansluitend daarop het treinennet, meer te verspreiden over de stad. Dat zou voor dit punt ook kansen kunnen bieden. Nóg meer reizigers dan nu kunnen hun treinreis beginnen op andere stations dan CS. In eerste instantie verplaatst dat het probleem, maar het maakt de opgave per plek en zeker bij CS wel overzichtelijker.

#### 4) Bestaande plekken beter benutten door beschikbare plekken aan te duiden

Beschikbare plekken kunnen worden aangegeven door verwijzingen, elektronische systemen etc. of een fietscoach.

Een concreet idee dat snel ingevoerd kan worden, is het aanbrengen van een tellertje op de bewaakte stallingen (ook bij station Zuid e.a.). 'Nog xx plekken vrij'. De beheerders moeten dat dan aardig kunnen inschatten, bv omdat er maar één deur is waardoor fietsen binnenkomen en vertrekken.

Rond het Centraal station is dit minder eenvoudig, maar des te meer nodig. Net als bij autoparkeerplekken zou er een systeem met DRIP's moeten zijn wat verwijst naar een sectie met nog voldoende vrije fietsparkeerplekken. Zolang hiervoor geen elektronisch systeem bestaat zou een 'fietscoach' een alternatief kunnen zijn.

Deze aanduidingen moeten ervoor zorgen dat beschikbare ruimte efficiënter gebruikt wordt.

#### 5) Bestaande plekken beter benutten door regulering

Op een fietsplek waar één fiets een week staat (voor één OV-reis), kunnen zeven reizigers hun fiets een hele dag stallen of veertien reizigers een halve dag. Geparkeerde wrakken en weesfietsen zijn ook een soort langparkeerder

Bestaande plekken beter benutten gaat door het ontmoedigen van lang-parkeren ten gunste van kort parkeren. Waarbij lang(er)parkeren overigens niet onmogelijk moet worden gemaakt.

Je kunt dit reguleren door regels te stellen zoals een kortere maximale parkeerduur.

Parkeerduurbeperingen kunnen gerealiseerd worden in combinatie met een betalingsregeling (zoals in Zuid: 24 uur gratis, daarna betalen) of in combinatie met handhaving (na 14 dagen weghalen).

Reguleren gaat niet zonder handhaving. De Fietsersbond kiest hier nadrukkelijk voor meer ruimte voor de parkeerder die er hooguit 24 uur staat.

Voor de fietsersbond is betaald fietsparkeren:

- niet aanvaardbaar (en niet zinvol) als middel om de kosten van parkeervoorzieningen te dekken: de kosten van het innen zijn vaak al groter dan de opbrengst.
- niet aanvaardbaar als middel om het fietsgebruik af te remmen: de overheid (en wij ook) wil het fietsgebruik juist stimuleren. Wij denken dat betalen niet zozeer leidt tot minder fietsen, maar meer tot verplaatsing naar minder gewenste plekken.
- wel aanvaardbaar als middel om fietsparkeren te reguleren, bijvoorbeeld in combinatie met een parkeerduurbepering of om bijzondere fietsen te kunnen stallen
- wel aanvaardbaar als er bijzondere kwaliteit/ extra service wordt geboden, bijvoorbeeld direct onder het perron of wanneer (zelf) zoeken niet nodig is
- alleen aanvaardbaar wanneer er ook een gratis alternatief wordt geboden

We stellen voor om in de gebouwde voorzieningen de Fietspunt-constructie toe te passen: d.w.z. eerste dag gratis, daarna betalen. en daarbuiten een parkeerduurbepering. Parkeervoorzieningen waar vanaf de eerste dag betaald moet worden werken in de praktijk slecht. Een groot deel van de NS-klanten plaatst dan de fiets buiten de voorzieningen, waardoor het fietsparkeerprobleem niet wordt opgelost.

Het stationseiland in Amsterdam lijkt door de ligging overigens erg geschikt voor een model waarbij fietsen 100% gecontroleerd worden bij binnenkomen en/of wegrijden van het eiland. Het Smakkelaarsveld-project in Utrecht kan helpen bij de technische uitwerking van bovenstaande. Denkbaar is om de registratie van het fietsparkeren te combineren met het inchecken met de OV-chipkaart.

## 6) Bestaande plekken eerlijk verdelen door differentiëren:

De regels voor het fietsparkeren kunnen per deelgebied verschillen. Je kunt verschillen maken aantrekkelijkheid en toegankelijkheid

Aantrekkelijkheid kan met de afstand tot de bestemming, overdekt of niet, ruimte per fiets. Door al/niet aantrekkelijke ruimte beschikbaar te stellen beïnvloed je het aantal passagiers wat hiermee komt.

Toegankelijkheid kan met parkeerduurbeperingen of betalingsregelingen,

Op die manier kun je heel veel verschillende soorten plekken aanbieden en zo beter aansluiten op de vraag of om bv langparkeerders wel toe te staan op een wat grotere afstand van het station.

Ook kun je verschillen maken tussen soorten fietsen (bak-, brom- en snorfietsen). Dat laatste kan overigens nu niet in de openbare ruimte op basis van de APV; wel in stallingen die niet behoren tot de openbare ruimte.

En zo zijn er meer projecten in den lande waar we veel van kunnen opsteken, zoals het project 'eersteklasparkeerders' van de NS (nu in Arnhem).

De Fietzersbond vindt dat zolang de stallingsruimte schaars is, deze bij voorkeur ten goede moet komen aan het soort verkeer dat je het meest wilt stimuleren.

- Liever voor gewone fietsen dan voor bakfietsen. Bakfietsen nemen extra ruimte in, de eigenaren beschikken meestal ook wel over een gewone fiets.
- En liever voor bakfietsen dan voor brom- en snorfietsen. Als je daar plekken voor maakt, trekt dit meer brom- en snorfietsen aan.
- Liever voor kortparkeerders (tot 24 uur) dan langparkeerders
- Liever voor 'voortransport' dus van Amsterdammers dan 'natransport' (vanwege de parkeerduur)

## 7) Consequentere handhaving

Het heeft weinig zin om voortdurend meer fietsplekken te maken, wanneer deze langzaam vol raken met wrakken, weesfietsen en met (te) langparkeerders. De Fietzersbond is daarom voor een simpel en consequent wegknipbeleid met duidelijke regels:

- a. niet gevaarlijk parkeren: dus niet voor de nooduitgang of in de doorgang gehandicapten etcetera) → meteen weghalen (kan al o.b.v. RVV en WPV, gebeurt nu bij Amstelstation)
- b. geen wrakken → meteen weghalen (kan al, al is de definitie moeilijk)
- c. bij een parkeerduurbepering → weghalen na verstrijken maximum parkeerduur (kan al, maar is arbeidsintensief omdat er twee rondes voor nodig zijn)
- d. buiten rekken en vakken, maar niet gevaarlijk: alleen weghalen als minder dan 80% van de voorzieningen bezet is én als alle gevaarlijke fietsen, wrakken en langparkeerders weg zijn.

We hebben de indruk dat er rondom CS behoorlijk veel fietsen uit categorie (d) worden weggehaald, terwijl fietsen uit categorie (a), (b) en (c) er nog staan. De huidige handhaving is duur en lijkt ons omslachtig. We denken dat dit beter en efficiënter kan met ander vervoer van weggehaalde fietsen, decentrale fietsdepots, innovatieve registratie van fietsen of andere regels voor het bewaren van weggehaalde fietsen. Daarvoor vindt de Fietzersbond dat er overleg geïnitieerd moet worden

## 8) OV-fiets aantrekkelijker maken dan (langdurig) fietsparkeren

De OV-fiets is met name geschikt als natransport voor forensen. Voor een forens moet een OV-fiets aantrekkelijker zijn dan langdurig een eigen fiets te stallen nabij het station.

Meer OV-fietsen voorkomen een deel van de "langparkeerders". Voorwaarde is wel dat de beschikbaarheid van een OV-fiets gegarandeerd is, anders is het voor veel mensen geen alternatief.

Stallingen kunnen hun stallingsruimte overigens efficiënter gebruiken omdat een groot deel van de OV-fietsen zijn uitgeleend juist als veel Amsterdammers hun fiets willen parkeren: timesharing

## ***Tot slot***

We denken dat veel van bovenstaande maatregelen snel uitgevoerd kunnen worden, omdat er breed draagvlak voor is. We denken graag mee over verdergaande plannen en uitwerkingen van de voorzetten die we hierboven geven. Maar we willen ook constateren dat als we blijven doorgaan met 'een rekje hier of daar' en het wegnippen van fietsen op een tempo van 20 per uur, dat we het probleem dan niet de aandacht geven die het verdient. Als Amsterdam de fiets serieus neemt, kan die fietser makkelijk naar de trein gelokt worden. Fiets-trein als alternatief voor de auto ontlast uiteindelijk ook het rijkswegennet. De fietser verdient dat.

Fietsersbond Amsterdam  
W.G.-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
tel.: 020 6128445  
email: [g.faber@fietsersbond.nl](mailto:g.faber@fietsersbond.nl)



### Bijlage:

- Indicatie ruimte beslag 34.000 plekken

## Huidige aantallen en theoretisch ruimtebeslag voor 34000 fietsen

Op het Stationseiland zijn nu tegen de 10.000 plekken:

|                  | aantal plekken | (sub)totaal |
|------------------|----------------|-------------|
| Fietsflat        | 2400           |             |
| Andere pontons   | 1500           |             |
| Maaiveld         | 3600           |             |
| totaal gratis    |                | 7600        |
| betaalde plekken | 2400           |             |
| totaal           |                | 10.000      |
| buiten de rekken |                |             |

(bron coördinatie stationseiland(\*)).

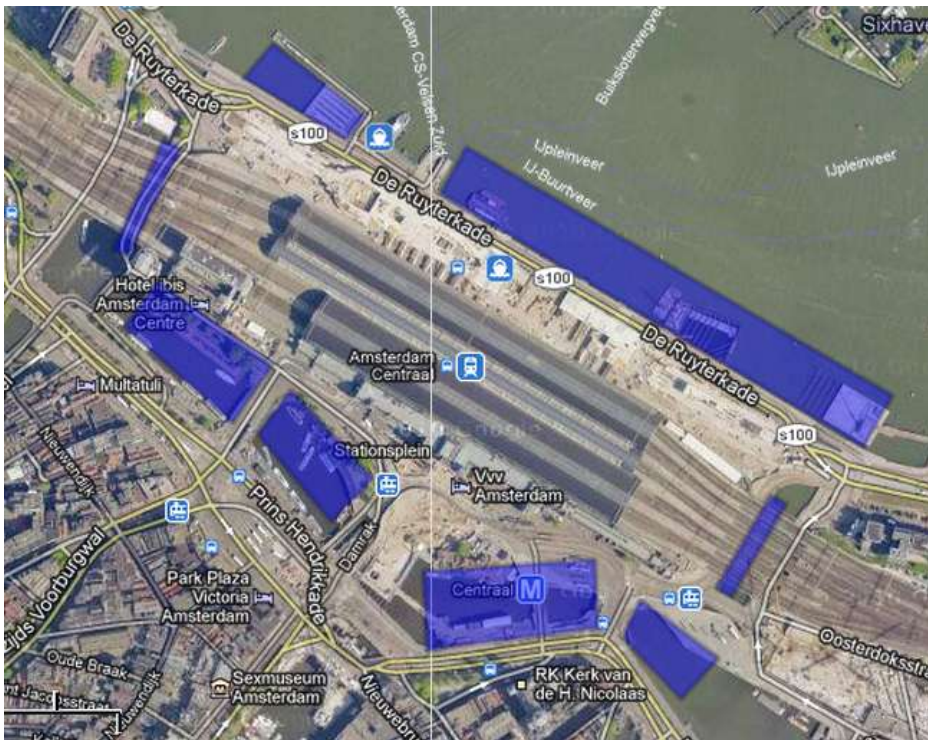
Het is niet mogelijk aan te geven hoeveel fietsplekken er nodig zijn.

Uitgaande van groeiende passagiersaantallen en de latente behoefte lijkt ons 33.500 fietsen rond CS een mogelijke aanname. Hoeveel ruimte zouden deze innemen?

34.000 te stallen fietsen

42.500 benodigde plekken (bezettingsgraad 80%)

50.000 m2 (1,2 m2/ plek)



vingeroefening: 50.000 m2 fietsparkeren op het maaiveld/ pontons nabij het Centraal Station