



**Actieplan
fietsparkeren bij
stations onvoldoende**

Reactie van de Fietsersbond



Aactieplan fietsparkeren bij stations: onvoldoende. Reactie van de Fietsersbond.

Auteur Wim Bot

Jaartal 2011

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2011.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
www.fietsersbond.nl
Telefoon 030-2918171
Fax 030-2918188
E-mail w.bot@fietsersbond.nl

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding.....	4
2. Middelen.....	4
3. Decentralisatie?.....	5
4. Inhoudelijke randvoorwaarden: altijd gratis varianten nodig.....	6

Samenvatting

De Fietsersbond is verheugd dat minister Schultz op 28 juni 2011 een Actieplan Fietsparkeren bij stations heeft gepubliceerd. De Fietsersbond heeft echter met teleurstelling kennis genomen van delen van het Actieplan.

De Fietsersbond heeft de afgelopen jaren intensief en constructief gesproken met de belangrijkste stakeholders over dit onderwerp. De bond is ook nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het rapport Berenschot over fietsparkeren bij stations. De follow-up die de minister aan dit rapport geeft – overigens meer dan een jaar na verschijnen – is onvoldoende wat betreft de opgave en de middelen. De inhoudelijke richting ervan is bovendien in een aantal opzichten ongewenst. Hieronder geven we een verdere argumentatie voor dit oordeel.

De Fietsersbond vindt dat:

- het Rijk op basis van cofinanciering met de decentrale overheden zo spoedig mogelijk voldoende middelen moet vrijmaken om de capaciteitstekorten weg te werken;
- daarbij extra aandacht nodig is voor de tekorten bij de projectstations in de grote steden;
- het Rijk ook in de toekomst bij moet dragen aan investeringen voor het fietsparkeren bij stations;
- het Rijk bij een vorm van verdere decentralisatie van het fietsparkeren bij stations tot taak houdt om daarbij landelijke randvoorwaarden te formuleren en toe te zien op de naleving daarvan;
- een belangrijke randvoorwaarde is dat er altijd deels en/of voor een aaneengesloten maximale parkeerduur gratis plaatsen worden aangeboden.

1. Inleiding

De Fietsersbond onderschrijft de uitdagingen en de noodzaak van een systeemsprong bij het fietsparkeren bij stations, met name bij de grotere stations in stedelijk gebied. Samenwerking tussen de lokale partijen onder regie van één van hen op basis van een integrale aanpak – en business case biedt daartoe goede mogelijkheden. Vanuit het oogpunt van de fietsers kan een dergelijk model echter alleen succesvol werken in de praktijk wanneer:

- er voldoende middelen zijn voor investeringen en beheer, zodat tekorten weggewerkt kunnen worden en de kwaliteit van het fietsparkeren bij stations omhoog kan;
- inhoudelijke randvoorwaarden en rolverdeling helder zijn vastgelegd.

Aan beide voorwaarden wordt in het stuk niet voldaan.

2. Middelen

In aansluiting op het Berenschotrapport wordt gesproken over een bedrag van 450 tot 650 miljoen euro dat tot 2020 nodig is om tekorten weg te werken en de organisatie op orde te brengen. Dat bedrag komt bij lange na niet terug in het actieplan. Concreet is alleen een bedrag van 96 miljoen dat vorig jaar al is toegekend in het kader van het PHS plus een bedrag van 11 miljoen voor OV Saal, totaal 107 miljoen. Voor de overige knelpuntstations wordt een nog niet toegekend bedrag van 135 miljoen genoemd, waarvan de helft (67 miljoen) door het Rijk zal moeten worden geïnvesteerd.

Gesteld wordt dat financiering eventueel bij de begroting van 2012 geregeld kan worden. Op zich juist en noodzakelijk. Het is echter schrijnend dat de opvolging van Ruimte voor de Fiets niet al lang integraal geregeld is bij de grote investeringsplannen in het spoor in de afgelopen jaren. In de planvorming en de financiering wordt het fietsparkeren bij stations helaas nog steeds onvoldoende gezien als onmisbare schakel in en integraal onderdeel van de keten.

Dit gebrek aan urgentie is nog sterker te zien bij de sleutelprojecten in de grote steden (de projectstations in bijlage 2 bij het Actieplan). De laatste prognoses van Prorail (tellingen uit 2009) laten daar na de grote verbouwingen die daar gerealiseerd worden, tekorten van duizenden plaatsen zien: ruim 10.000 in Amsterdam, bijna 14.000 in Den Haag, 12.500 in Rotterdam en ruim 9000 in Utrecht. In Arnhem en Breda gaat het om tekorten van respectievelijk meer dan 2000 en meer dan 3000 plekken. In bijlage 2 staat dat de oudere planningscijfers onvoldoende gehard zijn en nu opnieuw bekeken worden. De Fietsersbond dringt erop aan zo snel mogelijk robuuste prognoses op te stellen voor de vraag naar fietsparkeren op deze stations in 2020 en op grond daarvan extra middelen aan de sleutelprojecten toe te voegen. *Als dat niet gebeurt zijn er in de grote steden allemaal nieuwe stallingen gerealiseerd met structureel te weinig capaciteit.*

De gefaseerde aanpak die de minister voorstelt - nu stappen zetten tot en met 2015 en dan verder zien - is onvoldoende wanneer het perspectief op de periode na 2015 inhoudelijk en financieel niet duidelijk genoeg is.

De Fietsersbond ondersteunt het streven naar betere benutting van de stallingen, in het bijzonder door het structureel verwijderen van weesfietsen. Dat is echter niet meer dan laaghangend fruit en doet slechts in beperkte mate af aan de capaciteitsopgave. Op veel stations met de grootste capaciteitstekorten worden bovendien ook in de huidige situatie weesfietsen al verwijderd.

3. Decentralisatie?

Volgens het Actieplan kan het Rijk zich na 2020 helemaal terugtrekken uit het fietsparkeren bij stations en deze taak volledig overdragen aan de decentrale overheden. De Fietsersbond onderschrijft deze opvatting niet.

Financieel is het niet realistisch om ervan uit te gaan dat de tekorten in 2020 zijn weggewerkt en er slechts een bescheiden opgave overblijft. Dit hangt af van de verdere groei van trein- en fietsverkeer. De opmerking dat decentrale overheden investeringen dan uit de BDU zouden kunnen betalen, zijn, zijn gratuite wanneer daarvoor geen middelen aan de BDU worden toegevoegd. De vergelijking met het regionaal OV die gemaakt wordt gaat hier volledig mank: aan alleen de exploitatie daarvan wordt volgens schatting 1,8 miljard uit de BDU besteed. Financieel zal het Rijk deels verantwoordelijkheid moeten blijven nemen voor de noodzakelijke investeringen in het fietsparkeren bij stations.

Vanuit het perspectief van de reiziger is decentralisatie ook niet logisch. De treinreiziger maakt gebruik van een nationaal hoofdspoornet. Hij of zij verwacht een bepaalde kwaliteit van de transfervoorzieningen op de stations. Deze kwaliteit dient geborgd te zijn door nationaal geldende richtlijnen en voorschriften.

Het Fietsberaad heeft erop gewezen dat dit ook is vastgelegd in artikel 5 van de Spoorwegwet, waarin bepaald is dat de Rijksoverheid zorg draagt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van hoofdspoorweginfrastructuur. Ook de transferruimten in stations horen hierbij. Voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij het station bepaald of de reiziger zijn of haar treinreis kan maken. Dat is een voorziening van een andere orde dan het in- en uit kunnen stappen van de bus. Volledige decentralisatie is anders dan het Actieplan schrijft dus volgens de Fietsersbond in het geheel niet logisch.

Vooraf aan de jaarlijkse kosten voor beheer en handhaving (die onderdeel zijn van het totale benodigde bedrag van 450 tot 650 miljoen) is een door de overheid gegarandeerde bijdrage noodzakelijk. Zonder een dergelijke borging zullen deze kosten waarschijnlijk voor een belangrijk deel op de fietser worden verhaald.

4. Inhoudelijke randvoorwaarden: altijd gratis varianten nodig

Zeker zo belangrijk als de financiële zijn de inhoudelijke randvoorwaarden. In het actieplan wordt voorgesteld met de nieuwe aanpak de komende jaren ervaring op te doen, te beginnen in Utrecht. Zeer opmerkelijk daarbij is dat wordt voorgesteld om de huidige verplichting (in de richtlijn *Met de fiets naar de trein*) om beveiligde en onbeveiligde (lees betaalde en gratis) plekken aan te bieden, te laten vallen. Het klopt dat dit onderscheid in de praktijk verwaterd is, omdat er in steden als Zutphen, Groningen, Haarlem en Houten gratis stallingen met toezicht in gebouwde omgeving worden aangeboden. In Utrecht was het voorstel van de gemeente eind 2010 echter om *uitsluitend* 22.000 *betaalde* plekken met toezicht in gebouwen aan te bieden. In het hele stationsgebied van Utrecht zou dan geen enkele fiets meer gratis gestald kunnen worden – niet op maaiveld en niet in de gebouwde voorzieningen. De Utrechtse gemeenteraad heeft gelukkig bedongen dat er ook een scenario met gratis plekken wordt uitgewerkt. Met het voorstel in het Actieplan lijkt de minister steden de ruimte te om alleen betaalde plaatsen aan te bieden.

De Fietsersbond is voorstander van gratis bewaakte stallingen. Ook een systeem met bewaakte plekken die de eerste dagen gratis zijn kan een goed alternatief zijn, evenals systemen met gratis plekken en verschillende soorten en kwaliteiten betaalde plekken.

De Fietsersbond vindt een systeem met uitsluitend betaalde plekken uitermate ongewenst. Fietsers zijn in Nederland niet gewend om te betalen voor fietsparkeren. Van de ene op de andere dag invoeren in een groot stationsgebied leidt tot enorme handhavingsproblemen – en kosten. Nog belangrijker is dat daardoor het fietsen naar het station ontmoedigd wordt. Fietsers zullen dan kiezen voor het voor de overheid veel duurdere openbaar vervoer of voor de auto (met alle nadelen vandien).

Om tot een sluitende exploitatie te kunnen komen, zou zeker gekeken kunnen worden naar andere partijen dan overheden en gebruikers, in de eerste plaats naar de vervoerder. Helaas wordt diemogelijkheid in het actieplan wel gesignaleerd, maar niet verder verkend. Het Fietsberaad heeft gesuggereerd een infraheffing van 15 tot 20 miljoen euro per jaar op te leggen aan de vervoerders, in de eerste plaats NS, voor het onderhoud van de stallingen; dit bedrag zou dan in het treinkaartje verdisconteerd kunnen worden.

De Fietsersbond adviseert om de formulering in de brochure *Met de fiets naar de trein* te actualiseren en te vervangen door:

Bij ieder station kunnen zowel vaste als incidentele reizigers hun fiets zowel beveiligd als onbeveiligd aanbieden. In afwijking daarvan mogen ook uitsluitend beveiligde plekken worden aangeboden, mits deze (deels en/of voor een aaneengesloten maximale stallingsduur) gratis zijn.

Deze bepaling maakt verder lokaal experimenteren met tariefdifferentiatie en stallingsduur mogelijk. Door het landelijk vastleggen van deze bepaling worden de belangen van fietsers beschermd. In tijden van bezuinigingen en zonder extra geormerkte budgetten voor fietsparkeren in de BDU zal de neiging bij gemeenten groot zijn om voor een sluitende business case zoveel mogelijk inkomsten binnen te halen bij de gebruiker.

In zijn algemeenheid vindt de Fietsersbond het van groot belang dat uitgangspunten uit de brochure *Met de fiets naar de trein* niet worden ingetrokken, voordat dat er nieuwe randvoorwaarden bestaan. Zelfs wanneer het Rijk zich financieel volledig zou terugtrekken uit het fietsparkeren bij stations, zouden de randvoorwaarden voor de decentrale overheden helder geformuleerd moeten worden vanuit het hierboven geschetste inhoudelijke belang.

De Fietsersbond adviseert om genoemde brochure te handhaven, met het hierboven genoemde amendement. Wel kan de (achterhaalde) bepaling over de loopafstand van beveiligde en onbeveiligde plekken tot de stationsingang vervallen. De Fietsersbond zou gezien de negatieve ervaringen met het gebruik van de volledig geautomatiseerde stallingen – een dure Rijksinvestering die tot een veel lagere bezettingsgraag van deze stallingen heeft geleid - graag zien dat extra vastgelegd wordt dat in een gebouwde stallingsomgeving vanuit sociale veiligheid altijd menselijk toezicht nodig is.

In het actieplan wordt voorgesteld de bepaling dat beveiligde stallingen aan het hoofdrailnet open moeten zijn van een kwartier voor de eerste tot een kwartier na de laatste trein tot 2015 te handhaven. De Fietsersbond is daarover verheugd, omdat de bond jarenlang is opgekomen voor deze verruiming. Ons inziens zal deze bepaling ook na 2015 een nationale randvoorwaarde moeten blijven. Het is één van de kwaliteitscriteria waar een gebruiker van het hoofdrailnet op moet kunnen rekenen, welke partij verder ook de stalling exploiteert.