

Rapport 16 juni 2011**Digitale ronde conceptbrief Tweede Kamer Actieplan fietsparkeren bij stations**

Datum behandeling OVW: 17 mei tot en met 1 juni 2011
Kenmerk: OVW-2011/93118

Aanleiding

De afgelopen maanden is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu het actieplan 'fietsparkeren bij stations' uitgewerkt op basis van een breed gedragen rapport van Berenschot¹ en bilaterale gesprekken met een groot aantal betrokken partijen. Het actieplan schetst de contouren van de analyse en mogelijke aanpak van het fietsparkeren bij stations.

Het ministerie maakt hiertoe een conceptbrief aan de Tweede Kamer waarmee de Kamer geïnformeerd wordt over het actieplan, zoals door de minister is toegezegd tijdens het AO van 19 april 2011 over Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De conceptbrief Tweede Kamer Actieplan fietsparkeren bij stations is middels een digitale ronde ter consultatie voorgelegd aan het OVW - Platform voor Overleg. De volgende vragen zijn in deze digitale ronde voorgelegd:

- deelt u de in het actieplan opgenomen probleemanalyse?
- deelt u de geschetste hoofdlijnen van de voorgestelde vervolgkoers?

Het resultaat van de digitale ronde is dit voorliggende rapport met daarin het advies van het OVW aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Reacties zijn afkomstig van de ANWB, de Fietsersbond, het Fietsberaad, HTM, NS Reizigers en Prorail.

Advies

Het OVW – Platform voor Overleg deelt de in het actieplan opgenomen **probleemanalyse**. De Fietsersbond, het Fietsberaad, Prorail en NS zijn betrokken bij de totstandkoming van het onderzoeksrapport Berenschot over fietsparkeren bij stations en herkennen de punten terug in het Actieplan. Het OVW hecht grote waarde aan voldoende fietsenstallingen bij stations en waardeert het dat de minister dit belang in haar concept actieplan onderstreept. Een belangrijke belemmering voor een effectieve aanpak van de problematiek is dat de organisatie versnipperd en complex is, waardoor niemand verantwoordelijk is voor het totaal.

Het OVW steunt de vervolgkoers in de voorgestelde gefaseerde aanpak die de kans vergroot met alle betrokken partijen in 2015 een toekomstvaste, maakbare en op de reizigersgroei gerichte gezamenlijke aanpak voor aanleg, beheer en exploitatie vast te stellen.

Wel geeft het OVW, met uitzondering van HTM, **advies ter verbetering van de vervolgkoers**. HTM is een grote voorstander van betere ketenvoorzieningen voor het Openbaar Vervoer en is blij met alle initiatieven die de drempels voor het reizen met Openbaar Vervoer verlagen.

Hoofdpunten van het advies zijn:

- uitbreiding Rijksbijdrage op niet-PHS lijnen;
- eerst benutten, dan bouwen;
- tariefdifferentiatie;

¹ Berenschot (2010) "fietsparkeren bij stations; oplossingsrichtingen voor een systemsprong".

Rapport volgbld 1

- gratis stallen van fietsen ontbreekt;
- krachtige lokale regisseurs ontbreken.

Onderstaand volgt een toelichting op het advies. De integrale reacties van de deelnemende partijen zijn te vinden in de bijlage.

Toelichting

Uitbreiding Rijksbijdrage op niet-PHS lijnen

Het OVW ondersteunt het voornemen tot uitbreiding van de Rijksbijdrage op niet-PHS lijnen in de begrotingsvoorbereiding 2012. ANWB en het Fietsberaad benadrukken dit en zien ook niet-PHS lijnen vanaf 2012 in een gefaseerde opzet meegenomen worden. Ook na 2020 ziet het Fietsberaad graag een koppeling met de verantwoordelijkheid voor de aanleg van de spoorweginfrastructuur voor zowel PHS als niet-PHS corridors. Verschuift de verantwoordelijkheid voor regionale lijnen naar decentrale overheden, dan wil het Fietsberaad dat deze overheden ook verantwoordelijk zijn voor de investeringen in de transferfuncties op stations.

Eerst benutten, dan bouwen

Het OVW ondersteunt het streven om de beschikbare capaciteit eerst optimaal te benutten, onder andere door de aanpak van weesfietsen, differentiatie in de tarieven, maar ook door verwijssystemen en voorlichting.

Tariefdifferentiatie

Het OVW ondersteunt tariefdifferentiatie, de ANWB en de Fietsersbond stellen daar wel een voorwaarde aan. Zij vinden tariefdifferentiatie acceptabel mits het gratis stallen van fietsen deel uit maakt van een gedifferentieerd systeem. NS gelooft stellig in het nog verder differentiëren van de aangeboden kwaliteit en een daarop afgestemd tarief voor de gebruiker ter dekking van de exploitatiekosten van kwalitatief hoogwaardig fietsparkeren.

Gratis stallen van fietsen ontbreekt

ANWB en de Fietsersbond vinden dat het gratis en bij voorkeur bewaakt stallen als onderdeel in het Actieplan moet worden opgenomen. Gratis stallen moet wel gekoppeld worden aan een stringent weesfietsenbeleid en handhaving dient duidelijk gecommuniceerd te worden. De Fietsersbond vindt een belangrijke randvoorwaarde dat er altijd deels en/of voor een aaneengesloten maximale parkeerduur gratis plaatsen worden aangeboden. 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."

Krachtige lokale regisseurs ontbreken

Het Fietsberaad, de Fietsersbond en NS delen de mening dat de primaire verantwoordelijkheid en de regie bij voorkeur bij de decentrale overheden liggen. Daadkrachtige lokale regisseurs kunnen de versnippering tegengaan en kunnen bijdragen aan een efficiënte benutting van de beschikbare fietsparkeercapaciteit, menskracht en budgetten. Wel dient het Rijk een aantal randvoorwaarden goed te regelen. De Fietsersbond en het Fietsberaad adviseren het Rijk het volgende:

- De lokale regisseurs (bij voorkeur gemeenten) moeten grote zeggenschap krijgen over alle stallingen in een stationsgebied, zowel bewaakte als onbewaakte stallingen. Het gaat om zaken als bemensing, tarieven, handhaving, maximum stallingsduur,

Rapport volgblad 2

uitbreidingen, extra service etc. De fietsersbond adviseert meer algemeen om inhoudelijke randvoorwaarden en rolverdeling helder vast te leggen.

- Voor de exploitatie en het beheer moeten de lokale regisseurs gezamenlijk kunnen beschikken over een basisfinanciering van 15 tot 20 miljoen euro per jaar. De Rijksoverheid brengt deze kosten via een infraheffing in rekening bij de vervoerders op het spoor. De Fietsersbond suggereert dit bedrag in het treinkaartje te verdisconteren. De lokale regisseurs kunnen extra inkomsten genereren door verkoop van stallingsabonnements, adverteerders, reparaties, etc.
- De Rijksoverheid blijft primair verantwoordelijk voor de uitbreiding en modernisering van de stallingsvoorzieningen op stations. De lokale regisseurs kunnen co-financiering zoeken om extra kwaliteit te realiseren. Verder dient het Rijk naar de mening van de Fietsersbond zo spoedig mogelijk voldoende middelen vrij te maken om de capaciteitstekorten weg te werken. Er is daarbij extra aandacht nodig voor de tekorten bij de projectstations in de grote steden.

NS pleit ook na 2020 voor een gezamenlijk overeengekomen en blijvende betrokkenheid van Rijk en Prorail om de volgende redenen:

- het vaststellen en vasthouden van een basis kwaliteitsniveau (opvolger: beleidsnota: "Met de fiets naar de trein");
- borgen van aantrekkelijke toegankelijkheid van stallingen;
- borgen van blijvende aandacht voor de voor de reizigersgroei benodigde stallingscapaciteit (monitoren en actiehouders benoemen).

Verduidelijkende vraag:

In het actieplan wordt aangegeven dat "voor een goede ketenaanpak en adequate fietsparkeervoorzieningen de provincie c.q. stadsregio en Prorail primair de actiehouders zijn". Prorail vraagt zich af hoe dit "primaire actiehouderschap" zich verhoudt tot de primaire verantwoordelijkheid en regie van decentrale overheden en wat dit betekent voor de rol die Prorail momenteel heeft bij het investeringsprogramma Ruimte voor de Fiets en de lopende stationsprojecten.

Verbeteren en vereenvoudigen van complexe verdeling van taken en verantwoordelijkheden
Prorail adviseert het verbeteren en vereenvoudigen van de complexe verdeling van taken en verantwoordelijkheden bij aanleg, beheer en exploitatie van knelpunten bij fietsparkeren, onderdeel te maken van het Actieplan en met voorrang op te pakken.

Tot slot

Ik hoop dat dit rapport een goede bijdrage levert aan de totstandkoming van de definitieve brief aan de Tweede Kamer over het Actieplan fietsparkeren bij stations en zou het op prijs stellen als u het OVW - Platform voor Overleg een terugkoppeling geeft van de wijze waarop u rekening houdt met de inhoud van dit rapport.

Hoogachtend,

J.G.M. Alders
Voorzitter OVW – Platform voor Overleg

