

'Twee dagen gratis' een alternatief?

## > Gemeenten in dubio over gratis stallen bij station



Ron Hendriks

**Gratis de fiets stallen in een fraaie fietsenkelder, zodat niemand meer geneigd is zijn fiets aan een lantaarnpaal voor het station vast te leggen. Dat is het ideaalbeeld van NS Fiets. En van veel gemeenten. Maar gratis kost ook geld en de vraag is: wie gaat dat betalen?**

Eigenlijk is Herman Gelissen van NS Fiets zelf ook een beetje geschrokken van de commotie die zijn opmerkingen over betaald stallen bij stations veroorzaakte. Begin dit jaar opperde hij dat er in de toekomst betaald moet worden voor het stallen van de fiets bij een station. En de fietsende treinreizigers vielen er languit overheen. Ondertussen is het stof wat gedaald, maar de aanleiding voor de opmerking is nog even actueel. Op veel locaties is de toeloop zo groot dat de fietsen bijna niet meer te bergen zijn. 'Een jaar of acht geleden ging 32% met de fiets naar de trein. Nu is dat is 40% en de NS rekent erop dat dit kan oplopen tot 50%', zegt Herman Gelissen, directeur van NS Fiets en verantwoordelijk voor de betaalde stallingen van NS. Daarom bouwt Prorail in hoog

## Betrokken partijen

### Gemeenten

Vaak verantwoordelijk voor handhaving en beheer van gratis stallingen in de openbare ruimte. Veel gemeenten hebben 'eigen' fietsenrekken in de stationsomgeving staan. Soms medefinancier bouw en exploitatie van bewaakte stallingen.

### Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Financiert het programma Ruimte voor de Fiets van waaruit stallingen mede worden betaald.

### Provincie en stadsregio

Soms medefinancier bouw en exploitatie stallingen.

### Prorail

Bouwt stallingen, bij nieuwe stations, en projecten gefinancierd door Ruimte voor de Fiets.

### NS Poort en NS Fiets

Dagelijks beheer en exploitatie van bewaakte stallingen.

### NS Reizigers

Betrokken via ketenmanagement. Geen financiële bijdragen.



Een opgeruimd plein en gratis stallen. Dat ideaalbeeld is in Zutphen gerealiseerd.

tempo nieuwe voorzieningen, grotendeels gefinancierd door V&W vanuit het programma Ruimte voor de Fiets of in het kader van de nieuwbouw van stations. Dat laatste speelt onder andere bij de zogenaamde sleutelprojecten rond HSL-locaties, zoals Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Breda en Arnhem. 'Maar alleen bouwen biedt geen oplossing', aldus Gelissen. 'Er moet ook naar beheer- en exploitatieregimes worden gekeken. Juist nu wordt de drie-eenheid investeren, beheren en exploiteren van groot belang.'

Complicerende factor is dat daar nogal wat partijen bij zijn betrokken. Prorail als bouwer van de bewaakte stallingen en vaak ook de rekken op het voorterrein. NS Poort die over de stations gaat en met de gemeente overeenkomsten sluit over

### Hans Talle van de gemeente Arnhem:

*'Het gaat om een jaarlijks terugkerend bedrag dat de gemeente moet bijleggen voor een gratis stalling, dus daar willen we goed over nadenken.'*



het voorplein. En NS Fiets die de bewaakte stallingen exploiteert. 'Zonder winst oogmerk, maar de begroting moet wel sluiten', zo benadrukt Herman Gelissen.

### Niet gratis én betaald

De discussie over de exploitatievorm speelt onder andere in Arnhem. Nu de bouw van het nieuwe station hervat is na de nodige trammelant met aannemers, is de vraag weer actueel of de stallingen in de toekomst gratis of betaald worden. Projectmanager voor de gemeente is Hans Talle. 'Eind 2010 moet de grote fietsenstalling klaar zijn. Een stalling in twee lagen met uiteindelijk 4750 plaatsen. In eerste instantie nemen we daarvan de helft in gebruik. Aan de noordkant komt een tweede stalling met nog eens 800 plaatsen.'

In Arnhem is men er nog niet uit of stallen daar betaald of gratis wordt. Of iets ertussen.

Hans Talle wil er nog geen uitspraken over doen: 'We hebben het kostenoverzicht van NS Fiets binnen en zijn nu bezig de voor- en nadelen en de kosten van de verschillende opties op een rij te krijgen. Dat leggen we aan de politiek voor en die moeten uiteindelijk beslissen.'

Gelissen wil wel toelichten welke opties NS Fiets heeft aangeboden. Maar niet voor hij uitlegt waarom de combinatie gratis én betaald niet werkt. 'Tot voor een paar jaar geleden was het gebruikelijk om een deel van de fietsenstallingen betaald en bewaakt te maken. En een ander deel gratis en onbewaakt. De fietser kan dan kiezen op basis van kwaliteitsverschil. Als je die twee stallingsvormen wilt combineren in één kelder - omdat je het stationsplein vrij van fietsen wilt houden - neem je het kwaliteitsverschil weg. Immers, wie betaalt er € 1,10 als hij ook

## Vier varianten



### Onbewaakt met kluisen

- Bij zo'n 275 kleine stations



### Onbewaakte stallingen plus bewaakte stalling in één gebouw

- Bij 70 grotere stations

gratis in de stalling kan. Want die toezichthouder in de gele jas houdt toch wel een oogje in het zeil, denkt hij dan. Dus moet je naar één regime.' Daar zijn zowel NS Fiets als de gemeente Arnhem het over eens, beaamt ook Hans Talle. En dat regime is bijvoorbeeld bewaakt én gratis voor iedereen. Met de nieuwe gratis bewaakte stalling in Zutphen als lichtend voorbeeld. Gelissen: 'Je ziet dat het daar werkt. Inmiddels komt 58 procent met de fiets naar het station, tegen landelijk zo'n 40 procent. En het blijkt dat de stationsfiets - meestal een oud barrel

- verdwijnt. De fietsen zijn kwalitatief veel beter. En ten slotte is het voorplein fietsvrij. Dat is in Zutphen ook eenvoudig bij te houden. In andere gemeenten, zoals Leiden, heeft men daar vier of vijf man voor nodig.'

De kosten worden betaald door Zutphen zelf, dat er jaarlijks drie ton voor neerlegt. Voor Arnhem zal dat nog wat duurder uitvallen, gezien de omvang. Talle: 'Dat is een jaarlijks terugkerend bedrag, dus willen we daar goed over nadenken.'

### Concurrentie

Zijn er geen goedkopere andere oplossingen denkbaar? Kun je bijvoorbeeld als gemeente naar een ander stappen als je NS Fiets te duur vindt? Talle: 'Dat ligt niet in de lijn. In Arnhem zijn we samen met Prorail, NS Fiets en NS Poort in gesprek over de inrichting van het hele gebied. De fiets is daar een klein onderdeel van dat je er niet zomaar uithaalt.' Ook Gelissen ziet dat niet gebeuren. 'NS en de gemeente zijn door een raamovereenkomst aan elkaar gebonden. Verder spelen de concessievoorwaarden een rol, waarin bijvoorbeeld staat dat de stallingen open moeten blijven tot na de laatste trein. Dus er is

### Herman Gelissen van NS Fiets:

*'Ik denk dat de eerste twee dagen gratis vaker zal worden ingevoerd.'*



## Provincie betaalt mee aan stalling voor Harderwijkse treinforesen

**Goed bericht voor alle Harderwijkse treinforesen: de prijs van het abonnement voor de overdekte en bewaakte fietsenstalling gaat zeer drastisch omlaag. Een jaarabonnement kost niet langer 99 euro maar slechts 25 euro.**

De prijsverlaging met 75 procent is een gezamenlijk initiatief van NS, de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk. Hiermee willen zij treinreizigers stimuleren met de fiets naar het station te komen. De provincie Gelderland stelt voor dit project 50.000 euro beschikbaar om de gedeelde inkomsten te compenseren. De 25 euro is vooral een drempeltarief dat moet voorkomen dat de stallingsruimte in beslag wordt genomen door langparkeerders.

De drie partners nemen nog meer fietsbevorderende maatregelen om de bewaakte en overdekte stalling populair te maken. Zo maakt NS de Harderwijkse stalling klantvriendelijker door onder andere meer dag-

licht te laten binnentreden. De gemeente Harderwijk onderzoekt de mogelijkheid om met ingang van 2010 in de stalling meer service te bieden door hiervoor sociale werkplekken vrij te maken. De toegang tot de stalling is momenteel geautomatiseerd. De maatregelen minimaliseren voor de forens het risico van diefstal van de fiets. Ze leveren ook een bijdrage aan een vergroting van de stallingcapaciteit. Terwijl de 1100 onbewaakte plaatsen vaak niet voldoende lijken, blijven momenteel ruim driehonderd plaatsen in de bewaakte stalling ongebruikt. Gemeente, provincie en NS verwachten door de rigoureuze tariefsverlaging tot omgerekend circa twee euro per maand een sterk groeiende belangstelling voor de bewaakte fietsenstalling. Abbonementhouders ontvangen een elektronische toegangspas. Het dagtarief voor het bewaakt en overdekt stalling van een fiets blijft 1,10 euro.



Gratis stalling met toezicht in fietsflat of kelder naast bewaakte stalling in een gebouw

- Onder andere in Hengelo, Groningen, Leiden

(Gratis) stalling met toezicht

- Zutphen

geen sprake van een commerciële fietsenstalling en een vrije markt.'

Daar denkt men in de gemeente Houten overigens wat anders over. Daar wordt volgend jaar een 3000 plaatsen tellende nieuwe stalling in het centrum onder het spoor in gebruik genomen. De exploitatie komt volledig in handen van de gemeente. Dat heeft min of meer historische redenen. Herbert Tiemens van de gemeente: 'In het verleden heeft de NS

**Herbert Tiemens van Houten:**

*'In het verleden heeft de NS nooit belangstelling gehad voor de stationsstalling in Houten.'*

nooit belangstelling gehad voor de stationsstalling in Houten. Te klein en niet winstgevend te maken. Daarom heeft de lokale fietsenmaker de stalling voor eigen rekening en risico geëxploiteerd. NS Fiets heeft hier dus nooit een relatie opgebouwd. Voor de nieuwe stalling verwachten we het recht van opstal van Prorail te krijgen. Dan gaan we zelf de exploitatie aanbesteden. NS Fiets kan dan inschrijven, maar ook andere

bedrijven, zoals U-stal of lokale fietsenmakers. Er is hier overigens geen sprake van een bewaakte stalling met kaartjes of tourniquets, maar van stallen met toezicht. Het is aan de inschrijvers of ze daarbij eventueel personeel uit participatieprojecten inzetten. Overigens geeft 80 procent van de inwoners aan zo'n stalling met toezicht erg belangrijk te vinden.'

**Twee dagen gratis**

Terug naar Arnhem. Daar speelt de overweging dat de kosten voor de gemeente in ieder geval lager uitvallen als je de fietser laat (mee)betalen. Een kaartje moet dan 30 tot 50 cent per dag kosten om de begroting te laten sluiten, zo heeft men daar becijferd. Nadeel van zo'n oplossing is onder andere dat je wel stevig moet handhaven op het voorterrein, stelt Gelissen. 'Want niet iedereen wil immers betalen. Die kosten moet je

**Herman Gelissen van NS Fiets:**

*'We bouwen geen fietsvoorzieningen om die als een fietsenschuurtje te gebruiken.'*

dus ook meenemen. Voor een deel zijn die op te vangen door er bijvoorbeeld sociale werkplekken van te maken.'

Dat bezwaar van de handhaving ondervang je grotendeels door de eerste twee of drie dagen gratis bewaakt fietsparkeren mogelijk te maken om vervolgens te laten betalen. Gelissen: 'We bouwen immers geen fietsvoorzieningen om die als een fietsenschuurtje te gebruiken. Je reserveert de ruimte dan voor mensen waar het voor is bedoeld.' En hoewel daarmee de vragen rond de exploitatie niet worden opgelost, de meeste mensen stallen immers korter dan twee dagen, ziet NS Fiets die laatste optie in ieder geval duidelijk zitten. 'Wij spreken onder meer met Den Haag, Utrecht, Rotterdam en Amsterdam. De discussie ontwikkelt zich overal ongeveer volgens dezelfde lijn. De eerste paar gesprekken gaat het over de twee regimes. NS Fiets de bewaakte stallingen en de gemeenten doen dan de onbewaakte. Maar waarom zou je nog bij NS Fiets stallen?'

Spitsuur in Zutphen. Personeel houdt met behulp van camera's toezicht.



## VNG gaat voor gratis stallen bij stations

De VNG stelt dat de gemeente de regie hoort te hebben over het fietsparkeren in de openbare ruimte in het algemeen en die bij stations in het bijzonder. 'Steeds vaker worden de grenzen van de ruimte bereikt', zo stelt de VNG. 'Dit komt mede doordat in onbewaakte fietsenstallingen vaak veel weesfietsen staan. Veel gemeenten zullen zich hierdoor dus genoodzaakt zien om een 'weesfietsenbeleid' te ontwikkelen. Ook zal in dit kader steeds vaker een discussie gevoerd gaan worden rondom het beheer en de exploitatie van de fietsenstallingen en prijsbeleid. VNG vindt het belangrijk dat het voor forensen altijd mogelijk blijft om hun fiets gratis te stallen aan beide zijden van de keten.'

Hoe dat verkeerd kan lopen bleek in Groningen. De betaalde NS-stalling bleef grotendeels leeg en de fietsen stapelden zich op rond het station. Dat leidde ertoe dat NS Fiets en Groningen afspraken dat stallen voortaan in ieder geval het weekend gratis zou zijn. 'Maar dat is het repareren van een structurele fout. Wij willen het in één keer goed neerzetten', betoogt Gelissen. 'En het liefst in alle gemeenten één oplossing. Ik denk dat de twee dagen-optie het gaat worden. Het is nog nergens gedaan, maar met de komst van de OV-chipkaart komt er een eenvoudig afrekeningsysteem. Je moet dat niet met bonnetjes doen.'

Ten slotte: wordt er naast de directe kosten en opbrengsten ook gekeken naar de indirecte baten? Voor een gemeente kan zo'n stalling bijdragen aan het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en milieubeleid. En voor NS kan een - gratis - stalling leiden tot extra reizigers en extra opbrengsten. Gelissen: 'We nemen die aspecten zeker mee in kwalitatieve zin. In de vorm van plussen en minnen. Maar we zijn nog niet zover dat we de effecten bijvoorbeeld met verkeersmodellen weten te kwantificeren. Daar zouden we wellicht eens over moeten denken.'



Een parkeerduurbepering voor fietsen rond het station Zutphen voorkomt overlast door langparkeerders.

