Utrecht, mei 2011

FIETSBERAAD

Een heldere organisatie van het fietsparkeren bij stations

Reactie van het Fietsberaad op het rapport "*Fietsparkeren bij stations. Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong*" , opgesteld door bureau Berenschot

Samenvatting

In opdracht van verschillende partijen heeft het bureau Berenschot in 2010 een advies uitgebracht over de toekomst van het fietsparkeren bij treinstations. Het Fietsberaad deelt de conclusie dat de huidige aanpak niet meer toereikend is. Bevoegdheden zijn versnipperd, de beschikbare stallingscapaciteit en menskracht worden onvoldoende benut, een professionele aanpak ontbreekt en er dreigen grote financiële tekorten.

Om de problemen het hoofd te bieden is er een systeemsprong nodig in de organisatie van het fietsparkeren bij stations. Het Fietsberaad ondersteunt dan ook van harte de aanbeveling om per station één organisatie aan te wijzen die de integrale verantwoordelijkheid heeft voor de fietsparkeermogelijkheden rond een station. En ook het Fietsberaad vindt dat deze regietaak het beste bij gemeenten past.

Het Berenschotrapport is vervolgens wel erg voorzichtig in de uitwerking van de oplossingsrichtingen. Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en financiering van de regietaak zijn niet goed geregeld. Het Fietsberaad vreest dat de regietaak hierdoor als een hete aardappel zal worden doorgegeven. De gewenste systeemsprong is daarmee te veel afhankelijk van de welwillendheid van de betrokken partijen.

Om een doorbraak te realiseren moet de rijksoverheid aanvankelijk eerst sturend optreden in het herverdelen van bevoegdheden en in het creëren van een stabiel financieel fundament. Om werkelijk een systeemsprong te realiseren moet het rijk naar mening van het Fietsberaad de volgende drie randvoorwaarden regelen:

1. De lokale regisseurs (bij voorkeur gemeenten) moeten grote zeggenschap krijgen over alle stallingen in een stationsgebied, zowel bewaakte en onbewaakte stallingen. Het gaat om zaken als bemensing, tarieven, handhaving, maximum stallingsduur, uitbreidingen, extra service etc. De uitvoering kunnen de lokale regisseurs uitbesteden aan marktpartijen.
2. Voor de exploitatie en het beheer moeten de lokale regisseurs gezamenlijk kunnen beschikken over een basisfinanciering van 15 tot 20 miljoen euro per jaar. Het Fietsberaad stelt voor dat de rijksoverheid deze kosten via de infraheffing in rekening

brengt bij de vervoerders op het spoor. De basisfinanciering is vaak niet toereikend voor een kostendekkende exploitatie. De lokale regisseurs hebben grote vrijheid in het genereren van extra inkomsten door de verkoop van stallingsabonnementen en het (laten) ontplooien van creatieve initiatieven, zoals bagageopslag, adverteerders, verhuur, reparaties.

3. De rijksoverheid blijft primair verantwoordelijk voor de uitbreiding en modernisering van de stallingsvoorzieningen op stations. Het rijk moet voor de komende 10 jaar 200 tot 300 miljoen euro reserveren om een basiskwaliteit te kunnen bieden aan het groeiende aantal treinreizigers dat op de fiets naar het station komt. De lokale regisseurs kunnen aanvullende financieringsbronnen (cofinanciering) zoeken om extra kwaliteit te kunnen realiseren. Daarbij kan gedacht worden aan vastgoedeigenaren, provinciale en Europese subsidies of eigen middelen.

.

1 Inleiding

In deze notitie geeft het Fietsberaad een reactie op het rapport '*Fietsparkeren bij stations. Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong*', dat het bureau Berenschot heeft opgesteld in opdracht van verschillende overheden en organisaties die bij het problematiek betrokken zijn. De reactie is besproken in de Fietsberaadvergadering van 2 december 2010.

Samenvatting 1
1 Inleiding 3
2 Algemeen beeld 3
3 Analyse van de problemen 4
4 Eén regisseur per station, maar wel met bevoegdheden 4
5 Wie is de eigenaar van het probleem? 5
6 Wie moet de regisseur zijn? 6
7 De oplossingen: wie gaat het betalen? 6
7.1 Rijksoverheid draagt de investeringen in stationstallingen 7
7.2 De klant betaalt de exploitatie en het beheer 7
7.3 Sturen met stallingstarieven 8
8 Samenvattend totaalbeeld 10

2 Algemeen beeld

Het Fietsberaad is het in grote lijnen eens met de analyse die in het rapport wordt gemaakt van de problematiek. We delen de conclusie dat de huidige aanpak voor fietsparkeren bij stations niet meer toereikend is. Sterker nog: naar onze mening schiet de aanpak reeds meer dan tien jaar tekort. Terecht constateert het rapport dat een fundamenteel andere denk- en werkwijze nodig is, om de groeiende problemen het hoofd te bieden. Deze analyse sluit naadloos aan bij de conclusies uit eerdere publicaties van het Fietsberaad (zie bijlagen).

Het Berenschotrapport is vervolgens wel erg voorzichtig in de uitwerking van de oplossingsrichtingen. Onduidelijk blijft hoe de verantwoordelijkheden en bevoegdheden verdeeld moeten worden. Ook aan het financiële fundament wordt onvoldoende uitwerking gegeven. De gewenste systeemsprong is daarmee te veel afhankelijk van de welwillendheid van de betrokken partijen. Het Fietsberaad vreest dat dit onvoldoende is voor een fundamentele doorbraak.

In deze reactie staan we eerst stil bij de analyse van de problemen. Volgens geven we en reactie op verschillende onderdelen van de oplossing.

3 Analyse van de problemen

Het hoofdprobleem is voor iedereen helder. Bij veel stations is er een ernstig tekort aan stallingsmogelijkheden en dit tekort zal volgens het Berenschot-rapport in de toekomst nog sterk groeien. Dit heeft allerlei negatieve gevolgen voor de kwaliteit van stationsgebieden. Daarnaast sluit het kwalitatieve aanbod van de stallingsvoorzieningen niet aan bij de wensen van de treinreizigers. Dit tast de concurrentiepositie van de trein aan.

Allerlei onderliggende problemen maken het lastig een oplossing te vinden. De belangrijkste zijn:

- De bevoegdheden en middelen zijn te veel versnipperd over verschillende partijen die betrokken zijn bij het fietsparkeren rond een station;
- Mede door deze versnippering wordt de beschikbare stallingscapaciteit en menskracht niet optimaal benut. Vaak is de bewaakte stalling nog niet vol, terwijl de rekken op het stationsplein uitpuilen;
- Het is steeds moeilijker om bewaakte stationsstallingen kostendekkend te exploiteren. Ook voor handhaving en beheer van onbewaakte stallingen ontbreekt een stabiele financiering;
- In veel gevallen is er nog geen sprake van een professionele organisatie die de (onbewaakte) stallingen beheert en exploiteert;
- Op het maaiveld is veelal geen ruimte meer voor de realisatie van gratis onbewaakte voorzieningen.
- Tot slot zijn onvoldoende budgetten gereserveerd voor capaciteitsuitbreidingen na 2012.

4 Eén regisseur per station, maar wel met bevoegdheden

Het Fietsberaad ondersteunt van harte de aanbeveling om per station één organisatie aan te wijzen die de integrale eindverantwoordelijkheid heeft voor de hele stallingsproblematiek rond een station. Deze regisseur kan die verantwoordelijkheid echter alleen waarmaken als men kan beschikken over bevoegdheden, middelen en capaciteiten. Boter bij de vis. Vertrouwen op een andere *mindset* van alle betrokkenen biedt onvoldoende zekerheid.

Concreet: de regisseur moet de bevoegdheden hebben om te bepalen:

- wie de stallingen exploiteert en beheert,
- wat de stallingstarieven zijn, eventueel gedifferentieerd naar locatie en stallingsduur;
- wanneer personeel met handhavingsbevoegdheden wordt ingezet;
- welke investeringen in gebouwen en stallingen noodzakelijk zijn.

Natuurlijk zal de regisseur moeten samenwerken met tal van belanghebbenden in en om het station, maar voor een effectieve aanpak heeft de regisseur wel een sterke onderhandelingspositie nodig. De gewenste herverdeling van bevoegdheden en middelen kan relatief ingrijpende gevolgen hebben voor partijen die nu belangen hebben bij het fietsparkeren rond stations, zoals NS-fiets BV, NS-poort, stallingsexploitanten en ProRail. *Daarom vindt het Fietsberaad dat de rijksoverheid sterk sturend moet optreden in de herverdeling van bevoegdheden en middelen.* Als de nieuwe aanpak eenmaal op de rails staat, kan de rijksoverheid meer op de achtergrond treden en hebben de lokale regisseurs het voortouw.

5 Wie is de eigenaar van het probleem?

De logische vervolgvraag is wie de regiefunctie op zich moet nemen? Berenschot stelt dat de regisseur niet automatisch de ‘eigenaar’ wordt van de problemen en opdraait voor de kosten. Daar valt veel op af te dingen. Enerzijds zal de regisseur toch de eindverantwoordelijkheid moeten voelen, anders is er geen prikkel om de touwtjes strak in handen te nemen. Anderzijds moet voor een doorbraak onderkend worden dat de betrokken partijen zeer verschillend denken over de vraag wie de probleemeigenaar is. Veel gehoorde opvattingen over de verdeling van verantwoordelijkheden zijn:

- Gemeenten zijn veelal van mening dat de stallingsproblemen in de eerste plaats op het bordje van de NS en de rijksoverheid thuishoren. Het zijn immers de fietsen van de klanten van de NS. De rijksoverheid is daarnaast verantwoordelijk voor de investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur en bijbehorende stationsvoorzieningen. Bij de trein gaat het om verplaatsingen over langere afstanden en daar is het rijk of de provincie primair verantwoordelijk voor.
- De NS onderkent dat het vooral om de fietsen van haar klanten gaat, maar dat is voor de toekomst geen vaststaand gegeven. De NS heeft een concessie voor het hoofdnet tot en met 2015. Voor een nieuwe concessie zal de NS wellicht moet concurreren met andere vervoerders. Als de NS nu allerlei verantwoordelijkheden en kosten naar zich toetrekt voor stallingen, wordt het lastiger om een concurrerend bod uit te brengen. Daarnaast gaat het nu al op regionale lijnen om klanten van andere vervoerders, zoals Connexxion of Veolia.
- Het rijk heeft bij de verzelfstandiging van de NS een grote verantwoordelijkheid naar zich toegetrokken waar het gaat om de investeringen in de stallingsvoorzieningen. Vanwege de (onverwacht) hoge kosten is het rijk gaandeweg steeds meer gaan kijken naar cofinanciering door decentrale overheden. Argumenten zijn dat het lokale problemen betreft, die lokaal opgelost moeten worden. Het gaat immers om inwoners van de desbetreffende gemeente, die naar het station willen. Daarnaast komt een deel van de treinreizigers met het stads- en streekvervoer naar het station, en daar zijn de decentrale overheden eveneens verantwoordelijk voor.

Alle genoemde opvattingen zijn waar. Dat is meteen de impasse. Zolang de financiering en de bevoegdheden niet goed geregeld zijn, zullen de betrokkenen de regietaak als een hete aardappel doorschuiven. Vandaar ons pleidooi om de financiering en bevoegdheden nu goed te regelen. Dat is wat ons betreft de systeemsprong. De regisseurs per stationsgebied moeten kunnen bouwen op een degelijk financieel fundament, waar alle betrokken partijen een bijdrage aan leveren. Dit werken we verder uit in paragraaf 7.

6 Wie moet de regisseur zijn?

Berenschot adviseert om de afstemming en aansturing lokaal te organiseren. Per gemeente of per station. Het rapport spreekt de voorkeur uit om de regiefunctie bij gemeenten te leggen of zelfs om nieuwe privaatrechtelijke partijen (stichtingen) op te richten, waar zoveel mogelijk belanghebbenden in vertegenwoordigd zijn.

Het Fietsberaad deelt de voorkeur voor lokale regisseurs. Dat biedt de beste mogelijkheden om in te spelen op de lokale situatie. Het Fietsberaad meent dat de regiefunctie het beste aan gemeenten gegeven kan worden, mits financiering en bevoegdheden goed geregeld zijn. De regietaak sluit goed aan bij de integrale verantwoordelijkheid van de gemeenten. Bovendien is er sprake van directe democratische controle.

Tegelijkertijd ziet het Fietsberaad ook nadelen. Veel gemeenten hebben de kennis en kunde niet in huis om de regiefunctie waar te maken. Voor grotere gemeenten loont het om de organisatie hieraan aan te passen. Maar bij kleinere gemeenten zou het leiden tot versnippering van kennis en professionaliteit. Een oplossing is wellicht dat kleinere gemeenten hun regiefunctie (met bijbehorende middelen en bevoegdheden) overdragen, bijvoorbeeld aan de provincie.
De regiefunctie voor de gemeente impliceert wat ons betreft overigens niet dat de gemeenten ook de uitvoerende taken zelf ter hand moeten nemen. Sterker nog: het kan voordelen bieden als een gemeente marktpartijen uitdaagt om een compleet dienstenpakket aan te bieden: van het bewaken van stallingen, beheren van de onbewaakte stallingen tot het handhaven van de stallingsduur. Denk aan NS-fiets BV, U-stal of Biesieklette.

Het Fietsberaad voelt weinig voor de suggestie van Berenschot om de regiefunctie te beleggen bij speciaal op te richten stichtingen. Dat brengt extra rompslomp met zich en een verwatering van het bestuurlijke mandaat. Bij de uitvoering kunnen (semi-)private partijen wel een belangrijke rol spelen, zoals hierboven omschreven.

7 De oplossingen: wie gaat het betalen?

Een grote meerwaarde van het Berenschotrapport is, dat het een integraal beeld geeft van de kosten die gemoeid zijn met het fietsparkeren bij stations. Niet alleen voor de investeringen, maar ook voor beheer, onderhoud en exploitatie. Jaarlijks is er volgens het rapport ongeveer 25 tot 30 miljoen euro nodig voor investeringen en 25 tot 27 miljoen voor beheer, onderhoud en exploitatie. Totaal dus 50 tot 60 miljoen euro per jaar.

Berenschot geeft echter geen helder beeld hoe deze miljoenen gefinancierd moeten worden. De enige min of meer structurele inkomstenbron is ca 14 miljoen euro uit de verkoop van stallingsabonnementen en –kaartjes, maar ook deze inkomstenbron staat onder druk.

Het rapport verwacht veel van het opstellen van een businesscase per station, waarmee de mogelijkheden voor het verbeteren van de kostendekkendheid verbeterd kunnen worden. Vervolgens doen de adviseurs een groot aantal suggesties om de inkomsten te verhogen, zoals het aanbieden van extra diensten bij de stallingen (bagageopslag, kinderopvang), het

aantrekken van adverteerders en het verhogen van stallingstarieven of afschaffen van gratis stallen.

Het Fietsberaad vindt het opstellen van een businesscase per station een goed middel, dat de beoogde regisseurs zeker moeten benutten om de dienstverlening te optimaliseren en professionaliseren. Het biedt echter niet het vereiste financiële fundament, dat noodzakelijk is om de gewenste systeemsprong te realiseren.

Wat de financiering betreft, denken wij dat (zoals nu reeds gebruikelijk) een onderscheid gemaakt moet worden tussen investeringen in stallingsvoorzieningen enerzijds en exploitatie en beheer anderzijds. Dat laat onverlet dat de lokale regisseur zo veel mogelijk integrale afwegingen moet kunnen maken. Investeringen kunnen immers grote invloed hebben op de kosten voor exploitatie, beheer en handhaving. ProRail kan de lokale regisseurs daarbij ondersteunen.

7.1 Rijksoverheid draagt de investeringen in stationstallingen

Het Fietsberaad is van mening dat de rijksoverheid primair verantwoordelijk is voor de financiering van investeringen in stallingsvoorzieningen op stations. Dit sluit aan bij 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.
Dit impliceert dat de rijksoverheid de komende 10 jaar ongeveer 200 tot 300 miljoen euro moet reserveren voor investeringen in stallingsvoorzieningen bij stations. De middelen moeten toereikend zijn om een basiskwaliteit te kunnen bieden aan het groeiende aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt. Aanvullend kunnen de lokale regisseurs andere financieringsbronnen (cofinanciering) zoeken om een wervende kwaliteit te realiseren. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan vastgoedeigenaren in het stationsgebied, provinciale of Europese subsidies en de eigen middelen van een gemeente.

In overleg met de decentrale overheden moet besloten worden hoe deze investeringsgelden verdeeld worden over de verschillende stations. In het huidige investeringprogramma '*Ruimte voor de Fiets*' wordt gewerkt met criteria voor prioritering en normbedragen voor verschillende typen fietsparkeervoorzieningen (maaiveld, inpandig, ondergrond etc). Het huidige investeringsprogramma loopt af in 2012. Ook bij een nieuw investeringsprogramma is een beleidskader voor investeringen noodzakelijk. Modernisering van het beleidskader is wel gewenst.

7.2 De klant betaalt de exploitatie en het beheer

Volgens de berekeningen van Berenschot is er jaarlijks 25 tot 27 miljoen euro nodig voor de exploitatie, het beheer en de handhaving. Het Fietsberaad denkt dat dit bedrag aanzienlijk hoger uitvalt als het beheer en de exploitatie van het fietsparkeren rond stations echt professioneel opgepakt wordt, met de gewenste wervende uitstraling.

Er valt veel voor te zeggen dat de fietsers primair zelf de kosten voor exploitatie en beheer dragen. Zij profiteren immers direct van veilige en schone stallingen. De mogelijkheden om deze kosten door te berekeningen aan de stallingsklanten zijn echter beperkt. In de volgende paragraaf gaan wij daar nader op in.

Momenteel zijn de inkomsten uit de kaartverkoop (ca 14 miljoen euro per jaar) ontoereikend om de kosten te dekken en wij denken dat de mogelijkheden om extra inkomsten te generen beperkt zijn. Het vereiste financiële fundament voor de exploitatie en het beheer ontbreekt. Het Fietsberaad meent dat voor de exploitatie een stabiele financieringsbron van 15 tot 20 miljoen euro per jaar gevonden moet worden. Wij zien daarvoor twee mogelijkheden:

- De Brede Doeluitkering (BDU). Het buskaartje (de OV-chips) van de treinreiziger die met de bus naar het station komt, wordt voor een groot deel uit de BDU gefinancierd. Vanuit deze redenering is het verdedigbaar om de exploitatie van de stallingen ook deels uit de BDU te financiering. De realiteit anno 2011 is echter dat er stevig bezuinigd wordt op de BDU, waardoor de kwaliteit van het stads- en streekvervoer al sterk onder druk staat. Anderzijds is circa 20 miljoen in BDU-termen een beperkt bedrag. Complicerende factor is dat er vergaande plannen zijn om de BDU over te hevelen naar gemeente- en provinciefondsen.
- Een tweede optie is een doorberekening in de infraheffing die vervoerders (zoals NS, Connexxion of Veolia) betalen voor het gebruik van het spoor en de stations. Nu als wordt een deel van het onderhoud van stallingen verrekend via de infraheffing. Dit bedrag zou verhoogd moeten worden met 15 a 20 miljoen euro per jaar. De (toekomstige) vervoerders zullen de extra infraheffing weer doorberekenen in de treintarieven. Per treinkaartje gaat het echter om kleine bedragen (gemiddeld minder dan 10 cent). Het Fietsberaad geeft de voorkeur aan deze financieringswijze, omdat hiermee de meeste zekerheid geboden kan worden aan de lokale regisseurs.

Verdeling over lokale regisseurs

De extra infraheffing wordt verdeeld over de lokale regisseurs, die een integrale verantwoordelijkheid dragen voor het fietsparkeren bij stations. Dat kan op basis van het aantal in- en uitstappers op een station. Of wellicht nog beter: op basis van het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt. De laatste optie biedt tevens een stimulans aan de lokale regisseurs om het fietsgebruik naar het station te stimuleren.

De exploitatiebijdrage uit de infraheffing is volgens dit voorstel niet toereikend voor een kostendekkende exploitatie, met name bij de grotere stations. De lokale regisseurs zullen andere financieringsbronnen moeten aanboren om de kosten te dekken. Om te beginnen natuurlijk de inkomsten uit stallingsabonnementen en –kaarten. Daarnaast hebben de regisseurs grote vrijheid extra inkomsten te genereren om de dienstverlening te verbeteren en de kosten te dekken. Daarbij kan gedacht worden aan allerlei creatieve initiatieven die in het Berenschotrapport worden genoemd (bagageopslag, kinderopvang, adverteerders, reparaties). Een gemeente of provincies kan ook besluiten om eigen middelen te gebruiken voor de exploitatie en het beheer van fietsparkeren bij stations, bijvoorbeeld inkomsten uit autoparkeren.

7.3 Sturen met stallingstarieven

In de vorige paragraaf hebben we gesteld dat mogelijkheden om de exploitatie- en beheerkosten door te berekeningen in de stallingstarieven beperkt zijn. In deze paragraaf een kleine toelichting.

De prijselasticiteit van fietsenstallingen is groot. Een kleine tariefstijging leidt tot grote vraaguitval. Een belangrijk deel van de fietsers heeft zelfs helemaal niets over voor het stallen van de stationsfiets, die vaak speciaal voor dit doel is aangeschaft. Het gaat daarbij niet eens zozeer op de feitelijke prijsstijging in euro’s, maar om het psychologische gegeven dat veel

Nederlanders niet bereid zijn te betalen voor het stallen een fiets (maar wel 2 euro neertellen voor een kopje koffie).

Door die grote prijselasticiteit heeft een stijging van de stallingstarieven verschillende negatieve neveneffecten, waardoor extra opbrengsten (grotendeels) te niet worden gedaan. De volgende negatieve neveneffecten zijn te verwachten bij een stijging van de stallingstarieven en/of het afschaffen van gratis stallingsmogelijkheden:

- Een (sterke) daling van het gebruik van de bewaakte stallingen, waardoor de capaciteit van de bewaakte stalling onvolledig benut wordt. Het rendement van de vaak forse overheidsinvesteringen in de bewaakte stallingen daalt hierdoor;
- Een (sterke) toename van vraag naar gratis fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Als men deze vraag wil accommoderen zijn forse investeringen nodig in (gratis) stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte, die bovendien vaak minder ruimte-efficient zijn. Als men de fietsers wil dwingen om gebruik te maken van de betaalde fietsparkeervoorzieningen, zal dit leiden tot een forse stijging van de permanente handhavings- en beheerkosten, waardoor het financiële tekort weer toeneemt
- Tot slot zal een stijging van de stallingstarieven de (subjectieve) concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto verzwakken, wat weer allerlei andere maatschappelijke kosten met zich meebrengt (files, luchtvervuiling, broeikaseffect, meer verkeersslachtoffers etc).

Gezien de negatieve neveneffecten vinden wij dat de stallingstarieven niet in de eerste plaats gezien moeten worden als middel om de inkomsten te vergroten. *Penny wise, pound-foolish*. Het tarievenbeleid moet naar onze mening ten dienste staan van het zo efficiënt mogelijke benutten van de beschikbare stallingscapaciteit. De ‘maatschappelijke’ kosten per gestalde fiets zijn dan het laagst en de rendementen van de investeringen het hoogst.

In dit licht vindt het Fietsberaad dat de lokale regisseurs een grote vrijheid moeten hebben om de tarieven af te stemmen op de lokale situatie. De mogelijkheden voor tariefsdifferentiatie in een stationsgebied hangen sterk af van de kwaliteitsverschillen in het stationsgebied. Enkele voorbeelden voor tariefdifferentiatie:

- Verhogen van het tarieven van aantrekkelijke stallingen die nu overbezet zijn;
- Verlagen van de tarieven in stallingen met overcapaciteit;
- Eerste dag gratis, daarna betalen, om ervoor te zorgen dat de beste plekken het intensiefst gebruikt worden
- Stallen in het weekend gratis
- Hogere tarieven voor afwijkende fietsen, die niet in het rek passen
- Gezinskorting

Om tariefsdifferentiatie praktisch mogelijk te maken kunnen nieuwe barcode- en OV-chiptechnieken gebruikt worden. Gebruikersvriendelijke betaaltechnieken kunnen er ook bijdragen aan een grotere bereidheid om te betalen voor het stallen.

8 Samenvattend totaalbeeld

Als we ervan uitgaan dat gemeenten de regierol op zich nemen, dan ziet het plaatje er als volgt uit:

- De rijksoverheid zorgt voor een goed financieel fundament. Enerzijds door een fors budget voor investeringen te reserveren, anderzijds door een deel van de exploitatiekosten door te berekenen aan de vervoerders via de infraheffing. Daarnaast geeft het rijk sturing aan de herschikking van bevoegdheden en verantwoordelijkheden.
- Gemeenten zijn de lokale regisseurs. Ze zijn integraal eindverantwoordelijk voor het fietsparkeren bij hun stations. Zij kunnen rekenen op stabiele financieringsbronnen, maar dragen ook risico. Desgewenst kunnen ze de uitvoering uitbesteden. Gemeenten kunnen hun regierol overdragen aan provincies
- NS-fiets: een marktpartij die de exploitatie en het beheer kan verzorgen in opdracht van lokale regisseurs.
- ProRail: adviseur van het rijk ten aanzien van het investeringsprogramma. Adviseur van gemeenten voor invulling van lokale investeringen.

Bijlage I: Advies van de consumentenorganisaties in het LOCOV inzake exploitatie van stationsstallingen (1999)

In de eerste plaats signaleren de consumentenorganisaties het knelpunt “de weeffout” bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen in 1995 is bepaald dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de stichtings- en instandhoudingskosten van stallingsvoorzieningen bij stations. NS Stations is verantwoordelijk voor de exploitatie van de stationsstallingen.

Fundamentele oplossing voor de lange termijn De consumentenorganisaties zien graag een structurele oplossing voor “de weeffout” en stellen daarbij voor om de exploitatie van de stationsstallingen aan te besteden aan de marktpartij die dat het meest efficiënt en het beste kan. Daarbij dienen verschillende prestatie-eisen bij aanbesteding te worden gesteld. De overheid blijft eigenaar van de stationsstallingen.
De consumentenorganisaties bepleiten een volledige gelijkschakeling van de fiets en het stads- en streekvervoer, ook als het gaat om de exploitatie van voorzieningen. De exploitant (volgens aanbesteding) profiteert van een exploitatie-subsidie die vergelijkbaar is met die in het stads- en streekvervoer. In de huidige situatie zou dat betekenen dat de stallingskosten voor circa 60 procent gesubsidieerd worden.

Dit levert verschillende voordelen op:
• de stationsstallingen zijn eerder rendabel;
• de combinatie fiets en trein kan beter concurreren met de auto;
• zeer efficiënte inzet van overheidsmiddelen;
• de keuze van het individu tussen fiets en andere vormen van voor- en natransport wordt minder verstoord. De fietser zal aanmerkelijk goedkoper uit zijn en worden gestimuleerd om in het voor- en natransport de fiets te gebruiken. Dit komt een efficiënte inzet van subsidies ten goede.
• de bewaakte stalling wordt interessanter voor een grotere groep fietsers;
• de druk op de openbare ruimte rond het station wordt minder;
• het draagvlak voor ruimere openingstijden van stallingen die bemenst zijn wordt groter;
• minder fietsers hebben last van diefstal en vandalisme.

Pragmatische oplossingen voor de korte termijn
De consumentenorganisaties adviseren voor de korte termijn een aantal pragmatische maatregelen, die de huidige onvolkomenheid van verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen zonder marktwerking kunnen compenseren. Deze oplossingen zijn: de kosten en baten van de stallingen worden openbaar gemaakt (per stalling); het rijk stelt eisen aan de openingstijden van de bemenste en de onbemenste stallingen; en het rijk stelt eisen aan de stallingstarieven. Daarnaast verdient het aanbeveling om te bezien in hoeverre voorzieningen die bij NS Stations zijn afgeschaft, met behulp van werkgelegenheidsprojecten toch weer een plaats kunnen krijgen.

De consumentenorganisaties zijn van mening dat de afspraken in een prestatiecontract met NS dienen te worden vastgelegd

Bijlage II: Relevante aanbevelingen uit Fietsberaadpublicatie 12: Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein (2007)

In hoofdstuk 6 doet het Fietsberaad een aantal aanbevelingen,:

- Herzie de prognoses voor de vereiste stallingscapaciteit bij stations en gebruik daarvoor zoveel mogelijk bronnen. Studenten moeten een aparte plek krijgen;
- Betrek gemeenten (beter) bij tellingen en prognoses. Het Fietsberaad wil graag meedenken hoe de gegevens beter ontsloten kunnen worden voor gemeenten;
- Breid het aantal onbewaakte plekken fors uit. Vanwege het gebrek aan ruimte op het maaiveld, zal dit bij grote stations vaak inpandig of ondergronds gerealiseerd moeten worden. Met de capaciteitsuitbreidingen zijn miljoeneninvesteringen gemoeid;
- Kies voor maatwerk per station, met een integrale aanpak voor bewaakt en onbewaakt stallen. De huidige exploitatievorm van de bewaakte stallingen belemmert integraal maatwerk per station;
- Optimaliseer het gebruik van de beschikbare stallingscapaciteit, door weesfietsen teverwijderen, de maximale stallingsduur te verkorten, kortingsacties voor bewaakte stallingen met overcapaciteit, korting voor weekend-stallers etc;
- Professionaliseer het beheer en de handhaving van de onbewaakte stallingen;
- Andere beleidssectoren moeten in hun beleid beter rekening houden met de indirecte effecten van maatregelen op het fietsparkeren bij stations.

Bijlage III: Conclusie uit Fietsberaadpublicatie 14: Fietsparkeerproblemen onder het vergrootglas (2008)

Op korte termijn zijn de capaciteitsproblemen bij drie van de vier onderzochte stations grotendeels op te lossen door een betere benutting van de beschikbare fietsparkeercapaciteit. Dat kan op de volgende drie manieren:

- Stimuleren van het gebruik van de bewaakte stallingen. Daarvoor moet het stallingstarief (voor bepaalde doelgroepen) aanzienlijk verlaagd worden en de routing geoptimaliseerd worden, zodat het gebruik van de bewaakte stalling minder tijd kost.
- Continue handhaving van de maximum parkeerduur. Anders gezegd: regelmatig weesfietsen verwijderen.
- Stimuleren van het gebruik van minder gunstig gelegen onbewaakte stallingen. Daarvoor moet het gewoontegedrag van fietsers doorbroken worden, bijvoorbeeld door hen persoonlijk te informeren over alternatieve stallingslocaties. Of door ’s ochtends vroeg foutgeparkeerde fietsen te verplaatsen naar de onderbenutte stallingen.

Om de groei in de komende jaren te kunnen opvangen, blijft daarnaast waarschijnlijk wel een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding noodzakelijk. Het onderzoek onderstreept verder dat een gunstige ligging van (nieuwe) stallingen ten opzichte van aanrijdroute en station doorslaggevend zijn voor het gebruik.

Het stallingsgedrag van fietsers wordt sterk bepaald door de parkeerdruk. Het aantal foutgestalde fietsen neemt duidelijk toe als het aantal vrije klemmen in de loop van de ochtend afneemt. De meeste fietsers die fout parkeren proberen dit toch nog enigszins ordelijk te doen. Als de tekorten toenemen, stijgt ook het aantal foutgeparkeerde fietsen dat ernstige hinder veroorzaakt. De beste manier om de hinder te verkleinen is dan ook een verlaging van de parkeerdruk.