

Eigen bijdrage kan aanleg bespoedigen



> Fietsenstallingen realiseren met cofinanciering

Ron Hendriks

Het aantal fietsen rond stations stapelt zich letterlijk op. De reizigersgroei van zo'n 5 procent per jaar leidt tot uitpuilende fietsenrekken en uitputting van geldmiddelen. Toch valt er voor alerte stationsgemeenten nog wel het een en ander te halen. Alleen moet je er wel wat meer voor doen.



Tegen de vloedgolf van fietsen rond stations valt bijna niet op te bouwen. En waar wel wordt gebouwd, lopen de stallingen in hoog tempo weer vol. Zeker als ze gratis zijn, zoals de nieuwe stalling in Zutphen. Ging men er bij de plannenmakerij nog vanuit dat de capaciteit voldoende zou zijn tot 2020, inmiddels zoekt men alweer naar nieuwe uitbreidingsmogelijkheden.

De ondergrondse stalling in Zutphen (totale kosten € 6 miljoen) is voornamelijk betaald vanuit het programma Ruimte voor de Fiets (€ 3,6 miljoen) en door de gemeente zelf (€ 1,9 miljoen). Maar gemeenten die nu dergelijke plannen koesteren moeten de buidel verder opentrekken. Want vanuit dat programma zullen stationsstallingen nog maar voor deel worden gesubsidieerd.

Ruimte voor de Fiets heeft de afgelopen jaren een forse impuls gegeven aan het ombouwen van verouderde stationsstallingen. In totaal is voor de periode 2000-2010/2011 een bedrag van 230 miljoen uitgetrokken en zijn meer dan 200 stallingen onder handen genomen.

'Tot 2004 ging het vooral om het upgraden van bestaande stallingen, met waar nodig uitbreiding van het aantal plaatsen', vertelt Mark Wienbelt van ProRail die het programma Ruimte voor de Fiets uitvoert. 'Maar in 2004 werd een andere koers ingeslagen. Vanaf die tijd worden alle middelen - gemiddeld zo'n € 20 miljoen per jaar - ingezet voor het oplossen van capaciteitsproblemen. Op locaties met een capaciteitsknelpunt ging echter nog steeds veel geld zitten in het ombouwen van bestaande stallingen.'

Cofinanciering

Inmiddels pendelen iedere werkdag ruim 200.000 reizigers met de fiets naar het station. Uit onderzoek van het Fietsbeeraad is gebleken dat het fietsgebruik naar stations met ongeveer 50 procent is toegenomen in 5 jaar tijd. En zo'n 50.000 mensen rijden met de fiets van het station naar het werk. De onverwacht sterke groei van het aantal fietsers zorgde in 2006 voor opnieuw een herbezinning. Mark Wienbelt: 'ProRail inventariseerde de meest nijpende knelpunten en kwam tot 140 plaatsen waar nodig en snel wat moet gebeuren. En om het nog niet in 2004 aan locaties gebonden budget zo effectief mogelijk in te zetten, werd door V&W besloten dat lokale bestuurders nu ook zelf moeten bijdragen als ze snel meer stallingcapaciteit willen realiseren. Van die 140 wordt er komend jaar een aantal uitgevoerd. En er staat nog een aantal projecten op de '2004-lijst'. Die vallen nog onder de oude regeling en die worden in zijn geheel gesubsidieerd vanuit het budget voor Ruimte voor de Fiets. Wat rest proberen we nu aan te pakken met cofinanciering. Daarbij denken we aan regio's en gemeenten, maar ook aan vervoerders zoals NS, Arriva of NoordNed. In principe wordt in het vervolg 50 procent gesubsidieerd. En dat volgens het principe wie het eerst komt, het eerst maalt.'

Is er voldoende mogelijk met 20 miljoen euro per jaar, als een ondergrondse stalling zoals in Zutphen al 6 miljoen euro kost? Wienbelt beaamt dat het dan hard gaat. 'Maar een gewone overdekte plaats in een onbewaakte stalling komt op zo'n

Hoeveel fietsparkeerplaatsen zijn er jaarlijks nodig?

Per werkdag gaan ruim 500.000 mensen met de trein. Hiervan gebruikt ongeveer 38% de fiets in het vortransport naar het station. In het natransport wordt de fiets in circa 9% van de ritten gebruikt. Er vanuit gaande dat de verhoudingen in het voor- en natransport de komende jaren onveranderd blijven en dat een groei van 5% in reizigerskilometers ook een groei van 5% in aantal reizigers betekent, zou dat betekenen dat er jaarlijks zo'n 12.500 extra fietsplekken nodig zijn. Maar in werkelijkheid zullen het er meer zijn. In de afgelopen jaren is de behoefte aan fietsparkeerplekken namelijk vier keer zo snel gegroeid als het treingebruik, zo blijkt uit Fietspublicatie 12. Dit komt doordat veel treinreizigers de bus in het vortransport vervuilen voor de fiets. Andere verklaringen zijn: de parkeerduur van een gemiddelde fiets is toegenomen en studenten reizen meer door de week in plaats van in het weekend.



€ 700 en een niet-overdekte plaats op € 300. Dan kun je weer heel wat doen. Voor kleine stations moet je gemiddeld rekenen op een bijdrage van zo'n een tot twee ton. En er komt waarschijnlijk nog meer geld vrij. In het Actieplan groei op het Spoor bijvoorbeeld staat voor de periode tot 2012 nog 20 miljoen extra opgenomen.'

De cofinanciering heeft niet alleen als voordeel dat er meer projecten zijn te realiseren, maar ook dat het lokale draagvlak voor maatregelen groter is. Soms moet er het een en ander op de schop, of een gemeente wil een net iets mooiere stalling. Dan helpt het als er lokale committent is.'

Aan die 50 procent wordt overigens niet altijd strikt vastgehouden. 'Bij middelgrote of grote stations kunnen plannen ontstaan waar in verband met ruimtegebrek ook andere tech-

nische oplossingen (fietsflats/kelders) nodig zijn in combinatie met exploitatie- en beheerafspraken. In deze gevallen zullen er afzonderlijke financieringsafspraken gemaakt moeten worden.'

Waarbij Wienbolt nog aantekent dat je steeds vaker ziet dat in dergelijke gemeenten eenvoudigweg de ruimte ontbreekt om bovengronds uit te breiden.

Voorlopig loopt de cofinanciering vooral via de provincies en de stadsregio's. Zo lopen in Zuid Holland acht projecten met cofinanciering. En ook in Stadsregio Rotterdam, Haaglanden, de Noordvleugel en rond KAN zijn er dergelijke afspraken gemaakt voor tot nu toe 20 projecten.

Dineke van der Burg van de provincie Zuid Holland bevestigt dat het een-tweetje met ProRail heeft geleid tot de versnelde aanleg van stallingen bij stations. 'Het college heeft ketenmo-



'Ruimte voor de Fiets' wil dat andere partijen, zoals gemeenten en ov-bedrijven, meebetalen aan de aanleg van fietsenstallingen bij stations.



Iedere werkdag pendelen ruim 200.000 reizigers met de fiets naar het station.



De ondergrondse stalling in Zutphen is voornamelijk betaald vanuit het programma 'Ruimte voor de Fiets' en door de gemeente zelf. De stalling barst overigens nu al weer uit haar voegen.

biliteit tot speerpunt benoemd en er ook geld voor beschikbaar gesteld. We hebben daarop ons eigen knelpuntenlijstje gelegd naast dat van ProRail. Daar kwamen de acht stallingen uit die door ons voor 50 procent zijn gesubsidieerd, als aanvulling op de 50 procent van ProRail. Die stallingen zouden er anders pas veel later zijn gekomen.' De provinciale subsidie komt uit de BDU-pot. Van der Burg: 'Overigens is nog maar een deel van

'In het vervolg wordt 50 procent gesubsidieerd volgens het principe wie het eerst komt, het eerst maakt.'

de subsidiepot gebruikt. Er is nu zo'n 6 ton naar de projecten gegaan, maar voor soortgelijke projecten is nog rond de 3 miljoen beschikbaar, te verdelen in vier jaar. Gemeenten kunnen dus nog bij ons aankloppen.'

Nieuw plan van aanpak

Komt er nu ook een nieuw programma Ruimte voor de Fiets? Wienbelt: 'Nee, maar het programma zal wel langer doorlopen en we zijn bezig met een nieuw plan van aanpak voor de komende jaren. Gaan we de knelpunten versneld aanpakken of smeren we de middelen over een wat langere periode uit? Daarbij speelt onder andere mee dat je door allerlei procedures niet zo snel kunt uitbreiden als je wel zou willen. Tussen plan en uitvoering ligt voor de eenvoudige uitbreidingen al snel een jaar, voor de moeilijkere projecten is nog langer. Dus kun je ook niet altijd het geld zo snel wegzetten.' Gemeenten en regio's die plannen hebben om de capaciteit rond het station uit te breiden, moeten dus snel ProRail bellen voordat het geld op is? 'Ja, maar dan willen we ook graag weten hoe het met het beheer en de handhaving geregeld is. Daar moet een gemeente ook geld voor over hebben. Want je

ziet soms - onder andere in Groningen - dat luxe gratis stallingen de bewaakte stallingen in de buurt leegzuigen. En dat leidt dan weer tot tekorten bij de exploitatie.'

In het eerder genoemde Actieplan 'Groeï op het spoor' kondigt V&W dus aan zelf nog eens € 20 miljoen op tafel te leggen om weef fietsen te ruimen en om 20.000 extra stallingsplaatsen te creëren. Hoe dat geld precies gaat vloeien is nog niet bekend: 'Met ProRail en V&W is het de bedoeling daar de komende periode inhoud aan te geven', aldus Kees Miedema, ketenmanager bij NS.

Wienbelt juicht de plannen op voorhand toe: 'We willen samen met andere partijen, zoals NS, die handhaving gericht gaan aanpakken, want gezien de aantallen weef fietsen valt daar nog veel capaciteit te winnen.'

'Je ziet soms dat luxe gratis stallingen de bewaakte stallingen in de buurt leegzuigen.'

Daarmee zijn de potentiële subsidiebronnen voor fietsbewuste gemeenten overigens nog niet uitgeput. Ook het Urgentieprogramma Randstad kent een post Ketenmobiliteit waaronder ook fietsvoorzieningen vallen. Het programma is medio 2007 in het leven geroepen om urgente projecten in de Randstad een duwtje in de rug te geven. Het onderdeel Korte Termijnmaatregelen ketenmobiliteit rept onder meer over het aanleggen van fietssnelwegen, het promoten van het landelijk netwerk, het intensiveren van fietsgebruik door meer stallingruimte en aandacht voor zwerf fietsen. De praktische uitwerking van dat project staat echter nog in de steigers. Volgens de eerste berichten is er overigens geen extra geld beschikbaar bovenop de eerder genoemde geldbronnen.