

Aan de leden van de stuurgroep KpVV

datum : 21 januari 2014
ons kenmerk : 82011
uw kenmerk :
onderwerp : Aanpak fietsparkeren bij treinstations
doorkiesnummer : 06-25098971

Geachte stuurgroepleden,

In verband met de nieuwe vervoerconcessie van het hoofdrailnet willen we graag advies uitbrengen over de fietsparkeerproblematiek rond stations. Drie jaar geleden hebben wij in een reactie op het rapport “*Fietsparkeren bij stations. Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong*” geconstateerd dat een doorbraak in dit hardnekkige dossier alleen te realiseren is als de beoogde lokale regisseurs ook kunnen beschikken over de bevoegdheden, kennis en middelen om de regietaak effectief uit te voeren. We denken dat de aanstaande concessieverlening van het hoofdrailnet een goede kans is om dit te regelen.

Voordat we hier verder op ingaan, willen we graag benadrukken dat de sterke groei van het fietsgebruik naar stations in de eerste plaats een positieve ontwikkeling is. Goed voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en volksgezondheid. De fiets draagt sterk bij aan de concurrentiepositie van de trein (via de deur tot deur- ketenbenadering). Keerzijde is echter dat daarmee ook de hardnekkige problemen met het fietsparkeren zijn toegenomen:

- De bereikbaarheid van stations en de kwaliteit van de openbare ruimte worden ernstig aangetast door grote hoeveelheden geparkeerde fietsen rond stations;
- Tegelijkertijd worden de in pandige voorzieningen, die vaak met overheids geld gerealiseerd zijn, niet optimaal benut;
- Veel fietsers zijn ontevreden over de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen;
- De laatste tijd zien we dat plannen voor capaciteitsuitbreidingen extra vertraging oplopen, omdat er onduidelijkheid is over de verdeling van de exploitatielasten in de toekomst. Dit hangt samen met beleidsvoornemen om verantwoordelijkheden te decentraliseren;
- De kosten voor decentrale overheden nemen sterk toe. Enerzijds omdat decentrale overheden moeten zorgdragen voor de helft van de investeringen (cofinanciering). Anderzijds omdat meer permanente kosten (exploitatie, handhaving, onderhoud en vervanging) op het bordje van de decentrale overheden komen liggen.

In het eerder genoemde rapport ‘*Fietsparkeren bij stations*’, dat het adviesbureau Berenschot in 2010 in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de NS, ProRail en Stedenbaan heeft opgesteld, wordt de versnippering van bevoegdheden en middelen gezien als een belangrijke belemmering voor structurele oplossingen.

Wij denken dat de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een goede mogelijkheid biedt om uit de impasse te komen. In lijn met onze reactie uit 2011 stellen wij voor om de volgende punten in de concessie te verwerken:

1. *Herschikking van de financiële lasten.*

Het Berenschotrapport stelt dat de gewenste lokale regisseurs niet automatisch de ‘eigenaar’ zijn van de problemen en opdraaien voor de kosten. In de praktijk zien wij daarentegen wel dat de onduidelijkheid over de financiële consequenties voor veel gemeenten een belangrijke reden is om de regierol niet naar zich toe te trekken. In onze reactie uit 2011 beschrijven wij verder dat alle stakeholders van mening zijn dat de andere partijen een grotere financiële bijdragen moeten leveren.

Daarnaast constateren wij dat de decentrale overheden momenteel meer dan de helft van de kosten voor het fietsparkeren bij stations dragen (exploitatie en investeringen). De bijdrage die de NS levert aan de financiering van de fietsparkeervoorzieningen voor haar klanten is daarentegen beperkt (circa 2 tot 5 procent, zie figuur B, bijlage 1).

Hoe precies de financiële lasten verdeeld moeten worden over de belanghebbenden, is in de eerste plaats een bestuurlijke afweging. Wij zijn echter wel van mening dat een evenwichtige verdeling van de lasten aan de basis ligt van een toekomstvaste integrale aanpak. Alle betrokken hebben dan een directe financiële prikkel om te werken aan kosten-efficiënte oplossingen. We stellen daarom voor de financiële tekorten op het fietsparkeren bij stations gelijkmatig te verdelen over de drie grootste belanghebbenden:

- een derde ten laste van het Rijk vanwege de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur voor het hoofdspoorwegnet (zie artikel 5 Spoorwegwet). Het is volgens ons erg belangrijk deze zekerheid ook te bieden voor de periode na 2020;
- een derde ten laste van de decentrale overheden vanwege de verantwoordelijkheid voor lokale bereikbaarheid en leefbaarheid;
- en een derde ten laste van de NS vanwege de verantwoordelijkheid voor de eigen reizigers.

Wij adviseren daarom in de concessie op te nemen dat de NS circa 25 miljoen euro per jaar bijdraagt aan de financiering van het fietsparkeren. Dit bedrag is gebaseerd op verschillende schattingen. Wij stellen voor dat op korte termijn aanvullend onderzoek gedaan wordt naar de werkelijke kosten die betrokken overheden maken voor het fietsparkeren bij stations. En naar de budgetten die nodig zijn om structureel de kwaliteit op het gewenste peil te kunnen brengen en te houden. Op basis van de uitkomsten zou de jaarlijkse bijdrage van de NS periodiek bijgesteld kunnen worden.

2. *Regierol van gemeenten versterken.*

Voor een effectieve aanpak moet volgens het eerder genoemde Berenschotrapport één van de stakeholders de regie krijgen. Deze rol past volgens ons het best bij de gemeenten, omdat zij als enige de integrale lokale aanpak van de fietsparkeerproblemen bij stations kunnen realiseren. Gemeenten zijn immers het enige bevoegd gezag om regels omtrent foutief stallingen in de openbare ruimte te handhaven. Zij kunnen ons inziens de regierol alleen oppakken als zij daar alle middelen en bevoegdheden voor krijgen en in staat worden gesteld om als opdrachtgever te kunnen opereren. Concreet betekent dit dat de onder punt 1) genoemde jaarlijkse bijdrage van NS ter beschikking wordt gesteld aan gemeenten met stations. Daarnaast wordt wat ons betreft in de concessie opgenomen dat NS als beheerder van stationsstallingen zich moet voegen naar het beleid van de gemeente.

3. *Maatwerk vereist*

Gelet op de differentiatie in de problematiek is maatwerk per station vereist. Door de regierol van gemeenten te versterken is maatwerk beter gewaarborgd. NS en ProRail hebben veel deskundigheid opgebouwd om gemeenten daarbij als adviseurs te ondersteunen. Daarnaast

denken wij dat gemeenten hun regiefunctie alleen kunnen vervullen als zij deskundigheid en vaardigheid op dit gebied verder ontwikkelen. Natuurlijk is CROW-Fietsberaad als kenniscentrum van en voor de overheden bereid om gemeenten hierbij te ondersteunen.

4. Evaluatie

Vooralsnog denken wij dat bovenstaande punten toereikend zullen zijn om daadwerkelijk vooruitgang te kunnen boeken. We adviseren dit na drie jaar te evalueren en in de concessie de mogelijkheden van aanvullende (wettelijke) maatregelen op te nemen.

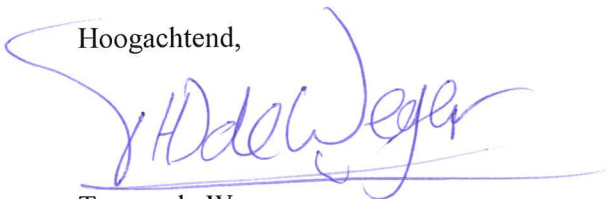
Tot slot

De kaders voor deze herschikking van rollen kan ons inziens het beste worden geregeld in de nieuwe vervoerconcessie van het hoofdrailnet. Uitwerking kan worden vormgegeven in een landelijk convenant en lokale contracten tussen de betrokken partijen. In de bijlage doen we een voorstel op welke wijze de kaders opgenomen kunnen worden in de tekst van de concessie.

In deze brief hebben we ons beperkt tot de concessie voor het hoofdrailnet, maar we adviseren dezelfde principes toe te passen voor regionale concessies. Ook hier moeten gemeenten in staat gesteld worden om de regiefunctie te kunnen vervullen. Ook hier is een gezonde financiële basis wenselijk, waarbij de concessieverleners (i.c. provincies, regio's) en de vervoerder hun deel van de kosten voor hun rekening nemen.

We zijn graag bereid om in een gesprek een nadere toelichting te geven op onze voorstellen.

Hoogachtend,



Tymon de Weger
Voorzitter programmaraad CROW-Fietsberaad



Otto van Boggelen
Programmamanager CROW-Fietsberaad

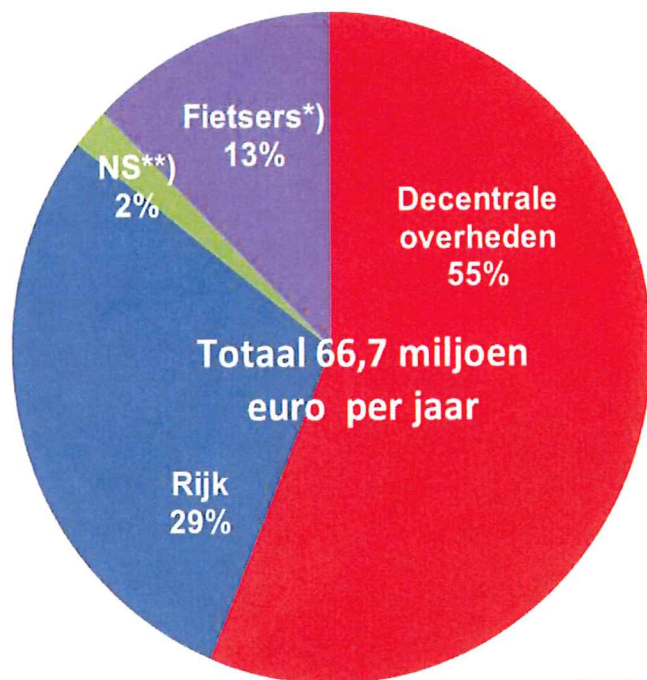
Bijlagen:

Bijlage 1: figuur verdeling kosten fietsparkeren bij stations

Bijlage 2: voorstel concepttekst vervoersconcessie Hoofdrailnet

Separaat: Reactie van het Fietsberaad op het rapport "Fietsparkeren bij stations. Oplossingsrichtingen voor een systemsprong."

Bijlage 1: Figuur verdeling kosten fietsparkeren bij stations



*1 dagkaarten

Inschatting door CROW-Fietsberaad op basis van het Berenschotrapport, aangevuld met recentere bronnen.

*) dagkaarten, abonnementen en andere inkomsten uit stallingen

**) stijgt waarschijnlijk naar 4% in 2014

Bijlage 2: Voorstel concepttekst over fietsparkeren in de vervoerconcessie Hoofdrailnet.

Definities:

- *vervoerconcessie*: de concessie die de staatssecretaris van I&M verleent aan NS voor de exploitatie van treindiensten op het Hoofdrailnet.
- *gemeenten*: de gemeenten met één of meer station(s) aan het Hoofdrailnet.
- *station*: treinstation gelegen aan het Hoofdrailnet.
- *fietsparkeren*: het integrale stelsel van exploitatie, handhaving, beheer, onderhoud en realisatie van het stallen van fietsen in en rond stations aan het Hoofdspoorwegnet.
- *NS*: de vervoerder die krachtens deze concessie spoorwegdiensten uitvoert op het Hoofdrailnet.
- *Fonds Fietsparkeren Stations*: het nationale fonds, waaruit gemeenten een bijdrage ontvangen voor het fietsparkeren.
- *Coördinatiecentrum*: het in het leven te roepen landelijk coördinatiecentrum voor fietsparkeren bij stations, dat gemeenten ondersteunt bij de ontwikkeling van maatwerkconcepten ten aanzien van tarieven, promotie, toegangscontrole, beheerssystemen etc.

Artikelen:

1. *Gemeenten krijgen vanaf de ingangsdatum van de concessie het opdrachtgeverschap over fietsparkeren, inclusief de bijbehorende middelen en bevoegdheden.*
2. *NS draagt jaarlijks € 25 miljoen af aan het Fonds Fietsparkeren Stations. De hoogte van het bedrag kan jaarlijks bijgesteld worden op basis van aanvullend onderzoek*
3. *Het Fonds Fietsparkeren Stations wordt als bijdrage in de kosten van het fietsparkeren jaarlijks uitgekeerd aan gemeenten, naar rato van objectieve cijfers gerelateerd aan fietsparkeren in en rond stations. Deze cijfers worden periodiek bijgesteld, bijvoorbeeld elke 2 jaar.*
4. *Gemeenten stellen als opdrachtgever voor fietsparkeren businessplannen op. Zij maken de keuze om de uitvoering of wel zelf ter hand te nemen, dan wel NS en/of andere marktpartijen in te schakelen. Gemeenten kunnen desgewenst fietsparkeren in vastgoed van NS inkopen.*
5. *De staatssecretaris van I&M behoudt zich het recht voor om één en ander wettelijk te regelen, als de evaluatie daar aanleiding toe geeft.*
6. *Het ministerie van I&M zet het investeringsprogramma uitgevoerd door Prorail t.a.v. fietsparkeren voort, zolang de capaciteit van kwalitatief hoogwaardig fietsparkeren nog onvoldoende is.*
7. *Uit het Fonds Fietsparkeren Stations wordt jaarlijks € 0,8 miljoen afgezonderd voor ontwikkeling van maatwerkconcepten door het coördinatiecentrum.*
8. *Het Fonds Fietsparkeren en de verdeling over gemeenten en coördinatiecentrum worden ondergebracht bij een aan de overheid gelieerde partij.*

9. *Het coördinatiecentrum legt verantwoordelijkheid af aan rijk en decentrale overheden.*
10. *NS biedt - vanuit zijn ketenverantwoordelijkheid voor reizigers - advies en diensten aan met betrekking tot fietsparkeren aan gemeenten en coördinatiecentrum.*