

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 485

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2014

In het afgelopen jaar hebben verschillende leden van uw Kamer aandacht gevraagd voor de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations. In het AO OV, OV-chipkaart en Taxi d.d. 6 maart 2014 heb ik van D66 het plan «groen licht voor de fiets» van D66 ontvangen. In deze brief informeer ik uw Kamer op hoofdlijnen over de voortgang van het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» en geef ik reactie op het genoemde plan dat ik van D66 ontving.

Daarbij besteed ik aandacht aan de volgende moties en toezeggingen.

- De motie van de leden Ouwehand en De Rouwe, die de regering verzoekt in overleg te gaan met de grote steden, NS en ProRail over het terugdringen van problemen rond fietsparkeren (Kamerstuk 33 400A, nr. 83).
- De toezegging die ik tijdens het begrotingsdebat vorig jaar en op 19 november jl. in antwoord op uw schriftelijke vragen naar aanleiding van het MIRT-projectenboek 2014 heb gedaan (Kamerstuk 33 750A, nr. 26) uw Kamer begin 2014 te informeren over de resultaten van het onderzoek naar de behoefte van fietsparkeerplaatsen en de invulling van het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations».
- De motie van lid Van Veldhoven (D66), die de regering verzoekt met NS en ProRail inzichtelijk te maken waar ruimtelijke reserveringen en andere niet benutte ruimte rond stations kunnen worden ingezet voor fietsenstallingen (Kamerstuk 33 750XII, nr. 41).
- De toezegging die ik op 6 maart j.l. heb gedaan tijdens het AO OV, OV-Chipkaart en Taxi, te reageren op het fietsenplan «groen licht voor de fiets» van D66.
- En tenslotte de toezegging die ik 27 augustus 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 155) heb gedaan om schriftelijk terug te komen op het eventueel verbeteren van de mogelijkheden om fietsen mee te nemen in de trein.

1. Vooraf

Op dit moment fietst circa 40% van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station. En circa 15% pakt de fiets bij aankomst, om zo naar zijn of haar bestemming te komen. Dit aandeel was in het jaar 2000 respectievelijk 30% en 11%. Fietsen is gezond en is goed voor de stedelijke bereikbaarheid. Ook vind ik samen met andere overheden dat voor een goed werkende keten een goed functionerend voor- en natransport onontbeerlijk is en er voldoende stallingsplaatsen moeten zijn bij stations om de groei te accommoderen.

In het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda die ik uw Kamer op 28 maart heb toegestuurd (Kamerstuk 29 984, nr.474), schets ik de aanpak om de prestaties van het spoor en de aansluiting daarvan op het regionaal en lokaal OV te verbeteren. Een belangrijke uitdaging die ik aanpak met de LTSA deel 2 is verbetering van de deur tot deur reis. De overstap van eigen vervoer – zoals de fiets – op OV en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Om dit te bereiken zijn goede faciliteiten bij de knooppunten noodzakelijk.

In 2011 heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» (Kamerstuk 32 404, nr. 53). In het Actieplan is opgenomen dat de verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid in de toekomst volledig bij de decentrale overheden komt te liggen. Het Actieplan is tot stand gekomen na overleg met de koepelorganisaties van decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en de spoorsector. Het is gericht op aantrekkelijke en toekomstvaste oplossingen voor fietsparkeren bij stations met de focus op een op de locatie afgestemd aanbod en beter benutten van bestaande capaciteit. IenM ondersteunt decentrale overheden hier financieel in door tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren. De kosten voor exploitatie en handhaving blijven voor rekening van exploitanten en decentrale overheden.

In totaal is voor het Actieplan € 220 miljoen vanuit IenM beschikbaar (prijspeil 2013) voor de aanleg van fietsparkeerplaatsen. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt voor de aanleg van ruim 100.000 fietsparkeervoorzieningen bij stations voor circa € 90 miljoen.

In het Actieplan zijn de voorwaarden opgenomen, waaraan decentrale overheden moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een Rijksbijdrage voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations. Op verzoek van uw Kamer is in 2012 een aanvullende voorwaarde gesteld aan medefinanciering, namelijk dat in de omgeving van stations gratis fietsparkeermogelijkheden blijven bestaan (op maximaal 400 meter van het station) (Kamerstuk 29 984, nr. 317).

2. Voorlopige resultaten en inzichten

De uitvoering van het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» heeft er in de periode 2012 – 2013 toe geleid dat in totaal circa 63.000 fietsparkeerplaatsen zijn aangelegd¹.

¹ Niet alle gerealiseerde capaciteit is gebouwd op basis van de nieuwe spelregels; ongeveer twee derde is gerealiseerd op basis van eerdere afspraken in het kader van het programma «Ruimte voor de Fiets». Daarnaast is meer aangelegd dan hier becijferd, omdat ook fietsparkeerplaatsen zijn vervangen bij herstructurering.

Gerealiseerde en voorziene uitbreiding aantal fietsparkeerplaatsen bij stations

	Gerealiseerde uitbreiding capaciteit, 2012–2013	Voorziene uitbreiding capaciteit, 2014–2020
PHS	35.000	53.000
OV-SAAL	2.000	3.000
Overig	26.000	49.000
TOTAAL	63.000	105.000

Daarnaast heeft de uitvoering van het actieplan vooralsnog de volgende resultaten, inzichten en knelpunten opgeleverd. Deze inzichten en knelpunten zullen ook aan de orde komen bij de evaluatie in 2015 (zie paragraaf 4 van deze brief):

- Op ruim 300 locaties kan de capaciteit ruimtelijk gezien snel worden uitgebreid. Op een aantal locaties zijn gemeenten nog op zoek naar de benodigde financiële middelen. Ik ben in overleg met decentrale overheden, ProRail, vervoerders en de fietsersbond om de ervaren knelpunten nader te bespreken en te bezien hoe deze kunnen worden opgelost.
- De grootste uitdaging is het oplossen van de tekorten aan fietsparkeerplaatsen op de top-32-locaties waar ruim 60 procent van de benodigde uitbreiding is voorzien en – bij 50 procent cofinanciering – circa 80 procent van het beschikbare budget nodig is. De realisatie van plannen is op deze locaties vaak lastig vanwege de ruimtelijke inpassing en de hoge kosten.
- De samenwerking tussen de grote steden, NS en ProRail is conform de motie Ouwehand en De Rouwe geïntensiveerd om bij de meer complexe locaties oplossingen te vinden. Dat wil zeggen dat er frequenter overleg plaatsvindt over mogelijke oplossingsrichtingen. Hieruit blijkt dat het wenselijk is via pilots te experimenteren met andere vormen van governance, betaalsystemen, informatieverstrekking over beschikbare plaatsen, etcetera.
- Ruimtelijke reserveringen en andere niet benutte ruimte rond stations zijn en worden conform de motie Van Veldhoven in ogenschouw genomen. Op stations waar ruimtelijke inpasbaarheid complex is en bij verbouwingen levert deze verkenning inmiddels op enkele locaties, bijvoorbeeld in 's Hertogenbosch en Weert, succes op.
- In het algemeen is een combinatie tussen betaald en niet betaald stallen inefficiënt. Waar dat leidt tot leegstand bij betaalde stallingen, wordt naar een oplossing gezocht. Hier liggen dus kansen voor meer efficiency. De financiering van de maatregelen om te komen tot betere benutting is complex. NS heeft verschillende pilots gestart of gaat dit nog doen om te experimenteren met het betaalregime «eerste dag gratis stallen» en voert overleg met gemeenten over de financiering.

3. Prognoses van tekorten

Op basis van tellingen stelt ProRail om de drie jaar de benodigde capaciteit van alle fietsenstallingen vast en rapporteert daarover in de monitor fietsenstallingen. De laatste monitor dateert uit 2012.

Eind 2013 zijn in het kader van de Lange Termijn Spoor Agenda (Kamerstuk 29 984, nr. 313) nieuwe reizigersprognoses opgesteld voor verschillende groeiscenario's. Deze zijn door ProRail aangevuld met locatiespecifieke modal-split² gegevens en vervolgens omgerekend naar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij stations. De omrekening van de

² De modal split geeft de verdeling weer in de wijze waarop reizigers van en naar het station reizen. Een onderverdeling wordt gemaakt in auto, lopen, fiets, bus, tram, metro en taxi.

prognoses is nog onder voorbehoud van een externe validatie. Deze validatie heeft betrekking op de manier waarop de vervoersprognoses uit de LTSA zijn omgerekend naar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen. ProRail heeft mij gemeld eind tweede kwartaal van dit jaar de uitkomsten van deze validatie te verwachten.

Op basis van deze voorlopige prognoses is er een verwacht tekort *zonder uitvoering van het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations»* van circa 82.000 tot 145.000 stallingsplaatsen in 2020. Voor 2030 is het verwachte tekort *zonder uitvoering van dit actieplan* naar verwachting 92.000 tot 185.000 plekken³.

De invloed van het Actieplan op verwachte toekomstige tekorten aan fietsparkeerplaatsen en de tussentijdse resultaten van het Actieplan wordt in de – voor volgend jaar voorziene – evaluatie van het Actieplan meegenomen.

4. Vervolgaanpak programma «Fietsparkeren bij Stations»

Evaluatie

Zoals hierboven al aangegeven volgt in 2015 een evaluatie van het Actieplan. Deze voer ik in de tweede helft van 2015 uit. De (voorlopige) resultaten die met experimenten in de eerste helft van 2015 zijn bereikt worden in deze evaluatie meegenomen. Om voldoende gegevens te hebben gaan de nog te starten pilots uiterlijk eind 2014 – een half jaar voor de aanvang van de evaluatie – van start.

Deze evaluatie levert meer inzicht in resultaten, knelpunten en oplossingsrichtingen om tot een integrale aanpak van het fietsparkeren te komen waarbij de regie ligt bij de decentrale overheden. Deze evaluatie zal in nauw overleg met het CROW-Fietsberaad⁴, decentrale overheden, ProRail, NS en fietsersbond worden uitgevoerd. Op basis daarvan zal worden gezien hoe verder wordt gegaan.

Pilots

Om de tekorten, met name op de top-32 locaties aan te pakken, zijn en worden verschillende pilots gestart. Een gezamenlijke aanpak van de stakeholders staat centraal. In gezamenlijkheid wordt gezien hoe de bestaande capaciteit optimaal kan worden benut en hoe te komen tot sluitende integrale business cases. Met deze aanpak verwacht ik een impuls te geven aan de aanpak op de locaties die lastig ruimtelijk inpasbaar zijn, zoals de top-32. Hieronder volgt een opsomming van enkele pilots. Deze opsomming is niet volledig omdat overleg met verschillende overheden en besluitvorming nog gaande is:

- In Utrecht wordt geëxperimenteerd met een nieuwe wijze van aansturing (via een gezamenlijke projectorganisatie waaraan gemeente, NS en ProRail deelnemen). Met de gemeente Amsterdam is en met de gemeente Breda wordt gezamenlijk gezocht naar een effectieve en efficiënte governance van het fietsparkeer vraagstuk bij de stations.

³ Prognoses zijn gepresenteerd als bandbreedte. Deze bandbreedte geeft het verschil weer tussen LTSA prognoses gebaseerd op enerzijds het «RC-H» scenario en anderzijds het «GE-M» scenario. Het RC-H scenario kent een lage economische groei, het GE-M scenario kent een hoge economische groei; in de scenario's is een daling van het studenten-ov en een toename van de modal split fiets verondersteld

⁴ Het CROW-fietsberaad is het kenniscentrum voor fietsbeleid.

- NS heeft verschillende pilots gestart of gaat dit nog doen om te experimenteren met het betaalregime «eerste dag gratis stallingen».
 - Bij Amsterdam Amstel zijn gemeente en NS december 2013 hiermee een pilot gestart. De gemeente neemt hierbij, voor de periode van een jaar, de exploitatiekosten voor haar rekening. Vanuit ProRail is bijgedragen aan een verbeterde bereikbaarheid van de stalling. De bezetting van de stalling is met dit regime bijna 50 procent toegenomen.
 - In Utrecht start voorjaar 2014 een twee-jarige pilot aan één zijde van het station.
 - NS start later dit jaar op nog meer plaatsen pilots, waaronder Breda en een aantal met ProRail en betrokken gemeenten nog te bepalen locaties.
- Op verschillende plekken (Utrecht, Zutphen, Groningen en Rotterdam) wordt geëxperimenteerd met een systeem om de bezetting van stallingen te monitoren en het verwijzen naar vrije plekken mogelijk te maken.
- NS heeft in samenwerking met lenM en twintig gemeenten de weesfietsen aanpak nader uitgewerkt en het handboek weesfietsen verrijkt met praktische en juridische kennis en voorbeelden van een succesvolle aanpak.
- Vanaf februari van dit jaar worden in de stallingen in Utrecht (Smakke-laarsveld) en in Helmond oplossingen beproefd met de OV-Chipkaart. Deze proef dient als basis voor een landelijke toepassing van de OV-chipkaart voor fietsen stallingen bij stations met als doel klantgemak, optimale benutting en beheer. Het betreft een tweejarig experiment. Het betreft een tweejarig experiment met een samenwerkingverband tussen de gemeenten, NS, ProRail en het kenniscentrum CROW-Fietsberaad (kenniscentrum van overheden). Ook in de nieuw te openen Stalling Utrecht Jaarbeurszijde zal de OV-Chipkaart worden toegepast. Eind dit jaar worden de eerste resultaten van deze proeven verwacht.
- Deze zomer start het Bestuur Regio Utrecht samen met CROW-Fietsberaad een pilot met chip-kluizen. Elke treinreiziger kan met de OV-chipkaart op elk gewenst moment gebruik maken van deze fietskluizen. Deze techniek kan bijdragen aan een betere benutting van de kluizen op kleine stations. Dit jaar worden de eerste resultaten verwacht.

Conform de motie Van Veldhoven heb ik bij ProRail extra aandacht gevraagd om waar mogelijk ruimtelijke reserveringen en andere niet benutte ruimte rond stations in te zetten voor fietsenstallingen en dit inzichtelijk te maken.

Nader overleg met stakeholders

Verder ben ik in overleg met CROW-Fietsberaad, decentrale overheden, ProRail, vervoerders en de fietserbond om de ervaren knelpunten nader te bespreken en te bezien hoe deze kunnen worden opgelost. Ik moedig partijen daarbij aan met oplossingsrichtingen te experimenteren voordat de evaluatie start. Ik sta in dit verband open voor initiatieven van NS pilots te doen met het regime «eerste dag gratis». In deze overleggen zal ook een recent voorstel van VNG/CROW-Fietsberaad over ervaren problemen en mogelijke oplossingsrichtingen besproken worden.

5. D66 fietsenplan «groen licht voor de fiets»

In het AO OV, OV-chipkaart en Taxi d.d. 6 maart 2014 heb ik van D66 het plan «groen licht voor de fiets» van D66 ontvangen. D66 doet in dit plan een oproep meer stallingen bij stations te realiseren. Dit sluit aan bij het

actieplan «Fietsparkeren bij Stations» dat erop gericht is het tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations aan te pakken. Daarnaast noemt het fietsenplan van D66 nog een aantal maatregelen om fietsers meer ruimte te geven en spreekt daarbij met name decentrale overheden aan. Het is een constructief 10-punten plan dat laat zien dat gemeenten en provincies veel (kunnen) doen om fietsen nog aantrekkelijker te maken. IenM faciliteert decentrale overheden hierbij.

Met het programma Beter Benutten (Kamerstuk 32 500 A, nr. 81) werkt IenM samen met twaalf regio's aan oplossingen om de bereikbaarheidsproblemen op korte termijn aan te pakken. Daarbij is er nog veel potentieel voor de (elektrische) fiets. Daarnaast ondersteunt IenM het lokale maatwerk op het gebied van verkeersveiligheid. Met de VNG is afgesproken dat alle gemeenten een eigen Aanpak Veilig Fietsen opstellen. Om de gemeenten hierbij te helpen is een Modelaanpak samengesteld met voorbeelden van effectieve maatregelen. Een ambassadeursgroep van zeven burgemeesters en een commissaris van de koning nemen daarin een belangrijke rol op zich om fietsveiligheid lokaal op de agenda te krijgen. Verder wil D66 fietsers meer betrekken bij fietsbeleid. Ik ondersteun dit idee van harte. Het Fietsberaad heeft enkele webtools ontwikkeld die gemeenten kunnen gebruiken om hun burgers te betrekken bij het fietsbeleid, in het bijzonder bij de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen door zaken als gladheid en verkeerd geplaatste paaltjes.

6. Meenemen van fietsen in de internationale trein

Mogelijkheden om de fiets in de internationale trein mee te nemen verhogen het reisgemak voor reizigers. Tijdens het AO vervoerconcessie van 13 december 2012 (Kamerstuk 29 984, nr. 378) heb ik toegezegd na te gaan in hoeverre eisen gesteld kunnen worden aan het meenemen van fietsen in internationale treinen.

In de passagiersrechtenverordening (Europese verordening 1371/2007) staat waar vervoerders zich aan moeten houden voor het vervoeren van fietsen:

«Alle spoorwegondernemingen geven reizigers de mogelijkheid om, in voorkomend geval tegen betaling fietsen in de trein mee te nemen, voor zover deze fietsen makkelijk hanteerbaar zijn, dit geen nadelige invloed op de specifieke spoorwegdienst heeft en het rollend materieel dit toelaat.»

Vervoerders zijn dus niet zondermeer te dwingen het meenemen van fietsen in hun (grens)overschrijdende diensten toe te staan. Ik heb vervoerders wel reeds gewezen op het belang dat door sommige reizigers aan dit onderwerp wordt gehecht. Het is echter aan de spoorvervoerder om de specifieke voorwaarden vast te stellen voor het fietsvervoer in treinen. In hun afweging kijken de vervoerders vanzelfsprekend naar het kostenaspect. Een toename van het aantal fietsplekken in de trein gaat over het algemeen ten koste van het aantal zitplaatsen.

In 2011 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over het meenemen van fietsen in de internationale trein (Kamerstuk 32 404, nr. 53). Zoals in die brief vermeld, bestaan voor de regionale grensoverschrijdende verbindingen diverse mogelijkheden om een fiets mee te nemen. Voor de grote internationale verbindingen zijn de mogelijkheden om een fiets mee te nemen beperkter. NS onderzoekt in hoeverre het mogelijk is het meenemen van fietsen in de internationale trein op de HSL uit te breiden en kijkt daarbij naar de veiligheidsaspecten.

In het concept ontwerp van de nieuwe vervoerconcessie die ik uw Kamer op 23 april (Kamerstuk 29 984, nr. 482) heb toegestuurd heb ik voor grensoverschrijdende vervoersdiensten opgenomen dat NS zich inspant om afspraken te maken met betrokken partijen om het meenemen van fietsen in de trein zoveel mogelijk te faciliteren.

Met het deze brief beschouw ik de vermelde moties en toezeggingen als afgedaan. Deze brief is basis voor vervolg dat vooral via landsdelige tafels gestalte zal krijgen omdat daar alle verantwoordelijke partijen aan tafel zitten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld