

Vergaderjaar 2009–2010

**31 796**

## **Fietsen in Nederland... een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland**

**Nr. 9**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2010

Met deze brief geef ik gehoor aan twee toezeggingen die de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en ik in 2009 gedaan hebben met betrekking tot het bevorderen van het meenemen van fietsen in treinen. De eerste toezegging betreft het bevorderen van het meenemen van fietsen in grensoverschrijdende treinen en de tweede betreft het bevorderen van het meenemen van fietsen in treinen van NS.

#### **Het meenemen van fietsen in internationale treinen**

Gedurende het algemeen overleg van 3 september 2009 (31 553, nr. 6) hebben verschillende Kamerleden het meenemen van de fiets in grensoverschrijdende treinen aangekaart. Hierbij werd gevraagd of het mogelijk gemaakt kan worden dat in alle internationale treinen de fiets meegenomen kan worden én of in die treinen waar dat reeds mogelijk is, het niet gemakkelijker gemaakt kan worden.

In reactie op deze vraag kan ik u het volgende melden. Op 3 december 2009 is de Europese verordening Nr. 1371/2007 in werking getreden. Hierin zijn de rechten van reizigers in het treinverkeer vastgelegd en deze zijn ook van toepassing op het internationale treinverkeer. Artikel 5 van deze passagiersrechten verordening luidt als volgt:

*«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.»*

In aanvulling op het bovenstaande wil ik graag toelichten wat mijn mogelijkheden zijn om aanvullende eisen te stellen aan vervoerders op internationale treinverbindingen. Daarbij maak ik onderscheid tussen de

twee varianten waarin internationaal personenvervoer verricht kan worden.

De eerste variant is het vervoer dat wordt aangeboden door vervoerders zonder concessie. Regelgeving is voor deze vervoerders op Europees niveau vastgesteld om private initiatieven tot grensoverschrijdend vervoer te stimuleren. Voor private initiatieven zonder subsidie (of openbare dienstverplichting) geldt geen concessieplicht. Ik heb geen bevoegdheid om extra eisen of voorschriften te formuleren waaraan deze vervoerders dienen te voldoen.

De andere en zeldzamere variant is dat het internationaal vervoer conform de Europese Verordening Nr. 1370/2007 verricht wordt op basis van een concessie (openbare dienstverplichting). Hierin kunnen allerlei verplichtingen worden opgenomen. Voor de HSA-concessie geldt dat er geen verplichtingen in zijn opgenomen met betrekking tot het mogelijk maken van het meenemen van fietsen in de trein.

Ondanks dat mijn juridische bevoegdheden beperkt zijn, zal ik conform de op 22 april jl. aangenomen motie van de leden Anker en Mastwijk (kamerstuk 32 351, nr. 6) in gesprek gaan met de Fietzersbond, ROVER, NS, NS Hispeed en de overige vervoerders met grensoverschrijdende spoordiensten over verbetering van de mogelijkheid om fietsen mee te nemen in grensoverschrijdende treinen.

### **Het meenemen van fietsen in NS-treinen**

Gedurende het algemeen overleg van 19 november 2009 (31 796, nr. 5) heb ik toegezegd met NS in overleg te treden over het verbeteren van de mogelijkheid fietsen mee te nemen in de trein, in het bijzonder buiten de spits én op de langere routes. Op 28 april 2010 heb ik een reactie ontvangen van NS.

Voordat ik inga op de mogelijkheden tot verbetering, wil ik eerst het beeld schetsen ten aanzien van de beschikbare capaciteit voor het meenemen van fietsen in de trein. NS heeft mij gemeld dat in ieder Intercity- en Sprinter-treinstel minimaal drie à vier fietsplaatsen beschikbaar zijn. Daarmee is er volgens NS voldoende capaciteit voor verreweg de meeste dagen in het jaar. Alleen in de vakantieperiode (de weekends in de weken 30 tot en met 35) en tijdens twee feestdagen (Hemelvaart en Pinksterdagen) kan de capaciteit onvoldoende zijn.

Voor deze dagen heeft NS gekeken naar twee manieren om het capaciteitsstekort te bestrijden. De eerste manier is het uitbreiden van de treincapaciteit voor het meenemen van fietsen. Op veel trajecten wordt al op maximale capaciteit gereden, waardoor uitbreiding van het aantal treinstellen niet mogelijk is volgens NS. Ook op het traject Amsterdam–Maastricht, waar voorheen met speciale fietsrijtuigen werd gereden, wordt al de maximale capaciteit benut.

De tweede manier om het capaciteitsstekort aan te pakken, is door de piekvraag te beïnvloeden. Wanneer een opvolgende trein wél voldoende capaciteit heeft, kan de conducteur de reizigers met fiets te vragen een volgende trein te nemen. Daarnaast zal NS in samenwerking met de Fietzersbond meer informatie gaan verschaffen over de alternatieven die zij aanbiedt. Behalve de OV-fiets, wordt er deze zomer ook gestart met de

elektrische OV-fiets. Daarnaast verhuren de stallingexploitanten van NS Fiets op 65 stations prima toerfietsen met versnellingen die geschikt zijn voor recreatieve fietstochten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings