

FIETSPARKEREN BIJ STATIONS

Oplossingsrichtingen
voor een systemsprong



Fietsparkeren bij stations

Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong

Monique Geerdink

Rolf Schooleman

Bastiaan Staffhorst

Holmer Doornbos

Michiel Hes

4 juni 2010



Het is onze ambitie om samen met de lokale verantwoordelijken, nu en in de komende 5-10 jaar, een aantrekkelijk, veilig en voldoende aanbod van fietsvoorzieningen te bieden voor de reiziger van en naar het station. Het is onze overtuiging dat het huidige beleid en instrumentarium voor steeds meer stations daartoe niet toereikend is. Samenwerking met lokale projectteams en verantwoordelijken bij het tot stand komen van dit advies bevestigen en versterken deze overtuiging.

Voorwoord

Voor de hieronder genoemde initiatiefnemers en opdrachtgevers voor deze studie, nauw betrokken bij het onderwerp vanuit hun rol en ambitie, was dit aanleiding een aantal bureaus te vragen naar een voorstel voor advies/onderzoek naar een 'vernieuwend aanpak voor fietsparkeren' voor stations. Bureau Berenschot is daarvoor geselecteerd en presenteert hier de uitkomsten van de studie en het bijbehorend advies naar 'oplossingsrichtingen voor een systemsprong'. Berenschot heeft verder bijgedragen aan mogelijke/kansrijke oplossingsrichtingen door het op een aantrekkelijke wijze betrekken van nieuwe/andere actoren die belang hebben bij- of kunnen bijdragen aan de oplossingsrichtingen. Het resultaat is naast een gedegen analyse met een heldere conclusie, niet één ultieme oplossing voor alle uitdagingen wat gezien de lokale diversiteit ook niet te verwachten was. Het advies van Berenschot biedt naast diverse praktisch toepasbare oplossingsrichtingen een aantal fundamentele keuzes die landelijk en regionaal nodig zijn voor de noodzakelijk geachte systemsprong.

Naast de landelijke initiatiefnemers voor deze studie, NS, ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft Stedenbaan als regionale mede-initiatiefnemer met de drie casus gemeenten, Leiden, Delft en Den Haag, enorm bijgedragen aan het verdiepen van de analyse en het verrijken van de noodzakelijke keuzes en oplossingsrichtingen. De toets van de eerste uitkomsten aan een behoorlijk aantal referentiegemeenten die in de meeste gevallen nu ook al met deze problematiek "worstelen", heeft dit verder versterkt en benadrukt de urgentie om tot vernieuwende oplossingen en keuzes te komen.

Het doel van dit advies is niet alleen een fundamentele discussie met alle direct betrokken actoren en stakeholders, maar vooral ook om landelijk en regionaal te komen tot heldere keuzes in beleid en randvoorwaarden en daarbij passende oplossingsrichtingen die het ons, de vele lokale projectteams én verantwoordelijken voor aanleg, exploitatie en beheer in het land mogelijk maakt de klant/reiziger de komende 10 jaar een aantrekkelijk aanbod van fiets voorzieningen te bieden die leiden tot meer gebruik van fiets, trein en overig Openbaar Vervoer. Dit op een wijze die maakbaar, haalbaar en toekomstvast financierbaar is. Het advies biedt hiertoe o.i. veel bruikbare voorstellen met ruimte voor lokale diversiteit.

Wij roepen u op om op basis van dit rapport over de inhoud te discussiëren, dit te gebruiken voor nieuw beleid en ervoor te zorgen dat de besluitvormers ‘knopen hakken’ zodat nieuwe oplossingen kunnen worden geïmplementeerd. En wij hopen dat deze uitwerking het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal helpen om te komen tot een nieuwe nationale visie op fietsparkeren bij stations die de basis vormt voor een effectieve aanpak van dit uitdagende vraagstuk met alle ‘spelers’.

Peter Krumm, ProRail

Mark Wienbelt, ProRail

Aniek Ahlers, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Herman Gelissen, NS Fiets

Kees Miedema, NS Reizigers

Lodewijk Lacroix, Stedenbaan

Inhoud

Voorwoord	5
Managementsamenvatting	9
1. Inleiding.....	13
1.1 Achtergrond en aanleiding	13
1.2 Status, doel en doelgroep.....	14
1.3 Totstandkoming, werkwijze.....	14
1.4 Leeswijzer.....	15
2. Analyse huidige situatie van het fietsparkeren bij stations	17
2.1 Achtergrond en beleidscontext.....	17
2.2 Kenmerken van het huidige fietsparkeersysteem	19
2.2.1 Typen fietsvoorzieningen bij stations	19
2.2.2 Betrokken partijen en hun rolverdeling.....	21
2.2.3 Financiering	23
2.3 De toekomstige omvang en de praktijk van het fietsparkeren bij stations.....	26
2.4 Probleemanalyse.....	27
2.5 Conclusie: huidige aanpak niet meer toereikend voor toenemend aantal stations.....	29
3. Naar toekomstvaste oplossingen	31
3.1 Inleiding	31
3.2 Ambitie en afbakening reikwijdte van de fietsparkeeropgave	34
3.3 Activiteiten en financiering: verhogen kostendekkingsgraad fietsparkeren	35
3.3.1 Inkomsten verhogen.....	38
3.3.2 Kosten reduceren.....	39
3.4 Organisatie en verantwoordelijkheid eenduidig beleggen en samenwerking vooraf regelen	41
4. Vervolgstappen naar implementatie.....	45
4.1 Inleiding	45
4.2 Discussie over oplossingsrichtingen tussen de belangrijkste stakeholders.....	45
4.3 Besluitvorming en creëren bijpassende kaders en randvoorwaarden	46
4.4 Communicatie over verandering van het fietsparkeersysteem	47
4.5 Gefaseerde implementatie bij de stations, inclusief ondersteuning met kennis en middelen	48
Bijlagen.....	49
1. Overzicht van gebruikte bronnen.....	51
2. Overzicht van stations waar de fietsparkeerproblematiek zich met name manifesteert	53
3. Overzicht van de taken en rollen van betrokkenen bij het fietsparkeren.....	55
4. Kosten- en batenmodellen Fietsparkeren van de gemeenten Delft, Leiden en Den Haag.....	57
5. Nadere uitwerking één organisatie voor het fietsparkeren.....	59
6. ‘Menukaart van oplossingen’ en resultaten Alliantiefabriek-sessies	61
7. Overzicht deelnemers Alliantiefabriek-sessies	77



De fiets als vervoermiddel in het voor- en natransport van het reizen per trein is een duurzame schakel in de mobiliteitsketen. Fietsen is daarnaast gezond en levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Nederland. Bovendien draagt fietsen op een positieve manier bij aan het milieu en de verkeersveiligheid.

Managementsamenvatting

De problematiek van het fietsparkeren bij stations wordt steeds groter en urgenter

Het almaar toenemende gebruik van de fiets leidt echter bij veel stations in Nederland tot overvolle stallingen. Dit leidt tot uitpuilende fietsenrekken die de doorgang belemmeren, fietsendiefstal en molest. Ook gaat dit ten koste van de kwaliteit van de stationsomgeving door verrommeling en het wordt voor fietsende treinreizigers moeilijker en minder aantrekkelijk een plek te vinden in de stalling.

Het blijkt dat bestaande oplossingen op steeds meer stations niet meer werken en dat de problematiek van het fietsparkeren bij stations groter en urgenter wordt. Daarom is gevraagd de problemen omtrent het fietsparkeren bij stations vanuit diverse invalshoeken te onderzoeken en in dit rapport te komen met vernieuwende oplossingsrichtingen, met name op financieel-organisatorisch vlak.

De huidige aanpak is niet meer toereikend

De geconstateerde problemen zijn voor een belangrijk deel te wijten aan het bestaande stallingstekort, de explosieve groei van het fietsgebruik, de schaarste aan ruimte, toenemende kwaliteitseisen aan stallingen en de directe stationsomgeving, het verdwijnen van het kwaliteitsverschil tussen bewaakt en onbewaakt stallen en de versnipperde en complexe organisatie van het fietsparkeren bij stations waarbij niemand inzicht heeft en verantwoordelijk is voor het totaal. Daar komt bij dat de dekking lijkt af te nemen van de door experts geschatte benodigde financiering voor de komende 10 jaar (€ 450 – 650 mln. voor aanleg, exploitatie, handhaving en beheer¹).

De conclusie uit deze studie naar een vernieuwende aanpak voor fietsparkeren is dat de huidige aanpak niet meer toereikend is voor een toenemend aantal stations. Het gaat hierbij met name om de grotere stations in stedelijk gebied.

¹ Afhankelijk van groei en keuze van de lijnvoeringsvariant van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Een fundamenteel andere denk- en werkwijze is nodig

Om te komen tot een fundamenteel andere denk- en werkwijze, zullen hoofdkeuzes gemaakt moeten worden, met betrekking tot: de ambitie en afbakening van de fietsparkeeropgave, de financiering en de organisatie.

Het advies is om de (eind)verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren in het stationsgebied op één punt te beleggen, bij voorkeur lokaal. Vanuit dit punt dient inzicht voor alle betrokken partijen en alle fasen in het proces verkregen en behouden te worden in een integrale Business Case Fietsparkeren. Een business case benadering kan er toe bijdragen de kostendekkingsgraad van lokale oplossingen te verhogen.

Om hiertoe te komen moet in eerste instantie de gezamenlijke fietsparkeeropgave vooraf helder zijn: de vraag naar fietsvoorzieningen, de reikwijdte van het stationsgebied en de (kwaliteits)eisen die aan het aanbod van fietsparkeren worden gesteld en wie welk deel financiert of aan bijdraagt.

Door te werken met een integrale Business Case Fietsparkeren wordt de kostendekking en kostendekkingsgraad van het fietsparkeren inzichtelijk. Het verhogen van de kostendekkingsgraad van het fietsparkeren is te bereiken door het verhogen van en/of zorgen voor aanvullende inkomstenbronnen en/of kostenreductie, waarbij ook andere partijen betrokken kunnen zijn dan de huidige spelers. Op hoofdlijnen zijn hiervoor in dit onderzoek diverse mogelijkheden vastgesteld. De toepassing daarvan zal steeds variëren naar gelang de lokale situatie.

Vanwege het grote aantal betrokken partijen in het stationsgebied en om te voorkomen dat het fietsparkeren daardoor tussen de wal en het schip raakt, zal er lokaal één punt moeten komen waar de (eind)verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren in het stationsgebied is belegd. Dat kan door de verantwoordelijkheid van het fietsparkeren te beleggen bij één of meerdere van de bestaande betrokken partijen (de gemeente, NS Fiets, NS Poort of ProRail), of door het oprichten van een organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente met een onderliggend samenwerkingsconvenant of -overeenkomst.

Het oprichten van één organisatie voor het Fietsparkeren heeft de voorkeur, omdat dit met name integrale afwegingen en besluitvorming uitlokt en het gemakkelijker is om andere (nieuwe) partijen aan te haken en de samenwerking met hen vast te leggen. Bovendien biedt het oprichten van één organisatie de mogelijkheid om privaatrechtelijk de handhaving uit te laten voeren door deze organisatie, waardoor eenvoudiger handhaving op basis van huisregels, mogelijk is.



Vervolgstappen naar implementatie

De oplossingsrichtingen en adviezen in dit rapport vormen het uitgangspunt voor een verdere discussie tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen. Hoe uiteindelijk invulling gegeven wordt aan de oplossing voor het fietsparkeervraagstuk is sterk afhankelijk van de uitkomst van deze discussie. Daarbij vraagt de meer integrale denken en werkwijze ook een andere 'mindset' of houding van de partijen, waarin andere rolverdelingen, partijen, financieringswijzen en manieren van organiseren mogelijk zijn, en alle onderdelen en partijen in samenhang gezien worden.

Een open discussie tussen betrokken stakeholders zal implicaties hebben voor het rijksbeleid. Om te voorkomen dat er te veel verschillen tussen stations komen en dat in elke gemeente het wiel opnieuw wordt uitgevonden, is het belangrijk dat er vanuit het Rijk kaders en voorwaarden aan het fietsparkeren worden gesteld, bijvoorbeeld over de rolverdeling en de te hanteren uitgangspunten voor betaald stallen. Daarnaast is het van belang dat er op landelijk niveau uniformiteit in de organisatie van het fietsparkeren bij stations komt, waarbij er voldoende flexibiliteit overblijft voor het leveren van maatwerk per gemeente.

Als beleid, kaders en randvoorwaarden helder zijn, zullen deze ook aan de gebruikers, ofwel de parkerende fietsers en andere stakeholders, bekend moeten worden gemaakt. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van bestaande communicatiekanalen, bijvoorbeeld van gemeenten en de NS. Deze verantwoordelijkheid zou door het Rijk opgepakt kunnen worden, vanwege de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het beleid en de minimale voorwaarden voor het fietsparkeren bij stations.

De implementatie zal gefaseerd moeten plaatsvinden om ruimte te bieden aan de verschillende ontwikkelfasen waarin de stations zich bevinden. Het ligt voor de hand te beginnen bij stations waar men actief bezig is met de voorbereiding van het uitbreiden en aanpassen van fietsvoorzieningen en waar de problematiek het meest nijpend is.

Er zullen gemeenten zijn die het aan kennis en middelen ontbreekt om met de adviezen uit dit rapport aan de slag te gaan. Daarom, maar ook vanuit het oogpunt van de eerder genoemde uniformiteit, is het advies om voor de organisatie voor het fietsparkeren per gemeente centraal de benodigde kennis en middelen ter beschikking te stellen.

Ten slotte kan een evaluatie van de eerste projecten waarbij het nieuwe fietsparkeersysteem is ingevoerd, waardevolle informatie voor volgende gemeenten opleveren.





1. Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

De fiets is in het straatbeeld in Nederland niet weg te denken. Bijna iedereen in Nederland heeft een fiets en maakt er regelmatig gebruik van. Fietsen is duurzaam en gezond en levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Nederland. Bovendien draagt fietsen op een positieve manier bij aan het milieu en de verkeersveiligheid. De fiets als vervoermiddel in het voor- en natransport van het reizen per trein is een duurzame schakel in de mobiliteitsketen.

De populariteit van de fiets leidt bij veel stations in Nederland echter ook tot problemen. Overvolle stallingen zorgen voor een rommelig beeld, uitpuilende fietsenrekken belemmeren de doorgang en het wordt voor fietsende treinreizigers steeds moeilijker een plek te vinden in de stalling. Lange loopafstanden van stalling naar perron, rekken waar de moderne fiets niet in past en een gevoel van sociale onveiligheid in de stallingen, ervaren veel fietsers als een probleem. Dat geldt ook voor fietsendiefstal en molest. De verwachting is dat de populariteit van de fiets in het vortransport ook naar de toekomst toe zal blijven toenemen. Daarnaast is het nodig dat bij de ontwikkeling van nieuwe stations nu al voldoende ruimte gereserveerd wordt voor toekomstige uitbreidingen – iets wat nu nog onvoldoende het geval is.

Het bestaande stallingtekort, de verwachte groei van het fietsgebruik (mede door het beleid van het kabinet om treingebruik te stimuleren) en het toenemende aandeel van treinreizigers dat de fiets als vervoermiddel in het voor- en natransport gebruikt, leiden tot een steeds grotere opgave. Het huidige programma om knelpunten met betrekking tot fietsenstallingen rondom stations aan te pakken, het programma Ruimte voor de Fiets (RvdF), loopt door tot en met het jaar 2012. In een open brief van november 2009 pleitten een groot aantal partijen, waaronder ANWB, NS en de Fietsersbond, voor een ambitie van 25% groei van het fietsgebruik in 2020. Partijen geven aan dat daarom ook na 2012 een nieuw investeringsprogramma (Ruimte voor de Fiets 2020) nodig is.

Naast de verwachte groei van het fietsgebruik als voor- en natransport van de trein, is de vraag of het huidige systeem van fietsparkeren nog wel voldoet voor de toekomst. Partijen afzonderlijk blijken onvoldoende in staat de knelpunten op te lossen – de beschikbare middelen zijn niet toereikend en de verantwoordelijkheden versnipperd. Met name de exploitatie- en beheerfase na aanleg, waarin onder meer onderhoud, toezicht en handhaving aan de orde zijn, wordt onderbelicht in de huidige situatie. De complexiteit is dermate groot geworden dat een vernieuwende aanpak nodig is om met schaarser wordende ruimte en middelen, de fiets een plek te blijven geven bij het station.

Gemeenten door het hele land worden deze problematiek geconfronteerd. In Zuid-Holland kampt Stedenbaan dagelijks met soortelijke knelpunten. Per station wordt hier met betrokken partijen maatwerk geleverd.



Vanuit de Tweede Kamer wordt voor dit onderwerp aandacht gevraagd. Recent heeft de SP vragen gesteld naar aanleiding van het tekort aan fietsstallingen bij station Utrecht CS. Eind 2008 pleitte CDA Kamerlid Atsma in zijn initiatiefnota voor verdere stimulering van het fietsgebruik, onder meer door het plaatsen van extra stallingen op stations.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 29 oktober 2009 is afgesproken dat Rijk en regio met als casus Stedenbaan, samen met NS en ProRail onderzoeken op welke wijze de geprognosticeerde tekorten aan fietsparkeervoorzieningen bij de stations voor de periode 2012-2020 kunnen worden opgelost. Voormalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevr. Huizinga, heeft daarop de Tweede Kamer toegezegd in de zomer van 2010 te komen met een visie op "hoe nu verder met het programma Ruimte voor de Fiets".

1.2 Status, doel en doelgroep

NS, ProRail en Stedenbaan hebben samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) aan Berenschot gevraagd de problemen omtrent het fietsparkeren bij stations vanuit diverse invalshoeken te onderzoeken en te komen met vernieuwende oplossingsrichtingen, met name op financieel-organisatorisch vlak.

De analyse in dit rapport en de oplossingsrichtingen die geschetst worden, zijn uitdrukkelijk bedoeld als input voor het gesprek met actoren die dagelijks met de problematiek geconfronteerd worden.

De resultaten van dit onderzoek zijn in dit rapport vastgelegd en worden mede gebruikt ter onderbouwing van de door de staatssecretaris aangekondigde visie op het vervolg van het programma RvdF.

1.3 Totstandkoming, werkwijze

Voor de totstandkoming van de oplossingsrichtingen in dit rapport zijn drie typen activiteiten ondernomen: literatuuronderzoek, workshops en Alliantiefabriek-sessies. Uitgangspunten daarbij waren het vernieuwende karakter door te werken vanuit diverse invalshoeken en de inbreng van de (soms nog onbekende) partijen die bij het probleem betrokken zijn. De 'nieuwe' partijen in het proces boden bovendien weer andere invalshoeken, waardoor het zoeken naar vernieuwende oplossingsrichtingen versterkt wordt.

Om goed zicht te krijgen op de huidige en toekomstige problematiek en het huidige systeem, is literatuuronderzoek verricht. Daarbij zijn de relevante nota's, al bestaande probleemanalyses, prognoses en kostenoverzichten gebruikt. Voor een overzicht van gebruikte bronnen wordt verwezen naar bijlage 1.



Naast het literatuuronderzoek hebben vier workshops plaatsgevonden. Deze vier “pressure cooker” sessies waren gericht op het identificeren van kansrijke ontwikkelrichtingen voor de meest prangende vraagstukken met betrekking tot fietsparkeren bij stations in Nederland. De deelnemers aan de workshops kwamen vanuit NS, ProRail, Stedenbaan en VenW. Bovendien waren de Stedenbaangemeenten, Den Haag, Leiden en Delft betrokken. In deze vier workshops zijn de huidige situatie en knelpunten geanalyseerd en is vanuit andere invalshoeken gekeken naar het financieringsmodel, de rol- en taakverdeling van partijen en de onderliggende uitgangspunten. Hieruit is een aantal kansrijke oplossingsrichtingen naar voren gekomen.

In elk van de drie Stedenbaangemeenten Den Haag, Leiden en Delft is vervolgens een Alliantiefabriek-sessie gehouden. In elk van deze drie bijeenkomsten waren NS, ProRail, de gemeente en diverse lokale partijen aanwezig die kunnen bijdragen aan de oplossing van het fietsparkeerprobleem in het stationsgebied van desbetreffende gemeente. In de Alliantiefabriek is samengewerkt aan vernieuwende concepten die bijdragen aan de oplossing van het fietsparkeerprobleem, en zijn de kansrijke ontwikkelrichtingen uit de vier workshops getoetst, aangescherpt en verrijkt. Een overzicht van deelnemers aan de verschillende alliantiefabriek sessies en de resultaten zijn opgenomen in de bijlage 6.

De oogst vanuit de alliantiefabrieken is in een verrijkingsbijeenkomst gecombineerd met de kansrijke ontwikkelrichtingen uit de vier workshops en vervolgens in dit rapport verwerkt. De oplossingsrichtingen zijn vervolgens aan referentiegemeenten voorgelegd. De gemeenten Alkmaar, Amsterdam, Arnhem, Breda, Groningen, Geldermalsen, Houten, Utrecht en Woerden hebben in het bijzonder bijgedragen aan het versterken van de uitkomsten.

1.4 Leeswijzer

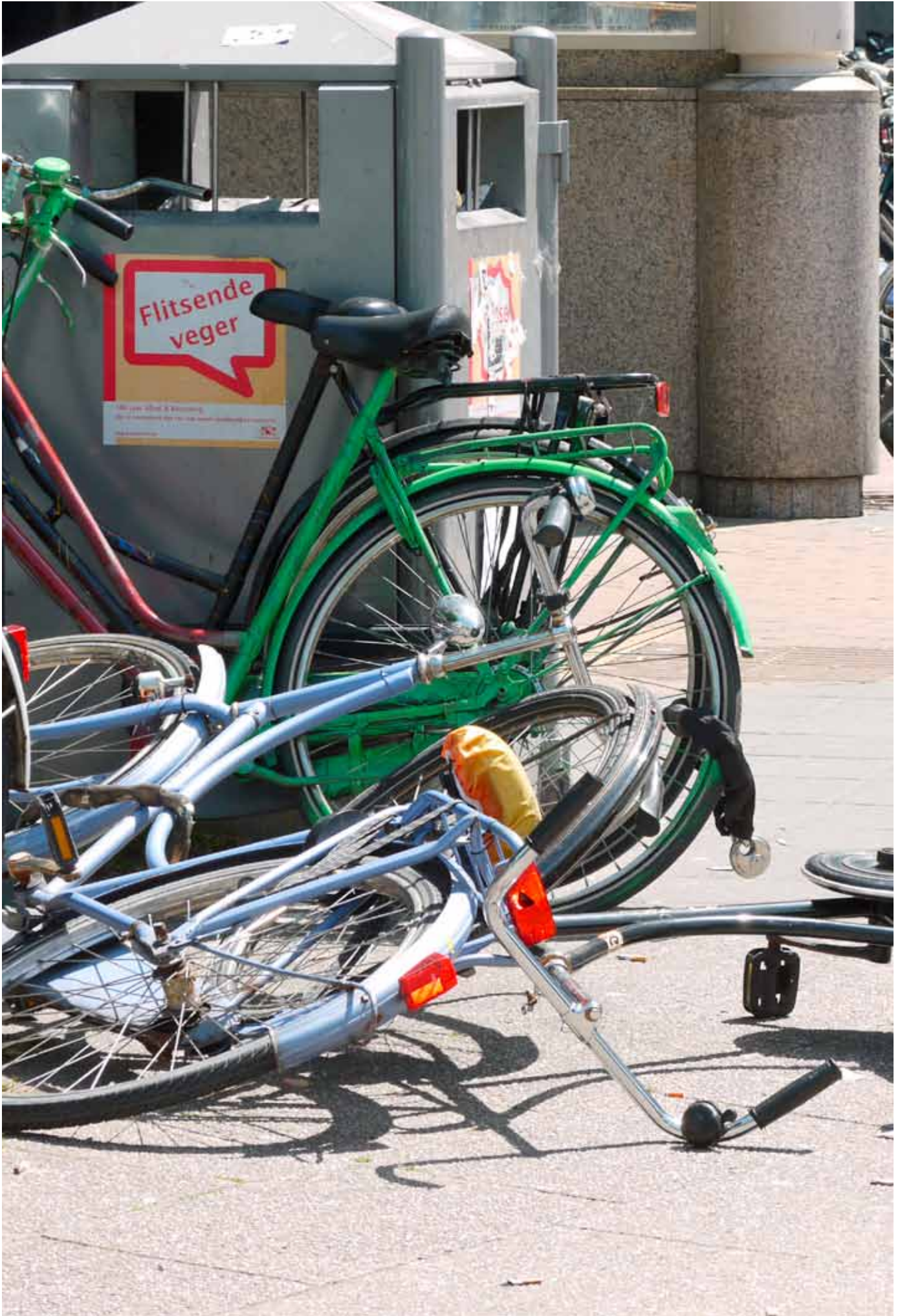
Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 gaan we in op de huidige situatie van het fietsparkeren bij stations en probleemanalyse daarvan. In hoofdstuk 3 verkennen we nieuwe oplossingsrichtingen op basis van uitgangspunten die voortkomen uit de probleemanalyse van hoofdstuk 2. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 een overzicht gegeven van de te maken keuzes en opties daarbinnen en wordt inzicht gegeven in de te nemen stappen en vervolgactiviteiten.

Wat is de Alliantiefabriek?

De Alliantiefabriek is een werkwijze die positieve energie voortbrengt en partijen stimuleert om op een andere wijze na te denken over hun eigen rol. Veel bedrijven, organisaties en individuen zijn zich goed bewust van hun vraag maar veel minder van wat ze te bieden hebben. Daardoor ligt veel potentieel aanbod ongebruikt op de plank en worden mogelijke synergievoordelen onvoldoende benut. De Alliantiefabriek is een sessie van drie uur waarin we het aanbod van partijen zichtbaar maken en matchen waardoor nieuwe samenwerkingsrelaties, oplossingsrichtingen en innovatieve product-marktcombinaties ontstaan. Door niet alleen de gebruikelijke partijen uit te nodigen, krijgt het vernieuwende karakter van de oplossingsrichtingen een extra impuls. We zijn op zoek naar partijen die mogelijk iets te bieden hebben waar het gaat om een nieuwe oplossing voor het fietsparkeervraagstuk. De Alliantiefabriek gaat uitdrukkelijk niet over belangenbehartiging maar is bedoeld om tot creatieve nieuwe inzichten te komen. De bijeenkomst heeft daarmee een verkennend karakter.

De ideeën die uit de Alliantiefabriek voortkomen, zijn nader toegelicht en hebben een plek gekregen in hoofdstuk 3 en in bijlage 6 van dit rapport.





2. Analyse huidige situatie van het fietsparkeren bij stations

2.1 Achtergrond en beleidscontext

Het beleid van VenW is er vanaf 1997 op gericht om de combinatie van fiets en trein te stimuleren. De gedachte hierbij is dat de combinatie van fiets en trein op maat gesneden, milieuvriendelijk vervoer tegen lage kosten realiseert, waarmee een goed alternatief voor de auto voorhanden is. Voorwaarde is wel dat stations over voldoende goede fietsparkeervoorzieningen beschikken.

Deze taak ligt voor een belangrijk deel bij ProRail, NS en betrokken gemeenten. Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen werd vastgelegd dat investeringen in stallingsvoorzieningen een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid zijn en dat NS Reizigers de bewaakte stallingen die zij in 1995 exploiteerden, ook na vervanging of nieuwbouw, open moet houden. Als er op stations bewaakte stallingen worden opgeleverd waar NS in 1995 geen stalling had, heeft NS Reizigers nu niet de verplichting deze te exploiteren. In opdracht van VenW realiseert en beheert ProRail bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen als niet-concessieactiviteit.

Eind 1997 werd de eerste stap gezet bij de verdere invulling van deze verantwoordelijkheden. VenW stelde toen de voorwaarden vast die de rijksoverheid stelt aan nieuwe stationsstallingen. De brochure 'Met de Fiets naar de trein' (1998) beschrijft de nieuwe rolverdeling op het gebied van fietsparkeervoorzieningen tussen Rijk, ProRail en NS Fiets, NS Poort en NS Reizigers na de verzelfstandiging. Beoogd wordt kwalitatief goede en voldoende capaciteit beschikbaar te hebben. Het Rijk is, in samenwerking met regionale overheden, verantwoordelijk voor 100% van de financiering van bouw, onderhoud en instandhouding van fietsparkeervoorzieningen. Aan de financiering door het Rijk worden voorwaarden gesteld. Eén van deze voorwaarden is dat zowel bewaakte als onbewaakte stallingen worden aangeboden. Andere voorwaarden hebben onder andere betrekking op de loopafstand naar de stationsingang, de sociale veiligheid en het tegengaan van vandalisme en diefstal.

De tweede stap werd in 1999 gezet. De fietsparkeervoorzieningen bij alle bestaande stations werden toen aan een nauwgezet onderzoek onderworpen. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek en na overleg met de Tweede Kamer is besloten een programma uit te laten voeren waarin alle bestaande stationsstallingen zullen worden gemoderniseerd en, waar nodig, uitgebreid. Dit programma is bekend als het programma 'Ruimte voor de Fiets'. Het totaal van de uitgaven die daarmee gemoeid zijn bedraagt ca. € 209 mln. (fl. 460 mln.) tot en met 2006 (prijsspeil 2000).

Via het ombouwprogramma 'RvdF' beschikken veel stations straks over een nieuwe fietsenstalling. In dit programma werken ProRail, NS Fiets en regionale partijen samen. ProRail leidt dit programma en zorgt daarmee ook voor het realiseren van bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen bij stations. Het beheer (technisch onderhoud, herstel en reiniging) van de stallingen wordt ook door ProRail uitgevoerd (dan wel door NS Poort in opdracht van ProRail). De aanleg en beheer van fietsenstallingen vallen niet onder de beheerconcessie van ProRail, maar worden als



niet-concessieactiviteit uitgevoerd. De financiële middelen voor RvdF en het beheer van fietsenstallingen worden door ProRail aangevraagd middels het Beheerplan bij VenW.

Uit een tussentijdse evaluatie van het programma in 2002 (Goudappel Coffeng) blijkt dat het gebruik van met name onbewaakte stallingen onverwacht groot is. De waardering van reizigers voor de kwaliteit van de fietsvoorzieningen is evenwel groot. Bovendien lijkt de verbetering van de fietsvoorzieningen effect te hebben op de keuze van de vervoerwijze: meer reizigers maken gebruik van de trein en de fiets wordt meer gebruikt bij voor- en natransport.

Tegelijkertijd blijkt het budget ontoereikend om op alle stations voldoende goede voorzieningen te plaatsen. Vooral bij stations waar het ruimtegebrek nijpend is en waar soms zelfs ondergrondse of inpandige oplossingen nodig zijn, bestaan budgetknelpunten. Dit zijn met name de centrumstations van grotere steden.

De Nota Mobiliteit (2004) bevestigt dat het Rijk in het kader van het programma RvdF, voorziet in fietsenstallingen rond stations. Het programma ondergaat echter wel een aantal belangrijke aanpassingen:

- De prioriteit van het programma ligt bij het oplossen van capaciteitstekorten en minder bij het vervangen van bestaande stallingen en kwaliteitsverbetering van bewaakte stallingen. Op basis van normbedragen wordt het budget verdeeld over locaties met een capaciteitstekort.
- Het programma gaat uit van 50% cofinanciering door de regionale overheden.

Deze aanpassingen kunnen echter niet voorkomen dat de budgetten sneller dan gepland benut worden en dat deze tot 2007 bovendien grotendeels besteed worden aan vervanging van bestaande voorzieningen in plaats van aan capaciteitsuitbreiding² (Twiinstra Gudde, 2008).

Recent zijn aan dit programma vanuit het Actieprogramma Groei op het Spoor en de Mobiliteitsaanpak extra middelen aan toegevoegd. Actueel is het streven van betrokken partijen om een vervolgprogramma 2013 – 2020 vorm te geven.

² Tot op heden is grofweg 70% van het budget RvdF benut voor de vervanging van oude stallingen, c.q. kwaliteitsverbetering. Inmiddels zijn nagenoeg alle oude stallingen vervangen. Vanaf heden zal het grootste gedeelte van het budget in uitbreiding zitten. In sommige gevallen zal nog steeds budget ingezet worden voor kwaliteit, bijv. door vervanging van maaiveld stallingen door ondergrondse.

2.2 Kenmerken van het huidige fietsparkeersysteem

2.2.1 Typen fietsvoorzieningen bij stations

Bij stations worden momenteel verschillende stallingsvormen aangeboden. Het belangrijkste onderscheid dat daarbij gemaakt wordt is het verschil tussen bewaakt (beveiligd) en onbewaakt (onbeveiligd) stallen. In principe worden beide vormen bij elk station aangeboden.

Het onbewaakt (gratis) stallen wordt bij stations in de onmiddellijke omgeving aangeboden in de vorm van fietsklemmen en/of fietsenstallingen, soms met overkapping.

Bewaakte (veelal betaalde) stallingen zijn er in de vorm van een stalling met beheerder, geautomatiseerde stallingen of fietskluizen. Dit leidt tot grofweg vier stallingsvarianten binnen twee hoofdgroepen die momenteel in de praktijk worden toegepast:

Klassieke varianten: gebaseerd op gratis parkeren 'op het voorplein van het station' in de open lucht in combinatie met bewaakt en overdekt maar betaald parkeren:

1. Onbewaakte (gratis) stalling in combinatie met bewaakt parkeren in de vorm van (betaalde) kluizen. Dit is de meest voorkomende fietsenstalling bij voornamelijk kleinere stations.
2. Onbewaakte (gratis) en (veelal niet) overkapte stalling in combinatie met bewaakt parkeren in de vorm van betaalde (bewaakte en/of (deels) geautomatiseerde) stalling in een gebouw.
Deze variant komt voor bij de grotere stations.

Nieuwe varianten: gebaseerd op kwaliteitsontwikkeling van gratis parkeren

3. Onbewaakte (gratis) stalling, soms overdekt en/of met toezicht, in de vorm van een fietsflat of fietskelder in combinatie met een betaalde bewaakte stalling in een gebouw (o.a. Amsterdam en Groningen).
4. Alles bewaakt en gratis. Het onderscheid tussen onbewaakt, gratis en bewaakt betaald is hier volledig verdwenen. Dit is een nieuwe stallingsvorm die nu nog alleen in Zutphen voorkomt en wordt gerealiseerd of in beeld is voor enkele lopende stationsprojecten.

Casus Zutphen

In het kader van het programma Ruimte voor de Fiets vond vervanging en uitbreiding van de fietsenstalling in Zutphen plaats. Eerst dachten de betrokken partners (gemeente, ProRail en NS Fiets/NS Poort) aan een gewone onbewaakte stalling op maaiveldniveau. De gemeente Zutphen had echter de wens om het stationsplein en de stationsomgeving ingrijpend te verbouwen. Een grote onbewaakte stalling voor het station zou afbreuk doen aan de plannen om het stationsplein te verlevendigen. Dat leidde tot de ontwikkeling van plannen voor een ondergrondse stalling voor gratis en onbewaakt stallen, inclusief beheerder. De sociale veiligheid zou anders in een dergelijk ondergrondse stalling immers teveel onder druk komen te staan. Een moeilijk punt was dat bij een door NS Fiets geëxploiteerde gratis stalling met beheerder, de opbrengsten de uitgaven niet dekten.

Om tot een oplossing te komen, hebben de drie samenwerkende organisaties besloten om één ondergrondse stalling inclusief beheerder te realiseren, waar treinreizigers hun fietsen gratis kunnen stallen. De aanleg van de stalling is gefinancierd door ProRail en de gemeente.

NS voert het beheer en de gemeente neemt de exploitatiekosten op zich. Het resultaat van de gezamenlijke inspanningen is een mooie, comfortabele stalling waarin de beheerder voor toezicht en veiligheid zorgt. De stalling in Zutphen biedt plaats aan ruim drieduizend fietsen. Klanten maken gretig gebruik van die drieduizend plaatsen.

Bron: Brochure 'Samen ruimte maken voor de fiets' van NS en ProRail



De variant zoals die nu in Zutphen gerealiseerd is, past bij de trend dat het onderscheid tussen bewaakt en onbewaakt stallingen steeds meer lijkt te verdwijnen: de kwaliteit van onbewaakte stallingen is toegenomen, mede als gevolg van RvdF³. Het gevolg is dat in situaties zoals o.a. in Groningen de meerwaarde en daarmee het gebruik van de bewaakte stalling afneemt, waardoor deze stallingen een lagere bezettingsgraad krijgen. De kostendekkingsgraad van het bewaakte stallingen neemt voor NS Fiets daardoor af. NS Fiets heeft daarom steeds vaker te maken met een negatief exploitatieresultaat. Dit maakt dat het voor alle betrokken partijen steeds lastiger wordt een sluitende begroting te krijgen.

De stallingsvariant per station is sterk afhankelijk van het type station. Bepalend voor de stallingsvariant zijn het aantal (fietsende) in- en uitstappers bij het station, de beschikbaarheid van fysieke ruimte en stedenbouwkundige overwegingen.

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste typen stations aangegeven. De fietsparkeerproblematiek speelt per type station in meer- of mindere mate. In bijlage 2 is een overzicht van de stations opgenomen waar de problematiek zich met name manifesteert. Deze stations vallen vooral in de eerste vier van de onderstaande stationscategorieën.

	Stationscategorie	Voorbeeldstations
1	Zeer groot station in Centrum grote stad	Den Haag Centraal, Utrecht Centraal
2	Groot station in centrum (middel-) grote stad	Leiden, Delft, Den Haag HS
3	Voorstad station met knooppunt	Rotterdam Alexander, Schiedam Centrum
4	Station bij centrum kleine stad/dorp	Zutphen, Houten
5	Voorstad station zonder knooppunt	Delft-Zuid
6	Station in buitengebied bij kleine stad/dorp	Geldermalsen, Wormerveer

³ Tot 2004 zijn er overkappingen geplaatst bij onbewaakte stallingen en werden bewaakte stallingen verder van het station geplaatst dan de onbetaalde. Inmiddels gebeurt dit niet meer: de bewaakte stallingen worden in principe dichterbij gerealiseerd en onbewaakte stallingen worden niet overkapt gerealiseerd.

2.2.2 Betrokken partijen en hun rolverdeling

Bij de organisatie van het fietsparkeren bij stations zijn veel partijen betrokken. De belangrijkste spelers zijn het Rijk (VenW), de regio (gemeenten, provincies, stadsregio's), ProRail, NS en maatschappelijke organisaties als de Fietsersbond en Rover. Wat betreft de realisatie van fietsvoorzieningen is de taakverdeling van deze partijen als volgt:

- Het Rijk bepaalt het beleid rondom fietsstallingen op en rond stations en draagt in belangrijke mate zorg voor de financiering daarvan via het programma RvdF.
- ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van stallingvoorzieningen. Voorafgaand aan de bouw van een nieuwe of vervanging van een bestaande stalling wordt door ProRail een inschatting gemaakt van de benodigde capaciteit op basis van inschattingen van de betrokken gemeente, de vervoerders en consumentenorganisaties als de Fietsersbond en Rover.
- NS Reizigers vervult een coördinerende rol per gebied of stationslocatie en zorgt samen met ProRail voor de prognose voor het fietsparkeren.
- Het eigendom van de stalling wordt meestal bepaald door het eigendom van de grond waar de stalling op staat. Na realisatie van de stalling zijn de eigendomsrechten als volgt:
 - ProRail is eigenaar van de bewaakte fietsstallingen mits deze geen onderdeel zijn van het stationsgebouw;
 - NS Poort is de eigenaar van de onbewaakte en bewaakte stallingen op NS grond en NS gebouwen;
 - De gemeente is eigenaar van onbewaakte stallingen indien deze op gemeentegrond staan.

Als stallingen op grond van derden worden geplaatst vestigt ProRail een opstalrecht. Dit komt zelden voor.

In de beheer- en onderhoudsfase worden de taken verdeeld tussen ProRail, de gemeente en NS Fiets. De taakverdeling is afhankelijk van de eigenaar van de stalling én de exploitatievorm. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste taken en rollen en de daarbij betrokken partijen van de initiatieffase tot en met beheer en exploitatie aangegeven. In de bijlage 3 zijn de taken per partij opgenomen.



Fase	Taken	Organisatie
Initiatief/ Ontwerp	Bepalen van capaciteitsbehoefte van fietsenstallingen	ProRail en NS Reizigers / vervoerders
	Vervaardigen van een gedragen ontwerp van de fietsvoorziening	ProRail
	Bepaling van ruimtelijke invulling stationsgebied	Gemeente / NS Poort/ NS Reizigers/ ProRail
	Financiering aanleg en beheer	Ministerie van VenW, provincie, stadsregio en/of gemeente ⁴
	Opkomen voor gebruikersbelangen rondom de fiets en fietsenstallingen	Maatschappelijke organisaties
Aanleg	Regelen van vergunningen en eventueel benodigde saneringen	ProRail
	Bouwvergunningverlener	Gemeente
	Uitvoerder van de aanleg	ProRail (soms gemeenten onder begeleiding van ProRail)
Eigendom	Eigenaar onbewaakte stallingen op gemeente grond	Veelal niet geregeld; gemeente
	Eigenaar onbewaakte stallingen op NS grond	ProRail
	Eigenaar van bewaakte stallingen op NS grond	NS Poort
	Eigenaar van bewaakte fietsenstallingen voor zover geen onderdeel van het stationsgebouw	Recht van opstal ProRail of NS Poort
Onderhoud/ Schoonmaak	Dagelijks beheerder (schoonmaken, reparatie) van stallingen	ProRail / NS Fiets / Gemeente
Handhaving en Toezicht	Handhaven van de stallingsregels (APV) en toezien op de sociale veiligheid in de openbare ruimte	Gemeente
	Handhaven van de stallingsregels, toezien op de sociale veiligheid in de bewaakte stallingen	NS Fiets
Exploitatie	Kluisverhuur en verhuur bewaakte stallingsplaatsen	NS Fiets (Soms stallingsexploitanten in opdracht van NS Fiets)

De betrokkenheid van een groot aantal partijen stelt hoge eisen aan de samenwerking tussen deze partijen. Ondanks wederzijdse inspanningen kunnen ProRail, NS en gemeenten elkaar niet altijd vinden in een optimale lokale oplossing. Dit heeft onder meer te maken met de onduidelijkheid die bij betrokken partijen en met name gemeenten bestaat over de taak- en rolverdeling tussen deze partijen (o.a. rapport Twijnstra Gudde 2008).

Gemeenten denken bijvoorbeeld dat handhaving (zoals het verwijderen van weesfietsen) een taak van NS Poort is. Dit is niet het geval. Alleen gemeenten hebben de wettelijke bevoegdheid om fietsen te verwijderen die geparkeerd staan in de openbare ruimte. Dit soort misverstanden zijn begrijpelijk omdat ook uit het bovenstaande blijkt dat de organisatie van het fietsparkeren bij stations complex is en per gemeente verschilt.

⁴ Per situatie verschilt het aandeel dat deze partijen hebben in de financiering van de aanleg en het beheer.

2.2.3 Financiering

Financiers

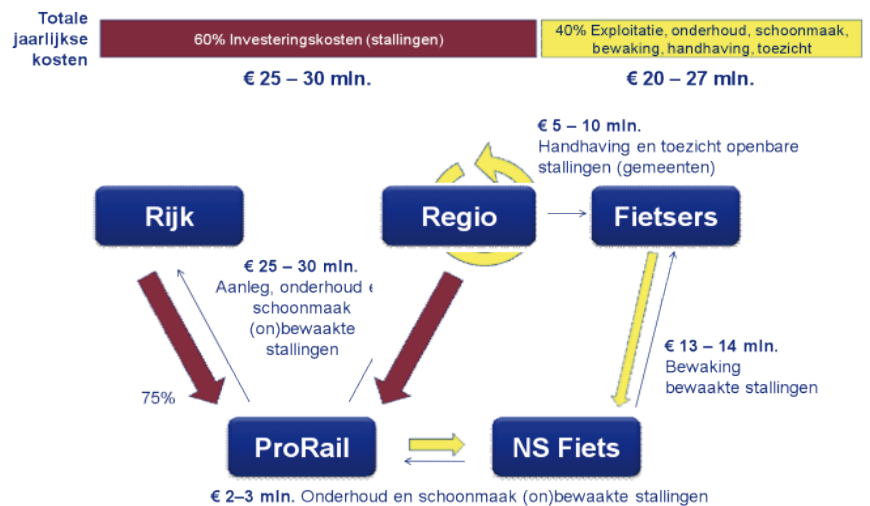
De huidige investeringen in fietsvoorzieningen vallen voor het grootste deel onder het landelijke programma RvdF. Dit programma loopt vanaf 1999 door tot 2012. Het programma RvdF heeft de afgelopen jaren een extra impuls gekregen. Zowel vanuit het Actieprogramma Groei op het Spoor (€ 16,8 mln.) als vanuit de Mobiliteitsaanpak (€ 12,6 mln.) zijn middelen aan het programma toegevoegd (samen € 29,4 mln.). Het totale budget van het programma bedraagt, inclusief deze middelen, € 270 mln. tot 2012/2013.

Jaarlijks wordt gemiddeld € 20 mln. daarvan besteed, de laatste jaren oplopend naar gemiddeld

€ 25 – € 30 mln. Tot 2012 worden er dan in het totale programma circa 250.000 fietsparkeerplaatsen vervangen en nieuw bijgebouwd (gemiddeld 20.000 per jaar). Inmiddels is het overgrote deel van dit budget gereserveerd; het voor de komende jaren nog vrij te besteden budget bedraagt ca. €5 mln.⁵. Dit is onvoldoende om de huidige knelpunten op te lossen. Het programma is primair gericht op de financiering van aanleg. Investerings in automatisering en camera's, bedoeld om de exploitatiekosten te verlagen, kunnen wel uit het programma RvdF gefinancierd worden.

De toekenning van budget uit het programma kent sinds 2007/2008 als voorwaarde dat er sprake is van aantoonbaar te weinig capaciteit en cofinanciering. De gemeente dient (eventueel samen met een andere partij) de helft van de investering voor haar rekening te nemen.

Samen met experts van VenW, ProRail, NS en enkele Stedenbaan gemeenten is in eerste instantie een inschatting gemaakt van de totale gemiddelde jaarlijkse kosten die gemoeid zijn met het fietsparkeren bij stations in Nederland. De volgende figuur is daarvan het resultaat.



Figuur 1 Expertschatting huidige jaarlijkse kosten fietsparkeren

De totale kosten zijn opgebouwd uit eenmalige investeringskosten voor de aanleg van stallingen en jaarlijks terugkerende kosten als gevolg van exploitatie, onderhoud en beheer. Experts schatten dat circa 60% van de jaarlijkse uitgaven betrekking heeft op eenmalige investeringen en 40% betrekking heeft op exploitatie, beheer en onderhoud (de laatste jaren in grote gemeenten oplopend naar 50%).

In de praktijk blijkt dat de investeringskosten gemiddeld voor circa 75% vanuit het programma RvdF gefinancierd worden en voor circa 25% door de regio. Dit zijn met name gemeenten, maar het kan ook zijn dat bijvoorbeeld de provincie of stadsregio een bijdrage leveren aan de uitbreiding van fietsenstallingen. Dit komt echter minder vaak voor. De financiering van de kosten voor beheer en onderhoud (onderhoud, schoonmaak, bewaking, handhaving en toezicht) is afkomstig van gemeenten (met name handhaving en toezicht), ProRail (schoonmaak, onderhoud en sociale veiligheid) en fietsers die gebruik maken van een bewaakte (betaalde) stalling. Beherende, exploiterende, partijen, met uitzondering van de gemeente, leveren dus geen bijdrage aan de financiering van de fietsvoorziening.



Business Case fietsparkeren

In samenwerking met de gemeenten is voor de gemeenten Leiden, Den Haag en Delft een bedrijfseconomisch kosten- en batenmodel gemaakt voor het fietsparkeren in de gemeente (zie bijlage 4), zodat er een gedetailleerder beeld gevormd kan worden van de kosten die met de aanleg en beheer zijn gemoeid én de baten die daar tegenover staan.

Opmerkelijk is overigens dat geen van de betrokken partijen (VenW, NS, ProRail en gemeenten) in het verleden op deze manier naar de Business Case fietsparkeren heeft gekeken. Er bestaat geen integraal beeld van de Business Case fietsparkeren bij stations. Ieder partij heeft alleen inzicht in de eigen kosten.

Een ander opmerkelijk punt is dat investeringskosten apart worden beschouwd van de kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud en dat deze kosten als een eenmalige investering worden gezien en niet als jaarlijkse (afschrijvings-)kosten worden meegenomen. In de business cases zijn de eenmalige investeringsbedragen naar jaarlijkse bedragen gebracht, waarbij uit is gegaan van een afschrijvingstermijn van 20 tot 40 jaar⁶.

Uit de gedetailleerdere beschouwing van de kosten- en batenmodellen van de gemeenten Delft, Den Haag en Leiden blijkt dat:

- In alle gevallen er sprake is van een negatief totaalsaldo; de kosten zijn hoger dan de opbrengsten;
- De (netto) kosten die gemoeid zijn met exploitatie, beheer, onderhoud, handhaving en toezicht een substantieel deel vormen van de totale jaarlijkse kosten. Op basis van de indicatieve businesscases vormen de netto exploitatiekosten ruim 40 – 50% van de jaarlijkse kosten. Dit sluit aan bij de eerder gepresenteerde expert schatting.

De investeringskosten zijn gedekt vanuit de gemeente en het Rijk. In sommige complexe nieuwbouw situaties is het beschikbare budget niet altijd toereikend zodat naar aanvullende financiering moet worden gezocht. Deze dekking is er niet voor de kosten van exploitatie, onderhoud en beheer, terwijl deze jaarlijkse kosten substantieel zijn en soms zelfs hoger blijken te zijn dan de jaarlijkse afschrijvingskosten (investeringskosten).

De gemeente, stadsregio en provincie kunnen hierbij optreden als cofinancier en deze partijen staan positief tegenover cofinanciering. De NS Fiets heeft recent bijgedragen in kwaliteitsverbetering, automatisering en toekomstvaste exploitatie van OV Fiets. De verwachting is wel dat de mogelijkheden voor cofinanciering door de regio onder druk komen te staan door voorgenomen bezuinigingen bij de overheid.

⁶ 20 jaar voor fietsenrekken etc., 40 jaar voor casco (beton).

2.3 De toekomstige omvang en de praktijk van het fietsparkeren bij stations

Op dit moment fietst 40% procent van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station. En bijna 15% pakt de fiets bij aankomst, om zo naar zijn bestemming te komen. Dit aandeel was in het jaar 2000 respectievelijk 30% en 11%. Tot 2020 wordt een groei van het aantal fietsen rond het station van 50 tot 75% verwacht ten opzichte van 2009⁷. Deze toename bestaat uit een groter aandeel van de fiets in het voor- en natransport. Daarnaast zorgt de verwachte groei van het aantal treinreizigers⁸ voor een verdere groei van de vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Ervan uitgaande dat de trend in het fietsgebruik naar het station zich in de komende 10 jaar voorzet. Omdat dit onzeker is, zijn twee scenario's op basis van de meest kansrijke scenario's van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) doorgerekend, een midden scenario en een hoog scenario.

Uitgaande van de gemiddelde PHS prognose, zal het tekort aan fietsparkeerplaatsen in 2020 tussen de 180.000 (midden scenario) en 260.000 (hoge scenario) stallingplaatsen bedragen⁹. Bovendien zullen binnen de reeds vastgestelde financiering van het lopende programma RvdF nog 75.000 stallingen gerealiseerd moeten worden. Dit betekent dat er jaarlijks tussen de 25.000 en 35.000 stallingsplaatsen moeten worden bijgebouwd, gesteld dat het succes van 'met de fiets naar de trein' van de afgelopen 10 jaar zich ook de komende 10 jaar doorzet. En dat terwijl de meeste eenvoudige stationslocaties hierin vaak al vergevorderd zijn.

Met als uitgangspunt de expertschatting van de totale jaarlijkse kosten in paragraaf 2.2.3, betekent dat voor de komende 10 jaar een jaarlijkse investeringsbehoefte van € 25 – 35 mln. per jaar (ervan uitgaande dat aanleg voor de nu geschatte kosten kan worden gerealiseerd, wat op met name de grotere stations steeds vaker niet meer lukt).

De verwachting voor de kosten voor handhaving, exploitatie, beheer en onderhoud zijn, gezien de deels niet landelijk bekende kosten voor o.a. handhaving, nog lastiger te schatten maar worden in de expertschatting minimaal op € 20 – 30 mln. per jaar geschat. In totaal brengt dat de benodigde financieringsinspanning voor de komende 10 jaar op € 450 tot 650 mln., waarbij het Rijk nog een financiële reservering heeft voor haar aandeel in de aanleg van 75.000 stallingplaatsen tot 2012.

Vooraf bij de zeer grote, grote en middelgrote stations blijkt de uitbreiding van de capaciteit van fietsparkeervoorzieningen een grote uitdaging. Veelal is het de wens van gemeenten fietsparkeervoorzieningen uit het zicht van de reiziger te bouwen, omdat gestreefd wordt naar een schoon, op lopen en leefbaarheid gericht voorplein. Met name de ruimtelijke inpassing in de bebouwde omgeving vergt daardoor complexe, kostbare maatwerkoplossingen. Hoewel dit al een grote uitdaging is, blijkt in de praktijk dat de bouw van dit soort maatwerkvoorzieningen zowel ontwerptechnisch als financieel oplosbaar is. Dit geldt niet voor de dekking van kosten die gemoeid zijn met integraal en kwalitatief hoogwaardige handhaving, bewaking, exploitatie en

7 Trendanalyse NS op basis van klanttevredenheidsonderzoek 2008

8 Volgens vervoeranalyses van de LMCA-Spoor en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

9 Het lage scenario gaat uit van een tekort van 140.000 stallingplaatsen, maar is hier verder niet doorgerekend omdat de midden- en hoge scenario's het meest waarschijnlijk worden geacht.

beheer. De keuzes die bij de aanleg van stallingen worden gemaakt hebben bovendien gevolgen voor de exploitatiekosten van de stallingsvoorzieningen, juist ook omdat het onderscheid tussen bewaakt/betaald en onbewaakt/onbetaald stallen steeds meer lijkt te verdwijnen. De huidige systematiek van normbedragen voor aanleg en beheer voorzien hier niet in. De complexere oplossingen die juist in deze omgevingsnodig zijn, vereisen maatwerk, iets waar een programma van eisen nu niet aan tegemoet kan komen.

Bovendien blijkt dat de regels over beheer en onderhoud op dit moment onduidelijk zijn en dat er weinig controle is op de uitvoering van het beheer (Twijnstra Gudde, 2008). Een goed en constant handhavingsbeleid creëert veel capaciteitswinst. Wanneer dit niet gebeurt, kan het capaciteitsverlies oplopen tot 20% (Handboek Weesfietsenaanpak, VenW/NS, 2008).

2.4 Probleemanalyse

Uit de beschrijving van de huidige situatie blijkt dat bestaande oplossingen op steeds meer stations niet meer werken en dat de problematiek van het fietsparkeren bij stations groter en urgenter wordt. Stationsprojecten leiden daardoor in toenemende mate tot vertragingen. Oorzaken hiervan zijn onder meer de explosieve groei van het gebruik van de fiets van en naar het station, de schaarse en dure ruimte bij steeds meer stations en het (daardoor) niet meer simpel en betaalbaar kunnen bieden van gratis en onbewaakte naast betaalde en bewaakte stallingen. Bovendien blijkt dat juist als gevolg van het succes van 'met de fiets naar de trein' het beschikbare budget sneller benut wordt dan verwacht en dat door toenemende kwaliteitseisen de kostendeckingsgraad van het bewaakte stallen afneemt. Verder hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan waardoor het vinden van oplossingen steeds moeilijker is geworden. Voorbeelden zijn ingrijpende organisatorische veranderingen bij spoorse partijen, toename van de weesfietsproblematiek en een situationeel uiteenlopende en soms wijzigende rolverdeling tussen partijen. De belangrijkste geconstateerde belemmeringen zijn:

- De versnipperde en complexe organisatie van het fietsparkeren bij stations als gevolg van de vele betrokken partijen in het stationsgebied die allemaal een deeltaak hebben, maar waarbij niemand verantwoordelijk is voor het totaal.
- De verscheidenheid van grondeigendomsrechten in het stationsgebied die bij verschillende partijen ligt. Hierdoor is de aanleg of uitbreiding van fietsstallingen een complexe opgave en verschilt de taak- en rolverdeling tussen partijen per gemeente.
- De schaarste van ruimte bij stations waardoor steeds meer gekozen moet worden voor bebouwde (ondergrondse) voorzieningen met als gevolg dat de kosten voor de fietsvoorzieningen steeds hoger worden.



- De aandacht die bij de financiering voornamelijk gericht is op de investering en niet op exploitatie, beheer en onderhoud, terwijl deze kosten een groeiend en substantieel aandeel hebben als men de jaarlijkse kosten van het fietsparkeren beschouwt.
- Het verdwijnen van het kwaliteitsverschil tussen bewaakt- en onbewaakt stallen met als gevolg dat de kostendekkingsgraad voor het bewaakt stallen afneemt.
- De financiering van de aanleg door andere partijen dan die verantwoordelijk zijn voor exploitatie, beheer en onderhoud, terwijl de kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud wel in belangrijke mate worden bepaald door de keuzes die bij de aanleg worden gemaakt.
- Het ontbreken van een compleet en breed inzicht in de kosten en baten van het fietsparkeren bij stations. Voor de betrokken partijen is het inzicht hoofdzakelijk beperkt tot de eigen kosten en baten en partijen richten zich hoofdzakelijk op het 'sluitend' krijgen van de eigen business case.
- De verwachting dat een financiële bijdrage van de overheden aan de bouw van fietsvoorzieningen en aan het beheer en onderhoud in de toekomst steeds moeilijker is te verkrijgen vanwege de algemene financiële situatie bij de overheden, met name op de korte termijn. Dit maakt, in combinatie met de volgens de expertschatting benodigde € 450 tot 650 mln. voor aanleg, exploitatie, handhaving en beheer, de urgentie van een vernieuwende aanpak van het fietsparkeervraagstuk alleen nog maar groter.
- De discrepantie tussen het beschikbare budget enerzijds en de wensen in de praktijk anderzijds. Kenmerkend voor de huidige situatie is dat normbedragen worden gehanteerd voor de toekenning van cofinanciering van fietsenstallingen. Deze normbedragen zijn gebaseerd op uitgangspunten uit de beleidsnota 'Met de fiets naar de trein'. Hierin is niet voorzien in de huidige kwaliteitseisen. De wens van vele gemeenten tot een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte rondom de stations te komen in combinatie met de beperkte fysieke ruimte in binnensteden om op de traditionele manier stallingen bij te bouwen, leidt tot een discrepantie tussen het beschikbare budget enerzijds en de wensen in de praktijk anderzijds. Hiernavolgende figuur maakt duidelijk dat het steeds moeilijker wordt om alle uitdagingen (in termen van capaciteit, kwaliteit en ruimte) rondom het fietsparkeren adequaat op te pakken.





Deze spanningen doen zich bij een steeds groter aantal stations voor. Illustratief is dat de toonaangevende stations zoals in de G4, (forse) vertraging oplopen onder andere omdat er nog geen sluitende, integrale en toekomstvaste oplossing is voor het fietsparkeren.

2.5 Conclusie: huidige aanpak niet meer toereikend voor toenemend aantal stations

Het belang van de fiets en goed geacommodeerd fietsparkeren bij en om stations wordt door alle betrokken partijen onderschreven. Wij constateren echter dat iedere partij afzonderlijk niet over de bevoegdheden, capaciteiten of middelen beschikt om de problematiek zelfstandig aan te pakken. Met name voor grotere en complexere stationslocaties leidt het huidige systeem tot urgente knelpunten. Bovenstaande analyse maakt duidelijk dat de ambities voor het fietsparkeren met de huidige benadering niet te realiseren zijn. Het beleid 'Met de Fiets naar de Trein' en het daar bij behorende PvE is niet meer toereikend voor een steeds groter aantal stationslocaties. Met name in de G4 lopen projecten op toonaangevende stations hierdoor nu al forse vertragingen op. Dit zal in steeds meer steden gaan gebeuren. Om de ambities waar te maken is een fundamenteel andere denk- en werkwijze nodig.





3. Naar toekomstvaste oplossingen

3.1 Inleiding

Voor veel gemeenten zijn het station en het stationsplein een visitekaartje voor de gemeente. Een goede kwaliteit van voorzieningen in voor- en natransport is voor de vervoerders zoals o.a. NS Reizigers van belang, omdat dat voor reizigers een belangrijke factor is in de keuze voor de trein. VenW onderkent en ondersteunt een goede bereikbaarheid van 'deur tot deur'. ProRail maakt zich sterk voor de toegankelijkheid van het station. Daarnaast geldt dat ook voor andere partijen in de omgeving van het station, goede fietsvoorzieningen een vestigingsfactor kunnen zijn. Voor alle betrokken partijen zijn goede fietsparkeervoorzieningen dus van belang om hun ambities te realiseren.

Het bestaande stallingstekort, de verwachte groei van het fietsgebruik mede door het beleid van het Kabinet om treingebruik te stimuleren en het toenemende aandeel van treinreizigers die de fiets als vervoermiddel in het voor- en natransport gebruiken, leiden zoals in hoofdstuk 1 al is aangegeven, tot een steeds grotere opgave. De ambities zijn groot en er zijn al bestaande stallingstekorten die verder zullen toenemen doordat zoals gewenst meer fietsers naar het station komen.

Tegelijkertijd blijkt uit de analyse in het vorige hoofdstuk dat alle betrokken partijen voor zich in het huidige systeem bij de grotere en complexere stationsgebieden niet in staat zijn om tot duurzame oplossingen voor de huidige fietsparkeerproblematiek te komen. De onderstaande belemmeringen vormen de kern van de geconstateerde problematiek:

- De complexe organisatie van het fietsparkeren, dat mede veroorzaakt wordt doordat partijen specifieke taken, verantwoordelijkheden en eigendomsposities hebben op onderdelen, maar waarbij niemand verantwoordelijk is voor het totaal;
- Het verdwijnen van het onderscheid tussen gratis onbewaakte en betaald bewaakte stallingen, waardoor de betalingsbereidheid voor betaalde stallingen verdwijnt en een kostendekkingsissue ontstaat.
- De stijging van de gevraagde kwaliteit van stallingen o.a. op het gebied van sociale veiligheid en comfort en de directe nabijheid tot de stationsomgeving (ondergronds stallen) heeft tot gevolg dat de investeringen in en kosten voor de fietsvoorzieningen steeds hoger worden.
- Een (fors) toenemende financieringsinspanning voor aanleg, exploitatie, handhaving en beheer waarvoor de dekking ontbreekt en waarvoor op steeds meer locaties onzeker is of passende oplossingen voorhanden zijn.

Een andere – meer integrale – benadering wat betreft de organisatie en financiering van het fietsparkeren bij stations is daarom nodig.



Dit leidt tot ons *advies* om de (eind)verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren in het stationsgebied op één punt te beleggen, bij voorkeur lokaal. Vanuit dit punt dient inzicht voor alle betrokken partijen en alle fasen in het proces verkregen en behouden te worden in een integrale Business Case Fietsparkeren. Een business case benadering kan er toe bijdragen de kostendekkingsgraad van lokale oplossingen te verhogen. De gezamenlijke opgave moet vooraf helder zijn: de vraag naar fietsvoorzieningen, de reikwijdte van het stationsgebied en de eisen die aan het fietsparkeren worden gesteld.

De volgende hoofdkeuzes voor het fietsparkeren komen daar wat ons betreft uit voort:

- Ambitie en afbakening: reikwijdte en kwaliteit van de fietsparkeeropgave. Wat willen we de reiziger (fietser van en naar het station) aanbieden en tot welk gebied reikt onze verantwoordelijkheid?
- Activiteiten en financiering: welke inspanningen zijn nodig in aanleg, exploitatie, beheer en handhaving, hoe organiseren/verhogen we de kostendekkingsgraad voor het fietsparkeren?
- Wie neemt welke rol in de aanpak en organisatie. Hoe kunnen we de verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren eenduidig beleggen en de samenwerking daartoe vooraf regelen?

Dit hoofdstuk reikt oplossingsrichtingen aan binnen deze hoofdkeuzes met als doel een discussie te openen tussen alle betrokken partijen en waar mogelijk oplossingen in de praktijk te toetsen. Een keuze tussen de aangereikte oplossingsrichtingen moet door betrokken partijen worden gemaakt en zal op maat gesneden moeten zijn voor de lokale situatie. De oplossingsrichtingen komen voort uit de diverse bijeenkomsten die in het kader van dit onderzoek hebben plaatsgevonden met de belangrijkste spelers in het stationsgebied (waaronder diverse gemeenten).



In de onderstaande tabel zijn per hoofdkeuze verschillende oplossingsrichtingen aangegeven.

Hoofdkeuzes	Vervolgstappen/keuzes/oplossingen
Ambitie en afbakening fietsparkeeropgave	Benodigde stallingsruimte bepalen Gewenste stallingskwaliteit en aanbod vaststellen Afbakening beheergebied Betalingsregime
Activiteiten en financiering: verhogen kostendekkingsgraad fietsparkeren	<p>Wat betekenen deze keuzes voor de activiteiten bij aanleg (bouw), exploitatie, beheer en handhaving?</p> <p>Inkomsten verhogen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden van extra diensten en producten • De totale kosten voor fietsparkeren in het stationsgebied zijn gedekt uit vooraf bepaalde (algemene) middelen en inkomstenbronnen (welk deel kan uit overheidsfinanciering komen en welk deel uit inkomsten van reiziger/ gebruiker/ het vervoer/andere belanghebbenden). <p>Kosten reduceren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren van beheer en onderhoud • Betere benutting en creëren extra aanbod van stallingscapaciteit • Handhaving vereenvoudigen • Een subsidiesysteem dat is afgestemd op de onrendabele top
Organisatie en verantwoordelijkheid eenduidig beleggen en benodigde samenwerking vooraf regelen	<p>De verantwoordelijkheid van het fietsparkeren beleggen bij één of meerdere van de bestaande betrokken partijen</p> <p>Het oprichten van een organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente, waarbij verschillende rechtsvormen gekozen kunnen worden om de samenwerking vast te leggen.</p>

Een toelichting op deze activiteiten met bijbehorende keuzeopties wordt gegeven in de volgende paragrafen. De hierboven genoemde hoofdkeuzes en met name de daaruit voortvloeiende vervolgopties zijn onzes inziens in ieder geval nodig voor de grotere en complexe stationsgebieden, zoals ook genoemd in bijlage 2.

De geschetste problemen zullen zich op veel kleinere stations niet of in mindere mate voordoen. Indien deze zich wel voordoen zullen afbakening van de opgave en met name de mogelijkheden om de kostendekkingsgraad te verhogen beperkter zijn. De bijbehorende organisatievorm en daaraan gekoppelde rechtsvorm zal daarom vaak ook veel lichter kunnen zijn.



3.2 Ambitie en afbakening reikwijdte van de fietsparkeeropgave

De eerste hoofdkeuze draait om de afbakening van de fietsparkeeropgave in een stationsgebied. Zoals in hoofdstuk 2 al bleek, willen zowel gemeenten, vervoerders, ProRail als VenW het kwaliteitsniveau van het stationsgebied en de daarbinnen gelegen stallingen verhogen. Dit vraagt om afstemming en afbakening. Aangezien de situatie per gemeente of zelfs station verschilt, is dit vooral een hoofdkeuze waarin lokale partijen, in het bijzonder de gemeente, een belangrijke rol spelen. Ons advies is om hieraan voldoende aandacht (ook in de politieke besluitvorming) te besteden, uiteraard in samenhang met de financiën en de organisatie.

Benodigde stallingsruimte bepalen

Om het benodigd aantal stallingsplaatsen te bepalen zal naar de vervoerprognoses gekeken moeten worden. Deze hangen onder andere samen met de verwachte reizigersgroei in de trein en met de ontwikkeling van de modal split (het aandeel van de reizigers dat met de fiets naar het station komt). Deze prognoses worden op hun beurt beïnvloed door het beleid rond het fietsparkeren en de omvang van het gekozen beheergebied. De ambitie die blijkt uit het stimulerende beleid van het kabinet en zoals verwoord in RvdF is erop gericht om meer reizigers in de trein en met de fiets naar het station te krijgen. De gekozen afbakening speelt hierbij een rol omdat bijvoorbeeld een ziekenhuis of een nieuwe hogeschool bij het station tot extra stallingsbehoefte leidt.

Met het aanbod van stallingsruimte kan ingespeeld worden op de vraag naar capaciteit. Door strategisch om te gaan met de capaciteit (en de kwaliteit) van het stallingsaanbod kan, tot op zekere hoogte, ook de vraag beïnvloed worden. De mate waarin het aanbod 'sturend' wordt ingezet is sterk bepalend voor vervolgkeuzen.

Gewenste stallingkwaliteit bepalen

Samenhangend met de benodigde stallingsruimte moet ook bepaald worden welk kwaliteitsniveau gewenst is. Het gaat daarbij niet alleen om het kwaliteitsniveau van de stalling, maar ook de (ruimtelijke) kwaliteit van het hele stationsgebied. De gemeente speelt hierbij veelal een bepalende en specificerende rol. Bij het bepalen van deze kwaliteitsambitie spelen zaken mee als het ruimtelijk beeld van het stationsgebied (leeg voorplein), beleving van veiligheid en kwaliteit, bewaakte of onbewaakte stallingen, betaald (door de fietser) of gratis parkeren, differentiatie in stallingen naar afstand tot station, serviceniveau, stallingduur en de gewenste overige voorzieningen rond stallingen.



Afbakening beheergebied

Hierbij moet vastgesteld worden op welk gebied de ambities in aantallen en kwaliteit van toepassing zijn. Het gaat daarbij niet alleen om het vaststellen van de (fysiek vaak beperkte) ruimte om deze ambities in te realiseren, maar ook het afbakenen van het gebied waarin de fietsparkeeraanpak 'geldig is', zoals handhavingsaspecten. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met aangrenzende gebieden waar (ander) fietsparkeerbeleid van toepassing is. Een voorbeeld is Utrecht. Daar is de vraag aan de orde of de ambitie en beheergebied zich beperkt tot de stationsomgeving of het centrum (of delen daarvan) ook mee worden genomen. Door het in elkaar overlopen van deze gebieden (zodat ook vanuit andere rond het station gevestigde functies stallingsbehoefte ontstaat) is dit een essentiële vooraf te beantwoorden vraag voor een toekomstvaste en succesvolle oplossing.

De ambitie en de afbakening van de fietsparkeeropgave bepaalt wat je de parkerende fietser aan wil en kan bieden. We benadrukken dat dit wat ons betreft een belangrijke hoofdkeuze is, die in de praktijk niet altijd met de volledig consequenties (met name in termen van beheer en samenhang) wordt doordacht. Vervolgens, maar in de praktijk parallel daaraan, is het daarbij behorende prijskaartje aan de orde en hoe deze kosten gedekt worden.

Betalingsregime

Hierbij gaat het om de manier waarop met betaling door de gebruiker wordt omgegaan. Het betalingsregime kan ingezet worden om de exploitatie dekkend te maken. Betaling dient dan primair als inkomstenbron en betalen per direct ligt dan voor de hand. Een andere mogelijkheid is om het betalingsregime in te zetten als reguleringsmiddel, bedoelt om (bijvoorbeeld) het langparkeren van fietsen te ontmoedigen. Na één of meerdere dagen worden parkeerkosten in rekening gebracht. Betaling vindt dan achteraf plaats.

3.3 Activiteiten en financiering: verhogen kostendekkingsgraad fietsparkeren

Zoals uit het vorige hoofdstuk bleek, en eerder in dit hoofdstuk al is aangegeven, ontbreekt momenteel een integrale business case benadering waarin zowel kosten als baten van het fietsparkeren zijn opgenomen, van alle partijen en voor alle fasen in het proces. Ons advies is daarom dat iedere gemeente met een station een integrale business case voor het fietsparkeren in het stationsgebied opstelt en bijhoudt. Indien er meerdere stations in een gemeente zijn, kan de business case ook voor alle stations gezamenlijk worden opgesteld. Indien een station op de grens van twee gemeenten licht, is samenwerking tussen de gemeenten op basis van zakelijke afspraken van belang.



In de integrale business case stellen wij voor dat lokaal per gemeente de jaarlijkse kosten en baten van het fietsparkeren voor het stationsgebied voor en in samenwerking met alle belanghebbende partijen, inzichtelijk worden gemaakt voor zowel de investeringen in fietsparkeervoorzieningen, als voor de beheer- en onderhoudsfase. Op deze wijze is er bij de aanleg al aandacht voor goed exploitabele en beheerbare fietsparkeervoorzieningen en sluiten ontwerp en exploitatie, handhaving en beheer goed op elkaar aan. Door te werken met een integrale business case wordt de kostendekkingsgraad van het fietsparkeren inzichtelijk (wie draagt welk deel bij?).

Het verhogen van de kostendekkingsgraad van het fietsparkeren is te bereiken door het verhogen van en/of zorgen voor aanvullende inkomstenbronnen en/of kostenreductie. In samenwerking met VenW, NS, ProRail en de Stedenbaangemeenten Delft, Den Haag en Leiden en lokale partners, zijn de mogelijkheden hiertoe verkend. Op hoofdlijnen zijn hiervoor diverse mogelijkheden vastgesteld, die samen een 'menukaart' vormen. De 'menukaart' met aangedragen oplossingen is opgenomen in de bijlage 6. In de onderstaande paragrafen passeren enkele voorbeelden daaruit de revue.



Inkomsten verhogen

Aanbieden van extra diensten en producten

- Kortingskaartje (gebruiker krijgt korting bij aanvullende product of dienst)
- Adverteerders
- Kinderopvang, bagageopslag etc.
- OV chipkaart als betaalmiddel (bijv. in combinatie met eerste optie)

De kosten van elke in het stationsgebied geparkeerde fiets zijn gedekt

- Werkgevers, vervoerders, provincie, stadsregio betalen een bijdrage
- De fietsparkeerder betaalt een bijdrage
- Prijsdifferentiatie: meer betalen als dichterbij station, hoger serviceniveau, langer stallen

Kosten reduceren

Optimaliseren van exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud

- Beheer van meerdere stallingen onder één regime of stallingen fysiek bij elkaar plaatsen
- Striktere en eenvoudigere stallingsregels
- Samen werken met bedrijven (stage), sociale werkplaatsen etc.

Betere benutting en creëren extra aanbod van stallingscapaciteit

- Slimmere ontwerpen van fietsenrekken en stallingsconstructies
- compacter ontwerp van de fiets
- transparant maken van beschikbare ruimte en detecteren van weesfietsen (systeem in ontwikkeling)
- gebruik te maken van een ander (kleiner) vertrekstation
- Dubbel- of deelgebruik van fietsen

Handhaving vereenvoudigen

- Handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen uit besteden aan een private organisatie, met aanscherping van gemeentelijk handhavingsbeleid of opnemen procedures in (fiets)wet.
- Beheer van fietsenstallingen via privaatrechtelijke wijze, (een deel van) het stationsgebied wordt in feite een ruimte zonder "openbare bestemming"

Een subsidiesysteem dat is afgestemd op de onrendabele top

- Een subsidiesysteem voor het fietsparkeren vanuit het Rijk en de Regio dat dekking biedt voor de 'onrendabele top' van de exploitatie van het fietsparkeren voor die gemeenten waar de kostendekkingsgraad te laag is en blijft



3.3.1 Inkomsten verhogen

Aanbieden van extra diensten en producten

Onafhankelijk van de keuze voor het betalingsregime geldt dat de parkerende fietser voor sommige partijen een interessante potentiële klant is. Dit biedt mogelijkheden om deze bedrijven ook te betrekken in de business case waardoor de inkomsten worden verhoogd. De fietser heeft op deze wijze een extra aanbod aan diensten, wat bij kan dragen aan het kwaliteitsniveau van een (betaalde) fietsenstalling. Voorbeelden zijn:

- Het kaartje voor het fietsparkeren als een kortingskaartje door de fietsparkeerder te laten gebruiken voor producten en diensten in en om het station, of zelfs binnen een gemeente.
- Vanwege de reizigersstromen in en rond de stalling, is het voor adverteerders interessant om reclame aan te bieden in dit gebied. Grote bedrijven als JC Decaux en CBS zijn ook geïnteresseerd in het afsluiten van een reclameconcessie in ruil voor de kosten en/of verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van stallingen.
- Ook aanbieders van andere diensten, zoals kinderopvang of bagageopslag, zijn gebaat bij een minimum aantal bezoekers/passanten.

De OV-Chipcard biedt veel mogelijkheden om als betaalmiddel voor het betaald stallen en deze extra diensten te dienen (en maakt naar verwachting korting- en combinatieproposities mogelijk).

De kosten van elke in het stationsgebied geparkeerde fiets zijn gedekt

De schaarser wordende ruimte in het stationsgebied en het gewenste kwaliteitsniveau leidt tot steeds duurdere fietsparkeervoorzieningen. De bijbehorende hogere kosten voor beheer en onderhoud, zijn niet altijd gedekt en onduidelijk is wie hier voor moet opdraaien. Een duurzame oplossing zou in moeten houden dat de kosten voor elke in het stationsgebied geparkeerde fiets (minimaal) gedekt zijn. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden, zoals:

- Werkgevers van fietsende treinreizigers, vervoerders zoals de NS, landelijke en regionale overheden als provincie, stadsregio of buurgemeenten betalen een bijdrage (per in- en uitstapper). Het geheel of een deel van de kosten voor het fietsparkeren worden afgedekt uit deze middelen.
- Een systeem waarbij door de fietser betaald moet worden voor het stallen van fiets in het stationsgebied. In eerste instantie wordt zeker niet bedoeld voor het geheel van de kosten inclusief alle investeringen, omdat prijs en kwaliteit het gebruik van de fiets als transportmiddel van en naar het station aantrekkelijk moet maken en blijven.



- Voor het betaald stallen kan prijsdifferentiatie worden toegepast zoals een toenemende vergoeding voor het stallen naarmate men dichterbij het station stalt, het serviceniveau toeneemt, en/of men langer stalt.

3.3.2 Kosten reduceren

Optimaliseren van exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud

Naast het genereren van extra inkomsten die de kosten van beheer en onderhoud kunnen dekken, zijn er ook mogelijkheden om exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud te optimaliseren en zo de kosten te reduceren:

- Synergievoordelen bereiken door het beheer van meerdere stallingen onder één regime te brengen of door stallingen fysiek bij elkaar te plaatsen als daarvoor de ruimte beschikbaar is.
- Toepassing van striktere en eenvoudiger stallingregels. Handhaving daarvan met eventueel inzet van bewoners en het optisch detecteren van weesfietsen.
- Door samen te werken met bedrijven, sociale werkplaatsen, etc. voor het beheer, is het ook mogelijk om met stageplaatsen, inzet van herintreders, ID banen, etc., de kosten voor beheer en handhaving te verminderen.

Betere benutting en creëren extra aanbod van stallingcapaciteit

Ook wat betreft de stallingcapaciteit is optimalisatie mogelijk. Dit kan door de bestaande stallingruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, door extra capaciteit te creëren en door het aantal te stallen fietsen te minimaliseren door middel van OV-fietsgebruik of vergelijkbare concepten (zonder ook meteen het gebruik van de fiets naar het station te verminderen):

- Slimmere ontwerpen van fietsenrekken en stallingconstructies, of juist een compacter ontwerp van de fiets;
- Het transparant maken van de beschikbare ruimte en detecteren van weesfietsen;
- Fietsers stimuleren gebruik te maken van een ander (kleiner) vertrekstation in de grote steden;
- (Stallings)ruimte van bedrijven/organisaties in de stationsomgeving benutten;
- Dubbel- of deelgebruik van fietsen (verder uitbouwen van OV-fiets concept bijvoorbeeld met de OV-fiets at home proef te Amsterdam).



Handhaving vereenvoudigen

In veel gemeenten blijkt dat belanghebbende partijen in het stationsgebied de behoefte hebben het beheer te vereenvoudigen. Het gaat daarbij vooral om handhaving, zoals het verwijderen van verkeerd gestalde fietsen, fietswrakken en weesfietsen. Vooral bij stallingen die op of aan de openbare weg gelegen zijn, geldt dat handhaving nogal wat voeten in de aarde kan hebben. Handhaving zal in dat geval plaats moeten vinden op basis van bestuursrechtelijke regels: de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de (procedurele) regels van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit betekent onder andere het volgende:

- Het geven van een begunstigingstermijn van enkele weken voor de (vaak onbekende) eigenaar van de fiets om zijn of haar fiets te verwijderen;
- Na het toepassen van bestuursdwang (verwijderen van de fiets) moet de fiets ten minste 13 weken worden bewaard.

In dit licht wordt geadviseerd om te onderzoeken of het handhavingsarrangement kan worden gewijzigd. Op dit moment komen daarvoor twee opties in aanmerking:

Optie 1: Uitbesteding handhaving

Als gemakkelijkst te realiseren optie wordt geadviseerd om gemeenten de handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen uit te laten besteden aan een private organisatie. In dat geval neemt die private partij (tegen vergoeding van de gemeente) de handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen over. Het handhavingsbeleid zou door de gemeente ten aanzien van fietsen binnen de kaders van de Awb aangescherpt moeten worden, of procedurele, van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende regels opnemen over de handhaving in een (Fiets)wet. Er zou voor gekozen kunnen worden om de handhaving op te dragen aan een organisatie voor het Fietsparkeren (zie paragraaf 3.4) waarin de verantwoordelijkheid voor handhaving met alle partijen verenigd in de organisatie gedeeld wordt.

Optie 2: Beheer van fietsenstallingen meer via privaatrechtelijke wijze

Als meest vergaande optie wordt geadviseerd om het (wettelijk¹⁰) mogelijk te maken dat het beheer van fietsenstallingen meer plaatsvindt via privaatrechtelijke wijze door te construeren dat fietsers die hun fiets stallen in het stationsgebied een contractuele relatie aangaan met de beheerder van die stallingen. In dat geval wordt de verhouding tussen beheerder van de fietsenstallingen en fietser bepaald door het privaatrecht. De beheerder kan dan van de fietser vragen dat hij zich conformeert aan huisregels, die onder andere kunnen gaan over de duur van de stallingstermijn. Daarvoor is nodig dat het eigendom, maar in ieder geval het volledige recht van gebruik, van het stationsgebied (behalve het station zelf) in handen komt van één partij. Doel is dat (een deel van) het stationsgebied in feite een ruimte zonder “openbare bestemming” wordt in plaats van een ruimte met openbare bestemming, waar de APV geldt.

Ter illustratie onderstaand persbericht van 30 december 2009

Stadstoezicht draagt handhaving op betaald parkeren over aan Cition

Vanaf 1 januari 2010 is Cition B.V. verantwoordelijk voor het uitvoeren van de controle op betaald parkeren in het grootste gedeelte van Amsterdam. Dienst Stadstoezicht blijft bestaan als toezicht- en handhavingsorganisatie. Voor parkeerders verandert er weinig: de verandering is niet van invloed op het parkeerbeleid en de parkeertarieven.

Cition en Stadstoezicht

De gemeente Amsterdam heeft besloten om vanaf 1 januari de controle op betaald parkeren in bijna heel Amsterdam te laten uitvoeren door het nieuw gemeentelijk bedrijf: Cition. Cition is voortgekomen uit de gemeentelijke Dienst Stadstoezicht.

¹⁰ Vanwege de zogenaamde “Tweewegen-leer” lijkt het noodzakelijk om in wet- en regelgeving vast te leggen dat het is toegestaan om via het privaatrecht handhavend op te treden tegen verkeerd geparkeerde fietsen.

Een subsidiesysteem dat is afgestemd op de onrendabele top

Het zal duidelijk zijn dat de kostendekkingsgraad sterk afhankelijk is van het aantal fietsende treinreizigers. Er zullen altijd stations zijn waarbij de kostendekkingsgraad voor het bewaakt stallen te klein is doordat de vraag naar (bewaakt) stallen erg klein is.

De verwachting is dat de kostendekkingsgraad van het fietsparkeren in de gemeenten uit het overzicht in bijlage 2 te verbeteren is. Echter voor die gemeenten waar de kostendekkingsgraad te laag is en blijft, is het advies op basis van normen voor een minimale kostendekkingsgraad, te komen tot een subsidiesysteem voor het fietsparkeren vanuit het Rijk en de Regio dat dekking biedt voor de 'onrendabele top' van de exploitatie van het fietsparkeren. De argumentatie hiervoor kan gevonden in de maatschappelijke baten van het fietsparkeersysteem. ProRail zou hierbij kunnen optreden als subsidieverstrekker.

3.4 Organisatie en verantwoordelijkheid eenduidig beleggen en samenwerking vooraf regelen

Als ambitieniveau en afbakening van de fietsparkeeropgave is bepaald, de daarbij behorende kosten in alle fasen in een integrale business case zijn verwerkt en de mogelijkheden om de kostendekkingsgraad te verbeteren zijn gekozen, is de vraag aan de orde hoe de verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren en benodigde samenwerking georganiseerd kan worden.

Eerder constateerden we dat door de versnipperde en complexe organisatie van fietsparkeren geen van de partijen integraal verantwoordelijk is en dat de mogelijkheden om over de eigen financiële kaders heen te kijken beperkt zijn.

Vanwege het grote aantal betrokken partijen in het stationsgebied en om te voorkomen dat het fietsparkeren daardoor tussen de wal en het schip raakt, zal wat ons betreft er één punt moeten zijn waar de (eind)verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren in het stationsgebied is belegd. Opties daarvoor zijn:

- De verantwoordelijkheid van het fietsparkeren beleggen bij één of meerdere van de bestaande betrokken partijen;
- Het oprichten van een organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente.



Optie 1: De verantwoordelijkheid van het fietsparkeren beleggen bij één of meerdere van de bestaande betrokken partijen

Omdat het opstellen van de business case een lokale aangelegenheid is, is ons advies deze verantwoordelijkheid bij de gemeente te leggen. Er kan ook voor gekozen worden deze verantwoordelijkheid bij NS Fiets/NS Poort of bij ProRail neer te leggen, die nu ook al een belangrijke rol heeft bij de realisatie en het beheer en onderhoud van fietsparkeervoorzieningen. Eventueel kan dit ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid zijn.

Aangezien de ambitie en de afbakening van de fietsparkeeropgave lokaal maatwerk vereist is, is fietsparkeren wat ons betreft in de eerste plaats een lokale aangelegenheid. Dat betekent dat de (samenwerkende) gemeenten een belangrijke rol spelen in de integrale benadering. Dit staat nog los van de betrokkenheid en verantwoordelijkheden van NS, ProRail en ministerie van VenW.

Ook lokale partijen in het stationsgebied die op dit moment nog niet betrokken zijn kunnen een bijdrage leveren bij het fietsparkeervraagstuk. Dit kunnen lokale (private) partners zijn zoals scholen, verenigingen, ziekenhuizen, ondernemingen en belangenorganisaties. Door hen bij de business case te betrekken zijn alle mogelijke kosten én baten goed in beeld te krijgen.

Dat er één partij verantwoordelijk is voor het fietsparkeren in het stationsgebied wil niet zeggen dat deze partij alleen staat in het oplossen van de fietsparkeerproblematiek. Het betreft primair een procesverantwoordelijkheid. Alle belanghebbenden van goede fietsparkeervoorzieningen zullen hun steentje moeten bijdragen, ook in financiële zin. Iedere partij die belang heeft bij goede fietsparkeervoorzieningen en die fietsers aantrekt in het stationsgebied, heeft een verantwoordelijkheid in het zorgen voor voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen.

Een oplossing zou kunnen zijn de gemeente (in wet- en regelgeving) aan te wijzen als eerstverantwoordelijk voor het fietsparkeren bij stations. De gemeente zou dan in convenanten of andersoortige afspraken met betrokken partijen afspraken kunnen maken op het gebied van financiering van de aanpak van de fietsparkeerproblematiek en de taak- en rolverdeling tussen de betrokken partijen.



Optie 2: Het oprichten van één organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente

Het oprichten van één organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente, met onderliggend een samenwerkingsconvenant of -overeenkomst, is een verdergaande aantrekkelijke mogelijkheid ter overweging. Het doel van een dergelijke constructie is het volgende:

- Belanghebbende partijen richten samen een organisatie voor het Fietsparkeren op. Zoals hiervoor beschreven is voor de aanpak van fietsparkeren op gemeentelijk niveau maatwerk vereist. In dit licht ligt het wat ons betreft niet direct voor de hand om één landelijke organisatie voor het Fietsparkeren op te richten. Een organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente sluit dan beter aan. In de stadsregio's heeft een opschaling wellicht meerwaarde. Uiteraard kunnen deze organisaties wel aan de hand van landelijk vastgestelde modellen worden ingericht, of leveren (omwille van schaal en efficiency) landelijke organisaties hun specialisme aan de lokale organisatie.
- In een samenwerkingsconvenant of -overeenkomst maken partijen afspraken over de taak- en rolverdeling tussen enerzijds de partners onderling en anderzijds de op te richten organisaties voor het Fietsparkeren en de afzonderlijke partners.
- Op basis van de gemaakte afspraken zal de organisatie voor het Fietsparkeren naar buiten toe kunnen optreden als de partij die verantwoordelijk is voor het fietsparkeren en zal intern de gesprekstafel vormen waaraan betrokken partijen met elkaar overleggen. Eventueel kan aan deze organisatie voor het Fietsparkeren het beheer van het stationsgebied worden opgedragen.

Het oprichten van één organisatie voor het Fietsparkeren heeft wat ons betreft de voorkeur boven het beleggen van de verantwoordelijkheid bij een of meer van de bestaande partijen. Doordat in één organisatie alle partijen participeren, verwachten wij dat dit met name integrale afwegingen en besluitvorming uitlokt. Ook is het zo gemakkelijker om andere (nieuwe) partijen aan te haken en de samenwerking met hen vast te leggen. Bovendien biedt het oprichten van één organisatie de mogelijkheid om privaatrechtelijk de handhaving uit te laten voeren door deze organisatie, waardoor eenvoudiger handhaving op basis van huisregels mogelijk is.

Bij het oprichten van een organisatie voor het Fietsparkeren per station of gemeente, met onderliggend een samenwerkingsconvenant of -overeenkomst, is vervolgens aan de orde hoe deze samenwerking (en afspraken daarbinnen over o.a. taken en financiële bijdragen) vastgelegd kan worden. Daarbij zijn er verschillende organisatievormen te kiezen zoals een gastorganisatie, een divisiestructuur, of uitvoering op afstand. In de laatste twee situaties kan dit worden vastgelegd in private rechtsvormen als bijvoorbeeld een corporatie, stichting of BV. Meer hierover is te vinden in bijlage 5.





4. Vervolgstappen naar implementatie

4.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk hebben we oplossingsrichtingen besproken die een systeem-sprong in de aanpak van het fietsparkeervraagstuk betekenen. We hebben een aantal hoofdkeuzes besproken waarbij:

- de ambitie en afbakening van de fietsparkeeropgave wordt bepaald;
- de activiteiten en bijbehorende kosten die in een integrale business case voor het fietsparkeren worden ondergebracht;
- er verschillende mogelijkheden zijn om de kostendekkingsgraad te verhogen;
- de organisatie en verantwoordelijkheid eenduidig en bij één partij wordt belegd en de benodigde samenwerking wordt geregeld.

Deze oplossingrichtingen en onze adviezen daarin, vormen het uitgangspunt voor een verdere discussie tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen. Hoe uiteindelijk invulling gegeven wordt aan de oplossing voor het fietsparkeervraagstuk is sterk afhankelijk van de uitkomst van deze discussie. In dit hoofdstuk gaan we kort in op eventuele vervolgstappen die aan de orde zijn als partijen besluiten de oplossingsrichtingen te implementeren. De volgende stappen zijn daarin te onderscheiden:

- Discussie over de oplossingsrichtingen tussen de belangrijkste stakeholders;
- Besluitvorming en creëren bijpassende kaders en randvoorwaarden;
- Communicatie over de veranderingen en consequenties;
- Gefaseerde implementatie bij de stations, inclusief ondersteuning met kennis en middelen.

Deze stappen worden in de volgende paragrafen verder uitgewerkt.

4.2 Discussie over oplossingsrichtingen tussen de belangrijkste stakeholders

De adviezen uit dit rapport betekenen een aanzienlijke verandering van het fietsparkeersysteem bij stations. Daarbij vraagt de meer integrale denk- en werkwijze ook een andere ‘mindset’ of houding van de partijen, waarin andere rolverdelingen, partijen, financieringswijzen en manieren van organiseren mogelijk zijn en alle onderdelen en partijen in samenhang gezien worden.



Deze veranderingen hebben consequenties voor de bestaande betrokken partijen (zoals gemeenten, NS en ProRail), fietsende treinreizigers, maar ook voor nieuwe partijen. De bestaande rolverdeling tussen partijen en daaraan gekoppelde financiering is niet meer vanzelfsprekend. De verantwoordelijkheid voor exploitatie en handhaving kan bijvoorbeeld bij nieuwe partijen komen te liggen. Ook andere partijen dan de gebruikelijke kunnen financieel bijdragen, zoals een fietsverzekeraar.

Door te werken vanuit de integrale business case fietsparkeren, en de (eind)verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren op één punt te beleggen worden de betrokken partijen uitgedaagd om keuzes en consequenties in samenhang met elkaar ofwel integraal te zien. Dit geldt zowel ten aanzien van de verschillende fasen in het proces als ten aanzien van de deelnemende partijen. Bij het werken met een integrale businesscase zijn er andere mogelijkheden geboden om de kostendekkingsgraad te verhogen. Nieuwe partijen zullen een plek moeten vinden in de nieuwe benadering en door de huidige partijen geaccepteerd moeten worden als samenwerkingspartner.

De fietsende treinreiziger zal zich bewuster worden (door financiële of andere prikkels) dat hij/zij zijn/haar fiets in een hoogwaardig maar tegelijk ook kostbaar deel van de stad parkeert. Buiten de stallingen parkeren zal minder of niet meer mogelijk zijn, terwijl tegelijkertijd het stallingsaanbod zowel kwantitatief als kwalitatief zal verbeteren.

De veranderingen zullen door de één worden gezien als bedreiging en door de ander als kans. Een succesvolle implementatie van de voorgestelde veranderingen is sterk afhankelijk van het hebben van inzicht hierin. Het is daarom vooral van belang om samen met (lokale) betrokken partijen invulling te geven aan het nieuwe fietsparkeersysteem. Ministerie van VenW, NS en ProRail hebben hierbij hun voorkeuren, maar ook gemeenten wegen voor zichzelf af hoe zij met de fietsparkeeropgave willen omgaan. De betrokken stakeholders zullen daarom naar aanleiding van dit onderzoek vooral met elkaar in gesprek moeten gaan over de gewenste oplossingsrichting.

4.3 Besluitvorming en creëren bijpassende kaders en randvoorwaarden

Het ligt voor de hand dat een open discussie tussen betrokken stakeholders implicaties met zich mee brengt voor het rijksbeleid. Dit kan gevolgen hebben voor de ambities maar zeer waarschijnlijk ook voor de uitgangspunten over het betalen voor stallen. Het beleid op landelijk niveau zal echter op regionaal en lokaal niveau verder uitgewerkt moeten worden. Het bepalen van de ambitie en afbakening van de opgave en het opstellen van een integrale business case zijn immers vooral lokale aangelegenheden. In het belang van de fietser moeten er echter niet te veel verschillen tussen stations komen, en het is eveneens niet wenselijk dat in elke gemeente het wiel opnieuw wordt uitgevonden. Het is daarom belangrijk dat er op landelijk niveau uniformiteit in de organisatie van het fietsparkeren bij stations komt.



Landelijke kaders en voorwaarden die vanuit het Rijk aan het fietsparkeren worden gesteld zullen naar verwachting moeten worden herzien. Het gaat hierbij onder andere om het aanpassen van de rolverdeling en het Programma van Eisen zoals vastgelegd in de brochure 'Met de Fiets naar de trein'. Belangrijk is ervoor te zorgen dat er voldoende flexibiliteit overblijft voor het leveren van maatwerk per gemeente. Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen vastgelegd dat NS Reizigers stallingen die zij in 1995 exploiteerden, ook na vervanging of nieuwbouw, open moet houden. Vanuit het oogpunt van het flexibeliteit is het nodig te bezien of en in welke situaties het wenselijk is deze verplichting ongedaan te maken, om ook andere partijen de kans te kunnen bieden de exploitatie van deze fietsenstallingen te verzorgen.

Door een standaard model op te stellen voor de af te sluiten gemeentelijke conventanten of stichtingsstatuten is te voorkomen dat in elke gemeente hierin het wiel steeds opnieuw uitgevonden moet worden. In dit standaard model kunnen generieke elementen worden opgenomen die minimaal moeten terugkomen in het fietsparkeersysteem voor elke gemeente, bijvoorbeeld een plek voor de OV-Fiets, de toepassing van de OV-Chipcard en de taken en verantwoordelijkheden van partijen die in elke gemeente een rol zullen hebben zoals ProRail, de gemeente en het Rijk. Het aanpassen c.q. het opnieuw vastleggen van de voorwaarden die vanuit het Rijk aan de fietsparkeren worden gesteld, moeten hierbij worden betrokken.

Ook een discussie over de uitgangspunten voor het betalen voor stallen zullen hierbij tegen het licht gehouden moeten worden. Niet alleen doordat er verschillende mogelijkheden zijn voor omgaan met betaald/niet betaald stallen (gratis op afstand, betalen voor kwaliteit/langer stallen), maar ook omdat lokaal maatwerk uiteindelijk kan zorgen voor verschillen tussen stations hoe hiermee wordt omgegaan.

4.4 Communicatie over verandering van het fietsparkeersysteem

Zoals in het begin van dit hoofdstuk al genoemd is betekenen de oplossingsrichtingen in dit rapport een aanzienlijke verandering van het fietsparkeersysteem bij stations, vooral in de manier waarop het vraagstuk wordt benaderd en in de samenwerking tussen bestaande en nieuwe partijen. Deze benodigde 'mindshift' bij alle partijen vraagt om communicatie die deze omslag ondersteunt en versterkt.

Als beleid, kaders en randvoorwaarden helder zijn zullen deze ook aan de gebruikers, ofwel de parkerende fietsers, bekend moeten worden gemaakt. In het onderzoek zijn al diverse goede communicatiekanalen aangedragen voor verschillende doelen. Zo is er door NS gesuggereerd gebruik te maken van de communicatiemiddelen van NS Reizigers bij het zorgen voor draagvlak voor de voorgestelde maatregelen en gedragsverandering bij fietsende treinreizigers en door gemeenten om gebruik te maken van gemeentelijke communicatiekanalen voor het geven van informatie over de stallingsvoorzieningen en de regels die daarbij gelden. Belangrijk is te zorgen voor



een gemeenschappelijke communicatiestrategie die is afgestemd op de doelgroep. Deze verantwoordelijkheid zou door het Rijk opgepakt kunnen worden, vanwege de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het beleid en de minimale voorwaarden voor het fietsparkeren bij stations.

4.5 Gefaseerde implementatie bij de stations, inclusief ondersteuning met kennis en middelen

De implementatie zal gefaseerd moeten plaatsvinden, om ruimte te bieden aan de verschillende ontwikkelfasen waarin de stations zich bevinden. Er zijn gemeenten die actief bezig zijn met de voorbereiding van het uitbreiden en aanpassen van fietsvoorzieningen en waar de problematiek het meest nijpend is. Het ligt voor de hand met deze stations te beginnen met het invoeren van de nieuwe denk- en werkwijze. Eventueel kan met een beperkt aantal gemeenten in de vorm van een pilot gestart worden. Het voordeel hiervan is dat de ervaringen van deze gemeenten, door gemeenten die later volgen, te gebruiken zijn.

Uit het onderzoek is gebleken dat er gemeenten zullen zijn die het aan kennis en middelen ontbreekt om met de adviezen uit dit rapport aan de slag te gaan. Om gemeenten te ondersteunen in dit proces zullen kennis en middelen ontsloten moeten worden, zoals procesmatig bij het opzetten van de organisatie voor het fietsparkeren en inhoudelijk over de mogelijkheden voor de vormgeving van het handhavingarrangement. Dit kan in de vorm van het leveren van een 'blauwdruk' voor de organisatie en exploitatie van het fietsparkeren bij stations. Daarom, maar ook vanuit het oogpunt van de eerder genoemde uniformiteit, is het advies om voor de organisatie voor het fietsparkeren per gemeente centraal de benodigde kennis en middelen ter beschikking te stellen.

De wijze waarop het ontsluiten van kennis en de ondersteuning van gemeenten vanuit het Rijk het beste kan worden vormgegeven, moet nog nader worden vastgesteld. Dit kan vanuit het Rijk, maar ook ProRail en NS Poort/NS Fiets kunnen dienst doen als uitvoerder of kenniscentrum voor toekomstvast beheren en exploiteren. Tevens valt te denken aan een aanjaag- en ondersteuningsteam naar analogie van het Weesfietsenteam¹¹, het opstellen van handreikingen en inzicht bieden in 'best practices'. Ook de eerder genoemde standaardmodellen voor convenanten en andere voorbeelden kunnen hierbij worden ingezet.

Ten slotte kan een evaluatie van de eerste projecten waarbij het nieuwe fietsparkeer-systeem is ingevoerd waardevolle informatie voor volgende gemeenten opleveren.

¹¹ NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben gemeenten een Weesfietsenteam ter beschikking gesteld, om gemeenten te helpen bij het opzetten van een structurele weesfietsaanpak.



Bijlagen

Bijlage 1

Overzicht van gebruikte bronnen

- Twijnstra Gudde (2008) Vervolgkoers Ruimte voor de Fiets 2008 – 2012 en doorkijk naar de langere termijn, in opdracht van ProRail
- Joop Atsma (2008) Fietsen in Nederland, een tandje erbij. Initiatiefnota met voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998) Met de fiets naar de trein, voorwaarden die de rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations
- ProRail (2010) Kwartaalrapportage Q1 2010 Programma Ruimte voor de Fiets
- ProRail (2005) Algemeen Programma van Eisen bouw en ombouw rijwielstallingen bij stations, versie 3
- Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (2004) Beheerconcessie Hoofdspoorweginfrastructuur (2005)
- Goudappel Coffeng (2002), Tussenrapport evaluatie ombouw fietsenstallingen, uit: Fietsverkeer nr 6, juni 2003
- ANWB, Bovag, Fietserbond, NTFU, Rai, NS, Veilig Verkeer Nederland en NISB (november 2009) Fietsbeleid in de versnelling, open brief aan regering en Tweede Kamer
- Fietserbond (2009) Standpunt fietsparkeren bij stations, vastgesteld in het Algemeen Bestuur van 21 september 2009
- ProRail, NS, Samen ruimte maken voor de fiets, brochure.

Bijlage 2

Overzicht van stations waar de fietsparkeerproblematiek zich met name manifesteert

Type 1 Zeer groot station in centrum grote stad	Type 2 Groot station in centrum (middel-) grote stad	Type 3 Voorstadstation met knooppuntfunctie	Type 4 Station bij centrum kleine stad/dorp
Amsterdam Centraal	Leiden Centraal	Amsterdam Sloterdijk	Woerden
Utrecht Centraal	Haarlem	Amsterdam Zuid WTC	Naarden-Bussum
Rotterdam Centraal	Nijmegen	Amsterdam Amstel	Hoorn
Den Haag Centraal	Amersfoort	Amsterdam Bijlmer	Zutphen
Schiphol	Den Haag HS	Rotterdam Alexander	Lelystad Centrum
Eindhoven	Groningen	Rotterdam Blaak	Sittard
	Zwolle	Duivendrecht	Houten
	Tilburg	Schiedam Centrum	Weesp
	Delft	Hoofddorp	Assen
	Breda		Alphen aan den Rijn
	Alkmaar		Culemborg
	Maastricht		Oss
	Dordrecht		Rijswijk
	Gouda		Helmond
	Almere Centrum		Weert
	Hilversum		Bergen op Zoom
	Deventer		Castricum
	Leeuwarden		Goes
	Apeldoorn		Zaandam
	Enschede		
	Ede-Wageningen		
	Roermond		
	Roosendaal		
	Heerlen		
	Hengelo		
	Venlo		
	Arnhem		
	Almelo		
	's Hertogenbosch		

N.B. Deze lijst is bedoeld om aan te geven welke stations met name met de beschreven problematiek te maken zouden kunnen hebben: grotere stations in stedelijk gebied. Dit wil niet zeggen dat alle stations op deze lijst met stallingsproblematiek geconfronteerd worden of dat stations die niet op de lijst staan geen problemen ondervinden. Deze lijst is als volgt tot stand gekomen: de grootste stations naar aantal in- en uitstappers per dag (meer dan ca. 6.500) zijn gecategoriseerd naar de stationscategorieën 1 t/m 6 (zie hoofdstuk 2). Van de categorieën 1 tot en met 4 ligt het meest voor de hand dat zij met de beschreven problematiek te maken kunnen hebben. In dit overzicht zijn dus geen stations opgenomen die zich in planvormings- of realisatiefase bevinden.

Bijlage 3

Overzicht van de taken en rollen van betrokkenen bij het fietsparkeren

Overzicht van de taken en rollen van betrokkenen bij het fietsparkeren

Organisatie	Taak en rol
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Medefinancier van de aanleg en het beheer van stallingvoorzieningen via ProRail
Gemeente	<p>Partner in ruimtelijke invulling van de stationsomgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Mogelijk) medefinancier van nieuwe stallingen, zowel bouw als exploitatie • Bouwvergunningverlener (overkapping, kluizen, bewaakte stallingen) • Soms eigenaar (onbewaakte) stallingen indien deze op grond van gemeente staan en er geen opstalrecht is geregeld • Handhaven van de stallingsregels en APV (verwijderen wrakken, weesfietsen en fout gestalde fietsen)
Provincie en stadsregio	(Mogelijk) medefinancier van nieuwe stallingen en/of uitbreidingen van stallingen
ProRail	<p>Realisator van de uitbreiding van de stalling van eerste idee tot uitvoering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verantwoordelijk voor capaciteitsbepaling van stallingen • Verantwoordelijk voor het vervaardigen van een gedragen ontwerp van de fietsvoorziening • Regelen van vergunningen en eventueel benodigde saneringen. • Uitvoerder van de aanleg van stallingvoorzieningen in het kader van nieuwbouw stations, Ruimte voor de Fiets en andere verbouwingsprojecten. • (Alleen of gezamenlijk) financier van stallingsprojecten die (onder begeleiding) door de gemeente worden ontwikkeld en gerealiseerd • Verantwoordelijk voor beheer stallingvoorzieningen • Eigenaar van de inventaris van onbewaakte en bewaakte stallingen • Eigenaar van bewaakte fietsenstallingen voor zover geen onderdeel van stationsgebouw
NS Poort	<p>Eigenaar van de stationsgebouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juridisch eigenaar van onbewaakte en bewaakte stallingen op NS grond • Dagelijks beheerder (schoonmaken, reparatie) van stallingen in opdracht van ProRail • Houder van voorpleinovereenkomsten met gemeenten
NS Reizigers	<ul style="list-style-type: none"> • Samen met ProRail bepalen van capaciteitsbehoefte van fietsenstallingen • Afstemming met NS Ketenmanagement (NS Ketenmanagers NS zijn verantwoordelijk voor de keten waarin de trein zich bevindt en hebben een coördinerende en stimulerende functie tussen meerdere partijen) • Coördineren en stimuleren van het gebruik van fietsenstallingen en het initiëren van innovatie zoals OV-fiets en OV-scooter
NS Fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Verantwoordelijk voor exploitatie kluisverhuur en bewaakte stallingen • Verhuurder fietskluizen aan OV-fiets en plaatsen voor OV-fietsen in de bewaakte stallingen beschikbaar stellen • Contractpartij richting stallingsexploitanten van bewaakte stallingen
Maatschappelijke organisaties	Opkomen voor gebruikersbelangen rondom de fiets en fietsenstallingen

Bijlage 4

Kosten- en batenmodellen Fietsparkeren van de gemeenten Delft, Leiden en Den Haag

NB: In de kosten- en batenmodellen zijn geen kosten voor rente en grondkosten opgenomen. Maatschappelijke baten zijn ook niet gekwantificeerd.

Kosten- en batenmodel Fietsparkeren Delft (kosten per jaar, toekomstige situatie)

Kosten	Financier	Leverancier	Bedrag
Investeringsvolume	Rijk en regio	ProRail	- € 550.000
Onderhoud	Gemeente en ProRail		- € 30.000
Schoonmaak	ProRail en Gemeente		- € 15.000
Handhaving	Gemeente en NS Fiets		- € 180.000
Toezicht	Gemeente	NS Fiets	- € 400.000
Bewaking	Zie Toezicht	Zie Toezicht	Zie Toezicht
Subtotaal			- € 1.175.000
Baten	Ontvanger		Bedrag
Huur	NS		€ 60.000
Subtotaal			€ 60.000
Totaalsaldo kosten en baten			- € 1.115.000

Aantal in- en uitstappers (heden en 2020)	Nnb	Aantal fietsenstallingplaatsen	8000
Aantal fietsers	Nnb	Kosten per fiets	€ 140

Kosten- en batenmodel Fietsparkeren Delft Zuid (kosten per jaar, huidige situatie)

Kostenposten	Financier	Leverancier	Bedrag
Investeringsvolume	Gemeente en Rijk	ProRail	€ 50.000
Onderhoud	Rijk	ProRail	€ 5.000
Schoonmaak	Rijk	ProRail	€ 5.000
Handhaving	Gemeente	Gemeente	€ 10.000
Toezicht & Bewaking			€ 0
Subtotaal			- € 70.000
Baten	Ontvanger		Bedrag
Fietskluizen (100 x € 100)	NS Fiets		€ 10.000
Subtotaal			€ 10.000
Totaalsaldo kosten en baten			- € 60.000

Aantal in- en uitstappers (heden en 2020)	Nnb	Aantal fietsenstallingplaatsen	1000
Aantal fietsers	Nnb	Kosten per fiets	€ 60

Kosten- en batenmodel Fietsparkeren Leiden (kosten per jaar, huidige situatie)

Kostenposten	Financier	Leverancier	Bedrag
Investeringsvolume	Rijk en gemeente	ProRail	- € 325.000
Onderhoud	ProRail en Gemeente		- € 53.000
Schoonmaak	ProRail en Gemeente		- € 15.000
Handhaving	Gemeente	Gemeente	- € 251.000
Toezicht	Gemeente	Gemeente	- € 161.000
Bewaking	NS		- € 350.000
Subtotaal			- € 1.155.000
Baten	Ontvanger		Bedrag
Exploitatie bewaakt stallen	NS		€ 430.000
Verkoop weesfietsen			€ 30.000
Subtotaal			€ 460.000
Totaalsaldo kosten en baten			- € 695.000

Aantal in- en uitstappers (heden en 2020)	Nnb	Aantal fietsenstallingplaatsen	10.000
Aantal fietsers	Nnb	Kosten per fiets	€ 70

Kosten- en batenmodel Fietsparkeren Den Haag HS (kosten per jaar)

Kostenposten	Financier	Leverancier	Bedrag
Investeringsvolume	Rijk en Gemeente	ProRail	- € 300.000
Onderhoud			- € 375.000
Schoonmaak			
Toezicht			
Handhaving			- € 30.000
Subtotaal			- € 705.000
Baten	Ontvanger		
Exploitatie bewaakt stallen	NS		€ 180.000
Subtotaal			€ 180.000
Totaalsaldo kosten en baten			- € 525.000

Aantal in- en uitstappers (heden en 2020)	Nnb	Aantal fietsenstallingplaatsen	4.000 - 4.500
Aantal fietsers	Nnb	Kosten per fiets	€ 115

Bijlage 5

Nadere uitwerking één organisatie voor het fietsparkeren

De partij die verantwoordelijk is voor het fietsparkeren in het stationsgebied, kan een organisatie voor het Fietsparkeren samen met de spoorsector en lokale belanghebbende partijen oprichten.

Welke vorm zou zo'n organisatie voor het Fietsparkeren kunnen hebben?

Uitsluitsel over de vorm van zo'n organisatie is op dit moment nog niet te geven. Bij de bepaling van de vorm is allereerst van belang dat vanuit de aard van de rol van de nieuwe organisatie, de motieven voor de oprichtingen en de gewenste waarden van die nieuwe organisatie wordt gedacht:

- Gastorganisatie: als de partijen de mate van samenwerking afzonderlijk doch gecoördineerd willen vormgeven, dan ligt het voor de hand dat de nieuwe organisatie geen eigen rechtspersoonlijkheid krijgt, maar bijvoorbeeld wordt ondergebracht bij een van de partners.
- Divisiestructuur: als de partijen de mate van samenwerking samen en geregisseerd (centrale planning en financiering) willen vormgeven, dan ligt het voor de hand dat de nieuwe organisatie eigen rechtspersoonlijkheid krijgt, maar een relatief "lichte" juridische vorm. Gedacht kan worden aan een (coöperatieve) vereniging of een stichting zonder eigen werkmaatschappij.
- Uitvoering op afstand: als de partijen de mate van samenwerking op afstand vorm willen geven en de nieuwe organisatie zelfstandig bevoegdheden willen laten uitoefenen, dan ligt het voor de hand dat de nieuwe organisatie een eigen, "zware" rechtspersoonlijkheid krijgt. Te denken valt dan aan een private rechtsvorm met daaronder een eigen werkmaatschappij.

Bij al deze vormen zal nog moeten worden nagedacht over de wijze waarop de deelnemende partijen invloed en zeggenschap houden of overdragen. Ook zal nog moeten worden geregeld hoe zo'n organisatie bestuurd zal worden: leveren de deelnemende partijen bestuursleden of worden onafhankelijke bestuurders benoemd?

In al deze vormen is het ook mogelijk dat later nog partijen toetreden tot de organisatie voor het Fietsparkeren. In dat geval dienen de betreffende geïnteresseerde partijen zich uiteraard ook aan te sluiten bij het onderliggende samenwerkingsconvenant of -overeenkomst.

Wat is nu de rol van de organisatie voor het Fietsparkeren? De organisatie voor het Fietsparkeren zal naar buiten toe kunnen optreden als de partij die verantwoordelijk is voor de aanpak van het fietsparkeren. Intern vormt de organisatie voor het Fietsparkeren de gesprekstafel waaraan betrokken partijen met elkaar overleggen over de aanpak van het fietsparkeren. Ook zou aan deze organisatie het beheer van het stationsgebied kunnen worden opgedragen, zie paragraaf 3.2.3.

Wil zo'n organisatie voor het Fietsparkeren de opgedragen rol waarmaken, dan is het noodzakelijk dat de oprichters van die organisatie samen – liefst afdwingbare – afspraken maken. Het gaat dan om afspraken op het gebied van financiering van de organisatie en de taak- en rolverdeling tussen partijen onderling en partijen en de organisatie. Te denken valt aan afspraken als: het Rijk levert de minimale voorwaarden voor het Fietsparkeren bij stations; de gemeente is coördinator/trekker; ProRail is verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie. Het kan ook gaan om afspraken over mogelijke overdracht van taken en bevoegdheden. Dit zal per gemeente of station moeten worden bekeken. Daarmee is er voldoende mogelijkheid tot maatwerk en minder of juist verdergaande afspraken tussen de betrokken partijen.

Vergelijkbaar praktijkvoorbeeld

Bij de beveiliging van bedrijventerreinen werken ondernemers, gemeenten en politie steeds vaker samen. Daartoe wordt in veel gevallen een stichting opgericht en deze stichting fungeert als samenwerkingsverband tussen ondernemers, gemeenten en politie. Deze stichting kan (raam)overeenkomsten sluiten met beveiligingsbedrijven en wordt gefinancierd uit bijdragen van ondernemers en gemeenten

Bijlage 6

'Menukaart van oplossingen' en resultaten Alliantiefabriek-sessies

Aandachts- gebied	Omschrijving oplossingsrichtingen
Ruimte	<p>Generiek toepasbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen van ruimtetechnische oplossingen • Toepassing van slimmere ontwerpen van fietsenrekken en stallingsconstructies • Compacter ontwerp van de fiets • Detecteren en handhaven van weesfietsen • Transparant maken van de beschikbare ruimte en indelen van het stationsgebied ruimte in compartimenten (de fietser met infoborden, per sms of een mobiele 'App' informeren over waar plaats is. De communicatie hierover biedt overigens ook advertentiemogelijkheden). • ... <p>Afhankelijk van lokale situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inzetten van organisaties/bedrijven bij het creëren van extra stallingcapaciteit • Fietsenstallingen van scholen en bedrijven ter beschikking stellen na schooltijd/kantoor tijd en in de weekeinden • Bundelen van stromen zodat je boven een bepaalde draagvlak grens uitkomt voor voorzieningen • Fietsers stimuleren gebruik te maken van een ander (kleiner) vertrekstation in de grote steden. • Fietsdepot (weesfietsen) op maximaal 400 m van station lokaliseren waar ook een stalling voor niet betalende fietsen is • Locaties verder van het station aantrekkelijker maken om te stallen • Klanten van bedrijven in het stationsgebied (zoals banken en verzekeraars) het gratis stallen van de fiets aanbieden in de fietsenstalling van het bedrijf. • 'Deelgebruik' van fietsen mogelijk maken zoals: • Een witte-fietsensysteem waarbij een adverteerder gratis fietsen beschikbaar stelt in ruil voor een reclameconcessie • Introduceren van de 'overheidsfiets' voor ambtenaren of de 'universiteitsfiets' voor studenten • De gebruiksmogelijkheden voor dit soort fietsen zijn te vergoten door meer plekken te creëren waar de fiets ingeleverd of achtergelaten kan worden. • ...
Diensten en producten	<p>Generiek toepasbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheden OV-Chipcard benutten • Fondsvorming – werkgevers van fietsende treinreizigers, vervoerders zoals de NS, landelijke en regionale overheden als provincie, stadsregio of buurgemeenten betalen een bijdrage (per in- en uitstapper). • ... <p>Afhankelijk van lokale situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Advertentieruimte creëren • Combinatie met andere diensten zoeken (kinderopvang, bagageopslag) • Betalen voor parkeren dicht bij het station (betaalzones introduceren), niet betalen voor afstand van 400 m van station) • Fietsers laten betalen voor 1e klasse, 2e klasse of 3e klasse fietsparkeren (gerelateerd aan serviceniveau en afstand tot het station) • Vaste bijdrage van €0,20 vragen aan fietsers. Dit bedrag neemt toe naarmate men langer stalt. • Klant betaalt voor stallen, maar krijgt kortingskaartje voor consumptie op station (voorbeeld : toiletbon Duitse Autobahn) • ...
Beheer en onderhoud	<p>Generiek toepasbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concentreren van stallingen (minder versnipperd beheer) • Toepassen van striktere en eenvoudiger stallingsregels • ... <p>Afhankelijk van lokale situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedrijven laten meedoen in beheer • Sociale werkplaatsen/stageplaatsen/herintreders inzetten voor beheer • Inzet van bewoners voor handhaving • ...

Resultaten Alliantiefabriek-sessies

Alliantiefabriek Fietsparkeren Den Haag Centraal

Transparant maken beschikbare ruimte

Naast oplossingen die zich richten op het creëren van meer ruimte in termen van meer oppervlakte zijn er ook mogelijkheden voor het zichtbaar maken en efficiënt gebruik van bestaande ruimte. Een grotere efficiëntie in combinatie met ultiem gebruikersgemak is daarbij het uitgangspunt:

Verwijssysteem vergelijkbaar met autoparkeergarage naar nog beschikbare plaatsen. Door fietsers duidelijk te maken waar er in de stalling of op het stationsgebied nog een plekje vrij is kan de beschikbare ruimte optimaal worden benut en kan de fietser snel zijn of haar fiets kwijt.

Compartimenteren: efficiënt gebruik van de ruimte door opdelen of afsluiten van delen van de fietsenstalling. De fietsenstalling wordt onderverdeeld in compartimenten die gevolgtijdelijk worden gevuld. Hierdoor wordt de beschikbare ruimte efficiënt gebruikt en is er goed zicht op de nog beschikbare stallingplekken.

Compartimenten voor speciale doelgroepen. De fietsenstalling wordt onderverdeeld in compartimenten die gekoppeld worden aan specifieke doelgroepen. Te denken valt aan kort of lang parkeerders, grote fietsen of kleine fietsen, duurder en dichtbij perron of goedkoper en wat verder weg van perron.

Combineren van fietsparkeren met weesfietsenaanpak en handhaving. Deze opgaven zijn nauw met elkaar verbonden. Een integrale oplossingsrichting kan dan ook winst voor beide opgaven betekenen: verwijderen van weesfietsen heeft direct invloed op de beschikbare stallingsruimte.

Gebruik van camera's die detecteren hoe vol compartimenten zijn, en of er sprake is van weesfietsen. Door de inzet van camera's die (bijvoorbeeld) het aantal en lang 'stilstaande' fietsen detecteren wordt een technische invulling gegeven aan het concept van compartimenteren. Het is voor de stallinghouder dan snel inzichtelijk waar er plekken vrij zijn en hoe lang een fiets er al staat. Deze informatie kan direct worden doorgesloten aan de handhavers die zo precies weten waar in de stalling er fietsen verwijderd moeten worden.

Infopanelen/dragers op verschillende plekken op het stationsgebied. Door het strategisch neerzetten van informatiepanelen- of dragers kan de bezetting van de stallingsruimte op het niveau van hele stationsgebied gereguleerd worden. Het is daarnaast mogelijk om de doorstroom van fietsers en voetgangers op het stationsgebied mee te reguleren.

Sms-service: waar is er plaats? Fietsers krijgen een sms met de actuele informatie over waar er beschikbare stallingsruimte is. Deze dienst zou gefinancierd kunnen worden door er commerciële sponsors aan te verbinden: 'wordt u aangeboden door...'

Partijen: CBS Outdoor, Siemens, Fietsersbond, Stallinghouder Den Haag CS, NS Fiets, NS Commercie, Gemeente Den Haag, Den Haag Nieuw Centraal, Stedenbaan, Stationsmanager Den Haag centraal

Ruimte maken

Het creëren van meer oppervlakte voor het parkeren van de fiets. Zoeken naar (private) partijen en gebouwen die mogelijk stallingsruimte kunnen bieden is daarbij een van de kansrijke mogelijkheden.

Samenwerking met Rijksgebouwen Dienst (RGD). Verkennen of leegstaande ruimtes of bestaande stallingsruimte bij de ministeries beschikbaar kan worden gesteld (o.a. parkeerkelder VROM). Door samen te werken met de RGD is een één-ministeraanspak mogelijk hetgeen de snelheid van de besluitvorming over het beschikbaar stellen van stallingsruimte ten goede kan komen. Naast de gebouwen van de ministeries is dit concept ook uit te breiden met ander RGD vastgoed.

Samenwerking met RGD combineren met de 'ministeriefiets'/fiets voor rijksambtenaren: in stationsstalling is 70% stallers werkzaam bij ministerie. Door het introduceren van de ministeriefiets en deze te stallen in een ruimte van de RGD komt er in de fietsenstalling op DH centraal veel ruimte vrij. De exploitatie van de deze ministeriefiets kan mogelijk door OV-fiets verzorgd worden. Het onderhoud en beheer van de ministeriefiets zou gekoppeld kunnen worden aan stageplaatsen.

Partijen: RGD, OV Fiets, NS Fiets, NS Commercie, Stedenbaan, ProRail, Gemeente Den Haag, Den Haag Nieuw Centraal

Reizigers stimuleren gebruik te maken van ander (kleiner) vertrekstation in de grote steden

Door reizigers te spreiden over verschillende stations of meer perifere stallingsruimtes neemt de druk op de fietsenstalling van het hoofdstation af.

De staller kiest voor bepaalde 'sfeer', bijvoorbeeld snel stallen dicht bij huis, meer reistijd maar minder overstappen (stoptrein). In de reisplanners van de NS of 9292ov.nl zouden deze preferenties opgenomen kunnen worden in het berekenen van het reistraject.

Het aanbieden van perifere stallingsruimte buiten directe stationscomplex. Heeft net als het spreiden van reizigers over verschillende stations het voordeel dat de druk op de stallingsruimte in het stationscomplex afneemt.

Partijen: NS Commercie, Gemeente Den Haag, 9292ov.nl, NS Fiets, CBS Outdoor, Stationsmanager Retail, ProRail

Koppelen van bekostiging van beheer en onderhoud aan reclameconcessie

CBS Outdoor neemt het beheer en onderhoud van de fietsenstalling voor zijn rekening in ruil voor een reclameconcessie in het stationsgebied of ander deel van de gemeente. In Lyon wordt het witte fietsen systeem in het centrum van de stad volledig door JC Decaux (wereldleider reclame dragend stadsmeubilair) geëxploiteerd en onderhouden in ruil voor het exclusieve recht op advertentieruimte in het stadscentrum.

Partijen: CBS Outdoor, Gemeente Den Haag, NS Commercie, NS Fiets, ProRail, Den Haag Nieuw Centraal

Stallingskaartje = kortingskaartje

Het stallingskaartje is tevens een kortingskaart voor diensten of producten op het station. De staller betaalt 50 cent voor het stallen van de fiets maar krijgt met het stallingskaartje weer 50 cent korting bij winkels op het station, bijvoorbeeld op een kop koffie. Dit concept is vergelijkbaar met het Duitse kortingsysteem dat bij tankstations langs de Duitse snelweg wordt gehanteerd. Het levert een win-win-win situatie op: financiering van de stallingsruimte, kwaliteit en korting voor de staller en omzet en klandizie voor ondernemers op het station.

Partijen: Servex (exploitant van o.a. Kiosk, AH, Starbucks op stations), NS Commercie, NS Fiets, Den Haag Nieuw Centraal, Stallinghouder Den Haag CS

Andere partijen aanhaken en inzetten bij beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de fietsenstalling koppelen aan:

- Sociale werkplekken, ook in samenwerking met UWV
- Stageplaatsen in combinatie met miniopleiding tot o.a. fietsenmaker
- ID banen

Levert kostenbesparing op in het beheer en onderhoud van stallingsruimte en biedt bovendien opleidingsmogelijkheden en arbeidsplaatsen voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt.

CBS is bereid bij het uitvoeren van beheer en onderhoud 'sociaal zwakkeren' in te zetten als onderdeel van reclameconcessie (zie ook concept 'Koppelen van bekostiging van beheer en onderhoud aan reclameconcessie').

Partijen: Gemeente Den Haag, CBS Outdoor, Stallinghouder Den Haag CS, ProRail, NS Fiets, Den Haag Nieuw Centraal, Stationsmanager, UWV, ROC

Snel & flexibel afrekenen

Gebruik van OV chipkaart: gemak en snelheid voor de staller vergroten door gebruik van bestaande betalingswijzen waar geen contant geld aan te pas komt.

Door een snel en flexibel afrekenen te combineren met het compartimenteren van de fietsenstalling kan een snelle doorstroom bereikt worden.

Partijen: NS Commercie, Fietsersbond, Gemeente Den Haag, Siemens, Stedenbaan, OV-chip

Vraag

Grotere stalling – Fietsenstalling Den Haag CS ● Meer dan 6000 plekken in de nieuwe situatie – Fietsersbond ● Ruimte voor 4000 extra fietsen – Gemeente Den Haag ● Ruimte nabij Den Haag CS om tussen de 12.00-15.000 fietsen te kunnen parkeren – NS Commercie ● Waar vinden we toekomstvast voldoende (± 15.000) fietsplaatsen op Den Haag CS – Stedebaan ● Wie betaalt welke dienst? – NS Fiets ● Hoe kan er bijgedragen worden aan het veilig stallen van fietsen? – Siemens ● Kwalitatief goede (= commercieel goede) exploitatieruimte – CBS Outdoor ● Variabele stallingsruimte voor verschillende fietsmodellen – NS Locatiebeheerder Den Haag ● Goed beheer van stationsgebied – NS Poort ● Bewaakte stalling die mij niets kost, maar toch veel gebruikt wordt – Den Haag Nieuw Centraal ● Financieringsconstructie voor bouw en beheer fietsenstalling – Pro Rail ●

Aanbod

Bewaakte stalling onder KJ-plein met plek voor reclame – gemeente DH ● Uitzien door camera's vanuit SCS – Siemens ● Prachtige bewaakte fietsenstallingen – NS Fiets ● Meer (commerciële) diensten aanbieden – Fietsenstalling Den Haag CS ● Inventariseren van wensen van fietsers over producten/diensten – Fietsersbond ● Uitstraling dmv reclame – CBS Outdoor ● Informatie over het profiel van reizigers, aantal reizigers en kwaliteitsvraag- behoefte van reizigers – NS Commercie ● Combinatietarieven van fietsparkeren of OV-fiets + trein – NS Commercie ● Informatie over voorzieningen in de stad: op LCD scherm of downloaden via Wifi-point – Gemeente Den Haag ● Fietsparkeersystemen – CBS Outdoor ● Politieke lobby, landelijk en lokaal – Fietsersbond ● Mogelijke ruimte voor stalling bij omliggende stations – Pro Rail ● Air rights boven spoor – Pro Rail ● Financial/ Operational leasing – Siemens ● Onderhoud van stallingen – NS Poort ● Grond in Den Haag via exploitatiebedrijf NS Poort: stallen en opslag van verkeerd gestalde fietsen – NS poort ● Draagvlak onder fietsers voor goede oplossingen opbouwen – Fietsersbond ● Plaatselijke kennis van gebruikers – Fietsersbond ● Verlichting van stalling – Siemens & Osram ● Bewaakte/gecontroleerde toegang – Siemens * Camera systemen – Siemens ● Marketing van duurzame, gezonde en veilige oplossingen van deur tot deur met fiets en trein – NS Commercie ● Bemiddeling tussen gemeente en Ministeries ten aanzien van weesfietsen aanpak – Stedenbaan ● Bemiddeling bij tot stand komen van lokale veiligheidsarrangementen en beheersconvenanten – Stedenbaan ● Handhavingsteam voor verwijderen van weesfietsen – Gemeente Den Haag * Fietsdepot – Gemeente Den Haag ● Monitoren van gemaakte afspraken en deze bestuurlijk vastleggen (bemiddelend) – Stedenbaan ● Flexibel OV-fietsstelsel – NS Fiets ● Landelijk uniform winkelconcept – NS Fiets ● Perifere stallingsplaatsen buiten stationscomplex – Pro Rail ● Goede fietspaden naar Den Haag CS – Gemeente DH ● Meer plaatsen bij kleinere stations – Fietsersbond ● Goede bereikbaarheid van station met andere vervoersmiddelen dan de fiets – Den Haag Nieuw Centraal ● 3.200 onbewaakte gratis stallingsplaatsen – Den Haag Nieuw Centraal ● Valet-parking systeem – Siemens ● Stallingsoplossingen met de OV-chipkaart – NS Commercie ● Integrale kijk op beheer/exploitatie en bouwen – NS Fiets ● ID banen voor schoonmaken en onderhoud – Den Haag Nieuw Centraal ● Bemiddeling tussen Rijk en gemeenten om tot ruimte te komen binnen overheidsgebouwen – Stedenbaan ● parkeer rijders informatiesysteem (PRIS) om fietsers naar beschikbare stallingsruimte te leiden – Siemens ● Materieel en voorzieningen (afvalbakken, etc.) – CBS Outdoor ● Service- en onderhoudsdienst – CBS Outdoor ● SERVEX voor diensten in de stalling – NS Poort ● Enthousiaste exploitanten – NS Fiets ● Verwijzing naar stalling ook tijdens de verbouwing – NS Locatiebeheerder Den Haag ● Lifecycle management waar functionaliteit de geleverde dienst is – Siemens ● Aangeven waar stallingsruimte is door inzet vrijwilligers – Fietsersbond ● Doorstroom van reizigers dmv spereiding van reclame en informatie – CBS Outdoor ● Compartimenteren/automatiseren van openen en sluiten van ruimtes indien deze vol cq leeg staan – Siemens

Gedroomd aanbod

Hotel city fiets – Hotel Eden ● 1 jaar gratis stallen bij aanschaf van nieuwe fiets – Fietsfabrikant ● Uitleveren van boodschappen in handige verpakking in stalling – Albert Heijn ● Geïntegreerd GPS systeem (in de OV fiets) met fietsroutes, mogelijk gekoppeld aan adverteerders – VVV & OV-Fiets ● Fietsvakanties in Nederland – Reisbranche ● Frisdrankautomaten in stalling – Coca Cola ● Oplaadpunt voor elektrische fiets – Eneco ● Rijksfiets/ Ministerie fiets – Ministeries rondom station Den Haag CS ● Bij afsluiten van fietsverzekering 20% korting op bewaakte stalling – ENRA fietsverzekeraar ● Betaal 'money for value' – reizigers ● Fietsenstalling voor (alle) ambtenaren in de kelder van VROM – RGB/ min. VROM ● Fiets gratis mee in de trein, ook in spits (speciale fietstrein) – NSR ● Bekeuren van fout gestalde fietsen – Politie ● Snel en flexibel afrekensysteem – ? ● Onderhoud en beheer – RGD ● Stageplaatsen voor scholieren op gebied van fietsonderhoud en beveiliging – Mondriaan scholen ● "Tram fiets" perifeer stallen+ tram naar station – HTM ● Medegebruik van fietskelders – RGD ● Bij betaald stallen 50 ct korting op koffie van bv. Starbucks – NS Fiets/ Starbucks/SERVEX ● Informatie over actuele stallingsmogelijkheid per sms – Telecom provider/T-mobile ●

Alliantiefabriek Fietsparkeren Leiden Centraal

Matchen van aanbod van ruimte

In de stationsomgeving van (Leiden Centraal) zijn veel private partijen gevestigd die over ruimten c.q. grond beschikken dat mogelijk als stallingsruimte kan dienen. Men is zich meestal niet bewust van het aanbod dat onbenut op de plank blijft liggen en er onnodig gezocht wordt naar oplossingen voor het creëren van nieuwe ruimten.

Samenwerking met private partijen voor het beschikbaar stellen van nieuwe fietsstallingen heeft een belangrijk voordeel: privé terreinen en ruimten zijn juridische gezien makkelijker te handhaven. Men kan niet alleen zelf bepalen waar de fietsen worden gestald, maar ook hoe lang een fiets ergens geparkeerd mag staan.

Het in kaart brengen van potentieel aanbod. Om de beschikbaarheid van stallingsruimte te bekijken zou niet alleen gekeken moeten worden op het niveau van de locatie, maar naar het niveau van het hele stationsgebied.

Afstemmen van dag- en avondgebruik van de beschikbare stalling. Veel bedrijven in en rondom het stationsgebied van Leiden beschikken over eigen fietsstallingen. Tijdens kantooruren worden deze ruimten door werknemers gebruikt, maar in de avonden en het weekend blijven deze ruimtes leeg. Door de leegstaande ruimten beschikbaar te stellen wordt op deze manier een bijdrage aan het oplossen van het fietparkeerprobleem.

Klanten kunnen gebruik maken de fietsenstalling van de dienstverlener. Partijen zoals verzekeraars kunnen bij het verkopen van een verzekering de klanten aanbieden dat ze hun fiets gratis kunnen parkeren. Voordeel is dat de verzekeraar overzicht heeft wie de fiets geparkeerd heeft, maar ook goede directe contacten met zijn klanten kan onderhouden.

Onderling prijsafspraken maken. Sommige bedrijven met beschikbare ruimten of grond hebben eerder te maken met leegloop dan overvolle fietsstallingen. Een oplossing zou kunnen zijn om af te spreken dat hoe dichter de fietser bij het station parkeert hoe meer de fietser betaald.

Partijen: Achmea, LUMC, Connexion, NS Fiets, Super de Boer

Inverdienmogelijkheden

Bij inverdienmogelijkheden gaat het om de bekostiging van dienstverlening door deze te koppelen aan commerciële activiteiten.

Marketing koppelen aan beheer en onderhoud. Reclame- en marketing bedrijven kunnen reclameruimte krijgen wanneer ze zorgen voor beheer en onderhoud van het hele gebied. Ook kunnen er andere voorwaarden aan gekoppeld worden zoals MVO aspecten (werkgelegenheid etc).

Stallingskaartje = kortingskaartje. Dit concept is vergelijkbaar met het Duitse kortingsysteem van toiletten op tankstations. Fietsers kunnen na het stallen een bon krijgen met bijv. 50 cent korting bij winkels in en rondom het station. Om het aantrekkelijker te maken voor winkels is het ook een optie korting te geven bij een minimale besteding van een bepaald product en een tijdslimiet te stellen voor het verzilveren van de bon.

Koppeling van de OV-chip aan commerciële activiteiten. Fietsers kunnen bij aankoop van producten bij winkels in het stationsgebouw fietsmiles op de OV-chip kaart sparen. Wanneer de fietser een bepaald aantal fietsmiles heeft gespaard kunnen ze gratis fietsparkeren of de fiets gratis meenemen in de trein.

Partijen: NS Fiets, Pro Rail, Super de Boer, CBS Outdoor, OV-chip

Slimme stalling

Eenvoudigweg efficiënter gebruik maken van bestaande fietsenstallingen kan de bergingscapaciteit enorm vergroten.

Slim stallen door medewerkers van de fietsenstalling. Door rekening te houden met verschillende type fietsen en deze bijvoorbeeld in verschillende compartimenten te plaatsen wordt optimaal gebruik gemaakt van de bestaande ruimte.

Ontwikkelen van een nieuw type fietsenrek dat geschikt is voor verschillende type fietsen (ProRail). Gebruik maken van kennis in de markt. LUMC heeft zelf al een multifunctioneel fietsenrek ontworpen.

Partijen: ProRail, NS Fiets, Super de Boer, ENRA, CBS Outdoor

Stationsgebied als eigen wereld die één grote leeromgeving biedt

Door het stationsgebied te zien als leeromgeving kan zowel het tekort aan beheer- en onderhoudspersoneel worden ondervangen als het in contact brengen van leerlingen en werkzoekenden met toekomstige werkgevers.

Gemeente als aanbieder van opleidings- en stageplekken. In ruil voor een abonnement, maar ook met vooruitzicht op een baan kan elke gemeente stage- en opleidingsplekken faciliteren en financieren.

Kostenhandhaving door inzetten van stagiairs. De kosten van personeel voor het beheer en onderhoud zijn erg hoog. Wanneer er een goed leertraject wordt opgezet, zullen veel leerlingen graag stage lopen in de stationsomgeving. Dit kan een gunstig effect hebben op de hoogte van de personeelskosten. Competentiegericht onderwijs is zou zich hier goed voor lenen.

Carrière binnen het stationsgebied: carrière keten. Doorstroommogelijkheden bieden binnen een bedrijf of tussen bedrijven in de stationsomgeving. Hierdoor kan iemand die zijn of haar stationscarrière is begonnen met een stage als beheerder doorstromen naar een betaalde administratieve functie of buschauffeur worden bij Connexxion. Afstemmen van stageplaatsen en arbeidsplaatsen binnen stationsgebied maakt het gehele stationsgebied aantrekkelijker als leer en werk omgeving.

Partijen: Gemeente Leiden, ROC, NS Commercie, ProRail, Connexxion

Gedagsbeïnvloeding

Naast concepten die zich richten op de(technische) faciliteiten rondom fietsparkeren is ook het gedrag van fietsers een belangrijke factor in het oplossen van het fietsparkeerprobleem.

Inzetten van communicatiemiddelen van dienstverleners in het stationsgebied. Veel dienstverleners hebben een enorm klantenbestand die ze kunnen gebruiken om het gedrag van fietsers te beïnvloeden. Denk hierbij aan informatievoorziening over hoe en waar de fiets het beste kan worden gestald. Wanneer fietsers vaak worden geconfronteerd met hun gedrag zullen ze er mogelijk meer op letten en/of andere mensen er op aanspreken.

Geen repressieve, maar positieve benadering. Om het gedrag te beïnvloeden ligt vaak de nadruk op wat men niet moet doen. Deze methode zou ook omgedraaid kunnen worden: mensen worden gecompimenteerd en beloond wanneer ze wel het juiste gedrag vertonen.

Reclame teksten om gedrag te beïnvloeden. Private partijen kunnen hun naast het promoten van hun product of dienst ook een tekst gebruiken dat het gedrag van de fietser positief beïnvloed.

Partijen: NS Commercie, Stedebaan, ProRail, ENRA, CBS

Gebiedsverordening maakt handhaving juridisch eenvoudiger

Veel regels en wetten belemmeren de mogelijkheid om ruimtelijke oplossingen te vinden voor fietsparkeren

Afspraken tussen gemeente en private partijen rond stationsgebied. Partijen kunnen samenhangende afspraken maken over de handhaving in het stationsgebied. Dit voorkomt miscommunicatie en biedt een eenduidig handhavingsbeleid.

Parkmanagement. Het minder ingewikkeld maken voor private partijen om op hun eigen terrein verordeningen uit te oefenen. Momenteel kunnen beheerders en toezichhouders van privé fietsenstallingen alleen maar waarschuwen en hebben geen bevoegdheid zelf acties te ondernemen. Belangrijk bij dit concept is dat aansprakelijkheidsstelling wordt voorkomen.

Partijen: LUMC, ROC, Gemeente Leiden

Vraag

Werk voor medewerkers op het gebied van beheer en toezicht – DZB Leiden ● Meer geld voor investering en instandhouding – ProRail ● Financiert voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van stallingsfaciliteiten bij de stations – NS Fiets ● Eén richtlijn om fietsen op straatniveau zoveel mogelijk te weren – LUMC ● Voorkomen dat er een fietsprobleem voor mijn deur staat – Achmea ● exploitatie zo goedkoop mogelijk regelen – Gemeente Leiden ● Diensten die veel nieuwe reizigers trekken – Stedebaan ● Gedragsbeïnvloeding; alle medewerkers en leerlingen maken gebruik van de aanwezige stalling – ROC Leiden ● Goede bewaakte stalling met kleine service plaats – ENRA ● De fiets goed en veilig stallen niet alleen bij het station maar ook elders in de stad – BV Leiden ● Een overzichtelijke locatie met een snelle doorstroming voor onze bussen – Connexxion ● Snel-ler fietswrakken en weesfietsen uit het straatbeeld krijgen en uit de stallingen – Gemeente Leiden ● Risicodragende exploitant van fietsstalling – Gemeente Leiden ● Geen fietsen voor de deur – Super de Boer ● Meer kwalitatieve reclameruimten – CBS Outdoor ●

Aanbod

Samenwerking tussen alle partijen – Super de Boer ● Een overstap locatie creëren waarbij iedere reiziger een bijdrage levert (bus, trein, auto, fiets in vervoersbewijs) – Connexxion ● Leerbedrijf leerlingen Orde & Veiligheid – ROC Leiden ● Goed opgeleide exploitanten die extra service aan de klant leveren – NS Fiets ● Geld (via V&W) voor investering en instandhouding – ProRail ● Partijen bij elkaar aan de tafel krijgen die fietsbeleid kunnen vormgeven – NS Commercie ● Ervaring delen op gedrag van fietsgebruikers – LUMC ● Helpen met heropvoeden d.m.v. communicatie – NS Commercie ● Medewerkers voor toezicht op stallingen – DZB Leiden * Aanbieden van kennis over beheer en onderhoud (of het regelen van) – CBS Outdoor ● Sponsoring oplossingen MVO – BZD Leiden ● Lokale regelgeving – Gemeente Leiden ● Arbeidsplaatsen voor medewerkers van sociale werkplaatsen – NS Fiets ● Handhaving – Gemeente Leiden ● Kortingscoupon – Super de Boer ● Medewerkers die kleine reparaties aan fietsen kunnen uitvoeren – DZB Leiden ● Schoonhouden/toezicht voor de winkel – Super de Boer ● Met de bus naar het station i.p.v. met de fiets – Connexxion ● Aanvullen winkelaccessoires – Super de Boer ● Informatie over actuele vertrektijden op iedere gewenste locatie (bijv in de hal van het ROC, Universiteit, LUMC) – Connexxion ● Naast reclame ook dynamische route-informatie aanbieden – CBS Outdoor ● Toegang tot kennis en ervaring bij andere stations in Zuid-Holland – Stedebaan ● Goede relatie met stakeholders – ProRail ● Een prachtig OV-fiets huursysteem waardoor minder fietsen hoeven te worden geteld – NS Fiets ● Ruimte voor reclame in stallingen – Gemeente Leiden ● Fietsverzekering: bij gebruik van een bewaakte stalling geen eigen risico bij diefstal – ENRA ● Bij elke abonnement hoort een fietsstallingsabonnement – NS Commercie ● Bij serviceplaats van de stalling verkooppunt voor fietsverzekering tegen aantrekkelijke premie – ENRA ● BOVAG: goede slotenaanbod via servicepunt – ENRA ● Bij inlevering van fietsen een stallingbonnetje voor korting op bepaalde/of alle artikelen – Super de Boer ● Verhoog de prijs van treinkaartjes en draag financieel bij – NS Fiets ● Fietsgebruik stimuleren door bedrijfsfietsregeling behouden en verbreden naar E-Bike – ENRA ● Bij ontwikkeling spoorzones/voorpleinen belang behartigen goede fietsstalling – NS Commercie ● Ruimte Vastgoed – Gemeente Leiden ● M2's bij het station – ProRail ● Kennis over slimme oplossingen – Prorail ● Reclame uitingen voor ruimte fietsverzekering en preventie ('hoe stal ik mijn fiets?') – ENRA ● BV Leiden informeert haar leden over mogelijkheid tot fietsparkeren in stallingen ipv op straat – BV Leiden ● CBS doet een bijdrage in exploitatie (bijv beheer & onderhoud) in ruil voor kwalitatieve reclame ruimte – CBS ● Gebruik maken / huren van advertentieruimte in stalling – Achmea ● Investeringssubsidie voor stationsstallingen van provincie – Stedebaan ● Prognose van toekomstige behoefte fietsparkeren station – Stedebaan ● De stallingsbehoefte van mijn bedrijf los ik zelf op – Super de Boer ● Beschikbaar stellen stallingsruimte buiten kantoor tijd – Achmea ● Buiten schooltijden gebruikmaking fietsstalling – ROC Leiden ● Enorm oppervlak van de stalling naast Leiden CS (wel met positieve bus case) – Connexxion ● Fietsparkeerplaatsen faciliteren – Gemeente Leiden ● Bieden aan: plaatsen in betaalde stalling in het centrum (leegloop door goede gratis stallingsmogelijkheden) – DZB Leiden ● Ervaring delen op soort fietsen – LUCM ●

Gedroomd aanbod:

Proactief voorstel bouw + exploitatie – Ondernemers ● Gemeentelijke dienst/Parkeer beheer handhaving ● Aanbieden van toezicht voor gebruikruimte voor commercie – Ondernemers ● Beheer en onderhoud aanbieden – Het Rijk ● Voorwaarde scheppend optreden door gemeente >gebiedsverordening tot handhaving door alle gebruikers ● Betaalde stalling + rijwiel service– Ondernemers ● Valet Parking voor Fietsen – Ondernemers ● Een fietsenrek dat meerdere soorten fietsen kan stallen ● Medewerkers voor schoonhouden openbare ruimte ● Lege (kantoren) beschikbaar stellen als stalling – Gemeente Leiden ●

Alliantiefabriek Fietsparkeren Delft

Efficiënt omgaan met bestaande fietsen

Door de inzet van leenfietsen ('bewonersfietsen') hoeft niet iedere fietser met een eigen fiets naar het station te komen. Het aantal zwerf- of weesfietsen neemt hiermee af waardoor er meer stallingsruimte overblijft en het aangezicht van de stalling en het stationsgebied netter blijft.

OV-fiets @home is een uitbreiding op het huidige OV-fietssysteem. Het stelt de reiziger in staat om de OV-fiets mee naar huis te nemen. Het is dan dus niet meer nodig om met de eigen fiets van huis naar station te reizen. Uitgave en inname van de OV-fiets gebeurt gecoördineerd waardoor het ruimte geruik van de stalling efficiënter is. OV-fiets@home heeft mogelijk ook een gunstige invloed op het aantal zwerf- en weesfietsen.

Witte fietsenplan in ruil voor reclameconcessie. JC Decaux (wereldleider reclame dragend stadsmeubilair) exploiteert en onderhoud witte fietsen in het centrum van de stad in ruil voor het exclusieve recht op adverteerruimte in het stadscentrum. In Lyon werkt deze constructie al enige jaren zeer succesvol.

Partijen: JC Decaux, BVOW, Fietsersbond, Gemeente Delft, Stedebaan, Delft Marketing, Rederij Brands, Biesieklette

Toeristisch cluster: aantrekkelijkheid van de stad

Door de stad toeristisch aantrekkelijker te maken, onder meer doordat er meer in stallingen geparkeerd wordt en er een breed aanbod van (water)fietsvervoermogelijkheden is, worden toeristen verleid tot fietsgebruik én tot het gebruik van stallingen. Mogelijkheden hiervoor zijn:

Vervoer over water vanaf de stalling. Na het stallen van de fiets en op vertoon van het stallingskaartje wordt de fietser per rondvaartboot vervoerd. Ook is het mogelijk een waterfiets te gebruiken.

Hotel & huurfiets. In aansluiting op de andere ideeën om efficiënt om te gaan met bestaande fietsen, zouden hotels die een fiets voor hun klanten beschikbaar hebben, dit volgens (of in samenwerking met) OV-fiets te doen.

Voldoende fietsroutes die aansluiten bij overnachtingsmogelijkheden en locaties om fietsen te stallen.

Partijen: Rederij Brands, Delft Marketing, BVOW, KvK

Combi-abonnement

Treinkaart + stallingskaart + kortingskaart. Het treinkaartje is tevens stallingskaartje en kortingskaart voor diensten of producten op het station. De staller betaalt 50 cent voor het stallen van de fiets maar krijgt met het combikaartje weer 50 cent korting bij winkels op het station, bijvoorbeeld op een kop koffie. Dit concept is vergelijkbaar met het Duitse kortingssysteem dat bij tankstations langs de Duitse snelweg wordt gehanteerd. Het levert een win-win-win situatie op: financiering van de stallingsruimte, kwaliteit en korting voor de staller en omzet en klandizie voor ondernemers op het station.

Korting door combinatie. Bij het afsluiten van een zorgverzekering of bij lidmaatschap van de fietsersbond krijg je een jaar lang gratis stallen cadeau.

Partijen: NS Commercie, Biesieklette, Stedebaan, Fietsersbond, NS Fiets

Flexibel betalen

Gebruik van OV-chipkaart: uitchecken uit trein combineren met verlaten van stalling. Op die manier kan de reiziger ook niet vergeten uit te checken na een treinreis. Betaling met de OV-chipkaart zorgt daarnaast voor snelheid bij het aankomen en verlaten van de stalling. Er hoeft niet meer met contant geld afgerekend te worden bij een stallingshouder. De staller kan eenvoudig in en uitchecken door pas langs scan apparaat te houden.

Partijen: NS Commercie, Gemeente Delft, BVOW, NS Fiets, Stedebaan, ProRail

Communicatie & informatie

Gebruik van bestaande communicatiekanalen om informatie te vertrekken over fietsparkeermogelijkheden: delft.nl, studentenuitzendbureau STuD, ns.nl, Delfts Studenten Corps, etc.

Informereren van reizigers over stallingen tijdens verbouwing van stationsgebied. Via bestaande communicatiekanalen of speciale informatieborden rond het station duidelijk maken waar de stallingsruimte is en hoeveel ruimte er per stalling nog aanwezig is.

Stallings 'app' (applicatie voor op iPhone of ander mobiel toestel). Deze applicatie laat de actuele stallingssituatie zien: waar is er plek vrij? Applicatie eventueel combineren, en zo financieren, met een reclameboodschap.

Informatiedragers in het stationsgebied laten de reizigers zien waar de stallingen zijn en in welke stalling plaats is. Vergelijkbaar met het systeem dat voor autoparkeergarages in de stad wordt gebruikt.

Partijen: DSC, STuD, NS Fiets, Fietzersbond OBS, Rederij Brands, Delft Marketing, NS Commercie, Stedebaan, KvK, JC Decaux

Andere partijen aanhaken en inzetten bij (financiering van) beheer, onderhoud en handhaving

Kostenbesparing op in het beheer en onderhoud van stallingsruimte en opleidingsmogelijkheden en arbeidsplaatsen voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt door koppelen van beheer en onderhoud van de fietsenstalling aan:

- Leerwerkplekken (BBL-1) in combinatie met mini-opleiding tot o.a. fietsenmaker
- Studentenbanen
- Gesubsidieerde arbeid: gastheren en –dames, hebben positieve invloed op gevoel van veiligheid

Bewoners inzetten voor handhaving in eigen straat: signaleren en doorgeven van weesfietsen. In geval van koopwoningen kan de VVE ingezet worden voor het beheer van de woonomgeving. Op eigen terrein kan de VVE huisregels hanteren die een striktere handhaving voorschrijven dan gebruikelijk is in de openbare ruimte.

Benutten van website van de gemeente Delft voor het melden van weesfietsen: door uploaden van foto in combinatie met aangeven van de locatie in google maps bijvoorbeeld.

Leden van het Delfts Studenten Corps (DSC) mogen een maal per maand gratis onderdelen van weesfietsen afslopen in ruil voor hulp bij handhaving d.m.v. communicatie aan leden over correct fietsparkeren.

Kosten en uitvoering van het onderhoud van de fietsenstalling wordt door JC Decaux gedragen in ruil voor reclameruimte in de stalling.

Partijen: Gemeente Delft, NS Fiets, DSC, Stedebaan, BVOW, StuD, Balast Nedam, Delft Marketing, Delftstede, ProRail, NS Commercie, JC Decaux

Effectief ruimtegebruik

Automatisch stallingssysteem of valet parking kunnen bijdragen aan het effectiever gebruiken van de bestaande ruimte. Kundige stallingsmedewerkers dragen hier ook aan bij: door het handig stallen van verschillende type fietsen kan de bestaande ruimte optimaal benut worden.

Effectief gebruik maken van de stallingsruimte door de (mannelijke) staller te vragen om met name bovenrekken te gebruiken.

Reizigers stimuleren om gebruik te maken van een ander (kleiner) vertrekstation: benutten van Delft-Zuid door het aanpassen cq uitbreiden van de dienstregeling.

Dubbel fietsgebruik: student + forens koppelen aan 1 fiets waardoor er meer ruimte vrijkomt in de stallingen.

Partijen: Gemeente Delft, Balast Nedam, NS Commercie, BVOW, Delftstede, NS Fiets, ProRail

Extra ruimte

In de ontwerpfase van toekomstige projecten van Ballast Nedam (in de stationsomgeving) rekening houden met creëren van stallingsruimte.

Mobiele fietsenstalling: voor evenementen of tijdens de verbouwing van het stationsgebied kan er extra stallingsruimte worden gecreëerd door de inzet van mobiele stallingsruimte.

Partijen: Balast Nedam, Biesieklette

Vraag

Valt er ruimte te creëren onder het station of vlak ernaast (dat 's nachts ook toegankelijk is)? – DSC ● Fietsparkeren in besloten ruimten, zodat garages uit het zicht blijven van de oude binnenstad – Rederij Brands ● Een snelle compacte fietsenstalling bij het station, waarbij zoveel mogelijk ruimte wordt benut zonder dat men de fiets optilt etc – StuD ● Een plaats voor 12.000 fietsen – Fietsersbond ● Meer dan 5000 plaatsten en gratis stallen – BVOW ● Ruimte: naast autoluwe binnenstad, wil ik een fietsluwe stationsbuurt: alleen fietsen van bewoners op straat en andere fietsen in de stalling (15.000 plaatsen) ● Lever je fiets in na gebruik (geen weesfietsen meer) – Tor gemeente Delft ● Altijd snel een vrije plaats om mijn fiets neer te zetten – Gemeente Delft ● Een mogelijkheid in de gemeente Delft om efficiënte fietsstallingen aan te schaffen op hetzelfde oppervlak – DSC ● Ik zoek partners in beheer en onderhoud van fietsenstallingen zodat we structureel voldoende capaciteit houden – NS Reizigers ● Betalers voor kwaliteit – ProRail ● Kan door toezicht worden gegarandeerd dat alle verkeerd geparkeerde fietsen consequent worden verwijderd opdat dit gedrag wordt ontmoedigd – Ballast Nedam ● Schoon, heel en veilig – KvK ● enkele veilige, goed verlichte bemane stallingen op centrale herkenbare plekken in de stad – JC Decaux ● Fiets zo dicht mogelijk bij het perron veilig kunnen neerzetten – StuD ● Goed bereikbare, klantvriendelijke stalling – Gemeente Delft ● 5000 fietsen ondergronds, ik zoek een exploitant en extra financiële middelen – Gemeente Delft ● Uitbreidingsmogelijkheid van fietsenstalling – Delftstede ● Altijd genoeg plek – stedenbaan ● meerdere kleine fietsenstallingen in de stad i.p.v. 1-2 grote – Delft marketing ● een flexibele betaling met automatische incasso bij stallen – OBS ● werken met gastheren en dames – Biesieklette ● gemotiveerd personeel voor de exploitatie van de stalling – NS Fiets *

Aanbod

Gesprekspartner bedrijven voor innovatieve duurzame fietsparkeersystemen – Gemeente Delft ● Wij kunnen de bebouwing in de spoorzone zo ontwerpen dat de bewoners straks niet met de fiets naar het station gaan – Onderzoeksmogelijkheden voor ondergrondse stallingen in het spoorzone gebied – Gemeente Delft ● Expertise in ondergronds stallen, fietsflats, systemen om stallingsduur te meten/vrije plekken aan te geven – Prorail ● betere fietsparkeer faciliteiten station zuid – fietsersbond ● Bejaarden die achter de geraniums uw fiets bewaken in ruil voor het doen van hun boodschappen tegen het nieuwe station en wij leveren de bewakers – BVOW ● Door tekort aan ruimte en door betaling genoodzaakt fietsen fout te parkeren – DSC ● steeds meer studenten in Delft, dus ook steeds meer fietsen – DSC ● NS reizigers meer laten stoppen bij station Zuid en dan meer stallingen maken – Jan de Vette ● Fietsstal onvriendelijke inrichting openbare ruimte – gemeente Delft ● bewonersfietsen te gebruiken/leen naar het station om naar hun werk te gaan, bezoekers nemen deze fietsen om naar hun werk in Delft te gaan: minder stalling bij het station nodig – BVOW ● Innovatie op het gebied van fietsenbeheer – DSC * Investeringsubsidie bij station + fietsparkeren Haaglanden – Stedenbaan ● Dubbel parkeren + ervoor zorgen dat er geen weesfietsen komen te staan – Jan de Vette ● Ervaringsdeskundige als fietser – Gemeente Delft * Luie studenten die toegankelijke fietsenstallingen nodig hebben – DCS ● bewoners die tegen een kleine vergoeding willen investeren c.q. assisteren niet fietsen te plaatsten in de stalling – Jan de Vette ● Heel veel fietsen – DSC ● Lobby 2000 fietsparkeren op Phoenixgarage – KvK ● Wij kunnen organiseren dat de bewoners van spoorzone straks hun fiets kunnen stallen op eigen terrein – Ballast Nedam ● Ik kan nog 3000 extra plaatsten bieden – OBS ● Wij kunnen ruimte beschikbaar stellen binnen de bebouwing in de spoorzone voor het stallen van fietsen – Ballast Nedam ● Verkooppunt van fietsslotsen waardoor de fiets niet in het water valt – Rederij Brands ● Ruimtelijke impassing, draagvlak creëren – Gemeente Delft ● Kritische denkracht mobiliseren voor het ontwikkelen van een publiek-privaat exploitatie model – OBS ● 7000 uitzendkrachten die kunnen helpen bij het ontwerp, doorrekening van nieuwe stallen etc. – StuD ● Bijdrage leveren aan betalen via OV chip op de agenda te krijgen en te houden – NS Reiziger ● Fietsreparatie verhuur oplaadpunt elektrische fiets – Gemeente Delft ● een meedenkende fietser die meedenkt over de ruimte claim zodat er een zeer efficiënte ruimte gebruik ontstaat – Gemeente Delft ● Informatie over benodigd aantal stallingen bij het station – Stedebaan ● Een oplaadmupi (reclamezuil) voor het opladen van elektrische fietsen & scooters – JC Decaux ● Informatievoorziening aan bezoekers via het toeristeninformatiepunt – Delft Marketing * Bereik van 7000 studenten die mee kunnen denken over studentenbelangen – StuD ● Innovatie, rekken/systemen en landelijk netwerk – Prorail ● Fietsen – Tor Delft ● Kennis over oplossingen bij andere stations in Zuid Holland – Stedebaan ● Dagelijks een zogenaamd stalletje bemannen met koffie (chocola/thee) tegen kleine vergoeding – Jan de Vette ● Tussenpersoon voor tussenverhuurder – Rederij Brands ● Goedkoop enthousiast personeel dat mee kan werken aan alle aangeboden diensten bij de stalling – StuD ● Bezoekers die willen fietsen – Delft Marketing ● Reparatie fietsen – Gemeente Delft ● Expertise op het gebied van beheer, onderhoud en exploitatie – Herman de Graaff ● Hulp bij schrijven ondernemersplan voor commerciële aanpak beheer/onderhoud – KvK ● Uitvoering goed beheer en onderhoud openbare ruimte – Gemeente Delft ● Gemotiveerde stallings-exploitant die een stalling schoon en opgeruimd houdt en de klant netjes te woord staat – NS Fiets ● Juiste partijen bij elkaar brengen – NS fiets ● Advies bieden bij beheer en handhaving – NS Reiziger ● Draagvlak opbouwen onder fietsers voor goede oplossingen – fietsersbond ● Informatie over vraag/aanbod fietsen in de tijd – gemeente Delft * Regelgeving rondom fietsparkeren – Gemeente Delft ● Lobby naar Rijk voor oplossingen en maatregelen – Stedebaan ● Studenten die kunnen helpen met innovatieve ideeën voor het stallen van fietsen – StuD ● Efficiënter en meer controle op fout geparkeerde fietsen en weghalen weesfietsen – gemeente Delft ● expertise om efficiënt te bouwen – ProRail ● systemen om stallingsduur te meten/vrije plekken aan te geven – ProRail ● Innovatie vanuit studenten – DSC ● Op termijn een flexibele afreken methodiek voor het betalen van stallen via de OV-chipkaart – NS Fiets ● Een flexibele landelijk OV-fiets fietshuur concept – NS Fiets ● Korting lidmaatschap fiet-

sersbond bij stallingsabonnement – Fietsersbond ● Combinatieproduct maken treinkaart + stallingskaart – NS Reiziger ● Vervoer over water vanaf een fietsenstalling – Rederij Brands ● De waterfiets als fietservanger – Rederij Brands ● Toeristische fiets, wandel en vaar arrangement – Rederij Brands ● Hotels, B&B en campings die huurfietsen willen hebben voor hun gasten – Delft Marketing ● Leenfietsen met voldoende leenplekken door heel Delft – Fietsroutes door Delft en omgeving – Delft marketing ● OV-fiets in- en uitgaande forensen wisselen – Fietsersbond ● Biedt op termijn de mogelijkheid om JC Decaux witte fietsenplan te exploiteren – JC Decaux ● Ruimte/mogelijkheid veel studenten te bereiken en informeren – StuD ● Veelbezochte website door studenten en kantoor waar event info voorziening kan plaatsvinden – StuD ● Website met groot bereik – OBS ● Stallen op Pas: via OV-fietspas kun je inchecken en achteraf de rekening betalen – NS Fiets ● Banen in kader van gesubsidieerde arbeid – Herman de Graaff ● Leerwerkbedrijf reparatie van fietsen – Herman de Graaff ● Ruimte op toeristisch deel website www.delft.nl – Delft Marketing ● Veel reizigers bereiken via NS communicatiemiddelen – NS Reiziger ● Een exploitant die de stalling zo beheert dat de ruimte, ook voor buitenmodel fietsen, optimaal wordt gebruikt – NS Fiets ● Toegang bij TU delft – Ted Barendse ● Opdracht geven voor een studie naar slimme fietsopslag oplossingen – OBS ● Handhaving op hinderlijke/fout geparkeerde fietsen en weesfietsen – Tor Gemeente Delft ● In ruil voor goede commerciële reclameruimte bieden we afdracht voor beheer en onderhoud – JC Decaux ● een keer per maand de “pluk je weesfiets kaal” avond: studenten mogen onderdelen van gehandhaafde weesfietsen afhalen – BVOW ● Sociale werkplaatsproject voor beheer en schoonmaak – Jan de Vette ● Goedkope arbeidskrachten – DSC ● Gemotiveerde bewoners die willen helpen met handhaven van toezicht en weesfietsen kunnen adopteren – BVOW ● Studenten voor een zeer aantrekkelijk tarief – StuD ● In ruil voor goede commerciële reclameruimte bieden we afdracht waarmee de ruimte geëxploiteerd kan worden – JC Decaux ●

Gedroomd aanbod

Als eigenaren van niet gebruikt onroerend kunnen wij fietsenstallingen organiseren – makelaars ● Mobiele fietsenstalling exploitanten – makelaars ● Fietsenmaker 's ochtends brengen 's avonds halen – snelle, goedkope, bij de fietsenstalling geïntegreerde fietsenmaker – fietsenmaker ● Gratis openbaar vervoer in de Haaglanden – het Rijk ● Milene Junius als probleemhouder politiek ● Gratis bewaakte fietsenstalling * Goedkope 2^e hands fietsverkoop ● een leasefiets met gratis stalling bij het station – Batavus/Giant ● Gratis en bewaakte stalling met validparling voor OV reizigers ● Herinneringssysteem voor achterblijvende fietsen (in en buiten de rekken) ● Gesubsidieerde arbeid – Dienst Sociale Zaken ● Fietsinnemer (bijv kringloop) – Tor Delft ● Partijen dragen gezamenlijk alle kosten voor fietsparkeren – NS, Gemeente en provincie ● Financieren van oplossingen stallingen en beheer – Ministerie van V&W ● lagere verzekeringspremie als ik fiets in stalling zet – verzekeraar ● Voor reizigers/abbonementhouders korting op stalling – NS ● Witte fietsenplan – Gemeente Delft ● Duitste WC bonnetje systeem – Servex/NS Station ● Vrijwilligers om weer in de arbeidsmarkt te komen

Bijlage 7

Overzicht deelnemers Alliantiefabriek-sessies

Den Haag

Organisatie	Persoon	Afdeling/functie
Kunstacademie	J. van Doorn	
Ministerie van VROM	Weslie Saarloos	
Babylon	Hans Verheul	
Stationsmanager Retail	Michel Seekles Frits van Dijk	
Gemeente Den Haag	Hidde van Bijl	
NS Fiets	Herman Gelissen	
NS Spoor	Kees Miedema	
Fietsenstalling Den Haag cs	Jan van Bokhorst	uitbater van de fietsenstalling
Fietsersbond	Wim Bot	
Stedenbaan	Harmen van Dorsser	Programmalleider verkeer en voervoer
Pro Rail	Peter Krumm	
DHNB	Onno de Bever	
CBS	John Paul Goeken	
Siemens	Bob van Keulen	

Leiden

Organisatie	Persoon	Afdeling/functie
Gemeente Leiden	Marieke van Kuijen	
LUMC	Loes van Groningen	Directeur Bouwzaken
ROC	Dhr Feunekes	Medewerker project nieuwbouw
ProRail	Peter Krumm Folkert Piersma	
DZB Leiden	Louis Jansen,	Bedrijfsleider onderhoud
NS fiets	Herman Gelissen	
Connexion	Nicolà de Jong	Manager Innovatie & Projecten Ontwikkelbureau Zuid-Holland
Bv Leiden	Anneke de Bruin	Spring in t Veld, Hypotheken en Verzekeringen)
Achmea	John Boender	
Super De Boer	Carlijn Hekman Arjen van der Maas	Commercieel beheerder vastgoed
CBS Outdoor BV	John Paul Goeken	Franchise manager
Gemeente Leiden	W. Mulder	Afdelingsmanager Ruimte en Milieu Beleid, ambtelijk opdrachtgever fietsbeleid
Gemeente Leiden	R. Nagtegaal	Concerndirecteur aandachtsgebied Ontwikkeling
Stedenbaan	L. Lacroix	
NS Commercie	Lisette Duijmelinck	
ENRA (fietsverzekeraar)	Gerard Alewijn	

Delft

Organisatie	Persoon	Afdeling/functie
Rederij Brands	Anton Brands	
Studentenuitzendbureau STUD	Kaj Valk, Jane Fain	
Stichting Biesieklette	Herman de Graaff	directeur
Gemeente Delft Vakteam mobiliteit	Mirjam van Oers Job Punt Bart Jan Kouwenhoven	Vakteam mobiliteit Vakteam mobiliteit Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone
OCSD	Willem de Wijs	
Delfts Studenten Corps (Phoenix) (DSC)	Femke Schepers	
Kamer van Koophandel	Ruud van Wijngaarde	directeur
Cafe Verderop	dhr Zutrem	
Delftstede zalencentrum	Ted Barendse	
DOK (bibliotheek)	Eppo van Nispen tot Sevenaar	
Gemeente Delft	Pieter van der Roest	
Gemeente Delft	Marlies van Arendonk	
NS Commercie	Lisette Duijmelinck	Manager Ketenmobiliteit
Delft Marketing	Jeroen Beelen	directeur
Fietsersbond	Wim Bot	
Gemeente Delft Fietswrakken	Peter van Roest	
TNO	Rob van Dongen	
Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier	Guido van der Wedden	
ProRail	Mark Wienbelt	
NS Fiets	Herman Gelissen	
JCDecaux	Gabrielle Leushuis	
Stedenbaan	Lodewijk Lacroix	
	J.P. de Velde	

Berenschot Groep B.V.
Europalaan 40
3526 KS Utrecht
T +31 (0)30 291 69 16
E contact@berenschot.nl
www.berenschot.nl

Berenschot is een onafhankelijk organisatieadviesbureau met 500 medewerkers in de Benelux. Al ruim 70 jaar lang verrassen wij onze opdrachtgevers in de publieke en private sector met slimme en nieuwe inzichten. We verwerven ze en maken ze toepasbaar. Dit door innovatie te koppelen aan creativiteit. Steeds opnieuw. Klanten kiezen voor Berenschot omdat onze adviezen hen op een voorsprong zetten.

Ons bureau zit vol inspirerende en eigenwijze individuen die allen dezelfde passie delen: organiseren. Ingewikkelde vraagstukken omzetten in werkbare constructies. Door ons brede werkkterrein en onze brede expertise kunnen opdrachtgevers ons inschakelen voor uiteenlopende opdrachten. En zijn we in staat om met multidisciplinaire teams alle aspecten van een vraagstuk aan te pakken.

Berenschot is aangesloten bij E-I Consulting Group, een Europees samenwerkingsverband van toonaangevende bureaus. Daarnaast is Berenschot lid van de Raad voor Organisatie-Adviesbureaus (ROA) en hanteert de ROA-gedragscode.