

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 317**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 24 oktober 2012

Op 23 november 2011 is door uw Kamer een motie<sup>1</sup> van het lid De Jong (PVV) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht aan de rijksbijdrage voor de bouw van fietsenstallingen voorwaarden te verbinden, waardoor gratis fietsenstallingen rondom stations beschikbaar blijven.

In mijn reactie op de motie heb ik aangegeven deze motie te zien als ondersteuning van mijn beleid, aangezien ik het net als uw Kamer belangrijk vind dat een deel van de fietsparkeerplaatsen gratis ter beschikking wordt gesteld. Al eerder, namelijk in het algemeen overleg met uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 11 oktober 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 275), heb ik toegezegd uw Kamer te zullen informeren hoe ik ten aanzien van het gratis fietsen stallen de budgetten zal koppelen aan een eis op dat terrein. Met deze brief geef ik invulling aan zowel mijn toezegging als aan de motie.

Hierna schets ik eerst de algemene ontwikkelingen rond fietsparkeren bij stations. Vervolgens geef ik aan welke aanvullende voorwaarden ik stel om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage voor de aanleg van fietsparkeerplaatsen. Tot slot ga ik in op de periode gedurende welke deze voorwaarden gelden.

### **Vooraf**

De fiets is een steeds belangrijker schakel in het vervoer naar en van de trein geworden. Deze groei van het fietsgebruik zal naar verwachting nog aanhouden. Zonder adequate maatregelen zal dit toenemende fietsgebruik op verschillende plaatsen leiden tot uitpuilende fietsenrekken en mogelijk tot verrommeling van de stationsomgeving. Ook zal het voor fietsende treinreizigers moeilijk worden een plaats te vinden om de fiets te parkeren. Dit werkt mogelijk ontmoedigend voor het fietsgebruik, wat uit het oogpunt van milieuvriendelijkheid en gezondheid onwenselijk is. Betere benutting van de bestaande capaciteit is op veel plaatsen nog mogelijk, onder andere door aanpak van weesfietsen.

<sup>1</sup> TK 2011, 29 984, nr. 279.

Een betere benutting is echter niet voldoende om aan de groeiende behoefte aan fietsparkeerplaatsen tegemoet te komen. Uitbreiding van de capaciteit is noodzakelijk om de fiets bij het station een plaats te kunnen geven.

Het is echter steeds lastiger de capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen op maaiveldniveau uit te breiden, met name bij grotere stations in stedelijk gebied vanwege de steeds schaarser wordende ruimte in de stationsomgeving. Ook vanwege de wensen van verschillende gemeenten wat betreft de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving gaat de voorkeur veelal uit naar inpandige (ondergrondse) fietsparkeervoorzieningen om de capaciteit uit te breiden. Inpandige fietsparkeervoorzieningen zijn duurdere oplossingen dan fietsparkeervoorzieningen op maaiveld.

In totaal heb ik een bedrag van € 186 miljoen beschikbaar voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations: € 96 miljoen binnen PHS, € 11 miljoen binnen OV-SAAL en € 79 miljoen voor de overige stations. Dit loopt tot 2020.

### **Voorwaarden «Fietsparkeren bij stations»**

In het actieplan «Fietsparkeren bij stations» heb ik de voorwaarden opgenomen, waaraan decentrale overheden moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations. Deze voorwaarden zijn onder andere een goede benutting van de beschikbare capaciteit, een weesfietsenaanpak en een sluitende businesscase als het een rijksbijdrage voor een inpandige fietsparkeervoorziening betreft. Een volledig overzicht van en een uitgebreide toelichting op deze voorwaarden treft u aan in mijn brief van 28 juni 2011<sup>1</sup>.

### **Aanvullende voorwaarden fietsparkeerplaatsen bij stations**

Aan uw Kamer heb ik toegezegd met nadere informatie te komen hoe de inzet van rijksbudgetten zal worden gekoppeld aan een eis wat betreft de mogelijkheid tot gratis fietsstallen. In de eerder genoemde motie verzoekt uw Kamer de mogelijkheid tot gratis fietstallen als voorwaarde te stellen om in aanmerking te komen voor een Rijksbijdrage. Daarom zal ik – aanvullend aan de voorwaarden uit het actieplan «Fietsparkeren bij stations» – de verplichting opnemen dat in de omgeving van stations de mogelijkheid blijft bestaan fietsen gratis te parkeren.

#### *Gratis stalling op maximaal 400 meter*

Hoe in de omgeving van stations deze gratis fietsparkeerplaatsen kunnen worden aangeboden, heb ik in overleg met betrokken partijen (Fietzersbond en VNG) vastgesteld. Uitkomst van dit overleg is dat deze gratis fietsparkeermogelijkheid op maximaal 400 meter afstand van het station zou mogen liggen. Deze afstandseis acht ik een redelijke voorwaarde.

Dat in de directe nabijheid van het station, waar door ruimtegebrek vaak geen andere mogelijkheid meer resteert dan inpandige fietsparkeervoorzieningen, betaald moet worden voor het parkeren van een fiets, acht ik niet onredelijk. Immers, daar krijgt de reiziger iets voor terug: de fiets heeft niet te lijden van de weersomstandigheden, er is sprake van toezicht, en de loopafstand tot het station is kort. Reizigers die hun fiets gratis willen parkeren, kunnen dat weliswaar iets verderop doen, maar nog altijd op een redelijke loopafstand.

---

<sup>1</sup> TK 2011, 32 404, nr. 53.

Gratis fietsparkeermogelijkheid op 400 meter van een station in combinatie met een bewaakte, betaalde inbandige fietsparkeervoorziening in de directe nabijheid van het station zal zich in de praktijk vooral kunnen voordoen bij grote stations in de grotere steden. Die afstandseis is een «minimale» eis: het staat gemeenten vrij om andere oplossingen te kiezen met gratis fietsparkeerplaatsen op kortere afstand van het station. Dat is een lokale afweging.

#### *Aandacht voor tariefdifferentiatie in businesscase*

Een sluitende businesscase geldt nu al als voorwaarde om in aanmerking te komen voor cofinanciering van een inbandige fietsparkeervoorziening. Een aanvullende voorwaarde is dat uit deze businesscase duidelijk dient te worden hoe op het onderdeel exploitatie tariefdifferentiatie wordt ingezet om te bereiken dat de fietsparkeervoorziening wordt gebruikt waarvoor deze is bedoeld; zo is een stalling bij een station niet bedoeld als een (gratis) permanente privé-stalling. Tariefdifferentiatie veronderstelt dat het aanbod (tot uitdrukking komend in de kwaliteit van de voorziening, de loopafstand tot het station, of stallingsduur, en daarbij rekening houdend met lokale omstandigheden) in overeenstemming is met de prijs die wordt gevraagd. Met als resultaat dat treinreizigers bereid zijn de gevraagde prijs te betalen voor het tijdelijk (in de praktijk veelal minder dan een etmaal) bewaakt parkeren van hun fiets. Gratis parkeren voor een beperkte periode, bijvoorbeeld 24 uur, kan onderdeel uitmaken van deze business case.

#### **Voorwaarden gelden voor alle rijksbudgetten**

De genoemde voorwaarden gelden vanaf nu voor alle medefinanciering door het Rijk van de aanleg van fietsparkeermogelijkheden bij stations. Dus zowel voor de programma's «Ruimte voor de Fiets» en «Beter Benutten», als het actieplan «Fietsparkeren bij stations» en alle MIRT-aanlegprojecten waarbij fietsparkeerplaatsen bij een station worden gerealiseerd (zoals NSP).

#### **Looptijd en evaluatie**

Het betreft hier een investeringsbudget tot 2020. Daaraan zijn mijn voorwaarden gekoppeld. Ik vind het oneigenlijk na 2020 voorwaarden te koppelen aan een eenmalige investeringsbijdrage. Daarna, dus vanaf 2020, is het aan de gemeenten om hun eigen politieke afweging te maken rekening houdend met de lokale omstandigheden. Gemeenten kunnen daarbij lering trekken uit de evaluatie die ik heb aangekondigd voor 2015 en de ervaringen die lokaal worden opgedaan.

Bij de voor 2015 aangekondigde evaluatie van het actieplan «Fietsparkeren bij station zal ik zowel de spoorse partijen, de decentrale overheden als de belanghebbenden betrekken. Uit die evaluatie zal moeten blijken hoe decentrale overheden hun rol oppakken om te komen tot maatwerk, benutten van de bestaande capaciteit, integrale business cases en cofinanciering bij de bouw van extra fietsparkeerplaatsen. Ook zal dan kunnen worden vastgesteld wat het effect is van verschillende (lokale) maatregelen, als bijvoorbeeld een strengere handhaving of tariefdifferentiatie. Bij deze evaluatie zal ik ook bezien of de gestelde voorwaarden gehandhaafd moeten blijven, zeker als het gaat om het verplicht aanbieden van gratis fietsparkeerplaatsen ongeacht de lokale omstandigheden.

De evaluatie van de pilot die binnenkort in Utrecht gaat plaatsvinden, zal naar verwachting een eerste inzicht kunnen geven in het effect van verschillende maatregelen en wat (in Utrecht) een werkbare verhouding is

tussen het aantal betaalde en onbetaalde fietsparkeerplekken gegeven de prijs/kwaliteitverhouding van de beschikbare parkeervoorzieningen.

### **Verantwoording**

Vanaf de begroting voor het jaar 2013 zal rijksfinanciering van de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations via het MIRT<sup>1</sup> verantwoord worden. In dit MIRT-project worden fietsparkeervoorzieningen uit PHS, OV-SAAL, het actieplan «Fietsparkeren bij stations» en het restant «Ruimte voor de Fiets» samengevoegd.

### **Decentralisatie**

Het is een decentrale verantwoordelijkheid om de wensen op het gebied van regionale mobiliteit (inzet op openbaar vervoer en fiets) en de wensen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving te bepalen en daar uitvoering aan te geven. Het fietsbeleid, waaronder fietsparkeren in het algemeen en fietsparkeren bij stations in het bijzonder, is daarmee een lokale aangelegenheid; de aanpak vereist lokaal maatwerk. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de decentrale overheden, met name bij gemeenten.

De verantwoordelijkheid die het Rijk tot dusverre heeft genomen voor het fietsparkeren bij stations, wil ik – zoals reeds beschreven in het actieplan «Fietsparkeren bij stations» – op termijn volledig overdragen aan decentrale overheden. Decentrale overheden, met name gemeenten, worden dan volledig verantwoordelijk voor aanleg, beheer en handhaving van fietsparkeervoorzieningen en de afstemming met de relevante partijen (zoals gebruikers, spoorbeheerder en spoorvervoerder).

### **Tot slot**

Ik koppel nu extra voorwaarden aan mijn subsidies voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations, waardoor gratis fietsparkeerplaatsen bij stations beschikbaar blijven. Die voorwaarden zijn zodanig geformuleerd dat ze aan de ene kant overal gelden, maar aan de andere kant genoeg ruimte laten voor lokaal maatwerk om de fietsenstallingsproblematiek bij stations op te lossen.

Ik ga ervan uit dat ik, door de hiervoor genoemde voorwaarden te formuleren en van toepassing te verklaren voor alle rijksinvesteringen in de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations, de ingediende motie (nummer 29 984-279) heb afgedaan. En dat ik ook mijn toezegging (gedaan tijdens het algemeen overleg met uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 11 oktober 2011) ben nagekomen u te informeren hoe ik ten aanzien van het gratis fietsen stallen de budgetten zal koppelen aan een eis op dat terrein.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Amsterdam centraal is nu reeds een MIRT-project.