

Datum

5 oktober 2022

Onderwerp

VNG inbreng CD hoofdrailnetconcessie: fietsparkeren 11 oktober

Geachte woordvoerders openbaar vervoer en fietsen,

Op 11 oktober 2022 spreekt u in een commissiedebat over het programma van eisen voor de concessie voor het hoofdrailnetwerk 2025-2035. De VNG attendeert u graag op het grote risico dat de staatssecretaris neemt op het onderwerp fietsparkeren. De staatssecretaris stelt met dit programma van eisen voor om de fietsvoorzieningen uit de hoofdrailconcessie te schrappen. Met dit voornemen zal het fietsparkeren bij stations verslechteren, waar reizigers en omwonenden van stations de dupe van zijn.

Gemeenten willen dat fietsparkeren onderdeel blijft uitmaken van de hoofdrailconcessie en serieus gefinancierd wordt.

We lichten dit hieronder toe.

Het succesverhaal van fietsparkeren bij stations

Om de deur-tot-deur ervaring te verbeteren en de ruimte rond stations efficiënter te gebruiken, hebben ProRail, NS en de gemeenten met succes in onderlinge samenwerking de afgelopen 20 jaar fietsenstallingen gebouwd op en rond de stations. Door deze inspanning, mede voortkomend uit het [bestuursakkoord fietsparkeren](#) (2016), is het aantal reizigers en de klanttevredenheid over de OV-reis toegenomen. Inmiddels is voor meer dan de helft van de treinreizigers fietsparkeren onderdeel van hun treinreis blijkt uit [onderzoek](#) van het KiM uit 2018.

Alleen al in de grote steden zijn er meer dan 20 openbare stallingen met zo'n 50.000 bewaakte fietsparkeerplekken. Dit aantal stijgt de komende jaren hard door vanwege de groei van de steden en het succes van de combinatie trein en fiets.

Naast de hoge waardering door gebruikers is er nog een belangrijke meerwaarde van goede parkeervoorzieningen op en rond stations. Stationsgebieden zijn drukke plekken, waar veel woningen en voorzieningen worden aangelegd. Dit is een logische en bewuste keus: er wordt daar gebouwd en ondernomen waar veel mensen zijn. Het is om die reden belangrijk om de stationsgebieden leefbaar en veilig te houden. Goede parkeervoorzieningen voorkomen overlast in de openbare ruimte in de drukke stationsgebieden. Foutgeparkeerde fietsen zijn een bron van overlast en bovendien trekken ze ongenode gasten aan.

Prijskaartje

Aan deze grote meerwaarde hangt een fors prijskaartje. De kosten voor exploitatie zijn hoog en worden nu verdeeld tussen NS, het rijk en de gemeenten. Gemeenten hebben steeds grotere moeite om deze exploitatie in stand te houden, vanwege de financiële druk op de lokale bestuurslaag. De broodnodige uitbreiding van voorzieningen stagneert^[1]. De NS draagt op dit

^[1] Bestuursakkoord 2016 ging uit van 'totale kosten tot 2030, [die werden] geschat op €60-70mn per jaar, uitgaande van een verwacht tekort van 98.000 plaatsen tot 2030'.

moment onvoldoende bij aan de exploitatiekosten en een onevenredig groot deel ligt bij de gemeenten. Wij vinden het eerlijker als de NS (als vervoerder) meer bijdraagt en de exploitatiekosten overneemt van gemeenten. NS heeft er immers ook baat bij dat reizigers hun fiets gemakkelijk kunnen parkeren bij het station. De 'reis' van de reiziger eindigt immers niet bij het station.

Een evenwichtige kostenverdeling – tussen NS, ProRail, regionale vervoerders en gemeenten – is het uitgangspunt, zoals ook bestendigd in het Bestuursakkoord 2016. Deze eerlijke verdeling is in de huidige concessie niet opgenomen. Bij de nieuwe concessie kan de Tweede Kamer hier eindelijk voor zorgen. Uw Kamer erkent dit ook; acht (!) jaar geleden is de [motie Dik-Faber c.s.](#) aangenomen die nadrukkelijk stelt dat de NS 'naar redelijkheid' bijdraagt aan de kosten van het fietsparkeren bij stations.

Nieuwe plan is onverstandig

De staatssecretaris is voornemens om de verplichting van NS voor het fietsparkeren uit de HRN-concessie te halen. Afspraken over fietsparkeren moeten landen in de nog te verschijnen 'Stationsagenda'. In deze Stationsagenda worden de activiteiten op en rond het station vastgelegd. Een groot aantal verantwoordelijkheden die voorheen in de HRN-concessie werden voorzien, moeten worden overgeheveld naar de Stationsagenda. Tot die tijd zal er een overgangperiode zijn waarin de huidige verplichting van NS tijdelijk wordt voortgezet. Gemeenten vinden het zeer onverstandig om nu het fietsparkeren uit de HRN-concessie te schrappen. Er is nu nog geen overeenstemming over hoe we fietsparkeren op een voor de reiziger en omwonenden verantwoorde manier regelen. Wij vinden het een gemiste kans dat er geen aandacht aan fietsparkeren wordt gegeven in deze concessie en adviseren fietsparkeren bij stations toch op te nemen in de HRN-concessie.

De risico's in een notendop

Het alternatief is ingewikkeld en te weinig bindend (de Stationsagenda is een beleidsmatige visie met uitvoeringsprogramma), met als mogelijke gevolgen:

1. kostbare onderhandelingsprocessen tussen alle partijen;
2. een blijvende oneerlijke verdeling van kosten, de rekening wordt nóg meer bij gemeenten neergelegd;
3. uitvoering wordt juridisch kwetsbaar, omdat er grote juridische en financiële gevolgen zijn voor zowel huidige en nieuwe stallingen;
4. onduidelijkheid voor de reiziger en verslechtering van het OV-product. Als de stallingen minder aantrekkelijk worden voor de reiziger dan loopt het gebruik van het OV terug, neemt autocongestie toe en de leefbaarheid van de stad af;
5. verdere stagnatie uitbreiding fietsenstallingen.

Wij zijn van mening dat het schrappen van fietsenstallingen uit de hoofdconcessie ondoordacht en ongewenst is. Het kabinet gaat hiermee tegen alle afspraken in en haalt zich veel problemen op de hals. De fiets is cruciaal in de deur-tot-deur reis en moet onderdeel zijn van de concessie. De huidige marktordening met betrekking tot fietsparkeren functioneert goed en de consument is zeer tevreden. Bezoekers komen van heinde en ver naar onze stallingsoplossingen kijken waarvan wij durven zeggen dat ze de beste zijn in de wereld: *'if it ain't broke, don't fix it!'*

Wat kunt u doen?

Wij kunnen ons voorstellen dat dit ook bij u vragen oproept die u aan de staatssecretaris zou willen stellen. We geven u de volgende vraag als suggestie mee:

- Is de staatssecretaris bereid om eerst, in overleg met gemeenten met bewaakte fietsenstallingen, een risicoanalyse uit te voeren, alvorens een beslissing te nemen over het schrappen van fietsparkeren uit de concessie?
- Wat zijn de stappen om te komen tot een eerlijke en evenwichtige kostenverdeling – tussen ProRail, NS, regionale vervoerders en gemeenten – bij fietsparkeren?

Aanvullende vragen zouden kunnen zijn:

- Beseft de staatssecretaris wat ze op het spel zet met de wijziging, namelijk het behoud van stallingen van wereldklasse die enorm bijdragen aan de waardering van het OV en het verminderen van autocongestie in de stad?
- Is de staatssecretaris bereid om de spoor-partijen (ProRail/NS) en zelf (I&W) een zeer stevige (financiële) verantwoordelijkheid te laten houden in de exploitatie van de stallingen en recht te doen aan de oude motie uit 2014?
- Is de staatssecretaris bereid om met de gemeenten met grote stationsfietsparkeervoorzieningen in overleg te treden over werkbare afspraken met betrekking tot de exploitatie van bestaande en nieuwe stationsstallingen?