

Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer (070) 373 8422	uw kenmerk	bijlage(n) 1
betreft Evaluatie Actieplan fietsparkeren bij stations	ons kenmerk ECFD/U201600062	datum 22 januari 2016

Geachte leden van de commissie,

Kort voor het kerstreces heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu u de Evaluatie van het Actieplan 'fietsparkeren bij stations' toegestuurd. De VNG en gemeenten zijn op een goede manier betrokken geweest bij de uitvoering van deze evaluatie. Het evaluatie-rapport geeft naar onze mening een goede weergave van de huidige stand van zaken rondom de fietsstallingen bij stations en de knelpunten die in de praktijk worden gesignaleerd. Graag willen wij langs deze weg de knelpunten waar gemeenten tegenaan lopen nader toelichten en vragen wij uw aandacht voor de rol en de verantwoordelijkheid die de rijksoverheid hierbij speelt.

Knelpunten voor gemeenten

Capaciteitsproblemen

Bij het opstellen van het Actieplan ging het kabinet ervan uit dat met de uitvoering van dit plan de capaciteitsproblemen voor fietsenstallingen bij stations in 2020 geheel zouden zijn opgelost. Uit de evaluatie blijkt echter dat deze capaciteitsproblemen dan helaas nog niet zijn opgelost. Er wordt een tekort verwacht van zo'n 50.000 fietsparkeerplaatsen. Dit tekort wordt mede veroorzaakt door de forse toename van het fietsgebruik naar stations gedurende de laatste jaren. Hoewel wij deze groei van het fietsgebruik van harte toejuichen, stelt dit betrokken partijen (gemeenten, Rijk, ProRail en NS) wel voor extra (financiële) opgaven. Wij zijn van mening dat partijen deze opgaven ook gezamenlijk moeten invullen.

Prognoses van ProRail en NS wijzen uit dat de groei van het fietsgebruik naar stations nog blijft doorgaan tot minimaal 2030. Het tekort aan fietsparkeerplaatsen in 2030 loopt naar verwachting op tot zo'n 100.000. Met name bij grote(re) stations blijven capaciteitsproblemen bestaan en juist daar zijn vaak alleen dure (in pandige / ondergrondse) oplossingen mogelijk. Het beschikbare rijksbudget voor de uitvoering van het Actieplan is naar verwachting in 2017 geheel uitgegeven of verplicht op basis van subsidiebeschikkingen. Daarmee zijn de problemen helaas nog lang niet opgelost. Wij doen daarom een dringend beroep op het rijk om zijn verantwoordelijkheid te nemen en ook voor

de periode 2017 – 2030 voldoende geld beschikbaar te stellen om samen met gemeenten, ProRail en NS de genoemde capaciteitsproblemen op te lossen.

Van het eenzijdig beëindigen van de investeringsbijdragen door het rijk in 2020 kan naar onze mening geen sprake zijn.

Integrale businesscases

In het Actieplan is opgenomen dat betrokken partijen (gemeenten, Rijk/ProRail en NS) per stationslocatie met elkaar afspraken moeten maken over het opstellen én financieren van integrale businesscases (buca's) voor fietsparkeren. In zo'n buca moeten alle kosten en baten worden meegenomen: aanleg, vervanging, beheer, onderhoud, exploitatie én handhaving. Uit de evaluatie blijkt dat deze buca's niet of slechts moeizaam (en dan vaak met korte(re) looptijd) van de grond komen. Redenen hiervoor zijn dat:

- onduidelijkheid bestaat over de wijze waarop de financiering van de buca's tot stand moet komen en wie welk deel voor zijn rekening moet nemen. De totale kosten voor fietsenstallingen bij alle stations worden geschat op zo'n 75 miljoen euro per jaar. Naar onze mening zouden gemeenten, Rijk/ProRail en NS deze kosten op een evenwichtige manier met elkaar moeten verdelen. Op dit moment is er geen sprake van een evenwichtige kostenverdeling.

Huidige financiële bijdragen aan buca's

NS	3 %
Gemeenten	55 %
Rijk/ProRail	30 %
Gebruikers	12 %

Concreet betekent dit dat NS jaarlijks zo'n 20 miljoen euro extra zou moeten meebetalen. In de praktijk blijkt dat NS niet in staat is om een evenwichtige bijdrage aan de buca's te leveren, zoals via een motie van uw Kamer in artikel 29 van de NS-vervoerconcessie is vastgelegd. De onduidelijkheid is met name veroorzaakt door de toelichting bij deze bepaling, die op een later moment aan de concessie is toegevoegd (zie bijlage). Naar onze mening moet NS - gezien de toelichting bij dit artikel - door het Rijk (IenM én FIN) in staat worden gesteld om zijn evenredige financiële bijdrage te kunnen leveren.

- in het Actieplan het voornemen is opgenomen dat het rijk na 2020 niets meer wil bijdragen aan investeringen in nieuwe en vervanging van bestaande fietsenstallingen bij stations. Deze onzekerheid compliceert het bereiken van overeenstemming over de buca's met een lange(re) looptijd nog meer.

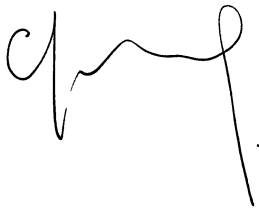
Slot

Zolang deze onduidelijkheid en onzekerheid voor gemeenten blijven bestaan stikken op lokaal niveau de afspraken tussen betrokken partijen over de integrale buca's. Dit betekent dat er vertraging optreedt bij het realiseren van de noodzakelijke extra fietsenstallingen bij stations. Dit is uiteraard geen goede zaak voor de vele treinreizigers die met de fiets naar het station komen. Gezien de toenemende filedruk op het wegennet zal het aantal fietsers naar stations de komende

jaren alleen maar verder groeien. Op korte termijn is daarom duidelijkheid en zekerheid nodig. Wij hopen en vertrouwen erop dat partijen met elkaar in het eerste kwartaal van 2016 op bestuurlijk niveau afspraken met elkaar kunnen maken om te komen tot een gezamenlijke, structurele en toekomst vaste financiering van de buca's. Wij gaan er vanuit dat álle betrokken partijen hierbij hun verantwoordelijkheid zullen blijven nemen en dat het Rijk NS ook in staat stelt om zijn verantwoordelijk waar te maken. Graag willen wij meewerken aan de totstandkoming van een convenant tussen betrokken partijen.

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long vertical stroke at the end, representing the name drs. C.J.G.M. de Vet.

drs. C.J.G.M. de Vet
Lid directieraad

Art. 29 Fiets en P&R uit Vervoerconcessie NS (eerste twee leden).

1. NS zorgt in redelijkheid, samen met andere partijen, voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de stationsgebieden en voor optimale benutting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied. Deze gezamenlijke inspanning is er onder meer op gericht dat er op een redelijke loopafstand van een station gratis fietsparkeermogelijkheden beschikbaar blijven.
2. NS werkt, op verzoek van decentrale overheden en gemeenten, mee aan het opstellen van integrale business cases van fietsparkeervoorzieningen, waarbij partijen er naar streven deze sluitend te maken. NS werkt mee aan een convenant met alle bij het fietsparkeren betrokken partijen, waarin de verantwoordelijkheden en bijdragen van alle partijen worden opgenomen. **NS draagt naar redelijkheid bij aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.**

Passage uit Toelichting bij art. 29 Fiets en P&R

Met "integrale business cases" wordt in het tweede lid bedoeld dat alle aspecten van fietsparkeren bezien worden: kosten van aanleg, beheer en onderhoud, exploitatie, handhaving en ruimtelijke inpassing. In aanloop naar de voorgenomen decentralisatie van beleid, waarbij gemeenten verantwoordelijk worden voor de aanleg, beheer en onderhoud, exploitatie (bestaande afspraken respecterend) en handhaving van fietsenstallingen, werkt NS constructief mee aan beleidsinitiatieven van gemeenten op het gebied van fietsparkeren in stationsgebieden. Doel is dat alle bij het fietsparkeren betrokken partijen toewerken naar voldoende plaatsen met voldoende kwaliteit en een efficiënte benutting. Bij het opstellen van het convenant worden de huidige verantwoordelijkheden en bijdragen voor onder andere aanleg, beheer, onderhoud en exploitatie bezien en wordt tevens bezien waar aanpassing daarvan wenselijk is zodat uitvoering wordt gegeven aan het bepaalde in art. 29, tweede lid. **Wanneer dit een substantieel hogere bijdrage van NS vergt dan dat NS in 2014 betaalt en die niet past binnen de financiële kaders van de concessie, dan zal in overleg tussen de concessieverlener, het ministerie van Financiën (als aandeelhouder) en NS, voorafgaand aan het vastleggen van die bijdrage, naar een oplossing worden gezocht. De resultaten van dit overleg behoeven de instemming van alle partijen, die zij niet op onredelijke gronden zullen onthouden. Het overleg is in ieder geval noodzakelijk indien door verhoging van de bijdrage een netto financieel effect ontstaat groter dan 10 miljoen euro tijdens de concessieperiode.**

Commentaar VNG

VNG heeft indertijd bij de Tweede Kamer ervoor gepleit dat in de NS-vervoerconcessie expliciet zou worden opgenomen dat NS een evenwichtige bijdrage moet leveren aan de financiering van de integrale businesscases voor fietsparkeren bij stations. De totale kosten hiervan worden geschat op zo'n 75 miljoen euro per jaar. NS betaalt slechts zo'n 3% van deze kosten, terwijl gemeenten ruim 55%, Rijk/ProRail zo'n 30% en de gebruikers zo'n 12% betalen.

Partijen constateren dat er momenteel spanning bestaat tussen de (bedoeling van de) tekst van art. 29 en de toelichting bij dit artikel, die naderhand is toegevoegd. Uit de toelichting blijkt immers dat er eerst nader overleg nodig is tussen de ministeries van IenM en Financiën en de NS, wanneer de bijdrage van NS aan de integrale businesscases toeneemt met gemiddeld meer dan één miljoen euro per jaar (10 miljoen over gehele concessieperiode). Met andere woorden: willen partijen met elkaar op een structurele en toekomst vaste manier tot integrale businesscases kunnen komen dan moet het Rijk NS voldoende financiële speelruimte geven om aan boven toegelichte afspraken inhoud te kunnen geven.