

BIJLAGE 2: toelichting op bereikte resultaten en aanpak tot 2020

Terugblik 1999-2010: goede resultaten bereikt

Groei gebruik fiets als transport van/ naar stations

Op dit moment fietst circa 40% van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station. En bijna 15% pakt de fiets bij aankomst, om zo naar zijn of haar bestemming te komen. Dit aandeel was in het jaar 2000 respectievelijk 30% en 11%¹.

Betere benutting bestaande capaciteit

Weesfietsenaanpak

De afgelopen jaren is in verschillende gemeenten door intensievere handhaving de bestaande capaciteit beter benut. Het rijk en NS hebben hierbij een faciliterende rol gespeeld. In 2009 is het Handboek Weesfietsen tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van IenM en de NS, in samenwerking met gemeenten en maatschappelijke organisaties.

Verder is een weesfiesteam opgericht door IenM en NS dat tot eind 2011 de regio helpt een weesfietsenaanpak op te zetten. Het weesfiesteam is in 18 gemeenten actief; 4-5 gemeenten zijn al in de uitvoeringsfase, bij de overige wordt dat dit jaar verwacht.

Algemeen beeld is dat weesfietsaanpak leeft bij gemeenten, ook verschillende gemeenten die niet door team geholpen worden, zijn actief.

Nieuwe ontwikkeling is dat weesfietsaanpak geagendeerd wordt op het niveau van stadsregio's. Verschillende regio's zijn bezig met het ontwikkelen van een regionaal fietsdepot. Gemeenten werken hier samen in de verwerking van verwijderde fietsen. Rond een regionaal fietsdepot kan ook een gezamenlijke weesfietsaanpak ontwikkeld worden.

In Haaglanden is de regioaanpak van weesfietsen het meest concreet: er wordt gewerkt aan een implementatieplan.

Voordeel van de regioaanpak is ook dat stadsregio's en/of provincies gemeenten gaan stimuleren om een weesfietsaanpak op te zetten.

Eind van het jaar komt er een nieuw handboek weesfietsen met veel praktijkervaringen en praktijkvoorbeelden.

Er wordt gewerkt aan het opzetten van een netwerk van aanspreekpunten binnen NS en ProRail waarbij gemeenten die aan de slag willen, kunnen aankloppen met vragen. Daarbij wordt gewerkt aan verankering van de aanpak in de voorpleinovereenkomsten tussen spoorbranche en gemeenten.

Introductie OV-fiets

OV-fiets is een geautomatiseerd huursysteem waarbij fietsen bij honderden stationsstallingen en diverse OV knooppunten kunnen worden gehuurd. Sinds de invoering van het systeem in 2003 zijn de aantallen klanten, verhuringen en huurlocaties sterk toegenomen. Bij een kleine 200 stations en in totaal meer dan 225 huurlocaties kan een OV-fiets worden gehuurd. Tot 2008 was OV-fiets een zelfstandige stichting; met ingang van die datum is OV-fiets onderdeel van de NS. OV fiets is succesvol gebleken; het systeem voldoet aan een behoefte bij veel treinreizigers. Met de flexibele inzet van de OV-fiets wordt ook de fietsenstalling beter benut.

¹ Bron: Berenschot studie "fietsparkeren bij stations" uit 2010.

Investerings in fietsenstallingen: vernieuwing en uitbreiding

Ruimte voor de fiets

In 1999 is het programma *Ruimte voor de fiets* gestart om bestaande stallingen te moderniseren en waar nodig uit te breiden. Het programma is de eerste jaren vooral gebruikt om stallingsplekken te vernieuwen. Vanaf 2008 is de focus meer uitgegaan naar uitbreidingsinvesteringen. De toekenning van rijksbudget uit het programma kent vanaf 2008 als voorwaarde dat er sprake is van aantoonbaar te weinig capaciteit. Verder is de nadruk meer op cofinanciering komen te liggen: bij standaard voorzieningen (op maaiveld) wordt cofinanciering als prioriteringsmiddel gebruikt, bij duurdere varianten (in pandig, fietsflats) is 50% cofinanciering een vereiste.

In het kader van het programma *Ruimte voor de fiets* en de aanpak van de projectstations zijn de meeste vervangingen gedaan en is de kwaliteit grosso modo op orde. Zeventig bewaakte stallingen worden momenteel in het kader van Actieplan groei op het Spoor geüpgraded met mede financiering door NS vanuit FeNS.

Gedurende de periode 1999-2012 is er voor het programma *Ruimte voor de fiets* vanuit het rijk circa € 260 mln beschikbaar gesteld voor meer en betere stallingen². De bijdrage van de decentrale overheden in de periode tot 2010 bedraagt circa € 50 mln. Het programma heeft betrekking op de fietsenstallingen bij nagenoeg alle stations in Nederland, exclusief projectstations (toelichting volgt) en nieuwe haltes waar de financiering van stallingen in de betreffende projectbudgetten is opgenomen. In de periode 1999-2010 zijn circa 250.000 stallingplekken gerealiseerd (in deze periode is de capaciteit met 60.000 plekken uitgebreid); in de periode 2011-2012 worden er volgens planning nog circa 65.000 aan toegevoegd (waarvan meer dan de helft capaciteitsuitbreiding betreft). De meeste projectstations – en bijbehorende fietsenstallingen – worden in 2012-2015 gerealiseerd.

Vooruitblik tot 2020: veel in gang gezet en financieel gedekt

Projectstations

Naast het programma *Ruimte voor de fiets* worden verschillende stallingen gebouwd en vernieuwd waarbij de werkzaamheden in een apart stationsprogramma zijn opgenomen. Deze stallingsplekken zijn budgettair dus niet gerelateerd aan het programma ruimte voor de fiets. Het gaat hierbij om de vijf nieuwe sleutelprojecten (NSP) stations (Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Arnhem, Breda) en de projectstations Delft en Amsterdam Centraal. In het kader van deze zeven projecten worden circa 65.000 plekken gerealiseerd. De "netto toename" op deze locaties is echter circa 27.000 plekken omdat in de meeste gevallen de nieuwe stallingen vervangingen zijn van de huidige stallingsplaatsen op maaiveld. In totaal is met de aanleg van fietsenstallingen bij de genoemde zeven projecten ongeveer € 80 miljoen aan rijksmiddelen gemoeid. De meeste projecten worden ook door de regio gefinancierd, in totaal gaat het naar schatting om ongeveer € 40 miljoen. Generiek kan hierbij worden gesteld dat er onvoldoende toekomstvast wordt gebouwd in de lopende projecten. De prognoses in de meeste programma's van eisen dateren van voor 2005 en daarin zijn niet de groeicijfers op basis van PHS meegenomen (harding loopt momenteel per project station).

² Inclusief impuls vanuit actieplan 'Groei op het spoor' (€16,8 mln)

Aantal fietsparkeerplekken bij projectstations (*)

Project	Huidig aanwezig (bewaakt+onbewaakt)	Totaal te bouwen in project (in de meeste gevallen alles inpandig)	Netto extra capaciteit	Planning
Amsterdam CS	8.346**	10.000	1.654	2015
Arnhem CS	2.565	5.065	2.500	2012
Breda	2.700	4.400	1.700	2014
Delft	3.416	5.216	1.800	2015
Rotterdam CS	5.428	7.528	2.100	2012
Utrecht CS	10.305	22.000	11.695	2012-2018
Den Haag	5.490	11.490***	6.000***	2014-2015
TOTAAL	Ca. 38.000	Ca. 65.000	Ca. 27.000	

*) Voorlopige gegevens: nog benodigde hardingslag gemeente/ Prorail/NS nodig over de uiteindelijk te realiseren aantallen (ook in relatie met groei- onzekerheid; effect beter benutten etc.)

***) excl. tijdelijke fietsflat ca 2.500 plekken

****) nog onzeker hoe de gemeente het Koningin Julianaplein in wil richten

Inschatting tekorten en reserveringen

PHS/OV SAAL

ProRail heeft een aantal schattingen gemaakt voor capaciteitstekorten en benodigd budget. Deze schattingen zijn gebaseerd op het middenscenario PHS.

Op PHS-corridors is een verwacht stallingstekort van circa 80.000 plekken in 2020. Vanuit PHS heb ik tot 2020 circa € 96 mio gereserveerd om het fietsparkeren op deze corridors aan te pakken. Vanuit OV SAAL is circa € 11 miljoen gereserveerd voor fietsenstallingen.

Rest van Nederland

Voor de stallingen die niet op deze corridors gelegen zijn schat ProRail het stallingstekort tot 2020 in op circa 90.000 plekken (circa € 134 miljoen in totaal). Eventuele uitbreiding van het actieplan naar stallingstekorten op niet-PHS/OV SAAL-corridors, met bijbehorende reservering voor cofinanciering vanuit het rijk van circa € 67 miljoen, zie ik in het kader van de begrotingsvoorbereiding 2012.

Gefaseerde aanpak

Mijn aanpak is erop gericht gedurende 2012-2015 als eerste de huidige knelpunten op de PHS-corridors op te pakken. Cofinanciering door andere partijen dan de rijksoverheid is vereist. In 2015 volgt dan een evaluatie. Zodoende kan een aantal jaren geleerd worden van de in deze nota voorgestelde maatregelen en ontstaat een beter beeld van de behoefte na 2015 aan nieuwe stallingsplekken en de daarvoor benodigde financiering. Tevens kan dan worden vastgesteld welke maatregelen al dan niet effectief zijn gebleken en eventueel aanpassing behoeven. Ook kunnen in deze periode rollen en verantwoordelijkheden aangescherpt worden door te leren van de integrale aanpak. Tenslotte kan in deze periode bezien worden hoe de decentrale overheden hun rol oppakken. Daarbij kan enerzijds de problematiek bij kleinere stations worden onderscheiden. Op deze stations kan – als capaciteitsuitbreiding aan de orde is – veelal worden volstaan met de bestaande aanpak van capaciteitsuitbreiding op maaiveldniveau. Anderzijds kan de problematiek bij de grotere stations worden onderscheiden. In deze gevallen hebben gemeenten soms de wens om met inpandige oplossingen de fietsparkeervoorzieningen uit te breiden. In deze gevallen speelt

de betrokken gemeente een nadrukkelijke rol om, in samenspraak met de spoorbeheerder- en vervoerder, een sluitende integrale business case op te stellen.

Aangezien de verantwoordelijkheid en regie voor fietsbeleid, waaronder fietsparkeren bij stations, bij de decentrale overheden ligt, ligt het voor de hand dat de verantwoordelijkheid die het rijk tot dusverre heeft genomen voor het fietsparkeren bij stations op termijn volledig over wordt gedragen aan decentrale overheden.