

## **BIJLAGE 4: fietsbeleid algemeen. Rollen en verantwoordelijkheden**

### **Fietsbeleid algemeen: nota mobiliteit**

De Nota Mobiliteit (2004) beschrijft het vigerende verkeers- en vervoerbeleid. In de nota is de ambitie opgenomen het gebruik van de fiets te stimuleren. Het fietsgebruik heeft positieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en de gezondheid van mensen. Verder vervult de fiets op een goedkope manier de mobiliteitsbehoefte van mensen en draagt fietsgebruik bij aan een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij de gemeenten.

De rijksoverheid stelt de decentrale overheden in staat een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren door budgetten voor decentraal verkeers- en vervoerbeleid te bundelen in de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer.

### **Fietsparkeren bij stations: rollen en verantwoordelijkheden**

Goede fietsparkeervoorzieningen bij het station zijn voor verschillende partijen van groot belang. In de eerste plaats uiteraard voor de treinreizigers die de fiets als voor- of natransportmiddel gebruiken.

Verder, zoals aangegeven, voor de decentrale overheden. Gemeenten zijn soms eigenaar van stallingen en verantwoordelijk voor de handhaving van de regels in de openbare ruimte. Verschillende gemeenten stellen ook hoge eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van stationsomgeving. Voor veel gemeenten zijn het station en het stationsplein een visitekaartje.

Goede voorzieningen in voor- en natransport is voor vervoerders zoals NS van belang omdat dat voor reizigers een belangrijke factor is in de keuze voor de trein. Verder is NS eigenaar van stallingen op NS grond, eigenaar van vastgoed, verzorgt NS de exploitatie van de OV-fiets en exploiteert NS een groot aantal bewaakte stallingen (cq is contractpartij voor exploitanten van bewaakte stallingen) en fietskluizen.

Verder is in de vervoerconcessie aan de NS als verplichting opgenomen: alle door NS beheerde bewaakte fietsstallingen die gelegen zijn aan het hoofdrailnet zijn opengesteld voor reizigers vanaf minstens een kwartier voor het begin tot minstens een kwartier na het einde van de dienstregeling respectievelijk na de feitelijke aankomst van de laatste trein, met uitzondering van het nachtnet.

NS beschouwt de exploitatie van alle betaalde stallingen als één business case die als geheel een jaarlijks negatief resultaat van enkele honderdduizenden euro's laat zien.

ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van de meeste stallingen, eigenaar van de inventaris van deze stallingen en bij veel stallingen verantwoordelijk voor het beheer (als niet concessie activiteit).

Ook andere partijen in de omgeving van het station kunnen baat hebben bij goede fietsvoorzieningen, zoals winkels en kantoren.

Het rijk faciliteert decentrale overheden om het gebruik van de fiets te stimuleren. Het rijk stelt daarom middelen beschikbaar via de BDU. Het rijk heeft tenslotte een faciliterende rol door ontwikkelingen mogelijk te maken, hinderlijke, niet functionele en marktverstorende regels af te schaffen, administratieve lasten te verminderen en zich in te spannen om innovaties te bevorderen.

In het kader van het actieplan 'Groeï op het spoor' heeft de rijksoverheid de afgelopen jaren financieel bijgedragen aan investeringen in stallingsvoorzieningen via het programma *Ruimte voor de fiets*. Voorwaarden voor toekenning van rijksbudget is dat sprake is van een capaciteitstekort. Daarnaast is cofinanciering een vereiste (bij complexe situaties) en een prioriteringscriterium (in minder complexe situaties).

Daarnaast zijn in het kader van verschillende grote stationsprojecten stallingsvoorzieningen gefinancierd. Dergelijke voorzieningen bij stations zijn doorgaans door cofinanciering van decentrale overheden en het rijk tot stand gekomen en onder verantwoordelijkheid van ProRail aangelegd.

Voorwaarden vanuit het rijk bij de bouw van stationsstallingen zijn opgenomen in de brochure 'Met de fiets naar de trein'(1997). Eén van de voorwaarden is dat (deels) onbeveiligde (gratis) stallingsplekken worden aangeboden. Andere voorwaarden hebben onder andere betrekking op de loopafstand tot het station en sociale veiligheid. Zoals in dit actieplan aangegeven zijn diverse beleids- uitgangspunten uit deze brochure inmiddels achterhaald en/of niet langer houdbaar.