

# Bestuursakkoord

## fietsparkeren bij stations

12 december 2016



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten



Stadsregio Amsterdam



Fietsersbond



ProRail



FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND



Interprovinciaal Overleg

ip



METROPOOLREGIO  
ROTTERDAM DEN HAAG

## **Partijen:**

De **Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu**, Sharon A.M. Dijkema, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: het Rijk;

De **ANWB**, vertegenwoordigd door de hoofddirecteur, de heer F.J. van Bruggen, hierna te noemen ANWB;

**Fietsersbond**, vertegenwoordigd door de directeur, mevrouw S.M. Kluit, hierna te noemen: Fietsersbond;

**Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland**, vertegenwoordigd door de voorzitter, de heer A.B. Hettinga RA, hierna te noemen FMN;

De vereniging het **Interprovinciaal Overleg**, vertegenwoordigd door mevrouw F. Gräper – van Koolwijk, hierna te noemen: IPO;

**Metropoolregio Rotterdam Den Haag**, handelend als bestuursorgaan, namens deze de voorzitter van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de heer P.J. Langenberg, hierna te noemen Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

**NS Groep N.V.**, vertegenwoordigd door de president-directeur de heer R. van Boxtel, hierna te noemen: NS;

**ProRail B.V.**, vertegenwoordigd door de president-directeur, de heer P. Eringa, hierna te noemen: ProRail;

**Rover**, vertegenwoordigd door de voorzitter, de heer A. Kruyt, hierna te noemen: Rover;

Het dagelijks bestuur van de **Stadsregio Amsterdam**, handelend als bestuursorgaan, namens deze de portefeuillehouder Openbaar Vervoer van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam, de heer P.J.M. Litjens, hierna te noemen: Stadsregio Amsterdam;

De **Vereniging van Nederlandse Gemeenten**, vertegenwoordigd door de heer F. van As, hierna te noemen: VNG;

## **Overwegen:**

1. In 2015 is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations 2012-2020<sup>1</sup> waaruit bleek:
  - de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken blijft toenemen en het budget voor het Actieplan is onvoldoende om de voorzieningen uit te breiden op basis van de toenemende vraag;
  - na uitputting van het totale budget van het Actieplan Fietsparkeren (AFP) wordt in 2020 nog een tekort van 48.000 fietsparkeerplekken verwacht en een tekort van 98.000 in 2030; een tekort dat zonder inzet van extra maatregelen nog zal stijgen;
  - de kosten voor aanleg, exploitatie en handhaving plus de kosten voor beheer, onderhoud en vernieuwing (BOV-kosten), lopen fors op; voor projecten in planvorming zijn ze deels niet gedekt;verschil van mening bestaat over de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten van het fietsparkeren bij stations.

---

<sup>1</sup> Evaluatie Actieplan Fietsparkeren bij stations 2012-2020, KWINK groep, 10-12-2015.

2. In het evaluatierapport wordt geadviseerd dat betrokken partijen:
  - 1) belangen en rollen expliciet maken;
  - 2) overeenstemming bereiken over (de verantwoordelijkheden en verdeling van) de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations; en
  - 3) die verdeling vervolgens formeel verankeren. Voorts worden in de Evaluatie de volgende versterkende maatregelen aanbevolen:
    - opbrengsten verhogen, bijvoorbeeld door geleidelijk invoeren of opvoeren van betaald stallen, verdiscontering van de kosten van fietsparkeren in het treinkaartje of bijdragen van derden, zoals werkgevers;
    - kosten van de exploitatie reduceren, bijvoorbeeld door samenwerking met sociale werkvoorzieningen, automatisering, benuttingmaatregelen en deelfietsen;
    - structureel inbedden van (resultaten van) pilots;
    - de maatschappelijke baten van fietsen en fietsparkeren beter in kaart brengen.Met dit bestuursakkoord is aan deze aanbevelingen een eerste invulling gegeven.
3. De fiets speelt een steeds belangrijker rol in het voor- en natransport naar stations en de groei hiervan blijft doorgaan tot in elk geval 2030. Uitbreiding van de capaciteit is nodig om aan de groeiende behoefte aan fietsparkeerstallingen tegemoet te komen.
4. De combinatie fiets-OV draagt sterk bij aan de bereikbaarheid van centrumgebieden en is bovendien concurrerend met de auto op belangrijke relaties tussen de steden.
5. Fietsen is goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit van steden.
6. Het CPB/PBL-rapport 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' concludeert dat voor het stimuleren van openbaarvervoergebruik het verbeteren van voor- en natransport minstens zo belangrijk en vaak doelmatiger is dan het verbeteren van het openbaar vervoer zelf, waarbij vooral fietsvoorzieningen bij het station belangrijk zijn.
7. De kwaliteit van de stallingfaciliteiten op OV-knooppunten in de keten zijn van doorslaggevend belang in de keuze van reizigers voor OV; zoals korte zoektijd, veiligheid, service, korte looproutes naar de perrons en aansluiting op fietsroutes.
8. Van de beschikbaarheid van veilige stallingen gaat een stimulerend effect op fietsgebruik uit.
9. In samenwerking tussen partijen is al veel resultaat geboekt, maar er resteren nog grote opgaven waarbij een structurele oplossing voor de bekostiging van extra stallingruimte ontbreekt.
10. Partijen delen de ambitie dat reizigers goed in staat moeten worden gesteld om te kunnen kiezen voor de combinatie fiets-trein, onder de randvoorwaarden dat (a) steeds betere benutting van investeringen nodig blijft en (b) beperking van kosten nodig is, maar gebruik van de fiets in voor- en natransport niet mag worden ontmoedigd.
11. NS heeft de concessieverplichting om naar redelijkheid bij te dragen aan de integrale kosten van fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is. In een zodanige verdeling van rollen en verantwoordelijkheden moet worden voorzien dat de aanleg, exploitatie, handhaving en BOV (beheer, onderhoud en vernieuwing) in de toekomst consistent en eenduidig geregeld is.

**Komen als volgt overeen:**

## **Artikel 1. Definities**

In dit bestuursakkoord wordt verstaan onder:

*beheer, onderhoud en vernieuwing (BOV):* dagelijks/kleinschalig onderhoud, constructief/grootschalig onderhoud en vernieuwing/vervanging. Dit zijn alle activiteiten die bijdragen aan de instandhouding van de fietsenstalling;

*dagelijks/kleinschalig onderhoud:* uitgaven voor de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren, waaronder alle (overige) onderhoudswerkzaamheden, niet zijnde constructief onderhoud, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot energievoorziening en -gebruik, storingsafhandeling van de fietsrekken en het verwijs- en benuttingsstelsel, dieptereiniging van oppervlakte lagen, sneeuwvrij en begaanbaar houden;

*constructief/grootschalig onderhoud:* uitgaven voor alle projectmatige activiteiten die nodig zijn om de technische kwaliteit te handhaven en een hogere frequentie hebben dan 1 jaar, waaronder alle (onderhoud)werkzaamheden, voor zover deze erop gericht zijn de stabiliteit van de constructie van de fietsenstalling te waarborgen dan wel werkzaamheden die daarmee verband houden, waaronder begrepen inspecties, toezicht, rapportages, conservering, reparaties en herstelwerkzaamheden, niet zijnde vernieuwing;

*exploitatie van een fietsenstalling:*

- het geopend houden van de fietsenstalling gedurende openingstijden;
- het handhaven van de in de fietsenstalling geldende huisregels, waaronder het apart zetten van fietsen die langer dan de maximale stallingsduur (zoals in de huisregels omschreven) in de fietsenstalling aanwezig zijn, welke door de gemeente regelmatig en minimaal eenmaal per maand worden afgevoerd uit de fietsenstalling;
- zorgdragen voor voldoende bemensing voor de exploitatie;
- het klantvriendelijk en gastvrij ontvangen van gebruikers van de fietsenstalling;
- het bezemschoon houden van de fietsenstalling;

*handhaving:* het ruimen van fietswrakken, weesfietsen en de handhaving van het verbod op het verkeer, gevaarlijk of hinderlijk gestalde fietsen in de openbare ruimte op basis van het vigerende handhavingsbeleid van de betreffende gemeente en het Handboek Weesfietsenaanpak, d.d. september 2012;

*HBF:* een systeem voor handhaven en benutten fietsenstallingen. Dit systeem detecteert dat een fiets in een rek staat. Daardoor kan worden gesignaleerd hoelang een fiets er al staat en op welke plekken in de fietsenstalling nog rekken vrij zijn.

*stations:* alle treinstations, dus zowel stations waar NS halteert als waar regionale treinvervoerders halteren;

*vernieuwing/vervanging:* vervanging van transferruimten/stallinginrichting, waaronder gehele of gedeeltelijke een-op-een vervanging zonder dat daarbij de capaciteit of de functionaliteit wordt aangepast.

## **Artikel 2. Doel bestuursakkoord**

1. Dit bestuursakkoord heeft tot doel om voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken (zie voor een overzicht de bijlage) aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Partijen spreken met dit bestuursakkoord af om op vier manieren – voor zover dat binnen hun beïnvloedingsmogelijkheden ligt - te willen meewerken aan dit doel,
  - a. door maatregelen te nemen waarmee de behoefte aan fietsparkeerplaatsen kan worden verminderd, bijvoorbeeld door een betere benutting van bestaande fietsparkeercapaciteit;
  - b. door kostenbesparing toe te passen, waarmee de behoefte aan extra financiële middelen kleiner wordt;
  - c. door (extra) financiële middelen ter beschikking te stellen voor de bouw van extra stallingruimte en voor Exploitatie, Handhaving en BOV;

- d. door een beroep te doen op derden, waaronder werkgevers en gebruikers, om bij te dragen aan de oplossing van de tekorten.
2. Ter uitwerking van het eerste lid worden in dit bestuursakkoord afspraken vastgelegd over:
- het aanpakken van het tekort aan fietsparkeerplaatsen met gezamenlijke inspanning en faciliteren dat reizigers de keuze voor de combinatie fiets-OV goed kunnen maken, waarbij de fiets wordt gebruikt voor het eerste en laatste stuk van de ketenreis;
  - de midterm review van de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in 2019 en de verlening van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet per 2025 daarbij gebruiken als momenten voor evaluatie en bijstelling;
  - het als gezamenlijke overheden (extra) investeringsbudget ter beschikking stellen voor de aanleg en BOV in de periode tot 2020, en samen met andere partijen zoeken naar extra budget voor de periode 2020 tot 2030;
  - het vóór 2020 gezamenlijk zoeken van een oplossing voor een optimale en eenduidige rol- en verantwoordelijkheidsverdeling bij de bekostiging van aanleg, exploitatie, handhaving en BOV;
  - voor de periode 2020-2030 streven naar een hogere bijdrage aan de kosten van fietsenstallingen door degenen die daar baat bij hebben;
  - het zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten van de beschikbaar gestelde middelen;
  - bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen leerervaringen benutten uit investeringsprogramma's voor andere knooppuntvoorzieningen;
  - bereiken van verbeteringen van fietsparkeervoorzieningen op OV-knooppunten in het (Europese) hoofdnetwerk door toepassing van technologische innovaties.

### **Artikel 3. Oplossingsrichtingen**

De fietsenstallingproblematiek wordt via drie oplossingsrichtingen aangepakt, waarbij gefaseerd maatregelen worden genomen als uitgewerkt in de artikelen 6 tot en met 11. Het betreft:

- efficiëntere benutting van stallingcapaciteit: door extra benuttingsmaatregelen zoals innovatieve techniek, beperken langstallen en gratis stallingduur, slim tariefbeleid en efficiënte en laagdrempelige deelfietssystemen ervoor zorgen dat de behoefte aan uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen gemiddeld met 20-25% kan worden verminderd;
- kostenbesparing: een doelmatiger besteding van de beschikbare middelen kan een bijdrage leveren aan het oplossen van de tekorten aan fietsparkeerplekken waardoor met dezelfde financiële middelen meer gedaan wordt; mogelijkheden om tot besparingen te komen worden nader onderzocht op besparingspotentieel en haalbaarheid en op korte termijn toegepast;
- (extra) financiële middelen: om aan de totale opgave van aanleg, exploitatie, handhaving en BOV te kunnen voldoen wordt op dit moment ingeschat dat een bedrag van € 350-400 miljoen (excl. BTW) benodigd is tot aan jaar 2020, en € 560-700 miljoen (excl. BTW) tot aan het jaar 2030. Deze bedragen zijn gebaseerd op de prognoses en conclusies uit het evaluatieonderzoek 2015 (Kwink-rapportage). De omvang van de tekorten wordt bijgesteld naar aanleiding van de resultaten van de onderzoeken naar de mogelijkheden voor efficiëntere benutting en kostenbesparing.

### **Artikel 4. Doelstelling (extra) financiële middelen**

Bij het vinden van (extra) financiële middelen als bedoeld in artikel 3, onderdeel c, streven partijen naar:

- een redelijke verdeling van de totale kosten tussen overheden, vervoerders en gebruikers (op dit moment geschat op € 60-70 miljoen per jaar, uitgaande van een verwacht tekort van circa 98.000 fietsparkeerplekken in 2030);
- een toenemende participatie van derden (zoals marktpartijen) die ook baat hebben bij fietsenstallingen;
- het aantrekken van Europese subsidiegelden ten behoeve van innovatieve fietsenstallingen bij belangrijke OV-knooppunten in het hoofdnetwerk, bijvoorbeeld vanuit de programma's Horizon, TEN-T of Interreg.

## **Artikel 5. Fasering**

1. Partijen onderscheiden drie fasen in de uitvoering van dit bestuursakkoord.
2. Na afronding van fase 1 en fase 2, bedoeld in de artikelen 6 tot en met 11 wordt telkens een go/no-go-moment ingelast en worden afspraken over de vervolgfase gemaakt. Hierbij worden de inzichten, prognoses en evaluaties van onderzoeken en pilots betrokken.

## **Artikel 6. Fase 1: Tot en met 2020 / Aansturing van het Vervolg Actieplan Fietsparkeren**

1. In fase 1 (periode tot en met 2020) werken partijen aan optimalisering van hun rol- en taakverdeling, waarbij de initiatiefnemende overheden (gemeenten, provincies, Stadsregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag) sterker gaan sturen op toepassing van de principes van efficiënter benutten, kosten besparen en inschakeling van (nieuwe) partijen die baat hebben bij fietsenstallingen. Daarbij is sturing via concessies een punt van nader onderzoek. Voor de presentatie van een sluitende business case wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van een gestandaardiseerd beheer- en exploitatiemodel voor fietsenstallingen<sup>2</sup>. Afspraken over de kosten en opbrengsten van exploitatie worden vastgelegd in een exploitatieovereenkomst.
2. Ter uitvoering van het eerste lid is er een Stuurgroep Fietsparkeren bestaande uit vertegenwoordigers van:
  - het Rijk (voorzitter);
  - VNG,
  - ProRail;
  - NS Stations.Na ondertekening van dit bestuursakkoord wordt de Stuurgroep aangevuld met een vertegenwoordiger van het IPO, de Stadsregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
3. Ter advisering aan de Stuurgroep en bestuurders van de daarin vertegenwoordigde organisaties wordt in overleg met de Stichting Fiets en OV een klankbordgroep ingericht.

## **Artikel 7. Fase 1: Tot en met 2020 / Voorrang voor meest urgente plannen**

1. In verschillende gemeenten zijn plannen in voorbereiding voor uitbreiding van fietsenstallingen bij stations met een geplande realisatiedatum vóór of in 2020. Omdat het benodigde bedrag voor realisatie en BOV van deze plannen hoger is dan het beschikbare bedrag is prioritering nodig die plaatsvindt op basis van de volgende criteria:
  - a. het absolute en relatieve tekort aan stallingplaatsen als maat voor urgentie. Hoe hoger het (absolute en relatieve) tekort, des te hoger de urgentie. Hierbij wordt aangegeven waaruit het absolute cijfer is opgebouwd;
  - b. de gevolgen van uitstel vanwege samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen op de locatie, waardoor realisatie op een later moment onmogelijk of aanmerkelijk duurder wordt (te beoordelen op basis van een onderbouwing);
  - c. de onderbouwing van de planning die gericht is op de realisatie vóór of in 2020.
2. Daarnaast wordt een beperkt bedrag gereserveerd voor het continueren van de planvorming ter voorbereiding van de besluitvorming in Fase 2.

## **Artikel 8. Fase 1: Tot en met 2020 / Efficiënter benutten**

1. Om een efficiënter gebruik van fietsenstallingen te bewerkstelling nemen partijen de volgende maatregelen:
  - a. Gemeenten streven ernaar aantoonbaar en toetsbaar maatregelen in hun ruimtelijke plannen op te nemen om te bereiken dat OV-stallingen vooral door OV-reizigers worden gebruikt en dat organisaties die in de stationsomgeving zijn of worden gevestigd voor voldoende eigen (fiets)parkeervoorzieningen zorgen. Gemeenten kunnen het fietsparkeren als volgt organiseren/regelen:

---

<sup>2</sup> Het B&E- model dat in opdracht van de Stadsregio Amsterdam met ProRail en NS werd ontwikkeld, kan hierbij als uitgangspunt dienen.

- fietsparkeereisen als 'voorwaardelijke verplichting' in de regels van nieuwe/herziene bestemmingsplannen opnemen;
  - in een omgevingsvergunning voorwaarden/fietsparkeernormen opnemen als afgeweken wordt van het bestemmingsplan incl. mogelijkheden tot afkoop van fietsparkeervoorzieningen;
  - een gemeentelijk document 'fietsparkeereisen bestemmingsplannen' opstellen en vaststellen. De gemeenten Utrecht en Den Haag hebben bijvoorbeeld een overkoepelende nota voor fietsparkeren vastgesteld, die als kader dient voor nieuwe en te herziene bestemmingsplannen.  
Gebruik door niet-OV-reizigers is alleen mogelijk als specifiek voor dat doel apart gefinancierde extra stallingen zijn gerealiseerd. Dit is voorwaarde voor cofinanciering door andere overheden;
- b. Bij langparkeren en gratis stallen is een adequate weesfietsenaanpak en beperking van langparkeren en de gratis stallingsduur, met name in gebouwde voorzieningen met toezicht, voorwaarde voor cofinanciering. Deze aanpak moet aantoonbaar aan een aantal nader te bepalen minimumeisen voldoen.
  - c. De praktijkervaringen met toepassing van HBF in Amersfoort, Arnhem, Beverwijk, Breda, Delft, Groningen, Haarlem, Nijmegen, Rotterdam Centraal, Zutphen en Utrecht Centraal worden systematisch geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden per medio 2017 opgeleverd. Het experiment *Fast Lanes* ter versnelling van het in- en uitcheckproces voor het optimaal benutten van de capaciteit en het beperken van de zoek- en procestijd wordt door de gemeente Amsterdam en NS voortgezet en geëvalueerd in 2017.
  - d. Het onderzoek naar en de ontwikkeling van een efficiënte en effectieve (in termen van gemak en kosten) beheer-, verwijs- en betaaloplossing voor de grote fietsenstalling op Utrecht Centraal met een doorgaand fietspad wordt voortgezet en geëvalueerd per einde 2019.
  - e. De twee lopende pilots met een klantvriendelijke geautomatiseerde stallingentree te Bilthoven en Heerenveen worden door NS en ProRail voortgezet en geëvalueerd in 2017 en 2018.
  - f. Het onderzoek naar een passende (en voor de klant zo aantrekkelijk mogelijke) beheerstrategie voor de omgang met de groeiende vraag van fietsen met een afwijkende maat wordt door NS en ProRail voortgezet. De opzet van een pilot en evaluatie vindt plaats in 2017.
  - g. Over de effecten van de lopende initiatieven van NS met een aantrekkelijk fiets-trein-product en het gebruik van de OV-chipkaart daarbij, wordt door NS-reizigers in 2017 gerapporteerd.
  - h. In samenspraak met werkgevers wordt een pilot opgezet om mogelijkheden van een combinatie van betaald fietsparkeren met NS-reisproducten te onderzoeken.
  - i. Op meerdere stallinglocaties wordt geëxperimenteerd met differentiatie in tarifiering op basis van kwaliteitsfactoren en stallingduur waarbij ook wordt geëxperimenteerd met de betalingsbereidheid van klanten.
  - j. Er wordt een prijsvraag uitgeschreven voor de inzet van ICT-hulpmiddelen ten behoeve van een eenvoudige wijze van het vinden van een vrije parkeerplek, het terugvinden van de eigen fiets, de registratie en betaling bij parkeren in een fietsenstalling.
  - k. Lopende experimenten of initiatieven met deelfietsconcepten (zoals in Arnhem, Utrecht, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Gelderland) die bijdragen aan een betere benutting (hogere efficiëntie) of het verkorten van de ketenreis met de fiets of de OV-fiets worden in 2017 geëvalueerd.
  - l. De aanpak 'de eerste 24 uur gratis parkeren' wordt uitgebreid naar andere bewaakte en/of bemenste stallingen, vooral op grote en middelgrote stations met een hoge fietsparkeerdruk.
2.
    - a. Er wordt een samenhangend meerjarenprogramma voor onderzoek en experimenten opgesteld, waarin zowel de lopende als aanvullende voorstellen worden opgenomen.
    - b. De evaluaties van experimenten en voortgang van de pilots en onderzoeken in het eerste lid worden zo veel mogelijk in samenwerking met de Ketenploeg en Technologieploeg van het initiatief Tour de Force uitgevoerd.

- c. Alle uitkomsten van evaluaties en onderzoeken worden gerapporteerd aan de Stuurgroep fietsparkeren en de klankbordgroep.

### **Artikel 9. Fase 1: Tot en met 2020 / Kostenbesparing**

De mogelijkheden van kostenbesparing die uit een eerste quick scan<sup>3</sup> van besparingsmogelijkheden naar voren kwamen, worden verder uitgewerkt. Waar mogelijk worden op basis daarvan op korte of iets langere termijn besparingsmaatregelen genomen:

- a. *in de planvormingsfase*: op bepaalde locaties wordt om stedenbouwkundige en architectonische redenen gekozen voor een kwalitatief hoogwaardige voorkeursvariant. Er zullen criteria worden ontwikkeld om steeds een kwalitatieve basisvariant als referentievariant te kunnen presenteren, teneinde deze basisvariant bij de besluitvorming over het project en de cofinanciering te betrekken;
- b. *in de planvormingsfase*: ProRail en de betrokken gemeenten onderzoeken hoe alternatieve goedkopere locaties in de nabijheid van het station of bij voorstadstations in de planvoorbereiding kunnen worden betrokken, en of er mogelijkheden bestaan om kosten te besparen door kleinere stallingen te clusteren tot één grotere fietsenstalling;
- c. *in de voorbereiding van de aanleg*:
  - ProRail, NS en de betrokken gemeenten onderzoeken mogelijkheden om op projectmanagementkosten te besparen, bijvoorbeeld door standaardisering van werkwijzen en van communicatie met de stakeholders op de verschillende locaties;
  - de mogelijkheden onderzoeken om uit te gaan van het principe dat de eigenaar van de grond de grond schoon en bouwrijp oplevert, zodat dit niet ten laste van het aanlegbudget komt, en
  - onderzoeken of bij de aanschaf van de verschillende typen fietsenrekken en kappen er mogelijkheden zijn om meer ruimte aan de markt te geven.
- d. *in de aanbestedingsfase*: de mogelijkheden onderzoeken om een experiment in te richten waarin, via integraal aanbesteden van aanleg, exploitatie, handhaving en BOV-kosten, met ontwerp vrijheid voor de biedende partijen, een integraal contract kan worden gegund om integratievoordelen te behalen ten opzichte van de meest voorkomende referentiesituatie;
- e. *in de voorbereiding van de aanleg en tijdens de aanleg*: mogelijkheden onderzoeken om te besparen op engineeringkosten, bijvoorbeeld door andere contractering van ingenieursdiensten te overwegen, een lager beroep op ingenieursdiensten te doen door clustering van opdrachten, volumerisico's te delen met de ingenieursbureaus, of de scope van de opdracht aan de ingenieursbureaus te beperken door verdere standaardisering van de oplossing.
- f. *in de exploitatiefase*:
  - met inachtneming van de belangrijke rol van personeel voor sociale veiligheid, onderzoeken of besparing op personeelskosten mogelijk is, bijvoorbeeld in de piekmomenten, door inzet van ondersteunende technologie, inzet van het beschikbare personeel voor extra taken in de dalmomenten (voor bijvoorbeeld verkoop van consumpties, uitvoeren van fietsreparaties of het beheer van toiletten) en inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt;
  - nagaan of het mogelijk is een business case op te stellen voor intensieve handhaving, met aandacht voor de wensen van gebruikers om de bestaande capaciteit beter te benutten.

---

<sup>3</sup> Deze quick scan is uitgevoerd door PwC in opdracht van het ministerie van IenM op basis van gegevens over een beperkte selectie van fietsenstallingen.



## **Artikel 10. Fase 1: Tot en met 2020 / Financiering**

1. Om op korte termijn zo veel mogelijk urgente projecten te kunnen realiseren wordt voor aanleg in fase 1 van het vervolg van het Actieplan extra budget vrijgemaakt.
2. De bijdragen van partijen zijn onderdeel van het budget, met een totale rijksbijdrage van maximaal € 40 mln. incl. BTW, prijspeil 2016 voor de bekostiging van ten hoogste 50% van het investeringsbudget (aanleg en beheer en onderhoud) voor individuele projecten.
3. De rijksbijdrage is afhankelijk van het voldoen aan de volgende voorwaarden:
  - a. een sobere en doelmatige voorziening;
  - b. een sluitende integrale businesscase<sup>4</sup>;
  - c. een handavings- en weesfietsenaanpak als beschreven in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, en
  - d. een aanpak gericht op het voorkomen van gebruik van stallingen door niet-OV-reizigers, als beschreven in artikel 8, eerste lid, onderdeel a.
4. De afspraken met decentrale overheden worden na inwerkingtreding van dit bestuursakkoord in deelovereenkomsten uitgewerkt en geconcretiseerd per provincie en vervoerregio. Daarin worden maatwerkafspraken over de verdeling van kosten tussen partijen en over maatregelen om de doelen van dit bestuursakkoord te bereiken opgenomen. Daarbij spreken partijen per locatie af hoe de kosten onderling worden verdeeld. De intentie is samen een oplossing te vinden, maar dit is niet te lezen als een landelijke verplichting voor alle individuele partners en locaties. Het Rijk levert uitsluitend een bijdrage aan aanleg en beheer en onderhoud, voor zover het bovengenoemde budget daar ruimte voor biedt.
5. NS en decentrale overheden<sup>5</sup> leggen een kostenverdeling van de exploitatiekosten in de in het vierde lid genoemde deelovereenkomsten vast.
6. Ter dekking van de ontbrekende exploitatiekosten en jaarlijkse lasten zijn enkele oplossingen door decentrale overheden, ProRail en NS voor een aantal stations en regio's uitgewerkt/overeengekomen<sup>6</sup>. Bij grote bemenste / bewaakte stallingen, waar voor de oplossing het 'eerste 24 uur gratis-concept' gewenst/ noodzakelijk is, blijkt nu vaak twee derde van de financiering beschikbaar te zijn. NS heeft de intentie uitgesproken voor de concessiestallingen (stations) waar het 'eerste 24 uur gratis-concept' in een bemenste en bewaakte vorm gewenst/ noodzakelijk is om een derde te willen bijdragen aan de exploitatie kosten. Gemeenten zijn in sommige gevallen ook bereid een derde aan de verwezenlijking van dit concept bij te dragen.

## **Artikel 11. Fase 2: 2021 tot en met 2025**

Voor fase 2 (2021 tot en met 2025) bezien partijen op basis van de uitvoering van de regionale Plannen van Aanpak hoe groot de tekorten zijn die resteren, en welke nieuwe afspraken te maken zijn voor het oplossen daarvan, waarbij als uitgangspunt geldt:

- a. voortzetten cofinanciering van het rijk en decentrale overheden, waarbij mogelijk andere voorwaarden zullen gelden;
- b. dekking voor ontbrekende kosten voor de integrale businesscase geschiedt door decentrale overheden<sup>7</sup>, NS en bijdragen van derden;
- c. gemeenten nemen aantoonbaar en toetsbaar maatregelen om te bereiken dat OV-stallingen vooral door OV-reizigers worden gebruikt en dat organisaties die in de stationsomgeving zijn of worden gevestigd voor voldoende eigen (fiets)parkeervoorzieningen zorgen. Bijvoorbeeld bij reguliere bestemmingsplanwijzigingen.

---

<sup>4</sup> Zodra afspraken zijn gemaakt over een meer eenduidige rol- en verantwoordelijkheidsverdeling (artikel 2 lid 1 sub d), zullen betrokken partijen opnieuw naar deze businesscases kijken.

<sup>5</sup> Provincies leveren in de regel geen bijdrage aan exploitatiekosten, maar kunnen eigenstandig besluiten in bijzondere gevallen wel een bijdrage te leveren.

<sup>6</sup> In de Stadsregio Amsterdam hebben de Stadsregio, de gemeente Amsterdam, NS en ProRail een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarbij de Stadsregio de intentie heeft uitgesproken het ontbrekende een derde deel van de exploitatie kosten te willen dragen voor een nader overeen te komen periode. Dit is een voorbeeld van de hier bedoelde oplossing voor de ontbrekende dekking.

<sup>7</sup> Provincies leveren in de regel geen bijdrage aan exploitatiekosten, maar kunnen eigenstandig besluiten in bijzondere gevallen wel een bijdrage te leveren.

### **Artikel 12. Fase 3: 2026 tot en met 2030**

1. Voor fase 3 (2026 tot en met 2030) maken partijen nieuwe afspraken over aanleg, exploitatie, handhaving en BOV, waarbij wordt gestreefd naar verhoging van de kostendekkingsgraad en verlaging van de overheidsbijdragen. Dit kan worden bereikt door lagere exploitatiekosten en/of een (hogere) vergoeding door gebruikers/ vervoerders in nader vast te stellen vormen. De mate waarin verhoging van de kostendekkingsgraad mogelijk is wordt in fase 1 en 2 verder uitgewerkt.
2. De nieuw verworven inzichten en keuzen van maatregelen op het vlak van benutting, kostenbesparing en bekostiging van fietsenstallingen die in fase 1 en 2 zijn beproefd en toegepast, worden vertaald in een nieuw model van bekostiging en aansturing van de aanleg, exploitatie, handhaving en BOV van fietsenstallingen.

### **Artikel 13. Wettelijke procedures**

1. Partijen verbinden zich tegenover elkaar om de voor de uitvoering van dit bestuursakkoord benodigde publiekrechtelijke besluiten zodanig vast te stellen, dat de uitvoering van dit bestuursakkoord publiekrechtelijk is toegestaan.
2. Partijen bevorderen daarbij zoveel mogelijk, met inachtneming van wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid tegenover derden, dat de procedures tot het nemen van publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid worden doorlopen.
3. Indien de in het tweede lid bedoelde procedures ertoe leiden dat uitvoering van de bestuursakkoord niet of althans niet op de door partijen bij het aangaan ervan voorgestane wijze kan worden uitgevoerd, bezien partijen of de bestuursakkoord wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft. Artikel 16 wordt hierbij in acht genomen.

### **Artikel 14. Onvoorziene omstandigheden**

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit bestuursakkoord niet mag worden verwacht.
2. Het overleg vindt plaats binnen vier weken nadat een partij daartoe mededeling heeft gedaan aan de andere partij. Partijen bezien in goed overleg of dit bestuursakkoord wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft.

### **Artikel 15. Ongeldigheid**

Indien een bepaling van dit bestuursakkoord in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, wordt die bepaling, voor zover nodig, vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel mogelijk benadert. Het overige deel van dit bestuursakkoord blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is.

### **Artikel 16. Wijzigingen**

1. Een partij kan de andere partij schriftelijk verzoeken dit bestuursakkoord te wijzigen. De wijziging behoeft de instemming van partijen. Besluitvorming vindt plaats in een bestuurlijk overleg van partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een partij de wens daartoe aan de andere partijen schriftelijk heeft meegedeeld.
3. De wijziging en de verklaring tot instemming wordt als bijlage aan het bestuursakkoord gehecht.

### **Artikel 17. Inwerkingtreding en looptijd**

1. Dit bestuursakkoord treedt in werking de dag na de ondertekening van het bestuursakkoord door partijen.
2. Dit bestuursakkoord eindigt met ingang van 1 januari 2030
3. Rechtsgevolgen die voortvloeien uit dit bestuursakkoord en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van dit bestuursakkoord, worden afgehandeld in overeenstemming met dit bestuursakkoord.

**Artikel 18. Bijlage**

1. De bij dit bestuursakkoord behorende bijlage maakt integraal onderdeel uit van dit bestuursakkoord.
2. Bij strijdigheid tussen een bijlage en het bestuursakkoord prevaleert het bestuursakkoord, tenzij partijen de strijdigheid in de bijlage expliciet hebben benoemd, dan prevaleert de bijlage.

**Artikel 19. Publicatie**

Binnen tien werkdagen na ondertekening van dit bestuursakkoord wordt de tekst daarvan door het Rijk gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in elfvoud ondertekend,

**De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu**

Sharon A.M. Dijkma

**ANWB**

namens deze,

F.J. van Bruggen

**Fietsersbond,**

namens deze,

S.M. Kluit

**Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland**

namens deze,

A.B. Hettinga RA

**Interprovinciaal Overleg**

namens deze,

F.Q. Gräper-van Koolwijk

**Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

namens deze,

P.J. Langenberg

**NS**

namens deze,

R. van Boxtel

**ProRail**

namens deze,

P. Eringa

**Rover**

namens deze,

A. Kruijt

**Stadsregio Amsterdam**

namens deze,

P.J.M. Litjens

**Vereniging van Nederlandse Gemeenten**

namens deze,

F. van As

**Bijlage als bedoeld in artikel 2, eerste lid**

