



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Nederlandse Spoorwegen
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Advies is verzonden aan NS
Reizigers en het ministerie van
Verkeer en Waterstaat

Contactpersoon
drs. A. Frerichs
Datum
10 maart 2010

Doorkiesnummer
070 3519556
Bijlage(n)
Standpunt Fietsersbond
en ROVER over fietsparkeren bij
stations

Ons kenmerk
Locov 2010/055
Onderwerp
Ongevraagd advies fietsparkeren bij stations

Uw kenmerk
-

Geachte heren Huberts en Jacobs,

De Fietsersbond en ROVER hebben onlangs een notitie geschreven, waarin zij hun standpunt inzake fietsparkeren bij stations uiteen hebben gezet. Deze notitie is vier maart jongstleden tijdens het vooroverleg van de consumentenorganisaties besproken.

Het standpunt van de Fietsersbond en ROVER werd breed gedeeld tijdens de bespreking. Het is dan ook de wens van de consumentenorganisaties de notitie, met enkele wijzigingen, als ongevraagd advies van de consumentenorganisaties in het Locov aan NS Reizigers en het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan te bieden. Als voorzitter van het Locov doe ik dit graag namens de consumentenorganisaties.

De notitie, in casu het advies, heb ik als bijlage bij deze brief opgenomen.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

drs. G.B.M. Leers,
voorzitter Locov

Secretariaat
Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999
Telefax (070) 351 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 1.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

STANDPUNT FIETSERSBOND EN ROVER OVER FIETSPARKEREN BIJ STATIONS

Ongevraagd advies van consumentenorganisaties in het Locov.

1. Uitgangspunten voor goede fietsvoorzieningen

Een groeiend aantal treinreizigers komt met de fiets naar het station. Het aandeel bedraagt inmiddels 40% en zal naar verwachting van NS de komende jaren nog verder groeien. Fietsen is een goedkope en efficiënte manier om naar het station te komen. Reizigers die op de fiets aankomen of na de aankomst op de fiets verder willen, zullen in het algemeen graag op zo kort mogelijke afstand van het OV hun fiets willen stallen en onbeschadigd terugvinden tegen geen of redelijke kosten.

De Fietsersbond en ROVER vinden het daarom van groot belang dat er voldoende en kwalitatief goede fietsvoorzieningen rond de stations zijn. Zij vragen extra aandacht voor dit onderdeel van de keten. Die extra aandacht is juist nodig vanwege het succes en de grote druk op de capaciteit van het fietsparkeren. Fietsersbond en ROVER gaan daarbij uit van de volgende uitgangspunten.

Aan de reiziger de keuze

Fietsersbond en ROVER gaan uit van de keuzevrijheid van de reiziger als basisprincipe. Voor het fietsparkeren bij stations betekent dit dat reizigers in principe altijd moeten kunnen kiezen tussen beveiligd (al dan niet betaald) en onbeveiligd (gratis) stallen. Startpunt voor ons zijn de voorwaarden zoals die in het verleden zijn overeengekomen en zijn vastgelegd in de brochure *Met de fiets naar de trein. Voorwaarden die de rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations*. De stallingslocaties moeten zo dicht mogelijk bij de in- en uitgangen van het station te zijn, en de looproutes moeten gemakkelijk te vinden of duidelijk aangegeven zijn en sociaal veilig. Keuzevrijheid betekent ook dat er voldoende ruimte moet worden gereserveerd op beveiligde en onbeveiligde locaties voor "bijzondere" fietsen, zoals bakfietsen en moederfietsen en voor oplaadpunten van elektrische fietsen en stallingsmogelijkheden voor hulpmiddelen van mensen met een beperking (beveiligde locatie). In de voorwaarden staat eveneens dat de voorzieningen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur. Fietsersbond en ROVER vinden het ook van belang dat de stationsomgeving sociaal veilig is en prettig aandoet.

Eisen aan onbeveiligd en beveiligd stallen

Het onbeveiligd stallen moet altijd gratis zijn en de fiets moet door een goede aanbindvoorziening veilig op slot te zetten zijn. Rekken moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur. Etagerrekken moeten voldoen aan kwalitatieve criteria die vergelijkbaar zijn met die van enkellaags rekken; de bovenste etage moet door alle "normale" klanten gebruikt kunnen worden.

Voor het beveiligd stallen is het niet onredelijk dat er een vergoeding betaald moet worden door de gebruiker, al kan een beveiligde voorziening vanuit bestuurlijke overwegingen ook gratis worden aangeboden.

Bij het beveiligd stallen gaat de voorkeur uit naar menselijke bewaking, omdat klanten daaraan de voorkeur geven vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en klantvriendelijkheid. De geautomatiseerde stallingen van NS-Fiets zijn acceptabel, mits de sociale veiligheid daarin is gegarandeerd en de betalingsmogelijkheid laagdrempelig. Verder zal er gekeken moeten worden naar de omgeving: in een sociaal onveilige omgeving is een geautomatiseerde stalling niet gewenst. De huidige geautomatiseerde stallingen voldoen vaak niet aan al deze eisen en kennen een lage bezettingsgraad. Op kleine stations

kan beveiligde stalling worden aangeboden door kluizen. Fietsersbond en ROVER vinden dat die ook voor dagstallers geschikt gemaakt moeten worden, zodat ook op kleinere stations een bewaakte mogelijkheid gecreëerd wordt voor deze doelgroep.

Fietsersbond en ROVER menen dat de aantrekkelijkheid van de beveiligde stallingen vergoot kan worden door het aanbieden van meer service, zoals toiletten en omkleedplekken.

Vanaf 1 januari 2010 zijn alle beveiligde stallingen van NS-Fiets van een kwartier voor de eerste trein tot een kwartier na de aankomst van laatste trein geopend. Fietsersbond en ROVER juichen de langere openingstijden toe en vinden dat hetzelfde zou moeten worden afgesproken met alle stallingen die geen eigendom zijn van NS-Fiets maar van andere partijen.

Uitzondering op de regel

Afwijken van het gebruikelijke systeem met beveiligde en onbeveiligde stallingen bij stations is voor Fietsersbond en ROVER alleen aanvaardbaar indien daardoor een kwaliteitsverbetering voor de reiziger tot stand komt. Bijvoorbeeld doordat er uitsluitend gratis bewaakte of beveiligde plekken in een gebouwde omgeving worden aangeboden. Zo is in de veel geroemde stalling in Zutphen het verschil tussen beveiligde en onbeveiligde plekken opgeheven; er is een kwalitatief goede fietsenkelder met toezicht, waarin gratis gestald kan worden. Op het stationsplein is geen fietsparkeren op maaiveld meer mogelijk. Veel gemeenten zijn enthousiast over dit model en volgen het na of overwegen dat.

Bij deze vorm van fietsparkeren bij stations - een gratis voorziening in een gebouwde omgeving met bewaking of toezicht - vinden Fietsersbond en ROVER het niet onredelijk om bij aangetoond structureel capaciteitsgebrek en onder enkele voorwaarden (zie kader) na een aantal dagen parkeren een klein geldbedrag in rekening te brengen. Doel daarvan is het ontmoedigen van het lang parkeren, zodat zoveel mogelijk reizigers de gratis stalling kunnen blijven gebruiken. De financiële effecten op de exploitatie zullen in onze ogen beperkt zijn, omdat een betaalregime extra exploitatiekosten en handhavingskosten met zich meebrengt.

Als voorwaarde voor betaling stellen de Fietsersbond en ROVER dat:

- in de gratis periode in ieder geval ook een volledig weekend moet zitten;
- er specifiek voor langstallers bij stations een gratis alternatief komt op grotere afstand van de ingang van het station, bijvoorbeeld op 400 meter. Op die manier is er een gratis oplossing voor langstallers, zoals forensen die op vakantie zijn, zonder dat de stationspleinen zelf direct heringericht moeten worden met fietsenrekken.

2. Nieuwe investeringen nodig tegen groeiende capaciteitstekorten

Fietsersbond en ROVER constateren dat er in het afgelopen decennium in het kader van het programma Ruimte voor de Fiets fors is geïnvesteerd in de fietsvoorzieningen bij stations. Toch constateren zij met ProRail dat er in veel plaatsen sprake is van een capaciteitstekort. Volgens ProRail zullen er in 2020 honderdduizendplekken tekort zijn. De capaciteitsproblemen doen zich vooral voor in de grote steden en de studentensteden. De Fietsersbond en ROVER

dringen erop aan een nieuw programma Ruimte voor de Fiets vast te stellen, met adequate budgetten. In veel plaatsen met een nijpend tekort zijn alleen nog ondergrondse of gebouwde voorzieningen mogelijk. Die voorzieningen zijn veel duurder per parkeerplek dan een onbeveiligde plek op maaiveld. Het toekomstige budget moet daarin voorzien en een schielsprong mogelijk maken. Fietsersbond en ROVER vinden dat ook in tijden van krappe overheidsfinanciën te verantwoorden, omdat de treinreiziger die op de fiets naar het station komt per saldo nog altijd het goedkoopst en het milieuvriendelijkst is voor de maatschappij.

Bij de schielsprong horen ook zaken als registratie van parkeerduur, dynamische bewegwijzering naar vrije plekken, gebruik van de overcapaciteit in de beveiligde stallingen, betalen voor de beveiligde stalling met de OV-chipkaart en integratie van de stallingsabonnementen in de NS-abonnementen.

Rijk, decentrale overheden, spoorsector en consumentenorganisaties moeten zich gezamenlijk hard maken voor deze schielsprong en eventueel ook nieuwe samenwerkingsvormen tot stand brengen. Zo vinden Fietsersbond en ROVER het niet onlogisch wanneer NS als concern gaat meebetalen aan de exploitatie van de bewaakte stallingen. De Fietsersbond en ROVER benadrukken daarbij dat specifieke probleemanalyses en oplossingen op maat nodig zijn. Overleg met de afdelingen van de Fietsersbond en ROVER in een vroegtijdig stadium is daarom noodzakelijk om tot optimale oplossingen te komen.

3. Beheersmaatregelen voor de kortere termijn

Bij een aantal stations zijn de capaciteitstekorten zo groot dat ze niet op korte termijn zijn op te lossen. In deze situatie moeten maatregelen worden genomen die snel enig soelaas bieden:

- verwijdering van weesfietsen en wrakken; en
- (in uitzonderlijke situaties) beperking van langparkeren.

Beheer van onbeveiligde stallingen bij stations is maatwerk

Om de capaciteitstekorten bij de onbeveiligde plekken terug te dringen en het stationsgebied enigszins ordentelijk te houden, is het goed dat weesfietsen en wrakken regelmatig worden verwijderd. De Fietsersbond en ROVER steunen het plan om die aanpak verder landelijk te begeleiden en gemeenten daarbij te ondersteunen. Van belang daarbij is het consequent maken van het onderscheid tussen weesfietsen en wrakken enerzijds en vanwege ruimtegebrek tussen of naast de rekken geplaatste fietsen anderzijds. Voor het in de praktijk zorgvuldig kunnen maken van dit onderscheid verwijzen wij naar het Handboek Weesfietsen van NS en ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Fietsersbond en ROVER zijn vóór het regelmatig ruimen van weesfietsen en wrakken, maar tegen het verwijderen van "verkeerd gestalde", niet-hinderlijke fietsen.

Om mensen te verleiden om een weesfiets of wrak alsnog zelf te verwijderen pleiten Fietsersbond en ROVER voor een beloningsactie: geef mensen die hun weesfiets of wrak inleveren bij een depot een gratis treinkaartje.

De Fietsersbond en ROVER vinden dat de maximale parkeerduur voor fietsen in onbeveiligde (en dus gratis) stallingen bij stations maatwerk is; de

parkeerduur moet daarom – onder randvoorwaarden - kunnen variëren per station, al naar gelang de vraag

Beperken van langparkeren alleen onder stringente voorwaarden

Op grond van de gemeentelijk vastgestelde APV bedraagt de termijn waarna een fiets als weesfiets verwijderd kan worden in de meeste gemeenten 28 dagen. In gemeenten waar geen grote weesfietsproblematiek bestaat, is er geen aanleiding deze termijn te veranderen. Een weesfietsaanpak is ook op deze locaties nuttig om de beschikbare capaciteit optimaal te gebruiken, maar kan met deze termijn goed uitgevoerd worden.

In plaatsen waar sprake is van een aantoonbaar en groot weesfietsprobleem kan de termijn in de APV in de toekomst volgens de Fietzersbond en ROVER worden verkort. Fietzersbond en ROVER gaan er daarbij vanuit dat de gemeente in kwestie de termijn van 28 dagen dan wel goed heeft gehandhaafd – anders kan van een aantoonbaar en groot weesfietsprobleem in onze ogen nog geen sprake zijn.

Vooraf bij de specifieke stations waar de druk van het fietsparkeren het allergrootst is en capaciteitsvergroting niet op korte termijn mogelijk is, zoals bij de centrale stations in de grote steden, is een kortere termijn dan 28 dagen voor ons onder stringente voorwaarden (zie kader) bespreekbaar. In die gevallen is het juist om te spreken van het beperken van langparkeren. Doel is om zoveel mogelijk fietsparkeerplekken beschikbaar te hebben voor fietsers. Slechts een minderheid van fietsers parkeert de fiets immers voor langere termijn.

De voorwaarden zijn de volgende.

- Elke gemeente die fietsen van de openbare weg / rond het station verwijderd, zorgt voor een goed bereikbaar, centraal depot waar burgers eenvoudig een vermiste of verwijderde fiets kunnen ophalen. De kosten bij het ophalen mogen niet hoger zijn dan kosten die gemaakt zijn voor het weghalen en opslaan. De verwijderde fietsen worden via internet traceerbaar gemaakt. De gemeente moet de verwijderde fietsen controleren op een mogelijke herkomst uit diefstal. Indien dat laatste het geval is dient de eigenaar actief te worden benaderd
- Bij de grotere stations waar een termijn korter dan 28 dagen gehanteerd gaat worden moeten verwijderde fietsen in de omgeving van het station worden opgeslagen. Ook bij deze situaties stellen de Fietzersbond en ROVER als randvoorwaarde dat er specifiek voor langstallers een gratis alternatief komt op grotere afstand van de ingang van het station, bijvoorbeeld op 400 meter.
- Bij het verkorten van de stallingsduur bij onbeveiligde plekken moet aan alle bovenvermelde eisen voor een beveiligde stalling zijn voldaan. Alleen dan is de beveiligde stalling een daadwerkelijk alternatief voor langparkeerders.

Overig

Ten slotte wijzen Fietzersbond en ROVER erop dat er voor het overige openbaar vervoer door de overheid geen kwaliteitseisen voor fietsparkeren worden gesteld. Zij adviseren ook bij tram-, metro- en bushaltes dergelijke kwaliteitseisen op te stellen en afspraken te maken over de financiering daarvan.