

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 691

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2016

Met het «Actieplan Fietsparkeren bij Stations»¹ ondersteunt het rijk vanaf 2012 decentrale overheden bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij stations. In 2015 heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden, waarover u bent geïnformeerd in december 2015.² Naar aanleiding van die resultaten heb ik bestuurlijk overleg gestart met medeoverheden, NS, reizigersorganisaties en ProRail. Eind juni heb ik toegezegd u in het najaar te informeren over de resultaten van dit overleg.³ Graag geef ik met deze brief invulling aan die toezegging.

In het streven naar het vergroten van duurzaamheid, bereikbaarheid en leefbaarheid is het gebruik van de fiets onmisbaar. De fiets maakt belangrijke schakels zoals OV-knooppunten en binnensteden optimaal bereikbaar, maar is ook schoon en gezond. Mensen die dagelijks naar hun werk fietsen zijn minder vaak ziek en komen gemakkelijk aan hun dagelijkse beweging. Ook speelt de fiets een cruciale rol in de transitie naar duurzame stedelijke mobiliteit, waarin ook verblijfskwaliteit, luchtkwaliteit en het beperken van CO₂ uitstoot voorop staan.

Het belang van de fiets als schakel in de deur-tot-deur reis is onmiskenbaar. Een goede samenhang van fiets en OV is van belang voor de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, maar ook voor krimpgebieden. Voor veel voorzieningen raakt men in krimpgebieden steeds meer afhankelijk van de stad. Het handhaven van goede OV verbindingen tussen stad en platteland vormt een telkens grotere uitdaging. De elektrische fiets en het OV kunnen elkaar hier versterken.

Voor lange afstanden zit de combinatie fiets-trein flink in de lift. Goede en voldoende fietsenstallingen zijn van cruciaal belang voor reizigers die met

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 53

² Kamerstuk 29 984, nr. 642

³ AO 28 juni 2016, Kamerstuk 23 645, nr. 633

de fiets naar het station komen en de trein moeten halen. Zowel het voor- als het natraject van de treinreis moet snel en efficiënt kunnen worden afgelegd. De fiets wordt nu voor bijna de helft van de treinritten als vortransport gebruikt. Dat is een enorme stijging in korte tijd. Op dit moment worden we geconfronteerd met de keerzijde van dit succes en staan we gezamenlijk voor de uitdaging om het grote tekort aan stallingsplekken aan te pakken. Daarom hebben we de handen ineengeslagen met het «Actieplan Fietsparkeren bij Stations», dat loopt van 2012 tot 2020. Uit de tussentijdse evaluatie van december 2015 bleek echter dat het beschikbare budget onvoldoende is om alle tekorten weg te werken: De combinatie fiets-trein wint in een zodanig tempo aan populariteit, dat ondanks alle investeringen een tekort van 100.000 fietsparkeerplekken geprognosticeerd wordt voor 2030.⁴

Daarom heb ik met medeoverheden, NS, reizigersorganisaties en ProRail gewerkt aan een gezamenlijke vervolgaanpak, vastgelegd in een nog te ondertekenen bestuursakkoord «fietsparkeren bij stations». De afspraken volgen drie lijnen:

1. *Efficiëntere benutting* van stallingscapaciteit door het beperken van gratis langstallen, het handhaven op weesfietsen en het inzetten van slimme IT-systemen die voor de reiziger snel duidelijk maken waar nog lege plekken zijn. Hiermee gaat de bezettingsgraad omhoog.
2. *Kostenbesparing*: met behulp van een externe quick scan zijn besparingsmogelijkheden geïnventariseerd voor alle fasen van de bouw en exploitatie. Op basis daarvan worden besparingsmaatregelen verder uitgewerkt.
3. *Extra financiële middelen*: om op korte termijn zoveel mogelijk urgente projecten te kunnen realiseren wordt extra budget vrijgemaakt voor de termijn tot en met 2020.

Om met deze aanpak snel voortgang te kunnen boeken heb ik besloten om 40 miljoen euro extra vrij te maken uit het Infrastructuurfonds. Dit geld komt bovenop de 221 miljoen euro rijksbijdrage van het Actieplan fietsparkeren. Hiermee wil ik tegemoet komen aan de meest urgente fietsparkeerproblemen bij stations. Met decentrale overheden is afgesproken dat zij voor de helft bijdragen aan de investeringen in fietsenstallingen.

De komende maanden worden afspraken per provincie en stadsregio uitgewerkt en zal de prioritering van de meest urgente stallingsprojecten bepaald worden. Criteria daarvoor zijn dat de plannen nu al vergevorderd moeten zijn, dat het absolute en relatieve geprognosticeerde tekort hoog moet zijn en dat de projecten door uitstel niet (of alleen met veel hogere kosten) gerealiseerd kunnen worden. Bovendien is een voorwaarde voor cofinanciering door het rijk dat de convenantpartners een sluitende businesscase hebben (inclusief exploitatiekosten). Tot slot zijn in het bestuursakkoord afspraken gemaakt over pilots ter verdere ontwikkeling van innovaties zoals wayfinding, slimme deelfietsconcepten en systemen ten behoeve van efficiënt stallingsgebruik. Ook wordt de betalingsbereidheid van reizigers beproefd door tariefdifferentiatie.

Met het bestuursakkoord wordt gezamenlijk een lijn vastgesteld voor vervolgstappen gericht op betere benutting, innovatie, kostenbesparing, maar ook rolverdeling bij de financiering. Hiermee heb ik een bijdrage willen leveren aan het stimuleren en innoveren van het fietsgebruik in Nederland als onderdeel van de deur-tot-deur reis. Binnenkort zal het

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 642

bestuursakkoord worden ondertekend en zal een beslissing worden genomen over welke projecten cofinanciering kunnen krijgen uit het (extra) budget. Na ondertekening zal ik u het akkoord doen toekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma