

Gratis stallen in gevaar

'De vraag is wie er betaalt'

Steeds meer treinreizigers komen met de fiets naar het station. Om die groei op te vangen, moeten er grote stallingen komen. Wie gaat dat betalen? De fietser? Een Kamermeerderheid is tegen verplicht betaald fietsparkeren.

De fiets is zo succesvol dat wethouders er kopzorgen van krijgen. Want waar laat je al die fietsen? Vooral bij de stations hopen de gestalde fietsen zich op. Geen wonder, want vier van de tien treinreizigers komen op de fiets naar het station. Per dag zijn dat een kwart miljoen fietsers. Voor al die fietsen is geen plek meer. Bij de grote stations leidt dat onvermijdelijk tot chaos en wildparkeren. Tot nu toe hebben wethouders zich gedwongen gezien om telkens maar weer rekken bij te plaatsen. En ook die stromen in de regel meteen weer vol. Deskundigen spreken dan over een

latente vraag naar fietsparkeerplaatsen. Mensen die eigenlijk wel naar het station wilden fietsen, kwamen niet omdat er toch geen plek was. Na een uitbreiding durven forensen het ineens weer aan. Elke wethouder zegt dat hij blij is dat mensen gaan fietsen. Maar als de nieuwe rekken meteen uitpuilen is er een probleem: de groei van het fietsgebruik vergt investeringen in stallingen. In het verleden heeft de overheid al honderden miljoenen euro's in stationsstallingen geïnvesteerd. In de zomer kondigt minister Schultz van Infrastructuur en Milieu een bedrag aan van 107 miljoen.

Op 11 oktober bleek dat er nog eens 79 miljoen bij kwam. Een groot bedrag waar de Fietzersbond blij mee is, maar het is zeker niet genoeg om de vraag op te vangen. Hoe moet het dan?

VRIJHEID

In 2009 wist Herman Gelissen, de toenmalige directeur van NS Fiets, al welke kant het op zou gaan. Vanuit zijn kamer keek hij uit op rommelig gestalde fietsen bij het station van Utrecht. 'Uiteindelijk zal de fiets net zoiets worden als de auto', voorspelde Gelissen. '30 Jaar geleden kon je die overal voor niets parkeren. Nu

WAT VINDEN DE FIETSERS?

Aan de westzijde van het station in Utrecht begint de gemeente in 2013 met verplicht betaald parkeren. Wat vinden de fietsers ervan? We vroegen het forensen die zich van de fietsrekken naar het perron haasten. Een paar citaten:

- 'Superslecht plan. We willen toch minder auto's en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren?'
- 'Belachelijk.' En: 'Slecht idee.'
- 'Onzin. Dan ga ik mijn fiets gewoon ergens buiten de stalling neerzetten.'
- 'Ik vind het wel goed, zoals het nu is. Als ik mijn fiets in een stalling moet zetten, duurt het langer.'
- 'Als het betaald wordt, gaan mensen net buiten het stationsgebied hun fiets stallen. En dan hebben de burens er last van.'

Maar ook:

- 'Als er meer plaatsen zijn, wil ik wel betalen.'
- 'Ik zal wel móeten betalen, want ik moet met de trein.'

Sanne Kempers heeft iets meer tijd. 'Ik heb mijn trein toch al gemist.' Haar grootste ergernis: de rommel. Ze wijst naar de volle rekken en omgevallen fietsen. 'Ik werk in Amsterdam en daar is het veel beter geregeld dan hier in Utrecht. Het is nu zo'n chaos. Ik zou wel willen betalen, maar alleen als ik binnen 20 seconden een plek heb en de stalling 24 uur per dag open is.' Nu ze toch de tijd heeft, wil ze wel iets kwijt over het Utrechtse fietsbeleid. 'Ze leggen wel busbanen aan en zijn met trams bezig, maar ze doen niks voor de fietser. Er is overal zo weinig plek dat je eigenlijk alleen illegaal kunt parkeren. Iedereen wil heel graag fietsen – maak het dan ook aantrekkelijk. Want wat is nou zuiniger dan spierkracht?'

Nieuwe rekken
stromen meteen
vol in Utrecht





moet je betalen en dat heeft iedereen geaccepteerd. Voor de fiets accepteert niemand dat nog. Maar ik verwacht dat over vijf of tien jaar je voor het stallen bij het station zult moeten gaan betalen.' Zijn uitspraken in de *Vogelvrije Fietser* kwamen op de voorpagina van de *Volkskrant* en leidden tot verontwaardigde reacties.

Tweeënhalf jaar later zorgt hetzelfde onderwerp weer voor veel beroering. Minister Schultz wil de weg vrijmaken om daadwerkelijk verplicht betaald fietsparkeren mogelijk te maken. Ze liet de Tweede Kamer deze zomer weten dat gemeenten niet langer gratis rekken hoeven aan te bieden. 'Het beginsel dat bij ieder station reizigers hun fiets zowel beveiligd (betaald) als onbeveiligd (gratis) kunnen stallen, laat ik los.'

WRAKKENVERZAMEL-PLAATS

Maar de Tweede Kamerleden zien dat verplicht betaald parkeren niet zitten. 'Dat gaat ons wel heel erg snel', zegt Maarten Haverkamp van het CDA. 'Wij snappen heel goed dat gemeenten problemen hebben met de rommelige aanblik van de rekken. Het lijkt soms wel een wrakkenverzamelplaats. Maar om dan meteen het kind met het badwater weg te gooien en te stoppen met het aanbieden van gratis plekken, dat gaat ons te ver. 40 procent van de treinreizigers gaat met de fiets. Die mensen moeten een schouderklopje hebben.' Ook de PvdA, de ChristenUnie, GroenLinks, de SP en D66 vinden met het CDA dat gratis plekken beschikbaar moeten blijven. 'Het gemak waarmee minister Schultz afstapt van het principe dat er altijd keus moet zijn, is zorgwekkend', zegt Ineke van Gent van GroenLinks. 'Elke fietsenstalling die geopend wordt, stroomt moeiteloos vol. Een verstandige bestuurder zou zich in de handjes knijpen. Fietzers nemen immers relatief weinig ruimte in en houden het stadsmilieu gezond.'

Ook andere partijen zien niks in verplicht betaald parkeren. Jacques Monasch van de PvdA: 'Het signaal dat de minister afgeeft, is verkeerd. Doel van het beleid moet zijn om zoveel mogelijk mensen met de fiets naar het station te laten komen. Dat betekent dat gemeenten naast betaalde stallingen ook gewoon onbetaalde stallingen moeten aanbieden.'

Kees Verhoeven van D66 spreekt over een 'gouden combinatie van fiets en trein', en vindt dat fietsers de keus moe-

STANDPUNT FIETZERSBOND: ALTIJD GRATIS ÉN BETAALDE STALLINGEN

Utrecht is een proeftuin voor verplicht betaald fietsparkeren. Als het gemeentebestuur erin slaagt fietsers verplicht te laten betalen, zullen andere gemeenten volgen. Het liefst heeft de Fietzersbond gratis stallingen voor iedereen. Maar de Fietzersbond begrijpt dat voor plekken dicht bij het spoor geld gevraagd mag worden. Maar er moeten altijd gratis plekken zijn. De Utrechtse afdeling is met een eigen plan gekomen: Fietsparkeren in het nieuwe stationsgebied van Utrecht. De oplossing is eenvoudig: voorkom schaarste door meer stallingen te bouwen, waarvan een voldoende aantal gratis is. Wie betaalt, wordt beloofd met een betere plek, dicht bij het perron. En de verst weg gelegen rekken zijn de eerste twee dagen gratis. Daarna zou je moeten betalen. Zo voorkom je dat de stalling een gratis fietsenschuurtje wordt, waar wethouders zo bang voor zijn.

ten hebben tussen betaald en gratis stallen. 'Het is niet goed dat fietsers ontmoedigd worden om de fiets pakken, terwijl dit een gezonde en goedkope manier van transport is.'

De ChristenUnie wil dat de minister zich meer inspant voor de fietsende treinreiziger: 'Wij zien liever een omgekeerde beweging naar meer gratis overdekte stallingen zoals in Haarlem en Zutphen', zegt Arie Slob van de ChristenUnie. 'De exploitatie kan eventueel betaald worden uit een bijdrage van de spoorvervoerder.'

VOORLOPIG GRATIS

De minister kwam gedeeltelijk tegemoet aan de wens van een Kamermeerderheid om gratis stallingen overeind te houden. In een overleg met de Kamer liet de minister weten dat ze liever niet wil tornen aan de decentralisatie van bevoegdheden: gemeenten moeten het zelf bepalen. Maar ze heeft wel toegezegd om afspraken over gratis stallingen te maken met gemeenten die geld van het Rijk ontvangen voor stationsstallingen. Maar die afspraken zijn, zo vertelde ze de Kamerleden, 'eindig en tijdelijk'. Ze heeft de Kamer een brief beloofd waarin ze het een en ander zal toelichten.

'Het is een grote toezegging van de minister, maar het is nu helemaal de vraag wat ze in de brief zal zetten', zegt Wim

WILLEN FIETSERS BETALEN VOOR LUXE STALLINGEN?

De gemeente Utrecht gaat ervan uit dat fietsers de beurs wel willen trekken voor aangename stallingen. Is dat ook zo? In Arnhem doet NS een proef met luxe stallingen. Er is valet parking. Dan is er iemand die je fiets aanneemt en parkeert. Bij terugkeer haalt de stallinghouder de fiets voor je uit het rek. Je kunt ook een privilegeplaats krijgen, vlak bij het perron. Of een vast plekje voor twintig euro per maand. Begin juli begon de proef. Na drie maanden durft NS nog geen conclusies te trekken. Maar het loopt niet storm, zegt een woordvoester. 'Het is niet bomvol.' NS kijkt het nog even aan.

Bot van de Fietsersbond. 'Wij blijven er in ieder geval bovenop zitten.'

Ondertussen speelt de kwestie van verplicht betaald fietsparkeren al op gemeentelijk niveau. In Utrecht moeten 22.000 fietsparkeerplekken komen in vijf stallingen. De investeringen bedragen zo'n 50 miljoen euro. Vorig jaar al nam het bestuur van de vierde stad van Nederland het besluit om van het fietsparkeren een 'integrale business case' te laten maken. In de begeleidende notitie stelde de gemeente dat zomaar gratis parkeren overal in de stad 'niet meer van deze tijd is'. Ook al is gratis parkeren in de ogen van het college ouderwets, de gemeenteraad droeg het college toch op om ook uit te zoeken of er gratis fietsstallingen bij het station mogelijk zijn. Adviesbureau Berenschot kreeg van de gemeente de opdracht de verschillende scenario's door te rekenen. Berenschot heeft een theoretische rekenmethode gebruikt die vastgoedontwikkelaars ook volgen als ze willen weten of een kantoorgebouw over een periode van 40 jaar uiteindelijk winstgevend zal zijn. Eigenlijk is dan alleen betaald parkeren acceptabel. Dan zal de gemeente nog steeds geld bij moeten leggen, maar blijft het over een periode van 40 jaar beperkt tot 2,9 miljoen euro. Berenschot gaat daarbij uit van een tarief van een euro per dag. Gratis stallen kost over diezelfde periode bijna 118 miljoen euro.

REKENING

De gemeente gaat in 2013 al experimenteren met betaald fietsparkeren aan de westkant van het station. Uiterlijk 2016 moet er duidelijkheid zijn over het be-

taalregiem. Dat besluit leidde tot commotie. Een internetpetitie van de Fietsersbond om gratis stallingen te behouden, leverde binnen een week meer dan 3000 ondertekenaars op.

De gemeenteraad stelde vervolgens dat er gratis plekken moeten blijven bij het station. Wethouder Victor Everhardt bevestigt dat 'een vorm van gratis parkeren op langere loopafstand mogelijk blijft'. Over enkele maanden moet daarover een definitief besluit worden genomen. De raadsleden verwezen tijdens een debat op 11 oktober met wethouder Everhardt uitdrukkelijk naar het plan van de Utrechtse afdeling van de Fietsersbond. Dat gaat uit van differentiatie. Wat verder van de perrons zou je bijvoorbeeld de eerste twee dagen gratis kunnen parkeren. Voor de plekken dicht bij de treinen moet je betalen. 'Het is een groot succes dat de gemeenteraad de wethouder de opdracht heeft gegeven om de voorstellen van de Fietsersbond

serieus te betrekken bij de plannen', zegt Bot van de Fietsersbond. 'Begin volgend jaar worden de volgende stappen in de besluitvorming gezet. Dan is het afwachten of er daadwerkelijk voldoende gratis plekken op redelijke afstand van het station komen. Hoe dan ook: de stallingen kosten veel geld. De vraag die nog steeds onbeantwoord blijft, is hoeveel geld de gemeenteraad erin wil steken. En of partijen als NS en het Bestuur Regio Utrecht een bijdrage willen leveren.' Waar moet het geld vandaan komen? Dat is waar het bij veel stationsstallingen de komende jaren om zal draaien. Tot die conclusie is het college van Utrecht ook gekomen. In een brief aan de gemeenteraad zegt het college over de nieuwe stallingen: 'Dit alles heeft wel een prijs die betaald moet worden. De vraag is wie er betaalt.'



GRATIS STALLING IS HET GOEDKOOPST

Utrecht is niet de enige gemeente die worstelt met uitpuilende rekken. Ook in Houten was het tobben met het parkeren van je fiets bij het station. 'Er was chaos in de openbare ruimte. En er was vrees voor diefstal. Dat was een obstakel om met de fiets te komen', zegt Herbert Tiemens van de gemeente Houten. Het zat de gemeente niet lekker. Afgelopen voorjaar is er een prachtige stalling onder de sporen geopend. De capaciteit is 2500 plaatsen en kan uitgebreid worden naar 4000 plaatsen. Kosten: tien miljoen. Maar voor de Houtenaren is de stalling gratis. Waarom doet de gemeente zoveel moeite? 'Wij gunnen het onze inwoners', zegt Tiemens. Het Rijk en een regionaal bestuursorgaan betaalden weliswaar mee, maar de gemeente moest ook drie miljoen investeren. En het beheer drukt jaarlijks met twee ton op de gemeentelijke begroting. De gemeente regelt dit niet alleen om de fietsers te behagen. Volgens Tiemens is investeren in stallingen gewoon de goedkoopste oplossing. 'Je moet kijken naar wat het kost als die mensen met de bus of de auto komen. Dan moet de gemeente veel meer betalen.'