

Geachte woordvoerders Mobiliteit en OV,

De consumentenorganisaties in het ov (ANWB, Fietsersbond, Ieder(in), KBO-PCOB, LSVb en Reizigersvereniging Rover, verenigd in het Locov) en de VNG doen gezamenlijk een oproep om de exploitatie van de stationsfietsenstallingen alsnog op te nemen in het programma van eisen van de nieuwe spoorconcessie.

Onze organisaties zijn belangrijke stakeholders in dit dossier en betrokken bij de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren uit 2016. In deze periode zijn mede door de Rijksbijdrage mooie nieuwe stallingen gerealiseerd en is het regime van de eerste 24 uur gratis parkeren uitgerold in de meeste stallingen. Belangrijke ontwikkelingen, die de reis van deur tot deur voor de reizigers – bijna de helft van alle treinreizigers komt met de fiets naar het station - sterk hebben verbeterd en die hebben geleid tot aanzienlijk minder druk op de openbare ruimte in de stationsomgeving.

Tot onze teleurstelling hebben wij moeten constateren dat fietsparkeren bij het station nog nergens geborgd is. Staatssecretaris Heijnen blijft bij het standpunt dat deze voorzieningen niet thuishoren in de nieuwe concessie. Zij vindt dat afspraken over de stallingen een plaats moeten krijgen in de stationsagenda. Op zichzelf snappen wij de redenering van het ministerie. De stationsagenda is inhoudelijk geen onlogische plek voor het maken van afspraken. Wij zien echter dat deze route in de komende periode weinig kansrijk is om tot een noodzakelijke doorbraak te komen en deze juridisch te borgen.

Verdere afspraken over een duidelijke rolverdeling zijn er in de afgelopen periode niet gekomen, omdat er tot op heden geen overeenstemming kan worden bereikt over de verdeling van de exploitatielasten van de stallingen. Uw Kamer sprak al in 2014 uit dat er een evenredige verdeling zou moeten komen. Tot op heden is die niet gerealiseerd en betalen gemeenten nu al een onevenredig groot deel van deze lasten. Omdat een aantal contracten in grote steden de komende tijd afloopt dreigt deze impasse alleen maar groter te worden. Een impasse die toch al wordt vergroot door vertragingen in de aanleg van nieuwe stallingen door onder meer een complicatie over het betalen van btw. Wij willen voorkomen dat deze impasse leidt tot ongewenste effecten voor de reiziger.

In de stukken bij het Programma van Eisen schrijft de staatssecretaris dat de concessiehouder een verantwoordelijkheid houdt om tot goede afspraken te komen zolang dat binnen de stationsagenda nog niet is gelukt. Wij zien dit gezien de bestaande impasse als een route met weinig perspectief. Wij zijn niet op de hoogte van een beoogde ingangsdatum van de stationsagenda en menen dat deze niet voldoende juridische borgingen heeft om fietsparkeren te regelen. Voor ons is derhalve onduidelijk hoe daarin harde financiële en organisatorische afspraken gemaakt kunnen worden.

In een Vervoersconcessie is het wel mogelijk juridisch bindende harde afspraken te maken over deze publieke taak. Wij zijn van mening dat de nieuwe concessie een uitgelezen kans biedt om afspraken te maken over de exploitatie van de stallingen en de kosten daarvan, binnen het geheel van overeen te komen zaken.

We verzoeken uw Kamer dan ook om er bij de minister op aan te dringen om de exploitatie van de stationsstallingen juridische te borgen, waarbij wij het opnemen in het Programma van Eisen voor de nieuwe Hoofdrailnetconcessie de meest aangewezen plek vinden.