

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
22 december 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/u.03.04466	2030404360
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over mogelijke bezuinigingen van de NS op fietsenstallingen bij treinstations.

1. Wat is uw mening over de aankondiging van de NS dat fietsenstallingen bij stations vroeger en vaker dicht gaan?
1. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat investeert in het kader van het programma Ruimte voor de Fiets veel geld in de aanleg en de verbetering van de stationsstallingen. Tegen die achtergrond is in OC-II een garantiebepaling opgenomen over de openstelling van deze stallingen omdat ik vind dat deze voorzieningen optimaal beschikbaar moeten zijn voor (fietsende) treinreizigers. Ik ga er voorshands vanuit dat de plannen voor de openstelling van de stallingen passen binnen het vigerende OC-II. Ik teken hierbij aan dat over de openingstijden in 2003 de NS nog aan mij moet rapporteren. Mocht mij uit deze of volgende rapportage(s) blijken dat op dit punt niet wordt voldaan aan de bepaling van OC-II, dan zal ik de NS hierop aanspreken. In de nieuwe vervoerconcessie zullen de openingsvoorwaarden uit OC-II worden overgenomen, zoals ik ook heb toegezegd in ons mondeling overleg van 8 december 2003.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

2. Deelt u de mening dat deze maatregel wederom een verslechtering voor de ketenmobiliteit is? Kunt u een overzicht geven van alle recente maatregelen die positief en negatief effect hebben op de ketenmobiliteit, zoals het verdwijnen van de treintaxi en het verminderde aanbod van bussen in de avond?
2. Zoals ik mijn antwoord op vraag 1 al heb aangegeven, heb ik van NS geen aankondiging ontvangen met maatregelen over de openingstijden van stallingen. Overigens vind ik kwalitatief goede stationsstallingen met voldoende capaciteit een belangrijke en noodzakelijke transfervoorziening voor het stimuleren van de ketenmobiliteit; in dit geval de overstap van de fiets naar de trein of omgekeerd. Daarin past onverkort dat treinreizigers hun fiets bewaakt dan wel anderszins beveiligd moeten kunnen stallen.

Voor zover het aanbod van bussen in de avonduren vermindert, hoeft dit mijns inziens niet direct een negatieve invloed te hebben op de ketenmobiliteit. Met alternatieven als collectief vraagafhankelijk vervoer kan een gerichte invulling aan de vervoerbehoefte worden gegeven.

Het "verdwijnen van de treintaxi" wordt hier te absoluut gesteld; treintaxi kan worden omgezet in een CVV-systeem. De decentrale overheden kunnen binnen hun verkeer- en vervoerbeleid zelf de afweging maken of de maatschappelijke functie van treintaxi, eventueel afgezet tegen de mogelijkheden die het CVV hen biedt, aanleiding is om al dan niet een financiële bijdrage aan de treintaxi te geven. Ik heb de OV-autoriteiten in december 2002 nogmaals gewezen op die mogelijkheid en inmiddels zijn er een enige provincies die gebruik maken van OV-gelden om een treintaxi te laten rijden.

Verder wil ik in dit kader de huidige ontwikkelingen en experimenten rond nieuwe fietsverhuursystemen (zoals de OV-Fiets) niet onvermeld laten. Met deze ontwikkeling wordt (incidentele) OV-reizigers een nieuwe gelegenheid geboden om van het treinstation van aankomst naar hun bestemming te reizen.

3. Vindt u het terecht dat NS Fiets gaat bezuinigen op de fietsenstallingen, omdat zij verlies leidt? Zo ja, bent u bereid om de exploitatie van fietsenstallingen te subsidiëren zodat de dienstverlening niet achteruit gaat? Zo nee, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?
3. Zoals eerder aangegeven heb ik van NS geen officiële mededeling rapportage ontvangen. Zodra dat het geval is, zal ik mij beraden hoe daar mee om te gaan.
4. Vindt u het acceptabel dat NS Fiets snijdt in haar dienstverlening en ondertussen wel haar tarieven per 1 januari 2004 met 10% verhoogd? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?

4. Ook hier wil ik gedeeltelijk verwijzen naar het antwoord op vraag 1. Een voorstel van NS Fiets voor verhoging van de stallingstarieven in 2004, inclusief de daarbij geldende uitgangspunten, is voor advies voorgelegd aan de Stichting Fiets en Openbaarvervoer. Deze Stichting, met onder andere vertegenwoordigers van consumentenorganisaties, is accoord gegaan met de uitgangspunten en heeft positief geadviseerd over de nieuwe tarieven.
5. Wat is uw mening met het oog op de sociale veiligheid dat ook bij de fietsenstallingen de bemensing op termijn zal verdwijnen? Bent u bereid maatregelen te nemen om deze verslechtering van de sociale veiligheid tegen te gaan?
5. Het is mij niet bekend dat NS Fiets op korte termijn zal besluiten om op grote schaal de bemenste stallingen, dus ook in de grote steden waar veel vraag is naar bewaakte fietsparkeervoorzieningen, te sluiten. Voor veel stations, waar thans geen sprake is van door mensen bewaakte stallingen, hoeft het overigens a priori niet te betekenen dat het met de sociale veiligheid slecht is gesteld. Integendeel. Op veel van deze stations waar de stallingen al in het kader van Ruimte voor de Fiets overeenkomstig de geldende voorwaarden zijn vernieuwd, zijn de gebruikers positief. Ook op het punt van de sociale veiligheid.
6. Hoe verhouden zich de bezuinigingen van NS Fiets met uw beleid om meer fietsenstallingen aan te leggen? Zullen deze nieuwe fietsenstallingen nog wel voldoende geëxploiteerd kunnen worden?
6. De verantwoordelijkheid voor een efficiënte exploitatie en beheer van de stationsstallingen door NS Fiets staat tot op zekere hoogte los van de verantwoordelijkheid van mijn ministerie om investeringen in de stationsstallingen (bewaakt en onbewaakt) als onderdeel van de spoorinfrastructuur te financieren. Omwille van een optimale benutting van deze investeringen stel ik, zoals ook in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, in de vervoerconcessie garanties voor de toegankelijkheid van de beveiligde stallingen.
7. Deelt u de mening dat het beter zou zijn om verschillende onderdelen van de NS weer samen te voegen, zodat de winstgevende onderdelen de verliezen van andere onderdelen compenseren? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo nee, hoe wilt u aan de gebruikers van de fietsenstallingen uitleggen dat er bezuinigd moet worden terwijl de NS Holding nog winst maakt?
7. Ik ga er van uit dat met de verschillende delen van NS bedoeld wordt de oprichting van NS Fiets BV als volledige dochter van NS Stations. NS Stations, als zelfstandige ondernemer, heeft er destijds voor gekozen om de stationsstallingen onder te brengen in een nieuwe Fiets BV. Om bij stallingen betrokken partijen (zoals consumentenorganisaties) meer inzicht te geven in het reilen en zeilen van de stallingen, heeft NS Fiets BV gekozen voor een opdeling te weten een sector Beheer (het stallen van de fietsen) en een sector Commercie (fietsverhuur, verkoop en reparatie). Aan deze opsplitsing met een sector Beheer lagen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- Maximaal profijt trekken van het investeringsprogramma van de rijksoverheid om de capaciteit en kwaliteit van de stationsstallingen te verbeteren;
- Een transparante organisatie van de fietsvoorzieningen bij stations;
- Een exploitatie van fietsparkeervoorzieningen bij stations zonder winstoogmerk waarin verlieslatende stallingen gesubsidieerd worden met de winst uit andere stallingen;
- Een transparante toetsing op de rechtmatigheid van door de overheid verstrekte middelen.

Met name de transparantie en meer inzicht (door de leden van de Stichting Fiets en Openbaarvervoer) zijn voor mij een groot winstpunt. Samenvoeging van beide sectoren, dus terug naar de oorspronkelijke organisatievorm, acht ik geen verbetering.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs