



‘Over tien jaar betaald stallen bij stations’

Vier van de tien treinreizigers komen op de fiets naar het station. Dat is prachtig, maar waar moeten al die fietsen staan? Herman Gelissen, directeur van NS Fiets, over de problemen en de oplossingen. ‘Een rekje erbij is niet voldoende. Die tijd is voorbij.’

Wat doet NS Fiets?

‘Wij moeten bewaakte stallingen voor trein- en ov-reizigers aanbieden. En dat moet kostendekkend. Maar onze missie is om zoveel mogelijk mensen op de fiets naar het station te laten komen. Of ze bewaakt of onbewaakt stallen maakt ons dan niet uit.’

De onbewaakte stallingen vallen onder de gemeente. Daar heeft u geen invloed op.

‘Ik wil samen met gemeenten, ProRail en regionale overheden de stallende

fietsers faciliteren. En dat gaat goed. Het stationsplein was altijd de achterdeur van een gemeente. Nu is het een toegangspoort en gemeenten willen daarom investeren in stallingen en handhaven en beheren op het voorplein. Zeker nu het aantal treinpassagiers tegen de klippen op groeit, met jaarlijks vier à vijf procent.’

Wat gaat de NS doen voor fietsers?

‘NS Reizigers, verantwoordelijk voor de treinen, gelooft steeds meer in de ketenbenadering. Dat houdt in dat de

NS je niet van station A naar station B brengt, maar de NS brengt je van je huis naar je bestemming. En de fiets is belangrijk in die keten. Veertig procent van onze klanten komt met de fiets naar het station. Uit enquêtes weten we dat treinreizigers tevreden zijn over de treinreis, maar niet over het voor- en natransport. Daar valt nog veel te winnen. Uit onderzoek blijkt dat investeringen in voor- en natransport wat klantentevredenheid betreft twee keer zoveel opleveren in aantallen reizigers als investeringen in treinen.’

Ledenwerfactie in stallingen

Op dagkaartjes en abonnementen van stationstallingen staat dit jaar een ledenwerfadvertentie van de Fietsersbond. Dankzij de Fietsersbond zijn er tientallen miljoenen uitgetrokken voor stationstallingen. En mede door acties van de Fietsersbond heeft de NS de automatiseringsplannen voor twaalf wat grotere stationstallingen gewijzigd. Die blijven open met menselijke bewaking. De meeste kleinere stations blijven op spijtstijden bemenst. Om ook in de toekomst succesvol de belangen van fietsers te behartigen zijn meer leden nodig. Kijk op www.fietsersbond.nl/nsfiets

Als u de fiets belangrijk vindt, komen er dan ook extra investeringen?

'Daar zijn we mee bezig, maar ik kan nog niets concreets beloven. De NS wil de fietser faciliteren. En we hebben de fietser ook hard nodig. Het aantal passagiers blijft toenemen. Al die mensen moeten naar het station komen. Bussen en trams hebben een maximum aantal passagiers dat ze aan kunnen voeren. Maar het fietsgebruik kan nog steeds groeien. En fietsers zijn heel flexibel. Als het verkeer vastloopt in de ochtendspits, staan de bussen stil. Fietsers kunnen altijd door.'

Maar bij veel stations puilen de rekenen uit. Wat kunt u daar aan doen?

'Een rekje erbij plaatsen, is niet meer voldoende. Die tijd is nu echt voorbij. Je moet een oplossing zoeken in gebouwen. Dat betekent fietsen

stapelen. En wat wil de fietser? De fietser is lui, die zou het liefst de fiets op het perron parkeren. Ik vind het raar dat onbewaakt parkeren altijd dichterbij de stationsingang is dan betaald parkeren. Dat is in regels van Verkeer en Waterstaat vastgelegd. Met als gevolg dat mensen die iets extra's betalen verder moeten lopen. Ik ben daar tegen. Daarnaast zie je dat de tevredenheid over onbewaakte stallingen de laatste jaren groeit. Dat meten we continu. Die stijgende tevredenheid komt door investeringen van gemeenten en ProRail in onbewaakte stallingen. Voor betaalde stallingen zijn fietsers dan minder *willing to pay*. In veel steden is het kwaliteitsverschil tussen bewaakt en onbewaakt niet zo heel groot meer. In Zutphen bijvoorbeeld, waar de gemeente een prachtige gratis bewaakte stalling heeft gebouwd.'

Een gratis bewaakte stalling, is dat de beste oplossing?

'Op zich is dit een prachtige oplossing. Maar je ziet in Zutphen dat mensen een fiets een week of langer parkeren. De vraag is of het wenselijk is dat mensen die stalling, waar veel gemeenschapsgeld in is gestoken, als een fietsenschuurtje gaan gebruiken. Voor de langstallers en de weesfietsen zijn we samen met gemeenten en ProRail oplossingen aan het zoeken. Je zou kunnen voorstellen dat de eerste dag gratis is, en voor elke volgende dag zou je dan één euro moeten betalen. Als de ov-chipkaart eenmaal is ingevoerd, kun je dat prima regelen.'

De fietser zal moeten gaan betalen voor een plek bij het station?

'Uiteindelijk zal de fiets net zoiets worden als de auto. Dertig jaar geleden kon je die overal voor niets parkeren. Nu 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. De ruimte rond stations is schaars en met stallen belast je de ruimte en

de maatschappij. Een groot voordeel van betaald parkeren is dat met de opbrengsten middelen vrijkomen om grote en kwalitatief hoogwaardige stallingen te bouwen.'

In Utrecht komt een nieuwe stalling met 20.000 plaatsen. In andere steden komen ook gigantische stallingen. Wat verwacht u van deze ontwikkelingen?

'Het exploiteren van stallingen zal een bedrijfstak worden, zoals je al bedrijven hebt die parkeergarages exploiteren. Natuurlijk is het parkeren van een auto vele malen duurder, maar het principe is hetzelfde. Gratis stallen kost veel geld en ruimte. Gemeenten kunnen besluiten om fietsers voor het gebruik van die schaarse ruimte geld te vragen. Over dat betaalde stallen zijn we nu met vier à vijf gemeenten aan het overleggen. Een gemeente kan ervoor kiezen om mensen na de tweede dag te laten betalen of om 30 cent per dag te vragen. Ik ben ervan overtuigd dat betaald parkeren goed zal werken. Nu heb je fietsen die er weken staan. Dat vraagt capaciteit. Met betaald parkeren kun je met stallingen volstaan die 20 of 30 procent kleiner zijn. Dat scheelt miljoenen. Als je zoiets wilt invoeren, moet je beginnen met een gratis bewaakte stalling. En als die vol is, kun je overschakelen naar een regime van geheel of gedeeltelijke betaling. Zo kun je de schaarse ruimte efficiënt benutten. En met de inkomsten kun je de fietser een hoogwaardige stalling bieden. Nu is het vaak een rommeltje.'

NS Fiets is gestopt met de automatisering van betaalde stallingen, waarom?

'We stoppen er niet mee. Van de 22 middelgrote stallingen die we nog moesten automatiseren, zijn er twaalf bemenst gebleven omdat onze klanten mensen willen zien. Dat wil ik ook. Maar als je dan van de eerste tot de laatste trein open moet blijven, legt dat wel een enorme druk op de exploitatie. Maar met hulp van bijvoorbeeld de gemeenten gaat dat lukken.'