

Advies van de consumentenorganisaties in het LOCOV
inzake **exploitatie van stationsstallingen**

**Advies van de consumentenorganisaties in het LOCOV
aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
inzake exploitatie van stationsstallingen**

Kenmerk: locov-99/18
Bijlage: 1

Datum bespreking LOCOV: 29 januari 1999

Inleiding

De Fietsersbond enfb heeft verzocht het onderwerp "exploitatie van stationsstallingen" te agenderen voor de vergadering van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) van 29 januari 1999.

Het onderwerp is besproken in het LOCOV-1, het overleg tussen de consumentenorganisaties en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In bijlage 1 is vermeld welke partijen aan het overleg hebben deelgenomen. De bespreking in het LOCOV is gevoerd aan de hand van een notitie van de Fietsersbond enfb met de titel "Exploitatie van stationsstallingen" (kenmerk LOCOV-99/05i) en een brochure van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met de titel "Met de fiets naar de trein" (kenmerk LOCOV-99/06i).

De consumentenorganisaties hebben te kennen gegeven het resultaat van de bespreking in het LOCOV-1 vast te willen leggen in een advies ten behoeve van de Minister van Verkeer en Waterstaat. NS Reizigers en NS Stations, die deelnemen aan het zogeheten LOCOV-2, ontvangen afschrift van het advies.

Bespreking exploitatie van stationsstallingen

De consumentenorganisaties in het LOCOV signaleren twee fundamentele knelpunten rond de exploitatie van stationsstallingen. Daarbij worden ook oplossingen voorgesteld, zowel voor de lange termijn als voor de korte termijn.

De weeffout bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen

In de eerste plaats signaleren de consumentenorganisaties het knelpunt "de weeffout" bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen in 1995 is bepaald dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de stichtings- en instandhoudingskosten van stallingsvoorzieningen bij stations. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betaalt 100% van de kosten van bouw, onderhoud en instandhouding voor zowel de beveiligde als de onbeveiligde stallingen. NS Stations is verantwoordelijk voor de exploitatie van de stationsstallingen. Ten aanzien van de exploitatie zijn door

het rijk geen prestatie-eisen en voorwaarden gesteld. Hierdoor is NS Stations feitelijk een monopolist met grote

LOCOV i.o.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer i.o.

vrijheid om naar eigen inzicht stallingen te exploiteren, terwijl de stallingen met overheidsgeld worden gebouwd en in stand worden gehouden.

De consumentenorganisaties vragen zich af hoe het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voldoende waarborgen krijgt dat met investeringen uit gemeenschapsgelden de beoogde doelen worden bereikt. In de huidige situatie is het voor een belangenorganisatie, zoals de Fietsersbond enfb, lastig om voornemens van de NS die verband houden met de exploitatie te beoordelen. De NS hoeft formeel geen inzicht te geven in de kosten en de baten van de stallingen. Maar ook de vrije marktwerking ontbreekt om enige waarborgen te bieden voor een efficiënte dienstverlening. Concrete voorbeelden hierbij zijn bijvoorbeeld verhoging van de stallingstarieven en automatisering van de stallingen.

De consumentenorganisaties tekenen daarbij nog aan dat NS Stations het uitgangspunt heeft dat elke stalling op zich kostendekkend moet zijn. De kostendekkendheid wordt dus niet over het totaal van de stallingen genomen. Hierdoor staat de dienstverlening bij de kleinere stations onder druk.

Het beleid van de rijksoverheid ten aanzien van concurrentie om het spoor en decentralisatie en aanbesteding van regionaal vervoer, heeft tot gevolg dat een deel van de reizigers gebruik maakt (of gaat maken) van andere vervoerders dan de NS. Terwijl de reiziger voor het bewaakt stallen van de fiets in bijna alle gevallen is aangewezen op de stallingen die door NS worden geëxploiteerd. Voor NS ontbreekt de prikkel van het eigen belang indien de klant (van de rijwielstalling) met een andere vervoerder reist. Bovendien heeft NS de vrijheid om de eigen klanten te bevoordelen.

De ongelijke behandeling van fietsvervoer en stads- en streekvervoer

Het tweede knelpunt dat de consumentenorganisaties rond de exploitatie van stationsstallingen signaleren is de ongelijke behandeling van fietsvervoer en stads- en streekvervoer.

Zowel de fiets als het stads- en streekvervoer leveren een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van het verkeer en vervoer. Beleidsmatig is het niet zo van belang of een treinreiziger met de fiets of met de bus (tram, metro) naar het station komt. Het gaat erom dat de mobilist een efficiënt voor- en natransportmiddel wordt geboden. Alleen dan is de trein een serieus alternatief voor de auto. Wat betreft de exploitatie van het voor- en natransport maakt de rijksoverheid echter wel een onderscheid tussen de fiets en het openbaar vervoer. Het buskaartje wordt voor meer dan 60 procent gesubsidieerd, terwijl de fietser de (stallings)kosten zelf draagt.

Afspraken Ministerie van Verkeer en Waterstaat met NS Stations

De consumentenorganisaties hebben er kennis van genomen dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorwaarden heeft opgesteld waaraan nieuw te bouwen fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering door het rijk. Deze voorwaarden worden sinds eind 1997 toegepast. De consumentenorganisaties vinden het van belang dat deze voorwaarden ook voor de al bestaande stallingen gaan gelden en dat het rijk de daarvoor benodigde financiële middelen ter beschikking stelt¹.

In de bespreking met de consumentenorganisaties heeft het Ministerie aangegeven dat met NS Stations afspraken zijn gemaakt over de openingstijden van de beveiligde stallingen. Ook werkt het Ministerie aan afspraken met NS Stations over de ontwikkeling van de tarieven van de stationsstallingen. Voorts heeft het Ministerie in overweging of het mogelijk is om met NS Stations af te spreken dat NS Reizigers combi-kaarten ten behoeve van de stationsstallingen aan reizigers aanbiedt. Dit heeft als voordeel dat het hoge BTW-tarief voor de stallingstarieven in die gevallen niet geldt.

De consumentenorganisaties zijn van mening dat deze (te maken) afspraken een stap in de goede richting zijn.

¹ De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief aan de Tweede Kamer d.d. 15 februari 1999 kenbaar gemaakt extra middelen voor uitbreiding en modernisering van de stationsstallingen ter beschikking te stellen en de uitvoering van het programma van investeringen in de stallingen te versnellen. In de periode van 2000-2006 zal een bedrag van in totaal f 460 miljoen ter beschikking worden gesteld.

Advies

Fundamentele oplossing voor de lange termijn

De consumentenorganisaties zien graag een structurele oplossing voor “de weeffout” en stellen daarbij voor om de exploitatie van de stationsstallingen aan te besteden aan de marktpartij die dat het meest efficiënt en het beste kan. Daarbij dienen verschillende prestatie-eisen bij aanbesteding te worden gesteld. De overheid blijft eigenaar van de stationsstallingen.

De consumentenorganisaties bepleiten een volledige gelijkschakeling van de fiets en het stads- en streekvervoer, ook als het gaat om de exploitatie van voorzieningen. De exploitant (volgens aanbesteding) profiteert van een exploitatie-subsidie die vergelijkbaar is met die in het stads- en streekvervoer.

In de huidige situatie zou dat betekenen dat de stallingskosten voor circa 60 procent gesubsidieerd worden.

Dit levert verschillende voordelen op:

- de stationsstallingen zijn eerder rendabel;
- de combinatie fiets en trein kan beter concurreren met de auto;
- zeer efficiënte inzet van overheidsmiddelen;
- de keuze van het individu tussen fiets en andere vormen van voor- en natransport wordt minder verstoord. De fietser zal aanmerkelijk goedkoper uit zijn en worden gestimuleerd om in het voor- en natransport de fiets te gebruiken. Dit komt een efficiënte inzet van subsidies ten goede.
- de bewaakte stalling wordt interessanter voor een grotere groep fietsers;
- de druk op de openbare ruimte rond het station wordt minder;
- het draagvlak voor ruimere openingstijden van stallingen die bemenst zijn wordt groter;
- minder fietsers hebben last van diefstal en vandalisme.

Pragmatische oplossingen voor de korte termijn

De consumentenorganisaties adviseren voor de korte termijn een aantal pragmatische maatregelen, die de huidige onvolkomenheid van verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen zonder marktwerking kunnen compenseren. Deze oplossingen zijn: de kosten en baten van de stallingen worden openbaar gemaakt (per stalling); het rijk stelt eisen aan de openingstijden van de bemenste en de onbemenste stallingen; en het rijk stelt eisen aan de stallingstarieven.

Daarnaast verdient het aanbeveling om te bezien in hoeverre voorzieningen die bij NS Stations zijn afgeschaft, met behulp van werkgelegenheidsprojecten toch weer een plaats kunnen krijgen.

De consumentenorganisaties zijn van mening dat de afspraken in een prestatiecontract met NS dienen te worden vastgelegd.

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV
voor deze,

mw. drs. J.A.J. Stam
voorzitter LOCOV

mw. mr. A.A.M. Zimmerman
secretaris LOCOV

Bijlage bij kenmerk locov-99/18

Aan de bespreking namen de volgende leden van het LOCOV deel:

- ROVER
 - ANWB
 - Coördinatieorgaan Samenwerkende Ouderenorganisaties (CSO)
 - Fietsersbond enfb
-
- Directoraat-Generaal voor het Personenvervoer/directie Mobiliteitsmarkt