



# Fietsparkeren bij stations



Het zelfbenoemde Gidsland Nederland heeft de laatste jaren veel van zijn glans verloren. Euthanasie, abortus, homohuwelijk, liberaal drugsbeleid - op alle fronten zijn we ingehaald of is het

beleid uitgekleeft. Toch is er nog een terrein te vinden waarop Nederland uniek is in de wereld: fietsparkeren bij stations. Dat komt door een combinatie van een hoog ontwikkeld treinnetwerk (steevast in de mondiale top drie op verschillende lijstjes) en een fietscultuur die zijn gelijke niet kent: nergens ter wereld wordt per inwoner zoveel gefietst en nergens ter wereld is het fietsbezit zo hoog. Waar die twee fenomenen samenkomen, wordt iets heel bijzonders tot stand gebracht.

Niettemin denkt de onbevangen lezer bij een eerste blik op het boek: moet hier nu zo'n lijvig werk over worden uitgebracht? Het antwoord is na lezing: ja, en het had misschien nog wel wat uitgebreider gekund. Want je denkt er niet vaak over na, maar dit is werkelijk een onderwerp waar ontzettende veel dingen samenkomen. Allereerst de maatschappelijke relevantie: wil je trein- en fietsgebruik stimuleren, dan zul je daar een forse inspanning op moeten leveren. Ten tweede is het een klassieke casus

voor de 'split incentive': de baten komen op een andere plek terecht dan de lasten. Tenminste, als je de fietsenstalling dienend laat zijn aan aantrekkelijk vervoer voor de fiets/treinreiziger.

Dat je groot moet denken om van de split incentive af te komen, is in 1999 gelukkig onderkend door de regering. De tijd was er ook rijp voor volgens de auteurs. Autogebruik (en files bestrijden) had volgens velen wel erg veel aandacht gekregen. Het werd tijd om ook serieus aandacht aan fiets en trein te besteden, al was het maar om de drukke wegen te ontlasten. Een resultaat was het programma Ruimte voor de Fiets. Een eindig programma, zo dacht men eerst nog. Gaandeweg - en dat is een ander interessant aspect van dit onderwerp - kwam men erachter dat capaciteitsverwachtingen telkens naar boven moesten worden bijgesteld, mede vanwege eigen beleids-succes. Inmiddels heeft het programma geen einddatum meer.

Aanvankelijk was het Rijk de enige die voor financiering van het programma zorgde, maar gaandeweg schuiven steeds meer financiers aan en is het maximum te financieren rijksdeel nu op 40 procent gesteld. Daarmee raken we aan een ander interessant aspect: wat begint met een uitbreidingsplan voor een fietsenstalling, eindigt met een complete gebiedsontwikkeling met tal

van betrokkenen, organisatorisch en programmatisch. Nog een interessante lijn in het boek: de dilemma's rond bewaakt en onbewaakt stallen. In het begin richtte het programma zich grotendeels op bewaakte (en dus betaalde) stalling, maar men kwam erachter dat het succes daarvan te nauw is verweven met onbewaakt stallen. Welke kwaliteit geef je onbewaakt stallen bijvoorbeeld mee om bewaakte stallingen niet leeg te zuigen? En is de treinreiziger er dan nog wel mee gediend? De oplossing is deels gevonden in het concept van eerste 24 uur gratis, waardoor deze grenzen vervagen. En zo zijn er nog veel andere interessante lijnen in het boek te ontwaren.

'Fietsparkeren bij stations' ziet er werkelijk op en top verzorgd uit en is beslist lezenswaardig voor mensen die affiniteit met dit onderwerp hebben. Maar ook voor mensen die, vanwege de onvermoede omvattendheid van dit onderwerp, inspiratie zoeken voor hun eigen werkpraktijk. En voor mensen die willen lezen over iets waar Nederland zich met recht Gidsland in kan noemen.

**Titel:** *Fietsparkeren bij stations; 20 jaar ontwikkeling, ontwerp en realisatie*  
**Auteurs:** Folkert Piersma en Wout Ritzema  
**Uitgave van:** *Thoth, Bussum, 2021,*  
 256 pag., €29,95  
**ISBN:** 978-90-6868-828-3