

## **Enkele lessen van het 130 huwelijk tussen fiets en trein**

De werktitel van mijn promotie onderzoek is

The Odd Couple: How the Bicycle & the Train Found Each Other, 1890-Present

Ik heb vooral enkele lessen gevonden over schaal van samenwerken en de worsteling tussen markt en overheid die prima te gebruiken zijn bij discussies over bijvoorbeeld MAAS, Mobility as a service.

## **Het belang van kennismanagement**

Het belang van kennismanagement, het lerend vermogen van mijn vakgebied verkeerskunde heb ik de afgelopen 10 jaar regelmatig gepubliceerd.

Mijn verwondering was: hoe kan een vakgebied met jaarlijks meer dan 600 verkeersslachtoffers, een omzet van 6 miljard euro voor infrastructuur en mobiliteitsdiensten, met veel gezondheidsproblemen als fijn stof en geluidshinder, het zich permitteren om zo versnipperd en ongeorganiseerd te zijn?

Dieptepunt voor mij was de keuze van een fietspad in Appelscha voor een proef met een zelfrijdend busje. Men dacht dat een voertuig van bijna twee meter, zonder uit te kunnen wijken, wel midden op een fietspad van 2,90 m kon rijden.

Ik ben er van overtuigd dat historisch onderzoek nuttig kan zijn om lijnen te ontdekken waarop je verder kan bouwen in plaats van elke keer weer opnieuw het wiel uit te vinden. Ik zal nu niet vertellen dat Rijkswaterstaat al in 1998 een proef nam met automatische voertuigen op de afgesloten rijksweg 11 bij Leiden.

Ik neem u mee naar de problematiek van integraal verkeers- en vervoerbeleid. Integraal beleid was het antwoord op het opkomend automobilisme. De combinatie Fiets en trein werd in 1975 als alternatief geformuleerd. Maar eerst even de actualiteit. De formatie van kabinetten en hoe dik moet een regeerakkoord worden.

## **Mobiliteitsfonds 2017**

Regerakkoord 2017: 'Vertrouwen in de toekomst'

Het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: 'wegen', 'spoorwegen' en water. Vanaf 2030 gebruiken we een nieuwe indeling die aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Deze omvat in ieder geval een apart budget voor beheer en onderhoud, een budget voor het beter benutten van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen (ITS) als de zelfrijdende auto, CO2-neutrale oplossingen en Mobility as a service, en een budget voor de aanleg van nieuwe infrastructuur om knelpunten op te lossen.

## **Coördinatie 1934**

Is dat nieuw?

Al in 1934 werd het Wegenfonds (uit 1927) omgevormd tot een Verkeersfonds.

Alle rijksuitgaven voor spoor-, tram-, water-, lucht- en landwegen werden samengevoegd om de exploitatie van verkeersvormen tegen elkaar te kunnen afwegen. De motorrijtuigenbelasting werd tegelijkertijd fors verhoogd. Dat was terecht want de grootse bijdrage aan dat wegenfonds was de Fietsbelasting. Colijn, minister van verkeer en Waterstaat ad interim formuleerde 7 grondbeginselen van de coördinatie. Coördineren bleek geen gemakkelijke zaak. In 1937 constateerde de kamer dat er jammer genoeg nog geen aanzet voor coördinatie was gemaakt. Het Wegenfonds bleef nog lang bestaan maar van coördinatie kwam niets. Pas in 1966 werd het Wegenfonds opgeheven en omgezet naar een Rijkswegenfonds. Later Infrastructuurfonds als maatregel van het SVV2 en nog later kwam de R in de maand van Ruimte. Maar de schotjes tussen de modaliteiten bleven bestaan. En infrastructuur geld inzetten voor slimme ruimtelijke maatregelen is er nooit van gekomen.

Het zou de moeite waard zijn om te achterhalen waarom integraal beleid zo lastig is. Of het gewoon niet meer opschrijven. Dat maakt het regeerakkoord een stuk korter.

### **Het nut van integraal afwegen, Markt versus overheid**

Is het onzin om een integrale afweging te maken? Zeker niet. Een sprekend voorbeeld van een dure investering uit het Rijkswegenfonds, is de aanleg van een tunnel A2 Maastricht. Maar lastig om kosten en baten daarvan in één hand te leggen. De overheid is wel veel beter geworden om in een MKBA. Maar hoe baathebbers mee betalen is nog niet uitgekristalliseerd. Hoe moeilijk dat is heeft te maken met het bepalen van het speelveld. Waar leg je de grenzen van het veld.

Marktadepten zeggen, als je de juiste prijs vraagt het allemaal goed komt. Maar in 1860 verzuchte kampioen marktdenken Thorbecke al Wet 1860, eerste Staatsbemoeyenis. Staatsaanleg leidt bijna onvermijdelijk tot staatsexploitatie. Exploiteren geen regeringszaak.

Transport werd door economen aanvankelijk beoordeeld als een consumentengoed. Al snel werd duidelijk dat het vervoer van goederen een productiefactor was en bijdroeg aan de economische ontwikkeling van minder ontwikkelde gebieden. De aanleg van kanalen, spoorwegen en wegen werd vooral op basis van goederenvervoer gemotiveerd. En staatsbemoeyenis bleef. Er zijn Marktimperfecties  
Infrastructuur

Ik zal dat illustreren met twee kleine maar aanschouwelijke voorbeelden. De OV-Fiets en het stallingsbeleid van NS en V&W.

### **OV-Fiets**

Al sinds 1940 fietsen te huur. Vooral voor recreatieve doelen. Probleem was altijd de huurprocedure. Hoge borg, soms € 200 per fiets, omslachtige huurprocedure. Zelfstandige ondernemers die stalling pachten en ieder hun eigen beleid hadden. Geen toonbeeld van een geïntegreerde ketenmobiliteit. Ok geen toonbeeld van inzicht dat overstappen niet leuk is. Al jarenlang bekritiseerde de Fietsersbond dit beleid en was er ook als de kippen bij toen Prorail in 1999 het idee van

de OV-Fiets ontwikkelde. De ENFB wist de weg naar de Tweede Kamer te vinden en voor de eerste overheidsmiddelen te lobbyen.

Ronald Haverman, heeft met innovatie (zeer actueel in 2000) chipkaarttechnologie en webgebaseerde verhuursysteem de innovaties van Schimmelpennink gecombineerd met eenvoudige, betaalbare en stevige fietsen. Geïntegreerd in de bestaande treinstationinfrastructuur had het fietsmodel voor openbaar vervoer bovendien geen grote investeringen in dockingstations nodig.

- Contactloze chipkaart, de lichte versie van de Mifare kaart van NXP (die vanaf 2002 ook voor de OV-chipkaart werd gebruikt). Deze werkte met Radio-frequency identification (RFID);
- Een website en webbased communicatie met zo min mogelijk overhead voor de gebruiker.

Voor treinreizigers heeft OV-fiets fietsen als de ontbrekende schakel in hun reis (mobiliteitsketen). Jasper Kuijk, industrieel ontwerper, noemde het grote voordeel van deze aanpak dat je binnen een minuut een fiets hebt.

Maar het duurde wel voordat partijen zo ver kwamen. In de hoogtijdagen van de deregulering werd rond 2004 staatsfinanciering van de OV-fiets zwaar betwist. Was de OV-fiets een openbare dienst in de mobiliteitsketen van het openbaar vervoer of moet de verdere ontwikkeling ervan aan de markt worden overgelaten? Uiteindelijk was doorslaggevend dat om het systeem echt in de versnelling te bergen een flinke investering in stallingsvoorzieningen nodig was. Dat zou de stichting OV-Fiets niet lukken. Maar wel de monopolist NS. Gelukkig is dat ook integraal doorgerekend en kon men eindelijk het hokjes denken afschudden. De winst voor NS-reizigers zat in het aantrekken van goed betalende keuze reizigers die een geoliede afhandeling van natransport wisten te waarderen. Reizigers die over gemiddeld grotere afstanden reisden, vaak ook 1<sup>e</sup> klas. Daarmee werd de integrale businesscase rond. Niet alleen kijken naar de individuele stallingsbaas, maar de baten in het hele systeem.

Het is een succes geworden door over de grenzen van de individuele stallingsbaas te kijken. Het zelfde proces zien we bij de aanpak van fietsenstallingen.

### **Stallingbeleid NS stations**

Net als bij de huurfietsen hebben de reizigersverenigingen zich altijd flink geroerd en de NS aangemoedigd maatregelen te bedenken voor reizigers die hun fiets bij het station wilde stallen. De eerste stallingen waren particulier initiatief. De eerste in 1898 in forensengemeente Naarden-Bussum. Rond 1911 waren er daar al drie. Het was de ANWB die in 1914 die de NS stimuleerde om een Algemeene Bewaarplaatsen en Reclame Maatschappij op te richten. Binnen tien jaar waren er bij bijna 60 stations fietsenstallingen opgericht. Het principe was typisch voor NS. De bewaarplaatsenmaatschappij werd een zelfstandige NV, met NS als enig aandeelhouder, maar moest wel rendement maken. Het stallingsprobleem bij stations van de Nederlandse Spoorwegen bleef regelmatig reacties van lezers opwekken in ANWB orgaan De Kampioen.

Openingstijden, tarieven, en outillage die te wensen over liet was een terugkerend thema. De stallingen werden verpacht aan individuele stallingsbazen. Het maakte niet onderdeel uit van de integrale visie.

Zelfs in 1969, toen NS een grote verandering doormaakte met zijn plan Spoor naar '75 reizigersvervoer de hoofdactiviteit werd bleef de strategie in de boekhouding van de NS om zo veel mogelijk kosten te verleggen naar andere partijen. De aanleg van parkeerplaatsen en onbewaakte stallingsplekken moest door de lokale overheid worden geregeld. Bewaakt stallen van fietsen werd wel gezien als een service aan de reizigers. Hiervoor werd in 1973 Servex opgericht. NS was voor 100% aandeelhouder, net als bij de voorganger de Bewaarplaatsen maatschappij, maar moest wel zijn eigen broek ophouden.

Het beleid van Servex ten aanzien van fietsverhuur en bewaakt stallen werd een doorn in de ogen van de Fietzersbond. De periode 1974-1990 kenmerkte zich door het steeds vaker sluiten van stallingen vanwege verliesgevende exploitatie. Ook gingen stallingen steeds vroeger dicht en later open.

Het onbewaakte stallingen op stationspleinen was een zaak van de gemeente. Maar er waren grote verschillen in hoe dat werd aangepakt. De gemeente en NS wilden de stalling bij het station helemaal vercommercialiseren.

Bewaakte stallingen kregen een individuele rendementsopdracht. Kruissubsidie was niet mogelijk. Bij Rail 21 ontstond een omslag in denken. Begin 1989 stonden opnieuw stallingen op de nominatie om gesloten te worden. NS maakte een plan Stalling 21, maar financiering vanuit het Infrafonds werd voorlopig niet toegestaan. De hekjes bleven om de budgetten staan. Met name vanuit VVD richting werd de oude Thorbecke lijn gehandhaafd. Reizigers moeste gewoon betalen voor diensten die heel versnipperd in de keten van vervoer aten. De fietsenstallingen in grote stations, zoals Utrecht, konden meeliften met de investeringen in het kader van de zg. nieuwe sleutelprojecten.

De NS Groep kreeg voor beheer en exploitatie geen publieke middelen. En de grootste Daarom werd opnieuw gezocht naar een commerciële aanpak en werd NS Fiets bv opgericht, een dochter van NS Stations. Deze vennootschap had ten doel het exploiteren en beheren van stallingsvoorzieningen bij vervoerknooppunten en het exploiteren van daarmee samenhangende fiets gerelateerde producten en diensten. De 21<sup>ste</sup> eeuw begon slecht. De commerciële aanpak leidde al gauw tot een verliesgevende bv in een bv. Maar de NS Groep ontwikkelde steeds meer een integrale visie en aanpak, wat uiteindelijk resulteerde tot een samenhangend actieplan Fietsparkeren in 2016 met alle betrokken partijen. En tot een forse toename van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations: van 160.000 in 1981 tot ruim 500.000 in 2020. Belnagrijk is geweest dat het Fietsberaad een model ontwikkeld dat de financiële voordelen van samenwerking aan het licht bracht en werd de basis voor de invulling van de abstracte adviezen over integrale businesscases

Staatsecretaris Dijksma motiveerde in 2017 in de Tweede Kamer haar inspanning voor het Actieplan Fietsparkeren met de volgende observatie:

*..... Ik heb 40 miljoen uit de krochten van mijn begroting gesleurd om een nieuw fietsakkoord te kunnen afsluiten, met de gedachte dat het echt heel verstandig is om te investeren in «the last mile» van een reiziger. Als de reiziger een halfuur bezig is om op Station Amstel .....*

*een plekje te vinden voor zijn fiets en dan 3 minuten tijdwinst heeft van PHS, dan gaat er iets niet goed. Dan moet je wat doen.*

In deze observatie is mooi geformuleerd dat je in de hele ritketen naar de gunstige effecten moet kijken.