

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. O. van den Berg
Telefoon 86358
E-mail: oberg@haarlem.nl
STB/PMB Reg.nr. 2008/33223
Te kopiëren: A) Samenwerkings- overeenkomst Ruimte voor de Fiets station Haarlem
B & W-vergadering van dinsdag 11 maart 2008

**Onderwerp** Samenwerkingsovereenkomst Ruimte voor de Fiets station Haarlem

## Bestuurlijke context

Project Ruimte voor de Fiets, onderdeel van project Stationsplein eo, richt zich op het uitbreiden en verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen in en rond station Haarlem. Het ministerie van V&W heeft voor het project een bijdrage van € 5,4 miljoen vrijgemaakt en ProRail aangewezen als projecttrekker. Haarlem draagt de verantwoordelijkheid om de resterende kosten te dekken. Een toelichting is terug te vinden in de nota 'krediet Stationsplein eo', die is goedgekeurd in de raadsvergadering van 7 februari jl.

In het kader van project Ruimte voor de Fiets hebben ProRail en gemeente ten behoeve van de voorbereidingsfase van het project al eerder een overeenkomst afgesloten (B&W vergadering 21 juni 2005; VV/2005/476). Het project staat nu op de grens van 'voorbereiding' en 'realisatie'. Naar verwachting zal de realisatie van het eerste deel van het project beginnen in het najaar van 2008. Voorliggende 'Samenwerkingsovereenkomst station Haarlem' heeft betrekking op betreffende fase. De overeenkomst gaat onder andere in op: - verplichtingen en verantwoordelijkheden van beide partijen, - organisatiestructuur, - planning, - regeling ten aanzien van meer-/minderwerk, - eigendom en verantwoordelijkheid ten aanzien van onderhoud, - schade- en geschillenregeling.

In het bijzonder hebben afspraken over 'meer-/minderwerk' de aandacht gekregen. Om te voorkomen dat de gemeente voor financiële verrassingen komt te staan tijdens de realisatie door 'meerkosten e.d.', wordt de directievoering van ProRail begeleid door een vertegenwoordiger van de gemeente. Alle meerkosten boven een bepaald bedrag worden ter goedkeuring voorgelegd aan een 'directorsboard' van ProRail en gemeente, waarin de gemeente een meerderheid van stemmen heeft. Een vergelijkbare organisatiestructuur wordt nu naar tevredenheid toegepast bij de bouw van het Keggeviaduct.

Verantwoordelijkheid voor de onderhoudskosten wordt gerelateerd aan het eigendom. Omdat de fietsgevel en het souterrain op grond van de gemeente staan, wordt de gemeente eigenaar en dus de verantwoordelijke voor het onderhoud. De jaarlijkse kosten voor onderhoud (inclusief elektra/water) zijn geraamd op €132.000,- per jaar. ProRail draagt hiervan € 50.000,- inclusief indexering. De onderhoudskosten voor het carré à € 28.000,- worden gedragen door ProRail. Dit maakt de bijdrage van ProRail duidelijk hoger dan bijvoorbeeld een bijdrage op basis van investeringsaandeel, of een bijdrage op basis van normbijdrage voor onderhoud. De onderhoudskosten voor de gemeente van souterrain en fietsgevel à € 83.000,- per jaar zijn een gevolg van 'areaaluitbreiding'. Hiervoor zal dekking moeten worden gevonden bij de Kadernota 2008 voor 2010 en navolgende jaren.

<b>Commissieparagraaf:</b> Instemming met de samenwerkingsovereenkomst is een bevoegdheid van het college. Ter informatie van betrokken raadsleden wordt de nota ter kennisname voorgelegd aan de commissie Ontwikkeling
--

---

## B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de 'Samenwerkingsovereenkomst Ruimte voor de Fiets station Haarlem'
2. Het college beschouwt de onderhoudskosten als areaaluitbreiding en betreft deze bij de integrale afweging voor de kadernota 2008 voor 2010 en navolgende jaren
3. Het college gaat vooralsnog uit van dekking van de exploitatiekosten voor 'toezicht' uit het WWB
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
5. De nota wordt ter kennisname voorgelegd aan de commissie Ontwikkeling

Exploitatielasten voor toezicht, bijvoorbeeld door Paswerk uitgevoerd, worden gedekt uit het Werkdeel WWB (Wet Werk & Bijstand).

Inzake tijdelijke uitbreiding van het aantal fietsenrekken rond het station valt op dit moment te vermelden dat per 28 maart een aanvraag bouwvergunning is ingediend voor plaatsing van dubbellaags rekken. Naar verwachting zullen deze rekken in aankomende zomer worden geplaatst. Het aantal zal in ruime mate voorzien in het compenseren van bestaande rekken die met de bouw van de fietskelder verdwijnen. In de nabije toekomst zal meer in detail verslag worden gedaan aan de commissie Ontwikkeling.

De gemeente Haarlem, gevestigd te Haarlem, aan de Grote Markt 2, ten dezen vertegenwoordigd door haar burgemeester krachtens artikel 171 der Gemeentewet, de heer mr. B.B. Schneiders, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem van ....., nr. ...., hierna "de gemeente",

en

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., gevestigd te Utrecht, aan het Moreelsepark 3, ten dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeur in de regio Randstad Noord, de heer ir. J.J.P. Lodder; hierna "ProRail",

gezamenlijk te noemen "partijen"

in aanmerking nemende,

- A. dat in het kader van het door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde "Programma Ruimte voor de Fiets" financiële middelen beschikbaar zijn gesteld voor de ombouw en uitbreiding van de stallinggelegenheden voor (brom-)fietsen, te weten de realisering van 6855 bewaakte en onbewaakte stallingplaatsen, in en rond het station Haarlem;
- B. dat de provincie Noord-Holland als voorwaarde voor het verstrekken van provinciale subsidie aan de gemeente, 1000 extra stallingplaatsen heeft gesteld, zodat het totale aantal te realiseren stallingplaatsen op 7855 komt;
- C. dat de gemeente vaststelt dat er een koppeling is tussen het project Ruimte voor de Fiets Haarlem met het gemeentelijk project Herinrichting Stationsplein;
- D. dat ProRail genoegzaam bekend is met het belang van de gemeente voor het behalen van de deadlines van het gemeentelijk project Herinrichting Stationsplein en het oorzakelijk verband tussen het project Ruimte voor de Fiets Haarlem en het laatstgenoemd gemeentelijk project, alsmede de gevolgen indien deze deadlines niet gehaald worden;
- E. dat de onder A bedoelde financiële middelen ontoereikend zijn om het tussen partijen vastgesteld plan voor "Ruimte voor de Fiets" bij het station te realiseren en dat de gemeente bereid is tot medefinanciering van het tekort, eventueel met gebruikmaking van andere subsidiebronnen;
- F. dat partijen ter zake op 16 / 18 augustus 2005 een engineeringovereenkomst hebben gesloten, ten behoeve van het in gezamenlijk overleg maken van een (definitief) ontwerp voor het uitbreiden en verbeteren van de bewaakte en onbewaakte (brom-)fietsvoorzieningen op en nabij het station;
- G. dat voornoemde overeenkomst voorziet in het sluiten van onderhavige samenwerkingsovereenkomst tussen partijen ;
- H. dat deze samenwerkingsovereenkomst strekt tot het regelen van de verhouding tussen partijen in het kader van het besteksgereed maken van het ontwerp en in het kader van de realisering, het beheer en het onderhoud van het in het kader van het project door Prorail aan te besteden werk;
- I. dat deze overeenkomst wordt aangegaan onder de voorwaarde, dat de gemeenteraad van Haarlem voor het project, de benodigde middelen ter beschikking stelt;

- J. dat de fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, vastgelegd in de bij partijen bekende uitgave "Met de Fiets naar de Trein", van augustus 2000 en voorts aan het Algemeen respectievelijk Specifiek Programma van Eisen, welke als bijlagen bij deze overeenkomst zijn gevoegd;
- K. dat voor het maken en hebben van de te realiseren fietsenstallingen, voor zover gelegen binnen de grenzen als gesteld in artikel 20 van de Spoorwegwet, vergunning is vereist op grond van artikel 19 van deze wet;
- L. dat de partij op wiens naam de onder K bedoelde vergunning dient te worden verleend, deze vergunning tijdig zal aanvragen.

komen als volgt overeen:

## Hoofdstuk 1 (begripsbepaling)

### Artikel 1 (begrippenlijst)

In deze overeenkomst wordt onder de volgende begrippen verstaan:

- a. "station": het station te Haarlem;
- b. "project": het uitbreiden en verbeteren van de bewaakte en onbewaakte (brom-) fietsvoorzieningen op en nabij het station conform onderliggende overeenkomst;
- c. "fietsgevel": het te bouwen stallingsgebouw aan het Kennemerplein te Haarlem;
- d. "carré": de renovatie/herindeling van de bestaande, bewaakte en door NS-Fiets BV geëxploiteerde fietsenstalling in het gangenstelsel van het station te Haarlem;
- e. "fietsenkelder": de te bouwen ondergrondse fietsenstalling op het "Stationsplein" te Haarlem aan de zuidzijde van het station.
- f. "werk": het door ProRail in het kader van het project aan te besteden werk in de zin van UAV 1989.
- g. "beheer": het zorgdragen voor de instandhouding en exploitatie van een te realiseren voorziening onder deze overeenkomst.
- h. "beheerder": de partij, die wettelijk verantwoordelijk is of in deze overeenkomst verantwoordelijk wordt gesteld voor het beheer van een te realiseren overeenkomst onder deze overeenkomst.

## Hoofdstuk 2 (aanleg)

### Artikel 2 (verplichtingen ProRail)

1. ProRail zal het uit te voeren werk overeenkomstig de ontvankelijke en volledige aanvraag bouwvergunning gebaseerd op het definitief ontwerp van 4 december 2007, de schetsmatig op bijgaande en door partijen gewaarmerkte tekening met nummer .....d.d....., doen uitvoeren, zoals hieronder nader beschreven.
2. ProRail verzorgt in hoedanigheid van "opdrachtgever" in de zin van de UAV1989 de aanleg van
  - a. De fietsgevel ten behoeve van de gemeente, welk object in eigendom en (particulier) beheer komt van de gemeente;
  - b. Het carré ten behoeve van ProRail B.V., welk object in eigendom komt van Railinfratrust B.V. en in (particulier) beheer van ProRail B.V.;
  - c. De fietsenkelder ten behoeve van de gemeente, welk object in eigendom en (particulier) beheer komt van de gemeente.

3. Het in lid 1 bedoelde werk bestaat uit:
  - a. Het (doen) realiseren conform het Algemeen respectievelijk Specifiek Programma van Eisen van de fietsgevel, het carré en de fietsenkelder met een gezamenlijke capaciteit van circa 7900 stallingplaatsen, met inbegrip van 40 stuks bromfietsplaatsen en 100 plaatsen voor huurfietsen, inclusief de gebruiksklare en gebruiksvergunningklare inrichting daarvan voor algemeen en bijzonder gebruik als openbare fietsenstalling met toezicht met oa. fietsenrekken, fietspoint en een beheerdersruimte;
  - b. het aanbrengen van de nodige verlichting, inclusief noodverlichting;
  - c. het aanbrengen van de benodigde vuil- en hemelwaterafvoer;
  - d. het –met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 1- aanbrengen van tijdelijke voorzieningen, waaronder tijdelijke voorzieningen voor de fiets;
4. Ten aanzien van het in lid 3 genoemde werk neemt ProRail in acht, dat bij het renoveren van het carré in dit carré 1150 bewaakte fietsenstallingplaatsen dienen te worden gerealiseerd.
5. ProRail draagt zorg voor een ondergrondse verbinding tussen de te bouwen ondergrondse fietsenstalling van de gemeente en het bestaande gangenstelsel van het station Haarlem. Deze verbinding en de bestaande gangen zijn “toegangswegen” in de zin van de Verordening EEG nr. 2598/70 van de Europese Commissie en derhalve onderdeel van hoofdspoorwegen in de zin van de Spoorwegwet, meestal genoemd “transfer” in de zin van de Concessie voor het beheer van hoofdspoorwegen in Nederland. De transfer is uitsluitend bestemd voor voetgangersverkeer.
6. ProRail is als directievoerder verantwoordelijk voor het nauwlettend toezicht tijdens de uitvoering dan wel bij de opnemings van het werk, mede met het oog op paragraaf 12 UAV. Het niet voldoende nauwlettend toezicht houden is ernstig verwijtbaar handelen of nalaten, als bedoeld in artikel 19. De gemeente houdt hoogstens incidenteel toezicht. Het toezicht van de gemeente is enkel supplementair en kan haar niet tegengeworpen worden.
7. ProRail zorgt ervoor dat alle benodigde informatie, gevraagd en ongevraagd, aan de gemeente verstrekt wordt en dat de gemeente ook zelf de informatie kan vergaren. De gemeente zal specifieke verzoeken rechtstreeks aan ProRail richten. ProRail zal een dergelijk verzoek terstond in alle redelijkheid inwilligen. De gemeente zal slechts met medeweten en medewerking van ProRail zelf informatie vergaren. De positie van ProRail als projectleider zal hierbij gerespecteerd worden. Bevindingen van de gemeentelijk toezichthouder zullen aan de gemeente en eventueel aan ProRail meegedeeld worden en niet rechtstreeks met (onder)aannemer(s), leveranciers, etc gecommuniceerd worden. Bij het vergaren van informatie wordt onder meer gedacht aan het –voor zover mogelijk- zorgen voor vrije toegang tot de (bouw)terreinen, fabrieken, werkplaatsen en loodsden, zowel van de aannemer als van onderaannemers en leveranciers, waar werkzaamheden ten behoeve van het werk worden verricht of voor het werk bestemde bouwstoffen zijn opgeslagen, teneinde de werkzaamheden, constructies, hulpmiddelen, materialen, werktuigen, respectievelijk de bouwstoffen te inspecteren. In geval van een geschil kan van deze bepaling afgeweken worden.
8. ProRail zal zich naar vermogen ervoor inspannen de vereiste aanvragen, mits tijdig en volledig ingediend, voor vergunning op grond van de Spoorwegwet met voortvarendheid te behandelen, met inachtneming van eventuele bezwaar- en beroepsprocedures.
9. ProRail zal zich, onverminderd het naleven van eventueel gestelde voorschriften in vereiste vergunningen of ontheffingen, naar vermogen ervoor inspannen dat bij de uitvoering van het project niet meer overlast dan redelijkerwijs nodig wordt veroorzaakt. Onder onredelijke overlast worden in ieder geval aspecten verstaan die de leefbaarheid van het (omringende) gebied beperken, zoals:
  - Het onnodig en onredelijk hinderen van de toegankelijkheid van openbaar gebied, waaronder het hinderen van het openbaar vervoer;
  - Het in gevaar brengen van de veiligheid van derden;
  - Het veroorzaken van meer dan redelijkerwijs nodige geluidsoverlast.

10. ProRail zal zich, onverminderd het naleven van eventueel gestelde voorschriften in vereiste vergunningen en ontheffingen, naar vermogen ervoor inspannen dat bij de uitvoering van het project de nodige maatregelen ten behoeve van de monumentale bomen, waaronder de iepen, worden genomen.

Deze maatregelen zullen in ieder geval bestaan uit:

- Het in het contract met derden opnemen van beschermende maatregelen, waaronder het instellen van een afschermingszone met vaste hekken;
- Het in het contract met derden opnemen van een boete- en schadevergoedingsbepaling, die de uitvoerder aansprakelijk stelt bij het niet goed nakomen van de voorgeschreven maatregelen. Hiertoe dient de waarde van de bomen te worden aangegeven;
- Het (laten) opvolgen van aanwijzingen van de opzichter groen die namens de gemeente periodiek bekijkt of de beschermende maatregelen worden nagekomen, de grondwaterstand controleert en de staat van de bomen onderzoekt;
- Het waar nodig nemen van aanvullende maatregelen om de bomen in goede staat te houden (bijvoorbeeld extra water, extra bomenzand met voedingsstoffen).

### **Artikel 3**

(verplichtingen gemeente)

1. Ten behoeve van de in artikel 2 genoemde werken zal de gemeente voor eigen rekening doen zorg dragen voor de uitvoering van de volgende werkzaamheden:
  - Het tijdig ontruimen en beschikbaar maken van het Kennemerplein en het Stationsplein;
  - Het bouwrijp opleveren van het deel van de te bouwen grond in gemeente-eigendom waar de fietsenkelder zal komen, bestaande uit het vrij maken van obstakels en bestrating op of boven het maaiveld en het verwijderen van kabels en leidingen tot 1 meter onder het maaiveld, zoals beschreven in bijlage 3;
  - Het (tijdelijk) verplaatsen van het busstation ten behoeve van het bouwen van de fietskelder en het na voltooiing desgewenst opnieuw inrichten van het busstation;
  - Het (tijdelijk) verplaatsen van de kiss & ride-strook voor automobilisten en van de taxi-standplaats;
  - Het eventueel na voltooiing herinrichten en aanleggen van de openbare ruimte inclusief voorzieningen, zoals bestratingen, riolering, verlichtingen, zitgelegenheden, klokken, stadsplattegrond, bewegwijzering, afvalbakken, overige straatmeubilair, op het “Kennemerplein” en het “Stationsplein”;
2. De gemeente zal zich naar vermogen ervoor inspannen, dat de uitvoering van het in deze overeenkomst bedoelde project tijdig kan starten, met inachtneming van eventuele bezwaar- en beroepsprocedures, onder meer door het tijdig starten van de nodige planologische procedures en door aanvragen van de door de gemeente te verlenen vergunningen, ontheffingen en toestemmingen – mits naar behoren en tijdig ingediend en onverminderd haar publiekrechtelijke bevoegdheden en verplichtingen – voortvarend te behandelen.
3. Indien en voor zover voor het (mogen) uitvoeren van het werk elkaars medewerking vereist is, zullen partijen die medewerking met voortvarendheid verlenen, althans voor zover zich zulks verdraagt met de correcte uitoefening van die publiekrechtelijke taken en bevoegdheden, en zulks, voor zover het ook overigens in redelijkheid mag worden verlangd.
4. De op de gemeente rustende verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst laten onverlet de rechtmatige uitoefening door de gemeente van haar publiekrechtelijke bevoegdheden.

**Artikel 4**  
(projectorganisatie)

In de tot deze overeenkomst behorende bijlage 4 hebben partijen de projectorganisatie vastgelegd.

**Artikel 5**  
(aanbesteding)

1. ProRail stelt een gespecificeerde begroting, inclusief hoeveelheden en prijzen, van het project op. In het bijbehorend bestek zal met verrekenbare hoeveelheden gewerkt worden. De gespecificeerde begroting zal de basis van de kosten van het project vormen en het bijbehorend bestek de basis van de aanbesteding.
2. Prorail kan slechts met de aanbestedingsprocedure beginnen, nadat de gemeente schriftelijk akkoord is gegaan met de in lid 1 bedoelde gespecificeerde begroting en het bijbehorend bestek.
3. ProRail informeert de gemeente tijdig over het verloop van de aanbesteding en de eventueel daaruit voortvloeiende gunning met inachtneming van het in lid 4 bepaalde.
4. Gunning door Prorail kan slechts geschieden nadat de gemeente heeft ingestemd met de voorgenomen gunning. De gemeente kan deze instemming slechts onthouden indien gunning een overschrijding van het door de gemeenteraad van Haarlem ter beschikking gestelde krediet zou betekenen. Indien en voor zover sprake is van het laatste, treden partijen met elkaar in overleg over de gevolgen, waarbij ontbinding van deze overeenkomst door één der partijen in het uiterste geval mogelijk is.

**Hoofdstuk 3 (Kosten & betaling aanleg)**

**Artikel 6**  
(afrekenen engineeringsovereenkomst)

Partijen komen overeen dat de engineeringkosten tussen partijen worden verrekend conform de engineeringsovereenkomst van 16 / 18 augustus 2005. ProRail zal de gemeente daartoe binnen twee maanden na ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst een slotafrekening van deelopdracht 1 doen toekomen.

**Artikel 7**  
(meer- en minderwerk)

1. Voor het bepalen of er sprake is van meer- of minderwerk wordt aansluiting gezocht bij de UAV 1989.
2. In geval van meer- of minderwerk treden partijen in overleg conform de projectorganisatie, zoals verwoord in bijlage 4.
3. ProRail draagt zorg dat meer- en minderwerk onverwijld aan de gemeente wordt gemeld, voorzien van een deugdelijke motivering en een staat van reeds goedgekeurd meer- en minderwerk.
4. De bouwmanager van ProRail is bij deze gevolmachtigd om te beslissen over meer- en minderwerk, voor zover deze de € 30.000 per meerwerkopdracht niet overschrijdt en voor zover de totale projectkosten niet hoger zijn dan de bij besluit van de gemeenteraad van Haarlem goedgekeurde, niet-openbare financiële onderbouwing voor de bekostiging van het project. Bij toepassing van deze beslissingsvolmacht zal het advies van de gemeente zeer ter harte genomen worden. Afwijken van dit advies kan slechts na gemotiveerde en schriftelijke mededeling daarvan.

5. In voorkomende gevallen, maar in ieder geval die welke buiten de grenzen van de beslissingsvolmacht, als beschreven in lid 4 van dit artikel, liggen, en voordat er opdracht gegeven wordt aan de aannemer(s), wordt over meer- of minderwerk besloten door het projectmanagementteam, met een stemverhouding van 2/3 deel voor de gemeente en 1/3 deel voor ProRail.

**Artikel 8**  
(projectkosten)

De projectkosten bestaan uit:

1. De werkelijk gemaakte bouwkosten, bestaande uit de aanneemsom en goedgekeurd meer- en minderwerk op grond van artikel 7;
2. Bijkomende kosten: de navolgende door partijen als zodanig onderkende kosten:
  - a. kosten van vergunningen, heffingen, leges;
  - b. kosten voortvloeiende uit verwijdering van aangetroffen explosieven;
  - c. kosten voortvloeiende uit wettelijke voorzieningen met betrekking tot archeologische vondsten;
  - d. kosten voortvloeiende uit wettelijke voorzieningen met betrekking tot monumenten;
3. De engineeringkosten van TCE/VHP op basis van de engineeringsovereenkomst van 16 / 18 augustus 2005;
4. Kosten ProRail, bestaande uit 3% van de investeringskosten (onderdelen 1 t/m 3 van dit artikel).

**Artikel 9**  
(bijdrage ProRail)

ProRail levert, in hoedanigheid van ontvanger en besteder van het subsidie van de Minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van het ministerieel beleid Ruimte voor de fiets, ten behoeve van de realisering van het project een eenmalige vaste bijdrage in de projectkosten van 5,4 miljoen euro (€ 5 400 000,-) exclusief de wettelijke verschuldigde omzetbelasting. Deze bijdrage wordt niet geïndexeerd.

**Artikel 10**  
(bijdrage gemeente)

De gemeente verbindt zich op de in artikel 11 bedoelde omschreven wijze aan ProRail te betalen alle projectkosten als bedoeld in artikel 8, na vermindering daarvan met de in artikel 9 bedoelde bijdrage van ProRail.

**Artikel 11**  
(kostenverrekening en betaling)

1. Verrekening tussen ProRail en de gemeente van de totale projectkosten vindt als volgt plaats:
  - de bijdrage van ProRail wordt allereerst geheel verbruikt, voordat overige projectkosten bij de gemeente in rekening worden gebracht. ProRail dient de gemeente elk kwartaal middels facturering op de hoogte te houden van het verloop der kosten. De leden 2 en 3 van artikel 12 zijn van overeenkomstige toepassing.
  - daarna zal ProRail voorschotfacturen aan de gemeente doen toekomen, conform de planning van artikel 22;
  - tijdens de realisatiefase rapporteert ProRail, in de eerste maand na afloop van elke kalenderkwartaal, de gemeente over de uitgavenontwikkelingen, die zijn gerelateerd aan het gespecificeerd en goedgekeurd bestek van artikel 5 en het goedgekeurd meer-en minderwerk van artikel 7;



2. Na oplevering van het project zal onverwijld een eindafrekening worden opgemaakt. Bij de eindafrekening wordt de bijdrage van ProRail aan de gemeente m.b.t het bijplaatsen van fietsklemmen en het maken van een tourniquet aan de Kennemerplein-zijde verrekend.

#### **Artikel 12**

(betaling verschuldigde bedragen en BTW)

1. Partijen zijn verplicht alle krachtens deze overeenkomst conform de bindende planning van artikel 22 verschuldigde bedragen, welke bij facturering zullen worden verhoogd met de wettelijk verschuldigde omzetbelasting, te betalen binnen een termijn van 30 dagen na dagtekening van de desbetreffende facturen. Bij overschrijding van de gestelde termijn(en) is de partij verplicht vanaf dat moment de wettelijke rente te vergoeden op voet van de artikelen 6:119a en 6:120 van het Burgerlijk Wetboek.
2. De facturen worden voorzien van voldoende motivering. Bij geschil over de hoogte en/of de inhoud van de factuur treden partijen zo spoedig mogelijk in overleg ten einde in alle redelijkheid tot overeenstemming te komen.
3. Voor zover de betaling van enige factuur vertraging zou ondervinden in verband met een aanhangig geschil, zal er tot zodanige betaling overgegaan worden als in verband met de stand van het project en de wederzijdse vorderingen toelaatbaar is. Zodanige betaling zal niet in een geding kunnen worden gebruikt als bewijs van de erkenning van enig recht.

### **Hoofdstuk 4 (Eigendom en beheer van fietsvoorzieningen )**

#### **Artikel 13**

(eigendom)

1. De ondergrond ter plaatse van de fietsgevel en de fietsenkelder is en blijft eigendom van de gemeente.
2. De ter plaatse van de in lid 1 genoemde fietsgevel en fietsenkelder te realiseren fietsenstallingen worden na oplevering eigendom van de gemeente Haarlem.
3. De ondergrond ter plaatse van het carré is en blijft eigendom van Railinfratrust B.V., waarvoor ProRail B.V. is gevolmachtigd om beschikkingshandelingen te verrichten.
4. De ter plaatse van het in lid 3 genoemde carré te realiseren fietsenstalling wordt na oplevering eigendom van Railinfratrust B.V.

#### **Artikel 14**

(beheerverantwoordelijkheid)

1. De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer van de fietsvoorzieningen, vermeld onder lid 2 van artikel 13 en derhalve voor deze fietsvoorzieningen aan te merken als beheerder.
2. ProRail is verantwoordelijk voor het beheer van de fietsvoorziening, vermeld onder lid 4 van artikel 13, en derhalve voor deze fietsvoorziening aan te merken als beheerder.
- 3....ProRail is verantwoordelijk voor het wettelijk beheer van de ondergrondse verbinding en gangen, als vermeld in lid 4 van artikel 2 van deze overeenkomst, zijnde onderdeel van de hoofdspoorweg Haarlem / Amsterdam Centraal > Uitgeest – Alkmaar – Den Helder, als vermeld in Bijlage 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen d.d. 20 december 2004.  
Voor de grenzen van het gebied waarover het wettelijk beheer zich uitstrekt zij verwezen naar bijlage ....., tekening van ....., d.d. ...., nr. ....

## **Artikel 15** (beheerkosten)

1. Alle beheerkosten van de fietsvoorzieningen als genoemd in artikel 13, lid 2, zijn voor rekening van de gemeente, met inachtneming van het bepaalde in lid 2 van dit artikel.
2. ProRail vergoedt evenwel voor ieder kalenderjaar aan de gemeente Haarlem een bedrag van 50.k€ ter bestrijding van de in lid 1 bedoelde beheerkosten. Dit bedrag is gerelateerd aan het minimum aantal fietsenstallingen vereist voor het krijgen van het subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en wordt jaarlijks geïndexeerd aan het door het Centraal Bureau voor de Statistiek vastgestelde consumentenprijsindexcijfer (CPI 2006=100), zulks voor het eerst per 1 januari 2009.
3. Alle beheerkosten van de fietsvoorzieningen als genoemd in artikel 13, lid 4, en de ondergrondse verbinding en gangen, als genoemd in artikel 14, lid 3, zijn voor rekening van ProRail.

## **Artikel 16** (na te leven ministeriële richtlijnen)

De beheerder van ieder van de in deze overeenkomst genoemde fietsvoorzieningen dient bij het beheer te voldoen aan hetgeen in de richtlijnen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangaande fietsenstallingen in het kader van Ruimte voor de Fiets is voorgeschreven ten aanzien van:

- de openingstijden: van een half uur voor de eerste trein tot een half uur na de laatste trein, met uitzondering van eventuele nachttreinen;
- het gebruik: de fietsenstallingen dienen gedurende tenminste 30 jaar de bestemming (brom)fietsparkeren te houden;
- capaciteit: het aantal fiets- en bromfietsparkeerplaatsen zal binnen 30 jaar niet mogen worden verminderd;

Alleen na gezamenlijke schriftelijke instemming van het Ministerie, al dan niet bij monde van ProRail, en de gemeente kunnen de in dit artikel genoemde criteria worden gewijzigd.

## **Hoofdstuk 5 (schade, verzekeringen en aansprakelijkheid)**

### **Artikel 17** (schade)

1. Alle schaden veroorzaakt door c.q. verbandhoudende met het uitvoeren van deelopdracht 3, zoals gedefinieerd in artikel 4 lid 2 van de engineeringovereenkomst van 16 / 18 augustus 2005, komen voor 2/3 deel voor rekening van de gemeente en voor 1/3 deel voor rekening van ProRail, een en ander met inachtneming van het bepaalde in de navolgende leden en in de artikelen 18, 19 en 20. Alle schaden veroorzaakt door c.q. verbandhoudende met het uitvoeren van deelopdrachten 1 en 2 worden verrekend op grond van hetgeen daarover is overeengekomen in artikel 6 lid 1 van de engineeringovereenkomst van 16 / 18 augustus 2005.
2. Het gestelde in lid 1 is niet van toepassing voor zover schaden aan of veroorzaakt door in opdracht van ProRail krachtens deze overeenkomst uit te voeren project:
  - a. gedekt zijn door de in artikel 17 genoemde verzekeringen;
  - b. gedekt zijn door de aansprakelijkheidsverzekering welke is/zijn afgesloten door de betreffende aannemer(s);
  - c. verhaald zijn of kunnen worden op ingenieursbureaus en/of aannemers;
  - d. verhaald zijn of kunnen worden op aansprakelijke derden;een en ander uitsluitend voor dat deel van die schade waarvoor de betreffende verzekeraars, ingenieursbureaus en/of aannemers en derden schadepennningen hebben uitgekeerd dan wel een schadeloosstelling of schadevergoeding hebben toegekend.

3. Door of namens ProRail zullen de schaden die een gevolg zijn van het in opdracht van ProRail krachtens deze overeenkomst uit te voeren project, worden hersteld en/of vergoed en worden aangemeld bij de daarvoor in aanmerking komende verzekeraars en/of (indien mogelijk) verhaald op de aansprakelijke derde. ProRail brengt de gemeente tijdig en schriftelijk op de hoogte van het voornemen tot verhaal op de aansprakelijke derde of van het voornemen tot het niet gebruik maken van verhaalsmogelijkheden, van het tussentijdse verloop van de onderhandelingen en van het bereikte resultaat, zodanig dat de gemeente daadwerkelijk in de gelegenheid wordt gesteld daarover nog te beslissen. De gemeente behoudt de mogelijkheid zich als benadeelde te voegen in de onderhandelingen met de aangesproken derde partij. Deze bepaling geldt omgekeerd bij schaden die een gevolg zijn van opdrachten van de gemeente krachtens deze overeenkomst.
4. Alle gemaakte kosten veroorzaakt door c.q. verbandhoudende met de inspanningen van ingeschakelde adviseurs ten behoeve van de behandeling van de ingediende schadeclaims, komen, voor zover niet verhaalbaar op een derde of gedragen door één der partijen, voor 2/3 deel voor rekening van gemeente en voor 1/3 deel voor rekening van ProRail, ongeacht het resultaat van de genoemde inspanningen, mits partijen elkaar tijdig en schriftelijk op de hoogte heeft gesteld van het voornemen tot inschakelen van adviseurs of van het voornemen tot het niet inschakelen van adviseurs, van tussentijdse rapportages en van de uiteindelijke uitkomst, zodanig dat partijen daadwerkelijk in de gelegenheid worden gesteld daarover nog te beslissen. Indien de gemeente zich separaat voegt in de onderhandelingen met de aangesproken derde partij, dragen partijen vanaf dat moment ieder de eigen kosten van ingeschakelde adviseurs, tenzij expliciet anders afgesproken.
5. Publiekrechtelijk handelen van de gemeente of ProRail wordt niet als verwijtbare oorzaak aangemerkt, tenzij dit publiekrechtelijk handelen in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

#### **Artikel 18**

(VGV en CAR-verzekering)

1. ProRail zal het krachtens deze overeenkomst uit te voeren project aanmelden bij haar Verborgene Gebreken Verzekering en haar doorlopende CAR-verzekering, uitgaande van de hiervoor gebruikelijke condities. ProRail zal voor de start van het project een bewijs van de acceptatie en de inhoud van de verzekeringen en een kopie van de voor onderhavige project geldende verzekeringscondities aan de gemeente verstrekken.
2. De duur van de CAR-verzekering loopt van de aanvang van het project tot en met de dag waarop het project conform artikel 25 als opgeleverd wordt beschouwd. Indien er nog geconstateerde gebreken en tekortkomingen verholpen dienen te worden, dient de duur van de verzekering verlengd te worden tot deze bij controle van de restpunten conform artikel 25 lid 4 opgelost/verholpen zijn.
3. De dekking van de CAR-verzekering omvat de volgende rubrieken met het daarbij genoemde eigen risico:
  - Het project, met een eigen risico van maximaal tweeduizend euro;
  - Aansprakelijkheid, met een eigen risico van maximaal tweeduizend euro;
  - Bestaande eigendommen van de gemeente, inclusief alle materiële schade en verlies of vernietiging voor zover ontstaan door de uitvoering van het project, met een eigen risico van maximaal tweeduizend euro;
  - Persoonlijke eigendommen van de verzekerden en van het personeel van verzekerden met een eigen risico van duizend euro;
  - Keten, loods, gereedschappen en hulpmateriaal, met een eigen risico van maximaal tweeduizend euro.
4. Als verzekerden dienen in de CAR-verzekering uitdrukkelijk vermeld te worden:
  - De gemeente inclusief personeel;
  - ProRail inclusief personeel;
  - De aannemer(s);
  - De architect(en) en adviseur(s);

- De directie;
  - De onderaannemer(s);
  - Eventuele overige derden.
5. ProRail kan bedingen dat de uitkering van de schade zal geschieden aan degene aan wie de beschadigde goederen toebehoren, met dien verstande dat voor de uitkering van schade aan het project zelf, voor zover de schade betrekking heeft op de fietsenkelder en de fietsgevel, steeds de gemeente als zodanig wordt aangewezen, welke aanwijzing niet herroepbaar is. Schadepenningen ter zake van risico's en interessen, waarvoor verzekering is voorgeschreven, dienen inclusief omzetbelasting te worden uitgekeerd aan de gemeente. De gemeente betaalt de vergoeding welke haar ingevolge het bovenstaande is uitgekeerd, door aan ProRail naar gelang deze met de opruiming, het herstel of de vervanging vordert, behouden dat deel der vergoeding dat de gemeente toekomt uit hoofde van voor haar rekening komende kosten, voor zover redelijk.

**Artikel 19**  
(aansprakelijkheid)

In afwijking van het bepaalde in artikel 17, is alle schade die aantoonbaar is ontstaan door opzettelijk, bewust roekeloos of ernstig verwijtbaar onrechtmatig handelen of nalaten door ProRail of de gemeente met betrekking tot het in deze overeenkomst vastgelegde project, in zijn geheel en uitsluitend voor rekening en risico van deze partij

**Artikel 20**  
(herstel gebreken en tekortkomingen)

1. Het doen herstellen van gebreken en tekortkomingen vóór oplevering aan de in deze overeenkomst genoemde fietsenstallingen met wat daartoe behoort, geschiedt door ProRail en conform artikel 17, een en ander met in achtname van het gestelde in lid 2.
2. Het herstellen van gebreken zoals bedoeld in lid 1 zal geschieden door en voor rekening van ProRail indien deze gebreken aantoonbaar een gevolg zijn van een verwijtbare fout van ProRail, dan wel van bewuste roekeloosheid en/of opzet van de zijde van ProRail.

**Hoofdstuk 6 (overige bepalingen)**

**Artikel 21**  
(cessie van rechten)

1. ProRail zal bij de aannemer(s) en eventuele andere uitvoerder(s) van de opdracht bedingen dat, na de oplevering, de gemeente conform artikel 3:82 dan wel de artikelen 3:84 juncto 3:93 of 3:94 BW ter zake van deze opdracht als rechthebbende heeft te gelden met betrekking tot alle rechten en vorderingen van ProRail jegens de aannemer(s) en eventuele andere uitvoerder(s). ProRail zal zondig haar rechten en vorderingen cederen aan de gemeente.
2. ProRail zal bij oplevering aan de gemeente alle garantiebewijzen en andere relevante bescheiden aan de gemeente overhandigen, voor zoveel van toepassing op en van belang voor de voorzieningen die de gemeente in eigendom en beheer krijgt.

**Artikel 22**  
(planning)

1. De plannen en bestekken, alsmede de planning en het betalingsschema, worden in overleg tussen partijen vastgesteld met inachtneming van de volgende uitgangspunten:
  - a. de gemeente zal zich maximaal inspannen om het Stationsplein ten behoeve van de fietskelder uiterlijk 29 november 2008 bouwrijp op te leveren;
  - b. ProRail zal zich maximaal inspannen om uiterlijk 6 november 2009 de fietskelder te realiseren en met zand te bedekken en naar behoren te verdichten, zodat de overige onderdelen van het gemeentelijk project "Stationsplein e.o." tijdig kunnen aanvangen;
  - c. bij iedere fasering in de planning dient gewaarborgd te zijn dat de totale stallingscapaciteit van de fietsvoorzieningen op Kennemerplein en het carré niet wordt aangetast totdat het souterrain in gebruik is genomen, tenzij eerder een voor de gemeente aanvaardbaar alternatief voor deze totale stallingscapaciteit is gerealiseerd.
2. ProRail stelt voor aanvang van het project een planning op, waarvan het factureringsschema van artikel 12 intrinsiek deel uitmaakt. In deze planning wordt voldoende rekening gehouden met planologische en bestuursrechtelijke procedures en met de deadline voor de ministeriële subsidie van 2010 voor uitvoering van het programma Ruimte voor de Fiets. De planning wordt bindend na schriftelijke overeenstemming tussen partijen.
3. Bij het opstellen en goedkeuren van de in lid 2 bedoelde plannings gelden naast de in lid 1 genoemde uitgangspunten de navolgende absolute randvoorwaarden voor deze plannings, in het bijzonder voor wat betreft de daarin op te nemen fasering: zekerstelling van voldoende stallingscapaciteit, toegankelijkheid en veiligheid gedurende alle fasen van het project.
4. ProRail draagt zorg dat afwijkingen in de planning onverwijld aan de gemeente worden gemeld, voorzien van een deugdelijke motivering en een staat van reeds goedgekeurd afwijkingen.
5. Indien redelijkerwijs te voorzien is dat de planning niet gehaald zal worden, treden partijen zo spoedig mogelijk in overleg over de gevolgen en implicaties hiervan.
6. Voor afwijking van de planning is schriftelijke goedkeuring van partijen vereist. Indien deze schriftelijke goedkeuring ontbreekt, zijn de eventuele kosten van schade die hieruit voortvloeit, ongeacht wie de schade lijdt, voor rekening van de partij die de schade heeft veroorzaakt.

**Artikel 23**  
(externe communicatie en afhandeling klachten)

1. Partijen zullen vooraf gezamenlijk een communicatieplan opstellen, waarbij uitgangspunt is dat de gemeente verantwoordelijk is voor de externe communicatie en ProRail zich naar vermogen inspant de gemeente hierbij te ondersteunen, zoals door het tijdig aanleveren van de benodigde informatie. ProRail voorziet in reizigersinformatie, bouwboarden en informeren van vervoerders.
2. Klachten over werkzaamheden en hinder worden door ProRail behandeld, waarbij de gemeente desgevraagd alle medewerking aan ProRail verleent. Indien en voorzover bij de gemeente een klacht in de zin van de Algemene wet bestuursrecht wordt ingediend met betrekking tot het project, verleent ProRail desgevraagd aan de gemeente alle medewerking die voor een goede afhandeling van de desbetreffende klacht vereist is, tenzij de desbetreffende klacht door ProRail is ingediend.

**Artikel 24**  
(geheimhouding en publiciteit)

1. De gemeente zal de door ProRail ter beschikking gestelde informatie vertrouwelijk behandelen, behoudens indien en voor zover dit redelijkerwijs van de gemeente niet kan worden geveegd.
2. ProRail zal de door de gemeente ter beschikking gestelde informatie vertrouwelijk behandelen, behoudens indien en voor zover dit redelijkerwijs van ProRail niet kan worden geveegd.

**Artikel 25**  
(oplevering)

1. De gemeente is gerechtigd om delen van de fietsenstallingen, die de gemeente in eigendom en beheer krijgt, in gebruik te nemen, mits deze ingebruikname de voortgang van het werk niet belemmert.
2. Het werk, of delen daarvan, wordt uitsluitend geacht te zijn opgeleverd na ondertekening door partijen van het "proces verbaal van oplevering".
3. Bij oplevering geconstateerde gebreken en tekortkomingen, opgenomen in het proces verbaal van oplevering, dienen binnen 3 kalenderweken na oplevering te worden hersteld, een en ander met in achtname van het gestelde in artikel 19.
4. Vier weken na oplevering vindt een controle van de restpunten van de oplevering plaats, welke schriftelijk wordt vastgelegd. De geconstateerde gebreken en tekortkomingen dienen dan opgelost/verholpen te zijn. Het niet naar tevredenheid van de gemeente verholpen zijn van de geconstateerde gebreken en tekortkomingen kan aanleiding geven tot het laten opheffen daarvan door derden voor rekening van ProRail.

**Artikel 26**  
(onvoorziene omstandigheden)

Indien onverkorte uitvoering van deze overeenkomst niet kan plaatsvinden als gevolg van onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 6:258 BW, zullen partijen met elkaar in overleg treden over en onderzoek verrichten naar een aanvaardbare oplossing, daarbij rekening houdend met de wederzijdse belangen.

**Artikel 27**  
(tekortkoming, overmacht en ontbinding)

1. Indien één der partijen tekortkomt bij de nakoming van één of meer verplichtingen uit deze overeenkomst, zal de wederpartij haar in gebreke stellen, tenzij nakoming van de desbetreffende verplichtingen reeds blijvend onmogelijk is, in welk geval de nalatige partij onmiddellijk in gebreke is.
2. De ingebrekestelling zal schriftelijk geschieden, waarbij aan de nalatige partij een redelijke termijn zal worden gegund om alsnog haar verplichtingen na te komen. Deze termijn heeft het karakter van een fatale termijn.
3. De partij, die ook na ingebrekestelling toerekenbaar tekort komt bij de nakoming van haar verplichtingen, is aansprakelijk voor vergoeding van de door de wederpartij geleden schade.
4. Daarnaast is de wederpartij gerechtigd de overeenkomst te ontbinden door middel van een aangetekend schrijven.
5. Indien sprake is van een tekortkoming, die een partij ingevolge artikel 6:75 Burgerlijk Wetboek niet kan worden toegerekend omdat zij niet is te wijten aan haar schuld, noch krachtens wet, rechtshandeling of in het maatschappelijk verkeer geldende opvatting voor haar rekening komt, is

sprake van overmacht. Bij iedere tekortkoming komen zullen partijen moeten vaststellen of al dan niet sprake is van overmacht.

6. Reeds nu bepalen partijen, dat onder overmacht als bedoeld in het vorige lid in ieder geval niet verstaan wordt:
  - onvoldoende beschikbaar personeel van partijen, door welke oorzaak ook;
  - liquiditeits- en/of solvabiliteitsproblemen;
  - het niet nakomen dan wel tekortschieten van door een partij ten behoeve van het project ingeschakelde derden (zowel rechtspersonen als natuurlijke personen)
7. Indien sprake is van niet-toerekenbare tekortkoming en deze tekortkoming duurt reeds meer dan 90 dagen, dan hebben beide partijen het recht in overleg met elkaar en met regeling van de financiële gevolgen overeenkomstig de risicoverdeling van artikel 17, lid 4, deze overeenkomst te ontbinden.

#### **Artikel 28**

(toepasselijk recht en geschillen)

- 1 Op deze overeenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing;
- 2 Een geschil is aanwezig indien een der partijen zulks bij aangetekend schrijven stelt. Indien naar aanleiding van deze overeenkomst geschillen tussen partijen mochten ontstaan, dan zullen partijen zich tot het uiterste inspannen om te komen tot een minnelijke regeling c.q. oplossing voor het geschil. Indien een geschil naar het oordeel van een partij niet minnelijk is geregeld of opgelost kan deze partij dit geschil slechts voorleggen aan de bevoegde rechter te Utrecht.

#### **Artikel 29**

(wijzigingen)

Deze overeenkomst kan alleen worden aangevuld of gewijzigd door een door beide partijen ondertekend geschrift.

#### **Artikel 30**

(inwerkingtreding)

1. Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat beide partijen de overeenkomst hebben ondertekend.
2. De overeenkomst wordt aangegaan onder de voorwaarde, dat de gemeenteraad van Haarlem voor het project de benodigde middelen ter beschikking stelt.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend,

te Haarlem, ... 2008, en  
de gemeente Haarlem,

te Amsterdam, ..... 2008,  
ProRail,  
Regio Randstad Noord,

mr. B.B. Schneiders  
Burgemeester

ir. J.J.P.Lodder  
Directeur

**De van deze overeenkomst deel uitmakende bijlagen:**

1. Algemeen Programma van Eisen
2. Specifiek Programma van Eisen
3. Beschrijving van het bouwrijp opleveren van het deel van de te bouwen grond in gemeenteeigendom waar de fietsenkelder zal komen
4. Project -organisatie
5. Demarcatie -overzicht



ProRail

## **Algemeen Programma van Eisen**

Bouw en ombouw rijwielstallingen bij  
stations

## **Voorwoord**

Voor u ligt versie 3 van het Algemeen Programma van Eisen (APVE) voor de bouw en ombouw van stationsrijwielstallingen. De vorige versie, uit augustus 2002, is in 2005 geactualiseerd door NS ProjectConsult, in opdracht van ProRail en in overleg met onder meer NS Fiets.

Het beheer van dit Algemeen PvE ligt bij ProRail Infraprojecten, de heer R. Dekker  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht  
T 030 – 235 5593  
F 030 – 235 8954  
richard.dekker@prorail.nl

In dit Algemeen Programma van Eisen wordt uiteengezet aan welke eisen een stationsrijwielstalling moet voldoen. De nadruk ligt op de bewaakte stalling, maar ook de onbewaakte stalling komt aan bod.

Dit APVE is in beheer bij ProRail. Dat betekent niet automatisch dat ProRail ook de kostendragers is voor alle hierin opgenomen zaken. Daarover zijn afspraken gemaakt tussen ProRail, NS Fiets en eventuele andere partners.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>19</b>	
<b>2</b>	<b>GEBRUIK VAN HET APVE</b>	<b>19</b>	
2.1	VERKEERS- EN STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN	19	
2.2	VOORLOPIG RUIMTEPROGRAMMA	20	
2.3	DEFINITIEF RUIMTEPROGRAMMA	20	
2.4	FUNCTIONELE EN TECHNISCHE EISEN	20	
2.5	ONBEWAAKTE STALLING	20	
2.6	TIJDELIJKE VOORZIENINGEN	20	
<b>3</b>	<b>VERKEERS- EN STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN</b>	<b>20</b>	
3.1	BESTEMMINGSPLAN	20	
3.2	ROUTING EN OMGEVING	21	
3.3	COLLECTIEF BEWAAKTE STALLING	21	
3.4	ONBEWAAKTE STALLING	21	
3.5	BEELDVORMING	22	
<b>4</b>	<b>RUIMTEPROGRAMMA COLLECTIEF BEWAAKTE STALLING</b>	<b>22</b>	
4.1	ALGEMEEN	22	
4.2	EXPLOITATIEVORMEN	22	
4.3	FIETSPUNT	22	
4.4	STALLINGCAPACITEIT	23	
4.5	TOURNIQUET MET FIETSSLUIS (ATCS)	23	
<b>5</b>	<b>RUIMTEBEHOEFTE, FUNCTIONELE EN TECHNISCHE EISEN</b>	<b>24</b>	
5.1	ALGEMEEN	24	
5.1.1	vrije hoogte	24	
5.1.2	transparantie	24	
5.1.3	toegang tot de fietsenstalling	24	
5.1.4	nooduitgangen	24	
5.1.5	technische eisen	24	
5.1.6	Afbouw	28	
5.1.6.1.1.	omroepinstallatie	28	
5.1.6.1.2.	camerabewaking	28	
5.2	ENTREERUIMTE	28	
5.2.1	Maatvoering	28	
5.2.2	Functionele eisen	28	
5.2.3	Technische eisen	29	
5.2.3.1.1.	Bouwkundig	29	
5.2.3.1.2.	Elektrotechnisch en Data	30	
5.2.3.1.3.	Werktuigbouwkundig	30	
5.2.4	Afbouw	30	
5.3	STALLINGSRUIMTE (OPEN EN GESLOTEN)	30	
5.3.1	Maatvoering	30	
5.3.2	Functionele eisen	31	
5.3.3	Technische eisen	31	
5.3.3.1.1.	Bouwkundig	31	
5.3.3.1.2.	Elektrotechnisch en Data	32	
5.3.3.1.3.	Werktuigbouwkundig	32	
5.3.4	Afbouw	33	
5.4	BEHEERDERSRUIMTE (KANTOORRUIMTE, PANTRY, TOILET)	33	
5.4.1	Maatvoering	33	
5.4.2	Functionele eisen	33	
5.4.3	Technische eisen	33	

5.4.3.1.1. Bouwkundig	33
5.4.3.1.2. Elektrotechnisch en Data	34
5.4.3.1.3. Werktuigbouwkundig	34
5.5 WERKKAST	34
5.5.1 Maatvoering	34
5.5.2 Functionele eisen	34
5.5.3 Technische eisen	34
5.6 TECHNISCHE RUIMTE	34
5.6.1 Maatvoering	34
5.6.2 Functionele eisen	34
5.6.3 Technische eisen	34
5.6.3.1.1. Bouwkundig	34
5.6.3.1.2. Elektrotechnisch en Data	34
5.6.3.1.3. Werktuigbouwkundig	35
5.7 DATARUIMTE	35
5.7.1 Maatvoering	35
5.7.2 Functionele eisen	35
5.7.3 Technische eisen	35
5.7.3.1.1. Bouwkundig	35
5.7.3.1.2. Elektrotechnisch en Data	35
5.7.3.1.3. Werktuigbouwkundig	36
5.8 METERKASTEN	36
5.8.1 Maatvoering	36
5.8.2 Functionele eisen	36
5.8.3 Technische eisen	36
5.8.3.1.1. Bouwkundig	36
5.8.3.1.2. Elektrotechnisch en Data	36
5.8.3.1.3. Werktuigbouwkundig	36
5.9 AFBOUW FIETSPUNT	36
5.9.1 Fietspunt algemeen	36
5.9.2 Maatvoering	36
5.9.3 Functionele eisen	36
5.9.4 Technische eisen	37
5.9.4.1.1. Bouwkundig	37
5.9.4.1.2. Elektrotechnisch en Data	37
5.9.4.1.3. Werktuigbouwkundig	37
<b>6 ONBEWAAKTE STALLING</b>	<b>38</b>
6.1 ALGEMEEN	38
6.2 RANDVOORWAARDEN	38
6.3 STALLINGSCAPACITEIT	38
6.4 RUIMTEBEHOEFTE	39
6.4.1 Uitgangspunten	39
6.4.2 Maatvoering	39
<b>7 TIJDELIJKE VOORZIENINGEN</b>	<b>39</b>
7.1 ALGEMEEN	39
7.2 CAPACITEIT	39
7.3 KWALITEIT	39
7.4 LOCATIE	39
7.5 DRAAIBOEK	39
<b>8 BEGRIPPENLIJST</b>	<b>39</b>
<b>COLOFON</b>	<b>42</b>

### Inleiding

Het programma 'Ruimte voor de Fiets' ging in 2000 van start met de bedoeling alle stallingen bij stations aan te passen aan de in 1997 door Verkeer & Waterstaat geformuleerde kwaliteitsnormen. Uit budgettaire overwegingen is in 2004 een nieuwe koers vastgesteld: alleen stallingen met een capaciteitstekort komen nog voor ombouw en uitbreiding in aanmerking.

Omdat een groot aantal locaties moet worden aangepakt, is er voor gekozen een Algemeen Programma van Eisen (APVE) voor een fietsenstalling te ontwikkelen, dat tegemoet komt aan de hiervoor bedoelde normen. Met "Algemeen" wordt hier verstaan dat dit APVE zodanig van opzet en inhoud is, dat hiervan de specifieke programma's voor alle te realiseren fietsenstallingen afgeleid kan worden.

Het APVE heeft grotendeels betrekking op de zogenaamde collectief bewaakte stalling. Omdat bij het realiseren van een collectief bewaakte stalling ook aandacht aan de (complementaire) onbewaakte (vrije) stalling besteed moet worden, komt deze ook in het APVE aan de orde.

Aan de hand van een programma van eisen voor een specifieke locatie, afgeleid van het APVE, kan het casco van een fietsenstalling ontworpen en gerealiseerd worden. Dat wil zeggen: na realisatie moet de stalling door derden nog afgebouwd worden voordat deze in gebruik kan worden genomen. In het APVE komen de afbouwelementen aan de orde en worden de consequenties daarvan voor het casco aangegeven.

In het APVE zijn de technische eisen, voor zover dit doenlijk is in een programma van eisen en voor zover dit de inbreng van de adviseurs in de ontwerpfase niet onnodig beperkt, zo gedetailleerd mogelijk omschreven. De achterliggende gedachte hierbij is, dat alle te realiseren fietsenstallingen dezelfde uitstraling moeten hebben, hetgeen onder andere tot uitdrukking komt in het materiaal- en kleurgebruik. Één en ander biedt ook voordelen voor het onderhoudsmanagement.

Door het toepassen van standaardonderdelen kan ook mogelijk kwantumvoordeel behaald worden als vooraf hierover goede afspraken gemaakt kunnen worden tussen opdrachtgever en leveranciers. Standaardonderdelen zijn echter niet gespecificeerd naar merk- en typenaam omdat daardoor de inkooppositie van de opdrachtgever verzwakt zou kunnen worden.

In de bewaakte stallingen zal het ATCS-systeem (geautomatiseerd toegangscontrole en camerabewakingssysteem) toegepast worden. Anno 2005 is het systeem reeds toegepast op een aantal stations.

Het APVE wordt afgesloten met een begrippenlijst, waarin veel voorkomende afkortingen en begrippen uit de doeken worden gedaan.

### Gebruik van het APVE

Uit het APVE kan een programma van eisen voor de collectief bewaakte stalling afgeleid worden dat toegesneden is op een specifieke locatie. De indeling van het APVE volgt uit de logische werkwijze die daarbij gevolgd wordt.

### **Verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden**

Eerst moet onderzocht worden of de bestaande locatie dan wel, in geval van nieuwbouw, de beschikbare locatie in voldoende mate tegemoet komt aan de verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden. Is dit niet het geval, dan zal naar een geschikte alternatieve locatie gezocht

moeten worden. Als een dergelijke locatie niet voorhanden of financieel onaantrekkelijk is, dan zal wat soepeler met de verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden moeten worden omgegaan.

#### **Voorlopig Ruimteprogramma**

Daarnaast zal vastgesteld moeten worden welke functies uit het APVE gerealiseerd moeten worden. Het gaat vooral om de vraag of er op de betreffende locatie behoefte is aan een bemenste stalling met een beheer- en serviceunit (Fietspoint). Met behulp van het APVE kan vervolgens de ruimtebehoefte bepaald worden, waarbij met name het aantal te realiseren (bewaakte) stallingsplaatsen maatgevend is. Dit leidt tot een Voorlopig Ruimteprogramma, waarin ook de functionele aspecten van de verschillende ruimtes zijn vastgelegd.

#### **Definitief Ruimteprogramma**

Onderzocht moet worden of de bestaande stalling of, in geval van nieuwbouw, de beschikbare locatie, voldoende groot is voor het voorlopige ruimteprogramma. Eventueel moeten de uitbreidingsmogelijkheden verkend worden waarbij naast het financiële aspect ook de grondpositionele mogelijkheden aan de orde moeten komen. Eén en ander kan er toe leiden dat het ruimteprogramma teruggeschoefd moet worden, of dat, in geval van een bestaande stalling, alsnog geopteerd moet worden voor nieuwbouw. Uiteindelijk moet deze exercitie leiden tot het vaststellen van het Definitief Ruimteprogramma.

#### **Functionele en technische eisen**

Aan een fietsenstalling worden functionele en technische eisen gesteld, die voortvloeien uit landelijke en lokale normen en regelgeving. Ook zijn er functionele en technische eisen, die van toepassing zijn op alle ruimten. Deze algemene functionele en technische eisen zijn in het APVE genoemd en moeten in het locatie-specifieke programma van eisen voor een specifieke locatie overgenomen worden.

Daarnaast worden in het APVE voor alle afzonderlijke ruimten de functionele en technische eisen genoemd. Indien deze eisen niet reeds zijn beschreven (in 5.1 algemeen). Deze eisen moeten per te realiseren ruimte eveneens worden overgenomen in het programma van eisen voor een specifieke locatie.

#### **Onbewaakte stalling**

Bij de (ver)bouw van een collectief bewaakte stalling wordt tevens aandacht geschonken aan de complementaire onbewaakte stalling. Derhalve is in het APVE een apart hoofdstuk aan de onbewaakte stalling gewijd.

#### **Tijdelijke voorzieningen**

In geval van verbouw zal de fietsenstalling in de meeste gevallen tijdens de uitvoering niet gebruikt kunnen worden. In het APVE wordt aangegeven aan welke eisen de tijdelijke voorzieningen moeten voldoen. Per locatie zal bezien moeten worden in hoeverre aan deze eisen tegemoet gekomen kan worden.

### **Verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden**

#### **Bestemmingsplan**

Er dient aan de volgende punten aandacht besteed te worden:

1. Rust op de huidige of nieuwe stallingslocatie een (vigerend) bestemmingsplan?
2. Welke bepalingen uit het bestemmingsplan zijn relevant voor de planvorming? Denk aan:
  - 1 bebouwingsgrenzen en –hoogte,
  - 2 bestemmingscategorieën [ook i.v.m. de eventuele beheer- en serviceunit (Fietspoint) in het stallingsgebouw],
  - 3 vrijstellingsmogelijkheden.

### **Routing en omgeving**

- 1 Stallingen bevinden zich op goed te bereiken plaatsen in of bij het station en zijn optimaal vindbaar en direct bereikbaar voor fietsers vanuit alle aanrijdroutes.
- 2 De stallingen moeten qua uitstraling en herkenbaarheid uitnodigend werken en voorts voldoen aan de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestelde voorwaarden<sup>1</sup>.
- 3 De fietspaden die naar de stallingen leiden, kruisen zo min mogelijk met wegen en paden voor ander verkeer.
- 4 Hellingbanen en trappen in het traject naar de stallingen moeten voldoen aan de maten welke aanbevolen worden door de stichting CROW<sup>2</sup>, de NS/ProRail Norm "Toegankelijkheid stations complex", en de ProRail productspecificatie "Trappen naar rijwielstallingen van stations".
- 5 Het terrein rondom de stallingen dient uit oogpunt van sociale veiligheid voorzien te zijn van voldoende verlichting conform de normen t.b.v. verlichting van de openbare ruimte gemeentelijke eisen.
- 6 Zichtlijnen worden niet belemmerd door groenvoorzieningen.
- 7 De routes naar de ingang van het station zijn obstakelvrij.
- 8 De omgeving van de stallingen is zo ingericht, dat deze niet uitnodigt tot het wildstallen van fietsen.
- 9 Uit oogpunt van onderscheid dient de onbewaakte stalling gedistantieerd te zijn/worden van de collectief bewaakte stalling.

### **Collectief bewaakte stalling**

1. De stalling is aan de voorzijde van het station gesitueerd.
2. De entree van de stalling is bij nadering goed zichtbaar en herkenbaar.
3. De entree bevindt zich bij voorkeur aan de hoofdverkeersstroom van en naar de perrons.
4. De loopafstand vanaf de uiterste hoek van de stalling tot de opgang/tunnelingang naar het/de belangrijkste vertrekperron(s) van het station bedraagt bij voorkeur maximaal 200 meter.
5. Het traject tussen stalling en station is vrij van fysieke hindernissen.
6. Als voorzien wordt in een Fietspoint, dan moet de entree zo mogelijk direct bereikbaar zijn voor klein vrachtverkeer om de Fietspoint te bevoorraden. Eventueel kan voorzien worden in een aparte toegang tot de Fietspoint voor de bevoorrading en vuilafvoer.
7. Het gebouw dient rondom (zo) goed (mogelijk) bereikbaar te zijn voor de brandweer en hulpverleners.
8. In geval van een Fietspoint dient deze van buitenaf herkenbaar te zijn.

### **Onbewaakte stalling**

1. Bij meerdere aanrijdroutes voor fietsers zijn de onbeveiligde stallingen opgesplitst in meerdere clusters.
2. De loopafstand vanuit de uiterste hoek van de stalling tot de entree van het station bedraagt bij voorkeur maximaal 50 meter.
3. Het traject tussen stalling en station dient vrij te zijn van fysieke hindernissen.
4. De loopafstand van de stalling tot het station is korter dan de loopafstand van de autoparkeerplaatsen tot het station; eventuele invalidenparkeerplaatsen niet meegerekend.
5. Om aan bovenstaande eisen tegemoet te komen kan in het uiterste geval vanuit de onbewaakte stalling een extra perronopgang (bijvoorbeeld via een taludtrap) gecreëerd worden. Vanwege de hoge extra kosten aan voorzieningen voor elektronisch ticketing en

---

<sup>1</sup> zie brochure "Met de fiets naar de Trein": voorwaarden die de Rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations.

<sup>2</sup> zie CROW-publicatie 158: Leidraad fietsparkeren. (herziene uitgave van de CROW-publicatie 98: Plaats maken voor de fiets - Leidraad voor parkeren en stallen)

eventueel toegangspoortjes is dit slechts in een beperkt aantal situaties een haalbare oplossing.

- Uit oogpunt van sociale veiligheid en ter beperking van diefstal en vandalisme wordt een onbeveiligde stalling zo geplaatst dat gebruikers goed zicht hebben op de omgeving en vice versa.

#### Beeldvorming

Bovengenoemde eisen dienen verwerkt te worden in tekeningen, waarin een totaalbeeld van de gehele stationsomgeving wordt gegeven. Zowel de bestaande situatie als de te realiseren nieuwe situatie [actueel inrichtingsplan (AIP)], als wel de eventuele toekomstige situatie waarin voorzien wordt in uitbreidingsmogelijkheden van de onbewaakte stalling [dynamisch inrichtingsplan (DIP)], dienen in kaart gebracht te worden. Ten behoeve van één en ander zal de opdrachtgever relevante (gedigitaliseerde) tekeningen ter beschikking stellen. In de AIP en de eventuele DIP kan voor wat betreft de collectief bewaakte stalling volstaan worden met het aangeven van de contouren en de gewenste in- en uitgangen (routes).

#### Ruimteprogramma collectief bewaakte stalling

##### Algemeen

Voorafgaand aan het opstellen van een (voorlopig) ruimteprogramma moeten de volgende gegevens aangeleverd worden. NS Fiets bepaalt de exploitatievorm en omvang van de Fietspoint en ProRail de stallingscapaciteit.

##### Exploitatievormen

Bij collectief bewaakte stallingen worden de volgende exploitatievormen onderscheiden:

- ATCS/volledig bemenst**  
Kenmerken: De stalling heeft een Fietspoint die gedurende de treinenloop geheel of gedeeltelijk geopend is; de stallingsruimte bestaat uit een open gedeelte (voor abbonementhouders), en een gesloten gedeelte (voor dagstallers en eventuele bromfietsen).
- ATCS/dag**  
Kenmerken: De stalling heeft een Fietspoint die alleen overdag open is; de stallingsruimte bestaat uit een open en een gesloten gedeelte.
- ATCS/spits**  
Kenmerken: Gedurende de spits is een beheerder aanwezig. De stallingsruimte bestaat uit een open en een gesloten gedeelte. Eventueel kan de stalling naast het beheerdersruimte een complete service unit hebben.
- V-ATCS**  
Kenmerken: De stalling is niet bemenst en heeft alleen een gesloten gedeelte.

##### Fietspoint

Bij een Fietspoint kunnen de daarin voorkomende ruimten in grootte variëren. Er zijn drie Fietspointvarianten ontwikkeld, te weten:

- 1 maximale variant:  $185 \text{ m}^2 + 15 \text{ m}^2$  beheerdersruimte,
- 2 normale variant :  $150 \text{ m}^2 + 15 \text{ m}^2$  beheerdersruimte,
- 3 minimale variant :  $120 \text{ m}^2 + 15 \text{ m}^2$  beheerdersruimte.

De ruimtebehoefte dient in onderstaande tabel gespecificeerd te worden. In de tabel is geïncorporeerd het ruimtebeslag van de *maximale variant* opgenomen. Als er al een winkel is, dan ter vergelijking ook de “oude m<sup>2</sup>” opgeven!

<i>Ruimtebehoefte Fietspoint</i>			
	<i>Maximaa</i>	<i>Oud</i>	<i>Nieuw</i>
	<i>l</i>		
<i>Winkelruimte</i>	$140 \text{ m}^2$	$\text{m}^2$	$\text{m}^2$
<i>Werkplaats</i>	$35 \text{ m}^2$	$\text{m}^2$	$\text{m}^2$
<i>Beheerdersruimte</i>	$15 \text{ m}^2$	$\text{m}^2$	$\text{m}^2$



<i>Magazijn</i>	10 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
<i>Werkkast</i>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
<i>Compressorruimte</i>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
<b>TOTAAL</b>	200 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>

Bij het bepalen van het ruimtebeslag dient het volgende nog te worden overwogen:

- 1 De beheerdersruimte [kantoor met pantry en toilet (plus voorportaal)] wordt, indien er sprake is van een Fietspoint, hierin geïntegreerd.

#### **Stallingcapaciteit**

Het aantal te realiseren stallingsplaatsen is bepalend voor de grootte van de stallingsruimte en het aantal tourniquets met fietssluis. In verband met de mogelijke groei van het aantal stallers moet de te realiseren stallingscapaciteit *toekomstvast* zijn en opgegeven worden volgens onderstaande tabel. Bij een bestaande stalling dient ter vergelijking ook de huidige capaciteit en bezetting opgegeven te worden.

Ten aanzien van bromfietsstallingsplaatsen geldt voorts het volgende:

1. Het aantal te realiseren stallingsplaatsen is gelijk aan de huidige capaciteit. Onder de 10 worden geen brommers toegelaten.
2. Bromfietsstallingsplaatsen moeten in het gesloten gedeelte gerealiseerd worden.
3. De bromfietsplaatsen dienen zich zo dicht mogelijk bij de in-/uitgang van de stalling te bevinden.

Huurfietsplaatsen: het huidige aantal met een maximum van 100 plaatsen. Deze zijn gestald in het open stallingsdeel. In een V-ATCS stalling hoeft met huurfietsen geen rekening te worden gehouden.

Verkoopfietsen, nieuw of tweedehands, worden niet in de capaciteitsberekeningen meegenomen.

<b>Toekomstvaste stallingscapaciteit</b>											
<i>Open gedeelte</i>				<i>Gesloten gedeelte</i>				<i>Totaal</i>			
Fietsen		Bromfietsen		Fietsen		Bromfietsen		Fietsen		Bromfietsen	
huidig	nieuw	huidig	nieuw	huidig	nieuw	huidig	nieuw	huidig	nieuw	Huidig = nieuw	
		<b>X</b>	<b>0</b>			<b>Y</b>	<b>X+Y</b>				

<b>Huidige bezetting</b>							
<i>Open gedeelte</i>			<i>Gesloten gedeelte</i>			<i>Totaal</i>	
Fietsen		Bromfietsen	Fietsen		Bromfietsen	Fietsen	Bromfietsen

Bij een stallingbehoefte van > 3000 plaatsen dient onderzocht te worden of een verdeling over meerdere bewaakte stallingen aantrekkelijker is.

Bij een te realiseren stallingscapaciteit van minder dan 300 fietsen (totaal) is overigens het uitgangspunt dat er fietskluizen geplaatst worden. Indien er sprake is van een bestaande stalling waarvan het gebouw in technisch goede conditie verkeert kan een V-ATCS vanuit financieel oogpunt de voorkeur hebben.

#### **Tourniquet met fietssluis (ATCS)**

Het gesloten gedeelte van de stallingsruimte is toegankelijk via een tourniquet met fietssluis. Het aantal te realiseren tourniquets wordt opgegeven door NS Fiets. Uitgangspunt daarbij is, dat per 250 stallingsplaatsen in het gesloten gedeelte een tourniquet met fietssluis aanwezig is. In ieder geval dient er rekening gehouden te worden met de noodzakelijke inbouwruimte en voorzieningen voor een aanvullend tourniquet met fietssluis.

### Ruimtebehoefte, functionele en technische eisen

Hieronder wordt per ruimte ingegaan op de m<sup>2</sup> behoefte, de functionele en technische aspecten. Ook wordt aangegeven welke ruimten optioneel zijn en welke onderdelen er door NS Fiets in de afbouwfase worden geleverd en aangebracht.

#### Algemeen

##### vrije hoogte

Voor de entree, de stallingsruimte en de Fietspoint is bij nieuwbouw de minimale vrije hoogte van 2750 mm. Bij de overige ruimten is voor de minimale vrije hoogte het Bouwbesluit maatgevend.

##### transparantie

Afscheidingen tussen de diverse stallings- en transferruimtes dienen voor de sociale veiligheid zo transparant mogelijk uitgevoerd te worden.

Gestreefd moet worden naar een zodanige positionering van de onderscheiden ruimten ten opzichte van elkaar dat maximaal waargenomen kan worden wat in de stallings- en transferruimten gebeurt.

##### toegang tot de fietsenstalling

1. Met de fiets is de stalling uitsluitend toegankelijk via de entreerimte.
2. Het gesloten gedeelte van de stallingsruimte is met de fiets alleen toegankelijk via één of meerdere tourniquet(s) met fietssluis.
3. Het open gedeelte van de stallingsruimte is met de fiets tijdens de openingstijden van de fietsenstalling vrij toegankelijk voor abonneementhouders.
4. Indien een Fietspoint in de fietsenstalling geprojecteerd is, dan de toegang tot het open stallingsdeel bij voorkeur door de Fietspoint.
5. Buiten de openingstijden van de Fietspoint is de open stallingsruimte voor abonneementhouders via een abonneementendeur in de scheiding tussen het open en gesloten gedeelte van de stallingsruimte toegankelijk.
6. Afhankelijk van de situering van de stalling ten opzichte van het station kunnen in de buitengevels van het open en gesloten gedeelte van de stallingsruimte personentourniquets worden opgenomen, waardoor rechtstreekse verbindingen tussen de stallingsruimte en het station ontstaan.

##### nooduitgangen

Het aantal nooduitgangen in de stallingsruimte en andere ruimten bepalen met behulp van de brandveiligheidseisen uit het Bouwbesluit en de bouwvergunning. Vluchtroutes naar de (nood)uitgangen, dienen duidelijk te worden aangegeven. In de scheidingswanden voor het ATCS systeem kunnen eventuele nooduitgangen worden opgenomen.

##### technische eisen

- 2 Omdat de technische eisen met betrekking tot de installaties voor wat betreft de niet-zichtbare elementen niet van invloed zijn op de "uitstraling" van het gebouw, zijn ter zake vaak alleen de *prestatie-eisen* geformuleerd. Te meer ook omdat juist voor het concretiseren van deze eisen de installatieadviseur in de ontwerpfase bij het project betrokken wordt.
- 3 Als en voor zover onderstaande en later te specificeren eisen hiermee in strijd zijn, regeren de vigerende normen en regelgeving.

- 4 ProRail voert een beleid op het gebied van DUBO<sup>3</sup>. De daaruit voortvloeiende normen dienen doorgevoerd te worden in ontwerp en realisatie. Waar onderstaande en later te specificeren eisen de DUBO-normen onderschrijven, moeten deze aan de DUBO-normen aangepast worden.
- 5 Cascomatig de nodige (ledige) buisleidingen aanbrengen voor de nodige camera's en monitoren, klimaat- en andere installaties.
- 6 In verband met de in de afbouwfase aan te brengen elementen, waaronder de tourniquets met fietssluis en constructies ten behoeve van de ATCS-apparatuur (zoals kaartleeskolommen), dienen in/aan het casco de locatiespecifieke voorzieningen aangebracht te worden. In de ontwerpfase zal één en ander waar nodig nog nader geconcretiseerd worden door NS Fiets.
- 7 De buitenwanden, de daken en dakopeningen dienen bestand te zijn tegen inbraak.  
Lichtstraten en lichtkoepels aan de binnenzijde voorzien van een inbraakbeveiliging d.m.v. thermisch verzinkte bouwstaalmateriaal, doorsnede 10 mm, h.o.h. 100 x 100mm.
- 8 De cascomatige tussen- en scheidingswanden, welke geen onderdeel uitmaken van de stallingsruimte, uitvoeren in gelijmd "metselwerk".
- 9 Bij zichtwerk de wanden optrekken in vellingblokken of stukadoren.
- 10 Wandens die belast worden door stoten en schuren of dergelijke, dienen daartegen beschermd te worden.
- 11 Op de ruwe vloeren van alle ruimten een D40 cementgebonden dekvloer volgens NEN2741.
- 12 Op alle cementgebonden dekvloeren een antislip, 2 componenten, epoxyvloercoating dik 150 tot 250 µm, bestaande uit:
- Primer,
  - Epoxycoating
  - Kwartsinstrooilaag, korrelgrootte van 0,1 tot 0,2 mm.
  - Epoxycoating
- De kleur van de vloer moet zoveel mogelijk de kleur neutraal grijs RAL 7039 benaderen. Een coating met striping moet voldoen aan de Spoorbeeldspecificaties fietsenstallingen.
- 13 Puiko zijnen dienen in geval van nieuwbouw in aluminium en als vliesgevel uitgevoerd te worden. Kleur: RAL 7039.
- 14 Pui en ramen in de buitengevel en beglaasde buitendeuren dienen voorzien te worden van gelaagde veiligheidsbeglazing. Glas in de buitenschil dat aan de binnenzijde aansluit op verblijfsruimten van Fietspoint of beheerdersverblijf dient te worden uitgevoerd in dubbele beglazing.
- 15 Deurkozijnen en deuren, in geval van nieuwbouw, uitvoeren in staal. Kleur: RAL 7039.
- 16 Deuren dienen qua hoogte minimaal te voldoen aan het Bouwbesluit en zijn voorzien van drangers.
- 17 Het sluitwerk van alle deuren van de transferruimten valt onder het ATCS-regime en wordt in de ontwerpfase bepaald. Cascomatig hierop anticiperen.
- 18 Alle glasopeningen en deuren bezetten met gelaagd veiligheidsglas en op ooghoogte gemarkeerd.
- 19 Automatische toegangsdeur:
- Minimale doorgang openstaand 1500 mm.
  - Afdichting middels borstelprofielen (deurbladen onderling)
  - Schuifdeurautomaat

---

<sup>3</sup> zie brochure "Pure Noodzaak Milieu en Bouwen NS", Nederlandse Spoorwegen, 1 juli 1993.

- Afdekkooft RAL 7039
- Programmaschakelaar in de kooft
- Elektromechanisch slot (met spanning gesloten)
- Elektronische noodunit
- Deur stuurt open bij spanningsuitval, dan wel is gemakkelijk handmatig te openen
- 1x bewegingsmelder (alleen naderend verkeer) radar buitenzijde met regenkapje
- 1x bewegingsmelder (alleen naderend verkeer) radar binnenzijde
- 1x fotocel in de dag (voorkomt dat deur sluit als iets of iemand zicht daar bevindt) dan wel infraroodsignalering/dagmaatbeveiliging, één en ander conform wettelijke normen en voorschriften
- 1x DBU print (tbv deurbel)
- 1x inbouw sleutelschakelaar buitenzijde (momentcontact, ten behoeve van halve cilinder europa-profiel) bij voorkeur aan rechterzijde in de kantelaaf geplaatst, dan wel openingszijde schuifdeur, hoogte ca 1,80 m.
- 1x elleboogschakelaar binnenzijde (laatste man knop)
- 1x paddestoeldrukknop zwart buitenzijde (opbouw) (aansluiten op innerimpuls) bij voorkeur aan rechterzijde in de kantelaaf geplaatst, danwel openingszijde schuifdeur, hoogte 1,10 m.
- 1x aansluiting brandmeldinstallatie (potentiaalvrij verbreekcontact)
- 1x aansluiting alarminstallatie (inbraak) (potentiaalvrij verbreekcontact)
- 1x slotstandssignalering/terugmeldcontact (signaal deur dicht) (potentiaalvrij verbreekcontact)
- 1x aansluiting op toegangscontrole Siemens (ATCS) (aansluiten op keuzeschakelaar ground en close) (potentiaalvrij verbreekcontact)
- 1x verzonken vloerrail (eventueel opbouw)
- 1x set dubbele aluminium schuifdeuren van profielen (wanddikte basisprofiel 3,2 mm)
  - verhoogde onderdorpel 352 mm. Blank gelaagd glas dik 4.4.2. Kleur RAL 7039.
- Deuren (excl. Haakslot). Deuren excl. striping dmv matte folie.

#### **BINNEN:**

<b>Situatie: →</b>	<b>Dag bemenst</b>	<b>Dag onbemenst</b>	<b>Avond onbemenst</b>	<b>Nacht gesloten</b>
Element:				
Bewegingsmelder binnen	X	X	X	X (geeft inbraakmelding)
Drukknop binnen (laatste man knop)	X	X	X	X (geeft inbraakmelding)
Toegangscontrole Siemens (ATCS)	Actief tijdens nacht, gesloten situatie, vooraf ingesteld en te beïnvloeden vanuit Camera Toezicht Ruimte van Siemens. Status: Gesloten, elektrisch en mechanisch vergrendeld.			

#### **BUITEN:**

<b>Situatie: →</b>	<b>Dag bemenst</b>	<b>Dag onbemenst</b>	<b>Avond onbemenst</b>	<b>Nacht gesloten</b>
Element:				
Bewegingsmelder	X	X	UIT	UIT

buiten				
Drukknop buiten	(X) mag werken	(X) mag werken	X	UIT
Sleutelschakelaar buiten	X (alle situaties werkend)			
Toegangscontrole Siemens (ATCS)	Actief tijdens nacht, gesloten situatie, vooraf ingesteld en te beïnvloeden vanuit Camera Toezicht Ruimte van Siemens. Status: Gesloten, electrisch en mechanisch vergrendeld.			
Klok Siemens	Schakelt de buitenbewegingsmelder uit van 19:00 tot 07:00 uur ivm onbevoegd toetreden tot de stalling.			

20 De entreeruimte en de open en gesloten stallingscompartimenten scheiden door een spijlenhekwerk van bovenkant vloer tot onderkant plafondconstructie, met daarin opgenomen:

- 1 Eén of meerdere tourniquets met fietssluis.
- 2 Een abonnementendeur en evt. nooddeur(en).
- 3 Eventuele volkern-beplating ten behoeve van bebording en/of omroepinstallatie.
- 4 Overklimbeveiliging boven de tourniquets en reservering uitbreiding met fietssluis door volkern-beplating dik 8 mm, 2-zijdig op stijl- en regelwerk.
- 5 Een hekwerk-segment als reservering voor een toekomstig tourniquet
- 6 Een alternatieve toegang tot het abonnementendeel middels een abonnementendeur.

Deze hekwerken uitvoeren als spijlenhekwerk van bovenkant vloer tot onderkant plafondconstructie, thermisch verzinkt. De spijlen met een doorsnede van 25 mm en hoh, spijlen 187,5 mm. Eventuele ruimte rondom de scheidingswanden en hekwerken: max. 175 mm breed.

- 21 Indien vaste wanden in de entreeruimte ontbreken, op de aanwezige hekwerken volkern panelen aanbrengen waarop installatieonderdelen (zoals de intercom) en bebording kan worden aangebracht. Indien volkern montage panelen worden aangebracht op hekwerken, dan dient dit dubbelzijdig te gebeuren. Zodat eventuele bekabeling en montage aan het zicht en bereikbaarheid onttrokken worden.
- 22 De ProRail-richtlijn 'Beheersaspecten voor de Transferfunctie van stations', RLN00135 laatste versie, is van toepassing.
- 23 Alle cascomatig te installeren apparatuur en toestellen met toebehoren bedoeld voor aarding, de te realiseren ATCS-, de regel- en andere elektrotechnische systemen worden inclusief de daarvoor benodigde lege buisleidingen in de ontwerpfase aangebracht.
- 24 Het gebouw dient alleen voorzien te worden van een gescheiden rioleringsysteem voor binnenriolering en hemelwater als de lokale overheid dit vereist.
- 25 Ruimten, waarin zich personen kunnen bevinden dienen voorzien te worden van vluchtroute- en antipaniekverlichting; inschakelend binnen 30 sec. na stroomuitval, werkzaam tot 30 minuten daarna. Eén en ander volgens het Bouwbesluit.
- 26 Het gebouw dient in overleg met de Brandweer voorzien te worden van de benodigde poeder- dan wel CO2-blussers. I.v.m. bevroeringsgevaar mogen geen brandslanghaspels toegepast worden.
- 27 Nooddeuren: Op alle deuren wordt het GfS EN Exit controlsysteem of gelijkwaardig aangebracht. De vluchtdeuren voorzien van:

- 1 Een slot met dag- en nachtschoot, welke met de binnenkruk volledig is te ontgrendelen.
  - 2 Het slot is ingericht voor 17 mm Euro-cilinders.
  - 3 Hangschilden knop aan de buitenzijde en een kruk aan de binnenzijde.
  - 4 Aan de binnenzijde onder de kruk een GfS EN Exit control. Nooddeuren die zijn voorzien van panieksluitingen met een stand of balk, uitrusten met het GfS TA alarmsysteem. Deze deuren aan de buiten- en binnenzijde voorzien van de tekstborden:
    - "Nooduitgang vrijlaten a.u.b." en
    - "Nooduitgang alarm beveiligd".
- 28 Hang- en sluitwerk van alle ramen en deuren dienen te voldoen aan "SKGXXX". Cilinders type EURO, doorsnede 17 mm.

### **Afbouw**

- 29 De eventuele Fietspoint en andere commerciële elementen, en ook de tourniquets met fietssluis (inclusief alle bijbehorende ATCS-apparatuur), worden in de afbouwfase aangebracht en vallen buiten het cascoprogramma. Rekening houden met de consequenties voor het casco van deze afbouwelementen.
- 30 De verwarming door paneelconvectoren. Voor de puien een verwarming door middel van plintconvectoren. De convectoren moffelen in een nader te bepalen kleur.

### **omroepinstallatie**

In de fietsenstalling een omroepinstallatie, die bediend wordt vanuit de CTR/ATCS van NS Fiets.

### **camerabewaking**

- 31 De fietsenstalling wordt, mede in verband met de toegangscontrole, bewaakt met camera's die deel uit maken van het ATCS-systeem en bediend worden vanuit de CTR/ATCS van NS Fiets.
- 32 Ook is er een verbinding met apparatuur die opgesteld staat bij de CTR/ATCS van NS Fiets.
- 33 Indien de transparantie onvoldoende is gewaarborgd zal dit gecompenseerd dienen te worden door plaatsing van extra camera's. In het beheerdersverblijf dient dan een beeldscherm met quad indeling of scroll functie geïnstalleerd te worden.

### **Entreerimte**

#### **Maatvoering**

1. Het vloeroppervlak van de entreerimte dient zo efficiënt mogelijk ingedeeld te zijn. De ideale vorm is een rechthoek. Er mogen geen nissen in voorkomen.
2. In de entreerimte is per kaartlezer, welke rechts op 2 m<sup>1</sup> afstand van tourniquet met fietssluis wordt geplaatst, een wachtrij van twee fietsen mogelijk. De totale dieptemaat van de entreerimte is 6,5 m<sup>1</sup>.

#### **Functionele eisen**

1. De entreerimte is zodanig modulair gebouwd dat deze eenvoudig kan worden vergroot waardoor eenvoudig een extra tourniquet met fietssluis kan worden geïnstalleerd.
2. De entreerimte is vanaf buiten maximaal transparant (zien en gezien worden) en heeft (ook naar buiten) een uniforme uitstraling.

3. De diverse verkeersstromen dienen zo recht mogelijk te zijn en elkaar niet te hinderen.
4. De toegang van het Fietspoint mag niet belemmerd worden door deze verkeersstromen.
5. Vanuit de beheerdersruimte en de eventuele Fietspoint heeft men een goed uitzicht op de entreeruimte en het open en gesloten gedeelte van de stalling.
6. Boven de ingang van de entreeruimte wordt alleen een nieuwe luifel aangebracht als dit door bevoegde instanties wordt afgedwongen.
7. Indien de entreeruimte met een trap bereikbaar is, moet de trap voldoen aan de ProRail productspecificatie SPC00249, laatste versie<sup>4</sup>.
8. Boven en naast de automatische schuifdeuren is aan de buitenzijde voldoende plaats voor instructies, lichtreclame, stallingsvoorwaarden, etc.
9. In de entreeruimte worden twee ATCS-camera's opgesteld en één ATCS-monitor boven de tourniquet(s). Één camera is gericht op de entree deur en één camera is gericht op de tourniquet(s) met fietssluis. De monitor wordt zodanig opgesteld dat de staller zich zelf bij binnenkomst goed op de monitor kan zien.
10. Rechts 2 m<sup>1</sup> van ieder tourniquet met fietssluis wordt een ATCS-zuil met kaartlezer geplaatst.
11. In de entreeruimte een ATCS-intercom, die vanaf de tourniquet goed bereikbaar is.
12. De entreeruimte is bij voorkeur tocht- en vochtvrij.
13. De vloer is vrij van obstakels.

### **Technische eisen**

#### **Bouwkundig**

- 34 De toegang voorzien van automatische dubbele schuifdeuren met een variabele deuropening.
- 35 De trappen en hellingbanen dienen te voldoen aan respectievelijk de ProRail productspecificatie 'SPC00249 Trappen naar rijwielstallingen van stations' laatste versie en de 'NS-norm Toegankelijkheid stationscomplex', laatste versie.
- 36 De deuren en kozijnen uitvoeren in aluminium, kleur: RAL 7039.
- 37 Deze deuren dienen voorzien te worden van een elektromechanische schuifdeurautomaat met een aan ATCS gekoppelde sluitsysteem en andere toebehoren, waaronder de nodige schakelvoorzieningen in verband met mogelijke stroomuitval en dergelijke. De omkasting uitvoeren in aluminium, kleur: RAL 7039.
- 38 De toegang voorzien van een hardstenen dorpel van 20 mm hoogte.
- 39 In de entreeruimte dient een nader te bepalen bewegwijzeringssysteem aangebracht te worden. Specificaties worden geleverd door NS Fiets.
- 40 De in de afbouwfase te realiseren tourniquets met fietssluis dient bij afwezigheid van een betonvloer op een fundering geplaatst te worden, waarvan de specificaties door NS Fiets aangeleverd worden.
- 41 In geval van gestorte betonvloer dient de D40 cementgebonden dekvloer ter plaatse van de tourniquets met fietssluis over de gehele breedte van de tourniquet en aan weerszijden over een afstand van 3.75 m uit het hart van het tourniquet minimaal 5 cm dik te worden. Dit in verband met het aanbrengen van signaleringslussen voor de fiets in de vloer. Deze kunnen worden meegestort. Op plaatsen waar dit niet mogelijk is zal gebruik moeten worden

---

<sup>4</sup> zie CROW-publicatie 158: Leidraad fietsparkeren

gemaakt van opbouw vloerplaten met geïntegreerde lussen en in de afbouw worden aangebracht.

### **Elektrotechnisch en Data**

Voor zowel de lichtbakken als de elektrisch aangestuurde personentouriquets en kaartlezers dienen een 220 Volt aansluitpunt en een dataleiding te worden aangebracht.

Verlichting entreerimte: 250 lux op 1 m boven bovenkant vloer, kleur: TR 830. Nabij de ingang en onder de eventuele luifel (zie 5.2.2.6) een voeding voor de automatische deuren en voor de gevelverlichting nabij de ingang, de eventuele verlichting in luifel en lichtbak.

### **Werktuigbouwkundig**

#### **Afbouw**

42 Bij elke toegang het algemene informatiebord (bord nr 10) aanbrengen.

43 Voor bemenste stallingen met een Fietspoint (ATCS-dag of spits of volledig bemenst): Voorzien van hoofdttekst: Fietsenstalling; Voorzien van subtekst: Verhuur, verkoop en reparatie fietsen.

44 Type lichtbak hoofdentree: Toepassingshandboek belettering en bewegwijzering NS-Stations, laatste versie pagina D1Standaard: lichtbak (328mm hoog en 2450mm breed) blauw met witte opdruk (met uitgerekte tekst).

#### **Stallingsruimte (open en gesloten)**

#### **Maatvoering**

- 1 Het stallingssysteem (de fietsenrekken) is het uitschuifstelsel van "Jan Kuipers"<sup>5</sup>. In verbouwsituaties kan de maatvoering van de stallingsruimte daarbij mede bepalend zijn. Dit systeem wordt in principe dubbellaags uitgevoerd. Enkellaags stallen alleen als de vrije hoogte ontoereikend is voor het dubbellaags systeem.
- 2 De ideale vorm van zowel het open als het gesloten gedeelte is een zo ondiep mogelijke rechthoek zonder nissen.
- 3 De gangpadbreedte is zowel bij enkellaagse als bij dubbellaagse systeem 2100 mm (kortste maat tussen uiteinden fietsen of rekken).
- 4 Gangpadbreedte bij een opstelling met aan één zijde rekken: 2000 mm.
- 5 De overige circulatieruimte dient zodanig van afmetingen te zijn dat de verkeersstromen elkaar niet hinderen. De breedtemaat bedraagt minimaal 2100 mm.
- 6 Voor het gesloten gedeelte van de stallingsruimte geldt dat:
  - 1 de verkeersstromen vanaf en naar de tourniquets met fietssluis elkaar niet hinderen.
  - 2 de dieptemaat van de circulatieruimte nabij deze tourniquets is 4 m1.
- 7 De netto diepte van van het stallingssysteem bedraagt bij enkelzijdige opstelling 1900 mm en bij een dubbelzijdige opstelling 2900 mm.
- 8 De totale lengte van de rij gestalde fietsen kan op basis van een h.o.h.-afstand van 375 mm tussen de fietsen *theoretisch* vastgesteld worden met de volgende formules:  
enkelzijdige uitvoering:  $A=(L/375-1) \times 2$  ofwel:  $L=375 \times (A/2+1)$   
dubbelzijdige uitvoering:  $A=(L/375-1) \times 4-2$  ofwel:  $L=375 \times (A/4+1,5)$   
waarbij: A = aantal beschikbare fietsstallingsplaatsen; L = de lengte van de rij gestalde fietsen.  
Wanneer het kolommenstramien nog niet bekend is, kan de brutolengte van de rijen als volgt bepaald worden:  $L_{bruto} = L + 5\%$ .
- 9 De stallingsruimte voor een bromfiets het netto-ruimtebeslag van 1,5 m<sup>2</sup> aanhouden.

<sup>5</sup> Zie Bijlage: tekening rekken met uitschuifgoot



Nadat de grootte en lay-out van de stallingsruimte op basis van vorenstaande zijn bepaald, dient de werkelijke capaciteit mede aan de hand van de fabriekstekeningen van de stallingsystemen (bijlage B en C) *geverifieerd* te worden.

### **Functionele eisen**

- 1 De scheiding tussen het open en gesloten gedeelte van de stalling moet op de optimale plaats aangebracht worden. Deze scheiding moet flexibel zijn.
- 2 In de circulatieruimte ter plaatse van de deur in de scheiding tussen het open en gesloten gedeelte van de stallingsruimte (zie 5.1.3.6) rekening houden met een kaartlezer in het gesloten en een drukknop in het open gedeelte, beide rechts 2 m<sup>1</sup> van de deur.
- 3 In het gesloten als open gedeelte van de stallingsruimte worden camera's geplaatst en aangesloten op het ATCS-systeem (zie ook 5.1.6), zodanig dat alle gangpaden volledig in beeld gebracht kunnen worden. In het gesloten gedeelte van de stallingsruimte wordt een camera opgesteld, die gericht is op de tourniquet(s) met fietssluis. Het aantal en de positionering van deze camera's worden in de ontwerpfase aangegeven door ProRail.
- 4 Zowel het open als gesloten stallingsdeel is maximaal transparant.
- 5 Het personentourniquet (zie 5.1.3.5) mag niet als nooduitgang/vluchtdeur gebruikt worden.
- 6 De stallingsruimten op de volgende posities uitrusten met ATCS-intercoms:
  - 1 in het gesloten gedeelte direct achter de tourniquet met fietssluis,
  - 2 in het open stallingsdeel naast de draaideur in de scheiding tussen het open en gesloten gedeelte van de fietsenstalling,
  - 3 Ter plaatse van de personentourniquets.
- 7 Rechts op 2 m<sup>1</sup> afstand van iedere tourniquet met fietssluis wordt een ATCS-kaartlezer geplaatst.
- 8 Het personentourniquet (zie 5.1.3.6) wordt aan weerszijden voorzien van ATCS-kaartlezers.
- 9 De ruimte moet een rustig beeld uitstralen.
- 10 Het eventuele personentourniquet (zie 5.1.3.5) wordt aan weerszijden voorzien van een sluit- en alarmeringsmechanisme.

### **Technische eisen**

#### **Bouwkundig**

- 1 Ter plaatse van de bromfietsstallingsplaatsen de vloer voorzien van een vloeistofdichte, oliebestendige coating.
- 2 De afscheiding tussen het open en gesloten gedeelte van de stalling dient door een stalen thermisch verzinkt hekwerk, van bovenkant vloer tot onderkant plafond, met ronde spijlen (doorsnede 25 mm), h.o.h. 187,5 mm en/of waar mogelijk middels Jan Kuipers rekken. Deze hekwerken ook als overklimbeveiliging boven tourniquets met fietssluis tussen deuren en boven fietsrekken die als scheiding dienen. De maat voor een enkele tourniquet bedraagt 2.54 m, voor een dubbel tourniquet 5,04 m. Deze dagmaat geldt ook ter hoogte van de vloer, dus ter plaatse van de voetplaten en staanders, deze dienen derhalve enkelzijdig te worden uitgevoerd.
- 3 De abonnementendeur in de scheiding (zie 5.1.3.5 en 5.3.3.1.1.2) middels een stalen thermisch verzinkte enkele draaipoort met ronde spijlen met door grijpplatten. Een halve doorsnede op de deur en rechthoekig aan de sluitzijde thermisch verzinkt, dik 3 mm.
- 4 Personentourniquets (zie punt 5.1.3.6) dienen qua materialisering en uiterlijk afgestemd te worden op de puikozijnen (zie 5.1.7.10) en uitgevoerd te worden met aan ATCS gekoppelde sluit- en alarmeringssystemen (opgave NS Fiets).
- 5 Bij de keuze van materiaal gebruik dient er rekening mee te worden gehouden dat hinderlijke nagalmtijden en echo's in de stallingsruimten worden voorkomen. De nagalmtijd dient te voldoen aan de volgende waarde: 1,5 sec. Om deze waarde te bereiken

mogen eventueel houtwolcementplaten, akoestische spuitpleister of dergelijke toegepast worden.

- 6 De trappen en hellingbanen dienen te voldoen aan respectievelijk de ProRail productspecificatie 'SPC00249 Trappen naar rijwielstallingen van stations' laatste versie en de 'NS-norm Toegankelijkheid stationscomplex', laatste versie.
- 7 Volkern dik 8 mm, kleur no. A.03.4.0 (zilvergrijs) 2-zijdig aangebracht tegen een stijl- en regelwerk en bevestigd met 'volkerschroeven' met gekleurde kunststofdopjes:
  - 1 Ondergrond bebording en infostickers
  - 2 Bescherming bekabeling
  - 3 Als overklimbeveiliging boven de tourniquets met fietssluis en reservering hiervoor. In deze beplating een sparing opnemen voor de monitor omkasting.
  - 4 Overklim- en doorkruipbeveiliging voor openingen groter dan 175 mm.
- 8 Abonnementendeur: Maatvoering en uitvoering abonnementendeur (deur "N"): Minimale doorgang 120 cm. Voorzien van dag- en nachtslot met krukstel en geschikt voor Europrofielcilinder 17 mm 30-30 (60 mm lang). Voorzien van kleefmagneet of: voorzien van elektrisch slot/sluitplaatspanning 24V/max 750 mA ruststroom, inclusief terugmeldcontact en blusdiode (voorbeeld: van EffEff: 37 eE HZ RR 24Vdc 05). Voorzien van elektrische deurdranger (bijvoorbeeld Power Swing, fabrikaat Besam o.g.) met duwende hydraulische arm, openhoudtijd instelbaar van 0-30 seconden. Deze deurdranger dient te worden aangebracht op een stalen ondergrond boven de deuropening, ter breedte van de deuropening en van een minimale hoogte van 200 mm en een minimale dikte van 6 mm.
- 9 Nooddeur: Minimale doorgang 90 cm. Voor specificaties zie 5.1.5.26.
- 10 In geval van gestorte betonvloer dient de D40 cementgebonden dekvloer ter plaatse van de tourniquets met fietssluis over de gehele breedte van de tourniquet en aan weerszijden over een afstand van 3.75 m uit het hart van het tourniquet minimaal 5 cm dik te worden. Dit in verband met het aanbrengen van signaleringslussen voor de fiets in de vloer. Deze kunnen worden meegestort. Op plaatsen waar dit niet mogelijk is zal gebruik moeten worden gemaakt van opbouw vloerplaten met geïntegreerde lussen en in de afbouw worden aangebracht.

### **Elektrotechnisch en Data**

- 1 Nabij het personentourniquet een aansturing geschikt voor toegangscontrole en een voeding 220V in onmiddellijke nabijheid.
- 2 Verlichting stallingsruimten (in gangpaden): 60 lux (op 1m boven vloer)
- 3 In de verblijfsruimten dient de tocht beperkt te worden tot:
  1. 0,15 m/s in de winterperiode,
  2. 0,25 m/s in de zomerperiode.
- 4 De verlichting, HF-armaturen met een afscherming van slagvast polycarbonaat, dient boven de gangpaden geprojecteerd en in opbouw uitgevoerd te worden. Kleur: TR830.
- 5 Voor de abonnementendeur (deur N) een 220V voedingspunt aanbrengen.
- 6 Voor de kaartlezers een 220V voedingspunt en een loze dataleiding aanbrengen.

### **Werktuigbouwkundig**

- 1 Temperatuur stallingsruimte: maximumtemperatuur 35°C, gedurende 24 uur.
- 2 In de bromfietsstallingsplaatsen, m.u.v. V-ATCS stallingen, dient mechanische luchtafzuiging te worden gerealiseerd:
  - 1 capaciteit: 10 m<sup>3</sup>/h/m<sup>2</sup>

- 2 uit te voeren als lage afzuigpunten in spiralobuis met afgeschuinde einden, voorzien van fijnmazig gaas.
- 3 de spiralobuis te beschermen d.m.v. een aanrijdbeveiliging middels een beugel op 200 mm boven vloer en hoog 1000 mm.

### **Afbouw**

- 45 In de stallingsruimte(n) wordt een nader te bepalen bewegwijzeringsysteem aangebracht.
- 46 Elektrisch slot/kleefmagneet en elektrisch hydraulische deurdranger worden aangesloten op de toegangscontrole-unit van het ATCS.
- 47 Afhankelijk van de lay-out een CTR/ATCS NS Fiets intercom direct nabij de perron in-uitgang aanbrengen.
- 48 Gezien vanuit het gesloten deel: Naast deze deur dient op vaste wand of op volkern paneel te worden aangebracht:
  - Toegangscontrole-unit van ATCS (deurcode)
  - Eventuele intercom (met bebording nr13) Bord nr 11
  - Bord "Toegang voor abonenthouders".document (bord nr 11)
- 49 Gezien vanuit het open deel: In de nabijheid van de deur, met voorkoming van aanraking vanuit het gesloten deel, een zuil, dan wel volkern beplating voor het aanbrengen van een paddestoelknop om de deur te kunnen openen. Eventueel ook hier de combinatie met intercom (en bord nr 13) toepassen.

### **Beheerdersruimte (kantoorruimte, pantry, toilet)**

#### **Maatvoering**

- 1 De beheerdersruimte (15 m<sup>2</sup>) omvat een:
  - kantoorruimte: incl. een pantry en voorportaal toilet.
  - toilet: minimaal 0,95 x 1,2 m<sup>2</sup> (conform Bouwbesluit).

#### **Functionele eisen**

- 1 De beheerdersruimte heeft een zicht-relatie met het open gedeelte van de stalling. Vanuit deze ruimte moet goed gezien worden wat in het open gedeelte van de stallingsruimte gebeurt en wat in het gesloten gedeelte van de stallingsruimte gebeurt.
- 2 Eventueel kan in de beheerdersruimte een monitor worden geplaatst waarmee controle wordt gehouden op de stalling. Deze monitor en bijbehorende camera's maken deel uit van het lokale bewakingssysteem (zie 5.1.6). Indien het ATCS systeem is geïnstalleerd worden hiervoor de camera's van ATCS gebruikt.
- 3 Voor de beheerdersruimte moet gestreefd worden naar daglichttoetreding.
- 4 Bij de bepaling van de daglichttoetredingsfactor, eventueel indirect via doorzichtige scheidingswanden, moet voldaan worden aan het Bouwbesluit.
- 5 De pantry vanaf buiten en vanuit de stalling niet zichtbaar.
- 6 Aansluiting op koudwaterleiding met tussenmeter en riolering.

#### **Technische eisen**

##### **Bouwkundig**

- 1 De pantry voorzien van een close-in boiler met voldoende capaciteit, een aanrecht met gootsteen met mengkraan.  
Tot 60 cm boven aanrecht wandtegels aanbrengen.
- 2 Het toilet dient voorzien te worden van een wandcloset met garnituur, een handwasbakje inclusief kraan met hoge uitloop in de voorruimte, inclusief 2 kledinghaken, handdoekhaak, closetrolhouder en reinigingsborstel.  
De vloer en wanden van het toilet en voorruimte betegelen. Uitwendige hoeken voorzien van kwart rond profiel.

### **Elektrotechnisch en Data**

- 1 In de kantoorruimte en de pantry 4 stuks dubbele wcd's.
- 2 De verlichting van het kantoor en pantry door middel van HF-armaturen, normale uitvoering.
- 3 In de beheerdersruimte aansluitpunten voor telefoon en CAI.
- 4 Verlichting 400 lux, op 1m boven vloer.

### **Werktuigbouwkundig**

- 1 Het geluidsniveau van de eventuele mechanische ventilatie in de verblijfsruimte (van de Fietspoint) dient beperkt te worden worden.
- 2 Toilet vorstvrij.
- 3 Minimum en maximum temperatuur. 17°C – 20°C
- 4 De verblijfsruimtes ventileren. Bij mechanische ventilatie:
  1. Beheerdersruimte, pantry: 3-voudige afzuiging,
  2. Toilet: afzuiging = 25 m<sup>3</sup>/h.

### **Werkkast**

#### **Maatvoering**

1. Minimaal 0,80 x 1,30 m.

#### **Functionele eisen**

1. De werkkast zo mogelijk vanuit de voorruimte van het toilet bereikbaar.
2. Aansluitingen op waterleiding en riolering.

#### **Technische eisen**

1. Vloer en wanden tot 1,5 m<sup>1</sup> hoog betegelen.
2. Tegen de achterwand een uitstortgootsteen met opklapbaar emmerrek.
3. Leidingwerk opbouw.
4. Vier legplanken tegen de zijwanden.
5. Voorzien van 2 kledinghaken en 2 bezemhouders.

### **Technische Ruimte**

#### **Maatvoering**

1. Wordt in de ontwerpfase in overleg met de installatieadviseur bepaald.
2. Op basis van regelgeving en in overleg met de installatieadviseur vaststellen of het noodzakelijk is deze ruimte te compartimenteren of op te splitsen in afzonderlijke ruimten.

#### **Functionele eisen**

- 1 Voorzieningen ten behoeve van de nodige telefoon/data- en CAI-aansluitingen. (in een CTR zijn er twee ISDN-aansluitingen nodig (1 in de technische ruimte en 1 in de dataruimte)
- 2 meteropstellingen, welke niet in de meterkast(en) gerealiseerd hoeven te worden.

#### **Technische eisen**

- 50 De hieronder genoemde technische eisen zijn globaal en kunnen nog aangevuld en/of beïnvloed worden door de inbreng van de installatieadviseurs in de ontwerpfase, waarin de technische eisen geconcretiseerd worden.

### **Bouwkundig**

- 51 Toegangsdeur multiplex.
- 52 Plafond en wanden schilderwerk (latex).
- 53 Op de cementgebonden dekvloer een antislip, 2 componenten epoxyvloercoating.

### **Elektrotechnisch en Data**

- 1 Leidingwerk opbouw.

- 2 In de technische ruimte de nodige voorzieningen voor de data-, telefoon- en CAI-aansluitingen (Data-kast).
- 3 De hoofdverdeelinrichting (in voorkomend geval met tussenmeter voor de Fietspoint).
- 4 Verlichting 400 Lux, op 1m boven de vloer.

### **Werktuigbouwkundig**

1. Technische ruimte vorstvrij.
2. De verwarmingsinstallatie t.b.v. de beheerdersruimte.

### **Dataruimte**

#### **Maatvoering**

- 1 Minimaal 2x3 meter; wordt in de ontwerpfase in overleg met de installatieadviseur geconcretiseerd.
- 2 In de dataruimte worden één of meerdere Rittalkast(en) geplaatst; opstellingsplaats per Rittalkast is 1,40 bij 1,70 meter (met opengeslagen deur en uitgedraaid binnenframe).
- 3 Bij het bepalen van de grootte en toegankelijkheid van de technische ruimte(n) dient er rekening mee gehouden te worden dat de aanwezige installaties te allen tijde geserviced kunnen worden.

#### **Functionele eisen**

- 1 De dataruimte(n) dient op een logische plaats in het gebouw gesitueerd te worden:
  - Bij servicing mag de logistiek in de fietsenstalling niet belemmerd worden.
  - Optimale plaats t.o.v. de aan te sluiten apparatuur en installaties, de meterkast(en) en de binnenkomende kabels en leidingen nastreven.
- 2 De ruimte conditioneren, dit i.v.m. de aanwezigheid van computerapparatuur. De minimum temperatuur is 5°C (mbv een elektrische kachel met thermostaat) en de maximum temperatuur is 35°C, gedurende maximaal 24 uur.
- 3 De dataruimte dient direct bereikbaar te zijn vanuit de entree of vanuit een van de compartimenten.
- 4 De dataruimte is een speciale voor ATCS apparatuur ontwikkelde ruimte waarin zich geen installaties van derden mogen bevinden.

#### **Technische eisen**

### **Bouwkundig**

- 1 Wanden en plafond schilderwerk (latex).
- 2 Loze leidingen aanbrengen in de wanden en het plafond.
- 3 Afwerking dataruimte conform omgeving, of getimmerd door houten frames en lichtgrijze beplating van 18 mm. dikte.
- 4 Voorzieningen voor kabeldoorvoer en ventilatie opgenomen in de wanden.
- 5 Toegangsdeur multiplex, dagmaat 900 mm, voorzien van cilinderslot met handgrepen aan binnen- en buitenzijde of voorzien van dag- en nachtslot geschikt voor cilinder en een krukstel.. Boven de deur tot onderzijde bouwkundig plafond, een van binnenuit afschroefbaar paneel, met een minimale dikte van 18 mm met daarin een ventilatierooster
- 6 Type cilinder (levering NS Fiets) Europrofiel knopcilinder 17 mm, 30-30-k (lengte 60 mm.)
- 7 Aan de onderzijde deur ruimte voor ventilatie houden (geen dorpel) of rooster aanbrengen.
- 8 Op de cementgebonden dekvloer een antislip 2 componenten epoxyvloer coating.

### **Elektrotechnisch en Data**

- 1 In de dataruimte worden één of meerdere (afhankelijk van de grootte van de ATCS installatie) Rittalkasten (afm 80 x 80 x 220 cm) geplaatst. Indien er kans is op

wateroverlast dient de kast op een betonopstorting danwel betontegels geplaatst te worden.

- 2 In de dataruimte dient een groepenkast (5 groepen Alamat) aanwezig te zijn, waarop de installatie door Siemens wordt aangesloten.
- 3 Voor de ISDN en ADSL benodigde NT1-kastje bevindt zich in deze ruimte (in combinatie met het Isra-punt).
- 4 In de dataruimte zijn verder nodig: een convectorkacheltje, een lichtpunt met schakelaar.
- 5 Op de aanwezige Rittalkast(en) een inbraaksignalering. Het bedieningstableau van de inbraakalarminstallatie wordt door Siemens in deze ruimte aangebracht.
- 6 Één data-aansluiting (ISDN)
- 7 Twee dubbele wandcontactdozen met randaarde.
- 8 Leidingwerk opbouw.
- 9 Verlichting 400 Lux, op 1 m boven de vloer.

### **Werktuigbouwkundig**

1. Voorlopig kan voor de afvoer van warmte worden volstaan met ventilatievoorzieningen in wand en deur.
2. convector kachel met thermostaat, aangesloten op een wandcontactdoos met randaarde: bijvoorbeeld:
  - DIMP wandconv plx 100 1.0 KW
  - Convectorkachel
  - Fabriek Dimplex
  - Artikelcode D1002080
  - EAN Nr. 8716412023972
  - HGS code 62-07-05

### **Meterkasten**

#### **Maatvoering**

- 1 De plaats, aantal en inhoud/grootte van de meterkasten wordt mede o.b.v. regelgeving ter zake in overleg met de installatieadviseur in de ontwerpfase geconcretiseerd.

#### **Functionele eisen**

#### **Technische eisen**

#### **Bouwkundig**

- 1 De meterkast dient voorzien te worden van een multiplex deur inclusief een doorsteekvrije ventilatierooster van voldoende capaciteit.
- 2 De kast wordt in de ontwerpfase geconcretiseerd door de installatie-adviseur.
- 3 Op de cementdekvloer een epoxycoating.

#### **Elektrotechnisch en Data**

- 54 Leidingwerk opbouw.
- 55 2 dubbele wcd, met randaarde.

#### **Werktuigbouwkundig**

#### **Afbouw Fietspoint**

#### **Fietspoint algemeen**

De Fietspoint wordt in de afbouwfase gerealiseerd door NS Fiets en valt buiten het cascoprogramma.

#### **Maatvoering**

- 1 De totale ruimtebehoefte, maximaal 200 m<sup>2</sup>, wordt door NS Fiets opgegeven en is in de tabel onder 4.3 gespecificeerd.

#### **Functionele eisen**

- 1 De Fietspoint is maximaal toegankelijk vanuit de entreerimte.

- 2 De Fietspoint is afsluitbaar.
- 3 De toegang tot de open stallingsruimte (zie 5.1.3.3) via de Fietspoint.
- 4 De Fietspoint wordt bij voorkeur zodanig ingedeeld dat aan de buitengevel(s) etalages geprojecteerd kunnen worden.
- 5 De werkplaats neemt een centrale plaats in de Fietspoint in en is open en maximaal transparant zodat goed gezien kan worden wat in het open gedeelte van de stallingsruimte gebeurt en eventueel ook zicht is op het gesloten gedeelte.
- 6 Indien de stalling uit meer dan één etage bestaat zal in de werkplaats één monitor geplaatst worden waarmee controle wordt gehouden op de stalling. Deze monitor en bijbehorende camera's maken deel uit van het *lokale* bewakingsstelsel (zie 5.1.2 en 5.1.6). Evt. camera + monitor bij dode hoek.

#### **Technische eisen**

##### **Bouwkundig**

- 1 De vloer van de Fietspoint vlak opleveren.
- 2 Ter plaatse van de Fietspoint dienen eventuele hoogteverschillen in het plafond door balken en eventuele leidingen opgevangen te worden middels het formeren van een koof, waarin tevens de leidingen van de Fietspoint in weggewerkt kunnen worden. Deze koof maakt deel uit van de modulaire opbouw van de Fietspoint en valt dus onder de afbouw door NS Fiets.
- 3 De hoogte van de onderkant van de koof ten opzichte van de bovenkant van de stallingvloer volgt uit de berekende en getekende constructieve afmetingen van de koof (= afbouw NS Fiets).
- 4 Bij de constructie van de koof dient er overigens op gerekend te worden dat deze ter plaatse van de werkplaats van de Fietspoint geschikt is voor de bevestiging van een hijsmechanisme voor fietsen (= afbouw NS Fiets).
- 5 De koof dient uitgevoerd te worden in stijl- en regelwerk met een plafond van gipskartonplaat en boeidelen van multiplex. De koof dient ten opzichte van de bovenliggende constructie thermisch en damptechnisch geïsoleerd te worden (= afbouw NS Fiets).
- 6 Onder de koof dienen kolommen en wanden in een modulair systeem geplaatst te kunnen worden (= afbouw NS Fiets).

##### **Elektrotechnisch en Data**

- 1 Loze leidingen 22 mm PVC.
- 2 Verlichting Fietspoint: 250 - 400 lux.
- 3 De Elektro-installatie van de Fietspoint voorzien van een tussenmeter (De Fietspoint krijgt een eigen schakel- en verdeelinrichting).
- 4 Ten behoeve van:
  1. de specifieke verlichting van etalages, vitrines, displays, toonbank, enz.,
  2. diverse elektrische apparatuur, zoals bv. de kassa,
  3. de voeding van diverse wcd's waarvan het aantal in de ontwerpfase bij benadering aangegeven wordt, dient in de meterkast naar de geprojecteerde Fietspoint een elektrische voeding gebracht te worden van voldoende capaciteit.

##### **Werktuigbouwkundig**

- 1 In de Fietspoint een minimum temperatuur van 18 – 20° C.
- 2 De verblijfruimtes dienen geventileerd te kunnen worden. Bij mechanische ventilatie:
  1. Fietspoint, beheerdersruimte, pantry: 3-voudige afzuiging.
- 3 Indien de compressor wordt geplaatst, het casco voorzien van een persluchtleiding naar de nader te bepalen aansluitpunten in de Fietspoint.
- 4 In de Fietspoint een koudwaterleiding voorzien van een tussenmeter.

## Onbewaakte stalling

### Algemeen

De onbewaakte stalling is vrij toegankelijk en bestaat uit meerdere overkapte prefab-units nabij het station (zie 4.4). Het plaatsen van de prefab units wordt door de leverancier in rechtstreekse opdracht gerealiseerd. In september 2004 ging de Minister van Verkeer en Waterstaat akkoord met de volgende wijziging voor het project Ruimte voor de Fiets. Op stations met bewaakte stallingen hoeven de onbewaakte klemmen niet overkapt te worden. Hier kunnen dus niet overkapte units van het type 'Tulip' worden toegepast.

### Randvoorwaarden

1. De te realiseren stallingscapaciteit is *niet* toekomstvast. Dat wil zeggen dat in het ontwerp tevens aangegeven moet worden hoe in de toekomst de stalling uitgebreid kan worden (zie 4.5).
2. De onbewaakte stalling wordt geformeerd uit prefab elementen, waarvan de constructie, materialisering en maatvoering een gegeven is<sup>6</sup>.
3. De ontwerpogave beperkt zich daarom tot het bepalen van plattegronden en het produceren van de benodigde tekeningen voor de bouwaanvraag en eventuele andere procedures.
4. De uitvoering van de onbewaakte stalling wordt in tijd gekoppeld aan de uitvoering van de collectief bewaakte stalling.  
Ofschoon de prefab units door de leverancier geplaatst worden, zal de aannemer van de collectief bewaakte stalling eventueel ingeschakeld worden voor de nodige hand- en spandiensten, zoals:
  - 1 het amoveren en eventueel verplaatsen van de bestaande stalling,
  - 2 de werkzaamheden met betrekking tot het realiseren van de fundering en de riolering,
  - 3 bestratingswerkzaamheden c.a.,
  - 4 werkzaamheden ten behoeve van de verlichting van de stalling en eventueel de omgeving,
- 5 overige werkzaamheden, waarvan het niet opportuun is de uitvoering aan de leverancier van de prefab-units op te dragen.

### Stallingscapaciteit

Het aantal te realiseren stallingsplaatsen is maatgevend voor de totale ruimtebehoefte van de onbewaakte stalling in het AIP. Op basis van de groeiprognozes dient ook het aantal *toekomstvaste* stallingsplaatsen ten behoeve van het DIP in onderstaande tabel opgegeven te worden. Bij een bestaande stalling dient ter vergelijking ook de huidige capaciteit opgegeven te worden. Met betrekking tot het aantal bromfietsstallingsplaatsen geldt dat het maximaal aantal te realiseren stallingsplaatsen gelijk is aan de huidige capaciteit.

<b>Stallingscapaciteit</b>				
	<b>Fietsen</b>			<b>Bromfietsen</b>
	Huidig	Nieuw	Toekomst	Huidig = maximaal
Cluster I				
Cluster II				
Cluster III				
Cluster IV				

<sup>6</sup> Zie bijlage: tekeningen prefab-units onbewaakt en kluizen



## **Ruimtebehoefte**

### **Uitgangspunten**

1. Onbewaakte stallingen worden geformeerd uit meerdere overkapte enkelzijdige of dubbelzijdige units. Het toepassen van (zo veel mogelijk) dubbelzijdige units heeft de voorkeur.
2. Bij het bepalen van het aantal units is het aantal te realiseren stallingsplaatsen maatgevend, waarbij van een afronding naar boven uitgegaan kan worden.
3. De units worden geplaatst in rijen, die uit minimaal 3 units bestaan.
4. De gangpaden tussen de rijen dienen aan weerszijden ontsloten te worden door gangpaden haaks op de rijen.
5. De rijen worden in lengterichting of dwars op de spoorrichting geprojecteerd. Vanwege vorenstaande heeft uit oogpunt van efficiency een opstelling in lengterichting de voorkeur.
6. Rijen in dwarsopstelling langer dan 5 units dienen onderbroken te worden door een middenpad (haaks op de rijen).
7. Bij dubbelzijdige units dienen rug-aan-rug-combinaties van fiets- en bromfietsplaatsen vermeden te worden.
8. Doodlopende gangpaden zijn niet toegestaan.

### **Maatvoering**

#### ***dwarsmaatvoering***

- diepte enkelzijdige unit: 2000 mm,
- diepte dubbelzijdige unit: 3500 mm,
- breedte gangpad tussen (en evenwijdig aan) de rijen: 2000 mm,
- breedte gangpad en middenpad haaks op de rijen: 1500 mm.

#### ***lengtemaatvoering***

- breedte unit: 3100 mm,
- per enkelzijdige unit 8 fietsstallingsplaatsen of 4 bromfietstallingsplaatsen,
- per dubbelzijdige unit 16 fietsstallingsplaatsen of 8 bromfietstallingsplaatsen.

### **Tijdelijke voorzieningen**

#### **Algemeen**

In geval van verbouw van de collectief bewaakte stalling moeten alle activiteiten normaal doorgang kunnen vinden. Dit betekent dat naast tijdelijke stallingsfaciliteiten ook voorzien moet worden in een beheerdersruimte of, in voorkomend geval, in een noodwinkel ten behoeve van de Fietspoint.

#### **Capaciteit**

Het aantal bewaakte fiets- en bromfietsstallingsplekken wordt door de opdrachtgever aangegeven. De grootte van de stalling dient hier op afgestemd te worden.

#### **Kwaliteit**

De kwaliteit van de tijdelijke stalling dient zodanig te zijn dat de fietsen droog en beveiligd gestald kunnen worden. De arbeidsomstandigheden voor de beheerder/commerciant moeten voldoen aan de ARBO-voorschriften (verwarming, beschutting, daglicht, toilet, etc.).

#### **Locatie**

De locatie van de tijdelijke stalling c.a. dient in overleg met de betreffende gemeente vastgesteld te worden.

#### **Draaiboek**

In een draaiboek, welke gerelateerd is aan de uitvoeringsplanning van de verbouwing, zal in termen van wie, wat, waar en wanneer de realisatie van de tijdelijke voorzieningen geconcretiseerd moeten worden.

#### **Begrippenlijst**

AIP

Actueel inrichtingsplan. Hierin wordt de lay-out van de te realiseren onbewaakte stalling op korte termijn aangegeven

APVE	Algemeen Programma van Eisen.
ATCS	Geautomatiseerd toegangscontrole en camerabewakingssysteem; het systeem kan zowel in combinatie met mensbewaking als volledig autonoom toegepast worden.
ATCS/dagstalling	De stalling is bemenst tijdens de openingstijden van de Fietspoint; de stallingsruimte heeft een gesloten gedeelte en een open gedeelte.
ATCS volledig bemenst	De stalling is bemenst en heeft zo mogelijk een Fietspoint, die gedurende de treinenloop geopend is. De stalling heeft een gesloten en een open gedeelte.
ATCS/spitsstalling	De stalling is bemenst tijdens de spitsuren en heeft veelal geen Fietspoint; de stallingsruimte heeft een gesloten gedeelte en een open gedeelte
Cluster onbeveiligde stallingsplaatsen	Bij meerdere aanrijdroutes voor fietsers zijn de onbeveiligde stallingen opgesplitst in meerdere clusters.
Collectief bewaakte stalling	Bewaakte stalling; voor een stallingsplaats moet betaald worden; de stalling staat onder toezicht, al dan niet met behulp van camera's en ATCS
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.
CTR	Centrale toezichtruimte. Vanuit deze ruimte elders wordt het ATCS-systeem van meerdere fietsenstallingen bediend, c.q. worden meerdere fietsenstallingen bewaakt.
DIP	Dynamisch inrichtingsplan. Hierin wordt naast de lay-out van de te realiseren onbewaakte stalling op korte termijn tevens de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden aangegeven.
Dubbel-, resp. enkellaags stallen	Stallingssysteem waarbij de fietsen in twee lagen, resp. in één laag gestald worden.
Dubbel-, resp. enkelzijdig stallen	Stallingssysteem, waarbij aan weerszijden, resp. aan één zijde van het gangpad gestald wordt.
Fietskluis	Af te sluiten box, waarin één fiets gestald kan worden.
Fietspoint	Integrale beheer- en serviceunit van NS Fiets; kan geëxploiteerd worden in een volledig bemenste of ATCS/dag/en/of spitsstalling.

Gangpadbreedte	Ruimte tussen de opgestelde rijwielrekken.
Kaartlezer	Maakt deel uit van de ATCS-apparatuur en wordt <i>altijd</i> op een kaartleeskolom (afbouwelement) gemonteerd.
Onbewaakte stalling	Vrije stalling; voor een stallingsplaats hoeft niet betaald te worden; staat in de openbare ruimte met speciaal toezicht. Het beheer wordt met de gemeente geregeld in de voorpleinovereenkomst.
Personentourniquet	Kunnen in de buitengevel van de stallingsruimte(n) opgenomen worden waardoor een rechtstreekse verbinding (zonder fiets) tussen de stallingsruimten en het station ontstaat.
Stallingsruimte: gesloten gedeelte	De gesloten stallingsruimte is met de fiets alleen toegankelijk via een tourniquet met fietssluis.
Stallingsruimte: open gedeelte	Gedeelte van de fietsenstalling dat bestemd is voor abonnementhouders. De open stallingsruimte is tijdens de openingstijden van de fietsenstalling (zo mogelijk via de Fietspoint) toegankelijk. Buiten de openingstijden van de stalling is de open stallingsruimte (alleen voor abonnementhouders) via de gesloten stallingsruimte toegankelijk.
Toekomstvaste stallingscapaciteit	Capaciteit van een fietsenstalling voor wat betreft het aantal stallingsplaatsen, waarbij geanticipeerd wordt op een groei van het aantal stallers conform opgave ProRail Capaciteitsplanning.
Tourniquet met fietssluis	Toegang met fiets tot het gesloten gedeelte van de stallingsruimte, welke is aangesloten op het ATCS-systeem.
Uitschuifstelsel	Dubbellaags stallingssysteem van fabrikant Jan Kuipers, waarbij de fietsen in de bovenste laag gestald worden m.b.v. een kantelbare uitschuifgoot met gascilinder.
V-ATCS	Volledig geautomatiseerd toegangscontrole en camerabewakings-systeem.
V-ATCS-stalling	De stalling is toegankelijk vanaf 15 minuten voor de eerste trein tot 15 minuten na de laatste trein, en nooit bemenst.
Volledig bemenste stalling	De stalling is bemenst vanaf 15 minuten vòòr de eerste trein tot 15 minuten nà de laatste trein; de stalling heeft een Fietspoint en een open en gesloten stallingsruimte voorzien van ATCS speciaal voor de dagstaller.

## Colofon

**Auteur(s)** NS ProjectConsult  
**Kenmerk**  
**Datum** 20 juli 2005  
**Versie** 3  
**Status** Definitief  
**Bestand**

© ProRail, Utrecht. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, doorfotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

NS ProjectConsult

Regio Randstad Noord

**Specifiek Programma van  
Eisen RvdF Haarlem  
tbv VO/DO**

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>44</b>
<b>2</b>	<b>ALGEMEEN</b>	<b>44</b>
2.1	VRAAGSPECIFICATIE EN RAAMOVEREENKOMST	44
2.2	GROEIDOCUMENT	45
<b>3</b>	<b>BUDGET</b>	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
<b>4</b>	<b>UITGANGSPUNTEN</b>	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN OP HET APVE GELDEND VOOR STATION HAARLEM</b>	<b>45</b>
<b>6</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>52</b>
<b>COLOFON</b>		<b>53</b>

### Inleiding

Naar aanleiding van het programma “Ruimte voor de Fiets” dient station Haarlem in opdracht van ProRail in samenwerking met de Gemeente Haarlem voorzien te worden van nieuwe bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Het hier voorliggende specifieke programma van eisen (SPVE) is een aanvulling op het “ALGEMEEN PROGRAMMA VAN EISEN (APVE) “Bouw en ombouw rijwielstallingen bij stations” versie 3 definitief d.d. 20 juli 2005 (zie bijlage 1). Het SPVE is alleen van toepassing op de fietsenstallingen bij station Haarlem. Alle maatregelen die betrekking hebben het verplaatsen van het busstation zijn niet in dit document zijn opgenomen. Deze zijn in een apart project van de gemeente Haarlem onder gebracht.

Het SPVE is in opdracht van ProRail door NS ProjectConsult opgesteld in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester, NS Commercie, NS Stations, ProRail B&I en de gemeente Haarlem.

### Algemeen

In 1998 is het ministerie van Verkeer en Waterstaat met het landelijke project “Ruimte voor de Fiets” gestart. Het project richt zich op het verbeteren en uitbreiden van de bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen rond alle stations in Nederland. Voor station Haarlem betekent dit een omvangrijk project met verregaande mogelijkheden voor enerzijds de fietsvoorzieningen en anderzijds de verblijfsfunctie rond het station.

Het project is inpasbaar in de stationsomgeving dan wel het station en sluit aan op het Masterplan Spoorzone van de Gemeente Haarlem (19 november 2003) (zie bijlage 2). De toekomstige fietsenstallingen sluiten bijvoorbeeld aan op de toekomstige route voor langzaam verkeer (“Rode loper”) naar het centrum van Haarlem via de Kruisweg en Kennemerstraat.

### Vraagspecificatie en raamovereenkomst

In het voorgaand traject is middels een aanbesteding een visie gevraagd aan diverse gegadigden. Op basis hiervan is één architectenbureau, TCE-VHP, gekozen. Dit bureau heeft als opdracht het maken van ontwerpen die voldoen aan de eisen zoals vermelden in het SPVE. Dit houdt niet in dat de opdracht een nadere uitwerking is van hetgeen in de oorspronkelijke visie is voorgelegd.

Dit specifiek programma van eisen (inclusief bijlagen) is onderdeel van een nieuwe vraagspecificatie opgesteld door ProRail. De vraagspecificatie en het SPVE zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vullen elkaar aan. Daarnaast is er met TCE-VHP een raamovereenkomst gesloten. Deze raamovereenkomst blijft gedurende het gehele voorbereidingstraject van kracht.

#### **Groeidocument**

Het SPVE is een groeidocument welke op basis van voortschrijdende inzichten en gemaakte afspraken per fase kan worden aangepast.

Het nu voorliggende document is van toepassing op het maken van het Voorlopig en Definitief Ontwerp (zie ook de vraagspecificatie).

#### **Uitgangspunten**

Als uitgangspunten dienen de volgende stukken:

- ALGEMEEN PROGRAMMA VAN EISEN (APVE) Bouw en ombouw rijwielstallingen bij stations versie 3 (eindconcept) d.d. 23 juni 2005 inclusief de hierin genoemde bijlagen en verwijzingen (bijlage 1)
- Het Masterplan Spoorzone (bijlage 2) versie 19 november, 2003
- Schets dynamisch busstation (bijlage 3)
- Verkeerskundige visie stationsgebied versie 5 juli 2004, Gemeente Haarlem (Bijlage 4)
- Spoorbeeld-concept, zoals neergelegd in “Spoorbeeldgids” van bureau Spoorbouwmeester (2004) (bijlage 5)
- Vraagspecificatie
- Raamovereenkomst
- Voor het vervaardigen van het VO/DO dient model 4 aangepast als uitgangspunt (bijlage 6), welke is vervaardigd naar aanleiding van het keuzemodel van B&W van Haarlem zoals in haar vergadering d.d. 31-10-2006 is gemaakt.
- OVCP tekeningen fase DO 1.0 met nummer HLM 102 d.d. 01-06-2007 met status definitief (bijlage 7)
- Met betrekking tot de uitstraling van de bewaakte stalling en het Fietspoint dient als referentie het Stallingsdocument d.d. 10-12-2003 (bijlage 8)

#### **Aanvullingen en wijzigingen op het APVE geldend voor station Haarlem**

##### **Blz 7**

##### **2.1 Verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden** tekst vervangen door:

In het Masterplan Spoorzone (versie 19 november 2003) (bijlage 2) van de gemeente Haarlem worden de randvoorwaarden geschetst waaraan de verkeers- en stedenbouwkundige context van het ontwerp zal worden getoetst. Deze randvoorwaarden zijn nader uitgewerkt in de gemeentelijke “verkeerskundige visie stationsgebied (versie 5, juli 2004) en een tweetal tekeningen, C3 en C4, van het toekomstige dynamisch busstation. Beide documenten zijn toegevoegd als bijlage, respectievelijk bijlage 4 en 3.

In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met toevoerlijnen van betreffende exploitanten, en de toegankelijkheid van het station. Aandachtspunten zijn het legen van vetvang putten, bevoorraden van winkels en de entrees naar drie stationswoningen. De toevoerlijnen dienen open te blijven of er dienen op het station alternatieven geboden te worden (tijdens de bouw en in de nieuwe eindsituatie). Capaciteit, routing en kwaliteit van de reizigersloopstromen tijdens de bouwfase dienen te zijn geborgd in het ontwerp.

## 2.2 Voorlopig ruimteprogramma

Binnen het programma Ruimte voor de Fiets dat door ProRail wordt uitgevoerd, zijn zowel de huidige capaciteit als schattingen van de toekomstige capaciteitbehoefte opgesteld. Hieruit blijkt dat in en rond station Haarlem momenteel nog een onbekend aantal onbeveiligde<sup>7</sup> en 1778 beveiligde stallingplaatsen aanwezig zijn. Voor de toekomstige situatie zijn in het kader van het programma "Ruimte voor de Fiets" (RvdF) 7850 stallingsplaatsen voorzien waarvan 6750 onbetaalde plaatsen met toezicht, 1150 betaalde plaatsen met toezicht. Indien er ruimte voldoende is om de 40 bromfietsplaatsen te realiseren dan binnen de bewaakte stalling anders elders in het plan.

## **Blz 9**

3 Verkeers- en stedenbouwkundige randvoorwaarden vervangen door:  
Verkeers- stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden.

### 3.2. punt 4. tekst aanvullen met:

Voor de fietsgevel en het carré en souterrain geldt dat er gebruik zal worden gemaakt van traphellingen die dienen te voldoen aan het APVE "Bouw en ombouw rijwielstallingen bij stations" (versie 3, 23 juni 2005).

### 3.2. punt 9.

Als gevolg van de keuze voor model 4 (zie bijlage 6) is er geen onderscheid tussen de bewaakte cq onbewaakte stalling.

### 3.2. punt 10

Er dient bij de stedenbouwkundige invulling van de fietsenstallingen rekening gehouden te worden met het Masterplan Spoorzone (versie 19 november, 2003), Verkeerskundige visie stationsgebied (versie 5, juli 2004) van de gemeente Haarlem en de schetsen van het dynamisch busstation van Movares (zie de bijlagen 2 t/m 4).

## **Blz 10**

### 3.4

In allen stallingen zal bewaking aanwezig zijn in de vorm van cameratoezicht (Fietsgevel) of een combinatie van cameratoezicht en personeel (souterrain en carré).

### 3.4 punt 1. tekst aanvullen met:

Bij station Haarlem wordt zowel aan de noordzijde (fietsgevel) als de zuidzijde (souterrain) een cluster voor onbetaald fietsparkeren met cameratoezicht gerealiseerd.

### 3.4. punt 2.

Daar waar de loopafstand vanuit de uiterste hoek van de stalling tot de entree van het station meer dan 50 meter bedraagt, dient dit op de ontwerpen en in de toelichting aangegeven te worden.

---

<sup>7</sup> geen recente tellingen geweest na laatste aanpassingen rond het station



### 3.4. toevoegen punt 7

De fietsgevel en het carré dienen een half uur voor aanvang van de dienstregeling en een half uur na aankomst van de laatste trein toegankelijk te zijn. Voor de overige nachtelijke uren dienen de stallingen afgesloten te worden.

### Toevoegen

#### 3.6. Architectuur

1. Er dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met de eisen die voortvloeien uit de “Spoorbeeldgids” (jaartal) en waaier van Bureau Spoorbouwmeester (jaartal) (zie bijlage 5).
2. Er moet zoveel mogelijk compact verbouwd dan wel gebouwd worden.
3. Het ontwerp moet recht doen aan de locatie en de status van rijksmonument. Er mogen geen gebouwen gebouwd worden die het zicht op de voorgevel en de monumentale kap van het station wegnemen. Deze eis is verminderd van toepassing op de zuidzijde van het station, Kennemerplein.
4. De verplaatste entree aan de zuidzijde van het station, Kennemerplein, dient duidelijk als entree van het station vorm gegeven te worden.

#### 3.6.1. Spoorbeeld

De geleverde producten zullen in opdracht van ProRail door Spoorbouwmeester worden getoetst aan het “Spoorbeeld”. Het “Spoorbeeld” betreft de inrichting van stations in Nederland en scheidt herkenbare en eenduidige belevingscondities ter versterking van het reisplezier. Spoorbeeld gaat uit van ordenende principes, te vertalen in ruimtelijke- en verblijfskwaliteit, en de gebruikswaarde voor de OV-reizigers. Kernwaarden daarbij zijn menselijkheid, vernieuwend, geordend, efficiënt en toegankelijkheid. De principes zijn vastgelegd in de Spoorbeeldgids. Deze gids leidt tot een beeldtaal waarmee de spoorbranche de onderlinge samenhang en eigen identiteit communiceert, zowel op het gebied van stedenbouw, architectuur en infrastructuur als op het niveau van meubilair, informatie, interactie met apparatuur.

#### *Relevante aspecten:*

#### Ontwerpprincipes

algemene en specifieke (design)richtlijnen met betrekking tot

- ontwerp kernwaarden,
- vormtaal, kleur- / materiaalgebruik,
- stijl en modulair maatsysteem.

#### Ruimtelijke context

De ontwerp opgave is niet persé een 'zo mooi mogelijk' ontwerp maken, maar dat zo te organiseren dat het aan de zeer uiteenlopende eisen van de ruimtelijk context voldoet.

#### **Ontwerpdisciplines**

Per ontwerpdiscipline, architectuur, industrieel ontwerp en grafische vormgeving, zijn vormgevingsrichtlijnen gespecificeerd. De vormgeving van de diverse elementen kan niet losstaand van elkaar gezien. Belangrijk in deze context zijn de begrippen: meer reisplezier, samenhang, bundeling en openheid.

## Blz 11

### 4.2. exploitatievormen

Geen van de hier genoemde exploitatievormen zal worden gekozen. De volgende exploitatievorm is van toepassing:

- *Fietsgevel*: onbetaald, bewaking in de vorm van camera's. Stalling is open van ca. een half uur voor de eerste trein tot ca. een half uur na aankomst van de laatste trein.
- *Souterrain*, onbetaald, bewaking in de vorm van personeel en camera's. Stalling is full time bemand van ca. een half uur voor de eerste trein tot ca. een half uur na aankomst van de laatste trein.
- *Carré*, betaald, bewaking in de vorm van personeel en camera's. Toegankelijk vanaf het Kennemerplein door middel van een pasjes systeem. Stalling is full time bemand van ca. een kwartier voor de eerste trein tot een kwartier na aankomst van de laatste trein aan de Stationspleinzijde. Ten behoeve van het personeel dient een beheerruimte gesitueerd te worden.

### 4.3. fietspoint

Voor de fietspoint wordt uitgegaan van de maximale variant. De ruimtebehoefte is in onderstaande tabel opgenomen:

<b>Ruimtebehoefte Fietspoint (in souterrain)</b>	
	Maximaal
Winkelruimte	140 m2
Werkplaats	35 m2
Verblijfsruimte	15 m2
<b>TOTAAL</b>	<b>190 m2</b>

De beheerderruimte welke normaal gesproken bij de Fietspoint gesitueerd is dient bij de entree van het carré geplaatst te worden.

<b>Ruimtebehoefte Beheerderruimte (in carré)</b>	
Beheerderruimte	30m2
<b>TOTAAL</b>	<b>30m2</b>

Overige eisen aan deze beheerderruimte zijn:

- Wanden maximaal transparant
- Dubbele afsluitbare deur
- Goede verlichting
- Goede verwarming
- Goede ventilatie
- Wateraansluiting met spoelbak
- Geïsoleerde vloer (vloeistofdicht)
- Mogelijkheid voor ophangen van 1 fietstakel
- Mogelijkheid tot plaatsing van monitormeubel (voor uitlezen camera's carré)
- Eisen brandveiligheid
- In voorkomend geval afgraven, afvoeren, opslaan, reinigen, verwerken of anderszins saneren van verontreinigde grond en/of vrijkomende materialen, voor zover dit op basis van onderzoek, milieuwetgeving of overig overheidsbeleid vereist wordt;
- Het plaatsen van tussenmeters in gas- water- en electra voorzieningen ten behoeve van oa. de verwarmings- en ventilatie-installatie en elektriciteit;
- Het aanleggen van videobewakingsapparatuur en bijbehorende kabels om het stallen met toezicht van (brom)fietsen mogelijk te maken.

## Blz 12

4.4. stallingscapaciteit Er dient uitgegaan te worden van de volgende toekomstvaste stallingscapaciteit:

Toekomstvaste stallingscapaciteit (bewaakte stalling)										
Open gedeelte				Gesloten gedeelte (ATCS spits)				totaal		
fietsen		Bromfietsen		fietsen		Bromfietsen		fietsen		bromfietsen
huidig	nieuw	huidig	Nieuw	huidig	nieuw	huidig	Nieuw	huidig	nieuw	Huidig= nieuw
1715	± 6750 + 100	40	Nvt	nvt	± 1150	nvt	40	1715	± 7850 + 100	40

De 100 extra fietsen zijn huurfietsen en worden via het fietspoint verhuurd. Deze stallingsplaatsen dienen naast de beheerderruimte in het carré gesitueerd te worden.

## 4.5. tourniquet met fietssluis

Ondanks het exploitatiemodel “volledig bemenst” en de wens om abonnementshouders ook van af het Kennemerplein de mogelijkheid te bieden om het Carré te betreden wordt de entree voorzien één fietstourniquet met paslezers. Alleen houders van een pas kunnen de stalling betreden.

## Blz 13

### **Toevoegen:**

**ALGEMEEN:** Bij het souterrain dient rekening gehouden te worden met een deklaag van minimaal 1 meter gerekend vanaf bovenkant constructieve vloer tot aan bovenzijde bestrating of afwerking anderszins (= eis van de gemeente)

Bij het souterrain dient rekening gehouden te worden met demarcatielijnen met een minimale afstand van 7 meter gemeten vanaf de entree gevel van het station en een maximale afstand vanaf de entree gevel van het station van 49,95 meter.

5.1.1. vrije hoogte toevoegen:

In de vrije hoogte mogen geen obstakels hangen zoals opbouwverlichting.

5.1.3. punt 6 tekst toevoegen:

Rechtstreekse verbindingen van de fietsenstallingen naar het beheerste stationgebied dienen te voldoen aan het programma van eisen dat behoort bij het programma OVCP zijnde de personentouriquets. Het betreffende Programma van Eisen, Generiek P.v.E. Stationsinrichting OVCP (versie 2.0, februari 2007) kan indien van toepassing bij ProRail worden opgevraagd. Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met inspraak van diverse werkgroepen vanuit NS en ProRail. Het voorlopig ontwerp van OVCP is als bijlage aan dit SPVE toegevoegd en dient als uitgangspunt.

5.1.6.1.2 toevoegen:

Voor het Souterrain en de Fietsgevel wordt uitgegaan van het concept “volledig bewaakt. De stallingen worden voorzien van zowel vaste camera’s (55 stuks) en dome camera’s (4 stuks). Voorwaarde is dat de dome-camera’s scherpe beelden leveren zodat gezichtsherkenning mogelijk is.

De vaste camera’s dienen heldere, bewegende beelden te leveren (een duidelijke weergave van de werkelijkheid).

De beelden dienen minimaal 1 week bewaart te worden . Er is gekozen voor opslag van losse beelden waarop sprake is van beweging, maximaal om de 2 sec. Voorwaarde is dat het systeem beweging herkent, afbeeld en opslaat. Daarnaast dienen de camera’s hufterproof te zijn.

**Blz 17**

5.2.2. punt 1 Deze eis is verminderd van toepassing gezien de beperkte ruimte en het gekozen exploitatiemodel “volledig bemenst”.

**Blz 27**

6.1. tekst vervangen door:

De Fietsgevel is vrij toegankelijk en bestaat uit identieke rekken als in de bemenste stallingen, het souterrain en carré.

Voor de Fietsgevel gelden dezelfde eisen die betrekking hebben op het gesloten deel van de bewaakte stalling (o.a. betreffende camera bewaking) met dien verstande dat er geen gebruik gemaakt zal worden van ATCS. Daarnaast dient het gebouw omwille van de sociale veiligheid zo transparant mogelijk te worden uitgevoerd.

6.2. punt 2, 3 en 4 tekst komt te vervallen.

Toevoegen

6.2. punt 2

Met betrekking tot de sociale en fysieke veiligheid dient de architect aan te geven welke maatregelen er genomen zijn om deze te borgen. Als handleiding bij het ontwerpen kunnen de volgende documenten gebruikt worden (bron: basisprogramma van eisen voor het ontwerpen van stations)

- Handboek Sociale Veiligheid: Hulpmiddel voor advies en ontwerp van een sociaal veilige omgeving.

Kenmerk: Juli 2004, opgesteld door Holland Railconsult, Wienke Scheltens.

- Ondergronds Bouwen: N12 “beveiligingsconcept ondergrondse bouwwerken”. Eindrapport ontwerpfasen. Uitgave van: Ministerie van binnenlandse zaken/ COB Centrum Ondergronds Bouwen

- Checklist voor sociaal veilig station:

Uitgave van: Ing. Thomas Ramanathan, TU Delft.

In kader van: Afstudeerrichting Real Estate & Housing d.d 23 september 2003.

- Veiligheidsconcept ondergrondse winkels C -120

Workshop concept. Uitgave van: Holland Railconsult en Witteveen Bos. d.d 1 juni 2005

Kenmerk: GP-NL-040064473 – versie 0.

Deze documenten dient de architect indien gewenst zelf aan te schaffen en vormen geen integraal onderdeel van dit spve.

### 6.3. Stallingscapaciteit

Dit artikel komt geheel te vervallen

### **Blz 28**

6.4 Ruimtebehoefte Teksten geheel vervangen door de teksten onder hoofdstuk 5 van het APVE met dien verstande dat alles wat betrekking heeft op Fietspoint en het ATCS/spits systeem voor deze stallingen niet van toepassing is.

### **Blz 29**

7.2. Capaciteit tekst toevoegen:

Ten tijde van de verbouw dan wel bouw van de onbewaakte stallingen dient er voorzien te worden in voldoende tijdelijke onbewaakte capaciteit. Concreet betekend dit dat er gezien de intensiteit van het gebruik minimaal 1715 plaatsen dienen te zijn.

7.5. Draaiboek tekst toevoegen:

Bij het opstellen van draaiboek dient ook een faseringsplan te worden opgesteld. In dit plan dient rekening gehouden te worden met het open laten van de huidige collectieve bewaakte stalling ten tijde van de verbouw van deze stalling.

Tevens dient in het draaiboek aangegeven te worden hoe tijdens de bouw omgegaan wordt met de toegangen van het station en het omleiden van eventuele loopstromen. Een belangrijk punt zijn de verschuivingen in de ketenvoorzieningen (taxistandplaatsen, busplein etc) die plaats moeten vinden. Samenwerking met de gemeentelijke diensten is hiervoor noodzakelijk.

### **Omgevingsfactoren**

Factor	Effect	Maatregelen
Bodem	Vervuiling bodem categorie 1	Afvoeren en verwerken verontreinigde grond. Onderliggend zand kan verkocht worden
Grondwaterstand	Maximale grondwaterstand +16 m NAP eens in de tien jaar	
Geohydrologie	Bouw kelder leidt tot daling	

	grondwaterstand (1-2 cm) aan noordkant station	
Geotechnisch ontwerp	Uitgangspunt verankerde damwanden aan noordzijde souterrain (stationszijde).	Verankering noodzakelijk ivm vervorming. Aanbrengen door middel van draaien/ trillen en schroeven.

### Bijlagen

1. Algemeen programma van eisen
2. Masterplan spoorzone
3. Tekening dynamisch busstation model C3 en C4 (model C3 is leidend)
4. Verkeerskundige visie stationsgebied versie 5 juli 2004
5. Spoorbeeldgids en spoorbeeldwaaier van bureau spoorbouwmeester
6. Model 4 aangepast
7. OVCP tekeningen fase VO met nummer HLM 102 d.d. 16-6-2006 met status definitief
8. Stallingsdocument met referentiebeelden NS fietsenstallingen d.d. 10-12-2003

## Colofon

**Auteur(s)** René Wubs & Vincent Huijboom  
**Kenmerk**  
**Datum** 00-08-2007  
**Versie** 2.4  
**Status** Concept  
**Bestand**

© NS, Utrecht. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, doorfotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



# Haarlem



## Document “bouwrijpe levering” Stationsplein ruimte voor de fiets

Gemeente Haarlem  
Ingenieursbureau  
Postbus 562  
2003 RN Haarlem  
tel. : 023-5114540  
fax.: 023-5114504



## INHOUD

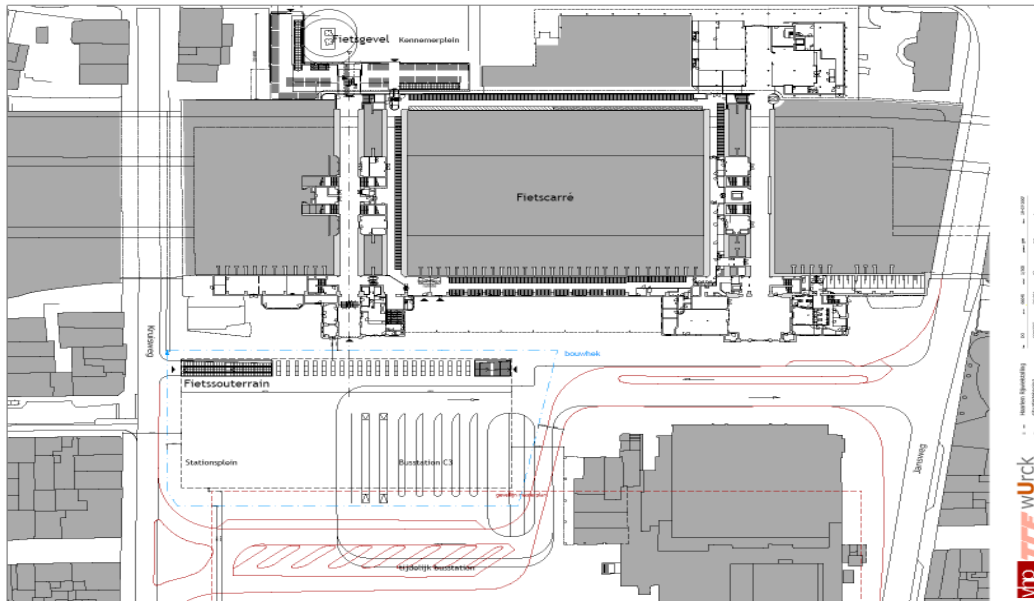
<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>55</b>
<b>2. HOOGTE TERREIN, KWALITEIT GROND EN BOUWPUT</b> .....	<b>56</b>
<b>3. ONTRUIMING TERREIN</b> .....	<b>57</b>
3.1 SLOOP OPSTALLEN CONNEXXION.....	57
3.2 BOMEN.....	57
3.3 BESTRATING .....	57
3.4 LICHTMASTEN.....	57
3.5 OVERIG STRAATMEUBILAIR EN OBSTAKELS .....	57
<b>4. KABELS EN LEIDINGEN</b> .....	<b>57</b>
4.1 BESTAANDE KABELS EN LEIDINGEN .....	57
4.2 NIEUWE KABELS EN LEIDINGEN.....	58
4.3 TIJDELIJKE BLUSVOORZIENINGEN .....	58
<b>5. RIOLERING</b> .....	<b>58</b>
<b>6. BOUWTERREIN EN VERKEER</b> .....	<b>59</b>
6.1 AFZETTINGEN .....	59
6.2 BOUWROUTING .....	59
6.3 TIJDELIJKE VERKEERSSITUATIE.....	59
<b>7. BOUW – WATER EN STROOM</b> .....	<b>59</b>
<b>8. OVERDRACHT TERREIN</b> .....	<b>59</b>
8.1 LEVERING DOOR GEMEENTE.....	59
8.2 LEVERING DOOR PRORAIL.....	60
<b>9. UITZETTEN</b> .....	<b>60</b>
<b>10. INRICHTING OPENBARE RUIMTE</b> .....	<b>60</b>
<b>12. OVERDOMPREGELING</b> .....	<b>60</b>

### 1. INLEIDING

Het project Stationsomgeving is een uitwerking van het Masterplan Spoorzone

In dit Masterplan is de ontwarring van de verkeersknoop op het huidige Stationsplein de ambitie. Door deze ontwarring ontstaat er duidelijkheid voor de buspassagier, meer ruimte voor de voetganger, een comfortabele en logische fietsroute van en naar het stadshart. Onderdeel van het project is “**Ruimte voor de Fiets**”, een ambitieus programma wat er voor moet zorgen dat er voldoende fietsparkeerplaatsen op een goede wijze in en om het station worden gerealiseerd. Het project “**Ruimte voor de Fiets**” bestaat in hoofdlijnen uit:

1. een ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein, het fietssouterrain
2. een fietsflat op het Kennemerplein, de fietsgevel
3. herinrichting van de bewaakte fietsenstalling onder het station, de fietscarré



De gemeente Haarlem heeft Prorail Infraprojecten opdracht gegeven voor het ontwerp, de voorbereiding en uitvoering van bovengenoemde onderdelen. Voordat gebouwd kan worden maakt de gemeente de locaties voor het fietssoorterrain en de fietsgevel bouwrijp. De gemeente zorgt voor het (tijdelijk) verplaatsen van het busstation ten behoeve van het bouwen van de fietskelder en het na voltooiing desgewenst opnieuw inrichten van het busstation inclusief het (tijdelijk) verplaatsen van de kiss & ride-strook voor automobilisten en van de taxi-standplaats; Na oplevering van de bouwactiviteiten wordt de openbare ruimte door de gemeente ingericht.

Het doel is van het document “bouwrijpe levering” is het maken van afspraken over wie wat doet en hoe wordt omgegaan met onvoorziene omstandigheden. Uitgangspunt is dat de gemeente het terrein bouwrijp oplevert overeenkomstig onderhavige regeling.

Bij dit document behoren twee tekeningen d.d. 4 januari 2008 met de nummers 5186-C01 en C02. Indien de tekening een wijziging ondergaat, wordt het gewijzigde exemplaar voorzien van de laatste datum van wijziging onder mededeling van de wijzigingen aan Prorail verzonden. Wanneer in deze regeling wordt verwezen naar de tekeningen, wordt hiermee altijd bedoeld op de hiervoor genoemde tekeningen; indien deze tekeningen wijzigingen ondergaan worden hieronder verstaan de meest recente tekeningen.

Dit document is een aanvulling en verdere uitwerking van de objectovereenkomst tussen de gemeente en Prorail en dient in samenhang te worden gebruikt met de demarcatielijst voor het gedetailleerd vastleggen van verantwoordelijkheden en taken.

## **2. HOOGTE TERREIN, KWALITEIT GROND EN BOUWPUT**

Het terrein van het fietssoorterrain wordt door de gemeente afgevlakt en opgeleverd op de hoogte van N.A.P + 1.10 meter waarbij de afwijking plus of min 5 centimeter mag zijn. Dit is de gemiddelde hoogte na verwijdering van de bestaande verhardingen. Lokaal kunnen door bijvoorbeeld bandensporen grotere hoogteverschillen voorkomen.

Het verkennend bodemonderzoek (rapport nr. TCE324-3-20 d.d.13 april 2007) ten aanzien van de kwaliteit van de grond en grondwater op de betreffende locaties is uitgangspunt voor de overdracht. Voor zover bij de gemeente bekend zijn er geen andere funderingsresten zoals trambanen in de grond achtergebleven.

De bouwputten worden door Prorail ontgraven. De gemeente spant zich in om de vrijkomende grond en/of het zand binnen de gemeentegrenzen her te gebruiken. In de besteksfase dienen hier nog nadere afspraken over te worden gemaakt.

### **3. ONTRUIMING TERREIN**

De betreffende locaties worden door en voor rekening van de gemeente Haarlem ontruimd zoals aangegeven op de tekeningen.

#### **3.1 Sloop opstallen Connexxion**

Het bestaande gebouw incl. funderingen van Connexxion wordt door de gemeente gesloopt. Uit de bouwtekeningen blijkt dat het gebouw op staal is gefundeerd. De gemeente draagt zorg voor de asbestinventarisatie, sloopvergunning en het loskoppelen en verwijderen van de nutsvoorzieningen

#### **3.2. Bomen**

Aan de hand van de boominventarisatie en een nieuw bomenplan wordt een kapvergunning aangevraagd. De bomen op het Stationsplein worden incl. stobben verwijderd. De twee monumentale iepen op het Kennemerplein blijven gehandhaafd. ProRail zal zich naar vermogen ervoor inspannen dat bij de uitvoering van het project de nodige maatregelen ten behoeve van de bescherming van de monumentale bomen, worden genomen. Deze maatregelen en eisen staan genoemd in de samenwerkingsovereenkomst

#### **3.3. Bestrating**

Alle verhardingen (klinkers, betonstraatstenen, betontegels, natuursteentegels en asfalt) inclusief eventuele aanwezige wegfundering binnen het bouwterrein en ter plaatse van het bouwhek worden door de gemeente verwijderd. In overleg met Prorail worden nadere afspraken gemaakt voor het tijdelijk handhaven van delen van de verhardingen. Voor de bescherming van de kabels en leidingen dienen rondom de bouwkuip betonplaten worden toegepast door Prorail.

#### **3.4 Lichtmasten**

De bestaande lichtmasten incl bekabeling op het Stationsplein worden verwijderd en/of buiten het bouwterrein verplaatst.

Prorail verzorgt de verwijdering van de wandarmaturen aan het stationsgebouw op het Kennemerplein. In het inrichtingsplan wordt nieuwe verlichting opgenomen.

Prorail zorgt voor deugdelijk verlichting binnen het bouwterrein.

#### **3.5 Overig straatmeubilair en obstakels**

Paaltjes, een kunstwerk, bebording, alle fietsenrekken en een muurtje aan de westzijde worden verwijderd door de gemeente. Bestaande objecten welke noodzakelijk verplaatst dienen te worden, worden door de gemeente verplaatst (snackkiosk en bloemenstal).

### **4. KABELS EN LEIDINGEN**

#### **4.1 Bestaande kabels en leidingen**

De ligging is op basis van een KLIC-melding en het graven van proefsleuven bepaald. In opdracht van de gemeente en in overleg met de nutsbedrijven worden de kabels en leidingen van het NUON, PWN, KPN en UPC verwijderd cq omgelegd. In overleg met Connexxion worden de bij in hun beheer zijnde kabels en mantelbuizen verwijderd. De kabel- en leidingstrook tussen het station en het fietssouterrain en de stationaansluitingen blijven deels gehandhaafd. Een en ander is

Tijdens de bouw van het fietssouterrain en met name de tunnelonderdoorgang dient Prorail in overleg met de nutsbedrijven passende beschermingsmaatregelen te treffen.

Onderzocht moet worden of er knelpunten zijn tussen de stootplaten en groutankers en de te handhaven kabels- en leidingen.

Prorail is aansprakelijk voor eventuele schade aan in het bouwterrein overgebleven aanwezige kabels en leidingen gedurende de bouwperiode.

#### **4.2. Nieuwe kabels en leidingen**

Prorail dient op eigen initiatief en voor eigen rekening de levering van de voor de nieuwbouw benodigde nutsvoorzieningen te regelen en in de uitvoering te coördineren bij de betreffende nutsbedrijven. De nieuwe kabels en leidingen dienen conform het standaard-profiel van de gemeente te worden aangelegd. In overleg met de gemeente wordt het tracé in de openbare ruimte bepaald.

Nutsvoorzieningen worden niet ontworpen voor zeer grote capaciteiten (zulks ter beoordeling van het nutsbedrijf) zoals bijvoorbeeld sprinklerinstallaties en brandkranen. Prorail dient grote capaciteiten aan te vragen bij het nutsbedrijf. Blusvoorzieningen zijn de verantwoordelijkheid van Prorail.

#### **4.3 Tijdelijke blusvoorzieningen**

Ter plaatse van het fietssouterrain ligt 1 brandkraan. In overleg met het PWN en de brandweer wordt deze op kosten van de gemeente verplaatst.

In overleg met de brandweer zijn de opstelplaatsen van brandweerauto's en aanvalsplannen tijdens de bouw bepaald. Blusvoorzieningen binnen de bouwgrenzen (hekken) dienen door Prorail te worden aangelegd. De opstelplaatsen staan op tekeningnr. TCE 324.3.2000a van Prorail aangegeven. Deze dienen tijdens de uitvoering te allen tijde vrij toegankelijk te zijn.

### **5. RIOLERING**

Op de tekening is de hoofdriolering van de gemeente aangegeven. Het riool bestaat uit een gemengd stelsel.

Uit de notitie "aanpassingen riolering Stationsplein" van 31 juli 2007 blijkt dat het verwijderen van het hoofdriool niet tot significante verslechtering van de water-op-sstraat situatie leidt. Het hoofdriool ter plaatse van het fietssouterrain kan worden verwijderd.

Wel dient voor de afvoer van huisaansluitingen een deel van het hoofdriool buiten de bouwkuip gehandhaafd te blijven. Aangezien de strengen aan de oost en zuidzijde met een verkeerd afschot liggen, wordt deze strengen deels vernieuwd. Het stuk riool (binnen de geprojecteerde bouwkuip) in de noordwestelijk punt wordt omgelegd.

Alle kolken en kolkleidingen binnen het bouwterrein worden door de gemeente verwijderd. Prorail vervangt of beschermt de aanwezige huisaansluitingen van het station ter plaatse van bouwkuip (tegen het station aan). De overige huisaansluitingen worden door gemeente beschermd.

Het maken van de huisaansluitingen van het fietssouterrain en fietsgevel en alle bijkomende voorzieningen dient door en voor rekening van Prorail aangelegd te worden tot aan het gemeentelijke hoofdriool. De afvoerleidingen dienen te worden uitgevoerd in vrijverval, PVC kwaliteit SN8.

De leidingen tussen het gemeentelijke hoofdriool en de nieuwbouw blijven in eigendom, beheer en onderhoud bij de eigenaar van het betreffende gebouw.

## **6. BOUWTERREIN EN VERKEER**

### **6.1 Afzettingen**

De afzettingen van het bouwterrein is weergegeven op tekeningnrs. Tce324.3.2000a t/m c. De gemeente zal voor haar rekening bouwinritten aanleggen tot aan de te plaatsen bouwhekken. Het onderhouden van de bouwinrit, de bouwwegen en overige voorzieningen binnen het bouwterrein inclusief de terreinafscheiding, zijn voor rekening van de Prorail. De te plaatsen terreinafscheiding dient aan drie zijden dicht te zijn (schutting) alleen aan de zijde van het station (noordzijde) wordt een open spijlenhekwerk geplaatst.

Aan de zuidzijde wordt aan de terreinafscheiding een afdakje aangebracht ten behoeve van wachtende buspassagiers. Plaatselijk wordt aan de zuidzijde voor een plaatsen van een betonpomp de terreinafscheiding verbreed. De exacte locatie wordt in overleg met de gemeente bepaald.

De gemeente verwijdert de bouwinritten tijdens de inrichting van de openbare ruimte.

Prorail plaatst, onderhoudt en verwijdert bouwhekken incl. toegangspoorten e.d. (minimaal 2.00 m hoog) om het bouwterrein. Er moeten vaste, in de grond verankerde, hekken worden toegepast.

### **6.2 Bouwrouting**

Vervuiling en schade aan de openbare wegen in de directe omgeving van het bouwterrein door transporten van of namens de Prorail zijn uitdrukkelijk niet toegestaan en dienen op eerste aanzegging van de dagelijks beheerder van de gemeente Haarlem door en voor rekening van Prorail te worden verholpen.

De routing van het bouwverkeer is weergegeven op tekeningnrs. Tce324.3.2000a t/m c.

### **6.3 Tijdelijke verkeerssituatie**

De gemeente verzorgt de inrichting van het tijdelijk busstation in overleg met Connexxion. Hiervoor worden tevens de benodigde voetgangersoversteekplaatsen aangelegd en tijdelijke fietsenstallingen (zie tekeningnr.5186-c01) geplaatst. Prorail zorgt voor de leverantie van de fietsenrekken. Het verplaatsen van de fietsenrekken vanaf de tijdelijke locaties naar het fietssouterrain wordt door Prorail georganiseerd. Alle voorzieningen t.b.v. (bouw)verkeer binnen het bouwterrein komt voor rekening van Prorail. Tevens dient Prorail de (tijdelijke)voorzieningen binnen het station te verzorgen.

## **7. BOUW – WATER EN STROOM**

Bouwwater en stroomvoorzieningen zijn volledig voor rekening van Prorail en mogen na schriftelijke toestemming van de gemeente Haarlem, tijdelijk in de openbare ruimte worden aangelegd. Het tracé van de leidingen dient voor uitvoering ter goedkeuring te worden aangevraagd bij gemeente Haarlem. Eventuele kosten voor herstel van verhardingen en coördinatie is volledig voor rekening van Prorail. Bouwstroomkabels en tijdelijke waterleidingen dienen na de bouw en uiterlijk voor de start van de inrichting van de openbare ruimte door en voor rekening van Prorail verwijderd te worden.

## **8. OVERDRACHT TERREIN**

### **8.1 Levering door gemeente**

Het bouwterrein zal na het bouwrijp maken op een nader te bepalen tijdstip geschouwd worden door vertegenwoordigers van Prorail en de gemeente. Hiervan zal een proces verbaal van overdracht worden opgemaakt. Pas na de feitelijke levering van het bouwterrein kan Prorail starten met de fysieke voorbereidende werkzaamheden voor de bouw.

## **8.2 Levering door Prorail**

Bij de overdracht van de toekomstige openbare ruimte aan de gemeente dient deze ruimte zich te bevinden in de staat zoals het aan Prorail als bouwterrein is overgedragen. Hierbij zal een proces verbaal van overdracht worden gemaakt.

De bestaande groutankers worden tot een niveau van 2 meter minus toekomstig maaiveld (ca. 1.20 meter +NAP) verwijderd. De bouwput van het souterrain dient te worden aangevuld met zand (schoon of categorie 1) tot 0.90 meter + NAP. Het zand dient conform de eisen van de Standaard RAW bepalingen 2005 te worden geleverd en verdicht. Het chloride gehalte van het te leveren zand mag de waarde van 200 mg per kilogram droge stof niet overschrijden

## **9. UITZETTEN**

Na de overdracht van het bouwrijp maken aan Prorail worden de hoofdassen door en voor rekening van de gemeente, afdeling Vastgoed uitgezet. Hiervoor moet Prorail ten minste twee dagen van tevoren een verzoek indienen bij de afdeling Vastgoed (zie bouwvergunning).

## **10. INRICHTING OPENBARE RUIMTE**

Het openbaar gebied rondom wordt door en voor rekening van de gemeente aangelegd. Voor de nieuwe inrichting dienen nog een Programma van eisen, een ontwerp en nadere afspraken te worden gemaakt.

## **11. OVERDOMPREGELING**

De gemeente Haarlem informeert Prorail uitputtend over de locaties van ondergrondse obstakels, verontreinigingen e.d. die in het uit te geven terrein aanwezig zijn. Prorail is verplicht onmiddellijk contact op te nemen met de projectmanager van de afdeling Projectmanagement indien er vlak voor of tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden onvoorziene obstakels of verontreinigingen worden aangetroffen. Kosten die direct voortvloeien uit het verwijderen van deze obstakels zijn in beginsel voor rekening van de gemeente. Indien Prorail tijdens het heien op obstakels stuit, is Prorail verplicht onmiddellijk contact op te nemen met de projectmanager van de afdeling Projectmanagement

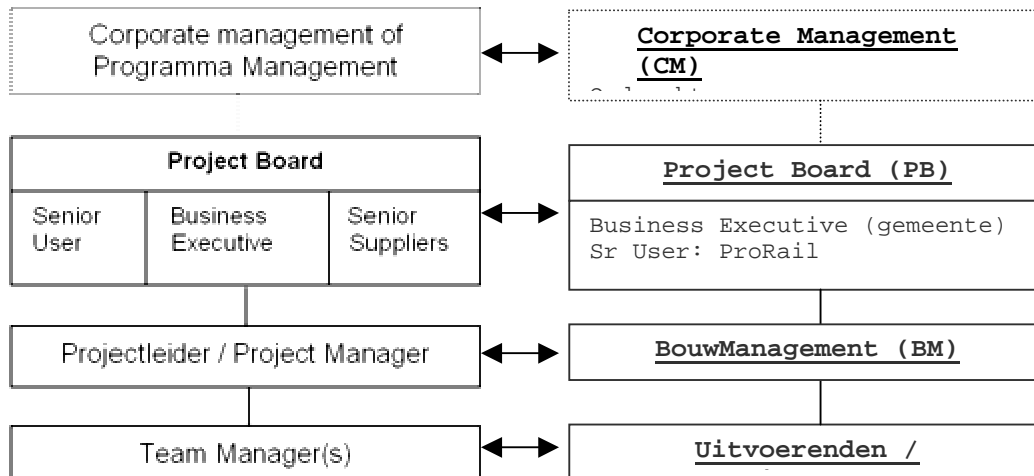
Indien Prorail tijdens het heien op obstakels stuit die zijn te voorzien op grond van de door de gemeente geleverde informatie, is iedere vorm van schade nadrukkelijk uitgesloten. Indien Prorail tijdens het heien op funderingsresten stuit die niet zijn te voorzien op basis van de door de gemeente geleverde informatie vergoedt de gemeente uitsluitend schade die tengevolge van het hier bedoelde evenement aan de geheide paal is ontstaan. Vergoeding van alle andere schade is nadrukkelijk uitgesloten.

Dit document is in januari 2008 tussen partijen overeengekomen en ten blijke daarvan geparafeerd bij de ondertekening van de overeenkomst. Eventuele wijzigingen in de inhoud van dit document dienen door partijen overeengekomen te worden en schriftelijk te worden vastgelegd als wijziging van deze bijlage bij de overeenkomst

## **BIJLAGE 4 :PROJECTORGANISATIE**

De projectorganisatie wordt ontleend aan Prince2:

Een organisatie conform Prince2 ziet er als volgt uit: en laat zich tbv de voorliggende situatie vertalen tot:



Prince2 gaat uit van het *management by exception*-principe, dit houdt in concreto in dat:

- Toezichthouder stuurt op werkpakketten (prince2 noemt dit “managing product delivery”), dus op tijdige en kwalitatief juiste uitvoering van activiteiten.
- Bouwmanager stuurt op het totale plan (prince2 noemt dit “managing stage boundaries”), dus daarmee het contract met de aannemer bewaakt
- Projectboard stuurt (binnen de business case) op (signifikante) afwijkingen, en beheert daartoe het budget inclusief de post onvoorzien.

### Project board:

De Project Board bestaat volgens de theorie uit minstens 1 persoon, hoewel minimaal twee personen aan te bevelen is, en waarbij de volgende 3 rollen onderscheiden worden:

- De *Business Executive* is de feitelijke eigenaar van de business case.
- De *Senior User* is verantwoordelijk voor de functionele specificaties (het PvE)
- De *Senior Supplier* vertegenwoordigt leveranciers aan het project.

Laatstgenoemde rol is niet relevant in de voorliggende situatie, waarin:

de rol van Business Executive het best is toe te delen aan de belangrijkste financier, i.c. gemeente.

De rol van Senior Supplier is het best toe te delen aan de eigenaar van het (A)PvE, i.c. prorail.

De Projectboard neemt beslissingen over (signifikante) afwijkingen, en geeft in die hoedanigheid ook invulling aan het management-by-exception principe. De projectboard is daarnaast ook verantwoordelijk voor informatievoorziening aan partijen buiten de projectorganisatie (aan stakeholders, het corporate management etc).

### Bouwmanager:

De bouwmanager voert feitelijk het contractmanagement; d.w.z. het contract met de uitvoerende partij(en).

Daartoe heeft hij een bepaald mandaat om besluiten te nemen: in geval van een beperkte impact op kosten of planning en in geval van urgentie. De Projectboard wordt wel z.s.m. geïnformeerd over de genomen besluiten.

Afwijkingen buiten zijn mandaat worden ter besluitvorming voorgelegd aan de Projectboard.

De bouwmanager verzorgt ook de bouwadministratie (daartoe ondersteund door een bouwadministrateur) en de informatievoorziening aan de projectboard.

Deze informatievoorziening betreft actueel inzicht in voortgang op het uitvoeringsplan (in tijd en geld), risico's en prognose van de eindstand.

**BIJLAGE 5: DEMARCATIE-OVERZICHT**

**Tabel 1: Demarcatie van werkzaamheden**

<b>werkzaamheden</b>	<b>gemeente</b>	<b>ProRail</b>
<i>algemeen</i>		
alle werkzaamheden in het kader van de herinrichting van het Stationsplein	x	
bouwrijpmaken	X	
maatregelen t.b.v. de bussen, de taxies en Kiss&Ride	X	
verkeersmaatregelen en voorzieningen buiten het bouwterrein	X	
alle werkzaamheden binnen het station		X
de tijdelijke voorzieningen die direct te maken hebben met de bouw van het souterrain, gevel en carré		X
veiligheidsmaatregelen op de bouwplaats		X
Ontwerp tijdelijke fietsvoorzieningen		X
planuitwerking, detaillering tijdelijke fietsvoorzieningen en leverantie	X	
<i>concrete werkzaamheden</i>		
<i>Bouwrijpmaken</i>		
verwijderen en vernieuwen bestrating Stationsplein en Kennemerplein	X	
verwijderen en/of aanpassen overig straatmeubilair, zoals muurtjes en paaltjes	X	
kappen van bomen	X	
<i>busstation en taxies</i>		
slopen Connexion gebouwen busstation	X	
deels sloop en deels herinrichting bestaande perrons	X	
verplaatsen van een deel van de bushalteplaatsen naar de Herenstraat	X	
inrichten nieuw dynamisch busstation	X	
verplaatsen taxies en kiss&ride	X	
<i>Verkeersvoorzieningen</i>		
aanleg/markering opstelplaatsen voor aan- en afvoer	X	
aanleg/markeren tijdelijke oversteekplaatsen	X	
bemensen eventuele verkeersregelaars buiten bouwterrein	X	
bemensen verkeersregelaars t.b.v. bouwverkeer etc.		X
route-aanduidingen op bouwterrein en het station		X
route-aanduidingen buiten het station	X	
route-aanduidingen busverkeer → Connexion		
aanleg bouwinritten en bestrating tot het bouwhek	X	
tijdelijke bevoering en verlichting binnen de bouwhekken		X
verplaatsen looplijnen slechtzienden binnen station		X
verplaatsen looplijnen slechtzienden buiten station	X	
<i>tijdelijke fietsstallingsplaatsen</i>		



verwijderen bestaande fietsenrekken	X	
plaatsen van tijdelijke (dubbele) fietsenrekken	X	
naderhand verplaatsen van tijdelijke (dubbele) fietsenrekken		X
na verplaatsen eventueel herstel/ herinrichting locaties fietsstallingsplaatsen	X	
<i>kabels en leidingen</i>		
verleggen, verwijderen en vernieuwen van kabels en leidingen	X	
bescherming en opvangen te handhaven kabels en leidingen tijdens de bouw		X
eventuele nieuwe huisaansluitingen van het station		X
tijdelijke brandblusvoorzieningen Stationsplein en Kennemerplein		X
nieuwe kabels en leidingen en huisaansluitingen t.b.v. de fietsstallingen		X
<i>openbare verlichting</i>		
verwijderen lichtmasten Stationsplein	X	
definitieve vervanging openbare verlichting aan de gevel van het Kennemerplein	X	
definitieve vervanging openbare verlichting Stationsplein	X	
tijdelijke verlichting Stationsplein en Kennemerplein rond het bouwterrein	X	
tijdelijke verlichting Stationsplein en Kennemerplein op het bouwterrein		X
<i>diverse maatregelen</i>		
bescherming bomen Kennemerplein		X
plaatsen hekwerken		X
bouwwater- en stroomvoorzieningen		X
<i>Overdracht van terrein</i>		
overdracht bouwterrein t.b.v. de bouw volgens nadere afspraken	X	
overdracht van bouwterrein na de bouw volgens nadere afspraken		X