

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Leden van de commissie Ontwikkeling en Beheer van de gemeente Haarlem

Datum 2 september '10
Uw kenmerk brief d.d. 18 juni 2010 PvdA fractie, motie CDA/ OPH 24 juni 2010
Ons kenmerk 2010/311716
Contactpersoon Cécile Hubers
Doorkiesnummer 023-5113366
E-mail c.hubers@haarlem.nl
Onderwerp Stand van zaken en antwoorden n.a.v. vragen m.b.t. fietsenstallingen rond station Haarlem

Geachte commissieleden,

Met deze brief wil ik u informeren over de laatste ontwikkelingen rondom het Stationsplein. Daartoe behoren de nadere afspraken die met ProRail zijn gemaakt over de inrichting van de fietsenkelder. Hiermee reageer ik tevens op de motie van CDA/OPH 'gebrek aan het rek' d.d. 24 juni 2010. Daarnaast beantwoord ik met deze brief de schriftelijke vragen zoals die zijn gesteld door de raadsfracties van OPH en PvdA.

motie is niet aangeromen

De voorgeschiedenis

Zoals u weet zijn de plannen tot de realisatie van fietsvoorzieningen tot stand gekomen in nauwe samenwerking met ProRail. De realisatie is mogelijk door subsidie vanuit het landelijke programma Ruimte voor de Fiets. In augustus 2005 sloten ProRail en de gemeente in dit kader een engineeringovereenkomst gevolgd door een definitieve samenwerkingsovereenkomst in maart 2008 (RB 2008 45838). De hoofdpunten uit de overeenkomst zijn:

- o Rijksprogramma (V&W) Ruimte voor de Fiets: realisatie circa 7.900 stallingsplaatsen met inbegrip van 40 bromfietsplaatsen en 100 plaatsen voor huurfietsen
- o Het oorspronkelijke programma ging uit van 6.855 bewaakte en onbewaakte stallingplaatsen, in en rond station Haarlem
- o 1.000 stallingplaatsen extra op verzoek van de Provincie Noord -Holland, het totaal te realiseren stallingplaatsen komt daarmee op 7.855.
 - o In het souterrain (de kelder onder het Stationsplein) 5.050
 - o In het Carré (de huidige NS-fietsen stalling in het station) 1.075
 - o In de fietsgevel (Kennemerplein) 1.750
- o De fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen van het ministerie van V&W, vastgelegd in de uitgave "met de Fiets naar de Trein" van augustus 2000 en aan het Algemeen en Specifiek Programma van Eisen dat gevoegd is



bij de samenwerkingsovereenkomst en daarmee onderdeel uitmaakt van de overeenkomst.

- Met de Fiets naar de Trein

- Citaat

Vorig jaar stelde een door Verkeer en Waterstaat geleide werkgroep de voorwaarden op waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering door het Rijk. Naast Verkeer en Waterstaat zelf (onder andere het Masterplan Fiets) waren in die werkgroep NS Railinfrabeheer, Rained, NS Stations en NS Reizigers vertegenwoordigd.

Bij het opstellen van de voorwaarden hield de werkgroep zoveel mogelijk rekening met de CROW-publicatie 98 *'Plaats maken voor de fiets. Leidraad voor parkeren en stallen'* en commentaar van belangenorganisaties zoals de Fietsersbond ENFB en ROVER.

De tekst van de voorwaarden die in december 1997 officieel zijn vastgesteld door Verkeer en Waterstaat treft u in deze brochure aan. Uit die tekst kan worden opgemaakt dat stationsstallingen op een aantal belangrijke punten zullen worden verbeterd. Zo zal de afstand tussen de geparkeerde fietsen worden vergroot en zogenaamde etagerekken zoveel mogelijk verdwijnen. Als toch gebruik moet worden gemaakt van etagerekken, omdat er onvoldoende ruimte is, dan moeten die rekken zo worden geconstrueerd dat gebruikers hun fiets makkelijk op het bovenrek kunnen plaatsen (bijvoorbeeld met een zogenaamde uitschuif goot).

- ProRail stelt een vast bedrag van € 5,4 miljoen beschikbaar.
- Stallingen zijn afgestemd op de fietstypes die het meest voorkomen.
- Afstand tussen de fietsen (hart op hart afstand) 37,5 cm.
- Het aantal fiets- en bromfietsparkeerplaatsen zal binnen 30 jaar niet mogen worden verminderd anders dan na gezamenlijke schriftelijke instemming van het Ministerie, al dan niet bij monde van ProRail, en de gemeente.

De plannen voor de fietsvoorzieningen zijn goedgekeurd door de gemeenteraad op 7 februari 2008.

De laatste ontwikkelingen

De bouw van de ondergrondse fietsenstalling en het opknappen van de stalling in het station is opgedragen aan MNO Vervat BV. Het werk is in volle uitvoering en het verloopt tot nu toe redelijk volgens planning. Op één punt valt er een tegenslag te melden en dat betreft de verbinding tussen de ondergrondse fietsenstalling en het station. Als gevolg van een veel verder uitstekende betonnen funderingsplaat, die niet als zodanig op de oorspronkelijke bouwtekening stond en ook niet bij het bodemonderzoek was aangetroffen (door de vele in de weg liggende ondergrondse kabels en leidingen), moest de onderdoorgang anders worden uitgevoerd dan oorspronkelijk was bedacht. Dit betekent dat de stallingsdoorgang naar het station pas later kan worden gerealiseerd en dat deze bij de ingebruikname van de stalling eind november nog niet beschikbaar is.

Voor de bouw van de zogenoemde fietsgevel op het Kennemerplein wordt een artikel 11 WRO-procedure doorlopen. Het bouwplan ligt klaar om, zodra GS heeft ingestemd met de artikel 11 procedure, als bouwaanvraag te worden ingediend.



Bij de verdere planuitwerking zijn in nauw overleg met ProRail de aantallen fietsparkeerplaatsen enigszins aangepast en kleine verschuivingen tussen de 3 stallingen doorgevoerd. Hiermee kon bij de fietsgevel tegemoet gekomen worden aan wensen van de eigenaar van het belendende perceel en in het souterrain één rij bredere 40 cm fietsrekken worden geplaatst waarmee voor een beperkt aantal fietsen een ruimere plek is gerealiseerd. Daarnaast zijn voor 4.000 fietsen de rekken in tussenhoopte aangepast opdat de grotere fietsen ook daar eenvoudiger gestald kunnen worden.

De rekken die nu vooruitlopend op hun definitieve plek in de stalling tijdelijk in de openbare ruimte zijn geplaatst zullen op onderhoudsgebreken worden gecontroleerd en waar nodig gerepareerd.

Feit blijft dat we een oplossing hebben gezocht voor het stallen van de doorsnee fiets die nu nog in de openbare ruimte, lees op straat wordt gestald en straks een plek in de fietsstalling zal krijgen. De insteek is om daarmee een einde te maken aan de fietschaos op en rond het Stationsplein en de openbare ruimte vrij te maken van gestalde fietsen.

Een contract over het beheer van de stallingen waar de gemeente verantwoordelijk voor is, te weten het souterrain en de fietsgevel, is in voorbereiding en zal op korte termijn aan u worden voorgelegd. Paswerk zal daarbij worden ingeschakeld in het kader van de werkervaringsplaatsen.

Tenslotte nog een opmerking over de bereikbaarheid van de fietsstalling. In de motie van CDA/OPH ingediend tijdens de raadsvergadering van 24 juni jl. is daar aandacht voor gevraagd.

Het fietssouterrain is bereikbaar via een zeer luie, brede trap die het mogelijk maakt om met de fiets aan de hand de trap op en af te nemen. Voor bakfietsen en andersoortige fietsen is deze stalling niet primair bedoeld. Daarvoor is er wel beperkte ruimte in de fietsgevel aan de noordzijde van het station en zal er een ruimte worden ingericht naast het UWV. Voor fietsers die slecht ter been zijn en de trap niet afkunnen is ook de NS-fietsstalling beschikbaar op de begane grond in het station.

Alvorens toe te komen aan de beantwoording van de raadvragen die door de fracties van PvdA en de OPH over dit onderwerp zijn gesteld wil ik u aandacht vragen voor de financiën van dit omvangrijke project. Het Stationsplein is een groot project van ruim € 30 miljoen met veel verschillende dekkingsvormen. Dit bedrag is exclusief de € 5,4 miljoen die ProRail bijdraagt aan het Ruimte voor de Fietsproject. Belangrijke financiële bijdragen voor het project komen van het rijk. Het ministerie van V&W draagt bij via het programma Ruimte voor de Fiets, het ministerie van VROM geeft een bijdrage via het BIRK programma, het fonds BonRoute draagt bij in het kader van de versnellingsmaatregelen ZuidTangent en ook de provincie Noord-Holland geeft een subsidie. De gemeente draagt zelf ook bij aan het project onder meer met de opbrengsten van de grondverkopen uit Prinsen Bolwerk 3 en de NedTrain parkeerlocatie. Omdat deze grondverkopen nog niet hebben plaatsgevonden is de dekking van het project op dit moment niet volledig. Er is thans sprake van een dekking van € 28.9 miljoen. Aan de uitgavenkant loopt het project goed, er is vooralsnog geen sprake van overschrijdingen. De aanbestedingen zijn tot op heden op diverse onderdelen gunstig geweest. In het kader van de hernieuwde



Haarlem

4

kredietaanvraag (het krediet project Stationsplein is verstrekt tot december 2010) zal ik u binnenkort over de financiële aspecten van dit project nader informeren.

Voor de raadvragen en antwoorden die door de PvdA fractie zijn gesteld in het kader van artikel 38 verwijs ik u naar de bijlage.

Tot slot

Als de stallingsruimten straks gerealiseerd zijn wordt handhaving van het vrijhouden van de openbare ruimte een belangrijke taak. Bij de aangekondigde besluiten over de beheerovereenkomst zal dan ook aandacht worden besteed aan de handhaving ter voorkoming van nieuwe fietschaos rondom het station. Zoals gezegd hoop ik u hierover op korte termijn te kunnen informeren.

Met vriendelijke groet,

Rob van Doorn

Bijlage**De raadsvragen gesteld door de PvdA fractie mw. Schopman en de heer Schaart in het kader van artikel 38 ingediend op 18 juni 2010****A. De Fietsenkelder**

1. *Waarom is in de nieuwe fietskelder gekozen voor de smalle fietsrekken van 37,5 cm. Waarom heeft men er niet voor gekozen de nieuwe normen aan te houden van 40 cm voor de fietsrekken.*

Souterrain en Carré zijn ontworpen en gecontracteerd conform het algemeen en specifiek programma van eisen (bijlagen bij de samenwerkingsovereenkomst), deze pve's zijn nog steeds vigerend. Er zijn geen nieuwe normen, wel is in de landelijk praktisch geconstateerd dat er op fietsgebied een evolutie plaatsvindt, waarbij fietsen steeds ruimer van formaat worden. In dat licht is er landelijk wel een "bijstelling" geweest om -daar waar mogelijk- de rekken op 40 cm uit te zetten. Dit speelt vanaf 2008/2009.

Die slag is te Haarlem bewust niet gemaakt. Een simpele rekensom leert dat de toepassing van rekken met een hart op hart afstand van 40 cm i.p.v. 37,5 cm een fors extra ruimte beslag betekent. Alleen al voor het souterrain zou dit $2,5\text{cm} \times (2\text{m fietslengte} + 0,5 * 2\text{m}10 \text{ gangpad}) * 5.050 \text{ fietsen} = 390 \text{ m}^2$ extra impliceren! Dat zou een fors grotere en duurdere kuip betekenen (en daarmee ook weer extra pilaren, dus nóg groter), kosten waarvoor de gemeente geen dekking had en heeft.

In overleg tussen ProRail en de gemeente is voor de extra brede fietsen, die weliswaar een trend vormen, maar nog steeds een minderheidsdeel uitmaken op het totale fietsenbestand, een balans gevonden door één rij rekken in het souterrain wèl op de 40 cm maat uit te zetten.

Vergroting van het souterrain was/is geen optie, de toepassing van bredere dan besteksmatig voorgeschreven rekken zou impliceren dat er minder stallingplaatsen gerealiseerd kunnen worden en daarmee de beoogde doelstelling (7.855 stallingplaatsen) zou moeten worden verlaten (inbreuk overeenkomst).

Daarnaast zijn de besteksmatig voorgeschreven rekken deels al voortijdig afgenomen en tijdelijk in gebruik genomen op diverse stallingplekken in de openbare ruimte. Deze rekken zijn geplaatst oa naar aanleiding van de motie 'stop de fietschaos nu' en worden uiteindelijk herplaatst in de nu te bouwen fietsvoorzieningen. Het alsnog willen toepassen van bredere rekken betekent dus meerwerk. Hier staat geen dekking/subsidie tegenover, alle al gemaakte kosten voor de reeds geleverde -en dus niet her te gebruiken- rekken en de kosten van de nieuw te bestellen bredere rekken komen voor rekening van de gemeente.

2. *Om objectief te kunnen beoordelen of de voor de fietsenkelder gekozen etagerekken aan de eisen voldoen, is er momenteel een proefopstelling geplaatst achter het station op het Kennemerplein. In opdracht van wie is die proefopstelling geplaatst? Hoelang blijft deze proefopstelling er staan en wat gebeurt er met de naar voren komende feiten?*

Er is geen sprake van proefopstellingen, de rekken zijn geplaatst om de i.v.m. de bouwactiviteiten te verwijderde rekken te compenseren en de fietschaos te verminderen.

3. *Is het u bekend wat tot nu toe de ervaringen zijn?*
Er was geen proef en dus zijn er geen ervaringen onderzocht.
4. *Waarom ontbreekt een liftvoorziening voor ouderen en minder valide mensen.*
Het programma van eisen voorzag niet in een liftvoorziening, wel zijn expliciet goed beloopbare trappen voorgeschreven. In het programma wordt verondersteld dat deze trappen voor degenen die kunnen fietsen geen beletsel vormen. Voor degenen die wel moeite zouden hebben met de trappen vormt de stalling in het station op maaiveld of de begane grond van de nog te realiseren fietsgevel op het Kennemerplein een goed alternatief.
5. *Wordt er voorzien in oplaadpunten voor elektrische fietsen? Zo ja, hoeveel oplaadpunten.*
Op dit moment is er nog geen sprake van universele oplaadpunten. De aansluitingen verschillen per merk. Voor het aanbrengen van oplaadpunten nu is daarom niet gekozen. Wel zijn er elektrotechnische voorbereidingen aangebracht om t.z.t. oplaadpunten op eenvoudige wijze te kunnen monteren.
6. *Hoeveel en welke invloed heeft de gemeente op de bouw en inrichting van deze stalling. Hoe verhoudt zich dit tot de invloed en zeggenschap van Pro-Rail. Wie draagt welke kosten en verantwoordelijkheid?*
De verhoudingen tussen ProRail en de gemeente zijn in de samenwerkingsovereenkomst vastgelegd. ProRail is projecttrekker en de gemeente projectpartner. ProRail draagt een vast bedrag van 5,4 miljoen van de totaal op 15 miljoen geraamde kosten. De gemeentelijke kosten worden gedeeltelijk gedekt door bijdragen vanuit het ministerie van VROM, de provincie en het fonds BonRoute de overige kosten draagt de gemeente zelf.
7. *Is er inderdaad onvoldoende ruimte voor bakfietsen in de fietsenkelder? Is men wellicht vergeten er rekening mee te houden?*
Er is geen ruimte voorzien voor bakfietsen, ze zijn niet vergeten maar programmatisch niet voorzien. De stallingen zijn bestemd voor de meest voorkomende fietsen. Bakfietsen zijn, hoe populair tegenwoordig ook, verhoudingsgewijs nog steeds geen gebruikelijk vervoersmiddel in de ketenmobiliteit.
8. *Zou het alsnog gerealiseerd kunnen worden bij de definitieve inrichting? Hoeveel plekken zou dit kunnen opleveren voor bakfietsen?*
Theoretisch kan natuurlijk alles, stallingplaatsen voor bakfietsen gaan echter ten kosten van een veelvoud van stallingplaatsen voor gangbare fietsen.
9. *Wordt de nieuwe fietsenstalling voor iedereen gratis dag/nacht? Zo nee, welke tarifiering wordt er dan gehanteerd?*
De gemeentelijke stallingen (souterrain en fietsgevel) worden gratis.

10. *Hoe heilig is het getal van 5000 fietsen? Waar is dat getal op geënt? (Om het predicaat Europa's grootste fietsenstalling te kunnen voeren?). Waarom niet een wat lager aantal stallingplaatsen, waardoor tegemoet kan worden gekomen aan bredere fietsenrekken en het kunnen stallen van afwijkende fietsen?*

Op basis van tellingen en groeiprognoses is de benodigde stallingcapaciteit bij de start van de planvorming van het Ruimte voor de Fiets project Haarlem bepaald op 6.855 stallingplekken. Op verzoek en met financiële steun van voormalig gedeputeerde Cornelis Mooij werd het souterrain met 1.000 plekken vergroot. De bedoeling is daarbij een stationsplein te kunnen inrichten dat vrij is van geparkeerde fietsen.

11. *Wat zijn de afspraken omtrent handhaving m.b.t. fietsen die na de opening van de nieuwe fietsenstalling, buiten de daartoe bestemde plekken worden geplaatst?*

Op grond van de APV kan reeds nu gehandhaafd worden, met de nieuwe stallingfaciliteiten heeft de staller echter niet meer het verweer geen stallingmogelijkheden te hebben en daardoor de fiets wel op een daarvoor niet bestemde plek te moeten neerzetten. Natuurlijk vergt een adequate handhaving mankracht. Zonder handhaving dreigt naast het onbenut raken van aangeboden stallingcapaciteit het mislukken van het totale Stationspleinproject.

12. *Hoelang gaat de proef in Utrecht duren met het nieuwe verwijssysteem voor fietsen in de stalling.*

ProRail organiseert in Utrecht en Groningen een aanbesteding voor de aanleg van fietskelders inclusief een digitaal registratiesysteem waarbij de benutting van stallingplekken eenvoudig kan worden geregistreerd. De hieruit voortkomende data is bruikbaar t.b.v. een systeem van way-finding, waarbij in een oogopslag gezien kan worden waar vrije plekken zijn. Per brief is in juni 2009 door voormalig wethouder Divendal aangegeven dat Haarlem hiervoor ook belangstelling heeft. Momenteel lopen hierover contacten met ProRail. Vooralsnog is het standpunt van ProRail dat de resultaten van dit systeem worden gemonitord alvorens ze elders in Nederland is toe te passen. Er bestaan nog geen concrete afspraken om het systeem in de Haarlemse situatie toe te passen. Wel bestaat de overtuiging dat dit systeem het beheer en het toezicht in de fietskelder en gevel behulpzaam kan zijn. Het opsporen van weesfietsen kan sneller en efficiënter plaatsvinden doordat het vergaren van de bewijslast op lang stallen eenvoudiger is.

B. Fietsenstalling in het Stationsgebouw

1. *Blijft de betaalde fietsenstalling in het stationsgebouw gehandhaafd?*

Ja

2. *Voor hoeveel bakfietsen is er in de betaalde fietsenstalling in het stationsgebouw nu ruimte?*

Er is geen specifieke plek in de stalling gereserveerd voor bakfietsen. Er bestaat niet zoiets als een standaardbakfiets; de afmetingen variëren enorm, derhalve is de gereserveerde ruimte niet te vertalen naar een aantal plaatsen.

3. *Hoeveel capaciteit is er momenteel voor gewone en afwijkende fietsen?*
De huidige rekken in het Carré hebben een hart op hart afstand van 30 cm, de huidige capaciteit is circa 1.700 stallingplaatsen, buiten de rekken is enige ruimte voor afwijkende fietsen. Zowel in de huidige als in de nieuwe situatie kunnen er 40 bromfietsen worden gestald.
4. *Wanneer zal de voorgenomen verbouwing van deze stalling starten en voltooid zijn?*
De verbouw startte begin juli met de tijdelijke plaatsing onder de Rijtuigkap van de standaard 37,5 cm brede rekken ter vervanging van de huidige stallingplekken in het station. De oplevering van het opgeknapte Carré is voorzien eind november.
5. *Blijft het een betaalde stalling of wordt deze ook gratis, net als de andere stallingen in de stad?*
De stalling in het station is en blijft NS eigendom (Railinfratrust bv) en valt onder de beheersverantwoordelijkheid van NS-fiets. Voor het stallen geldt de tariefstelling van NS-fiets.
6. *Wie is de eigenaar van deze stalling? Wie financiert deze verbouwing?*
Zie vraag/antwoord B5. De financiering van de verbouw maakt deel uit van het geheel van het Ruimte voor de Fietsproject Haarlem met 3 fietsvoorzieningen, te weten: souterrain, Carré en fietsgevel.
7. *Zal hier bij de verbouwing voor bredere fietsrekken gekozen worden en wordt er ruimte gecreëerd voor bakfietsen? Zo ja voor hoeveel bakfietsen en (afwijkende) fietsen?*
Als er in het Carré, zonder dat afgesproken capaciteit tekort wordt gedaan, nog ruimte beschikbaar is voor niet gangbare fietsen is het aan NS-fiets om hierop in te spelen.
8. *Wat wordt de uiteindelijke stallingcapaciteit van deze fietsenstalling?*
1.160 stallingplekken en circa 40 bromfietsplaatsen.

C. Overdekte Fietsenstalling Kennemerplein

1. *Hoe vordert de besluitvorming rond de te bouwen overdekte fietsenstalling op het Kennemerplein.*
De besluitvorming over de procedure van het uitwerkingsplan loopt nog. Na vaststelling in het college (september 2010) moet het plan nog worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Daarna kan de aanvraag bouwvergunning in behandeling worden genomen, behoudens vertragingen door beroepsprocedures.
2. *Blijft de gratis mogelijkheid bestaan om bakfietsen aan de Herenstraat te plaatsen in een speciaal daarvoor bestemd vak? Hoeveel bakfietsen kunnen daar worden geplaatst, nu en in de toekomst.*
Het valt te overwegen het huidige in de Lange Herenstraat voor bakfietsen ed aangeven vak te handhaven; ook zou overwogen kunnen worden de huidige

stallingplek naast het CWI (Jansweg) na de verwijdering van de tijdelijk geplaatste dubbellaags rekken voor bijzondere fietsen te bestemmen. Deze plek (gedeeltelijk eigendom van Railinfratrust) valt buiten het project Stationsplein eo.

3. *Wanneer zal de voorgenomen bouw van deze stalling starten en voltooid zijn?*
De start van de bouw van bouw is afhankelijk van eventueel beroep in het kader van de artikel 11 procedure. Tegen het goedkeurende besluit van GS staat gedurende 6 weken nadat dat besluit is gepubliceerd beroep open bij de Raad van State. De bouwvergunning voor de fietsgevel kan pas worden afgegeven als de artikel 11 procedure onherroepelijk is. De opdracht tot de bouw kan worden verstrekt nadat de bouwvergunning onherroepelijk is geworden.
4. *Zijn alle bouwplannen al goedgekeurd?*
Ook het plan voor de fietsgevel is, als onderdeel van het totale project Ruimte voor de Fiets, door de raad goedgekeurd. In het kader van de artikel 11 procedure is in de commissie ontwikkeling uitvoerig stilgestaan bij het plan voor de fietsgevel. De brief van wethouder Jan Nieuwenburg ingebracht in de commissievergadering van 29 april jl., aangevend dat het college het voorliggende plan beter vond dan de door de eigenaar van het belendende perceel ingebrachte alternatieven, gaf de commissie geen aanleiding tot verdere bespreking. De artikel 11 procedure wordt vervolgd (zie ook de antwoorden op vragen 1 en 3).
5. *Is deze stalling eveneens gelieerd aan Pro-Rail?*
Ook de fietsgevel maakt deel uit van het Ruimte voor Fiets project waarvoor de samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten. ProRail is projecttrekker, de gemeente is projectpartner en wordt de eigenaar van de fietsgevel.
6. *Wie wordt de eigenaar van deze stalling? Wie financiert deze bouwopdracht en wie voert de opdracht uit?*
Zie antwoord op vraag 5
7. *Wat wordt de capaciteit van deze stalling?*
De uiteindelijke stallingcapaciteit wordt 1.684 stallingplekken
8. *Voor welke maatvoering van fietsenrekken zal er worden gekozen? (37,5 Of 40 cm.)*
Conform programma van eisen 37,5 cm
9. *Komt er ook een apart gedeelte voor bakfietsen? Zo ja, voor hoeveel bakfietsen?*
Er kan op de begane grond van de fietsgevel een ruimte van circa 30 m² voor fietsen met afwijkende maten en/of bromfietsen worden bestemd, dit gaat echter ten koste van de toegankelijkheid.

D. Overige Vragen

1. *In de stalling aan de Tempelierstraat zijn speciale rekken voor fietsen met een afwijkende maat. Welke breedte hebben deze rekken en hoeveel van deze 'afwijkende' fietsen kunnen er geplaatst worden?*

De h.o.h. afstanden tussen de gleuven bedraagt 65 cm. Daarbij is het gebruikelijke 'om en om' patroon van hoog en laag geplaatste fietsen, zoals bij het Tulip model en de stapelrekken in de Smedestalling en bij het station, achterwege gelaten.

Er zijn met dit systeem (bike-keeper) 10 reguliere stallingplekken, daarnaast zijn er 2 extra stallingplekken uitgerust ten behoeve van elektrische fietsen met oplaadpunt (geplaatst in het kader van Haarlem klimaat neutraal). Verder zijn er ca. 200 plekken beschikbaar middels reguliere 2 laags stapelrekken (identiek aan de Smedestraat). Deze 200 plekken zijn dus niet anders dan in de andere stallingen.

2. *Wat wordt er onder 'afwijkende' fietsen verstaan; gaat het hierbij om stuurbreedte, kratjes/rekken, bandbreedte?*

De term "afwijkende fietsen" kan je ruim interpreteren. In de proefopstelling wordt rekening gehouden met een grotere breedtemaat, of dit nu komt door het stuur of een krat maakt daarbij niet uit. De problematiek die zich voordoet is gevarieerd. Sturen kunnen te breed, maar ook te hoog zijn afgesteld. Voorop kunnen kratten, rekjes, en kinderzitjes geplaatst zijn die in de weg zitten, waardoor het voorwiel niet goed (ver genoeg) in het rek geschoven kan worden. Andere redenen waarom mensen hun fiets niet volledig in het rek zetten is angst voor een krom voorwiel en laksheid/gemakzucht. De toezichthouders zien er op toe dat de proefrekken gebruikt worden voor de doelgroep waarvoor ze bestemd zijn. De (mondelijke) reacties zijn totnogtoe positief.

Behalve dat de testopstelling een bredere h.o.h. maat heeft is de proefopstelling ook uitgerust met een digitaal registratiesysteem. Doel is ervaring op te doen met een dergelijk systeem om de bruikbaarheid en de storingsgevoeligheid er van te testen. Daarbij had de leverancier eveneens een belang om een proeflocatie te realiseren. De techniek is nieuw en in ontwikkeling. Het systeem is niet over te zetten op het standaard model fietsenrek dat Haarlem in gebruik heeft. De bezetting (van de proefopstelling) kan op elk moment via een website worden afgelezen. De bezetting is echter niet representatief voor de gehele stalling.

3. *Hoe is momenteel de bezettingsgraad van de stalling aan de Tempeliersstraat?*

Tellingen voor de gehele stalling vinden niet op structurele basis plaats. Het bezettingspercentage is sterk afhankelijk van het tijdstip van de dag en de week. Een structureel onderzoek dat representatieve resultaten oplevert is arbeidsintensief en verlangt een continue meting. De behoefte om meer te weten over het stallinggedrag van fietsers in het algemeen is groot. Momenteel wordt geprobeerd een onderzoek te organiseren in het kader van een

stageopdracht aan de hand waarvan ook aanbevelingen kunnen worden opgesteld. Het is nog niet zeker of dit gaat lukken. De hierna te vermelden resultaten dienen met de nodige betrekkelijkheid te worden beschouwd.

In de Tempelierstraat bedroeg de bezetting op woensdag 9 juni 2010 om ca. 11.00 in de ochtend 40%. Het gebruik van het 'laag' geplaatste proefrek was op dat moment 100% (alle plekken in gebruik).

4. *Heeft u ook percentages van de bezettingsgraad van de stallingen aan de Smedestraat; de Botermarkt en de betaalde stalling in het stationsgebouw?*

Op zaterdag 10 april 2010 is een quick-scan in de omgeving van de Grote Markt uitgevoerd. Tussen 13:00 en 15:30 is door 1 persoon geteld. Deze heeft een rondgang gemaakt en daarbij een indruk gekregen van de bezetting van de voorzieningen en het aantal fietsen. De tijdsperiode is groot en dat betekent dat veel uitwisseling heeft plaatsgevonden in die tijd. De bruikbaarheid van deze gegevens voor beleidsplanning daarom niet geschikt. In het onderzoek is niet gekeken hoeveel fietsen er in en hoeveel fietsen er buiten het rek geplaatst waren.

In het gebied rond de Grote Markt zijn tussen de opgegeven tijdstippen 2.079 fietsen geteld op 566 fietsklemmen. Over het algemeen waren de fietsklemmen goed bezet (indruk).

Smedestraat:

In de rondgang 'Grote Markt' is om 13:15 uur de bezetting in de Smedestraat gemeten.

Deze bedroeg 410 fietsen op een aanbod van 650 (excl. brommerplekken, deze waren allen bezet)

Dat is een bezetting van 63%. Er stond op dat moment een lange rij om naar binnen te mogen. Het is aannemelijk dat de bezetting later die middag hoger is geweest. Dit is echter niet gemeten.

Botermarkt:

Op het einde van de middag (zaterdag 10 april 2010) is bij de dienstdoende toezichthouder geïnformeerd naar de bezetting die dag. Deze wist te melden dat die middag de stalling vol was en dat gedurende een korte tijd geen fietsen meer zijn toegelaten.

Buiten de stalling 'Botermarkt' stonden op dat moment 249 fietsen. Op het Botermarkt (plein) waren hiervoor 66 fietsklemmen beschikbaar.

Van de bezetting van de fietsenstalling (Carré) in het stationsgebouw hebben wij geen cijfers. Deze wordt geëxploiteerd door NS-fiets.

Net als bij het autoverkeer kent het stallen van fietsen grote pieken en dalen en zijn lokale omstandigheden sterk van invloed. De Smedestraat en de Botermarkt zijn sterk gericht op het gebruik van de binnenstad. De Tempelierstraat is kort buiten het centrum gelegen in de buurt van een OV-knooppunt. Dat is terug te zien in het gebruik. De toezichthouders in de Tempelierstraat geven aan overdag weinig te doen te hebben.

Voor een bruikbaar beeld van de bezetting van een fietsenstalling is een continue meting noodzakelijk. Deze is zeer arbeidsintensief. Bij parkeergarages voor auto's is een dergelijke meting gekoppeld aan de uitgifte van kaartjes uit de automaat. Registratie is dan dus geheel geautomatiseerd. Bij het fietsparkeren in stallingen is dat anders georganiseerd. Een afgiftebewijs bij stalling wordt handmatig afgegeven. Tijdstippen worden daarbij niet geregistreerd. De verwerking is ook zeer arbeidsintensief.

De diensten WZ/OGV/beleid verkeer en Stadzaken/Milieu hebben in januari 2009 reeds aansluiting gezocht bij een experimentele aanbesteding van ProRail die twee stallingen in Groningen en Utrecht inricht met een detectiesysteem voor fietsen. Een dergelijk systeem biedt wel mogelijkheden voor digitale registratie en verwerking van stallinggedrag. Als de proef slaagt is ook Haarlem in beeld om een dergelijk systeem in toe te passen. Over voorwaarden en financiering zijn nog geen afspraken gemaakt. Een dergelijk systeem zou het beheer aanzienlijk vereenvoudigen en toegang geven tot informatie die beleidsmatig zeer interessant is. Het wordt dan voor het eerst mogelijk gedragspatronen in kaart te brengen. Het opsporen van weesfietsen kan sneller en efficiënter plaatsvinden doordat het vergaren van de bewijslast op het langstallen eenvoudiger is.

5. *Welke voorzieningen zijn er voor scooters/bromfietsen in de stallingen?*

De Smedestraat kent een voorziening voor 25 bromfietsen. Hiervoor zijn geen rekken geplaatst, maar vakken op de vloer gemarkeerd. De Botermarkt heeft plek voor 15 bromfietsen.

Bromfietsen zijn in het onderzoek van 10 april 2010 niet meegenomen.

Waarnemer heeft wel kunnen constateren dat het aanbod van bromfietsen ruim hoger ligt.

Vragen gesteld door O.P.H. fractie, mevrouw De Leeuw, binnengekomen per e-mail op 13 juni 2010 (reg. 2010/154215)

1. *Deelt u onze mening dat er alsnog een lift moet komen?*

In de ontwerpfase is er destijds bewust voor gekozen geen dure liftvoorziening te realiseren. De trap is zodanig 'lui' gemaakt dat deze voor een brede doelgroep toegankelijk is. Voor mensen die de trap toch niet kunnen nemen is er een alternatief voorhanden. Er kan bewaakt gestald worden in de fietsenstalling van de NS op de begane grond. Daarnaast zal het terrein naast UWV als (onbewaakte) fietsenstallingsplaats in gebruik blijven.

2. *Bent u het met ons eens dat het in aanbouw zijnde ontwerp aangepast dient te worden zodat er optimaal door iedere Haarlemmer gebruik kan worden gemaakt van deze voorziening?*

Zie antwoord vraag 1

3. *Vindt u met O.P.H. dat er naast een lift ook een plek gereserveerd moet worden voor fietsers die minder goed te been zijn?*

Er is een goed alternatief voorhanden, dus ook voor mensen die minder goed ter been zijn is er voldoende stallinggelegenheid op het rond het station.

4. *Bent u bereid om de geconstateerde fouten te herstellen, zodat het een optimale investering wordt?*

Van een fout is geen sprake, met de ondergrondse stalling wordt een plek voor de grootste groep fietsers gerealiseerd en van ontoegankelijkheid is geen sprake.