

Opinienota

Onderwerp opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o.	
Nummer	2016/595771
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	GOB/CENTRUM
Auteur	Zeelenberg, E.W.
Telefoonnummer	023-5113249
Email	ezeelenberg@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Het college is bevoegd om een opinienota aan de commissie voor te leggen.</p> <p>De realisatie van een ondergrondse / inpandige fietsvoorziening in de omgeving van de Botermarkt kan een ingrijpende ontwikkeling in de stad betekenen. De resultaten van de verkende varianten worden daarom in een opinienota beschreven en aan de commissie voorgelegd.</p>
Behandelaar voor commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeervisie Haarlem (2013/138311), vastgesteld door de raad d.d. 6 juni 2013. - Convenant binnenstad Haarlem 2013-2017 (2013/594441), besproken in commissie Beheer d.d. 28 maart 2013.
Besluit College d.d. 11 april 2017	1. Het college stelt de opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o. vast.

1. Inleiding

In de omgeving van de Botermarkt staan veel fietsen op straat. De op straat geparkeerde fietsen leiden bij gebruikers van de openbare ruimte tot ergernis. Een telling uit 2011 wees uit dat er minimaal 1.000 fietsparkeerplaatsen extra nodig zijn in de omgeving van de Botermarkt om al deze fietsen te stallen. Gezien dit aantal is het nodig te kijken naar een gebouwde fietsparkeervoorziening. De vastgestelde Parkeervisie Haarlem (2013/138311) stelt ook: “Er komt een ondergrondse stalling op of in de buurt van de Botermarkt”. Ook in het Convenant binnenstad Haarlem 2013-2017 (2013/59441) gaven gemeente en Centrum Management Groep (CMG) aan om de stallingsruimte voor fietsen in het centrum uit te breiden en de stallingsplekken zo aantrekkelijk en comfortabel mogelijk vorm te geven. Een en ander is nodig om mensen te stimuleren en faciliteren de stad met de fiets te bezoeken.

Op dit moment, anno 2017, is de behoefte aan fietsparkeerplaatsen nog steeds groot. Dat staat ook in de vastgestelde gebiedsopgave Haarlem Centrum (2015). Hierin staat dat de in 2014 ingestelde werkgroep Fietsparkeren naar oplossingen zoekt in de vorm van de aanleg van fietsparkeervakken. Om die redenen – de beschreven opgave en beleidswensen – is een verkenning op hoofdlijnen uitgevoerd naar een grootschalige ondergrondse / inpandige fietsvoorziening in de omgeving van de Botermarkt. Drie varianten zijn bestudeerd:

- (a) een stalling onder de Botermarkt
- (b) een stalling in de kelder van de voormalige V&D (verdieping -1) en
- (c) een stalling aan de Gedempte Oude Gracht in het pand waar voorheen Halfords was gevestigd.

Zie bijlage 1 voor afbeeldingen. De drie varianten zijn in de eerste plaats gekozen vanwege de ligging ten opzichte van hoofdfietsroutes, de beschikbaarheid en de grootte.

In de verkenning is een inschatting gemaakt van de effecten op de kosten, de toegankelijkheid, ligging ten opzichte van fietsroutes, ruimtelijke kwaliteit, inpasbaarheid, verwachte overlast, realisatiesnelheid en risico's. Daarnaast zijn voor alle varianten de voor- en nadelen op een rij gezet. Aangezien aan alle varianten voor- en nadelen kleven en omdat de realisatie van een fietsvoorziening een ingrijpende ontwikkeling in de stad kan betekenen, worden de resultaten van de verkenning beknopt in deze opinienota gepresenteerd.

Op 3 maart 2017 berichtte Hudsons Bay, de huurder van het voormalige V&D-pand, dat zij de kelder (verdieping -1) niet wil verhuren aan de gemeente om hier circa 925 fietsparkeerplaatsen te realiseren op 800 m² (750 m² in kelder en 50 m² op de begane grond). Reden daarvoor is dat zij het gehele pand voor detailhandel wil gebruiken. Na de afwijzing van Hudsons Bay voor verdieping -1 (die de gemeente wenste) is gekeken naar een fietsvoorziening op verdieping -2. Hudsons Bay gaf aan dat zij een fietsvoorziening op -2 alleen wil verkennen als de ontsluiting buiten het pand georganiseerd kan worden. Dat komt dan neer op een entree aan de Botermarkt. Voordeel daarvan is dat dit ruimtelijk mogelijk is, minder grote consequenties voor de Botermarkt betekent en lagere huurkosten dan op verdieping -1 tot gevolg heeft. Nadeel is dat het resulteert in een hellingbaan die twee keer zo lang is als bij het Stationsplein, de bouw van een tapis roulant nodig is, dat op verdieping -2 onvoldoende hoogte om dubbellaags fietsenrekken te plaatsen en dat de kosten aanzienlijk zijn. Conclusie is dat deze optie onrealistisch is en dat die daarom niet verder is verkend.

2. Kernvraag aan de commissie

Het college vraagt de commissie:

2016/595771 opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o.

1. kennis te nemen van de onderzochte varianten (inclusief verwachte kosten) om een nieuwe fietsvoorziening in de omgeving van de Botermarkt te realiseren, te exploiteren en te onderhouden, inclusief het hiervoor noodzakelijke stallingsverbod op straat en de handhaving daarvan.
2. haar voorkeur uit te spreken voor een van de volgende varianten:
 - variant a. Onder de Botermarkt (entree aan de zijde van de Gedempte Oude Gracht).
 - variant c. In de voormalige Halfords aan de Gedempte Oude Gracht 81.
 - geen grote fietsvoorziening in de omgeving van de Botermarkt.

3. Randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de vergelijking van de varianten zijn de navolgende randvoorwaarden en algemene en variantspecifieke uitgangspunten gehanteerd.

Stallingsverbod op straat

Het tegengaan van de ervaren overlast van op straat geparkeerde fietsen én het gebruik van een gebouwde fietsvoorziening staat of valt met een stallingsgebiedsverbod. Denk daarbij aan de ervaringen met het stationsgebied. Zonder stallingsverbod en handhaving daarvan kan het zijn dat fietsers de gebouwde stalling niet optimaal gaan gebruiken. Een logische begrenzing van een stallingsgebiedsverbod zou zijn: kop van de Grote Houtstraat voor de voormalige V&D, Gierstraat, Botermarkt en Verwulft inclusief HOV-halte.

Aangezien bezoekers in het centrum relatief kort parkeren is cruciaal om goed te kunnen handhaven dat de termijn waarop de bezoeker zijn foutgeparkeerde fiets kan verwijderen en op de juiste manier kan parkeren (hersteltermijn) kort is, bijvoorbeeld maximaal 15 minuten. Voor het handhaven zijn de volgende werkzaamheden nodig:

- Constateren van een overtreding door toezichthouders van de gemeente Haarlem.
- Stickeren van foutgeparkeerde fietsen door toezichthouders van de gemeente Haarlem.
- Aanwijzen van fietsen door toezichthouders van de gemeente Haarlem aan medewerkers van Paswerk die de fietsen overnemen.
- Opladen op de vrachtwagen van Paswerk, verplaatsen naar het depot van Paswerk, afladen van de vrachtwagen en registreren door medewerkers van Paswerk.

Een stallingsverbod op straat betekent dat er extra middelen beschikbaar moeten worden gesteld en/of het verschuiven van capaciteit binnen het bestaande contract dat de gemeente heeft Spaarnelanden (die vervolgens Paswerk inhuurt) waardoor elders minder handhaving plaatsvindt dan dat er nu is voorzien in het Actieprogramma Integrale Veiligheid Handhaving Haarlem 2017. Dat actieprogramma is een uitwerking van de Nota 'Haarlem: Veilige Stad! Integraal Handhavings- en Veiligheidsbeleid 2015-2018 (2014/367894).

Indien extra personeel wordt ingezet, en dat is zeker noodzakelijk als handhaving in de weekenden gewenst is, zijn de kosten circa € 175.000, uitgaand van 6 dagen per week twee toezichthouders en drie medewerkers van Paswerk voor gemiddeld 3 uur per dag. Deze kosten zitten niet in de investeringsramingen (tabel 2 en 3). Extra handhaving biedt natuurlijk wel een kans is om meer mensen van Paswerk in te zetten voor werkzaamheden in de stad.

Behoud huidige stalling Botermarkt

2016/595771 opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o.

In alle varianten van een nieuwe stalling wordt de huidige fietsstalling aan de Botermarkt behouden voor bijzondere fietsen, bijvoorbeeld bakfietsen en bromfietsen. Reden hiervoor is dat deze fietsen geen gebruik kunnen maken van een hellingbaan naar de fietsvoorziening (bij variant a). Gezien de grootte en de afstand tot de Botermarkt blijft de huidige stalling ook open voor gewone fietsen bij variant c. In de bestaande stalling is nu ruimte voor 256 gewone fietsen. Die capaciteit wordt kleiner als brommers en bakfietsen van de stalling gebruik maken omdat die niet stapelbaar zijn in de stallingen. Overigens blijft de gemeente voor deze bestaande fietsstalling, net als andere bestaande stallingen in de stad, investeren in reclame om de fietsparkeermogelijkheden voor fietsers bekend te maken.

Algemene uitgangspunten

Fietsparkeren vindt plaats conform het huidige stedelijk fietsparkeerregime en de afspraken in het Convenant Binnenstad 2013-2017. De stalling is gratis. Alleen voor het laten overnachten van een fiets wordt een tarief in rekening gebracht. De openingstijden zijn in lijn met de huidige fietsstalling Botermarkt.

De maximale stallingsduur is in lijn met het regime in het stationsgebied en gemeentelijke openbare overdekte fietsstallingen. De maximale stallingsduur is recentelijk via een aanwijzingsbesluit (2016/479205) bij de bestaande stallingen beperkt tot 10 dagen.

De fietsvoorziening is geen permanente fietsparkeerplek voor omwonenden. Daarom wordt bij overnachting wel een tarief in rekening gebracht.

De fietsen worden gestald in twee lagen boven elkaar. Er wordt een plaatsdetectiesysteem toegepast: het HBF-systeem (Handhaven en Benutten Fietsenstallingen) zoals ProRail dat ook heeft gerealiseerd in de stalling op het Stationsplein. Dat is een digitaal systeem waarbij bezoekers op displays kunnen aflezen waar nog vrije stallingsruimte is. Doel daarvan is het vinden van vrije plekken te vergemakkelijken. Dit systeem maakt het ook mogelijk om de totale stallingsduur te monitoren. Dat vereenvoudigt de opsporing van langdurig gestalde fietsen.

Voor wat de exploitatie betreft, is in alle varianten uitgegaan van personele bemensing in de fietsvoorziening. 100% cameratoezicht is geen optie om redenen van sociale veiligheid en omdat er altijd een dienst op de achtergrond nodig is om camerabeelden uit te lezen. De exacte en meest geschikte methode van beheren bij de realisatie van een nieuwe stalling moet nog bepaald worden.

Uitgangspunten variant a (stalling onder de Botermarkt)

Variant a is de realisatie van een ondergrondse fietsvoorziening over de gehele oppervlakte van de Botermarkt. Er is ruimte voor circa 1.050 fietsparkeerplaatsen op 898 m² (855 m² in kelder). De bouw van deze stalling is een gemeentelijke investering. De stalling wordt dan ook gemeentelijk eigendom. Na de ondergrondse realisatie wordt de Botermarkt op maaiveld opnieuw ingericht met nieuwe standaardbestrating conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Centrum (december 2007). Uitgangspunt is het in stand houden van het functioneren van de markt tijdens en na de bouw. In de tijdelijke situatie is dat op een andere (nog niet bepaalde) locatie. Ook de cafés en bedrijven aan de Botermarkt moeten open kunnen blijven in de bouwperiode.

Uitgangspunten variant c (pand voormalige Halfords)

Variant c is het huren van het leegstaande pand aan de Gedempte Oudegracht (nr. 81) van de eigenaar van het pand. De eigenaar heeft aangegeven graag te willen verhuren aan de gemeente. Het pand is 250 m² groot. Dat betekent dat er ruimte is voor circa 300 fietsparkeerplaatsen op maaiveld. Er wordt gerekend met een huurperiode van 30 jaar.

4. Vergelijking van de varianten: op kosten en overige criteria

Onderstaande tabel 1 laat zien hoe de twee varianten scoren op een aantal criteria. Variant a scoort goed op ligging (ligging aan twee fietsroutes), redelijke toegankelijkheid (verdiept, waardoor iets minder toegankelijk) en onafhankelijkheid (weinig afhankelijk van derden, alleen van vishandel Dolfijn, en moment van realisatie is zelf te bepalen). Nadeel is dat de variant aanzienlijke risico's met zich meebrengt en overlast oplevert tijdens de uitvoering. Daarbij kan worden gedacht aan verzakkingen en waterstijging van omliggende panden, archeologische vondsten, weerstand van omwonenden en ondernemers en bezwaren tegen de kap van bomen. Variant c is goed toegankelijk omdat de entree op maaiveld is (hoewel er weinig wachtruimte op het trottoir is), is snel te realiseren en geeft relatief weinig overlast. De variant scoort minder op ligging (ligging aan slechts 1 fietsroute) en afhankelijkheid van de verhuurder.

Kortom, alle varianten kennen voor- en nadelen. Zie ook bijlage 2. Er is niet één variant die het best scoort op alle criteria. De vraag aan de commissie en uiteindelijk de gemeenteraad is welke criteria het zwaarst meewegen in het maken van een keuze.

Tabel 1. Scores voor de varianten per criterium met plussen en minnen		
Criteria	Variant a (onder markt)	Variant c (in Halfords)
Capaciteit	max. 1.050 fpp	max. 300 fpp
Voorziet in vraag fietsparkeren	+	+/-
Toegankelijkheid voor fiets en voetgangers / entree	+/-	+
Ligging t.o.v. fietsroutes / fietsbereikbaarheid / kans op gebruik	++	+/-
Weinig overlast tijdens uitvoering	--	+/-
Onafhankelijkheid van derden / permanente voorziening	+/-	-
Tijd / snelle realisatie mogelijk	--	+
Weinig risico's (bijlage 3)	--	+

Tabel 2. Kostenvergelijking tussen varianten over 30 jaar (in euro's, exclusief btw) Op basis van daadwerkelijke kosten		
Financiële criteria	Variant a (onder markt)	Variant c (in Halfords)
Huurkosten	0	2.393.517
Rentelasten (over 30 jaar)	1.675.000	0

2016/595771 opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o.

Investeringskosten		
(bouwkosten)	4.323.780	0
Eenmalige lasten t.l.v. exploitatie		
(bouwkosten)	0	762.369
Onderhoud- en beheerkosten		
(schoonmaak, elektra, personeel, belasting)	6.284.931	4.449.951
Totale lasten over de gehele 30 jaar	12.283.000	7.605.837
Kosten per fietsplek	11.698	25.353

Tabel 3. Lastenvergelijking tussen varianten in het eerste jaar		
Financiële criteria	Variante a (onder markt)	Variante c (in Halfords)
Huurkosten	0	59.000
Onderhoud- en beheerkosten (schoonmaak, elektra, personeel, belasting)	146.060	97.000
Investeringslasten (rente en afschrijving)	252.200	0
Jaarlijkse exploitatielasten	398.260	176.000
Eenmalige verbouw- / exploitatielasten*	0	762.369

* Het is niet mogelijk om de totale eenmalige exploitatielasten te verdelen over 30 jaar. Daarom staan de totale eenmalige exploitatielasten bij variant c vermeld.

Tabel 4. Verwachte investeringen per jaar	Variante a
Investering per jaar - 2017	
Investering per jaar - 2018	200.000
Investering per jaar - 2019	400.000
Investering per jaar - 2020	3.730.000

Conclusies over de kosten zijn dat variant c met € 7.605.837 minder kost dan variant a met € 12.283.000. Als gekeken wordt naar de kosten per fietsplek is variant c echter het duurst.

N.B. Op dit moment is noch in het investeringsplan, noch in de exploitatie, voorzien in gelden voor de bouw van een stalling, de huur van een ruimte of het beheer en onderhoud van een stalling.

5. Vervolg

Indien de gemeenteraad besluit om een fietsvoorziening in de omgeving van de Botermarkt te realiseren, zal het college een financieringsvoorstel aan de raad voorleggen, waarschijnlijk bij de Begrotingsbehandeling. De financieringsconstructie is afhankelijk van de gekozen variant. Die komt dan op het volgende neer:

2016/595771 opinienota realiseren fietsvoorziening Botermarkt e.o.

- Variant a. Voorstel is dan € 4.330.000 op te nemen in het Investeringsprogramma en € 146.060 structureel te reserveren in de algemene middelen. Daar bovenop is geld nodig voor de noodzakelijke handhavingsinzet (indicatief € 175.000 per jaar).
- Variant c. Voorstel is dan eenmalig € 765.000 en structureel € 176.000 te reserveren in de algemene middelen. Daar bovenop is geld nodig voor de noodzakelijke handhavingsinzet (indicatief € 175.000 per jaar).

Indien de raad kiest voor een van de twee varianten dan worden de kosten in het Investeringsprogramma (IP) en de begroting opgenomen.

6. Bijlagen

Bijlage 1. Afbeeldingen van de fietsoverlast en de varianten fietsvoorziening Botermarkt

Bijlage 2. Voor- en nadelen per variant

Bijlage 3. Risico's per variant