

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Mevr. P.A.M. Cameron
Telefoon 5113451 E-mail: camerop@haarlem.nl
STZ/EC Reg.nr. STZ/EC/2009/184375
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 13 oktober 2009

Onderwerp

Fietspont Belgielaan-Spaarnelaan

DOEL: Besluiten

In het Uitvoeringsprogramma Fiets uit 2007 heeft de raad reeds besloten om in ieder geval projecten uit te voeren waarin 90% subsidie vanuit de provincie mogelijk is.

Het college is bevoegd om aan dit raadsbesluit uitvoering te geven, nu bekend is dat de provincie Noord-Holland een bijdrage geeft van 90% in de investeringskosten in een fietspont tussen Belgielaan en Spaarnelaan.

B&W

1. Het college besluit een fietspont vanaf najaar 2010 te laten varen tussen Belgielaan en Spaarnelaan, waarbij de gemeente eigenaar is van de pont en de bemensing van de pont uitbesteed wordt als een project Leren en Werken.
2. Het college besluit de investeringskosten ad € 200.000 te dekken via subsidie provincie (€ 180.000, excl. BTW) en € 20.000 uit stelpost verkeersvoorzieningen. (IP nr. 67.51)
3. Het college besluit de jaarlijkse exploitatielasten ad. € 10.000,= te dekken uit Recreatiebudget op begroting EC (kostenplaats nr. 1432, budgetnummer 4669) en voor de uitvoering hiervan dit bedrag over te hevelen naar de begroting van de Havendienst (product 090402 Waterwegen en woonschepen nr. 1732-4497-3810), en in later stadium mogelijk inkomsten te verkrijgen via sponsoring.
4. Het college besluit de financiële gevolgen van dit besluit voor 2010 mee te nemen bij de 2^e Berap 2009.
5. Het college besluit vooruitlopend op de behandeling van de 2^e berap 2009 de aanbesteding te starten opdat de subsidie van de Provincie Noord-Holland wordt veilig gesteld.
6. Het college besluit dat de betrokkenen (Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond, vierwijkenoverleg Verkeer Schalkwijk, Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof, Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem) daags na besluitvorming informatie over dit besluit ontvangen; de media krijgen een persbericht.
7. Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Samenleving.

Collegebesluit

Onderwerp: Fietspont Belgielaan-Spaarnelaan

Reg. Nummer: STZ/EC/2009/184375

1. Inleiding

In 2007 is het Uitvoeringsprogramma Fiets vastgesteld, waarin aangegeven wordt in ieder geval de projecten uit te voeren waarin 90% subsidie vanuit de provincie mogelijk is. In dit uitvoeringsprogramma staat de nieuwe oeververbinding Spaarne ter hoogte van de Belgielaan als prioriteit 1 aangegeven, en dit te realiseren voor 2011. In de Recreatienota Haarlem uit 1997 wordt reeds al aangegeven dat een fietsvoetveer ter hoogte van de Belgielaan een gewenste verbinding is in de tussen Groene Zoom en de kust. In het Structuurplan Haarlem 2000 is de verbinding eveneens opgenomen.

Er wordt gekozen voor de volgende pont met bijbehorende voorzieningen: een milieuvriendelijke pont (elektrisch met zonnepanelen) voor langzaam verkeer, met een capaciteit tot 12 personen vervoer, ook voor gehandicapten en minder validen toegankelijk; aan elke kant van de oever een kleine afmeersteiger (maximaal 15 m2, in overleg met Rijnland). De pont vaart dagelijks en de overtocht is gratis. De schipper krijgt een verblijfsplek op de pont (keukenblok, verwarming, toilet), dan wel wordt er een verblijfsplek van de schipper in een pand aan de kade geregeld. Zolang de horecavoorziening aan de Belgielaan nog niet is gerealiseerd, is een verblijfsplek in aangrenzende Watermeterfabriek mogelijk (voor toiletbezoek en pauzes van de schipper),

De Havendienst wordt eigenaar van de pont en zal de pont en voorzieningen gaan beheren. Voor onderhoud en beheer wordt jaarlijks € 10.000 uitgetrokken.

De bemensing van de pont vindt plaats via een Leer-en Werkproject, zodat mensen daarna gemakkelijker een baan kunnen vinden.

2. Besluitpunten College

1. Het college besluit een fietspont vanaf najaar 2010 te laten varen tussen Belgielaan en Spaarnelaan, waarbij de gemeente eigenaar is van de pont en de bemensing van de pont uitbesteed wordt als een project Leren en Werken.
2. Het college besluit de investeringskosten ad € 200.000 te dekken via subsidie provincie (€ 180.000 excl. BTW) en € 20.000 uit stelpost verkeersvoorzieningen.(IP nr.67.51)
3. Het college besluit de jaarlijkse exploitatielasten ad. € 10.000,= te dekken uit Recreatiebudget op begroting EC (kostenplaats nr. 1432, budgetnummer 4669) en voor de uitvoering hiervan dit bedrag over te hevelen naar de begroting van de Havendienst (product 090402 Waterwegen en woonschepen nr. 1732-4497-3810), en in later stadium mogelijk inkomsten te verkrijgen via sponsoring.
4. Het college besluit de financiële gevolgen van dit besluit voor 2010 mee te nemen bij de 2^e Berap 2009.
5. Het college besluit vooruitlopend op de behandeling van de 2^e berap 2009 de aanbesteding te starten opdat de subsidie van de Provincie Noord-Holland wordt veilig gesteld.
6. Het college besluit dat de betrokkenen (Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond, vierwielkadenoverleg Verkeer Schalkwijk, wijkraad Zuiderhout/Vredenhof, Belangenvereniging

- Waterrecreatie Haarlem) daags na besluitvorming informatie over dit besluit ontvangen;
de media krijgen een persbericht.
7. Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Samenleving.

3. Beoogd resultaat

Met het in de vaart brengen van het fietsvoetveer tussen de Belgielaan en Spaarnelaan worden de volgende resultaten beoogd:

- ontbrekende schakel in fietsroute vanuit groene Zoom (Schalkwijk), via Haarlemmerhout wordt opgelost, waardoor er een aantrekkelijke aaneengesloten route ontstaat.
- Voor de omliggende wijken worden voorzieningen (Haarlemmerhout, winkelcentrum Schalkwijk, scholen) gemakkelijker bereikbaar.
- Door uit te gaan van milieuvriendelijk pont (elektrisch en zonnepanelen) wordt bijgedragen aan Haarlem Klimaatneutraal.
- Door de pont in te zetten als een Leer -en Werkproject, helpt het mensen werkervaring op te doen, waardoor zij daarna gemakkelijker in het arbeidsproces kunnen doorstromen.

4. Argumenten

4.1. Beleid

Het bevorderen van het fietsvervoer past in het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) uit 2003 en ook de actualisatie van het HVVP laat zien dat het fietsverkeer in Haarlem steeds belangrijker wordt nu de stad steeds drukker wordt met auto's. Ook de Recreatienota Haarlem uit 1996 gaf reeds aan dat een fietspont een belangrijk knelpunt in een aantrekkelijke doorgaande fietsroute (Groene Zoom, Haarlemmerhout, kust) oplost. Ook in het Structuurplan 2020 (uit 2005) wordt de doorgaande fietsverbinding reeds genoemd.

4.2. Onderzoekcijfers enquête Onderzoek en Statistiek: pont voorziet in behoefte

In 2002 is er door Onderzoek en Statistiek een enquête onder bewoners gehouden naar het pontje tussen Belgielaan en Spaarnelaan. Gemeten is hoeveel mensen van Schalkwijk en Haarlem Zuid gebruik zouden willen maken van een veerpontverbinding over het Spaarne. Hoewel de cijfers al wat ouder zijn, kan geconcludeerd worden dat er 2700 regelmatige gebruikers zullen zijn.

4.3. Haarlem klimaatneutraal

Een elektrisch aangedreven pont met zonnepanelen draagt bij aan een duurzaam woon en leefklimaat. Doordat de insteek is de pont het gehele jaar te laten varen, de wachttijden gering zijn (5 minuten, en je ziet de pont varen en weer terugkomen) en de overtocht gratis te laten zijn is de verwachting dat mensen vooral voor kortere fietstochten naar voorzieningen in de buurt (bekeken vanuit Europawijk en Boerhaavewijk en Zuiderhout zit er enkele kilometers tussen de bestaande bruggen over het Spaarne), eerder hun auto laten staan (hetgeen ten goede komt aan met milieu).

4.4. Werkgelegenheid

Door van de pont een Leer en Werkproject te maken (met nautische adviezen vanuit de Havendienst en ondersteuning (de eerste weken meevaren en verdere begeleiding van bestaande ervaren schippers) van de bestaande Stichting fiets-en voetveer bij Cruquius), kunnen mensen werkervaring op doen, zodat ze gemakkelijker in het arbeidsproces kunnen doorstromen. In samenwerking met het Nova College kan dit opgezet worden, waarbij de organisatorische ondersteuning (werkgeversrelatie) bij een bestaande organisatie kan worden ondergebracht. Er zou bijvoorbeeld met een ploeg van 5 schippers (leer en werkervaringplekken) gestart kunnen worden die dan een jaar lang ervaring kunnen opdoen, hetgeen uiteindelijk kan worden beloond met een certificaat of diploma. Na 1 jaar zou de ploeg schippers kunnen wisselen en kunnen er nieuwe mensen Leer en Werkervaring opdoen.

4.5. Financiën

De investeringen van pont en oevervoorzieningen zijn op € 200.000 geraamd. De provincie Noord-Holland draagt 90 %, zijnde € 180.000 excl. BTW bij aan de investeringen die nodig zijn om de pont te laten varen (pont en oevervoorzieningen, zoals 2 kleine steigers om af te meren, elektravoorziening, op en afstapgelegenheid, bankje). De beschikking is door de provincie reeds afgegeven, de gemeente Haarlem heeft de verplichting om voor 1 november 2009 de voorzieningen aan te besteden.

De overige € 20.000 komt uit de stelpost verkeersvoorzieningen.

De pont zal niet via het investeringsplan, maar via de exploitatie gaan lopen.

Hiervoor worden de financiële consequenties voor 2010 meegenomen via de 2^e Berap 2009.

Door er een Leer en Werkproject van te maken, kost het de gemeente niets extra's aan personeelslasten en worden bestaande middelen vanuit Sociale Zaken ingezet. De gemeente blijft de eigenaar van de pont en de voorzieningen aan de oevers. De Havendienst gaat voor het onderhoud van de pont zorgen (wordt uitbesteed) en de oevervoorzieningen. Vanuit bestaande begroting (Economie en Cultuur) wordt hier € 10.000 jaarlijks voor vrij gemaakt.

Het Leer-en Werkproject behelst naast het besturen van de pont, het kunnen omgaan met bezoekers, ook het binnenhalen van sponsorgelden (en/of donaties). Voor wat betreft de organisatorische kant (opstellen van roosters, coördineren van schippers, werkgeversrelatie naar schippers) gaat de gemeente een samenwerkingsverband aan met een nog nader te bepalen organisatie.

4.6 Bestemmingsplannen en vergunningen

De pontverbinding wordt in beide bestemmingsplannen (Haarlem Zuid en Zuid-Schalkwijkerweg) mogelijk gemaakt. Omdat de veerstoep aan westoever in het groen komt te liggen, is een aanlegvergunning nodig. Voor de beide steigers die maximaal 15m² groot worden is een Keurvergunning van Rijnland noodzakelijk en een bouwvergunning.

4.7 Communicatie

Omdat in de aanliggende bestemmingsplannen de pontverbinding mogelijk gemaakt wordt, is geen inspraakprocedure meer nodig, aangezien deze inspraakmogelijkheden bij de bestemmingsplannen reeds gepasseerd zijn. Wel zal er nog een informatieavond georganiseerd worden voor omwonenden.

De volgende organisaties zijn over de pont geïnformeerd:
Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond,
vierwijkladenoverleg Verkeer Schalkwijk, Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof,
Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem.

5. Kanttekeningen

5.1 alternatieven exploitatie pont.

Gekozen wordt voor een pont met maximaal vervoer van 12 personen (is financieel haalbaar), waarbij voor de exploitatie diverse opties zijn onderzocht, maar die niet de voorkeur hebben:

- 5.1.1 Eigendom beheer en organisatie onderbrengen bij bestaande Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg.
Deze Stichting heeft aangegeven dat een tweede pont erbij doen voor de vrijwilligers en bestaande organisatie niet haalbaar is, omdat ze hun handen vol hebben aan de bestaande pont.
- 5.1.2 Eigendom en beheer en organisatie onderbrengen bij een nieuw op te richten Stichting.
Het is lastig om vandaag de dag vrijwilligers te zoeken, die alle verantwoordelijkheden op zich willen nemen. Zeker nu het om een pont gaat die een jaarrond karakter heeft, wordt er veel van een nieuwe organisatie gevraagd. Deze optie vergt een langere tijd van voorbereiding.
- 5.1.3 Exploitatie commercieel in de markt zetten.
Zelfs als er voor de pont betaald moet worden (met risico dat de mensen liever omfietsen), is de inschatting dat de pont geen positief exploitatiesaldo met zich mee zal brengen.

5.2 Vraag groter dan capaciteit van pont.

De Fietsersbond vindt doorgaans een brug een betere verbinding dan een fietspont. De kans bestaat dat de pont in de toekomst zo succesvol is, dat de capaciteit van de pont de vraag niet meer aan kan.

Als de pont er 5 minuten in totaal over doet om heen en weer te varen (de pont vaart in een cirkel rechtsom en laat de mensen zijwaarts aan de steiger uitstappen en opstappen), dan zal de pont per uur ca. 12 keer kunnen varen. Aan de pont zit een maximale capaciteit. Een brug biedt natuurlijk een veel grotere capaciteit.

Een brug is echter vele malen duurder en om ervaring op te doen met een pont die zoveel betekent voor milieu, werkgelegenheid (leer en werkproject), recreatie, aantrekkelijk vervoer en voor de gemeente praktisch geen kosten met zich meebrengt, is vooralsnog een pont te verkiezen boven een brug. Mocht blijken dat over een paar jaar de brug noodzakelijk is en financieel haalbaar, dan kan de pont altijd op een andere plek in de stad ingezet worden.

5.2 Beschikking provincie

In de beschikking staat aangegeven dat de subsidieregeling een weigeringsgrond kent voor activiteiten die nadelige gevolgen hebben voor doorstroming van het openbare vervoer.

De fietspont is echter niet concurrerend voor openbaar vervoer, aangezien er geen directe verbinding van openbaar vervoer over dit gedeelte van het Spaarne aanwezig is. Concurrentie voor openbaar vervoer is dus niet van toepassing.

6. Uitvoering

- Pont en bijbehorende oevervoorzieningen worden voor 1 november 2009 aanbesteed.
- Voor 1 november 2009 wordt bewijs aan provincie gestuurd waarin aangegeven wordt dat verplichting tbv aanbesteding is aangegaan.
- Informatieavond voor omwonenden en geïnteresseerden zal plaatsvinden voordat vergunningentraject in gang gezet wordt.
- Procedures tbv keurvergunningen bij Rijnland en aanlegvergunning westoever en de benodigde bouwvergunningen worden opgestart. Zodra de vergunningen verstrekt zijn, kan met de aanleg van de voorzieningen begonnen worden.
- Na aanbesteding wordt Project Leren en Werken voorbereid, met daarbij de benodigde contacten en afspraken met de betrokken organisaties, zodat het project in het najaar 2010 operationeel is, zodat pont in het najaar 2010 in de vaart genomen kan worden.

7. Bijlagen

Geen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester