

BESPREEKNOTITIE VOOR DE GEMEENTERAAD

aan de gemeenteraad
van Rob Opdam, namens het college

Bespreken in Commissie Openbare Ruimte, 17 mei 2017

onderwerp **bespreeknotitie fietsparkeersituatie stationsgebied**

datum 10 april 2017

bijlagen 1: pagina 1 plattegrond stationsomgeving, pagina 2 t/m 8 scenario's 1 t/m 7

1. INLEIDING

In de memo van 18 oktober 2016 hebben wij aangegeven om in het tweede kwartaal 2017 met een plan van aanpak te komen om de problematiek rondom het fietsparkeren in het Stationsgebied op te pakken. Wij hebben in deze memo aangegeven de volgende aspecten op te pakken:

- in kaart brengen van de huidige toestand, inclusief een analyse van de problematiek
- formuleren van de gewenste toestand in algemene termen
- in beeld brengen van concrete maatregelen voor het bereiken van de gewenste toestand inclusief globale kosten, mogelijke procedurele consequenties, zo nodig met een fasering en/of scenario's en keuzemogelijkheden
- collegeadvies en raadsvoorstel. Wellicht een raadsinformatieavond.

Met dit plan van aanpak geven wij een reactie op uw motie van 4 juli 2016.

een plan van aanpak gericht op het verbeteren van de veiligheid in het Stationsgebied en verbeterde voorzieningen voor fiets parkeren, inclusief de mogelijkheden om te komen tot een bewaakte fietsenstalling.

Om tot een goed plan van aanpak te komen moeten wij eerst een aantal keuzes maken. In deze bespreeknotitie leggen wij deze voor.

2. DOELSTELLING PLAN VAN AANPAK FIETSPARKEREN STATIONSGBIED

Het plan van aanpak moet straks antwoord geven op de volgende vragen:

- Hoe creëren wij voldoende fietsparkeergelegenheid van een goede kwaliteit op de juiste plaatsen?
- Hoe voorkomen wij fietsendiefstal?
- Hoe gaan wij hinderlijke of fout geparkeerde fietsen tegen?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden willen we een aantal scenario's met u bespreken die wij daarna verder uitwerken.

3. HUIDIGE SITUATIE

- Tussen 2005 en 2015 groeide het aantal reizigerskilometers per trein met 22 procent.

- Bevolkingsgroei, groei van de economie (het aantal werkenden en de koopkracht), toename van het aantal studerenden, een ruimer aanbod van treinen (toename van het aantal treinkilometers met 24 procent) en een betere betrouwbaarheid zorgden voor een toename van het treingebruik met 14 procent.
- In Heiloo is volgens de cijfers van NS het treingebruik gegroeid met 17%.
- Voor het voor- en natransport naar de trein wordt steeds vaker de fiets gebruikt. Binnen Heiloo is dit ook merkbaar door de hoge fiets parkeerdruk in het Stationsgebied.

De hoge fietsparkeerdruk zorgt voor onvoldoende stallingsgelegenheid. Hierdoor staan fietsen buiten de stallingen waardoor blokkades op voetpaden ontstaan. Verder is er minder fietsparkeer-gelegenheid bij de winkels en ontstaat er een rommelig beeld in het stationsgebied.

De huidige situatie hebben wij in kaart gebracht door op verschillende momenten de fiets- en autoparkeersituatie te monitoren. In de volgende paragrafen staan de resultaten.

3.1 Huidig bezetting fietsparkeerplaatsen

De afgelopen twee jaar hebben wij met enige regelmaat de fietsparkeerdruk in het stationsgebied gemeten.

In de huidige situatie is er een tekort van 248 plekken bij een bezettingsgraad van 85%¹. Er is een groter tekort aan de oostzijde van het spoor (226 plaatsen) dan aan de westzijde (22 plaatsen). Daarnaast wordt de stallingsruimte voor de winkels gebruikt door treinreizigers. In tabel 1 zijn de resultaten te vinden van diverse telmomenten.

Tabel 1. Bezetting fietsstallingen stationsgebied

Datum		10 nov 2015		29 feb 2016		20 sept 2016		16 mrt 2017	
Locatie	Aantal rekken 2017	In de stalling	buiten de stalling	In de stalling	buiten de stalling	In de stalling	buiten de stalling	In de stalling	buiten de stalling
Oostzijde	384	383	126	348	26	380	101	384	110
Westzijde	728	608	26	528	6	596	149	607	53
Stationsplein	114	81	21	-	-	90	36	84	32
Stationsweg	36	36	44	-	-	36	40	36	41
Subtotaal		1.108	217	876	32	1.102	326	1.111	236
Totaal	1.262	1.325		908		1.428		1.347	

In 2015 zijn er extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd aan de oostzijde van het spoor in de hoek bij de Vomar. De fietsparkeerplaatsen staan leeg en worden af en toe gebruikt door aanwonenden. Wij maken daaruit op dat de loopafstand naar het station te groot is en dat de fietsende treinreiziger alternatieven heeft dichterbij het station.

In het 3e kwartaal 2016 zijn er 40 kluizen verwijderd en vervangen door 80 fietsparkeerplaatsen. Al jaren is een dalende trend zichtbaar in het gebruik van fietskluizen. De kluizen in Heiloo stonden leeg en vanuit Prorail was er een landelijk programma om de lege fietskluizen om te bouwen naar onbewaakte stallingen. Dit heeft er toe geleid dat er wat lucht is ontstaan aan de westzijde van het

¹ Parkeerbeleidsplan Heiloo 10 mei 2010

station. Dit is ook terug te zien in de tellingen van maart 2017. Er staan namelijk minder fietsen buiten de stalling aan de westzijde van het station.

3.2 Huidige bezetting fietskluizen

De bezettingsgraad van de fietskluizen die de NS verhuurt staan in tabel 2. Deze kluizen kosten € 109,- per jaar. Op deze wijze kan de treinreiziger er zelf voor kiezen om de fiets veilig te stallen.

Tabel 2. Bezettingsgraad Fietskluizen²

stationsnaam	locatie	wachtlIJst	vrij	vrij%	bezet	bezet%	buiten gebruik	slot vervangen	werkelijke aantallen
Heiloo	Hoog en Laag	0	4	11,1	28	77,8	3	1	36
Heiloo	Stationsweg	0	4	7,1	52	92,9	0	0	56

3.3 Huidige bezetting P&R terrein

In het parkeerbeleidsplan Heiloo is opgenomen dat fietsparkeren prioriteit heeft boven het auto parkeren op het P&R terrein. Dit houdt in dat wij bij een toenemende vraag naar fietsenstallingen bij het station hiervoor parkeerplaatsen op het P&R terrein kunnen opheffen. Wij hebben daarom de afgelopen periode ook de bezettingsgraad gemeten op het midden van de dag op het P&R terrein om inzicht te krijgen in het gebruik. De bezettingsgraad geeft aan dat het parkeerterrein vol is. De resultaten treft u aan in tabel 3.

Tabel 3. Parkeerdruk P&R terrein 179 plaatsen

Datum	Parkeerplaatsen in gebruik	Bezettingsgraad
31 januari 2017	148	82%
9 februari 2017	161	90%
14 februari 2017	172	96%
21 februari 2017	171	96%
2 maart 2017	174	97%
9 maart 2017	164	92%
16 maart 2017	170	95%

3.4 Diefstalcijfers 2015 en 2016

In heel 2016 zijn er in het stationsgebied 49 fietsen gestolen ten opzichte van 59 in 2015.

In 2016 zijn er in Heiloo in totaal 132 fietsen gestolen ten opzichte van 156 in 2015, het grootste gedeelte van de fietsen is buiten het stationsgebied gestolen.

In tabel 4 staan de diefstalgegevens van vergelijkbare gemeente in omvang en de gegevens van onze BUCH-partners voor het jaar 2016. Deze diefstalgegevens hebben betrekking op de gehele gemeente.

² Cijfers NS februari 2017

Tabel 4. Diefstal cijfers 2016³

Gemeente	Inwonersaantal	Aantal diefstallen binnen de hele gemeente
Heiloo	22.623	132
Bergen	29.848	110
Uitgeest	13.413	75
Castricum	34.741	195
Bloemendaal	22.341	80
Heemstede	26.240	185

In de periode van 1 juli 2016 tot 12 december 2016 heeft er een camera gehangen in het stationsgebied van Heiloo. In deze periode zijn er 24 fietsendiefstallen geweest. In 2015 waren dat er in dezelfde periode drie meer, namelijk 27. Dankzij de camerabeelden is er 1 verdachte aangehouden.

4. TOEKOMSTIGE BEHOEFTE FIETSPARKEERPLAATSEN

Door de komst van het programma hoogfrequent spoor en de toename van het gebruik van het treinvervoer, ziet Prorail in haar prognoses de fietsparkeerbehoefte toenemen met ca. 500 tot 800 plaatsen in Heiloo. Dit is exclusief het huidige tekort. Een oplossing op korte termijn mag dus geen blokkades opleveren voor verdere toekomstige uitbreidingen. Om toekomstbestendig te bouwen is het advies van Prorail om nu 400 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Uit prognoses blijkt dat de fietsparkeerbehoefte toeneemt door reizigersgroei, verandering in reisgedrag en andere trein bedieningen.

5. QUICKWINS

Op korte termijn kan een aantal maatregelen genomen worden op korte termijn. In deze paragraaf omschrijven wij de acties die uitgevoerd kunnen worden en op welke termijn.

5.1 Weesfietsenactie

Tweemaal per jaar vindt er een weesfietsenactie plaats. De laatste is in maart 2016 geweest. Tijdens een weesfietsenactie worden alle fietsen gelabeld. Als na een bepaalde periode de label nog steeds aanwezig is op de fiets, wordt de fiets verwijderd. Gemiddeld ruimen wij zo'n 30 tot 50 fietsen per actie op.

Omdat afgelopen jaar de weesfietsenactie een keer is gehouden, verwachten wij aankomende weesfietsenactie circa 50 fietsen te ruimen. Voor de zomer van 2017 gaan wij de weesfietsen actie organiseren.

5.2 Fietswrakken ruimen

Naast de weesfietsenactie ruimen wij tussentijds ook fietswrakken. Dit zijn er ongeveer 6 per jaar. Dit is een doorlopend proces.

³ Cijfers CBS, statline

5.3 Ruimen hinderlijk geparkeerde fietsen

Op grond van de wegenwet kunnen wij fietsen ruimen die de bruikbaarheid van de weg in het geding brengen. Dit is tevens opgenomen in de algemene plaatselijke verordening in;

Artikel 5:12 Overlast van fiets of bromfiets

1. Het is verboden een fiets of een bromfiets te plaatsen buiten fietsenrekken of overige fietsparkeervoorzieningen indien:
 - a. daardoor de openbare weg voor weggebruikers in ernstige mate versperd wordt;
 - b. daardoor de veiligheid of de vrijheid van het verkeer gehinderd wordt;
 - c. daardoor het uitzicht voor het verkeer gehinderd wordt;
 - d. daardoor schade of hinder ontstaat;
 - e. daardoor hulpdiensten belemmerd worden.
2. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
3. Het is verboden:
 - a. Fietsen of bromfietsen langer dan 28 dagen op dezelfde locatie op de weg te laten staan;
 - b. Fietsen of bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeren, op de weg te laten staan.

5.4 Wegsleepacties fietsen buiten de stalling

In het verleden hebben wij fietsen die buiten de stalling geparkeerd stonden weggesleept. Doordat er te weinig stallingsruimte voor de fiets was heeft de rechter ons terecht gewezen dat eerst de stallingsruimte op orde moet zijn voordat wij weer overgaan tot een wegsleepactie. De mogelijkheden om de fietsenstalling uit te breiden worden omschreven in hoofdstuk 6.

6. MOGELIJKHEDEN TOT HET UITBREIDEN VAN DE FIETSPARKEERPLAATSEN

De ruimte in het stationsgebied is zeer beperkt. Binnen de directe omgeving van het station zijn geen stukken openbare ruimte onbenut. In bijlage 1 van deze bespreeknotitie treft u een luchtfoto aan van de omgeving.

Er moeten 400 stallingsplaatsen bij komen om de fietsenstalling toekomstbestendig uit te breiden. Daarmee vangen wij het huidige tekort van 248 fietsparkeerplaatsen op en creëren we voldoende restcapaciteit om de groei op korte termijn op te vangen. De extra fietsparkeerplaatsen moeten wij zoveel mogelijk realiseren aan de oostzijde van het station, waar de behoefte aan extra plekken het grootst is.

Hieronder werken wij zeven scenario's uit voor 400 extra fietsparkeerplaatsen. Om de scenario's 1 tot en met 7 met elkaar te vergelijken beoordelen wij de opties op de volgende aspecten;

- **Afstand tot station;** hoe dichterbij de stalling bij het station, hoe beter benut. Mensen zijn niet bereid om hun fiets op afstand te parkeren. Uit het gebruik van de extra fietsenrekken in de hoek van de Vomar blijkt dat de treinreiziger niet bereid is om op afstand de fiets te stallen. De uitbreiding moeten wij daarom vlak bij het station zoeken.
- **Ruimtelijke beleving/kwaliteit;** enkele jaren geleden is het stationsgebied gerenoveerd. De fietsparkeersituatie moet geen afbreuk leveren aan de omgeving.
- **Ruimtelijke beslag;** de grond is schaars in het stationsgebied, dus zoveel mogelijk fietsen per m2 verdient de voorkeur.
- **Verdeling oost/west;** de behoefte voor extra fietsparkeerplaatsen ligt voornamelijk aan de oostzijde van het station. Het heeft de voorkeur om te bouwen waar de vraag ligt.

- **Toekomstbestendige oplossing;** door verdere toename van het treingebruik zal de behoefte aan fietsparkeren verder groeien.
- **Financieel consequenties;** wat vraagt het scenario aan investeringen.

De beoordeling heeft plaatsgevonden op de schaal van - - tot ++. Er heeft geen weging plaats gevonden onder de criteria/van de aspecten. In bijlage 2 tot en met 8 vindt u tekeningen/schetsen van elk scenario

6.1 Scenario 1 - uitbreiding oost- en westkant spoor

In dit scenario realiseren wij 128 fietsparkeerplaatsen aan de oostkant van het spoor op de Stationsweg nabij de aansluiting Zeeweg. In de huidige situatie zijn op deze locatie 9 autoparkeerplaatsen aanwezig. De overige fietsparkeerplaatsen realiseren wij aan de westkant van het spoor, te weten;

- 40 plaatsen op de huidige locatie van de fietskluizen nabij de spoorwegovergang;
- 64 plaatsen parallel aan de Stationsweg west;
- 168 plaatsen op de locatie van fietskluizen en/of P&R terrein.

De fietskluizen verplaatsen wij in dit scenario naar de hoek van de Vomar. De gebruiker van de fietskluizen is een specifieke doelgroep, die bereid is om een grotere afstand af te leggen voor het veilig stallen van de fiets. Aan de hand van een enquête onderzoeken wij waar de huurders wonen en of het verplaatsen van de kluizen op grote bezwaren stuit. Daarnaast dient in deze hoek naast de Vomar aandacht zijn voor de sociale veiligheid met de inrichting. Voorwaarde van dit scenario is dat NS wil meewerken op basis van uitslag van de enquête.

Het is volgens het parkeerbeleidsplan Heiloo niet nodig om de parkeerplaatsen op het P&R terrein te compenseren. Deze verdwijnen dus ten gunste van het fietsparkeren. Door het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen geven wij de treinreizigers voldoende gelegenheid om de fiets te parkeren en stimuleren wij het gebruik van de fiets naar het station. Hierdoor is in het parkeerbeleidsplan de afweging gemaakt om het fietsparkeren boven het autoparkeren te stellen in de omgeving van het station. Dit is mede ingegeven door de bestaande situatie en de schaarse ruimte in het stationsgebied. Dit houdt in dat er minder ruimte over blijft voor treinreiziger die gebruik maakt met de auto van het P&R terrein. De prognoses voor het P&R terrein zijn ons niet bekend. Aannemelijk is dat wij hier ook een groei kunnen verwachten. Echter zoals eerder de ruimte is schaars en wij hebben in het parkeerbeleidsplan op het P&R terrein de fiets boven de auto gesteld.

De parkeerplaatsen die langs de Stationsweg verdwijnen worden in dit scenario wel gecompenseerd. De compensatie moeten wij doen omdat de parkeerplaatsen een andere parkeerbehoefte opvangen dan parkeren en reizen. De parkeerplaatsen zijn van oorsprong gerealiseerd om de parkeerbehoefte van de bezoekers van het Stationscentrum op te vangen. Dit kan door het realiseren van extra parkeerruimte op de hoek Holleweg – De Kreek, één van de holle kiesen van Heiloo. Dit betekent dat dit terrein niet meer als uitgeefbare grond verkocht kan worden. De boekwaarde van dit perceel zal daarom afgewaardeerd moeten worden. Er zijn varianten mogelijk waarbij de boekwaarde niet afgewaardeerd wordt.

Kostenindicatie scenario 1

onderdeel	Kosten per plaats	totaal
Vorbereidingskosten Prorail	n.v.t.	€ 25.000,-
Afwaarderen Boekwaarde excl. andere bijkomende kosten	n.v.t.	€ 123.895,-
Verwijderen en opnieuw plaatsen 92 fietskluizen	€ 1.500,-	€ 138.000,-
272 fiets parkeerplaatsen incl. overkapping	€ 800,-	€ 217.600,-

128 fiets parkeerplaatsen excl. overkapping	€ 350,-	€ 44.800,-
Inrichten 9 parkeerplaatsen Holleweg-De Kreek	€ 1.500,-	13.500,-
		€ 576.295,-
Criteria	Score	
Afstand tot station	+	
Ruimte beleving/kwaliteit	0	
Ruimtebeslag	- -	
Verdeling oost/west	+	
Toekomstbestendigheid oplossing	-	
Financiële consequenties	- -	

In bijlage 2 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.2 scenario 2 - uitbreiding westkant spoor

In dit scenario worden de 400 fietsparkeerplaatsen aan de westkant van het spoor gerealiseerd. De vraag ligt echter aan de oostkant van het spoor. Dit kunnen we sturen door voorlichting en handhaving.

In scenario 2 verplaatsen wij de fietskluizen naar de hoek bij de Vomar en leveren wij 15 parkeerplaatsen van het P&R terrein in ten gunsten van de fiets. Dit levert een verhoogde parkeerdruk op het P&R terrein en de directe omgeving.

De fiets parkeerplaatsen worden op de volgende plaatsen gerealiseerd:

- 40 plaatsen op de huidige locatie van de fietskluizen nabij de spoorwegovergang;
- 64 plaatsen parallel aan de Stationsweg west;
- 152 plaatsen op 15 parkeerplaatsen van het P&R terrein
- 144 plaatsen op de locatie van fietskluizen

Kostenindicatie scenario 2

onderdeel	Kosten per plaats	totaal
Vorbereidingskosten Prorail	n.v.t.	€ 25.000,-
Vervijderen en opnieuw plaatsen 92 fietskluizen	€ 1.500,-	€ 138.000,-
400 fietsparkeerplaatsen incl. overkapping	€ 800,-	€ 320.000,-
		€ 483.000,-

Criteria	Score
Afstand tot station	- -
Ruimte beleving/kwaliteit	0
Ruimtebeslag	- -
Verdeling oost/west	- -
Toekomstbestendigheid oplossing	-
Financiële consequenties	-

In bijlage 3 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.3 scenario 3 - dubbellaags fietsparkeren nabij station

Om te voldoen aan de fietsparkeerbehoefte is het mogelijk om dubbellaags fietsparkeren te realiseren op de locatie van de huidige fietsenstalling. Dit heeft consequenties voor de beleving van het gebied en is een zeer kostbare ingreep. Voor de dubbellaags fietsparkeren is het noodzakelijk om de huidige stalling helemaal te verwijderen voordat de nieuwe geplaatst kan worden in verband met de draagkracht van de stalling.

Voorkeur gaat uit naar een locatie waar geen zichtlijnen worden geblokkeerd. De meest voor de hand liggende locatie is dan om de huidige 472 stallingen aan de westzijde van het spoor tussen de Stationsweg en de Zeeweg te vervangen door dubbellaags stallingen.



Afbeelding 1. Voorbeeld dubbellaags fietsparkeren

Kostenindicatie scenario 3

onderdeel	Kosten per plaats	totaal
Vorbereidingskosten Prorail	n.v.t.	€ 25.000,-
400 plaatsen vervangen voor 400 dubbellaags fietsparkeren	€ 1.500,-	€ 600.000,-
		€ 625.000,-

Criteria	Score
Afstand tot station	++
Ruimte beleving/kwaliteit	-
Ruimtebeslag	+
Verdeling oost/west	-
Toekomstbestendigheid oplossing	+
Financiële consequenties	- -

In bijlage 4 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.4 Scenario 4 – dubbellaags fietsparkeren op P&R terrein

Een variant op scenario 3 is het dubbellaags fietsparkeren realiseren op het P&R parkeerterrein. Het is niet nodig om de parkeerplaatsen op het P&R terrein die verdwijnen te compenseren omdat de parkeerplaatsen ten gunste van de fiets verdwijnen. Het gaat om een aantal van 20 parkeerplaatsen. Dit leidt wel tot een verhoogde parkeerdruk in de omgeving. Op deze locatie komt de beleving van het gebied minder in het geding. Daarnaast valt de kostenafweging gunstig uit omdat de investering van € 1.500,- voor 2 plaatsen geldt. Dit komt doordat het nieuw gerealiseerde rekken betreft en niet bestaande rekken vervangt.

Kostenindicatie scenario 4

Onderdeel	Kosten per plaats	totaal
Vorbereidingskosten Prorail	n.v.t.	€ 25.000,-

200 dubbellaags fietsparkeren realiseren	€ 1.500,-	€ 300.000,-
		€ 325.000,-

Criteria	Score
Afstand tot station	-
Ruimte beleving/kwaliteit	-
Ruimtebeslag	+
Verdeling oost/west	- -
Toekomstbestendigheid oplossing	+
Financiële consequenties	0

In bijlage 5 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.5 Scenario 5 – voet- /fiets tunnel in combinatie met fietskelder

Met scenario 5 omschrijven wij een denkrichting om de fietsparkeerbehoefte ondergronds op te lossen. De toegang wordt dan geregeld met een tunnel, die ook toegang geeft tot het perron. Deze voetgangers- en fietstunnel vormt ook de verbinding tussen de Stationsweg oost en west. In diverse gemeenten is een dergelijke oplossingen toegepast veelal in samenwerking met NS en Prorail. Recent is in Beverwijk een ondergrondse stalling geopend. Deze stalling biedt onderdak aan 2.400 fietsen en is gebouwd voor 4 miljoen. (afbeelding 2)

Om de fietskelder en tunnel deels te bekostigen is het mogelijk om woningen op maaiveld niveau te realiseren. Wij willen daarbij wel opmerken dat de woningen naast opbrengsten ook weer een parkeerbehoefte genereren.

Kostenindicatie scenario 5

Een kostenindicatie is moeilijk te geven in stadium. Dit zal meer dan 3 miljoen bedragen.

Criteria	Score
Afstand tot station	++
Ruimte beleving/kwaliteit	++
Ruimtebeslag	++
Verdeling oost/west	0
Toekomstbestendigheid oplossing	++
Financiële consequenties	- -

Afbeelding 2. Ondergrondse fietsenstalling Beverwijk



In bijlage 6 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.6 Scenario 6 – extra zuidelijke perron opgang met fietsenstalling

In dit scenario creëren we een nieuwe perron opgang aan de zuidzijde van het station. Prorail voert het beleid om het aantal overwegen te saneren. Dit betekent dat wij een ongelijkvloerse toegang moeten creëren. Een dergelijke ingreep is vrij kostbaar. Tevens komen er bij dit scenario bijkomende kosten voor het plaatsen van extra toegangspoortjes bij het nieuwe perron.

Door het creëren van een extra perron opgang kan ter hoogte van de Sandecamplaan het veldje ingericht worden met dubbellaags fietsparkeren. De extra stallingsruimte wordt op deze wijze aangelegd aan de zijde waar de vraag ligt. en mogelijk zijn er reizigers die een ander vervoerswijze kiezen, te voet i.p.v. de fiets omdat de afstand van woning tot perron opgang afneemt.

Kostenindicatie scenario 6

Op dit moment is er geen indicatie voor de kosten aan te geven.

Criteria	Score
Afstand tot station	++
Ruimte beleving/kwaliteit	+
Ruimtebeslag	+
Verdeling oost/west	-
Toekomstbestendigheid oplossing	+
Financiële consequenties	--

In bijlage 7 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6. 7 Scenario 7 – variant met minimale investeringen

Bij dit scenario creëren we met minimale investeringen op korte termijn een oplossing voor 192 fietsparkeerplaatsen. De overige 208 fietsparkeerplaatsen die nodig zijn volgens de toekomstige behoefte, moeten dan later gerealiseerd worden. In dit scenario realiseren wij 128 fietsparkeerplaatsen aan de oostkant van het spoor op de Stationsweg nabij de aansluiting Zeeweg. In de huidige situatie zijn op deze locatie 9 autoparkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen compenseren wij in dit scenario, door extra parkeerruimte op de hoek Holleweg – De Kreek te realiseren, één van de holle kiezen van Heiloo. Dit betekent dat dit terrein niet meer als uitgeefbare grond verkocht kan worden. De boekwaarde van dit perceel zal daarom afgewaardeerd moeten worden. Er zijn varianten mogelijk waarbij de boekwaarde niet afgewaardeerd wordt.

Naast de 128 plaatsen aan de oostkant worden ook 64 fietsparkeerplaatsen aan de westkant gerealiseerd parallel aan de Stationsweg. Deze rekken worden dan uitgevoerd zonder overkapping om de kosten te drukken.

Naar onze inschatting kunnen we deze uitbreiding realiseren zonder de voorbereiding van Prorail.



Afbeelding 3. Fietsparkeerplaats excl. overkapping

Kostenindicatie scenario 7

onderdeel	Kosten per plaats	totaal
Afwaarderen Boekwaarde excl. andere bijkomende kosten	n.v.t.	€ 123.895,-
192 fietsparkeerplaatsen excl. overkapping	€ 350,-	€ 67.200,-
Inrichten 9 parkeerplaatsen Holleweg-De Kreek	€ 1.500,-	€ 13.500,-
		€ 204.595,-

Criteria	Score
Afstand tot station	+
Ruimte beleving/kwaliteit	o
Ruimtebeslag	- -
Verdeling oost/west	+
Toekomstbestendigheid oplossing	- -
Financiële consequenties	++

In bijlage 8 is dit scenario uitgetekend middels vlekken.

6.8 Beoordelingsmatrix scenario's

Criteria	Score						
	1	2	3	4	5	6	7
Afstand tot station	+	--	++	-	++	++	+
Ruimte beleving/kwaliteit	0	0	-	-	++	+	0
Ruimtebeslag	--	--	+	+	++	+	--
Verdeling oost/west	+	--	-	--	0	-	+
Toekomstbestendigheid oplossing	-	-	+	+	++	+	--
Financiële consequenties	-	-	--	0	--	--	++

Doordat er geen weging is gegeven aan de criteria is er nu geen voorkeursscenario. Afhankelijk van de zwaarte waarmee het criteria gewogen wordt komt er een voorkeur voor één van de scenario's uit.

6.9 Advies Prorail locatie fietsenstallingen

Met Prorail is de wens besproken om de fietsenstalling in Heiloo uit te breiden en mogelijk een bewaakte fietsenstalling te realiseren. Het advies van Prorail is om de stalling zo dicht mogelijk op het station te realiseren. Hun ervaring is dat stallingsruimte op afstand vaak leeg staat. Uit ervaring raden zij ons af om op afstand een bewaakte fietsenstalling te realiseren. Indien wij een bewaakte stalling willen, moet deze stalling op korte loopafstand liggen.

7. MOGELIJKHEDEN OM DE FIETSENDIEFSTAL TERUG TE DRINGEN

In Heiloo zijn er in 2016 49 fietsen gestolen in het stationsgebied. In dit hoofdstuk schetsen wij diverse scenario's om de fietsendiefstal te beperken in het stationsgebied. Daarbij is de volgende afweging belangrijk; hoe groot is het probleem en zijn de kosten van de gekozen oplossing te rechtvaardigen?

7.1 (gratis) bewaakte fietsenstallingen

In de regio is navraag gedaan naar de ervaringen op het gebied van een gratis bewaakte fietsenstalling. Van Heerhugowaard en Zaanstad hebben wij inzicht gekregen in hun ervaringen. Onderstaande voorbeelden zijn uitsluitend bedoeld om de kosten inzichtelijk te maken. Beide stallingen betreffen winkelgebieden en zijn dus niet relevant voor onze casus omdat wij onderzoek doen naar bewaakte stalling in het stationsgebied. Treinreizigers hebben te maken met een tijdsaspect, de vertrekkende trein, de afstand tot het perron en de snelheid van het fietsstallen is hierbij van belang.

7.1.1 Heerhugowaard

De gemeente Heerhugowaard had nabij winkelcentrum Middenwaard een tijdelijke gratis bewaakte fietsenstalling. In juni 2015 heeft Heerhugowaard besloten om de fietsenstalling op te heffen, gezien de kosten die gepaard gaan met exploitatie. Heerhugowaard had een tijdelijke fietsenstalling neergezet voor € 70.000,- voor een periode van 10 jaar. Deze liet zij bewaken door twee personen vanuit de Wet Sociale Werkvoorziening (WSW). Zo had de gemeente Heerhugowaard een concept van 'begeleid werken' gecreëerd om de kansen voor deze werknemers op de reguliere arbeidsmarkt te vergroten. De gemeente betaalde hiervoor een jaarlijkse bijdrage van maximaal € 26.000,- exclusief BTW. Hierbij merken wij op dat er geen rekening is gehouden met de aansturingskosten en dat de fietsenstalling enkel open was tijdens de openingstijden van het winkelcentrum.

7.1.2 Zaanstad

De gemeente Zaanstad heeft voor het winkelgebied ook een gratis bewaakte fietsenstalling die bewaakt wordt door mensen vanuit de WSW positie. De totale kosten voor de exploitatie zijn circa. € 150.000,- per jaar. Dit is inclusief de managementkosten voor de aansturing van de mensen vanuit WSW situatie.

7.1.3 Ervaringen NS

NS heeft aangegeven dat een bewaakte stalling erg kostbaar is om te realiseren en exploiteren. Zij heeft geen goede ervaringen met het werken met mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Dit levert namelijk niet de gewenste kwaliteit op. NS beveelt aan om een automatische fietsenstalling te realiseren in Heiloo. Dit is een fietsenstalling waarbij de reiziger achter een poort middels een toegangspas zijn of haar fiets kan stallen. Hiervoor doen zij nu een pilot met een nieuw concept, maar dit is erg kostbaar. NS heeft aangegeven dat de huidige kluizen qua bewaakt stallen voor NS voldoende is.



Afbeelding 4. Geautomatiseerde fietsenstalling

7.1.4 Ervaringen Prorail

Om een bewaakte fietsenstalling bij een station een succes te laten zijn, moeten de openingstijden aansluiten op de treintijden. Dit betekent veel personeelsuren om een bewaakte fietsenstalling te realiseren. Prorail geeft aan dat de gemeente ongeveer € 200.000,- op jaarbasis kwijt is aan personeelskosten wanneer wij overgaan op bewaakt fietsparkeren met mensen uit een WSW-situatie. Daarnaast komen de kosten voor huisvesting, etc.

7.2 Inzet permanente camera bewaking

De commissie bestuurlijke zaken heeft op 18 april jl. besloten om geen vaste camera te plaatsen in het stationsgebied gezien het geringe effect, de hoge kosten en de inbreuk op de privacy die gepaard gaan met cameratoezicht.

Om de fietsenstallingen goed in beeld te brengen zijn er zes camera's nodig. De kosten daarvan zijn éénmalig ca. € 30.000. Daarbij komt nog een jaarlijks bedrag van circa € 1.000 voor netwerkkosten. Daarnaast kunnen er ook kosten verbonden zijn aan het uitkijken van de beelden. Het voor langere tijd plaatsen van een camera heeft ook minder effect op de preventieve werking.

7.3 Inzetten op voorlichting

De gemeente kan met voorlichting de inwoners informeren over het juist gebruik van de stallingsvoorzieningen en het belang van het goed vastzetten van de fiets. Hiervoor kunnen diverse kanalen gebruikt worden als facebook, de Uitkijkpost, internet, twitter etc. Acties die we kunnen gebruiken zijn te vinden via www.stopfietsdiefstal.nu en www.centrumfietsdiefstal.nl.

8. FINANCIËLE CONSEQUENTIES EN MOGELIJKHEDEN

Een (ondergrondse) fietsenstalling realiseren is kostbaar. De investeringskosten liggen tussen de 200.000,- en enkele miljoenen. Op het realiseren van fietsenstallingen zijn enkele subsidie regelingen van toepassing. In dit hoofdstuk beschrijven wij de diverse subsidieregelingen.

8.1 subsidieprogramma – Meer ruimte voor de fiets

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 1997 eisen opgesteld waaraan fietsenstallingen op stations moeten voldoen. Door Prorail is naar aanleiding hiervan een programma 'Ruimte voor de Fiets' opgesteld om stallingen hieraan te kunnen laten voldoen, incl. subsidiemogelijkheden. Dit programma heeft sinds 2000 geleid tot de aanpassing van ruim 300 fietsenstallingen. Ondertussen is er een vervolgprogramma gekomen. In de periode tot 2012 heeft Prorail op meer dan 150 NS-stations in totaal 100.000 nieuwe fietsstallingsplekken gerealiseerd.

Recent heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu € 40 miljoen vrijgemaakt voor de uitbreiding van fietsenstalling bij NS-stations. Met deze middelen worden de meest urgente fietsparkeerproblemen bij stations aangepakt. Heiloo behoort niet tot de gemeente waar deze middelen worden ingezet. Op dit moment zijn er geen middelen meer beschikbaar. Wellicht wordt in de toekomst (enkele jaren) de middelen weer aangevuld en kunnen we aanspraak doen op deze subsidie. De subsidie bedraagt 50% van de investeringskosten.

8.2 Subsidie Kleine infra

De provincie kent de subsidie regeling kleine infra. Ieder jaar kunnen wij een aanvraag doen op de middelen uit deze subsidie pot. De projecten die worden ingediend worden geprioriteerd aan de hand van een scoringstabel. Het project wordt dan gewogen op verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid.

Er is een mogelijkheid tot het aanvragen van subsidie op fietsenstallingen. Dit moet echter wel in combinatie zijn met de aanleg, plaatsing of uitbreiding van fietsinfrastructuur of andere weginfrastructuur. Hiervan is geen sprake bij de eerste 4 scenario's. Bij scenario 5 is hier wel sprake van, maar de totale investeringskosten liggen dan boven de 3 miljoen. 3 miljoen is de maximale hoogte van het totale project binnen het subsidieprogramma kleine infra. De subsidie bedraagt 50% van de investeringskosten.

8.3 Bijdrage vanuit MIRT NowA

Het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) brengt innovatieve en duurzame oplossingsrichtingen in beeld om de bovenlokale bereikbaarheid in de corridor Alkmaar - Haarlemmermeer te verbeteren en knelpunten op de A9 op te lossen. Dit ten behoeve van versterking van de economische concurrentiepositie van de regio en een aantrekkelijke leefomgeving. In NowA wordt 'breed' gekeken: naast bereikbaarheid worden kansen om ruimtelijke opgaven in het gebied te koppelen meegenomen. De reizigers en hun gedrag staan centraal en er wordt rekening gehouden met onzekere toekomstige ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht (adaptief werken). NowA richt zich op zowel de korte als lange termijn (tot 2040).

Binnen het maatregelenpakket van MIRT NowA wordt uitbreiding van de fietsenstallingen bij OV-knooppunten, waaronder NS station Heiloo valt, genoemd. De gewenste uitbreiding tot 2040 voor Heiloo is dus 870 fietsparkeerplaatsen. Eind 2017 neemt de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit over het onderzoek en het bijbehorend maatregelenpakket. Voor de uitvoering van de maatregelen is ca. € 200 miljoen beschikbaar. Net als eerdere regelingen is het waarschijnlijk dat de subsidie 50% bedraagt van de investeringskosten.

8.4 Bijdrage vanuit NS en/of Prorail

Wij kunnen vanuit zowel Prorail als NS geen financiële bijdrage verwachten voor het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen. Prorail is een uitvoeringsorganisatie vanuit het Rijk. Het Rijk bepaalt welke budgetten beschikbaar worden gesteld. Op dit moment zijn de budgetten aangaande 'meer ruimte voor de fiets' op (zie paragraaf 8.1). Indien wij willen dat er extra middelen beschikbaar worden gesteld voor het fietsparkeren in het stationsgebied moeten wij onze invloed uitoefenen op het Rijk. Wanneer wij op eigen initiatief verder willen met voorbereidingen van één van de scenario's vraagt Prorail een voorbereidingskrediet van € 25.000,-.

NS is de vervoerder die gedurende een concessieperiode gebruik maakt van het spoor. De vervoerder wordt niet verantwoordelijk geacht voor de infrastructuur waaronder ook de fietsenstalling valt. NS heeft daarom ook geen middelen om bij te dragen.

9. PARTICIPATIE

Nadat de raad een keuze heeft gemaakt voor het uitwerken van een of meerdere scenario's en het beschikbare budget, betrekken wij de inwoners bij dit project. Omdat de openbare ruimte ingrijpend verandert, is participatie nodig om te komen tot een gedragen plan. Hoe wij de participatie gaan vormgeven hangt af van de kaders die de raad meegeeft en zal later worden uitgewerkt.

DOEL BESPREKING

Wij hebben u als commissie een aantal scenario's voorgelegd en een inzage gegeven in de subsidie (on)mogelijkheden. Dit geeft een breed scala aan oplossingsrichtingen. Om het aantal mogelijkheden voor verder onderzoek te beperken en het geheel meer in te kaderen willen wij graag van u een reactie op onderstaande stellingen;

- Wij wachten totdat er nieuwe kansrijke subsidiemogelijkheden zijn alvorens wij kosten gaan maken voor het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen.
- Het diefstalprobleem is niet dermate groot dat het grote investeringskosten rechtvaardigt. Daarom wordt er ingezet op de voorlichting (paragraaf 7.3).
- Ongeacht of wij wel of niet wachten op de subsidiemogelijkheden kunt u aangeven welk scenario of welke meerdere scenario's de voorkeur verdient om verder uit te werken?