

Aan de raadscommissie Stad en Ruimte

<b>Behandeld door</b>	div. auteurs	<b>Datum</b>	24 mei 2012
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 286 9607	<b>Ons kenmerk</b>	12.041694
<b>E-mail</b>	s.de.vos@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Businesscase fietsparkeren/ pilot westkant Stationsgebied
<b>Bijlage(n)</b>	Zie onderaan	<b>Verzonden</b>	24 mei 2012
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

## 1. Inleiding

Hierbij berichten wij u verschillende besluiten te hebben genomen over businesscase fietsparkeren OV-terminal inclusief de pilot aan de westkant. Dit als vervolg op onze brief van 15 september 2011, de raadsinfo-avond op 4 oktober 2011 en de uitgebreide behandeling in de raadscommissie van 11 oktober 2011.

De directies van de twee andere betrokken organisaties ProRail en NS hebben eveneens ingestemd met de voorstellen.

De businesscase fietsparkeren gaat over de fietsparkeergarages Stationsplein west<sup>1</sup>, Sijpesteijn, Stationsplein oost, Noorderstalling en de Knoopkazerne.

De pilot aan de westkant gaat over de fietsparkeergarages Stationsplein west, Sijpesteijn en de tijdelijke maaiveld stallingen op het Westplein (en eventueel Knoopkazerne/ Kruisvaart).

## 2. Laatste besluit

In onze brief van 15 september 2011 concludeerden wij het volgende.

*Wij kiezen voor een ontwikkelstrategie die de komende jaren gestalte gaat krijgen. Wij opteren voor een geleidelijk in te voeren betaald fietsparkeersysteem rond de OV-terminal met monitoring en een nader keuzemodel voor exploitatie (scenario 1 Alles betaald) waarbij we de mogelijkheden van vormen van gratis stallen onderzoeken. Daarbij houden wij ook de mogelijkheid open van (en laten nader onderzoek doen naar) een locatie van een onbetaalde stalling op grotere afstand van het station. In ieder geval willen wij in de randen van het Stationsgebied gratis fietsklemmen blijven aanbieden.*

Wij kondigden in deze brief aan – in samenwerking met ProRail en NS – nader onderzoek te doen naar:

- investerings- en exploitatiebijdragen en kostenverlagingen,
- het exploitatiemodel,
- afspraken over de invoering van een monitoring-/ besturingsysteem,
- stallingverbod, de gebiedsbegrenzing inclusief het waterbedeffect
- de weesfietsencyclus en
- de beheerorganisatie.

---

<sup>1</sup> Deze krijgt de naam “Jaarbeurspleinstalling”.

### 3. Commissievergadering 11 oktober 2011

In de raadscommissie van 11 oktober 2011 spraken de fractiewoordvoerders zich – conform de aanbevelingen van de Fietsersbond – uit voor het scenario 2 (differentiatie in kwaliteit).

De betrokken wethouders deden namens ons college verschillende toezeggingen (zie verder onder 10).

In deze brief gaan wij op alle hierboven vermelde zaken in.

### 4. Het nieuwe fietsparkeren

Bij meer gelegenheden hebben wij geschetst hoe het fietsparkeren rond het Station er in de toekomst uit ziet. De nieuwe situatie is een wezenlijk andere dan de huidige langzaam gegroeide situatie.

Iedere werkdag komen en gaan er duizenden fietsers van en naar het station. Deze stallen hun fiets in de toekomst vooral in de vijf daarvoor aangelegde en goed geoutilleerde fietsparkeergarages:

12.500 plaatsen onder Stationsplein oost, 1.500 in de Noorderstalling, 4.200 onder Stationsplein west, 500 in de Sijpesteijnstalling (nu 1.200) en 3.500 in de Knoopgarage
--

Verder zijn er veel en grote particuliere stallingen. Zie bijgevoegde overzichtskaart fietsenstallingen.

In totaal gaat het om enorme aantal fietsverplaatsingen per jaar: naar globale schatting zijn er jaarlijks in het Stationsgebied tussen de 4 en 6 miljoen “stallingsbewegingen”. Dat is misschien voor de dagelijkse gebruiker een normaal verschijnsel; uit bijgevoegd Duits krantenartikel blijkt hoe men over de grens tegen dit fenomeen aankijkt.

De introductie van fietsparkeergarages is een breuk met de gegroeide situatie. De fietser krijgt een volwaardige positie.

Wij zijn bijzonder verheugd dat zowel het Rijk (ministerie I&M en ProRail) als de NS, daarbij een maximale betrokkenheid en inzet tonen. De pilot die volgend jaar van start gaat, heeft ook landelijke betekenis.

Ook de financiële bijdragen voor de businesscase stemmen tot grote tevredenheid. Zonder deze bijdragen, was de oplossing voor het fietsparkeren rond het Station een veel lastiger vraagstuk voor de gemeente geworden. Zie verder punt 11. financiën.

### 5. Uitwerking van de businesscase

In de uitwerking van de business case is – conform de wens van de raadscommissie en de klankbordgroep fiets inclusief de Fietsersbond – uitgegaan van het scenario *differentiatie in kwaliteit*<sup>2</sup>.

Het aanbod bestaat uit:

- serviceplekken (extra service);
- basisplekken (standaard)

In dit scenario zitten twee manieren van gratis stallen:

1. gratis kort parkeren (2 uur) in de fietsparkeergarages. Dit parkeren is vooral bedoeld om iemand te brengen of te halen van de trein, bus of tram.
2. gratis lang parkeren in een of meer maaiveldfietsenstallingen op maximaal 5 minuten loopafstand (hemelsbreed 400 meter) van en naar de OV-terminal. Het gaat om een of meer tijdelijke fietsenstallingen voor 2.000 plekken. Deze komt in ieder geval op de huidige tramhalte Westplein (voorjaar 2013). Er vindt nog onderzoek plaats naar de Knoopkazerne en een plek bij het NH hotel.

---

<sup>2</sup> Zie daarvoor het rapport Fietsparkeren Utrecht Centraal: pilot fietsparkeren West (8 maart 2012)

Het doel is een balans te vinden tussen optimale bezetting en kostendekking. Om dit te realiseren is een bandbreedte afgesproken voor de tarifiering. Gedurende de pilot is de tariefbandbreedte voor het dagtarief € 0,50 tot maximaal € 1,50.

De tarieven zijn afhankelijk van de aangeboden gebruikerskwaliteit. Het gemiddelde dagtarief voor de betaalde stallingen komt uit op maximaal € 0,50. Dit gemiddelde is gebaseerd op de volgende aannames: 10% dagkaarten; 25 % maandabonnementen en 75 % jaarabonnement<sup>3</sup>. Iemand met een jaarabonnement betaalt minder dan € 0,50 per dag.

Op basis van de ervaringen gedurende de pilot volgt een definitieve tarifiering.

Het gaat om een nieuwe wijze van fietsparkeren. Het gaat om innovatieve en comfortabele inbandige fietsparkeergarages, waar locatie en de snelheid de grootste troeven zijn. Er loopt een aanbesteding voor een elektronisch beheersysteem die de stallers naar de vrije plekken verwijst. De gebruiker kan snel en probleemloos<sup>4</sup> betalen met de OV-chipkaart.

## 6. Handhaven

De laatste jaren wordt er in het Stationsgebied frequenter gehandhaafd dan daarvoor. Deze handhaving heeft grenzen. Zolang er geen voldoende stallingsmogelijkheden zijn, is een zekere terughoudendheid op zijn plaats. De huidige aanpak richt zich op het verwijderen van voor het verkeer gevaarlijk gestalde fietsen, op fietsen die langer dan 28 dagen gestald zijn (zg. weesfietsen) en wrakken.

De nieuwe aanpak van handhaven fietsparkeren is erop gericht om mensen te stimuleren gebruik te maken van de beschikbare stallingsvoorzieningen. Daarnaast stellen wij een beleid voor om alle fout geparkeerde fietsen direct uit de openbare ruimte weg te halen.

Om het gewenste kwaliteitsniveau in de openbare ruimte te bereiken, gaan wij in ieder geval uit van een stallingverbod in de openbare ruimte rond de OV-terminal. Het te ontwikkelen beleid geldt in eerste instantie voor het pilotgebied.

## 7. Verdeling van exploitatierisico

ProRail, NS en de gemeente Utrecht introduceren gezamenlijk en met een gelijk ambitieniveau een integraal concept. Daarbij staan partijen de totstandkoming van een samenwerking voor ogen, die integraal verantwoordelijk wordt voor het fietsparkeren bij de OV-terminal Utrecht. De gemeente Utrecht, NS en ProRail maken daar deel van uit, zo mogelijk met andere stakeholders.

De voorgestelde tijdelijke samenwerking wordt geregeld in een contract. De grondposities, investeringskosten en de positie van de NS worden tijdens de pilot buiten beschouwing gelaten. Een door de NS, namens de drie partijen gekozen beheerder zal de exploitatie verzorgen. Op basis van de ervaringen tijdens de pilot, volgt er een voorstel voor een definitieve regeling.

## 8. Evaluatie

De pilot bestaat dus uit een nieuwe wijze van fietsparkeren en een nieuwe wijze van handhaven. Om na de pilot te kunnen beoordelen of deze nieuwe aanpak datgene doet wat partijen hiermee beogenen, is het van belang deze aanpak goed te evalueren. Een eerste aanzet van deze evaluatie is in de bijlage van het rapport opgenomen. Het evaluatiemoment sluit aan bij de geplande oplevering van de grote stalling onder Stationsplein oost en bij de evaluatie die het ministerie heeft aangekondigd van het actieprogramma fietsparkeren.

Op basis van de ervaring volgt een definitieve keuze voor de gewenste organisatievorm en de verdeling van de exploitatiekosten.

## 9. Klankbordgroep

De afgelopen periode is gebruik gemaakt van de kennis en kunde van een klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van o.a. de lokale en landelijke fietsersbond, de ANWB, de wijkraden binnenstad, west en zuidwest, de Rocov, Solgu en Cosbo. Wij hebben de deskundigheid en de bijdragen van de klankbordgroep

---

<sup>3</sup> De huidige verhoudingen zijn uitgangspunt geweest voor de berekening.

<sup>4</sup> Ook wel *hassle-free* genoemd

zeer op prijs gesteld.

Wij zijn verheugd te kunnen melden dat de klankbordgroep ook in de komende fase bereid is om mee te blijven denken.

## **10. Toezeggingen** (zie ook punt 3)

Hieronder volgen de vragen en antwoorden conform de toezeggingen van 11 oktober 2011:

a. een overzicht van de eigendomsverhoudingen rondom het fietsparkeren in het Stationsgebied.

*Dit overzicht is in oktober 2011 per mail verstrekt. (zie bijgevoegde nieuwe overzichtskaart)*

b. notitie over de btw-problematiek in relatie tot het eigendom.

*Deze notitie hangt samen met de uiteindelijke keuze voor de samenwerkingsvorm en de organisatie. Wij komen hierop terug bij de besluitvorming over het samenwerkingscontract.*

c. suggesties van de Fietsersbond bekijken en meenemen in de vervolgsessie.

*Dit is op alle onderwerpen het geval.*

d. informatie over de prijs in relatie tot het wel of niet gebruiken van de fiets.

*Deze informatie komt beschikbaar gedurende en na de pilot.*

e. duidelijkheid over de breedte van de fietspaden.

*De gemiddelde breedte van de hoofd fietspaden is 4 meter (tweerichtingen). Op het Vredenburg komen aan tweezijde fietspaden voor 1 richting met een breedte van 2,8 meter; op de Catharijnesingel komen aan tweezijden fietspaden voor 1 richting met een breedte van 2,25 meter).*

*Helaas is dit in de huidige en tijdelijke situatie niet overal inpasbaar.*

f. doorrekening wat de uitwerking is van het door de Fietsersbond voorgestelde model van differentiëren

*Zie hiervoor de Rapportage Fietsparkeren Utrecht Centraal pilot west. De voorstellen van de Fietsersbond zijn geïntegreerd in het voorstel (zie blz. 15 en 16 van de rapportage).*

## **11. Financiën**

### *a. investeringen*

De realisatie van de 22.000 inbandige fietsparkeerplekken is op dit moment een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente en ProRail. Op basis van de huidige inzichten worden de totale investeringskosten voor de vijf beoogde stallingen ingeschat op € 52 mio. Dit investeringsbedrag is gebaseerd op de bouw van drie nieuwe fietsparkeergarages (Stationsplein west, Stationsplein oost en Knoopkazerne) en de renovatie van twee bestaande stallingen (Van Sijpesteijnstalling en de Noorderstalling). Vanuit het budget van de OV-terminal is in totaal € 33 mio budget beschikbaar waardoor een tekort resteert van €19 mio. Er zijn twee additionele dekkingsbronnen gevonden (ProRail: programma Beter Benutten en Ministerie van Infra&Milieu: programma Hoogfrequent Spoor) waardoor het resterend tekort € 9,8 mio bedraagt.

Het Rijk heeft als voorwaarde aan deze additionele bijdragen gesteld dat er co-financiering moet plaatsvinden door de gemeente (of andere partijen, niet zijnde het Rijk).

### *b. pilotkosten investering tijdelijk fietsparkeren.*

Ten behoeve van de pilot aan de westzijde is een businesscase opgesteld. Hierin zijn alle financiële aspecten betrokken voor het functioneren van de fietsparkeergarages Stationsplein West en Sijpesteijn en de beoogde gratis maaiveldstalling. Daarnaast zijn ook incidentele kosten meegenomen ten behoeve van onder andere monitoring, communicatie/PR en de aanloopkosten. Op basis van de huidige inzichten ten aanzien van het scenario *differentiatie in kwaliteit* bedragen de kosten € 2,2 mio. Aangezien door de samenwerkende partijen het gezamenlijk belang van deze pilot wordt onderschreven, is het voorstel deze kosten gezamenlijk te delen.

Ten behoeve van de aanvullende tijdelijke 2.000 gratis parkeerplaatsen op maaiveld is een aanvullende investering van circa € 0,5 mio benodigd.

### *c. exploitatiekosten*

Op basis van het scenario *differentiatie in kwaliteit*<sup>5</sup> is een doorkijk gemaakt van het jaarlijks exploitatieresultaat van de vijf stallingen. Vanaf het jaar dat alle stallingen in exploitatie zijn en de handhaving op maaiveld voor het Stationsgebied functioneert, wordt een jaarlijks exploitatietekort voorzien van € 2,0 mio tot € 2,5 mio. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de investeringen in de realisatie van de stallingen volledig zijn gedekt. Deze bandbreedte is gebaseerd op een aantal aannames aangezien er weinig tot geen ervaring is met de nieuwe wijze van exploitatie en omvang van fietsparkeren. Het doel is de aannames te toetsen in de voorgenomen tweejarige pilot aan de westzijde.

Teneinde tot de realisatie als tot een sluitende businesscase voor de exploitatie en handhaving te komen, is een bijdrage van de gemeente Utrecht noodzakelijk. Wij hebben besloten de volgende kosten te betrekken bij de voorjaarsnota:

- de gemeentelijke investeringsbijdrage van € 9,8 mio ten behoeve van de realisatie van de voorzieningen
- een gemeentelijke bijdrage aan de kosten voor pilot (2 jaar) van € 1,24 mio
- de dekking van een nog na onderhandeling vast te stellen post voor beheerskosten na de pilot.

Hier komen wij begin juni 2012 bij de voorjaarsnota op terug.

## **12. Tenslotte**

Met de oplevering van de nieuwe stalling onder Stationsplein west september 2013 ontstaat aan de westzijde van het station een unieke proeftuin om deze nieuwe aanpak van beheer én handhaven toe te passen.

De uitgangspunten zowel voor het aanbod van dienstverlening in de stallingen als het handhaven op maaiveld, is een nog niet bestaand aanbod aan dienstverlening.

De enige zinvolle wijze om erachter te komen of deze nieuwe aanpak in fietsbeheer en handhaven effectief is, is door het te gaan doen. Samen met ProRail en NS is onderzocht op welke wijze aan de westzijde van het station daar een goede proef mee is op te zetten. Wij denken dat het voorliggende voorstel aan alle wensen tegemoet komt.

Wij hebben daarbij (dankbaar) gebruik gemaakt van de voorstellen van de Fietsersbond en de overige bijdragen van de klankbordgroep.

Bij het zoeken naar een kostendekking is niet uitsluitend naar inkomsten van de gebruiker gezocht. Rekening houdend met huidig draagvlak en om te komen tot een optimale pilot, zullen NS, ProRail en gemeente elk een evenredig deel van het exploitatietekort voor hun rekening nemen. Daarmee is met de financiële uitgangspunten afdoende rekening gehouden. Ook is er een tegemoetkoming gedaan aan de maatschappelijke wensen om goed en innovatief aanbod aan te bieden.

Utrecht profileert zich hiermee als een moderne fietsstad met voor elke fietsgebruiker een op maat toegesneden parkeermogelijkheid.

De drie organisaties werken de pilot de komende tijd uit.

Wij nemen in het vierde kwartaal een besluit over handhaving (beleidskader en definitieve begrenzing handhavingsgebied) en informeren u over het te sluiten samenwerkingscontract. Ook blijven wij u op de reguliere wijzen (bestuurs- en voortgangsrapportages Stationsgebied) informeren over de ontwikkelingen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders

Secretaris burgemeester

---

<sup>5</sup> zie daarvoor het rapport Fietsparkeren Utrecht Centraal; Pilot Fietsparkeren West blz 24.

*Pagina 6/6*

*Datum 24 mei 2012*

*Kenmerk 12.041694*

**Bijlagen:**

1. Rapportage Fietsparkeren Utrecht Centraal pilot west
2. Overzichtskaart fietsenstallingen
3. Krantenartikel
4. Besluitenhistorie fietsparkeren