Beleidsregel subsidiebijdragen stedelijke fietsenstallingen

Actualisatie 2006

Regionaal Orgaan Amsterdam

ROA

Actualisatie beleidsregel subsidiebijdragen aan stedelijke fietsenstallingen

***Einddocument*, 17 mei 2006**

Inhoud

1. Aanleiding

2. Uitgangspunten

3. Resultaten uit de werksessies

4. Aandachtspunten

5. Besluitvormingsproces

Bijlagen:

1. Deelnemers werkgroep
2. Foto's
3. Matrix functionele Programma's van Eisen
4. Overzicht berekening normbedragen
5. Kaart netwerk Openbaar Vervoer
6. Kaart Gebiedstypen RVVP
7. Beleidsregel Fietsenstallingen 2002

Regionaal Orgaan Amsterdam

R O A

1. Aanleiding

Met het recent vaststellen van het nieuwe RVVP, waarin extra aandacht uitgaat naar fietsparkeervoorzieningen bij HOV-haltes en bij centrumstedelijke bestemmingen, en als uitvoeringsinstrument hiervan de nieuwe Brede Doeluitkering (BDU), is er voldoende aanleiding om de bestaande Beleidsregel fietsenstallingen opnieuw tegen het licht te houden.

De eerste GDU-subsidieaanvragen voor stedelijke fietsenstallingen dateren van 2001 en waren destijds aanleiding om een beleidsregel voor de subsidiering van fietsenstallingen op te stellen. Deze beleidsregel is vastgesteld in 2002 en voorziet in een aantal toetsingscriteria, een categorisering van fietsenstallingen en de daarbij behorende normbedragen (zie bijlage 1). Binnen deze oude GDU-regeling zijn er in de daarop volgende jaren (binnen)stedelijke fietsenstallingen gehonoreerd. Opmerkelijk aspect bij de ingediende projectvoorstellen zijn de relatief hoge investeringskosten. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de keuze voor fietsparkeerkelders in plaats van bovengrondse oplossingen.

Gelet op de regionale opgaven zullen er de komende jaren naar verwachting meer en nieuwe projectvoorstellen voor stedelijke fietsenstallingen worden ingediend door de grotere gemeentes als Zaanstad, Purmerend, Haarlemmermeer, Amstelveen en Amsterdam.
Daarnaast is er vanuit de gemeente Amsterdam aangegeven dat in de Amsterdamse binnenstad vaak moet worden gekozen voor veel duurdere inpandige en /of ondergrondse oplossingen, waar de subsidiebijdragen vanuit het ROA, op basis van de bestaande beleidsregel uit 2002, maar voor een relatief klein deel aan bijdragen.

De portefeuillehouder Verkeer van het ROA heeft op 27 mei 2005 ingestemd met het voorstel om tot een herijking van de beleidsregel fietsenstallingen te komen. Het hoofddoel is daarbij om aansluiting te vinden op de nieuwe regionale beleidskaders. De eerste aanzet is in juni 2005 ingebracht in de werkgroep RIP.

In de maanden oktober 2005 tot en met maart 2006 is met een ambtelijke werkgroep van ROA-gemeenten in totaal 5 werksessies gehouden. Tijdens deze bijeenkomsten is gezamenlijk gezocht naar de functionele eisen en de werkelijke kosten van stedelijke fietsenstallingen. Dit document is het eindproduct van deze werksessies. Na vaststelling door het Dagelijks Bestuur vervangt dit document de Beleidsregel Fietsenstallingen uit 2002.
Over 2 jaar wordt de werkwijze van de nieuwe beleidsregel geëvalueerd. Dan wordt bekeken of en in welke mate er meer subsidieaanvragen zijn ingediend, op welk soort projecten deze aanvragen betrekking hebben en of de aanvragers in voldoende mate uit de voeten kunnen met de PVE's en de bijdragen. Er zal ook worden bekeken of de nieuwe beleidsregel volgens de subsidieaanvragers (wegbeheerders) en de subsidieverlener (ROA) op eenduidige wijze wordt toegepast.

2. Uitgangspunten

2.1 beleidsmatige uitgangspunten
In het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) heeft de realisatie van een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk vóór 2015 de hoogste prioriteit binnen het fietsbeleid, maar wordt er ook ruime aandacht geschonken aan hoogwaardige en gebruikersvriendelijke fietsparkeervoorzieningen.
Fietsenstallingen op strategisch gelegen locaties zijn van groot regionaal belang: ter versterking van het fietsnetwerk en ten behoeve van de verknoping met de andere deelnetwerken, in het bijzonder het openbaar vervoer. Vanuit het BDU-infrastructuur budget zijn hier subsidiemogelijkheden voor.

In volgorde van aflopende prioriteit:

1. de aanleg van ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk
2. de wezenlijke verbetering van zwakke schakels in het regionale fietsnetwerk
3. de realisatie van fietsenstallingen nabij regionale OV-knooppunten en HOV-haltes
4. de realisatie van fietsenstallingen in centrumstedelijke bestemmingsgebieden

Nadrukkelijk wordt de term 'fietsenstalling' hier gebruikt ter aanduiding van een substantiële hoeveelheid plaatsen ('tientallen') bij één van de genoemde categorieën. Ook een combinatie van twee categorieën is mogelijk (bijv. bij een belangrijk knooppunt met het OV in een centrumstedelijk gebied, zoals bijv. station Zuid-WTC). Zo'n combinatie geeft extra prioriteit. Locaties met enkele fietsparkeerplaatsen bij lokale OV-haltes vallen hierbuiten.

2.2 Normbedragen

Deze beleidsmatige prioritering geeft gezien de beperkte infrastructuurbudgetten aanleiding om een categorisering en bijbehorende normbedragen te hanteren. De nieuwe Subsidieverordening Infrastructuurprojecten biedt daartoe tevens de expliciete mogelijkheid. Deze normbedragen zijn meer gebaseerd op een kosteneffectiviteitsafweging: er wordt bij het opstellen van de normbedragen uitgegaan van een sober en doelmatig ontwerp en er wordt een goede balans gezocht tussen een optimaal functionerende fietsenstalling (capaciteit) en de omvang van de investering.
Hiermee wijkt het hanteren van normbedragen als grondslag voor subsidieverlening af van de subsidiebijdragen m.b.t. de realisatie van regionale fietsverbindingen (ontbrekende, dan wel zwakke schakels): laatstgenoemde zijn immers gebaseerd op de werkelijke investeringskosten. De normbedragen krijgen daarmee de betekenis van vaste subsidiabele projectkosten per fietsparkeerplaats, ongeacht de werkelijke investeringskosten.
De uiteindelijke subsidiebijdrage is een percentage van de gehanteerde normbedragen per fietsparkeerplaats (zie par. 3.3). Dit percentage hangt af van de beleidsprioritering uit het RVVP. Tenslotte is voorgesteld dat de normbedragen worden gekoppeld aan een prijspeil, zodat de indexering conform de nieuwe subsidieverordening toegepast kan worden.

Het hanteren van de nieuwe normbedragen heeft als voordeel dat zowel de aanvrager als de subsidieverlener vooraf meer duidelijkheid heeft over de omvang van de subsidiebijdrage. De subsidieaanvrager kan zo vooraf al een reële inschatting van de subsidiebijdrage maken en daarop zijn financieringsopzet op aanpassen. Daarnaast bevordert het de snelheid van het aanvragen en toetsen van subsidieaanvragen. Ten derde is de eindverantwoording sterk vereenvoudigd: niet de werkelijk gemaakte kosten, maar de resultaatsverplichting ligt veel meer inbesloten in de gerealiseerde functionele kwaliteit van de fietsenstalling.
Tenslotte sluit de beleidsregel beter aan bij de reële kosten die worden gemaakt bij de realisatie van de hoogwaardige fietsenstallingen. Deze versimpelde werkwijze beoogt de gemeenten te stimuleren om op efficiënte wijze fietsenstallingen op strategische locaties te realiseren.

Aandachtspunt: normbedragen gaan in principe uit van co-financiering, hetzij door eigen bijdrage, hetzij door financiering via derden. De verplichting van de eigen gemeentelijke bijdrage komt hiermee te vervallen; een project kan dus volledig met externe middelen worden gefinancierd. De hoogte van het normbedrag is in principe gegarandeerd[1], maar een uitzondering wordt gevormd door bijdragen uit andere (subsidie)regelingen.

3. Resultaten uit de werksessies

3.1 ambitieniveau

In de afgelopen maanden hebben er 5 werksessies plaatsgevonden met een groep deelnemers van verschillende ROA-gemeenten. Centraal stond de vraag hoe we tot financiering van stedelijke fietsenstallingen kunnen komen en welke functionele eisen we daarbij hanteren. Tussendoor is er nog een aparte bijeenkomst gehouden waar met de gemeente Amsterdam de specifieke kosten bij de inpassing van fietsenstallingen in centrumgebieden zijn besproken.
De stedelijke fietsenstallingen zijn onderverdeeld in drie hoofdcategorieën waarbij wordt aangesloten bij de prioritering vanuit het RVVP:

1. bij de belangrijkste OV-knooppunten
2. bij HOV-haltes
3. nabij concentraties van regionale bestemmingsfuncties in centrumgebieden

[1] Indien de gerealiseerde voorzieningen voldoen aan het functionele Programma van Eisen waarop het normbedrag gebaseerd is.

Deze categorisering bevestigt dat er bij fietsenstallingen sprake is van differentiatie in functioneel opzicht. Per categorie is een 'functioneel Programma van Eisen'(fPVE) opgesteld en van deze fPvE's is een financiële vertaling gemaakt. Hierbij is gebruik gemaakt van kostenramingen van bestaande stallingen die als voorbeeld konden dienen.
Er wordt een hoog kwaliteitsniveau en een hoge mate van gebruiksvriendelijkheid van de voorzieningen nagestreefd om deze zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de gebruiker.
Zo moeten de voorzieningen voldoen aan een speciaal kwaliteitskeurmerk (Fietsparkeur), voldoende verlicht en beschut zijn tegen weersinvloeden, en is de lengte van de looproutes van de stallingen naar de bestemming aan een maximum gebonden.
Dit ambitieniveau is vertaald in de fPVE's. Projecten die voor subsidie worden aangemeld moeten hier aan voldoen. Daar staat tegenover dat de normbedragen een realistische vertaling zijn van dit hoge ambitieniveau.

3.2 functioneel Programma van Eisen (fPvE)'s

Er is aan het begin van de werksessies een schema gepresenteerd waarin de drie categorieën fietsenstallingen zijn afgezet tegen verschillende toepasbare elementen. Hieruit is een aantal elementen gekozen die vereist zijn bij een fietsenstalling en daarmee invulling geven aan het functioneel PVE. Deze elementen zijn in het schema met een + aangegeven en zijn op te vatten als 'basiseisen'. Voorbeelden zijn o.a. goede verlichting, fietsvoorzieningen die voldoen aan 'Fietsparkeur', overkapping en korte loopafstanden van de stalling naar de bestemming. Bij subsidieaanvragen voor fietsenstallingen worden deze fPVE's benut als toetsingskader.

Bij alle drie de categorieën is de balans in onbewaakte en bewaakte plaatsen afgewogen. Wel wordt tegelijkertijd onderkend dat het hoge ambitieniveau van de fPVE's gevolgen heeft voor de bestaande verhouding bewaakt / onbewaakt parkeren op één locatie. Hoe beter de onbewaakte voorzieningen (overkapping, Fietsparkeur) hoe minder de behoefte aan bewaakte voorzieningen.
Bij de 1e categorie van belangrijkste knooppunten wordt een goede verhouding van beide functies als eis opgenomen in het PVE, zonder daarbij een specifiek verhoudingsgetal in de eis op te nemen. De CROW- en NS-methodiek gelden binnen het fPVE als richtlijn.
Bij de 2^{e} categorie, de HOV-haltes, geldt als eis alleen onbewaakt parkeren. Wel blijft een vorm van bewaakt parkeren (bijv. fietskluizen) mogelijk en subsidiabel (mits deze aan het PVE voldoen).
Voor de 3^{e} categorie wordt het element bewaking gezien als het minimale ambitieniveau voor de centrumstedelijke bestemmingsstalling; dit is in lijn met het RVVP en de actuele opgaven en subsidieaanvragen hebben ook allemaal betrekking op bewaakte fietsenstallingen (bemenst/automatisch bewaakt/toezicht). Bewaking wordt opgenomen in het PVE van categorie 3, waarbij de eis tot onbewaakte plaatsen vervalt.
De fPVE's per categorie staan opgenomen in bijlage 2.

3.3 kostenvertaling: van fPVE naar normbedrag

Per categorie fietsenstalling krijgt het vastgestelde fPVE een financiële vertaling, opgebouwd uit de diverse elementen. Een sober en doelmatig ontwerp vormt hierbij het uitgangspunt. Dit leidt tot de uiteindelijke normbedragen: de grondslag voor de subsidiabele projectkosten per fietsparkeerplaats.

Per categorie fietsparkeervoorziening is een basisnormbedrag per publieke fietsparkeerplaats bepaald aan de hand van:

- functioneel Programma van Eisen (fPVE), met als referentie de fietsenstallingen die worden gerealiseerd in kader van Ruimte voor de Fiets (ProRail)
- kostenramingen/ervaringscijfers van fietsenstallingen die als voorbeeld dienen

Aan de hand van de door de deelnemers aangeleverde informatie m.b.t. de kostenopbouw van bestemmingsstallingen kan een aantal conclusies worden getrokken;

- Er zit een groot kostenverschil tussen fietsenstallingen met een hoog en een laag aantal fietsparkeerplaatsen in een voorziening: naarmate een fietsenstalling groter is gaan de kosten per fietsparkeerplaats omlaag.

- De investeringskosten van een inpandige fietsenstalling kunnen verdeeld worden naar vastgoedkosten en kosten voor bouwkundige aanpassingen. De vastgoedkosten zijn afhankelijk van de economische waarde van de grond, de kosten voor de bouwkundige aanpassingen zijn ongeacht de locatie gelijk.

- De economische waarde van de grond ligt in het centrum van Amsterdam aanzienlijk hoger dan in andere centrumgebieden, zowel binnen als buiten het ROA. Dit heeft tot gevolg dat de investeringskosten voor een bovengrondse inpandige stalling in het centrum van Amsterdam dermate hoog zijn dat vaak niet anders dan voor de ondergrondse oplossing kan worden gekozen.

Er is in de werksessies wel opgemerkt dat een ondergrondse oplossing, vanuit de gebruiker geredeneerd, niet ideaal is en dat de bovengrondse oplossing in alle categorieën daarom de voorkeur verdient. In het fPVE voor categorie 3 wordt dit echter niet als voorwaarde opgenomen.

Categorie 3 valt uiteen in 3 subcategorieën, waarvoor ook aparte normbedragen nodig zijn:

3A; Binnenstedelijke maaiveldstalling in openbare ruimte,
3B; Binnenstedelijke inpandige stalling (Stedelijk-regionaal centrum)
3C; Binnenstedelijke inpandige stalling (Internationaal centrum)

De gemiddelde kosten per fietsparkeerplaats in een maaiveldstalling (3A) kunnen, op basis van ervaringscijfers, worden gelijkgesteld aan het normbedrag voor categorie 1, namelijk € 968,-. Om voor zowel de inpandige stallingen van Amsterdam Centrum als die van de binnensteden van andere grote ROA-gemeenten een reëel normbedrag te hanteren worden vervolgens twee subcategorieen gebruikt, conform de typologie uit het RVVP. Dit betekent één categorie voor de Stedelijk-regionale centra zoals Purmerend, Zaandam, Hoofddorp, Amstelveen en A'dam Buikslotermeerplein (3B) en een categorie voor de stallingen in een Internationaal Centrumgebied (o.a. binnenstad Amsterdam).

Er zijn genoeg voorbeelden gevonden om voor beide subcategorieën een reëel normbedrag op te stellen. Voor 3B zijn dit o.a. de investeringskosten voor de fietsenstallingen in Amsterdam-Noord en Haarlem. Voor cat. 3C zijn de voorbeelden van een aantal parkeerkelders uit Amsterdam gebruikt. Bij beide categorieën wordt wel hetzelfde fPVE met dezelfde eisen en richtlijnen gehanteerd.

Op basis van deze financiële vertaling kunnen de (beleidsneutrale) normbedragen per publieke fietsparkeerplaats worden vastgesteld. De normbedragen functioneren als de subsidiabele projectkosten per fietsparkeerplaats. De uiteindelijke subsidiebijdrage is straks een percentage van de gehanteerde normbedragen per fietsparkeerplaats. Dit percentage is wel beleidsafhankelijk (zie 3.4). In principe is de toekenning van het normbedrag afhankelijk van de mate waarin een projectvoorstel voldoet aan het fPVE voor het betreffende type stalling. Indien afgeweken wordt van de eisen uit het fPVE moet dit altijd door de aanvrager nader worden gemotiveerd. Als binnen een projectvoorstel bepaalde kostencomponenten ontbreken (bijv. de vastgoedkosten) dan worden deze in de toekenning van het normbedrag achterwege gelaten.

3.4 Beleidsprioritering fietsenstallingen vertaald in bijdragepercentages

Het RVVP zet vooral in op betere ketens auto-OV en fiets-OV op plekken met voldoende marktpotentie. Het oplossen van knelpunten die het functioneren van het netwerk als geheel en/of die de bereikbaarheid van de (centrum)stedelijke bestemmingsgebieden verbeteren hebben topprioriteit. Daarbij ligt het accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. De samenhang tussen de deelnetwerken moet worden verbeterd om de reiziger te laten profiteren van de kwaliteiten van de verschillende vervoerswijzen. Vanuit de doelstelling tot het stimuleren van fietsbezit en fietsgebruik zijn ook bestemmingsstallingen in centrumstedelijk gebied gewenst.

De stedelijke fietsenstallingen worden onderverdeeld in drie categorieën waar bijdragepercentages aan zijn gekoppeld:

1. Stallingen bij belangrijke OV-knooppunten (>10.000 dagelijkse in- en uitstappers)
-**50%** bijdrage van het normbedrag per fietsparkeerplaats, rekening houdend met financiering vanuit rijksprogramma 'Ruimte voor de Fiets' voor een aantal van deze stallingen).
-Voorbeelden; Schiphol, Amsterdam C.S., -Zuid WTC,-Amstel, -Sloterdijk, -Bijlmer, Zaandam, Hoofddorp.

2. Stallingen bij regionale HOV-haltes[2]
-**70%** bijdrage van het normbedrag per fietsparkeerplaats
-Voorbeelden; NS-stations (<10.000 dagelijkse in- en uitstappers) ,Zuidtangent, metrohaltes, busstations van het Regionet.

3. Stallingen bij belangrijke regionale bestemmingen in centrumstedelijk gebied[3]
-**30%** bijdrage van het normbedrag per fietsparkeerplaats
-Voorbeelden: Binnenstad Amsterdam, Zaanstad Inverdan, Stadshart Amstelveen, Hoofddorp, Purmerend.

Met deze onderverdeling willen we de beleidsdoelen uit het RVVP bereiken. Door nu aansluiting te zoeken bij de systematiek die ook bij de subsidiering van fietspaden wordt gehanteerd (max. 70% bijdrage) kan er een sterkere impuls worden gegeven aan de ketenmobiliteit (stallingen bij HOV-haltes) zonder de realisatie van de bestemmingsstallingen onmogelijk te maken. Het is gebleken dat vooral de subsidieaanvragen voor realisatie van stallingen bij de overstaphaltes met het OV de afgelopen jaren ver achterbleven, terwijl hier de grootste regionale opgaven liggen.
Vanuit de werksessie is daarom geadviseerd om de bijdragepercentages voor de 2e categorie als hoogste te stellen. Juist deze stallingen (bij metrohaltes, kleine NS stations en regionale busstations) behoeven op korte termijn verbetering. Bovendien kunnen de stallingen uit de 1e categorie met Rijksgelden worden opgeknapt (ombouwprogramma 'Ruimte voor de Fiets').

In de onderstaande tabel staan de normbedragen en subsidiebijdragen per categorie stalling:

Tabel1. Normbedragen en subsidiebijdragen per fietsparkeerplek naar soort stalling (prijspeil 2005)

Omschrijving	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3 A	Categorie 3 B	Categorie 3C
	belangrijkste knooppunten	regionale HOV-haltes	Binnenstedelijke maaiveldstalling	Binnenstedelijke inpandige stalling Stedelijk-regionaal centrum	Binnenstedelijke inpandige stalling Internationaal centrum
Basis normbedrag	€ 868,00	€ 868,00	€ 868,00	€ -	€ -
Bewakings component en/of bouwkundige aanpassingen	€ 150,00	€ -	€ 150,00	€ 400	€ 400
Vastgoedkosten				€ 1.415,00	€ 2.906,00
Totaal subsidiabele projectkosten	**€ 1018,00**	**€ 868,00**	**€ 1018,00**	**€ 1.815,00**	**€ 3.306,00**
Subsidiepercentages	50%	70%	30%	30%	30%
Subsidiebijdrage per fietsparkeerplaats	**€ 509,00**	**€ 607,60**	**€ 305,40**	**€ 544,50**	**€ 991,80**

Op de normbedragen is de indexering van de BDU-systematiek van toepassing (IBOI).

Overigens is het in voorkomende gevallen denkbaar dat er bij fietsenstallingen uit categorie 1 of 2, gelegen in centrumstedelijk gebied, sprake is van extra kosten vanwege de ruimtelijke inpassing. Dit betekent in de praktijk een combinatie met categorie 3 voor wat betreft het normbedrag. Bijvoorbeeld voor een fietsenstalling uit categorie 1 is dan het normbedrag voor categorie 3 van toepassing, waarvoor de reguliere 50% subsidiebijdrage geldt. Dit uiteraard

[2] Zie bijlage 4, kaart netwerk Openbaar Vervoer
[3] Zie bijlage 5, kaart Gebiedstypen RVVP: Centrumstedelijk gebied en stedelijk-regionaal centrum

mits door de subsidieaanvrager voldoende aannemelijk kan worden gemaakt dat een inpandige stalling redelijkerwijs de enige opties is.

4. Aandachtspunten

We constateren dat de exploitatievorm een belangrijke succes- danwel faalfactor is voor het functioneren van bewaakte fietsenstallingen. De deelnemers is tijdens de workshops gevraagd aan te geven welke knelpunten men bij de exploitatie van stallingen tegenkomt. Voorbeelden van (mogelijke) knelpunten die werden genoemd zijn: hoge personeelskosten en moeilijkheden om de continuïteit van de exploitatie te waarborgen. Het ROA wil de komende periode bekijken welke exploitatiemodellen de haalbaarheid van de stedelijke stallingen kunnen vergroten.

Uit overleg met NS-fiets is gebleken dat NS-fiets ook op andere locaties dan de NS-stations kan optreden als exploitant van fietskluizen. Zij hebben een professionele organisatie met telefonische helpdesk en zijn bereid om zonder winstoogmerk fietskluizen op diverse locaties te exploiteren. Hiervoor brengen zij geen kosten bij de wegbeheerder in rekening. De opbrengsten zijn wel volledig voor NS-fiets.

Zoals eerder opgemerkt, wordt door de deelnemers van de werksessies van belang geacht dat er een goede mix van onbewaakt en bewaakt parkeren is. Hiervoor moeten we op zoek gaan naar een “beredeneerd optimum/balans”. De tot nu toe vaak gehanteerde verhouding 33% / 66% lijkt achterhaald, mede doordat de nieuwe onbewaakte parkeervoorzieningen steeds gebruikersvriendelijker en aantrekkelijker worden uitgevoerd (overkapping, verlichting, Fietsparkeur) waardoor de behoefte aan een bewaakte plek op sommige locaties afneemt. Het is ook aannemelijk dat deze balans voor categorie 2 anders ligt dan voor categorie 3. Dit is vooralsnog te onduidelijk en kan nader worden onderzocht.

5. Besluitvormingsproces

Eindresultaat en planning
Het einddoel van de werksessies was om een document op te stellen met een advies richting ambtelijke werkgroepen (RIP en V&V) en bestuur. In dit document staan een differentiatie van de normbedragen naar stallingstype plus de subsidiepercentages, die van kracht worden in een door het Dagelijks Bestuur nieuw vast te stellen beleidsregel. De inwerkingtreding van de geactualiseerde beleidsregel is met terugwerkende kracht van toepassing op de besluiten die in het kader van de BDU regeling voor kleine infra in 2005 zijn genomen.

De planning gaat uit van de behandeling:

Behandeling concept werkgroep RIP: 12 april
Behandeling concept werkgroep verkeer en vervoer: 18 april
Behandeling definitieve versie werkgroep verkeer en vervoer 16 mei
Behandeling portefeuillehoudersoverleg zomer 2006
DB-besluit zomer 2006

Bijlage 1: Deelnemers werkgroepen

- Nienke van der Zee, gemeente Haarlemmermeer
- Caroline Vonk, gemeente Amsterdam
- Ria Hilhorst, gemeente Amsterdam
- Dick Hatt, gemeente Diemen
- Heiko Vader, gemeente Purmerend
- Han Hoonakker, gemeente Zaanstad
- Ruud Bijl, gemeente Amstelveen
- Sander Smit, stadsdeel Amsterdam Centrum

- Martijn Sargentini, ROA
- Erik van Maaren, ROA
- Jeroen Langkemper, ROA
- Boni Goedhart, ROA

Bijlage 2: Foto's

NS-station Nieuw-Vennep, fietsenstalling gerealiseerd vanuit rijksprogramma 'Ruimte voor de Fiets'(Prorail)

Fietsenstalling bij Busstation Uithoorn

Ondergrondse fietsparkeergarage Locker Zuidplein WTC

Fietsenstalling bij Schiphol Plaza

	Functiecategorie 1 Belang. Knooppunten (NS intercity/sneltrein)	Functiecategorie 2 Reg. HOV-haltes (Regionet, metro, busstations)	Functiecategorie 3 centrumstedelijke bestemmingsstalling
Basisvoorzieningen			
Voldoende parkeerplaatsen (CROW/NS norm als richtlijn)	+	+	+
Fietsparkeur	+	+	+
Onbewaakte parkeerplaatsen (publiek toegankelijk)	+	+	
Bewaakte parkeerplaatsen (gecontroleerde toegang)	+		+
CROW richtlijnen	+	+	+
Max. loopafstanden tussen entree fietsparkeervoorziening en entree halte	**150**	**50**	**CROW norm**
Beschut tegen weersinvloeden (conform functionele kwaliteit ProRail-stalling)	+	+	+
Sociale veiligheid (licht / doorzicht / ligging / etc.)	+	+	+
Evenwichtige bepaling aantallen bewaakt / onbewaakte parkeerplaatsen	+		
Openbare verlichting fietsparkeervoorziening	+	+	+
Directe aansluiting op fietsroute	+	+	+
Parkeervoorzieningen			
Mogelijkheid tot gratis parkeren fiets	+	+	
Mogelijkheid tot parkeren van standaard fietsen	+	+	+
Mogelijkheid tot parkeren van mountainbikes	+	+	+
Mogelijkheid tot parkeren van mama/papa-fietsen	+		+
Mogelijkheid tot parkeren van scooters / bromfietsen (niet-fietsparkeur}	+		+
Mogelijkheid tot parkeren van bakfietsen (niet-parkeur)	+		+
plekken zonder klemmen t.b.v. speciale fietsen en bromfietsen / ingang breed genoeg (CROW normen)			+
Hellingbaan? (CROW normen)			+
Service- en informatievoorzieningen			
Bewegwijzering naar stalling	+		+
Toegangsborden			+
Informatiebord / plattegrond van de omgeving	**is opgenomen in halte**	**is opgenomen in halte**	
Prullenbakken	+	+	+
OV-fiets (DB-besluit)	+		

Standaard normbedrag fietsparkeervoorziening

Uitgangspunten:

Basisnormbedrag:
- gebaseerd op 192 fietsparkeerplaatsen conform keurmerk FietsParKeur;
- overdekt;
- sociaal veilig door gebruik te maken van (gehard) glas;
- onderhoudsvrij door gebruik te maken van verzinking en coating;

- inclusief opnemen eventuele bestaande verharding;
- inclusief aanbrengen bestrating (tegels);
- inclusief aanbrengen hemelwaterafvoer;
- inclusief aansluitingen op bestaande infrastructuur;
- inclusief onvoorzien (10%) en staartkosten aannemer (20%);
- inclusief VAT (16%), groenvoorzieningen (2%) en BTW (19%).

- exclusief eventuele grondverwervingskosten;
- exclusief eventuele grondverontreinigingskosten;
- exclusief eventuele uitzonderlijke inpassingskosten;
- exclusief eventuele verlegging van kabels en leidingen;
- exclusief eventuele bijkomende coördinatiekosten.

Bewakingscomponent:
- stalen spijlenhekwerk, 2,5 meter hoog, voorzien van gekleurde coating;
- eenvoudige beheerdersruimte van 9m2 (3 x 3 m).

ID	Omschrijving	hoeveelheid	eenheid		p.p.e.		prijs
1	**Voorbereidende werkzaamheden**						
1.1	Opschonen terrein	375	m2	€	0,75	€	281,25
2	**Opruimingswerk**						
2.1	Opnemen bestaande elementenverharding	375	m2	€	15,00	€	5.625,00
3	**Grondbewerkingen**						
3.1	Grond ontgraven en afvoeren, dik 30 cm	115	m3	€	5,00	€	575,00
3.2	Zand leveren en aanbrengen, dik 30 cm	115	m3	€	15,00	€	1.725,00
4	**Riolering**						
4.1	Leveren en aanbrengen trottoirkolken (ca. 1 stuk per 100 m2)	4	st	€	150,00	€	600,00
4.2	Leveren en aanbrengen afvoerleidingen PVC Ø125 mm	50	m	€	10,00	€	500,00
4.3	Leveren en aanbrengen inspectieput + putrand	1	st	€	750,00	€	750,00
4.4	Aansluiting op bestaande riolering	1	pm	€	500,00	€	500,00
5	**Verhardingen**						
5.1	Leveren en verwerken opsluitbanden 100x200 mm	80	m	€	10,00	€	800,00
5.2	Leveren en verwerken betontegels 300x300x45 mm, kleur grijs	375	m2	€	15,00	€	5.625,00
5.3	Aansluiten op bestaande infrastructuur	1	pm	€	1.500,00	€	1.500,00
6	**Inrichting Terrein**						
6.1	Leveren en aanbrengen lichtmasten	6	stuks	€	1.200,00	€	7.200,00
	TOTAAL DIRECTE UITVOERINGSKOSTEN					**€**	**25.681,25**
7.1	Onvoorzien	10	%	€	25.681,25	€	2.568,13
7.2	Uitvoeringskosten	7	%	€	25.681,25	€	1.797,69
7.3	Algemene bedrijfskosten	9	%	€	25.681,25	€	2.311,31
7.4	Winst en risico	4	%	€	25.681,25	€	1.027,25
	TOTAAL UITVOERINGSKOSTEN					**€**	**33.385,63**
	Onderaanneming fietsenoverkappingen + -rekken						
8.1	Leveren en aanbrengen fietsenoverkappingen (Velopa Lumina, zie offerte)	1	pm	€	66.233,00	€	66.233,00
8.2	Leveren en aanbrengen fietsensrekken (Velopa Tulip, zie offerte)	1	pm	€	19.111,00	€	19.111,00
	Subtotaal					**€**	**118.729,63**
9.1	Voorbereiding, administratie en toezicht	16	%	€	118.729,63	€	18.996,74
9.2	Groenvoorzieningen	2	%	€	118.729,63	€	2.374,59
	Subtotaal					**€**	**140.100,96**
10.1	BTW	19	%	€	140.100,96	€	26.619,18
	Totale projectkosten					**€**	**166.720,14**

Kosten per fietsparkeerplaats (basis normbedrag) € 868

11	**Bewakingscomponent**				
11.1	Leveren en aanbrengen spijlenhekwerk, 2,5 m hoog, gecoat	75 m	€ 90,00	€	6.750,00
11.2	Bouwen eenvoudig onderkomen voor beheerder, 3 x 3 meter	9 m2	€ 1.000,00	€	9.000,00
	TOTAAL DIRECTE UITVOERINGSKOSTEN			**€**	**15.750,00**
12.1	Onvoorzien	10 %	€ 15.750,00	€	1.575,00
12.2	Uitvoeringskosten	7 %	€ 15.750,00	€	1.102,50
12.3	Algemene bedrijfskosten	9 %	€ 15.750,00	€	1.417,50
12.4	Winst en risico	4 %	€ 15.750,00	€	630,00
	TOTAAL UITVOERINGSKOSTEN			**€**	**20.475,00**
13.1	Voorbereiding, administratie en toezicht	16 %	€ 20.475,00	€	3.276,00
13.2	Groenvoorzieningen	2 %	€ 20.475,00	€	409,50
	Subtotaal			**€**	**24.160,50**
14.1	BTW	19 %	€ 24.160,50	€	4.590,50
	Totale projectkosten			**€**	**28.751,00**

Kosten per fietsparkeerplaats (bewakingscomponent) € 150