



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
concernzaken, wethouder Aarts
- B. Er is wel overeenstemming
- C. Er heeft overleg plaatsgevonden met

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
fiets/scooterstalling centraal station

1. Aanleiding.

Uw college heeft op 18 november 2014 besloten akkoord te gaan met het verder uitwerken van het voorlopig ontwerp voor een ondergrondse fiets/scooterstalling bij het centraal station tot een definitief ontwerp. In dit besluit is aangegeven dat in het eerste kwartaal van 2015 het definitieve college- en raadsvoorstel aan u zou worden voorgelegd waarin de definitieve financiering van de stalling. Deze nota ligt nu voor.

U heeft op 18 november 2014 besloten met het volgende akkoord te gaan:

1. het voorlopig ontwerp van de ondergrondse stalling voor fietsen en scooters;
2. de toegang tot de stalling via de middenberm van de Stationsstraat te realiseren;
3. het maken van een definitief ontwerp;
4. het opstarten van de bestemmingsplan procedure;
5. het samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk verder uitwerken van de toegang tot de stalling;
6. het ambitiedocument tussen NS en gemeente ten aanzien van de exploitatiekosten;
7. het opstellen van een haalbaarheidsstudie voor de herinrichting van de gehele Stationsstraat;
8. de inhoud van de raadsinformatie brief.

Het definitief ontwerp ligt nu voor en het bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd zodra de Raad positief besloten heeft. Met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk vindt intensief overleg plaats over de toegang tot de stalling en de herinrichting van de Stationsstraat. De Raad is mondeling van de voortgang op de hoogte gesteld door de wethouder.

2. Relatie met bestaand beleid.

Zie raadstuk

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Zie raadstuk.



De stalling wordt toekomst vast gebouwd. Dat houdt in dat een mogelijke toekomstige interwijkverbinding onder of boven de sporen mogelijk is en op het Stationsplein een tram zonder problemen kan aanlanden

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Zie raadstuk

5. Personeel & Organisatie.

Zie raadstuk

6. Informatie en automatisering.

Zie raadstuk

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Zie raadstuk

8. Beheersparagraaf IBOR.

Zie raadstuk

9. Financiën

Zie raadstuk

10. Voorstel.

11. Vervolg / Planning.

Na een positief besluit van uw college en de raad zal het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Afhankelijk van eventuele bezwaarprocedures, wordt het bestemmingsplan naar verwachting eind 2015/begin 2016 goedgekeurd. Hierna kan, direct aansluitend, de omgevingsvergunning worden aangevraagd. De bouw start na afgifte van de omgevingsvergunning, begin 2016.

Met de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wijck en de welstand wordt de toegang tot de stalling verder uitgewerkt. Het ontwerp wordt tot op technisch niveau uitgewerkt en daarna meegegeven in het contract naar de aannemer.

Het contract voor de aannemer wordt, na positieve besluitvorming, door de Grontmij verder uitgewerkt en midden 2015 de aanbesteding opgestart. Gunning zal eind 2015/begin 2016 plaatsvinden.



Vanuit het project van de stalling is een eerste begin gemaakt met de haalbaarheidsstudie naar de herinrichting van de Stationsstraat. Het ontwerp van de toegang tot de stalling moet namelijk ook passen binnen de totale herinrichtingvisie van de Stationsstraat. In een separaat project zal samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijck deze haalbaarheidsstudie verder worden uitgewerkt. Dit wordt duidelijk gescheiden van elkaar uitgevoerd om uitbreiding van de opdracht en daarmee de financiële en procedurele uitvoerbaarheid van de stalling niet in gevaar te laten komen.

Collegenota



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd: NS, Prorail en binnen Ruimte van gemeente
B. Er is wel overeenstemming
C. Er heeft overleg plaatsgevonden met weth. Aarts, d.d. 27-10-2014

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
fiets/scooterstalling centraal station

1. Aanleiding.

In de structuurvisie Maastricht 2030 is vastgesteld dat het centraal station wordt ontwikkeld als belangrijkste openbaar vervoer knooppunt. De eerste stappen daarin worden gezet door het realiseren van een nieuw bus – en tramstation met de komst van de tram.

Daarnaast wordt ruimte gezocht voor een structurele verruiming van het aantal fietsenstallingen en de P&R-voorzieningen van de NS op de Parallelweg (opening november 2014). De opgave voor de langere termijn is om het monumentale stationsgebouw tot een schakel tussen binnenstad en het oostelijk stadsdeel te maken. Daarvoor is een openbare, bij voorkeur befietsbare, nieuwe passerelle gewenst, hetzij ondergronds of bovengronds. Op de langere termijn ligt aan de oostzijde, waar deze passerelle uitmondt, de opgave om een tweede stationsplein te maken.

In het raadsbesluit over de stationsomgeving van 31 mei 2011 is besloten dat op korte termijn de traminpassing en de fietsparkeeroplossing ter hand worden genomen en op lange termijn de interwijkverbinding (onder of boven de sporen) tot de mogelijkheden behoort.

Bij het raadsbesluit over de tram van 18 december 2012 is een motie ingediend en aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht in overleg te gaan met de betrokken partners (NS/provincie/Prorail) om de mogelijkheden te onderzoeken van een ondergrondse fiets- en eventuele scooterstalling onder het stationsplein.

In het coalitieakkoord "Wij Maastricht" 2014-2018 is de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling in 2018 bij het centraal station concreet benoemd.

2. Relatie met bestaand beleid.

- Coalitieakkoord "Wij Maastricht" 2014-2018

Zie de aanleiding.

- Structuurvisie "ruimte voor ontmoeting".

Zie de aanleiding.



- Motie Raad uit 2012.

Zie de aanleiding.

- Aanleg 500 bovengrondse fietsenstallingen stationsplein was tijdelijk

In 2011 zijn op het stationsplein rekken neergezet voor 500 fietsen. Dit is als tijdelijke oplossing voor het fietsparkeren voorzien, in afwachting van een structurele oplossing.

- Groei fiets- en scootergebruik

Landelijk groeit het fiets- en scootergebruik sterk. Ook Maastricht verwacht nog een sterke groei. Gemeente Maastricht zet sterk in op een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk. Dit komt enerzijds de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede maar anderzijds ook de gezondheid van de burgers.

Uit reizigersonderzoek van NS blijkt dat op dit moment circa 40% van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station fietst. En circa 15% pakt de fiets bij aankomst, om zo naar zijn of haar bestemming te komen. Dit aandeel was in het jaar 2000 respectievelijk 30% en 11%. In Maastricht komt nu 28% van de reizigers met de fiets naar het station, en pakt 13% de fiets om op de eindbestemming te komen.

In Maastricht is dus veel potentie voor de fiets om te groeien: en door het aanbieden van hoog kwalitatieve fietsenstallingen worden de barrières in het deur tot deur transport weggenomen. Hierdoor kiezen steeds meer reizigers voor de trein wat goed is voor de gezondheid en de stedelijke bereikbaarheid.

Het is de opgave om in totaal 4.000 fiets parkeerplekken in de stationsomgeving te hebben. Ten opzichte van de huidige situatie gaat het dan om 1.500 nieuwe plaatsen..

- Tijdsdruk als gevolg van de komst tram.

De traminfra loopt over de stalling heen en heeft haar eindhalte ter hoogte van de huidige taxistandplaats. Het is evident dat beide projecten nauw op elkaar afgestemd worden. Dit enerzijds om te voorkomen dat de omgeving en het bestemmingsverkeer onnodig lang met een bouwput geconfronteerd worden. Anderzijds kan werk met werk worden gemaakt en gezamenlijk worden opgetrokken in risicomangement. Rekening houdend met de realisatie van het tramproject, moet de stalling eind 2017 gereed zijn. Voor de bouwtijd van de stalling wordt circa 1,5 tot 2 jaar aangehouden. Start bouw van de stalling is voorzien voor eind 2015.

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

De voorbereiding van het realiseren van een fiets/scooterstalling kan niet op zich laten wachten. Ten eerste is er de tijdsdruk als gevolg van de tram zoals hierboven benoemd. Ten tweede is er aan de subsidie vanuit het programma Beter Benutten de harde voorwaarde verbonden dat het project gerealiseerd moet zijn in 2017.



Een nieuwe ondergrondse stalling

In het onderzoek van Movares van december 2013 "studie fietsenstallingen Stationsomgeving Maastricht" zijn alle mogelijke locaties voor de stalling onderzocht. In dit onderzoek zijn de belangen van de gemeente, NS en Prorail gezamenlijk afgewogen. Uit dit onderzoek blijkt dat er een duidelijke voorkeur bestaat vanuit alle drie de partijen voor een ondergrondse stalling.

Het college heeft zich, op basis van dit rapport, op 5 november 2013 nadrukkelijk uitgesproken om een ondergrondse stalling te realiseren. Uw commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit heeft op 13 januari 2014 deze koers bevestigd.

In de bijlage is het ontwerp toegevoegd.

In- en uitgang stalling met fiets of scooter

Nadien is uitgebreid overleg gevoerd met belanghebbenden (o.a. fietsersbond, buurtplatform Wijck, Ondernemers Initiatief Wijck (OIW), Centrummanagement, Veolia, Q-Park) over de situering van de toegang tot deze ondergrondse stalling. Op verzoek van de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijck (OIW, centrummanagement en buurtplatform) zijn naast de toegang via de Stationsstraat nog andere varianten onderzocht.

Tevens is een variant onderzocht waarbij de toegang tot de fiets/scooterstalling via de Colonel garage plaatsvindt. Q-Park heeft aangegeven hieraan alleen mee te werken onder de voorwaarde dat er een tweede autotoegang tot de Colonel garage aan het Stationsplein komt. Dit laatste is verder uitgewerkt maar bleek onmogelijk vanwege ruimtelijke beperkingen en een autoaantrekkende werking die daar niet gewenst is. Gezamenlijk met de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wijck is besloten deze variant niet verder mee te nemen in de besluitvorming.

Op 26 augustus van dit jaar heeft een uitgebreide infomiddag/avond plaatsgevonden waarin alle mogelijke varianten zijn gepresenteerd. Op 8 september heeft een presentatie van deze varianten plaatsgevonden in de commissie SMM. Tijdens deze avond is de richting verkend. Een overgrote meerderheid van de raadscommissie heeft de voorkeur uitgesproken voor de Ingang via de middenberm van de Stationsstraat.

Samen met de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wijck zijn de varianten gescoord op een aantal criteria. Zoals uit onderstaande tabel blijkt, heeft de variant ingang Stationsstraat de beste score. Een uitgebreide toelichting hierop is als bijlage toegevoegd.

Collegenota

Ingang Stationsstraat Ingang Stationsplein zuid Ingang Stationsplein noord

- 1) Investeringslasten
- 2) Exploitatielasten
- 3) Handhavingskosten
- 4) Verkeersveiligheid
- 5) Fiets- en scooter vriendelijkheid
- 6) Kwaliteit openbare ruimte
- 7) Economisch belang
- 8) Interwijkverbinding



Legenda:

	niet onderscheidend
	positief onderscheidend
	negatief onderscheidend

In- en uitgang stalling voor de voetganger

Aan de Stationsgebouw zijde is een in- en uitgang voorzien voor de voetgangers. Deze kan dan kiezen om via de stationshal of via de noordkant van het station naar de trein/bus te gaan. Komend vanaf de trein/bus kan de voetganger via deze ingang zijn fiets ophalen en via de rolband uitgang via de middenberm van de Stationsstraat uitrijden.

Gebruik stalling scooterrijders en minder validen personen

Door gebruik te maken van een rolband (tapis roulant) is de stalling goed toegankelijk voor scooters, zware e-bikes en buitenmodellfietsen. Ook minder valide personen kunnen goed gebruik maken van deze stalling. Er hoeft geen lift worden gemaakt.

Stallingsduur

De gemeente Maastricht en het NS Transferbedrijf passen een gezamenlijk uitgewerkt fietsconcept toe in de ondergrondse stalling. Dit fietsconcept wordt landelijk verder uitgerold en houdt in dat de eerste 24 uur gratis gestald kan worden. Vanaf de tweede dag wordt een nog nader te bepalen tarief geheven. In Utrecht, Amsterdam Amstel en Breda is dit concept door NS al toegepast.

NS en Gemeente gaan onderzoeken of het aanbieden van gratis stallingen voor een periode langer dan 24 uur voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld studenten) nuttig en zinvol is voor een beter resultaat (klantoordeel, optimale benutting en effect op totale kosten-baten).

Inrichting stalling

De stalling wordt uitgerust met extra ruime plekken en elektrische oplaadpunten zodat deze geschikt zijn voor toekomstige (over het algemeen steeds duurder en steeds grotere) fietsen, e-bikes, speedbikes en (e-)scooters en bakfietsen. Dit vertaalt zich in extra ruime rekken voor de fietsen en vakken voor de bijzondere fietsen en scooters.

Tevens wordt de stalling uitgerust met innovaties die het fietsparkeren zo efficiënt, snel en makkelijk mogelijk maken.

1. Met het "dynamisch bezettingsinformatiesysteem" krijg je informatie waarbij je weet hoe lang een fiets in het rek staat. Ook zijn de locaties van bezette en lege plekken met het systeem bekend. En daarmee wordt een display aangestuurd die bij binnenkomst de fietser laat zien waar plek is. Dit draagt bij aan een kortere zoektijd en een naadloze overstap van fiets naar OV.
2. Er is sprake van een maximaal betaalgemak. Er zijn twee manieren waarop de klant toegang krijgt tot de nieuwe fietsenstalling. Klanten dienen of de parkeerduur te registreren (dagstallen) door middel van hun OV-chipkaart of ze dienen in het bezit te zijn van een abonnement (stallen op abonnement). Tijdregistratie bij dagstallen gaat door middel van check-in/check-uit met de OV-chipkaart. De eerste dag wordt gratis. Als de klant zijn fiets langer dan 24 uur heeft gestald, dient hij een gangbaar tarief te betalen. Hiermee wordt



- gebruik door dagelijkse OV reizigers gestimuleerd en wordt gebruik door langparkeerders ontmoedigd.
3. Door middel van luidsprekers zijn mededelingen over OV hoorbaar in de fietsenstalling. Ook zal een vertrektijdenbord van NS/Veolia in de fietsenstalling aanwezig zijn.
 4. Indeling fietsenstalling in herkenbare blokken met looproute aanduidingen naar trein, bus en tram. Dit vergemakkelijkt de (terug)vindbaarheid.
 5. Verhuren van natransport in bovengrondse stalling. OV fietsen, mountainbikes, Park and Bike concept ook in de stalling.

Aanpak weesfietsen

Met deze stalling kunnen weesfietsen eenvoudig aangepakt worden. Momenteel is 10-20% van de gestalde fietsen (300 tot 600) een weesfiets die capaciteit inneemt voor potentiële trefnreizigers. Door het beter benutten van de bestaande capaciteit neemt de capaciteit dus toe met ten minste 300 plaatsen.

Uitbreiding oostzijde station

Aan de oostkant van het station wordt, voorafgaand aan de bouw aan de westzijde, de capaciteit van de fietsenstalling verdubbeld (van 350 naar 700 plaatsen). Door deze stalling uit te breiden en sociaal veiliger in te richten, kunnen openbaar vervoer reizigers ook aan deze zijde hun fiets of scooter stallen.

Capaciteit stalling

De stalling biedt, voor zover nu voorzien, minimaal ruimte voor 2.440 gewone fietsen, 100 openbaar vervoer fietsen, 60 speciale fietsen en 80 scooters. Getracht wordt ten opzichte van de ambitie de nog ontbrekende 300 plaatsen bij de planontwikkeling (DO) te realiseren.

Aon de Stasie

NS heeft een contract met de exploitant van Aon de Stasie. Met NS is afgesproken dat Aon de Stasie open blijft tot aan de opening van de nieuwe stalling.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

De fiets is bij uitstek een duurzaam vervoermiddel en de gemeente Maastricht zet hier dan ook vol op in en faciliteert de fietser door de aanleg van een centraal gelegen fietsstalling nabij het Centraal Station. Dit komt enerzijds de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede maar anderzijds ook de gezondheid van de burgers.

De NS gaat de stalling exploiteren. De gemeente gaat samen met ProRail en de NS onderzoek doen naar de mogelijkheden, financiering en subsidies in relatie tot duurzaam bouwen en de kansrijke concepten vanaf de start borgen. Het instrument dat wij hiervoor willen gebruiken is BREEAM nieuwbouw of GPR gebouw. Materiaalkeuze en energiezuinigheid zijn hier belangrijke onderdelen van. De ambitie is om binnen het vastgestelde budget een klimaatneutrale fietsenstalling te realiseren.

Voor de bouw van de stalling wordt rekening gehouden met klimaat adaptatie en als gevolg daarvan extreem hoge waterstanden en hittestress. De stalling moet een levensduur van meer dan 50 jaar hebben, moet altijd beschikbaar en toegankelijk zijn en vormt een fundering voor de tramlijn.



Bij de inrichting van de stalling zullen extra duurzaamheids maatregelen getroffen worden. Er zal een opdracht worden verstrekt om te verkennen welk duurzaamheids instrument het beste kan worden toegepast.

Ook wordt gekeken of de fietsenstalling BREEAM gecertificeerd dient te worden en welke duurzaamheids maatregelen in de exploitatie kansrijk zijn. De geselecteerde duurzaamheidsmaatregelen zullen in het nog op te stellen bestek worden opgenomen opdat de investeringen en opbrengsten zichtbaar worden.

5. Personeel & Organisatie.

N.v.t.

6. Informatie en automatisering.

N.v.t.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Het opstellen van het DO en overige voorbereidingskosten worden conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid toegepast.

8. Beheersparagraaf IBOR.

N.v.t.

9. Financiën

Investeringskosten

De investeringskosten voor de ondergrondse fietsenstalling voor circa 2.600 fietsen en 80 scooters worden geraamd op € 12 mln prijspeil 2014 en exclusief BTW met een bandbreedte van 30%. Het voorlopig ontwerp en de globale kostenraming voor de ondergrondse fietsenstalling zijn opgesteld door een extern bureau. Inmiddels zijn de eerste uitkomsten van een second opinion binnen en wordt ambtelijk een risicoscan uitgevoerd. De definitieve kostenramingen en uitkomsten risicoanalyse zijn beschikbaar na het opstellen van het DO en constructieberekeningen.

Als richting voor de dekking van de kosten wordt het volgende beoogd:

1. Prorail draagt bij vanuit het Actieplan Fiets Parkeren mee voor 50 % voor 1500 fietsen/scooters (groei ten opzichte van huidige situatie). De bijdrage wordt daarmee geraamd op circa € 3,5 miljoen.
2. Provincie draagt bij vanuit de reguliere BDU € 2,2 miljoen en € 0,8 miljoen vanuit verkeer en vervoersmanagement. Totale provinciale bijdrage bedraagt daarmee € 3,0 miljoen.
3. Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. Vanuit het programma Beter Benutten wordt € 5,5 miljoen bijgedragen.

De bijdrage ad 3 is nog niet definitief. De toezegging is in de afrondende fase. Bij de definitieve besluitvorming in het 1^e kwartaal 2015 door College en Raad zal helderheid (hard) zijn over deze subsidies.



Mochten de investeringskosten boven € 12 miljoen uitkomen, dan zal allereerst worden gekeken welke bezuinigingsmaatregelen te treffen zijn. Hierbij kan gedacht worden aan uitvoering in minder fasen (is nu voorzien in 3 fasen om hinder voor omgeving zo veel mogelijk te beperken), versobering in de afwerking etc. Zo nodig zal aanvullende dekking worden gezocht.

Exploitatiekosten

De stalling wordt naar verwachting begin 2018 geopend. In de bijlage is het ambitiedocument aangaande de exploitatiekosten tussen NS en de gemeente terug te vinden. Dit document wordt voor opening van de stalling verder uitgewerkt en definitief gemaakt.

Insteek van de gemeente en NS is om de exploitatie kosten door 3-en te delen: 1/3 deel is voor de gemeente, 1/3 deel is voor de NS en 1/3 deel is voor het ministerie. De landelijke onderhandelingen met het ministerie hierover worden nog gevoerd.

Omdat de bijdrage aan de investeringskosten door Prorail gekoppeld is aan een sluitende exploitatie, is een ambitiedocument tussen NS en de gemeente opgesteld. NS staat voor 1/3 van de kosten van de exploitatie in. Gemeente Maastricht staat voorlopig in voor 2/3 van de kosten. Beide partijen spannen zich in de tussentijdse periode in om het ministerie zover te krijgen om ook 1/3 voor haar rekening te nemen. Dit is conform de landelijke gedragslijnen tussen ministerie, NS en gemeentes.

De jaarlijkse exploitatiekosten worden op basis van de ervaringen in Utrecht, Breda en Amsterdam Amstel geraamd op totaal € 220.000,- exclusief btw. 1/3 deel betekent een jaarlijks bedrag van € 74.000,- exclusief btw. Er wordt naar gestreefd om binnen de mobiliteitsmiddelen hiervoor dekking te vinden. Indien dit niet mogelijk is, zal een beroep gedaan moeten worden op de algemene middelen. Bij de kaderbrief 2015 zal hiervan dan een vertaling plaatsvinden.

Bij het raadsbesluit dat volgt in het eerste kwartaal van 2015 zal hier uitsluitel over zijn.

Fiscale gevolgen - BTW

In de kostenramingen is als uitgangspunt genomen dat de btw geen kostenpost zal worden. Uitgangspunt is dat de btw verrekend (wet BTW) of gecompenseerd (wet BCF) kan worden. Op dit moment wordt met de belastingdienst overleg hierover gevoerd. Bij de definitieve besluitvorming in het 1^e kwartaal 2015 zal dit aspect helder zijn.

10. Voorstel.

Samen met alle belanghebbenden (NS, Prorail, provincie, fietsersbond, Veolia en de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wijk) zijn alle realistische varianten voor deze stalling en de toegang tot deze stalling onderzocht. De variant ingang Stationsstraat komt hieruit als beste naar voren.

Een aantal belanghebbenden heeft aangegeven het belangrijk te vinden dat de ingang via de middenberm van de Stationsstraat zo transparant mogelijk gebouwd wordt. Dit om het zicht op de stad, komend vanuit het station, niet te belemmeren. Het voorstel is om deze toegang samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk verder uit te werken. Hierbij geldt dat het budget Fietsenstalling taakstellend is.

Ook wordt voorgesteld om een haalbaarheidsonderzoek voor de herinrichting van de Stationsstraat (tussen station en de Servaasbrug) op te stellen. Dit is een wens van bewoners en ondernemers maar dit is ook benoemd in de gemeentelijke structuurvisie. Zo valt er te denken aan het maken van terrassen aan de gevels door het opheffen van langsparkeren. Het opstellen van dit totaal plan met



de bijbehorende kostenraming en dekking maakt geen onderdeel uit van het project fiets/scooterstalling station.

Beslispunten

Akkoord te gaan met:

1. het voorlopig ontwerp van de ondergrondse stalling voor fietsen en scooters;
2. de toegang tot de stalling via de middenberm van de Stationsstraat te realiseren;
3. het maken van een definitief ontwerp;
4. het opstarten van de bestemmingsplan procedure;
5. het samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk verder uitwerken van de toegang tot de stalling;
6. het ambitiedocument tussen NS en gemeente ten aanzien van de exploitatiekosten;
7. het opstellen van een haalbaarheidsstudie voor de herinrichting van de gehele Stationsstraat;
8. de inhoud van de raadsinformatiebrief.

11. Vervolg / Planning.

Na een positief besluit van uw college zal de bestemmingsplanprocedure worden opgestart en de omgevingsvergunning worden aangevraagd. Tevens wordt gestart met het opstellen van DO en technisch ontwerp. Ook zal het aanbestedingsproces worden opgestart.

Verwacht wordt dat medio 2015 de aanbesteding op de markt kan worden gezet. Gunning zal eind 2015 plaatsvinden.

Samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk zal :

- ✓ de toegang tot de stalling verder worden ontworpen;
- ✓ overleg plaats vinden over de bouwfasering en overlast;
- ✓ een haalbaarheidsstudie worden opgesteld naar de herinrichting van de Stationsstraat (separaat project).

In het eerste kwartaal 2015 is het definitieve college- en raadsbesluit voorzien gebaseerd op een definitief/technisch ontwerp, waarbij tevens de definitieve financiering aan de orde komt.

12. Communicatie.

De raad wordt met een raadinformatie brief over de stand van zaken geïnformeerd.

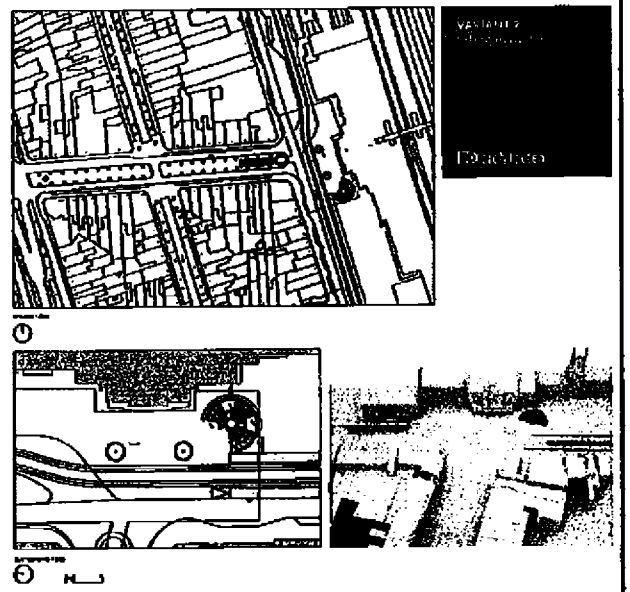
Afweging toegangsvarianten fiets/scooterstalling Centraal Station

In de werkgroep Wijck (gemeente, OIW, buurtplatform en centrummanager) hebben we met elkaar criteria vastgesteld om de toegangsvarianten tot de stalling te kunnen wegen. Het gaat om de investeringslasten, de exploitatielasten, de handhavingskosten, de verkeersveiligheid, de fietsvriendelijkheid, de kwaliteit van de totale openbare ruimte, het economisch belang voor Wijck/Maastricht en de mogelijkheid om in de toekomst een onder- of bovengrondse verbinding onder/over de sporen te maken.

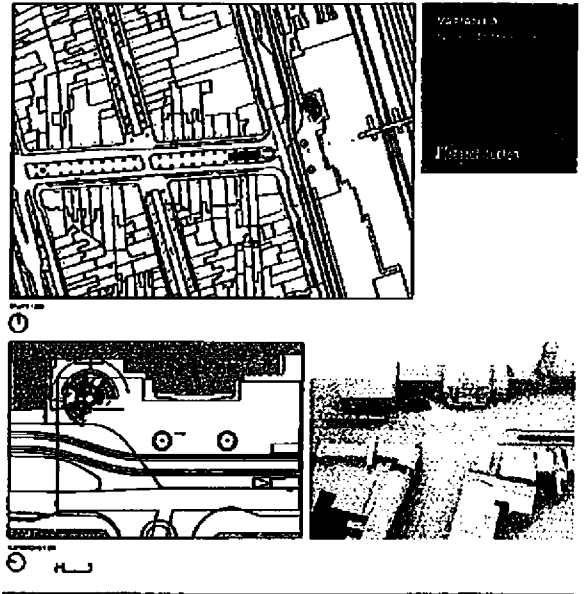
Variant 1, ingang met een rolband via de middenberm Stationsstraat



Variant 2, ingang met een gedraaide trap en goot aan de zuidzijde van het Stationsplein



Variante 3, ingang met een gedraalde trap en goot aan de noordzijde van het Stationsplein



In de volgende tabel is de score weergegeven:

	Ingang Stationsstraat	Ingang Stationsplein zuid	Ingang Stationsplein noord
1) Investeringslasten	■	■	■
2) Exploitatielasten	■	■	■
3) Handhavingskosten	■	■	■
4) Verkeersveiligheid	■	■	■
5) Fiets- en scootervriendelijkheid	■	■	■
6) Kwaliteit openbare ruimte	■	■	■
7) Economisch belang	■	■	■
8) Mogelijkheden interwijkverbinding	■	■	■

Legenda:

■	niet onderscheidend
■	positief onderscheidend
■	negatief onderscheidend

Uit deze tabel blijkt dat de ingang via de Stationsstraat de voorkeur heeft. Onderstaand volgt per criterium een toelichting.

1) Investeringslasten

De investeringslasten worden voornamelijk geraamd op 12 miljoen, exclusief BTW. Bij de ingang via de Stationsstraat wordt een rolband toegepast. Een rolband kost circa 6 ton. Bij de varianten ingang Stationsplein gaat er een gedeelte van de stallingscapaciteit van de stalling verloren. Dit zal gecompenseerd moeten worden door de stalling uit te breiden richting het busstation. Ook dit

brengt extra bouwkosten met zich mee. Hiermee zijn de varianten niet onderscheidend op investeringkosten.

Conclusie: de varianten zijn niet onderscheidend op investeringkosten.

2) Exploitatielasten

In de variant ingang Stationsstraat kunnen ook scooters en buitenmodelfietsen (fietsen met bakken etc) gestald worden. Ook is deze stalling toegankelijk voor minder valide mensen. In de varianten ingang Stationsplein kunnen geen scooters en buitenmodelfietsen gestald worden omdat deze de draai niet kunnen maken. Ook minder valide mensen zullen moeite hebben met deze trap. Dat betekent dat er een alternatieve oplossing gevonden moet worden voor deze doelgroep. Uitgaande van de wens om op maalveld een stallingsvrij plein te bewerkstelligen, zal een inbandige oplossing gekozen moeten worden. Dit brengt hogere exploitatielasten met zich mee.

Conclusie: de varianten ingang Stationsplein noord en zuid zijn duurder in de exploitatie en scoren daarmee negatief ten opzichte van de variant ingang Stationsstraat.

3) Handhavingskosten

Handhaving is in alle varianten een belangrijk aandachtspunt. Fietsers en scooters mogen niet in de verleiding komen om op maalveld of tegen gevels te stallen. Vanaf het begin af aan zal er streng gehandhaafd moeten worden. De zichtbaarheid van de toegang is van groot belang hierbij. Het is lastig om in te schatten of de varianten onderscheidend zijn op handhaving, dat moet zich uitwijken in de praktijk.

Conclusie: de varianten zijn op handhavingskosten niet te onderscheiden.

4) Verkeersveiligheid

Het optimaliseren van de verkeersveiligheid is in alle varianten een belangrijk aandachtspunt. In de drukke stationsomgeving met veel voetgangers, de bussen, de tram, de auto's en de fietsers is dit een ingewikkelde opgave.

Tram Vlaanderen Maastricht

De infrastructuur voor de tram moet nog aangelegd worden en zal over de ondergrondse fietsenstalling komen te liggen. De eindhalte zal zich bevinden ter hoogte van de huidige taxistandplaats. Vooralsnog zijn er 2 tramdiensten per uur gepland, dit kan in de toekomst worden uitgebreid naar 4 diensten per uur.

De snelheid van de tram zal laag zijn omdat het start en eindpunt van de tram op het Stationsplein ligt. Dit laat onverlet dat het midden van een kruisende beweging van de fiets met de tram volgens de veiligheidsexpert van de tram Vlaanderen Maastricht absoluut de voorkeur verdient. Een tram is star en kan niet snel uitwijken voor een fiets zoals een bus dat wel kan. Ook is de remweg van de tram beduidend langer dan die van een bus.

Conclusie: In de variant ingang Stationsstraat hoeft de fietser de tram niet te kruisen. In de varianten Stationsplein is dat wel zo.

Bus

In de nieuwe openbaar vervoer concessie (ingaaend per 2017) zullen er 25 tot 30 bussen per uur per richting door de Stationsstraat rijden.

In de variant ingang Stationsstraat is het de bedoeling om de fietsers en scooters vanuit west via de Stationsstraat of Alexander Battalaan op de kruising Stationstraat/Alexander Battalaan naar de stalling te geleiden. Fietsers rijden in dezelfde richting als de bus en moeten links voorsorteren voor de bus langs, zoals op een normaal kruispunt. De fietsers en scooters komend vanuit zuidelijke of oostelijke richting moeten bij voorkeur via de Bourgognelaan via dezelfde kruising naar de ingang geleid worden, zij kruisen daarbij de bus haaks en hebben daarmee goed zicht op de bus. Door te werken met verhoogde banden bij de middenberm van de Stationsstraat en het fietsvriendelijker maken van de Bourgognelaan wordt deze beweging gestimuleerd. De praktijk zal moeten uitwijzen of dit ook daadwerkelijk zo gebeurt want dit is wel een aandachtspunt. Fietsers en scooters die de stalling uitgaan, worden eerst via de middenberm naar de kruising Stationsstraat/Alexander Battalaan geleid om de Stationsstraat op te gaan.

In de varianten Stationsplein zuid en noord heeft de fietser/scooter komend vanuit west geen kruisende beweging met de bus. Ook vanuit de zuidelijke en oostelijke richting is er geen kruising met de bus aan de orde. Echter, bij het verlaten van de stalling, zal deze fietser/scooter richting west de bus wel moeten kruisen.

Conclusie: De variant ingang Stationsplein zuid heeft de minst buskruisende bewegingen.

Voetgangers

In de variant ingang Stationsstraat hoeven geen loopstromen gekruist te worden behoudens met die voetgangers die zich op de middenberm bevinden.

In de variant Ingang Stationsplein zuid zijn de kruisende bewegingen met de mensen die vanuit de hoofdingang stationshal naar de stad en de tram gaan veelvuldig. Ook vindt er een kruising plaats met de loopstromen vanaf de tram naar de bus. Een toerist die onbekend is met Maastricht zal zich op het voorplein willen oriënteren, maar krijgt hier weinig tijd voor doordat men alert moet zijn op de fietsers. Een fietstoegang op het plein belemmert het overzicht en werkt daarmee onverwachte bewegingen van deze toerist in de hand.

In de variant ingang Stationsplein noord zijn er kruisende bewegingen met de mensen die vanuit de hoofdingang stationshal naar de stad en de bus gaan. Ook vindt er een kruising plaats met de loopstromen vanaf de tram naar de bus.

Conclusie: De variant ingang Stationsstraat heeft de minste kruisingen met voetgangers.

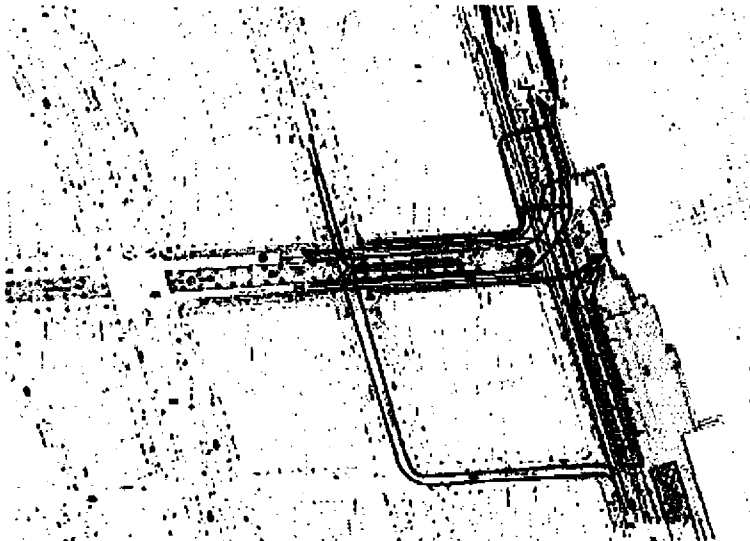
Auto

De stationsomgeving wordt autoluw ingericht. Auto's worden geconcentreerd op de Sint Maartenlaan en de Van Akenstraat. Tussen de Sint Maartenslaan en de Van Akenstraat is alleen autoverkeer van noord naar zuid mogelijk. De hoeveelheid auto's neemt dus af.

In de variant ingang Stationsstraat rijden fietsers vanuit westelijke richting met de auto mee en zullen linksaf voor een auto moeten voorsorteren. Doordat fietsers vanuit oostelijke en zuidelijke richting worden gestimuleerd om de Bourgognelaan te gebruiken kunnen ze de auto op een relatief rustig punt kruisen, hier zijn weinig andere verkeersdeelnemers waar men alert op moet zijn. Ook ziet men de auto aankomen, doordat deze in tegengestelde richting rijdt. In de varianten ingang Stationsplein zuid en noord moeten alle fietsers ter hoogte van het stationsplein de auto kruisen. Voor fietsers uit westelijke richting geldt dit zowel bij aankomen als verlaten van de fietsenstalling. Voor de overige fietsers geldt dit bij één van de twee momenten, dus bij het aankomen of het verlaten van de fietsenstalling. Het betreft weinig auto's, maar door alle andere verkeersstromen die aanwezig zijn, is het toch een druk punt, waar de taakdruk hoger is.

Conclusie: De variant ingang Stationsstraat heeft de minste kruisingen met auto's.

Eindconclusie: De variant Stationsstraat scoort ten opzichte van de kruising van met name de tram en de loopstromen het beste.



Figuur: overzicht verkeersstromen.

Gele sterren: ingangen stalling; blauw: voetganger; groen: fietser; oranje: bus; rood: auto; zwart gestreept: tram

5) Fiets- en scootervriendelijkheid

De grootste stroom fietsers komt vanuit de zijde Stationsstraat of via de Sint Maartenslaan/Alexander Battalaan.

De variant ingang Stationsstraat ligt voor die stroom op een logische plek op de route naar de trein/bus/tram. Bij de varianten Stationsplein is de fietser scooter al min of meer op de plek van bestemming als deze de ingang bereikt. Dit zal als niet logisch worden ervaren. Daar staat tegenover dat de stroom vanuit de oostkant en zuidkant een meer logische toegang heeft op het Stationsplein.

Met een rolband kunnen alle fietsen en scooters op een gemakkelijke wijze de stalling bereiken. Eenzelfde rolband is niet mogelijk op het Stationsplein vanwege het ruimtebeslag dat daarvoor nodig is. Ook is een rolband niet mogelijk in een gedraaide vorm. Dat betekent dat scooters en buitenmodell fietsen elders gestald moeten worden in de varianten Stationsplein.

Maar ook voor de gewone fiets zal, naar mate de boogstraal kleiner wordt, het geleiden van de fiets in de buitenboog niet gemakkelijk zijn. Een goot aan de binnenzijde van de spiraal is erg lastig omdat de bocht met de fiets van de persoon af is gericht. Ook wordt het traplopen steeds omslachtiger door de steeds ruimer te nemen buitenbocht. Men moet als het ware steeds meer met een omweg lopen. Een grotere boogstraal betekent welliswaar dat de treden aan de buitenrand steeds dieper worden maar de problemen met de kortere/tapse treden aan de binnenkant blijven aanwezig. Met name de minder valide mensen zullen dit lastig vinden.

Conclusie: een gedraaide goot/trap is niet toegankelijk voor scooters, buitenmodelfietsen en minder valide mensen. Ook voor de gewone fietsers biedt een rolband meer comfort. Variant ingang Stationsstraat scoort daarmee positief ten opzichte van de varianten ingang Stationsplein.

6) Kwalltelt openbare ruimte

Het Stationsplein vormt de hoofdentree van de stad voor reizigers die met het openbaar vervoer naar Maastricht komen. In de huidige situatie met de fietsenstalling op maaiveld is dit geen fraaie entree. Het bouwen van een ondergrondse stalling biedt hiervoor een oplossing.

De uitgang van een station is een belangrijk oriëntatiepunt van de aankomende reiziger. Het kan daar van tijd tot tijd behoorlijk druk zijn. Daarom is *rust* (voetganger is de baas) en *ruimte* (overzicht, oriëntatie) van belang. Door het verdwijnen van de fietsen op maaiveld aan weerszijden van de hoofdentree ontstaat rust en ruimte en daarmee verbetert de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein. Een entree voor een ondergrondse fietsstalling neemt ruimte in, creëert een stroom fietsers en daarmee drukte, beperkt plaatselijk de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte en beneemt deels het zicht op de omgeving, door een muur of hekwerk van ongeveer een meter hoog. Daar kan een overkapping bij komen. De vraag is in welke variant deze aspecten het minst storend zijn.

Bij de variant ingang Stationsplein zuid komt er een "gat" te hoogte van de hoofdentree van de stationshal te liggen. Dit veroorzaakt drukte en bovendien wordt de ruimte die ontstaat door het verdwijnen van de gestalde fietsen weer deels teniet gedaan. Juist waar de ruimte toch al niet zo groot is, komt er een gat in het plein. Dit beperkt de gebruiksmogelijkheden en zal de uitstraling van het plein en daarmee ook de oriëntatie van de reiziger niet ten goede komen.

Dit alles geldt in mindere mate, voor de ingang Stationsplein noord. De drukte ontstaat iets verder van de entree van het station en het gat past in de bestaande "nis" van het stationsgebouw zelf. Daarmee is deze variant duidelijk minder storend dan variant Stationsplein Zuid.

De variant Stationsstraat heeft het voordeel dat de ruimte en rust die op het Stationsplein ontstaan door het verwijderen van de gestalde fietsen in stand blijven en tot een belangrijke kwaliteitsverbetering leiden. Daar tegenover staat dat de gebruiksmogelijkheden van de middenberm van de Stationsstraat beperkt worden. Ook wordt door een muur of hekwerk van ongeveer een meter het zicht op de middenberm van de Stationsstraat deels ontnomen. Overigens blijft het perspectief op de Stationsstraat (en daarmee op de oriëntatie van de stad) als geheel in stand omdat je gemakkelijk over een muur van ongeveer een meter heen kunt kijken. Een overkapping kan overigens een extra belemmering op het perspectief vormen.

Conclusie: Het meest storend is de variant Stationsplein Zuid. Hier worden zowel de rust als de ruimte van het Stationsplein ondergraven. De variant Stationsplein Noord scoort het best op het aspect ruimte, maar er ontstaat wel extra drukte op het Stationsplein. De variant Stationsstraat scoort minder goed op het aspect ruimte, maar het beste op het aspect rust op het Stationsplein. Omdat het aspect "rust" ook al deels is meegenomen in het thema veiligheid, kijken we puur naar het aspect ruimte. Hierbij scoort Stationsplein Noord als positief onderscheidend en Stationsstraat en Stationsplein Zuid als negatief onderscheidend.

7) Economisch belang

De economische ontwikkeling van Wijck wordt niet direct bepaald door de onderscheiden alternatieven van de stallingsingang. Wel is van belang dat de te kiezen ingang geen gewenste ontwikkelingen blokkeert voor ondernemers in de Stationsstraat. Dan gaat het bijvoorbeeld om de wens om meer verblijfskwaliteit en belevingswaarde te genereren. Dat is daarom belangrijk omdat een dergelijk beeld de Stationsstraat, en daarmee de stadsentree, maakt tot een zgn. scenic corridor, die de bezoeker van Maastricht en de gebruikers van de fietsenstalling in de juiste stemming brengt voor het aanstaande stadsbezoek. Daarvoor is een ongehinderde entree van belang. De in de Stationsstraat geprojecteerde entree/uitgang draagt hieraan meer bij dan de beide alternatieven. Deze entree/uitgang sluit beter aan bij het perspectief Stationsstraat en Percée naar de stad, gelet ook op de mogelijke veranderende functie van deze route in de Wijckerbrugstraat.

De zuidelijke entree verhindert het gebruik van het terrein voor het stationsgebouw Zuid als plaats voor kleinschalige evenementen, markten en dergelijke.

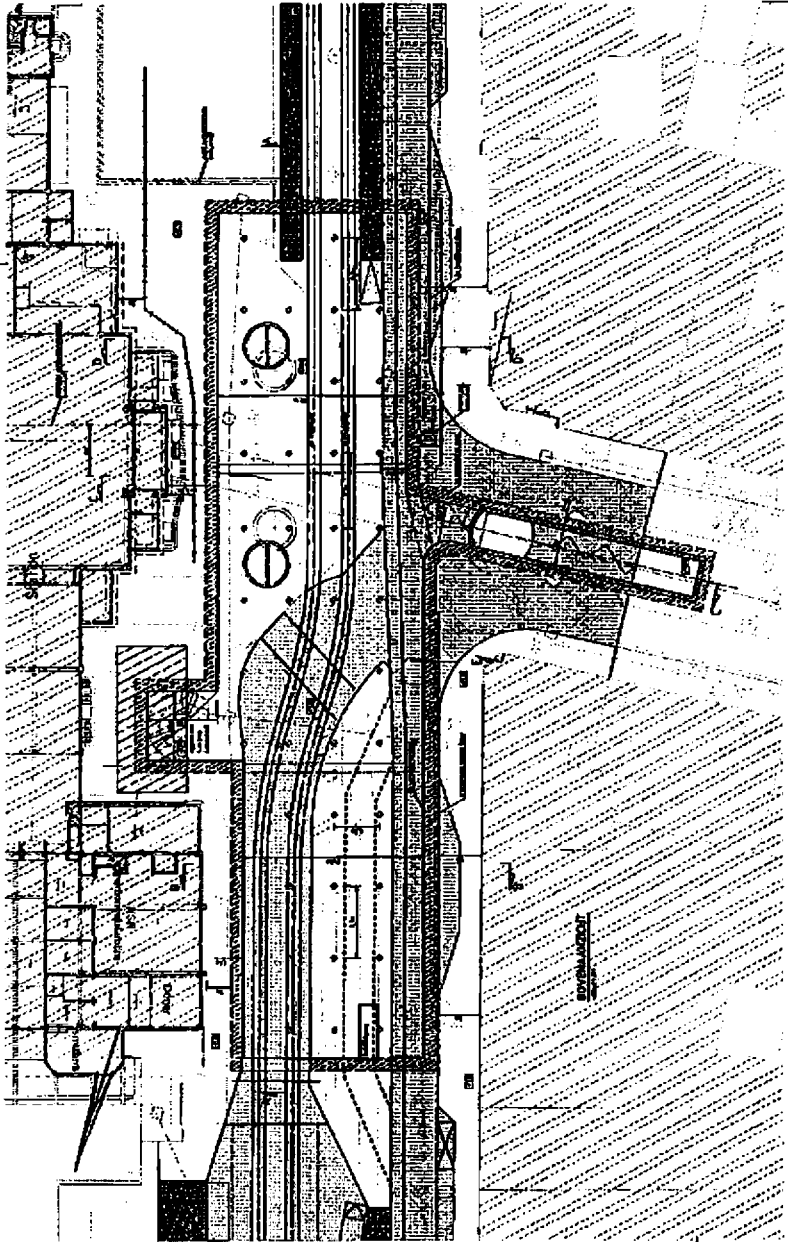
Concluderend kan worden gesteld dat de Entree Stationsstraat de voorkeur geniet, de Entree Noord niet onderscheidend is vanuit economisch perspectief en de Entree Zuid negatief wordt beoordeeld ten aanzien van de economische kansen van dit deel van Wijck.

8) Mogelijkheden Interwijkverbinding

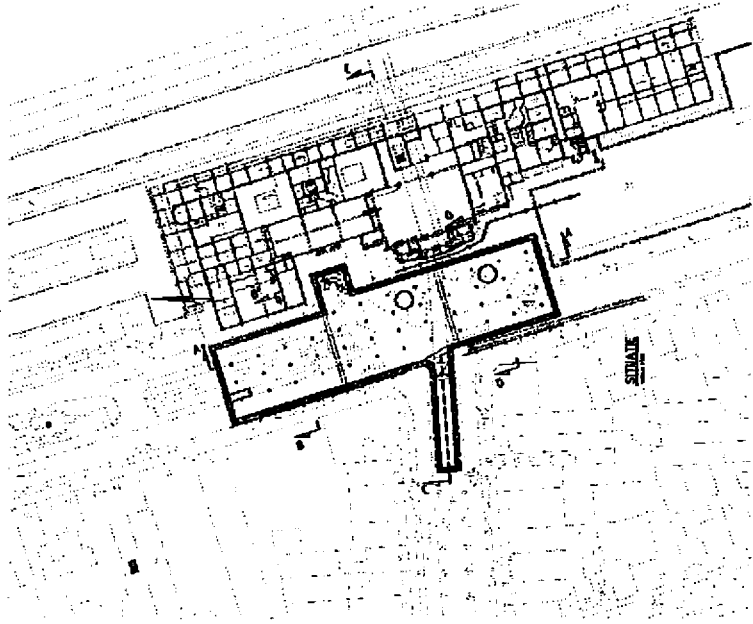
De variant ingang Stationsstraat is goed te combineren met een toekomstige interwijkverbinding onder de sporen. Dat kan door middel van afstappen (behoud rolband) of door de hellingbaan te verlengen zodat deze befietsbaar is. Hier is overigens een afweging noodzakelijk met de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsstraat, die dan minder oversteekbaar wordt. Ook is de ingang Stationsstraat te combineren met een toekomstige nieuwe Passarelle boven de sporen. Dit betreft dan een niet befietsbare opgang in het Stationsgebouw.

De varianten ingang Stationsplein zijn eveneens te combineren met een toekomstige nieuwe Passarelle boven de sporen. Ook hier zal het dan gaan om een niet befietsbare opgang in het Stationsgebouw. Overigens veroorzaakt dit nog meer drukte op het Stationsplein en daarmee meer onveiligheid. De combinatie met een ondergrondse interwijkverbinding is ook wellicht mogelijk. Maar als interwijk zal deze minder goed functioneren omdat deze toegangen minder fietsvriendelijk zijn, zeker als de route een doorgaand karakter heeft.

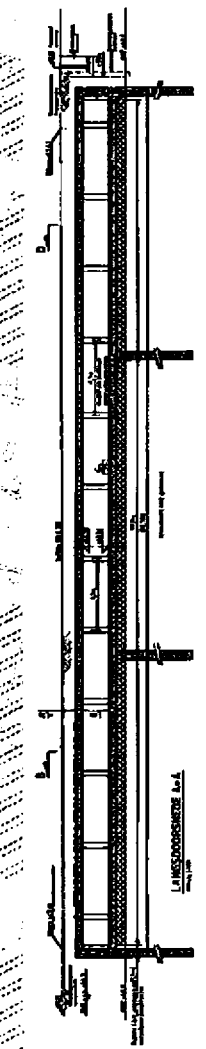
Conclusie: De variant ingang Stationsstraat scoort positiever ten opzichte van een ondergrondse interwijkverbinding. Voor een bovengrondse interwijkverbinding is er geen groot onderscheid te maken.



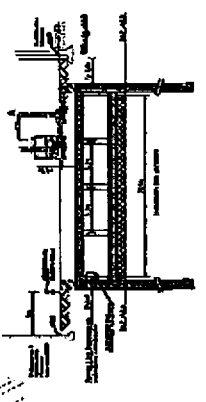
DRYERHOUSE



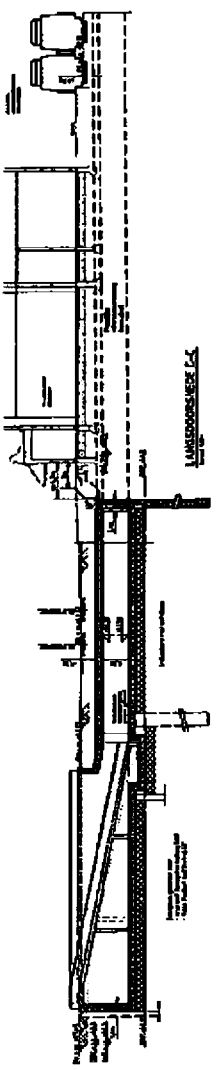
STRAITS



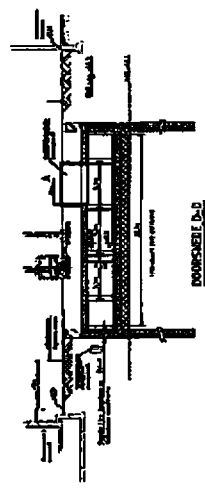
LANEHOUSE E.C.



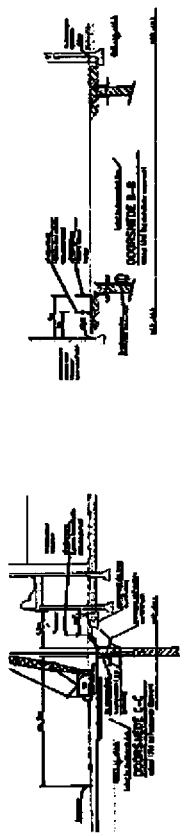
DOORHOUSE E.C.



LANEHOUSE E.C.



DOORHOUSE E.C.



DOORHOUSE E.C.

LEGENDA
 Symbols for materials and construction details.
 1. Concrete
 2. Brick
 3. Masonry
 4. Wood
 5. Steel
 6. Glass
 7. Insulation
 8. Earth
 9. Water
 10. Air

No.	Description	Quantity	Unit
1	Concrete		
2	Brick		
3	Masonry		
4	Wood		
5	Steel		
6	Glass		
7	Insulation		
8	Earth		
9	Water		
10	Air		

Ambitie document

Gemeente Maastricht en NS Fiets BV.

Fietsenstallingen station Maastricht

Oktober 2014

De ondergetekenden:

De publiekrechtelijke rechtspersoon Gemeente Maastricht, gevestigd te Maastricht, Mosae Forum 10, 6211 DW, vertegenwoordigd door de heer H.J.J.G. Simons, Manager Ruimte van Beleid en Ontwikkeling handelend onder het nadrukkelijk voorbehoud van goedkeuring van deze overeenkomst door het College van Burgemeester en Wethouders, hierna te noemen: Gemeente Maastricht

en

De besloten vennootschap NS Fiets B.V., statutair gevestigd te (3511 CE) Utrecht, Stationshal 17 en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel voor Midden Nederland onder dossiernummer 30165344, te dezer zake krachtens volmacht rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. B. Kuenen,

hierna te noemen: 'NS Fiets',

Verklaren het volgende te hebben afgesproken:

I Gemeenschappelijke visie, belang en verantwoordelijkheid:

1. Gemeente Maastricht en de NS hebben een gezamenlijke visie ten aanzien van fietsparkeren bij station Maastricht
2. In de structuurvisie Maastricht 2030, Ruimte voor ontmoeting en de Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving Maastricht (Movares, december 2013) zijn de ambities beschreven. Het Concept Eerste dag gratis van NS ligt aan voorgenoemde gemeentelijke documenten ten grondslag.
3. Er is bij partijen een gemeenschappelijke visie:

Klant	<p>Voldoende fietsparkeerplekken voor reizigers in OV domein Maastricht.</p> <p>Hoge klanttevredenheid door herkenbare, uniforme en bereikbare stallingen:</p> <ul style="list-style-type: none">- goede ligging t.o.v. perron- voor alle reizigers in het OV-domein <p>Aantrekkelijke stationsgebieden creëren en behouden.</p>
Maatschappelijk	<p>Vergroten van voor én natransport per fiets (meer duurzame modal-split).</p> <p>Duurzame werkgelegenheid; inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.</p>
Financieel	<p>Aantrekkelijk Fietsconcept om de handhavingskosten te verlagen, werkgelegenheid te stimuleren, fietsgebruik te stimuleren en te zorgen voor een goede benutting van de stallingen.</p> <p>Business case is gebaseerd op:</p> <ul style="list-style-type: none">- een gezamenlijk uitgewerkt Fietsconcept met bijbehorende Business Case

4. Gemeente Maastricht en NS hebben een gezamenlijk belang bij en nemen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij Station Maastricht (exclusief Beheer en Onderhoud). Dat wil zeggen voldoende (in pandige) fietsparkeerplekken die zo kosten efficiënt mogelijk worden geëxploiteerd en zo optimaal mogelijk worden gebruikt, waarbij handhaving van fietsparkeren als integraal onderdeel van het fietsparkeren wordt gezien. Dit in samenwerking met het Rijk en ProRail.

II Gezamenlijke aanpak NS-station Maastricht

5. Concreet gaat dit ambitie document met bijbehorende businesscase over de realisatie door ProRail en Gemeente Maastricht van een nieuwe fietskelder met +- 2700 fiets- en bromfietsparkeerplekken bij station Maastricht die in 2018 wordt opgeleverd. Vanaf dat moment zal de huidige bewaakte stalling in het stationsgebouw gesloten worden.
6. De afspraken opgenomen in dit document worden zo snel mogelijk doch op zijn laatst van kracht voordat de kelder wordt opgeleverd en in gebruik wordt genomen,

respectievelijk worden deze afspraken omgezet in een definitieve overeenkomst. Partijen hebben de ambitie om deze definitieve overeenkomst af te sluiten voor een periode van 10 jaar, waarbij de eerste 2 jaar als pilotfase wordt ingericht om het Fietsconcept te beproeven.

7. De Gemeente Maastricht en het NS Transferbedrijf passen een gezamenlijk uitgewerkt Fietsconcept toe in de kelder. Het Fietsconcept houdt het volgende in en verdient nadere uitwerking bij de start:

- 1^e 24 uur gratis stallen;
- Vanaf de tweede dag een nog nader te bepalen tarief;

NS en Gemeente gaan onderzoeken of het aanbieden van gratis stallen voor een periode langer dan 24 uur voor bepaalde doelgroepen nuttig en zinvol is voor een beter resultaat (klantoordeel, optimale benutting en effect op totale kosten-baten).

- 8 NS staat voor een derde van de kosten van de exploitatie in. Gemeente Maastricht staat in voor twee derde van de kosten. Beide partijen zullen zich de komende periode sterk inspannen om andere partijen te vinden die een derde van de gemeentelijke bijdrage kan overnemen.

- 9 Beide partijen streven naar zo laag mogelijke kosten tegen zo hoog mogelijke kwaliteit van de exploitatie en handhaving van de fietsparkeervoorzieningen op station Maastricht.

- 10 De totale kosten voor de exploitatie van de nieuwe fietskelder zijn in een business case verwerkt. Deze businesscase is opgesteld op basis van de op de datum van ondertekening van dit document bekende gegevens over kosten en opbrengsten van het fietsparkeren.

De volgende elementen maken onderdeel uit van deze businesscase:

Kosten	Opbrengsten
Exploitatiekosten stalling	Kaartverkoop*
OV-chipkaart transactiekosten**	OV Fiets <ul style="list-style-type: none">- Bijdrage FTE-kosten voor uitgifte OV-fiets (1 uur per 100 fietsen)- bijdrage m2 in stalling (1/3 van jaarabonnementsprijs)
Handhaving*	

* De kosten voor handhaving en de opbrengsten uit kaartverkoop zullen jaarlijks transparant tussen partijen inzichtelijk gemaakt worden, maar worden niet verrekend.

** Deze transactiekosten zijn de handlings- administratie- en beheerkosten om het check-in/check-out systeem te faciliteren. De kosten zullen in de Businesscase een inschatting zijn. Op basis van nacalculatie worden de daadwerkelijke exploitatie- en transactiekosten verrekend.

- 11 Alle elementen uit deze businesscase zullen (ook) vooraf transparant en inzichtelijk gemaakt worden (ook periodiek) om de effecten wederzijds te kunnen monitoren. Beide partijen zijn volledig transparant over en gaan strikt vertrouwelijk om met elkaars financiële gegevens. De overige kosten die direct verband houden met fietsparkeren waaronder handhaving, beheer en onderhoud zullen niet worden

verrekend maar ook transparant en inzichtelijk gemaakt worden om de effecten wederzijds te kunnen monitoren. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het effect dat een aantrekkelijke gratis stalling uiteindelijk minder handhavingskosten met zich mee brengt.

- 12 De gegevens uit de Businesscase zijn met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Tot het moment dat de afspraken over de kostenverdeling daadwerkelijk van kracht worden, is het mogelijk om de Businesscase aan te passen indien beide partijen ermee hebben ingestemd dat de nieuwe gegevens de kwaliteit van de Businesscase ten goede komt.
- 13 Dit document inclusief bijbehorende Businesscase is geldend tot het moment dat andere afspraken voor dit station zijn gemaakt.
- 14 Indien substantiële wijzigingen in de uitgangspunten aan de orde zijn (bijvoorbeeld wetswijzigingen, andere financieringsstromen, bijdrage derden aan de kosten etc), dan worden de afspraken en de businesscase opnieuw tegen het licht gehouden.
- 15 NS en de gemeente beschouwen de eerste twee jaar als pilot vanaf de start van de nieuwe staling. Dit om de overeengekomen uitgangspunten in dit ambitie document in de praktijk te harden.
- 16 Ieder der partijen zal gerechtigd zijn de afspraken geheel of gedeeltelijk eenzijdig zonder gerechtelijke tussenkomst te beëindigen in het geval de realisering van de fietsenkelder geen doorgang vindt danwel sprake is van een of meer zodanig ernstige toerekenbare tekortkomingen van een partij dat de voortzetting van de afspraken in redelijkheid niet van de andere partijen kan worden gevergd.

III Business Case exploitatie fietsenstalling station Maastricht

Jaarlijkse exploitatiekosten stalling* (bemensing inclusief 15% kosten voor bedrijfsvoering, kwaliteitsbeheer, aansturing en kosten OV-chipkaart transacties)	€222.000
1/3 Financiering door NS	€74.000
2/3 Financiering door Gemeente	€148.000
1/3 financiering door gemeente en 1/3 financiering door andere partijen Indien deze worden gevonden:	€74.000 gemeente en €74.000 andere partijen
Vergoeding uitgifte OV-Fiets nader te bepalen in startjaar op basis van uitgifte aantallen. Voor hoogte vergoeding zie punt 10	n.t.b.
Handhaving en opbrengsten uit stallen (transparant maken per jaar)	n.t.b.

*Uitgaande van 80% bezetting

Aldus overeengekomen en getekend in tweevoud,

Plaats:
Datum:

Plaats:
Datum:

**NS Fiets B.V.,
Voor deze,**

**Gemeente Maastricht,
Voor deze,**

**De heer B. Kuenen
Directeur Services**

**de heer H.J.J.G. Simons
Manager Ruimte**