

# 1

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 7895

**Contactpersoon**

**Ons kenmerk**  
VENW/BSK-2010/157404

**Uw kenmerk**  
-

**Bijlage(n)**  
-

Datum 13 oktober 2010  
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen over (de toegangsweg naar) de bewaakte fietsenstalling in het nog te bouwen OV terminalcomplex NSP Breda, die het Kamerlid Van Gent van GroenLinks schriftelijk heeft gesteld.

1.

Is het waar dat de fietstunnel, die onder het nieuwe station van Breda wordt aangelegd, in de plannen van opdrachtgever NS en ProRail straks aan de zuidkant alleen via een trap te bereiken is, waarbij fietsers hun rijwiel aan de hand door een gootje moeten meevoeren?

1.

In de plannen van de opdrachtgevers ProRail, NS Poort en gemeente Breda voor het nog te bouwen OV terminalcomplex is geen fietstunnel opgenomen maar vanuit de zuidzijde een toegangsweg naar de bewaakte fietsenstalling aan de noordzijde. De entree wordt bereikt met een trap met fietsgoten.

2.

Hoe beoordeelt u deze situatie, waarbij fietsers die de stationsstalling willen bereiken enerzijds worden verleid met een fietspad en anderzijds worden ontmoedigd door een trap? Hoe past dit architectonisch ontwerp in uw beleid om de fiets in de mobiliteitsketen zoveel mogelijk ruim baan te geven?

2.

De bewaakte fietsenstalling is onderdeel van het nieuw te bouwen OV terminalcomplex nabij de stationshal aan de noordzijde en het busplatform. De toegangsweg naar de stalling vanuit de zuidzijde is een vrij lange gang. In het ontwerp is er voor gekozen om de wand tussen deze gang en de reizigerstunnel van openingen te voorzien ter verbetering van de sociale veiligheid en luchtkwaliteit in de toegangsweg. Om overlast door geluid of stank in de reizigerstunnel tegen te gaan worden brom- en snorfietzen op de toegangsweg geweerd. Als maatregel daarvoor is een trap bij de entree van de toegangsweg toegepast.

Een alternatief om het hoogteverschil tussen de toegangsweg en het stationserf te overbruggen kan zijn het toepassen van een hellingbaan voor fietsers. In dat geval is als aanvullende maatregel nodig het plaatsen van een tourniquet of dwars op de weg staande hekwerken in de rijweg, om het gebruik van de toegangsweg door brom- en snorfietsen tegen te gaan. De opdrachtgevers hebben niet voor deze laatste oplossing gekozen.

Voor een beoordeling van het architectonisch ontwerp en een toets op de gewenste functionaliteiten heb ik de Rijks- en Spoorbouwmeester geraadpleegd. Zij hebben een positief advies afgegeven over het definitief ontwerp, op basis waarvan ik mijn instemming aan het definitief ontwerp heb gegeven.

**Datum**

13 oktober 2010

**Ons kenmerk**

VENW/BSK-2010/157404

3.

Is het juist dat in het oorspronkelijke ontwerp van vijf jaar geleden wel in een volwaardige fietsvoorziening met een hellingbaan was voorzien en waarom is deze in de definitieve plannen verdwenen?

3.

Dat is niet juist. Voorafgaand aan het definitief ontwerp is vijf jaar geleden een voorlopig ontwerp opgesteld. Evenals in het definitief ontwerp is in het voorlopig ontwerp een toegangsweg met een trap gehanteerd.

4.

Voldoen de bestaande plannen in uw ogen aan de geldende richtlijnen zoals vastgelegd in de publicatie "Met de fiets naar de trein" uit augustus 2000, waarin staat: 'Stallingen bevinden zich op plaatsen in of bij het station die veilig en direct bereikbaar zijn voor fietsers'?

4.

Ja. In de publicatie *Met de fiets naar de trein* zijn voorwaarden gesteld aan de locatie, capaciteit en inrichting van bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen bij spoorwegstations. De bewaakte fietsenstalling is aan de noordzijde centraal gelegen en direct vanuit de openbare weg bereikbaar. Vanuit de zuidzijde is de bewaakte fietsenstalling direct bereikbaar over de toegangsweg. De trap met een toegankelijke fietsgoot bij de entree van de toegangsweg wordt in de publicatie als bruikbare en veilige oplossing genoemd om het hoogteverschil met de openbare weg te overbruggen.

5.

Wat is uw oordeel over de wens van de Fietsersbond om een hellingbaan in plaats van een trap te bouwen, zodat fietsers ten volle kunnen profiteren van het comfort van een fietsroute naar de stalling?

5.

Het is een begrijpelijke reactie van de Fietsersbond, doch binnen het definitief ontwerp is het niet mogelijk om zonder ingrijpende aanpassingen in het ontwerp en zonder aanzienlijke meerkosten hier invulling aan te geven. Bovendien is het comfortverschil tussen beide oplossingen beperkt. Evenals bij de oplossing met een trap wordt de fietser bij een oplossing met een hellingbaan bij de entree van de toegangsweg verplicht om af te stappen als gevolg van de maatregel om brom- en snorfietsen op de toegangsweg tegen te gaan.

**Datum**

13 oktober 2010

**Ons kenmerk**

VENW/BSK-2010/157404

6.

Is het juist dat de fietsstrook in de fietstunnel 2,90 meter breed, aan beide zijden door muren wordt afgeschermd en daarmee niet voldoet aan de geldende richtlijnen voor de breedte van fietspaden? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de te verwachten aantallen fietsers in de tunnel? Zijn er mogelijkheden om de fietsstrook te verbreden?

6.

De breedte van de toegangsweg voldoet inderdaad niet aan deze richtlijn, maar de richtlijn is ook niet van toepassing op een niet doorgaand fietspad. De breedte van de toegangsweg is toereikend als gevolg van een voorzien ander functioneel gebruik (lagere rijsnelheid van het fietsverkeer, geen brom- en snorfietzen op de rijweg, geen doorgaand fietspad).

De opdrachtgevers hebben laten nagaan wat bij een eventueel verzoek tot wijziging de bouwtechnische consequenties zijn van het vervangen van de toegangsweg door een in twee richtingen bereden fietspad. Uit het onderzoek blijkt dat het een ingrijpende en kostbare wijziging is.

7.

Kunt u aangeven of en hoeveel meerkosten er met de bouw van twee hellingen gemoeid zijn?

7.

De bouwkosten van één hellingbaan zijn geraamd op € 220.000,- (excl. BTW). Deze ontwerpaanpassing zal echter dermate grote gevolgen hebben dat dit bedrag slechts een fractie zal zijn van de werkelijke aanpassingskosten.

8.

Bent u bereid in overleg met NS en ProRail te bekijken of de plannen alsnog en op korte termijn kunnen worden gewijzigd en bent u bereid met hen op zoek te gaan naar de benodigde middelen? Zo nee, waarom niet?

8.

Neen, en wel om de volgende redenen:

1. Vervangen van de trap door enkel een hellingbaan levert voor de fietsers slechts een beperkte comfortverbetering op. Zie antwoord op vraag 5.
2. Indien u onder "het bekijken of de plannen alsnog op korte termijn kunnen worden gewijzigd", bedoelt het wijzigen van de toegangsweg in een doorgaand fietspad, blijkt uit onderzoek dat het alsnog realiseren van een doorgaand fietspad enkel tegen aanzienlijke meerkosten realiseerbaar is.
3. Snelheid is gewenst. Het project is aangemeld in het kader van de Crisis- en herstelwet. De opdrachtgevers staan voor het besluit om tot aanbesteding over te gaan. Het nu nog inwilligen van een verzoek tot wijziging leidt tot maanden uitstel, terwijl vaart maken in deze fase van het project juist geboden is, om partijen nog te blijven binden aan het project.

9.

Is er in het ontwerp rekening gehouden met uitbreiding van de stalling als het fietsverkeer naar het station sterk zou toenemen?

**Datum**

13 oktober 2010

**Ons kenmerk**

VENW/BSK-2010/157404

9.

Ja.

In het kader van het nieuw te bouwen OV terminalcomplex worden 4.200 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 2.800 bewaakt. De capaciteit van de bewaakte fietsenstalling is uit te breiden tot 3.500 fietsparkeerplaatsen door gebruik te maken van dubbele stallinghoogte in de bewaakte fietsenstalling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings