

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 27 januari 2015
Ons kenmerk 2015/14128
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer (023) 511 3378
E-mail adres fkool@haarlem.nl
Bijlagen 3
Onderwerp Uitbesteding logistieke werkzaamheden fietshandhaving

Geachte leden van de commissie Beheer,

In de vergadering van 11 december 2014 besprak ik met u het collegebesluit over de uitbesteding van logistieke werkzaamheden rond de fietshandhaving. In deze brief kom ik terug op de door u gestelde vragen en opmerkingen. Deze zal ik per onderwerp beantwoorden. Voorafgaand daaraan wil ik u meer inzicht verschaffen in de uitvoering van het huidige beleid.

Huidige beleid

Rond het NS-station Haarlem is ten tijde van de herinrichting van het Stationsplein een verbod op het stallen van fietsen buiten de rekken ingesteld. Doel van dit stallingsverbod is om een overzichtelijke, opgeruimde en veilige stationsomgeving te realiseren. Het effect is een beter gebruik van de gebouwde fietsenstallingen. Op basis van dit verbod mogen (wees-)fietsen eerder afgevoerd worden dan de standaard termijn van één maand. De handhaving van het ingestelde stallingsverbod en de achterliggende logistiek kost de gemeente steeds meer uren. Ook is het depot te klein geworden. De capaciteit van het depot is nog gebaseerd op de situatie van het jaar 2000. Jaarlijks kunnen hier ca. 3.600 fietsen bewaard worden.

Het huidige depot is gelegen aan de Slot van Nieuwerkerstraat in Schalkwijk. Burgers kunnen hier hun fiets op afspraak terug krijgen voor een onkostenvergoeding van € 20,-. Het depot bestaat uit een loods van ca. 160m² en een opslagterrein van ca. 300m². Er kunnen maximaal 500 fietsen gelijktijdig bewaard worden. Wrakken worden direct afgevoerd naar de oud ijzerhandel. Langdurig gestalde fietsen (langer dan één maand niet gebruikt) worden met regelmaat noodgedwongen korter dan drie maanden bewaard, omdat er gebrek aan ruimte is. Van de langdurig niet gebruikte fietsen wordt overigens maar 1 procent opgehaald.



Na het verlopen van de bewaartijd moeten de fietsen opnieuw getransporteerd worden naar de diverse afnemers. Ca. 15-20 procent wordt afgenomen door organisaties die de fietsen opknappen en verkopen of voor hergebruik van onderdelen opkopen. De onkosten voor transport zijn voor de betreffende afnemers. Goede doelen mogen de fietsen gratis ophalen. Met commerciële bedrijven wordt een vergoeding afgesproken. Het grootste deel van deze bestemmingen heeft nog een incidenteel karakter. Het restant wordt bij gebrek aan duurzame bestemmingen als oud ijzer verkocht.

Kosten huidig beleid

De handhavingsdienst besteedt jaarlijks ca. 250 manuren aan het beheer van het depot. Spaarnelanden transporteert de verwijderde fietsen naar het depot en ontvangt daarvoor een vergoeding van € 17.000,-. Dit bedrag wordt ten laste van de parkeerexploitatie gebracht. Voor extra acties wordt bijgedragen vanuit projecten. Dit zijn incidentele bijdragen aan transport en/of toezicht via stewards. Vanwege het grote capaciteitstekort van het huidige depot worden verkeerd geplaatste fietsen nu soms naar de Jansweg langs de zijkant van de parkeergarage Station verplaatst. Vorig jaar is er veel extra inzet geweest op handhaving en toezicht wat een positief effect heeft gehad op zowel de bereikbaarheid, de veiligheid als de uitstraling van de stationsomgeving. De kosten hiervan bedroegen € 60.000,-. De inzet van extra stewards zal door geldgebrek echter per 1-3-2015 ophouden. Wanneer deze tijdelijk door de projectorganisatie ingestelde werkwijze stopt, verdwijnt het bereikte resultaat.

De kern van het college voorstel

Kern van het college voorstel is dat alle niet BOA-bevoegde handelingen aan één partij worden uitbesteed, die dit kosteloos voor de gemeente verricht. Deze partij mag hiervoor in ruil de onkostenvergoeding voor het bewaren van de fietsen en de opbrengsten uit duurzaam hergebruik en oud ijzer behouden. Door het depot onder te brengen bij de eindverwerker wordt op het transport naar en van het (gemeentelijke) depot bespaard. Om het aantal fietsen op te kunnen slaan, is minimaal 3150 m² grond nodig. Het is niet realistisch dat de gemeente de benodigde grond koopt of huurt. Paswerk beschikt al over de benodigde ruimte. Doordat Paswerk de taken bij het depot op zich neemt, kunnen gemeentelijke handhavers hun tijd besteden aan toezicht en handhaving in plaats van aan het beheren van het depot.

Bereikbaarheid depot

De Cruquius ligt weliswaar verder weg dan Schalkwijk, maar de bussen stoppen er frequenter (zie bijlage 1 voor reistijden). Lijn 140 (sneldienst) rijdt achtmaal per uur en stopt vlak voor de deur van het depot, terwijl de stadsbus naar Schalkwijk (stadslijn 73, halte Italiëlaan) slechts viermaal per uur rijdt. Het depot in de Cruquius zal van maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 15:00 uur open zijn, terwijl het huidige depot aan de Slot van Nieuwerkerstraat alleen op afspraak te bezoeken is. Indien voor een kortere reistijd er ook een tussenopslag moet komen, dan zal daarvoor in de begroting structureel budget moeten worden vrijgemaakt. Verder kunnen burgers straks vooraf checken of hun fiets op het depot aanwezig is.



Parkeergarage Station is niet ons eigendom

De parkeergarage is geen gemeentelijk eigendom, maar wordt gehuurd. Het gebruik van deze garage als tussenopslag kan alleen met toestemming van de eigenaar. De fysieke omstandigheden in de garage zorgen ervoor dat er een aangepaste en minder efficiënte en kostenverhogende wijze van transport nodig is. Op locatie is een uitgiftepunt nodig met bemensing en betaalmogelijkheden. De noodzakelijke inzet van extra personeel laat de kosten met ca. 50% toenemen.

Cronjégarage als tussenopslag gebruiken

Deze variant is vergelijkbaar met een tussenopslag in de parkeergarage Station. De reisafstand en afhandelingstijd nemen hiermee ook nog toe. De extra kosten voor deze tussenopslag vallen hierdoor nog hoger uit dan bij de parkeergarage Station. Zonder een structurele financiering heeft deze variant geen kans van slagen. Ook de Cronjégarage heeft te maken met een hoogtebeperking waardoor het transport van grote volumes ineens wordt beperkt. Dit verhoogt de kosten verder. Voor het gelijktijdig bergen van 3.500 fietsen moet een oppervlak ter grootte van 175 parkeerplaatsen worden omgevormd.

'Perverse' prikkel

Het business-model gaat er vanuit dat met de afhandeling van tienduizend fietsen genoeg omzet wordt gerealiseerd om de kosten te dekken. Sommigen van u zagen daarin een 'perverse' prikkel. Uiteraard is de haalbaarheid van dit aantal kritisch beoordeeld. Gebleken is dat tienduizend fietsen voor een stad van de grootte van Haarlem geen overdreven omvang is (zie bijlage 2). Niet het verwijderen van zoveel mogelijk fietsen staat centraal, maar de gedragsbeïnvloeding van fietsers die niet de moeite (willen) nemen om de fiets ordentelijk in de fietsenstalling te plaatsen of de fiets onbeheerd achterlaten. Als het aantal structurele foutparkeerders met 90% vermindert, wordt het doel behaald.

Is het (structureel) ophalen van tienduizend fietsen wel haalbaar?

Behalve rond het Station Haarlem is er ook elders in de stad behoefte om op overlast van geparkeerde fietsen te handhaven. De gemeente ontvangt jaarlijks ca. 450 klachten van Haarlemmers over fietsoverlast. Deze handhaving richt zich hoofdzakelijk op het regelmatig verwijderen van wrakken en langdurig gestalde fietsen. In het Convenant Binnenstad is afgesproken dat de gemeente zich inzet om de fietsoverlast te verminderen. Ook de provincie Noord-Holland heeft de gemeente verzocht strenger te gaan handhaven op fout geparkeerde fietsen op de haltes Europaweg en Schalkwijk van lijn 300 (voormalige Zuid-Tangent). In de omgeving van deze haltes zijn al voldoende fietsstallingen. In de Cronjéstraat is overlast van geparkeerde fietsen al jaren een aandachtspunt. De in Haarlem geconstateerde groei van het fietsgebruik heeft zonder maatregelen meer overlast tot gevolg. Een stallingsverbodzone wordt pas overwogen wanneer er voldoende fietsparkeergelegenheid is.

Hoogte van bewaarloon

Verhoging van het bewaarloon tot € 25,- is reëel. Het huidige tarief is de afgelopen jaren niet veranderd. Het voorgestelde tarief is vergelijkbaar met Den Haag (€ 25,-) en Leiden (€ 26,-). In overleg met Paswerk kan een (betaalde en kostendekkende) thuisbezorgservice worden opgezet. Juist de samenwerking met Paswerk biedt daarvoor goede kansen. De gemeente Amsterdam hanteerde tot vorig jaar een laag



tarief (€ 10,-). De gemeente Amsterdam legt structureel miljoenen bij op deze activiteit en heeft aangekondigd de tarieven stapsgewijs te verhogen naar € 30,- bewaarloon en € 40,- voor het thuis brengen van een verwijderde fietsen .

Uitvraag op de markt zetten

De gemeente is mede-eigenaar van Paswerk. Het gunnen van de werkzaamheden aan Paswerk valt onder inbesteden. Dat is wettelijk toegestaan. Naar aanleiding van de commissievergadering is bij Ecosol geïnformeerd of zij belangstelling heeft in het uitvoeren van de werkzaamheden. Gebleken is dat zij niet over een voldoende groot opslagterrein beschikt. Vanwege dit verschil in uitgangspositie heeft Ecosol onbedoeld geen gelijkwaardige concurrentiepositie. Wel is zij geïnteresseerd in het afnemen van overtollige fietsen. De gemeente heeft daar met een voorwaardenbrief ook mee ingestemd. Het is de bedoeling dat Paswerk ook de distribuerende rol van de gemeente overneemt. Momenteel neemt Ecosol zijn fietsen ook elders af.

Doe wat aan oorzaak tekort stallingen

De gemeente werkt al jaren aan het vergroten van het aantal fietsparkeerplekken. Wanneer de fietsgevel af is, beschikt de gemeente over in totaal 7.800 stallingsplekken in het stationsgebied van NS-station Haarlem. 6.650 zijn daarvan gratis en onder toezicht en 1.150 bewaakt tegen betaling. De meeste fietsers willen gratis stallen. Uit onderzoek in de fietskelder is gebleken dat ca. 9 procent van de fietsers langer dan 14 dagen aaneengesloten op dezelfde plek stalt. Met de NS zijn gesprekken gaande om tot een betere verdeling van de capaciteit te komen. De voorwaarden waaronder zijn daarom nog onderwerp van gesprek met de NS.

Verder heeft dit college via de extra duurzaamheidsgelden € 50.000,- gereserveerd voor uitbreiding van fietsvoorzieningen in het centrum. Ook is er € 100.000,- gereserveerd voor een subsidieregeling om particulieren te stimuleren zelf buurtstallingen op te richten of over te nemen van de gemeente. Eind vorig jaar is de fietsenstalling Botermarkt opgeknapt. De fietsenstalling Jacobijnestraat is heropend voor de zaterdagse drukte.

Wat zijn de financiële consequenties?

Er zijn geen andere financiële consequenties voor de begroting dan in het collegebesluit staat opgenomen. Het voordeel dat kan worden behaald door verkoop van het huidige pand en terrein aan de Slot van Nieuwerkerkstraat kan pas worden ingeboekt wanneer de verkoop daadwerkelijk is gerealiseerd.

Geen actuele kostenraming

De kostenraming is actueel. De enige afwijking in het business-model is dat Paswerk verwacht de registratiesoftware in eigen beheer voordeliger te kunnen ontwikkelen.

De inzet van Spaarnelanden

Met Spaarnelanden is in 2011 en 2012 gesproken om de depottaak over te nemen. Dit is gestrand op de onkostenvergoeding van € 280.000,- voor noodzakelijke investeringen en personeelskosten die Spaarnelanden hiervoor wilde ontvangen. De kosten voor de opslag locatie (€ 1,1 miljoen onbebouwd) kwamen in dit model nog voor rekening van de gemeente.



De inzet van dekschuiten

De inzet van dekschuiten is kostenverhogend (zie bijlage 3). Daarnaast zijn ze lastig te beveiligen. Overwogen kan worden om volle dekschuiten weg te varen. Voor de teruggave van fietsen is dat echter onhandig. Er is bovendien een extra vaartuig voor nodig en er moet een toilet (ARBO-eis) en een klein kantoortje voor afhandelingswerkzaamheden worden geplaatst. Kortom deze variant brengt extra kosten met zich mee. Alleen al de huur van 9 pontons zal de gemeente ca. € 54.000,- per jaar kosten.

Ook scooters verwijderen

Het is de bedoeling ook op foutgeparkeerde bakfietsen, scooters en brommers te handhaven. In de stationsomgeving betreft het minder dan 1 procent van het aanbod.

Verkorten bewaartermijn.

De wettelijke bewaartermijn van verwijderde fietsen bedraagt drie maanden na datum verwijdering uit het openbaar domein. Daar kan van worden afgeweken als de kosten van bewaring substantieel hoger zijn dan de waarde van het te bewaren goed. Van deze mogelijkheid wordt al gebruik gemaakt. Dit staat echter wel op gespannen voet met de wens om voor een groter deel van de niet opgehaalde fietsen een duurzame herbestemming te vinden. Het is daarom van belang dat er een klantenkring wordt opgebouwd die op een structurele basis in dat hergebruik kan voorzien. Precies dat is wat ik van Paswerk verwacht.

AD-artikel Top 7 Haarlem

De top 7 waar de krant naar verwees is geen ranglijst. Het is gebaseerd op een door de gemeente zelf opgestelde vergelijking van zeven vergelijkbare, maar willekeurig gekozen, gemeenten (zie bijlage 3).

Alleen handhaven bij voldoende fietsparkeervoorzieningen

Toepassing van dit principe acht ik onwenselijk, omdat daarmee de openbare orde en veiligheid in gevaar kunnen komen, er geen gevolg aan burgerklachten kan worden gegeven en ook de weesfietsen en wrakken in de stad blijven staan. Dit verergert het probleem van het stallingstekort. Een stallingsverbodzone, zoals bij het station, wordt alleen ingesteld als daarvoor politiek en maatschappelijk draagvlak bestaat.

Alles afwegende ben ik van mening dat onder de huidige omstandigheden, waarbij de gemeente weinig investeringsruimte heeft, de Paswerkroute de best haalbare optie is en een goede uitgangspositie creëert om de dienstverlening aan de Haarlemse burger te verbeteren. Met de nieuwe werkwijze kan Handhaving zich richten op eigenlijke taken (in plaats van logistieke zaken) en geeft de gemeente invulling aan de taak om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een baan te bieden. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

· Cora-Yfke Sikkema

Bijlage 1:**Reistijdentabel vanaf NS station Haarlem**

	Auto	Bus¹	Fiets²
Slot van Nieuwerkerkstraat	9 minuten	18 minuten	12 minuten
Cruquius	14 minuten	23 minuten	25 minuten

¹ Lijn 340 naar Cruquius gaat twee keer vaker dan lijn 73 naar de Slot van Nieuwerkerkstraat

² terug fietsroute van Cruquius naar Haarlem CS

Ter vergelijik:

De reistijd met openbaar vervoer tussen het depot van Amsterdam aan de Bornhout 8 (westelijk havengebied) en Amsterdam CS varieert tussen de 23 en 26 minuten.

De fietsafstand bedraagt 9,3 km (31 minuten fietsen). 49 procent van de te lang of hinderlijk geplaatste fietsen wordt opgehaald.

Bijlage 2:

Berekeningen haalbaarheid tienduizend fietsen

1° berekeningsmethode:

De eerste methode is om de oorspronkelijke bewaarcapaciteit van de bewaarplaats te vermeerderen met de toenamefactor van het aantal fietsen op NS station Haarlem. In het jaar 2000 werden er ca. 3.000 fietsen op het station gestald, nu zijn dat er ca. 7.500. Die toenamefactor bedraagt daarmee ca. 2,5 procent per jaar. Als de bestaande bewaarcapaciteit van 3.600 fietsen met 2,5 vermenigvuldigd wordt, leidt dat tot een benodigde bewaarcapaciteit van 9.000 fietsen. Let wel, deze berekening is alleen gebaseerd op de verwerking van fietsen die afkomstig zijn van het station. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met de verwijdering van wrakken en langdurig niet gebruikte fietsen uit het centrum.

2° berekeningsmethode:

Op basis van ervaringen elders blijkt dat ook na een dagelijkse intensieve handhaving 1 procent van de fietsers in de stationsomgeving zijn fiets verkeerd blijft stallen. In Haarlem is dit momenteel 10-15 procent van de fietsers (telling 2013).

1 procent van de 7.500 dagelijks bij het station geparkeerde fietsen betekent een afvoer van ca. 75 fietsen per dag. Bij 200 handhavingdagen per jaar resulteert dat in ca. 15.000 fietsen.

3° berekeningsmethode:

De derde berekeningsmethode is een vergelijking van de intensiteit van fietsverwijdering met zes andere steden(cijfers: 2010/11).

Amsterdam	790.000 inw.	verwijdert jaarlijks 55.000 fietsen	= 1 fiets per 14,4 inw.
Utrecht	316.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.500 fietsen	= 1 fiets per 42,1 inw.
Nijmegen	165.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.000 fietsen	= 1 fiets per 23,6 inw.
Leiden	119.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.000 fietsen	= 1 fiets per 17,0 inw.
Delft	98.500 inw.	verwijdert jaarlijks 3.100 fietsen	= 1 fiets per 31,8 inw.
Den Haag	502.000 inw.	verwijdert jaarlijks 20.000 fietsen	= 1 fiets per 25,1 inw.
Haarlem	152.000 inw.	verwijdert jaarlijks 3.600 fietsen	= 1 fiets per 42,2 inw.

Vijf van de zes gemeenten verwijderen twee tot drie keer meer fietsen per inwoner dan Haarlem. De gemeente Utrecht verwijderde ongeveer het zelfde aantal fietsen als Haarlem, maar heeft recentelijk haar capaciteit aanzienlijk vergroot.

Bijlage 3:

Berekeningen inzet aantal dekschuiten

Een reguliere fiets is ca. zestig centimeter breed en twee meter lang. Een los staande fiets neemt dus ongeveer $1,2\text{m}^2$ ruimte in beslag. Door de fietsen dicht op elkaar te zetten kunnen er op 10m^2 ($2 \times 5\text{m}$) ca. twintig fietsen staan. Voor de noodzakelijke loopruimte moet er met een halve meter extra rekening gehouden worden. Met twee groepjes fietsen naast elkaar resulteert dat in een looppad van een meter breed wat net aan genoeg is om een fiets aan de hand mee te kunnen voeren. Per fiets is dan een ruimte nodig van $(2+1\text{m} \times 5 +1\text{m}) : 20$ fietsen = $0,9\text{m}^2$ per fiets.

Er is behoefte om ca. 3.500 fietsen gelijktijdig te kunnen bewaren. Daarmee is in totaal minimaal ca. 3.150m^2 aan opslagruimte nodig. Dekschuiten zijn er in vele soorten en maten ($60\text{-}120\text{m}^2$). Er zouden dan 26 dekschuiten nodig zijn. Om deze reden ligt een ponton eerder voor de hand. Het huren van een ponton van 40×9 meter (= 360m^2) kost ca. € 500,- per week. Op een ponton van 40×9 meter kunnen ongeveer 400 fietsen staan. Voor een capaciteit van 3.500 fietsen zijn dus minimaal 9 pontons nodig. Dat betekent dat de gemeente alleen al voor opslagruimte € 54.000,- aan huurlasten per jaar kwijt is als deze werkwijze gevolgd wordt (9 pontons \times € 500,- \times 12 maanden).