

Informatienota

Onderwerp Haalbaarheidsonderzoek (tweede) Fietsdepot dichterbij	
Nummer	2018/97577
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	BBOR
Auteur	Kool, F.
Telefoonnummer	023-5113378
Email	fkool@haarlem.nl
Kernboodschap	Met deze informatienota geeft het college antwoord op een motie van het CDA waarin gevraagd is de haalbaarheid van een tweede fietsdepot dichterbij het station te onderzoeken. Het college informeert de raad de uitkomst van het onderzoek. Een tweede fietsdepot verbetert de publieksservice aan de Haarlemse burger, verlengt de potentiële handhavingstijd en kan een rol spelen bij de voorgenomen handhaving op fietsparkeeroverlast in het weekend, maar brengt extra kosten met zich mee. De hoogte van de kosten is afhankelijk van de te kiezen oplossing en varieert tussen de € 24.000, en € 45.000,- structureel en € 3500,- en € 8.200,- incidenteel.
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Beheer. Het college voert graag een discussie met de commissie Beheer over het uitgevoerde onderzoek. Afhankelijk van de advisering zal het college de bekostiging betrekken bij het opstellen van een nieuwe begroting voor 2019.
Relevante eerdere besluiten	Motie Vreemd Fietsdepot dichterbij ? BAZ (2017/258289) in raadsvergadering 1 juni 2017
Besluit College d.d. 6 maart 2018	1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

Inleiding

In de raadsvergadering van 1 juni 2017 heeft de gemeenteraad met een motie gevraagd de haalbaarheid te onderzoeken voor een tweede fietsdepot in de nabijheid van het station.

De gemeente beschikt momenteel over een fietsdepot in de Cruquius op het terrein van Paswerk. Op dit fietsdepot worden verwijderde fietsen de wettelijk voorgeschreven termijn van 3 maanden bewaard. De reisafstand en de beperkte openingstijden (ma-vrijdag 8:00-16:00) worden door de gemeenteraad als een probleem gezien. Het ophalen van de fiets kost € 25,-. Voor € 10,- extra wordt de fiets thuis gebracht. Burgers kunnen zichzelf dit tientje besparen wanneer een verwijderde fiets gedurende de avondspits in de nabijheid van het station kan worden opgehaald.

De motie beoogd met een tweede fietsdepot de gemeentelijke dienstverlening en het logistieke proces van controle op, verplaatsen, transporteren en terug geven van fietsen uit het stationsgebied efficiënter en publieksvriendelijker te maken.

Deze informatienota met bijlage beschrijft de uitgangspunten en de mogelijkheden daarvoor met de voor- en nadelen en een inschatting van de financiële consequenties. Er zijn zes locaties voor een tweede fietsdepot verkend. De CWI-locatie is de meest kostbare oplossing per bewaarplek. Dit komt omdat de CWI-locatie geen enkele voorziening bevat. Het afzetten van een deel van de parkeergarage station of de fietskelder zijn het voordeligste per fietsbewaarplek, maar gaat ten koste van stallings- of parkeercapaciteit en vergroten daarmee de schaarste. Dit nadeel treedt niet op wanneer een andere bestaande ruimte wordt gehuurd, zoals bijvoorbeeld het pand Lange Herenstraat of een aantal parkeerboxen aan de Baljuwslaan. De Lange Herenstraat heeft een redelijke capaciteit voor de opvang voor 1-2 dagen en is comfortabel voor ontvangst- en afhandelingswerkzaamheden en is duurzaam beschikbaar. De NS-stalling Fietscarré is niet beschikbaar.

2. Kernboodschap

Een tweede fietsdepot kost extra geld

Een tweede fietsdepot heeft voorzieningen nodig voor de afhandeling, bewaking, beveiliging van in bewaring genomen fietsen en moet voldoen aan de ARBO-vereisten

Ruimte in de stationsomgeving is schaars

Gedurende het onderzoek was slechts één pand op de markt beschikbaar. Het onderbrengen van het tweede fietsdepot in een ruimte die al bij de gemeente in gebruik is gaat te kosten van andere stallings- of parkeercapaciteit.

Een tweede fietsdepot verlangt extra toezichthoudend personeel

De gemeente heeft een zorgplicht voor in bewaring genomen fietsen. De registratie en teruggave van een verwijderde fiets aan de rechtmatige eigenaar vereist beschikbaarheid van personeel. De extra personeelskosten zijn voor alle varianten gelijk en bepaald op ca. € 10.000,- per jaar (voor 5 maal twee uur per week in de avondspits). Bij ruimere openingstijden gaan de personeelskosten omhoog.

Een tweede fietsdepot bespaart geen kosten op het hoofddepot

De omstandigheden in het stationsgebied bepalen dat er slechts ruimte is voor kortdurende opslag. Na enkele dagen op het stationsdepot zal een deel van de fietsen om ruimte te maken alsnog naar het hoofddepot gebracht moeten worden om de wettelijk voorgeschreven bewaartermijn uit te dienen. Het hoofddepot is ook nodig om de ca. twee a drieduizend verwijderde (wees-)fietsen uit de rest van de stad te bewaren.

Een tweede fietsdepot zorgt voor een snellere registratie van fietsen op de website

Registratie op de website vindt nu plaats op het hoofddepot. De tijd die wordt bespaard met opladen, transporteren en weer afladen op het hoofddepot kan worden gebruikt om ca. 2 uur langer te handhaven op het stationsplein. Wanneer verkeerd gestalde fietsen in kleine eenheden aan het tweede fietsdepot worden aangeboden, kan er eerder met de registratie van de fietsen op de website begonnen worden.

Een tweede fietsdepot bespaart geen transportkosten

Een tweede fietsdepot is beperkt van omvang. Hierdoor moeten niet opgehaalde fietsen al na enkele dagen naar het hoofddepot worden getransporteerd. Naar verwachting wordt dit gelet op de beperkte omvang van het tweede fietsdepot en de dagelijkse aanvoer een dagelijkse routine. Een deel van de verwijderde fietsen zal daarom twee in plaats van eenmaal verplaatst worden. In de ochtend kan wel langer doorgegaan worden met handhaven. Dit vraagt extra tijd waarvoor ook extra personeel (uren) moeten worden ingezet. Dit betreft ca. 2 uur per dag in de ochtend en kost ca. € 10.000,- per jaar.

Een tweede fietsdepot is ook bruikbaar voor handhaving bij evenementen of in het weekend

Handhavers kunnen nu bij evenementen of het weekend niet effectief optreden tegen fietsparkeerexcessen. Het college heeft eerder besloten het contract met Paswerk hierop aan te willen aanpassen. Dit besluit is nog niet geëffectueerd. Het hoofddepot in de Cruquius is in het weekend en de avonduren gesloten. Een fietsdepot bij het station zou de weekend handhaving kunnen faciliteren.

3. Consequenties

Het contract met de Paswerkholding moet worden aangepast

De gevraagde werkzaamheden kunnen niet worden gedekt uit extra inkomsten. Hoewel enerzijds langer kan worden gehandhaafd en hierdoor meer fietsers een bestuurlijke boete kunnen krijgen is dat geen zekerheid. Tegenover een stijging van het aantal fietsen met een bestuurlijke boete staat een daling van inkomsten uit het doorverkopen van niet opgehaalde fietsen.

De tijdsbesteding van handhavers op fietsparkeeroverlast neemt toe

Momenteel kent de tijdsbesteding van handhavers door de inrichting van het proces een natuurlijke begrenzing. Doordat een tweede fietsdepot een andere werkwijze mogelijk maakt kan het aantal handhavingsuren stijgen. Deze ontwikkeling is weliswaar gewenst, maar zorgt er voor dat er minder handhavingsuren beschikbaar zijn voor andere taken. De formatie blijft immers gelijk.

De kostenvergelijking is uitgedrukt per fietsbewaarplek

De verschillende kostentypes wegen per locatie verschillend door. Sommige locaties hebben hoge investeringskosten terwijl andere oplossingen juist weer hoge exploitatiekosten hebben. Dit maakt oplossingen slecht vergelijkbaar. Daarom is er voor gekozen de varianten uit te drukken in de kosten per fietsbewaarplek. De kanttekening die hierbij gemaakt moet worden is dat exploitatielasten doorlopen zolang de voorziening bestaat.

4. Vervolg

Het college voert graag een discussie met de commissie Beheer over het uitgevoerde onderzoek. Afhankelijk van de advisering zal het college de bekostiging betrekken bij het opstellen van een nieuwe begroting voor 2019.

5. Bijlagen

Notitie een Fietsdepot dichterbij?