



Haarlem

Business Case

Lightversie

Business Case Fietsdepot

Datum akkoord	25-3-2019
Versie	1.0
Opdrachtgever	Sylvia van Egmond Hoofd BBOR

Inhoud

Inleiding	3
1. Kern van de zaak	3
2. Risico's	3
3. Specifieke eisen aan de oplossing	5
4. Advies	5
Bijlage 1 nadere toelichting kosten en baten	6

Inleiding

In de gemeenteraadsvergadering van 14 juni 2018 is een motie aangenomen die beoogde een tweede fietsdepot in de buurt van het station op te richten met als doel de drempel voor het ophalen van fietsen te verlagen. Om de financiële haalbaarheid te toetsen is deze businesscase opgesteld. De baliefunctie van het fietsdepot en de eerste opvang van verwijderde fietsen wordt verplaatst naar het grondstuk aan de Jansweg tussen spoordijk en CWI. De locatie Cruquius verliest haar publieksfunctie. De CWI-locatie wordt de plek waar een in beslag genomen fiets kan worden opgehaald. De gemeente wordt zelf risicodragend voor de businesscase Fietsdepot. Hierop zal de overeenkomst met Paswerk worden aangepast. Met deze maatregelen verbetert het leefmilieu in de stad door een aantrekkelijke, overzichtelijke en veilige stationsomgeving, een betere en kosten efficiëntere dienstverlening.

1. Kern van de zaak

Het percentage fietsen dat na verwijdering weer wordt opgehaald is na oprichting van het eerste fietsdepot weliswaar gegroeid van 15% naar 46%, maar dit kan verder worden verbeterd door de afstand tussen het stationsplein en het fietsdepot te verkleinen. Hoewel voor niet opgehaalde fiets zoveel mogelijk een duurzame herbestemming wordt gezocht kan niet worden voorkomen dat een belangrijk aandeel wordt vernietigd. Het aller duurzaamst is wanneer de verwijderde fiets aan de rechtmatige eigenaar kan worden teruggegeven. Met een tweede fietsdepot op het stationsplein wordt het gemak om de verwijderde fiets weer op te eisen voor de fietser vergroot, omdat de reistijd (ca. 30 minuten) naar het depot in de Cruquius vervalt. Omdat de transportafstand wordt verkleind kan er langer worden gehandhaafd. Dit draagt bij aan de hoofddoelstelling om een (sociaal) veilige, gastvrije en opgeruimde stationsomgeving te realiseren. Ten behoeve van een snelle registratie en dubbele kosten wordt de baliefunctie naar de stationslocatie verplaatst.

2. Risico's

Grondgebruik

De CWI-locatie is bij de gemeente in bruikleen bij NS. Het onderliggend contract wordt geactualiseerd op de gewijzigde omstandigheden. De bruikleenovereenkomst kan door de grondeigenaar worden opgezegd, waarna er weer opnieuw een nieuwe locatie voor een fietsdepot gezocht moet worden in de nabijheid van het station. De huidige bruikleenovereenkomst is om niet. Voor een eventueel andere toekomstige locatie zal waarschijnlijk betaald moeten worden.

De verwachte inkomsten zijn niet stabiel

De samenstelling en omvang van het aantal verwijderde fietsen kan van jaar tot jaar sterk verschillen. Het aantal van gemiddeld 50 verwijderde fietsen per dag is niet in alle jaren behaald. Doordat het ophalen van fietsen van het depot makkelijker wordt stijgen enerzijds de inkomsten uit beschikkingen, maar anderzijds zullen de inkomsten uit verkoop en thuisbezorging naar verwachting dalen. De inkomsten kant is daarom een onzekere factor (gebleken op basis cijfers 2018). Strenger handhaven leidt daadwerkelijk tot minder foutparkeren.

De vergroting van het stallingsverbodsgebied met de Kenaustraart en (korte) Rozenstraat en het handhaven van de 10-daagse stallingstermijn zal bij aanvang extra verwijderde fietsen opleveren. Deze piek is tijdelijk en zal waarschijnlijk door gedragsverbetering ook weer afnemen. Wanneer het aanbod van parkeervoorzieningen in de binnenstad verbetert, zal van uit dit gebied mogelijk ook meer behoefte aan handhaving op hinderlijk en verkeerd geplaatste fietsen ontstaan.

Paswerk ondersteunt de handhaving met logistieke diensten op het gebied van transport, opslag, bewaking en registratie van verkeerd en/of langdurig geplaatste fietsen. Met deze activiteit kan aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een zinvolle dagbesteding worden gegeven. De werkzaamheden zijn vastgelegd in een contract. Uitgangspunt van het contract is dat de kosten worden gedekt uit de opbrengst van boetes (beschikkingen), verkoop en duurzame verwerking van niet opgehaalde fietsen. Wanneer er minder fietsen dan de in het contract opgenomen fietsen worden gehandhaafd, springt de gemeente met een gestaffelde bijdrage bij. Paswerk heeft aangegeven logistieke ondersteuning te willen blijven geven, maar niet langer risicodrager te willen zijn voor de businesscase

3. Specifieke eisen aan de oplossing

Aan het fietsdepot worden de volgende inrichtingseisen gesteld;

- (Digitale) betaalmogelijkheid;
- Computer/registratie eenheid met printereenheid;
- Omheining depotgebied;
- Afsluitbare achteringang voor logistieke doeleinden;
- Afsluitbare publieksingang;
- Elektra aansluiting;
- Openingstijd van van maandag t/m vrijdag tussen 14:00 en 18:30;
- Alarm;
- Camerabewaking;
- Werk- en ontvangstruimte voor registratie, toezicht (arbo)Toiletunit (arbo).

4. Advies

Het fietsdepot biedt zinvolle arbeidsmatige dagbesteding. Paswerk is hiervoor een geschikte partner. De bezwaarprocedures tegen verstrekte beschikkingen en kwijtscheldingen bij twijfel loopt al via de gemeentelijke organisatie. De verwijdering van brom-/snorfietsen is via een apart contract geregeld. Overname van het risicodragerschap biedt de kans om de businesscase integraler te maken. Met de overname van het risicodragerschap kan de arbeidsmatige dagbesteding blijven bestaan.

Op basis van een businesscase is gebleken dat de kosten en baten neutraal zijn in de exploitatie. Hiervoor zijn gegevens gebruikt uit het exploitatieresultaat uit 2018. Door een veranderende aanpak van handhaving en het effect van een fietsdepot bij het station kan het exploitatieresultaat in de toekomst veranderen. Het advies is om deze variant dan ook te implementeren en jaarlijks met de jaarekening de exploitatie opnieuw te evalueren.

Bijlage 1 nadere toelichting kosten en baten

Oplossingsrichting

Verplaatsing fietsdepot naar Jansstraat en gemeente Haarlem is risicodragend

Rechtvaardiging

Kosten
Onderzoekskosten; PM
Ontwikkel- en implementatiekosten €25.000,-
Exploitatiekosten€ 190.000,-
Verwachte baten
€268.000,- Door opgelegde beschikkingen en verkoop fietsen bij 50 fietsen per dag. Nettoresultaat circa € 78.000,-
Verwachte nadelen
<i>De verwachte Inkomsten zijn niet stabiel</i> De samenstelling en omvang van het aantal verwijderde fietsen kan van jaar tot jaar sterk verschillen. Het aantal van gemiddeld 50 verwijderde fietsen per dag is niet in alle jaren behaald. Doordat het ophalen van fietsen van het depot makkelijker wordt stijgen enerzijds de inkomsten uit beschikkingen, maar anderzijds zullen de inkomsten uit verkoop en thuisbezorging naar verwachting dalen. De inkomsten kant is daarom een onzekere factor (gebleken). Strenger handhaven leidt daadwerkelijk tot minder foutparkeren. De vergroting van het stallingsverbodsgebied en het handhaven van de 10-daagse stallingstermijn zal bij aanvang extra verwijderde fietsen opleveren. Deze piek is tijdelijk en zal waarschijnlijk door gedragsverbetering ook weer afnemen.
Haalbaarheid
De businesscase is organisatorisch haalbaar gebleken, Paswerk staat gesteld voor de operationele uitvoering.
Veranderingsproces
Na besluitvorming zal de daadwerkelijke implementatie nog enkele maanden duren; fysieke aanpassingen moeten worden doorgevoerd op locatie en met partijen zoals Handhaving en Paswerk moeten afspraken worden gemaakt over de samenwerking.

7