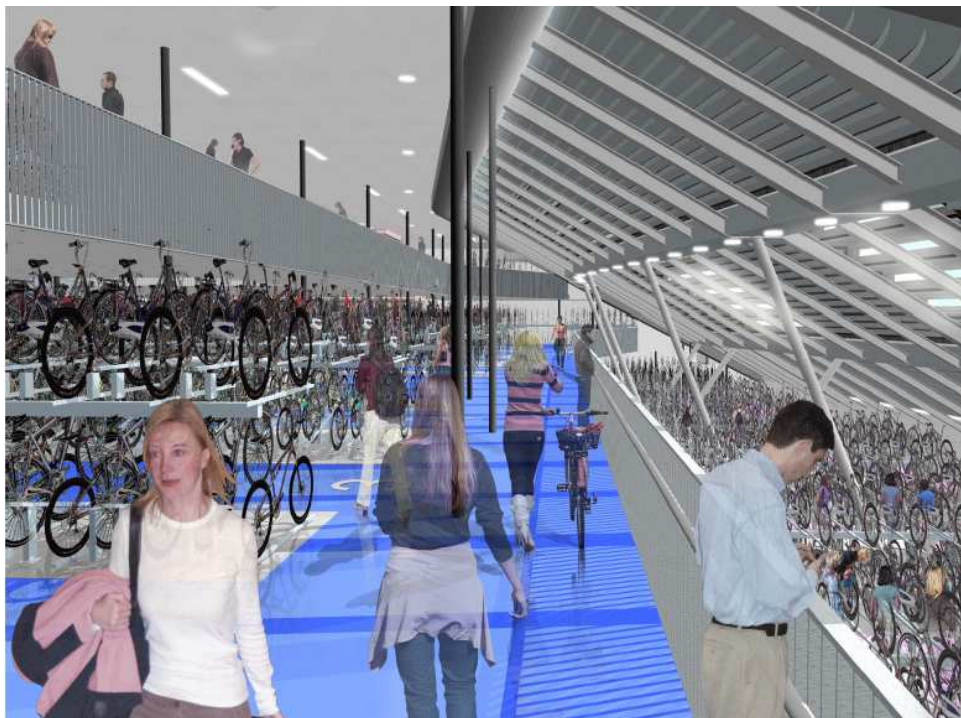


Fietsparkeren Utrecht Centraal

Pilot Fietsparkeren West



8 maart 2012

Fietsparkeren Utrecht Centraal

Pilot Fietsparkeren West

Inhoud	Pagina
Samenvatting	1
1. Inleiding	6
1.1 Het project Fietsparkeren Utrecht Centraal	6
1.2 Resultaten Strategiefase	6
1.3 Doelstelling Ontwerpfase	7
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden	7
2. Fietsparkeren westzijde OV-Terminal Utrecht Centraal	9
2.1 Fietsenstallingen behorend tot de Pilot Fietsparkeren West	9
2.2 Aanbod voor de fietsers	11
2.3 Handhavingsregime	13
2.4 Beheer en Onderhoud	14
2.5 Elektronisch beheersysteem	15
2.6 Randvoorwaarden Fietsersbond	15
3. Business Case Pilot Fietsparkeren West	17
3.1 Uitgangspunten pilot	17
3.2 De kosten en baten van het fietsparkeren	18
3.3 Exploitatieresultaat	22
4. Fietsparkeren bij de OVT Utrecht na de Pilot Fietsparkeren West	24
4.1 Fasering realisatie en ingebruikname stallingen	24
4.2 Doorkijk exploitatieresultaat voor vijf stallingen	24
5. Samenwerkingsvorm fietsparkeren Utrecht Centraal	25
5.1 Inleiding	25
5.2 Sturing en zeggenschap	25
5.3 Kernverantwoordelijkheden per partij en de knip met de markt	26
5.4 Werkvorm	28
5.5 De verdeling van kosten, risico's en opbrengsten	29

6. Conclusies	31
6.1 Uitgangspunten voor samenwerking	31
6.2 Aanbestedingsrechtelijke aandachtspunten	34
7. Vervolgstappen	37
Bijlage 1: Handhavingsgebied stationsgebied	
Bijlage 2: Toelichting Business Case Pilot	
Bijlage 3: Voorzet Evaluatiepunten Pilot	

Samenvatting

De gemeente Utrecht, NS en ProRail kiezen ervoor om, in de vorm van een pilot, geleidelijk een vernieuwend en kwalitatief hoogwaardig fietsparkeersysteem rond de OV-Terminal Utrecht Centraal in te voeren, beginnend aan de Westzijde van het station (Jaarbeurszijde). Dit document biedt de informatie die nodig is voor het nemen van een besluit over de manier waarop invulling wordt gegeven aan deze 2 jaar durende pilot.

Aanbod voor de fietser

NS, ProRail en de gemeente Utrecht streven voor de pilot naar een zo optimaal mogelijk werkend fietsparkeersysteem. Daarbij staan de volgende doelen voor ogen:

- Een gewaarborgde kwaliteit van het fietsparkeren.
- Een bezettingsgraad van de fietsenstallingen die op peil is en blijft.
- Een maaiveld/openbare ruimte in de omgeving van de OV-Terminal die vrij is van geparkeerde fietsen.
- Dekking van de kosten van het fietsparkeren.

In het fietsparkeersysteem werken het aanbod van gratis en betaalde stallingscapaciteit, het betaalregime in de inpandige stallingen en het handhavingsregime in de openbare ruimte als communicerende vaten. Voor een optimaal werkend fietsparkeersysteem moeten deze elementen op elkaar en op de behoefte van de fietsers afgestemd zijn.

De stallingscapaciteit in de Pilot Fietsparkeren West wordt geleverd door drie fietsenstallingen:

Fietsenstalling	Aantal plaatsen
Stationsplein West (betaalde inpandige stalling)	4.200
Sijpesteijn (betaalde inpandige stalling)	1.140 (na de pilotperiode 500)
Westplein (gratis maaiveldstalling)	2.000
Totaal	7.340

NS, ProRail en de gemeente Utrecht zijn van mening dat een optimaal fietsparkeersysteem het best bereikt kan worden met het betaalregime *Differentiatie op Kwaliteit* voor de inpandige stallingen Stationsplein West en Sijpesteijn in combinatie met *gratis fietsparkeren* in de maaiveldstalling op het Westplein.

Differentiatie op kwaliteit wordt bereikt door in een deel van de inpandige stallingen een hogere gebruikerskwaliteit (*service plus*) te bieden ten opzichte van het basis kwaliteitsniveau (*service basis*). Het kwaliteitsverschil wordt *binnen* en/of *tussen* de twee inpandige stallingen geboden.

Gedurende de pilot wordt de volgende maximale tariefbandbreedte aangehouden.

	Minimaal	Maximaal
Dagtarief	€ 0,50	€ 1,50
Maandtarief (Dagtarief o.b.v. 18 gebruiksdagen)	€ 5,42 (€ 0,30)	€ 16,25 (€ 0,90)
Jaartarief (Dagtarief o.b.v. 200 gebruiksdagen)	€ 41,25 (€ 0,21)	€ 123,75 (€ 0,62)

Op basis van de praktijkervaringen zal een definitieve tarifiering moeten worden vastgesteld. Hierbij is van belang te onderkennen dat in de praktijk alleen een neerwaartse bijstelling van het tarief mogelijk zal zijn.

De parkeertarieven zijn afhankelijk van de aangeboden gebruikerskwaliteit. Ten behoeve van de voorliggende pilotberekening ("best guess") zijn onderstaande tarieven aangehouden, waarbij geldt dat de eerste 2 uur parkeren gratis is.

	Service basis	Service extra
Dagtarief	€ 0,80	€ 1,20
Maandtarief (Dagtarief o.b.v. 18 gebruiksdagen)	€ 8,67 (€ 0,48)	€ 13,00 (€ 0,72)
Jaartarief (Dagtarief o.b.v. 200 gebruiksdagen)	€ 66,00 (€ 0,33)	€ 99,00 (€ 0,50)

10% van de inpandige stallingscapaciteit wordt gebruikt door fietsers met een dagkaart, 25% door fietsers met een maandabonnement en 65% door fietsers met een jaarabonnement.

De beschikbare 'speelruimte' in de gebruikerskwaliteit en de tariefbandbreedte, zullen gedurende de pilot gebruikt worden 'als knoppen om aan te draaien', om te komen tot een optimum in de bezettingsgraad van de stallingen en de dekkinggraad van de kosten.

In het nog op te stellen implementatieplan voor de Pilot, wordt duidelijk gemaakt waar door partijen vanaf de start van de Pilot op ingezet zal worden.

Het handhavingsregime gaat ervan uit dat er in het handhavingsgebied bij het station (zie bijlage 1) geen fietsen meer in de openbare ruimte mogen staan. In dit gebied wordt gestreefd naar een 'zero tolerance aanpak'. Dit vraagt om een strakke, transparante en waar mogelijk vernieuwende handhavingswijze, die is beschreven in Bijlage 1.

Business case van de pilot

De business case van de pilot biedt integraal inzicht in alle financiële aspecten van het fietsparkeren in de twee stallingen, zowel aan de kosten- als aan de batenkant voor alle partijen. Van meerdere scenario's is de business case berekend.

Het berekende exploitatieresultaat van het scenario Differentiatie op Kwaliteit is negatief. Dit geldt overigens voor alle onderzochte scenario's.

De incidentele kosten die gemaakt zullen worden in de aanloopfase van de pilot (uitvoeren monitor pilot, communicatie + PR, aanloopkosten zoals de voorbereiding van aanbestedingstrajecten, externe ondersteuning bij de voorbereidende werkzaamheden) bedragen ruwweg circa € 300.000.

	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Exploitatieresultaat jaar 1	- € 960.000
Exploitatieresultaat jaar 2	- € 950.000
Aanloop- en monitoringskosten	- € 300.000
Totaal	-/- 2.210.000

Wat betreft de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's tijdens de pilotperiode, is het voorstel van de Stuurgroep van de gemeente, ProRail en NS aan B&W van de gemeente Utrecht en de directie van ProRail en NS, om deze *evenredig* te verdelen tussen de drie partijen.

Het voorgaande betekent dat NS, ProRail en de gemeente Utrecht afzonderlijk in totaal circa € 735.000 moeten bijdragen om de 2 jaar durende pilot mogelijk te maken. Dit bedrag bestaat overigens niet volledig uit 'out of pocket kosten' aangezien een deel van de geraamde kosten vallen onder de kosten van bestaande organisaties die een bredere scope hebben dan de pilot.

In het bovenstaande is geen rekening gehouden met kapitaallasten van initiële investeringen. Dat betekent dat zowel de aanlegkosten van de twee in pandige stallingen als de aanlegkosten van de 2000 gratis plekken op het Westplein niet zijn meegenomen. Dit is een cruciaal uitgangspunt dat een groot effect heeft op de uitkomsten van de business case.

Op het moment dat partijen ook de kapitaallasten moeten dragen, dan valt het exploitatietekort hoger uit. Dit is een reëel risico, aangezien er nog geen volledige dekking is voor de initiële investeringen.

Samenwerkingsvorm

NS, ProRail en de gemeente Utrecht willen gezamenlijk de zeggenschap hebben en sturing kunnen geven op alle taken die horen bij het bieden van een integraal concept voor het fietsparkeren bij Utrecht Centraal. De verantwoordelijkheden zijn onderling verdeeld overeenkomstig de huidige situatie. De figuur hiernaast geeft de geambieerde samenwerkingsvorm samenvattend weer.

De aanleg van de fietsenstallingen wordt niet gezien als een taak van de samenwerkingsvorm.



De aansturing van de pilot vindt plaats via de lijn Stuurgroep (eigenaren) – Kwartiermakers (opdrachtgevers) – Opdrachtnemers.

De opdrachtnemers worden aangestuurd door de opdrachtgevers, die bij elkaar komen in een overlegorgaan. De eigenaars willen grip houden op de beheersmatige kant van de organisatie en komen ook bij elkaar in een overlegorgaan, welke de opdrachtnemers controleert.

Er zal een onafhankelijke kwaliteitsbewaker en rapporteur worden aangesteld die de integraliteit van de pilot bewaakt en zorgt voor monitoring van het nakomen van de gemaakte afspraken en uitgangspunten van de pilot.

Pas na de pilot zal de samenwerking zijn definitieve vorm krijgen. Dat betekent dat definitieve afspraken over samenwerkingsvorm en de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's pas gemaakt worden ná de evaluatie van de Pilot over twee jaar.

Doorkijk langere termijn

Voor de langere termijn is een doorkijk gemaakt van het exploitatieresultaat van de 5 stallingen, rekening houdend met de bouwfaserings.

Exploitatie resultaten (x 1.000)	Scenario 1: Alles gratis		Scenario 2: Alles betaald		Scenario 3: Diff. Duur		Scenario 4: Diff. Kwaliteit	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
2014	-€ 1.300	-€1.600	-€ 900	-€1.100	-€ 1.400	-€1.700	-€ 900	-€1.100
2016	-€ 3.500	-€4.300	-€ 1.800	-€2.200	-€ 3.700	-€4.600	-€ 2.000	-€2.500
2021	-€ 5.200	-€6.400	-€ 2.200	-€2.700	-€ 5.600	-€6.800	-€ 2.600	-€3.200
2031	-€ 6.400	-€7.800	-€ 2.600	-€3.200	-€ 6.800	-€8.300	-€ 3.100	-€3.800

Voor de 5 stallingen is er in alle scenario's sprake van aanzienlijke jaarlijkse exploitatietekorten.

Vervolg

Nadat het betaalregime, handhavingsregime en de samenwerkingsvorm bestuurlijk is vastgesteld, wordt de Ontwerpfase vervolgd met het opstellen van een implementatieplan. Daarbij wordt tevens verder invulling gegeven aan de te maken samenwerkingsafspraken en de punten waarop de pilot na twee jaar geëvalueerd zal worden. Een aanzet voor deze punten van evaluatie is opgenomen in Bijlage 3.

Ook zal verder worden gewerkt aan een communicatieplan, waarin de introductie van het Nieuwe Fietsparkeren verder wordt uitgewerkt.

Bij de uitwerking van deze onderwerpen wordt de Klankbordgroep op dezelfde wijze betrokken, zoals dat tot nu toe gebruikelijk is geweest.

Na de goedkeuring van het implementatieplan en het communicatieplan door de Stuurgroep voor de zomer van 2012, start de Implementatiefase.

1. Inleiding

1.1 Het project Fietsparkeren Utrecht Centraal

Voor station Utrecht Centraal worden de komende jaren ruim 22.000 OV-gerelateerde inpandige fietsparkeerplaatsen gerealiseerd verdeeld over vijf locaties. Het college van de gemeente Utrecht heeft op 2 november 2010 de opdracht gegeven voor:

- Het opstellen van een integrale business case voor het fietsparkeren die compleet inzicht geeft in investeringskosten, exploitatiekosten en opbrengsten.
- Het tot stand komen van een samenwerkingsvorm die integraal verantwoordelijk wordt voor aanleg, onderhoud, schoonmaak, bewaking, toezicht, handhaving én exploitatie van de 22.000 inpandige fietsenstallingsplaatsen voor de OV-Terminal Utrecht.

Gemeente Utrecht, NS en ProRail zijn begin 2011 gezamenlijk een project gestart met als doel medio 2012 tot een operationele samenwerkingsvorm te komen, die de fietsenstallingen van de OV-terminal na realisatie van de fietsenstallingen vanuit één centraal punt exploiteert en beheert in een sluitende business case.

Het project is ingedeeld in meerdere fasen. In februari 2011 is een Startnotitie opgeleverd en in juli 2011 is de Strategiefase afgerond. Momenteel bevindt het project zich in de Ontwerpfase. Dit document betreft een rapportage van de Ontwerpfase.

1.2 Resultaten Strategiefase

In de vorige fase van het project, de strategiefase, heeft het zwaartepunt gelegen op:

- Het voor verschillende scenario's bieden van integraal inzicht in de business case fietsparkeren voor de 5 stallingen van de OV Terminal.
- Het verkennen van de mogelijkheden voor een organisatiemodel en rechtsvorm voor de fietsparkeersamenwerking.

Op basis van de resultaten van de Strategiefase hebben de gemeente Utrecht, NS en ProRail in de zomer van 2011 besloten tot een nadere uitwerking van het fietsparkeersysteem en de inrichting van de samenwerkingsvorm. Daarbij is gekozen voor het geleidelijk aan invoeren van een betaald fietsparkeersysteem rond de OV-Terminal Utrecht Centraal, beginnend aan de Westzijde van het station (Jaarbeurszijde). Vanaf de opening van de fietsenstalling Stationsplein west in 2013 wordt aan de westkant van het station ervaring opgedaan met het invoeren van betaald fietsparkeren.

Deze pilotsituatie duurt 2 jaar. Na deze periode nemen de NS, ProRail en de gemeente Utrecht de opgedane ervaringen mee bij de verdere afwegingen over het al dan niet invoeren van betaald fietsparkeren bij de overige fietsenstallingen.

Op verzoek van de betrokken wethouders en de Fietzersbond is in de uitwerking van het betaald fietsparkeren, gratis parkeren in de stallingen voor de eerste 2 uur betrokken.

Daarnaast is op verzoek van de gemeenteraad onderzoek gedaan naar een locatie op grotere loopafstand van het station waar nog wel gratis gestald kan worden gedurende de pilot en in de uiteindelijke situatie.

1.3 Doelstelling Ontwerpfase

Het doel van de ontwerpfase is in de eerste plaats het nemen van een besluit over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de 2 jaar durende pilot aan de westzijde van de OV-Terminal Utrecht Centraal. Dit behelst een keuze voor en/of afspraken over:

- Het exploitatiemodel.
- Het handhavingsregime.
- De wijze van samenwerking tussen de betrokken partijen.

Daarbij hoort tevens het besluit over een locatie op grotere loopafstand van het station waar nog wel gratis gestald kan worden in de tijdelijke en uiteindelijke situatie.

Dit rapport biedt de informatie die nodig is voor het nemen van deze besluiten.

Nadat deze besluiten zijn genomen wordt de Ontwerpfase vervolgd met het opstellen van een implementatieplan. Daarbij wordt tevens verder invulling gegeven aan de te maken samenwerkingsafspraken. Na de goedkeuring van het implementatieplan start de Implementatiefase.

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De Ontwerpfase bouwt voort op resultaten van de Strategiefase. De volgende uitgangspunten zoals vastgesteld bij aanvang van het project zijn nog steeds van kracht:

- Het aantal stallingsplaatsen dat onder de verantwoordelijkheid van de samenwerkingsvorm zal vallen, betreft de 22.000 OV-Terminal gerelateerde inbandige fietsenstallingsplaatsen verdeeld over vijf locaties in het stationsgebied.
- Deze stallingen zijn duurzaam (toekomstgerichte inrichting), gebruikersgericht, sociaal veilig en kennen één beheerregime.
- Vanuit het oogpunt van het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte (schoon, heel en veilig) is gekozen voor een maaiveld dat vrij is van fietsen. Handhaving op het fietsparkeren in de openbare ruimte verdient daarom extra aandacht.
- Er is sprake van een integrale en sluitende Business Case.

Omdat de pilotsituatie bij uitstek de gelegenheid is om op een innovatieve manier invulling te kunnen geven aan het fietsparkeren bij stations, hebben de betrokken partijen aanvullend afgesproken deze pilot aan te grijpen om het anders te doen dan men gewend is. Dat betekent dat partijen zich zo weinig mogelijk willen laten belemmeren door bestaande landelijke afspraken en eventuele onmogelijkheden of bezwaren die worden ingegeven vanuit de huidige belangen. Deze zogenaamde 'stolp-benadering' moet borgen dat een innovatieve samenwerkingsvorm mogelijk is,

om daarvan te kunnen leren voor de toekomst.

In de wet zijn geen verplichtingen opgenomen voor partijen omtrent fietsparkeren. De verplichtingen volgen uit concessies, subsidiebeschikkingen, overeenkomsten, etc. Dit type verplichtingen is evengoed bindend voor partijen, maar eenvoudiger te wijzigen dan wanneer de verplichtingen bij wet zijn bepaald, omdat wetswijziging een langdurig en intensief traject is. Dit laat echter onverlet dat ten behoeve van een nieuwe samenwerkingsvorm voor het fietsparkeren in Utrecht, de verplichtingen volgend uit subsidiebeschikkingen, concessies en overeenkomsten daarop moeten worden gezien (Zie ook de Startnotitie d.d. 8 maart 2011).

ProRail heeft een jaarlijkse beheerovereenkomst met NS Poort voor het beheer en onderhoud van fietsenstallingen. ProRail is eindverantwoordelijk voor het beheer van fietsenstallingen. Als onderdeel van het Beheerplan krijgt ProRail daarvoor opdracht van het ministerie van IenM. Mogelijk komt deze taak in het jaar 2020 te vervallen, als de Rijk de verantwoordelijkheden voor het Fietsparkeren bij de regionale overheden legt (zie ook Actieplan Fietsparkeren van het ministerie van IenM).

2. Fietsparkeren westzijde OV-Terminal Utrecht Centraal

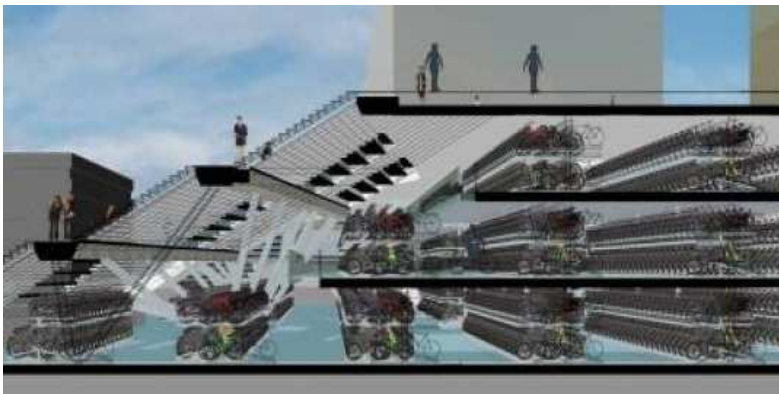
2.1 Fietsenstallingen behorend tot de Pilot Fietsparkeren West

In de Pilot Fietsparkeren West worden drie stallingen betrokken: Stationsplein West; Sijpesteijnstalling en een (tijdelijke) gratis fietsenstalling bij het Westplein

Stationsplein West

Stationsplein West is een nieuw te bouwen stalling met 4.200 geplande stallingsplaatsen. Hiervan zijn 200 plaatsen in feite voor bezoekers van het Stadskantoor. De stalling bestaat uit drie verdiepingen, die toegankelijk zijn per luie trap met goot. De stalling is daarom minder geschikt voor driewielers en bromfietsen. Er is vanuit de stalling geen directe toegang tot de perrons via een tunnel, wel is er directe toegang vanuit de stalling tot het stationsplein. In deze stalling zijn ruime fietsreparatievoorziening aanwezig in de vorm van een Fietspoint. De ontwikkeling van de stalling is momenteel in de bestekfase, in september 2011 is gestart met de nieuwbouw. Oplevering is gepland voor het 4^{de} kwartaal van 2013.

Figuur 1: Fietsenstalling Stationsplein West



Sijpesteijnstalling

De Sijpesteijnstalling (officieel Sijpesteijnkadestalling genaamd) is een bestaande stalling die na de pilotperiode gerenoveerd zal worden. De stalling biedt via de Noordertunnel direct toegang tot de perrons. Gedurende de pilotperiode zijn ruim 1.100 plaatsen beschikbaar. Na renovatie zullen 500 stallingsplaatsen beschikbaar zijn, waarvan 250 plaatsen gericht zijn op reguliere fietsen en de overige 250 plaatsen op fietsen met afwijkende maten en op bromfietsen.

Gratis stalling Westplein

De gemeente Utrecht heeft onderzoek gedaan naar een **tijdelijke** locatie voor een gratis fietsenstalling van 2 x 1000 plekken aan de westzijde van het station, in aanvulling op de in september 2013 op te leveren stalling onder Stationsplein West.

Op basis van het onderzoek is ervoor gekozen het Westplein aan te merken als locatie voor een tijdelijke fietsenstalling voor 2000 plekken voor de periode september 2013 – september 2015. De Westplein locatie is hemelsbreed ca. 400 meter verwijderd en gesitueerd op minder dan 5 minuten lopen van de toegang tot het station (Noordertunnel). De locatie is voor de fietser goed bereikbaar (kruist huidige fietspaden) en zal voor de nieuwe tijdelijke situatie hierop aangepast/verbeterd worden, waarbij m.n. verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Deze maaiveldlocatie vormt de rand van het westelijk handhavingsgebied.

NB. De mogelijkheid bestaat een deel van de 2000 plaatsen op het huidige terrein Knoopkazerne onder te brengen. Dit is nog punt van onderzoek.

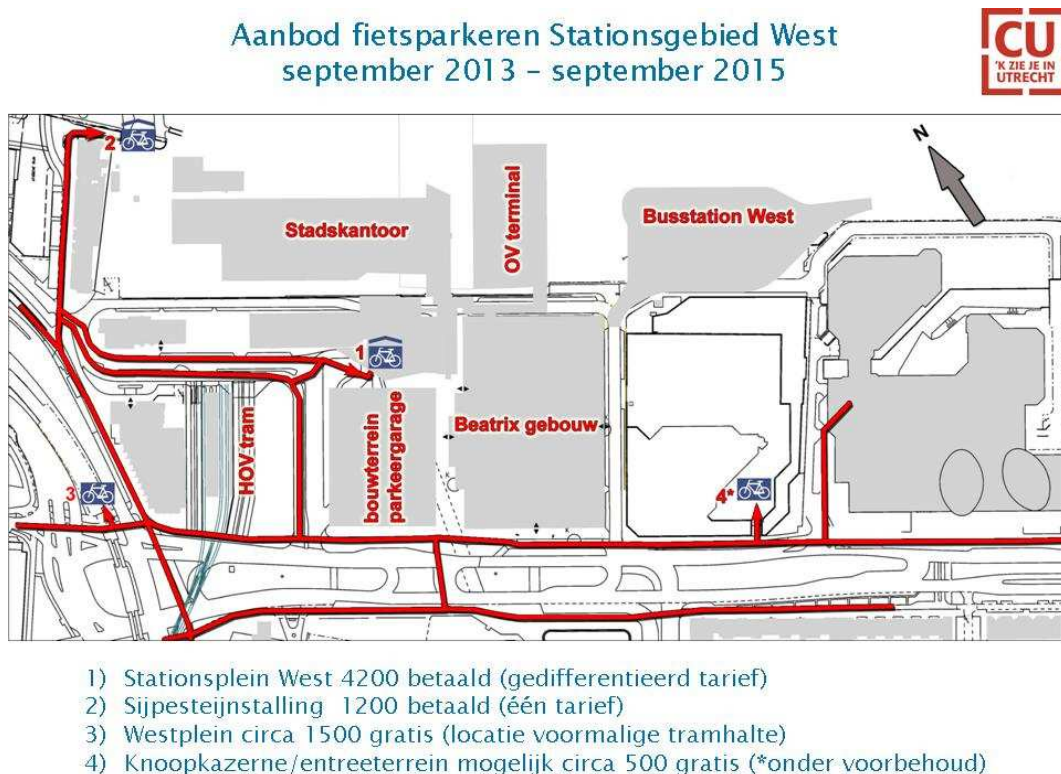
Er is nog geen onderzoek gedaan naar gratis stallen op maaiveld in een **definitieve** situatie. Afhankelijk van de pilotervaringen kan besloten worden de beoogde derde stalling op plangebied Knoopkazerne gratis aan te bieden (dan wordt dit een maaiveldstalling, is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het plangebied).

En andere overweging is om alsnog maaiveldparkeren in de openbare ruimte toe te staan.

Verder zijn de mogelijkheden voor maaiveldparkeren aan de westzijde beperkt, zonder dat dit vergaande consequenties heeft voor andere functies en plannen in dit gebied.

Aan de oostzijde van de OV terminal is er op verzoek van de gemeenteraad nog steeds sprake van een ruimtereservering voor de fietsflat.

Figuur 2: Fietsenstallingen Pilot Fietsparkeren West



2.2 Aanbod voor de fietsers

2.2.1 Scenario's

Om een zo breed mogelijk beeld te schetsen van de mogelijkheden die er zijn voor de invulling van het fietsparkeren, een beeld te geven van de bijbehorende kosten en opbrengsten en de mogelijkheid om te komen tot een sluitende business case, is er gewerkt met de volgende scenario's:

1. *Scenario 'Alles gratis'*: In alle stallingen kan altijd gratis geparkeerd worden. Wat betreft de gebruikerskwaliteit is in *alle* stallingen sprake van een basis serviceniveau.
2. *Scenario 'Differentiatie op duur'*: De eerste dag stalling is gratis, voor de dagen daarna geldt een vast bedrag per kalenderdag. Wat betreft de gebruikerskwaliteit is in *alle* stallingen sprake van een basis serviceniveau.
3. *Scenario 'Alles betaald'*: In alle stallingen is er sprake van betaald fietsparkeren voor een vast bedrag per dag, maar de eerste 2 uur parkeren is gratis. Wat betreft de gebruikerskwaliteit is in *alle* stallingen sprake van een basis serviceniveau.
4. *Scenario 'Differentiatie op kwaliteit'*: In alle stallingen is er sprake van betaald fietsparkeren, maar de tarieven per stalling(sdeel) zijn afhankelijk gemaakt van de gebruikerskwaliteit. Ook hier geldt dat de eerste 2 uur parkeren gratis is. Wat betreft de gebruikerskwaliteit wordt er tussen en/of binnen stallingen gevarieerd tussen een basiskwaliteit (serviceniveau) én een extra serviceniveau.¹

2.2.2 Serviceniveau

Met de realisatie van de nieuwe stallingen kunnen een tweetal serviceniveaus worden aangeboden: servicebasis en serviceplus. Het serviceniveau bepaalt de tariefstelling van de stalling.

Service basis

De basisvariant kent de volgende karakteristieken:

- Betaling via een automaat (dagchipkaarten) en het internet (abonnementen).
- Toegang stalling door middel van een chipkaart.
- De loopafstand tot het station is groter dan die vanuit de serviceplus voorziening.
- Standaard fietsrekken (qua breedte) met uitschuifgoot;
- Toezicht op afstand en/of met minimale bemensing (niet verzekerd tegen diefstal);

¹ Uitgangspunt in deze business case is dat voor het bereiken en in stand houden van dit extra serviceniveau geen additionele kosten worden gemaakt.

- Een vast basistarief.
- Het proces langparkeerders moet nog nader worden uitgewerkt (voorbeeld: betalen na X dagen een extra toeslag die daarna verder kan oplopen).

Service plus

De plusvariant kent naast de bovengenoemde service basis eigenschappen nog de volgende extra karakteristieken:

- De loopafstand tot het station is kleiner dan die vanuit de basisvariant voorziening.
- Bredere fietsrekken in combinatie met vaste plekken.
- Brommer en buitenmodel plekken (met een andere tariefstelling).
- Serviceverlening en toezicht in de vorm van bemensing (gericht op service).
- Een vast basistarief, hoger dan bij de basisvariant.
- Extra faciliteiten (bijvoorbeeld reisinformatie, een gratis pomp, de Fiets APK keuring, Slotservice en Altijd-op-weg, winkelformule voor het uitvoeren van reparaties aan fietsen en kopen van accessoires).
- De verhuur van OV fietsen.

2.2.3 Tarieven

Scenario Alles betaald

Als basis voor de berekeningen is de situatie van de huidige Sijpesteijnstalling aangehouden. De tarieven (inclusief btw) zijn € 1,20 voor een dagkaartje, € 13,- voor een maandkaart en € 99,- voor een jaarkaart.² De verdeling van de plekken hierbij is als volgt: 10% dagstallers, 25% maandstallers en 65% jaarstallers.³

Scenario Differentiatie op parkeerduur

Bij dit scenario is de eerste dag parkeren gratis. In de praktijk parkeert 90% maximaal een dag en 10% langer dan een dag. Het ligt bij dit scenario dan ook niet voor de hand uit te gaan van abonnementen, omdat een abonnement voor de meeste mensen geen toegevoegde waarde zal hebben. In dit scenario is daarom alleen gerekend met dagkaarten.

In dit scenario is gerekend met een tarief van € 1,- per dag inclusief btw.

² Voor de twee gemeentelijke stallingen in het gebied (Hoog Catharijne en Stationsplein) wordt nu overigens een tarief van € 0,50 incl. btw gehanteerd.

³ De inschatting voor het percentage dagstallers en abonnees is gebaseerd op het huidig gebruik van de betaald bewaakte NS Fietsenstalling Sijpesteijn.

Scenario Differentiatie op kwaliteit

Het scenario Differentiatie op kwaliteit gaat uit van een hogere kwaliteit in een deel van de stallingen. Het gaat daarbij om de plekken die het best bereikbaar zijn.

Voor de plekken met een hogere kwaliteit is een tarief aangehouden van € 1,20 en voor de overige plekken een tarief van € 0,80 (dagkaartjes). Voor de tarifiering van de maand en jaarabbonementen is deze differentiatie ook verwerkt op basis van de verhoudingen tussen dag, maand en jaarstallers bij Sijpesteijn.

De tarieven zijn als volgt:

	Service basis	Service extra
Dagtarief	€ 0,80	€ 1,20
Maandtarief (Dagtarief o.b.v. 18 gebruiksdagen)	€ 8,67 (€ 0,48)	€ 13,00 (€ 0,72)
Jaartarief (Dagtarief o.b.v. 200 gebruiksdagen)	€ 66,00 (€ 0,33)	€ 99,00 (€ 0,50)

2.3 Handhavingsregime

Het aanbod van fietsenstallingen werd tot nu toe veelal gerealiseerd door een combinatie van 'wild' parkeren in de openbare ruimte, gratis (onbewaakte) stallingen en betaalde (bewaakte) stallingen. In steeds meer gemeenten, en ook in het stationsgebied Utrecht, wordt het 'wild' parkeren in de openbare ruimte met strikte handhaving tegengegaan.

Met de beoogde tijdelijke gratis stallingsplaatsen op maaiveld en de twee inbandige stallingen, zal gedurende de pilot in de parkeerbehoefte aan de westzijde van de OV Terminal moeten worden voorzien. In het fietsparkeersysteem werken het aanbod van gratis en betaalde stallingscapaciteit, het betaalregime in de inbandige stallingen en het handhavingsregime in de openbare ruimte als communicerende vaten. Voor een optimaal werkend fietsparkeersysteem moeten deze elementen op elkaar en op de behoefte van de fietsers afgestemd zijn.

Figuur 3: Stallingsaanbod werkt als communicerende vaten



Het motto voor de handhaving is een schoon, heel en veilige openbare ruimte. Hierbij zijn 'wild' geparkeerde fietsen een versturende factor en het uitgangspunt is daarom dat fietsen niet meer in de openbare ruimte geparkeerd worden, maar uitsluitend in de daarvoor aangewezen fietsenstallingen.

In het handhavingsgebied bij het station (zie bijlage 1) mogen geen fietsen meer in de openbare ruimte staan. In dit gebied wordt gestreefd naar een 'zero tolerance aanpak'.

Om dit te kunnen uitvoeren is het volgende nodig:

- Een door de gemeenteraad goedgekeurd beleid met daarin opgenomen de plekken waar dit beleid van kracht is.
- Voldoende stallingsruimte.
- Een juiste mix van betaalde en onbetaalde stallingsruimte.
- Op de fietser gerichte communicatie.
- Een innovatieve handhavingwijze. Vanuit de logistiek en het beperken van de handhavingskosten lijkt het gebruik van de stallingen om direct weggehaalde fietsen tijdelijk te stallen een noodzakelijke aanvulling.

In Bijlage 1 is een beschrijving gegeven van het handhavingsregime dat wordt beoogd.

2.4 Beheer en Onderhoud

In opdracht van het Rijk draagt ProRail de zorg voor het beheer en onderhoud van de fietsenstallingen. ProRail vraagt op basis van de aantallen 'assets' in het jaarlijkse beheerplan de budgetten hiervoor aan bij het Ministerie van IenM.

De normbedragen die de budgetten bepalen zijn gebaseerd op historische cijfers en beogen de kosten voor een basisniveau van schoonmaak, energie en onderhoud (dagelijks technisch onderhoud) te dekken. De bijdrage kan ProRail jaarlijks ter beschikking stellen vanuit het beheerplan ProRail (indien alle stallingen zijn gerealiseerd).

ProRail dient met IenM afspraken te maken over een andere financierings-systeem van beheer en onderhoud. Tot op heden is deze systematiek gebaseerd op de (traditionele) normbedragen voor "onbewaakt" (stalling buiten) en "bewaakt" (stalling in gebouw). Hier zal landelijk (en ook voor Utrecht) meer differentiatie in nodig zijn gezien de verschillende typen stallingen die gebouwd worden. Hierin spelen ook de benodigde systemen voor benutting en handhaving een rol.

Daarnaast zullen er als gevolg van cofinanciering vanuit ProRail opdrachtrelaties met lokale overheden ontstaan met als uitgangspunt dat de beheer en onderhoudskosten verdeeld worden naar rato van investeringsbijdragen.

2.5 Elektronisch beheersysteem

Met name bij grote stallingen is de logistiek binnen de stalling kwetsbaar. Een betalingssysteem bij de toegang kan ongewenst oponthoud betekenen en is daarmee een belangrijke reden voor fietsers om de stalling niet te gebruiken. Een nieuwe manier van betalen – decentraal in de stalling – en voor de gebruiker ‘hasslefree’ is daarvoor een vereiste. Onder ‘hasslefree’ wordt verstaan: eenvoudig en logisch, zonder gedoe, trammelant, irritatie of omwegen.

De Gemeente Utrecht is met behulp van een marktverkenning op zoek gegaan naar een systeem dat de volgende functionaliteit biedt:

- Betalen (per tijdseenheid, waaronder 0,- tarief)
- Registreren (van de parkeertijd per fiets)
- Verwijzen (optioneel verwijzen naar vrije plaatsen)

De Gemeente Utrecht beoogt medio 2013 te starten met de uitrol van een eventueel te verwerven ‘BRV-systeem’ in de fietsenstalling stationsplein West.

Met behulp van de marktverkenning beoogt de gemeente Utrecht inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden en onmogelijkheden van een dergelijk systeem in de markt. De uitkomsten van deze marktverkenning worden betrokken bij de afwegingen voor de te nemen vervolgstappen.

2.6 Randvoorwaarden Fietsersbond

De Fietsersbond heeft in het najaar van 2011 een alternatief plan gepresenteerd voor het fietsparkeren in het Stationsgebied van Utrecht. Hierin zijn een achttal randvoorwaarden geformuleerd, waar volgens de fietsersbond aan moet worden voldaan om het OV-gerelateerde fietsparkeren goed te regelen.

Criteria Fietsersbond	Omschrijving
1. Voldoende aantal (gratis) stallingsplaatsen.	Er moet een voldoende aantal stallingsplaatsen zijn, waarvan een voldoende aantal gratis
2. Flexibel ingericht en georganiseerd.	De fietsenstallingen moeten flexibel zijn ingericht en georganiseerd, zodat zij duurzaam zijn bij veranderingen in de toekomst
3. Sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden	Sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden moeten gewaarborgd zijn
4. Goede bereikbaarheid	De stallingen moeten vlot bereikbaar zijn vanaf de (hoofd)fietsroutes
5. Goede aansluiting	De stallingen moeten met goede looproutes aansluiten op trein, bus en tram
6. Keuze tussen kwaliteitsniveaus	De fietser moet keuze hebben uit verschillende kwaliteitsniveaus als het bijvoorbeeld gaat om afstand tot het perron, parkeerduur,

Criteria Fietsersbond	Omschrijving
	gebruiksgemak en aanwezige faciliteiten. Deze verschillen kunnen uitgedrukt worden in tariefverschillen.
7. Beperkte mogelijkheden voor langparkeerders	Langparkeerders moeten ontmoedigd worden, maar zij moeten wel de mogelijkheid hebben om hun fiets voor langere tijd (maximaal 28 dagen) te stallen.
8. Beperkte mogelijkheden voor kortparkeerders	OV-gerelateerde kortparkeerders moeten op korte afstand van het perron en stationshal makkelijk hun fiets even kunnen stallen.

Aan vrijwel alle randvoorwaarden van de Fietsersbond kan tegemoet worden gekomen, behalve de stallingsplekken voor de kortparkeerders op het maaiveld voor het station. Als tegemoetkoming is gratis parkeren in de stalling gedurende 2 uur mogelijk. De marktverkenning van het elektronisch betalingssysteem moet zicht geven op de mogelijkheden voor differentiatie op rekniveau.

3. Business Case Pilot Fietsparkeren West

3.1 Uitgangspunten pilot

De business case van deze pilot borduurt voort op de eerder geformuleerde business case uit de Strategiefase, maar is toegespitst op de stallingen Stationsplein West (SPW) en Sijpesteijn. Voorts zijn in deze business case de meest recente uitgangspunten, inzichten en ontwikkelingen verwerkt tot en met 10 februari 2012. Bij de pilot zijn onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In SPW gaat het om 4.130 plekken plus circa 30–70 vrije plekken.⁴ Hiervan bevinden zich 1.700 plekken op entreeniveau. In de Sijpesteijn stalling gaat het voornamelijk om 1.140 plekken. Het rekenaantal waarmee wordt gerekend in deze business case is 5.320 plekken: $4.130 + 1.140 + 50$ (rekenemiddelde 30–70 vrije plekken).
- De nieuwe beheerorganisatie draagt geen zorg voor de financiering van de initiële investeringen (bouw en inrichting). Er is derhalve geen rekening gehouden met kapitaallasten hiervan (rente en aflossing/afschrijving) en een eventueel dekkingstekort.
- De business case gaat er wel vanuit dat de beheerorganisatie zorgdraagt voor het onderhoud en de vervangingsinvesteringen (benuttingssysteem en betalingssysteem) en hiervoor ook bedragen reserveert (in de scenario's waar dit van toepassing is).
- De economische levensduur van de gebouwen is 40 jaar. Dat betekent (voornamelijk) dat in jaar 41 nieuwbouw plaatsvindt. In deze business case wordt geen (jaarlijkse) reservering gedaan voor de financiering daarvan.
- De Sijpesteijnstalling blijft tijdens de pilot periode voortbestaan en wordt in deze periode niet gerenoveerd. Renovatiekosten en verdere inrichtingskosten zijn daarom buiten beschouwing gelaten. In deze business case wordt er – ten behoeve van het overzicht – echter wel vanuit gegaan dat er (nieuwe) investeringen worden gedaan in benutting- en betalingssystemen, maar waarschijnlijk zullen deze investeringen pas plaatsvinden bij de renovatie.
- De bedragen zijn berekend op basis van het prijspeil van 2011.
- De pilotperiode bedraagt 2 jaar. Voor beide jaren is een exploitatieresultaat berekend.
- In de berekeningen is als uitgangspunt gehanteerd dat alle BTW verrekenbaar of compensabel is.

Alle bedragen die in de navolgende tabellen worden gepresenteerd zijn afgerond op tienduizenden euro's. Bij de berekeningen is uitgegaan van een gemiddeld bedrag. Hierbij is een bandbreedte van

⁴ De precieze omvang en invulling van deze plekken is nog niet duidelijk. Daarom is deze bandbreedte van toepassing.

toepassing vanwege de onzekerheid in het toekomstige verloop van de opbrengsten en exploitatiekosten. In het bijzonder speelt er onzekerheid bij het scenario Differentiatie op kwaliteit, omdat daarmee nog onvoldoende ervaring is opgedaan.

Er is een gemiddelde bandbreedte van toepassing van 5% bij de exploitatiekosten en 10% bij de opbrengsten. Dat betekent dat de exploitatiekosten zowel 5% hoger als 5% lager zouden kunnen uitvallen, ten opzichte van het berekende bedrag. Voor de opbrengsten betekent dit dat deze eveneens 10% hoger en 10% lager zouden kunnen uitvallen. Op het moment dat er geen draagvlak zal zijn voor betaald stallen, dan valt de aan te houden bandbreedte nog hoger uit. Dit speelt in het bijzonder bij de scenario Alles betaald en Differentiatie op kwaliteit.

3.2 De kosten en baten van het fietsparkeren

De kosten van het fietsparkeren betreffen enerzijds de (eenmalige) initiële investeringen om de stallingen te realiseren en anderzijds de terugkerende exploitatiekosten. Onderstaande paragrafen belichten de investeringen en exploitatiekosten.

3.2.1 Investeringskosten

Voor de vier scenario's is de hoogte van de initiële investeringen berekend. De initiële investeringen zijn in de business case onderverdeeld in drie categorieën:

- *Grond.* Dit betreft de waarden van gronden waarop de stallingen zijn of worden gehuisvest. Het economische en juridische eigendom van de twee stallingen is belegd bij de deelnemers. Voor de pilot periode zijn deze grondwaarden verder buiten beschouwing gelaten.
- *Bouw.* Dit betreft de bouw en stichtingskosten, inclusief kosten van BRM/WRM en PEAT.
- *Inrichting.* Dit betreft de kosten van inrichting van de stallingen. In het bijzonder: de kosten van fietsenrekken, bewegwijzering, mantelbuizen en cameratoezicht.

In onderstaande tabel zijn de op dit moment berekende investeringskosten weergegeven op basis van de aanbesteding (deze berekening wijkt af van de norm die is gesteld in de Strategiefase). In de tabel staan de kosten voor nieuwbouw van SPW.

Voor Sijpesteijn staat op termijn een renovatie op het programma, maar dat valt niet binnen de pilot periode. Renovatiekosten en inrichtingskosten zijn daarom buitenbeschouwing gelaten voor de Sijpesteijn stalling.

Stationsplein West	Initiële investering
Bouw	€ 7.980.000
Inrichting	€ 920.000
Betaling/benutting	€ 860.000
Totaal excl. btw incl. onvoorzien	€ 9.760.000

Bij het scenario Alles gratis vallen de initiële investeringskosten lager uit, want bij dit scenario vinden er geen investeringen plaats in een betalingssysteem.

De mate waarin er financiële dekking aanwezig is om de investering te financieren is in deze business case niet nader onderzocht.

Komende periode zullen ook 2.000 gratis plekken worden gerealiseerd. De investeringen zijn niet meegenomen in bovenstaande investeringsberekening.

3.2.2 Exploitatiekosten

Nadat de stallingen zijn gerealiseerd volgt de exploitatie en het beheer. De terugkerende kosten hiervan zijn onderverdeeld in twee categorieën:

- Vastgoedexploitatie.
- Gebruikerexploitatie.

Voor de vier hiervoor gepresenteerde scenario's zijn de gemiddelde jaarlijkse kosten van de vastgoedexploitatie en gebruikerexploitatie berekend.

In Bijlage 3 is een toelichting op de kostenposten opgenomen zoals gehanteerd in de business case.

In onderstaande tabel zijn de geraamde exploitatiekosten weergegeven per scenario. De bedragen zijn afgerond en berekend exclusief btw op basis van het prijspeil 2011.

	Scenario 1: Alles gratis	Scenario 2: Alles betaald	Scenario 3: Differentiatie parkeerduur	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Vastgoedexploitatie				
Kapitaallasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Eigenaarslasten	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
Groot onderhoud bouw	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
<i>Subtotaal</i>	<i>€ 160.000</i>	<i>€ 160.000</i>	<i>€ 160.000</i>	<i>€ 160.000</i>
Gebruikerexploitatie				
Energie, schoonmaak, klein onderhoud	€ 130.000	€ 130.000	€ 130.000	€ 130.000
Systemen (onderhoud en vervanging)	€ 50.000	€ 270.000	€ 270.000	€ 270.000
Handhaving	€ 570.000	€ 570.000	€ 570.000	€ 570.000
Toezicht en bewaking	€ 480.000	€ 480.000	€ 480.000	€ 480.000
Overhead en bedrijfskosten	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
<i>Subtotaal</i>	<i>€ 1.330.000</i>	<i>€ 1.550.000</i>	<i>€ 1.550.000</i>	<i>€ 1.550.000</i>
Exploitatiekosten totaal	€ 1.490.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000

De exploitatiekosten zijn naar schatting in jaar 1 en 2 ongeveer even hoog. Uit de tabel komt naar voren dat de exploitatieposten tot op zekere hoogte afhankelijk zijn van het scenario, maar per saldo verschilt alleen het scenario Alles gratis substantieel van de overige scenario's.

Een toelichting op de verschillen op de kostenposten:

- *Kapitaallasten (aflossing/afschrijving en rente)*: Uitgangspunt is dat de beheerorganisatie niet zorgdraagt voor de financiering van de initiële investeringen (bouw en inrichting). Met de kapitaallasten hiervan is derhalve geen rekening gehouden.
- *Eigenaarslasten*. De eigenaarslasten zijn niet afhankelijk van het scenario en daarom bij alle scenario's gelijk.
- *Groot onderhoud*. De kosten zijn in alle scenario's gelijk. Dit betreft enerzijds het jaarlijkse constructief onderhoud. Anderzijds betreft dit bijzonder constructief onderhoud in jaar 21. Hiervoor is een jaarlijkse reservering opgenomen in de business case.
- *Energie, schoonmaak en klein onderhoud*. De kosten zijn in alle scenario's gelijk.
- *Systemen, incl. vervanging*: Bij het scenario Alles gratis worden geen vervangingsinvesteringen gedaan in betalingssystemen en is er geen onderhoud hiervan nodig. De exploitatiekosten zijn hierdoor lager dan bij de overige scenario's.
- *Handhaving*: Uitgangspunt bij de kostenrekening is dat er sprake is van strenge handhaving (zero tolerance). In de business case zijn de meest recente berekeningen van de gemeente (PGU) overgenomen.
- *Toezicht en bewaking*: Normaliter zou de inzet van toezicht en bewaking bij de gratis scenario's hoger kunnen zijn dan wanneer er vanaf dag 1 betaald wordt, maar de aard en omvang van deze 2 stallingen maakt dat er geen verschillen te verwachten zijn.
- *Overhead en bedrijfskosten*: De overhead en bedrijfskosten zijn in grote mate afhankelijk van de inzet van toezicht en bewaking.

In bijlage 3 is een technische toelichting op de berekening van de exploitatiekosten gegeven.

3.2.3 Periodieke opbrengsten

De stallingen zullen vanuit verschillende bronnen periodieke inkomsten verwerven:

- Bijdrage van gebruikers door de verkoop van dag, maand en jaarkaarten.
- Overige inkomsten (zoals o.a. de bijdrage van ProRail voor dagelijks en groot onderhoud en de bijdragen uit fietspoints).

In deze fase zijn nog geen verdere inspanningen gedaan om met het bedrijfsleven additionele inkomsten vanuit (commerciële) diensten te identificeren. Eventuele inkomsten die hieruit volgen zijn daarom (nog) niet meegenomen in de business case berekeningen.

In onderstaande tabellen staan de verwachte opbrengsten weergegeven per jaar. De bedragen zijn afgerond en berekend exclusief btw.

Jaar 1	Scenario 1: Alles gratis	Scenario 2: Alles betaald	Scenario 3: Differentiatie parkeerduur	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Bijdrage van gebruikers	€ 0	€ 720.000	€ 130.000	€ 640.000
Overige inkomsten	€ 110.000	€ 110.000	€ 110.000	€ 110.000
Totaal	€ 110.000	€ 830.000	€ 240.000	€ 750.000

Jaar 2	Scenario 1: Alles gratis	Scenario 2: Alles betaald	Scenario 3: Differentiatie parkeerduur	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Bijdrage van gebruikers	€ 0	€ 750.000	€ 130.000	€ 660.000
Overige inkomsten	€ 110.000	€ 110.000	€ 110.000	€ 110.000
Totaal	€ 110.000	€ 860.000	€ 240.000	€ 770.000

Bij de berekening van de bijdrage van gebruikers (kaartjes en abonnementen) is rekening gehouden met een ingroeperiode. De verwachting is dat de nieuwe SPW stalling niet direct volledig draait en bezet wordt. In deze pilot business case is ervan uitgegaan dat SPW het eerste jaar voor 90% loopt en in jaar 2 voor 95%. Voor de Sijpesteijnstalling is dit anders, want deze stalling is nu al goed bezet en deze stalling wordt min of meer gecontinueerd in de huidige vorm tijdens de pilot periode. Hier wordt uitgegaan van 100%.

Voor het scenario Differentiatie op kwaliteit is het op dit moment lastig om een onderbouwde raming te maken van de te verwachte opbrengsten, omdat dit een nieuw scenario is waarmee in Nederland nog onvoldoende ervaring is opgedaan. Deze notie is van belang bij de interpretatie van de cijfers.

In bijlage 3 is een technische toelichting op de berekening van de periodieke opbrengsten en gehanteerde tarieven gegeven.

3.2.4 Incidentele kosten

Bij de realisatie van de fietsstallingen doen zich, naast de initiële investeringen, kosten voor met een incidenteel karakter. Deze kosten zijn tijdelijk of eenmalig van aard. Deze kosten worden gemaakt in de aanlooperperiode om de nieuwe stallingen te realiseren. Het gaat hierbij onder meer om kosten van communicatie, de voorbereiding van de aanbestedingstrajecten (bouw en systemen), (externe) ondersteuning bij de voorbereidende werkzaamheden en kosten om het verloop van de pilot te monitoren. Deze incidentele kosten hebben niet alleen betrekking op de pilot, maar ook op de periode daarna. De kosten bedragen naar schatting € 300.000 en zijn verder niet meegenomen in de exploitatiekosten van de pilot.

In deze business case wordt ervan uitgegaan dat er tijdens de pilot periode geen sprake zal zijn van frictiekosten of desintegratiekosten. Dit zijn overigens kosten die normaliter niet door de beheerorganisatie worden gedragen, maar door de deelnemers afzonderlijk.

3.3 Exploitatieresultaat

Het berekende exploitatieresultaat is per scenario als volgt.

Jaar 1	Scenario 1: Alles gratis	Scenario 2: Alles betaald	Scenario 3: Differentiatie parkeerduur	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Opbrengsten	€ 110.000	€ 830.000	€ 240.000	€ 750.000
Vastgoedexploitatie	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000
Gebruikerexploitatie	€ 1.330.000	€ 1.550.000	€ 1.550.000	€ 1.550.000
Exploitatiekosten totaal	€ 1.490.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000
Exploitatieresultaat jaar 1	-€ 1.380.000	-€ 880.000	-€ 1.470.000	-€ 960.000

Jaar 2	Scenario 1: Alles gratis	Scenario 2: Alles betaald	Scenario 3: Differentiatie parkeerduur	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Opbrengsten	€ 330.000	€ 860.000	€ 240.000	€ 770.000
Vastgoedexploitatie	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000
Gebruikerexploitatie	€ 1.330.000	€ 1.550.000	€ 1.550.000	€ 1.550.000
Exploitatiekosten totaal	€ 1.490.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000	€ 1.710.000
Exploitatieresultaat jaar 2	-€ 1.380.000	-€ 850.000	-€ 1.470.000	-€ 950.000

Uit de tabellen komt naar voren dat elk scenario leidt tot een exploitatietekort. Het tekort is het laagst in het Alles betaald scenario en het hoogst bij Differentiatie op parkeerduur. Dat komt omdat in dit scenario nauwelijks inkomsten uit kaartverkoop worden verworven, maar er wel investeringen

worden gedaan in een betalingssysteem. Bij het scenario Alles gratis vinden dergelijke investeringen in een betalingssysteem bijvoorbeeld niet plaats.

Het tekort wordt in twee scenario's minder in jaar 2, omdat het gebruik en de acceptatie van betaalde stallingen op termijn naar verwachting zullen stijgen.

Bij de berekening van de opbrengsten bij twee betaalde scenario's (Alles betaald en Differentiatie op kwaliteit) is ervan uitgegaan dat er inkomsten volgen uit de verkoop van losse kaartjes, maandabonnementsen en jaarabonnementsen. De opbrengsten uit de verkoop en abonnementsen zijn uitgesplitst in de business case.

In de Strategiefase is niet gewerkt met een dergelijke uitsplitsing. Destijds zijn alleen ramingen opgesteld met **rekentarieven**, waarin de abonnementsen als het ware waren versleuteld. Het verschil met de berekeningen in deze business case is dat dit de **werkelijke** tarieven zijn (en geen reKentarieven) en uiteindelijk voor een lager (gemiddeld) tarief is gekozen. Dit is mede een verklaring voor het feit dat de business case voor het betaalde scenario in de Strategiefase sluitend was, terwijl dit nu niet meer het geval is.

4. Fietsparkeren bij de OVT Utrecht na de Pilot Fietsparkeren West

4.1 Fasering realisatie en ingebruikname stallingen

Aan de westzijde van de OVT Utrecht worden eerst ervaringen opgedaan met de nieuwe situatie. In 2015 volgt een evaluatie van de Pilot Fietsparkeren West. De ervaringen die aan de westzijde worden opgedaan met betaald fietsparkeren, worden gebruikt voor de andere fietsparkeergarages die in de latere jaren gereed komen (zie ook onderstaande tabel).

Stalling	Ligging	Aantal stallingsplaatsen	Realisatie
Stationsplein West (nieuw)	West	4.200	3 ^e kwartaal 2013
Sijpesteijnstalling (renovatie)	West	500	2015 (is afhankelijk van het project Doorstroomstation Utrecht, DSSU)
Knoopkazerne (nieuw)	West	3.500	ntb.
Noorderstalling (renovatie)	Oost	1.500	Na oplevering buurtsporen in 2016
Stationsplein Oost (nieuw)	Oost	12.500	2016

4.2 Doorkijk exploitatieresultaat voor vijf stallingen

In het vorige hoofdstuk is inzicht gegeven in de Business Case van de twee stallingen die deel uitmaken van de Pilot Fietsparkeren West. Op basis van deze Business Case is voor de 5 stallingen die integraal onder de verantwoordelijkheid van de samenwerkingsvorm zullen gaan vallen, een inschatting gemaakt van de jaarlijkse exploitatiekosten, rekening houdend met bovenstaande fasering van ingebruikneming van deze stallingen. De resultaten van deze inschatting zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Exploitatie resultaten (x 1.000)	Scenario 1: Alles gratis		Scenario 2: Alles betaald		Scenario 3: Diff. Duur		Scenario 4: Diff. Kwaliteit	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
2014	-€ 1.300	-€1.600	-€ 900	-€1.100	-€ 1.400	-€1.700	-€ 900	-€1.100
2016	-€ 3.500	-€4.300	-€ 1.800	-€2.200	-€ 3.700	-€4.600	-€ 2.000	-€2.500
2021	-€ 5.200	-€6.400	-€ 2.200	-€2.700	-€ 5.600	-€6.800	-€ 2.600	-€3.200
2031	-€ 6.400	-€7.800	-€ 2.600	-€3.200	-€ 6.800	-€8.300	-€ 3.100	-€3.800

5. Samenwerkingsvorm fietsparkeren Utrecht Centraal

5.1 Inleiding

ProRail, NS en de gemeente Utrecht willen gezamenlijk en met een gelijk ambitieniveau een integraal concept voor de fietsenstallingen bij Utrecht Centraal introduceren. De totstandkoming van een samenwerkingsvorm die integraal verantwoordelijk wordt het fietsparkeren bij de OV-Terminal Utrecht, staat daarbij voor ogen. De gemeente Utrecht, NS en ProRail maken deel uit van de samenwerkingsvorm, maar zo mogelijk ook andere stakeholders.

In de Strategiefase zijn de mogelijkheden voor samenwerking en mogelijke organisatievormen onderzocht. In deze fase van het project is verder naar de samenwerkingsprincipes gekeken vanuit het principe 'vorm volgt inhoud'.

Wat betreft het fietsparkeren bij Utrecht Centraal hebben partijen de volgende gemeenschappelijke doelen voor ogen:

- Een gewaarborgde kwaliteit van het fietsparkeren.
- Een bezettingsgraad van de fietsenstallingen die op peil is en blijft.
- Een maaiveld/openbare ruimte in de omgeving van de OV-Terminal die vrij is van geparkeerde fietsen.
- Dekking van de kosten van het fietsparkeren.

Op het bereiken van deze doelen zullen de partijen actief gaan sturen.

Bij de verkenning van de mogelijke samenwerkingsvorm, hebben betrokken partijen geredeneerd vanuit de 'stolp-gedachte' zoals geschetst in paragraaf 1.4. De resultaten van de verkenning die zijn weergegeven in dit hoofdstuk, zijn daarom vooralsnog slechts gedacht voor tijdelijke toepassing in de Utrechts situatie, maar is niet bij voorbaat landelijk te extrapoleren.

Pas na de pilot zal de samenwerking zijn definitieve vorm krijgen. Dat betekent dat definitieve afspraken over samenwerkingsvorm en de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's pas gemaakt worden ná de evaluatie van de Pilot over twee jaar.

5.2 Sturing en zeggenschap

NS, ProRail en de gemeente Utrecht willen gezamenlijk de zeggenschap hebben en sturing kunnen geven op alle taken die horen bij het bieden van het integrale concept voor het fietsparkeren bij de OVT Utrecht Centraal. Dit betekent dat de partijen gezamenlijk afspraken maken over het kwaliteitsniveau van de te uitvoeren taken en de te leveren prestaties (op basis van prestatie indicatoren). Als bij de uitvoering blijkt dat deze prestaties niet worden gehaald, of afspraken niet worden nageleefd, willen de partijen elkaar hierop kunnen aanspreken en kunnen afdwingen dat alsnog de taken conform de afspraken worden uitgevoerd en het gewenste kwaliteitsniveau wordt

bereikt. De consequenties hiervan voor de business case fietsparkeren worden daarbij integraal in ogenschouw genomen.

5.3 Kernverantwoordelijkheden per partij en de knip met de markt

Voor het fietsparkeren is onderscheid gemaakt tussen de volgende primaire taken:

- Handhaving
- Bewaking, toezicht & dienstverlening
- Onderhoud & schoonmaak

De taakinvulling wordt door de partijen beschouwd als 'communicerende vaten'. Regie en management zien partijen als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en is te vatten onder het kopje sturing en zeggenschap (zie de vorige paragraaf). De aanleg van de fietsenstallingen is een taak die geen deel uitmaakt van de taken van de samenwerkingsvorm. Daar worden tussen partijen wel afspraken over gemaakt.

5.3.1 Aanleg

Voor de aanleg is het uitgangspunt dat benodigde gronden, vastgoed en inrichting 'om niet' worden ingebracht (het eigendom blijft bij de huidige eigenaar) en dat de exploitatie van de fietsenstallingen start met een schone lei: de aanlegkosten zijn volledig gefinancierd. Daarmee wordt de aanleg buiten de business case fietsparkeren gehouden. Overigens is dit op dit moment nog niet het geval: de investeringskosten zijn nog niet volledig gedekt.

Partijen krijgen de mogelijkheid het ontwerp, bouw en inrichting van de fietsenstallingen te toetsen aan het programma van eisen. Partijen hebben zeggenschap over een deel van de inrichting/afbouw (betalingssystemen). Op dit moment is de zeggenschap van NS en haar rol als toetsende partij nog niet geborgd. NS heeft wel zitting in de adviesgroep Fiets, maar deze adviesgroep heeft geen beslissende stem in de besluitvorming voor de aanleg. ProRail en de gemeente Utrecht hebben dit wel geborgd via de GUO Directie.

Bij de aanleg is onderscheid te maken tussen de te renoveren stallingen (Sijpesteijnstalling en Noorderstalling) en de nieuw te bouwen stallingen (Stationsplein West, Stationsplein Oost en Knoopkazerne).

De renovatie van de te renoveren stallingen is en blijft een verantwoordelijkheid van ProRail. De aanleg van de nieuwe stallingen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en de gemeente Utrecht. Er wordt ernaar gestreefd deze verantwoordelijkheid onder te brengen bij de gemeente Utrecht.

De renovatie en aanleg wordt uitbesteed aan marktpartijen via een (europese) aanbestedingsprocedure.

5.3.2 Handhaving

De handhaving op het fietsparkeren is – zolang die fietsen in de openbare ruimte staan geplaatst – een gemeentelijke (ook wel publieke) taak. De uitvoering wordt door de gemeente Utrecht zelf uitgevoerd, waarbij uitbesteding van een deel van de taken aan een marktpartij als mogelijkheid wordt opengelaten. De communicatie over de handhaving naar gebruikers toe is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

5.3.3 Onderhoud en schoonmaak

Onderhoud en schoonmaak is een verantwoordelijkheid van ProRail en partijen hebben de voorkeur uitgesproken dat dit ook zo zal blijven tot tenminste het jaar 2020⁵. In de huidige situatie heeft ProRail deze verantwoordelijkheid doorgedelegeerd aan NS Poort Beheerbedrijf.

Partijen hebben de behoefte uitgesproken om gezamenlijk criteria/kwaliteitsniveau vast te stellen.

De uitvoering van onderhoud en schoonmaak wordt in de huidige situatie deels door NS Poort Beheerbedrijf uitgevoerd en deels door marktpartijen waarbij NS Poort Beheerbedrijf de contracterende partij is. Voor de toekomstige situatie zal voor de uitvoering van de handhaving nader bekeken worden of deze werkwijze nog steeds het meest efficiënt is. ProRail denkt momenteel aan het toewerken naar multi-inzetbare onderhoud en schoonmaakteams voor het gehele station. De fietsenstalling worden daarbij als onderdeel van het station gezien, omdat het vanuit kostenopgave niet efficiënt is om dit los te koppelen.

5.3.4 Bewaking, toezicht en dienstverlening

Voor de bewaking, toezicht en dienstverlening (waaronder 'kaartverkoop') in de bestaande te renoveren stallingen, is in de huidige situatie NS Fiets de verantwoordelijke partij c.q. de aanbestedende dienst. Voor de uitvoering is door NS Fiets een marktpartij gecontracteerd. Wat betreft het bestaande contract met de exploitant van de bestaande stallingen zal de samenwerkingsvorm nader bezien hoe daarmee moet worden omgegaan.

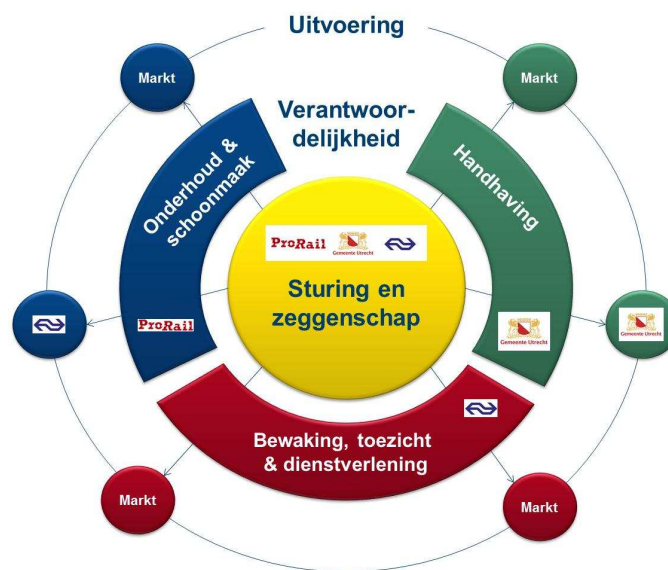
Voor de nieuw te bouwen stallingen is de voorkeur uitgesproken dat NS Fiets de verantwoordelijke/aanbestedende dienst wordt. NS Fiets zal daarbij de uitvoering van bewaking, toezicht en dienstverlening uitbesteden aan een marktpartij via een aanbestedingsprocedure. Daarbij is het nog niet uitgesproken of het contract onder NS Fiets valt, of onder de partners.

⁵Het Ministerie van IenM heeft aangegeven dat na 2020 het fietsparkeren een regionale taak is.

5.3.5 Samenvatting kernverantwoordelijkheden

Samenvattend is het bovenstaande als volgt te visualiseren.

Figuur 4: Samenwerkingsvorm partijen



De gezamenlijke sturing en zeggenschap van NS, ProRail en de gemeente Utrecht over alle taken die horen bij het bieden van het integrale concept voor het fietsparkeren bij de OVT Utrecht Centraal, vormt het hart van de samenwerkingsvorm. Vervolgens heeft elke partij de verantwoordelijkheid over een specifieke taak, waarbij zij optreedt als aanbestedende dienst en opdrachtgever voor een marktpartij die de uitvoering van deze taak op zich neemt. Alleen voor de handhaving geldt dat de gemeente als verantwoordelijke partij ook de uitvoering voor haar rekening neemt en er daarbij voor kan kiezen een deel van de uitvoering uit te besteden, zoals ook nu gebruikelijk is in het stationsgebied.

5.4 Werkvorm

Gedurende de afgelopen periode is herhaaldelijk aangegeven dat er een bestuurlijk juridische vormgeving voor de samenwerking moet komen waarbij partijen elkaar over en weer aan de afspraken kunnen houden. Dit is belangrijk, omdat de verantwoordelijkheden van verschillende partijen worden gezien als 'communicerende vaten'. Het succes van het ene deel van de uitvoering is van belang voor het andere deel.

Daarnaast is ook aangegeven dat de samenwerkingspartijen het belangrijk vinden de organisatie van het fietsparkeren zo 'licht' mogelijk te houden.

Binnen de samenwerking zijn verschillende rollen te identificeren. Iedere partij is:

- Eigenaar, verantwoordelijk voor de continuïteit van de fietsparkeersamenwerking, borging van de samenwerking op korte termijn en de evaluatie van de pilot inclusief financiële afwikkeling. De

belangen van de eigenaar liggen vooral op het gebied van de bestendigheid en de bedrijfsvoering van de samenwerking.

- Opdrachtgever, verantwoordelijk voor het maken van beleidskeuzes. De opdrachtgever is als het ware probleemeigenaar en formuleert de vraag/behoefte. Hij bepaalt de agenda en zorgt dat opdrachten (namens hem) worden uitgevoerd.
- Opdrachtnemer, verantwoordelijk voor de uitvoering van opdrachten die door de opdrachtgever bij hem uitgezet zijn. De opdrachtnemer volgt de agenda van de opdrachtnemer.

Binnen de partijen is het van belang deze rollen goed uit elkaar te houden en waar mogelijk bij verschillende personen te beleggen, omdat de belangen van de verschillende rollen vaak (ver) uit elkaar liggen.

In het licht van het bovenstaande en de uniformiteit van de dienstverlening is het voorstel de uitvoering van de verantwoordelijkheden met betrekking tot het fietsparkeren te organiseren in een trechter-achtige constructie. Om de verschillende taken door de samenwerkingspartijen toch in gezamenlijkheid uit te voeren, zorgt één orgaan voor de opdrachtverlening aan de opdrachtnemers. Een constructie als deze leidt tot meer herkenbaarheid van de organisatie en een grotere acceptatie door alle partijen in de samenwerking.

Partijen hebben afgesproken dat de aansturing van de pilot plaatsvindt via de lijn Eigenaren (Stuurgroep) – Opdrachtgevers (Kwartiermakers) – Opdrachtnemers. De opdrachtnemers worden aangestuurd door de opdrachtgevers, die bij elkaar komen in een overlegorgaan. De eigenaars zullen willen grip houden op de beheersmatige kant van de organisatie en komen ook bij elkaar in een overlegorgaan, welke de opdrachtnemers controleert.

Er zal een onafhankelijke kwaliteitsbewaker en rapporteur worden aangesteld die de integraliteit van de pilot bewaakt en zorgt voor monitoring van het nakomen van de gemaakte afspraken en uitgangspunten van de pilot.

5.5 De verdeling van kosten, risico's en opbrengsten

Het uitgangspunt is dat de drie partijen – op basis van een gezamenlijk vastgesteld serviceniveau – de business case vaststellen en deze business case gezamenlijk in beheer hebben. Op het moment dat het serviceniveau moet worden aangepast, worden de consequenties daarvan voor de business case in kaart gebracht.

Wat betreft de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's tijdens de pilotperiode, hebben ProRail, NS en de gemeente Utrecht afgesproken, dat deze evenredig worden verdeeld tussen de drie partijen. Aan het eind van het jaar worden de daadwerkelijk gemaakte kosten en opbrengsten per taak vastgesteld. Gemaakte kosten en opbrengsten worden vervolgens evenredig verdeeld, zodat ieder partij een gelijke mate van meevallers of tegenvallers heeft. Op die manier wordt voorkomen dat de 'winst' of het 'verlies' onevenredig bij één van de partijen komt te liggen.

Dit principe is weergegeven in de volgende tabel.

Taak	Wie maakt de kosten?	Opbrengsten (dekking) afkomstig van?	Wie draagt het risico? (zowel positief als negatief)
Beheer en onderhoud	ProRail	ProRail (budget lenM)	Allen (evenredig)
Handhaving	Gemeente	Gemeente (& inkomsten uit handhaving)	Allen (evenredig)
Bewaking, toezicht en dienstverlening	NS	NS (& bijdrage van gebruikers stallingen)	Allen (evenredig)

Een belangrijk gegeven bij de bovenstaande principes is dat er op dit moment nog geen sprake is van een sluitende business case. Dit betekent dat er bij voorbaat al sprake is van een tekort voor elke taak, omdat de kosten voor uitvoering van elke taak op voorhand niet gedekt zijn, met uitzondering van de taak 'bewaking, toezicht & dienstverlening' in geval van het scenario 'Alles betaald'.

Een aandachtspunt is verder dat ProRail voor de kosten van onderhoud & schoonmaak in de huidige situatie gebonden is aan het budget dat zij daarvoor krijgt van het ministerie van lenM. Dit betreft in principe een 100% dekking van de 'basiskosten' voor onderhoud en schoonmaak. Voor de meerkosten die worden gemaakt als gevolg van extra wensen vanuit de gemeente, geldt het principe van cofinanciering door de gemeente.

Voor de kosten voor overhead en bedrijfskosten is het uitgangspunt dat ieder daarin zelfvoorzienend is.

Over de kosten die gemoeid zijn met vastgoedexploitatie moeten nog nadere afspraken worden gemaakt.

6. Conclusies

6.1 Uitgangspunten voor samenwerking

In de volgende fase zullen de samenwerkingspartijen een samenwerkingsovereenkomst opstellen. De volgende uitgangspunten zullen in deze samenwerkingsovereenkomst worden vastgelegd.

Pilot Fietsparkeren West

- ProRail, NS en de gemeente Utrecht willen gezamenlijk en met een gelijk ambitieniveau een integraal concept voor de fietsenstallingen bij de OV-Terminal Utrecht Centraal introduceren.
- De totstandkoming van een samenwerkingsvorm die integraal verantwoordelijk wordt voor het fietsparkeren bij de OV-Terminal Utrecht, staat daarbij voor ogen. De gemeente Utrecht, NS en ProRail maken deel uit van de samenwerkingsvorm, maar zo mogelijk ook andere stakeholders.
- Partijen zullen geleidelijk een betaald fietsparkeersysteem invoeren rond de OV-Terminal Utrecht Centraal, beginnend aan de Westzijde van het station (Jaarbeurszijde).
- Vanaf de opening van de fietsenstalling Stationsplein west in 2013 worden aan de westkant van het station ervaringen opgedaan met het invoeren van betaald fietsparkeren. Deze pilotsituatie duurt 2 jaar.
- Na deze periode van 2 jaar nemen de NS, ProRail en de gemeente Utrecht de opgedane ervaringen mee bij de te maken definitieve afspraken over het al dan niet invoeren van betaald fietsparkeren bij de overige fietsenstallingen, de samenwerkingsvorm, taakverdeling en de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's.
- NS, ProRail en de gemeente Utrecht streven voor de pilot naar een zo optimaal mogelijk werkend fietsparkeersysteem. Daarbij staan de volgende doelen voor ogen:
 - Een gewaarborgde kwaliteit van het fietsparkeren.
 - Een bezettingsgraad van de fietsenstallingen die op peil is en blijft.
 - Een maaiveld/openbare ruimte in de omgeving van de OV-Terminal die vrij is van geparkeerde fietsen.
 - Dekking van de kosten van het fietsparkeren.
- Gedurende de Pilot geldt in de inpandige stallingen Stationsplein West en Sijpestijnstalling het betaalregime *Differentiatie op Kwaliteit*. In de maaiveldstalling op het Westplein is er sprake van *gratis fietsparkeren*.
- Differentiatie op kwaliteit wordt bereikt door in een deel van de inpandige stallingen een hogere gebruikerskwaliteit te bieden ten opzichte van het basis kwaliteitsniveau. Het kwaliteitsverschil wordt *binnen en/of tussen* de twee inpandige stallingen geboden.

- Gedurende de pilot wordt de volgende maximale tariefbandbreedte aangehouden.

	Minimaal	Maximaal
Dagtarief	€ 0,50	€ 1,50
Maandtarief (Dagtarief o.b.v. 18 gebruiksdagen)	€ 5,42 (€ 0,30)	€ 16,25 (€ 0,90)
Jaartarief (Dagtarief o.b.v. 200 gebruiksdagen)	€ 41,25 (€ 0,21)	€ 123,75 (€ 0,62)

- De parkeertarieven zijn afhankelijk van de aangeboden gebruikerskwaliteit. Voor de businesscase is de volgende tariefbandbreedte aangehouden, waarbij geldt dat de eerste 2 uur parkeren gratis is.

	Service basis	Service extra
Dagtarief	€ 0,80	€ 1,20
Maandtarief (Dagtarief o.b.v. 18 gebruiksdagen)	€ 8,67 (€ 0,48)	€ 13,00 (€ 0,72)
Jaartarief (Dagtarief o.b.v. 200 gebruiksdagen)	€ 66,00 (€ 0,33)	€ 99,00 (€ 0,50)

- De beschikbare ‘speelruimte’ in de gebruikerskwaliteit en de tariefbandbreedte, zullen gedurende de pilot gebruikt worden ‘als knoppen om aan te draaien’, om te komen tot een optimum in de bezettingsgraad van de stallingen en de dekkingsgraad van de kosten.
- Het handhavingsregime gaat ervan uit dat er in het handhavingsgebied bij het station (zie bijlage 1) geen fietsen meer in de openbare ruimte mogen staan. In dit gebied wordt gestreefd naar een ‘zero tolerance aanpak’.

Samenwerkingsvorm

- NS, ProRail en de gemeente Utrecht krijgen gezamenlijk de sturing en zeggenschap over alle taken die horen bij het bieden van een integraal concept voor het fietsparkeren bij Utrecht Centraal. Elke partij krijgt de verantwoordelijkheid over een specifieke taak, waarbij zij optreedt als aanbestedende dienst en opdrachtgever voor een marktpartij die de uitvoering van deze taak op zich neemt. Daarbij geldt de volgende verantwoordelijkheidsverdeling:
 - De *handhaving* op het fietsparkeren is een gemeentelijke (ook wel publieke) taak. De uitvoering wordt door de gemeente Utrecht zelf uitgevoerd, waarbij uitbesteding van een deel van de taken aan een marktpartij als mogelijkheid wordt opengelaten. De communicatie over de handhaving naar gebruikers toe is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen.
 - *Onderhoud en schoonmaak* in de inbandige stallingen is de verantwoordelijkheid van ProRail.
 - *Bewaking, toezicht en dienstverlening* (waaronder ‘kaartverkoop’) in de inbandige stallingen is een verantwoordelijkheid van NS.

- De *aanleg* van de fietsenstallingen wordt niet gezien als een taak van de samenwerkingsvorm. Partijen krijgen de mogelijkheid het ontwerp, bouw en inrichting van de fietsenstallingen te toetsen aan het programma van eisen en hebben zeggenschap over een deel van de inrichting/afbouw (betalingssystemen).
- Benodigde gronden, vastgoed en inrichting worden 'om niet' ingebracht (het eigendom blijft bij de huidige eigenaar).
- De exploitatie van de fietsenstallingen start met een schone lei: de aanlegkosten zijn volledig gefinancierd.
- De renovatie van de te renoveren stallingen is en blijft een verantwoordelijkheid van ProRail. De aanleg van de nieuwe stallingen is nu nog een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en de gemeente Utrecht. Er wordt ernaar gestreefd deze verantwoordelijkheid onder te brengen bij de gemeente Utrecht.
- De aansturing van de pilot zal plaatsvinden via de lijn Eigenaren (Stuurgroep) – Opdrachtgevers (Kwartiermakers) – Opdrachtnemers.
- De opdrachtnemers worden aangestuurd door de opdrachtgevers, die bij elkaar komen in een overlegorgaan. De eigenaars willen grip houden op de beheersmatige kant van de organisatie en komen ook bij elkaar in een overlegorgaan, welke de opdrachtnemers controleert.
- Er wordt een onafhankelijke kwaliteitsbewaker en rapporteur aangesteld die de integraliteit van de pilot bewaakt en zorgt voor (continue) monitoring van het nakomen van de gemaakte afspraken en uitgangspunten van de pilot.

Business Case Pilot Fietsparkeren West

- Op basis van een gezamenlijk vastgesteld serviceniveau stellen partijen de business case vast en hebben deze business case gezamenlijk in beheer. Op het moment dat het serviceniveau moet worden aangepast, worden de consequenties daarvan voor de business case in kaart gebracht. Aan het eind van het jaar worden de daadwerkelijk gemaakte kosten en opbrengsten per taak vastgesteld.
- Partijen hebben de business case van de Pilot Fietsparkeren West bepaald die integraal inzicht biedt in alle financiële aspecten van het fietsparkeren in de twee stallingen, zowel aan de kosten- als aan de batenkant voor alle partijen. Van meerdere scenario's is de business case berekend.

	Scenario 4: Differentiatie kwaliteit
Exploitatieresultaat jaar 1	- € 960.000
Exploitatieresultaat jaar 2	- € 950.000
Aanloop- en monitoringskosten	- € 300.000
Totaal	-/- 2.210.000

- Het berekende exploitatieresultaat van het beoogde scenario Differentiatie op Kwaliteit is negatief. Dit geldt overigens voor alle onderzochte scenario's.
- De incidentele kosten die gemaakt zullen worden in de aanloopfase van de pilot (uitvoeren monitor pilot, communicatie + PR, aanloopkosten zoals de voorbereiding van aanbestedingstrajecten, externe ondersteuning bij de voorbereidende werkzaamheden) bedragen ruwweg circa € 300.000.
- Kosten, opbrengsten en risico's worden tijdens de pilotperiode evenredig verdeeld tussen de drie partijen.
- Het voorgaande betekent dat NS, ProRail en de gemeente Utrecht afzonderlijk in totaal circa € 735.000 moeten bijdragen om de 2 jaar durende pilot mogelijk te maken. Dit bedrag bestaat overigens niet volledig uit 'out of pocket kosten' aangezien een deel van de geraamde kosten vallen onder de kosten van bestaande organisaties die een bredere scope hebben dan de pilot.
- Voor de kosten voor overhead en bedrijfskosten is het uitgangspunt dat ieder daarin zelfvoorzienend is.
Over de kosten die gemoeid zijn met vastgoedexploitatie moeten nog nadere afspraken worden gemaakt.
- Pas na de pilot zal de samenwerking zijn definitieve vorm krijgen. Dat betekent dat definitieve afspraken over samenwerkingsvorm en de verdeling van kosten, opbrengsten en risico's pas gemaakt worden ná de evaluatie van de pilot over twee jaar.

6.2 Aanbestedingsrechtelijke aandachtspunten

NS, ProRail en de gemeente Utrecht krijgen gezamenlijk de sturing en zeggenschap over álle taken die horen bij het bieden van een integraal concept voor het fietsparkeren bij Utrecht Centraal. Deze organisatie moet 'aanbestedingsproof' kunnen opereren. Alle samenwerkingspartijen zijn namelijk aanbestedende diensten.

Er is afgesproken dat iedere partij zijn eigen kernverantwoordelijkheden heeft: de gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de handhaving, NS is verantwoordelijk voor de bewaking, toezicht en dienstverlening en ProRail is verantwoordelijk voor onderhoud en schoonmaak.

In de samenwerkingsovereenkomst worden de kaders voor de uitvoering van de kernverantwoordelijkheden vastgelegd en de regie van de aanbestedingen ligt bij alle samenwerkingspartijen gezamenlijk.

De *handhaving* op het fietsparkeren is een gemeentelijke taak. Deze wordt door de gemeente uitgevoerd en de uitvoering kan, indien gewenst, ook volledig door de gemeente worden aanbesteed, hiervoor hoeft niet samengewerkt te worden met de andere partijen, behalve om de kaders te schetsen. De aanbestedingsrechtelijke aandachtspunten richten zich dan ook voornamelijk op de taken *onderhoud en schoonmaak (schoonmaak)* en *bewaking, toezicht en dienstverlening (exploitatie)*.

Voor de reeds bestaande fietsenstallingen zijn NS en ProRail verantwoordelijk voor respectievelijk de exploitatie en de schoonmaak. De nieuw te bouwen stallingen zijn echter eigendom van de gemeente. Als de gemeente de exploitatie en de schoonmaak door een ander wil laten uitvoeren, moet dit worden aanbesteed, ook als de gemeente dit door NS en ProRail willen laten doen. Wanneer zij de taak van exploitatie en schoonmaak krijgen, zullen NS en ProRail dit echter niet zelf uitvoeren, maar deze taken uitbesteden aan de markt. Hierdoor is het mogelijk gezamenlijk aan te besteden óf te werken via een zogenaamde aankoopcentrale.

Gezamenlijk aanbesteden

Het uitgangspunt bij het gezamenlijk aanbesteden is dat er gezamenlijk een opdracht in de markt wordt gezet, maar dat aparte overeenkomsten worden gesloten tussen opdrachtnemer(s) en de aanbestedende diensten die gezamenlijk de aanbesteding uitvoeren.

De aanbestedende diensten schrijven dus gezamenlijk de aanbesteding uit voor dezelfde taak in alle fietsenstallingen. De marktpartij die de aanbesteding wint zal de taak uitvoeren in alle fietsenstallingen, maar heeft voor de fietsenstallingen van de gemeente Utrecht een overeenkomst met de gemeente en voor de fietsenstallingen van NS een overeenkomst met NS.

De exploitatie kunnen NS en de gemeente Utrecht gezamenlijk, maar ieder voor hun eigen stallingen uitbesteden. Hierdoor kunnen zij realiseren dat één opdrachtnemer wordt gecontracteerd voor de exploitatie van alle stallingen. Deze opdrachtnemer heeft echter zowel een contract met NS (voor de reeds bestaande fietsenstallingen) als met de gemeente Utrecht (voor de nieuwe fietsenstallingen). Er zijn in dit geval dus twee opdrachtgevers.

Dezelfde constructie gaat uiteraard op voor de gemeente Utrecht en ProRail in het kader van de schoonmaak.

Aankoopcentrale

Het uitgangspunt bij het aanbesteden via een aankoopcentrale is dat er namens meerdere aanbestedende diensten een opdracht in de markt wordt gezet door één aanbestedende dienst en dat deze aanbestedende dienst ook de enige opdrachtgever wordt van de marktpartij die de opdracht gegund krijgt. Er ontstaat dus ook slechts een rechtsverhouding tussen de aankoopcentrale en de opdrachtnemer, niet tussen de opdrachtnemers en de andere aanbestedende dienst(en).

In het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten (Bao) is de mogelijkheid gecreëerd de aanbestedingsplicht te verleggen naar een andere aanbestedende dienst (artikel 1, sub s), dit wordt een aankoopcentrale genoemd. Deze aankoopcentrale verwerft leveringen of diensten, gunt overheidsopdrachten of sluit raamovereenkomsten met betrekking tot de leveringen of diensten (of werken) die voor de aanbestedende dienst bestemd zijn die de aanbestedingsplicht heeft verlegd.

Voor de exploitatie kan de NS optreden als aankoopcentrale. De gemeente verlegt dan de aanbestedingsplicht voor de exploitatie van de stallingen in haar eigendom naar de NS. De NS kan de exploitatie van alle stallingen dan in één keer aanbesteden, zodat een uniforme uitvoering is gewaarborgd. Ook kan de aanbesteding indien gewenst in percelen per stalling worden gesplitst. NS,

ProRail en de gemeente Utrecht kunnen in de samenwerkingsovereenkomst vastleggen dat zij gezamenlijk de kaders voor een dergelijke aanbesteding vastleggen.

Dezelfde constructie gaat uiteraard op voor de gemeente Utrecht en ProRail in het kader van de schoonmaak.

7. Vervolgstappen

Parallel aan de bestuurlijke besluitvorming binnen de gemeente, ProRail en NS, werken de Kwartiermakers verder aan de voorbereiding en uitwerking van de pilot. Deze voorbereiding zal de volgende onderdelen bevatten:

1. Het operationaliseren van de vastgestelde uitgangspunten:

- Het uitwerken van een kwalitatief dienstverleningsniveau voor de stallingen, op basis waarvan de het toezicht en beheer van de stallingen kan worden aanbesteed.
- Het uitwerken van een kwaliteitsniveau schoon, heel en veilig van de stallingen, waarop een schoonmaak en onderhoudspakket kan worden bemenst c.q. aanbesteed.
- Het verder uitwerken van het handhavingsniveau, zodat dit eveneens kan worden aanbesteed (uitgevoerd door nieuwe organisatie gemeente).
- Ondersteunen van de afbouw van de stallingen (fietspoint) en de aanbesteding en installatie van het registratie- en verwijzingssysteem en het betalingssysteem.
- Opstellen van een meerjaren instandhouding- en vervangingsonderhoudsplan. ProRail moet met het ministerie van IenM nog nieuwe afspraken maken over het toekomstig beschikbare budget voor onderhoud & schoonmaak van de fietsenstallingen.
- Het opstellen van managementrapportages op basis waarvan ten minste de operationele en financiële resultaten kunnen worden gemeten maar ook het halen van de doelen kan worden gevolgd.

2. Uitvoeren communicatieplan met als aandachtspunt de marketing en promotie van het Nieuwe Fietsparkeren.

3. Verder uitwerken van het voorstel public affairs en in gang zetten van voorgestelde lobby.

4. Opstellen van een samenwerkingscontract/samenwerkingsovereenkomst met daarin een uitwerking van:

- Welke taken er precies onder de kernverantwoordelijkheden vallen en bij welke partij. De taak moet daarbij goed omschreven zijn.
- Bij welke rol binnen een partij (eigenaar, opdrachtgever, opdrachtnemer, eventueel Pilotmanager) welke taken en verantwoordelijkheden belegd worden.
- Wie welke bevoegdheden heeft en wie welke bevoegdheden mandateert.
- De verhoudingen tussen de partijen en de organen (welke besluiten de opdrachtgevers of de Pilotmanager zelfstandig kunnen nemen, welke besluiten voorafgaande toestemming van de opdrachtgevers of eigenaren behoeven, welke besluiten voorbehouden zijn aan de

opdrachtgevers of eigenaren en welke besluiten welke meerderheid van stemmen binnen de overleggen behoeven, meerderheid, versterkte meerderheid of unanimititeit).

- Verdeelsleutel.
- Er dient te worden gestreefd naar een optimale fiscale invulling. In de berekeningen is als uitgangspunt gehanteerd dat alle BTW verrekenbaar of compensabel is.

5. Opstellen monitorsysteem:

- Welke managementgegevens zijn noodzakelijk?
- Welke doelgroep(klant)gegevens zijn wenselijk?

6. Het verder uitwerken van de evaluatie van de pilot.

- Overeenstemming krijgen met alle partijen op welke punten er geëvalueerd moet worden (zie voorzet in Bijlage 3).
- Voorstel uitwerken van de wijze van evaluatie.

De Kwartiermakers zullen een *Implementatieplan* opstellen. Het implementatieplan moet inzicht geven in de organisatie van en werkwijze gedurende de pilot en de mate van ondersteuning die daarbij nodig is.

Bijlage 1

Handhavingsregime stationsgebied

Handhavingsgebied

Handhavingswerkwijze

Handhavingsgebied stationsgebied

Het handhavingsgebied is in onderstaande figuur met een gele lijn weergegeven.



Handhavingswerkwijze

Zie apart bijgevoegd document.

Bijlage 2

Toelichting Business Case pilot

Toelichting exploitatiekosten

Toelichting opbrengsten

Omgevingseffecten

Risico-inventarisatie

Conclusies

Toelichting exploitatiekosten

Kapitaallasten

Uitgangspunt in deze business case is dat de beheerorganisatie geen zorg draagt voor de financiering van de initiële investeringen (bouw en inrichting). Er is derhalve geen rekening gehouden met kapitaallasten hiervan (rente en aflossing/afschrijving).

Eigenaarslasten

Eigenaarslasten. Dit betreft de volgende eigenaars- en gebruikerslasten: OZB, waterheffing, afvalstoffenheffing, rioolheffing en verzekeringen.

De eigenaarslasten (exclusief verzekeringen) zijn berekend op basis van de bestekraming van Stationsplein West. Uit dit bestek is een norm per stallingsplek afgeleid. Deze norm (€ 12 per plek) is vermenigvuldigd met het aantal stallingsplekken.

Aanvullend is voor de verzekeringen gerekend met een percentage van 1,45 promille van de investeringen. De gemeente Utrecht hanteert deze norm bij bouwprojecten.

Groot onderhoud

Dit betreft enerzijds het constructief onderhoud, waarbij geen functionele wijzigingen aan de stallingen plaatsvinden. Anderzijds betreft dit bijzonder constructief onderhoud. Het gaat hier om onderhoud vanwege veranderende eisen, re-styling, modernisering en upgrades.

Op basis van de bestekraming van Stationsplein West is door ProRail (AKI) een raming gemaakt van de kosten van constructief onderhoud. Ter onderbouwing is deze berekening ook uitgevoerd door Oranjewoud (de uitkomsten van de berekeningen liggen binnen de gehanteerde bandbreedte). Hieruit is een norm afgeleid per stallingsplek (€ 10,59 per plek per jaar). Deze norm is in de business case gehanteerd.

Onder het groot onderhoud valt ook het bijzonder constructief onderhoud. Gebruikelijk is om hiervoor 10% van de investeringssom te calculeren, maar deels zijn vervangingen al opgenomen in het constructief onderhoud (zoals het vervangen van de liftinstallaties). Het percentage dat in de business case is gehanteerd bedraagt daarom 5% van het investeringsbedrag.

Het bijzonder constructief onderhoud vindt plaats in jaar 21 en hiervoor is een jaarlijkse reservering opgenomen. De kosten van evt. onderhoud in jaar 41 vallen buiten de kaders/exploitatieperiode en zijn niet meegenomen in de business case ramingen. Overigens ligt het voor de hand dat dan nieuwbouw plaats vindt en geen sprake zal zijn van groot onderhoud.

Energie, schoonmaak, DTO

Dit omvat energiekosten, schoonmaakkosten en kosten van dagelijks technisch onderhoud (DTO).

Op basis van de bestekraming van Stationsplein West is door ProRail (AKI) een raming gemaakt van de kosten. Ter onderbouwing is deze berekening ook uitgevoerd door Oranjewoud (de uitkomsten van de berekeningen liggen binnen de gehanteerde bandbreedte). Hieruit is een norm afgeleid per stallingsplek. Deze norm (€ 24,97 per plek per jaar) is in de business case gehanteerd.

Systemen, inclusief vervanging

Dit omvat de onderhoudskosten van systemen (betalingssysteem en benuttingssysteem), maar ook de vervanging hiervan in jaar 11, 21 en 31.

In de business case is ervan uitgegaan dat er in elke stalling een benuttingssysteem aanwezig is en dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan de benuttingsgraad van de stallingen, de beheerder ondersteunt bij het toezicht en de fietser helpt om snel een vrije plek te vinden.

In Nederland lopen verschillende pilots met een dergelijk (nieuw) systeem. Vanuit de eerste pilot gegevens en ervaringen is door ProRail een voorlopige raming gemaakt van de kosten van de initiële investering, de vervangingsinvesteringen en de onderhoudskosten:

- De initiële investering bedraagt circa € 125, – per plek (inclusief aanleg infrastructuur).
- De investering heeft een looptijd van 10 jaar en een restwaarde van € 0, –.
- In de business case van de pilot is een reservering opgenomen voor de vervanging in jaar 11, 21 en 31. De kosten van vervanging zijn naar verwachting € 50,- per plek.
- De vervangingsinvesteringen zijn naar verwachting lager dan de initiële investering als gevolg van voortschrijdende technologische ontwikkelingen en toenemend gebruik van dergelijke systemen (waardoor de kosten kunnen dalen).
- Voor beheer en onderhoud zijn de kosten naar schatting circa € 4,50 per plek per jaar. Dit omvat het technisch beheer en onderhoud, groot systeemonderhoud en eventuele kleine investeringen in hardware / software updates.

Betalingsysteem

Met behulp van de expertise van NS en OV2Pay is een indicatieve inschatting gemaakt van de kosten van een betalingssysteem.

Er zijn in principe verschillende opties voor betalingssystemen: kaartjes enerzijds en poortjes/scannen anderzijds. Gezien de grote aantallen en een gewenste soepele doorstroming, lijkt de voorkeur te neigen naar automatisch (poortjes of scannen). In de business case berekening is voorts uitgegaan van compartimentering en poortjes. De kosten zijn als volgt:

- De initiële investering bedraagt circa € 84, – per plek. De vervangingsinvesteringen in jaar 11, 21 en 31 bedragen naar schatting eveneens circa € 84, – per plek.
- De investering heeft een looptijd van 10 jaar en een restwaarde van € 0, –. In de business case van de pilot is een reservering opgenomen voor de vervanging in jaar 11, 21 en 31.
- De exploitatiekosten bestaan uit verbruikskosten en onderhoudskosten en zijn geraamd op € 33, – per plek per jaar.

Bij het scenario Alles gratis is er geen sprake van investeringen en exploitatiekosten rond betalingssystemen.

Het bleek ten tijde van schrijven lastig de kosten van het (nieuwe) betalingssysteem inzichtelijk en onderbouwd in kaart te brengen. Over de betalingssystemen zijn ook nog geen finale keuzes gemaakt. Bovenstaande raming is daarom indicatief van aard.

Handhaving

Hieronder vallen de kosten van handhaving in de openbare ruimte in het stationsgebied. Het gaat onder meer om kosten van labellaars, de verwijderingsploeg en het fietsdepot.⁶

De kosten en opbrengsten voor handhaving zijn geraamd door een werkgroep onder regie van de gemeente Utrecht. De berekeningen zijn overgenomen in deze business case.

Eventueel kan de benodigde inzet van handhaving nog lager uitvallen bij de scenario's Alles gratis en Differentiatie op duur. In het rekenmodel is hiermee verder geen rekening gehouden.

De handhavingskosten zijn afhankelijk van de omvang van het handhavingsgebied en niet van het aantal stallingen of stallingsplekken. Voor de pilot periode is door PGU voorzien dat de handhavingskosten 50% zullen bedragen van de totale handhavingskosten op langere termijn (als alle vijf stallingen en 22.200 stallingsplekken zijn gerealiseerd). Dit leidt tot een substantiële kostenpost voor handhaving in deze pilot business case.

In deze business case zijn alleen de exploitatiekosten van handhaving meegenomen. Eventuele investeringskosten die verbonden zijn aan het handhavingsregime zijn verder buiten beschouwing gelaten in deze business case. Het gaat dan om investeringen in transportmiddelen (om fietsen/brommers/scooters te verwijderen), cameratoezicht, de inrichting van het fietsdepot en overige automatisering.

Toezicht en bewaking

Dit betreft de personele kosten van de medewerkers in de stallingen.

Met hulp van expertinschattingen van de NS is een indicatieve raming gemaakt van de benodigde personele inzet per stalling. Hierbij is rekening gehouden met het aantal stallingsplekken per locatie. De gehanteerde uitgangspunten zijn voorts:

- SPW is 24/7 open en Sijpesteijn is gesloten tussen 0.00 – 06.00 uur.
- Er is een geautomatiseerd betaalsysteem (met uitzondering van het scenario Alles gratis), waardoor volstaan kan worden met minder toezicht en bewaking.
- De stelregel is dat een persoon gemiddeld 2.000 fietsen kan bewaken, maar dat er altijd een bezetting van 1 persoon nodig is.

⁶ Handhavingsactiviteiten worden in principe uitgevoerd door de gemeente. In deze business case worden de kosten zichtbaar gemaakt die zouden kunnen worden toegerekend aan de beheerorganisatie. Er zijn nog geen afspraken gemaakt of dit ook daadwerkelijk zal worden verrekend.

Voor de Sijpesteijn stalling wordt een permanente inzet van 1 persoon voorzien en voor SPW een permanente inzet van 2 personen. Op basis van het prijspeil 2011 en een uurtarief van € 20, – leidt dit tot een gemiddeld jaarlijks bedrag van circa € 480.000 voor de 2 stallingen samen.

Indien de *bestaande* contracten overgenomen worden, dan kunnen de werkelijke kosten in de pilotfase hoger uitvallen. Dit heeft te maken met regelingen uit het verleden die gerespecteerd dienen te worden, doch hedendaags niet langer in nieuwe contracten worden opgenomen.

Overhead en bedrijfskosten

Overhead betreft de kosten van functies die ondersteunend zijn aan het primaire proces van de stallingen. Bedrijfskosten omvatten de resterende kosten (kantoorartikelen, opleiding, bedrijfskleding, etc.).

De overhead levert indirect een bijdrage aan het functioneren van de organisatie. De overhead betreft het geheel van formatie en kosten dat niet direct aan het primaire proces toe te rekenen is, maar hier sturend of ondersteunend aan is.

De overhead is in de business case uitgedrukt in een percentage van de kosten van de formatie van het primaire proces (toezicht en bewaking). Het gehanteerde percentage bedraagt 20% (inclusief 5% bedrijfskosten). Dit percentage sluit aan bij de ervaringen van de NS met andere stallingen en het overheadpercentage dat Berenschot tegenkomt bij andere sterk uitvoerende organisaties, zoals de fietsparkeersamenwerking ook is.

De gemiddelde jaarlijkse kosten voor overhead en bedrijfskosten zijn (op basis van het prijspeil 2011) gemiddeld circa € 100.000, – bij alle scenario's. Op termijn kunnen deze kosten wellicht nog dalen.

Eventuele regiekosten die de deelnemers zelf maken om de beheerorganisatie aan te sturen zijn verder buiten beschouwing gelaten.

Toelichting opbrengsten

Bijdrage van gebruikers

De raming van de opbrengsten uit de bijdrage van gebruikers (inkomsten uit de verkoop van dag, maand en jaarkaarten) is gemaakt met behulp van een expertinschatting van de NS.

Stallingsopbrengsten komen in de praktijk niet alleen van fietsers, maar ook van bromfietsers en scootmobielen, bakfietsen, etcetera. Het aandeel hiervan is naar schatting klein. In de berekeningen is hier niet verder naar uitgesplitst.

Een beperking bij het opstellen van de ramingen was dat over de prijselasticiteit geen onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, maar er zijn wel voorzichtige indicaties dat een deel van de fietsers bereid is meer te betalen voor meer kwaliteit (de rek is daarbij beperkt).

Er is gerekend met 310 dagen, zoals ook de NS dat doet. De NS ervaring leert dat op zaterdag en zondag minder mensen van de trein gebruik maken en van de stallingen. Gesteld is dat gedurende 52 zaterdag en zondag de optelling van de bezetting op circa 100% uitkomt. Daarnaast zijn er nog paar extra feestdagen, zoals Kerst, Pasen, Pinksteren, Hemelvaartdag. Het saldo komt daarmee op ongeveer 310 dagen.

Hieronder een toelichting op de berekening bij de verschillende scenario's:

Scenario Alles betaald

Als basis voor de berekeningen is de situatie van de huidige Sijpesteijn stalling aangehouden. De tarieven (inclusief btw) zijn € 1,20 voor een dagkaartje, € 13,- voor een maandkaart en € 99,- voor een jaarkaart.⁷ De verdeling van de plekken hierbij is als volgt: 10% dagstallers, 25% maandstallers en 65% jaarstallers.⁸

Met deze gegevens en verhoudingen is de vertaling gemaakt naar de 2 stallingen (5.320 plekken). Er is daarbij vanuit gegaan dat de werkelijke bezetting 125% zal zijn, mits er sprake is van strenge handhaving en er voldoende draagvlak is voor een betaald regime.⁹

⁷ Voor de twee gemeentelijke stallingen in het gebied (Hoog Catharijne en Stationsplein) wordt nu overigens een tarief van € 0,50 incl. btw gehanteerd.

⁸ De inschatting voor het percentage dagstallers en abonnees is gebaseerd op het huidig gebruik van de betaald bewaakte NS Fietsenstalling Sijpesteijn.

⁹ Over de werkelijke bezetting in de NS stallingen op dit moment zijn geen onderzoeksgegevens beschikbaar.

De opbrengsten zijn op termijn als volgt:

Dagkaarten	€ 207.882
Maandkaarten	€ 217.941
Jaarkaarten	€ 359.603
Totaal	€ 785.426

De opbrengsten zijn op termijn ruim € 780.000. Hierbij is nog niet gecorrigeerd voor de ingroeiperiode.

Het rekkentarieef (gemiddeld gewogen tarief van dag, maand en jaarstallers) is € 0,45 inclusief btw.

Scenario Differentiatie op parkeerduur

Bij dit scenario is de eerste dag parkeren gratis. In de praktijk parkeert 90% maximaal een dag en 10% langer dan een dag. Het ligt bij dit scenario dan ook niet voor de hand uit te gaan van abonnementen, omdat een abonnement voor de meeste mensen geen toegevoegde waarde zal hebben. In dit scenario is daarom alleen gerekend met dagkaarten.

In dit scenario is gerekend met een tarief van € 1,- inclusief btw en dit is eveneens het rekkentarieef. De verwachte bezetting bij dit scenario is 130%. De opbrengsten tellen op termijn op tot circa € 140.000. Hierbij is nog niet gecorrigeerd voor de ingroeiperiode.

Bij dit scenario is het de vraag in hoeverre investeringen in een betalingssysteem – financieel gezien – verantwoord zijn. Immers, de meeste mensen parkeren korter dan een dag en dus gratis in dit scenario.

Scenario Differentiatie op kwaliteit

Het scenario Differentiatie op kwaliteit gaat uit van een hogere kwaliteit in een deel van de stallingen. Het gaat daarbij om de plekken die het best bereikbaar zijn en dat betreft in dit geval de plekken op de onderste verdieping van SPW (1.700 plekken)) en de volledige Sijpesteijnstalling (1.140 plekken).

Voor de plekken met een hogere kwaliteit is een tarief aangehouden van € 1,20 en voor de overige plekken een tarief van € 0,80 (dagkaartjes). Voor de tarifiering van de maand en jaarabonnementen is deze differentiatie ook verwerkt op basis van de verhoudingen tussen dag, maand en jaarstallers bij Sijpesteijn.

De tarieven zijn als volgt:

Dagtarief (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 1,20
Dagtarief (overige plekken)	€ 0,80
Maandtarief (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 13,00
Maandtarief (overige plekken)	€ 8,67
Jaartarief (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 99,00
Jaartarief (overige plekken)	€ 66,00

Vervolgens is met deze gegevens en de verhoudingen de vertaling gemaakt naar de 2 stallingen (5.320 plekken). Er is daarbij vanuit gegaan dat de werkelijke bezetting 130% is, mits er sprake is van strenge handhaving en er voldoende draagvlak is voor een betaald regime.¹⁰

Dagkaarten (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 115.414
Dagkaarten (overige plekken)	€ 67.189
Maandkaarten (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 120.998
Maandkaarten (overige plekken)	€ 70.440
Jaarkaarten (onderste verdieping/Sijpesteijn)	€ 199.647
Jaarkaarten (overige plekken)	€ 116.227
Totaal	€ 689.915

De opbrengsten tellen op termijn op tot circa € 690.000 exclusief btw. Hierbij is nog niet gecorrigeerd voor de ingroeiperiode.

Het rekkentarieff (gemiddeld gewogen tarief van dag, maand en jaarstallers) hierbij is € 0,38 inclusief btw.

Handhaving

De opbrengsten voor handhaving zijn geraamd door een werkgroep onder regie van de gemeente Utrecht. De opbrengsten komen voort uit de verwijderde fietsen die (tegen betaling) kunnen worden opgehaald bij het depot. Dergelijke opbrengsten wegen nooit op tegen de kosten van handhaving. Per saldo leidt handhaving altijd tot kosten.

Voor de pilot periode is door PGU voorzien dat de handhavingskosten (het saldo van kosten en opbrengsten) 50% zullen bedragen van de totale handhavingskosten op langere termijn (als alle vijf stallingen en 22.200 stallingsplekken zijn gerealiseerd).

¹⁰ Over de werkelijke bezetting in de NS stallingen op dit moment zijn geen onderzoeksgegevens beschikbaar.

Overige inkomsten

De overige inkomsten bestaat in ieder geval uit de bijdragen uit fietspoints, de bijdrage van ProRail en eventueel ook uit inkomsten uit (commerciële) diensten.

Fietspoints

De NS heeft een overeenkomst voor huur van de Fietspoints. Hiervoor ontvangt zij een vast huurbedrag. Alle kosten en inkomsten gekoppeld aan de exploitatie van deze Fietspoint liggen bij de huurder. Op basis van een expertinschatting worden de jaarlijkse opbrengsten geraamd op circa € 30.000, – in de nieuwe situatie voor elk scenario. Het uitgangspunt in de business case is dat elke stalling een Fietspoint heeft.

ProRail

ProRail draagt bij in het beheer en onderhoud voor het deel waarvan het Rijk middelen in de investering ter beschikking heeft gesteld.

Voor de Westzijde is niet exact bekend hoeveel rekken als bewaakt en onbewaakt bestempeld zijn. In deze business case is daarom uitgegaan van de verdeling zoals deze tot dusver bekend is voor het totaal (22.000 plekken). Dat komt neer op dat 69% onbewaakt en 31% bewaakt. Deze verdeling is door vertaald naar het aantal pilot plekken (5.320).

De bedragen zijn momenteel € 12,71 voor een onbewaakte plek en € 17,83 voor een bewaakte plek. De jaarlijkse dekking voor beheer en onderhoud komt daarmee in de pilot op circa € 75.000.

De normbedragen zijn gebaseerd op historische cijfers en beogen schoonmaak, energie en onderhoud (dagelijks technisch onderhoud) te dekken. ProRail heeft deze bedragen afgestemd met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en vraagt op basis van de aantallen assets in het jaarlijkse beheerplan de budgetten hiervoor aan.

De bijdrage kan ProRail jaarlijks ter beschikking stellen vanuit het beheerplan ProRail (indien alle stallingen zijn gerealiseerd). Voor elke andere methode is expliciete toestemming van het Ministerie van IenM nodig.

Commerciële diensten

In deze fase zijn nog geen verdere inspanningen gedaan om met het bedrijfsleven additionele inkomsten vanuit (commerciële) diensten te identificeren. Eventuele inkomsten die hieruit volgen zijn (nog) niet meegenomen in de business case berekeningen.

Omgevingseffecten

In de huidige situatie heeft de fietser een keuze tussen gratis en betaald stallen. In de komende (pilot)periode zullen er ook nog gratis stallingen zijn. De aanwezigheid van (nabijgelegen) gratis stallingen heeft een effect op het gebruik van de 2 stallingen. Dit effect is het grootst bij de betaalde scenario's.

De bezetting van SPW en Sijpesteijn hangt deels af van de aanwezigheid van andere stallingen in de omgeving en het betaalregime daarbij. De ervaring is dat gratis stallingen allereerst vollopen en daarna pas de betaalde stallingen.

De gemeente heeft tot dusver 2.000 (gratis) additionele plekken (naast de 15.000 plekken) op het oog. In zijn algemeenheid geldt dat hoe verder deze stallingen zijn gelegen van SPW en Sijpesteijn, hoe gunstiger de business case voor deze twee stallingen.

Risico-inventarisatie

Wat betreft de Business Case berekeningen zijn enkele kanttekeningen in de vorm van risico's op z'n plaats:

Het draagvlak voor betaald stallen heeft invloed op de levensvatbaarheid van de business case

Betaald fietsparkeren is de laatste tijd niet alleen in Utrecht een discussiepunt in de politiek, maar ook bij stakeholders en gebruikers. Dit komt niet in de minste plaats omdat de gemeente Utrecht betaald fietsparkeren in het stationsgebied Utrecht als één van de eerste gemeenten serieus in overweging neemt. Het is nog onzeker of één regime van betaald fietsparkeren bij stations geaccepteerd zal worden. Het draagvlak voor betaald stallen en de tariefstelling, zal van cruciale invloed zijn op het gebruik van stallingen en dus ook de financiële levensvatbaarheid van de business case fietsparkeren.

Er bestaat grote onzekerheid over de inkomsten

Er is grote onzekerheid over de hoogte van de toekomstige inkomsten van de twee stallingen. Er is geen specifiek onderzoek verricht naar de betalingsbereidheid en prijselasticiteit van de vraag. Ook de (nabije) aanwezigheid van de mogelijkheid tot gratis parkeren heeft een drukkend effect op de bereidheid om te betalen.

De business case berekeningen zijn gebaseerd op een aantal aannamen

De business case berekeningen betreffen financiële ramingen op basis van de beschikbare en meest recente informatie en onderzoeksgegevens. Op onderdelen waar geen specifieke informatie beschikbaar is, of er nog geen concrete beslissingen zijn genomen, is gebruik gemaakt van expertinschattingen. Hoewel maximaal getracht is gebruik te maken van ervaringscijfers ter onderbouwing, zijn deze cijfers slechts beperkt beschikbaar gebleken. Bij de berekeningen is daarom veelvuldig gebruik gemaakt van aannames, omdat het niveau van uitwerking van de plannen nog beperkt is en er nog geen keuzen gemaakt zijn, bijvoorbeeld op het gebied van betalingsregime en betalingssystemen.

Conclusies

De belangrijkste conclusies luiden als volgt:

- Geen enkel scenario is financieel sluitend indien er geen aanvullende periodieke inkomsten beschikbaar komen om het exploitatietekort te dekken. Het scenario Differentiatie op parkeerduur heeft het grootste exploitatietekort. Het scenario Alles betaald heeft het kleinste exploitatietekort.
- In de business case is geen rekening gehouden met kapitaallasten van initiële investeringen. Dit is een cruciaal uitgangspunt dat een groot effect heeft op de uitkomsten van de business case. Op het moment dat de beheerorganisatie ook zorg zou moeten dragen voor deze kapitaallasten, dan valt het exploitatietekort hoger uit. Dit is een reëel risico, aangezien er nog geen volledige dekking is voor de initiële investeringen.
- De grootste kostenposten binnen de exploitatie zijn de kosten van toezicht en bewaking, de kosten van systemen en de kosten van handhaving.

Overige conclusies zijn:

- De periodieke opbrengsten lopen substantieel uiteen tussen de scenario's. Dit heeft primair te maken met de tariefstelling en de aard van het scenario (gratis of betaald).
- Het draagvlak voor betaald stallen heeft invloed op de toekomstige opbrengsten en daarmee de levensvatbaarheid van de business case.
- De aanwezigheid van omliggende gratis stallingen heeft naar verwachting een drukkend effect op het gebruik van betaalde stallingen en daarmee op de uitkomsten van de business case. De investeringen in de gratis stallingen maken financieel geen onderdeel uit van de voorliggende business case.
- Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat er inkomsten volgen uit de verkoop van losse 'kaartjes' en maand en jaarabonnements. In de Strategiefase is niet gewerkt met een dergelijke uitsplitsing. Destijds zijn alleen ramingen opgesteld met rektarieven, waarin de abonnements als het ware waren versleuteld. Het verschil met de berekeningen in deze business case is dat dit de werkelijke tarieven zijn (en geen rektarieven). Er is gekozen voor "vriendelijke" werkelijke tarieven waardoor het (theoretisch) rektarief is gedaald ten opzichte van de Strategiefase.
- De handhavingskosten zijn afhankelijk van de omvang van het handhavingsgebied en niet van het aantal stallingen of stallingsplekken. Voor de pilot periode is door PGU voorzien dat de handhavingskosten 50% zullen bedragen van de totale handhavingskosten op langere termijn (als alle vijf stallingen en 22.200 stallingsplekken zijn gerealiseerd). Dit leidt tot een substantiële kostenpost voor handhaving in deze pilot business case.

Bijlage

Voorzet evaluatiepunten Pilot Fietsparkeren West

Voorzet evaluatiepunten pilot fietsparkeren West

(dient nog verder uitgewerkt te worden)

Vanuit nieuwe beheerorganisatie

1. bezettingspercentage betaald (toebedeeld in kwaliteitsdifferentiatie)

- stallingsduur
- aantal kort en langparkeerders
- verdeling betaald–onbetaald

2. tevredenheid klanten

- doelgroepenanalyse om aanbod/dienstverlening te verbeteren/verbreden
- effect elektronisch beheersysteem
- openingstijden
- ervaring gebruikersgemak
- gebruik fietspoint
- gebruikersgemak/aantallen bezoekers Stadskantoor
- aantal afwijkers (max. aantal afwijkers buiten rek)
- brommers en fietskarren (alleen in Sijpesteijn)
- gebruikersgemak mensen met beperkingen (toegankelijkheid)
- logica stalling

3. handhavingseffect maaiveld (fietsvrij)

- effect op fietsdepot
- effect op omgeving (olievlek?)
- leereffect
- beleving handhaven burger

4. totale kosten business case

- prijselasticiteit (bezettingsgraad extra kwaliteit?)
- verdeling abonnementen/maandkaarten/dagjeskaarten

- effect op OV-fiets?
- efficiency schoonmaak en onderhoud
- optimalisatiemogelijkheden door taakcombinaties?

5. functioneren van de organisatie/samenwerking

- daadkracht en effectiviteit van de samenwerking
- balans tussen samenwerking en keuzes eigen organisatie
- effect centrale aansturing/bottlenecks?

6 Functioneren van elektronisch beheersysteem

- gebruikersgemak verwijzing
- volledigheid registratie (technisch issue)
- gebruikersgemak betalen (met OV-chip)
- doorlooptijd bij betalen
- lekpercentage (niet-betalers)

Aandachtspunten Fietsersbond

Het gebruik van de verschillende stallingen monitoren op verschillende momenten tijdens de pilot (gratis-bewaakte stallingen en onderscheid in tarieven)

Gebruikers vragen naar gedrag en eventuele veranderingen daarin, eventueel combinatie grotere steekproef en diepteonderzoek kleinere groep

Monitoren van mogelijke overloop naar stallen buiten stationsgebied

Monitoren van mogelijke overloop naar andere zijde stationsgebied.

Aandachtspunten I&M

(Dit is een eerste aanzet, bij de uitwerking zal aangesloten worden bij de aangekondigde evaluatie van het actieprogramma fietsparkeren)

De evaluatie moet meer inzicht in de relatie tussen tarief en aanbod en het effect daarvan op de betalingsbereidheid van de fietser en benutting van de stallingen bieden.

Dus meer inzicht in het gedrag van de fietsparkeerders en de veranderingen daarin.

En de verklaring van dit gedrag, met als doel te achterhalen aan welke maatregelen en acties dit gedrag (kunnen) beïnvloeden.