

Scootmobielen en fietsen in Fermate

Voorstel voor de oprichting van een scootmobielenpool

Versie 19 maart 2021¹

Hans Opdam, bestuur VvE Fermate
Matthijs Barendse, Gemeente Zwolle

Correspondentieadres:
Bestuur VvE Fermate
Händellaan 581
8031 ET Zwolle

Inhoud

Inleiding	2
Het probleem	2
Naar een oplossing	4
<i>Het beleid van de gemeente Zwolle.....</i>	<i>4</i>
<i>Een scootmobielenpool.....</i>	<i>4</i>
Ruimtelijke Planning.....	4
<i>De stalling van fietsen in Fermate.....</i>	<i>4</i>
<i>Herindeling van de fietsenstalling in de Hal.....</i>	<i>5</i>
Het management.....	7
<i>Gemeente eindverantwoordelijk.....</i>	<i>7</i>
<i>Stuurgroep</i>	<i>7</i>
<i>De poolmanager</i>	<i>7</i>
<i>Profiel.....</i>	<i>8</i>
<i>De transitie.....</i>	<i>8</i>
<i>Organigram.....</i>	<i>9</i>
Stappenplan	10
Begroting.....	11
Conclusies en verzoek.....	12
<i>Conclusies</i>	<i>12</i>
<i>Verzoek</i>	<i>12</i>
Bijlage 1. Gantt chart van een vereenvoudigd stappenplan.....	13

¹ File: Scootmobielen en fietsen in Fermate Versie 19 3 2021

Inleiding

Deze nota bevat de hoofdlijnen van het plan voor de oprichting van een scootmobielenvoer in Fermate. De nota is in verschillende rondes in onderling overleg uitgewerkt door het bestuur van de VvE Fermate, de gemeente Zwolle en deltaWonen. De nota bevat een plan op hoofdlijnen. Het doel is dat het plan zal worden uitgewerkt en gepreciseerd middels nog op te stellen overeenkomsten tussen de VvE en de gemeente Zwolle en afspraken met derden.

Voor de VvE biedt een scootmobielenvoer de mogelijkheid om een einde te maken aan het parkeren en opladen van scootmobielen in de gangen zonder bewoners de toegang tot het gebruik van een scootmobiel te ontfeggen. De omschakeling van de huidige situatie naar de gewenste situatie waarin geen scootmobielen meer op de gangen staan is een proces dat op verschillende manieren met verschillende snelheden gemanaged kan worden. De analyse van dat proces is alleen zinvol als het plan voor een scootmobielenvoer is aangenomen en valt daarom buiten het kader van deze notitie.

Het probleem

In 2020 stonden er tussen de 35 en 40 scootmobielen in Fermate. Een exact aantal is niet te geven omdat het aantal in de tijd varieert. Op een enkele uitzondering na zijn alle scootmobielen door de gemeente Zwolle aan bewoners ter beschikking gesteld op grond van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo). De meeste scootmobielen stonden geparkeerd in de gangen. Dat levert een verhoogd risico op voor de brandveiligheid en is voor de toezichthouder van de gemeente onaanvaardbaar. De toezichthouder van de gemeente heeft in februari 2020 de Vereniging van Eigenaren (VvE) in gebreke gesteld en opgedragen een einde te maken aan deze praktijk.

Het Huishoudelijk Reglement van Fermate bepaalt dat bewoners die een scootmobiel hebben verplicht zijn de scootmobiel te parkeren in het eigen appartement of in een van de vier brandveilige nissen op de eerste vier verdiepingen van het gebouw. In de praktijk hielden weinig bewoners zich aan het reglement. Parkeren in het eigen appartement bleek onmogelijk of was te bezwaarlijk. Van parkeren in de nissen werd nauwelijks gebruik gemaakt omdat daarvoor geen beleid was geformuleerd.

In de zomer van 2020 zijn door het bestuur van de VvE en de Service Coördinatoren individuele gesprekken gevoerd met de bezitters van scootmobielen en afspraken gemaakt met bewoners die bereid en in staat waren om de scootmobiel in het eigen appartement of in een van de nissen te parkeren. De volgende tabel geeft een overzicht van het aantal scootmobielen en de plaatsen waar zij stonden geparkeerd begin januari 2021.

Parkeerplek	Grote modellen	Kleine modellen	Totaal
Brandveilige nis	8		8
Nis op de 5 ^e verdieping	2		2
In het appartement	6	3	9
In de kelder	-	-	-
Op de gang	18		18
Totalen	34	3	37

Toelichting bij de tabel

1. De nissen op de eerste vier verdiepingen zijn brandveilig. De nis op de 5^e verdieping is geen brandveilige plek!
2. In de nissen zijn parkeerplekken voor 12 scootmobielen². Er zijn 8 parkeerplekken in de nissen toegewezen aan bewoners³.
3. Enkele bewoners met een groot model scootmobiel hebben aangegeven bereid te zijn de scootmobiel 's nachts in de hal van het eigen appartement te parkeren en 'm daar op te laden, maar 's morgens weer op de gang te zetten bij de voordeur. De reden daarvoor is dat de scootmobiel in de hal overdag een te grote hindernis is voor de toegang tot andere ruimten (zoals toilet, berging, badkamer)⁴.
4. Drie bewoners met kleine scootmobielen hebben deze uit eigen middelen aangeschaft. Zij vonden een kleine scootmobiel gemakkelijker voor verplaatsingen in en rondom Fermate. De kleine modellen staan geparkeerd in het eigen appartement. Zij hebben elk daarnaast ook een groot model scootmobiel. De grote modellen staan in de gang geparkeerd en worden nauwelijks gebruikt.
5. Een bewoner gaf aan de scootmobiel alleen te gebruiken in de zomervakantie. Deze bewoner was bereid de scootmobiel te parkeren op elke toegestane plek, ook in de kelder.
6. De kelder voldoet aan brandveiligheidsnormen en zou parkeermogelijkheden kunnen bieden voor een nader vast te stellen aantal scootmobielen. Deze mogelijkheid wordt op dit moment niet benut. Een van de redenen is dat extra oplaadpunten zouden moeten worden aangebracht. De oplaadpunten die er zijn, zijn aangelegd voor het opladen van elektrische fietsen.
7. De kelder is via de lift voor een scootmobiel lastig te bereiken maar is goed te bereiken via de op- en afrit naar de kelder voor auto's⁵.

De gesprekken met de bezitters van een scootmobiel hebben opgeleverd dat

- het aantal fout geparkeerde scootmobielen in Fermate met 10 is verminderd
- op dit moment 17 scootmobielen "goed" en 20 scootmobielen "fout" geparkeerd staan
- 4 parkeerplekken in de nis op de 4^e verdieping niet worden benut (om redenen aangegeven in voetnoot 3 op de vorige bladzijde)
- enkele bewoners, onder wie de drie bewoners die zelf een klein model scootmobiel hebben aangeschaft, hebben aangegeven dat zij de grote scootmobiel weinig gebruiken.

² Dit aantal is een schatting gemaakt op basis van rijproeven met bewoners. De capaciteit van de nissen hangt niet alleen af van de afmetingen van de nissen en de eigenschappen van de scootmobielen (lengte, breedte, draaicirkel) maar ook van de beperking(en) van de bestuurder.

³ Bij de toewijzing gold als randvoorwaarde dat de bewoner de scootmobiel moet kunnen parkeren op de eigen woonetage. De eis dat een bewoner bereid moet zijn de scootmobiel te parkeren op een andere etage dan de woonetage stuitte op weerstand, omdat gedoogd werd dat andere bewoners de scootmobiel bij de deur konden blijven parkeren. In de nissen zijn daarom nog 4 vacante plekken.

⁴ Deze oplossing is besproken met de gemeentelijke toezichthouder en wordt uit coulance gedoogd voor enkele zittende bewoners. Voor nieuwe bewoners geldt deze coulance niet.

⁵ Als van deze optie gebruik gemaakt zou gaan worden is het wel van belang dat een bewoner/eigenaar van een scootmobiel eerst een paar hellingproeven maakt met een instructeur. Aldus een deskundige van Meyra, leverancier van scootmobielen. Zie de email van 14 januari 2021 van Meyra Retail & Services B.V.

Naar een oplossing

Het beleid van de gemeente Zwolle

De gemeente heeft volgens de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) de taak ervoor te zorgen dat mensen met een beperking zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen en participeren in de samenleving. Hierbij wordt eerst gekeken of mensen gebruik kunnen maken van voorliggende of algemene voorzieningen voordat wordt overgegaan tot verstrekken van individuele voorzieningen. In 2019 heeft de gemeente Zwolle de zogenoemde Hervormingsagenda 2019-2022 vastgesteld. Hervorming is nodig om op de middellange termijn een betaalbaar en duurzaam stelsel van hulp en ondersteuning te kunnen waarborgen voor Zwollenaren. Onder 'duurzaam' wordt verstaan: verankerd in de samenleving, financieel houdbaar en passend binnen het budget. In de Hervormingsagenda staat onder Spoor 2 vermeld dat het collectiviseren van voorzieningen bijdraagt aan deze duurzaamheidopgave. Hierbij zij opgemerkt dat een individuele verstrekking onder de Wmo mogelijk blijft als de situatie dat vereist.

Een scootmobielenpool

Iedere bewoner van Fermate die lid is van de pool kan dan een scootmobiel lenen als hij/zij daarmee op stap wil. De aanname is dat in de mobiliteitsbehoefte van alle bewoners van Fermate kan worden voorzien met 6 tot 8 scootmobielen. Die aanname steunt slechts op enkele tellingen en eerste indrukken over het gebruik van scootmobielen door de bewoners van Fermate.

Het plan voor de scootmobielenpool voorziet in een intelligent reserveringssysteem, waarmee het feitelijk gebruik van scootmobielen kan worden gevolgd en geanalyseerd. Die informatie kan worden gebruikt om het gebruik van scootmobielen en het uitleenregime te optimaliseren.

Ruimtelijke Planning

Het plan is de scootmobielen van de pool te parkeren in de huidige fietsenstalling op de begane grond in de hal. Dat betekent dat voor een aantal fietsen elders parkeerplekken zullen moeten worden gevonden. In deze paragraaf wordt een schatting gemaakt van het aantal parkeerplekken voor fietsen dat zal moeten wijken voor de scootmobielenpool.

De stalling van fietsen in Fermate

De tabel hieronder laat de aantallen fietsen zien die werden aangetroffen in Fermate in de Toren, de Hal en de Kelder in twee steekproeven van 22 december 2020 omstreeks 12 uur (kolom I) en 25 december omstreeks 8.30 uur (kolom II).

	(I)	(II)
Toren	29	29
Hal	46	48
Kelder	14	15
Totaal	89	92

Bij het interpreteren en nadere bespreking van deze aantallen moet rekening gehouden worden met de volgende kwalificaties:

- Er zijn enkele bewoners die hun fiets parkeren in de eigen berging in de kelder. Die vallen buiten de steekproef.
- Omdat bewoners vrij zijn de fiets te parkeren in elk van de hierboven genoemde ruimten mag aan verschuivingen tussen de stallingen niet te veel betekenis worden toegekend.
- Het totaal aantal aangetroffen fietsen is evenmin een eenduidig kengetal. Onder de aangetroffen fietsen kunnen ook fietsen zijn van medewerkers van Driezorg of van familieleden en relaties van bewoners. En er kunnen fietsen bij zijn waar niemand meer naar omkijkt en die daar gewoon staan te staan (z.g. weesfietsen).
- De ruimte voor de fietsenstalling in de Toren wordt gehuurd door Driezorg. Op grond daarvan zouden medewerkers van Driezorg als eersten (of als enigen?) recht kunnen doen gelden op een parkeerplek in de Toren. Het feit dat bewoners daar hun fiets parkeren wordt gedoogd en heeft zich als een gewoonterecht ontwikkeld⁶.
- De fietsenstalling in de Hal is eigendom van deltaWonen. Voor het gebruik van deze ruimte wordt geen huur betaald. Voor de gemeenschappelijke ruimte in de Kelder die wordt ingenomen door fietsen wordt evenmin huur betaald
- Bewoners hebben het recht om rijwielen te parkeren in de eigen berging. Niet geregeld is of een bewoner recht heeft op een of meer parkeerplekken in een van de genoemde fietsenstallingen⁷.

In deze notitie wordt verder losjes gesproken over ‘fietsen van bewoners’ zonder op de deze complicerende vragen in te gaan. De vraag die ons in deze notitie bezig houdt is hoeveel fietsen moeten wijken als in de fietsenstalling de Hal een scootmobielenvoer wordt gevestigd.

Herindeling van de fietsenstalling in de Hal

Voor de herindeling van de fietsenstalling is gekeken naar twee varianten. In de eerste variant is uitgegaan van de huidige plattegrond van de fietsenstalling en de bestaande positie van de toegangsdeur in de hal. De ruimte in de fietsenstalling direct links van de toegangsdeur is dan niet te gebruiken als parkeerplaats, omdat de toegang tot de fietsenstalling voor fietsen en scootmobielen dan gedeeltelijk wordt geblokkeerd. Deze variant wordt hier niet verder besproken.

In de tweede variant wordt de toegangsdeur in de hal ca 60 cm naar rechts verschoven. Dat vergroot de parkeercapaciteit en maakt een efficiëntere indeling van de fietsenstalling mogelijk. De linkerkant van de fietsenstalling komt geheel beschikbaar voor het parkeren van fietsen. De looppaden zijn 160 cm breed, breder dan de looppaden in de huidige fietsenstalling. Zie Figuur 1 op de volgende bladzijde. De tekening is op schaal gemaakt.

Bij de planning van parkeerlocaties voor de scootmobielen is ervan uitgegaan dat de scootmobielen van hetzelfde merk en hetzelfde type zijn en daarom uitwisselbaar. Dat biedt voordelen voor het plegen van onderhoud en het geven van rijinstructies aan gebruikers maar heeft ook het voordeel dat de scootmobielen dicht op elkaar kunnen worden geparkeerd volgens het last-In-first-out principe (lifo)⁸: de scootmobiel die op een bepaalde dag als laatste terugkeert wordt de volgende

⁶ Bij de aankoop van een appartement liet de makelaar deze fietsenstalling zien als een voor de aspirant bewoner beschikbare voorziening voor het parkeren van fietsen.

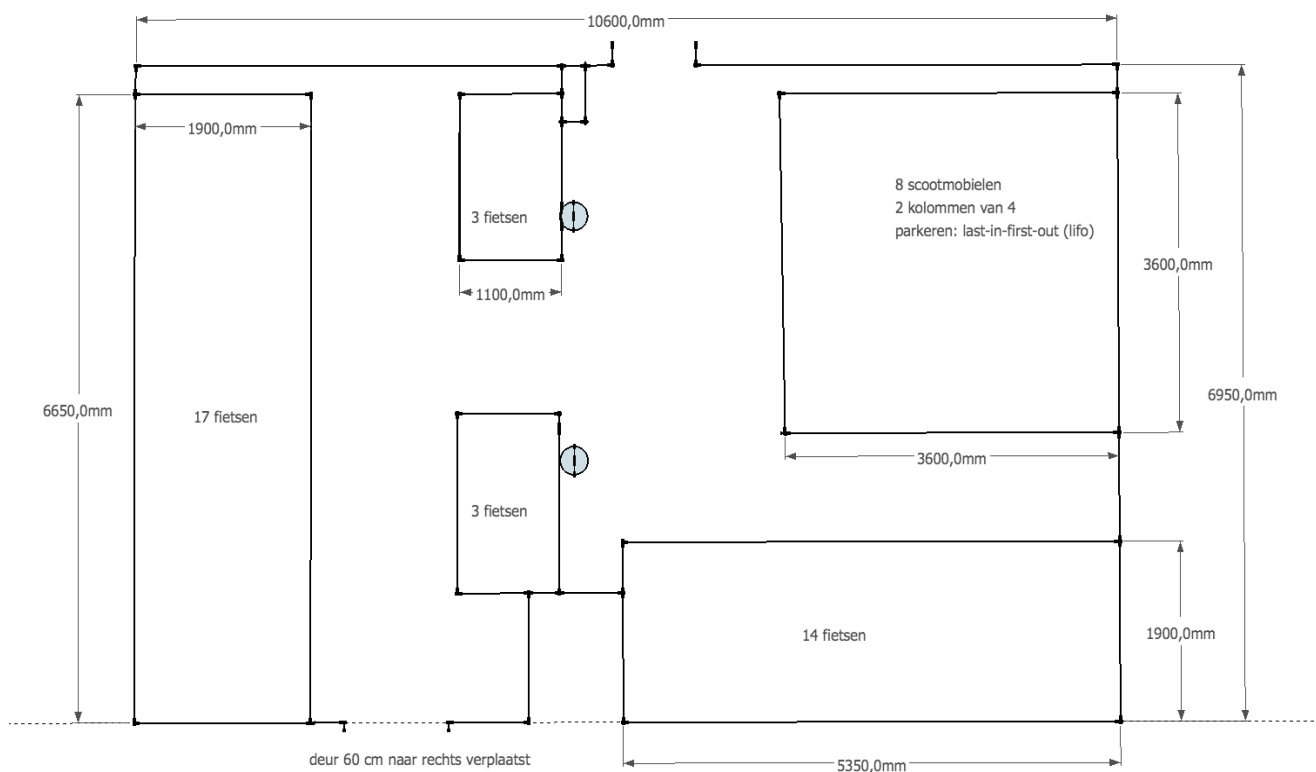
⁷ Uit een onderzoek van Driezorg in september 2020 bleek dat binnen een niet nader omschreven tijdvak in de fietsenstalling in de Toren 22 fietsen werden aangetroffen van 19 bewoners (zowel eigenaren als huurders). Over één bewoner werd gerapporteerd dat hij/zij 3 fietsen geparkeerd had in de Toren, maar onduidelijk is of dat aantal betrekking had op een enkele persoon of op een echtpaar.

⁸ We kennen dit principe van de manier waarop containers worden opgeslagen in een containerschip. De laatste opgeslagen container wordt als eerste gelost.

dag weer als eerste uitgeleend. Het lifo principe maakt het mogelijk om de scootmobielen compact te parkeren. Voor de berekening van de vereiste parkeerruimte is uitgegaan van grote scootmobielen, ca 160 cm lang en 65 cm breed. Per scootmobiel wordt een vak gereserveerd van 180 x 90 cm. Een parkeervlak van 3,6 x 3,6 meter biedt zo voldoende parkeerruimte voor 8 scootmobielen⁹.

Bij het ramen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor fietsen is uitgegaan van de volgende parameters: fietsen hebben een lengte van ca 190 cm en worden geparkeerd op 37,5 cm van elkaar (hart op hart)¹⁰. De fietsenstalling in de hal biedt thans parkeerplaatsen voor 48 fietsen. Na reservering van de ruimte bestemd voor de scootmobielenpool blijven er nog 37 parkeerplaatsen voor fietsen over. Door de herinrichting zijn dus (slechts) 11 parkeerplaatsen voor fietsen teloor gegaan. Dat verlies zou kunnen worden gecompenseerd door uitbreiding van parkeermogelijkheden voor fietsen in de kelder¹¹.

Figuur 1. Herindeling fietsenstalling begane grond



⁹ Hier blijkt nog een voordeel van een pool: individuele parkeerplaatsen eisen aanzienlijk meer parkeerruimte.

¹⁰ Door de opkomst van fietsen met brede banden, fietsen met draagmanden en fietsen met brede fietstassen is deze norm wel meer onder druk komen te staan. Tegenwoordig wordt bij nieuwe investeringen meestal gekozen voor fietsenrekken met een onderlinge afstand tussen de fietsen van 40 cm.

¹¹ Het is de vraag of dat nodig is. In januari 2021 is door het bestuur van de VvE, de bewonerscommissie en Driezorg een onderzoek gestart naar het aantal fietsen van bewoners. Het plan is om de fietsen van bewoners een vaste parkeerplaats toe te kennen, maximaal een parkeerplaats per bewoner. Een bewoner die meer dan een fiets heeft zal die fietsen in de eigen berging moeten parkeren. De eerste resultaten lijken aan te geven dat er voldoende parkeerplekken zijn voor de fietsen van de huidige bewoners.

Bewoners die een scootmobiel willen gebruiken en afhankelijk zijn van een rollator om de scootmobiel op te halen kunnen de rollator parkeren in de ruimte onder de trap schuin tegenover de ingang van de fietsenstalling. De ruimte onder het horizontale plateau van de trap is kubus van 1,7 x 1,7 x 1,7 m. De ruimte ligt buiten de vluchtroutes.



Figuur 2. Trap in de hal ter hoogte van de ingang naar de fietsenstalling.

Het management van de pool

Gemeente eindverantwoordelijk

De gemeente is (eind) verantwoordelijkheid voor het functioneren en het management van de pool. De gemeente stelt de poolmanager aan. De poolmanager wordt op subsidiebasis ingezet in samenwerking met een welzijnsorganisatie waarmee de gemeente al banden heeft. In de overeenkomst zullen afspraken worden gemaakt die zekerheid bieden over de continuïteit van de diensten van de poolmanager (bijv. bij ziekte, vakantie of verandering van baan).

Stuurgroep

Het functioneren van de pool zal worden gevolgd door een stuurgroep bestaande uit minimaal een lid van de gemeente en een bestuurslid van de VvE. Daarbij is ook de betrokken beleidsadviseur aangehaakt. De stuurgroep onderhoudt contact met de poolmanager en de Service Coördinatoren over alle zaken die betrekking hebben op het functioneren van de pool en treedt indien nodig handelend op. De stuurgroep is met name in de beginfase alert op opstartproblemen en zal deze in overleg met betrokkenen oplossen en indien nodig bijsturen of ingrijpen.

De poolmanager

De verwachting is dat na een zekere aanlooperperiode bewoners de pool zullen ervaren als een service en een gemak. Elke bewoner kan lid worden van de pool. Een nieuw lid zal instructies krijgen via de hulpmiddelenleverancier over het gebruik en de bediening van de scootmobiel en onder toezicht van een deskundige enkele rijproeven moeten afleggen. Nieuwe leden krijgen een instructie voor het gebruik van het computerprogramma waarmee zij een scootmobiel kunnen reserveren. Het programma is gebruiksvriendelijk en eenvoudig te bedienen, ook voor ouderen die geen enkele ervaring hebben met computers. Met behulp van dit programma kunnen bewoners een scootmobiel reserveren voor een bepaalde dag en voor een periode die zij zelf kunnen kiezen. Als blijkt dat de gewenste reservering op die dag niet mogelijk is geeft het programma aan op welke uren wel een scootmobiel kan worden gereserveerd. Dit regelt zichzelf, zo lijkt het. Maar ook hier is het de schijn die bedriegt.

De praktijk zal leren dat een poolmanager nodig is die o.a.

- zorgt voor het inschrijven van nieuwe leden, organiseren van proefritten en rijinstructies voor nieuwe leden;
- uitleg geeft aan nieuwe leden van het gebruik van het reserveringssysteem;
- uitleg geeft over de gedragsregels voor het gebruik van scootmobielen uit de pool en toezicht houdt op de naleving van de gedragsregels;
- oor en oog heeft voor wensen en kritiek van leden van de pool en daarop acteert;
- het gebruik van scootmobielen monitort en beslist over uitbreiding van het aantal scootmobielen in de pool (binnen het kader dat daarvoor met de gemeente is opgesteld);
- bewoners met een eigen scootmobiel uitnodigt om gedurende een proefperiode gebruik te maken van een scootmobiel uit de pool;
- bij onverwachte problemen bereikbaar is en kan reageren in de richting van betrokken partijen (leden van de scootmobielenpool, de Service Coördinatoren, de VvE, de gemeente, de leverancier van scootmobielen, enz.);
- met name in de beginfase deelneemt aan overleggen met gemeente en VvE bestuur over ontwikkeling en voortgang
- eenmaal per jaar schriftelijk verslag uitbrengt aan de Algemene Ledenvergadering van de VvE.

De poolmanager krijgt daarnaast een sleutelrol bij de toewijzing van parkeerplaatsen in de nissen op de eerste vier verdiepingen. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bewoners die vanwege een beperking een scootmobiel nodig hebben maar geen gebruik kunnen maken van een scootmobiel uit de pool. De poolmanager kan voor de beoordeling daarvan een beroep doen op de Service Coördinatoren van Driezorg en/of op een ergotherapeut of fysiotherapeut.

Het werk van de poolmanager wordt ondersteund door anderen. De stuurgroep zal feedback geven. Aan de service coördinatoren zal worden gevraagd om gedurende de werkweek 's morgens te controleren of de scootmobielen van de pool goed geparkeerd staan en aan de opladers zijn gekoppeld. En er kunnen zich vrijwilligers melden die bereid zijn kleine taken op zich te nemen. In al deze gevallen blijft de poolmanager echter de centrale figuur en eindverantwoordelijke.

Profiel

De poolmanager beschikt over goede contactuele eigenschappen, heeft de nodige kennis en ervaring en straalt uit dat hij/zij de ambitie heeft om de pool tot een succes te maken.

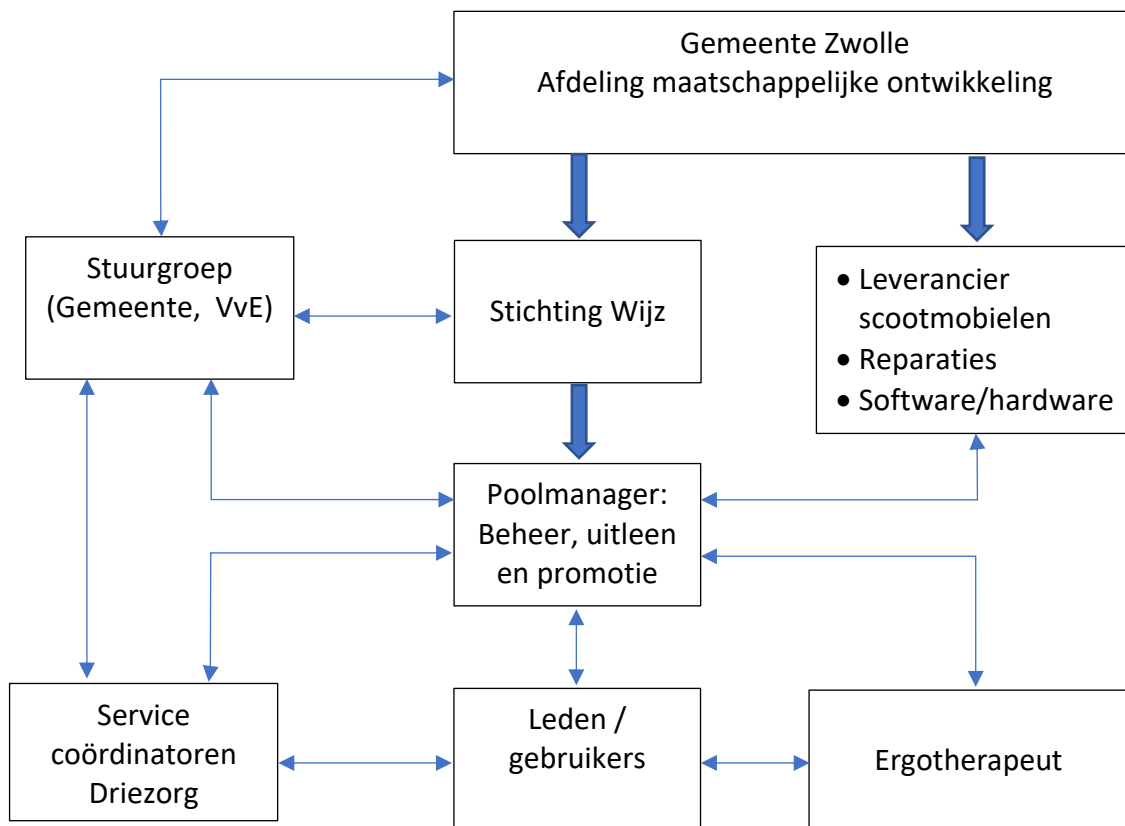
De poolmanager is goed bereikbaar tijdens kantooruren. Hij/zij houdt ervan om problemen snel op te lossen, heeft via telefoon en email directe communicatielijnen met alle betrokken partijen (o.a. de Service coördinatoren, de gemeente, het bestuur van de VvE, de beheerder (MVGGM), de leverancier van scootmobielen, de ontwikkelaar van de software, en leden van de pool).

De transitie

De scootmobielenpool wordt een belangrijke schakel in het proces dat ertoe moet leiden dat geen scootmobielen meer worden geparkeerd en opgeladen in de gangen. De poolmanager zal zich inspannen om bewoners met een eigen scootmobiel te bewegen lid te worden van de pool, en zo bijdragen aan het doel het aantal in de gangen geparkeerde scootmobielen terug te dringen. Het is echter niet de taak van de poolmanager om het verbod op het parkeren in de gangen te handhaven. Dat is de verantwoordelijkheid van het bestuur van de VvE, respectievelijk de beheerder (zie ook voetnoot 13).

Organigram

Het organigram hieronder geeft een overzicht van de belangrijkste deelnemende partijen, belanghebbenden en hun onderlinge relaties.



Voetnoot: Betekenis van de symbolen

➡ Budgetlijn (en aansturing), ↔ Communicatielijn

Het organigram beschrijft twee soorten relaties, namelijk (i) budgetlijnen tussen de direct verantwoordelijken en (ii) communicatielijnen met overige betrokken partijen (stakeholders). De budgetlijnen geven hiërarchische relaties aan tussen verantwoordelijke partijen (wie betaalt bepaalt). Hiërarchische relaties zijn per definitie top-down en hebben één richting¹². Relaties tussen betrokken partijen (stakeholders) zijn aangegeven door communicatielijnen en beschrijven altijd een twee richtingen verkeer¹³.

Het organigram loopt vooruit op overeenkomsten die nog moeten worden gesloten tussen (i) de gemeente Zwolle en de VvE Fermate en (ii) de gemeente Zwolle en de Stichting Wijz in Zwolle. Het overleg met de stichting Wijz is reeds gaande. In de overeenkomsten zullen de onderlinge relaties en verantwoordelijkheden in meer detail worden gespecificeerd.

¹² In de praktijk impliceert een budgetlijn altijd ook het bestaan van two-way communicatie. Deze laatste zijn in het organigram niet weergegeven. Zij moeten erbij gedacht worden.

¹³ Merk op, dat voor de inzet van de ergotherapeut geen budgetrelatie is aangegeven. De kosten voor het inzetten van een ergotherapeut moeten worden verhaald op de verzekering van betrokkenen zoals ook thans het geval is

Stappenplan

Doel van de in deze notitie gedane voorstellen is dat die uitmonden in een overeenkomst tussen de gemeente Zwolle en het bestuur van de VvE. De voorstellen moeten kunnen rekenen op steun van de gemeente en steun van de VvE. Het bestuur van de VvE kan zo'n overeenkomst alleen sluiten als het daartoe gemachtigd wordt door de Algemene Ledenvergadering (ALV). De ALV wordt eenmaal of tweemaal per jaar gehouden. In de ALV is de stem van deltaWonen dominant. Het is daarom van belang om in de beleidsvoorbereiding plannen af te stemmen met deltaWonen. Als het bestuur en deltaWonen het eens zijn over de in deze notitie geschetste plannen en dat schriftelijk bevestigen kan een voorschot genomen worden op de stemming in de ALV en een overeenkomst met de gemeente worden gesloten. Hieronder een schets voor een te volgen stappenplan:

1. Het sluiten van een overeenkomst tussen deltaWonen en het bestuur van de VvE met betrekking tot het gebruik van de fietsenstalling zoals beschreven in deze notitie. De overeenkomst bevat een bepaling die het de VvE mogelijk maakt een overeenkomst te sluiten met de gemeente betreffende de exploitatie van een scootmobielpool in Fermate.
2. Het sluiten van een overeenkomst tussen het bestuur van de VvE en de gemeente Zwolle met betrekking tot de start en het management van een scootmobielpool, na accordering van deltaWonen.
3. Goedkeuring van de plannen door de ALV. Als de eerste twee 'milestones' zijn bereikt kan begonnen worden met de fysieke planning en uitvoering. Daartoe behoren o.a.
4. Verplaatsen van de toegangsdeur en brandveilig maken van de ruimte
5. Verplaatsen van de Kaba sensor bij de buitendeur naar een paal, zodanig dat de bestuurder van een binnenkomende scootmobiel na het bedienen van de sensor direct naar binnen kan rijden
6. Markeren van parkeerplaatsen voor scootmobiel en eventueel verplaatsen van oplaadpunten
7. Het voltooien en testen van een toegankelijk en gebruiksvriendelijk reserveringssysteem voor het reserveren van een scootmobiel uit de pool¹⁴.
8. Motiveren van bewoners, o.a.
 - Wijzen op de mogelijkheid en aantrekkelijkheid van deelname aan de pool. Deelname aan de pool kan voor de bewoner financieel voordeel opleveren. Als de scootmobiel de enige ondersteuning is die hij/zij krachtens de Wmo geniet vervalt de eigen bijdrage van €19,50 per vier weken. Ook de bijdrage van € 25,- per jaar voor het elektriciteitsverbruik voor het opladen van de scootmobiel vervalt. De kosten van het opladen komen voor rekening van de gemeente evenals de kosten voor onderhoud, verzekeringen en de eventuele kosten voor een rijvaardigheidstraining;
 - Bewoners met fysieke beperkingen die geen gebruik kunnen maken van scootmobiel uit de pool en aangewezen zijn op een scootmobiel met aanpassingen kunnen een parkeerplaats krijgen in een van de nissen. De toewijzing geschiedt door de gemeente.
9. Handhaving:
 - Bewoners wijzen op het verbod scootmobiel nog langer te parkeren in de gangen. Bewoners die besluiten geen lid te worden van de pool blijven zelf verantwoordelijk voor

¹⁴ Een gebruiksvriendelijk reserveringssysteem is naar het oordeel van de samenstellers van deze notitie een noodzakelijke voorwaarde voor welslagen van de scootmobielpool. Een conceptueel model en een prototype van zo'n reserveringssysteem zijn reeds ontwikkeld. Gezocht wordt naar samenwerking met de informatica-afdelingen van de hogeschool Windesheim of van het Deltion College om een of meer studenten (afstudeerders) in te zetten om o.a. de robuustheid, gebruiksvriendelijkheid en internet connecties van het programma te optimaliseren.

het correct parkeren van de scooter en riskeren een boete als de scooter geparkeerd wordt op de gang¹⁵.

- Het is nieuwe bewoners niet toegestaan een scooter mee te nemen, tenzij die in het eigen appartement wordt geparkeerd of op grond van een medische indicatie en met toestemming van de poolmanager (de gemeente) geparkeerd kan worden in een van de nissen.

Men kan een stappenplan zo gedetailleerd maken als men wil. In de praktijk gaat het erom overzicht te houden over de belangrijkste uit te voeren taken en over de volgorde waarin taken kunnen of moeten worden uitgevoerd. De Gantt chart¹⁶ is een handig stuk gereedschap om dat overzicht te houden. In de bijlage is een schets bijgevoegd van een vereenvoudigd en gestileerd stappenplan voor het in deze notitie voorgestelde project. De bijlage dient slechts als illustratie. De werkelijke Gantt chart is uitgebreider en realistischer, omvat meer activiteiten en kan – dat is de charme van de Gantt chart - voortdurend worden aangepast aan veranderende omstandigheden.

Begroting

De tabel hieronder geeft een indicatie van de kostencategorieën, en de verdeling van de kosten tussen de VvE en de gemeente. Het leeuwendeel van de kosten is gemoeid met het verplaatsen van de toegangsdeur in de hal, het brandveilig maken van de toegangsdeur en het verplaatsen van de Kaba toegangsknop bij de buitendeur. Door Schutte Bouw en Ontwikkeling is op 25-2-2021 voor het uitvoeren van deze werkzaamheden een offerte uitgebracht voor € 8693 incl. BTW. De investeringskosten (exclusief aanschaf scootmobielen) worden geraamd op een bedrag van ca € 12.000 (incl. BTW).

	Ten laste van		
	Gemeente	VvE	Bedrag
Investeringskosten			
Verplaatsen toegangsdeur , brandveilig maken toegangsdeur een verplaatsen Kaba toegang bij buitendeur	50%	50%	€ 8693
Computer + ontwikkeling software Reservering	100%	-	€ 1500
Aanschaf scootmobielen	100%		
Diversen / onvoorzien	50%	50%	
Operationele kosten			
Electra (€ 100,- per scooter per jaar)	100%		€ 800
Onderhoud en reparatie scootmobielen	100%		
Instructies rijvaardigheid	100%		
Verzekeringen	100%		
Schoonmaak, onderhoud ruimte		100%	

Tegenover de kosten voor de aanschaf van scootmobielen staan baten die voortvloeien uit het inleveren van scootmobielen en het besparen op de kosten van individuele verstrekkingen van scootmobielen.

¹⁵ Het feit dat bewoners een scooter kunnen gebruiken uit de pool maakt een effectieve handhaving van het verbod scootmobielen in de gangen te parkeren geloofwaardiger, kansrijker en realistischer.

¹⁶ Vernoemd naar de Amerikaanse werktuigbouwkundig ingenieur Henry Gantt (1861-1919) die deze methodiek voor het eerst introduceerde.

Conclusies en verzoek

Conclusies

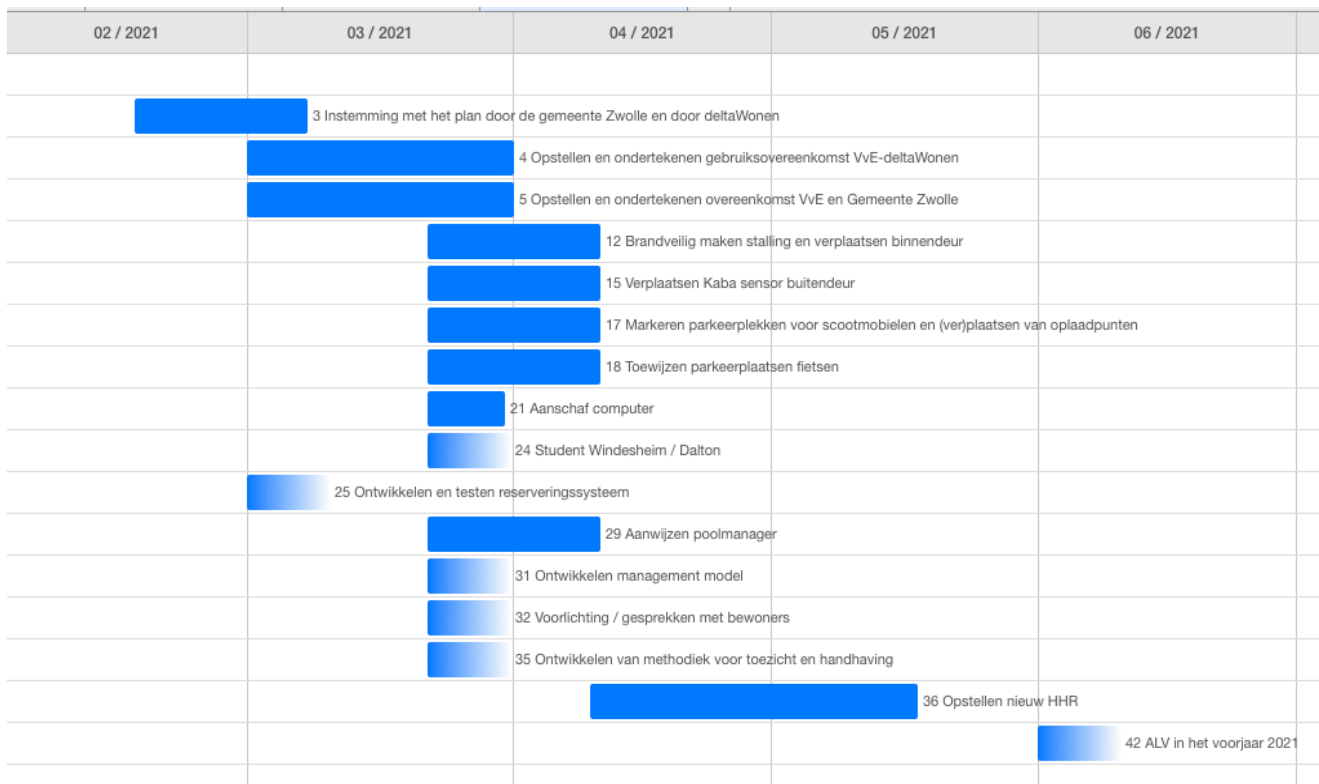
1. Een scootmobielenvoerpool in Fermate is – gelet op het thans aanwezige grote aantal scootmobielen, de mogelijke stijging van dat aantal en het ontbreken van voldoende brandveilige parkeerplekken – een kansrijke mogelijkheid om de parkeerproblematiek voor scootmobielen in Fermate op te lossen. De oplossing is kosteneffectief, minder belastend voor het milieu en toekomstbestendig.
2. De scootmobielenvoerpool kan worden gehuisvest in de fietsenstalling in de Hal. De pool bestaat uit hoogstens 8 scootmobielen.
3. Naar schatting zullen niet meer dan 11 fietsen moeten wijken om plaats te bieden aan de scootmobielen van de pool. Daarvoor kunnen elders – o.a. in de kelder - parkeerplaatsen worden gevonden. Na afronding van het onderzoek naar de in Fermate aanwezige fietsen in februari a.s. kan een nauwkeuriger schatting worden gegeven van het vereiste aantal extra parkeerplekken.
4. Een belangrijke voorwaarde voor het slagen van de pool is, dat bewoners op een gemakkelijke manier een scootmobiel kunnen reserveren. Daarvoor wordt gewerkt aan een klantvriendelijk reserveringssysteem. Een conceptueel model en prototype van zo'n reserveringssysteem is al beschikbaar.

Verzoek

De gemeente en het bestuur van de VvE stellen deltaWonen voor in te stemmen met de in deze notitie geschetste opzet en verzoeken die instemming schriftelijk kenbaar te maken aan de Gemeente Zwolle en aan het bestuur van de VvE Fermate.

Het belang van de schriftelijke instemming is, dat het mogelijk wordt vooruit te lopen op beslissingen van de ALV en vaart te brengen in dit dossier.

Bijlage 1. Gantt chart van een vereenvoudigd stappenplan



Toelichting

Elke donker gekleurde balk in de Gantt chart geeft een scherpe begin- en einddatum aan voor de genoemde activiteit. De begin- en einddata kunnen door de gebruiker van de Gantt chart gemakkelijk met de muis worden aangepast en verschoven. Er kunnen activiteiten worden toegevoegd of geschrapt. Activiteiten die geen vaste einddatum hebben maar in de tijd (kunnen) doorlopen hebben in de figuur een verblekend einde. Zo is bijvoorbeeld de activiteit "Voorlichting / gesprekken met bewoners" opgenomen als een voortdurende activiteit zonder vast eindpunt. In de Gantt chart kan worden gemodelleerd dat met een activiteit pas kan worden begonnen nadat een andere activiteit met succes is afgerond (een z.g. 'milestone'). Zo kan bijvoorbeeld pas begonnen worden met het brandveilig maken van de fietsenstalling als de overeenkomst tussen de VvE en de gemeente Zwolle een feit is. In de uitgebreide Gantt chart is dat ook zo gemodelleerd. In de figuur hierboven is dat niet te zien. Om de Gantt chart op een bladzijde te kunnen afdrukken zijn sommige activiteiten weg gelaten en andere activiteiten samen genomen. Zo zijn bij activiteit 12 bijvoorbeeld de activiteiten (i) aanvragen van een offerte en (ii) uitvoering van de werkzaamheden samen gesmeed tot een activiteit. In de meeste database software is het mogelijk om elke activiteit te definiëren als een deelproject en Gantt charts te produceren voor de activiteiten binnen dat deelproject.