

Beleidsregel Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen

2018 – 2025

Spelregels en procedure



Vervoerregio Amsterdam

Definitief

Vastgesteld in de Regioraad van 12-12-2017

Inhoudsopgave

1. Spelregels “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

- 1.1 Inleiding – Waarom spelregels ‘Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen’
- 1.2 Doel van de notitie
- 1.3 Leeswijzer

2. Exploitatie Fietsparkeren

- 2.1 Investeringsagenda Fiets van de Vervoerregio Amsterdam
- 2.2 Samenwerkingsovereenkomst en Nota van Uitgangspunten
- 2.3 Pilots exploitatie 2016 - 2017
- 2.4 Evaluatie en aanbevelingen

3. Spelregels “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

- 3.1 Scope van de spelregels
- 3.2 Werkwijze “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

4. Financiële gevolgen 2018 - 2025

5. Definities

Bijlagen

Bijlage 1. Financiële raming exploitatie stations stallingen 2018 - 2025

1. Spelregels “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

1.1 Inleiding - Waarom spelregels “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”?

De fiets speelt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport naar OV-knooppunten en treinstations. Met de toenemende populariteit van het fietsgebruik in voor- en natransport met het OV, groeit ook de noodzaak van gerichte investeringen. Van oudsher past het investeren in de belangrijkste overstappunten goed bij de rol van de Vervoerregio binnen het regionale Verkeer- en Vervoerbeleid. Samen met ProRail, NS en de gemeenten werkt de Vervoerregio Amsterdam aan toekomstvast en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen bij de drieëntwintig NS-stations in de vervoerregio. Ook bij diverse HOV-knooppunten worden grote fietsenstallingen gerealiseerd, denk daarbij aan de Noord/Zuidlijn. De opgaven zijn de laatste jaren steeds complexer geworden, omdat de toenemende vraag naar fietsparkeerplaatsen niet langer in de openbare ruimte op het maaiveld kan worden opgevangen.

Daarnaast is de fietser meer kwaliteit gaan verlangen. In ongeveer twintig gevallen wordt de oplossing nu dan ook gezocht in fietsflats, inpandige stallingen of ondergrondse fietsparkeerplaatsen.

Met het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen alleen wordt het fietsparkeerprobleem op de drukke locaties eenvoudigweg niet opgelost. De voorzieningen moeten ook goed vindbaar, veilig en gebruiksvriendelijk zijn. Anders kiezen fietsers massaal voor het stallen op maaiveld of gaan zij wild parkeren. Een aantrekkelijke fietsenstalling met hoge bezettingsgraad vereist een goed samenspel van slimme (infrastructurele) ontwerpen en goede E(xploitatie), H(andhaving), B(eheer) en O(nderhoud). Dit EHBO vormt een flinke financiële opgave op zich.

EHBO is echter onlosmakelijk verbonden met de totale fietsparkeeropgave; realisatie, exploitatie en instandhouding hangen juist op het terrein van het fietsparkeren bij grote stations sterk samen. Een effectieve EHBO zorgt ervoor dat de problematiek op het drukke maaiveld kan worden aangepakt en dure inpandige voorzieningen optimaal worden gebruikt. Kostbare investeringen kunnen zo beter worden benut en mogelijk voor de toekomst worden voorkomen.

De Vervoerregio ziet vanuit haar doelen, de huidige verdeling van taken en rollen en de uitkomsten uit de eerdere samenwerking rond het ontwikkelde exploitatiemodel, een intensievere betrokkenheid bij de ‘E’ van exploitatie als een logische nieuwe stap. De Vervoerregio neemt daarmee haar verantwoordelijkheid die samenhangt met de grote, regionale opgaven en de investeringsbesluiten in de infrastructuur. De Vervoerregio kan meebeslissen over de mogelijke exploitatiemodellen, helpt mee om goede oplossingen tot stand te brengen en kan gemeenten de helpende hand bieden. Dit komt het gebruik van de voorzieningen, en daarmee de reiziger, ten goede.

De Vervoerregio ziet geen aanleiding om financieel mee te denken over de H, B en O. Deze onderdelen behoren tot de verantwoordelijkheden van de wegbeheerder en stallingseigenaar en spelen zich deels ook buiten de stalling af. De Vervoerregio financiert vanuit de BDU nooit beheeropgaven.

In de afgelopen jaren zijn op steeds meer plekken succesvolle voorbeelden te zien van toegepaste EHBO bij grote, bewaakte en inpandige stallingen. Nieuwe technieken die automatisch bezettingsgraden bijhouden en dynamische verwijssystemen doen momenteel hun intrede en kunnen hierbij helpen. Ook heeft de Vervoerregio Amsterdam in de jaren 2016 en 2017, bij wijze van pilot, een financieel aandeel genomen in de exploitatielasten van de stations stallingen bij Amsterdam Zuid (Mahlerplein) en Amsterdam Amstel. De opgedane ervaringen en effecten op het gebruik en klantwaardering zijn in deze notitie verwerkt.

Relevante besluitvorming

- Op 16 juni 2015 heeft de Regioraad de Investeringsagenda Fiets 2015-2025 vastgesteld.
- Op 15 december 2015 heeft de Regioraad de Uitvoeringsparagraaf van de Investeringsagenda Fiets 2015 – 2025 vastgesteld.

- Op 15 maart 2016 heeft de Regioraad van de Vervoerregio ingestemd met een drietal voorstellen aangaande:
 - de uitwerking “Beter Benutten Stations stallingen” vastgesteld. De Vervoerregio heeft hierin voorstellen opgenomen om intensiever samen te werken met gemeenten, NS en ProRail en bij te dragen aan een deel van de exploitatiekosten;
 - de “Samenwerkingsovereenkomst fietsenstallingen NS-stations”, waarin Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail en gemeente Amsterdam afspreken om tussen 2016 en 2025 intensief samen te gaan werken aan hoogwaardige fietsenstallingen bij de Amsterdamse treinstations. De Samenwerkingsovereenkomst is op 30 mei bestuurlijk ondertekend;
 - heeft de Regioraad kennisgenomen van de Nota van Uitgangspunten voor exploitatieovereenkomsten, en twee pilots, die in 2016 en 2017 bij de stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Zuid (Mahlerplein) zijn gestart, met als doel de intensieve samenwerking rond de exploitatie van stations stallingen in de praktijk te testen en verder te verfijnen tot 1-1-2018, en daarna tot nieuwe samenwerkingsafspraken voor de overige stations te komen.
- 12 december 2016 heeft de Vervoerregio het Bestuursakkoord “Fietsparkeren bij Stations” medeondertekend.



Ondertekening Samenwerkingsovereenkomst Exploitatie – 30 mei 2016

1.2 Doel van de notitie

De notitie is bedoeld als operationalisatie van de in 2016 opgestelde (en door de Regioraad vastgestelde) Nota van Uitgangspunten voor exploitatieovereenkomsten en de uitwerking “Beter Benutten Stations stallingen”. Hierin zijn de lessen en resultaten van de pilots, zoals deze gezamenlijk bij de stations Amsterdam Amstel en Mahlerplein gehouden zijn, verwerkt. Met dit document heeft de Vervoerregio een spelregelkader dat gehanteerd kan worden bij de aanvragen van gemeenten en het bepalen van de financiële bijdrage door de Vervoerregio.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van de notitie geeft een korte samenvatting van het fietsbeleid van de Vervoerregio Amsterdam op basis waarvan de Vervoerregio een rol heeft genomen in de exploitatie van

fietsenstallingen. Eveneens worden de samenwerkingsovereenkomst en de twee pilots beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de in oktober 2017 vastgestelde evaluatie en de aanbevelingen die hieruit voortgekomen zijn.

Hoofdstuk 3 richt zich op de Spelregels waarbij de scope van de financiële regeling en de procedure om te komen tot een financiële bijdrage zijn uitgeschreven.

Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de financiële gevolgen van deze regeling voor de periode 2018 tot en met 2025.

Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de definities opgenomen.

2. Exploitatie Fietsparkeren

2.1 Investeringsagenda Fiets van de Vervoerregio Amsterdam

Op zestien juni 2015 stelde de regioraad de Investeringsagenda Fiets 2015-2025 voor de Vervoerregio Amsterdam vast. Met deze investeringsagenda is er, net als voor de netwerken van weg en openbaar vervoer, een helder investeringskader gekoppeld aan ambitie. De Agenda geeft aan waar en voor welk bedrag er zo efficiënt mogelijk geïnvesteerd kan worden om de positie van de fiets te waarborgen en te verbeteren op diverse aspecten, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid. De nadruk ligt daarbij op de routes van het regionale fietsnetwerk en de plekken waar de soepele overstap tussen fiets en het openbaar vervoer plaats kan vinden, maar daar blijft het niet bij. De Vervoerregio werkt binnen de Investeringsagenda ook aan beter onderzoek naar de fiets, monitoring op basis van nieuwe technieken, innovaties, pilots en promotie. Het beter benutten van stations stallingen past hier ook binnen, en is als belangrijke uitwerking van beleid ook in de Investeringsagenda Fiets aangekondigd.

2.2 Samenwerkingsovereenkomst en Nota van Uitgangspunten

In de op 30 mei 2016 ondertekende samenwerkingsovereenkomst hebben NS, ProRail, gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam uitgesproken te willen samenwerken aan een hoogwaardig aanbod van fietsparkeerplekken bij stations in Amsterdam. Hierdoor worden fietsers verleid hun fiets netjes te stallen, creëren we een hogere klanttevredenheid en betere benutting van bestaande plekken. Dit moet leiden tot een verdere groei van de fiets als voor- en natransport en een verbeterde verblijfskwaliteit van de stationsomgeving.

De Partijen hebben afgesproken om gezamenlijk de exploitatie, handhaving en beheer en onderhoud van fietsenstallingen bij Amsterdamse treinstations te ontwikkelen en te financieren. Daarbij is het uitgangspunt te zorgen voor een efficiënt, klantgericht fietsparkeeraanbod met minimaal tijdsverlies in zowel vóór- als natransport. De integrale uitvoeringsafspraken tussen de partijen worden per station in de exploitatieovereenkomsten vastgelegd.

Gezamenlijk is een Nota van Uitgangspunten opgesteld waarbij de intentie is uitgesproken om tot een eenduidig breed kwaliteitsniveau te streven. Hierin zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Drie regimes in Amsterdam: bemenst bewaakt, bemenst toezicht of automatisch bewaakt (zelf service fietsenstallingen);
- Eén gezamenlijk in/uitchecksysteem, gebruik makend van de OV-chipkaart
- Eén uitstraling/huisstijl
- Eén set basishuisregels
- Maximale parkeerduur in alle stallingen is 14 dagen (ook voor abonneementhouders)
- Fietsdetectiesysteem met verwijzing naar het aantal lege plekken
- Service gerichte medewerkers
- Minimaal één stalling per station is van een kwartier vóór de eerste tot een kwartier na de laatste trein open
- Op ieder station is OV Fiets verhuur aanwezig
- In grote stallingen aanwezigheid van 'Fiets en Service' ruimte

De ambitie van Partijen is uitgewerkt in verschillende doelstellingen met daarbij toetsbare resultaatindicatoren:

Doel	Resultaatindicatoren
Verhogen klanttevredenheid	Bemenst bewaakte stallingen: 85% van de ondervraagde gebruikers geeft de stalling een algemeen oordeel van een 7 of hoger.
	Bemenste toezicht stallingen: 75% van de ondervraagde gebruikers geeft de stalling een algemeen oordeel van een 7 of hoger.
	Stationsomgeving: 70% van de ondervraagden evalueert de directe stationsomgeving (entree naar stad of station) met een 7 of hoger.
Betere benutting	Tussen de 70% en 95% van de fietsparkeerplekken in de stalling is tussen 09:00 en 16:00 uur bezet op werkdagen.
	De stallingsduur van de fietsen ligt gemiddeld per werkdag onder de 24 uur
Techniek	De stallingmedewerkers van zowel bemenst bewaakte stallingen als toezichtstallingen waarderen het detectie- en monitoringssysteem gemiddeld met minimaal een 7
	Het detectie- en monitoringssysteem is minimaal 90% van de tijd in werking.
	De afwijking van de registratie door het detectie- en monitoringssysteem en de realiteit is minder dan 5%.
	De stallingmedewerkers van bemenst bewaakte stallingen waarderen het in- en uitchecksysteem gemiddeld met minimaal een 7
Handhaving binnen en buiten	Maximaal 5% van de fietsen staat langer dan de maximale stallingsduur in de bemenst bewaakte of toezichtstalling (afgezien van apart gezette fietsen).
	Maximaal 1% van de fietsen staat verkeerd of gevaarlijk gestald in de bemenst bewaakte of toezichtstallingen.
	De procedure om wees-/zwerffietsen af te voeren uit de stalling verloopt efficiënt en wordt door medewerkers in de stalling met gemiddeld minimaal een 7 gewaardeerd.
	De handhaving van verkeerd gestalde fietsen buiten de stalling vindt efficiënt plaats.
Financiering	Het financieel resultaat per station wijkt niet meer dan 10% af van de begroting per station.
Samenwerking	Alle Partijen waarderen de samenwerking met een 7 of hoger.
Mobiliteitseffecten / beleidsdoelen	In samenwerking met de kennisinstellingen, bijv. via grootschalige SURF-onderzoek, worden mobiliteitseffecten onderzocht en worden de volgende stellingen onderzocht: - Tevredenheid onder fietsers over de fietsenstallingen leidt tot toename in gebruik van fiets in voortransport. - Tevredenheid onder fietsers over fietsenstallingen leidt tot toename in gebruik van fiets in natransport. - Tevredenheid over de directe stationsomgeving leidt tot hogere waardering/hoger imago OV-gebruik.

Bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations

12 december 2016 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Vereniging Nederlandse Gemeenten, ANWB, ROVER, Fietzersbond, Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, Interprovinciaal Overleg, NS, ProRail, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk het Bestuursakkoord 'Fietsparkeren bij Stations' ondertekend.

Hierin zijn partijen overeengekomen dat voor zowel de zeer korte termijn als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en te zoeken naar mogelijkheden om de dekking van de integrale kosten (investeringen, exploitatie, beheer en onderhoud) te zoeken. Oplossingen zijn gericht op een efficiëntere benutting van de stallingcapaciteit, kostenbesparing en het organiseren van (extra) financiële middelen.

De beleidsregel Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen past binnen deze afspraken.

2.3 Pilots exploitatie 2016 - 2017

Als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst hebben NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam afgesproken vanaf 2016 twee pilots te houden voor de duur van twee jaar in de stallingen bij Amsterdam Amstel en Amsterdam Zuid Mahlerplein. Hierbij is beproefd hoe het beoogde aanbod (eerste 24 uur gratis), de onderlinge samenwerking en de financiële consequenties uitvallen. Aan de pilots ligt de afspraak ten grondslag dat NS Fiets, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam ieder 1/3 van het exploitatieresultaat financieren. Hiervoor worden op korte termijn exploitatieovereenkomsten opgesteld. Partijen hebben expliciete goedkeuring nodig van hun interne besluitvormende organen alvorens zij deze exploitatieovereenkomsten kunnen tekenen en definitieve afspraken kunnen maken over financiering.

- Amsterdam Amstel

De bemenste bewaakte stalling van station Amsterdam Amstel kent ca. 1400 plekken. Sinds 2014 kunnen fietsers hier 24 uur gratis de fiets stallen. Na de eerste dag betaalt men een dagelijkse prijs van €1,25 (prijspeil 2016) zolang de fiets aaneengesloten in de stalling staat. Voorheen was deze stalling een volledig betaalde stalling. Sinds deze prijsaanpassing wordt de stalling goed gebruikt (gemiddelde benutting van 75%). In 2016 is de aansturing van de medewerkers door NS Fiets worden overgenomen en is het bonnetjessysteem vervangen door een in- en uitchecksysteem met de OV Chipkaart. Dat is al een stap dichterbij de gezamenlijke ambitie.

Bij station Amsterdam Amstel werken NS en de Gemeente al sinds 2014 samen. Met terugwerkende kracht zal deze samenwerking worden vastgelegd in een exploitatieovereenkomst met een looptijd tot eind 2017. De Vervoerregio Amsterdam draagt middels een financiële bijdrage aan de gemeente Amsterdam ook bij aan deze samenwerking.

- Amsterdam Zuid Mahlerplein

Bij Amsterdam Zuid is in juni 2016 de zogenaamde 'Mahlerpleinstalling' geopend aan de zuidzijde van het station. De stalling kent 3000 fietsparkeerplekken. Vanaf de opening is het stallingsregime 24 uur gratis, daarna betaalt men een prijs van €1,25 per dag. De stalling kent een in- en uitchecksysteem met de OV-chipkaart.

Vanaf de opening van de stalling is de samenwerking tussen NS en de gemeente Amsterdam vastgelegd in een exploitatieovereenkomst met een looptijd tot eind 2017. De Vervoerregio Amsterdam draagt middels een financiële bijdrage aan de gemeente Amsterdam ook bij aan deze samenwerking.

De evaluatie van de pilots, gehouden in het derde kwartaal van 2017 en vastgesteld in oktober 2017, geeft inzicht in de invloed van het exploitatieconcept op de bereikbaarheid van het station, klanttevredenheid, benutting van de stalling, aansturing van medewerkers, handhaving, beheer en onderhoud, financieel resultaat (met speciale aandacht voor energiekosten en OV-fiets), mobiliteitsconcepten en -effecten. Ook is getoetst of de gekozen registratie (in- en uitchecken met OV-chipkaart) en detectiesystemen (HBF) doelmatig zijn.

2.4 Evaluatie en aanbevelingen

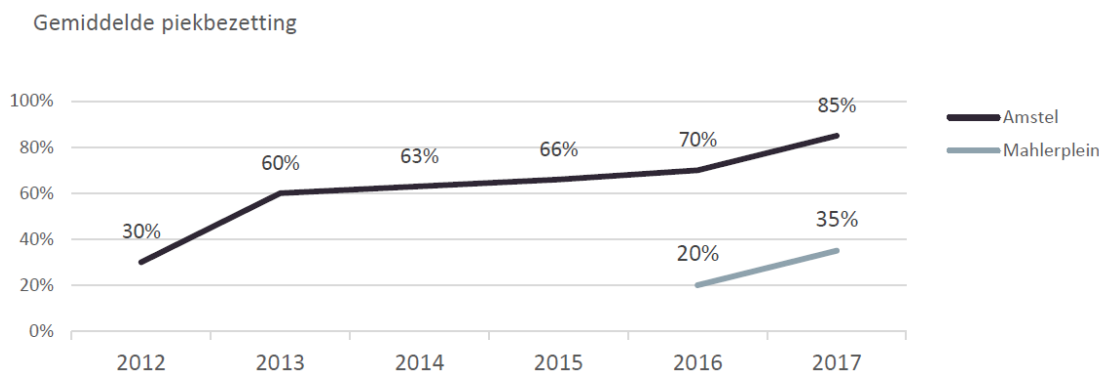
Met bovenstaande pilots heeft de Vervoerregio ingezet op het verkrijgen van praktijkervaring en antwoorden op de volgende vragen:

- In hoeverre kan de Vervoerregio met een intensievere betrokkenheid rond de exploitatie van stations stallingen bijdragen aan het behalen van haar doelen?
- Hoe maken we deze doelen slim meetbaar, en hoe zorgen we dat er regelmatig ook goed gemonitord wordt?
- Op welke wijze kan dat het best worden georganiseerd, en wat is voor de Vervoerregio Amsterdam een werkbare methode om hieraan te kunnen bijdragen?
- Wanneer zijn we tevreden over de resultaten van de pilots en op basis waarvan wordt vervolgens besloten tot een structureel vervolg?

Bezetting en klantwaardering

- Amsterdam Amstel

Na het eerste jaar van de pilot is voor de stalling bij Amsterdam Amstel geconstateerd dat de gemiddelde (piek)bezetting tussen de 65% en 70% ligt. Een kanttekening die hierbij gemaakt moet worden is dat een aantal bovenrekken niet bruikbaar is in verband met kabelgoten of de constructie van het plafond. De werkelijke bezetting is dus hoger. Daarnaast is een groot aantal van de fietsen (ca. 40%) buitenmodelfiets. Ook deze kunnen niet altijd gebruik maken van de huidige rekken. In 2017 is de gemiddelde (piek)bezetting verder opgelopen tot 85%. Ter illustratie: voordat het 'eerste 24 uur gratis regime' werd ingesteld (in 2013) lag de gemiddelde (piek) bezetting op 30%. de stalling



Figuur: illustratie van gemiddelde bezetting

De klanttevredenheid is goed en uit zich er in dat in 2016 93,8% van de respondenten een 7 of hoger geeft aan de stalling. In 2017 lag dit percentage zelfs op 96,1%. Een element waar de stalling minder goed op is gaan scoren is de vindbaarheid van vrije plekken. Dit kan worden verklaard door de hogere bezetting. Vanaf een bezetting van 80% wordt een stalling als vol ervaren. De aanwezigheid van personeel en de klantvriendelijkheid van het personeel scoren goed.

- Amsterdam Mahlerplein

In het eerste halfjaar van de Mahlerpleinstalling is de gemiddelde (piek)bezetting op 20% uitgekomen terwijl de Zuidpleinstalling aan de andere kant van het station overvol is. De uitwisseling tussen beide stallingen valt tegen en is in 2017 verder aangemoedigd met campagnes. In 2017 (peilmaand september) is de gemiddelde (piek)bezetting opgelopen tot 35%. Met name in de weekenden wordt de stalling minder gebruikt, de bezetting ligt dan onder de 20%.

De stalling onder het Mahlerplein is door 95,6% van de respondenten in 2016 een 7 of hoger gegeven. In 2017 komt het algemeen oordeel zelfs op 96,6%. Aspecten waar de stalling hoog op scoort zijn de aanwezigheid en klantvriendelijkheid van het personeel en de totale beleving van de stalling. Enkel het aangeboden serviceniveau scoort onder het gemiddelde vanwege het ontbreken van een (kleine) fietsenwinkel.

Financiën

In 2016 is de financiële bijdrage van de partijen bepaald op basis van het gezamenlijke exploitatiemodel. De kosten van de stalling bij Amsterdam Amstel zijn hoger uitgevallen dan verwacht in verband met een verschil in de inzet van uren van het personeel. Daarnaast heeft de NS aangegeven dat dit het gevolg is van hogere bemensingskosten door het overgenomen personeel. Aangezien NS hier tussentijds onvoldoende melding van heeft gemaakt naar de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, heeft de NS voorgesteld de meerkosten voor 2016 zelf te dragen. Voor 2017 heeft de NS aangegeven hier strakker op te sturen.

De kosten van de Mahlerplein stalling voor 2016 zijn lager uitgevallen dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de (nog) lage bezetting waardoor minder personeel is ingezet.

De bijdrages van alle drie de partijen zijn, gelet op de kostenontwikkelingen in 2016, naar beneden bijgesteld ten opzichte van 2016.

Conclusies en aanbevelingen uit de Evaluatie

De samenwerking en samenwerkingsovereenkomst tussen NS, ProRail, Amsterdam en de Vervoerregio heeft tot mooie resultaten geleid maar er zijn nog diverse leer- en verbeterpunten. Met de samenwerkingsovereenkomst is focus aangebracht in de samenwerking, waardoor discussies op vaste plekken gevoerd worden en niet voor ieder afzonderlijke casus moeten worden herhaald. Er is ook gekomen voor een gezamenlijk doel; een eerste 24 uur gratis-regime. Uit de ketenbelevingsmonitor blijkt dat de gebruikers dit waarderen: de waardering voor zowel de prijs als de aanwezigheid van personeel zijn hoog. De algemene waardering voor de beide pilotlocaties Amsterdam Amstel en Amsterdam Mahlerplein zijn in de ketenbelevingsmonitor gestegen gedurende de afgelopen jaren.

Er zijn nog wel diverse leerpunten, deze raken niet altijd de rol of het belang van de Vervoerregio:

- Er is onvoldoende beeld over handhaving in de stalling en het afvoeren van de fietsen. Zowel in de samenwerking als de (eenduidige) aanpak vraagt dit om verbetering;

- De rolverdeling van het beheer en onderhoud in de Mahlerpleinstalling is niet helder voor de partijen. Het wordt aangeraden om duidelijke afspraken tussen de gemeente Amsterdam, NS Stations en NS Fiets afgesteld worden;
- In de overlegstructuur ontbreekt een operationeel overleg. Om onder andere over de bovenstaande punten goede afstemming te hebben, is een dergelijk overleg gewenst;
- De financiële afrekening tussen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio is een langzaam proces geweest. Het is aan te raden om dit voor alle Amsterdamse stallingen goed te organiseren;
- Er is behoefte aan een periodiek exploitatieoverzicht. Het afgelopen jaar zijn alleen de eindcijfers gedeeld, waardoor gemeente Amsterdam en de Vervoerregio tussentijds geen inzicht in cijfers hebben gehad.

Met name de laatste verbeterpunten zijn verwerkt in hoofdstuk 3 van deze beleidsregel.

3. Spelregels “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

3.1 Scope van de spelregels

De spelregels zijn bedoeld voor twee type stallingen:

- de fietsenstallingen bij NS-stations in de Vervoerregio Amsterdam waar sprake is van een vorm van bewaking of toezicht en de gebruiker hier ten minste de eerste 24 uur gratis gebruik van kan maken, zoals overeengekomen in de in 2016 getekende intentieverklaring;
 - Fietsenstallingen bij HOV-stations waar een vergelijkbare kwaliteit wordt gerealiseerd.
- Bij stallingen met bewaking is sprake van (continu) bemenst toezicht waarbij fietsers in- en uitchecken bij gebruik van de stalling. Deze vorm wordt vaak toegepast bij grotere in pandige of ondergrondse stallingen. Onder de exploitatie worden de volgende werkzaamheden gevat:
- Het geopend houden van de Fietsenstallingen gedurende een kwartier vóór de eerste trein tot een kwartier na de laatste trein (waarbij geen rekening dient te worden gehouden met nachtnet);
 - Het handhaven van de in de Fietsenstallingen geldende Huisregels;
 - Zorgdragen voor bemensing van de stalling;
 - Het klantvriendelijk en gastvrij ontvangen van gebruikers van de Fietsenstallingen;
 - Het bezemschoon houden van de stalling.
- Van toezicht is sprake als er geregeld iemand een ronde door de stalling maakt. Fietsers hoeven niet in- en uit te checken. Deze vorm wordt o.a. toegepast in de fietsflat en andere meer open voorzieningen. Onder toezicht worden de volgende werkzaamheden geschaard:
- Bezoek brengen aan de fietsenstalling en een rondgang door de fietsenstalling maken.
 - Het tijdens de rondgang klantvriendelijk en gastvrij ontvangen van de gebruikers van de Fietsenstallingen;
 - Het handhaven van de in de Fietsenstallingen geldend APV/stallingsvoorwaarden;
 - Het informeren van de gebruikers van de stalling;
 - Zorgdragen voor bemensing voor toezicht;
 - Het bezemschoon houden van de stalling.

In beide gevallen (‘bewaakt’ en ‘toezicht’) is er sprake van een verliesgevend exploitatiedeel. Dit betreft het verschil tussen de exploitatiekosten (inzet van bemensing, energie, data) en de exploitatieopbrengsten (opbrengsten van gebruikers die langer dan 24 uur stallen, abonnementsgelden). Kosten en baten die voortkomen uit extra services en diensten, zoals Fiets en Service, vallen buiten de berekening van het verliesgevende exploitatiedeel. Het tekort voor bewaakte stallingen is groter dan bij toezichtstallingen.

Buiten de scope van de spelregels vallen de fietsparkeeroplossingen waarbij sprake is van automatische toegang met cameratoezicht. Deze vorm van bewaakt stallen wordt gezien als een verantwoordelijkheid van de NS.

Station	Aantal fpp	Exploitatievorm	Gebouwd/te bouwen
Amsterdam Centraal			
<i>IJ-zijde West</i>	1300	Bemenst	Gebouwd
<i>Stationsplein Oost*</i>	5100	Bemenst	Te bouwen
<i>Stationsplein West*</i>	4200	Bemenst	Te bouwen
<i>Prins Hendrikkade</i>	7000	Bemenst	Te bouwen
<i>IJ-zijde*</i>	4000	Bemenst	Te bouwen
Het regime bij Amsterdam Centraal verandert van stallen tegen betaling naar “eerste 24 uur gratis” zodra er voldoende stallingen gereed zijn. Naar verwachting is dit na 2020.			
Amsterdam Zuid			
<i>Zuidplein</i>	2600	Bemenst	Te verbouwen
<i>Mahler</i>	3000	Bemenst	Gebouwd
<i>Zuidasdok I*</i>	1500	Bemenst	Te bouwen
<i>Zuidasdok II*</i>	2500	Bemenst	Te bouwen
<i>Strawinskylaan</i>	3500	Bemenst	Te bouwen
Amsterdam RAI			
<i>Amsterdam Rai</i>	1800	Bemenst	Te bouwen
Amsterdam Amstel			
<i>Amsterdam Amstel (huidige situatie)</i>	1400	Bemenst	Gebouwd
<i>Amsterdam Amstel Totaal (incl. uitbreiding)</i>	3700	Bemenst	Te bouwen
Amsterdam Bijlmer Arena			
<i>A'dam Bijlmer Arena* (uitbreiding)</i>	1950	Bemenst	Te bouwen
Amsterdam Sloterdijk			
<i>Amsterdam Sloterdijk* (uitbreiding)</i>	2600	Toezicht	Te bouwen
Amsterdam Muiderpoort			
<i>Amsterdam Muiderpoort Noord*</i>	1200	Toezicht	Te bouwen
<i>Amsterdam Muiderpoort Zuid*</i>	1200	Toezicht	Te bouwen
Amsterdam Lelylaan			
<i>Amsterdam Lelylaan*</i>	2400	Bemenst	Te bouwen
Zaandam			
<i>Zaandam Oostzijde</i>	2960	Bemenst	Te bouwen
<i>Zaandam Westzijde</i>	1400	Toezicht	Te bouwen
HOV-stallingen			
Amsterdam			
<i>Station Noord</i>	1300	Bemenst	Gebouwd
<i>De Pijp: Eerste Jan van der Heijden</i>	400	Bemenst	Te verbouwen
<i>De Pijp: Ceintuurbaan</i>	300	Bemenst	Te verbouwen
* in planvorming			

Belang van de Vervoerregio Amsterdam in de verlieslatende exploitatielasten

De Vervoerregio Amsterdam bepaalt haar bijdrage aan projecten sinds 2016 op basis van het belang dat de Vervoerregio hieraan hecht. Het belang kan bepaald worden op basis van de baten van een project (zoals reistijdwinsten, exploitatiewinsten, rol van een investering in het netwerk) maar ook op basis van de bijdragen van andere partijen.

Voor een bijdrage aan het verlieslatende deel van de exploitatie van stations stallingen herkent de Vervoerregio zich in een evenredige kostenverdeling tussen de gemeente(n) en NS. De bijdrage van de Vervoerregio komt daarbij uit op $1/3^e$ (= 33%) van het verliesgevende deel van de exploitatie. Voor de HOV-stallingen wordt een evenredige verdeling tussen de gemeente en Vervoerregio (=50%) toegepast.

3.2 Werkwijze “Financiële bijdrage exploitatie aan stations stallingen”

Voor een financiële bijdrage aan de exploitatie van stations stallingen hanteert de Vervoerregio de volgende werkwijze. Deze is in afstemming met de Verordening BDU Infrastructuur 2016. De gemeente gaat per station of per stations stalling een exploitatieovereenkomst aan met de NS waarin zij onderling tot afspraken komen over de financiën en bedrijfsvoering. De Vervoerregio is geen partij in deze exploitatieovereenkomsten.

De financiële bijdrage van de Vervoerregio aan het verlieslatende deel van de exploitatie kan door de Vervoerregio beschikbaar gesteld worden aan de gemeente. Het financieringstraject bestaat uit een drietal fases:

1. Ambtelijke fase

Conform “Sneller naar een Beter Resultaat” wordt de Vervoerregio vroegtijdig betrokken bij de exploitatie van een fietsenstalling. Dat wil zeggen dat de eerste gezamenlijke exploitatieraming (zoveel als mogelijk) voorafgaand aan het betreffende boekjaar in gezamenlijkheid wordt opgesteld tussen de gemeente, NS en Vervoerregio waarbij gebruik gemaakt wordt van het gezamenlijke exploitatiemodel¹. Na ambtelijke overeenstemming over deze exploitatieraming kan het formele financieringstraject worden opgestart. Voor HOV-stallingen levert de gemeente een exploitatieraming of offerte aan.

2. Formele aanvraag financiële bijdrage

Jaarlijks kunnen gemeenten een gebundelde aanvraag indienen voor een bijdrage van de exploitatiekosten voor alle stations stallingen die in het lopende boekjaar in gezamenlijkheid worden geëxploiteerd. De procedure voor een financiële bijdrage aan de exploitatielasten is vergelijkbaar met de procedure voor een financiële bijdrage voor een infrastructuurproject.

De aanvraag bestaat uit een aantal stukken:

- Een formeel verzoek aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.;
- De exploitatieraming over het betreffende boekjaar;
- Een afschrift van de meest recente exploitatieovereenkomst tussen gemeente en NS of de gemeente en de exploitant.

De exploitatieraming is in de ambtelijke fase opgesteld op basis van het gezamenlijke exploitatiemodel (zie eerdere voetnoot) en (na het eerste jaar) geactualiseerd door het exploitatieresultaat uit het voorafgaande boekjaar. De exploitatieovereenkomst is enkel noodzakelijk bij de eerste aanvraag tenzij deze daarna is geactualiseerd.

De formele aanvraag wordt uiterlijk in het tweede kwartaal van het betreffende jaar ingediend. De Vervoerregio beschikt uiterlijk in het derde kwartaal, binnen één kwartaal na de aanvraag, van het jaar de bijdrage.

¹ “Beheer- en Exploitatiemodel Fietsparkeren”, gebouwd door Decisio in 2015 in opdracht van de gemeente Amsterdam, NS, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam.

Voorschot

In de eerste helft van het boekjaar kan de aanvrager de Vervoerregio verzoeken een voorschot van 75% van de beschikte financiële bijdrage betaalbaar te stellen. Dit kan worden geïntegreerd in de formele aanvraag voor de financiële bijdrage.

3. Vaststelling bijdrage

De gemeente dient uiterlijk in het tweede kwartaal van het daaropvolgende boekjaar een verzoek tot vaststelling in vergezeld van een door de NS (controller) beschikbaar gestelde jaarrapportage en de resultaten van het Ketenbelevingsonderzoek (KBM) zoals deze is uitgevoerd door de NS.

Afstemming gedurende het boekjaar

Indien er gedurende het boekjaar afwijkingen optreden ten opzichte van het geprognosticeerde exploitatieresultaat wordt de Vervoerregio geïnformeerd.

Ook over de waardering van de gebruikers wenst de Vervoerregio geïnformeerd te worden. Dit gebeurt door middel van de Ketenbelevingsmonitor (KBM) zoals deze door de NS wordt gehouden en, indien mogelijk, met rapportages van de assetmanager fietsparkeren vanuit de gemeenten Amsterdam en Zaanstad. Via bereikbaarheidsonderzoeken en mobiliteitsmonitors kunnen we zien of er ook mobiliteitseffecten optreden. Voor de HOV-stallingen levert de gemeente een goedgekeurde controleverklaring (voorheen accountantsverklaring) aan.

4. Financiële gevolgen

Op basis van het gezamenlijke exploitatiemodel van Decisio is een eerste raming van de exploitatielasten voor de Vervoerregio Amsterdam opgesteld voor de periode 2018 tot en met 2025. Het gaat hierbij om een eerste indicatie van de kosten en inschatting van de exploitatiemomenten van stallingen.

De werkelijke kosten zullen afhangen van de bijstelling van de waarden in het exploitatiemodel en de werkelijke momenten waarop stallingen in gezamenlijke exploitatie gaan. In bijlage 1 is een uitgebreide raming opgenomen die inzicht biedt in de kosten per station en stalling. In de Investeringsagenda Fiets en de bijbehorende uitvoeringsparagraaf zijn in 2016 reeds financiële reserveringen voor deze posten opgenomen.

Tabel Samenvatting kostenraming exploitatielasten Stations Vervoerregio Amsterdam 2018 - 2025

	Fietsparkeer plekken	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal Exploitatie bewaakt NS	48250	-€ 234.673	-€ 512.121	-€ 1.227.454	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121
Totaal Exploitatie Toezicht NS	5500	€ 0	-€ 11.000	-€ 22.000	-€ 44.000	-€ 44.000	-€ 44.000	-€ 44.000	-€ 44.000
Totaal Exploitatie HOV stations	2000	€ -93.250	€ -180.100	€ -180.100	€ -180.100	€ -180.100	€ -180.100	€ -180.100	€ -180.100
Totaal Exploitatie	55750	€ -327.923	€ -703.221	€ -1.429.554	€ -1.654.221	€ -1.654.221	€ -1.654.221	€ -1.654.221	€ -1.654.221

Verklaring van de kosten

In 2018 hebben de kosten betrekking op een half jaar exploitatie van de huidige stalling bij Amsterdam Amstel, de Mahlerplein stalling van Amsterdam Zuid en vanaf het tweede kwartaal de exploitatie van de Fietsenstalling de Vijfhoek (eveneens Amsterdam Zuid).

Vanaf 2019 lopen de kosten op in verband met de ingebruikname van de vernieuwde (uitgebreide) stalling bij Amsterdam Amstel, het openen van de vernieuwde stalling bij Amsterdam RAI, de ingebruikname van de fietsflat (toezicht) bij Zaandam Westzijde en de opening van de vernieuwde Zuidplein stalling bij Amsterdam Zuid.

Vanaf 2020 wijzigt het regime van de fietsenstallingen bij Amsterdam Centraal. Dan zijn de Zuidwest, Zuidoost en Noordweststalling de eerste 24 uur gratis. Ook start dan de exploitatie van station Lelylaan en gaan de toezichtstallingen bij Bijlmer-ArenA, Zaandam Oostzijde en Sloterdijk in gebruik. Vanaf 2021 lopen de kosten verder op door de ingebruikname van de Prins Hendrikstalling en de Waterfrontstalling bij Amsterdam Centraal. Eveneens openen dan de nieuwe stallingen bij Station Zuid, zoals deze in ZuidasDok zijn opgenomen.

Voor HOV-stallingen zijn nu de stations van de Noord/Zuidlijn meegenomen waarbij er sprake is van een bewaakte fietsenstalling met een eerste "24 uur gratis regime". Op dit moment zijn dit de station Noord en twee stallingen bij station de Pijp (Ceintuurbaan en Eerste Jan van der Heijden).

5. Definities

Automatisch bewaakte stalling	Een fietsenstalling binnen een bouwwerk, waar een toegangssysteem is geïnstalleerd waarmee automatisch bewaking van de stalling is georganiseerd door middel van camera's. In deze stalling is niet dagelijks bemensing aanwezig.
Beheer en onderhoud	Dagelijks en constructief onderhoud, niet zijnde vernieuwing.
Bemenst bewaakte stalling	Een fietsenstalling binnen een bouwwerk, waar tijdens openingstijden altijd bemensing aanwezig is, en waar een toegangssysteem is geïnstalleerd dat uitgaat van in- en uitchecken met OV-chipkaart
Exploitatie van fietsenstallingen bij treinstations	Dit omvat de navolgende werkzaamheden: - Het geopend houden van een fietsenstalling gedurende openingstijden; - Het handhaven van de in de fietsenstalling geldende huisregels; - Bij bemenst bewaakte stallingen en toezichtstallingen: zorgdragen voor voldoende bemensing voor de fietsenstalling - Bij bemenst bewaakte stallingen: het klantvriendelijk en gastvrij ontvangen van gebruikers van de fietsenstalling - Het bezemschoon houden van de fietsenstalling.
Fietsenstalling	Een verzameling fietsparkeerplekken
Handhaving	Het ruimen van fietswrakken, weesfietsen en de handhaving van het verbod op het verkeer, gevaarlijk of hinderlijk gestalde fietsen in de openbare ruimte op basis van het vigerende handhavingsbeleid van de gemeente
Huisregels	In de exploitatieovereenkomst gezamenlijk vast te leggen huisregels van de fietsenstalling
KBM	Ketenbelevingsmonitor, uitgevoerd door de NS. Het uitgangspunt is dat de klanttevredenheid wordt bepaald door 5 drivers: toegankelijkheid, prijs, product, service en beleving.
Maaiveldstalling	Een fietsenstalling (zijnde geen bouwwerk) die in de openbare ruimte staat, gratis is, onbeperkte openingstijden kent en geen dagelijks toezicht behoeft
Nota van uitgangspunten	Een overeenkomst tussen NS Fiets, gemeente (Amsterdam) en Vervoerregio Amsterdam waarin de uitgangspunten van exploitatie van de fietsenstallingen bij treinstations in Amsterdam wordt vastgelegd
Overeenkomst	Deze samenwerkingsovereenkomst, waar de ambitie voor fietsenstallingen bij treinstations in Amsterdam is vastgelegd.
Stationsomgeving	De directe omgeving van een treinstation
Toezichtstalling	Een fietsenstalling binnen een bouwwerk, die niet bewaakt is maar wel dagelijks toezicht kent (maar niet altijd aanwezige bemensing)

Bijlagen:

1. Financiële raming exploitatie stations stallingen 2018 - 2025
2. Uitwerking 'beter benutten stations stallingen' d.d. 15 maart 2016; M. Sargentini, M. Bakker
3. Samenwerkingsovereenkomst fietsparkeren Amsterdamse treinstations
4. Nota van Uitgangspunten "Naar eenduidige en kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen bij de Amsterdamse Treinstations
5. Evaluatie Samenwerkingsovereenkomst – eindrapportage c.20171009 – oktober 2017

Bijlage 1. Financiële raming exploitatie stations stallingen 2018 – 2025 voor de Vervoerregio Amsterdam

Tabel Kostenraming exploitatielasten Stations Vervoerregio Amsterdam 2018 - 2025

Station	Stalling	Fietsparkeerplekken	Verwacht Exploitatieresultaat per jaar	In gezamenlijke exploitatie per	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Amsterdam												
Amstel	Amstel	1400	-€ 110.000	tot 2018	-€ 55.000							
	Amstel (uitbreiding)	3700	-€ 294.000	2019		-€ 147.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000
Amsterdam												
Bijlmer	Amsterdam Bijlmer											
ArenA	ArenA	1950	-€ 160.000	2020			-€ 53.333	-€ 53.333	-€ 53.333	-€ 53.333	-€ 53.333	-€ 53.333
Amsterdam												
Centraal	IJ-zijde	4000	-€ 294.000	2021				-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000
	Prins Hendrikkade	7000	-€ 297.000	2020			-€ 99.000	-€ 99.000	-€ 99.000	-€ 99.000	-€ 99.000	-€ 99.000
	IJ-zijde West	1300	-€ 173.000	2020			-€ 57.667	-€ 57.667	-€ 57.667	-€ 57.667	-€ 57.667	-€ 57.667
	Stationsplein West	4200	-€ 294.000	2020			-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000
	Stationsplein Oost	5000	-€ 294.000	2020			-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000	-€ 98.000
Amsterdam												
Lelylaan	Lelylaan	2400	-€ 207.000	2020			-€ 69.000	-€ 69.000	-€ 69.000	-€ 69.000	-€ 69.000	-€ 69.000
Amsterdam												
RAI	RAI	1800	-€ 160.003	2019		-€ 53.334	-€ 53.334	-€ 53.334	-€ 53.334	-€ 53.334	-€ 53.334	-€ 53.334
Amsterdam												
Zuid	Mahlerplein	3000	-€ 310.000	2016	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333	-€ 103.333
	Strawinskylaan	3500	-€ 305.359	2018	-€ 76.340	-€ 101.786	-€ 101.786	-€ 101.786	-€ 101.786	-€ 101.786	-€ 101.786	-€ 101.786
	Zuidplein	2600	-€ 320.000	2019		-€ 106.667	-€ 106.667	-€ 106.667	-€ 106.667	-€ 106.667	-€ 106.667	-€ 106.667
	Zuidasdok I	1500	-€ 169.000	>2020				-€ 56.333	-€ 56.333	-€ 56.333	-€ 56.333	-€ 56.333
	Zuidasdok II	2500	-€ 145.000	>2020				-€ 48.333	-€ 48.333	-€ 48.333	-€ 48.333	-€ 48.333
Zaandam	Zaandam Oost	2400	-€ 280.000	2020			-€ 93.333	-€ 93.333	-€ 93.333	-€ 93.333	-€ 93.333	-€ 93.333
Totaal Exploitatie bewaakt NS		48.250	-€ 3.812.362		-€ 234.673	-€ 512.121	-€ 1.227.454	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121	-€ 1.430.121
Exploitatie Toezicht NS												
Amsterdam												
Muiderpoort	Muiderpoort Noord	1200	-€ 33.000	>2021				-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000
	Muiderpoort Zuid	1200	-€ 33.000	>2021				-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000

Amsterdam											
Sloterdijk	Sloterdijk Platform	1700	-€ 33.000	2020		-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000
Zaandam	Zaandam Westzijde	1400	-€ 33.000	2019	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000	-€ 11.000
Totaal Exploitatie Toezicht NS		5500	-€ 132.000		€ 0	-€ 11.000	-€ 22.000	-€ 44.000	-€ 44.000	-€ 44.000	-€ 44.000
Exploitatie HOV											
Amsterdam	Station Noord	1300	-€ 173.000	2018	-€ 43.250	-€ 86.500	-€ 86.500	-€ 86.500	-€ 86.500	-€ 86.500	-€ 86.500
	De Pijp (Ceintuurbaan)	400	-€ 100.000	2018	-€ 25.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000
	De Pijp (Eerste Jan van der Heijden)	300	-€ 100.000	2018	-€ 25.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000	-€ 50.000
Totaal Exploitatie HOV		2000	-€ 373.000		-€93.250	-€ 186.500	-€ 186.500	-€ 186.500	-€ 186.500	-€ 186.500	-€ 186.500
Totaal Exploitatie											
		55.750	-€ 3.944.362		-€ 336.923	-€ 709.621	1.435.954	1.660.621	1.660.621	1.660.621	1.660.621