

# **BEDRIJFSPLAN**

## **CFA**

***Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam***

## **INHOUDSOPGAVE**

- 1. Naar een centrale fietsparkeerorganisatie** p. 3
  - 1.1 Inleiding
  - 1.2 Amstal
  - 1.3 Besluitvorming CFA
  
- 2. Stallingen in Amsterdam** p. 5
  - 2.1 Database
  - 2.2 Bestemmingsstallingen
  - 2.3 Buurtstallingen
  - 2.4 Overige stallingsvoorzieningen
  
- 3. Rol en doelstelling CFA** p. 7
  - 3.1 Karakter van de organisatie
  - 3.2 Rolverdeling
  - 3.3 Bedrijfsmatige randvoorwaarden
  - 3.4 Centrale doelstelling
  
- 4. Taken cfa** p. 9
  - 4.1 Inleiding
  - 4.2 Informatieverstrekker
  - 4.3 Kenniscentrum
  - 4.4 Regisseur stallingsbeheer
  - 4.5 Ontwikkelen nieuwe stallingen
  - 4.6 Leveren beheerders
  - 4.7 Behandelen subsidie-aanvragen en bewaken contracten
  - 4.8 Relatiebeheer
  
- 5. Beheer stallingen** p. 13
  - 5.1 Varianten beheer
  - 5.2 Opdrachtgeverschap
  - 5.3 Opdrachtnemers
  
- 6. Bedrijfsvoering CFA** p. 16
  - 6.1 Inleiding
  - 6.2 Organisatorische ophanging
  - 6.3 Bemensing, functieprofielen
  - 6.4 Bevoegdheden
  - 6.5 Financiën
  - 6.6 Communicatie
  
- 7. Aan de slag met de CFA: stappenplan** p. 20

**Bijlage 1:** Kaart met locaties bestemmingsstallingen

**Bijlage 2:** Overzicht fietsenstallingen in ontwikkeling

**Bijlage 3:** Onderzoek Regioplan "De behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in Amsterdam"

# 1. Naar een centrale fietsparkeerorganisatie

## 1.1 Inleiding

Het fietsgebruik is één van de succesfactoren van het Amsterdamse verkeers- en vervoersbeleid. Het stimuleren van het fietsgebruik is belangrijk: fietsen is gezond, milieuvriendelijk en het levert een onmisbare bijdrage aan zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de stad. Een van de instrumenten om het fietsgebruik te stimuleren is de aandacht voor fietsparkeren in het gemeentelijk beleid. Dit beleid levert niet alleen een bijdrage aan het stimuleren van het fietsgebruik, maar draagt tevens bij aan de vermindering van fietsendiefstal en vandalisme alsmede de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het parkeren van de fiets kan onbewaakt in de openbare ruimte of bewaakt in een fietsenstalling. Het beheer van fietsklemmen valt onder het beheer van openbare ruimte en is per definitie een overheidstaak. Het beheer van veel fietsenstallingen is in handen van particuliere partijen. Toch heeft de gemeente (zowel stadsdelen als centrale stad) een belangrijke rol bij fietsenstallingen, bijvoorbeeld door subsidieverstrekking, eigendom van het onroerend goed of als hurende en verhurende partij. Naast de gemeente zijn vereniging Amstal en de NS belangrijke partijen als het gaat om het beheer en de exploitatie van fietsenstallingen in Amsterdam. Amstal houdt per 1 januari 2001 op te bestaan.

Het beëindigen van de activiteiten door Amstal, is één van de redenen voor het oprichten van een nieuwe organisatie op het gebied van fietsparkeren. De toename van het fietsgebruik en de grotere behoefte aan stallingsvoorzieningen spelen daarnaast een belangrijke rol.<sup>1</sup> Deze behoefte wordt ondersteund door het gemeentelijk beleid: het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen is onderdeel van dit beleid. Een centrale fietsparkeerorganisatie dient een belangrijke rol te hebben bij het stimuleren en het ondersteunen van het opzetten van nieuwe stallingen of het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande stallingen. Uit exploitatieoogpunt is stallingsbeheer vaak een nevenactiviteit of gekoppeld aan een werkgelegenheidsproject. Daarbij is ondersteuning van buitenaf wenselijk. Een centrale fietsparkeerorganisatie kan daarbij een belangrijke rol spelen.

## 1.2 Amstal

Vereniging Amstal heeft zich sinds 1982 ingezet voor het opzetten en behouden van buurtfietsenstallingen in Amsterdam. Daarnaast heeft ze enkele bewaakte stallingen opgezet en stadsdelen, centrale stad en buurgemeenten geadviseerd over fietsenstallingen en fietsparkeerbeleid. Amstal speelde met name een belangrijke rol als doorgeefluik van gemeentelijke subsidies. Daarnaast was zij troubleshooter, vraagbaak en kenniscentrum. De taakinvulling en werkwijze betekende vooral een laagdrempelige organisatie die veel werk uit handen van de stalling nam. Amstal ontving subsidies of huurde een pand en maakte vervolgens afspraken met de stallingshouder over de inzet van de subsidie en/of het gebruik van het pand. Stallingshouders hoefden daardoor geen wegwijs te worden in de gemeentelijke regels of kennis te hebben van de verschillende subsidiemogelijkheden.

## 1.3 Besluitvorming CFA

De behoefte aan een nieuwe professionele organisatie op het gebied van fietsparkeren heeft in 1998 geleid tot het starten van een onderzoek naar de mogelijkheden van een centrale fietsparkeerorganisatie. Na het verschijnen van een discussienota en een startnotitie heeft de werkgroep CFA in februari 2000 een advies afgeleverd met het voorstel de CFA op te richten als stichting, dus buiten de gemeentelijke organisatie. Mede op basis van dit advies heeft het college van burgemeester en wethouders besloten tot het oprichten van een centrale fietsparkeerorganisatie, zij het dat deze wordt ondergebracht binnen de gemeentelijke organisatie. De reden hiervoor is dat het college verwacht dat een CFA opgehangen binnen de bestaande gemeentelijke organisatie minder

<sup>1</sup> Zie ook de eindrapportage van de werkgroep "Voorstel tot de oprichting van een Centrale Fietsparkeerorganisatie", divv, feb. 2000.

risico's met zich meebrengt ten aanzien van de financiën, de verantwoordelijkheidsverdeling en de arbeidsmarkt. Ook is gesteld dat deze gemeentelijke organisatie meer slagkracht heeft. De exacte invulling van taken, organisatieaspecten en bedrijfsvoering dienden verder te worden uitgewerkt in een nog te schrijven bedrijfsplan. De raadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur heeft hier op 22 november 2000 mee ingestemd. Met dit bedrijfsplan wordt uitvoering gegeven aan dit besluit.

## **2. Stallingen in Amsterdam**

### **2.1 Database**

Naar schatting zijn er in Amsterdam ruim 200 fietsenstallingen. De meeste hiervan zijn zogenaamde buurtstallingen: stallingen met een 24-uursfunctie voor bewoners in de wijk. Daarnaast zijn er bestemmingsstallingen: stallingen waar men ofwel met een abonnement ofwel met een dagkaart de fiets kan parkeren nabij bestemmingen als OV-stations, winkelcentra, kantoren of recreatieve voorzieningen.

Hoeveel stallingen er exact zijn in Amsterdam is niet bekend. Met name de buurtstallingen zijn nogal eens een volledig particuliere aangelegenheid en niet altijd bekend bij de centrale stad of het stadsdeel. De informatie over alle stallingen is (nog) niet centraal bijeen. Ook het bestand van de Kamer van Koophandel biedt geen soelaas: het is niet up-to-date en onvolledig. Om een goede informatievoorziening mogelijk te maken is dit echter wel van belang.

Tegelijkertijd dient bij de overdracht van Amstal-taken naar de CFA geen kennis verloren te gaan. Deze combinatie van factoren heeft ertoe geleid dat als één van de eerste activiteiten door de CFA i.o. een database is opgezet voor de fietsenstallingen in Amsterdam. Deze database bevat, voor zover relevant, veel informatie over openingstijden, ligging, grootte, maar ook zaken als subsidiegegevens of bijzondere omstandigheden. Deze database is aangelegd om bij het opstellen van het bedrijfsplan een goed beeld te hebben van de bestaande stallingen en bijbehorende problematiek. Daarnaast kan de database gebruikt worden voor informatieverstrekking aan het publiek, o.a. via de IVV-internetsite [www.fiets.amsterdam.nl](http://www.fiets.amsterdam.nl).

### **2.2 Bestemmingsstallingen**

Van oudsher zijn er door de NS bewaakte stallingen bij NS stations opgezet. De afgelopen jaren zijn er daarnaast verschillende andere bewaakte stallingen in de stad gerealiseerd. Ze zijn te vinden bij belangrijke (publieks)bestemmingen zoals winkelcentra, OV-stations, ziekenhuizen, recreatiegebieden, etc. Het belangrijkste kenmerk van de stallingen is dat ze bewaakt zijn. Dit kan door bemensing, maar is niet perse noodzakelijk. Er is op dit moment één gratis stalling, te weten de stalling bij het Floraparkbad. De overige zijn betaald, variërend van f 0,75 (€ 0,34) per dag tot f 2,00 (€ 0,91) per dag.

Er zijn meerdere plannen voor nieuwe bewaakte stallingen, een aantal is zelfs al in aanbouw. Het opzetten van bewaakte stallingen gaat tot op heden ad hoc. Er zijn verschillende initiatiefnemers, verschillende beheerders en verschillende exploitatievormen.

Exploitatie van een bestemmingsstalling op commerciële basis is slechts zelden mogelijk. Zelfs bij lage huisvestingslasten, bijvoorbeeld in het geval van een buitenstalling, zijn soms nog bijdragen nodig. Toplocaties, in bijvoorbeeld het centrum, garanderen weliswaar een goed gebruik van de stalling, maar betekenen juist weer hoge huisvestingslasten.

In totaal zijn er in Amsterdam (incl. de NS-stallingen) zeventien bestemmingsstallingen met in totaal ongeveer 5000 fietsplaatsen. Daarvan bevinden de grootste zich in de binnenstad, te weten zeven stallingen met 3500 fietsplaatsen. Uitbreiding van het aantal stallingen is gewenst. Naast de bestaande stallingen zijn er vijf in voorbereiding, waaronder de tijdelijke stalling bij CS met 3000 fietsplaatsen. Als bijlage is een kaart opgenomen met de locaties van bestemmingsstallingen.

### **2.3 Buurtstallingen**

Buurtstallingen zijn stallingen ten behoeve van het stallen van de fiets nabij de woning. Belangrijkste kenmerk van deze stallingen is dat ze 24 uur per dag geopend zijn. De stalling is tenminste afsluitbaar

met een sleutel. Meestal is er geen andere bewaking. De gebruiker van de stalling betaalt doorgaans een bedrag dat varieert van f 10,00 (€ 4,54) per maand tot f 30,00 (€ 13,61) per maand.

Van oudsher zijn er buurtstallingen in oude stadswijken. Met name in de jaren '70 verdwenen veel stallingen omdat de exploitatie niet haalbaar of onaantrekkelijk was. Sinds begin jaren '80 subsidieert de gemeente investeringen van buurtstallingen, zowel voor het opknappen van verouderde stallingen als nieuwe stallingen. Beheerders maken de plannen, Amstal leverde de expertise en beoordeelde de plannen en subsidiemogelijkheden. De meeste stadsdelen spelen een stimulerende rol; soms zoekt men geschikte locaties, soms benadert men (potentiële) beheerders, soms draagt men financieel bij. Beheerders van stallingen zijn particulieren of bedrijven. Het vinden van een geschikte beheerder is regelmatig een knelpunt. Tot voor kort werd uitgegaan van een kostendekkende exploitatie, maar met de huidige huren is dat steeds moeilijker.

## **2.4 Overige stallingsvoorzieningen**

Naast de reguliere bestemmings- en buurtstallingen is er een groot scala aan uiteenlopende fietsparkeervoorzieningen, zowel met een besloten karakter als met een publieke functie.

Tot de stallingen met een besloten karakter behoren de fietskluizen, trommels, bedrijvenstallingen en eventueel stallingen bij scholen. Ze worden gebouwd voor een beperkte gebruikersgroep. De kluizen zijn doorgaans te vinden nabij OV-stations en zijn met behulp van een sleutel individueel te openen. De bedrijvenstallingen zijn bedoeld voor het personeel en soms ook het bezoek. Meestal is de stalling te openen met een magneetkaart of een sleutel.

Bijzondere vormen van bestemmingsstallingen zijn automatische stallingen, stallingen bij parkeerterreinen of garages, Park+Bike-concepten en mobiele stallingen. Met de automatische stalling gaat binnenkort in Amsterdam een proef worden uitgevoerd. Het concept, een automatisch uitgifteluis van efficiënt opgeborgen fietsen, heeft zich in Nederland nog niet bewezen. Het is echter wel denkbaar dat in de toekomst dergelijke stallingen vaker voor zullen gaan komen. Combinatie van auto- en fietsparkeervoorzieningen vindt op dit moment alleen nog op kleine schaal plaats. Het idee is dat een overstap wordt gemaakt van auto op fiets of eventueel andersom. Het aantrekkelijke van een dergelijke stalling kan het beheer van de stalling zijn: het biedt mogelijkheden de - toch al aanwezige - beheerder van de autoparkeergarage hierbij een rol te laten spelen. Mobiele stallingen worden vooral ingezet bij evenementen. Ook dan is de behoefte aan bewaakte stallingen vaak groot. Door de relatief lage investeringskosten kan een dergelijke stalling bovendien exploitatief gezien aantrekkelijk zijn.

Tot slot korte aandacht voor het fietsparkeren in de openbare ruimte. Hoewel het plaatsen van fietsenrekken meestal geschiedt ter verbetering van het straatbeeld, krijgt ook het anti-diefstal aspect steeds meer aandacht. Zo worden fietsenrekken steeds vaker voorzien van aanbindmogelijkheden en wordt er ook gelet op de kwaliteit van het materiaal. Afsluitbare fietsenrekken met muntinworp zijn ook op de markt, maar tot op heden weinig succesvol gebleken.

Bij alle bovenstaande typen fietsparkeervoorzieningen is het de vraag wat de rol van de CFA zou kunnen zijn. Dit geldt tevens voor de wijze waarop zal worden omgegaan met nieuwe ontwikkelingen (denk ook aan depo/witfiets). Dit bedrijfsplan geeft aan voor welke hoofdactiviteiten de CFA kiest. De invulling van sommige nevenactiviteiten komt pas later aan bod, dus na implementatie van dit bedrijfsplan.

### **3. Randvoorwaarden en doelstelling CFA**

#### **3.1 Karakter van de organisatie**

Het overnemen van de taken van Amstal en de kenmerken van de "fietsmarkt" vragen om een herkenbare, toegankelijke en laagdrempelige organisatie. Tevens moeten er korte lijnen zijn tussen de CFA en zowel het management als het bestuur. De beschikking over en verantwoordelijkheid voor budgetten moeten helder en direct zijn. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de precieze wijze waarop de organisatie vorm krijgt.

#### **3.2 Rolverdeling**

De CFA wordt ondergebracht bij de afdeling Beheer, productgroep Hoofdnetten van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. De basisrolverdeling binnen de dienst is dat fietsparkeerbeleid als onderdeel van het fietsbeleid (incl. voorstellen voor budgetten) wordt voorbereid door de afdeling Strategie&Beleid, dat de realisatie van grote stallingen wordt uitgevoerd door de afdeling projecten en dat het opdrachtgeverschap voor de voorzieningen en het beheer, inclusief het beheer van de subsidiebudgetten, wordt uitgevoerd door de CFA. De CFA heeft daarbij, als uiteindelijk beheerder en regisseur op het gebied van fietsparkeren, een coördinerende rol.

De rolverdeling tussen de CFA en de stadsdelen wordt bepaald door de functie van de stalling. Voorzieningen met een stadsdeeloverstijgende functie zijn de eerste zorg van de CFA en de voorzieningen die dat niet hebben zijn de zorg van het betreffende stadsdeel. Concreet betekent dit dat de CFA tenminste zal bewaken dat er voldoende bewaakte en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij de belangrijke bestemmingslocaties zijn. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het op peil houden van wijk- en buurtvoorzieningen. Tegelijkertijd heeft de CFA een verantwoordelijkheid om naast het werken aan bestemmingslocaties ook iets te doen aan het fietsparkeren op de herkomstlocaties. Vanuit die gedachte ondersteunt de CFA ook buurtstallingen, zij het op een passieve wijze. Verder heeft vereniging Amstal bewezen dat er, los van de rolverdeling tussen CFA en stadsdelen, behoefte is aan een centrale fietsparkeerorganisatie met één loket voor vragen over allerhande stallingszaken.

#### **3.3 Bedrijfsmatige randvoorwaarden**

De inkomsten uit fietsparkeren zijn bijna nooit gelijk aan de uitgaven. Een belangrijke oorzaak daarvan is dat een fietsparkeerder niet bereid is een kostendekkende prijs te betalen voor het stallen van de fiets. Een combinatie van bedrijfsactiviteiten, het verkrijgen van investeringssubsidies of het gebruik maken van gesubsidieerde arbeid voor het beheer van de stalling kunnen voor sommige stallingen echter wel gunstig uitpakken.

Voor de jaarlijkse, structurele kosten van de CFA zal dekking nodig zijn. Het is volgens de verordening mobiliteitsfonds niet mogelijk exploitatielasten te dekken uit het mobiliteitsfonds. Dit betekent dat bij de voorjaarsnota in de eerstvolgende begroting (2002) ruimte gemaakt moet worden voor de structurele kosten van de CFA. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de apparaatskosten van de CFA en de exploitatielasten van stallingen. Op grond van de commissiebehandeling op 22 november van het advies inzake de oprichting van de CFA lijkt te kunnen worden geconcludeerd dat daarvoor voldoende draagvlak bestaat.

De CFA zal moeten handelen zonder dat er daarmee sprake is van een oneerlijke concurrentiepositie tussen exploitanten. De CFA zal immers niet kostendekkend draaien. Dit betekent dat als er investeringssubsidies worden gegeven of structurele exploitatielasten door de CFA worden gedragen, de exploitatie van andere (particuliere) stallingen daarmee niet benadeeld mag worden. Toch zal er soms een afweging moeten worden gemaakt tussen het algemene belang om het niveau van fietsparkeervoorzieningen hoog te houden en het particuliere belang van een individuele ondernemer.

### **3.4 Centrale doelstelling**

De centrale doelstelling van de CFA luidt:

*Het actief stimuleren, initiëren en in de rol van opdrachtgever beheren van fietsenstallingen met een stadsdeeloverstijgende functie alsmede het faciliteren van de overige fietsenstallingen.*

De actieve rol ten aanzien van de belangrijke bestemmingsstallingen is ingegeven doordat de CFA als regisseur wil optreden. Dit houdt in dat de CFA zich verantwoordelijk wil voelen voor de kwaliteit van het beheer van stallingen. Zij geeft hieraan invulling door beheerders te leveren, subsidies te verstrekken en kennis te bieden. Tevens wil de CFA witte vlekken opvullen, per functie de capaciteit aan stallingsruimte bewaken en meegaan met actuele ontwikkelingen. De CFA wil zo werken aan een dekkend netwerk van fietsenstallingen. Een dekkend netwerk heeft twee kanten: het afdekken van alle belangrijke bestemmingslocaties en het afdekken van de vraag. De faciliterende rol ten aanzien van de overige stallingen houdt twee dingen in. Ten eerste wil de CFA stallingen (het gaat daarbij met name om buurtstallingen) kennis en expertise leveren als men daarom vraagt. Ook kan de CFA in opdracht van bijvoorbeeld een stadsdeel het beheer van een stalling regelen. In de derde plaats is de CFA een belangrijke uitvoerder van het centraal stedelijke fietsparkeerbeleid. Concreet betekent dit dat het geld dat beschikbaar is bij de centrale stad voor buurtstallingen in de vorm van subsidies door de CFA verstrekt zal gaan worden.



## **4. Taken CFA**

### **4.1 Inleiding**

De rol die de centrale fietsparkeerorganisatie zal moeten gaan vervullen houdt een aantal taken in. De verschillende taken worden in dit hoofdstuk nader uiteengezet. Aan één van de taken wordt een apart hoofdstuk gewijd, het beheer van stallingen. Het is de verwachting dat voor de invulling van deze taak relatief de grootste inspanning nodig is. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de eisen die de verschillende taken aan de organisatie stellen.

### **4.2 Informatieverstrekker**

Het grote voordeel van een centrale fietsparkeerorganisatie is de mogelijkheid alle informatie over fietsparkeren in Amsterdam centraal bijeen te brengen en het publiek, stallingsorganisaties en overheidsinstanties van informatie te voorzien. Eerder in het bedrijfsplan is reeds aangegeven dat als een van de eerste activiteiten een database van fietsenstallingen is opgezet. De gegevens in deze database hebben voor een deel betrekking op de verstrekte subsidies, technische informatie over fietsenrekken, maar bevat ook een blok gegevens dat zeer geschikt is voor het verstrekken van informatie aan het publiek. Daaronder vallen zaken als openingstijden, tarieven, informatie over abonnementen en de bij de stalling aanwezige voorzieningen. Uitbreiding van de IVV-website [www.fiets.amsterdam.nl](http://www.fiets.amsterdam.nl) met deze informatie zal uiteraard plaatsvinden; daarnaast wordt een brochure gemaakt. Bovendien is de informatie door de medewerkers van de CFA rechtstreeks te raadplegen mocht iemand telefonisch vragen naar bijvoorbeeld de dichtstbijzijnde buurtstalling.

### **4.3 Kenniscentrum**

Een tweede taak is die van kenniscentrum op het gebied van fietsparkeren. Er is bij IVV reeds veel kennis aanwezig, maar deze zal ook verder moeten worden uitgebouwd. Opleidingen, het volgen van marktontwikkelingen en het bijhouden van vakliteratuur zijn van belang. Toch zal met name de ervaring die in de praktijk wordt opgedaan de belangrijkste leermeester zijn.

De doelgroepen van het kenniscentrum zijn:

- Stallingsbeheerders;
- Stadsdelen;
- Overige gemeentelijke onderdelen;
- Particulieren;
- Organisaties en bedrijven.

Verwacht mag worden dat de volgende vragen op de CFA af zullen komen:

- Huurkwesties;
- Regelingen en uitvoeringsaspecten inzake gesubsidieerde arbeid;
- Technische kennis over fietsenstallingen, rekken, sloten en beveiliging;
- Kennis van het opstellen van een programma van eisen voor de bouw van een stalling;
- Hulp bij het opzetten van een investerings- of exploitatiebegroting;
- Kennis van praktische zaken over stallingsbeheer;
- Hulp bij het verkrijgen van subsidies van derden.

### **4.4 Regisseur stallingsbeheer**

De CFA wil regisseur zijn van het Amsterdamse fietsparkeerbeheer. Hiervoor is het van belang enerzijds de middelen en bevoegdheden te hebben en anderzijds actief als zodanig op te treden. Op de middelen en bevoegdheden wordt nader ingegaan in hoofdstuk 6. Het actieve optreden richt zich zowel op externe partijen als op gemeentelijke diensten, afdelingen en stadsdelen.

De regie over het stallingsbeheer houdt vooral in dat de CFA zich verantwoordelijk acht voor de kwaliteit van het stallingsnetwerk als geheel. Dit betekent dat de CFA de aangewezen instantie is om

de ontwikkeling van stallingen te begeleiden, de financiële aspecten te beoordelen en te beoordelen welke rol de gemeente bij een bepaalde stalling dient te hebben. Hierdoor is het van belang goed op de hoogte te zijn van de actuele ontwikkelingen op het gebied van stallingen. Daarvoor is een actieve houding belangrijk, maar het is minstens even van belang dat andere gemeentelijke onderdelen de CFA weten te vinden op momenten dat dit nodig is.

In het eigendoms- en beheersmodel van een stalling is het voor de CFA van belang in te zetten op een strategisch belangrijke positie. De beste positie is daarbij niet in alle gevallen dezelfde. Eigendom van gebouwen wordt door de CFA niet in de eerste plaats nagestreefd. Als de gemeente eigenaar is, verdient het de voorkeur dat dit eigendom bij het Grondbedrijf of een stadsdeel komt te liggen. De meest logische constructie is dan dat de CFA een stalling huurt voor een langere periode van Grondbedrijf, stadsdeel of eventueel een andere partij en vervolgens een overeenkomst sluit met een uitvoerend beheerder. De huurprijs is uiteraard afhankelijk van de hoogte van de investering en zal daardoor veelal symbolisch zijn.

Vanuit de door de CFA verworven positie is uitbesteding van taken op verschillende wijze mogelijk. Uitgangspunt is dat de CFA niet zelf de uitvoering van het beheer ter hand neemt, maar als opdrachtgever heldere afspraken maakt over de wijze van beheer. Hiertoe zijn de volgende mogelijkheden:

- CFA heeft volledige exploitatieverantwoordelijkheid en geeft opdracht aan uitvoerend beheerder via een beheersovereenkomst;
- CFA geeft opdracht aan exploitant en/of beheerder die mede- of volledige exploitatierisico's draagt, met afspraken over opbrengst- en verliesverdeling.

Om de samenhang van het stallingsnetwerk verder te verbeteren ontwikkelt de CFA nieuwe producten. In de eerste plaats is dat een centraal stedelijk stallingsabonnement. Het zou goed zijn voor het gebruik van fietsenstallingen en naar verwachting voorzien in een grote behoefte. Met een dergelijk abonnement kan de houder gebruikmaken van (liefst) alle fietsenstallingen in Amsterdam. Een tweede centraal aandachtspunt is de verbetering en uitbreiding van de bewegwijzering naar fietsenstallingen. Een derde punt is de noodzakelijke aandacht voor het fietsparkeren bij bedrijven. Op dit moment is het vaak maar matig gesteld met de naleving van regels en afspraken om stallingsruimte bij bedrijven te realiseren.

#### **4.5 Ontwikkelen stallingen**

Eén van de taken van de CFA is het ontwikkelen en verbeteren van stallingen. De CFA ambieert niet voortaan *alle* stallingen in Amsterdam op te zetten. Particuliere initiatieven zijn uiteraard meer dan welkom. Ook andere partijen zullen, als onderdeel van een groter ontwikkelingsplan, stallingen blijven ontwikkelen. Men kan daarbij echter niet meer om de CFA heen. De CFA beoordeelt ook de opzet van deze stallingen. Daarbij hoeft er niet altijd sprake te zijn van een subsidierelatie. De bemoeienis van de CFA is ingegeven vanuit haar taak als regisseur van het stallingsbeheer in Amsterdam. Dit houdt in dat de CFA vaak namens de gemeente of namens IVV op zal treden als gesprekspartner bij kwesties rond fietsenstallingen.

De stappen om tot een stalling te komen zijn de volgende:

- Verkenningsfase: behoefte peilen en mogelijke locaties;
- Haalbaarheidsonderzoek: technische en financiële haalbaarheid (bedrijfsplan);
- Opstellen programma van eisen;
- Voorlopig ontwerp, benodigde vergunningen, zoeken beheerder;
- Definitief ontwerp;
- Realisatie, keuze beheerder.

Of de CFA hierbij zelf optreedt als opdrachtgever of dat ze optreedt als adviseur, in beide gevallen dient de CFA projectmanagementkwaliteiten in huis te hebben, over financieel inzicht te beschikken

en kennis van het fietsparkeren te hebben. Met name bij het opstellen van een programma van eisen is het CFA-advies van belang.

Concreet is er op dit moment – naast de recent opgeleverde stallingen Onder de Bogen en Kalvertoren – een drietal bestemmingsstallingen in voorbereiding. Het gaat daarbij om een stalling nabij Paradiso, de tijdelijke stalling bij CS en onder het Olympisch Stadion. Daarnaast zijn er in het Jaarplan Fiets 2001 nog verschillende andere nieuwe stallingen opgenomen. Zelfs als al deze ontwikkelingen zich doorzetten zullen er wensen blijven voor de realisatie van nog meer stallingen. Deze “witte vlekken” zullen in kaart moeten worden gebracht.<sup>2</sup> Eén zo'n witte vlek is het ontbreken van een mobiele stalling. Deze stalling dient eenmaal te worden aangeschaft en kan vervolgens ingezet worden bij grote evenementen, sportmanifestaties en eventueel op extreem drukke winkeldagen. Zo wordt het mogelijk ook in zeer tijdelijke situaties de fiets bewaakt te parkeren. Gezien het ontbreken van zo'n stalling tot nu toe en de mogelijke inzetbaarheid door de hele stad, ligt het voor de hand dat de CFA hierbij het initiatief neemt.

#### **4.6 Leveren beheerders**

Een van de belangrijkste taken van de CFA is het als opdrachtgever beheren van bestemmingsstallingen. De CFA zal er daarbij naar streven zoveel mogelijk naar zich toe te trekken. Doel is het verhogen van het kwaliteitsniveau van het beheer van stallingen. Bij nieuwe stallingen is dit eenvoudiger dan bij reeds bestaande stallingen. De pijlen zullen dan ook in eerste instantie gericht worden op de nieuwe stallingen. De CFA heeft niet de ambitie opdrachtgever te zijn voor alle stallingen. Een aantal stallingen draait voldoende en het zal bovendien niet mogelijk blijken bij alle stallingen invloed uit te oefenen op de bedrijfsvoering. De gemeentelijke inbreng is bij de ene stalling immers beperkter dan bij de andere.

Daar waar er een beheerder gezocht wordt, zal de CFA in staat moeten zijn er één te leveren. De CFA zal op zoek gaan naar partijen die daarin wel wat kunnen betekenen. Dit betekent dat de CFA opdrachtgever wordt van verschillende beheerdersorganisaties. Uitgangspunt daarbij is dat samenhang in de activiteiten, informatieverstrekking en abonnementensysteem eenduidig blijft.

In hoofdstuk 5 wordt nader uiteengezet hoe en met wie de CFA het beheer vorm wil geven.

#### **4.7 Behandelen subsidie-aanvragen en bewaken contracten**

Ten aanzien van de buurtstallingen kiest de CFA voor een passieve ondersteuning. Dat wil zeggen dat men naast adviezen en informatie subsidies verstrekt als men daarom vraagt en het past in het beleid. In 2001 is bij de centrale stad f 400.000 (€ 181.512) beschikbaar als bijdrage aan buurtstallingen.

Er worden alleen subsidies verstrekt voor de inrichting van de stalling, toegangssystemen, kleine bouwkundige aanpassingen en in bepaalde gevallen voor aanloopverliezen. Van toepassing is de Algemene Subsidieverordening Amsterdam van 1985. Ter voorbereiding van de subsidiebeschikkingen wordt een adviescommissie subsidie-aanvragen buurtstallingen in het leven geroepen, bestaande uit de coördinator fietsenstallingen (CFA), beleidsadviseur fiets (S&B) en een extern financieel deskundige met kennis van fietsparkeren. Deze commissie adviseert de directeur van IVV.

Voor wat betreft de bestemmingsstallingen geldt een andere procedure. Hier worden aan het college separate bestedingsvoorstellen gedaan. Deze voorstellen worden onderbouwd aan de hand van een haalbaarheidsonderzoek en een bedrijfsplan.

---

Er ligt uit het recente verleden reeds een aantal aanbevelingen voor nieuwe stallingslocaties. Zie o.a. onderzoek Regioplan, januari 1999, Meerjarenplan Fiets 2000-2005 en notities Andre Guit d.d. 14 januari 2000 en 20 november 2000.

#### **4.8 Relatiebeheer**

De laatste van de zeven taken van de CFA is relatiebeheer. De CFA onderhoudt contacten met verschillende organisaties en personen die actief zijn op het gebied van fietsparkeren in zowel Amsterdam als daarbuiten. Goede communicatie met de verschillende stallingsbeheerders is van groot belang om ervoor te zorgen dat men de CFA weet te vinden, maar ook om het gemeentelijk fietsparkeerbeleid te kunnen uitdragen. Daarnaast zijn er contacten met andere organisaties: organisaties op het gebied van werkgelegenheid, de fietsersbond, andere steden, etc. Extra aandacht verdient het contact met NS-Fiets BV, een NS-dochteronderneming die diverse initiatieven ontplooit op het gebied van fietsenstallingen bij NS-stations.

## 5. Beheer bestemmingsstallingen

### 5.1 Varianten beheer

De activiteiten die vallen onder het beheer van fietsenstallingen zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van het type bestemmingsstalling. Grofweg zijn er vijf varianten denkbaar.

1. gratis stallen met toezicht, geen registratie;
2. gratis stallen voor geregistreerde abonneementhouders;
3. gratis stallen met registratie en controle;
4. betaald stallen;
5. automatisch stallen.

#### Ad 1.

Het gratis stallen met toezicht, zonder gebruik te maken van afhaalbewijzen of een andere registratievorm, zal plaatsvinden op het tijdelijke fietsplatform bij het Centraal Station. Deze stallingsvorm is bijna gelijk aan het stallen van de fiets in de openbare ruimte, met het verschil dat er toezicht aanwezig is. In het geval van het fietsplatform is deze toezicht overigens gericht op sociale veiligheidsaspecten. Uiteraard is in andere gevallen ook toezicht gericht op het tegengaan van diefstal en vandalisme denkbaar. Voordeel is de beperkte kosten, nadeel is dat weinig zicht is op wie de stalling betreedt en met welk doel.

#### Ad 2.

Denkbaar is een systeem waarbij alleen gestald kan worden na eenmalige registratie. In feite is er dan sprake van een gratis abonnement. Voordeel hiervan is dat er zicht is op wie de stalling betreedt en dat de afhandelingstijd voor de gebruiker kort is. Het is echter niet mogelijk een administratie te voeren met exacte gebruiksgegevens. Tellingen zouden dit deels kunnen ondervangen. Ander nadeel van deze beheersvorm is dat voor de eenmalige of incidentele gebruiker ook eerst een abonnement moet worden aangemaakt.

#### Ad 3.

Het gratis stallen met registratie en controle lijkt qua beheersvorm veel op betaald stallen, maar heeft als verschil dat er niet wordt betaald. Gebruik maken van afgiftebewijzen is de meest voor de hand liggende manier om de fietsen te registreren. Tegelijkertijd zijn er ook ontwikkelingen gaande waarbij het mogelijk is het in- en uitrijden via een elektronisch systeem te laten verlopen.

#### Ad 4.

Betaald stallen komt in de praktijk het meest voor. Het vraagt altijd om enige vorm van registratie. In de eerste plaats om de eerste dag van het stallen te registreren en in de tweede plaats omdat de financiële administratie zo gecontroleerd kan worden. Daarnaast zal met name de betalende fietsparkeerder behoefte hebben aan een afhaalbewijs. Nadelen van betaald stallen zijn de administratieve handelingen die met het beheer gepaard gaan en het lagere gebruik. Voordeel van betaald stallen is dat de gebruiker bewuster gebruik maakt van de stalling. Hierdoor komt het weinig voor dat een fiets onnodig lang een plek bezet houdt.

#### Ad 5.

Automatisch stallen, betaald of onbetaald, vergt geheel andere beheersactiviteiten. De nadruk ligt dan op het zorgdragen voor een technisch goed werkende stalling. In het geval van een betaalde stalling dient er te worden gezorgd voor een frequente lediging van geldcassettes. Automatisch stallen is mogelijk met een volautomatisch intern transportsysteem of semi-automatisch waarbij de gebruiker de fiets zelf wegzet. In het laatste geval zorgt een combinatie van elektronisch slot en camerabewaking voor de bewaking.

Bij alle varianten zijn het eigendomsbeheer, schoonmaak en onderhoud alsmede het toezicht of de bewaking aan de orde. Afhankelijk van de variant komen daar nog bij: verkoop kaartjes en abonnementen, aannemen en afgifte van fietsen, administratie, onderhoud technische apparatuur en lediging geldcassettes.

Nadelen van gratis stallen zijn de hogere kosten en de grotere kans op fietswrakken en niet opgehaalde fietsen. Voordelen zijn de verminderde administratie en afhandelingstijd en het positieve effect op het gebruik. Vooralsnog wordt uitgegaan van gratis stallen in situaties waar het los plaatsen van fietsen verboden is en van betaald stallen in de overige situaties.

## **5.2 Opdrachtgeverschap**

Uitgangspunt bij het opzetten van een centrale fietsparkeerorganisatie binnen de gemeentelijke organisatie is dat de CFA opereert als opdrachtgever voor het beheer van bestemmingsstallingen. De in de vorige paragraaf genoemde aspecten van het beheer van fietsenstallingen kunnen theoretisch aan verschillende organisaties worden uitbesteed. Het ligt echter voor de hand van één stalling alle beheersactiviteiten zoveel mogelijk aan één organisatie uit te besteden. Dit hoeft echter niet bij iedere stalling dezelfde te zijn. Voordeel van het verlenen van opdrachten aan meerdere organisaties is de verminderde afhankelijkheid van de prestaties van één organisatie. In de tweede plaats vraagt niet iedere beheersvorm om dezelfde kunde. Zo stelt het houden van toezicht volstrekt andere eisen aan een organisatie dan het technisch beheer van een automatische stalling.

De afhankelijkheid van gesubsidieerde arbeid is bij het beheer van fietsenstallingen groot. Het aanbod van arbeidskrachten die werken in het kader van zo'n regeling neemt echter af. De verschillende organisaties die in Amsterdam werken met gesubsidieerde arbeidskrachten hebben hun eigen wegen en werken soms ook met speciale doelgroepen. Ook hierdoor biedt het uitbesteden van stallingsbeheer aan meerdere organisaties voordelen.

Nadeel van het uitbesteden van het beheer van stallingen aan steeds verschillende organisaties is de verminderde kans op professionaliteit. Kennis versnipperd immers en de flexibiliteit van de organisatie bij bijvoorbeeld ziekte of vertrek van arbeidskrachten neemt af. Dit stelt eisen aan het opdrachtgeverschap van de CFA. Een ander aandachtspunt is de gewenste eenheid en herkenbaarheid in het beheer. Bij uitbesteding aan meerdere organisaties vergt het een extra inspanning van de CFA om dit te bereiken.

Opdrachtverlening vindt plaats na beoordeling en vergelijking van – bij voorkeur – meerdere offertes. Randvoorwaarden zijn dat de organisatie meewerkt aan het centrale fietsparkeerbeleid als bebording, abonnementsvormen, tarieven, etc. (zie volgende hoofdstukken). Toetsingscriteria bij de keuze voor een beheerder zijn: prijs (inclusief exploitatiebegroting), kwaliteit, ervaring en de wijze van bemensing en aansturing.

## **5.3 Opdrachtnemers**

In het vorige hoofdstuk is al aangegeven dat de CFA contact zal leggen met verschillende partijen die in staat zijn het uitvoerend beheer van stallingen ter hand te nemen. Er zijn in Amsterdam meerdere organisaties actief op het gebied van fietsparkeren. Daarnaast is er een aantal organisaties dat gerelateerde activiteiten ontplooid en daardoor ook in beeld is voor uitbesteding van beheersactiviteiten. In deze paragraaf wordt een aantal organisaties genoemd waarmee zou kunnen worden samengewerkt. De opsomming is niet uitputtend en betekent evenmin dat er sowieso samengewerkt zal worden met de genoemde organisaties. De te verwachten prijs- en kwaliteitsverhouding is voor de opdrachtverlening bepalend.

De afdeling Parkeergebouwen beheert parkeergarages. Daarnaast is een aantal particuliere garagebeheerders actief. Daar waar fietsenstallingen zijn ondergebracht bij parkeergarages zou een gecombineerd beheer van parkeergarage en fietsenstalling plaats kunnen vinden. Wellicht dat bij een

positieve ontwikkeling van automatisch stallen zou kunnen worden aangesloten op meldkamers en beveiligingssystemen van garagebeheerders.

De dienst Stadstoezicht levert toezichthouders. Men werkt met zowel reguliere arbeidskrachten als met gesubsidieerde. Daar waar bij het beheer van een stalling de nadruk ligt op toezicht houden, zou de dienst Stadstoezicht een goede bijdrage kunnen leveren. Wellicht dat ook van de baliefunctie van Stadstoezicht gebruik zou kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld voor het verkopen van abonnementen.

De meeste organisaties die zich volledig toeleggen op het beheren van fietsenstallingen werken met gesubsidieerde arbeid (Melkert, ID, WSW). Dit geldt zowel voor de grotere organisaties buiten Amsterdam als binnen Amsterdam. Organisaties die deze regelingen uitvoeren zijn NV Werk en Maatwerk. De organisaties die stallingen beheren maken gebruik van de diensten van NV Werk en Maatwerk. Organisaties die zich op deze manier reeds bezighouden met het beheren van stallingen zijn de Stichting Werkprojecten, CCB, stichting Nieuwe Werkvormen, etc.

Stichting Werkprojecten beheert op dit moment de stallingen op het Rokin en het Binnengasthuisterrein. Men werkt vooral met ex-gedetineerden en taakgestraften. Slechts incidenteel worden (overige) langdurig werklozen ingezet. CCB beheert de stallingen RAI en Olympisch stadion alsmede een aantal autoparkeerterreinen; men werkt met gesubsidieerde arbeid in het kader van de WSW. Daarnaast is er nog een fors aantal organisaties en bedrijven op commerciële basis actief als stallingsbeheerder, waaronder MacBike, stations Bijlmer en Weesperplein, Mr. Visserplein, etc.

Buiten Amsterdam zijn bijvoorbeeld actief Biesieklette, die veel stallingen in Den Haag en omgeving beheert en exploiteert en U-stal, actief in de stad Utrecht. Daarnaast zijn er in Amsterdam uiteraard particuliere ondernemers die stallingen beheren, overigens bijna altijd in combinatie met een werkplaats, fietsverkoop en verhuur.

## 6. Bedrijfsvoering CFA

### 6.1 Inleiding

Voor de uitvoering van de in de hoofdstukken vier en vijf besproken CFA-taken dient de organisatie voldoende te zijn toegerust. In dit hoofdstuk wordt daarop ingegaan. Achtereenvolgens komen aan bod de organisatorische aspecten, bemensing, bevoegdheden, financiën en communicatie.

### 6.2 Organisatorische ophanging

De CFA wordt ondergebracht bij de dienst IVV, afdeling Beheer, productgroep Hoofdnetten. Deze afdeling is ook voor het beheer van de overige infrastructuur van centraal stedelijk belang opdrachtgever. Strikt formeel gesproken is de CFA dus geen apart organisatieonderdeel, maar valt het onder de verantwoordelijkheid van het hoofd Hoofdnetten. In ieder geval op korte termijn is de CFA niet groot genoeg om als apart organisatieonderdeel te worden opgetuigd. De CFA zal binnen de afdeling wel een herkenbare plek krijgen en zoveel mogelijk onder die naam naar buiten treden.

Er zal een klankbordgroep fietsparkeren in het leven worden geroepen. Hierin zouden zitting kunnen nemen de Fietsersbond, de NS, vertegenwoordigers van een stadsdeel en oud-bestuursleden van Amstal.

### 6.3 Bemensing

De taken van de CFA lopen zeer uiteen en vragen om verschillende kwaliteiten. Bij de CFA zal behoefte zijn aan mensen met:

- managementvaardigheden;
- basiskennis van beleidsvelden R.O. en verkeer en vervoer;
- onderhandelingsvaardigheden;
- bedrijfseconomische kennis;
- affiniteit met fietsbeleid;
- gevoel voor politiek-bestuurlijke verhoudingen;
- basiskennis van regelingen gesubsidieerde arbeid;
- communicatieve inslag;
- kennis fietsparkeervoorzieningen.

Het aantal benodigde beschikbare uren is in te schatten aan de hand van de in hoofdstuk vier beschreven taken. In onderstaand overzicht is een berekening gemaakt.

CFA-TAAK	ACTIVITEITEN	UREN	
Informatie en expertise	Website en brochures	100	
	Telefonisch en schriftelijke info	200	
	Adviezen	100	
Regisseur stallingsbeheer	Projecten (bedrijven; abonnementen, etc.)	400	
	Overleg, ontwikkelingen volgen, 5 uur p.wk.	250	
Ontwikkelen nieuwe stallingen	5 x actieve rol (100 uur)	500	
	5 x passieve rol (30 uur)	150	
Leveren beheerders	Gesprekken, offertesbesprekingen 8 x 30 uur	240	
	Bewaken beheerscontracten 20 x 15 uur	300	
Behandelen subsidie-aanvragen	20 aanvragen per jaar x 8 uur	160	
	Bewaken subsidie-contracten, 50 x 5 uur	250	
Relatiebeheer	Onderhouden contacten	100	
Onvoorzien		250	
<b>Totaal aantal benodigde productie-uren</b>		<b>3000</b>	



Uitgaande van 1200 productieve uren op jaarbasis bij een 36-urige werkweek, zou bovenstaand overzicht van activiteiten en ingeschatte uren neerkomen op 2,5 FTE benodigde inzet voor de centrale fietsparkeerorganisatie. Tegelijkertijd mag ervan worden uitgegaan dat het geschetste beeld van ureninzet niet direct bij aanvang aan de orde is. De organisatie zal zich in eerste instantie moeten ontwikkelen. Om die reden ligt een voorlopige bezetting van twee mensen (een senior en een junior) voor de hand. Aanvullende capaciteit en specifieke (bijvoorbeeld financiële) deskundigheid kan indien gewenst of noodzakelijk extern worden ingehuurd.

De seniormedewerker of "coördinator fietsenstallingen" (functieschaal 12) moet over management- en onderhandelingsvaardigheden beschikken en in staat zijn de CFA-activiteiten zelfstandig in goede banen te leiden. Hij of zij is in staat op eenvoudige wijze ontwikkelingen op het gebied van stallingen naar zich toe te trekken. De coördinator is het gezicht van de CFA en is derhalve communicatief sterk. Hij of zij is in staat bedrijfsplannen en offertes te beoordelen en heeft tegelijkertijd affiniteit met het fietsbeleid.

De juniormedewerker of "beleidsmedewerker fietsenstallingen" (functieschaal 10) brengt kennis in waardoor de combinatie van beide medewerkers beschikt over basiskennis op het gebied van R.O., verkeer en vervoer, subsidiebeleid, fietsparkeervoorzieningen, etc. De beleidsmedewerker is in staat de belangen van de CFA te behartigen, subsidieverzoeken voor te bereiden, informatie te verstrekken en stallingshouders te woord te staan.

#### **6.4 Bevoegdheden**

Voor het tekenen van brieven en bestellingen namens de CFA voldoen de bestaande regelingen van de dienst IVV. Voor het verstrekken van subsidies op grond van de Amsterdamse subsidieverordening en het tekenen van overeenkomsten dient nog een tweetal besluiten te worden genomen. Ten eerste is dat het mandaatsbesluit om subsidies te verstrekken. De directeur van de dienst (en eventueel namens hem het afdelingshoofd) dient gemandateerd te worden om namens B&W een subsidiebeschikking te ondertekenen. In de tweede plaats dient het aangaan van (privaatrechtelijke) overeenkomsten gedelegeerd te worden. Op dit moment zou alleen de gemeenteraad een dergelijk besluit kunnen nemen. Gezien de vaak beperkte gevolgen van kleine beheers- of huurovereenkomsten van fietsenstallingen, ligt het voor de hand de gemeenteraad voor te stellen dat B&W dergelijke overeenkomsten mag sluiten. Voor deze bevoegdheid kan vervolgens de directeur gemandateerd worden. Het daadwerkelijk *tekenen* van een overeenkomst geschiedt door de burgemeester of (gemandateerd) door de directeur van dIVV.

#### **6.5 Financien**

De kosten van de CFA zijn onder te verdelen in drie soorten: de apparaatskosten, de exploitatielasten van stallingen (beide structureel) en de investeringsbijdragen of subsidies voor nieuwe en bestaande stallingen (incidenteel).

Van de 3000 geschatte productie-uren zullen er naar verwachting slechts 500 ten laste kunnen komen van investeringskredieten, te weten stallingen waarbij een actieve bijdrage door de CFA wordt geleverd. In de overige gevallen is het niet reëel te veronderstellen dat de kosten van uren zijn toe te schrijven aan bijvoorbeeld de exploitatie van een stalling of de gereserveerde bedragen voor subsidies aan buurtstallingen. Dat betekent dat, bij een gemiddeld dekkingstarief van  $f$  230 (€ 104) per uur inclusief overhead, de structurele kosten van de CFA  $2500 \times 230 = f$  575.000 (€ 260.924) zullen bedragen. Dit bedrag is inclusief de inhuur van externe deskundigen voor 600 uren. Daarnaast zal een aantal bijzondere kosten worden gemaakt, zoals advertenties, brochures e.d.. Hiervoor wordt een bedrag gereserveerd van  $f$  100.000 (€ 45.378). In totaal worden de apparaatskosten van de CFA begroot op  $f$  675.000 (€ 306.302) per jaar.

De structurele exploitatielasten van een stalling kunnen in sommige gevallen worden opgevangen door de inkomsten. In andere gevallen zal de bij de exploitatie geld moeten worden gelegd. Er is hiervoor geen blauwdruk te geven. Bij het opstellen van een exploitatiebegroting zijn de belangrijkste factoren:

- de mate waarin gebruik kan worden gemaakt van gesubsidieerde arbeidskrachten;
- het aantal fietsplaatsen in de stalling en het gebruik;
- het tarief;
- de investering in relatie tot de grondprijs.

Arbeid is duur en inzet van alleen reguliere arbeid zal meestal leiden tot een ongezonde verhouding tussen inkomsten en uitgaven. Uiteraard zijn ook het aantal fietsplaatsen en het gebruik van de stalling van grote invloed. Een stalling met een hoge *turnover* (dezelfde plek wordt vaker gebruikt), bijvoorbeeld in het centrum, kan aantrekkelijk zijn om te exploiteren. Meestal zijn het echter de nevenactiviteiten (fietsverkoop, reparatie en verhuur) die exploitatie op commerciële basis acceptabel maken. Verder is het tarief van invloed op de exploitatie. Enerzijds vanwege de inkomsten en anderzijds vanwege het gebruik. Uit onderzoek is overigens gebleken dat het tarief niet zozeer van invloed is op het gebruik, behalve bij gratis stallingen.

De verhouding tussen het rendabele deel en het onrendabele deel van investeringen bepaalt voor een belangrijk deel de huurprijs. Daarnaast kunnen speciale wensen van de kant van de gemeente inhouden dat de gemeente bepaalde kosten vergoed. Anderzijds kan uitbesteding van het beheer van een stalling op een zeer aantrekkelijke locatie betekenen dat de beheerder een deel van de investeringen voor haar rekening moet nemen. Tot slot dienen de inkomsten die de CFA heeft uit het verstrekken van centraal stedelijke abonnementen ten goede te komen aan alle deelnemende stallingen. Wanneer de gemeente gratis stallingen aan zou willen bieden, zal de CFA sowieso geld beschikbaar moeten hebben voor structurele exploitatielasten. De meerkosten ten opzichte van betaald stallen zijn afhankelijk van de grootte van de stalling. Bij een stalling met 500 plaatsen, 7 dagen per week geopend, een turnover van 1,0 en een kostendekkend tarief van  $f$  1,50 (€ 0,68) per dag zijn de kosten van gratis stallen ruim  $f$  270.000 (€ 122.521) per jaar. Dit bedrag is een indicatie.

Gelet op het ambitieniveau van de CFA om al dit jaar een aantal stallingen onder de vlag van de CFA te openen, de verwachting dat komend jaar daar nog een drietal stallingen bijkomt en van een aantal het opdrachtgeverschap zal worden overgenomen, wordt uitgegaan van  $f$  1.000.000 (€ 453.780) per jaar als bijdrage in de exploitatielasten van stallingen.<sup>3</sup>

Voor 2002 zal bij de voorjaarsnota een begrotingsaanpassing voor apparaats- en exploitatielasten plaats moeten vinden waarbij voor de CFA in totaal  $f$  1.675.000 (€ 760.082) structureel beschikbaar komt. In 2001 zijn de kosten lager. De organisatie is nog in opbouw en het aantal stallingen beperkt, waardoor de apparaats- en exploitatielasten lager zijn dan volgend jaar. De kosten voor 2001 worden begroot op  $f$  600.000 (€ 272.268). Aangezien het hier opstartkosten betreft, kunnen ze gedekt worden uit het mobiliteitsfonds.

De claim die daarnaast op het bestedingsplan mobiliteitsfonds 2002 zal worden gelegd is voornamelijk  $f$  2.000.000 (€ 907.560). Dit bedrag is gebaseerd op de ambitie om twee nieuwe stallingen per jaar te realiseren, los van overige financieringsbronnen. De stichtingskosten van een stalling variëren van  $f$  2.000 (€ 908) per fietsplaats bij goedkope bovengrondse bouw tot  $f$  12.000 (€ 5.445) per fietsplaats bij dure ondergrondse bouw. In de binnenstad dient uitgegaan te worden van tenminste  $f$  10.000 (€ 4.538) per fietsplaats.

## 6.6 Communicatie

De CFA dient duidelijk herkenbaar naar buiten te treden als de fietsparkeerorganisatie van Amsterdam. Ze is bereikbaar voor iedereen die iets wil weten over fietsparkeren en treedt namens de

<sup>3</sup> Als bijlage is een overzicht opgenomen van de in ontwikkeling zijnde stallingen.

gemeente op bij de ontwikkeling van nieuwe stallingen en het uitbesteden van het beheer. Tevens draagt ze het fietsparkeerbeleid van de centrale stad uit. Dit stelt eisen aan de externe communicatie.

De CFA moet een eigen gezicht hebben. Stallingshouders, organisaties en fietsparkeerders mogen geen "last" hebben van de gemeentelijke organisatiestructuur. Dat betekent dat een vast telefoonnummer, postbusnummer en emailadres vanzelfsprekend zijn. Daarnaast is de CFA herkenbaar door haar eigen logo. Op dit moment is er een logo dat gebruikt kan worden voor bebording bij stallingen. Het logo zal geschikt gemaakt worden voor gebruik op briefpapier, nieuwsbrieven, etc. Het logo straalt het gewenste imago van de CFA uit: fris, groen, dynamisch en laagdrempelig. Ter ondersteuning van deze "marketing" wordt nog gezocht naar een meer tot de verbeelding sprekende naam voor de CFA.

Aan de hand van een periodiek te verschijnen nieuwsbrief worden stallingshouders, externe organisaties en binnengemeentelijke contacten op de hoogte gehouden van actuele ontwikkelingen op het gebied van fietsparkeren in Amsterdam.

Naast schriftelijke communicatiemiddelen is een actieve opstelling in het dagelijkse werk van minstens even groot belang. Met name in de startfase van de CFA zal veel energie gestopt moeten worden in het promoten van de stallingen, het bekendmaken van het bestaan van de CFA en de rol die de CFA heeft bij het fietsparkeren in de stad. De aandacht richt zich hierbij zowel op publiek, externe contacten als op afdelingen en diensten binnen de gemeente.

## **7. Aan de slag met de CFA: stappenplan**

Met de vaststelling van het bedrijfsplan zijn de belangrijkste contouren van de Centrale Fietsparkeerorganisatie aangegeven. Tevens is beschreven wat de reguliere werkzaamheden van de CFA inhouden en welke middelen daarvoor beschikbaar zijn. Voordat de CFA optimaal kan opereren dient echter eerst een aantal zaken op de rails te worden gezet. In dit hoofdstuk worden de verschillende activiteiten uiteengezet die direct na vaststelling van het bedrijfsplan van start zullen gaan.

### **1. Start CFA**

De CFA i.o. wordt CFA. Dit betekent dat de nieuwe organisatie als zodanig kan gaan optreden, er mensen kunnen worden geworven en verplichtingen kunnen worden aangegaan. De opening van de stalling in de Kalvertoren of het fietsplatform bij CS kan worden aangegrepen als publiciteitsmoment rond de start van de CFA. Andere stallingen die dit jaar onder de vlag van de CFA geopend kunnen worden zijn de tijdelijke stalling bij station Bijlmer en de stalling bij Paradiso.

### **2. Werving medewerkers**

Er wordt zo spoedig mogelijk gestart met het werven van de twee CFA-medewerkers bij diVV, Beheer - Hoofdnetten. Opvulling van de vacature coördinator fietsenstallingen (schaal 12) heeft daarbij de hoogste prioriteit. Gelet op het grote aantal activiteiten dat plaats zal moeten gaan vinden, zal echter ook de beleidsmedewerker (schaal 10) nog dit jaar moeten worden geworven.

### **3. Financiën en bevoegdheden**

De investerings- en subsidiebudgetten voor 2001 zijn vastgesteld. Voor 2002 dient een claim te worden gelegd op het mobiliteitsfonds. Ten behoeve van dekking van de structurele apparaats- en exploitatielasten wordt een voorstel tot aanpassing van de begroting voorbereid. Het verlenen van subsidies en tekenen van (kleine) overeenkomsten dient formeel geregeld te worden.

### **4. Overname contracten Amstal met stallingsbeheerders**

Alle lopende overeenkomsten tussen Amstal en de verschillende stallingsbeheerders worden indien noodzakelijk overgenomen door de CFA. Dit betekent dat in een aantal gevallen contracten opnieuw getekend zullen worden tussen de dienst IVV en de stallingsbeheerder. Dit geldt met name voor situaties waar er sprake is van verhuur, waar het subsidiebedrag hoog is of als er duidelijke prestatieafspraken gemaakt zijn. De subsidieovereenkomsten met stallingen die goed draaien en waar redelijkerwijs mag worden verwacht dat deze situatie voort zal duren, worden omgezet in een gift.

### **4. Completering gegevens database**

De opzet van de database met de gegevens van alle stallingen is gereed. De gegevens dienen te worden gecompleteerd en gekoppeld aan een digitale kaart van Amsterdam.

### **5. Startoffensief promotie stallingen**

Om de bekendheid van de stallingen te vergroten, wordt een publiciteitscampagne opgezet. Middels advertenties, "free publicity", een brochure en uitbreiding van de website [www.fiets.amsterdam.nl](http://www.fiets.amsterdam.nl) wordt het publiek op de hoogte gebracht waar de stallingen zich bevinden en wordt het gewezen op de gebruiksmogelijkheden. De site krijgt een aparte afdeling waarop informatie over alle stallingen in Amsterdam is te raadplegen. Tevens wordt er een publieksbrochure ontwikkeld met daarop informatie over de CFA en de fietsenstallingen in Amsterdam. De belangrijkste locaties zullen eveneens op de brochure worden aangegeven.

### **6. Gesprekken beheerders**

In de voorbereiding van het schrijven van het bedrijfsplan heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met potentiële beheerders van fietsenstallingen. De bedoeling van deze gesprekken