

DECISIO



Gemeente Amsterdam
Verkenning
satellietvestigingen
Fietsdepot

Definitief concept, 28 januari 2020

TITEL

Verkenning satellietvestigingen Fietsdepot

DATUM

28 januari 2020

STATUS RAPPORT

Definitief concept

OPDRACHTGEVER

Gemeente Amsterdam

PROJECTTEAM DECISIO

Martijn Lelieveld

Renee van der West, Kees van Ommeren

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Onderzoeksvragen	1
1.2	Onderzoeksaanpak	2
1.3	Leeswijzer	2
2.	Ervaringen Den Haag en Utrecht	4
2.1	Den Haag	4
2.2	Utrecht	5
3.	Werkprocessen	7
3.1	Handhaving	7
3.2	Fietsdepot	8
4.	Facts & figures	10
4.1	Verwijderde en opgehaalde fietsen	10
4.2	Potentiële stallingen voor satellietvestigingen	11
5.	Scenario's voor satellietvestigingen	13
5.1	Scenario 1	13
5.2	Scenario 2	15
6.	Voorstel voor fase 2	18

1. Inleiding

Verkeerd geparkeerde fietsen worden in Amsterdam afgevoerd naar het Fietsdepot in het Westelijk Havengebied. Tegen betaling kunnen eigenaren hun fiets hier ophalen of (tegen een hogere vergoeding) thuis laten bezorgen. Een idee is om fietsen die verkeerd geparkeerd staan, voor een bepaalde tijd bij een stalling in de buurt in bewaring te geven. Dat is plezierig voor fietsers (kunnen hun fiets makkelijker en goedkoper ophalen) en zorgt voor minder fietsen bij het Fietsdepot (waar per fiets de afhandelingskosten hoger zijn dan de opbrengsten). Een dergelijk systeem heeft echter ook consequenties voor de betrokken stallingen en de werkprocessen bij Handhaving en het Fietsdepot.

1.1 Onderzoeksvragen

Decisio is gevraagd een verkenning uit te voeren waarbij de volgende vraag centraal staat: *“Wat zijn (on)mogelijkheden/opties voor dergelijke ‘satellietvestigingen?’ En wat zijn de consequenties van die opties (voor- nadelen, kosten en baten)?”*

Om deze hoofdvragen te beantwoorden hanteren we vier invalshoeken:

- **Locaties**, met onderzoeksvragen als wat zijn geschikte locaties voor pilots, wat zijn geschikte locaties voor permanente vestigingen, welke gebieden worden ‘bediend’ met de satellietvestiging?
- **Werkprocessen**, met onderzoeksvragen als hoe de logistiek (aan- en afvoer) georganiseerd kan worden, wat de consequenties per optie voor Handhaving zijn en wat de consequenties per optie voor het Fietsdepot zijn?
- **Stallingen**, met onderzoeksvragen als hoe kunnen de processen in de stallingen georganiseerd worden en wat zijn de consequenties voor de stallingen per optie?
- **Fietsers**, met onderzoeksvragen als hoe kunnen fietsers geïnformeerd worden en wat zijn voor- en nadelen van verschillende opties?

Een relevante ontwikkeling die een rol speelt in het beantwoorden van deze vraag is het (deels) verplaatsen van het Fietsdepot naar een leegstaande metrotunnelbuis bij het Centraal Station. Of dit gebeurt en de manier waarop, is van invloed op de manier waarop een satellietvestiging van meerwaarde kan zijn. Zie hoofdstuk 5 voor meer informatie hierover.

Een belangrijke notie is dat we in deze verkenning weliswaar onderzoek doen naar mogelijkheden van satellietvestigingen, maar dat continuering van de huidige

situatie (“niets doen”) ook mogelijk is. De handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen in Amsterdam en het Fietsdepot functioneren goed en er is geen directe noodzaak voor aanpassingen. Mogelijk dat deze op termijn ontstaat als het Fietsdepot naar het Centraal Station zou verplaatsen en blijkt dat dat de capaciteit daar niet toereikend is.

1.2 Onderzoeksaanpak

De aanpak om de vragen te beantwoorden, is het onderzoek in twee fasen verdeeld. In de eerste onderzoeksfase hebben we documenten bestudeerd en een analyse van cijfers over verwijderde en opgehaalde fietsen gemaakt. Ook zijn verschillende stallingen bekeken. Verder hebben we diverse gesprekken gevoerd:

- Met Auke Adema (Projectmanager fietsparkeren), Loes Olgers (Manager fietsparkeren) en Willem-Jan Boksma (Projectleider Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte) zijn drie gesprekken gevoerd ter begeleiding van het onderzoek.
- Met Lodewijk Westerling en David Gelauff is gesproken over de plannen voor verplaatsing van het Fietsdepot naar het Centraal Station.
- Met Martin Klepper (Fietsdepot) hebben we gesproken over met name de situatie bij het Fietsdepot en gevolgen voor het Fietsdepot van satellietvestigingen.
- Met Peter Zwartjes en collega's (Fietsknipteam) hebben we gesproken over de ervaringen met het handhaven en verwijderen van fietsen en eventuele gevolgen voor handhaving.
- Met Yvonne Gloerich (gemeente Utrecht) hebben we gesproken over de ervaringen met een tussendepot in Utrecht.
- Met Peter van Zanten en Maria Verhagen (gemeente Den Haag) hebben we gesproken over de ervaringen met een tussendepot in Den Haag.

In dit rapport presenteren we de bevindingen en conclusies van deze eerste fase van het onderzoek. In een eventuele tweede onderzoeksfase voeren we een verdieping uit van de consequenties die horen bij een (of enkele) specifieke opties van een (of meerdere) satellietvestiging(en), inclusief het in beeld brengen van bijhorende financiële effecten. In hoofdstuk 5 gaan we nader in op ons voorstel voor het vervolgonderzoek.

1.3 Leeswijzer

Als eerste volgt hierna hoofdstuk 2 waarin we de ervaringen die Den Haag en Utrecht met satellietvestigingen hebben optekenen. In hoofdstuk 3 beschrijven we

hoe het verwijderen van fietsen in Amsterdam in zijn werk gaat. In hoofdstuk 4 zetten we vervolgens de cijfers op een rij.

Op basis van de informatie die in hoofdstuk 2 tot en met 4 opgenomen is, werken we in hoofdstuk 5 twee mogelijkheden voor satellietvestigingen uit. We sluiten dit rapport af met hoofdstuk 6 waarin we ingaan op ons voorstel voor vervolgonderzoek.

2. Ervaringen Den Haag en Utrecht

In dit hoofdstuk doen we beknopt verslag van de gesprekken die we gevoerd hebben met de gemeenten Den Haag en Utrecht over hun ervaringen met het werken met een minidepot/tussendepot.

2.1 Den Haag

In Den Haag wordt sinds circa twee jaar gewerkt met een systeem waarbij verkeerd geparkeerde fietsen in (de omgeving van) de Grote Marktstraat eerst naar de fietsenstalling in de Kranestraat gebracht worden, voordat ze naar het centrale fietsdepot in de Binckhorst gaan. De stalling in de Kranestraat wordt het minidepot genoemd. De gedachte achter dit systeem is dat er 'fietsvriendelijk' gehandhaafd wordt, daarom kunnen fietsen bij het minidepot gratis afgehaald worden.

Voor de handhaving in het gebied rond de Grote Marktstraat is er een *dedicated* toezichtteam. Een toezichthouder (BOA) van de gemeente die bevoegd is om fietsen te verwijderen, is onderdeel van dit team. Verder bestaat het team uit medewerkers van Biesieklette, de externe organisatie die ook de stalling in de Kranestraat exploiteert. In het toezichtteam zitten vaste mensen, er zijn geen uitzendkrachten. Het team verwijdert circa 40 tot 70 fietsen per dag. Ze werken met een elektrisch karretje. Daar worden per keer vier fietsen op geladen die op deze manier efficiënt naar het minidepot gebracht worden. Er worden alleen fietsen meegenomen die buiten de voorzieningen gestald staan. Ze worden eerst gelabeld en na een half uur meegenomen. Registratie/fotografie van fietsen die verwijderd worden vindt plaats met CityControl. Invoering in PerfectView vindt pas plaats als de fietsen de volgende dag bij het centrale depot terecht komen. Een aandachtspunt is dat de mensen die Biesieklette levert, het fysiek zware werk van verwijderen van fietsen en omgaan met mensen niet altijd goed aan kunnen. Er is ook verschil tussen mensen die via STiP (gesubsideerde banen voor mensen in de bijstand) en mensen die via de Haga-groep (sociale werkvoorziening) werken.

De verwijderde fietsen die bij de stalling in de Kranestraat terecht komen worden hier op een speciale plek achter een hek gezet. Ongeveer 60 procent van de fietsen wordt binnen een dag bij het minidepot opgehaald. Er wordt niet geregistreerd of mensen 'voor de zoveelste keer' komen en of er sprake is van oneigenlijke *valet parking*. Dagelijks worden de fietsen die niet opgehaald zijn, door het centrale depot bij het minidepot opgehaald. Deze handeling vraagt extra capaciteit. Zodra de fietsen bij het centrale depot komen worden ze ingevoerd in PerfectView en geplaatst op verlorenofgevonden.nl. Ook wordt daar bepaald hoe lang ze bewaard

blijven. Ongeveer de helft van de fietsen die overgebracht zijn naar het centrale depot, wordt daar alsnog opgehaald.

Er zijn geen formele afspraken gemaakt tussen de gemeente Den Haag en Biesieklette over bijvoorbeeld schades die ontstaan in de periode dat de fietsen in beheer zijn bij Biesieklette (dus tijdens het verwijderen en in het minidepot). In de praktijk blijken de foto's die bij het verwijderen worden gemaakt en in CityControl worden ingevoerd, voldoende te zijn om te achterhalen of eventuele schades tijdens de bewaring ontstaan zijn. Het aantal gevallen waarover discussie is, is zeer beperkt.

In de communicatie naar het publiek over waar verwijderde fietsen heen gebracht worden spelen de aanwezige fietscoaches een belangrijke rol. Verder staan er ook borden in het gebied, maar het onderhoud hiervan schiet tekort. Ook de belijning van de fietsvakken loopt achteruit.

Al met al is de gemeente Den Haag tevreden over het systeem met het minidepot in de Kranestraat. Het belangrijkste doel voor de gemeente is dat de omgeving 'opgeruimd' is en dat lukt op deze manier goed. Ook de ondernemers zijn heel tevreden. Er zijn weinig (agressie)incidenten. Een aandachtspunt voor de toekomst is de vraag of misschien toch niet betaald zou moeten worden voor het ophalen (momenteel niet aan de orde omdat hier extra voorzieningen in de stalling voor getroffen zou moeten worden en dat wil Biesieklette niet). Daarnaast is de rol en dan met name de kwaliteit van het geleverde werk van Biesieklette in het hele proces een aandachtspunt.

2.2 Utrecht

In Utrecht is een pilot geweest om verwijderde fietsen bij Vredenburg de eerste dag bij een stalling te brengen. Dit werd een tussendepot genoemd. Verwijderde fietsen konden hier gratis opgehaald worden. De proef is gestopt om voornamelijk twee redenen:

1. De handhavers werden gezien als het lachertje van de stad. "Zet je fiets maar neer, zij zetten 'm wel even in de stalling", was de teneur.
2. Ondanks het gebruik van PerfectView was er onduidelijkheid over waar de fiets was. Mensen gingen al naar centrale depot terwijl fiets nog bij tussendepot stond.

Om het eerste probleem te ondervangen, had er voor gekozen kunnen worden om de fietsers net als bij het centrale depot te laten betalen voor het ophalen van hun

fiets. De gemeente Utrecht heeft echter voor gratis ophalen gekozen in verband met het benodigde functieprofiel van de stallingsmedewerker.

Als 'les' voor Amsterdam geeft Utrecht mee dat gratis ophalen kan zorgen voor een idee van *valet parking*. Wel zou Amsterdam bij betalen in de stalling goed moeten kijken naar de betalingsmogelijkheden. Contant betalen is onwenselijk, maar voor veel toeristen in Amsterdam is pinnen misschien niet goed mogelijk. Communicatie over waar de fiets gebleven is, is heel belangrijk. De gemeente Utrecht adviseert Amsterdam om hier goed naar te kijken indien met verschillende fietsdepotvestigingen gewerkt zou gaan worden.

Opvallend is dat de ervaringen tussen Den Haag en Utrecht sterk uiteen lopen, terwijl het concept vergelijkbaar is. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat het centrale depot in Utrecht (iets) dichterbij is dan in Den Haag.

3. Werkprocessen

De introductie van satellietvestigingen zou met name voor werkzaamheden van de afdeling Handhaving en Toezicht Openbare Ruimte (THOR) en het Fietsdepot gevolgen hebben. We bespreken daarom in hoofdlijnen welke activiteiten hier plaats vinden.

3.1 Handhaving

In het Handboek Handhaving Fietsparkeren staat vermeld hoe de gemeente Amsterdam de fietsparkeerregels handhaaft.¹ Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten fietsen die verwijderd worden:

1. **Verwaarloosd:** Als de fiets niet onderhouden is en rijtechnische gebreken heeft, bijvoorbeeld lege band(en), geen stuur, ketting eraf.
2. **Ongebruikt:** Als een fiets langer dan 2 of 6 weken onafgebroken op dezelfde plek staat in een aangewezen gebied.
3. **Foutgeparkeerd:** Als een fiets buiten de vakken of rekken staat op plekken waar dat niet is toegestaan of als de geparkeerde fiets voor hinder of onveilige situaties zorgt.
4. **Wrak:** Als een verwaarloosde fiets total loss is: de reparatie kost meer dan de fiets waard is.

Op basis van de regels in de APV past de gemeente bestuursdwang toe om een einde te maken aan de overtreding.² Er is altijd eerst een begunstigingstermijn, oftewel een periode waarin de overtreder de overtreding zelf kan beëindigen. Er gelden verschillende begunstigingsstermijnen, afhankelijk van de aard van de overtreding. Alle fietsen die verwijderd worden, worden geregistreerd en met foto's gedocumenteerd. Het gaat om basale kenmerken van de fiets, gegevens over de locatie en de reden voor de verwijdering. Er wordt een digitale fietsparkeerapplicatie (BikeControl) gebruikt om de foto's en gegevens in te voeren. Verwijderde fietsen worden verzameld in een busje en als batch naar het Fietsdepot gebracht. Daar worden ze fysiek en juridisch/formeel overgedragen aan het Fietsdepot. De ingevoerde informatie wordt digitaal overgedragen.

¹ Meer plek in het fietsenrek, Handboek Handhaving Fietsparkeren, Vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders op 8 maart 2016.

² Dit geldt voor verwaarloosde, ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen. Wrakken worden verwijderd op basis van de Afvalstoffenverordening en het Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening. Wrakken worden afgevoerd naar AEB of Afvalpunt.

Ervaringen en suggesties van de handhavers

We hebben met enkele medewerkers van het 'fietsknipteam' gesproken om te achterhalen welke kansen en bezwaren zij zien bij satellietvestigingen. Hier zijn de volgende punten uit naar voren gekomen:

- Omdat bij het verwijderen altijd wordt geprobeerd de sloten heel te laten, is het meestal niet mogelijk om de fietsen te rijden. Ze moeten opgetild worden. Voor het in- en uitladen van een busje is dit mogelijk, maar het wordt bijvoorbeeld problematisch als de fietsen bij een ondergrondse stalling afgeleverd zouden moeten worden.
- De handhavers ervaren in hun contact met de mensen op straat regelmatig agressie. Wanneer mensen hun verwijderde fiets dichterbij en/of gratis op kunnen halen, is dit misschien minder. Duidelijke communicatie over waar fietsen wel en niet mogen staan en wat er gebeurt als ze verwijderd worden is erg belangrijk.
- De handhavers waar we mee hebben gesproken zijn in beginsel enthousiast over het idee van satellietvestigingen. Ze hebben gesuggereerd om locaties te gebruiken die goed toegankelijk zijn en in de buurt van locaties waar veel fietsen verwijderd worden.

3.2 Fietsdepot

Zodra de fietsen door het handhavingsteam zijn overgedragen aan het Fietsdepot, wordt allereerst getoetst of het een gestolen fiets is. Als dit het geval is, gaan deze fietsen ('politiefietsen') een apart proces in. Fietsen waarvan de eigenaar bekend is (bijvoorbeeld fietsen van verhuurbedrijven, OV-fietsen en SWAP-fietsen), gaan ook een eigen proces in. De resterende fietsen gaan naar een 'werkplek': ze worden gefotografeerd en de tekstuele informatie over de fiets wordt verder aangevuld ('verrijking'). De fietsen komen dan in het systeem PerfectView te staan en worden zichtbaar op de website gevondenofverloren.nl.

Een groot deel van de werkzaamheden op het Fietsdepot wordt uitgevoerd door mensen van Philadelphia. Dit is anders dan de mensen van Pantar die de stallingen beheren. De uitgifte van de fietsen wordt verzorgd door een servicemedewerker van de gemeente. Omdat deze medewerkers toegang hebben tot de database van RDW, moeten zij een ambtseed hebben afgelegd.

Hoe lang de fietsen bij het Fietsdepot bewaard worden, hangt af van de reden van verwijdering. **Verwaarloosde** fietsen worden 2 weken bewaard bij het Fietsdepot. **Te lang geparkeerde** fietsen en **foutgeparkeerde** fietsen worden 6 weken bewaard bij het Fietsdepot. Wanneer de eigenaar van een fiets zich meldt bij het Fietsdepot, krijgt deze tegen betaling van 22,50 euro de fiets terug.³ Het Fietsdepot bezorgt

³ Er wordt vastgesteld of iemand de eigenaar is met behulp van de fietssleutel.

DECISIO

tegen betaling van 35 euro ook fietsen thuis. Niet opgehaald fietsen worden na het verstrijken van de bewaartermijn verkocht.

4. Facts & figures

In dit hoofdstuk gaan we in op de cijfers over aantallen verwijderde en bij het Fietsdepot opgehaalde fietsen en de capaciteit van potentiële satellietvestigingen.

4.1 Verwijderde en opgehaalde fietsen

Onderstaande tabel toont voor 2018 het aantal fietsen dat verwijderd is, uitgesplitst naar categorie en locatie.

Bij het Fietsdepot ontvangen fietsen (2018)	CSE	Centrum	West	Nieuw-West	Zuid	Oost	Noord	Zuidoost	TOTAAL
Hinderlijk en/of foutgeparkeerd	12.010	11.285	4.959	1.836	10.997	10.267	92	438	58.881
Verwaarloosd	45	1.756	2.203	3.523	6.425	3.291	1.183	-	18.426
TOTAAL	12.055	13.041	7.162	5.359	17.422	13.558	1.275	438	77.307
Per week									
Hinderlijk en/of foutgeparkeerd	231	217	95	35	211	97	2	8	1.132
Verwaarloosd	1	34	42	68	124	63	23		354
TOTAAL	232	251	138	103	335	261	25	8	1.487

Belangrijke vragen zijn welk percentage van de verwijderde fietsen opgehaald wordt en op welk moment, omdat dit mede bepalend is voor de benodigde capaciteit van een satellietvestiging. De volgende zaken spelen een rol:

- Het ophaalpercentage verschilt sterk tussen hinderlijke/foutgeparkeerde/te lang geparkeerde fietsen en verwaarloosde fietsen. Verwaarloosde fietsen worden bijna niet opgehaald.
- Van de fietsen die opgehaald worden, wordt het merendeel in de eerste week opgehaald. Naarmate de bewaartermijn verder verstrijkt, wordt de kans dat een fiets wordt opgehaald steeds kleiner.
- De locatie van het Fietsdepot/een satellietvestiging speelt naar verwachting een belangrijke rol in het percentage fietsen dat wordt opgehaald.
- De tarieven die gehanteerd worden spelen ook een rol. Zeker met gratis ophalen zal de drempel om een verwijderde fiets op te halen lager zijn.

De afgelopen jaren zijn behoorlijke veranderingen waargenomen in het percentage fietsen dat wordt opgehaald. In 2015 was dit 44,3 procent en dit is afgenomen tot 25,5 procent in 2018. Er bestaan grote verschillen in ophaalpercentage per type overtreding. Het ophaalpercentage van verwaarloosde fietsen is zeer laag.

In onderstaande tabel is een overzicht te zien van de verwachte benodigde 'Fietsdepotcapaciteit' (gebaseerd op aantallen verwijderde fietsen en ophaalpercentages van 2018).

Benodigde capaciteit	CSE	Centrum	West	Nieuw- West	Zuid	Oost	Noord	Zuidoost	TOTAAL
Hinderlijk en/of foutgeparkeerd	955	897	394	146	874	816	7	35	
Verwaarloosd	2	73	92	147	267	137	49	-	
TOTAAL	957	970	486	293	1.142	953	57	35	4.891

Een punt om rekening mee te houden is dat in bovenstaande berekeningen is uitgegaan van een gelijkmatig patroon in het verwijderen van fietsen/aanvoer naar het Fietsdepot. Dit is in de praktijk niet het geval. Het aantal fietsen dat verwijderd wordt, verschilt per dag en is dus soms lager en soms hoger dan het gemiddelde waar we mee hebben gerekend. Daarom is de benodigde capaciteit in ieder geval hoger dan hier vermeld.

4.2 Potentiële stallingen voor satellietvestigingen

Om te onderzoeken welke fietsenstallingen geschikt zijn als satellietvestiging van het Fietsdepot hebben we een aantal stallingen nader onderzocht. In dit hoofdstuk lichten we per stalling kort toe wat de (on)mogelijkheden, voordelen en nadelen per stalling zijn.

4.2.1 Metro Noord

De fietsenstalling bij de metrohalte Noord heeft een capaciteit van 1.300 plekken. Naar schatting is circa 40 procent van de stalling in gebruik⁴. De stalling is goed bereikbaar voor zowel bezoekers als handhaving. Een minder punt van deze locatie is de ligging ten opzichte van de locaties waar de meeste fietsen worden verwijderd. Zoals in de voorgaande paragraaf toegelicht, worden er weinig fietsen verwijderd in stadsdeel Noord. In 2018 zijn er in Noord ca. 90 fietsen verwijderd (hinderlijk/fout geparkeerde fietsen) wat neerkomt op 0,2 procent van het totaal. Ook geografisch gezien is de stalling in Noord geen centrale locatie, al is deze wel goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

4.2.2 Beursplein

Beursplein is een grote fietsenstalling met 1.700 plekken. Wij schatten in dat op dit moment ongeveer 30 procent ook daadwerkelijk in gebruik is⁵. Potentieel zou er in

⁴ Schatting. o.b.v. doordeweekse dag, einde werkdag.

⁵ Schatting o.b.v. doordeweekse dag, overdag.

deze stalling dus ruimte zijn voor verwijderde fietsen. De stalling is gevestigd op kelderniveau wat de aan- en afvoer van fietsen voor handhaving bemoeilijkt. Qua locatie is de stalling goed bereikbaar voor bezoekers en ook voor handhaving wanneer zij in de omgeving fietsen weghalen. Wanneer handhaving van verder weg moet komen kan het handhaving meer tijd kosten om het centrum te bereiken.



4.2.3 Eerste Jan van der Heijdenstraat

In De Pijp is vorig jaar een fietsenstalling geopend in de Eerste Jan van der Heijdenstraat. Er is plek voor circa 700 fietsen. We schatten de huidige bezettingsgraad op basis van een steekproef op zo'n 25 procent. De stalling is gevestigd op straatniveau en de toegankelijk voor handhaving is daarmee goed.



5. Scenario's voor satellietvestigingen

Het concept van een satellietvestiging van het Fietsdepot in Amsterdam kan op verschillende manieren ingevuld worden. Denk aan:

- Een permanente satellietvestiging of een tijdelijke proef
- Gratis of betaald ophalen
- Beheer en uitgifte van de fietsen bij de satellietvestiging door medewerkers van het Fietsdepot, Handhaving of de stalling.
- Verschillende mogelijke locaties
- Eén of meerdere satellietvestigingen
- Een satellietvestiging in combinatie met hoofdvestiging op huidige locatie of in metrotunnel op het Centraal Station
- Etc.

Al deze keuzes kunnen op verschillende manieren gecombineerd worden, waardoor er een (in theorie) groot aantal mogelijkheden is. Op basis van de bevindingen zoals deze in de voorgaande hoofdstukken beschreven zijn en de gesprekken die we gevoerd hebben, presenteren we in dit hoofdstuk twee scenario's waarin bovenstaande keuzes logisch gecombineerd zijn. In onze ogen zijn beide scenario's interessant om verder te onderzoeken (zie voorstel in hoofdstuk 6). Daarnaast is ook het scenario dat alles blijft zoals het is altijd een optie, zie opmerkingen in hoofdstuk 1 hierover.

Verplaatsing van het Fietsdepot naar het Centraal Station

In de toekomst verhuist het Fietsdepot mogelijk van het Westelijk Havengebied naar een leegstaande metrotunnelbuis op het Centraal Station. De besluitvorming hierover is in voorbereiding. Zowel vanuit de afdelingen parkeren als THOR moet er goedkeuring zijn. Daarna moet ook de politiek (B&W en raadscommissie) een investeringsbesluit nemen. De planning is dat er in het eerste kwartaal van 2020 er een investeringsbesluit genomen kan worden en in de zomer van 2020 een uitvoeringsbesluit.

De planning van de verbouwing van de tunnelbuis is sterk afhankelijk van de planning van werkzaamheden aan de treinsporen erboven. Hierover is nu bekend dat de verplaatsing van het Fietsdepot op zijn vroegst in de zomer van 2022 plaats zou kunnen vinden en niet later dan 2024.

5.1 Scenario 1

Het eerste alternatieve scenario voor de huidige situatie is een proef om ervaringen op te doen met andere werkprocessen voor met name handhaving en veranderingen voor fietsers. In het eerste scenario worden de fietsen die in de

gebieden Noord, CSE en noordelijk deel van het Centrum worden verwijderd naar de fietsenstalling in Noord gebracht. Fietsen die in het zuidelijk deel van het Centrum en het gebied Zuid verwijderd worden gaan naar de fietsenstalling in de Eerste Jan van der Heijdenstraat. Het gaat zowel om hinderlijk/foutgeparkeerde fietsen, te lang geparkeerde fietsen en verwaarloosde fietsen. In de stallingen gaan de fietsen nog niet het 'Fietsdepot-proces' in. Ze blijven in beheer van Handhaving. Dit betekent dat ze ook nog niet ingevoerd worden in PerfectView. Fietsen kunnen op de dag dat ze verwijderd zijn of de ochtend erna bij de stalling gratis opgehaald worden. In dit scenario is een medewerker van Handhaving aanwezig in de stalling om de fietsen uit te leveren. Een deel van de bestaande rekken van de stalling kan hiervoor gebruikt worden. De fietsen die niet opgehaald worden, worden door Handhaving naar het centrale Fietsdepot gebracht. Daar gaan ze het proces in zoals dat nu ook plaatsvindt. Het scenario is zeer vergelijkbaar met de tussenvestiging en organisatie daaromheen zoals in Den Haag. De belangrijkste voor- en nadelen (ten opzichte van de huidige situatie) van dit scenario zijn:

Voor fietsers

- + Eenvoudiger en goedkoper om hun fiets op te halen
- Wanneer hun fiets weg is, weten fietsers niet zeker of deze bij een stalling is

Voor Handhaving

- + Minder ver naar depot, wat efficiencywinst kan opleveren
- Extra handelingen (fietsen een keer extra laden en lossen, extra ritten)
- Aanwezigheid bij de stalling vraagt extra personele capaciteit
- Stewards en communicatie zorgen voor extra kosten

Voor Fietsdepot

- + Minder aanvoer van fietsen, dus minder ruimte nodig en minder personele capaciteit nodig
- Meer vragen van burgers over waar fiets is vraagt extra personele capaciteit

Voor stallingen

- Ruimtebeslag
- Hinder voor buurtbewoners door laden en lossen

We verwachten dat dit scenario in vergelijking met andere opties relatief makkelijk te introduceren is. Een belangrijke vraag is hoeveel extra personele capaciteit van Handhaving dit scenario vraagt. Verder lijken de veranderingen bij dit scenario beperkt en daarom verwachten we dat dit een scenario kan zijn dat op korte termijn ingevoerd kan worden. Er kunnen dan leerervaringen opgedaan voor zowel Handhaving, als hoe de ophaalpercentages veranderen. Op basis van deze ervaringen en de duidelijkheid die er volgend jaar ontstaat over de verplaatsing van het Fietsdepot naar CS, kan vervolgens bekeken worden of het interessant is om op dezelfde manier door te gaan of dat andere scenario's nodig of wenselijk zijn. Als

het centrale Fietsdepot naar CS verhuist, kan vanaf dat moment de satellietvestiging in Noord vervallen.

Benodigde capaciteit

In de gebieden Noord, CSE en Centrum (noordelijk deel) worden per dag zo'n 80 fietsen verwijderd. In de stalling in Noord is voldoende ruimte om deze fietsen een dag op te slaan. In de gebieden Zuid en Centrum (zuidelijk deel) gaat het per dag om 100 fietsen. Hiervoor is in de stalling in de Eerste Jan van der Heijdenstraat voldoende ruimte.

5.2 Scenario 2

In het tweede scenario gaan we uit van volwaardige dependancevestigingen van het Fietsdepot. Ook in dit scenario gaan de fietsen die in de gebieden Noord, CSE en Centrum (noordelijk deel) worden verwijderd naar de fietsenstalling in Noord en fietsen die in het gebied Zuid en het zuidelijk deel van het Centrum verwijderd worden, gaan naar de fietsenstalling in de Eerste Jan van der Heijdenstraat. Het lijkt ons handig om in eerste instantie te beginnen met deze laatste stalling voor fietsen die in gebied Zuid en het zuidelijk deel van het Centrumgebied verwijderd worden. Zodra duidelijk is of het centrale Fietsdepot naar het Centraal Station verhuist, kan een besluit genomen worden over een eventuele dependancevestiging in Noord (o.b.v. de ervaringen in Zuid en waarschijnlijk alleen zinnig als het centrale depot **niet** naar CS gaat). Een deel van deze stallingen wordt ingericht als Fietsdepot. Alle processen zoals deze ook bij de centrale Fietsdepotvestiging plaatsvinden, zullen hier ook plaatsvinden. Dus check op diefstal, fotograferen/data verrijken/uploaden in PerfectView, etc. Hiervoor zijn medewerkers van het Fietsdepot nodig en moet de fysieke inrichting geschikt zijn. We stellen ons voor dat in dit scenario de fietsen de volledige bewaartermijn op deze locatie blijven en dat de tarieven voor ophalen gelijk zijn aan die bij het centrale Fietsdepot.

De belangrijkste voor- en nadelen (ten opzichte van de huidige situatie) van dit scenario zijn:

Voor fietsers

- + Eenvoudiger (dichterbij) om hun fiets op te halen
- Fiets kan op meerdere locaties zijn (maar via verlorenofgevonden.nl duidelijkheid over waar de fiets is)

Voor Handhaving

- +/- Afleveren van fietsen op andere locaties (uit te zoeken of dit extra tijd kost of tijd bespaart)
- Stewards en communicatie zorgen voor extra kosten

Voor Fietsdepot

- + Minder fysieke en personele capaciteit benodigd bij de hoofdvestiging
- Personele capaciteit nodig bij satellietvestigingen
- Algemene schaalnadelen die horen bij het werken met meerdere locaties (minder efficiënte inrichting van proces en personeelsinzet)

Voor stallingen

- Ruimtebeslag
- Aanpassingen van de ruimte benodigd
- Hinder voor buurtbewoners door laden en lossen

In vergelijking met scenario 1 is dit scenario een stuk ingrijpender. De complexe processen van fietsen sorteren, worden op verschillende plekken uitgevoerd en per saldo vraagt dit waarschijnlijk meer personele capaciteit. Ook zal nog beter gekeken moeten worden of het echt mogelijk is de genoemde stallingen hiervoor geschikt te maken. Tegelijkertijd zijn de veranderingen in dit scenario voor Handhaving een stuk beperkter. In verband met de benodigde aanpassingen in de stallingen ligt het minder voor de hand om dit scenario als proef te doen.

Benodigde capaciteit

We hebben een berekening gemaakt van de benodigde capaciteit per dependancevestiging indien de verwijderde fietsen daar de volle bewaartermijn blijven staan. Voor de fietsen vanuit de gebieden Noord, CSE en Centrum (noordelijk deel) gaat het om een benodigde capaciteit van circa 1.500 fietsen. Dat wil zeggen dat continu minimaal 1.500 verwijderde fietsen op de dependancevestiging staan. De stalling in Noord biedt hier onvoldoende ruimte voor. In de berekening zijn we uitgegaan van de huidige ophaalpercentages. Het is echter aannemelijk dat het ophaalpercentage omhoog gaat. Wanneer het ophaalpercentage van de huidige 25 procent naar 50 procent zou gaan (waarbij 20 procent na één dag wordt opgehaald), is er een continue capaciteit nodig voor de opslag van circa 1.000 fietsen.

Voor de fietsen uit de gebieden Zuid en het zuidelijk deel van het Centrum gaat het om een continue capaciteitsbehoefte van 1.600 fietsen bij de huidige ophaalpercentages en om 1.200 fietsen bij een ophaalpercentage van 50 procent. De stalling in Eerste Jan van der Heijdenstraat biedt hier onvoldoende ruimte toe.

We concluderen dat de beschikbare capaciteit ontoereikend is voor het beschreven concept. Het ophaalpercentage speelt een belangrijke rol. Daarnaast zijn er nog andere 'knoppen om aan te draaien' om dit concept toch mogelijk te maken:

- Het gebied dat bediend wordt met de dependancevestiging. Door bijvoorbeeld het gebied Zuid niet naar de dependance te brengen maar naar het centrale Fietsdepot, vermindert de capaciteitsbehoefte fors.

- De stalling die dient als dependancevestiging: misschien zijn er grotere alternatieven voor met de name de stalling in de Eerste Jan van der Heijdenstraat.
- De inrichting in de stalling: fietsen in het depot kunnen efficiënter worden opgeslagen dan in een reguliere stalling.

NB: we hebben een model beschikbaar om berekeningen te maken van de benodigde capaciteit bij elk niveau van aanvoer van fietsen en ophaalpercentage.

6. Voorstel voor onderzoeksfase 2

Uit de eerste ronde gesprekken en analyse van de data is voor ons duidelijk geworden dat er kansen liggen voor satellietvestigingen. Er zijn nog veel keuzes te maken in hoe, wat en waar en deze keuzes hangen ook af van de kosten en baten die ermee gemoeid zijn. Pas als hier meer duidelijkheid over is, kan antwoord worden gegeven op de vraag hoe interessant het werken met satellietvestigingen voor de gemeente Amsterdam is.

De relatie met de mogelijke verplaatsing van het centrale Fietsdepot naar het Centraal Station is sterk: als dit doorgaat zijn satellietvestigingen misschien minder zinnig voor fietsers en tegelijkertijd noodzakelijker in verband met de beperkte ruimte daar. Omdat op relatief korte termijn duidelijk wordt of het Fietsdepot gaat verhuizen naar het Centraal Station, stellen we voor met verder onderzoek te wachten op het uitvoeringsbesluit hieromtrent.

Als er duidelijkheid is over het al dan niet verplaatsen van het Fietsdepot, stellen we voor om in een volgende onderzoeksfase onderstaande activiteiten uit te voeren voor één van de genoemde scenario's.

1. Nader uitwerken consequenties voor processen en stallingen

De consequenties van voor de werkprocessen bij zowel Handhaving als het Fietsdepot zijn in beide scenario's fors. Het is nodig om preciezer in kaart te brengen welke gevolgen satellietvestigingen hebben voor de werkprocessen de bijbehorende benodigde personele capaciteit. Op basis van een gesprek met Ron de Lang en een vervolggelsgesprek met Martin Klepper (afhankelijk van scenario's 1 of 2 verder uitgewerkt wordt), maken we concreter wat deze gevolgen zijn. Ook de administratieve activiteiten (mogelijkheid om fietsen direct compleet in te voeren in PerfectView) nemen we hierin mee. Een ander punt om nader uit te werken is welke fysieke wijzigingen de stalling(en) die als satellietvestiging dien(t)(en) nodig zijn. Tot slot is de beschikbare capaciteit een punt om nader te onderzoeken in het geval scenario 2 onderzocht wordt. Op basis van de gehanteerde aannames is de beschikbare capaciteit namelijk ontoereikend. Onderzocht moet worden in hoeverre het realistisch is de uitgangspunten voor de berekeningen bij te stellen, of dat naar andere stallingen met meer beschikbare capaciteit moet worden gekeken.

2. Opstellen maatschappelijke business case

Op basis van de nadere uitwerking van het scenario, bepalen we wat de maatschappelijke kosten en baten zijn die daarbij horen. Hiermee kunnen we conclusies trekken over hoe (al dan niet) zinvol het concept is voor Amsterdam.

3. Haalbaarheid nader onderzoeken (juridisch en communicatie)

We houden twee interviews binnen de gemeente Amsterdam: één om de haalbaarheid van het scenario op juridisch gebied te onderzoeken en één om te bespreken hoe de communicatie richting fietsers georganiseerd zou kunnen worden (bijv. over afbakening van gebieden). Het gaat vooral om de vraag hoe makkelijk of lastig het zou worden.

Op basis van de bevindingen en conclusies uit bovenstaande drie onderzoekstappen, kan de gemeente Amsterdam na afronding van onderzoeksfase 2 een besluit nemen over vervolgstappen. Dit kunnen zijn: nader onderzoek, starten van een pilot of introductie van satellietvestigingen voor permanent gebruik.