

opgesteld door : M. Bakker / M. Sargentini
datum opgesteld : Januari 2016
via : Portefeuillehouder Verkeer
aan : Regioraad
onderwerp : Beter Benutten Fietsparkeervoorzieningen

**In de Investeringsagenda Fiets 2015-2025 van de Stadsregio Amsterdam is aangekondigd dat de Stadsregio start met ‘het beter benutten van bestaande en nieuwe fietsenstallingen bij de grootste stations door een slimme mix van exploitatie en handhaving.’
Deze beleidsnotitie betreft de nadere uitwerking van dit actiepunt.**

Aanleiding

De fiets speelt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport naar OV-knooppunten en treinstations. De combinatie van beide vervoerssystemen is dan ook ijzersterk, vooral wanneer het gaat om de bereikbaarheid van centrumgebieden. Uit onderzoek van de NS en de Universiteit van Amsterdam blijkt dat circa 45% van de treinreizigers met de fiets naar het station komt (in 2010 was dit 40%). In het natransport laat het gebruik van de OV-fiets een spectaculaire groei zien naar meer dan 1,3 miljoen ritten in 2013. Los daarvan groeit het aantal treinreizigers. De combinatie van fiets met trein is een groeimarkt en er zijn geen trends die wijzen op een afname van het groeitempo (Universiteit van Amsterdam, 2014).

Dat is goed nieuws. Juist de fiets, als snel en duurzaam vervoermiddel voor de korte afstanden, vult het OV-netwerk uitstekend aan en kan dienen als alternatief voor autogebruik op filegevoelige corridors.

Met de toenemende populariteit van het fietsgebruik in voor- en natransport met het OV, groeit ook de noodzaak van gerichte investeringen. Het investeren in de belangrijkste overstappunten past goed bij de rol van de Stadsregio binnen het regionale verkeer- en vervoerbeleid, en kent meerdere gunstige effecten. Want naast het verbeteren van de bereikbaarheid kan dit ook bijdragen aan de bezettingsgraad van OV-lijnen en daarmee de kostendekkingsgraad.

Probleemanalyse

De inspanningen van de afgelopen tien jaar om het fietsen van en naar het openbaar vervoer te verbeteren hebben beslist een gunstig effect gehad, al is er zeker bij de allergrootste knooppunten nog een schaa sprong nodig. We zien bij die grote stations nog overvolle fietsrekken en fietsenstallingen die de grote toestroom van fietsers in de spits niet of nauwelijks meer aankunnen. De grenzen van de fietsparkeercapaciteit bij stations als Amsterdam Centraal Station, Amsterdam Amstel en Amsterdam Zuid zijn

bereikt. De landelijke prognoses van Prorail geven aan dat de groei van de vraag landelijk weliswaar afvlakt, maar plaatselijk doorzet als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, de ontwikkelingen op het spoor en de autonome groei van de fiets als vervoer. Dit voorzien we vooral in stedelijk gebied. Om dit op te kunnen vangen zal het aantal fietsparkeerplaatsen bij treinstations uitgebreid moeten worden. Maar dat alleen is niet voldoende.

Beter benutten van stationsstallingen

Samen met Prorail, NS en de gemeenten werkt de Stadsregio Amsterdam momenteel aan toekomstvaste en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen bij de 23 NS-stations in de Amsterdamse regio. Van die 23 zijn er 13 met flinke fietsparkeeropgaven. Die 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.

Er is geen ruimte voor enkel maaiveldoplossingen, Daarbij geldt dat juist het OV systeem er baat bij heeft om bij knooppunten de schaarse ruimte ook vooral te gebruiken voor het realiseren van voorzieningen en woningen. Op diverse locaties 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, want anders kiezen fietsers massaal voor het stallen op maaiveld of wildparkeren. 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. Tot op heden is de Stadsregio hier niet financieel bij betrokken; de middelen vanuit de Brede Doel Uitkering worden nu nog ingezet bij de realisatie van nieuwe infrastructuur. Prorail is aan zet bij investeringen en onderhoud, de gemeente is verantwoordelijk voor de handhaving. Exploitatie en beheer is vaak een gezamenlijke taak van de gemeente en NS. Vanuit de Stadsregio wordt dit tot op heden gezien als taak van de wegbeheerder.

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.

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. Dit alles is voor de Stadsregio Amsterdam aanleiding om een andere rol aan te nemen bij de oplossing van de fietsparkeeropgaven rond de grote stations. Vanuit de Investeringsagenda Fiets is een voorzet gegeven, en die wordt nu uitgewerkt in een werkwijze waarbij ook financiering voor een deel van de EHBO mogelijk wordt.

Specifiek doel en scope

In de Investeringsagenda Fiets heeft de Stadsregio Amsterdam haar ambities uiteenzet op het gebied van fietsbeleid en –infrastructuur voor de periode 2015-2025. Om de parkeeropgaven bij de grootste stations aan te pakken zijn de volgende acties aangekondigd:

1. Oplossen van de grote tekorten aan fietsparkeerplaatsen bij alle NS-stations in de regio;
2. Ondersteunen van slimme en innovatieve maatregelen die de drukte bij de stations- en bestemmingsstallingen kunnen ontlasten.
3. 'Beter Benutten' van bestaande en nieuwe fietsenstallingen bij de grootste stations door een slimme mix van exploitatie en handhaving.

In deze notitie gaat het specifiek om het laatste punt (3). We kijken daarbij naar de stations met het grootste belang in het netwerk, de meeste in- en uitstappers en de grootste knelpunten. De gebiedsafbakening betreft vooralsnog het totale gebied van Stadsregio Amsterdam (de zestien gemeenten). Het gaat dan met name om de grote NS-stations.

De Stadsregio Amsterdam is bij deze stations betrokken via het overleg met gemeenten(n), NS en Prorail, investeert en denkt mee vanaf de initiatieffase, via de planuitwerking tot en met de realisatie. Steeds vaker loopt het denkproces en de discussie over exploitatie en handhaving parallel aan dit traject. De omvang van enerzijds de parkeerproblematiek en anderzijds de investeringen, vereist ook dat ze optimaal gebruikt worden.

Illustratie: station Amsterdam Amstel

Van oudsher wordt er bij stations altijd een combinatie van stallingsregimes aangeboden: gratis stallen op maaiveld (2/3e van het aanbod) en binnen bewaakt stallen voor €1,25 per dag in een door de NS geëxploiteerde stalling (1/3e). Dit leidt nogal eens tot een overvol maaiveld en een matig gebruikte stalling. Rond 2010 zijn diverse gemeenten (Haarlem, Den Bosch) gratis bewaakte stallingen van goede kwaliteit gaan aanbieden in de nabijheid van stations, waarmee de concurrentiepositie van de NS-stallingen verder werd ondermijnd. Dit leidde tot nieuwe inzichten bij alle partijen.

In de Amsterdamse regio zijn NS en gemeente Amsterdam een gezamenlijke pilot gestart op station Amstel. Eind 2013 is het regime van de bestaande bewaakte fietsenstalling (1300 plaatsen) overgegaan van een stalling waar moest worden betaald voor het gebruik naar een stalling waar de eerste 24 uur gratis geparkeerd kan worden. De exploitatie is in handen van de gemeente Amsterdam én NS.

Het resultaat is dat de voorheen vrijwel lege fietsenstalling nu voor 80 % gevuld is en beter wordt gewaardeerd door de klant. Het gevolg kan uiteindelijk zelfs zijn dat er meer ruimte op maaiveld ontstaat en er hierdoor ook minder handhaving op verkeerd geparkeerde fietsen nodig is. Het exploitatieverlies wordt door beide partijen (gemeente en NS) gedeeld. Mede op basis van deze proef heeft de NS in 2013 een *bidbook* neergelegd met als voorstel om bewaakt fietsparkeren gratis aan de klant aan te bieden, en exploitatieverliezen door 3 partijen te delen: NS, betreffende gemeente en een derde, door NS niet nader benoemde partij. Een regionale overheid lijkt daarbij voor de hand te liggen.

Tegelijkertijd zijn de financieringsvoorwaarden vanuit het Actieplan Fietsparkeren (I&M) strenger geworden. Een van de nieuwe voorwaarden is dat alle capaciteit, dus ook die in de bewaakte stallingen, benut moet worden voordat er nieuw gebouwd kan worden.

Gezamenlijk opgesteld beheer- en exploitatiemodel fietsparkeren

In opdracht van en in samenwerking met de gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, ProRail en NS is in 2015 een 'Beheer- en Exploitatiemodel Fietsparkeren' gebouwd. Met dit model kan voor (stations)locaties, op basis van een aantal ingevulde kenmerken, worden berekend wat de kosten en opbrengsten van een bepaald type fietsenstalling zijn. Die kenmerken zijn o.a. het aantal plaatsen, het type stalling, of en wanneer er personeel aanwezig is, wat het te betalen tarief is, de bezettingsgraad en stallingsduur, aanwezigheid van commerciële activiteiten, etc etc.

Met dit nieuwe instrument kan voor de grootste stallingsopgaven in de Amsterdamse regio een inschatting worden gemaakt van de kosten en opbrengsten bij verschillende type exploitatiemodellen. Daarbij is bij iedere gekozen vorm en oplossing uiteindelijk sprake van een verliesgevend deel. In bijlage 1 is te zien tot welke kosten en opbrengsten dit kan leiden. We onderscheiden daarbij grofweg twee variaties bij grote stallingen:

1. Bij stallingen met bewaking is sprake van (continu) bemenst toezicht waarbij fietsers in- en uitchecken bij gebruik van de stalling.
2. 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.

In beide gevallen ('bewaakt' en 'toezicht') is er sprake van een verliesgevend exploitatiedeel. Het tekort voor categorie 1 is groter dan categorie 2. De constatering van het verliesgevend deel in de exploitatie is besproken met de partijen die samenwerken rond dit exploitatiemodel. Daarbij is aan de Stadsregio Amsterdam ook gevraagd om bij te dragen aan het beter benutten van de stationsstallingen via een bijdrage in dit verliesgevende exploitatiedeel. De fietsparkeeroplossingen waarbij sprake is van automatische toegang met cameratoezicht zijn een verantwoordelijkheid van NS.

Voorgestelde aanpak: 'Beter Benutten stationsstallingen door een slimme mix van exploitatie en handhaving'

De Stadsregio 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 voor de hand liggend. De Stadsregio neemt daarmee haar verantwoordelijkheid die samenhangt met de grote, regionale opgaven en de investeringsbesluiten in de infrastructuur. De Stadsregio 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 Stadsregio ziet geen aanleiding om financieel mee te denken over de H, B en O. Deze onderdelen behoren tot de verantwoordelijkheden van de wegbeheerder en spelen zich deels ook buiten de stalling af. De Stadsregio financiert vanuit de BDU nooit beheeropgaven.

Advies: starten met pilots

De Stadsregio stelt voor om de komende 2 jaar een samenwerking met de NS en gemeente Amsterdam aan te gaan rond twee pilots. Het opstellen van het beheer- en exploitatiemodel heeft geleid tot een gedeelde ambitie:

De ambitie is om de fietser een veilig en welkom gevoel te geven op de stations en in de directe stationsomgeving door het aanbieden van een efficiënte, klantgerichte fietsparkeerservice met minimaal tijdsverlies in zowel vóór- als natransport. We ambiëren verdere groei van de fiets als voor- en natransport en een verbeterde verblijfskwaliteit van de stationsomgeving doordat fietsers verleid worden hun fiets inpandig te stallen en zwerv- en weesfietsen adequaat worden verwijderd. Daarbij streven we naar een optimaal gebruik van de stallingsplekken en een kostenefficiënt exploitatieregime waarbij ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt worden ingezet voor het beheer.

Het voornemen van de Stadsregio, NS en gemeente Amsterdam is om een intentieovereenkomst te sluiten voor tien Amsterdamse stations, waarbij ieders verantwoordelijkheid en bijdrage duidelijk is vastgelegd. Daarnaast verschaft de intentieovereenkomst helderheid over benodigde financiële reserveringen en de tijdsplanning per station. In deze overeenkomst wordt opgenomen dat we in de komende twee jaar ervaringen met deze werkwijze gaan opdoen aan de hand van pilots bij twee stationslocaties.

Op uitvoeringsniveau leggen de gemeente en NS per station de afspraken vast in exploitatieovereenkomsten. De Stadsregio is geen partij in deze exploitatieovereenkomst: de gemeente Amsterdam kan door middel van een subsidieaanvraag per station bij de Stadsregio de afgesproken bijdrage aanvragen. Jaarlijks zullen Gemeente, NS Stations en Stadsregio Amsterdam wel samen vaststellen of de afspraken uit de exploitatieovereenkomst ook zijn uitgevoerd, en of deze leiden tot een voor alle Partijen bevredigend resultaat. Vanzelfsprekend geldt deze werkwijze niet slechts voor de gemeente Amsterdam, maar voor alle Stadsregiogemeenten met een groot NS-station en een aanzienlijke fietsparkeeropgave.

Monitoring

Met pilots bij twee stationslocaties verkrijgen we op korte termijn praktijkervaring, en vinden we antwoorden op de volgende vragen:

- In hoeverre kan de Stadsregio met een intensievere betrokkenheid rond de exploitatie van stationsstallingen 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 Stadsregio 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?

De Stadsregio wil in de afspraken vastleggen dat de primaire verantwoordelijkheid om te komen tot een efficiënte bedrijfsvoering bij de NS en gemeente ligt. Op nader te bepalen momenten wordt de Stadsregio geïnformeerd over het gebruik, en over aspecten als de bezettingsgraad en stallingsduur. Ook de waardering van de gebruikers wordt gemeten. Dit kan bijvoorbeeld via de rapportages van de assetmanager fietsparkeren vanuit de gemeente Amsterdam. Via bereikbaarheidsonderzoeken en mobiliteitsmonitors kunnen we zien of er ook mobiliteitseffecten optreden. Dit kan nader onderzocht worden in samenwerking met de kennisinstellingen, bijvoorbeeld via het grootschalige SURF-onderzoek. De uitkomsten worden besproken met de Stadsregio en indien er aanleiding is, worden voorstellen gedaan om te komen tot verbetering. In 2017 wordt een eerste evaluatie uitgevoerd, op

basis waarvan het resultaat en ervaringen van de pilot en de meerwaarde van de betrokkenheid van de Stadsregio duidelijk worden.

Benodigd budget

De Stadsregio betaalt nu al mee aan investeringskosten. Het voorstel is om bij de afspraken rond de twee pilotlocaties een derde deel van het exploitatieverlies bij bewaakte stationsstallingen te financieren. NS en gemeente nemen de rest voor rekening. Dit voorstel komt op logische wijze voort vanuit het gezamenlijke exploitatiemodel, waarmee een aantal stallingen is doorgerekend. Op basis van de huidige inzichten gaat het daarbij in de komende drie jaren (2016-2018) over een bedrag van rond de €200.000,- euro per jaar als aandeel vanuit de Stadsregio. Dit zijn op dit moment inschattingen op basis nu beschikbare informatie en gegevens. De Stadsregio gaat uit van een pilotperiode van 2 jaar, om verder invulling te geven aan de samenwerking en de wijze waarop budget beschikbaar gesteld kan worden. De bijdrage zal gekoppeld worden onder een aantal nader te bepalen voorwaarden.

De kosten per jaar bij een voorstel van het dragen van 1/3^e van het exploitatieverlies zijn geraamd in bijlage 1. Het is goed daarbij te vermelden dat het structurele, dus jaarlijks terugkerende kosten betreft.

We stellen voor om in periode tot en met 2017 te starten met enkele pilots om te bezien hoe de nieuwe rol vanuit de Stadsregio functioneert. Tot 2018 voorzien we dat de betrokkenheid beperkt blijft tot het Amstelstation, station Amsterdam RAI en de nog te realiseren stalling Mahlerplein bij Amsterdam Zuid. Vanaf 2018 komen er jaarlijks nieuwe stallingen bij (Amsterdam CS, Vijfhoekstalling Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel (nieuw) en station Zaandam. In bijlage 1 wordt het verloop van de verwachte kosten in beeld gebracht. Het benodigde budget groeit van circa 100.000 tot 200.000 per jaar tot en met 2018, naar circa 1 miljoen per jaar vanaf 2020 (bijlage 1).

Bijlage I: Verwacht Exploitatieresultaat

Verwacht exploitatieresultaat fietstenstallingen Amsterdamse NS Stations per jaar tot 2030																
NS STATION/JAAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ansterdam Centraal Totaal																
	Noord West 1					-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000	-€ 173.000
	Zuid Oost					-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000	-€ 262.000
	Zuid West					-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000	-€ 283.000
	PHK					-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000	-€ 297.000
Ansterdam Zuid	ijvest (toezicht)					-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
	ijooost (toezicht)					-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
	Zuidplein				-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000	-€ 320.000
	Mahler		-€ 155.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000	-€ 310.000
Ansterdam Rai	Zuidasdok I									-€ 169.000	-€ 169.000	-€ 169.000	-€ 169.000	-€ 169.000	-€ 169.000	-€ 169.000
	Zuidasdok II									-€ 145.000	-€ 145.000	-€ 145.000	-€ 145.000	-€ 145.000	-€ 145.000	-€ 145.000
	Vijfhoek Zuidas			-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000	-€ 299.000
	Amsterdam RAI (ind uitbreiding)		-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000	-€ 172.000
Ansterdam Amstel																
	Amsterdam Amstel (huidige situatie)		-€ 125.000	-€ 125.000												
	Amsterdam Amstel (na verbouwing)			-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000	-€ 294.000
	Amsterdam Bijlmer Arena															
Ansterdam Sloterdijk	Amsterdam Bijlmer Arena (automatisch)				-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000	-€ 29.000
	A'dam Bijlmer Arena (toezicht)				-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
	Amsterdam Sloterdijk															
	Amsterdam Sloterdijk (automatisch)				-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 24.000
Ansterdam Muiderpoort	Amsterdam Sloterdijk (toezicht)				-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
	Amsterdam Muiderpoort															
	Amsterdam Muiderpoort (automatisch)		-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000	-€ 26.000
	Amsterdam Muiderpoort uitb 1 (toezicht)		-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
Ansterdam Lelylaan	Amsterdam Muiderpoort uitb 2 (toezicht)		-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000	-€ 33.000
	Amsterdam Lelylaan															
	Amsterdam Lelylaan															
	Amsterdam Lelylaan		-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000	-€ 207.000
Jaarlijkse kosten Totaal		-€ 280.000	-€ 435.000	-€ 1.374.000	-€ 1.813.000	-€ 2.894.000	-€ 2.894.000	-€ 2.894.000	-€ 2.894.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000	-€ 3.208.000
	Jaarlijkse kosten Gemeente	-€ 98.333	-€ 98.333	-€ 145.000	-€ 460.333	-€ 600.000	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000
	Jaarlijkse kosten NS	-€ 98.333	-€ 98.333	-€ 145.000	-€ 453.333	-€ 613.000	-€ 951.333	-€ 951.333	-€ 951.333	-€ 951.333	-€ 1.056.000	-€ 1.056.000	-€ 1.056.000	-€ 1.056.000	-€ 1.056.000	-€ 1.056.000
	Jaarlijkse kosten SRA	-€ 98.333	-€ 98.333	-€ 145.000	-€ 460.333	-€ 600.000	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 971.333	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000	-€ 1.076.000