



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Een leenfietsstelsel in Amsterdam?

**Rapportage over de wenselijkheid en
mogelijkheden van een (nieuw)
leenfietsstelsel**

Inleiding

Leenfietsssystemen zijn een groot succes in verschillende Europese steden zoals Parijs, Lyon en Barcelona. De doelstelling van de bestuurders van deze steden is om vooral de eigen bewoners, en incidenteel ook bezoekers meer te laten fietsen.

In Nederland is het succes in de buitenlandse steden niet onopgemerkt gebleven. Het bedrijfsleven en de politiek vragen zich af of er ook mogelijkheden zijn om in Amsterdam een dergelijk systeem op te zetten, dan wel een bestaand systeem uit te breiden. Dit rapport geeft een overzicht van de wenselijkheid en mogelijkheden van een leenfietsstelsel in Amsterdam.

'De stad Parijs is een transformatie ondergaan. Voor de komst van de Vélib werden hier en daar fietspaden aangelegd zonder enige visie. Doorgaans werden die paden gescheiden van de rijbaan door gemene betonblokken. De fietspaden hielden dan pardoes ergens op, meestal bij een drukke rotonde. Daarna mocht je zelf uitzoeken hoe je een weg baande door de autostromen. Was dat eenmaal gelukt dan kwam je doorgaans in een straat met eenrichtingsverkeer – de andere kant op wel te verstaan. Voor een Nederlander is het interessant te volgen hoe de stad zich geleidelijk aanpast aan het rijwiel. De gewenning laat zich afmeten aan het pantser dat de fietser denkt nodig te hebben. Veel fietsers laten inmiddels hun helm en fluoriserende jack thuis en hebben de achteruitkijkspiegels gedemonteerd. De waaghalzen hebben een kinderzitje achterop, een enkele keer zie je iemand op een bagagedrager zitten.

Het begin was vertederend. Wankelend als Peuter zwalkte de Parijzenaar over de boulevards. Bij een hellinkje stapte hij af, bij een oranje stoplicht kneep hij in de remmen. Auto's reageerden op fietsers als op een heilige koe; ze reden er met een grote boog omheen. Zware sloten waren niet nodig. Fietsen in Parijs was een keurige, beleefde aangelegenheid. Voor even (...) want nu moet de gemeente op de blaren zitten. De stad Parijs betaalt nu ongeveer 1,6 miljoen per jaar om de vloot op peil te houden'.

Ariejan Korteweg: Volkskrant, donderdag 18 juni 2009.

Inhoud

1. Fietsbeleid gemeente Amsterdam
2. Leenfietsstelsels
 - 2.1 Aanbieders van leenfietsstelsels in het buitenland
 - 2.1.1 JC Decaux
 - 2.1.2 Clear Channel Outdoor / Hillenaar Outdoor Advertising
 - 2.1.3 Call a bike
 - 2.1.4 Aandachtspunten voor de gemeente Amsterdam
 - 2.2 Aanbieders van 'leenfietsstelsels' in Nederland
 - 2.2.1 NS OV-fiets
 - 2.2.2 Aandachtspunten voor de gemeente Amsterdam
3. Wenselijkheid van een (nieuw) leenfietsstelsel in Amsterdam
 - 3.1 Gemeente Utrecht
 - 3.1.1 Wat gaat er gebeuren in Utrecht?
 - 3.2 Gemeente Amsterdam
 - 3.2.1 Uitbreiding van NS OV-fiets
 - 3.3 Advies DIVV
 - 3.4 Toekomst Amsterdam

1 Fietsbeleid gemeente Amsterdam

De wenselijkheid van een leenfietsstelsysteem wordt mede bepaald aan de hand van de vraag of dit bijdraagt aan de verschillende doelstellingen en maatregelen van de gemeente, opgenomen in het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 (MJP fiets) en het Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen. De introductie van een leenfietsstelsysteem heeft een relatie met de volgende doelstellingen en maatregelen:

- *Het MJP fiets heeft als hoofddoelstelling het ten minste handhaven van het aandeel van de fiets in de modal split van alle verplaatsingen op 37% en zo mogelijk deze te verhogen.*
- *Het bevorderen van de ketenmobiliteit fiets en openbaar vervoer.*

Een leenfietsstelsysteem kan hier aan bijdragen door als flexibele aanvulling op het OV te functioneren, waardoor het OV aantrekkelijker wordt voor de automobilist. Daarnaast kan het een alternatief zijn voor korte autoritten in de stad omdat sommige autobezitters zelf geen fiets hebben.

- *Het verminderen van de fietsparkeerdruk in openbare ruimten en in stallingen bij treinstations en andere publiekstreckende bestemmingen.*

Op termijn zou een leenfietsstelsysteem kunnen zorgen voor een vermindering van de fietsparkeerproblematiek in de stad doordat leenfietsen intensiever (meerdere keren per dag) worden gebruikt dan eigen fietsen. Een leenfietsstelsysteem kan bijdragen aan de vermindering van de fietsparkeerproblematiek wanneer fietsers hun eigen fiets minder gebruiken/weg doen (en dus niet in de openbare ruimte stallen) en met leenfietsen gaan fietsen.

Hieruit voortkomend wordt de volgende hoofdvraag gesteld die in deze rapportage wordt beantwoord:

- Is een (nieuw) leenfietsstelsysteem in Amsterdam zowel wenselijk als mogelijk?

In het eerste hoofdstuk zal worden ingegaan op bestaande leenfietsstelsystemen in het binnen- en buitenland. Aan de hand van de kenmerken van deze leenfietsstelsystemen zijn aandachtspunten opgesteld waarmee de gemeente Amsterdam rekening moet houden bij de besluitvorming over het invoeren van wel of geen (nieuw) leenfietsstelsysteem.

In het tweede hoofdstuk is de (on)wenselijkheid van een (nieuw) leenfietsstelsysteem in Amsterdam beschreven. Hierbij passeren ten eerste leerpunten uit een onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheid van een leenfietsstelsysteem in de gemeente Utrecht de revue. Ten tweede wordt ingegaan op de marktconsultatie die de gemeente Utrecht heeft laten uitvoeren voor een leenfietsstelsysteem en wat er in de toekomst (mogelijk) gaat gebeuren op het gebied van leenfietsen. In het laatste deel van het hoofdstuk wordt

inzichtelijk gemaakt wat dit voor Amsterdam betekent. Tenslotte is een advies opgesteld op basis van de rapportage.

2 Leenfietsssystemen

In deze paragraaf wordt beschreven welke leenfietsssystemen er al bestaan in binnen- en buitenland. Aan de hand van de kenmerken van de verschillende systemen wordt inzicht verkregen in de verschillende concepten leenfietsssystemen en factoren die deze systemen al dan niet tot een succes maken. Concluderend is een aantal aandachtspunten onder elkaar gezet waarmee de gemeente Amsterdam rekening moet houden bij de besluitvorming tot wel of geen (nieuw) leenfietsstelsel.

De hieronder beschreven informatie komt grotendeels voort uit een onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheid van een leenfietsstelsel in Utrecht dat onderzoeksbureau Hendriks in de opdracht van de gemeente Utrecht heeft uitgevoerd (zie volgend hoofdstuk) maar ook uit verschillende (inter)nationale media.

2.1 Aanbieders van leenfietsssystemen in het buitenland

2.1.1 JC Decaux

JC Decaux, een groot bedrijf op het gebied van (reclamedragend) stadsmeubilair, heeft in Parijs (Vélib), Lyon (VéloV) en Brussel (Cyclocity) drie grootschalige leenfietsssystemen opgezet. In Parijs bestaat het stelsel momenteel uit ongeveer 20.600 fietsen en 1450 fietsstations. Gebruikers kunnen een abonnement kopen voor een dag, een week of een jaar. De verhuurstations/stallingen hebben beeldschermen waarmee de gebruiker de fiets kan huren. Via dit scherm wordt door middel van een bankpasje betaald. Hierbij wordt een borg van € 150,- gereserveerd. Men hoeft zich dus niet vooraf aan te melden. Abonnementen voor een jaar kunnen worden gekocht via de website. Het stelsel van JC Decaux werkt met verhuurstations. Het bedrijf verdeelt de fietsen om te zorgen dat er op alle stations fietsen aanwezig zijn. Dit garandeert niet dat op elke locatie altijd fietsen te huur zijn. Om de omloopsnelheid van de fietsen te verhogen is het tarief van verhuur oplopend, waarbij het eerste half uur gratis is. Vélib is een doorslaand succes wat betreft het gebruik. In anderhalf jaar tijd werden meer dan 41 miljoen ritten gemaakt op de leenfietsen. Het succes heeft echter ook een keerzijde. Van het totale aantal van 20.600 fietsen zijn 7800 fietsen gestolen of door vandalisme onherstelbaar beschadigd. Verder zijn er 11.600 fietsen in reparatie geweest. Dit brengt vanzelfsprekend hoge kosten met zich mee. Het bedrijf levert het stelsel in ruil voor de reclameconcessie van de gemeenten. Een voordeel aan het stelsel van JCDecaux is dat het geschikt is voor incidenteel gebruik, d.w.z. dat iedereen gebruik kan maken van een fiets zonder registratie van tevoren. Opmerkelijk is dat veel inwoners van Parijs een eigen fiets hebben gekocht, nadat zij veelvuldig gebruik hadden gemaakt van het stelsel. In februari 2009 heeft JC Decaux bekend gemaakt dat zij de kosten door vandalisme en diefstal te hoog vindt geworden. Het gevolg is dat JC Decaux bezig is een fiets te ontwikkelen die beter bestand is tegen vandalisme. In april 2009 heeft JC Decaux bekend gemaakt dat het stelsel Vélib wordt uitgebreid met 300 huurstations met in totaal 3300 fietsen in een aantal randgemeenten van Parijs. Deze uitbreiding gaat JC Decaux en de gemeente Parijs in totaal ongeveer 8 miljoen kosten. In de overeenkomst tussen JC Decaux en de

gemeente Parijs staat beschreven dat JC Decaux de kosten op zich neemt voor het leenfietsstelsel, en dat de gemeente Parijs de kosten van de nieuwe fietsinfrastructuur op zich neemt. Hiernaast staat in de overeenkomst ook beschreven dat de gemeente Parijs meer gaat betalen voor fietsen die door vandalisme zijn beschadigd.

Figuur 1: Leenfietsstelsel 'Velib' in Parijs.



2.1.2 Clear Channel Outdoor / Hillenaar Outdoor Advertising

Clear Channel Outdoor (in Nederland opererend onder de naam Hillenaar Outdoor Advertising) heeft een leenfietsstelsel in onder andere Oslo, Stockholm, Rennes, Milaan, Washington D.C., Zaragoza en Barcelona. Barcelona is hiervan de grootste met 6000 fietsen. De systemen in de verschillende steden verschillen sterk van opzet wat betreft betaling. Het betalingssysteem en het type fiets kunnen worden aangepast aan de wensen van de stad. In Barcelona is er bijvoorbeeld voor gekozen dat alleen inwoners van Spanje gebruik kunnen maken van het systeem. Hier is voor gekozen om de reguliere fietsverhuurders te beschermen die zich vooral op toeristen richten. Clear Channel kan een systeem zowel met- als zonder reclameconcessie aanbieden. Een inschatting van de kosten van een leenfietsstelsel zonder reclameconcessie is 430 euro excl. BTW per losse fiets en 3500 euro excl. BTW voor een station waarin 10 fietsen geplaatst kunnen worden. Clear Channel is er geen voorstander van om een pilot uit te voeren alvorens het systeem wordt opgezet, omdat volgens haar het systeem pas echt goed werkt bij een dicht netwerk en ruim voldoende fietsen verspreid over de stad. In juni 2009 is bekend geworden dat het Cyclocity project van Clear Channel in Brussel is mislukt. De huurprocedure scheen te ingewikkeld te zijn en ook waren de fietsen te zwaar en te beperkt beschikbaar. De stad Brussel gaat echter wel verder met een nieuw leenfietsstelsel. Het nieuwe 'Villo' wordt opgezet door JC Decaux. Er wordt begonnen met 50 verhuurstations die op zo'n 450 meter van elkaar liggen, maar al snel moet dit aantal worden opgevoerd naar 180 met zo'n 2500 fietsen. Een kaartje voor 1 dag zal 1,50 euro gaan kosten en een jaarabonnement 30 euro. Het eerste half uur zal gratis zijn en het tarief is verder oplopend.

Figuur 2: Leenfietsstelsel 'Bicing' in Barcelona



2.1.3 Call a bike

Deutsche Bahn beheert in verschillende Duitse steden Call a Bike. Het concept bestaat uit Call a Bike en Call a Bike Fix. Met Call a Bike staan de fietsen 'los' op de grotere kruispunten in de stad. Er is geen aparte stalling of verhuurpunt. Een gebruiker moet zich eerst registreren via internet of telefoon. Daarna kan de klant telefonisch een code opvragen waarmee het slot open gaat. De fiets kan op elke willekeurig groot kruispunt worden ingeleverd. De klant zet de fiets op slot en belt Call a Bike om zich af te melden. Bij Call a Bike Fix zijn er wel vaste verhuurstations. De fiets moet weer bij één van deze stations worden ingeleverd. Call a Bike Fix wordt uitgebreid tot ca. 200 ICE stations in heel Duitsland. Het bedrijf denkt dat in landen of steden met een hoog eigen fietsbezit, zoals Nederland en Amsterdam, het minder interessant is om een leenfietsstelsel te introduceren.

Figuur 3: Leenfietsstelsel 'Call a Bike'



2.1.4 Aandachtspunten voor de gemeente Amsterdam

- Het grote succes hebben de buitenlandse steden te danken aan de grote markt; het fietsbezit is erg laag.
- Er bestaan veel verschillende concepten leenfietsystemen qua betaling, gebruikersgroep etc.
- Een hoog percentage leenfietsen in Parijs wordt gestolen en/of beschadigd, wat hoge kosten meebrengt.
- Veel inwoners van Parijs kopen een eigen fiets nadat ze gebruik hebben gemaakt van het leenfietsstelsel en zo de voordelen van de fiets hebben leren ervaren.
- De investering in de infrastructuur en techniek van een leenfietsstelsel kan niet worden terugverdiend door opbrengsten uit exploitatie; de meeste aanbieders plaatsen, onderhouden en exploiteren de fietsstelsels in ruil voor reclameconcessies.
- Een leenfietsstelsel levert per definitie een extra (grote) druk op de openbare ruimte op. Het stelsel wint pas ruimte wanneer veel mensen vaker hun auto/eigen fiets laten staan/weg doen en gebruik maken van de leenfiets.
- Een leenfietsstelsel werkt volgens Clear Channel pas echt goed bij een dicht netwerk van verhuurstations en ruim voldoende fietsen verspreid over de stad.
- Een inschatting van de kosten van een leenfietsstelsel zonder reclameconcessie is 430 euro excl. BTW per losse fiets en 3500 euro excl. BTW voor een station waarin 10 fietsen geplaatst kunnen worden.

2.2 Aanbieders van 'leenfietsstelsels' in Nederland

Verspreid over de stad Amsterdam zijn er vele reguliere fietsverhuurbedrijven. Deze variëren van kleine bedrijven met één locatie tot grotere ketens zoals MacBike, Yellow Bike en Orangebike. Deze verhuurbedrijven richten zich vooral op toeristen en dagjesmensen. In tegenstelling tot andere grote steden heeft Amsterdam een grote hoeveelheid fietsverhuurbedrijven per km². Hiernaast 'verhuurt' de gemeente Amsterdam fietsen op de P+R locaties Olympisch Stadion en Sloterdijk. Op de P+R locaties kunnen automobilisten kiezen voor kaartjes voor het OV of om hun reis te vervolgen met een leenfiets. Een bijzondere landelijke fietsverhuurer wordt hieronder beschreven.

2.2.1 NS OV-fiets

De OV-fiets (sinds 1 januari 2008 eigendom van de NS) is een landelijk systeem van huurfietsen dat voornamelijk wordt gebruikt door OV-gebruikers. De organisatie is in de loop van de tijd uitgegroeid tot een goed werkende vorm van natransport in de (openbaar) vervoerketen. Reizigers kunnen na hun rit met een vorm van OV, indien zij over een abonnement beschikken, op verschillende knooppunten een beroep doen op de OV-fiets, waarmee zij hun reis kunnen vervolgen. Binnen de organisatie van de NS moet OV-fiets zelfredzaam zijn en heeft de organisatie uitsluitend het doel om meer reizigers de trein in te krijgen. OV-fiets voorziet voornamelijk dagjesmensen (sociaalrecreatieve bezoekers – bezoekers aan vrienden en familie) en zakelijke bezoekers van een fiets, maar ook een kleine groep inkomende forensen (mensen die buiten Amsterdam wonen en in Amsterdam werken) maakt gebruik van de OV-fiets. Momenteel heeft de organisatie in Amsterdam (nog) onvoldoende capaciteit om grote aantallen mensen tegelijk te voorzien van een OV-fiets. Hierom kan de organisatie (nog) niet omgaan met grote fluctuaties in verhuur die bijvoorbeeld kunnen ontstaan door een verhoogde vraag van forensen in

spitsperiodes. OV-fiets heeft landelijk momenteel 51.000 klanten, 182 verhuurlocaties en hoge groeicijfers. In 2008 werd 480.000 keer een OV-fiets verhuurd. De doelstelling is om in 2010 een miljoen keer een OV-fiets te verhuren. Uit een onderzoek van de Fietzersbond in 2008 is naar voren gekomen dat de klanten van OV-fiets vooral tevreden zijn over het gemak, de snelheid, de vrijheid en de lage kosten van het systeem. Aandachtspunten volgens de klanten zijn o.a. uitbreiding van het aantal verhuurlocaties, verlenging van de gebruikerstijden en de mogelijkheid tot reserveren of garantie dat er een fiets aanwezig is. In hetzelfde onderzoek werd vermeld dat voor 35% van de pashouders de mogelijkheid om de OV-fiets te huren ervoor zorgt dat men vaker met de trein reist en 12% hierdoor de auto soms of regelmatig laat staan. Op dit moment is de exploitatie van OV-fiets rendabel. De aanleg van de infrastructuur en kosten voor ontwikkeling en innovatie zijn door de overheid gedaan toen OV-fiets nog een stichting was. Momenteel kunnen verdere investeringen voor (grootschalige) uitbreidingen en innovatie niet op korte- en middellange termijn worden gedekt door opbrengsten uit verhuur, vanwege de kleine marge die de organisatie verdient op de verhuur. OV-fiets verhuurt haar fietsen voor 2,85 euro per rit, terwijl 2,30 euro gaat naar de stallinghouders die naast de verhuur ook klein onderhoud voor de fietsen regelen. De aanschaf van een fiets kost OV-fiets ongeveer 250 euro en een abonnement op OV-fiets kost 9,95 euro per jaar.

Figuur 4: Leenfietsstelsel 'OV-fiets'



NS OV-fiets & Rabobank Utrecht

OV-fiets heeft in Utrecht de Rabobank aan haar dienst weten te koppelen. De Rabobank had oorspronkelijk voor ogen om haar medewerkers met de OV-fiets te voorzien van een (snelle) vorm van transport, te gebruiken voor afspraken met andere (private) partijen in de stad Utrecht. In de praktijk gebruikt een groot deel van haar medewerkers de OV-fiets voornamelijk als manier om tussen het station en het bedrijf te reizen. Het gevolg is dat bij de Rabobank momenteel veel OV-fietsen staan en veel minder auto's dan voorheen.

2.2.2 Aandachtspunten voor de gemeente Amsterdam

- De gemeente Amsterdam heeft een grote hoeveelheid reguliere fietsverhuurbedrijven per km², hoger dan elke andere stad in Nederland en wellicht ook in het buitenland.

- Wellicht is een uitbreiding van een bestaand systeem zoals dat van OV-fiets, in tegenstelling tot een nieuw systeem, zowel wenselijk als mogelijk (waarbij moet worden gelet op zaken als de uitbreiding van het aantal verhuurlocaties, verlenging van gebruikerstijden en de mogelijkheid tot reserveren).
- OV-fiets voorziet vooral dagjesmensen (sociaalrecreatieve bezoekers – bezoekers aan vrienden en familie) en zakelijke bezoekers van een OV-fiets.
- OV-fiets heeft in Amsterdam te weinig capaciteit om grote groepen forensen in spitsperiodes te voorzien van een OV-fiets.
- Het fietsgebruik kan in de stad Amsterdam worden verhoogd wanneer meerdere grote private bedrijven als de Rabobank de OV-fiets gaan gebruiken.

3 Wenselijkheid van een (nieuw) leenfietsstelsel in Amsterdam

3.1 Gemeente Utrecht

Ook de gemeente Utrecht heeft zich gebogen over het al dan niet opzetten van een (nieuw) leenfietsstelsel. Bureau Hendriks¹ heeft in opdracht van deze gemeente een onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van en mogelijkheden voor een stelsel van leenfietsen. Utrecht heeft net als Amsterdam een dichtbevolkte binnenstad, een hoge druk op de openbare ruimte en een relatief hoog fietsbezit en fietsgebruik. Hierom kan aangenomen worden dat de resultaten van het onderzoek ook toepasbaar zijn op de situatie in Amsterdam. Voor het onderzoek is o.a. een groot aantal enquêtes afgenomen en hebben groepsgesprekken plaatsgevonden met potentiële gebruikersgroepen, interviews met bedrijven, expertmeetings, interviews met leveranciers (van leenfietsstelsels) en buitenlandse gemeenten. Hier volgen een aantal belangrijke (algemene) uitkomsten van dit onderzoek:

Een (nieuw) leenfietsstelsel:

- Er wordt verwacht dat de gebruikers vooral bezoekers van de stad zullen zijn. Er liggen zowel kansen bij transferanten, bij OV-gebruikers en bij voetgangers
- Een relatief kleine groep OV-gebruikers, die een eigen fiets heeft staan op het station, overweegt bij een gunstige prijsstelling over te stappen op een leenfiets.
- Men verwacht een leenfiets voornamelijk te gaan gebruiken voor sociaalrecreatief verkeer en minder voor zakelijk verkeer of woon-werk verkeer.
- Er zijn weinig aanwijzingen dat een nieuw leenfietsstelsel leidt tot veel minder autogebruik in de stad.
- De beperkte groei van het fietsgebruik zal naar verwachting eerder ten koste gaan van gebruik van OV en lopen, dan van autogebruik.
- Experts die geraadpleegd zijn verwachten dat een nieuw leenfietsstelsel amper zal worden gebruikt door mensen die al een fiets hebben.
- Ook denken de experts dat een leenfietsstelsel gebaseerd moet zijn op vaste verhuurstations en niet op losse fietsen die over de stad verspreid staan. Vaste verhuurstations verminderen naar verwachting de kans op diefstal en vandalisme en vergroten de kans op de beschikbaarheid van een leenfiets.
- Een nieuw leenfietsstelsel legt een extra (grote) druk op de schaarse openbare ruimte. Pas wanneer het stelsel goed werkt wint het stelsel ruimte terug (wanneer mensen vaker hun auto/eigen fiets laten staan/weg doen en gebruik maken van de leenfiets)
- De invoering van een nieuw leenfietsstelsel moet integraal worden aangepakt: verschillende diensten en beleidsvelden binnen de gemeente moeten worden betrokken.
- Een nieuw leenfietsstelsel moet voldoen aan verschillende succesfactoren te weten:
 1. De fiets moet altijd beschikbaar zijn / in te leveren zijn.
 2. De fiets moet betaalbaar zijn voor de klant, bv eerste half uur gratis.

¹ Hendriks | Rademakers, Onderzoek leenfietsen, Den Haag 18 februari 2008.

3. De fiets moet in te leveren zijn op een andere locatie dan waar hij is gehuurd.
 4. Het moet mogelijk zijn incidenteel een fiets te huren.
 5. De afhandeling van de verhuur moet simpel en snel zijn.
 6. De stalling moet zo min mogelijk ruimte in beslag nemen (belangrijk voor gemeente).
- De exploitatie van de OV-fiets is rendabel. De kosten van de aanleg van de vereiste infrastructuur en kosten voor ontwikkeling en innovatie worden niet door verhuuropbrengsten gedekt.

In het rapport is vermeld dat een aantal experts twijfels heeft bij de onderzoeksmethoden. Deze experts hebben weinig vertrouwen in enquêtes waarin respondenten gevraagd wordt om uitspraken te doen over een niet bestaand systeem. De Utrechtse Fietsersbond beaamt deze kanttekening. Ook de Fietsersbond vindt het vreemd om mensen te laten oordelen over een niet bestaand systeem. Ten tweede is de Fietsersbond van mening dat het onderzoek wel heel erg geschreven is in het voordeel van OV-fiets (er wordt beschreven dat een uitbreiding van OV-fiets de meest voor de hand liggende uitkomst is). Ten derde vindt de Fietsersbond het opmerkelijk dat in het onderzoek is beschreven dat er onvoldoende openbare ruimte is voor een leenfietsstelsel in de stad Utrecht. De Fietsersbond beweert dat zij wel genoeg geschikte locaties heeft gevonden voor verhuurstations in de openbare ruimte van de stad².

3.1.1 Wat gaat er gebeuren in Utrecht?

Na een lange afweging van de voor- en nadelen van een leenfietsstelsel, zowel op ambtelijk niveau als op raadsniveau, heeft het Utrechtse college vorig jaar ingestemd met het uitvoeren van een marktconsultatie, als voorbereiding op een aanbesteding. Een marktconsultatie is een vrijblijvende raadpleging van het marktaanbod op het gebied van leenfietsstelsels. De gemeente Utrecht heeft randvoorwaarden en aandachtspunten opgesteld waaraan het toekomstige systeem zou moeten voldoen en de marktpartijen gevraagd hierop hun visie te geven. Verschillende marktpartijen hebben op de opdracht ingeschreven. De marktconsultatie is in maart 2009 afgerond en is vooral bedoeld om de markt te verkennen en de eigen ideeën over een leenfietsstelsel tegen het licht te houden, alvorens een aanbesteding te doen. In verband met de belangen van zowel de gemeente Utrecht als de marktpartijen is de uitkomst van de marktconsultatie vertrouwelijk en zal deze niet openbaar worden gemaakt.

De gemeente Utrecht richt zich met het systeem speciaal op (inkomende) forensen, toeristen en in een latere fase mogelijk ook op bewoners van de stad. Binnen de gemeente Utrecht is men van mening dat een leenfietsstelsel goed werkt wanneer er een uitgebreid netwerk bestaat met voldoende fietsen en verhuurlocaties; vooralsnog wil Utrecht starten met minimaal 50 verhuurlocaties en 700 fietsen.

In tegenstelling tot de stad Amsterdam heeft de stad Utrecht geen reguliere fietsverhuurbedrijven. Sommige fietswinkels verhuren wel fietsen, maar dit is niet hun 'core-business'. Mede hierom kon de gemeente Utrecht, makkelijker dan de gemeente Amsterdam zou kunnen vanwege het grote aantal reguliere fietsverhuurbedrijven, zonder veel problemen in de consultatie de randvoorwaarde stellen dat incidentele verhuur

² Fietsberaad, Wat past in een Nederlandse stad, oktober 2008.

mogelijk moet zijn (d.w.z. dat men zonder registratie van tevoren een fiets mee moet kunnen nemen). Andere aandachtspunten in de marktconsultatie zijn de mogelijkheid om 'een flexibel afgiftesysteem' te realiseren (men hoeft de fiets niet op dezelfde verhuurlocatie in te leveren), 'het systeem moet geschikt te maken zijn voor gebruik met de OV-chip' en 'bij voorkeur moet het systeem op het maaiveld worden geplaatst'.

De gemeente Utrecht sluit het doen van een reclameconcessie niet uit. Er wordt naar alle waarschijnlijkheid in het najaar van 2010 beslist over het doen van de aanbesteding.

3.2 Gemeente Amsterdam

Eerder werd in dit rapport vermeld dat de wenselijkheid van een leenfietsstelsel mede wordt bepaald aan hand van de vraag of dit bijdraagt aan de verschillende doelstellingen en maatregelen van de gemeente.

- Het MJP fiets heeft als hoofddoelstelling het ten minste handhaven van het aandeel van de fiets in de modal split van alle verplaatsingen op 37% en zo mogelijk deze te verhogen.

- Het bevorderen van de ketenmobiliteit fiets en openbaar vervoer.

Een leenfietsstelsel kan hieraan bijdragen door als flexibele aanvulling op het OV te functioneren, waardoor het OV aantrekkelijker wordt voor de automobilist. Daarnaast kan het een alternatief zijn voor korte autoritten in de stad omdat sommige autobezitters zelf geen fiets hebben. Kortom, het gewenste beeld is dat een toename van het aandeel fiets een afname betekent van het aandeel autogebruik.

- Het verminderen van de fietsparkeerdruk in openbare ruimten en in stallingen bij treinstations en andere publiekstreckende bestemmingen.

Op termijn zou een leenfietsstelsel kunnen zorgen voor een vermindering van de fietsparkeerproblematiek in de stad doordat leenfietsen intensiever (meerdere keren per dag) worden gebruikt dan eigen fietsen. Een leenfietsstelsel kan bijdragen aan de vermindering van de fietsparkeerproblematiek wanneer fietsers hun eigen fiets minder gebruiken/weg doen (en dus niet in de openbare ruimte stallen) en met leenfietsen gaan fietsen.

Hieruit voortkomend werd de volgende hoofdvraag gesteld die hieronder wordt beantwoord:

- Is een (nieuw) leenfietsstelsel in Amsterdam zowel wenselijk als mogelijk?

Een nieuw leenfietsstelsel draagt amper bij aan de groei van het fietsgebruik

Uit het Utrechtse onderzoek is naar voren gekomen dat de invoering van een nieuw leenfietsstelsel naar verwachting leidt tot een beperkte groei van het fietsgebruik en dat deze groei voornamelijk ten koste gaat van lopen en het gebruik van OV. Bij een leenfiets is men altijd afhankelijk van het feit of er een fiets beschikbaar is wanneer men dat wil. Een eigen fiets is altijd beschikbaar en hiertegen kan een leenfiets dus niet concurreren. Hierom zal een nieuw leenfietsstelsel niet bijdragen aan de maatregelen van de

gemeente om het aandeel van de fiets in de modal split te verhogen ten koste van de auto.

Beperkt effect op de versterking van de ketenmobiliteit OV en fiets

In het Utrechtse onderzoek is ook beschreven dat wordt verwacht dat voornamelijk bezoekers van de stad als transferanten en OV-gebruikers gebruik zullen gaan maken van het systeem. Men verwacht een leenfiets vooral te gaan gebruiken voor sociaal recreatief verkeer (dagjesmensen) en minder voor zakelijk verkeer of woon-werk verkeer. Vanuit dit oogpunt zal een nieuw leenfietsstelsel de ketenmobiliteit van OV en fiets inderdaad kunnen versterken. In Amsterdam echter kunnen dagjesmensen, wanneer zij over een abonnement beschikken, al fietsen huren op alle NS stations bij OV-fiets (behalve station Holendrecht) of kunnen zij bij een van de vele reguliere fietsverhuurbedrijven een fiets huren. Ook heeft een kleine groep OV-gebruikers een eigen fiets op een station staan. Er wordt niet verwacht dat deze mensen hun eigen fiets inwisselen voor een leenfiets. Een nieuw leenfietsstelsel kan de ketenmobiliteit van OV en fiets versterken, maar in Amsterdam zal dit effect minder sterk zijn dan in Utrecht omdat in Amsterdam bezoekers op vele plaatsen al leenfietsen kunnen huren.

Beperk effect op de vermindering van de fietsparkeerproblematiek

Een nieuw leenfietsstelsel kan bijdragen aan de vermindering van de fietsparkeerproblematiek wanneer fietsers hun eigen fiets minder gebruiken/weg doen en met leenfietsen gaan fietsen. Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat vooral bezoekers van de stad zullen gaan fietsen met leenfietsen. Er wordt verwacht dat mensen die een eigen fiets bezitten en in de stad wonen amper leenfietsen gaan gebruiken. In Parijs is zelfs een omgekeerde trend zichtbaar: Juist de ervaring met leenfietsen leidt ertoe dat meer Parijzenaars een eigen fiets zijn gaan kopen. Een nieuw leenfietsstelsel zal waarschijnlijk nauwelijks leiden tot vermindering van de fietsparkeerproblematiek.

Ruimtebeslag

Ook legt een nieuw leenfietsstelsel een aanzienlijk extra beslag op de schaarse openbare ruimte in de stad. De verhuurstations nemen immers ruimte in en verschillende leveranciers van fietssystemen en de gemeente Utrecht zijn van mening dat een leenfietsstelsel alleen goed werkt wanneer er een uitgebreid netwerk van verhuurstations bestaat met voldoende fietsen. Alleen dan zullen mensen wellicht hun eigen fiets laten staan. Toch werd uit het Utrechtse onderzoek duidelijk dat de inwoners van de stad niet warm lopen voor het gebruik van leenfietsen. De eigen fiets is immers altijd beschikbaar. Er is niet onderzocht of automobilisten, die in de stad wonen en geen eigen fiets bezitten en de auto gebruiken voor ritten van minder dan vijf kilometer, een leenfiets zullen gaan gebruiken wanneer deze voorhanden is. Er wordt dus verwacht dat een leenfietsstelsel niet genoeg ruimte terug wint (hoe relatief dit ook is), omdat niet verwacht wordt dat de inwoners van Amsterdam massaal hun eigen fiets minder zullen gaan gebruiken of zelfs weg zullen gaan doen ten gunste van de leenfiets.

Bestaande leenfietsystemen

Hiernaast kan de gemeente Amsterdam, in tegenstelling tot de gemeente Utrecht, niet zonder meer een nieuw leenfietsstelsel invoeren waarbij incidentele verhuur mogelijk is. Dit systeem zou namelijk oneerlijke concurrentie bewerkstelligen ten opzichte van de vele reguliere fietsverhuurbedrijven. Ook moet rekening worden gehouden met het uitgebreide, alom bekende netwerk van OV-fiets. Een nieuw leenfietsstelsel met andere

kenmerken (betaalsysteem, type fiets e.d.) dat al dan niet aansluit op het systeem van OV-fiets, zal voor verwarring kunnen zorgen onder de gebruikers.

Kosten

Tenslotte is door het Utrechtse onderzoek vastgesteld dat een nieuw systeem niet kostendekkend kan worden opgezet en geëxploiteerd. Dit blijkt ook uit ervaringen met de Vélib in Parijs. Voor een nieuw leenfietsstelsel dient de gemeente een grote investering te doen. Er bestaan verschillende leveranciers, maar een schatting van de kosten zonder een reclameovereenkomst is 430 euro excl. BTW per losse fiets en 3500 euro excl. BTW voor een station waarin 10 fietsen geplaatst kunnen worden. Er dient dan ook Europees te worden aanbesteed. Het is bekend dat de aanbieders van leenfietsstelsels het aantal (verwachte) gebruikers koppelen aan de hoogte van de gemeentelijke investering. De hoogte van de investering hangt ook af van of de gemeente bereid is tot een reclameconcessie. Verschillende aanbieders leveren een systeem namelijk (alleen) in ruil voor een reclameconcessie.

3.2.1 OV-fiets

Al eerder is in deze rapportage genoemd dat een aanzienlijke groep OV-gebruikers de auto soms of regelmatig laat staan als gevolg van de mogelijkheid tot huren van een OV-fiets. Bezoekers van Amsterdam zijn immers gebaat bij een fietsstelsel dat naadloos aansluit op het OV (of bij P+R's). Een uitbreiding van OV-fiets geeft aansluiting op een bestaand landelijk netwerk. De kosten van een dergelijke investering zullen veel lager zijn dan de kosten voor een nieuw systeem omdat de infrastructuur en techniek er grotendeels al zijn. OV-fiets kan leenfietsen leveren in normale stallingen, maar ook leenfietsen in kluizen of leenfietsen in andere systemen.

De stichting OV-fiets is per 1 januari 2008 overgenomen door de NS en opereert sindsdien als onderdeel van de NS onder de naam NS OV-fiets BV en is dus een private partij. Door deze nieuwe rechtsvorm is er in het geval van een gemeentelijke investering ten behoeve van OV-fiets sprake van ongeoorloofde staatssteun. Ook levert het investeren door de gemeente oneerlijke concurrentie op ten opzichte van de vele reguliere fietsverhuurders in Amsterdam. Direct investeren door de gemeente is dus niet mogelijk.

Dit wordt bekrachtigd door een brief van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat uit 2007 aan gemeenten waarin wordt gesteld dat OV-fiets een vorm is van fietsverhuur en dus geen openbaar vervoer en de overheid niet mag betalen voor stallingruimte bij stations, die slechts ter beschikking zou staan van OV-fiets.

3.3 Conclusie

Het college is van mening dat:

- Een nieuw leenfietsstelsel onvoldoende zal bijdragen aan de groei van het fietsverkeer in de stad ten koste van het autogebruik.
- Een nieuw leenfietsstelsel onvoldoende effect zal hebben op het bevorderen van de ketenmobiliteit OV en fiets.
- Een nieuw leenfietsstelsel onvoldoende effect zal hebben op het verminderen van de fietsparkeerproblematiek in de stad.

- Er weinig plaats is voor een nieuw leenfietsstelsel in de openbare ruimte van de stad, in het bijzonder in de binnenstad.
- Incidentele verhuur niet zonder meer kan worden ingesteld in het nieuwe leenfietsstelsel omdat dit leidt tot oneerlijke concurrentie ten opzichte van de vele reguliere fietsverhuurbedrijven.
- De kosten van een nieuw leenfietsstelsel (ongeveer 430 euro excl. BTW per losse fiets en 3500 euro excl. BTW voor een station waarin 10 fietsen geplaatst kunnen worden), vanwege de bovenstaande punten niet opwegen tegen de baten.

De gemeente Utrecht gaat waarschijnlijk toch een nieuw leenfietsstelsel invoeren. Naar alle waarschijnlijkheid zal zij nog dit jaar (2010) een Europese aanbesteding publiceren. De gemeente Amsterdam houdt nauw contact met de gemeente Utrecht en zal de ontwikkelingen daar op de voet volgen. Mocht het stelsel daar een succes worden, dan kan alsnog geleerd worden van het proces en het resultaat.