

## > Wat past in een **Nederlandse stad?**

Karin Broer

**De gemeente Utrecht start een officiële marktconsultatie voor de realisatie van een leenfietsensysteem met vijftig huurlocaties. Op basis van een haalbaarheidsonderzoek verwacht Utrecht dat vooral bezoekers en forensen gebruik zullen maken van de huurfiets. Kan het ook in een Nederlandse stad? Sinds de introductie van het fietsverhuursysteem Vélib' in Parijs en de golf van publiciteit die dat opleverde, wordt die vraag geregeld gesteld.**



De Vélib' is een gelikt fietsverhuursysteem met op het eerste gezicht een enorm succes. In drie maanden tijd waren er 100.000 gebruikers. Ook uit Lyon en Barcelona kwamen positieve geluiden. Dat is nog eens wat anders dan alle verhalen over mislukte systemen, zoals het Amsterdamse Depo-systeem van Luud Schimmelpennink rond 2000.

De succesvolle buitenlandse voorbeelden waren in Utrecht aanleiding voor een initiatief raadsvoorstel om een leenfietsensysteem in te voeren per 1 januari 2009. Een eerste haalbaarheidsonderzoek is nu gedaan door adviesbureau Hendriks en Rademakers.

### **Vooral bezoekers**

Het bureau concludeert op basis van enquêtes en gesprekken met experts dat een Utrechts leenfietsensysteem het vooral zal

### **Adviseur Ronald Hendriks:**

*'Er zijn weinig aanwijzingen dat een leenfiets leidt tot veel minder autogebruik.'*

moeten hebben van bezoekers van Utrecht. 'Er liggen vooral kansen bij transferanten (gebruikers van een transferium), ov-gebruikers en lopers', schrijft men. Er zijn 'weinig aanwijzingen dat een leenfiets leidt tot veel minder autogebruik'. Wel kan een leenfietsensysteem het fietsgebruik stimuleren. De extra fietsritjes worden gemaakt door mensen die voorheen het ov gebruikten of liepen.

Marlies van Lijden, namens het parkeerbedrijf van de gemeente opdrachtgever van het onderzoek, gelooft toch dat

er wel enige invloed op het autogebruik zal zijn. 'Het gebruik van een transferium kan door een leenfiets aantrekkelijker worden. Dat betekent dat er minder auto's de stad inkomen.' En dat past goed bij de gemeentelijke beleidsdoelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit en de bereikbaarheid.

Utrechters zelf staan niet springen om een leenfiets te huren, concludeert onderzoeker Hendriks op basis van de enquêtes. Zij hebben immers een eigen fiets en het is niet de verwachting dat ze meer dan incidenteel (lekke band) die fiets zullen inruilen voor een leenfiets. Een leenfietsensysteem zal dan ook niet helpen de enorme hoeveelheden geparkeerde fietsen te verminderen die in Utrecht op sommige plekken de openbare ruimte vullen.

Op basis van gesprekken met experts adviseert Hendriks om te werken met 'vaste stations' en niet met fietsen die op elke straathoek kunnen worden achtergelaten, zoals in het Call a bike-systeem van Deutsche Bahn. Eén van de cruciale eisen aan een leenfietsensysteem is de beschikbaarheid van de fiets. Een gebruiker moet er op kunnen rekenen op een bepaalde locatie een fiets te kunnen huren en dat is lastig te garanderen in het Call a Bike-systeem.

Mensen willen best betalen, meldt de haalbaarheidsstudie. Gratis, zoals in Lyon en Parijs waar het eerste half uur gratis is, hoeft niet. Bedragen tussen 1 en 3 euro per ritje tot vijf kilometer zijn reëel.

### **OV-fiets**

Gezien de potentiële doelgroep (ov-gebruikers, bezoekers van Utrecht) lijkt het vrij logisch om aan uitbreiding van het ov-



### OV-fiets

Snel en gemakkelijk te huren fiets, te verkrijgen op zo'n 170 huurlocaties, voornamelijk NS-stations, maar ook andere ov-haltes, P&R-terreinen, gemeentelijke fietsenstallingen. Primair gericht op natransport na ov en auto. Simpele fiets zonder versnellingen. Fietsen staan altijd binnen in bemenste fietsenstalling, fietskluis of geautomatiseerde fietsenstallingen.

- Doelgroep: ov-gebruikers, gebruikers van transferia, bezoekers.
- Kosten: 2,85 euro per keer (tot 20 uur), alleen te gebruiken door mensen met een OV-fiets-abonnement dat 9,50 euro per jaar kost en houders van mobiliteitspassen (als Mobilitymix en NS businesscard).
- Gebruik: ruim 45.000 abonnees en zo'n 72.000 andere kaarthouders van mobiliteitspassen die ook van de OV-fiets gebruik kunnen maken. In 2007 zijn er 315.000 ritten gemaakt. De prognose voor 2008: 450.000 ritten.
- Nadelen: fiets moet terug naar punt van afgifte, je kunt niet ter plekke abonnee worden.

fietsstelsel te denken. Dat is ook één van de drie mogelijkheden die Hendriks de gemeente voorstelt als vervolgstap. Dat betekent nog wel een aantal flinke aanpassingen. De OV-fiets is nog lang geen stadsleenfiets. Zo werkt de OV-fiets nu alleen met bemenste stallingen en fietskluisen, moet de gebruiker de fiets weer op dezelfde plek inleveren waar hij hem heeft opgehaald en is het niet mogelijk ter plekke lid te worden.



### Call a Bike

Geëxploiteerd door DBrent (Deutsche Bahn) waar ook autoverhuur onder valt. Systeem operationeel in Berlijn, Köln, Stuttgart, Frankfurt, München. Ingenieuze fiets met hightech slot, 20 versnellingen en achtervering.

Na registratie via internet of telefoon is het mogelijk met een mobiele telefoon op straat een code op te vragen om het slot van de speciale huurfiets te openen. Gebruikers kunnen de fiets overal vastzetten en achterlaten. Behalve in Stuttgart waar speciale Call a Bike-stations zijn.

- Doelgroep: zowel bewoners als bezoekers.
- Kosten: in Stuttgart is het gebruik het eerste half uur gratis, in de andere steden niet. Verder wordt 6-8 cent per minuut gerekend, met een maximum van 15 euro per dag. Dit bedrag wordt automatisch afgeschreven.
- Gebruik: nu 4200 fietsen waarvan 2000 in Berlijn. In 2007 maakten 68.000 mensen gebruik van het systeem.
- Nadelen: systeem behoeft regelmatig herverdeling van fietsen. De fiets is niet altijd beschikbaar op een plek waar de klant hem zoekt.

Maar volgens directeur Kaj Mook van OV-fiets kan zijn systeem in de nabije toekomst wel voldoen aan de eisen van een stadsleenfiets. 'Het past behoorlijk goed bij wat we nu al doen. De OV-fiets is een flexibele leenfiets die op dit moment primair gericht is op natransport voor de trein. We hebben voornamelijk locaties bij stations en ov-haltes maar ook nu al zitten we in Utrecht bijvoorbeeld op drie P&R-locaties. In Ede hebben we zeven locaties en is flexibel inleveren mogelijk.'



### Smartbike

Product van Clear Channel Outdoor. Te zien in Oslo, Rennes en Barcelona (onder de naam Bicing). Clear Channel Outdoor is net als JCDecaux gespecialiseerd in buitenreclame.

Het systeem wordt net als de Vélib' in Parijs in zijn geheel geleverd en draaiende gehouden, in ruil voor langjarige reclamecontracten. Maar Clear Channel Outdoor levert het systeem ook zonder contract, de gemeente draait dan op voor de kosten.

De fietsen zijn speciaal vormgegeven en hebben drie versnellingen. Het systeem bestaat uit een netwerk van afhaalstations (speciale fietsenrekken met een beeldschermzuil) die om de 300 à 400 meter in de stad te vinden zijn. Door een chipkaart voor de zuil te houden, wordt de gebruiker herkend, één van de ingebouwde sloten in het rek gaat open en een fiets is beschikbaar.

- Doelgroep: bewoners, bezoekers.
- Kosten: het eerste half uur is gratis, daarna kost het 0,30 cent per half uur. Na twee uur loopt het tarief fors op, om tegen te gaan dat de fiets voor langere perioden bij dezelfde gebruiker is.
- Gebruik: in Oslo 1200 fietsen, in Barcelona uitgebreid naar 6000 fietsen. Fietsen worden gemiddeld 15 keer per dag gebruikt.
- Nadelen: onderhoudsgevoelig, herverdelingsinspanningen. In Barcelona rijden voortdurend vrachtwagentjes rond om de fietsen te herverdelen over de stations.



### Vélib'/Vélo'v

Product van JCDecaux. Te zien onder andere in Parijs, Lyon en Brussel. Het systeem wordt op straat gezet en draaiende gehouden in ruil voor langjarige contracten voor buitenreclame. Niet los verkrijgbaar.

Na de introductie in Lyon volgde Parijs in juli 2007 met 10.000 fietsen en 750 stations (geavanceerde fietsenrekken met een stuk of 15 fietsen en een betalingszuil). Het doel is om aan het einde van 2008 20.600 fietsen te hebben, met 1450 stations. Om de 300 meter is er dan een dergelijk station. De speciaal vormgegeven fietsen zijn vrij zwaar, 22,5 kilo, en voorzien van drie versnellingen. Mensen die een fiets willen gebruiken, kopen een abonnement voor een dag, een week of een jaar. Abonnementen voor een dag of een week zijn met creditcard of pinpas te koop via één van de zuilen bij de speciale rekken. Voor onbekenden is het overigens nog een aardig gehannes met creditkaart en barcodekaartjes. Een abonnement kost 1 euro voor een dag of 5 euro voor een week. Om het risico van diefstal of onzorgvuldig gebruik in te dammen wordt een borgsom van 150 euro gereserveerd.

- Doelgroep: bewoners, bezoekers, toeristen.
- Kosten: met het abonnement is de fiets het eerste half uur gratis. Het tweede half uur kost een euro. Een jaarabonnement van 29 euro is te verkrijgen via de website [velib.paris.fr](http://velib.paris.fr).
- Gebruik: in het eerste jaar van haar bestaan telde Vélib' circa 200.000 jaarabonnees, 277.000 weekabonnees en 3,6 miljoen dagkaarten. Samen goed voor 26 miljoen verhuringen.
- Nadelen: herverdeling. Met name de hoger gelegen stations komen leeg te staan omdat er naar beneden wordt gefietst, maar niet omhoog. Vandalisme en diefstal: Het eerste half jaar kostte het JCDecaux 20,6 miljoen euro om het systeem draaiende te houden in Parijs.



## Ondertussen werkt de TU Delft aan BIMi

De TU Delft is in opdracht van het Stadsgewest bezig met een haalbaarheidsonderzoek naar de BIMi (Bicycle Movement Individuel), een technisch zeer geavanceerd leenfietsstelsel waarbij de fiets overal op straat kan worden achtergelaten en weer geleend. De TU Delft werkt hiervoor samen met de gemeente Delft, Stadsgewest Haaglanden en Van Heekeren en Frima management consultants.

Eerder hebben studenten de vandalismebestendige fiets en de benodigde elektronica ontworpen. Het systeem is in grote lijnen uitgedacht, al moeten er nog wel technische problemen worden opgelost, zoals hoe de fiets te lokaliseren als hij in een tunnel staat. In principe is het bedoeling te starten in Delft, waarna het systeem kan worden uitgebreid naar de andere grote steden in de regio.

Die proef in Ede, waar mensen met bijbetaling van 65 cent de fiets elders kunnen inleveren dan op het punt van afgifte, loopt nu een paar maanden. Tot nu toe is er niet veel belangstelling, want veel mensen weten nog niet dat het kan. Het beheer wordt gedaan door de beheerder van de stationsstalling. Hij zorgt voor herdistributie (één van de ingewikkelder problemen van een stadsfietsstelsel), zodat de fietsen weer gelijkmatig verdeeld worden over de locaties.

### Nieuw systeem

Maar de gemeente Utrecht heeft nog niet voor de OV-fiets gekozen en evenmin voor de andere twee opties die in de haalbaarheidsstudie worden voorgesteld: kiezen voor een bestaand systeem en dat in één keer plaatsen of beginnen met een pilot rond bedrijventerrein Rijnsweerd. De gemeente wil nog niet gaan aanbesteden maar start met een officiële marktconsultatie, vooral om bedrijven met vernieuwende, creatieve ideeën een kans te geven, legt Van Lijden uit.

Voor die marktconsultatie zijn tien randvoorwaarden opgesteld die een beeld scheppen wat de stad voor ogen heeft: 50 locaties, op de eerste plaats gericht op bezoekers, transeranten en ov-gebruikers. Locaties die als voorbeeld worden gegeven: hotels, bedrijventerreinen, de stadsschouwburg, het

### Directeur OV-fiets Kaj Mook:

*'Het grote verschil met het buitenland is dat in Nederland iedereen een fiets heeft.'*

museumkwartier, Leidsche Rijn. Het systeem moet flexibel in gebruik zijn: de fiets moet elders kunnen worden ingeleverd dan op het punt van afgifte, de fiets moet te gebruiken zijn zonder registratie van tevoren, geschikt zijn voor gebruik met de OV-chipkaart. Een interessante randvoorwaarde is ook: bij voorkeur op maaiveld.

En aan die laatste voorwaarde kunnen systemen zoals in Parijs en Brussel toegepast weer beter voldoen.

Een OV-fiets in de openbare ruimte zonder bescherming van kluis of stalling lijkt vragen om moeilijkheden. Toch is directeur Mook niet direct afwijzend. 'We hebben een voorkeur voor het binnenstellen van de fietsen, maar misschien valt het met vandalisme en diefstal ook wel mee. We hebben in Nederland de neiging alles hufferproof te maken, soms is dat niet nodig.'

### Jan van Embden van de Fietsersbond:

*'Of het zal aanslaan weet je nooit. Zet het gewoon neer, probeer het.'*

De Utrechtse Fietsersbond is niet onverdeeld gelukkig met de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek. Secretaris Jan van Embden: 'We hebben de indruk dat de onderzoekers wat vooringenomen waren. Het rapport is wel erg naar de OV-fiets toe geschreven, vind ik.' Ook is hij niet erg onder de indruk van de onderzoeksmethoden. 'Ze hebben mensen gevraagd of ze een systeem gaan gebruiken dat ze niet kennen. Hoe kun je iets zeggen over iets dat je niet kent? Die uitkomsten zeggen eigenlijk helemaal niets.' Van Embden is zelf nogal enthousiast over het systeem in Lyon (ook van JCDecaux, vergelijkbaar met de Parijse Vélib'). 'Daar is in Utrecht echt genoeg fysieke ruimte voor, dat hebben we als Fietsersbond al in kaart gebracht. Of het zal aanslaan weet je nooit. Zet het gewoon neer, probeer het.'

OV-fiets wil graag aan de marktconsultatie meedoen. Directeur Mook gelooft in een leenfietsensysteem op stedelijk niveau. 'Die markt gaat ontstaan.' Maar het grote verschil met het buitenland is dat in Nederland iedereen een fiets heeft. 'In Nederland is de uitdaging om te zorgen voor een fiets níet in de eigen woonplaats. Op plekken als P&R-stations, bedrijventerreinen aan de rand van de stad bijvoorbeeld. Ik geloof er zelf niet zo in om de hele Utrechtse binnenstad vol te zetten met leenfietsstations. Daar is ook niet de fysieke ruimte voor. Bovendien, als je daar een fietsenrek plaatst, staat het binnen de kortste keren vol met particuliere fietsen.'