

Fietsdeelsystemen, goed voor fietsers in Leiden?

Een notitie van de Fietsersbond (Afdeling Leiden) voor de Gemeente Leiden

Samenvatting

Het omvangrijke bezit van fietsen en de ruime fietservaring stelt in Nederland hoge eisen aan een concept van deelfietsen. En in het bijzonder in een compacte stad zoals Leiden, waar veel zaken lopend vanuit de belangrijkste verkeersknooppunten bereikt kunnen worden.

Een **deel(of leen)fiets** is een fiets die gedurende een beperkte periode – maximaal 24 uur – door meerdere berijders gebruikt kan worden en waarvan de berijder(s) niet de eigenaar(aren) is(zijn). Dientengevolge is een deelfietsconcept (of fietsdeelsysteem) een manier om fietsen tijdelijk ter beschikking te stellen. Er kunnen **4 concepten** worden onderscheiden:

- Vrij bruikbare fietsen
- Bemande fietsuitleen
- Uitleen via deelfietsstations
- Strooifietsconcept

Ieder concept heeft zijn **eigen voor- en nadelen**, waarbij de laatste tijd veel aandacht is besteed aan de nadelen, zoals het gebrek aan kwaliteitsbeheer van de fietsen, gebrekkige beschikbaarheid naar tijd een plaats, ongestructureerd achter laten van strooifietsen (verrommeling straatbeeld) of vandalisme.

Toch kunnen deelfietsystemen goede (bedrijfseconomisch) overlevingskansen hebben en soms (maatschappelijk) gewenst zijn, daar waar zij een bijdrage leveren aan verplaatsingen zonder het milieu te belasten en het tegengaan van congestie.

Een **deelfietsconcept** voldoet vanuit de fietsoptiek gezien tenminste aan de volgende **voorwaarden**:

1. De fietsen zijn **technisch betrouwbaar**, wat een goed functionerend systeem van schadeherstel en onderhoud vereist.
2. Uit oogpunt van veilig en comfortabel fietsen moet een **leenfiets flexibel aanpasbaar** zijn aan de lichaamsbouw van de huurder (Een fiets moet passen).
3. Het concept **belemmert niet overige fietsers**, door verhoging van de druk op fietsparkeerfaciliteiten (dus: meer fietsen = meer fietsparkeerplaatsen). Leenfietsen nemen dus niet de parkeerplek van fietsen voor bewoners in beslag, zoals dat b.v. bij het strooifietsconcept kan optreden.
4. De **beschikbaarheid** van deelfietsen is ruim zo niet bijna gegarandeerd, omdat anders de animo voor verplaatsingen met de fiets (weer) wordt aangetast.

Concessieverlening is zeer gewenst en maakt het bovendien mogelijk om maatschappelijke doelstellingen bij de beslissingen mee te laten wegen. De gemeente dient dus doelstellingen voor een deelfietsconcessiebeleid te formuleren.

De markt voor deelfietsconcepten lijkt in Leiden vooral weggelegd te zijn voor **vier doelgroepen**:

- **Pendelaars** zullen de fiets in de ochtend vanuit de beide verkeersknooppunten willen ophalen en aan het einde van de dag willen inleveren (natransport).
- **Studenten** hebben meer over de dag gespreide behoefte aan een fiets.
- **Zakelijke (bedrijfs)bezoeker** komt veelal voor een dagdeel.
- Misschien **(buitenlandse) toeristen**, gedurende de gehele dag van en naar verkeersknooppunten en parkeerplaatsen.

Is dus een deelfietsstelsel goed voor fietsers in Leiden? Een stelsel dat comfortabel en veilig fietsen bevordert is altijd welkom. Ook in Leiden, mits aan een aantal minimumvoorwaarden vanuit fietsoptiek gezien is voldaan. In hoeverre echter hier een deelfietsconcept (economische) levensvatbaar is, is verre van duidelijk.

Inhoudsopgave

Nederland het land van fietsers en fietsen

Fietsdeelsystemen

Voor- en nadelen van de gangbare leenfietsconcepten

Voorwaarden voor een goed functionerend deelfietsstelsel in Nederland

Overwegingen bij (her)invoering van een deelfietsstelsel in Leiden

Nawoord

Het idee voor een allereerste fietsdeelsysteem ooit kwam van Luud Schimmelpennick, industrieel ontwerper en lid van de Provo-beweging in Amsterdam. In 1965 stelde hij voor om 2000 witte rijwielen zonder slot te plaatsen. Het moest de massale fietsendiefstal terug dringen en de luchtverontreiniging verminderen. Het **witte-fietsenplan** ging snel ten onder aan diefstal en vandalisme. Er bestaan overigens nog steeds gratis witte fietsen, in Nationaal Park Hooge Veluwe.

Nederland het land van fietsers en fietsen

Nederland is de mondiale koploper met betrekking tot **fietsgebruik**. Meer dan 25% van alle verplaatsingen doen wij op de fiets. Bij verplaatsingen binnen het stedelijk gebied is dat aandeel nog aanzienlijk hoger, Zwolle, Leiden en Groningen spannen de kroon met bijna 50% (Amsterdam “slechts” 40%). Volgens het KIM ¹⁾ hangt het groeiende fietsgebruik samen met het onderwijs, het werk en de vrije tijd (het gebruik voor winkelen is niet toegenomen).

Die groei bij het woon-werkverkeer komt vooral door grotere fietsafstanden, met name door veertigers en vijftigers. “Mogelijk speelt de toename in het gebruik van de e-fiets hierbij een rol” (men bedoelt vermoedelijk e-bike en speed-pedelec). De toename die gerelateerd is aan onderwijs en werk vindt ook zijn weerslag bij fietsgebruik naar en van treinstations. Het KIM constateert in de voorbije 10 jaar een aanzienlijke toename van de fiets voor het vóórtransport op de grotere treinstations. Ook voor het nátransport wordt de fiets méér ingezet, waar de OV-fiets een grote bijdrage aan heeft gegeven.

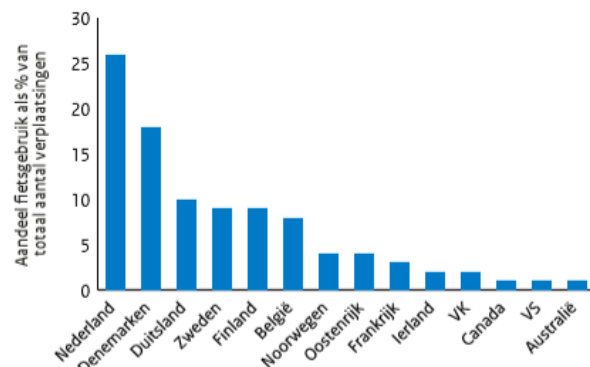
Een en ander gaat natuurlijk ook gepaard met een omvangrijk **bezit aan fietsen**. In geen ander land ter wereld beschikt men over aanzienlijk meer dan één fiets per hoofd van de bevolking, hier gemiddeld over 1,3 fiets. Denk hierbij o.a. aan

- “Stadsfiets” voor het dagelijkse gebruik waaronder het vóórtransport (werk)
- Fiets voor het nátransport bij het woonwerk-verkeer
- Recreatiefiets (toerfiets, racefiets)
- Lastenfiets (bv. voor het vervoer van kinderen, maaltijden, pakketjes etc).

Dat de belangstelling voor het gebruik van fietsen in Nederland, en zeker ook in de Leidse regio, toeneemt is verheugend. Naast de bekende voordelen van het fietsen (lichamelijke en mentale gezondheid, geringe milieubelasting, vergeleken met auto geringer ruimtegebruik, congestie verlagend op rijwegen etc.) openbaren zich de laatste jaren ook de nadelen van dit succes. Ook die zijn bekend, zoals drukte op fietspaden, (en daardoor) een onveiligere fietsinfrastructuur of toenemende parkeer- en stalling schaarste voor fietsen.

Nederland is onbetwist fietsland nr 1! ⁴

Figuur: Aandeel fietsgebruik als % van totaal aantal verplaatsingen in verschillende landen.



¹ Kennisinstituut voor Mobiliteit- KIM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017.

In deze notitie wordt getracht om enig licht te werpen op relatie tussen fietsgebruik c.q. fietsbezit en fietsdeelsystemen. Van dit soort systemen wordt verondersteld dat zij het fietsgebruik bevorderen en tevens ok het parkeer- en stallingsprobleem verminderen. Echter, de praktijk blijkt weerbarstig.

Fietsdeelsystemen

Het heeft wel een aantal jaren geduurd voordat het wittefietsenplan–experiment (serieuze) opvolgers kreeg. Inmiddels heeft het idee – wereldwijd – een hoge vlucht genomen met als gevolg dat er zo’n 1000 systemen (ooit hebben) bestaan. Maar zoals zo vaak mijn nieuwe (technologische) ontwikkelingen ging - en gaat dat nog steeds - gepaard vele mislukkingen. Hét system bij uitstek bestaat nog niet, of beter gezegd hangt af van zaken zoals de ruimtelijk (bebouwings-)structuur, fietscultuur en -historie, gebruiksgroepen en zeker ook de doelstellingen van het fietsdeelsysteem.

Allereerst rijst echter de vraag wat een **deel(of leen)fiets** is ²⁾? Als **werkdefinitie** zou kunnen worden aangehouden:

een fiets die gedurende een beperkte periode – maximaal 24 uur – door meerdere berijders gebruikt kan worden en waarvan de berijder(s) niet de eigenaar(aren) is(zijn).

Dientengevolge is een **deelfietsconcept** (of fietsdeelsysteem) een manier om fietsen tijdelijk ter beschikking te stellen.

Meestal is de organisatie achter een deelfietsconcept in handen van een commerciële organisatie (soms ook in samenwerking met een publieke instelling), de **deelfietsaanbieder**.

Daarmee kan een initiatief zoals dat van *Swapfiets* niet als deelfietsstelsysteem aangemerkt worden. Het is een financieringsvorm voor het in bezit (niet in eigendom) hebben van een fiets (vgl. met autoleasing). Het maandabonnement voor de versie “Original” kost €15,- p.m. en dat voor “Deluxe7” (€19,50 p.m.) , wat neerkomt op zo’n €0,50 resp. €0,65 p.d. (swappen wordt hier bedoeld als – binnen 1 dag - omwisselen van de fiets, bij schade).

Welk soort **deelfietsconcepten** zijn te onderscheiden ³⁾?

1. Vrij bruikbare fietsen

Hierbij worden fietsen zonder abonnement c.q. prijs en ontgrendelingsmechanisme ter beschikking gesteld. Wordt toegepast in (af)gesloten gebieden zoals de fietsen op de Hoge Veluwe of op Amerikaanse studentencampussen.

Dat concept is niet bruikbaar in stedelijke gebieden.



Afb. 1 Witte-fietsen Veluwe

² “De kern van het deelfietsconcept is dat er fietsen beschikbaar gesteld worden aan mensen die deze kunnen gebruiken voor korte, binnenstedelijke verplaatsingen. De deelfiets kan doorgaans opgehaald en teruggebracht worden op diverse locaties die zich verspreid door de stad bevinden.” *DE DEELFIETS IN NEDERLAND Over de potentie van de deelfiets in Nederland en de ruimtelijke effecten van de deelfiets in de stad. Afstudeerscriptie P.C. van Zessen 30 mei 2017*

³ Daarvoor wordt vaak aangehaald: De Maio, P. (2009) Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation*, 41-5. Inmiddels enigszins gedateerd, historisch gebaseerd, en bovendien gezien door Amerikaanse ogen.

2. Bemande fietsuitleen

De meest conventionele manier om tijdelijk aan een fiets te komen is de deelfietsaanbieder met een vaste standplaats waar fietsen - in principe niet langer dan 1 dag - uitgeleend worden en daar ook geretourneerd worden. Met als varianten:

- tegen commerciële prijzen (thans zo'n €10), dus de klassiek "bike rental" voor veelal toeristen, maar ook voor bewoners op zoek naar speciale fietsen (bv. lastenfiets);
- een abonnement, zoals de OV fiets (dat abonnement is gratis, het dagtarief €3,85).



Afb. 2 Easy Fiets, Leiden

3. Uitleen via deelfietsstations

Ook hierbij zijn allerlei varianten tot stand gekomen, vooral ook door de mogelijkheden die de digitalisering biedt.

- Bij het muntsysteem in Aarhus wordt de fiets met een muntstuk (borg) van het station ontkoppeld (vgl. supermarktkarretjes), Daarmee kan kosteloos worden gereden en ontvangt men bij inlevering de borg weer retour op een station. Omdat de borg slechts een fractie van de waarde van de fiets is, bestaat er gevaar voor diefstal. De gemeente (zijnde de deelfietsaanbieder) heeft niettemin het programma in 2014 zelfs nog uitgebreid.
- Het klassiek onbemande uitleensysteem met vaste, onbemande deelfietsstation, en tarieven die (aanzienlijk) oplopen bij (langdurig) gebruik. Zoals de *Vélib'* (Vélo Libre) met 20.000 fietsen en 380 'docking stations' (2018); inmiddels zijn er ook elektrische fietsen te huren. Bekende zwakten van dergelijke systemen zijn niet alleen de beschikbaarheid van fietsen maar het aantal (vrije) koppelingen bij druk bezochte parkeerstations.
- Bij administratieve varianten op dit basisconcept gaat het om verschillen in registratie van de identiteit van de huurder, de wijze van borgstelling, de wijze van ontgrendeling etc.



Afb. 3: Vélib' Parijs, Parkeerstation

4. Het strooifietsconcept

Bij dit "dockless bike hiring system" hebben de deelfietsen geen vaste vertrek- of aankomstplaats. Om een fiets te huren worden eerst de beschikbare fietsen digitaal opgezocht en vervolgens ter plekke digitaal ontgrendeld. De huurkosten worden bepaald op moment van digitale vergrendeling, en automatisch geïnd.



Afb. 4: Strooifiets van Mobike

Naast het voordeel van de lage investeringskosten heeft dit concept inmiddels ook zijn nadelige kanten getoond: ontbrekende controle op de kwaliteit van de achtergelaten fiets en de “verrommeling” van de (stedelijke) omgeving.

Voor- en nadelen van de gangbare leenfietsconcepten

De vaak aangehaalde voordelen van deelfietsconcepten zoals milieuvoordelen, congestiebestrijding en gezondheidseffecten gelden natuurlijk voor het gebruik van een fiets in het algemeen. **Voordelen** die specifiek aan leenfietsen gekoppeld kunnen worden, zijn

- het geringere ruimtebeslag vergeleken met individueel fietsbezit;
- alternatief voor het natransport (na verplaatsing met ov);
- tegengaan van “fietsarmoede” (families die zich het bezit van fietsen – financieel en ruimtelijk - niet kunnen permitteren dan wel met fietsgebruik onbekend zijn);
- vermindering van druk op het openbaar vervoer richting toeristische attracties (geldt vooral voor urbane gebieden met markante attracties);
- het plezier bij het “ontdekken” van – verder afgelegen delen van - een stad op de fiets.

Daar tegenover staan algemene **nadelen** zoals:

- problemen met de beschikbaarheid van fietsen naar tijd en plaats ;
- in geval van leenfietsstations, knelpunten bij het beëindigen van de huurperiode (geen plaats);
- onvoldoende toezicht op kwaliteitstoestand de fietsen (vooral bij strooifietsconcept);
- beperkte mogelijkheden om de fiets aan de behoeften van huurders aan te passen, t.a.v. zithouding, constructie (versnelling) of vervoer van lasten;
- vermindering van ruimte voor andere verkeersdeelnemers, bv. fietsparkeerruimte voor bewoners (maar ook wandelaars, auto’s);
- het ongestructureerd achterlaten van de fietsen bij het strooifietsconcept, wat tot verrommeling van de (stedelijke) omgeving kan leiden;
- vandalisme - moedwillig beschadigen en diefstal - waardoor de aanbodkosten hoog worden; wat dikwijls tot het beëindigen van initiatieven heeft geleid dan wel faillissement (*Gobee Bike* in Parijs, Lille en Reims, respectievelijk *Obike* ⁴).



Afb. 5 “Opgeruimde” strooifietsen, Beijing

Daarenboven zijn er nog nadelen die samenhangen met typisch markttechnische aspecten van het systeem. Omdat het strooifietsconcept niet noodzakelijkwijs gebonden is aan een vergunning, kunnen meerdere aanbieders een markt betreden. Van concurrentie mag verwacht worden dat de huurprijzen laag blijven. Maar die kan ook tot overaanbod leiden, met als gevolg

⁴ <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleihsystem>

afstoting van capaciteit of zelfs gehele terugtrekking uit de markt; met in beide gevallen achterlating van fiets"lijken". Daarnaast leveren meerdere aanbieders evenveel keuzes op, maar de klant heeft voor die verschillende concepten wél verschillende toegangssleutels (apps of smartcard) nodig.

Door **overaanbod** liggen dus nog **andere nadelen** op de loer:

- het leidt tot langdurig ongestructureerde verblijfplaatsen van leenfietsen, en dus tot nog meer verrommeling;
- tot toenemende schaarste aan parkplekken voor "gewone" fietsers;
- een groot aantal deelfietsconcepten leidt tot minder gebruiksgemak en mogelijk hogere abonnementskosten wat de keuze voor het fietsen niet bevordert;
- verder kan overaanbod – op z'n mist tijdelijk – tot kwaliteitsvermindering van de aangeboden leenfietsen leiden; met een verhoogde kans op fietsongelukken. Forse concurrentie kan immers kostenreductie afdwingen, met als gevolg mindere dienstverlening (minder goed beheer fietsvloot) en mindere kwaliteit fiets.

Het is overigens niet ondenkbaar dat een succesvol deelfietssysteem de vraag naar openbaar vervoer doet verminderen en daarmee het plaatselijke ov- netwerk minder rendabel maakt.

Voorwaarden voor een goed functionerend deelfietssysteem in Nederland

Initiatieven die het fietsen bevordert is natuurlijk welkom. Bij deelfietsconcepten gaat het om het vergroten van de beschikbaarheid van een fiets op bepaalde momenten en plekken. Die behoefte is in Nederland echter vanwege het uitzonderlijk hoge fietsbezit minder (latent) aanwezig dan in andere landen.

Dat neemt echter niet weg, dat deelfietssystemen (bedrijfseconomisch) overlevingskansen hebben en soms (maatschappelijk) gewenst zijn, daar waar zij een bijdrage leveren aan verplaatsingen zonder het milieu te belasten en het tegengaan van congestie.

Een **deelfietsconcept** voldoet vanuit de fietsoptiek gezien tenminste aan de volgende **voorwaarden**:

1. De fietsen zijn **technisch betrouwbaar**, wat een goed functionerend systeem van schadeherstel en onderhoud vereist.
2. Uit oogpunt van veilig en comfortabel fietsen moet een **leenfiets flexibel aanpasbaar** zijn aan de lichaamsbouw van de huurder (Een fiets moet passen).
3. Het concept **belemmert niet overige fietsers**, door verhoging van de druk op fietsparkeerfaciliteiten (dus: meer fietsen = meer fietsparkeerplaatsen). Leenfietsen nemen dus niet de parkeerplek van fietsen voor bewoners in beslag, zoals dat b.v. bij het strooifietsconcept kan optreden.
4. De **beschikbaarheid** van deelfietsen is ruim zo niet bijna gegarandeerd, omdat anders de animo voor verplaatsingen met de fiets (weer) wordt aangetast.

Daarenboven moet nog aan allerlei markttechnische voorwaarden voldaan zijn om het concept rendabel te kunnen exploiteren; bij voorbeeld voldoende vraag. Zo is een concept dat leunt op een dagelijks tweemaalig gebruik van een deelfiets (voor "heen" en "terug") vrijwel kansloos.

Overwegingen bij (her)invoering van een deelfietsstelsel in Leiden

Zonder naar volledigheid te sterven, worden hier enkele aandachtspunten besproken bij het vormgeven van gemeentelijk beleid aangaande deelfietsstelsels. Boven genoemde nadelen mogen immers geen redenen zijn om deelfietsconcepten bij voorbaat af te wijzen; al heeft ook Leiden een minder succesvolle ervaring met de deelfiets. Een desbetreffende project is per 1 december 2018 - na minder dan een jaar - gestaakt.

Allereerst is - gezien de ervaringen in Leiden en elders – van belang wat de doelstelling van een dergelijk systeem is.

Maar daaraan vooraf gaat de vraag in hoeverre de overheid er zich mee wenst te bemoeien. Kan een deelfietsstelsel aan de (vrije) markt(economie) worden overgelaten? Dat kan zeker, maar leenfietsen kunnen evengoed tot de “semi-collectieve goederen”⁵) gerekend worden, zoals in Aarhus. Op z'n minst moet een **vergunningstelsel** worden overwogen, zoals dat nu in diverse gemeenten na eerdere slechte ervaringen (ook elders) is ingevoerd (Rotterdam, Den Haag).



Afb. 6: Leidse deelfietsen (voorheen)

Concessieverlening maakt het mogelijk om maatschappelijke doelstellingen bij de beslissingen mee te laten wegen⁶). Dit om de nadelen van leenfietsconcepten zo goed mogelijk tegen te gaan, maar ook om bij voorbaat kansloze initiatieven uit te filteren.

De gemeente dient dientengevolge een **doelstelling voor het deelfietsconcessiebeleid** te formuleren.

Leiden is geen Barcelona waar fietsen en fietsbezit niet historisch verkankerd waren. Om het fietsen te promoten worden door de gemeente smartcards doelbewust alleen aan de bewoners verstrekt en niet aan toeristen.

Leiden is evenmin Parijs, waar geen onderscheid is gemaakt tussen bewoners en toeristen. Iedereen heeft gemakkelijk toegang tot deelfietsen waarbij de prijszetting ervoor zorgt dat de fiets snel wordt ingeleverd en daarmee beschikbaar komt aan een andere berijder (eerste ½ uur gratis). Vooral handig bij meerdere verplaatsingen op een dag. De behoefte aan fietsen is hier geografisch en temporeel relatief goed gespreid, zodat de leenfietsen zich niet op bepaalde plekken ophopen; al blijft bij het Louvre om 11.00 en de wijk Le Marais (uitgaanswijk) om 20.00 een probleem. Ook is Leiden geen Den Haag met zijn grote afstanden tussen b.v. station Hollands Spoor en overheidsgebouwen en overheidsinstanties onderling, dan wel toeristische attracties zoals musea en de kust.

⁵ Dat zijn (zogenoemde “individuele”) goederen die in beginsel ook door de bedrijven kunnen worden aangeboden, maar waarbij de overheid allerlei redenen heeft om dit zelf te doen)

⁶ Daarbij kan ook het vraagstuk geregeld worden t.a.v. de schade die (geparkeerde) leenfietsen veroorzaken; wellicht ook een zaak van wetgeving.

Leiden is een zeer compacte stad:

- met twee ov-knooppunten, Centraal Station (voor trein en bus) en station Lammenschans (voor trein), welke beiden dicht tegen het cultuur-historische centrum aan zitten en
- met slechts één omvangrijk werkgelegenheidsgebied (Bio-science park). Vanuit CS naar Museum Corpus (tevens einde werkgelegenheidsgebied) zijn het amper 2,5 fietskilometer, vanuit Lammenschans het dubbele.

En daarom is Leiden zeer geschikt voor de fiets als voortbewegingsmiddel. De volgende vier **fietsgeschikte activiteiten** kunnen worden onderscheiden:

- Voor **toeristische verkenningen** is het niet of nauwelijks nodig om zich – per fiets – te verplaatsen. Dat neemt echter niet weg dat er vooral bij buitenlandse toeristen belangstelling zou kunnen bestaan om in het fietsland Nederland een stad als Leiden te fiets te willen verkennen.
- Bij het woonwerk-verkeer is het in Nederland gebruikelijk, dat men ten behoeve van het **voortransport** (naar trein of bus) een eigen fiets inzet.
- Hetzelfde geldt voor de **huishoudelijke fietsbehoefte** (winkelen, verplaatsing kinderen, recreatie etc.) door de plaatselijke bevolking.
- **Natransport.** Mensen die elders wonen en in Leiden werken, studeren of een werkbezoek afleggen staan voor de keuze:
 - afhankelijk van de locatie korter of langer lopen
 - eigen fiets bij de knooppunten stallen
 - bus
 - taxi
 - fiets huren/lenen.

Zo bezien lijkt een markt voor deelfietsconcepten dan ook vooral weggelegd te zijn voor **vier doelgroepen**:

- **Pendelaars** zullen de fiets in de ochtend vanuit de beide verkeersknooppunten willen ophalen en aan het einde van de dag willen inleveren (natransport).
- **Studenten** hebben meer over de dag gespreide behoefte aan een fiets.
- **Zakelijke (bedrijfs)bezoeker** komt veelal voor een dagdeel.
- Misschien (**buitenlandse**) **toeristen**, gedurende de gehele dag van en naar verkeersknooppunten en parkeerplaatsen.

Een en ander heeft gevolgen voor de **keuze van het concept**. Zo ligt een strooifietsconcept op het eerste gezicht minder voor de hand, nog los van het verloederingsgevaar. Het uitlenen via deelfietsstations werkt vermoedelijk ook niet optimaal gezien de noodzaak om op de plaats van bestemming - bedrijventerrein en de diverse universiteitsgebouwen - parkeerstations aan te leggen. Gelet op de doelgroepen, zullen veel deelfietsen per dag niet veelvuldig gebruikt worden en blijven dus werkeloos op de deelfietsstations staan; commercieel vermoedelijk niet erg aantrekkelijk. Een combinatie van beide systemen komt misschien aan de bijzondere situatie in Leiden beter tegemoet. Hierbij worden deelfietsstations nabij de twee ov-verkeersknooppunten gecreëerd, waar

alle deelfietsen op enig moment in de avond weer teruggeplaatst moeten zijn, althans niet vrij mogen zwerven ⁷).

Het aanbieden van e-bikes biedt gezien de korte afstanden weinig kansen.

Naast boven genoemde werk- en studie-gerelateerde doelgroepen kunnen nog andere doelgroepen in ogenschouw worden genomen.

Omdat in Nederland vrijwel iedereen heeft leren fietsen, draagt een systeem van deelfietsen nauwelijks bij aan het ‘fietsbewustzijn’. Voor grote gezinnen met een laag en/of instabiel inkomensniveau kan dat echter anders liggen. In gebieden met “**fietsarmoede**” (of meer in het algemeen vervoersarmoede) zouden dan deelfietsen een uitkomst kunnen bieden en zouden deelfietsaanbieders er stations moeten plaatsen; wellicht geholpen door gemeentelijke subsidie (bv. subsidiëren aanleg station). In tegenstelling tot Aarhus blijft zodoende het beheer van het concept in private handen.

Is dus een deelfietsstelsel goed voor fietsers in Leiden? Een stelsel dat comfortabel en veilig fietsen bevordert is altijd welkom. Ook in Leiden, mits aan een aantal minimumvoorwaarden vanuit fietsoptiek bezien is voldaan. In hoeverre echter hier een deelfietsconcept (economische) levensvatbaar is, is verre van duidelijk.

Nawoord

Wat voor de leenfiets geldt, is ook grotendeels van toepassing voor de elektrisch aangedreven leenstep, met name de verrommeling (niet stabiel te parkeren).

De eigen “**e-step**” kan door zijn formaat echter een grote invloed op zowel vóór- als nátransport krijgen. In opgevouwen vorm kan hij namelijk gemakkelijk in het openbaar vervoer worden meegenomen en tast daarmee het marktpotentieel voor het leenconcept van zowel de step zelf als dat van de fiets aan.

Mike Meeles

Mei 2019



Bijlage: Evaringen in Leiden met het eerste deelfiets pilot in het Bio Science Park:

<https://sleutelstad.nl/2018/11/23/gemeente-trekt-stekker-uit-pilot-deelfietsen-leiden-bio-science-park/>

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Pilot-deelfietsen-Leiden-Bio-Science-Park-stopt>

⁷ Opmerking over de handhaving: Da naleving kan door de concessieverlener gemakkelijk worden gecontroleerd aangezien de standplaats van alle fietsen digitaal achterhaalbaar is (via app).

Aanvulling Fietsdeelsysteem (28-7-19)

Bij de vergunningverlening voor deelfietsystemen zou ook aandacht besteed kunnen worden aan het voorkomen van dumping. Vooral gebieden met water lenen zich “goed” voor het laten verdwijnen van leenfietsen, zowel door de huurder als door de eigenaar. Wie ooit deze gele (Ofo-) fietsen in de Seine heeft gedeponerd is niet te achterhalen, ook al niet omdat het Chinese Ofo zich uit Parijs heeft terug getrokken.



Fiets weg = verhuurderspech? De verhuurder zal er vermoedelijk op toe zien dat via bv. een borgsystemen ontvreemding wordt tegen gewerkt. Die borg moet dan wel voldoende hoog zijn, en dat kan op marketingbezwaren stuiten.

In hoeverre het mogelijk is om de verhuurder verantwoordelijk te maken voor het aantal (genummerde) fietsen dat operationeel is, is vooral een juridische kwestie. De controle van het aantal is in ieder geval gemakkelijk, ze zijn zichtbaar in de app van de verhuurder.

In het geval van een faillissement, draait uiteindelijk de gemeente op voor verwijderkosten (minus de schootwaarde).

M.M.