

Aan Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte
T.a.v. W.Kune / V. van den Bos / Inspraak deelfietsbeleid
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

INSPAAKREACTIE FIETSBOND OP BELEIDSVOORSTELLEN DEELFIETSEN zoals opgenomen in 'Kansen voor deelfietsen. Meer fietsritten met minder fietsen', gemeente Amsterdam, concept 19 december 2017

12 februari 2018

De Fietsersbond ondersteunt gecontroleerde deelfietsprojecten, mits alle ongewenste negatieve effecten afdoende worden tegengaan.

In deze nota zien we een aantal goede uitgangspunten en zinvolle voorwaarden, maar deze zijn volgens ons nog onvoldoende voor een verantwoorde en profijtelijke terugkeer van de deelfiets in Amsterdam. Op negen punten hebben wij verbetervoorstellen.

1. doel en doelgroep

Het doel van deelfietsprojecten moet zijn: meer gebruik van de fiets; meer fietsers, zowel in absolute aantallen als in het aandeel van de mobiliteit. Dit omdat fietsen belangrijk bijdraagt aan een leefbare, voor iedereen bereikbare stad en aan gezonde mensen.

Deelfietsprojecten kunnen hieraan bijdragen. Vergelijkingen met het buitenland zijn echter zinloos, omdat de Nederlandse situatie enorm afwijkt van voorbeelden uit het buitenland.

Onze inschatting is dat deelfietsprojecten aantrekkelijk zijn voor de 'last mile' van bezoekers, voor toeristen, die de deelfiets wellicht uit andere steden al kennen en voor Amsterdammers uit de buitenwijken, die nu nog niet fietsen. Dit zijn dus voornamelijk extra ritten, die grotendeels ten koste gaan van de ruimtevreterende auto of het dure ov. Dat is prachtig.

We verwachten dat slechts weinig van de huidige dagelijkse fietsers hun eigen fiets zullen wegdoen voor een deelfiets waar je zonder fietstas, zitje of bak niet je boodschappen of kind mee kunt vervoeren. De gedachte dat er door de deelfiets straks minder fietsparkeerruimte nodig is, zoals gesuggereerd in de onderkop van de nota, is wishful thinking en niet gebaseerd op feiten of onderzoek. Vervanging van privé-fietsen mag geen uitgangspunt zijn; voor zowel rijdende als geparkeerde fietsen zal dus veel meer ruimte nodig zijn. Dat kan gemakkelijk ten koste van de auto.

2. parkeren

Het tegengaan van fietsparkeerdruk kan en mag geen doel zijn van een fietsdeelsysteem. Daarvoor zijn andere middelen nodig (extra rekken en stallingen, waar nodig maximale parkeerduur en de handhaving daarop). Omdat deelfietsen grotendeels een toevoeging zijn, zal er juist meer fietsparkeerruimte nodig zijn, terwijl ook het huidige tekort aan fietsparkeerruimte voor 'gewone' fietsen opgelost moet worden. Ruimte voor deelfietsen mag, bijvoorbeeld bij ov-knooppunten, niet ten koste gaan van de huidige fietsers. Waar er tekort is moet het aantal fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid, bij voorkeur ten koste van autoparkeerplaatsen: zowel voor deelfietsen als ook voor 'gewone' fietsen.

Het idee om in delen van de stad speciale deelfietsvakken in te stellen is ingewikkeld, irreëel, geen efficiënt ruimtegebruik, niet handhaafbaar en gaat ten koste van huidige fietsers. Het is ook lastig uit te leggen: Mogen alle fietsen van elke deelfietspartij daar geparkeerd worden? Dus ook ov-fietsen, McBikes en Swap-bikes? Hoe wordt dat duidelijk gemaakt aan de argeloze fietsende toerist op een huurfiets? En wie gaat dat handhaven, tot frustratie van iedereen die de onbegrijpelijk regels niet goed begrijpt?

Wij zouden afzien van allemaal aparte vakken voor verschillende soorten fietsen, maar deelfietsen net als andere fietsen in de reguliere rekken laten parkeren. Dat betekent dus dat er voor iedere deelfiets een parkeerplek bij moet komen.

Alleen bij drukke ov-punten kan het maken van speciale parkeervoorzieningen voor deelfietsen, zoals ook de ov-fiets nodig zijn, want de ov-reiziger moet er redelijk zeker van kunnen zijn dat hij zonder zoeken een fiets vindt.

Een praktisch probleem is dat een losstaande deelfiets bijzonder makkelijk door een andere huurder of fietser (op zoek naar een fietsparkeerplek) of bewoner buiten het al dan niet gegefencede¹ vak kan worden verzet. Terwijl de deelfietsgebruiker netjes volgens de regels is uitgecheckt, staat zijn fiets wellicht toch voor de nooduitgang of op de blindengeleidelijn. Om te garanderen dat deelfietsen niet na het uitchecken alsnog buiten de ruimte of anderszins fout worden gezet, moeten alle deelfietsen niet met het traditionele ringslot, maar met een (smart) kettingslot aan een rek worden vastgezet.

Het is niet duidelijk of onderscheid wordt gemaakt tussen op slot zetten tijdens gebruik en op slot zetten + vrijgeven. We kunnen ons voorstellen dat in parken e.d. op slot zetten tijdens gebruik wel kan, maar op slot zetten en vrijgeven niet.

3. aanbieders

We vinden het aantal van drie deelfietsaanbieders met ieder minimaal 1000 fietsen geen goed idee, omdat dit de (m.n. Aziatische) grote aanbieders een voorspong geeft op vernieuwende lokale ideeën. Betekent dat lokale/ specifieke projecten als Hello Bike in de Zuidas wellicht moeten stoppen? De concurrentie met ov-fiets en bestaande verhuurders moet een eerlijke zijn, daarom ondersteunen we het doorberekenen van de kosten van het ruimtegebruik.

We vinden het een beter idee dat potentiële aanbieders een businessplan aanbieden, waarin ze aannemelijk maken dat ze kennis hebben van de volstrekt andere Amsterdamse markt, en dat ze duidelijk maken dat niet data verzamelen, maar duurzame mobiliteit hun core business is.

¹ Geofencing; het virtueel afbakenen van een geografisch gebied door middel van GPS.

Werkwoord: geofencen. Voltooid deelwoord gegefenced



Bovendien vinden we interoperabiliteit van verschillende aanbieders een belangrijke voorwaarde.

4. voorwaarden en handhaving gemeente

Het effectief tegengaan van het parkeren van ongebruikte fietsen is essentieel, zowel voor het draagvlak in de stad als een efficiënt gebruik van de openbare ruimte. Dat dit niet was geregeld was de hoofdoorzaak van het mislukken van de eerste projecten.

Dit is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de aanbieders, maar zal voor de gemeente goed, gemakkelijk en zonder al teveel kosten handhaafbaar moeten zijn. De gemeente zou daarom onbeperkt toegang moeten krijgen tot de data van de deelfietsaanbieders, om op ieder moment te kunnen zien waar in de stad deelfietsen al langer dan de maximumtijd geparkeerd staan. Alleen wanneer de aanbieder weet dat al deze fietsen meteen en kostendekkend door de gemeente naar het fietsdepot gebracht zullen worden, zal deze er alles aan doen om de verdeling van fietsen perfect op orde te hebben.

5. Kosten

De Fietsersbond is geschrokken van de hoge (meerjarige) incidentele kosten voor de gemeente. De kosten voor het project moeten gedragen worden door de deelnemende bedrijven. Ook als het om een proef gaat. Dat hoort bij het ondernemersrisico.

6. herverdeling van fietsen

Er moet een forse stimulans zijn om de herverdeling van fietsen door klanten of anderen fietsend te laten doen (bv door korting of zelfs een premie op het tegen de spits in fietsen). Er moet een hoge drempel zijn, om te voorkomen dat aanbieders met auto's, busjes en opleggers gaan rondrijden om fietsen te herdistribueren.

7. Ook buiten A10

In de nota ligt de nadruk op het gebied binnen de ring A10. Maar juist in Zuidoost, Noord en Nieuw West kunnen deelfietsen helpen om mensen, die dat nu niet doen, aan het fietsen te krijgen. Dat past zowel in het mobiliteitsbeleid als in het gezondheidsbeleid van de gemeente. Daarom moet de gemeente van de aanbieders eisen dat in die gebieden voldoende aanbod van deelfietsen wordt gegarandeerd. Stimuleren van fietsgebruik is overigens meer dan het beschikbaar stellen van goedkope fietsen: dit zal aangevuld moeten worden met andere projecten.

We zouden het een goed idee vinden om de deelfietsprojecten uit te voeren in samenwerking met de vervoerregio Amsterdam

8. privacy

Persoonsgegevens moeten strikt gescheiden worden van locatiegegevens.

9. evaluatie

Na één jaar ervaring met deelfietsen volgt een evaluatie. Wanneer is de proef geslaagd? Welke criteria spelen daarbij een rol? En wat zijn de bijbehorende cijfers? Denk aan:

- behalen van doel: toename fietsritten, bij afname geparkeerde fietsen
- opbrengst (vergunningen) tegenover kosten (faciliteiten en vooral handhaving)

Voraf vastleggen wanneer

- de proef geslaagd te noemen is
- wanneer vervolg met andere condities de aangewezen weg is