

De deelfiets is het ook niet helemaal

Het loopt uit de hand in Nederland-fietsland. Rond de stations van de grote steden puilen de stallingen uit. Zouden deelfietsen een oplossing zijn? Of komen er dan alleen maar probleemfietsen bij?

Door **Ike Teuling**

Wie als forens op het Centraal Station in Rotterdam aankomt, heeft sinds kort drie

fietsopties: de eigen gammele fiets uit de overvolle gratis fietsenstalling, een OV-fiets huren voor 3 euro 85 per dag of met de smartphone speuren naar een gele oBike in de rekken rondom het station en meteen wegwezen.

Aangezien het overgrote deel van de forenzen voor de eigen fiets kiest, puilen de stallingen in Rotterdam en andere grote steden uit. In sommige stallingen bestaat eenderde van de gestalde fietsen uit tweede fietsen van forenzen. Gemeenten bouwen massaal stallingen bij maar kunnen de fietsenaanwas niet bijbenen. ProRail verwacht dat het tekort aan fietsparkeerplekken in 2020 is gegroeid tot 180 duizend. Een huurfiets zoals de OV-fiets of een deelfiets zoals het onlangs in Rotterdam gelanceerde oBike kan helpen om de stations ontlasten.

'Deelfietsystemen hebben een enorme potentie om ruimte te besparen bij stations', zegt fietsexpert Ronald Haverman, oprichter van OV-fiets. 'Een bewegende fiets levert maatschappelijk veel op, een stilstaande fiets staat op heel dure ruimte in de weg te staan.' Forenzen die in tegengestelde richting reizen zouden fietsen kunnen delen. Dit klinkt logistisch ingewikkeld, maar moderne smart-locks maken dit mogelijk.

Het Chinese bedrijf oBike overspoelde vorige maand onverwacht Rotterdam met duizenden knalgele deelfietsen. De fietsen hebben een elektronisch slot dat te openen is met een app. Na een ritje van 50 cent per half uur mogen ze overal worden achterlaten, ook in de stationsstallingen. Een volgende gebruiker kan via de app de fiets lokaliseren en erop wegfietsen.

De OV-fiets is met een ouderwets sleutelkje een stuk minder flexibel. De fiets moet terug naar de stalling waar hij vandaan komt. Hij kan alleen per

24 uur worden gehuurd en is daarvoor voor forenzen te duur.

De gemeente Rotterdam is blij met de komst van oBike en denkt dat het kan bijdragen aan het verminderen van de fietsparkeerdruk. Ook Haverman ziet in de deelfietsystemen een oplossing voor de overvolle stallingen. 'Maar dan moeten de fietsen wel veel gebruikt worden. Als bedrijven duizenden deelfietsen een stad in gooien en er wordt niet op gefietst, dan is het alleen maar overlast.'

Hij betwijfelt of Nederlanders bereid zijn hun oude trouwe Gazelle te laten staan. 'Nederlanders zijn gewend aan goede fietsen.' Afgaand op consumentenreacties lijkt de oBike inderdaad niet aan de Nederlandse standaarden te voldoen. Het zadel van de Chinese fietsen kan niet hoog genoeg en de fietsen trappen te zwaar, laten gebruikers via sociale media weten. Een maand na de introductie staan veel Rotterdamse oBikes stil.

Hoogleraar Lucas Meijs van de Rotterdam School of Management waarschuwt voor de excessen van de deelfietsystemen. Samen met een groep studenten deed hij in Sjanghai onderzoek hiernaar. Hij zag de trottoirs en pleinen in de miljoenenstad vol staan met achtereens geparkeerde en weggesmeten deelfietsen. De gemeentelijk fietsdepots stroomden over van de kapotte fietsen die niet werden opgehaald.

Acht aanbieders overspoelden Sjanghai in een felle concurrentiestrijd met honderdduizenden deelfietsen. 'In Rotterdam spreek je dan al snel over 10- tot 20 duizend extra fietsen, die allemaal op straat staan. Dat gaan heel veel verkeerd geparkeerde en kapotte fietsen worden', waarschuwt hij. In Rotterdam en Amsterdam zijn de eerste deelfietsen al in het fietsendepot gesignaleerd.

In Amsterdam zijn naast het Chinese bedrijf anderen actief: zwarte FlickBikes, blauwe Dropbykes, rode HelloBikes en oranje fietsen van Donkey Republic. De oBike werd op veel kleinere schaal geïntroduceerd dan in Rotterdam. De gemeente is niet blij met de concurrentiestrijd en overweegt de

deelfietsen te weren uit de publieke stallingen rondom de stations.

'Als jij lid bent van de oranje fiets en er zijn ook nog gele groene en blauwe, dan heb je daar niks aan. Terwijl wel de hele stad vol staat', waarschuwt Haverman. Hij vreest dat de stad de dupe wordt van de concurrentiestrijd tussen de bedrijven.

Ook de Fietsersbond is kritisch. 'De fietsen worden lukraak in de openbare ruimte gestald. Dat levert extra beheerproblemen op', zegt Wim Bot. Hij ziet meer in een systeem waarbij forenzen privéfietsen met elkaar delen. 'Het is zonde van de ruimte als fietsen een groot deel van de week stilstaan. Dat moet intelligenter kunnen. Het uitbreiden van de stallingen loopt tegen de grenzen aan.'

'Conceptueel is een initiatief als oBike goed, maar de fiets moet worden doorontwikkeld. Een degelijke Nederlandse fiets met een smart-lock bijvoorbeeld.' Alleen dan krijg je forenzen zover dat ze niet meer op hun eigen fiets naar het station gaan, denkt Haverman. 'De oplossing is simpel: fietsen moeten fietsen en niet stilstaan bij stations.'

De tientallen oBikes rondom het station in Rotterdam staan tijdens de spits voorlopig stil. In de stromen fietsers is geen enkele gele deelfiets te spotten. Forenzen verkiezen hun stadsbrikkie: goedkoper en het fietst een stuk prettiger dan zo'n Chinese deelfiets.

De Chinese huurfietsen lijken niet te voldoen aan de Nederlandse normen



DEELFIETSEN ALS REDMIDDEL VOOR VOLLE STALLINGEN

Fietsenstallingen op de grote stations

Bestaande stalling

= 1.000

Geplande uitbreiding

= 1.000

Bestaande stalling



27.700 Totaal na uitbreiding



11.400



11.400

Deelfietsen in de Randstad

oBike:
 duizenden in Rotterdam
 honderden in Amsterdam

OV-fiets:
 8.500 in heel Nederland

Hello-Bike:
 125 rondom de Zuidas
 in Amsterdam

Dropbyke:
 55 in Amsterdam

Donkey Republic:
 360 in Amsterdam

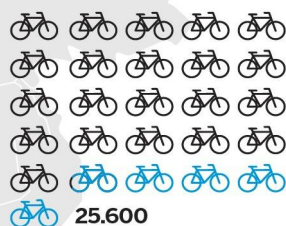
FlickBike:
 1.000 in Amsterdam

AMSTERDAM C.S.

UTRECHT C.S.

DEN HAAG C.S.

ROTTERDAM C.S.



25.600





Wander Hendriks – woont in Nijmegen en werkt als stedenbouwkundige in Rotterdam – fietst op een OV-fiets

'Normaal heb ik mijn eigen fiets maar die is gestolen. Hij stond hier in de onder-

grondse fietsenstalling. Die wordt niet bewaakt, ook al hangen er wel camera's. De OV-fiets gebruik ik nu omdat ik even geen fiets heb. Maar na de vakantie koop ik er weer een. Het is veel goedkoper om zelf een fiets te hebben.'



Nienke Veltman – woont in Etten-Leur en werkt in als laborant op het Erasmus MC – fietst op haar eigen blauwe, roestige Kronan

'Ik heb in Etten-Leur precies dezelfde fiets, maar dan in het rood. De OV-fiets vind ik te

duur voor dagelijks gebruik. Deze kostte me 70 euro en ik stal hem hier gratis. Als de OV-fiets goedkoper zou zijn, dan zou ik hem vaker gebruiken. De oBike zou voor mij wel een alternatief zijn, maar ik heb nu deze fiets al.'

Foto's **Marcel Wogram**





KLAAS WITSEN – woont in Amsterdam en werkt in de Kunsthal – fietst op zijn eigen blauwe stadsfiets zonder spatborden

'Ik heb twee fietsen, eentje hier en eentje in Amsterdam. Ik heb met opzet een

oude fiets hier, dan wordt hij niet zo snel gestolen. Ik gebruik deze al 10 jaar, hij kostte me ooit 120 euro. In Amsterdam moet ik altijd flink zoeken naar een plekje in de fietsflat, in Rotterdam valt het wel mee omdat ik vaak wat later ben.'

