

# **Op weg naar een landelijk fietsverhuursysteem bij Openbaar Vervoerknooppunten**

**Edward Rosbergen**  
MuConsult BV  
[e.rosbergen@muconsult.nl](mailto:e.rosbergen@muconsult.nl)

**Marlies Emmen**  
Adviesdienst Verkeer en Vervoer  
[m.e.c.emmen@avv.rws.minvenw.nl](mailto:m.e.c.emmen@avv.rws.minvenw.nl)

# Inhoudsopgave

## Samenvatting / Summary

1. Inleiding	4
2. Opzet evaluatie	5
3. Marktpotentieel	5
3.1 Opzet marktonderzoek	6
3.2 Belangrijkste kenmerken fietsverhuursysteem	8
3.3 Potentieel marktaandeel landelijk fietsverhuursysteem	10
4. Programma van Eisen	11
5. Financiële haalbaarheid	12
6. Mobiliteitseffecten	13
7. Conclusies	14
Literatuurlijst	15

## **Samenvatting**

### *Op weg naar een landelijk fietsverhuursysteem bij Openbaar Vervoerknooppunten*

De fiets speelt in het natransport van OV-reizigers tot op heden een relatief bescheiden rol. Om de rol van de fiets in het natransport te versterken heeft het ministerie in 2001 het actieplan 'Aansluiting fiets op Openbaar Vervoerknooppunten 2002/2003' ontwikkeld. Het actieplan was erop gericht het ontwikkelen (van delen) van nieuwe fietsverhuursystemen te faciliteren. De verdere ontwikkeling en invoering van het concept 'OV-fiets' was een belangrijke actie die in het kader van het actieplan is gesubsidieerd. Uit een evaluatie van het actieplan komt naar voren dat dit concept op termijn wellicht een marktaandeel van 1% in het natransport kan bereiken, maar dat dit omvangrijke investeringen in stallingcapaciteit vergt die niet vanuit de huurinkomsten gefinancierd kunnen worden. Maar bij een iets bescheidenere opzet lijkt een kostendeekkende exploitatie van dit concept al op korte termijn tot de mogelijkheden te behoren.

## **Summary**

### *Towards a national rent-a-bike system at destination stations*

Relatively few travellers use a bicycle for the egress part of their trip. In order to give the weakest part of the public transport travel, the "egress trip", a positive impulse, the Dutch government initiated an innovation programme to develop attractive solutions for bicycle rental systems at destination stations. For this purpose, several initiations received a development subsidy. The most ambitious of these was the "OV-fiets" (PT-bike) concept aiming at creating a countrywide system of easy bicycle rental, thus making the rented bicycle a component of the Dutch public transportation system. An evaluation of the subsidised initiatives shows that a countrywide bicycle rental formula like "OV-fiets" could achieve a market share up to 1% in the egress part of PT-travel. However, this would require substantial investments for creating storage capacity for thousands of extra bicycles. The capital costs of these investments are expected to take for more than any profit that would be expected from revenues, given the operational costs. But at a less ambitious level, a profitable exploitation of a formula like "OV-fiets" should be possible within a limited number of years.

## 1. Inleiding

Relatief weinig mensen die met het openbaar vervoer reizen, maken gebruik van de fiets om naar hun eindbestemming te gaan. Zo gebruikt slechts 9% van de treinreizigers de fiets in het natransport, terwijl dit cijfer voor het voortransport op 31% uitkomt. Met andere woorden, er zijn veel meer reizigers die met de fiets vanuit huis naar een openbaar vervoerknooppunt reizen dan reizigers die met de fiets van een openbaar vervoerknooppunt naar hun eindbestemming reizen. Slechts een kleine groep mensen heeft een fiets gestald op het (bus)station van bestemming of gebruikt de vouwfiets. Ook het gebruik van huurfietsen is beperkt, onder meer omdat maar op een beperkt aantal stations en andere openbaar vervoerknooppunten fietsverhuurvoorzieningen aanwezig zijn. Als bij (bus)stations al fietsen kunnen worden gehuurd, is het huren daarvan een tijdrovende en een, in vergelijking met het tarief voor aansluitend openbaar (stads)vervoer, kostbare aangelegenheid.

In 2000 rees de gedachte dat het aanbieden van huurfietsen volgens een gebruiksvriendelijke en landelijk toepasbare formule – waarbij registratie, toegangscontrole, borgstelling en betaling plaatsvinden met behulp van een chipkaartsysteem of een gelijkwaardig systeem – een manier zou kunnen zijn om de rol van de fiets in het natransport te versterken. Ter stimulering van de ontwikkeling van een dergelijke formule is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2001 het actieplan ‘Aansluiting Fiets op Openbaar Vervoerknooppunten 2002/2003’ opgesteld. Het Programmabureau MOVE heeft het actieplan, met een subsidieplafond van in totaal bijna € 2 miljoen, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd.

De doelstelling van het actieplan is ‘het ontwikkelen (van delen) van nieuwe fietsverhuur-systemen teneinde de zwakste schakel in het openbaar vervoer, de fiets in het natransport (van knooppunt naar eindbestemming), te versterken.’ In dat kader is door het Programmabureau MOVE eind 2002 aan 18 projecten een subsidie toegekend. Deze projecten waren allen gericht op de ontwikkeling van verschillende aspecten van een toekomstig landelijk fietsverhuursysteem, waaronder de organisatie van het verhuursysteem, stallingsvoorzieningen of –concepten, sloten om de beveiliging van de huurfietsen te kunnen waarborgen en locaties om de huurfietsen te kunnen stallen.

Van de 18 projecten die voor subsidie in aanmerking kwamen vormde de praktijkproef met de OV-fiets het meest omvangrijke project. De OV-fiets is een huurfiets waar OV-reizigers op vertoon van hun OV-fietspas of geautoriseerde NS-abonnement, –jaarkaart of –voordeelurenkaart snel en gemakkelijk gebruik van kunnen maken. Uitgifte en inname van de OV-fietsen geschiedt door het scannen van de streepjescode op het OV-fietspasje (of de NS-kaart) en het betreffende fietssleuteltje. Eén keer per maand volgt per e-mail een gespecificeerde rekening en wordt het verschuldigde bedrag automatisch afgeschreven. Sinds 1 januari 2004 bedraagt het huurtarief € 2,75 per rit met een maximum van €7,50 per maand (van der Horst en Maartens 2004).

## 2. Opzet evaluatie

Om te kunnen beoordelen of een landelijk en gebruiksvriendelijk fietsverhuursysteem een waardevolle toevoeging aan het reeds bestaande product- en dienstenaanbod van het openbaar vervoer is, heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) aan MuConsult opdracht verleend om het actieplan te evalueren (MuConsult 2004a). Het evaluatieonderzoek geeft inzicht in:

1. Het marktpotentieel van een fietsverhuursysteem bij openbaar vervoerknooppunten;
2. Het programma van eisen waaraan zo'n fietsverhuursysteem moet voldoen;
3. De financiële haalbaarheid van een fietsverhuursysteem; en
4. De te verwachten mobiliteitseffecten.

In het vervolg van dit artikel gaan we in op de belangrijkste conclusies van het evaluatieonderzoek.

## 3. Marktpotentieel

Binnen het actieplan 'Aansluiting Fiets op Openbaar Vervoerknooppunten 2002/2003' speelt het door ProRail en de Fietsersbond ontwikkelde en geïntroduceerde fietsverhuursysteem OV-fiets een belangrijke rol. Een groot deel van de subsidiegelden is verstrekt om dit fietsverhuursysteem op grote schaal in te kunnen voeren. Inzet was om eind 2003 op circa vijftig NS-stations de OV-fiets voor verhuur beschikbaar te hebben. Eind 2003, ongeveer een jaar na de introductie van de

OV-fiets, werden er vanuit 41 uitgiftepunten<sup>1</sup> circa 5.600 OV-fietsen per maand verhuurd. Hoewel daarbij sprake was – en nog steeds is – van een stijgende lijn in het gebruik, wordt de OV-fiets nog niet zo intensief gebruikt, dat van een commercieel succes gesproken kan worden. Volgens eigen berekeningen van ProRail is hiervoor een marktaandeel van 1% in het natransport, ofwel 25.000 tot 30.000 verhuringen op werkdagen, noodzakelijk. Ter vergelijking: OV-fiets behaalde eind 2003 een marktaandeel van 0,02%.

Een eerste vraag die in het kader van het evaluatieonderzoek daarom beantwoord is, is of een marktaandeel van 1% in het natransport van het openbaar vervoer ook redelijkerwijs haalbaar is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden heeft MuConsult in opdracht van MOVE een aanvullend onderzoek onder treinreizigers uitgevoerd dat tot doel had antwoord op de volgende twee vragen te geven (MuConsult 2004b):

1. Wat zijn belangrijke kenmerken van een potentieel succesvol landelijk fietsverhuursysteem?
2. Is er vanuit de reizigersmarkt voldoende vraag naar een landelijk fietsverhuursysteem?

### **3.1 Opzet marktonderzoek**

Om bovenstaande vragen te beantwoorden is een enquête gehouden onder 269 treinreizigers. Deze treinreizigers zijn onder deelnemers aan het access-panel van NIPO, CAPI@HOME, geworven. Van deze deelnemers was uit eerder onderzoek reeds bekend dat zij (wel eens) van de trein gebruik maken, en hoe vaak en met welk hoofdmotief zij dit doorgaans doen.

Op voorhand was de verwachting dat het huren van een fiets met name interessant kan zijn voor personen die niet dagelijks naar dezelfde bestemming reizen (bijvoorbeeld zakelijke treinreizigers of treinreizigers met een sociaal-recreatief motief). Frequente treinreizigers als forensen en studenten of scholieren beschikken immers vaak al over alternatieven om van het station op de eindbestemming te komen (bijvoorbeeld een fiets op het station of een abonnement op het stadsvervoer). Bij de steekproeftrekking is met deze hypothese rekening gehouden door ervoor te

---

<sup>1</sup> Van de 50 OV-fietsverhuurpunten waren er eind 2003 negen nog in ontwikkeling.

zorgen dat minder frequente treinreizigers voldoende in de steekproef vertegenwoordigd zouden zijn. Uiteindelijk hebben 116 minder frequente treinreizigers (43%) de vragenlijst ingevuld.

Om de belangrijke kenmerken van een potentieel succesvol landelijk fietsverhuursysteem te bepalen is gebruik gemaakt van de zogenaamde Stated Preference onderzoekstechniek. Bij een Stated Preference onderzoek wordt aan respondenten een aantal, meestal hypothetische, producten of diensten voorgelegd. Deze producten of diensten zijn gedefinieerd op een (beperkt) aantal attributen elk met een (beperkt) aantal niveaus. Tabel 1 geeft een overzicht van de attributen en de niveaus die zijn meegenomen in het Stated Preference onderzoek.

*Tabel 1: De attributen en hun niveaus*

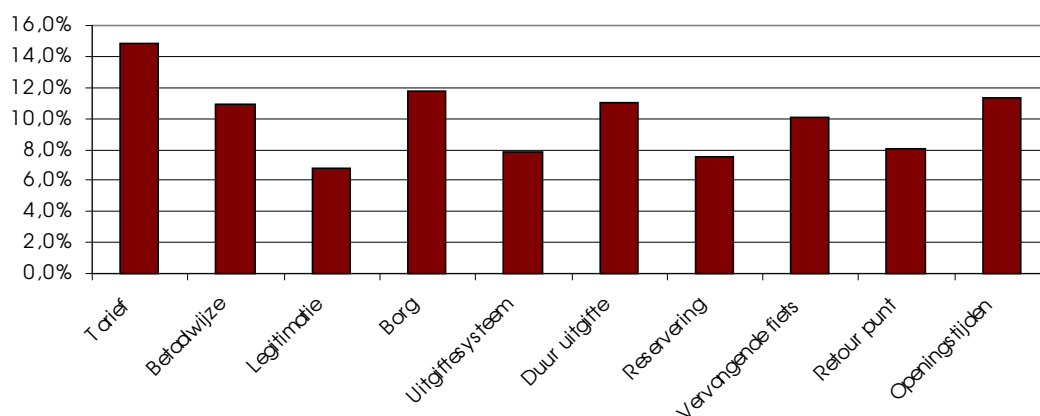
<b>Attribuut</b>	<b>Niveau</b>
Tarief	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 2,50 per dag (huidige tarief OV-fiets)</li> <li>• € 4,00 per dag</li> <li>• € 5,40 per dag (huidige tarief NS-fietsverhuur)</li> </ul>
Betaalwijze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contant</li> <li>• Betalen per Chipknip / PIN</li> <li>• Per automatische incasso</li> </ul>
Legitimatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenmalig bij de aanvraag van de pas</li> <li>• Iedere keer dat een fiets wordt gehuurd</li> </ul>
Borg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenmalig € 10 borg bij aanvraag van de pas</li> <li>• Iedere keer dat er een fiets wordt gehuurd € 30 borg</li> </ul>
Type uitgifte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemand</li> <li>• Onbemand via automatische kluizen door middel van een toegangspasje</li> </ul>
Duur uitgifte en inname	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 minuut wachten op uitgifte en inname</li> <li>• 5 minuten wachten op uitgifte en inname</li> <li>• 10 minuten wachten op uitgifte en inname</li> </ul>
Reserveringsmogelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Nee</li> </ul>
Vervangend vervoer beschikbaar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Nee</li> </ul>
Retour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alleen naar oorspronkelijk uitgiftepunt</li> <li>• Naar willekeurig uitgiftepunt binnen het systeem</li> </ul>
Openingstijden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.00 – 19.00 uur, zondag dicht</li> <li>• 6.00 – 21.00 uur, zondag dicht</li> <li>• Half uur voor eerste en half uur na laatste trein, 7 dagen per week</li> </ul>

Merk op dat de attributen en hun niveaus in tabel 1 zodanig zijn gekozen dat ook bestaande landelijke fietsverhuursystemen als OV-Fiets en Railstar, het fietsverhuursysteem zoals dat door NS Fiets wordt aangeboden, met deze attributen kunnen worden beschreven. Dit laatste is van belang om de marktpotentie van een fietsverhuursysteem als OV-Fiets te kunnen bepalen.

### 3.2 Belangrijke kenmerken fietsverhuursysteem

Uit het marktonderzoek komt naar voren dat van de tien kenmerken die in dit onderzoek zijn meegenomen, treinreizigers het tarief van het fietsverhuursysteem het belangrijkste vinden (relatief belang = 15%; zie ook figuur 1). Andere belangrijke kenmerken zijn de hoogte van de borg (12%), de openingstijden van het fietsverhuursysteem (11%) en de tijd die met de uitgifte en inname van huurfietsen gemoeid is (11%). Daarentegen hechten treinreizigers gemiddeld genomen minder belang aan de mogelijkheid om vooraf een huurfiets te kunnen reserveren (8%), of sprake is van een bemande of onbemande uitgifte (8%), of de huurfiets al dan niet op dezelfde locatie moet worden teruggebracht (8%) en aan de vorm van legitimatie (7%). Uit de genoemde percentages kan echter worden opgemaakt dat geen van de genoemde kenmerken de keuze voor een fietsverhuursysteem domineert. Dit impliceert dat alle aspecten bij een fietsverhuursysteem goed voor elkaar moeten zijn om klanten te trekken en te binden.

*Figuur 1: Relatieve belang van de attributen bij de keuze voor een fietsverhuursysteem*





Een vervolgvraag is hoe het ideale fietsverhuursysteem er ten aanzien van deze kenmerken uitziet. We zetten daarbij de resultaten van het marktonderzoek af tegen de huidige opzet van de OV-fiets en komen tot de volgende conclusies:

- *Betaalwijze:* Treinreizigers prefereren betaling met Chipknip of PIN-pas en contante betaling boven betaling via automatische incasso zoals dat thans bij de OV-fiets het geval is.
- *Legitimatie:* Eenmalige legitimatie, zoals voor de OV-fiets geldt, geniet de voorkeur boven het iedere keer moeten legitimeren.
- *Borg:* Een eenmalige borg van €10 à la OV-fiets geniet de voorkeur boven een borg van €30 die iedere keer dat een fiets gehuurd wordt betaald moet worden.
- *Type uitgifte:* Een bemand uitgiftepunt, zoals het geval is bij de meeste verhuurpunten van OV-fiets, geniet de voorkeur boven een onbemand uitgiftepunt.
- *Duur uitgifte en inname:* Het zal geen verbazing wekken dat treinreizigers het liefst zo kort mogelijk op hun huurfiets willen moeten wachten. De wachttijd van 1 minuut waar thans bij de OV-fiets vanuit wordt gegaan, wordt dan ook het best gewaardeerd.
- *Reservering:* OV-fiets biedt treinreizigers niet de mogelijkheid vooraf een fiets te reserveren, terwijl dit wel positief wordt gewaardeerd.
- *Vervangende fiets:* Een andere positief gewaardeerde uitbreiding van de service ten opzichte van OV-fiets betreft de beschikbaarheid van een vervangende fiets.
- *Retourpunt:* Wanneer de huurfiets niet per definitie naar hetzelfde uitgiftepunt teruggebracht hoeft te worden, dan wordt dit positief door treinreizigers gewaardeerd. OV-fiets biedt deze mogelijkheid, maar brengt daar met ingang van 1 januari 2004 €10 vindingen meer is dan treinreizigers er voor over hebben.
- *Openingstijden:* De ruime openingstijden die ten tijde van het onderzoek voor OV-fiets golden, worden door treinreizigers zeer gewaardeerd.

Al met al kunnen we concluderen dat het landelijke fietsverhuursysteem OV-fiets op een aantal punten voldoet aan de karakteristieken van een in de ogen van treinreizigers ideaal fietsverhuursysteem. Door aanpassing van enkele kenmerken – betaling met Chipknip of PIN, de mogelijkheid om een fiets te reserveren en de beschikbaarheid van een vervangende fiets – kan de OV-fiets echter nog aan aantrekkingskracht winnen.

### 3.3 Potentieel marktaandeel landelijk fietsverhuursysteem

Vervolgens is op basis van het marktonderzoek de vraag beantwoord wat de marktkansen van een uniform en realiseerbaar landelijk fietsverhuursysteem à la OV-fiets zijn. Uitgangspunt bij de beantwoording van deze vraag was het marktaandeel van Railstar, het fietsverhuursysteem dat al langer door NS Fiets wordt geëxploiteerd. Dit marktaandeel ligt tussen de 0,06% en 0,13%.

Wanneer we dit marktaandeel combineren met de waardering van de reizigers voor de fietsverhuursystemen Railstar en OV-fiets dan is het mogelijk een inschatting te maken van het marktpotentieel van OV-fiets<sup>2</sup>.

Het blijkt dat een marktaandeel van OV-fiets van rond 1% in het natransport van het openbaar vervoer tot de mogelijkheden behoren. Voor een deel zal dit marktaandeel worden weggehaald bij andere (lokale) fietsverhuursystemen waaronder Railstar (Fietsersbond 2003). Tegelijkertijd constateren we dat door enkele kenmerken in de huidige opzet van de OV-fiets aan te passen, vergroting van dit potentiële marktaandeel tot de mogelijkheden lijkt te horen. Of aanpassing van deze kenmerken van het fietsverhuursysteem ook bedrijfseconomisch aantrekkelijk is, hangt af van de vraag of de verwachte extra opbrengsten die door uitbreiding van de service gegenereerd worden opwegen tegen de kosten van een deze uitbreiding. Al met al kan geconcludeerd worden dat een landelijk fietsverhuursysteem op openbaar vervoerknooppunten kans van slagen lijkt te hebben.

---

<sup>2</sup> De veronderstelling bij de ijking is dat het marktaandeel van Railstar gelijk is aan:  $\exp(\text{Waardering Railstar}) / (\text{constante} + \exp(\text{Waardering Railstar}))$ . De nader te bepalen constante kan vervolgens gebruikt worden om, gegeven de waarderingen, de marktaandelen voor andere fietsverhuursystemen te bepalen.

## 4. Programma van Eisen

Nu duidelijk is dat een landelijk fietsverhuursysteem in potentie het commercieel vereiste marktaandeel van 1% in het natransport kan realiseren, is een vervolgvraag aan welke eisen een dergelijk systeem moet voldoen om tot grootschalige toepassing op openbaar vervoerknooppunten over te kunnen gaan. Op basis van een aantal bronnen – de eerder besproken enquête onder treinreizigers, onderzoeken van de Fietsersbond, informatie verstrekt door MOVE en mondelinge en schriftelijke informatie van de projectleiders van de projecten die voor subsidie in aanmerking kwamen – is een programma van eisen voor een landelijk fietsverhuursysteem op openbaar vervoerknooppunten ontwikkeld. Tabel 2 geeft een indruk van de eisen die gesteld worden aan de verschillende onderdelen waaruit een fietsverhuursysteem is opgebouwd.

*Tabel 2: Voorbeelden van eisen aan de verschillende onderdelen van een fietsverhuursysteem*

Onderdeel	Voorbeelden van eisen
Fiets (16 <sup>3</sup> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De fiets fietst makkelijk en prettig, met name voor ritten met een duur tot ongeveer 20 minuten</li> <li>• De fiets is geschikt voor zowel dames als heren</li> <li>• De hoogte van het zadel is makkelijk te verstellen</li> </ul>
Slot (11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het slot voldoet minimaal aan categorie-3 ART-keuringseisen</li> <li>• Het slot dient onlosmakelijk vast te zitten aan de fiets en mag niet bestaan uit losse onderdelen</li> <li>• De gebruiker mag na terugplaatsing van de fiets de sleutel niet onbedoeld meenemen bij het afsluiten van de huurperiode</li> </ul>
Bemand stallingsysteem (10; incl. in- en uitgifte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De uitgifte en inname van een huurfiets duurt maximaal 1 minuut wanneer het niet druk is (bij extreme drukte is een maximum wachttijd van 3 minuten geoorloofd)</li> <li>• Er vindt automatisch dan wel handmatig registratie plaats welke huurfiets door welke gebruiker wordt meegenomen of teruggebracht</li> <li>• Het uitgiftepunt is sociaal veilig</li> </ul>
Onbemand stallingsysteem (17; incl. in- en uitgifte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De uitgifte en inname van een huurfiets duurt maximaal 1 minuut wanneer het niet druk is (bij extreme drukte is een maximum wachttijd van 3 minuten geoorloofd)</li> <li>• Bij fouten van het verhuursysteem kunnen klanten direct persoonlijk contact opnemen voor hulp (al dan niet telefonische achtervang)</li> <li>• Bij het terugbrengen van de huurfiets door de gebruiker wordt gevraagd of de fiets nog in orde is (geen lekke band, etc.)</li> </ul>

<sup>3</sup> Tussen haakjes staat het totale aantal eisen dat met betrekking tot het betreffende onderdeel van het fietsverhuursysteem is geformuleerd.

Tabel 2: Voorbeelden van eisen aan de verschillende onderdelen van een fietsverhuursysteem (vervolg)

Onderdeel	Voorbeelden van eisen
Betalingsysteem (12)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij de aanvraag van een huurpas moet de gebruiker zich legitimeren en een borg betalen</li> <li>Betaling vindt achteraf plaats via automatische incasso OF via direct betaling / afschrijving van Chipknip of PIN-pas</li> <li>Het is mogelijk de pas op afstand te blokkeren, indien iemand misbruik heeft gemaakt van het systeem of het pasje is kwijtgeraakt</li> </ul>
Uitleenadministratie (7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een database van uitgeleende en aanwezige huurfietsen per fietsnummer</li> <li>Controle/identificatie op terugkeer van de juiste fiets en fietssleutel</li> </ul>
Informatievoorziening (5)	<ul style="list-style-type: none"> <li>De huurder krijgt duidelijke instructies die hem of haar helpen bij de te verrichten handelingen</li> <li>De bewegwijzering naar de uitgiftepunten is helder, consequent en logisch.</li> </ul>
Situering van de stalling (3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het uitgiftepunt dient zo dicht mogelijk bij de uitgang van het openbaar vervoerknooppunt worden gesitueerd</li> </ul>
Extra service (3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>De extra serviceverlening mag niet ten koste gaan van de vlotte uitgifte en het tarief van de huurfiets</li> </ul>

## 5. Financiële haalbaarheid

Vraag is of een landelijk fietsverhuursysteem dat aan bovenstaande en andere eisen voldoet en in staat is een marktaandeel van 1% in het natransport te realiseren, ook daadwerkelijk winstgevend is te exploiteren. Op basis van de (beperkte) beschikbare gegevens en onder een aantal aannames kan met betrekking tot de investeringskosten het volgende worden geconcludeerd:

- Voor een beoogd marktaandeel van 1% zijn naar schatting circa 12.000 huurfietsen nodig. Om een indruk te geven wat dit voor enkele specifieke stations betekent, geven we het volgende overzicht: Amsterdam CS (900 huurfietsen), Utrecht CS (750), Rotterdam CS (500), Den Haag CS (500) en Leiden CS (300).
- Op een groot aantal stations zal daarom fors in stallingcapaciteit moeten worden geïnvesteerd om een dergelijk landelijk fietsverhuursysteem te faciliteren.
- De *totale investeringskosten*, zijnde de aanpassingskosten in de fietsenstallingen (€8 miljoen) plus de kosten van additionele werkzaamheden op de locatie die verband houden met graafwerkzaamheden, ruimtelijke inpassing en communicatie, worden voorzichtig geraamd op €30,7 miljoen.

Naast eenmalige investeringskosten heeft een landelijk fietsverhuursysteem ook te maken met jaarlijks terugkerende exploitatiekosten. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de exploitatiekosten van de back office (administratieve afhandeling transacties en facturering) en die van de front office (de stallinghouder of aanbieder van de huurfiets). Met betrekking tot de exploitatiekosten kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Voor een kostendekkende exploitatie van de back office zijn volgens ProRail op jaarbasis circa 550.000 verhuringen nodig. Dit aantal wordt ruimschoots gehaald wanneer het landelijke fietsverhuursysteem een marktaandeel van 1% weet te realiseren (= 2,5 tot 3 miljoen verhuringen op jaarbasis).
- Fietsverhuur vanuit een bestaand bemand uitgiftepunt lijkt voor de stallinghouder alleen financieel haalbaar indien hij de verhuur 'erbij kan doen' naast zijn andere werkzaamheden. In de praktijk betekent dit dat per locatie 5 à 10 huurfietsen op die manier rendabel geëxploiteerd kunnen worden. Dit geringe aantal wordt met name veroorzaakt door de meer arbeidsintensieve handelingen zoals het onderhouden en repareren van de fietsen.
- Fietsverhuur vanuit een onbemand uitgiftepunt is in bijna alle onderzochte gevallen onrendabel. De uitzondering wordt gevormd door grootschalige uitgifte (50 huurfietsen) met behulp van de zogenaamde Bikedispenser, één van de automatische uitgiftesystemen die voor subsidie in aanmerking kwam. Wanneer dit systeem intensief gebruikt wordt dekken de huurinkomsten de exploitatiekosten van het systeem; de aanschafkosten zelf zijn in de berekening niet meegenomen. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de Bikedispenser nog niet in de praktijk is getest, zodat ervaringscijfers ontbreken.

## 6. Mobiliteitseffecten

Een grootschalige, landelijke introductie van een fietsverhuursysteem à la OV-fiets kan zowel gewenste effecten (substitutie vanuit de auto), als mogelijk niet beoogde effecten (substitutie vanuit bus, tram en metro) met zich meebrengen. Circa een derde deel van de OV-fietsverhuringen zijn naar verwachting afkomstig uit het stads- en streekvervoer. Circa 50% van de OV-fietsverhuringen betreft nieuwe reizen. Van de nieuwe reizen komt 60% uit de auto. Opgemerkt dient te worden dat gelet op het aantal treinreizigers dat aan het marktonderzoek heeft deelgenomen, bij de genoemde percentages de nodige marges in acht moeten worden genomen.

## 7. Conclusies

Met enige aanpassingen in het concept van de OV-fiets is naar onze inschatting een kostendekkende exploitatie te realiseren. De huurinkomsten van de OV-fiets zullen echter nooit zo hoog worden dat deze eventuele investeringen in stallingcapaciteit dekken. Omvangrijke investeringen in de stallingcapaciteit zijn echter noodzakelijk om een marktaandeel van 1% in het natransport van OV-reizigers te faciliteren. Dit betekent dat een dergelijk succesvol landelijk fietsverhuursysteem zonder investeringssubsidie niet rendabel te exploiteren.

Ook een landelijk fietsverhuursysteem dat jaarlijks 550.000 fietsen verhuurd, hetgeen volgens eigen berekeningen van ProRail noodzakelijk is om tot een kostendekkende exploitatie van de back office te komen, vergt nog omvangrijke investeringen in de stallingcapaciteit. Daarom is in aanvulling op het evaluatieonderzoek op basis van de beschikbare informatie een alternatief kostendekkend scenario ontwikkeld. Het blijkt dat bij een huurprijs van €3,- per dag en een potentiële bijdrage van €5,- per maand (na afrekening van de huurprijs) een systeem met 3000 fietsen per jaar kostendekkend geëxploiteerd lijkt te kunnen worden. Daartoe zijn naar schatting circa 1200 fietsen nodig. Deze fietsen kunnen met enige creativiteit en goed inzicht in de vraag naar OV-fietsen zonder kostbare infrastructurele aanpassingen verdeeld worden over de 75 tot 150 stations waar de Stichting OV-fiets hun product willen aanbieden. Binnen de bestaande commerciële ruimte van de bestaande fietsstallingen bij NS-stations is wellicht zonder al te ingrijpende aanpassingen in de infrastructuur (extra) ruimte voor de OV-fiets te creëren al of niet in de plaats van de andere, traditionele, huurfietsen. Dit is nodig omdat er voor de OV-fiets geen capaciteit beschikbaar is in het publieke deel van de stationsstallingen. Het creëren van ruimte in het bestaande publieke deel van de stationsstallingen zou ten koste kunnen gaan van het marktaandeel van de fiets in het voortransport van het openbaar vervoer. De fysieke mogelijkheden kunnen per stalling variëren, zodat maatwerk nodig is.

Een kostendekkende exploitatie van de back office wordt eerder bereikt wanneer externe partijen bereid zijn financiële bijdragen te leveren, hetzij in de vorm van een subsidie aan de organisatie die de back office verzorgt (op dit moment Stichting OV-fiets) hetzij door in stallingcapaciteit op nieuwe locaties te investeren waardoor het aantal verhuringen toeneemt. Voor lokale of regionale

overheden kan het beleidsmatig interessant zijn om stallingcapaciteit bij kleinere (bus)stations te realiseren en op die manier het OV-gebruik te stimuleren. En voor NS kan het commercieel interessant zijn om de OV-fiets actief te promoten en eventueel financieel te ondersteunen. Dit gezien het (verwachte) positieve effect van introductie van de OV-fiets op het aantal reizigers en daarmee de eigen inkomsten. In onderling overleg kan daarbij een optimale mix van kwaliteit en prijs gericht op de verschillende doelgroepen ontwikkeld worden. Een voor NS interessante optie hierbij zou een tariefdifferentiatie tussen dal- en spitsuren kunnen zijn.

Al met al kan geconcludeerd worden dat met de uitvoering van het actieprogramma 'Aansluiting fiets op openbaar vervoerknooppunten 2002/2003' een stimulans is gegeven voor de ontwikkeling en invoering van een innovatief transportconcept voor het natransport van OV-reizigers, de OV-fiets. Om tot een commercieel aantrekkelijk concept te komen, vraagt echter nog een duidelijke inspanning van betrokken marktpartijen en eventueel decentrale overheden. Met name gelet op de vereiste investeringen in stallingcapaciteit, die op een enig moment noodzakelijk kunnen worden, zal daarbij sprake moeten zijn van lokaal maatwerk.

### **Literatuurlijst**

- Fietsersbond, *Hoe bevalt de OV-fiets: Onderzoek onder gebruikers*, Onderzoek uitgevoerd in opdracht van ProRail, Utrecht 2003.
- Haverman, Ronald en Marc Maartens (2004), *OV-fiets smeedt laatste schakel*, Verkeerskunde 2004-4, p. XX-XX.
- MuConsult, *Op weg naar een landelijk fietsverhuursysteem bij Openbaar Vervoerknooppunten*, Evaluatieonderzoek uitgevoerd in opdracht van AVV, Amersfoort 2004a.
- MuConsult, *Onderzoek marktpotentie landelijk fietsverhuursysteem*, Marktonderzoek uitgevoerd in opdracht van MOVE, Amersfoort 2004b.