

## **Bijlage 1: Vergelijking flexibel fietsparkeren vs. vaste stallingplekken**

### **ALGEMEEN**

Bij een systeem met flexibel parkeren zijn er een aantal plekken in de stad waar de fietsen gegarandeerd aanwezig zijn. De exploitant zorgt er voor dat hier altijd voldoende fietsen aanwezig zijn. In dit initiatiefvoorstel worden deze plekken aangeduid met de term strategische locaties. Dit initiatiefvoorstel houdt in dat er begonnen wordt met 20 à 25 strategische locaties (treinstations, transferia, De Neude en bijvoorbeeld een aantal kantoorlocaties). Indien uit de praktijk blijkt dat er behoefte is aan meer van deze strategische locaties, kunnen die eenvoudig worden gerealiseerd. De exploitant hoeft geen extra kosten te maken voor vaste stallingplekken. Hij hoeft de fietsen alleen daar neer te zetten. Alle fietsen kunnen worden meegenomen (zowel fietsen op een losse plek in de stad als fietsen vanaf een strategische locatie) en overal worden achtergelaten.

Bij een systeem met vaste stallingplekken zijn er ongeveer 330 stallingen in heel Utrecht nodig om ervoor te zorgen dat er om de 300 meter een vaste stallingplek is. De fietsen kunnen alleen tussen deze stallingplekken worden gebruikt.

### **KOSTEN**

Het is in dit stadium niet mogelijk om een volledige vergelijking van de kosten te maken. Dit hangt mede af van de mate waarin bedrijven risicodragend willen participeren en de kosten die gemaakt moeten worden om het leenfietsstelsel aan de randvoorwaarden van Utrecht te laten voldoen. Beide systemen bestaan in hoofdlijnen. Voor beide systemen zijn bedrijven te vinden die risicodragend willen participeren.

Over het algemeen kan gesteld worden dat de realisatiekosten van een systeem met vaste stallingplekken aanzienlijk hoger zullen zijn. Er moet immers ruimte in de stad worden gecreëerd voor de vaste stallingplekken en de plekken moeten worden ingericht.

### **FIETSPARKEERPROBLEEM CENTRAAL STATION**

Uitgangspunt van dit initiatiefvoorstel is dat het fietsparkeerprobleem, met name rond centraal station niet nodeloos mag toenemen. Een ander uitgangspunt van dit initiatiefvoorstel is dat de leenfietsen op de beste plaatsen staan bij de treinstations. Dit houdt in dat de leenfietsen plaats in zullen nemen van straatparkeerplaatsen. Dit is alleen acceptabel als het aantal op te heffen plekken in verhouding staat tot het gebruik van de leenfiets.

### **Ruimte beslag vast stallingstelsel**

Een vast stallingstelsel (op basis van cijfers uit Lyon): gestart met 3.000 plekken en 2.000 fietsen. Ieder fiets wordt 15x per dag en gemiddeld zeventien minuten per rit gebruikt. Dit houdt in dat ieder fiets vier uur en een kwartier wordt gebruikt. De fietsen zullen overwegend overdag tussen 07.30 uur en 19.00 uur worden gebruikt. Dit is elf en een half uur. Waarvan de fiets ongeveer een kwart van de tijd niet gestald is. Gemiddeld zijn dus 1.500 fietsen gestald in 3.000 plekken. De helft van de stallingplekken staat leeg. Op locaties waar de fietsen frequent worden geparkeerd en worden meegenomen, zal de overcapaciteit van stallingplekken nog groter moeten zijn.

Vergeleken met de hoeveelheid ruimte die een normale fiets inneemt rondom Utrecht Centraal Station, neemt de leenfiets ongeveer 3,5 maal zo veel ruimte in.

Indien er 300 leenfietsen rondom centraal station aanwezig moeten zijn, houdt dit in dat er meer dan anderhalf maal zo veel vaste stallingplekken moeten worden ingericht (500), die de ruimte innemen van 1.750 gewone fietsen. De helft van deze plekken (250) staat leeg!

### **Ruimte beslag flexibel parkeren**

Er is geen overcapaciteit nodig. Er zullen maximaal 300 leenfietsen rondom centraal station aanwezig zijn. Deze fietsen nemen niet meer plek in dan een gewone fiets. De fietsen, die door de exploitant worden geplaatst, kunnen strak tegen elkaar aan worden geparkeerd. Een gebruiker kan namelijk gewoon de eerste pakken en hoeft niet, zoals bij de gewone fietsen één specifieke fiets uit een rek te trekken. De fietsen die door anderen worden achtergelaten, nemen evenveel ruimte in als een normale fiets. 300 leenfietsen nemen de ruimte in van 300 gewone fietsen. Meestal zullen er minder leenfietsen rondom centraal station aanwezig zijn. De fietsen worden immers gebruikt. Als er 100 fietsen rondom Centraal Station aanwezig zijn, nemen zij de plek in van 100 fietsen. Bij deze berekening wordt wel de kanttekening geplaatst dat de exploitant in de gelegenheid moet zijn om voldoende leenfietsen rondom centraal station te stallen. Dit houdt in dat er 's avonds geen gewone fietsen mogen worden gestald op de plek waar de exploitant zijn leenfietsen neer moet zetten.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
ruimtebeslag	Gelijk aan de ruimte die een normale fiets inneemt.	Een leenfiets neemt rondom Centraal Station ongeveer de ruimte in van 6 gewone fietsen. Er zullen veel straatparkeerplaatsen moeten worden opgeheven.
<b>Conclusie</b>	<i>Vanuit de fietsparkeersituatie rondom Centraal Station geredeneerd, heeft het concept met flexibel parkeren grote voordelen.</i>	

## FIETSPARKEREN ELDERS IN DE STAD

### *Ruimte beslag vaste stallingplekken*

Voor iedere leenfiets is anderhalve stallingplek nodig. Het leenfietsstelsel is niet bedoeld voor individueel gebruik. Dit houdt in dat een stallingplek altijd moet zijn ingericht voor meerdere fietsen, met een minimum van vijf fietsen. Vijf fietsen houdt in dat er per stallingplek minimaal acht fietsen moeten kunnen staan. Verschillende populaire stallingplekken zullen echter groter zijn.

Voorop moet staan dat de vaste stallingplekken geen onveilige situatie mogen opleveren. Dit betekent dat de leenfietsen bijvoorbeeld niet geplaatst mogen worden tussen de busbaan en fietspaden en rondom kruispunten. Ook moeten de stallingplekken op een strategische plek worden gerealiseerd. Voorwaarde voor een systeem met vaste plekken is dat er om de 300 meter een stallingstation is (meer is preferabel). Voor heel Utrecht betekent dit dat er ongeveer 330 stallingstations moeten worden ingericht. Bij een dergelijk systeem wordt het een grote uitdaging om voldoende veilige locaties te vinden. Een andere mogelijkheid is om te accepteren dat de stallingdichtheid lager is in buurten waar minder behoefte is aan een leenfiets.

Het fietsparkeerprobleem is elders in de stad minder groot dan rondom centraal station. In veel wijken zal het inrichten van vaste stallingplekken echter wel ten koste gaan van fietsparkeren voor bewoners, groenvoorzieningen, parkeren voor auto's (met de nodige kosten) of speelplaatsen.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
ruimtebeslag	Niet anders dan voor een gewone fiets	Het vinden van geschikte locaties, die niet ten koste gaan van groenvoorzieningen, autoparkeren, huidige fietsenstallingen, speelruimte is een uitdaging. Een andere mogelijkheid is om te accepteren dat sommige buurten niet bereikbaar zijn met de leenfiets.
<b>Conclusie</b>	<i>Vanuit de fietsparkeersituatie is het flexibel systeem makkelijker te realiseren. Een systeem met flexibel parkeren bedekt altijd de hele stad. Op sommige plaatsen zullen vaste stallingen ten koste gaan van andere voorzieningen. Het feit dat de stallingen deels leeg staan zal het draagvlak op deze locaties geen goed doen.</i>	

## GEBRUIKERSGEMAK

**Situatie 1:** Van een strategische locatie naar een strategische locatie (bijvoorbeeld van Utrecht Centraal Station naar De Neude).

Deze situatie is grotendeels vergelijkbaar aan de situatie van vaste stallingplek naar vaste stallingplek. Het gebruikersgemak is bij de beide systemen praktisch gelijk. Een (beperkt) voordeel van het flexibele systeem is dat de situatie zich niet kan voordoen dat de stalling vol is en dat de fietser gebruik moet maken van een verder weggelegen stalling.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
Fiets pakken	Gelijk	Gelijk
Fiets stallen	Zeer beperkt voordeel	zeer beperkt nadeel
Terugtocht	Gelijk	Gelijk
<b>Conclusie</b>	<i>De systemen zijn vergelijkbaar</i>	

**Situatie 2: Van een strategische locatie naar een willekeurige locatie: korte duur**

Het gemak is bij een flexibel systeem groter. De fietser kan zijn fiets overal worden geparkeerd (ook recht voor kantoor), de fiets kan worden gereserveerd en later weer worden gebruikt.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
Fiets pakken	Gelijk	Gelijk
Fiets stallen	Optimaal gemak, de fietser zal de fiets reserveren.	Fietser moet afstand tussen stalling en eindbestemming te voet afleggen. Bij minder populaire bestemmingen kan deze afstand aanzienlijk zijn en kan de potentiële gebruiker beslissen geen gebruik te maken van het leensysteem. Ook loopt de gebruiker het risico dat de dichtstbijzijnde stalling vol is.
Terugtocht	Optimaal gemak als de gebruiker de fiets heeft gereserveerd. Als de fiets gereserveerd is, is er gegarandeerd een fiets beschikbaar. Anders niet.	Als de fiets gereserveerd is, is er gegarandeerd een fiets beschikbaar. Anders niet.
<b>Conclusie</b>	<i>De fietser zal een systeem prefereren met flexibel parkeren</i>	

**Situatie 3: van een strategische locatie naar een willekeurige locatie: lange duur en de fietser wil niet doorbetalen.**

Het gemak is afhankelijk van de kosten die de gebruiker wil maken. Indien hij/zij de fiets wil doorbetalen (die eventueel bij een werkgever gedeclareerd kunnen worden), kan de fiets worden gereserveerd. Het gemak is dan groter dan bij een concept met vaste stallingplekken (zie situatie 2). Indien de fietser niet wil doorbetalen, gaat de onderstaande vergelijking op.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
Fiets pakken	Gelijk	Gelijk
Fiets stallen	Optimaal gemak, de fietser zal de fiets reserveren.	Fietser moet afstand tussen stalling en eindbestemming te voet afleggen. Bij minder populaire bestemmingen kan deze afstand aanzienlijk zijn en kan de potentiële gebruiker beslissen geen gebruik te maken van het leensysteem. Ook loopt de gebruiker het risico dat de dichtstbijzijnde stalling vol is.
Terugtocht	De fiets is niet gereserveerd. De gebruiker loopt dat kans dat er geen fiets aanwezig is voor de terugtocht. Indien de kosten voor reserveren te hoog zijn en de kans dat de fiets door een ander wordt gebruikt te groot, kan de potentiële gebruiker beslissen geen gebruik te maken van het leensysteem. Het is technisch mogelijk om de locatiegegevens uit de GPS van de fiets weer te geven op een website. De gebruiker kan dan voor vertrek checken waar de dichtstbijzijnde fiets beschikbaar is. Eventueel online reserveren is dan ook mogelijk. Ook door te bellen kan via een sprekende computer informatie worden verstrekt over de dichtstbijzijnde beschikbare fiets.	Als de fiets gereserveerd is, is gegarandeerd er een fiets beschikbaar. Anders niet. De keuze voor het al dan niet gebruiken van een leenfiets hangt af van de afstand tot een vaste stallingplek.
<b>Conclusie</b>	<i>De vraag of een fietser gebruik zal maken van een leenfietsstelsel zal afhangen van de kans dat de fiets op de bestemming door een ander wordt meegenomen. Hier staat tegenover dat bij een systeem met vaste stallingplekken de gebruiker het al dan niet gebruiken van een leenfiets laat afhangen van de afstand tot een vaste stallingplek.</i>	

**Situatie 4: Van een willekeurige plek naar elders: veel vraag**

Als er veel vraag is naar fietsen op een bepaalde locatie, wordt daar een strategische locatie ingericht. Daarmee wordt deze vergelijkbaar met situaties 1, 2 en 3. Het is van belang dat de strategische locaties ook echt strategisch zijn. Zo moet er een strategische locatie komen in het uitgaanscentrum. Door de strategische locaties goed te kiezen zal situatie 5 zich zo min mogelijk voordoen.

**Situatie 5: Van een willekeurige plek naar elders: weinig vraag**

Vooropgesteld dat potentiële gebruikers weten waar de vaste stallingplekken zijn en dat de vaste stallingplekken dichtbij gelegen zijn, heeft een systeem met vaste stallingplekken grote voordelen.

	<b>Flexibel parkeren</b>	<b>Vaste stallingplekken</b>
Fiets pakken	Alleen mogelijk als de gebruiker zich in de buurt van een strategische locatie bevindt of in zicht is van een los geparkeerde fiets. De kans dat de gebruiker in de buurt is van een strategische locatie, is kleiner dan de kans dat de gebruiker zich bevindt in de buurt van een vaste stallingplek. De kans dat er een losgeparkeerde fiets in de buurt is, is afhankelijk van het aantal leenfietsen in de stad.	Groot voordeel in gebieden met een hoge stallingdichtheid en bekendheid van de stallinglocaties.
Fiets stallen	Zie andere situaties	Zie andere situaties
Terugtocht	Zie andere situaties	Zie andere situaties
<b>Conclusie</b>	<i>In deze situatie heeft een systeem met vaste stallingplekken de voorkeur. Gezien de hoofddoelstelling wordt er aan deze situatie echter minder belang gehecht. Gebruikers van transferia zullen altijd de fiets pakken op een strategische locatie. Dit geldt ook voor bezoekers van de stad die Utrecht binnenkomen per trein.</i>  <i>De meeste Utrechtse zullen van OV of hun eigen fiets gebruik maken als zij naar een treinstation rijden. De enkeling die daar de leenfiets voor wil gebruiken staat het vrij dat te doen. Alleen als er veel behoefte in zijn/haar wijk is naar een strategische locatie, kan deze worden ingericht en zal er altijd een fiets voor hem/haar beschikbaar zijn.</i>	