

Raadsadres deelfietsen in Amsterdam

- Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders (PAF)-

aan

Gemeenteraadsleden Amsterdam

kopie

College van Burgemeester en Wethouders Amsterdam
Wethouder Verkeer en Vervoer
Raadscommissie Algemene Zaken (AZ)
Raadscommissie Duurzaamheid en Circulaire economie (DC)
Raadscommissie Financiën, Kunst en Diversiteit (FKD)
Raadscommissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water (MOW)
Raadscommissie Ruimtelijke Ordening (RO)
Raadscommissie Sociaal, Economische zaken en Democratisering (SED)
Raadscommissie Stadsontwikkeling (SO)
Stadsdeel Centrum
Stadsdeel Nieuw-West
Stadsdeel Noord
Stadsdeel Oost
Stadsdeel West
Stadsdeel Zuid
Stadsdeel Zuidoost
Afdeling deelmobiliteit Amsterdam
Voetgangersvereniging Nederland
Voetgangersvereniging Amsterdam
Bovag
Het Parool / Volkskrant / Trouw / AD / Telegraaf
AT5

van

PAF: Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders

datum

5 augustus 2024

Geachte leden van de gemeenteraad van Amsterdam,

Meer dan 45 Amsterdamse fietsverhuur en fietsenwinkels maken zich grote zorgen over hun voortbestaan omdat de gemeente Amsterdam een grootschalig deelfietsenplan wil gaan uitrollen, dat zich met name richt op toeristen. In dit raadsadres zult u zien dat het een zeer slecht plan is, wat **niet** uitgevoerd moet worden. Hopelijk kunnen wij met goede argumenten op uw steun rekenen!

Hoogachtend,

Maurits Wijzenbeek

PAF (Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders)
mwijzenbeek@hetzwartefietsenplan.com / 06-21547125

Samenvatting

De gemeente Amsterdam is van [plan](#) om een groot deelfietsen systeem uit te rollen in geheel Amsterdam met als doel de Amsterdammers en de reguliere bezoekers deur tot deur transport te bieden, voor- en na het gebruik van het openbaar vervoer. Daarnaast hopen ze met de deelfiets, een alternatief te bieden voor het bezit van een tweede fiets of stationsfiets, het stimuleren van het gebruik van het OV en het verminderen van het auto- en/of scootergebruik.

Dit is geen goed plan en voegt niets toe aan de stad en de bestaande voorzieningen. Het huidige experiment, wat inmiddels 3 jaar loopt, toont aan dat **de deelfietsen vrijwel alleen worden gebruikt door toeristen**. Niet door Amsterdammers en reguliere bezoeker waarvoor de deelfiets bestemd is. Dit is niet verrassend want de Amsterdammers en reguliere bezoeker heeft veelal of een eigen fiets of kan gebruik maken van de goedkope gesubsidieerde OV fiets bij OV knooppunten. Daarvoor hoeven dus niet in geheel Amsterdam fietsen op straat te huur aangeboden te worden.

Het is voor Amsterdam zeer onwenselijk dat een grote hoeveelheid deelfietsen wordt verspreid over de stad en helemaal als deze vrijwel alleen gebruikt worden door toeristen. Experimenten uit het verleden laten zien wat de impact is voor de schaarse openbare ruimte in een volle en toeristische stad als Amsterdam. **Ook in veel buitenlandse steden zijn deze initiatieven gestrand door de grote nadelige gevolgen:** grote druk op openbare ruimte, fietswrakken en verwaarloosde fietsen, slechte kwaliteit en veiligheid, hoge druk op handhaving, geen toegevoegde waarde voor bewoners.

De PAF is niet tegen vernieuwing of eerlijke concurrentie en steunt de beleidsdoelstelling van de gemeente Amsterdam voor duurzaam, veilig en schoon vervoer. Een deelfiets voor toeristen draagt hier echter in het geheel niet aan bij en leidt ook nog eens tot **oneerlijke concurrentie** voor bestaande fietsverhuurders en fietswinkels. De bestaande fietsverhuurders stallen hun huurfietsen **in pandig** en dat is een grote kostenpost echter ze leggen daarmee geen beslag op de openbare ruimte. Daarnaast houden zij de fietsen continue veilig en geven belangrijke veiligheid- en gebruiksinstructies mee door goed opgeleide medewerkers. Deze sector, bestaande uit tientallen Amsterdamse MKB bedrijven en die het toch al zwaar heeft door de naweeën van de Corona crisis en alsmaar stijgende kosten, zal door de deelfiets in haar bestaan worden bedreigd.

Fietsverhuurders en makers zijn ook al vele decennia actief in de stad en **vervullen belangrijke maatschappelijke functies**. Niet alleen voorzien zij de stad van schoon en veilig vervoer, kunnen Amsterdammers er terecht voor reparaties aan hun fiets maar biedt zij ook werkgelegenheid aan honderden medewerkers, leiden technici op als MBO leer-werkbedrijven en bieden zij een werkplek voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Wat stelt een deelfiets aanbieder daar eigenlijk tegenover?

Deelfiets aanbieders zijn grote buitenlandse, door venture capital en private equity gefinancierde ondernemingen die, zelfs met grote subsidies van veel steden, grote verliezen maken. Deze bedrijven willen alleen zo graag naar Amsterdam (zonder subsidie) omdat ze hier een fietsverhuurmarkt van de miljoenen toeristen en dagjesmensen zien. Daarvoor willen ze, zonder te betalen voor de toplocatie, **een gigantische onbemande toeristische fietsverhuur starten op de Amsterdamse stoep**.

Wij vragen de gemeente Amsterdam om het onwerkbaar en onrealistische deelfiets experiment zo spoedig mogelijk te beëindigen en zich te richten op het versterken van de bestaande infrastructuur en bestaande partijen in plaats van deze uit te ruilen tegen enkele buitenlandse investeerders wat slechts verschraving van het stadsbeeld, openbare voorzieningen en werkgelegenheid gaat opleveren.

Wie zijn wij?

naam	PAF: Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders
opgericht	2007
aangesloten bedrijven	20+ Amsterdamse MKB fietsondernemingen met in totaal 45+ winkels in gehele stad
medewerkers	200+ medewerkers
activiteiten bedrijven	fietsverhuur
	fietsverkoop
	fietsreparatie
overig	veel MBO leer-werk bedrijven die jaarlijks vele technici een diploma halen
	veel medewerkers in dienst met afstand tot de arbeidsmarkt

Steeds wisselende doelstellingen van de bedenkers van het deelfietsenplan

Het (onrealistische) plan om in Amsterdam grote hoeveelheden deelfietsen te verspreiden is er al sinds 2017. De doelstellingen waarom, worden echter continu gewijzigd. **Er wordt een probleem gecreëerd zodat de oplossing uitgevoerd kan worden.** Als door inspraak, lessen uit andere steden, wetenschappelijk onderzoek, de proefprojecten in Amsterdam of door geluiden van inwoners van Amsterdam blijkt dat de doelstellingen niet realistisch zijn, dan worden de oude onrealistische doelstellingen vervangen voor nieuwe onrealistische doelstellingen. Het hoge doel van de afdeling deelmobiliteit van de gemeente Amsterdam, een groot deelfietsensysteem, moet echter doorgaan. Dit grote plan wordt in zeer nauw contact gemaakt met grote buitenlandse deelfietsaanbieders, die enorme verliezen maken en gefinancierd zijn met venture capital en private equity.

In buitenlandse steden, waar vrijwel niet gefietst wordt en inwoners geen fietsen bezitten, heeft de deelfiets voor de inwoners van die stad een functie. Daar leren de inwoners de fiets te gebruiken als een dagelijks en praktisch vervoersmiddel. Hopelijk is het aanschaffen van een eigen fiets en die dagelijks gaan gebruiken, met alle voordelen die daarbij horen, dan de volgende stap. In Amsterdam is het particuliere fietsbezit en gebruik al enorm hoog en de deelfiets heeft hier deze functie in het geheel niet.

Daarom worden in Amsterdam andere doelstellingen gezocht, die echter geheel onrealistisch en/of onderdeel zijn van grootschalig wensdenken. In het begin was de grote doelstellingen zoveel mogelijk Amsterdammers van hun eigen fiets te laten over stappen naar een deelfiets en zo minder gestalde fietsen in de volle Amsterdamse straten te hebben. Deze totaal onrealistische doelstelling is na veel verzet uit vele hoeken door Amsterdammers tijdens de inspraak in 2018 gelukkig losgelaten. **Amsterdammers willen hun eigen fiets houden!**

De gemeente Amsterdam heeft deze **doelstelling nu gewijzigd** en geeft in de [nota deelfervoer 2023](#) (blz. 18) aan dat op dit moment de doelstellingen van de deelfietsen zijn:

1. De deelfiets levert als voor of natransport van het openbaar vervoer een bijdrage aan de deur tot deur reis voor Amsterdammers en reguliere bezoekers (last mile)
2. Een alternatief bieden voor het bezit van een tweede fiets of stationsfiets – en daarmee het op termijn verlichten van de druk op fietsparkeervoorzieningen en de openbare ruimte
3. Het gebruik van het ov stimuleren
4. Het auto en/of scootergebruik verminderen.

Vrijwel alle Amsterdammers die van de fiets gebruik maken hebben een eigen fiets. Dat is veel goedkoper dan een deelfiets en kan van deur tot deur gebruikt worden. Voor reguliere bezoekers van Amsterdam is de (door subsidie goed betaalbare) OV fiets bij OV knooppunten een zeer goede oplossing voor bovenstaande 4 doelstellingen.

Het buiten OV knooppunten verspreiden van deelfietsen is daarom alleen goed voor toeristen, die door de hele stad verspreid zitten maar geen eigen fiets hebben. Daar is de deelfiets nou juist niet voor bedoeld. In de proefperiode is ook gebleken dat de overgrote meerderheid van gebruikers toeristen zijn. **Het laatste wat Amsterdam en alle inwoners willen is een grootschalig toeristisch fietsverhuursysteem vanaf de openbare weg.** Dit is echter wel precies wat er nu komen gaat.

Voor toeristen zijn er in Amsterdam meer dan genoeg bestaande fietsverhuurders die hun huurfietsen zelf inpandig opslaan als deze niet verhuurd zijn. Eigenlijk een perfect deelfietsen systeem...

Het zou ons overigens niets verbazen als de gemeente Amsterdam de doelstellingen weer wijzigt als zij teveel tegenstand krijgen over de huidige doelstellingen: **The show must go on**

Gegoochel met resultaten huidige deelfietsexperimenten

In de [brief](#) van 14 juli 2024 aan de gemeenteraad zegt de wethouder Verkeer en Vervoer:

Het college is tevreden met de resultaten van het experiment tot nu toe in de bijdrage aan de doelstellingen van de [Nota Deelvervoer 2023](#). Daarom heeft zij het voornemen een stadsbrede uitrol van deelfietsen te realiseren

Waar deze plotselinge en volsterk onlogische conclusie op gebaseerd is, ontbreekt in het geheel. In de [Nota Deelvervoer 2023](#) (blz. 19) staat nog het tegenovergestelde:

- 75% procent van de enquête onder gebruikers komt **niet** uit Amsterdam
- Slechts 10% heeft een actief lidmaatschap. Een lidmaatschap zou passen bij gebruik door bewoners van Amsterdam of frequente bezoekers
- Slechts 13% geeft aan de reis te combineren met de OV

Logistiek en Amsterdam kenner, Walther Ploos van Amstel [schrijft](#) over de resultaten uit 2023:

“Een deelfiets wordt gemiddeld maar 0,50 keer per dag gebruikt. De gemiddelde ritduur is ruim 4 uur. Dit is een opmerkelijke tijdsduur voor fietsgebruik, zegt de gemeente. Dit duidt op het gebruik van de deelfietsen door dagjesmensen, toeristen of expats en niet door inwoners van Amsterdam of forenzen. Waarom de gemeente hiermee dan toch door gaat is niet duidelijk”

De PAF en iedereen om ons heen ziet in de praktijk dat **de deelfietsen eigenlijk altijd door toeristen bereden worden**, wat aansluit bij de gegevens uit nota deelvervoer uit 2023. De PAF heeft de gemeente tot voor kort vele malen verzocht om data te delen hoeveel gebruikers uit het buitenland komen, van waar naar waar de ritten gaan of andere betrouwbare data waaruit onmiskenbaar blijkt dat de deelfietsen aan de doelstellingen voldoen. De gemeente gaf altijd aan deze data niet beschikbaar te hebben. Het is natuurlijk al zeer vreemd dat deze essentiële data tot zeer kort geleden niet beschikbaar was en nog vreemder dat nu plotseling blijkt dat aan de doelstellingen wordt voldaan zonder enige vorm van betrouwbaar bewijs. **Zeer zorgwekkend!!**

Nadeelcompensatie

De PAF en individuele fietsverhuurders, die omzetverlies hebben door de dit plan van de gemeente Amsterdam of in het uiterste geval door omzetverlies hun bedrijven zullen moeten sluiten, hebben recht op nadeelcompensatie (titel 4.5 Awb). Deze claim voor de schade van het experiment en toekomstige schade als het de deelfiets er definitief komt wordt op dit moment voorbereid. Het is daarom ook voor de gemeente Amsterdam belangrijk deze kosten, die zeer hoog kunnen oplopen mee te nemen in hun beslissing. **Het wordt een zeer kostbare zaak om de inpandige fietsverhuurders te verruilen voor toeristische fiets verhuur vanaf de openbare weg.**

Inspiraakrondes

Er zijn inspraak rondes geweest met **vele honderden zeer kritische reacties** (naast veel voorgekookte reacties van de deelvervoeraanbieders). Ook de PAF heeft twee keer uitgebreide vragen gesteld (bijlage 1 en 2). Een groot deel van de belangrijke vragen werd echter niet of onvoldoende beantwoord. Overige vragen en antwoorden werden in een later stadium geheel genegeerd.

Ook in live gesprekken tussen de PAF en de gemeente Amsterdam komen geen antwoorden op de lastige maar realistische vragen. Hier krijgen wij ook sterk het gevoel dat de deelfietsen er **“no matter what”** moeten komen

Bewuste oogkleppen en wensdenken zijn in het verleden al vaak een zeer gevaarlijke en dure mix geworden en het voorportaal van mislukkingen: Veel geld verspillen, jarenlang troep op de straat en vele oude Amsterdamse MKB bedrijven failliet.

Werkelijke doelstellingen deelfietsbedrijven

Deelfietsbedrijven zijn grote buitenlandse bedrijven, gefinancierd door venture capital en private equity die veel verlies maken, maar met hun “world domination strategie” ooit heel veel geld hopen te verdienen voor hun aandeelhouders, bij voorkeur door stevige monopolie posities. Zij hebben hele andere doelstellingen dan de gemeente Amsterdam en de Amsterdammers.

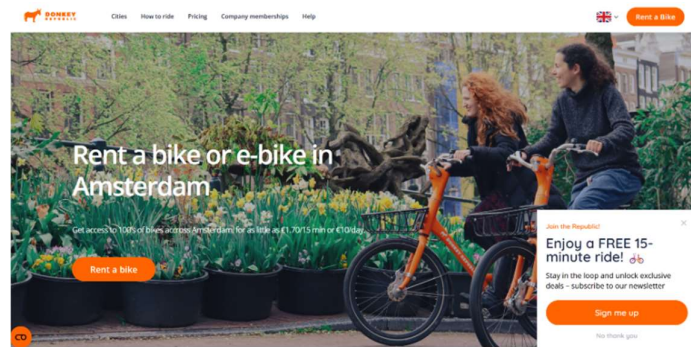
Er is geen stad ter wereld, waar zonder een grote subsidie, een deelfietssysteem rendabel is. Het valt niet te verwachten dat veel Amsterdammers of reguliere bezoekers gebruik zullen maken van de deelfietsen. Deze hebben immers een eigen fiets of kunnen de gesubsidieerde OV fiets gebruiken. Waarom willen de deelfietsbedrijven dan toch zo graag zonder subsidie in Amsterdam hun deelfietsen plaatsen en willen ze dit niet of in andere steden zo grootschalig doen?

De werkelijke reden is dat Amsterdam enorm veel toeristen en dagjesmensen heeft. Voor deze doelgroepen is een huurfiets die in de hele stad op de openbare weg te huur staat en overal achter gelaten kan worden een fijne service en voor de deelfietsbedrijven een prachtig verdienmodel. Voor de Amsterdammers is het echter een grote toename van overlast en druk op de al zeer schaarse openbare ruimte.

Dat de deelfietsen niet voor Amsterdammers of reguliere bezoekers bedoeld zijn, wordt nog eens extra duidelijk dat de deelfietsaanbieder die de proef zou doen in **Amsterdam Zuidoost** zich voor de start heeft teruggetrokken. Juist in Amsterdam Zuidoost zouden volgens de doelstellingen van de gemeente Amsterdam kansen voor de deelfiets moeten liggen omdat daar het particuliere fietsgebruik lager is. De deelfiets aanbieders hebben dan ook alleen belangstelling voor de gebieden met hoge inkomens en veel toeristen.

Ook worden de deelfietsen zoveel mogelijk neergezet bij hotels, de Passenger Terminal Amsterdam en andere toeristische locaties. Het mooie en oude fietsbedrijf [StarBikes](#), vlakbij de Passenger Terminal Amsterdam, gaat daar aan onderdoor. Ondanks onze vele klachten, en **tegen de regels van het deelfietsexperiment in**, blijft Donkey Republic daar grote hoeveelheden deelfietsen plaatsen. **Ook de website van de deelfietsaanbieder Donkey Republic is geheel gericht op toeristen:**

- De [website](#) van Donkey Republic opent default in het Engels
- De hele look en feel is op toeristen gericht
- Er is een hele speciale afdeling voor toeristisch gebruik met allemaal tips voor toeristen
- Nergens op de site is iets te vinden over OV gebruik of voor- of natransport



What to do in Amsterdam

Discover more inspiration on our [blog](#).



Visit the Van Gogh Museum

As prestigious as the Rijksmuseum. Located in the heart of the Dutch capital, on the Museum Square (Museumplein), it is entirely dedicated to the life and work of this post-impressionist painter. The museum houses the largest collection of the painter's works of art. The other treasure of venue is undoubtedly the correspondence, especially between Vincent and his younger brother, Theo.



Get lost in De Negen Straatjes (The Nine Streets)

Away from the brands and bag-box favorites found on the main streets of the city, you'll find more unique shops on the 9 streets. Some of the street names, such as Huidersstraat, Reestraat and Wolvenstraat, remind us of the leather crafts and tanneries that were an original feature of the area. Stroll along the beautiful picturesque streets and soak up the very special atmosphere, visiting the stores, stalls, cafes, restaurants and much more.



Join a canal tour on a boat

Sailing the famous canals of Amsterdam is one of the most popular activities in the city. It allows you to admire beautiful 17th century canal houses, historic museums such as the Anne Frank House, the Seven Bridges and much more, while letting your feet recover from all your walks through the Venice of the North. There are many ways to navigate Amsterdam's famous canals, from classic excursions to exceptional cruises focusing on history, comedy, food, drink and music. Amsterdam is on a...



The best way to get around Amsterdam

Bike for up to two hours per day from €10 per month

Donkey Republic offers you full access to the largest fleet of bikes and ebikes throughout Amsterdam.

It's a flexible, affordable and convenient way to get around. In the app, book a bike in one click and enjoy your ride!

Our system is restricted by the city of Amsterdam, you are free to cycle in the centre but we are not allowed to offer bikes there. Check the app to find the nearest drop off and pick up locations.

Want a list of things to do in Amsterdam? Explore our [guide here](#)

Ook de borden in gemeentelijke fietsstallingen met reclame voor de deelfietsen zijn in het Engels en vooral gericht op toeristen



Donkey Republic maakt sinds de oprichting grote verliezen, ondanks het feit dat ze in veel steden subsidies krijgen ([Annual report 2023](#)). Het verlies over de periode 2019 – 2023 is 18,4 miljoen Euro. Ze worden (nu nog) uitgebreid gefinancierd met risico kapitaal en daarmee kan de operatie verlieslatend gevoerd worden. Dat kan uiteraard niet eeuwig doorgaan. Hoe realistisch zijn de prijzen die Donkey nu vraagt voor het gebruik van de deelfiets, nu ze zoveel verlies maken en wat gebeurt er met de consumentprijzen indien de financiering wegvalt? Moet dit niet in de conclusies worden meegenomen van de experimenten zodat de Gemeente een realistisch beeld krijgt. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met het gebruik van de deelfiets, als de tarieven voor gebruikers twee of drie keer zo hoog moeten worden? **De gemeente neemt nu een volstrekt onverantwoord financieel risico door alle investeringen in tijd, faciliteiten, marketing, it, management en infrastructuur door hier geen rekening mee te houden.** Ook zullen er hoge kosten zijn indien het project mislukt en alles weer opgeruimd moet worden.

Nadelen deelfietsen

Hoe sympathiek het woord “deelfiets” ook klinkt, in werkelijkheid heeft de deelfiets een bijna oneindig aantal nadelen voor steden en de bewoners en helemaal in drukke toeristische steden als Amsterdam. Dit blijkt ook dat veel steden er na introductie alweer mee stoppen en het klachten regent van bewoners.

extra druk op schaarse openbare ruimte

Deelfiets verhuur en opslag vindt plaats in de schaarse openbare ruimte (de stoep)

Ervaring in andere steden leert dat deelfiets gebruikers de fietsen na gebruik zeer slordig terug zetten wat een extra verrommeling in het straatbeeld geeft



Er staat vaak uitgebreide reclame op deelfietsen hetgeen niet fraai is in het straatbeeld

om deelfietsen te onderhouden en herverdelen moet een servicedienst rondrijden om naar de fietsen te gaan. Dit is zeer inefficiënt en geeft extra drukte in de stad en is slecht voor het milieu

Hoe snel worden kapotte deelfietsen gerepareerd of staan deze dagen/weken/maanden kapot op de stoep?

Deelfietsen in fietsenrekken nemen de plaats in van de fietsen voor bewoners

duur voor gebruiker

deelfietsen zijn, bij regelmatig gebruik, veel duurder dan een eigen fiets bezitten en zullen waarschijnlijk nog duurder moeten worden als de deelfietsbedrijven geen verlies willen maken

onhandig voor gebruiker

Deelfietsen kun je zelden van deur tot deur gebruiken
monocultuur ipv buurtbedrijven
Mooie gezonde lokale MKB ondernemingen, die technici opleiden en fietsen repareren worden vervangen door verliesgevende buitenlandse reuzen die liever vervangen dan repareren, medewerkers geen vak leren en geen onderdeel van de buurt zijn => monocultuur
Veiligheids- en gebruiksinstructies
Reguliere fietsverhuur bedrijven zorgen dat de fietsen altijd in goede conditie zijn en geven daarnaast veiligheids- en gebruiksinstructies aan de gebruikers. Deelfiets ondernemingen doen dat niet
privacy
Een onderdeel van het verdienmodel van deelfietsaanbieders is data, Gebruikers kunnen persoonlijke aanbiedingen krijgen op basis van hun profiel en locatie. Is goed geborgd dat gebruikers kunnen kiezen of ze deze data willen delen en of deze data veilig is
slechte kwaliteit deelfietsen (wegwerpfiets)
deelfietsen zijn vaak in het buitenland gefabriceerd, van slechte kwaliteit en daarmee niet duurzaam. Arbeid is duur, dus is vervangen goedkoper dan repareren. Dit gaat tegen het beleid van de gemeente Amsterdam in. Eigen, in Nederland gefabriceerde fietsen (Gazelle, Batavus, Azor, Urban Arrow) gaan zeer lang mee en zijn veel duurzamer

slecht voor de inclusiviteit van alle stadsdelen
Deelfietsen worden over het algemeen alleen gezet in wijken met hogere inkomens of toeristische gebieden terwijl juist wijken waar de inkomens en het fietsgebruik laag zijn geen of slechts weinig deelfietsen krijgen omdat het verdien model daar onvoldoende is.
nadelen gemeente Amsterdam
De deelfietsen zullen veel capaciteit van de toch al overbelaste handhavingsdienst gaan vragen. Het lukt de gemeente Amsterdam tot nu toe bijvoorbeeld al niet om illegale huurfietsen voor hotels te handhaven
Wanneer de huidige fietsverhuurders omvallen door deze oneerlijke concurrentie verdwijnt er een enorme deelfiets capaciteit die nu inpandig wordt opgeslagen. Als deze vervangen wordt door deelfietsen zal dit duizenden extra fietsen op straat geven die nu binnen staan
financiële risico's gemeente Amsterdam

Deelfiets bedrijven zijn financieel zeer instabiel en de gemeente investeert toch een hoop in het project in tijd, faciliteiten, marketing, it, management en infrastructuur. Wat gebeurt er als de deelfietsaanbieder omvalt?
Gaat de gemeente Amsterdam deze bedrijven (wellicht pas als het slecht gaat of op omvallen staat) dan toch (indirect) ondersteunen? Is dit niet een financiële val waar wij inlopen?
Indien de huidige fietsverhuur bedrijven hun omzet omlaag zien gaan door de deelfietsen zal dat leiden tot planschade en nadeelcompensatie die de gemeente zal moeten vergoeden aan de huidige fietsverhuurders. Dit zal zeer kostbaar zijn worden vooral als een hele serie bedrijven dan omvallen.
oneerlijke concurrentie
Het aanbieden van deelfietsen is oneerlijke concurrentie met de huidige verhuurfiets aanbieders. Moeten de deelfietsaanbieders niet de commerciële waarde betalen van de ruimtes die gebruikt worden voor de huurfietsen

Conclusie

Ja, er moet een hoop gebeuren om Amsterdam klaar te maken voor de toekomst en veranderingen in vervoer en verkeer zijn daar een belangrijk onderdeel van. De gemeente Amsterdam doet veel goede dingen. Maakt veel ruimte voor de fiets, schakelt om naar elektrisch vervoer, maakt stappen om autobezit te vervangen voor een deelauto. De OV fiets werkt zeer goed bij voor- en natransport van het openbaar vervoer voor de frequente bezoekers. Ook deelscooters en de deelbakfietsen kunnen een positieve bijdrage leveren.

Echter, de deelfiets, anders dan vanaf OV knooppunten en gericht op frequente bezoekers, heeft simpelweg geen logische functie in Amsterdam die ten goede komt aan de Amsterdammers of frequente bezoekers. Amsterdam is een overbelaste toeristische stad, waar alle inwoners die willen fietsen al een eigen fiets hebben

De enige logische gebruikers van de deelfietsen zijn dan ook toeristen en dat is precies wat en nu gebeurt in het experiment en tevens de reden waarom deelfietsaanbieders deelfietsen willen plaatsen zonder een ondersteuning met een subsidie. **Ze willen de grootste toeristische fietsverhuur ter wereld openen op de Amsterdamse stoep.**

Een legendarisch slecht idee waar wij Amsterdammers nu “nee” tegen moeten zeggen!!!!!!

Wat dan wel

Zoals hierboven beschreven doet de gemeente Amsterdam al veel goeds. Een goed plan zou zijn om nog meer OV fietsen op OV knooppunten beschikbaar te hebben tegen een gereduceerde prijs gericht op frequente bezoekers van Amsterdam