

# De wereld van fietsdepots

*Van doorstroomdepot naar ketendepot*



Iris Meines  
City Deal Fietsen voor Iedereen  
Wilt u meer weten over deze verkenning?  
Neem dan contact op via [iris.meines@minbzk.nl](mailto:iris.meines@minbzk.nl)

## Inhoudsopgave

1. Samenvatting .....	3
2. De wereld van fietsdepots .....	4
2.1. Handhaving: type fietsen .....	5
2.2. Handhaving: beleid en capaciteit.....	5
2.3. Fietsdiefstal en framenummers.....	6
2.4. Bestemming van niet-opgehaalde fietsen .....	6
2.5. Doneren van fietsen.....	7
2.6. Sociale werkplaats .....	8
3. Doorstroomdepots en ketendepots .....	9
3.1. Het doorstroomdepot.....	9
3.2. Het ketendepot .....	9
4. Stakeholders .....	10
4.1. Gemeenten .....	10
4.2. Fietsdepots .....	11
4.3. (Lokale) maatschappelijke doelen .....	11
4.4. Mensen die niet zelf een fiets kunnen betalen .....	12
4.5. Lokale handelaren en opkopers .....	12
5. Aanbevelingen .....	12
5.1. Quick wins.....	13
6. Aandachtspunten.....	13
6.1. Communicatie.....	13
6.2. Elektrische fietsen.....	13
6.3. Veiligheid .....	13
6.4. Intrinsieke donaties .....	13

## 1. Samenvatting

Jaarlijks belanden zo'n 350.000 fietsen in de verschillende fietsdepots in Nederlandse gemeenten. Het zijn onjuist geparkeerde fietsen of fietswrakken die de gemeente aantreft in de openbare ruimte. De meeste van die fietsen worden door de eigenaar opgehaald uit het depot. Maar een groot deel niet. De City Deal Fietsen voor Iedereen schat dat er jaarlijks zo'n 112.000 bruikbare fietsen niet worden opgehaald. Dat is een probleem. Onder andere voor de fietsdepots, die een beperkte opslagruimte hebben. Daarom worden veel van deze 'weesfietsen' opgekocht door handelaren. En een klein percentage, minder dan 5 procent, wordt gedoneerd aan lokale maatschappelijke doelen. De City Deal Fietsen voor Iedereen wil dat percentage omhoog brengen.

In Nederland heeft namelijk 12 procent van de inwoners van 6 jaar en ouder geen toegang tot een fiets. Bij mensen met lage inkomens, een laag opleidingsniveau of een niet-westerse migratieachtergrond, ligt dit percentage hoger, vooral in de grote steden. En dat terwijl fietsen niet alleen gezond is, maar ook een belangrijke sleutel is voor toegang tot sociaal verkeer, werk en school. Zeker wanneer alternatief vervoer, zoals de auto of het OV, te duur is, is je bewegingsruimte zonder het hebben van een fiets – of als je niet kunt fietsen – beperkt. Ook omdat je actieradius wanneer je je slechts lopend verplaatst, niet zo groot is. En dus vergroot het geen toegang hebben tot een fiets de kansenongelijkheid.

Het is relevant om een groter aantal fietsen te kunnen doneren aan mensen die zelf geen fiets kunnen betalen, omdat het ervoor zorgt dat de bewegingsruimte van deze doelgroep wordt vergroot. Het resultaat daarvan is dat kinderen en volwassenen actiever kunnen meedoen in de maatschappij, zoals het kunnen kiezen van de juiste scholen, sportclubs en het zoeken naar banen. Alternatief vervoer zoals een auto of het OV is duurder en lopen zorgt dat afstanden beperkt zijn, wat leidt tot kansenongelijkheid.

Geen toegang hebben tot mobiliteit maakt je wereld klein, wel toegang hebben zorgt voor autonomie. Het hebben van een fiets door kinderen tot 18 jaar is belangrijk, omdat zij daardoor actief leren deelnemen aan het verkeer, waardoor zij in hun volwassen leven vaker en veiliger kunnen deelnemen aan het verkeer als fietser. Kortom, fietsen levert een bijdrage aan bredere maatschappelijke opgaven, zoals kansengelijkheid en gezondheid van mensen, leefbaarheid, duurzaamheid en de verstedelijkingsopgave. De weesfietsen in de fietsdepots bieden een wenkend perspectief om deze doelgroepen te helpen en hun actieve deelname aan de maatschappij te stimuleren.

### **Barrières voor doneren**

Het weinig tot niet doneren van fietsen door fietsdepots komt onder andere doordat:

- er geen ruimte is om fietsen lang te bewaren en deze zo snel mogelijk plaats moeten maken voor nieuwe opgehaalde fietsen;
- het verkopen van fietsen door fietsdepots aan opkopers sneller, gemakkelijker en efficiënter is;
- fietsdepots niet beschikken over een (sociale) werkplaats of ontwikkelwerkplaats;
- het doneren van fietsen niet gestructureerd is;
- er geen prioriteit is om te doneren;
- lopende aanbestedingstrajecten met opkopers de mogelijkheid beperken om goede fietsen te doneren, aangezien de waarde van 'kavels' voor opkopers zal dalen wanneer zij minder goede fietsen krijgen;
- het soms niet rendabel is om een fiets op te knappen en het goedkoper is om deze te recyclen, ondanks dat de fiets nog bruikbaar is.

## Hoe kan het wel?

Ondanks de hiervoor genoemde barrières om fietsen te doneren zijn er meerdere fietsdepots die wel inzetten op het doneren van fietsen aan (lokale) maatschappelijke doelen. Deze depots noemen we ketenfietsdepots. Deze fietsdepots doneren gestructureerd, doordat:

- deze fietsdepots vaak zelf regisseurs zijn van het proces, niet de gemeente, en dus de ruimte krijgen om hun proces zelf in te bouwen. Dat betekent dat gemeenten in deze gevallen zorgen voor de huur van de locatie en het betalen van personeel, maar dat zij de uitvoering van het proces binnen een fietsdepot hebben uitbesteed aan een externe organisatie;
- zij als regisseurs een binding hebben met het sociale domein;
- zij beschikken over een (sociale) werkplaats of ontwikkelwerkplaats waar fietsen opgeknapt worden;
- zij vaak afspraken hebben met (lokale) maatschappelijke doelen voor structurele donaties;
- zij soms werken met targets voor te doneren fietsen per jaar;
- zij vaak op een locatie zitten voor de lange termijn, waardoor uitbreiding en ontwikkeling mogelijk is.

In de City Deal Fietsen voor Iedereen bundelen 14 gemeenten, 6 maatschappelijke organisaties, 2 bedrijven en 3 ministeries hun krachten om zoveel mogelijk mensen in staat te stellen te gaan fietsen. Weesfietsen kunnen hier een aanzienlijke bijdrage aan leveren. Om dat te realiseren, heeft de City Deal een uitgebreide verkenning gedaan naar fietsdepots en het gemeentelijke beleid hieromtrent. Deze verkenning is bedoeld om gemeenten en andere partijen inzichten te verschaffen in de huidige werkwijze en om kansen te signaleren die tot een hoger percentage maatschappelijke herbestemming van weesfietsen kunnen leiden.

## 2. De wereld van fietsdepots

Fietsdepots spelen een cruciale rol in het beheer van fietsen in stedelijke gebieden, vooral in een tijd waarin duurzame mobiliteit steeds belangrijker wordt. Deze verkenning richt zich op de werking van deze depots, waarbij is gericht op de bestaande informatie en de praktijkervaringen van verschillende gemeenten.

Voorafgaand aan deze verkenning is geïnventariseerd welke informatie er al beschikbaar is over de werking van fietsdepots. Omdat er vrijwel geen gegevens te vinden waren, is besloten een grondige verkenning uit te voeren onder de gemeenten die op dat moment aangesloten waren bij de City Deal Fietsen voor Iedereen<sup>1</sup>. Een belangrijk onderdeel van de verkenning was het bezoek aan de fietsdepots van die gemeenten. Veel van de informatie in deze verkenning is ontleend aan de gesprekken met medewerkers van fietdepots en beleidsmedewerkers van deze gemeenten.

Voor deze verkenning zijn in totaal twaalf fietsdepots bezocht in verschillende delen van het land. De meeste gemeenten in Nederland hebben een fietsdepot. De grootte van het fietsdepot is afhankelijk van de grootte van de gemeente, de aantallen fietsen die jaarlijks binnenkomen en het handhavingsbeleid van de gemeente. De gemeenten zijn eindverantwoordelijk voor fietsdepots, maar in enkele gevallen is het beheer en de uitvoering van het fietsdepot uitbesteed. Ondanks de

---

<sup>1</sup> Dit zijn: Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Den Haag, Eindhoven, Enschede, Haarlem, Heerlen, Leeuwarden, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Utrecht en Zwolle.

verschillende groottes, zijn er veel overeenkomsten te vinden tussen de twaalf fietsdepots die zijn bezocht tijdens deze verkenning. Hieronder wordt een beeld geschetst van hoe fietsdepots precies werken en welke dingen daarbij opvallen.

## 2.1. Handhaving: type fietsen

Het handhavingsbeleid van gemeenten biedt verschillende redenen waarom fietsen worden meegenomen en in een fietsdepot belanden. De reden of het type fiets bepaalt ook of er eerst een label aan de fiets wordt gehangen om de eigenaar te sommeren deze te verplaatsen, of dat de fiets meteen door handhaving wordt meegenomen naar het depot:

- **Wrakken** (handhavingsdiensten werken met vereisten waaraan voldaan moet worden om een fiets als 'wrak' aan te merken).  
Deze worden in de meeste gevallen direct meegenomen door handhaving. Een enkele gemeente geeft de eigenaar van een wrak nog de kans om de fiets op te knappen binnen een termijn. Het label aan de fiets informeert de eigenaar hierover.
- **Gevaarlijk geparkeerde fietsen** (fietsen die geparkeerd zijn waar dit niet is toegestaan en waar een mogelijk gevaar voor de (verkeers)veiligheid ontstaat)  
Deze worden vaak direct verwijderd. Denk hierbij aan het parkeren van een fiets voor een nooduitgang of op een blindengeleidestrook. Gemeenten zijn soms coulant en verplaatsen de fiets alleen.
- **Foutgeparkeerde fietsen** (fietsen die geparkeerd zijn op plekken waar dit niet is toegestaan)  
Deze krijgen in de meeste gevallen een label. Op dit label staat dat de fiets fout geparkeerd is en dat de fiets binnen een bepaalde termijn verwijderd zal worden. Deze termijn verschilt per gemeente van 30 minuten tot 4 uren.
- **Weesfietsen** (fietsen die langer dan een bepaalde termijn onaangeraakt op dezelfde plek staan)  
Deze krijgen meestal een label, maar veel gemeenten werken daarnaast ook nog met andere tactieken, zoals een krijtstreep op de fietsband of een visdraadje. Gemiddeld wordt er twee weken (stationsgebieden) tot vier weken (overige gebieden) gewacht totdat de fiets opgehaald wordt door handhaving.

Opvallend is dat van de fout- of gevaarlijk geparkeerde fietsen tussen de 60 en 70 procent door de eigenaar wordt opgehaald. Wrakken worden bijna niet opgehaald, maar ook voor weesfietsen meldt de eigenaar zich zelden: minder dan 5 procent wordt opgehaald.

## 2.2. Handhaving: beleid en capaciteit

Het gebied waar gemeenten handhaven verschilt per gemeente. Gemeenten handhaven op verschillende manieren:

- In bijna alle gevallen handhaven gemeenten in de binnenstad en in stationsgebieden.
- In mindere mate handhaven gemeenten buiten de binnensteden.
- In de meeste gevallen handhaven gemeenten op foutgeparkeerde fietsen.
  - Sommige gemeenten zoeken een balans tussen faciliteren en handhaven. Wanneer er een aangewezen tekort is op het aantal stallingen in een gebied, vinden sommige gemeenten het niet gerechtvaardigd om te handhaven op foutgeparkeerde fietsen.
  - Sommige gemeenten handhaven helemaal niet op foutgeparkeerde fietsen.
- In mindere mate wordt er gehandhaafd op fietsen buiten de binnensteden.

- In veel gevallen handhaven gemeenten in buitenwijken wanneer er meldingen worden gemaakt door bewoners van deze wijken.
- Op wrakken wordt meestal gehandhaafd. Dan wel doordat handhaving ze zelf vindt, of doordat er een melding wordt gedaan door een bewoner.

Handhaving blijft een punt van discussie, omdat gemeenten niet altijd de capaciteit hebben om te kunnen handhaven:

- De meeste gemeenten geven aan dat wanneer zij handhaving zouden opschalen, zij meer fietsen kunnen verwijderen uit de stad, maar hebben niet de capaciteit om dit te doen.
  - NB: sommige gemeenten werken met een maximum op te halen aantal fietsen per dag, omdat zij simpelweg geen ruimte hebben om meer fietsen op te slaan in het fietsdepot.
- Slechts enkele gemeenten werken samen met bijvoorbeeld woningcorporaties, educatieve instellingen of sportstadions over het handhaven van fietsen in hun stallingen. Dit is relevant, omdat uit gesprekken is gebleken dat er nauwelijks gehandhaafd wordt in stallingen die buiten het eigendom van de gemeente vallen, terwijl er wel sprake kan zijn van overlast door fietsen. Daar waar wel door de gemeente gehandhaafd wordt na afspraken tussen de gemeente en instellingen of organisaties, worden vaak veel fietsen verwijderd en naar het fietsdepot gebracht.
- Enkele gemeenten hebben de handhaving van fietsen uitbesteed aan een externe organisatie (in samenwerking met een BOA). Daardoor ligt de last van de handhaving niet meer bij de gemeente zelf en hoeven zij niet extra's handhavers in te zetten hiervoor. Externe organisaties hebben vaak ruimere capaciteit om extra menskracht in te zetten om fietsen te verwijderen uit het straatbeeld.

### **2.3. Fietsdiefstal en framenummers**

- In elk fietsdepot wordt gecheckt of een fiets als gestolen vermeld staat of niet.
- Een gestolen fiets gaat in principe terug naar de rechtmatige eigenaar: dat is de koper van de fiets of de verzekeraar als de koper van de fiets al door de verzekeraar uitgekeerd is.
  - Verzekeraars halen fietsen in sommige gevallen op, maar in andere gevallen gebeurt dit niet. Het is onduidelijk wat er gebeurt met fietsen die opgehaald worden door verzekeraars. Deze vraag is nog niet beantwoord in deze verkenning.
  - In sommige gevallen wordt de opdracht gegeven door de politie om een fiets te vernietigen.
- Fietsdepots gaan heel verschillend om met fietsen waar een framenummer ontbreekt of waar duidelijk gesjoemeld is met een framenummer en deze fietsen niet als gestolen staan vermeld of opgehaald worden door de eigenaar:
  - In de meeste gevallen worden deze fietsen vernietigd, maar sommige fietsdepots kiezen ervoor om deze fietsen door te verkopen of te doneren.
- In sommige fietsdepots is het mogelijk om fietsen opnieuw te voorzien van framenummers.

### **2.4. Bestemming van niet-opgehaalde fietsen**

Na een vastgestelde periode wordt de gemeente eigenaar van de fietsen die niet worden opgehaald door de eigenaar. Gemeenten kiezen er zelf voor wat er gebeurt met fietsen die niet door de

eigenaren worden opgehaald. Uit deze verkenning is gebleken dat er voornamelijk twee soorten stromen zijn.

1. In veel gevallen worden niet opgehaalde fietsen verkocht;
  - De manier waarop verschilt per gemeente:
    - Bulkverkoop aan opkopers;
    - Bulkverkoop aan de hand van veilingen aan opkopers;
    - Bulkverkoop aan de hand van een aanbesteding;
    - In sommige gevallen verkocht aan particulieren.
2. In sommige gevallen gedoneerd;
  - Aan (lokale) sociale projecten;
  - Aan lokale voedselbanken;
  - Aan asielzoekerscentra;
  - In sommige gevallen ook aan eenmalige (lokale) aanvragen die per keer beoordeeld moeten worden. Dit gaat om ad hoc aanvragen bij het fietsdepot zelf op particulier niveau.
    - NB: Fietsen worden vaak niet volledig gratis weggegeven. De partijen betalen vaak voor deze fietsen. Het bedrag verschilt, maar loopt van ongeveer 30 euro tot ongeveer 150 euro. Dit bedrag is meestal gebaseerd op de kosten van het opknappen van de fietsen.

Daarbij:

- In veel gevallen worden fietsen die als niet-rendabel worden gezien om op te knappen vernietigd;
- In sommige fietsdepots worden goede onderdelen van deze fietsen van de sloop gered;
- Wrakken worden in bijna alle gevallen vernietigd of in ieder geval bestempeld als 'oud ijzer'.

## 2.5. Doneren van fietsen

Er is een wil is om (meer) fietsen te doneren, maar gemeenten/fietsdepots zijn zoekende hoe zij dit goed kunnen organiseren. Het verschilt per gemeente in hoeverre fietsen gedoneerd worden aan (lokale) maatschappelijke doelen, maar het is duidelijk dat het in veel gevallen ongestructureerd gaat en het beleid rondom donaties niet is vastgesteld. Er zijn verschillende overwegingen om niet te doneren:

- Doneren is zodanig ongestructureerd, dat het veel tijd kost. De doorstroom in de meeste fietsdepots is zodanig gigantisch, dat er geen ruimte is om te wachten tot gedoneerde fietsen opgehaald worden. Efficiëntie in tijd en ruimte is zeer belangrijk en dat is doneren in veel gevallen niet;
- Het doneren van goede en veilige fietsen is in principe alleen mogelijk wanneer er een plek is om fietsen op te knappen. Fietsdepots zonder sociale werkplaats/ontwikkelwerkplaats of samenwerking met een werkplaats doneren zelden fietsen;
- Sommige fietsdepots hebben aanbestedingsafspraken met opkopers, waardoor doneren van goede fietsen niet wordt gewaardeerd door de opkopers. Dit komt doordat de waarde van een 'kavel fietsen' daalt wanneer de goede fietsen eruit worden gehaald voor donatie. Opkopers willen graag goede fietsen ontvangen zoals afgesproken met het fietsdepot;



- Voor fietsdepots is het soms onduidelijk of de aanvrager daadwerkelijke goede bedoelingen heeft en wil voorkomen dat fietsen worden weggegeven aan de verkeerde personen, maar er is geen tijd om dit te checken;
- Medewerkers uiten bezorgdheid dat slecht onderhouden of niet-functionele fietsen, die gedoneerd worden, vaak weer als wrak- of weesfietsen op straat belanden en uiteindelijk terug in het fietsdepot terechtkomen. Dit gebeurt doordat ontvangers niet worden geïnformeerd over parkeeregels, en eigenaren vaak niet in staat zijn om hun fietsen goed te onderhouden. Hierdoor ontstaat een vicieuze cirkel van donaties die niet leiden tot duurzame oplossingen.

Uit de verkenning is gebleken dat gemeenten tegen veel hordes aanlopen en dat er geen efficiëntie is om hier oplossingen voor te verzinnen. De wil is er, maar de manier waarop zij dit zouden kunnen uitvoeren is onduidelijk. Daardoor kiezen fietsdepots door tijdsdruk en ruimtegebrek nog altijd vaker voor een snelle en efficiënte doorstroom in plaats van een duurzamere oplossing.

## **2.6. Sociale werkplaats**

Meerdere gemeenten hebben bij hun fietsdepot ook een sociale werkplaats. De grootte en werkwijze verschilt per gemeente. Sommige gemeenten hebben een aanbestedingstraject lopen en dus een samenwerking met een organisatie die zorgt voor medewerkers en begeleiding. Een aantal fietsdepots beheren de werkplaats zelf en nemen zelf medewerkers aan. De rest van de fietsdepots hebben geen sociale werkplaats of samenwerking met een sociale werkplaats.

Er zijn verschillende redenen genoemd waarom een fietsdepot geen sociale werkplaats heeft:

- In sommige gevallen zijn fietsdepots een verlieslijdende organisatie. Het onderhouden en beheren van een sociale werkplaats kost geld en tijd en daar is niet altijd budget voor;
- Er is geen ruimte om een sociale werkplaats te beginnen in het fietsdepot;
- Het fietsdepot bevindt zich in een pand dat tijdelijk gehuurd wordt. Er is dus geen zekerheid dat het fietsdepot daar kan blijven, waardoor het niet aantrekkelijk is om een sociale werkplaats te hebben;
- Er is een steeds groter tekort aan fietstechnici die de mensen in werkplaats kunnen begeleiden;
- De doorstroom van fiets in het fietsdepot moet zo snel en efficiënt mogelijk. Een sociale werkplaats kost tijd en ruimte. Het fietsdepot heeft dit niet.

Er zijn ook redenen genoemd waarom het fietsdepot wel een sociale werkplaats heeft:

- De sociale werkplaats zorgt ervoor dat fietsen opgeknapt kunnen worden in het fietsdepot, waarna deze fietsen gedoneerd kunnen worden aan (lokale) maatschappelijke doelen. Zonder sociale werkplaats is het lastiger om te doneren, omdat de fietsen niet altijd voldoen aan de vereisten van een veilige fiets zonder opknabeurt;
- Daarnaast is een sociale werkplaats nodig om fietsen beschikbaar te houden tegen een lagere prijs voor de juiste doelgroepen. Gemeenten vinden dit belangrijk. Zonder sociale werkplaats zullen meer fietsen worden opgekocht door opkopers en vervolgens worden aangeboden voor veel hogere prijzen.
- Als laatste is de sociale werkplaats een belangrijke en veilige plek voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het biedt mensen de mogelijkheid om deel te nemen aan de maatschappij, het schept kansen voor persoonlijke ontwikkeling en geeft mensen een



betekenisvolle plek in de samenleving. Daarnaast is het voor medewerkers een stukje gemeenschapsgevoel die zij op andere plekken waarschijnlijk niet kunnen vinden.

### 3. Doorstroomdepots en ketendepots

Naar aanleiding van de verschillende bezoeken en gesprekken bij de fietsdepots, wordt het duidelijk dat er twee soorten fietsdepots zijn, namelijk doorstroomdepots en ketendepots.

#### 3.1. Het doorstroomdepot

Bij een doorstroomfietsdepot ligt de focus op de doorstroom van fietsen. Vaak hebben deze depots een beperkte fysieke ruimte en komen er meer fietsen binnen dan dat deze depots voor lange termijn kunnen bewaren. Deze fietsdepots werken vaak samen met opkopers. Vaak werken zij samen met enkele opkopers en maken zij afspraken met hen voor efficiënte verkoop en dus efficiënte doorstroom: er moet zo snel mogelijk plaats gemaakt worden voor nieuw opgehaalde fietsen. In enkele gevallen lopen er zelfs aanbestedingstrajecten met opkopers. In principe worden er vanuit dit type fietsdepot niet-structureel fietsen gedoneerd, op enkele initiële donaties na. Met initiële donaties worden ad hoc donaties bedoeld. Deze fietsdepots hebben dan ook geen (sociale) werkplaats of samenwerking met een lokale werkplaats. Dat betekent ook dat de initiële donaties die gedaan worden, vaak fietsen zijn die niet altijd voldoen aan de veiligheidseisen van Veilig Verkeer Nederland. Het resultaat is dat er een grote kans is dat deze fietsen uiteindelijk weer in het fietsdepot terechtkomen, omdat ze verkeerd geparkeerd worden of niet goed onderhouden worden en uiteindelijk gedumpt worden.

Doordat doorstroomdepots gebrek hebben aan ruimte, worden zij gedwongen om de handhaving op foutgeparkeerde en weesfietsen te beperken. Sommige fietsdepots hebben een maximaal aantal fietsen dat op een dag mag binnenkomen en gemeenten kiezen er soms voor om slechts in enkele gebieden te handhaven. Het resultaat is dat fietsen die wel degelijk overlast geven in de gemeente misschien niet opgehaald worden. Capaciteit, zowel fysiek, financieel en mankracht, is de belangrijkste pijler binnen doorstroomdepots; de basis op orde.

#### 3.2. Het ketendepot

Het ketendepot is een fietsdepot waar een complete keten zichtbaar en werkbaar is. Onder een complete keten verstaan wij in dit geval: duidelijke beleidsafspraken en daarop structurele handhaving met genoeg capaciteit, genoeg ruimte in het fietsdepot om fietsen op te slaan, te verwerken en vervolgens een nieuwe bestemming te geven, een eigen (sociale) werkplaats of een samenwerking met een (sociale) werkplaats waar fietsen opgeknapt kunnen worden, dan wel om te verkopen of te doneren, en een of meerdere samenwerkingen met (lokale) maatschappelijke doelen ten behoeve van het doneren van goede en veilige fietsen.

Gemeenten met een ketendepot doneren structureel meer fietsen aan (lokale) maatschappelijke doelen. Daarnaast blijkt dat deze gemeenten soms targets hanteren voor het aantal te doneren fietsen per jaar, en dat ze zelfs actief proberen deze aantallen te verhogen.

## 4. Stakeholders

In de wereld van fietsdepots zijn verschillende stakeholders betrokken met elk hun eigen behoeften, zowel in het kader van het fietsbeleid, maar ook in het kader van doneren.

### 4.1. Gemeenten

#### *Handhaving*

- De gemeente heeft baat bij het voorkomen of oplossen van overlast door fietsen. Het handhaven op foutgeparkeerde fietsen, onveilig geparkeerde fietsen, weesfietsen en wrakken is van belang om een zo schoon mogelijk straatbeeld te behouden, maar is ook belangrijk voor de toegankelijkheid en veiligheid. Te weinig capaciteit om te kunnen handhaven betekent vaak dat er meer overlast is, met name rondom stationsgebieden en in binnensteden. Zeker nu binnensteden steeds autoluwer worden.
- Uit meerdere gesprekken is gebleken dat gemeenten veel meer fietsen zouden kunnen ophalen uit de straten, wanneer daar ook capaciteit en ruimte voor is.
- Gemeenten hebben vaak al moeite om bepaalde werkzaamheden uit te voeren en bij nieuwe taken is vaak ook extra capaciteit nodig, met name in kleinere gemeenten. Het is daarom van belang dat er zo min mogelijk extra taken ontstaan voor gemeenten.
- De gemeente heeft er baat bij als fietswrakken niet meer verwerkt hoeven te worden. Dit gaat met name om grote gemeenten met hoge aantallen fietswrakken. Het zal een stuk goedkoper zijn om wrakfietsen direct naar de schroot te brengen, in plaats van deze fietsen te verwerken als reguliere fietsen in het fietsdepot. Het volledig verwerken en bewaren van een wrakfiets kost net zoveel geld als een foutgeparkeerde fiets, maar een wrakfiets wordt bijna nooit opgehaald en komen bijna altijd terecht bij oudijzer. De kosten liggen veel lager wanneer een wrakfiets direct verwerkt zou worden als afval. Deze kostenbesparing zou voor gemeenten interessant zijn. De vraag is in hoeverre dit juridisch mogelijk is.

#### *Beleid*

- Uit de verkenning is gebleken dat er zeker animo is om (meer) fietsen te doneren aan (lokale) maatschappelijke doelen, mits het een gestroomlijnd proces is.
- De kosten voor het ophalen van een fiets, het verwerken van een fiets en het eventueel opknappen van een fiets is hoog. Het ophalen en verwerken van een fiets kost al gauw rond de 80 euro per fiets, waarna het opknappen vaak nogmaals 50 tot 80 euro kost. Financieel gezien is een fietsdepot vaak verlieslijdend.
- Samenwerking met lokale fietshandelaren is nodig. De gemeenten hebben er baat bij dat zij hun werk kunnen blijven voortzetten, omdat dit de plekken zijn waar inwoners hun fiets kunnen laten onderhouden. Het is belangrijk dat er eerlijke concurrentie is op het gebied van opkopen, verkopen en onderhoud, zodat fietshandelaren hun werk kunnen blijven voortzetten.

#### *Sociaal*

- Er zijn steeds minder fietstechnici in Nederland. Gemeenten hebben er baat bij als fietstechnici opgeleid kunnen worden en de opleiding aantrekkelijk is voor jongeren of inwoners die re-integreren.
- Het bevorderen van fietsdonaties zorgt ervoor dat de bewegingsruimte van de doelgroepen in de gemeente wordt vergroot. Het resultaat daarvan is dat kinderen en volwassenen

actiever kunnen meedoen in de lokale maatschappij, zoals het kunnen kiezen van de juiste scholen, sportclubs en het zoeken naar banen.

- Het bevorderen van fietsdonaties zorgt er ook voor dat kinderen tot 18 jaar actief leren deel te nemen aan het verkeer, waardoor zij in hun volwassen leven vaker en veiliger zullen deelnemen aan het verkeer als fietser.
- Het werken met sociale werkplaatsen in fietsdepots creëert nieuwe kansen voor inwoners met een afstand tot de arbeidsmarkt en inwoners die willen re-integreren.
- Tot nu toe geven gemeenten aan dat het hebben van een sociale werkplaats deels wordt gefinancierd door de verkoop van fietsen.

#### *Circulair*

- In het kader van recycling en circulariteit is het van belang dat er duidelijke afspraken zijn over de bestemming van fietsen die niet opgehaald zijn uit het fietsdepot.
- Het is ook relevant dat fietsen zoveel mogelijk hergebruikt worden. Idealiter als complete fiets, maar als een fiets niet op te knappen is, dan moeten onderdelen in ieder geval hergebruikt worden.

#### **4.2. Fietsdepots**

- Fietsdepots hebben baat bij een efficiënte doorstroom van fietsen. Dat betekent dat er genoeg ruimte moet zijn om fietsen op te slaan, dat er duidelijke afspraken zijn met andere organisaties die fietsen uitlenen (Swapfiets, NS) en dat er duidelijke afspraken zijn over de bestemming van niet-opgehaalde fietsen, zowel voor fietsen die verkocht worden, als fietsen die gedoneerd worden.
- Als fietsen gedoneerd worden, dan moet dit gestroomlijnd gaan. Het moet niet ten koste gaan van de efficiëntie van de doorstroom van het fietsdepot. Bovendien moet er genoeg capaciteit zijn om dit uit te kunnen voeren. Om het aantal fietsen dat via sociaalmaatschappelijke stichtingen gedoneerd kan worden aan kwetsbare groepen te vergroten, is het van belang dat het verwerken en doneren eenvoudiger en gestroomlijnder verloopt.
- Fietsdepots zijn erbij gebaat dat het percentage fietsen dat door de eigenaar opgehaald wordt omhoog gaat.
- Fietsdepots en/of handhaving zijn erbij gebaat dat wrakken niet verwerkt en opgeslagen hoeven te worden in het fietsdepot.

#### **4.3. (Lokale) maatschappelijke doelen**

- Sociaalmaatschappelijke initiatieven willen voorzieningen verstrekken zodat kinderen en volwassenen met een laag inkomen niet uitgesloten worden van sociale activiteiten. Een van de manieren van ondersteuning is ervoor zorgen dat deze doelgroepen toegang hebben tot een goede en veilige fiets.
- De behoefte aan gedoneerde fietsen is groot. Jaarlijks helpt Stichting Leergeld zo'n 37.000 kinderen in de leeftijd tot 18 jaar aan een fiets, soms in samenwerking met lokale instanties. Sinds 2015 heeft het ANWB Kinderfietsenplan zo'n 50.000 fietsen ingezameld. Daarnaast werken meerdere gemeenten samen met lokale initiatieven, maar dit verschilt per gemeente.
- (Lokale) sociale doelen moeten worden betrokken bij toekomstige (gecentraliseerde) initiatieven of beleidsafspraken en dus niet worden overgeslagen.

#### 4.4. Mensen die niet zelf een fiets kunnen betalen

- Iedereen heeft toegang nodig tot veilige en goede fiets. Zoals eerder gezegd is uit onderzoek (2022) gebleken dat 12% van de Nederlanders van boven de 6 jaar geen fiets heeft. Fietsen zorgt voor een grotere bewegingsruimte en dus een grotere kansengelijkheid. Niet iedereen heeft toegang tot een goede fiets, omdat zij dit niet kunnen betalen.
- Een volgende stap is dat mensen die niet zelf een fiets kunnen betalen ook toegang hebben tot het kunnen onderhouden van hun fiets. Onderhoud is vaak voor deze mensen ook te duur en een kapotte fiets beperkt wederom de mobiliteit van deze groep. Het is belangrijk dat zij een plek hebben om hun fiets te laten onderhouden tegen een lage prijs of om te leren hoe zij zelf hun fiets kunnen onderhouden.

#### 4.5. Lokale handelaren en opkopers

- Opkopers spelen een relevante rol binnen de keten van fietsrecycling en het is relevant voor zowel gemeenten als fietsdepots dat de afspraken met opkopers duidelijk zijn.
- Voor opkopers is het belangrijk dat zij een eerlijke prijs betalen voor de 'kavels' die zij kopen. Opkopers zullen fietsen vaak opknappen en weer aanbieden, zoals bijvoorbeeld in lokale fietswinkels. Te hoge inkoopkosten zorgen voor een kleinere winstmarge.
- Daarnaast is het voor opkopers alleen interessant om 'kavels' te kopen wanneer hier een goede mix van fietsen in zitten. Dat betekent dat ook goede fietsen opgekocht moeten worden.
- Opkopers kunnen grote handelaren zijn, maar ook kleine handelaren. Voor eerlijke concurrentie moeten lokale handelaren de kans krijgen om op te kopen.

## 5. Aanbevelingen

Als gemeenten meer fietsen uit het fietsdepot terecht willen laten komen bij (lokale) maatschappelijke doelen, dan moeten zij inzetten op de ontwikkeling van een zogenaamd ketendepot. De gemeente is de partij die de keten bij elkaar kan brengen, maar de regie ligt niet bij de gemeente zelf. Wil een gemeente inzetten op meer gedoneerde fietsen uit fietsdepots, dan betekent dit dat:

- Gemeenten moeten streven naar een duidelijk en passend handhavingsbeleid dat congrueert met capaciteit, overlast en de geboden faciliteiten in de gemeente;
- Gemeenten moeten inzetten op een vaste locatie van een fietsdepot die bereikbaar is met het OV en dat groot genoeg is voor het naar schatting maximaal aantal op te halen fietsen in de gemeente;
- Gemeenten moeten streven naar een samenwerking met een sociale werkplaats. Bij voorkeur zitten beiden in hetzelfde pand;
- Gemeenten moeten inzetten op het verhogen van het aantal te doneren fietsen. Deze fietsen moeten veilig zijn. Er bestaan checklists waaraan een veilige fiets zou moeten voldoen. Sommige fietsdepots maken al gebruik van dit soort checklists voor het opknappen van fietsen in hun (sociale) werkplaats;
- Het inzetten op een streefpercentage van het aantal te doneren fietsen kan helpen bij het creëren van commitment;
- Gemeenten moeten inzetten op het maken van structurele afspraken met (lokale) maatschappelijke doelen ter bevordering van het doneren van fietsen;

- Gemeenten moeten inzetten op het niet alleen opknappen van fietsen waar dit nog rendabel is. Uit de verkenning is gebleken dat er ook veel fietsen in fietsdepots achterblijven die hergebruikt kunnen worden, maar nu vaak bij de schroot terecht komen omdat het voor de gemeente te duur is om deze op te knappen. Het is van belang dat er gekeken wordt hoe deze fietsen toch van de schroot gered kunnen worden voor hergebruik;

### 5.1. Quick wins

- Verken in hoeverre wrakken verwerkt moeten worden in een fietsdepot. De verwerkingskosten zijn hoog, terwijl wrakken zo goed als nooit opgehaald worden en uiteindelijk bij het oud ijzer belanden. Idealiter worden deze wrakken direct naar de schroot gebracht.
- Voor het vergroten van aantallen ingezamelde fietsen kun je de samenwerking zoeken met corporaties, universiteiten, NS, scholen, werkgevers etc. Oftewel: op zoek naar partners met fietsenstallingen.
- Verken in hoeverre fietsen zonder framenummers of vage framenummers een nieuw framenummer kunnen krijgen wanneer de eigenaar niet achterhaald kan worden en deze fietsen te redden van de sloop.
- Verken wat er gebeurt met gestolen fietsen waarvan de eigenaar niet gevonden wordt en hoe deze fietsen gered kunnen worden van de sloop.

## 6. Aandachtspunten

### 6.1. Communicatie

Uit gesprekken is gebleken dat communicatie rondom fietsbeleid onvoldoende is. Medewerkers vragen zich af in hoeverre het duidelijk is voor inwoners waar zij wel of niet hun fietsen mogen parkeren, hoe lang fietsen ergens mogen staan en waar zij terecht kunnen als hun fiets 'verdwenen' is. In hoeverre is het duidelijk voor iedereen dat het fietsdepot bestaat? Dit geldt voor zowel Nederlanders als voor internationale gebruikers van de fiets. Denk aan toeristen, statushouders, asielzoekers, internationale studenten en expats.

### 6.2. Elektrische fietsen

Elektrische fietsen zijn veel lastiger te verwerken door fietsdepots. Voor opkopers is er een risico, omdat het onduidelijk is wat de staat van de fietsen precies is. Voor elektrische fietsen heb je andere fietstechnici nodig en die zijn er amper. Medewerkers van sociale werkplaatsen hebben deze kennis vaak niet. Daarnaast is de vraag wie verantwoordelijkheid is wanneer verkochte elektrische fietsen eindigen als afval in bijvoorbeeld een natuurgebied. Fietsdepots voelen hier een verantwoordelijkheid voor en zien de stapel elektrische fietsen in hun fietsdepot en de bestemming van deze fietsen als een relevant vraagstuk voor de toekomst. Elektrische fietsen komen steeds vaker in fietsdepots terecht en dit aantal zal in de toekomst steeds meer toenemen.

### 6.3. Veiligheid

Vanuit fietsdepots werd regelmatig de vraag gesteld hoe je een veilige fiets garandeert en waar de verantwoordelijkheden liggen. Fietsen die gedoneerd worden of verkocht worden, voldoen niet altijd aan de veiligheidseisen.

### 6.4. Intrinsieke donaties

Een vraag die regelmatig terugkwam in gesprekken met medewerkers van fietsdepots is waarom gemeenten niet meer sturen op intrinsieke donaties vanuit inwoners. Regelmatig zullen inwoners

fietsen hebben waar zij graag vanaf willen. Hoe kunnen we het gemakkelijker maken voor inwoners om deze fietsen ook te doneren voordat ze eindigen als weesfiets in het straatbeeld.