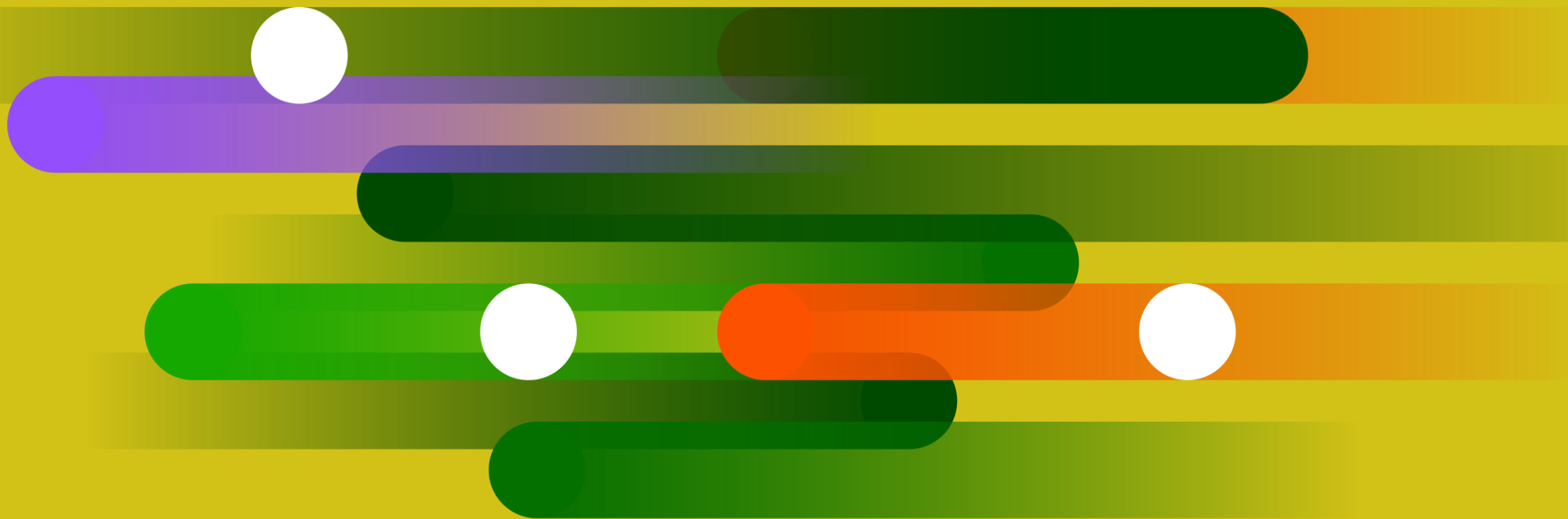




Waarom investeren in een fietsbank loont

Een vergelijking van vier
gemeentelijke modellen

Juni 2026



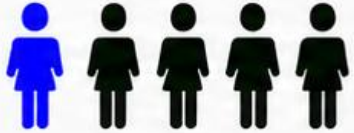
Fietsbanken in cijfers

Waarom investeren in een fietsbank loont

Een analyse van fietsbanken in Rotterdam, Tilburg, Maastricht en Arnhem



Agenda
Stad



1 op de 5

HUISHOUDENS BEHOORT
TOT DE DOELGROEP

In de vier steden leeft
ongeveer **20%** van de
huishoudens rond het
sociaal minimum.



5.000+

FIETSEN PER JAAR
UITGEGEVEN

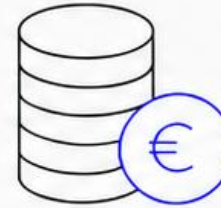
De vier fietsbanken
geven jaarlijks zo'n **5.750**
fietsen uit.



€230

GEMEENTELIJKE KOSTEN
PER UITGEGEVEN FIETS

Een gemeente investeert
gemiddeld **€230** om een
fiets op te knappen en
uit te geven.



€1.000+

MAATSCHAPPELIJKE BATEN
PER UITGEGEVEN FIETS

Een opgeknapte fiets die bij
de doelgroep terecht komt,
levert zo'n **€1.080**
maatschappelijke baten op.



tot €17

MAATSCHAPPELIJKE BATEN
PER GEÏNVESTEERDE EURO

Een door de gemeente
geïnvesteerde euro in een
fietsbank leidt tot **€17**
aan maatschappelijke baten.

Toelichting op 'Fietsbanken in cijfers'

'1 op de 5 huishoudens behoort tot de doelgroep': op basis van CBS-cijfers leeft in de onderzochte gemeenten gemiddeld zo'n 20% van de huishoudens op of onder 130% van het sociaal minimum, de doelgroep van de fietsbank. Zie tabel op dia 10.

'5.000+ fietsen per jaar uitgegeven': de vier fietsbanken geven samen jaarlijks zo'n 5.750 fietsen een tweede leven: 1.150 in Rotterdam, 2.500 in Tilburg, 600 in Maastricht en 1.500 in Arnhem.

'€ 230 gemiddelde kosten per fiets': gebaseerd op de gemeentelijke investering per fiets in Rotterdam (€ 263) en Tilburg (€ 200). Maastricht is hierin niet meegenomen, omdat dit model volledig op vrijwilligers draait en daardoor minder eenvoudig op te schalen of te kopiëren is naar een andere gemeente. Voor Arnhem zijn de kosten onbekend.

'€ 1.000+ maatschappelijke baten per fiets': gebaseerd op de kengetallen van Decisio (2025). Deze gaan uit van een opgeknapte fiets die bij de doelgroep terechtkomt. Dit levert € 1.082 maatschappelijke baten per fiets op.

'Tot € 17 baten per geïnvesteerde euro': het hoogste investeringsratio van de vier fietsbanken, gerealiseerd door de fietsbank Maastricht. Zie de tabel op dia 29 voor een toelichting per fietsbank.

Samenvatting

1. Inleiding
2. Introductie van de vier fietsbanken
3. Organisatorische vergelijking
4. Business case
5. Waardecreatie en synergie
6. Conclusies

Samenvatting

Binnen de City Deal Fietsen voor Iedereen werken gemeenten, provincies, maatschappelijke organisaties, bedrijven en ministeries samen om te zorgen dat meer mensen een fiets hebben en kunnen fietsen. Gemeenten zetten hiervoor onder andere fietsbanken in: initiatieven die gebruikte fietsen inzamelen, opknappen en opnieuw beschikbaar maken voor inwoners. Om inzicht te krijgen in de verschillende manieren waarop gemeenten dit organiseren, vergelijken we in deze rapportage de fietsbanken van Rotterdam, Tilburg, Arnhem en Maastricht.

De vergelijking laat zien dat gemeenten hiervoor verschillende modellen gebruiken. Rotterdam werkt met een netwerk van lokale partners, Tilburg en Arnhem kiezen voor een centrale uitvoerder en Maastricht werkt met een vrijwilligersorganisatie. Deze keuzes leiden tot verschillen in organisatie, financiering, samenwerking en uitvoering.

Ondanks deze verschillen bereiken alle onderzochte fietsbanken hetzelfde doel: zij maken fietsen beschikbaar voor mensen voor wie toegang tot mobiliteit niet vanzelfsprekend is. Daarnaast laten de analyses zien dat alle onderzochte fietsbanken maatschappelijke waarde creëren die groter is dan de publieke investering.

De vergelijking levert vier belangrijke lessen op. Ten eerste bepaalt de gekozen organisatiestructuur in belangrijke mate hoe de fietsbank functioneert. De inrichting van de keten beïnvloedt de samenwerking tussen partijen, de wijze van financiering en de mogelijkheden voor sturing.

Ten tweede blijkt het bereik van de doelgroep bepalend voor de maatschappelijke impact. Niet het aantal opgeknapte of uitgegeven fietsen, maar ook de mate waarin deze fietsen terechtkomen bij mensen voor wie toegang tot mobiliteit niet vanzelfsprekend is, bepaalt de maatschappelijke opbrengst. Modellen die fietsen kosteloos verstrekken realiseren daardoor een hogere maatschappelijke opbrengst per fiets. Verkoopmodellen genereren aanvullende inkomsten voor de uitvoerende organisatie en geven meer fietsen een tweede leven, maar bereiken de doelgroep naar verwachting minder goed, omdat de aanschafprijs voor een deel van deze doelgroep een drempel vormt.

Ten derde reikt de maatschappelijke waarde van fietsbanken verder dan mobiliteit alleen. Naast toegang tot een fiets dragen fietsbanken bij aan participatie, werkervaring, sociale cohesie, vrijwilligerswerk, leerwerkplekken en circulariteit.

Tot slot laat de vergelijking zien dat er niet één optimaal fietsbankmodel bestaat. Alle onderzochte fietsbanken creëren maatschappelijke waarde, maar doen dat op verschillende manieren en vanuit verschillende uitgangspunten. Welke inrichting het beste past, hangt af van de lokale context, beschikbare partners en de maatschappelijke doelen die een gemeente wil realiseren.

Hoofdstuk 1



Inleiding

3PM

1.1 Aanleiding en doel

Binnen de City Deal Fietsen voor Iedereen werken gemeenten, provincies, maatschappelijke organisaties, bedrijven en ministeries samen om te zorgen dat meer mensen een fiets hebben en kunnen fietsen. De City Deal richt zich specifiek op mensen die niet vanzelfsprekend beschikken over een fiets of de vaardigheden om te fietsen, zoals mensen met een laag inkomen, kinderen, statushouders en bewoners van kwetsbare wijken.

Gemeenten zetten steeds vaker een fietsbank in om deze doelgroep te voorzien van een fiets. Een fietsbank is een initiatief dat gebruikte fietsen inzamelt, opknapt en opnieuw beschikbaar maakt voor inwoners. De organisatie, financiering en uitvoering van fietsbanken verschillen tussen gemeenten. Om deze verschillen inzichtelijk te maken, te verklaren en ervan te leren heeft de City Deal aan 3PM gevraagd de fietsbanken van Rotterdam, Tilburg, Arnhem en Maastricht met elkaar te vergelijken.

1.2 Aanpak

Om inzicht te krijgen in de verschillende manieren waarop gemeenten hun fietsbank organiseren hebben we interviews gehouden met gemeenten en uitvoerende organisaties, beschikbare documentatie geanalyseerd en relevante kengetallen verzameld. Op basis hiervan vergelijken we de fietsbanken op drie thema's:

1. Organisatie van de keten

Hoe organiseren gemeenten de inzameling, opslag, reparatie, distributie en uitgifte van fietsen?

2. Financiering en business case

Hoe financieren gemeenten hun fietsbank en hoe verhouden kosten, baten en financieringsstromen zich tot elkaar?

3. Waardecreatie en synergie

Welke maatschappelijke waarde creëren fietsbanken en hoe versterken andere activiteiten, zoals leerwerkplekken, vrijwilligerswerk, fietslessen en kringloopactiviteiten deze waarde?

Hoofdstuk 2



Introductie van de vier
fietsbanken

2.1 Context van de steden

Om de fietsbanken te kunnen vergelijken, nemen we ook de context van de steden mee. De omvang van de doelgroep verschilt namelijk aanzienlijk tussen de onderzochte gemeenten. Rotterdam telt zowel absoluut als relatief de grootste groep inwoners met een laag inkomen, terwijl Tilburg, Arnhem en Maastricht een kleinere doelgroep bedienen. Dit betekent dat de vraag naar fietsen, de benodigde capaciteit en de organisatorische opgave per stad verschillen.

Tegelijkertijd laten de cijfers zien dat alle onderzochte steden een substantiële doelgroep kennen. In iedere gemeente leeft ongeveer één op de vijf huishoudens rond het sociaal minimum. De behoefte aan betaalbare mobiliteit speelt dus niet alleen in de grootste steden.

Stad	Aantal inwoners	% inwoners in armoede *	Aantal inwoners in armoede *	% huishoudens ≤130% sociaal minimum	Aantal inwoners ≤130% sociaal minimum
Rotterdam	672.960	6,3%	± 42.400	23,4%	± 157.500
Tilburg	230.357	3,9%	± 9.000	16,8%	± 38.500
Arnhem	169.364	4,9%	± 8.300	20,6%	± 35.000
Maastricht	125.563	4,7%	± 5.900	20,9%	± 26.000

Tabel 1: overzichtscijfers armoede

Bron: CBS, 2023-2025

* **Definitie armoede:** een huishouden beschikt na het betalen van de daadwerkelijke lasten aan wonen, energie en basiszorg over te weinig geld voor de minimaal noodzakelijke uitgaven aan overige basisbehoeften. (CBS)

2.2 Fietsbank Rotterdam

De Fietsbank Rotterdam is onderdeel van het programma Fietsstimulering van de gemeente Rotterdam. De Fietsbank organiseert de instroom, opslag, reparatie, logistiek en uitgifte van tweedehandsfietsen in de wijken Charlois, Feijenoord, Delfshaven en Kralingen-Crooswijk. De gemeente faciliteert en coördineert de samenwerking tussen de betrokken partners binnen de keten.

Fietsen zijn onder andere afkomstig van handhaving, woningcorporaties, particuliere donaties en andere lokale initiatieven. Fietspunt, het gemeentelijke fietsdepot, fungeert als centraal opslagpunt, waarna de fietsen worden verdeeld over de verschillende wijkpartners. Deze partners verzorgen het opknappen en uitgeven van de fietsen binnen hun wijk.

Rotterdammers met een inkomen tot 130% van de bijstandsnorm die wonen in één van de vier deelnemende wijken kunnen voor zichzelf en voor hun kinderen vanaf acht jaar een gratis tweedehandsfiets aanvragen. De Fietsbank verstrekte in 2025 zo'n 1.150 fietsen aan inwoners die anders beperkt toegang zouden hebben tot een fiets.

2.3 Fietsbank Tilburg

De fietsbank in Tilburg is georganiseerd via de Diamantgroep. De Diamantgroep is een sociaal ontwikkelbedrijf dat in opdracht van de gemeente verantwoordelijk is voor het beheer de Algemene Fiets Afhaalcentrale (AFAC). De Diamantgroep combineert verschillende schakels in de keten, waaronder inzameling, reparatie en uitgifte en biedt werk- en leerplekken voor mensen voor wie deelname aan de arbeidsmarkt niet vanzelfsprekend is. Op de AFAC en de werkplaats werken circa 40 medewerkers aan het beheren, opknappen en herverdelen van fietsen.

Verkeerd geparkeerde fietsen komen terecht bij de AFAC. De Diamantgroep knapt hier jaarlijks circa 2.500 fietsen op. Het merendeel verkopen ze via hun eigen kringloopwinkels en is daarmee toegankelijk voor een brede doelgroep. De Diamantgroep verstrekt een kleiner deel kosteloos via vouchers (circa 650 fietsen) aan specifieke doelgroepen, zoals kinderen uit gezinnen met geldzorgen en mensen die in aanmerking komen voor bijzondere bijstand via bijvoorbeeld Stichting Leergeld of gemeentelijke regelingen.

2.4 Fietsbank Arnhem

De fietsbank in Arnhem is georganiseerd via 2Switch, een maatschappelijke onderneming die in opdracht van de gemeente de Algemene Fiets Afhaalcentrale (AFAC) beheert. 2Switch is een werkleerbedrijf en biedt werk- en ontwikkelplekken voor mensen die ondersteuning nodig hebben richting de arbeidsmarkt.

2Switch verzamelt verkeerd gestalde fietsen en knapt jaarlijks circa 1.500 fietsen op. Via kringloopwinkels verkoopt de organisatie het merendeel (ongeveer 900 fietsen) aan een brede doelgroep. Daarnaast verstrekt zij circa 600 fietsen kosteloos aan specifieke doelgroepen, onder andere via Stichting Leergeld voor kinderen en jongeren uit gezinnen met een laag inkomen.

2.5 Fietsbank Maastricht

De Fietsbank Maastricht richt zich voornamelijk op kinderen en jongeren tot 18 jaar uit gezinnen met een laag inkomen. De vrijwilligersorganisatie knapt fietsen op vanuit fietswerkplaats het Ambachtscentrum en twee aanvullende werkplaatsen in de stad. Het Ambachtscentrum is een samenwerking tussen Fietsbank Maastricht, Kringloop Zuid en het team fietshandhaving van de gemeente. De Fietsbank deelt het centrum met Kringloop Zuid.

De Fietsbank en de kringloopwinkel gebruiken in het Ambachtscentrum dezelfde faciliteiten, maar vervullen ieder een eigen rol. Kringloop Zuid verkoopt de opgeknapte fietsen, terwijl de Fietsbank fietsen kosteloos beschikbaar stelt aan de doelgroep. Rollen, verantwoordelijkheden en financiële stromen blijven daarbij gescheiden.

De Fietsbank werkt volledig met vrijwilligers en geeft jaarlijks circa 600 fietsen uit. De doelgroep ontvangt deze fietsen kosteloos via een vouchersysteem. Mensen en gezinnen met een laag inkomen kunnen vouchers verkrijgen via gemeentelijke regelingen en de Stichting Leergeld. Voor de vergelijking tussen de vier fietsbanken richten we ons in deze rapportage expliciet op de activiteiten van de vrijwilligersorganisatie Fietsbank Maastricht.

Hoofdstuk 3



Organisatorische vergelijking

3.1 Organisatorische vergelijking

Het voorgaande hoofdstuk beschrijft de basis van de vier fietsbanken. In dit deel vergelijken we de organisatie van de fietsbanken. Met deze vergelijking brengen we de belangrijkste verschillen en overeenkomsten in beeld.

We zien drie verschillende manieren waarop gemeenten de fietsbanken organiseren:

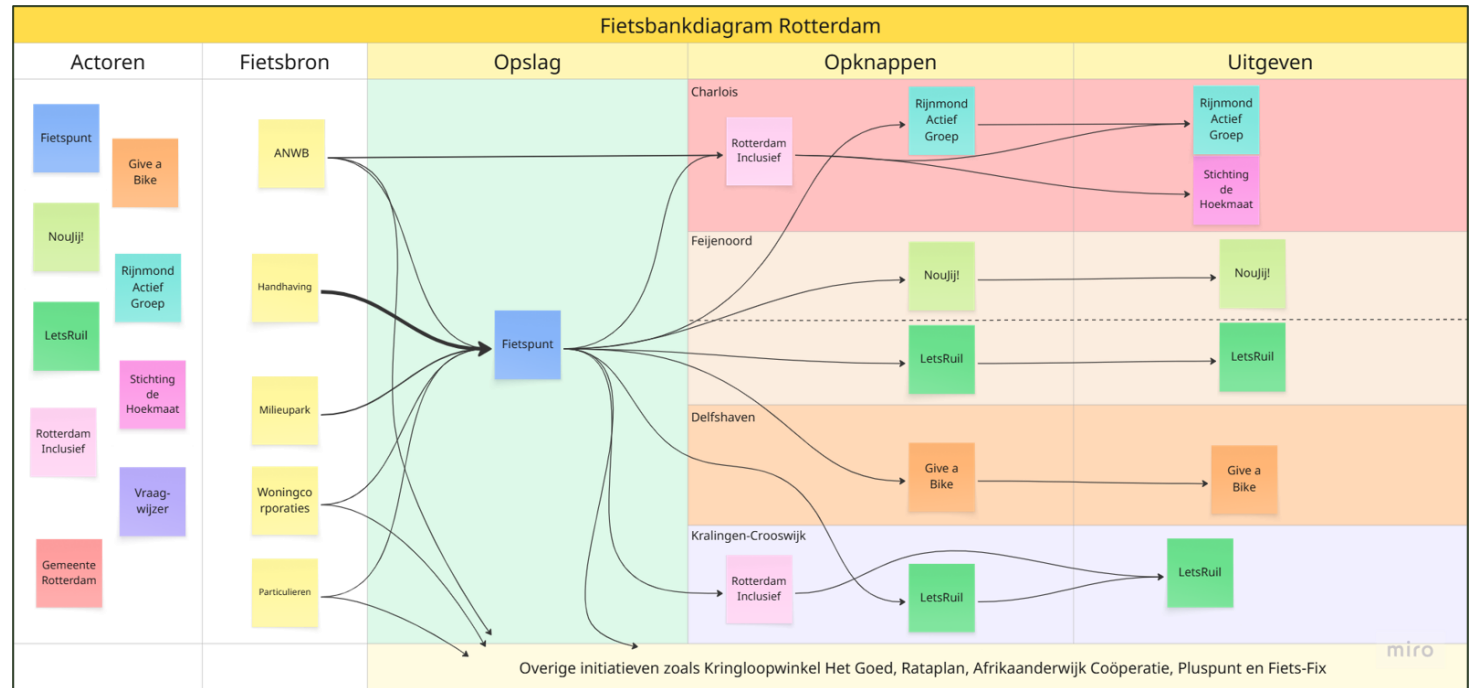
1. In Rotterdam is de fietsbank een netwerk van meerdere partijen die samen de keten vormen.
2. Tilburg en Arnhem kiezen voor een centraal model, waarin één partij de uitvoering verzorgt.
3. In Maastricht is de fietsbank een vrijwilligersorganisatie die haar werkplaats deelt met de kringloopwinkel.

Deze keuzes bepalen hoe de keten functioneert en hoe steden omgaan met samenwerking en regie. In de volgende slides geven we de drie modellen schematisch weer.

3.2 Netwerkmodel – Rotterdam

Het model in Rotterdam bestaat uit een netwerk van organisaties die ieder een rol vervullen binnen de keten, zoals opslag, reparatie of uitgifte. De gemeente neemt hierin een regierol en faciliteert de verschillende partijen. De gemeente heeft met één partij een eenjarige formele overeenkomst. Voor de samenwerking met de overige partijen gebruikt de gemeente werkinstructies en periodieke afspraken.

Het netwerk is wijkgericht georganiseerd, waarbij partijen in de praktijk voornamelijk binnen hun eigen wijk opereren. Naast wat wij definiëren als fietsbank zijn er ook andere initiatieven die fietsen opknappen en uitgeven, zoals de Afrikaanderwijk Coöperatie en Kringloopwinkel het Goed.

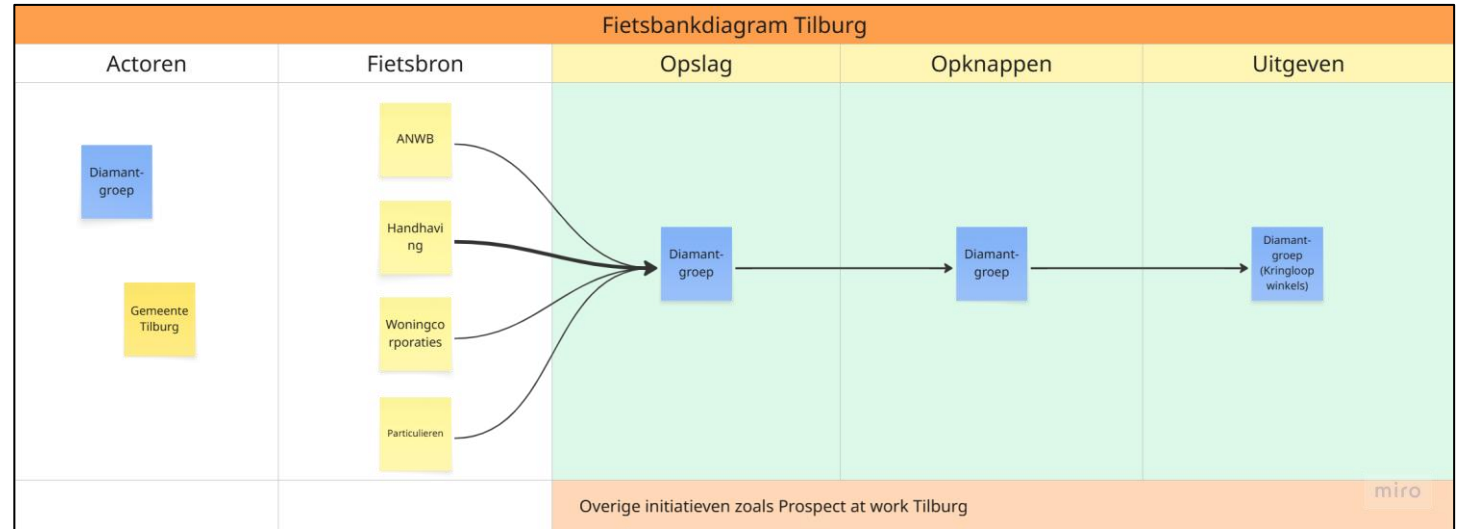


Figuur 1: fietsbankdiagram Rotterdam

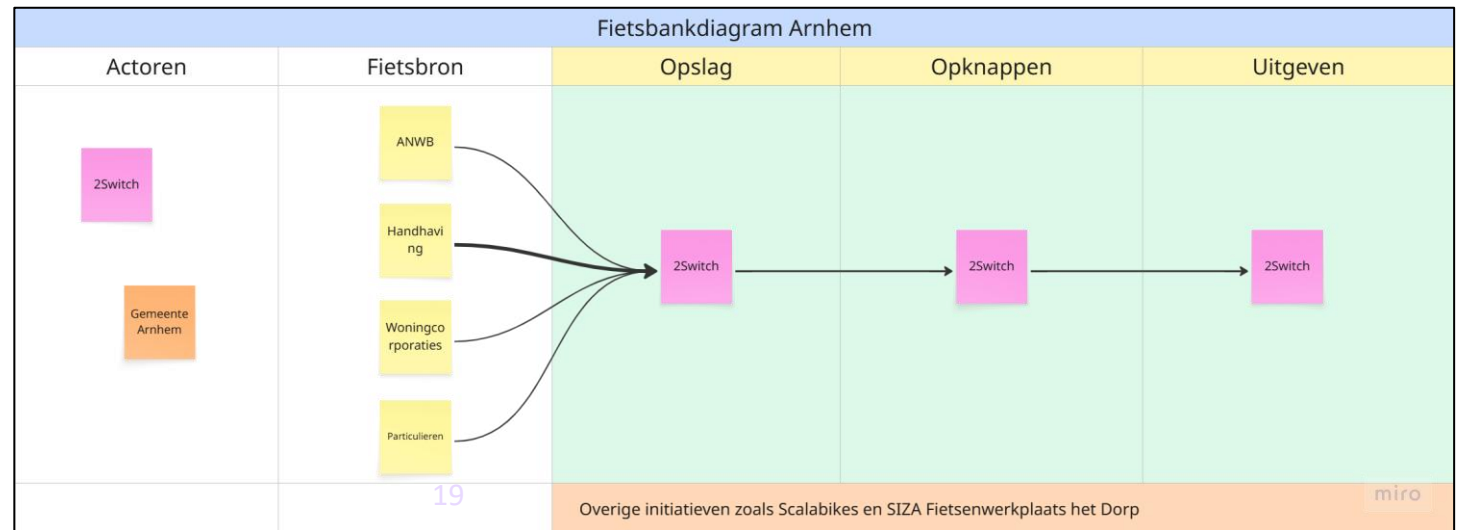
3.3 Centraal model – Tilburg & Arnhem

In Tilburg en Arnhem hebben de gemeenten de uitvoering ondergebracht bij één uitvoerende partij via een directe opdracht binnen het kader van sociale werkvoorziening en re-integratie. Deze organisaties verzorgen de uitvoering voor meerdere jaren wat een kleinere rol van de gemeente in de uitvoering betekent.

Het merendeel van de fietsen in Tilburg en Arnhem is afkomstig van gemeentelijke handhaving. Aanvullend komen fietsen van andere bronnen, zoals particulieren, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties. De belangrijkste stromen en schakels in dit proces hebben we schematisch weergegeven in de diagrammen.



Figuur 2: fietsbankdiagram Tilburg



Figuur 3: fietsbankdiagram Arnhem

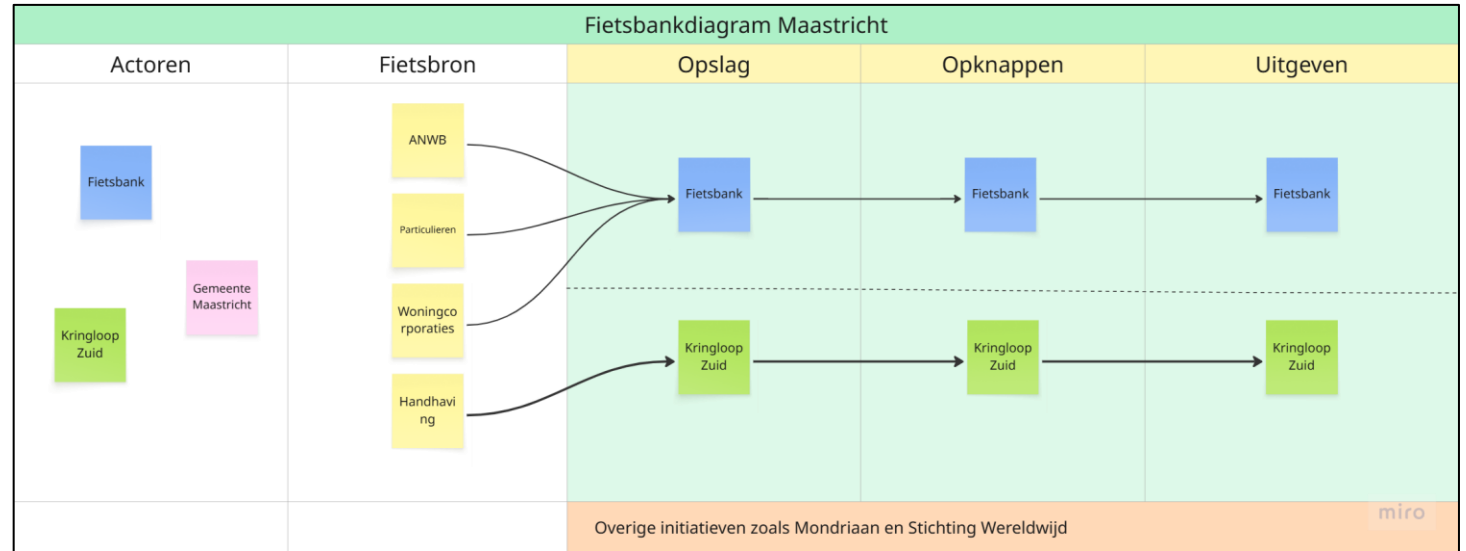
Naast het centrale model zijn hier ook andere initiatieven actief die fietsen opknappen en uitgeven, zoals Prospect at Work Tilburg, en Scalabikes in Arnhem.

3.4 Samenwerkingsmodel – Maastricht

De Fietsbank Maastricht is een vrijwilligersorganisatie die samenwerkt met de gemeente en Kringloop Zuid.

Fietsbank Maastricht en Kringloop Zuid delen het Ambachtscentrum als werkplaats, maar opereren via gescheiden stromen. Zowel Kringloop Zuid als de fietsbank hebben ieder hun eigen bron van fietsen, knappen deze zelfstandig op en verzorgen hun eigen uitgifte: verkoop via Kringloop Zuid en verstrekking via vouchers via de fietsbank.

Naast dit samenwerkingsmodel zijn in Maastricht ook andere initiatieven actief die fietsen opknappen en uitgeven, zoals Mondriaan en Stichting Wereldwijd.



Figuur 4: fietsbankdiagram Maastricht

Handhaving zamelt fietsen in en slaat ze op in het gemeentelijk depot. Vervolgens draagt handhaving ze over aan Kringloop Zuid op het Ambachtscentrum. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de verdere verwerking van de fietsen. Deze fietsen komen niet bij Fietsbank Maastricht terecht; Kringloop Zuid behoudt deze fietsen voor eigen verkoop.

Fietsbank Maastricht maakt gebruik van dezelfde faciliteiten, maar opereert als afzonderlijke organisatie met gescheiden stromen, rollen en verantwoordelijkheden. De fietsen die via de fietsbank worden uitgegeven, zijn afkomstig uit andere bronnen, zoals particuliere donaties, woningcorporaties en samenwerkingen met onder andere de Universiteit Maastricht.

Deze scheiding is van belang voor de interpretatie van de resultaten in dit rapport, aangezien de analyse zich richt op de activiteiten en maatschappelijke impact van de vrijwilligersorganisatie en niet op de verkoopactiviteiten van de kringlooporganisatie.

In Maastricht hebben de betrokken partijen hun samenwerking vastgelegd in een meerjarige samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst maken zij onder andere afspraken over de gezamenlijke huur en het gebruik van faciliteiten, zoals de werkplaats.

3.5 Conclusies organisatorische vergelijking

De steden organiseren de fietsbank op drie manieren: als netwerk, als centrale uitvoeringsstructuur of als compacte samenwerking. Deze keuzes bepalen hoe de keten is ingericht en hoe partijen samenwerken.

Rotterdam werkt met een netwerk van meerdere organisaties met verschillende rollen. De gemeente verbindt deze partijen in een regierol. De uitvoering is verdeeld over partijen en wijken en vraagt afstemming tussen schakels. Dit maakt de organisatie flexibel, maar ook complex in coördinatie.

Tilburg en Arnhem organiseren de fietsbank via één centrale uitvoerder die meerdere schakels in de keten combineert. De gemeente faciliteert op afstand en legt de uitvoering contractueel vast. Dit zorgt voor een eenduidige organisatie met duidelijke verantwoordelijkheden.

De gemeente Maastricht werkt met twee partijen die in de praktijk grotendeels naast elkaar opereren. De structuur is compact en overzichtelijk. De verbinding tussen beide partijen beperkt zich vooral tot het delen van faciliteiten en minder tot gezamenlijke uitvoering van activiteiten.

Hoofdstuk 4



Business case

4.1 Wat verstaan we onder business case?

Een business case is de zakelijke afweging om een project te beginnen. In een business case worden de financiële kosten afgewogen tegen de financiële baten, rekening houdend met de risico's.

De vier fietsbanken die we met elkaar vergelijken, beschikken niet over uitgewerkte business cases. Iedere gemeente heeft haar eigen afweging gemaakt om financieel bij te dragen aan een fietsbank. Die afweging is niet puur economisch. Dat heeft er onder andere mee te maken dat niet alle baten in cijfers zijn uit te drukken. Daarnaast horen sommige activiteiten (en de kosten daarvan) bij de kerntaken van een gemeente. Het wegnippen van verkeerd geparkeerde fietsen bijvoorbeeld draagt bij aan het leefklimaat in de stad, de kosten ervan worden niet toegeschreven aan de fietsbank.

In dit hoofdstuk laten we zien hoe iedere gemeente haar fietsbank bekostigt. In het volgende hoofdstuk hebben we geprobeerd de baten te kwantificeren om de fietsbanken op deze manier met elkaar te kunnen vergelijken.

4.2 Financiële inrichting

De vier steden richten de financiering van hun fietsbank op verschillende manieren in.

Rotterdam koppelt de gemeentelijke financiering aan de verschillende activiteiten binnen de keten, zoals opslag, reparatie en uitgifte. Betrokken partijen ontvangen per activiteit een vergoeding. De financiering is afkomstig van de afdelingen Mobiliteit en Armoede en Schulden. Daarnaast verstrekt de afdeling Werk en Inkomen vouchers waarmee inwoners een fiets kunnen ophalen bij Kringloopwinkel Het Goed, maar niet bij de uitgiftepunten van de fietsbank.

In Tilburg en Arnhem is de financiering geconcentreerd bij één uitvoerende partij. Deze partij combineert gemeentelijke financiering (voor bijvoorbeeld uren, opslag en faciliteiten) met inkomsten uit verkoop via kringloopactiviteiten en bijdragen via vouchers, vanuit Stichting Leergeld en de gemeenten. De Diamantgroep en 2Switch bepalen zelf hoe fietsen worden ingezet: via verkoop of via kosteloze verstrekking met vouchers. De doelgroep krijgt deze vouchers van de gemeente. De uitvoerende organisatie krijgt per voucher een geldbedrag. Voor de uitvoerende organisaties maakt het financieel gezien dus weinig verschil of een fiets wordt verkocht of via een voucher wordt verstrekt, aangezien beide routes inkomsten genereren. De afdeling van de gemeente Arnhem die het project financiert, is de afdeling Werk en Inkomen.

Maastricht financiert de fietsbank hoofdzakelijk via een jaarlijkse gemeentelijke subsidie vanuit de afdeling Armoede. Daarnaast draagt de gemeente bij aan de kosten van het Ambachtscentrum door een deel van de huur te financieren. De fietsbank verstrekt de fietsen kosteloos via vouchers, onder andere via Stichting Leergeld en gemeentelijke regelingen. In tegenstelling tot Rotterdam, Tilburg en Arnhem ontvangt Fietsbank Maastricht geen financiële vergoeding per uitgegeven fiets. De verstrekking van fietsen levert daarmee geen directe inkomsten op. De fietsbank stuurt daardoor niet op financiële prikkels per uitgegeven fiets, maar draait op subsidie en vrijwillige inzet. De financiële stromen tussen Kringloop Zuid en Fietsbank Maastricht zijn volledig gescheiden.

Hoofdstuk 5



Waardecreatie en synergie

5.1 Maatschappelijke waarde van de fietsbank

Een fietsbank geeft mensen toegang tot een eigen fiets. De belangrijkste effecten daarvan zijn: het vinden van een (betere) baan, het kunnen volgen van onderwijs, gezondheid, zelfontplooiing, verkeersveiligheid en bespaarde reistijd en kosten. Voor deze effecten heeft Decisio* kengetallen opgesteld. Deze kengetallen hebben we gebruikt om de maatschappelijke kosten en baten van de fietsbanken met elkaar te vergelijken.

Een deel van de bredere maatschappelijke waarde van fietsbanken hebben we niet in cijfers kunnen uitdrukken en om die reden niet meegenomen in de berekeningen. Het gaat hierbij onder andere om:

- bijdrage aan circulariteit door hergebruik van fietsen;
- participatie via leerwerkplekken en –trajecten;
- versterking van lokale netwerken en sociale cohesie;
- aanvullende activiteiten, zoals fietslessen.

De werkelijke maatschappelijke impact van fietsbanken ligt daarmee hoger dan de berekende baten. Tegelijkertijd blijven de onderlinge verschillen tussen modellen relevant, omdat deze voortkomen uit structurele verschillen in doelgroepbereik en inrichting.

* Decisio, Kwantificering van de effecten van fietsstimuleringsprojecten 'City Deal Fietsen voor Iedereen', Amsterdam, juni 2025.

5.2 Maatschappelijke kosten en baten in euro's

Fietsbank	Investering gemeente	Maatschappelijke baten	Investeringsratio	Gemeentelijke investering per fiets	Baten per <u>gratis</u> uitgegeven fiets	Baten per uitgegeven fiets
Rotterdam	€ 302.500	€1.244.650	4,1	€ 263	€ 1.082	€ 1.082
Tilburg	€ 500.000	€ 905.215	1,8	€ 200	€ 1.082	€ 362
Maastricht	€ 36.500	€ 649.350	17,8	€ 61	€ 1.082	€ 1.082
Arnhem	Geen cijfers beschikbaar	€ 747.860	Geen cijfers beschikbaar	Geen cijfers beschikbaar	€ 1.082	€ 499

Tabel 2: maatschappelijke kosten en baten per fietsbank

Op basis van beschikbare gegevens en kengetallen van Decisio hebben we een ruwe, indicatieve inschatting gemaakt van de maatschappelijke kosten en baten van de fietsbanken in de onderzochte steden. Het 'investeringsratio' in de vierde kolom hierboven is de uitkomst als je de maatschappelijke baten deelt door de investering.

In alle steden is sprake van maatschappelijke baten die de kosten ruimschoots overtreffen. Tegelijkertijd verschillen de verhoudingen tussen kosten en baten (de ratio) aanzienlijk per stad. Dat leggen we uit in de volgende paragraaf.

5.3 Wat verklaart de verschillen?

De verschillen in maatschappelijke opbrengst hangen sterk samen met de manier waarop de fietsbank fietsen uitdeelt en welke doelgroep zij bereikt. We maken onderscheid tussen fietsen die gratis worden verstrekt (bijvoorbeeld via vouchers) en fietsen die via kringloopwinkels worden verkocht. De grootste maatschappelijke effecten ontstaan bij fietsen die terechtkomen bij mensen die vóór verstrekking geen toegang hadden tot een volwaardige mobiliteitsoptie, bijvoorbeeld doordat zij geen auto hebben, ov te duur is en zij geen bruikbare fiets hebben. Voor deze groep vormt de aanschafprijs een drempel, waardoor een deel van de via kringloopwinkels verkochte fietsen aannemelijk niet bij de doelgroep terechtkomt.

Om overschatting te voorkomen, is in de berekeningen gewerkt met een aanname over het aandeel fietsen dat daadwerkelijk de doelgroep bereikt. Modellen die gericht zijn op gratis verstrekking laten daardoor een hogere maatschappelijke impact per fiets zien (€ 1.082 per fiets in Rotterdam en Maastricht). Verkoopmodellen creëren een extra inkomstenstroom voor de uitvoerende organisatie, maar bereiken naar verwachting minder vaak de primaire doelgroep, waardoor de impact per uitgegeven fiets lager is (€ 362 in Tilburg en € 499 in Arnhem). Zie de laatste twee kolommen van de bovenstaande tabel.

De voorgaande analyse geeft inzicht in de achterliggende verklaringen; hieronder lichten we deze verschillen per stad verder toe.

In Rotterdam worden fietsen kosteloos verstrekt aan de doelgroep, waardoor meer fietsen daadwerkelijk terechtkomen bij de doelgroep. Dit leidt tot hoge maatschappelijke baten van € 1.082 per fiets, in verhouding tot de gemeentelijke investering van € 263 per fiets (investeringsratio 4,1).

In Tilburg worden aanzienlijk meer fietsen opgeknapt dan in de andere drie steden, maar het merendeel wordt verkocht via kringloopwinkels. Hierdoor bereiken minder fietsen de primaire doelgroep. Dit drukt de maatschappelijke baten per uitgegeven fiets tot € 362, tegenover de € 1.082 die een gratis uitgegeven fiets oplevert, en resulteert in een lagere investeringsratio (1,8). Tegelijkertijd is het belangrijk te benadrukken dat bredere effecten, zoals circulariteit en leerwerkplekken, in deze berekening niet zijn meegenomen.

Maastricht laat een opvallend hoge baten-kostenverhouding zien (17,8). Dit komt doordat de fietsen kosteloos worden verstrekt aan de doelgroep, terwijl de uitvoering volledig plaatsvindt door middel van vrijwilligers. Hierdoor blijven de kosten laag (€ 61 per fiets), terwijl de maatschappelijke baten hoog zijn (€ 1.082 per fiets).

Voor Arnhem ontbreekt inzicht in de gemeentelijke investering, waardoor geen volledige vergelijking kan worden gemaakt. Wel volgt het model in grote lijnen een vergelijkbare logica als Tilburg, met baten per uitgegeven fiets van € 499.

5.4 Accentverschillen in maatschappelijke impact

De inrichting van het model bepaalt in belangrijke mate hoe de fietsbank maatschappelijke waarde creëert. De steden leggen verschillende accenten in de waarde die zij creëren.

Rotterdam richt zich op sociale inbedding en bereik en daarnaast op participatie en ontwikkeling. De wijkgerichte aanpak en koppeling met activiteiten zoals fietslessen versterken de aansluiting op de doelgroep en lokale netwerken, terwijl leerwerkplekken en trajecten binnen verschillende organisaties bijdragen aan werkervaring en doorstroom voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Tilburg en Arnhem richten zich op participatie en ontwikkeling. Door leerwerkplekken en trajecten ontstaat waarde in de vorm van werkervaring en doorstroom.

Maastricht legt de nadruk op participatie via vrijwilligers. De waarde zit hier vooral in sociale inzet en betrokkenheid. Vrijwilligers spelen een centrale rol in de uitvoering en dragen bij aan zingeving en lokale betrokkenheid. In het verleden was er ruimte voor reclasseringstrajecten en momenteel wordt verkend hoe leerwerktrajecten een plek kunnen krijgen, maar op dit moment is er geen structurele invulling van dagbesteding of formele trajecten.

Hoofdstuk 6



Conclusies

De vergelijking van vier fietsbanken laat zien dat gemeenten fietsbanken op verschillende manieren kunnen organiseren. De wijze van organisatie werkt door in de inrichting van de keten, de financierings-structuur, de samenwerking tussen partijen, het bereik van de doelgroep en de maatschappelijke impact die gemeenten realiseren. De vergelijking heeft inzichten opgeleverd die gemeenten en uitvoerende organisaties kunnen gebruiken bij het opzetten, doorontwikkelen of evalueren van een fietsbank. Deze inzichten maken zichtbaar welke keuzes gemeenten in de praktijk maken en welke gevolgen deze keuzes hebben.

We zien drie verschillende modellen van organiseren

Gemeenten organiseren fietsbanken als netwerk van partners, via één centrale uitvoerder of als compacte samenwerking. Deze keuze beïnvloedt de rolverdeling, de mate van sturing, de complexiteit van de uitvoering en de manier waarop financiering wordt georganiseerd.

Er bestaat niet één optimaal model

Elk model kent eigen sterke punten en afwegingen. Welke inrichting het beste past, hangt af van de lokale context, aanwezige partners en maatschappelijke doelen van de gemeente.

Structurele publieke financiering blijft noodzakelijk

In alle onderzochte steden vormt publieke financiering de basis van de fietsbank. De financieringsstructuur verschilt per model, maar geen van de onderzochte fietsbanken functioneert zonder structurele gemeentelijke ondersteuning.

De maatschappelijke baten overtreffen de publieke investering

De vier onderzochte fietsbanken zijn succesvol in het realiseren van hun primaire doel: het beschikbaar maken van fietsen voor mensen voor wie toegang tot mobiliteit niet vanzelfsprekend is. In alle onderzochte steden worden jaarlijks honderden tot duizenden fietsen uitgegeven en zijn de maatschappelijke baten groter dan de publieke investering. De fietsbanken verschillen in de manier waarop de maatschappelijke baten tot stand komen.

Doelgroepbereik is bepalend voor maatschappelijke impact

Niet het aantal uitgegeven fietsen, maar de mate waarin fietsen terechtkomen bij de primaire doelgroep bepaalt de maatschappelijke impact van een fietsbank.

De wijze van uitgifte vraagt om een afweging

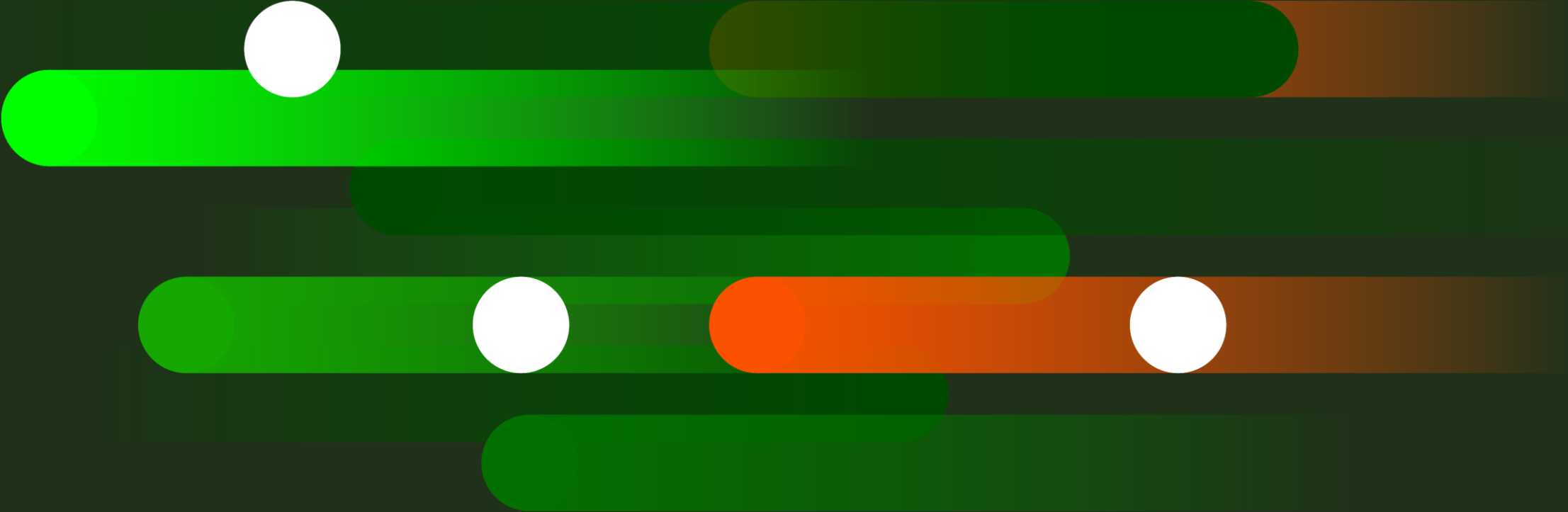
Modellen met gratis verstrekking realiseren meer maatschappelijke impact per fiets. Modellen waarin fietsen deels worden verkocht genereren aanvullende inkomsten voor de uitvoerende organisatie en geven meer fietsen een tweede leven.

De waarde van fietsbanken reikt verder dan mobiliteit

Naast toegang tot mobiliteit dragen fietsbanken bij aan participatie, werkervaring, sociale cohesie, vrijwilligerswerk, leerwerkplekken en circulariteit. De mate waarin deze waarde ontstaat verschilt per model.

Voor beweging
in reisgedrag.

3PM.nl



Juni 2026

