

Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit

Fietsberaadpublicatie 37

Versie 1.1



Fietsberaadpublicatie 31



Over CROW-Fietsberaad

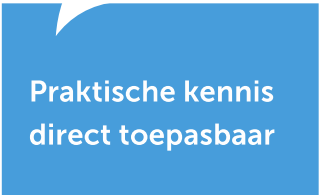
CROW-Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis. CROW-Fietsberaad maakt onderdeel uit van Kennisplatform CROW.

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Over Tour de Force

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Na het succes van de 1e etappe, met de Nationale Agenda Fiets, schakelen we nu een tandje bij. In de 2e etappe gaan we voor de Schaalsprong Fiets!



Praktische kennis
direct toepasbaar

Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit

Versie 1.1

Fietsberaadpublicatie 37

januari 2022

Auteurs:

Otto van Boggelen - CROW-Fietsberaad

Ann Lankhorst – CROW-Fietsberaad

Amber den Otter – CROW-Fietsberaad

M.m.v. VNG en de begeleidingscommissie met medewerkers van de gemeenten Den Haag, Eindhoven, Groningen, Rotterdam, Schiedam, Utrecht en de provincie Zuid-Holland

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer: geen blauwdruk maar ingrediënten voor beleid	4
2	Wat is deelmobiliteit?	5
2.1	De geleidende schaal tussen huren en delen	5
2.2	Typen lichte deelvoertuigen	6
3	Waarom is beleid voor deelmobiliteit (niet) wenselijk?	8
3.1	Reguleren nadelen	8
3.2	Benutten van de kansen	9
3.2.1	Concrete doelen met een directe relatie tot deelmobiliteit	9
3.2.2	Globale doelen met een indirecte relatie tot deelmobiliteit	10
4	Ontwikkelingen in gebruik van deelmobiliteit en verwachte effecten	12
4.1	Omvang van het gebruik	12
4.1.1	Het gebruik van de OV-fiets	12
4.1.2	Het gebruik van de stedelijke deelfiets	13
4.1.3	Het gebruik van de deelsnor- en de -bromfiets	14
4.1.4	Het gebruik van andere vormen van lichte deelmobiliteit	15
4.2	Effecten op overlast	15
4.3	Verandering in de vervoerswijze en maatschappelijke effecten	16
4.3.1	Lichte deelmobiliteit vervangt openbaar vervoer	17
4.3.2	Lichte deelmobiliteit vervangt de fiets	18
4.3.3	Lichte deelmobiliteit vervangt loopverplaatsingen	19
4.3.4	Lichte deelmobiliteit vervangt de privé-auto en de taxi	20
4.3.5	Lichte deelmobiliteit vervangt de brom/snorfiets	21
4.3.6	Lichte deelmobiliteit genereert nieuwe mobiliteit	22
5	Hoe vertalen we de doelstellingen naar beleid?	24
5.1	Scope en middelen	24
5.2	Beleid voor deelvoertuigen in de openbare ruimte	25
5.2.1	Spoor A voor de openbare ruimte: 'Vrijheid van de markt'	26
5.2.2	Spoor B voor de openbare ruimte: 'Reguleren van de markt'	26
5.2.3	Spoor C voor de openbare ruimte: 'Stimuleren van de markt'	28
5.3	Afstemming met andere overheden	29
6	Vraagstukken bij lichte deelmobiliteit in de openbare ruimte	31
6.1	Hoe kan een gemeente sturen op een maximum aantal lichte deelvoertuigen?	32
6.2	Hoe verdeel je de vergunningen?	33
6.3	Welke typen lichte deelvoertuigen toestaan? Ook deelsnorfietsen en e-steps?	34
6.4	Hoe kan hinderlijk parkeren voorkomen worden?	35
6.4.1	Informeren over parkeerregels en gewenste gedrag	36
6.4.2	Signaleren van hinderlijk of gevaarlijk parkeergedrag	36
6.4.3	Opheffen van hinderlijke en gevaarlijke situaties	38
6.4.4	Boetes en beloningen voor klanten	39

6.4.5	Bonus en malus voor de aanbieders van deelmobiliteit	39
6.4.6	Data-uitwisseling in de aanpak van overlast.	39
6.5	Mogen deelvoertuigen overal achtergelaten worden of alleen op specifieke plekken?	41
6.5.1	Regels van de gemeente: overal, hubs en verboden zones	41
6.5.2	Regels van de aanbieders: back-to-one, back-to-all, service-gebieden	42
6.6	Hoe zien hubs eruit?	44
6.6.1	Geheel virtuele hubs of ook een fysieke inrichting?	44
6.6.2	Algemeen gebruik of exclusieve hubs voor deelvoertuigen?	45
6.6.3	Unimodale of multimodale hubs?	46
6.7	Hoe ziet het ideale netwerk voor deelmobiliteit er uit?	47
6.8	Wat zijn effectieve en hanteerbare prestatie-eisen?	48
6.9	Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlener?	49
6.10	Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlening?	49
6.11	Welke data mag/moet een gemeente eisen?	51
6.11.1	Data-standaarden	52
6.11.2	Dashboards	52
6.12	Hoe kan een gemeente ervoor zorgen dat het aanbod van deelvoertuigen interoperabel is?	54
6.13	Welke kosten kan of mag een gemeente doorberekenen?	56
6.14	Hoe regelen we deelmobiliteit bij stedelijke verdichting?	56
6.15	Hoe kan de gemeente sturen verkeersveiligheid?	57
6.16	Hoe kan de gemeente sturen op milieubelasting?	57
7	APV en vergunningen nader bekeken	58
7.1	Verbod op lichte deelvoertuigen opnemen in de APV	58
7.2	Ontheffing op (brom-)fietsparkeerverboden voor lichte deelvoertuigen (spoor A, B en C).	60
	Bijlage 1: Vijf generaties deelfietssystemen	63
	Bijlage 2: Typen deelsystemen	65
	Bijlage 3: Concepttekst voor APV en toelichting voor spoor B	66
	Conceptteksten APV	66
	Toelichting	68
	Bijlage 4: Minimumvoorwaarden, Selectiecriteria en Voorschriften	72

1 Inleiding

Sinds de publicatie van de [Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid in 2018](#) zijn er in Nederland veel ontwikkelingen geweest rond deelmobiliteit. In 2018 lag de focus nog op de opkomst van deelfietsen. Enkele Aziatische aanbieders 'strooiden' grote aantallen deelfietsen uit over de openbare ruimte van enkele grote steden. Voor veel gemeenten was dit aanleiding om beleid te formuleren. Inmiddels is de deelfiets, mede door gemeentelijke regulering, in een rustiger vaarwater gekomen. De laatste jaren beleefde vooral de deelscooter een onstuimige groei. Hier en daar veroverde ook de deelbakfiets een plekje in het straatbeeld. En verschillende aanbieders staan te trappelen om, zo snel als het kan, deel-e-steps te introduceren.

Ondertussen proberen gemeenten een goede balans te vinden tussen de voor- en nadelen van deelmobiliteit. Want naast de nadelen, zien veel overheden ook veel kansen om met de inzet van deelmobiliteit allerlei maatschappelijke doelen een stapje dichterbij te brengen. Denk aan bereikbaarheid, leefbaarheid, volksgezondheid, CO2-reductie en maatschappelijke participatie. Kortom: deelmobiliteit wordt gezien als een belangrijke bouwsteen voor de mobiliteitstransitie.

In deze vernieuwde versie van de leidraad, onder de nieuwe naam *Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit*, hebben we de laatste kennis zo goed mogelijk samengevat. Met de naamswijziging willen we benadrukken dat de Leidraad gaat over alle vormen van deelmobiliteit met lichte voertuigen. Fietsen, elektrische fietsen, snorfietsen, bromfietsen en bakfietsen. In hoofdstuk 2 zetten we de verschillende typen deelvoertuigen op een rijtje. De deelauto laten we (vooralsnog) buiten beschouwing. Voor informatie over gemeentelijk beleid betreffende deelauto's verwijzen we graag door naar onze Toolkit Autodelen: <https://toolkitautodelen.crow.nl/>.

Deze leidraad is tot stand gekomen op basis van input van gemeenten en allerlei artikelen en onderzoeken die recentelijk over deelmobiliteit zijn verschenen. We willen de leden van de begeleidingscommissie graag bedanken voor hun actieve betrokkenheid.

Deze update van de leidraad is geen definitief eindproduct. De leidraad geeft een beeld van de kennis en ervaringen op dit moment. Verder ontbrak de tijd om alle beschikbare informatie te verwerken. Bovendien hebben veel aanbevelingen in deze Leidraad zich nog niet in de praktijk kunnen bewijzen. Afhankelijk van de signalen uit het veld en de beschikbare budgetten, zullen we de leidraad in de toekomst aanvullen en actualiseren. Heeft u aanvullingen of reacties? We houden ons van harte aanbevolen. Graag mailen naar fietsberaad@crow.nl

1.1 Leeswijzer: geen blauwdruk maar ingrediënten voor beleid

Deze leidraad is te 'dik' om in één keer van A tot Z door te lezen. Het is ook geen handleiding waarin stap voor stap uitgelegd wordt hoe een gemeente het beleid voor deelmobiliteit moet vormgeven. We hebben de wijsheid niet in pacht. Er is geen blauwdruk die zichzelf bewezen heeft in de praktijk. Daarvoor is het onderwerp nog te nieuw. De leidraad biedt ingrediënten die de beleidsmaker zelf naar eigen inzicht moet vertalen naar de lokale situatie. Bij de hoofdstukindeling proberen we zo goed mogelijk aan te sluiten bij verschillende fases in de ontwikkeling van het beleid. Klik in de inhoudsopgave om naar het desbetreffende hoofdstuk te gaan.

Om de leidraad praktijkgericht te maken, behandelen we in hoofdstuk 6 een groot aantal vragen waar beleidsmakers in de praktijk mee te maken krijgen. De begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van verschillende overheden heeft geholpen bij het prioriteren en beantwoorden van de vragen.

2 Wat is deelmobiliteit?

Met de opkomst van deelmobiliteit in de afgelopen jaren zijn ook allerlei nieuwe begrippen geïntroduceerd, of hebben oude begrippen een nieuwe betekenis gekregen. Denk bijvoorbeeld aan de termen micromobiliteit, deelscooters, hubs, LEV's en abonnementsfietsen. Om spraakverwarring te voorkomen bespreken we in dit hoofdstuk het landschap van deelmobiliteit (exclusief de deelauto). Eerst verkennen we het verschil tussen huren en delen. Vervolgens lichten we de verschillende typen deelvoertuigen toe.

2.1 De geleidende schaal tussen huren en delen

I do not need a drill.
I need a hole in the wall



Figuur 1: In de deeleconomie staat niet het bezit, maar het gebruik centraal. Deelmobiliteit voorziet in de behoefte om zich te verplaatsen op een bepaald tijdstip op een plek waar men op dat moment geen eigen vervoermiddel bij de hand heeft.

“Delen” is anno 2021, net als in 2018 toen we de *Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid* schreven, een populair begrip. We leven steeds meer in een deeleconomie. We delen woningen, auto's en ook fietsen en bromfietsen. Het gaat niet om het bezit, maar om het gebruik. Maar wat is het verschil tussen een huurvoertuig en een deelvoertuig?

Net als bij woningen en auto's, is ook bij voertuigen geen scherpe grens te trekken tussen huren en delen. Feitelijk gaat de gebruiker ook bij veel deelvoertuigen een huurovereenkomst aan. Voor zowel huren als delen geldt dat de gebruiker geen eigenaar is van het voertuig, maar er voor korte of langere tijd gebruik van kan maken. Dit

kan de drempel om het voertuig te gebruiken verlagen, met name als men niet over een eigen voertuig kan beschikken (op dat moment, op die locatie).

Mede dankzij de moderne technologie zijn er allerlei systemen ontwikkeld voor het delen of huren van voertuigen. Ze verschillen in openbaarheid, registratiegemak, terugbrengmogelijkheid en dichtheid van uitgiftepunten. In deze publicatie hebben we vooral “open stedelijke deelsystemen” op het oog, met de volgende kenmerken:

- Publiek: de voertuigen kunnen door iedereen gehuurd worden en worden verhuurd vanuit de openbare ruimte;
- Eenmalige registratie: inclusief borg en betalingsafspraken;
- Veel terugbrengmogelijkheden: het voertuig hoeft niet terug naar de verhuurlocatie;
- Grootchalig en netwerk met hoge dichtheid: er is op loopafstand een voertuig beschikbaar en het voertuig kan op loopafstand van de bestemming ingeleverd worden.

Uit APV Utrecht:

Deelvoertuig: een publiek toegankelijk voertuig, dat voor een korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder.

Naast de “open stedelijke systemen” zijn er varianten die op een aantal kenmerken afwijken (zie ook bijlage 2). Voorbeelden zijn:

- OV-fiets, die teruggebracht moet worden naar de verhuurlocatie;
- Bedrijfsfietsen, die door alle werknemers op een bedrijventerrein gebruikt kunnen;
- P+Fiets, waarbij autoforensen aan de rand van de stad kunnen overstappen op een leenfiets;

- Multimodale hubs voor bewoners van een stedelijk inbreidingslocatie.

We bepleiten om in het gemeentelijk beleid met een brede blik naar de verschillende systemen voor lichte deelmobiliteit te kijken. Vaak is er overlap in de klantengroepen. Bovendien kunnen verschillende systemen elkaar versterken. Dit is vooral belangrijk als de vraag naar deelmobiliteit (nog) niet groot genoeg is voor een rendabel open stedelijk systeem.

2.2 Typen lichte deelvoertuigen

Nederland kent inmiddels een aardige diversiteit aan typen deelvoertuigen, hoewel bepaalde types momenteel (2021) slechts op enkele plaatsen worden aangeboden. Tabel 1 geeft een overzicht op basis van de verschijningsvorm, de juridische status in de wegenverkeerswet en het type aandrijving.

Met name de “deelscooter” leidt in de praktijk nogal eens tot spraakverwarring. In Nederland wordt de term “scooter” vaak gebruikt voor voertuigen die wettelijk tot de categorie “snorfiets” behoren. Maar ook bromfietsen worden soms scooters genoemd. In het buitenland daarentegen bedoelt men met “scooters” meestal elektrische steps.

Om spraakverwarring te voorkomen hanteren we in deze publicatie zoveel mogelijk de voertuigcategorisering uit de wegenverkeerswet. Dus geen deelscooters, maar deelsnorfietsen en deelbromfietsen. Het is even wennen, maar wel zo duidelijk.

De verzameling van alle deelvoertuigen met uitzondering van de deelauto's wordt vaak “deeltweewielers” genoemd. In de praktijk dekt deze term meestal de lading, maar het is ook denkbaar dat er (in de toekomst) lichte deelvoertuigen worden aangeboden op meer dan twee wielen. Daarom introduceren we de begrippen “lichte deelvoertuigen” en “lichte deelmobiliteit”.

Nog enkele aanvullingen en verduidelijkingen op Tabel 1:

- De belangrijkste verschillen tussen brom- en snorfietsen hebben betrekking op de maximum snelheid, de plek op de weg en de helmplicht. Deze verschillen worden in de nabije toekomst kleiner. Vanaf 1 juli 2022 wordt ook voor de snorfiets een helm verplicht en in enkele gemeenten mag de snorfiets geen gebruik meer maken van het verplichte fietspad.
- De meeste elektrische steps die we in buitenlandse steden zien, zijn in Nederland (nog) niet toegestaan op de openbare weg. Deze e-steps maken onderdeel uit van het wettelijk kader voor Light Electric Vehicles (LEV's), dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de zomer van 2021 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het is de bedoeling dat het LEV-kader in 2023 ingevoerd wordt. Mogelijk leidt dit tot nieuwe typen deelvoertuigen.
- We vermelden per type voertuig welke aanbieders in Nederland actief zijn en in welke gemeenten dit type aangeboden wordt. Dit overzicht is zeker niet volledig en verouderd snel. Gemeenten kunnen het gebruiken om te achterhalen bij welke gemeente zij meer informatie kunnen ophalen over praktijkervaringen met een bepaald type deelvoertuig.

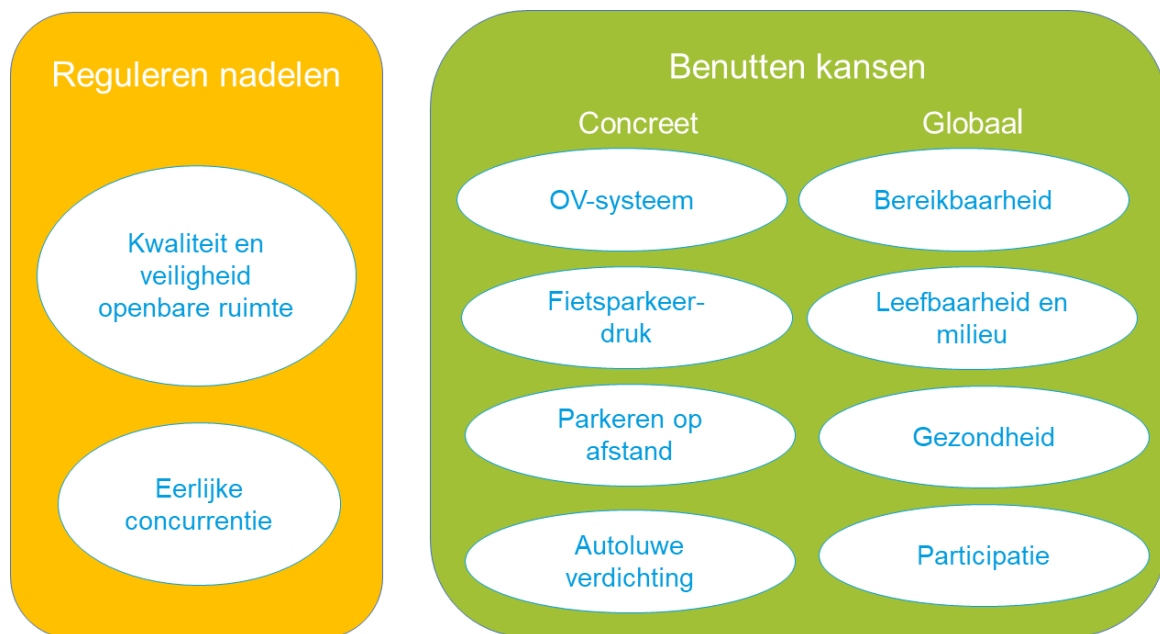
Tabel 1: Soorten en specificering deelvoertuigen in Nederland (zie verduidelijking in tekst).

Type vervoerswijze	Wegenverkeerswet	Aandrijving deelvoertuig	Aanwezig in o.a.:	Aanbieders 2021
Fiets	Fiets	Spijkracht	Rotterdam, Utrecht, Schiphol, Maastricht, Wageningen, Den Haag, Zwolle, stations, busstations Gelderland, Groningen	DonkeyRepublic, Flickbike, Arriva deelfiets, Cykl, HTM Fiets, Deelfiets Nederland, OV-fiets, Keo Bike
Elektrische fiets	Fiets	Elektrische trapondersteuning tot 25 km/uur	Rotterdam, Utrecht, Groningen	DonkeyRepublic, Lime, Tier, GO Sharing, Deelfiets Nederland
Bakfiets	Fiets, eventueel op meer dan twee wielen. Zie ook LEV-kader.	Meestal elektrische trapondersteuning tot max. 25 km/uur	Rotterdam, Utrecht, Amsterdam, Den Haag	Baqme, Cargoroo
Snorfiets (scooter)	Bromfiets met beperkte snelheid. Helmplicht vanaf 1 juli 2022. Mag in sommige steden niet op fietspad	Vrijwel altijd elektrische aandrijving tot max. 25 km/uur	Den Haag, Rotterdam, Groningen, Almelo, Apeldoorn, Breda, Delft, Den Bosch, Haarlem, Zwolle, etc.	GOSharing, Felyx, Check, Tier
Bromfiets	Bromfiets (helmplicht, mag niet op fietspad)	Vrijwel altijd elektrische aandrijving tot max. 45 km/uur	Amsterdam, Utrecht	Felyx, Tier
Speed pedelec	Bromfiets (helmplicht, mag niet op fietspad)	Elektrische trapondersteuning tot max. 45 km/uur		
E-step	*Een beperkt aantal is goedgekeurd als bijzondere bromfiets * Zie ook LEV-kader	*Elektrische aandrijving tot max. 25 km/uur	Roermond, Tilburg	CitySteps
Brommobiel/Biro	Bromfiets op meer dan twee wielen	Vrijwel altijd elektrische aandrijving tot max. 45 km/uur	Rotterdam, maar inmiddels gestopt	Lev
Personenauto	Motorvoertuig	Zie Toolkit Autodelen		

3 Waarom is beleid voor deelmobiliteit (niet) wenselijk?

In dit hoofdstuk bespreken we nut en noodzaak van een gemeentelijk beleid voor lichte deelmobiliteit. Wat zijn de mogelijke doelstellingen van het beleid? Voor welke beleidsterreinen kunnen gemeenten deelmobiliteit inzetten? In 12 gaan we verder in op de effecten van deelmobiliteit en bespreken we in hoeverre de doelstellingen tot nu toe behaald worden in Nederland.

In het gemeentelijk beleid voor lichte deelmobiliteit wordt meestal gezocht naar een balans tussen reguleren van nadelen enerzijds en het benutten van kansen anderzijds (zie onderstaand schema). De doelen in de categorie 'reguleren' (oranje blok) hebben betrekking op het beperken van negatieve bijeffecten van deelmobiliteit, zoals het voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte. De doelen in het groene blok (rechts) gaan over de kansen die deelmobiliteit biedt voor allerlei maatschappelijke doelen.



Figuur 3: Doelstellingen die gemeenten kunnen nastreven als het gaat om de inzet van deelmobiliteit

3.1 Reguleren nadelen

De reguleringsdoelen hebben een defensief karakter en passen bij een aantal primaire taken van de (gemeentelijke) overheid. Het gaat dus niet om het stimuleren van deelmobiliteit, maar om het voorkomen van negatieve gevolgen van deervoertuigen voor de openbare ruimte en de vrije markt. Toch is regulering vaak ook voor de stimulering van deelmobiliteit van belang. Regulering kan voorkomen dat het maatschappelijk draagvlak voor deelmobiliteit verdwijnt.

De twee voornaamste reguleringsdoelstellingen zijn:

- **Het borgen van kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte** wordt gezien als een primaire taak van de lokale overheid. Geparkeerde deervoertuigen kunnen de kwaliteit en soms ook de veiligheid van de openbare ruimte aantasten. De gemeente heeft ook vergaande bevoegdheden om met de Algemene Plaatselijke Verordening regulerend op te treden.
- **Eerlijke concurrentie** heeft te maken met de versturende werking die deervoertuigen kunnen hebben op bestaande ondernemers, zoals fietsverhuurders. Aanbieders van deervoertuigen benutten de openbare ruimte om hun voertuigen te verhuren. Een fietsenmaker die vanuit zijn eigen winkel fietsen verhuurt, kan dit zien als

oneerlijke concurrentie. Dat geldt in versterkte mate als de overheid het aanbod van deelmobiliteit financieel wil stimuleren met subsidies of opdrachten. Europese regels om oneigenlijke staatsteun te voorkomen bieden kaders voor de gemeentelijke overheid.

3.2 Benutten van de kansen

Beleidsmakers zien veel kansen voor deelmobiliteit. De verwachting is dat (lichte) deelmobiliteit een grote bijdrage kan leveren aan de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem dat minder energie en ruimte gebruikt. In deze paragraaf zetten we de verschillende maatschappelijke doelen op een rij, waarbij we onderscheid maken tussen:

- Concrete doelen met een directe relatie tussen het gebruik van deelmobiliteit en het beoogde effect van deelmobiliteit;
- Meer globale doelen, waar mogelijk een indirect effect op de lange termijn verwacht mag worden.

3.2.1 Concrete doelen met een directe relatie tot deelmobiliteit

- **Optimaliseren OV-systeem:** deelmobiliteit kan bijdragen aan de kosteneffectiviteit van OV-systemen. Het strekken van (dunne) ov-lijnen pakt bijvoorbeeld positief uit voor het gebruik van buslijnen, maar de voor- en natransportafstanden worden wel groter. Dit nadeel kan (mogelijk) deels gecompenseerd worden door het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast is het denkbaar dat met deelmobiliteit de dure pieken in het gebruik van stedelijke OV-systemen afgetopt kunnen worden.
- **Parkeren op afstand:** deelmobiliteit kan bijdragen aan een afname van geparkeerde auto's in steden, bijvoorbeeld door deelvoertuigen aan te bieden op parkeerplaatsen aan de rand van de stad. Bezoekers parkeren dan hun auto op de parkeerplaats en leggen de reis verder met een deel(snor)fiets af. Ook bij verschillende evenementen, zoals de Grand Prix, is deelmobiliteit ingezet voor parkeren op afstand.

P+FIETS EN DEELFIETSEN

Met P+Fiets kan invulling gegeven worden aan de doelstelling 'parkeren op afstand'. P+Fiets maakt het mogelijk om de auto aan de rand van de stad te parkeren en voor de 'last mile' een fiets te pakken. Het past in het beleid van veel gemeenten om de auto uit het centrum te weren. Daarnaast kan P+Fiets het parkeerprobleem van bedrijven verlichten en draagt het bij aan de gezondheid en productiviteit van werknemers.

De eerste varianten van P+Fiets in Nederland hebben een gesloten karakter. De fietsen zijn alleen beschikbaar voor specifieke gebruikers, bijvoorbeeld werknemers van bepaalde bedrijven die ook de financiering voor hun rekening nemen. De moderne technologie biedt mogelijkheden voor open of halfopen P+Fiets-systemen, waarmee ook automobilisten gefaciliteerd kunnen worden die de stad af en toe bezoeken. Denk aan familiebezoek, winkelen, zakelijk bezoek. Bovendien biedt het kansen om P+Fiets aan te laten sluiten bij een breder systeem voor lichte deelmobiliteit.

- **Betere benutting van stallingen:** deelmobiliteit kan bijdragen aan een betere benutting van stallingruimte als de deelvoertuigen een vervanging zijn van privé-voertuigen die niet dagelijks gebruikt wordt. Dat geldt in de eerste plaats voor zogenaamde [tweede fietsen in stationsstallingen](#), die enkele keren per week voor het natransport gebruikt worden. De verwachte toename van het thuiswerken na de coronacrisis biedt wellicht kansen. Ook in vooroorlogse woonwijken met een hoge fietsparkeerdruk in de openbare ruimte kan deelmobiliteit mogelijk verlichting bieden. Beleidsmakers mikken daarbij vooral op de vervanging van tweede of reserve fietsen. De ruimtebesparing wordt natuurlijk alleen gerealiseerd als men de tweede fiets van straat haalt.

- **Autoluwe verdichting:** deelmobiliteit kan een goede manier zijn om autoluwe verdichting te bewerkstelligen. Door de parkeernorm te verlagen en deelvoertuigen aan te bieden, is er voor bewoners in verdichte gebieden een aantrekkelijk alternatief om van en naar hun woonwijk te reizen. Gemeente Utrecht zet deelvoertuigen bewust in de nieuwe woonwijk de Merwedekanaalzone (zie kader).

Merwedekanaalzone Utrecht: 'stadswijk van de toekomst: groen en autovrij'

Veel steden hebben een verdichtingsopgave. Er moeten woningen bijgebouwd worden, maar dat mag niet ten koste gaan van de groene ruimte om steden heen. Daarom maken verschillende gemeenten plannen om te verdichten; er worden woningen gecreëerd binnen de huidige stadsgrenzen.

Ook de Gemeente Utrecht is hier mee bezig. Tussen de wijk Transwijk en het Merwedekanaal wordt een autovrije wijk ontwikkeld, waarin 250 deelauto's en een groot aantal deelfietsen beschikbaar komen. Bewoners met een eigen auto kunnen hun auto parkeren op afstand. Vanaf de parkeergarage kunnen ze met het openbaar vervoer of met een deelvoertuig naar hun huis rijden. Daarnaast komt er in de wijk veel groen. De Merwedekanaalzone is een mooi voorbeeld van een gemeentelijk plan en beleid om verschillende doelstellingen na te streven door minder ruimte te bieden aan de auto, en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit.



Afbeelding 1: Impressie van de Merwedekanaalzone in Utrecht. Bron: Gemeente Utrecht, 2021.

Bron: Gemeente Utrecht, <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/merwedekanaalzone/projecten-in-de-merwedekanaalzone/nieuwe-stadswijk-merwede/>

3.2.2 Globale doelen met een indirecte relatie tot deelmobiliteit

Bij globale doelen is er geen directe relatie tussen het gebruik van deelvoertuigen en het beoogde doel. Pas op lange termijn mag een (indirect) effect verwacht worden.

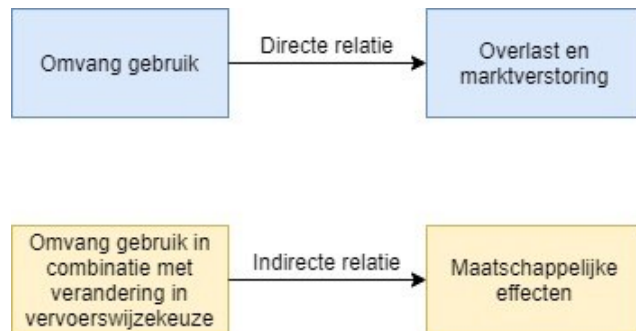
- **Bereikbaarheid:** deelvoertuigen kunnen een zelfstandige bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van stedelijke gebieden. Door een goed functionerend deelmobiliteitsstelsel zijn inwoners en bezoekers sneller en/of goedkoper op de plaats van bestemming. Deelvoertuigen kunnen ook indirect bijdragen aan de bereikbaarheid, doordat automobilisten een aantrekkelijker alternatief krijgen. In dit verband is ook de combinatie van OV en lichte deelmobiliteit relevant.
- **Leefbaarheid en milieu:** deelvoertuigen kunnen ervoor zorgen dat gebieden leefbaarder worden en kunnen een positieve invloed hebben op het milieu. Elektrische deelvoertuigen die ter vervanging van vervuilende voertuigen worden gebruikt zorgen bijvoorbeeld voor minder CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit. Daarnaast kunnen deelvoertuigen ervoor zorgen voor minder geparkeerde (snor)fietsen in de openbare ruimte, waardoor de openbare ruimte minder rommelig is en dus de leefbaarheid verbetert.

Deelvoertuigen minder milieuvriendelijk dan 'eigen' voertuigen volgens Frans onderzoek: Uit een onderzoek van de Franse onderzoeker Anne de Bartoli blijkt dat lichte deelvoertuigen minder milieuvriendelijk zijn dan 'eigen' fietsen in hun Life Cycle (zie [dit bericht](#) op Fietsberaad.nl). Ze vergeleek de milieu-impact als het gaat om klimaatverandering, energiegebruik, schade aan het ecoysteem, schade aan natuurlijke rijkdommen en schade aan de gezondheid. Met name de langere levensduur van eigen voertuigen zorgt ervoor dat deze als milieuvriendelijker beschouwd worden. Echter, er moeten bij dit onderzoek ook kanttekeningen geplaatst worden. Zo wordt in het onderzoek bijvoorbeeld niet gekeken naar het aantal autoritten dat vervangen wordt door het gebruik van deelvoertuigen. Zie ook paragraaf 4.3 over effecten op vervoerswijzekeuze. Daarnaast zeggen verschillende aanbieders dat ze de milieubelasting van hun voertuigen verminderd hebben.

- **Gezondheid:** bevolkingsgroepen die te weinig bewegen en/of niet optimaal deelnemen aan maatschappelijke activiteiten kennen een (veel) lager fietsbezit dan de gemiddelde Nederlander. Deelfietsen kunnen voor deze groep een laagdrempelige manier zijn om met fietsen te beginnen. Dit geldt niet voor de volledig elektrisch aangedreven deelvoertuigen.
- **Maatschappelijke participatie:** in veel buitenlandse steden, waar het lage fietsbezit vaak de beperkende factor is voor het fietsgebruik, hebben we gezien dat de introductie van een openbaar deelfietsstelsel een enorme impuls is voor het fietsgebruik en de fietscultuur. Als het gaat om vervoersarmoede en maatschappelijke participatie mag overigens pas op lange termijn (wanneer deelmobiliteit ingeburgerd is in brede lagen van de bevolking) een effect verwacht worden. [Het CBS definieert vervoersarmoede als volgt:](#) 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'. Ter indicatie: in Utrecht heeft 6% van de huishoudens een (zeer) grote kans op vervoersarmoede en in bepaalde wijken kan dit oplopen tot wel 26%. In andere steden, zoals Heerlen, zijn deze percentages nog een stuk hoger: namelijk gemiddeld 12% van de huishoudens tot 50% in de kwetsbaarste wijken.

4 Ontwikkelingen in gebruik van deelmobiliteit en verwachte effecten

In dit hoofdstuk geven we een beeld van de ontwikkelingen in het gebruik van de deel(brom)fiets. Tevens maken we een eerste globale inschatting van de effecten op de (maatschappelijke) doelstellingen die we in het vorige hoofdstuk besproken hebben. We beginnen in paragraaf 0 met de omvang van het gebruik. Vervolgens kijken we in paragraaf 4.2 naar de effecten op overlast en in paragraaf 4.3 naar de maatschappelijke effecten als gevolg van veranderingen in de vervoerswijzekeuze, inclusief aanknopingspunten voor beleid.



Figuur 4: Schematische weergave van de redeneerlijn in dit hoofdstuk.

Dit hoofdstuk geeft vooral achtergrondinformatie. In de volgende hoofdstukken wordt dit vertaald naar beleid.

4.1 Omvang van het gebruik

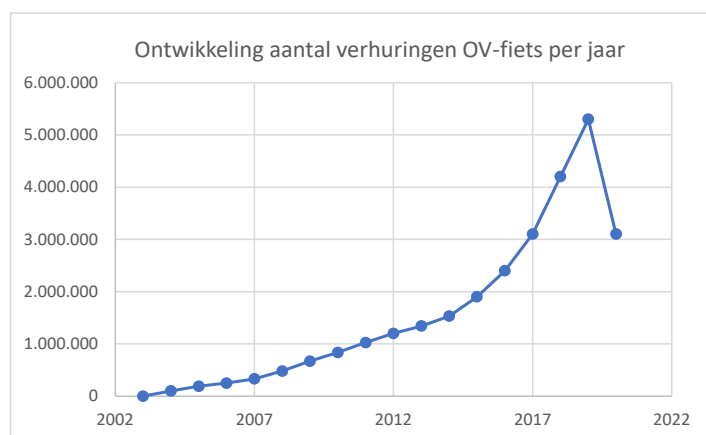
Het is evident dat de maatschappelijke effecten die je mag verwachten van deelmobiliteit sterk samenhangen met het feitelijk gebruik. Hoe hoger het gebruik, des te groter de effecten, zowel in positieve zin (bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid) als in negatieve zin (overlast, onveiligheid en marktverstoring). Hier past een kleine nuancering als het gaat om overlast: deelvoertuigen die heel weinig gebruikt worden maar wel in de weg staan, kunnen ook tot overlast en ergernis leiden.

Het fenomeen “lichte deelmobiliteit” is nog jong in Nederland. Wat de omvang van het gebruik en de maatschappelijke effecten betreft mogen we op dit moment nog geen hoge verwachtingen hebben. Daarnaast heeft de coronacrisis een sterk versturende verwerking gehad op de ontwikkeling in het gebruik. Het grootste deel van de Nederlandse bevolking is nog niet bekend met deelmobiliteit. In het Landelijk Reizigers Onderzoek (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, peiling oktober 2020) zegt 86% van de ondervraagden dat men in 2020 geen gebruik gemaakt heeft van deelmobiliteit.

4.1.1 Het gebruik van de OV-fiets

De OV-fiets, een typisch Nederlandse invulling van het begrip deelfiets, heeft de meeste historie. Vanaf haar introductie in 2003 is het gebruik van de OV-fiets exponentieel gegroeid. De laatste jaren gaat het ook in absolute zin om forse aantallen. In 2018 en 2019 steeg het aantal verhueringen met meer dan een miljoen per jaar.

De opmars van de OV-fiets werd in 2020 en 2021 ruw onderbroken door een daling van ongeveer 40% als gevolg van de coronacrisis. Ten opzichte van de trein hield de OV-fiets zich overigens beter staande in de 1,5-metersamenleving. Vooral OV-fietsen bij kleinere stations waren in deze periode in trek bij reizigers.



Figuur 5: ontwikkeling aantal verhueringen OV-fiets per jaar

De ontwikkelingen in het gebruik van de OV-fiets illustreren dat de inburgering van een deelfietsconcept een zaak van lange adem kan zijn. Bij de OV-fiets duurde het ruim tien jaar voordat de groei van het gebruik echt op stoom kwam. Het aantal van 5,3 miljoen verhueringen per jaar is indrukwekkend. Tegelijkertijd is het nog geen grote markt; voor 'slechts' 2 procent van de treinreizen wordt een OV-fiets gebruikt. De OV-fiets is goed op weg om deze markt te veroveren en dat biedt kansen voor een substantiële bijdrage aan minimaal twee concrete doelen. Ten eerste, het optimaliseren van het verbindend openbaar vervoer door een snellere deur-tot-deurverbinding. Ten tweede, een betere benutting van de stationsstallingen. Voor de laatste doelstelling is het echter wel nodig dat tweede-fietsbezitters overstappen op de OV-fiets en dat vergt waarschijnlijk een gerichte aanpak.

4.1.2 Het gebruik van de stedelijke deelfiets

Wat stedelijke deelfietsssystemen betreft zit Nederland internationaal gezien in de achterhoede. Bovendien komt het gebruik, mede door de coronacrisis, maar moeizaam op gang. Waar veel buitenlandse steden zo'n vijftien jaar geleden al stedelijke deelfietsssystemen introduceerden, maakte Nederlandse steden pas in 2017 kennis met stedelijke deelfietsssystemen van enige omvang. Het betrof buitenlandse (vooral Aziatische) aanbieders die hun deelfietsen uitstrooiden in enkele Nederlandse steden. Vaak zonder afstemming met de gemeenten. Met name in Amsterdam leidde dit tot veel klachten over slordig geparkeerde deelfietsen die vaak nauwelijks gebruikt werden en kwalitatief onder de maat waren. Voor Amsterdam was dit aanleiding om flink op de rem te trappen en het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte vooralsnog te verbieden. Rotterdam was minder stringent en



Figuur 6: Donkey Republic exploiteert stedelijke deelfietsssystemen in enkele Nederlandse steden

probeerde het aanbod in overleg in goede banen te leiden. Utrecht selecteerde één aanbieder, het Deense Donkey Republic, om ervaring op te doen met deelfietsen. Het Nederlandse Flickbike exploiteerde deelfietsstelsel voor medewerkers rond Schiphol, dat goed gebruikt werd.

Inmiddels (anno 2021) zijn verschillende internationale deelfietsaanbieders (O-bike, MoBike) van het Nederlandse toneel verdwenen. Oorzaken hiervan zijn tegenvallende vraag, regulering vanuit gemeenten en ook vandalisme en diefstal van de fietsen. De lockdown als gevolg van de COVID-19 pandemie in het voorjaar

van 2020 deed daar nog een schepje bovenop. Echter zijn er ook nieuwe aanbieders op straat verschenen. Kenmerkend voor de Nederlandse situatie is een relatief groot aantal 'kleine' aanbieders van eigen bodem, denk bijvoorbeeld aan: Cykl, Deelfiets Nederland, UwDeelfiets, Gargoroo en Baqme (bakfietsen).

In het algemeen lijkt het gebruik van deelfietsen in 2020 te zijn afgenomen door een algemene afname van het aantal verplaatsingen (gevolg van de COVID-19 pandemie) en de bijbehorende afname van het aantal OV-reizen. Deelfietsaanbieder Donkey Republic, die naast Utrecht inmiddels ook deelfietsen in Rotterdam en Den Haag aanbiedt, liet weten dat de vraag in maart 2020 meer dan gehalveerd was. Na de versoepelingen van de coronamaatregelen is het aantal verhueringen toegenomen, maar het aantal is nog niet op het niveau van najaar 2019 teruggekomen.

Naar schatting worden er op dit moment in Nederland 3.500 tot 4.000 stedelijke deelfietsen aangeboden (exclusief de OV-fiets). Een optimistische schatting zou uitkomen op maximaal 1,4 miljoen ritten per jaar.

Gezien de beperkte omvang van het gebruik zal de bijdrage van stedelijke deelfietsssystemen aan maatschappelijke doelen momenteel zeer beperkt zijn. Daar staat tegenover dat de nadelen in de huidige situatie zeer klein zijn, mede door de samenwerking met gemeenten en de bijbehorende regulering. In Utrecht (Smart Cycling Futures,

2020) en Rotterdam (Gemeente Rotterdam, 2020, *Deeltweewielers in Rotterdam. Jaarrapportage 2020*) werden de laatste jaren nauwelijks klachten gemeld.

We concluderen dat stedelijke deelfietsystemen momenteel vooral een nichemarkt bedienen in de grote steden. Voor een beperkte groep gebruikers bieden de systemen een prettige aanvulling op de bestaande mobiliteitsopties, die weinig overlast veroorzaakt.

	periode	ritten per voertuig per dag
Deelsnorfietsen R'dam	sep-20	5,0
Antwerpen Velo Deelfiets		4,0
OV-fiets NL 2019	2019	1,5
Eigen fiets station Amstel	do 19-11-2020	1,1
Deelfiets Schiphol	najaar 2019	1,1
Deelfiets Rotterdam sept 2019	sep-19	0,9
Deelfiets Rotterdam najaar 2019	najaar 2019	0,8
Eigen fiets Amsterdam		0,8
Eigen fiets station Amstel	wo 25-11-2020	0,8
Deelfiets Utrecht sept 2019	sep-19	0,8
Eigen fiets Nederland	2018	0,6
Deelfiets Utrecht najaar 2019	najaar 2019	0,5

Tabel 2: Globale schatting van het aantal ritten per voertuig per dag per locatie op basis van verschillende bronnen. Ter vergelijking worden ook schattingen gemeld van het aantal ritten dat op eigen fietsen wordt gemaakt (in geel).

4.1.3 Het gebruik van de deelsnor- en de -bromfiets

De deelsnor- en -bromfiets (in de volksmond deelscooters, zie 2.2) zijn de laatste jaren de snelst groeiende vormen van lichte deelmobiliteit in Nederland. Felyx startte in de zomer van 2017 met honderd deelbromfietsen in Amsterdam. Kort daarna volgden ook Go Sharing en Check met zowel snor- als bromfietsen.



Figuur 7: Oprichters Quiten Selhorst (links) en Maarten Poot begonnen met Felyx deelbromfietsen in 2017 in Amsterdam (Bron: Tweewieler).

Zeker in vergelijking tot de deelfiets is de opkomst van de deelsnor- en -bromfiets stormachtig te noemen. In 2020 verachtvoudigde het aantal deelsnor- en -bromfietsen in Nederland ten opzichte van 2019. In november 2020 telde Nederland een kleine zesduizend deelsnor- en -bromfietsen verdeeld over negentien steden. Het aanbod concentreerde zich aanvankelijk in de grootste steden, maar ook in middelgrote steden en randgemeenten zijn inmiddels elektrische brom- en -snorfietsen te huur. Het betreft overigens vooral elektrische snorfietsen met een maximum snelheid van 25 km/uur (zie ook paragraaf 2.2).

Niet alleen het aantal neemt snel toe, ze worden ook intensief gebruikt. In tabel 2 hebben we op basis van

diverse bronnen een inschatting gemaakt van het aantal ritten per deelvoertuig per dag. De deelsnorfiets in Rotterdam staat met gemiddeld vijf ritten per dag bovenaan in dit lijstje. Groningen meldt gebruikscijfers die zelfs nog wat hoger liggen. Verder blijkt uit het deelfietsdashboard dat in centrumgebieden het aantal verhuringen per deelvoertuig ongeveer 4 keer zo hoog is als gemiddeld in de stad (zie ook paragraaf 0).

De snelle groei van het aanbod en de intensieve benutting van het aanbod hebben ertoe geleid dat binnen enkele jaren een substantieel aantal ritten met de deelsnor- en -bromfiets wordt gemaakt in Nederland. Zo'n 10 miljoen per jaar in 2021 (7.500 voertuigen * 4 ritten/dag * 365). Dit aantal is ongeveer gelijk aan het aantal ritten dat de OV-fiets in twintig jaar heeft gerealiseerd. En dit aantal is meer dan tien keer zo hoog als het aantal ritten dat is gemaakt met de stedelijke deelfiets.

We concluderen dat, vanwege het intensieve gebruik, deelsnor- en -bromfietsen de potentie hebben om een grote bijdrage te leveren aan maatschappelijke doelen. Tegelijkertijd zijn de risico's op negatieve bijeffecten ook groter dan bij de deelfiets, denk hierbij aan parkeeroverlast en volksgezondheid. In de volgende paragraaf verkennen we de mogelijke effecten van deelmobiliteit.

4.1.4 Het gebruik van andere vormen van lichte deelmobiliteit

Andere vormen van deelmobiliteit zijn nog te nieuw en/of kleinschalig, om iets te kunnen zeggen over het gebruik



Figuur 8: Rotterdamse pilot met deelbrommobielen krijgt geen vervolg.

en de mogelijke maatschappelijke effecten. De eerste signalen over de deelbakfiets zijn positief. De deelbakfiets lijkt te voorzien in een behoefte, omdat de aanschaf van een eigen e-bakfiets kostbaar is.

De deelbrommobiel heeft het moeilijker. Aanbieder Lev trok zich bijvoorbeeld in februari 2021 terug uit Rotterdam, waar ze met 115 biro's (mini autootjes/brommobielen voor twee personen) actief waren in het kader van een pilot. Tijdens de eerste lockdown werd het aantal brommobielen al teruggebracht naar twintig, en daarna heeft de vraag zich onvoldoende hersteld waardoor de aanbieder besloten heeft te stoppen

4.2 Effecten op overlast

In de vorige paragraaf hebben we al geconstateerd dat deelfietsen de laatste jaren slechts zeer beperkt overlast veroorzaken. Dit is mede te danken de beperkte aantallen, de regulering vanuit gemeenten en de afstemming tussen aanbieders en gemeenten.

Overlast is wel een duidelijk issue als het gaat om deelsnor- en -bromfietsen. Dit genereert ook de nodige media-aandacht. De overlast van deze voertuigen is grotendeels te wijten aan de grotere aantallen voertuigen, het intensievere gebruik en de grotere omvang van de voertuigen. Hierdoor blokkeren ze sneller de doorgang voor voetgangers. Gemeente Rotterdam ontving in 2020 bijvoorbeeld vier keer meer meldingen over deelsnorfietsen dan over deelfietsen. Het aantal jaarlijkse overlastmeldingen over deelmobiliteit in het algemeen in Rotterdam (519) is overigens slechts een fractie van het totaal aantal overlastmeldingen in openbare ruimte (>28.000). In de Gemeente Groningen zijn in 2020 in totaal 220 meldingen van overlast over deelsnorfietsen binnengekomen. De gemeente heeft naar aanleiding hiervan in haar vergunningen regels opgenomen over het beperken van overlast waar aanbieders zich aan moeten houden.

Een specifieke vorm van overlast betreft grote aantallen geparkeerde deelvoertuigen (met name snorfietsen) op populaire bestemmingen. Een belangrijke Haagse hotspot is bijvoorbeeld het Scheveningse strand op een mooie zomerse dag. Ook nabij stations kunnen grote aantallen voor extra overlast zorgen.

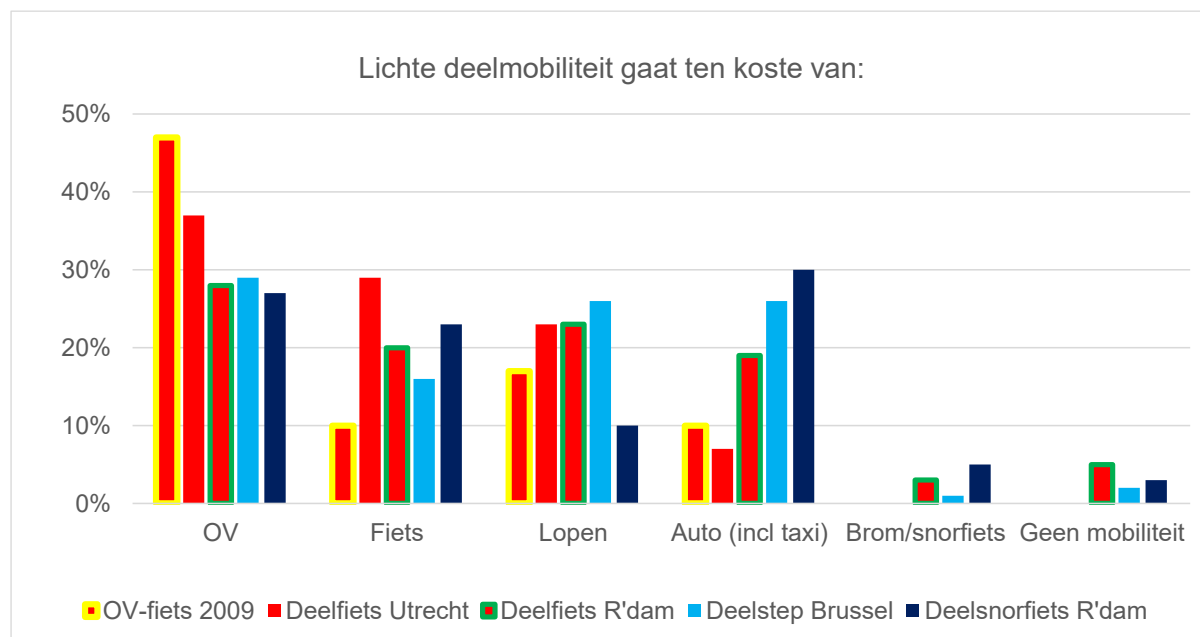
Zie hoofdstuk 6 voor mogelijke maatregelen om overlast te beperken. In paragraaf 6.4 gaan we bijvoorbeeld uitgebreid in op mogelijkheden om het parkeergedrag bij te sturen.

4.3 Verandering in de vervoerswijze en maatschappelijke effecten

In deze paragraaf bekijken we welke invloed de introductie van lichte deelmobiliteit heeft op de vervoerswijzekeuze (het zogenaamde substitutie-effect). Vervolgens maken we een eerste inschatting van de maatschappelijke effecten van lichte deelmobiliteit. Draagt meer deelmobiliteit daadwerkelijk bij aan de doelstellingen die we in hoofdstuk 3.2 hebben besproken? Veel hangt af van de vraag welk voermiddel men verruimt voor een deelvoertuig.

Beleidsmatig is het gewenst dat de nieuwe ritten met lichte deelvoertuigen vooral ten koste gaan van het gebruik van de privé-auto. De vervanging van autoritten door lichte deelvoertuigen draagt immers het meeste bij aan maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtegebruik, energietransitie, volksgezondheid etc. Uit verschillende enquêtes onder gebruikers van lichte deelmobiliteit blijkt echter dat zij slechts in beperkte mate de auto laten staan (zie Figuur 9). De deelsnorfiets scoort op de vervanging van autoritten nog het best.

Lichte deelmobiliteit gaat in grote lijnen vooral ten koste van ritten met het (lokale) openbaar vervoer en in mindere mate van fietsen en lopen. Hieruit mag echter niet zondermeer geconcludeerd worden dat de lichte deelmobiliteit weinig maatschappelijke voordelen biedt. Dat ligt genuanceerder. Indirect en/of op langere termijn kan lichte deelmobiliteit bijdragen aan een sterkere concurrentiepositie voor alternatieven voor de privé-auto. In de volgende subparagrafen bespreken we de verschillende substitutie-effecten, inclusief aanknopingspunten voor beleid.

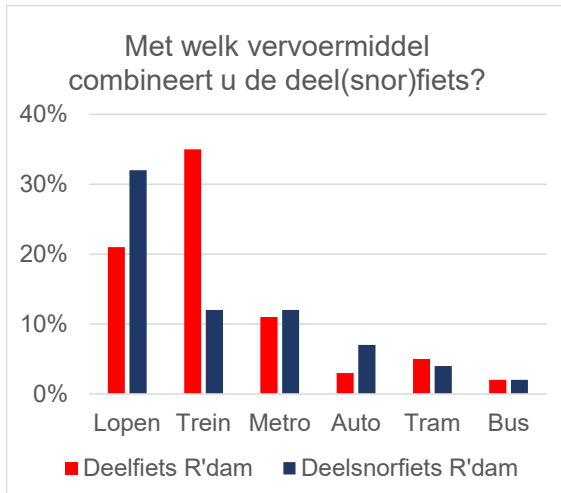


Figuur 9: Deze grafiek geeft op basis van enquêtes onder gebruikers een globaal beeld van de substitutie-effecten van lichte deelvoertuigen in Rotterdam, Utrecht, Brussel en bij NS-stations. Hoewel de response soms beperkt is en de enquêtes onder OV-fietsgebruikers al wat ouder zijn, geven de enquêteresultaten wel een samenhangend beeld van de substitutie-effecten. De verschuivingen komen in grote lijnen overeen met een modelstudie van het KIM (zie Figuur 15).

Aandachtspunt bij de interpretatie van de enquêteresultaten, is dat de modelsplit in de uitgangssituatie per stad sterk kan verschillen. In bijvoorbeeld Brussel is het fietsgebruik aanzienlijk lager dan in Nederlandse steden. Op basis hiervan mag verwacht worden dat de introductie van een deelstep in Nederlandse steden sterker ten koste zal gaan van het fietsgebruik dan in Brussel. De Brusselse deelstep wordt overigens verder niet besproken in de tekst.

4.3.1 Lichte deelmobiliteit vervangt openbaar vervoer

Lichte deelmobiliteit concurreert in de eerste plaats met het lokale openbaar vervoer. Ongeveer een derde van de gebruikers zegt dat de deel(snor)fiets een alternatief is voor met name de (stads)bus en de tram. Kennelijk biedt lichte deelmobiliteit aan aantal voordelen ten opzichte van het ontsluitend openbaar vervoer. Denk aan kortere reistijden op de relatief korte afstanden, flexibiliteit, zekerheid in de daluren en concurrerende tarieven. Vooral de OV-fiets is een geduchte concurrent van het lokale openbaar vervoer. In Utrecht lijkt dat ook sterker te gelden dan in Rotterdam.



Figuur 10: Uit een enquête in Rotterdam blijkt dat een rit met een deel(snor)fiets vaak gecombineerd wordt met een andere vervoerwijze. Bij de deelfiets is dit vooral de trein, bij de deelsnorfiets vooral lopen.

De trein daarentegen heeft nauwelijks te duchten van lichte deelmobiliteit. Sterker nog, de deelfiets (inclusief de OV-fiets) wordt relatief vaak gebruikt in combinatie met de trein (in mindere mate met de metro). Meer dan de helft van de OV-fietsklanten zegt vaker met de trein te reizen dankzij de OV-fiets. Hun reis gaat dan vaak ten koste van de bus of het lopen in het voor- en natransport. Rotterdamse deelsnorfietsen worden in veel mindere mate gebruikt in combinatie met de trein.

Bovenstaande kan ook omgedraaid worden. In steden met veel openbaar vervoer is een grotere markt voor lichte deelmobiliteit. Een deel van het grote aantal OV-ritten kan vervangen worden door deel(snor/brom)fietsen. Daarnaast hebben de vele OV-reizigers vaak behoefte aan voor- en natransport of een alternatief voor de stille uren. In gebieden met beperkt openbaar vervoer is de

markt voor deelmobiliteit kleiner, maar de concurrentiepositie van lichte deelmobiliteit ten opzichte van het ontsluitende openbaar vervoer weer sterker omdat 'de bus minder vaak rijdt'. Hier kan deelmobiliteit een welkome aanvulling zijn.

Al met al heeft de concurrentie tussen het openbaar vervoer en lichte deelmobiliteit verschillende gezichten. Enerzijds kan het de deur-tot-deurreistijd van het verbindende openbaar vervoer (trein, metro) verkorten waardoor het openbaar vervoer beter kan concurreren met de auto. Een focus op verbindend openbaar vervoer trekt meer reizigers en verhoogt de kostendekkingsgraad, maar dan moet het voor- en natransport wel goed geregeld zijn. Daarnaast kan deelmobiliteit een goed alternatief zijn voor overvolle bussen in de spits. Dit kan goed uitpakken voor zowel de kwaliteit, als de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Anderzijds kunnen deel(snor)fietsen het draagvlak voor het ontsluitende OV-lijnen verder ondermijnen.

In het beleid kan (tot op zekere hoogte) ingespeeld worden op bovengenoemde effecten. Bijvoorbeeld door het aanbod van lichte deelmobiliteit op OV-knooppunten te stimuleren. Of door in plannen voor het strekken van buslijnen de mogelijkheden van deel(snor)fietsen te benutten, eventueel in overleg met gebruikersgroepen. Zo kunnen werknemers op Schiphol voordelig gebruik maken van de deelfiets voor het natransport van bushalte naar kantoor.

4.3.2 Lichte deelmobiliteit vervangt de fiets

Voor ongeveer een kwart van de gebruikers van lichte deelmobiliteit komt de deel(snor)fiets in de plaats van een fiets. Het kan gaan om de vervanging van de eigen (tweede) fiets, een andere deelfiets (bijvoorbeeld de OV-fiets), of een abonnementsfiets (bijvoorbeeld een Swapfiets). Het onderscheid tussen deze deelmarkten is niet strikt. Deelfietsaanbieder DonkeyRepublic heeft bijvoorbeeld een aantrekkelijke tariefstructuur voor dagelijks gebruik, die concurrerend is met abonnementen van Swapfiets en OV-fiets.

Voor veel maatschappelijke doelen maakt het niet veel uit of men voor een eigen fiets of een deelfiets kiest. Echter, voor de volksgezondheid, leefbaarheid en het milieu is het natuurlijk niet wenselijk dat men de fiets inruilt voor een deelsnor- of -bromfiets. Hetzelfde geldt wellicht voor de verkeersveiligheid en het ruimtebeslag. Toch gaat een aanzienlijk deel van de snorfietsritten ten koste van de 'gewone' fiets. In Rotterdam is dit 23 procent en Groningen meldt zelfs dat 51 procent van de deelsnorfietsritten ten koste gaat van de fiets. In steden met een hoog fietsgebruik, zoals Groningen, mag ook verwacht worden dat de introductie van de deelsnorfiets meer ten koste gaat van de fiets. Beleidsmatig pleit dit voor een voorkeurspositie van deelfietsen ten opzichte van deelsnorfietsen. Denk hierbij aan een fijnmaziger netwerk van uitgiftepunten of gunstige plekken op knooppunten voor deelfietsen.

De overstap van een privéfiets naar een deelfiets kan maatschappelijk gewenst zijn als dit resulteert in minder geparkeerde fietsen op plekken met een hoge fietsparkeerdruk. Voor veel fietsbezitters is het echter wel een grote stap om de eigen fiets de deur uit te doen, zo blijkt uit onderzoek van [VerDuS-Surf](#). De overstap zal zeker drie tot



Figuur 11: In steden met een laag fietsbezit, zoals Parijs, hebben stedelijke deelfietssystemen een impuls gegeven aan de fietscultuur.

vijf jaar duren, als de overstap überhaupt gaat plaatsvinden. In de tussentijd kunnen de extra deelfietsen de parkeerdruk verhogen omdat ze bovenop het aantal geparkeerde privéfietsen komen. In steden waar het fietsbezit laag is, [zoals bijvoorbeeld in Parijs](#), is de deelfiets overigens juist een aanjager geweest voor een heropleving van de fietscultuur en daarmee het privéfietsbezit. Men heeft de voordelen van de fiets ervaren en daardoor heeft een deel van de deelfietsgebruikers een eigen fiets aangeschaft.

Om in de Nederlandse situatie voortgang te boeken op de doelstelling 'verlaging fietsparkeerdruk', adviseren wij om het gemeentelijk beleid te focussen op doelgroep

voor wie de drempel om een eigen fiets de deur uit te doen relatief laag is. Denk daarbij aan:

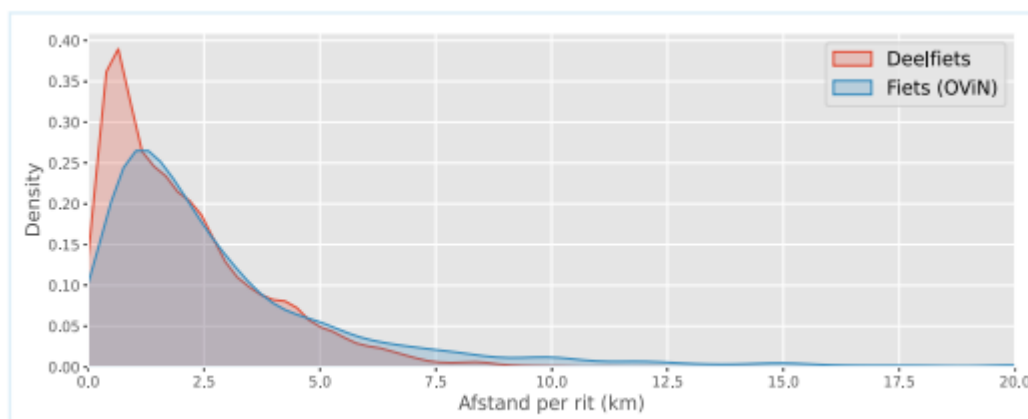
- OV-forenzen die een tweede fiets hebben staan in een stationsstalling zodat zij het laatste stuk van hun reis naar bijvoorbeeld hun werk of onderwijsinstelling fietsend kunnen afleggen. Volgens [onderzoek van het KIM en Studio Bereikbaar](#) zijn deze 'tweede' fietsen verantwoordelijk voor tenminste 45% van de parkeerdruk op alle treinstations in Nederland. Het is niet duidelijk hoeveel "tweefiets-bezitters" bereid zijn over te stappen op een deelfiets. Ongeveer 10% van de OV-fietsgebruikers heeft een eigen fiets ingeruild voor de OV-fiets (enquêtes 2007-2011). Hierbij kan bovendien ook sprake geweest kan zijn van vouwfietsen die men heeft ingeruild. Een aantal actuele pilots (o.a. de Wisselfiets in Amsterdam) laat (nog) geen grote effecten zien. Aanpassing van het fietsparkeerregime en het stallingtarief zouden stimulerend kunnen werken. Concreet betekent dit het verkorten van de maximale stallingsduur en het verhogen van stallingskosten als men langer onafgebroken stalt.
- Bewoners van compacte vooroorlogse wijken zonder toegankelijke fietsenbergingen zijn mogelijk een andere kansrijke doelgroep. Deze groep stalt hun fiets noodgedwongen op straat, met bijhorende blootstelling aan diefstal, vandalisme en weersinvloeden. Deelfietsen zouden voor deze doelgroep een interessant alternatief

kunnen zijn, met name als zij fietsen bezitten die niet dagelijks gebruikt worden. In vooroorlogse stedelijke woonwijken gaat het om bijna 40% van de geparkeerde fietsen op een nachtelijk piekmoment (zie [dit nieuwsartikel](#)). In dit aantal moet daarnaast rekening gehouden worden met 'reservefietsen'; fietsen die mensen bezitten voor het geval dat de eigen fiets kapot gaat of er bezoek komt. Uit een studie van [VerDuS-Surf](#) blijkt dat de bereidheid om de eigen fiets weg te doen toeneemt als het deelfietsstelsel betaalbaar, comfortabel en betrouwbaar is, het aanbod binnen 100-200 meter loopafstand beschikbaar is en als de fietsen op veel plekken achter gelaten kunnen worden. Daarnaast is er nog een aantal 'azijnmaatregelen' denkbaar. Denk hierbij aan het instellen van een maximum fietsparkeerduur of een nachtelijk fietsparkeerverbod.

Samenvattend: Een aanzienlijk deel van de deel(snor)fietsgebruikers (>20%) laat de 'gewone' fiets staan. De overstap van 'gewone' fiets naar deelsnor- en -bromfiets heeft negatieve gevolgen voor doelstellingen op het gebied van leefbaarheid, volksgezondheid en milieu. De overstap van de 'eigen' fiets naar de deelfiets heeft alleen positieve maatschappelijke effecten als men ook een 'eigen' fiets de deur uit doet. Voor veel fietsenbezitters is dat een paar stappen te ver. Kansrijke doelgroepen lijken treinreizigers met een tweede fiets in de stationsstalling en bewoners van compacte vooroorlogse wijken zonder toegankelijke fietsenbergingen. Omdat er nog weinig bekend is over een gerichte aanpak voor deze twee doelgroepen, houden we ons aanbevolen voor praktijkervaringen. Daarnaast zijn we bereid om samen met gemeenten evaluaties of pilots op te zetten gericht op deze doelgroepen.

4.3.3 Lichte deelmobiliteit vervangt loopverplaatsingen

Bij het vervangingseffect voor lopen zien we een duidelijk verschil tussen deelfietsen en deelsteps enerzijds, en deelsnorfietsen anderzijds. Ritten met deelfietsen en -steps gaan voor een groter deel (circa 20%) ten koste van lopen dan deelsnorfietsritten (circa 10%). Het lijkt er dus op dat lopen meer te duchten heeft van deelfietsen dan van de deelsnorfietsen. Het gebruik van de deelsnorfiets ligt echter hoger waardoor de invloed op het aantal voetgangersverplaatsingen minimaal net zo groot is.



Figuur 12: Afstand per rit voor de gewone fiets en de deelfiets, op basis van ritdata en OViN.

De concurrentie met lopen blijkt ook uit korte afstanden die met de deelfiets worden afgelegd (zie figuur 5, afkomstig van het KIM). Ook bij deelsnorfietsen zien we korte verplaatsingsafstanden: gemiddeld 2,3 km en circa de helft van alle ritten is korter dan twee kilometer. De gebruiksduur van de deelsnorfiets is min of meer gelijk aan die van de deelfietsen, maar omdat de gemiddelde snelheid van de deelsnorfiets hoger ligt worden er langere afstanden mee overbrugd.

Maatschappelijk gezien kleven er grote nadelen aan de overstap van lopen naar lichte deelvoertuigen. Op bijna alle fronten (gezondheid, ruimtegebruik, uitstoot, gevaarstelling, etc.) kan geen andere vervoerswijze tippen aan

de voordelen van het lopen. Elke verandering in de vervoerswijze die ten koste gaat van het lopen heeft maatschappelijke nadelen.

Anderzijds bieden lichte deelvoertuigen nieuwe combinatiemogelijkheden en flexibiliteit aan de voetganger en de OV-reiziger. Luud Schimmelpennink, de bedenker van het witte fietsenplan uit de jaren zestig, noemde de deelfiets dan ook een "loopversneller". Het is denkbaar dat mensen (op den duur) vaker en verder lopen, omdat men voor de terugweg een licht deelvoertuig kan pakken. In de Rotterdamse enquête zegt twintig tot dertig procent van de respondenten de deel(snor)fiets te combineren met lopen.

Net als bij het openbaar vervoer, geldt ook hier: in steden met veel voetgangers is een grotere markt voor lichte deelmobiliteit. Dat verklaart waarom buitenlandse steden, die vaak meer gedomineerd worden door voetgangers, veel verder zijn met stedelijke deelsystemen dan Nederlandse steden.

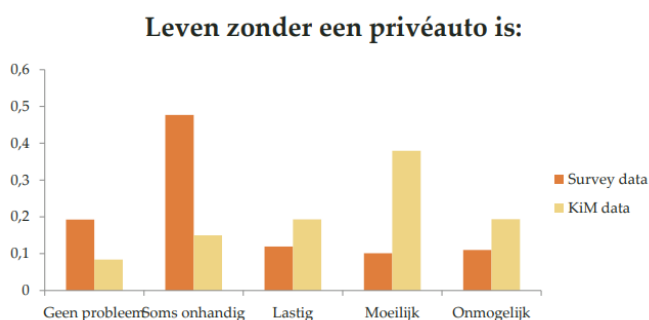
Rest nog de vraag of de negatieve effecten van lichte deelmobiliteit op het aantal loopverplaatsingen beperkt kunnen worden. Over dit onderwerp hebben we helaas geen onderzoeken kunnen vinden (we houden ons aanbevolen). De maatregel die het meest voor de hand ligt om de negatieve effecten te beperken heeft betrekking op de dichtheid van uitgiftelocaties. In gebieden waar lopen het primaat heeft, zoals in binnensteden, wordt dan gekozen voor een grofmaziger netwerk van uitgiftelocaties. Met deze maatregel kan tevens de hinder van geparkeerde deel(snor)fietsen beperkt worden. Een voorbeeld is de binnenstad van Groningen, waar de uitgifte van deelsnorfietsen binnen de diepenring sinds mei 2021 verboden is.

4.3.4 Lichte deelmobiliteit vervangt de privé-auto en de taxi

Net als bij vervanging van loopverplaatsingen, zien we bij de vervanging van autoverplaatsingen een verschil tussen deelfietsen en deelsnorfietsen, alleen nu is de deelsnorfiets in het voordeel. Deelsnorfietsen zijn een aantrekkelijker alternatief voor auto- en taxiriten dan deelfietsen. Ongeveer 23% van de deelsnorfietsritten in Rotterdam vervangt een autorit, tegenover circa 10% van de deelfietsritten. Tellen we daar de vervanging van taxiriten bij op, dan gaat het om respectievelijk 30% en 18%.

De relatief sterke aantrekkingskracht van deelsnorfietsen op automobilisten zal deels te maken hebben met de hogere snelheid van de deelsnorfiets en het feit dat je (net als in de auto) niet zelf hoeft te trappen. Bovendien kan op de meeste deelsnorfietsen een passagier worden meegenomen, terwijl dit bij deelfietsen wordt ontmoedigd.

De cijfers uit de enquête geven nog geen volledige zicht op lange termijn- en indirecte effecten. Mogelijk leidt een ruim aanbod van lichte deelmobiliteit tot uitstel of zelfs afzien van de aanschaf van een (tweede) auto. Zo staat de



Figuur 13: Gebruikers van deelsnorfietsen (survey data) zijn volgens onderzoek Universiteit Twente positiever over het leven zonder privé-auto dan de controlegroep (KiM-data).

jonge generatie gebruikers van deelsnorfietsen volgens onderzoeker [Bert Berkers \(Universiteit Twente\)](#) meer open voor het gebruik van deelauto's in de toekomst dan de gemiddelde Nederlander. Doordat jonge snorfietsgebruikers, die nu nog geen auto hebben, laagdrempelig kunnen kennismaken met een vorm van deelmobiliteit die aansluit bij hun voorkeur, zijn zij ook in de toekomst ontvankelijker voor het gebruik van de deelauto. Een vergelijkbaar indirect effect is goed denkbaar bij jonge gezinnen, die door de deelbakfiets minder behoefte hebben aan een eigen (tweede) auto en voor de langere afstanden gebruik maken van een deelauto. Een andere indirect hebben we gezien in de combinatie van lichte deelmobiliteit en de trein (zie

paragraaf 0.). Dankzij deelfietsen in het voor- en natransport kan de trein beter concurreren met de auto, waardoor de noodzaak voor het gebruik en/of de aanschaf van een privé-auto kleiner wordt.

De maatschappelijke voordelen van de overstap van de auto naar lichte deelvoertuigen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid zijn evident. Zo blijkt uit het onderzoek van Gemeente Rotterdam dat 168,5 ton CO₂ bespaard is gebleven doordat 23% van de deelsnorfietsgebruikers en 10% van de deelfietsgebruikers hun reis normaal gesproken met de privé-auto had afgelegd. De deelsnor- en bromfiets is voor automobilisten een aantrekkelijker alternatief, maar de deelfiets biedt per overstap meer maatschappelijke voordelen.





De belangrijkste vraag voor het gemeentelijk beleid is: hoe zorgen we ervoor dat het vooral automobilisten zijn die overstappen op de lichte deelvoertuigen? Natuurlijk moet het aanbod van deelmobiliteit aantrekkelijk zijn, maar dan lopen we ook de kans dat vooral voetgangers, buspassagiers en fietsers overstappen. Een aantal aanbieders van deelsnorfietsen bepleit aanvullend beleid om het autogebruik in steden te ontmoedigen (lees hierover in [dit artikel](#)). Anders Wall (directeur GreenMobilty) en Gunnar Froh (algemeen directeur bij het Duitse Wunder Mobility) zien kansen in de combinatie van het motiveren van reizigers en het slim beprizen van de eigen auto (parkeerkosten). De bereidheid van steden om dit soort regels door te voeren, beïnvloedt verder sterk waar aanbieders hun dienst uitrollen. Wall: "Als je echt verandering wilt, is het cruciaal dat steden iets doen."

Ook het KIM komt in [een studie over de effecten en potentie van deelmobiliteit](#) tot de conclusie de kansen voor deelmobiliteit het grootst zijn als overheden kiezen voor een combinatie van maatregelen om enerzijds deelmobiliteit te stimuleren (fiscaal aantrekkelijk, eenvoudige procedures, parkeervoorzieningen) en anderzijds het autogebruik en -bezit te ontmoedigen (autoluwe steden, hogere parkeertarieven).

Samenvattend: Deelsnorfietsen zijn aantrekkelijker voor automobilisten dan deelfietsen. Waarschijnlijk geldt dat nog sterker voor deelbromfietsen, vanwege de hogere snelheid. De deelsnor- en -bromfietsen kunnen daarmee bijdragen aan doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Om deze kansen te verzilveren wordt het aanbod van deelsnor- en -bromfietsen bij voorkeur gecombineerd met maatregelen om het gebruik van de privé-auto te ontmoedigen.

4.3.5 Lichte deelmobiliteit vervangt de brom/snorfiets

Slechts een klein deel (<5%) van de ritten met lichte deelvoertuigen in Rotterdam zou volgens de respondenten ook met een eigen brom- of snorfiets gemaakt kunnen worden. Per saldo wint het vervoermiddel 'snorfiets' dus marktaandeel. Dit is begrijpelijk omdat slechts een klein deel van de inwoners beschikt over een eigen snorfiets (<7%). Oftewel, met de introductie van de deelsnorfiets wordt een nieuwe doelgroep aangeboord voor de snorfiets die aanzienlijk jonger is dan de bezitters van privé-snorfietsen (zie Figuur 14). Volgens Kasper Zwetsloot van Felyx is de snorfiets in Nederland opnieuw uitgevonden nadat Felyx en andere aanbieders snorfietsen als deelvoertuig begonnen aan te bieden. "De snorfiets bestaat al jaren, maar nu die als deelvoertuig wordt aangeboden past deze modaliteit veel beter bij de behoefte van de gebruikers." De maatschappelijke effecten van het vervangen van een eigen snorfiets door een deelsnorfiets zullen beperkt zijn. Mogelijk leidt deze vervanging tot een kleine ruimtebesparing en ook de verkeersveiligheid kan er baat bij hebben, omdat privé-snorfietsen vaak opgevoerd zijn en de deelsnorfietsen netjes begrensd zijn.

LEV-concept	Gebruikers	Gebruiksredenen	Type verplaatsingen	
			Motieven	Afstanden
E-steps 	Mannen Jonger dan 35 jaar Hoger inkomen Hoger opgeleid	Fun Tijdswinst Reizen van deur tot deur Milieuoverwegingen	Recreatieve trips Woon-werkverkeer	Korte afstanden van < 6 km
Deel-e-scooter 	Veel millennials Studenten, toeristen, expats freelancers, forenzen	Fun Milieuoverwegingen Parkeergemak Tijdswinst	Recreatieve trips	Korte afstanden van gemiddeld 2,3 km
E-scooter bezit 	Merendeel is man Relatief veel 50-plussers	Fun Relatief lage kosten Parkeergemak Tijdswinst	Woon-werkverkeer Recreatieve trips	Middellange afstanden van gemiddelde 11 km
E-bakfiets 	Ouders van jonge kinderen Hoogopgeleid Welgesteld	Comfortabel Milieuoverwegingen Parkeergemak	Ritten met kinderen Woon-werkverkeer	Afstanden van 1-10 km

Figuur 14: Overzicht gebruikers, gebruiksredenen en typen verplaatsingen per type licht elektrisch voertuig (LEV). Uit het KIM-onderzoek 'Op weg met LEV: De rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem'. Met e-scooters worden elektrische snor- en bromfietsen bedoeld. Opvallend is dat de kenmerken van gebruikers van de deelvariant (millennials) sterk verschillen van die van de privé-variant (50-plussen)

4.3.6 Lichte deelmobiliteit genereert nieuwe mobiliteit

Een zeer klein deel (<5%) van de geënquêteerde gebruikers van lichte deelvoertuigen zegt geen alternatief vervoermiddel te hebben voor hun rit. Deze redenen hiervoor kunnen zeer divers zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om mensen die vanwege hun financiële situatie geen eigen (brom/snor)-fiets of auto bezitten. Of om mensen die tijdelijk in de stad verblijven en hun eigen vervoermiddel niet bij de hand hebben (expats, studenten).

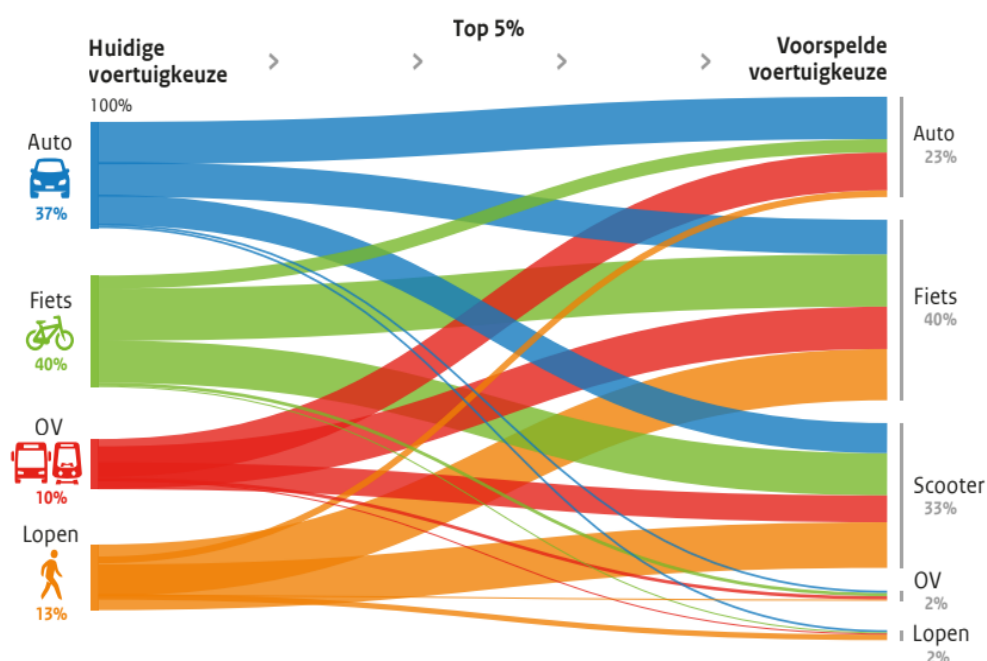
Het lage percentage respondenten zonder alternatief is een indicatie dat het aanbod van lichte deelmobiliteit op korte termijn weinig nieuwe mobiliteit genereert. De verleden leert dat een verruiming van de mobiliteitsopties op de lange termijn meestal resulteert in extra mobiliteit (zie [BREVER-wet](#)). Maatschappelijk gezien kan dit zowel positieve (bereikbaarheid en maatschappelijke participatie) als negatieve (leefbaarheid, milieu) effecten hebben.

De dominante personeelskenmerken van gebruikers van lichte deelmobiliteit laten zien dat lichte deelmobiliteit op dit moment slechts in een beperkte mate een rol vervult in de bestrijding van vervoersarmoede en het bevorderen van maatschappelijke participatie. De gebruikers zijn voor het overgrote deel jong, hebben een baan of studeren

(zie Figuur 14). De Utrechtse campus voor internationale studenten is bijvoorbeeld een belangrijke hotspot op de kaart van deelfietsverhuringen. Een doelgroeponderzoek van de gemeente Rotterdam geeft nog een kleine nuancering. Uit dit onderzoek blijkt namelijk dat het niet hebben van een eigen fiets vaker wordt aangevoerd als reden om deelvervoer te gebruiken door groepen met een lager inkomen.

Tijdens het Tour-de-Force-kenniscafé in 2020 was enige discussie over de vraag of lichte deelmobiliteit het juiste middel is om vervoersarmoede te bestrijden. Het ging daarbij vooral over de kosteneffectiviteit van deelvervoer. Er werd daarbij gewezen op alternatieven om de fietsbeschikbaarheid bij kwetsbare groepen te vergroten, zoals het kinderfietsenplan van de ANWB of korting op een aanschaf van een fiets voor mensen met een uitkering.

Als het lukt om de fietsbeschikbaarheid bij kwetsbare groepen te vergroten, biedt die ontwikkeling niet alleen voordelen voor de maatschappelijke participatie, maar ook voor volksgezondheid. Vanwege de beperkte ervaringen, pleiten we voor doelgroepgerichte pilots.



Figuur 15: Het KIM heeft onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn van Mobiliteit As A Service (MAAS) op de vervoerwijzekeuze. Hierbij is gekeken naar de 5% van de huidige verplaatsingen die het meest kansrijk zijn om vervangen te worden door een MAAS-verplaatsing. Bij een MAAS-verplaatsing maakt de mobilist gebruik van een app om een verplaatsing te boeken met (een combinatie van) deelvoertuigen, het ov of een taxi. De verschuivingen in de vervoerwijze komen goed overeen met de substituties die we in deze paragraaf hebben beschreven. De kansrijke MAAS-verplaatsingen beginnen en/of eindigen vaak in stedelijk gebied. Hierdoor is het aandeel van de fiets en het ov in de huidige situatie relatief hoog. Bij de overstap naar MAAS-verplaatsingen moeten het ov en het lopen flink inleveren ten gunste van deelauto, de -fiets en -snor/bromfiets. Het aandeel verplaatsingen met de auto loopt eveneens fors terug van 37% naar 23% ten gunste van lichte deelmobiliteit. De resterende autoverplaatsingen zullen bovendien grotendeels met de deelauto worden afgelegd. Per saldo blijft de fiets met 40% de belangrijkste vervoerswijze in deze stedelijke gebieden (deelfiets: 38%; eigen fiets: 2%).

5 Hoe vertalen we de doelstellingen naar beleid?

Binnen de kaders van de nationale en Europese wetgeving, hebben gemeenten grote vrijheid om hun eigen beleid voor lichte deelvoertuigen te formuleren. In dit hoofdstuk verkennen we de instrumenten die een gemeente heeft om de doelstellingen (zie hoofdstuk 0) te vertalen naar beleid. We maken daarbij onderscheid tussen drie sporen, variërend van een beleidsarme tot een zeer intensieve aanpak.

- **Spoor A:** 'Vrijheid van de markt'

De gemeente geeft marktpartijen zoveel mogelijk vrijheid aan marktpartijen om deelvervoersystemen te exploiteren. De gemeente stelt geen beperkende regels die specifiek gericht zijn op deelvoertuigen.

- **Spoor B:** 'Reguleren van de markt'

De gemeente wil het aanbod van deelvoertuigen reguleren. In de eerste plaats vanuit haar rol als hoeder van het algemeen belang en de openbare ruimte, en als 'marktmeester' om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Aanvullend kunnen gemeenten in dit spoor nog andere doelen nastreven, maar marktpartijen bepalen zelf of zij het (commercieel) interessant vinden om een bepaald type deelvoertuig aan te bieden.

- **Spoor C:** 'Stimuleren van de markt'

De gemeente wil het aanbod van (bepaalde typen) deelvoertuigen of voor bepaalde doelgroepen actief stimuleren, door zelf te investeren in het aanbod van deelvoertuigen. Volgens de Europese regelgeving mag dit alleen als het beleidsmatig gewenste aanbod (commercieel) niet interessant is voor marktpartijen.

5.1 Scope en middelen

Bij de formulering van beleid is het belangrijk om vanaf het begin rekening te houden met de middelen die een gemeente ter beschikking staan. Naast financiële middelen om te stimuleren (spoor C), gaat het om juridische middelen om te kunnen reguleren of te sturen (spoor B en C). Welke juridische middelen dit zijn hangt sterk af van de locatie waar lichte deelvoertuigen worden aangeboden. We maken onderscheid tussen drie typen locaties: de openbare ruimte, in pandige locatie die (mede) door de overheid gefinancierd worden en privaat terrein.

Tabel 3 Overzicht van middelen naar ambitieniveau en locatie

Regelgeving per type locatie	SPOOR A: 'Vrijheid voor de markt'	SPOOR B: 'Reguleren van de markt'	SPOOR C: 'Stimuleren van de markt'
1. In de openbare ruimte	APV-fietsparkeren	APV-deelfietsen + vergunning	APV + vergunning + opdracht/concessie
2. In pandig overheid	Huisregels + Omgevingswet	Huisregels + concessie + Omgevingswet	Huisregels + opdracht/concessie + Omgevingswet
3. Privaat gebouw/terrein	Omgevingswet	Omgevingswet	Opdracht/concessie + Omgevingswet

In de openbare ruimte: Gemeenten kunnen in de eerste plaats gebruik maken van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) om te sturen op het aanbod van verschillende typen lichte deelmobiliteit in de openbare ruimte. In spoor C (stimulering) komen daar eisen in een concessie of opdracht bij. Zie verder paragraaf 5.2.

In pandige stallingen en garages die (mede) door de overheid gefinancierd worden, zoals fietsenstallingen:

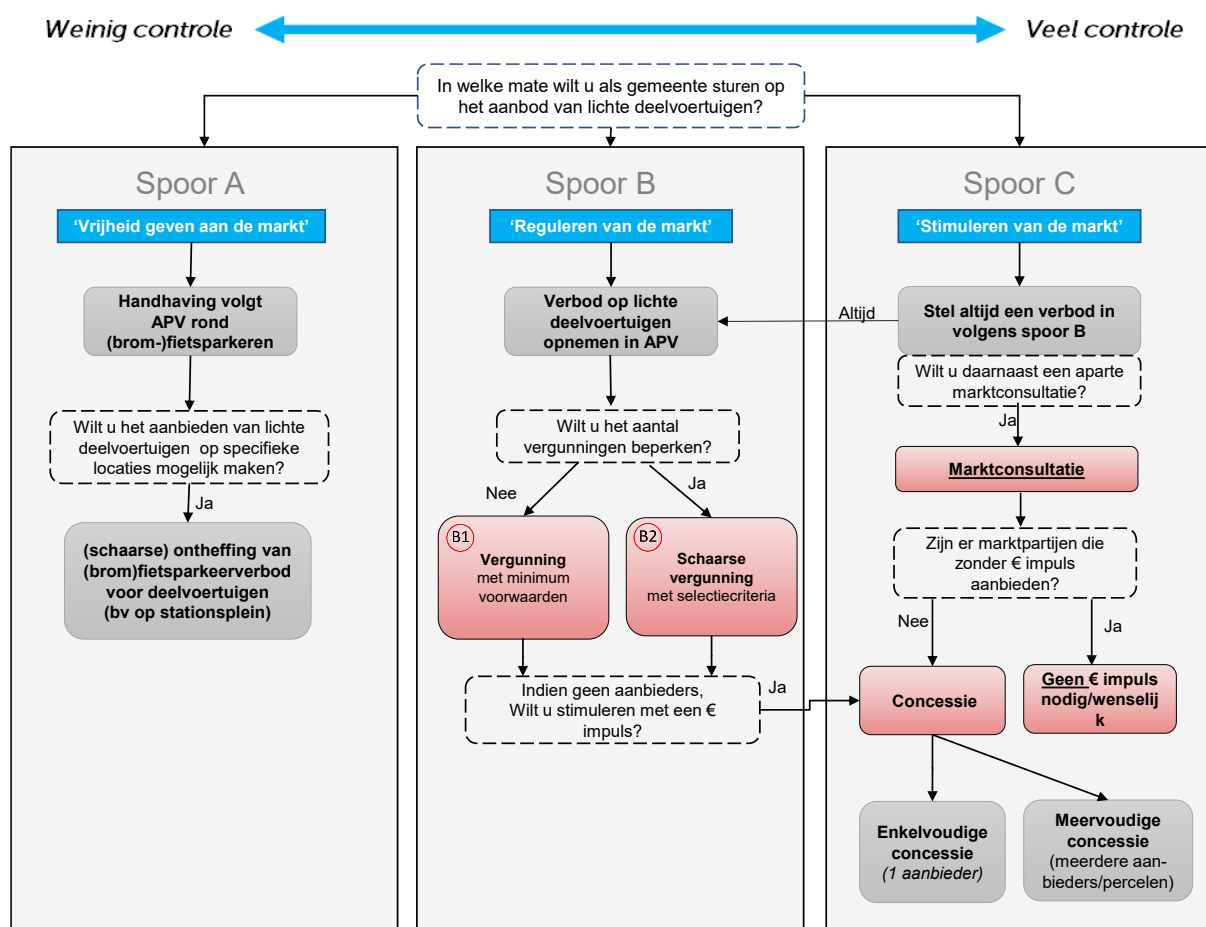
Gemeenten (of andere overheden) kunnen hun invloed op de huisregels benutten om het voor marktpartijen (on)mogelijk te maken hier deelvoertuigen aan te bieden. Denk aan maximumstallingsduur of stallingstarieven. Om te voorkomen dat er sprake is van ongeoorloofde staatssteun, moeten in principe alle aanbieders van deelmobiliteit onder dezelfde voorwaarden gebruik kunnen maken van gesubsidieerde stallingen of garages (spoor A). Wil een

overheid dit beperken tot één of enkele aanbieders, dan kan via een openbare procedure concessie verleend worden (spoor B). Eventueel wordt dit gecombineerd met een financiële stimulans (spoor C). Verder kunnen gemeenten de omgevingsvergunning benutten om de bouw van in pandige uitgiftelocatie (on)mogelijk te maken. Een voorbeeld in deze categorie is het (voorgenomen) beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor lichte deelvoertuigen in stationsstallingen. In de loop van 2022 zal het ministerie hierover een leidraad publiceren.

Privaat terrein/gebouw: De belangrijkste juridische middelen voor het sturen op het aanbod van lichte deelvoertuigen op privéterrein en -gebouwen komen uit de omgevingswet. Het betreft bijvoorbeeld de vergunningen voor de (ver)bouw van uitgiftelocaties. Een geheel andere invalshoek is de stimulering van het aanbod van lichte deelvoertuigen door een koppeling met autoparkeernormen. Verschillende grote steden experimenten hiermee. In sterk stedelijk gebied is het voor ontwikkelaars van appartementen en kantoren financieel aantrekkelijk om zo min mogelijk in pandige autoparkeerplaatsen te hoeven bouwen. Gemeenten zijn bereid hierover te onderhandelen, als voldoende alternatieven worden geboden, bijvoorbeeld mobiliteits-hubs met deelvoertuigen.

5.2 Beleid voor deelvoertuigen in de openbare ruimte

Het stroomschema in Figuur 16 geeft globaal weer hoe de verschillende sporen uitgewerkt kunnen worden voor het aanbod van lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte. Het benutten de Algemene Plaatselijke Verordening speelt daarin een hoofdrol.



Figuur 16: : Keuzeschema lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte

5.2.1 Spoor A voor de openbare ruimte: 'Vrijheid van de markt'

In spoor A onderneemt de gemeente geen regulerende activiteiten specifiek gericht op lichte deelvoertuigen. Lichte deelvoertuigen volgen het beleid rondom reguliere (brom/snor)fietsen en hebben te maken met dezelfde wet- en regelgeving (voertuigeisen, (brom)fietsparkeerverboden etc.). Het voordeel van deze keuze is, dat de gemeente geen extra kosten heeft voor beleidsvorming. Het nadeel is dat de gemeente moeilijker en minder snel kan optreden tegen eventuele overlast. Bovendien kan de gemeente alleen op basis van vrijwilligheid informatie krijgen over het aanbod van deelfietsen.

Overwegingen:

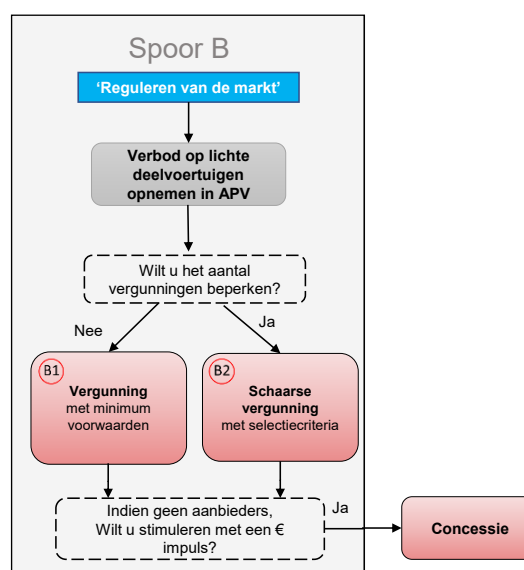
- De gemeente kan via een 'gentlemens-agreement' afspraken maken met de aanbieders over het aanbod en de handhaving van de deelfietsen. Maar besef dat als een partij of een derde zich hier niet aan houdt of bezwaar aantekent, de juridische positie van de gemeente zwak is: er zijn geen formele gronden voor een samenwerking.
- Met de keuze voor spoor A kan de gemeente (onbedoeld) het signaal afgeven dat aanbieders welkom zijn. Dit kan eventuele handhaving in de toekomst bemoeilijken. Een manier om dit te ondervangen is bijvoorbeeld te communiceren dat het gaat over een proefperiode of dat er nadere regels worden opgesteld als aanbieders zich niet vrijwillig aan de spelregels houden.

5.2.2 Spoor B voor de openbare ruimte: 'Reguleren van de markt'

Spoor B is bedoeld voor gemeenten die het aanbod van lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte willen reguleren met vergunningen of ontheffingen. Meestal is (angst voor) wildgroei in de schaarse openbare ruimte de belangrijkste aanleiding, maar er kunnen ook andere redenen zijn om het aanbod van lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte te willen reguleren (zie doelstellingen in hoofdstuk 0).

Dit spoor ligt voor de hand wanneer aanbieders van lichte deelvoertuigen zich actief melden of wanneer vermoed wordt dat er potentieel is.

In spoor B gaan we er vanuit dat de gemeente het aanbod van lichte deelvoertuigen niet zelf organiseert of financiert. Uiteindelijk bepalen marktpartijen zelf of zij de vergunningen (commercieel) voldoende interessant vinden om een deelsysteem op te zetten. Er is natuurlijk wel een wisselwerking tussen het eisenpakket in de vergunning en mogelijkheden voor een gezonde exploitatie.



Figuur 17: Uitsnede spoor B

Hoe tegenstrijdig het ook klinkt: als een gemeente geïnteresseerde aanbieders een plek wilt geven in de openbare ruimte, moet in spoor B eerst een verbod in de APV opgenomen worden. Vervolgens kan de gemeente met de vergunningverlening sturen op het aanbod van lichte deelvoertuigen. Daarbij maken we onderscheid tussen twee varianten:

- alle aanbieders die aan de voorwaarden voldoen, krijgen een vergunning (variant B1);
- er is een beperkt aantal vergunningen beschikbaar, die toegekend worden aan de aanbieders met het beste aanbod (variant B2).

B-1 Onbeperkt aantal vergunningen

Als er geen maximum gesteld wordt aan het aantal vergunningen dat uitgegeven mag worden, heeft elke deelfietsaanbieder die voldoet aan de *minimumvoorwaarden* en voorschriften recht op een vergunning. Op het eerste gezicht lijkt deze variant niet voor de hand liggend. Een belangrijke reden voor vergunningverlening is immers, dat een gemeente grip wil houden op het aantal lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte. Met een onbeperkt aantal vergunningen kan een gemeente het totaal aantal deelvoertuigen dat in de openbare ruimte aangeboden mag worden niet rechtstreeks reguleren. Het is overigens wel mogelijk om een maximum te stellen aan het aantal deelvoertuigen per vergunning.

Hoewel de reguleringsmogelijkheden voor het aantal deelvoertuigen in variant B1 dus beperkt zijn, biedt deze variant wel voordelen ten opzichte van spoor A (*'Vrijheid voor de markt'*). Door de juiste voorwaarden en voorschriften in de vergunning op te nemen, heeft de gemeente toch enig grip op het aanbod. Denk aan zaken als:

- betrouwbaarheid en contactmogelijkheden van de aanbieders,
- borgstellingen,
- locaties waar deelvoertuigen wel of juist niet aangeboden mogen worden, en;
- de levering van data over de deelvoertuigen en het gebruik ervan.

In principe worden de vergunningen in deze variant voor onbepaalde tijd verstrekt, tenzij er goede gronden zijn om de geldigheidsduur te beperken. Aan de vergunning kunnen voorschriften verbonden worden, die ervoor zorgen dat gedurende de gehele looptijd de beoogde doelen bereikt worden. Denk bijvoorbeeld aan het eerder genoemde outputvoorschrift, voor het minimum aantal verhuringen per voertuig per dag. Als niet voldaan wordt aan dergelijke voorschriften, kan dat een grond zijn om de vergunning in te trekken. Of positiever gesteld: als voldaan wordt aan de outputvoorschriften mag de aanbieder het aantal voertuigen uitbreiden.

Gemeente Den Haag heeft deze variant toegepast. Zie paragraaf 6.1.

B-2 Schaarse vergunning

Bij een schaarse vergunning beperkt een gemeente het aantal aanbieders dat actief mag zijn en/of het aantal lichte deelvoertuigen dat aangeboden mag worden in de openbare ruimte. Dit kan om verschillende redenen interessant zijn.

In de eerste plaats omdat de gemeente rechtstreeks kan sturen op het aantal lichte deelvoertuigen dat in de openbare ruimte aangeboden mag worden. Hiervoor wordt het maximum aantal vergunningen gecombineerd met het maximum aantal deelvoertuigen per vergunning. Daarnaast biedt de schaarse vergunning de mogelijkheid om extra criteria toe te voegen bovenop de minimumvoorwaarden en voorschriften, die de gemeente kan gebruiken voor een kwalitatieve (vergelijkende) toets. Zo krijgen marktpartijen de ruimte om hun meerwaarde voor de beleidsdoelstellingen van de gemeente kenbaar te maken. Indien er meer aanvragers dan vergunningen zijn, worden de aanvragen die het beste scoren op de selectiecriteria gehonoreerd. Dit verhoogt de concurrentiekracht en daarmee ook de algemene kwaliteit van de dienstverlening. De aanbieders met de hoogste kwaliteit zetten de standaard voor de rest. Dit competitieve proces heeft natuurlijk alleen kans van slagen als er voldoende belangstelling is vanuit de markt.

De aanbidding die de marktpartijen doen, wordt integraal onderdeel van de vergunningvoorschriften, zodat de gemeente kan handhaven als de aanbieder zich niet houdt aan de aanbidding. Volgens de model APV mogen 'schaarsevergunningen' niet voor onbepaalde tijd verstrekt worden als er meer aanvragen zijn dan vergunningen.

In paragraaf 6.2 gaan we in op een aantal praktische vragen rond het verdelen van schaarse vergunningen.

5.2.3 Spoor C voor de openbare ruimte: 'Stimuleren van de markt'

Spoor C kan bewandeld worden als er geen interesse is van aanbieders, maar de gemeente wél graag deelfietsen wil inzetten om een aantal maatschappelijke doelen te bereiken. Deze situatie zal eerder gelden voor middelgrote of kleinere steden, maar ook wanneer men een specifieke doelgroep centraal stelt die commercieel niet interessant is. Voordeel van dit spoor is dat de gemeente meer kan sturen op het aanbod van deelvoertuigen. Daar staat een prijs tegenover, zowel financieel als qua inzet van uren om tot een goede concessieverlening te komen.

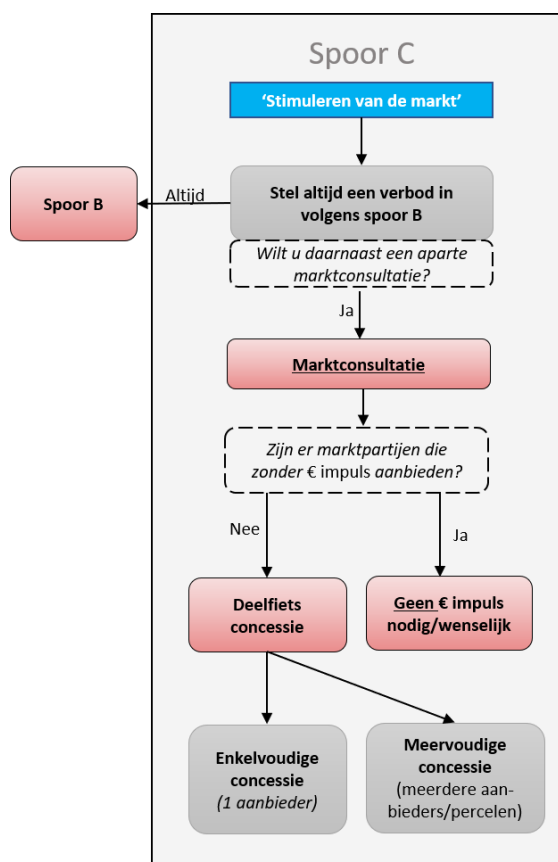
Gemeenten mogen het aanbod van lichte deelvoertuigen alleen (financieel) ondersteunen, als wordt voldaan aan een aantal voorwaarden. Om te beginnen mogen er geen marktpartijen zijn die het aanbod van lichte deelvoertuigen (gericht op de specifieke doelgroep) al voor eigen rekening oppakken. Daarnaast moet een eventuele concessie- of opdrachtverlening aan de Europese mededingingsregels voldoen, om te voorkomen dat het gezien wordt als ongeoorloofde staatssteun. Deze voorwaarden gelden niet alleen voor lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte, maar voor alle lichte deelvoertuigen, ongeacht de locatie waar ze worden aangeboden.

Daarnaast is het ook denkbaar dat andere overheden, zoals provincies of vervoerregio's, het aanbod van deelvoertuigen willen stimuleren, bijvoorbeeld als onderdeel van een OV-concessie. Deze overheden zijn dan zelf verantwoordelijk voor zorgvuldige opdracht- of concessieverlening. Beleidsmatige afstemming met gemeenten is dan zeker gewenst. Als deze deelvoertuigen ook vanuit de openbare ruimte aangeboden worden, is afstemming met de desbetreffende gemeente een noodzaak, onder andere vanwege de vergunningverlening uit spoor B.

Processtappen spoor C

Ook binnen spoor C is het aan te raden om een verbod met vergunningplicht op te nemen in de APV conform spoor B. De gemeente kan niet overzien of er in de looptijd van de concessie andere aanbieders komen die alsnog een dienst willen starten. Met de APV-bepaling houdt de gemeente hier grip op. De gemeente blijft, naast concessieverlener, marktmeester.

Een vergunningplicht is daarnaast vooral noodzakelijk om de concessienemer(s) meer zekerheid te bieden. In tegenstelling tot een OV-concessie biedt een concessie geen alleenrecht op het aanbieden van lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte. Met een vergunningplicht kan voorkomen worden dat een nieuwe aanbieder zich richt op de (meest) commercieel interessante locaties en de concessiehouder verplicht is de onrendabele locaties te bedienen. De koppeling tussen concessie en vergunning is daarmee een voorwaarde om (goede) aanbiedingen te krijgen. Dit pleit ervoor om ook als een gemeente lichte deelvoertuigen wil stimuleren, eerst spoor B te doorlopen. In de vergunningsvoorwaarden, -voorschriften en -criteria kan daarbij geanticipeerd worden op de eisen en gunningscriteria in het aanbestedingsdocument.



Figuur 18 Uitsnede spoor C

Specificeren van de uitgangspunten

Het financieel ondersteunen van lichte deelmobiliteit, begint met het zo goed mogelijk in beeld brengen van het publieke belang. Hiervoor is het belangrijk om een nadrukkelijke link te leggen met het gemeentelijk beleid. Welke doelen wil de gemeente bereiken met de (financiële) ondersteuning van het systeem voor lichte deelmobiliteit?

Hoewel deze exercitie ook wenselijk is in de sporen A en B, worden de doelstellingen in spoor C bij voorkeur gedetailleerder geformuleerd. Zo kan de gemeente beter beargumenteren waarom overheidsinvesteringen zijn te rechtvaardigen. Vaak hoort bij de formulering van de doelstelling ook een afbakening van de doelgroep(en), zoals bijvoorbeeld automobilisten die in het centrum werken, OV-reizigers of binnenstadbewoners.

Vervolgens staat de gemeente voor de keuze hoe gedetailleerd de specificaties geformuleerd worden. Ligt de focus de output (bv. aantal verhuringen, tevredenheid, overlast) en wordt de gedetailleerde invulling overgelaten aan de marktpartijen? Of worden exacter allerlei kenmerken van het deelsysteem voorgeschreven, zoals kwaliteit van de voertuigen, inlevermogelijkheden, betaal- en identificatiemogelijkheden etc.?

Deze afweging vertoont veel gelijkheid met de keuze van de gedetailleerdheid van de vergunningseisen in spoor B. In spoor C de gemeente echter nog specifieker zijn in de eisen. Immers, wie betaalt, die bepaalt (mede).

Ook hier geldt dat een gedetailleerde aanpak meer kennis- en inzet van de gemeente (of zijn adviseurs) vergt. Met ook hier het gevaar dat de gemeente te veel op de stoel van de ondernemer gaat zitten.

Marktverkenning (marktconsultatie)

Als de uitgangspunten duidelijk zijn, kan de gemeente overgaan tot een marktverkenning naar geïnteresseerde aanbieders. Er zijn drie typen uitkomsten mogelijk:

1. Er zijn geïnteresseerde aanbieders die zonder impuls van de gemeente een deelfietsstelsel kunnen/willen starten → **volg hiervoor Spoor B**
2. Er zijn geïnteresseerde aanbieders die met impuls (financieel of anders) van de gemeente een deelfietsstelsel kunnen/willen starten → **volg Spoor C parallel aan Spoor B**
3. Geen geïnteresseerde aanbieders → **volg spoor A of Spoor B**

Praktische tip:

Een goede marktverkenning is een uitgebreid proces. Het is daarom vaak pragmatischer om eerst Spoor B te doorlopen. Als er geen partijen zijn die zonder (financiële) impuls van de gemeente interesse hebben in het aanbieden van diensten, dan weet de gemeente zeker dat een stimulerende rol gewenst is, conform Spoor C.

5.3 Afstemming met andere overheden

Er zijn goede redenen voor een gemeente om het beleid voor deelmobiliteit af te stemmen met buurgemeenten en 'hogere' overheden. Dit is in de eerste plaats in het belang van de reiziger. Deelmobiliteit wordt vaak gebruikt voor een schakel in de verplaatsingsketens, die gemeentegrensoverschrijdend is. Enige uniformiteit in identificatie, betaling, herkenbaarheid etc. is dan wel zo klantvriendelijk. Zie ook paragraaf 6.12 over interoperabiliteit.

Daarnaast kan het voordelen bieden om samen met buurgemeenten een aanpak te formuleren richting de markt, bijvoorbeeld door de APV-regels en de vergunningseisen gelijk te trekken. Of door een bovengemeentelijke concessie uit te geven voor verschillende typen deelmobiliteit. De Vervoerregio of Provincie zou daarin een coördinerende rol kunnen vervullen.

Afstemming met de Vervoerregio, Provincie en Rijksoverheid is eveneens gewenst vanwege de verantwoordelijkheid van deze overheden voor het openbaar vervoer. De sterke groei van de OV-Fiets laat zien dat deelfietsen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het functioneren van het verbindend openbaar vervoer

(zie paragraaf 4.1.1). In de OV-plannen van genoemde overheden wordt deelmobiliteit dan ook vaak gezien als één van de oplossingen voor de 'first-' of 'last mile'. Daarnaast bekijkt het ministerie van IenW of deervoertuigen een bijdrage kunnen leveren aan een betere benutting van kostbare stallingsruimte bij stations. Een goede afstemming met gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit is dan in het belang van iedereen.

Afstemming is absoluut noodzakelijk als 'hogere' overheden direct of indirect 'opdrachtgever' zijn voor verschillende typen deervoertuigen (spoor C), die in de openbare ruimte worden aangeboden. Dit geldt bijvoorbeeld als een provincie deelmobiliteitsvormen opneemt als één van de gunningscriteria in een OV-concessie. Als de OV-concessienemer deze deervoertuigen wil verhuren vanuit de openbare ruimte, moet hij voldoen aan de gemeentelijke regels voor deelmobiliteit, bijvoorbeeld een vergunningplicht.

Uit jaarrapportage deelfietsen en deelscooters Den Haag 2021: Gebruikers van deelmobiliteit houden zich niet aan gemeentegrenzen en het spreekt ook voor zich dat deelfietsen en deelscooters een rol spelen in de verplaatsingen heen en weer. Ook van en naar steden als Delft en Rotterdam ziet het college meer verplaatsingen. Om zicht te krijgen op de verplaatsingen en grip te houden op het aantal voertuigen binnen een gebied zijn afspraken nodig met deelaanbieders en tussen overheden. Het is wenselijk dat de MRDH hier een faciliterende rol pakt en met de gemeente Den Haag in de regio komt tot eenduidige vergunningsstelsel en gedragen afspraken met marktpartijen.

6 Vraagstukken bij lichte deelmobiliteit in de openbare ruimte

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal inhoudelijke onderwerpen, waar gemeenten mee te maken krijgen bij de uitwerking van het beleid voor lichte deelvoertuigen in de openbare ruimte. De mate waarin een gemeente kan sturen op deze onderwerpen, hangt sterk af van het spoor waarvoor is gekozen (zie paragraaf 5.2.) In spoor A zijn goed overleg en samenwerking de basis. In spoor B kan de gemeente tot op zekere hoogte sturen via de eisen in de vergunning en in spoor C kunnen eisen in de concessie benut worden.

Met de beschikbare informatie proberen we de vragen zo goed mogelijk te behandelen. Waar mogelijk hebben we praktijkervaringen uit gemeenten toegevoegd. Het was niet mogelijk om alle vragen te beantwoorden. Soms ontbreekt de informatie. Daarnaast was de beschikbare tijd beperkt. In een eventuele volgende versie actualiseren we de antwoorden op basis van voortschrijdend inzicht, nieuwe kennis en nieuwe ervaringen. Reacties, input en eventueel nieuwe vragen zijn welkom via fietsberaad@crow.nl.

De volgende vragen komen aan de orde (klik om naar desbetreffende paragraaf te gaan):

6.1	Hoe kan een gemeente sturen op een maximum aantal lichte deelvoertuigen?	32
6.2	Hoe verdeel je de vergunningen?	33
6.3	Welke typen lichte deelvoertuigen toestaan? Ook deelsnorfietsen en e-steps?	34
6.4	Hoe kan hinderlijk parkeren voorkomen worden?	35
6.4.1	Informeren over parkeerregels en gewenste gedrag	36
6.4.2	Signaleren van hinderlijk of gevaarlijk parkeergedrag	36
6.4.3	Opheffen van hinderlijke en gevaarlijke situaties	38
6.4.4	Boetes en beloningen voor klanten	39
6.4.5	Bonus en malus voor de aanbieders van deelmobiliteit	39
6.4.6	Data-uitwisseling in de aanpak van overlast.	39
6.5	Mogen deelvoertuigen overal achtergelaten worden of alleen op specifieke plekken?	41
6.5.1	Regels van de gemeente: overal, hubs en verboden zones	41
6.6	Hoe zien hubs eruit?	44
6.6.1	Geheel virtuele hubs of ook een fysieke inrichting?	44
6.6.2	Algemeen gebruik of exclusieve hubs voor deelvoertuigen?	45
6.6.3	Unimodale of multimodale hubs?	46
6.7	Hoe ziet het ideale netwerk voor deelmobiliteit er uit?	47
6.8	Wat zijn effectieve en hanteerbare prestatie-eisen?	48
6.9	Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlener?	49
6.10	Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlening?	49
6.11	Welke data mag/moet een gemeente eisen?	51
6.11.1	Data-standaarden	52
6.11.2	Dashboards	52
6.12	Hoe kan een gemeente ervoor zorgen dat het aanbod van deelvoertuigen interoperabel is?	54
6.13	Welke kosten kan of mag een gemeente doorberekenen?	56
6.14	Hoe regelen we deelmobiliteit bij stedelijke verdichting?	56
6.15	Hoe kan de gemeente sturen verkeersveiligheid?	57
6.16	Hoe kan de gemeente sturen op milieubelasting?	57

6.1 Hoe kan een gemeente sturen op een maximum aantal lichte deelvoertuigen?

Als een gemeente kiest voor een vergunningenstelsel (spoor B in paragraaf 5.2) kan een maximum gesteld worden aan het aantal lichte deelvoertuigen, waarbij eventueel onderscheid gemaakt wordt naar het type voertuig. Het instellen van een plafond in het aantal deelvoertuigen kan helpen om overlast te voorkomen en kan bijdragen aan een efficiënter gebruik van de voertuigen en openbare ruimte. Anderzijds is voor het functioneren van een stedelijk deelsysteem ook een minimum aantal deelvoertuigen fietsen noodzakelijk. Het aantal lichte deelvoertuigen per aanbieder in Nederlandse (middel)grote steden ligt tussen de 50 (bakfietsen) en de 1.000 voertuigen (augustus 2021)

In de ideale situatie zou eerst een inschatting gemaakt moeten worden van het aantal deelvoertuigen dat door de stad geabsorbeerd kan worden, zonder dat dit leidt tot overlast. In de praktijk zal het niet eenvoudig zijn om op theoretische gronden te bepalen hoeveel deelvoertuigen de openbare ruimte kan accommoderen. Een groeimodel, waarbij men begint met een relatief laag aantal en afhankelijk van de ervaringen het maximaal aantal opschreeft, kan hier een pragmatische oplossing voor zijn. Eventueel in combinatie met een outputvoorschrift (zie 0), bijvoorbeeld minimum aantal verhuringen per deelvoertuig per dag. Zolang deelvoertuigen intensiever gebruikt worden dan privé-voertuigen die in de openbare ruimte geparkeerd staan, is uitbreiding van het aantal deelvoertuigen immers goed te rechtvaardigen.

Uit Eindhoven beleidsregels: Er kan toestemming gevraagd worden voor uitbreidingsmogelijkheden naar aanleiding van bewezen succes, welke gebaseerd zijn op: Gebruikersratio, wanneer een aanbieder kan aantonen dat Deelvoertuigen per jaar gemiddeld 3 keer per dag gebruikt worden.

Voor het vaststellen van het maximum aantal deelvoertuigen is de gemeente Schiedam uitgegaan van 1 deelvoertuig per 100 inwoners. Dit plafond kan in de toekomst bijgesteld worden.

In de huidige praktijk worden verschillende typen plafonds toegepast, die vaak ook gecombineerd worden:

- **Een maximum aantal deelvoertuigen per type voor de gehele gemeente.** Bijvoorbeeld in Utrecht maximaal 1600 fietsen, 500 elektrische fietsen en 300 elektrische bromfietsen. Bij het vaststellen van de plafonds spelen naast het voorkomen van overlast ook vaak beleidsmatige overwegingen een rol. Omdat bijvoorbeeld de gemeenten Eindhoven en Utrecht actieve mobiliteit wil stimuleren, is het maximum aantal fietsen het hoogst. Met het oog op de toekomst heeft de gemeente Rotterdam ook al een plafond opgenomen voor het aantal elektrische deelsteps.
- **Maximum aantal voertuigen per aanbieder.** In Rotterdam mogen nieuwe aanbieders bijvoorbeeld maximaal 500 deelvoertuigen aanbieden. Nadat de aanbieder bewezen heeft te voorzien in een behoefte, kan deze toestemming krijgen om meer voertuigen aan te bieden.
- **Maximum aantal vergunningen (schaarse vergunning).** Beperking van het aantal vergunningen biedt voor zowel gemeenten, klanten als aanbieders voordelen. De gemeente hoeft met minder partijen af te stemmen, voor de klant is het aanbod overzichtelijker en de aanbieder heeft meer volume voor een rendabele exploitatie. Voor de aanbieders die buiten de boot vallen ligt dat natuurlijk anders. Te weinig vergunningen heeft als nadeel dat aanbieders minder prikkels hebben om hun dienstverlening te verbeteren. Overigens moet er altijd een maximale vergunningsduur gekoppeld worden de zogenaamde schaarsvergunningen.
- **Maximum aantal deelvoertuigen per hub.** Op deze manier kan de gemeente locatiegericht overlast van deelvoertuigen voorkomen. Zie ook inrichting hubs in paragraaf 6.6.

Een nadeel van een plafond voor het aantal deelvoertuigen kan zijn dat gemeenten en de aanbieders minder flexibel kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen. Zo wil de gemeente Schiedam in de vergunningvoorwaarden de mogelijkheid opnemen om bij evenementen meer deelvoertuigen toe te laten.

De gemeente Den Haag tot slot, heeft geen plafonds ingesteld voor het aantal vergunningen (zie spoor B1 in paragraaf 5.2.2). Alle aanbieders die voldoen aan de voorwaarden kunnen in principe in aanmerking komen voor een vergunning voor 500 deelvoertuigen. Vanwege het grote aantal aanbieders dat anno 2021 al actief is in Den Haag, gaat de gemeente wel het gesprek aan met eventuele nieuwe gegadigden. In de jaarrapportage 2021 schrijft het college van Den Haag dat er geen vergunningen meer uitgegeven worden totdat meer zicht is op het beter beheersbaar maken van parkeer- en overlastproblemen. Het college beroept zich daarbij op een bepaling in de APV dat het college een vergunning mag weigeren als er belangrijke bezwaren zijn uit een oogpunt van bijvoorbeeld de afwikkeling van het rij- en voetgangersverkeer of het uiterlijk aanzien van de gemeente.

6.2 Hoe verdeel je de vergunningen?

Als de belangstelling van aanbieders groter is dan het maximum aantal vergunningen en/of het maximum aantal voertuigen is de praktische vervolgvraag: hoe moeten de schaarse rechten voor deelvoertuigen verdeeld worden over de belangstellenden? Globaal zijn er twee manieren: "wie het eerst komt" en de vergelijkende toets.

Zowel Eindhoven als Rotterdam hebben (in eerste instantie) gekozen voor het principe "wie het eerst komt". Voordeel is dat, zolang er nog rechten beschikbaar zijn, op elk moment vergunningen uitgegeven kunnen worden. Gegadigden moet natuurlijk wel voldoen aan de vergunning-eisen. Daarnaast is objectief vast te stellen wie het eerste is en dus recht heeft op een vergunning.

Als de belangstelling vanuit de markt groot is, zoals in Rotterdam, brengt het wie-het-eerst-komt-principe wel een aantal praktische uitdagingen met zich mee, die in zekere mate vergelijkbaar zijn met de kaartverkoop voor populaire festivals. Een seconde vertraging kan voor een aanbieder het verschil zijn tussen wel of geen vergunning. Het maakt daarbij niet uit of de kwaliteit van het aanbod beter is dan dat van een concurrent die een seconde eerder was. Zolang de aanbieders voldoen aan de minimum kwaliteitseisen, heeft de gemeente geen mogelijkheid om te selecteren op kwaliteit.

De tweede optie is de vergelijkende toets, die ook wel beauty-contest wordt genoemd. Utrecht heeft gekozen voor de vergelijkende toets. Aanbieders die in aanmerking willen komen voor een vergunning, moeten een plan indienen. Aan de hand van een aantal beoordelingscriteria en een puntentelling bepaalt een commissie welk aanbieder het beste plan hebben ingediend. Vervolgens wordt het plan van de geselecteerde aanbieder vertaald naar de vergunningvoorwaarden, zodat de gemeente de vergunning kan intrekken als de aanbieder zich niet aan zijn eigen plan houdt. Feitelijk schrijft de aanbieder zijn eigen vergunningvoorwaarden.

Een mogelijk nadeel van de vergelijkende toets is, dat er achteraf discussie ontstaat over de puntentoekenning. Of dat aanbieders die buiten de boot vallen juridische procedures starten. Veel hangt af van de mate waarin de punten objectief toegekend kunnen worden aan de verschillende beoordelingscriteria. Ter inspiratie hebben we onderstaand de beoordelingscriteria van de gemeente Utrecht toegevoegd. Hoewel deze criteria vrij globaal omschreven zijn, heeft de vergelijkende toets volgens de gemeente Utrecht goed gewerkt.

Beoordelingscriteria voor de vergelijkende toets in Utrecht ([klik hier voor volledige tekst](#))

- Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit: een minimaal beslag op de openbare ruimte;
 - o voorkomen verrommeling van de openbare ruimte ;
 - o de verkeersveiligheid;
 - o en beter milieu en een betere luchtkwaliteit.
- Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen:
 - o aan welke doelgroepen worden de deelvoertuigen aangeboden;
 - o op welke locaties en hoeveel voertuigen per locatie worden aangeboden;

- hoe groeit de inzet van voertuigen in de eerste 3 jaar toe naar het aantal vergunde voertuigen;
- hoe worden de deelvoertuigen beschikbaar gehouden op de gewenste locaties.
- Data en interoperabiliteit:
 - hoe worden de onderzoeksdata genoemd in artikel 6 lid 2 compleet en op tijd aangeleverd.
- Dienstverlening/ logistieke prestaties:
 - kenmerken van de voertuigen (afmetingen, uitrusting, veiligheid, opladen van de accu's);
 - hoe ziet het exploitatiemodel eruit (tarieven, abonnementen, aanpassen aanbod aan vraag etc.);
 - hoe werkt de app;
 - hoe wordt voorkomen en verholpen dat deelvoertuigen op ongewenste en/of hinderlijke plekken terecht komen, in de openbare ruimte, stallingen of andere plaatsen;
 - hoe wordt wet- en regelgeving nageleefd;
 - hoe worden klachten en meldingen zo snel mogelijk afgehandeld;
 - hoe vindt herverdeling van voertuigen plaats denk aan opeenhoping van voertuigen bij evenementen en lang stilstaande voertuigen.
- Communicatie:
 - hoe worden potentiële gebruikers aangemoedigd om gebruik te maken van het bedrijfsconcept van deelvoertuigen;
 - hoe verloopt de klachtenprocedure voor de drie doelgroepen gemeente, klanten en omwonenden.

6.3 Welke typen lichte deelvoertuigen toestaan? Ook deelsnorfietsen en e-steps?

De grote steden verschillen duidelijk in hun antwoord op de vraag welke categorieën deelvoertuigen welkom zijn. Rotterdam wil ruimte bieden aan zoveel mogelijk typen lichte deelvoertuigen. Fietsen, e-fietsen, snorfietsen, bromfietsen, brommobielen en (als deze toegelaten worden op de openbare weg) ook de e-steps. De redenering is, dat de praktijk zal uitwijzen welke typen deelvoertuigen het beste aansluiten bij de wensen van de gebruiker. Dat is de beste garantie dat er een deelsysteem ontstaat, dat kan concurreren met de privé-auto en optimaal bijdraagt aan bereikbaarheid en andere maatschappelijk doelen. Tegelijkertijd probeert Rotterdam wel te sturen op een goede balans tussen voor- en nadelen van de verschillende typen deelmobiliteit, zoals het beperken van parkeeroverlast en het bevorderen van een goede spreiding van het aanbod over de stad.

Amsterdam en Utrecht zijn veel selectiever in de typen deelvoertuigen die aangeboden mogen worden in de openbare ruimte. Een belangrijke overweging daarbij is de verwachting dat elektrische deelvoertuigen ten koste zullen gaan van gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen en fietsen. Utrecht laat de uitgifte van deelsnorfietsen bijvoorbeeld niet toe, omdat de snorfiets naar verwachting sterk concurreert met de fiets. De deelbromfiets wordt daarentegen wel toegestaan, omdat deze geschikter is op langere afstand en daarmee meer concurreert met de auto (zie ook analyses in hoofdstuk 4). Om vergelijkbare redenen stelt Utrecht kritische vragen bij elektrische deelstep. Deze gaat waarschijnlijk grotendeels ten koste van het lopen.

Ook in Den Haag zijn elektrische steps voorlopig niet welkom. Het college vindt het aannemelijk dat parkeer- en overlastproblemen door de elektrische deelstep groter zullen zijn. In steden als Parijs en Berlijn was dit ook het geval. De verwachting is dat eerder sprake zal zijn van meer ophoping waardoor er overlast kan ontstaan voor andere verkeersdeelnemers.

Amsterdam geeft net als Utrecht de voorkeur aan de deelbromfiets boven de deelsnorfiets. Dit past ook beter in het beleid van de hoofdstad om snorfietsen van de fietspaden te weren. In andere gemeenten wordt juist gesteld dat de verkeersveiligheid meer baad heeft bij deelsnorfietsen dan bij deelbromfietsen, vanwege de lagere snelheid en het goede toezicht op de snelheidsbegrenzing. Een belangrijk verschil tussen de deel-snorfiets en de privé-

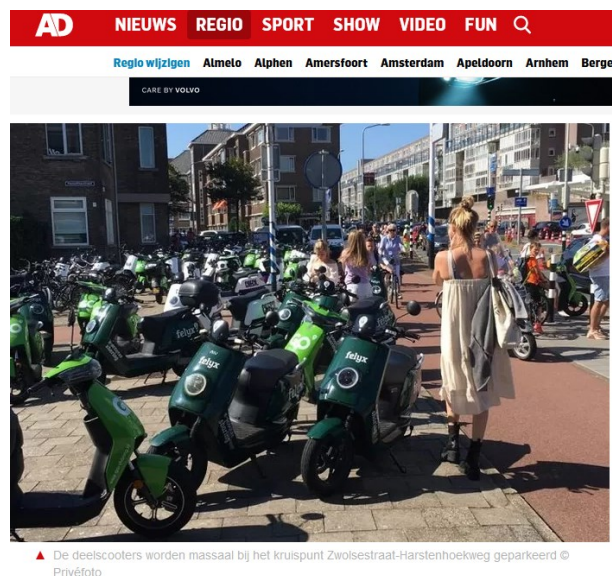
snorfiets is immers dat de privé-variant vaak is opgevoerd en net zo snel rijdt als de bromfiets. De deelsnorfietsen daarentegen zijn netjes begrensd op 25 km/uur. Voor de verkeersveiligheid positief, maar weer lastig te combineren met het streven om snorfietsers naar de rijbaan te verwijzen. De keurig begrensde deelsnorfietsen kunnen minder goed meekomen met het overige verkeer op de hoofdrijbaan. Invoering van 30 km/uur binnen de kom kan dit probleem verkleinen.

Een grote onzekerheid voor de nabije toekomst is wat de consequenties zullen zijn van de invoering van de helmplicht voor snorfietsers per 1 juli 2022. Blijft de deelsnorfiets zo populair? Of zullen aanbieders switchen naar de deelbromfiets?

Voor veel middelgrote steden valt er overigens weinig te kiezen. Veelal hebben alleen aanbieders van deelsnorfietsen belangstelling om in deze steden deelmobiliteit aan te bieden. Aanbieders van deelfietsen lijken (vooralnog) weinig brood te zien in stedelijke deelsystemen in middelgrote en kleine steden. Een systeem met een beperkt aantal hubs gericht op verschillende doelgroepen (bv treinforesen, binnenstadsbewoners, P+Fiets, bedrijventerreinen) die de fiets voor langere tijd (een dag) kunnen huren, is wellicht eerder rendabel te exploiteren.

6.4 Hoe kan hinderlijk parkeren voorkomen worden?

Parkeeroverlast van met name deelsnor- en bromfietsen is voor veel gemeenten een erg belangrijk aandachtspunt. In de lokale politiek ligt parkeeroverlast vaak erg gevoelig, mede vanwege klachten van bewoners. Denk aan slordig geparkeerde snor- en bromfietsen op trottoirs, die de doorgang blokkeren voor senioren met een rollator, ouders met kinderwagens en rolstoelgebruikers. Ook zijn er klachten over het parkeren in openbaar groen en op blindengeleidenstroken.



In verschillende paragrafen in dit hoofdstuk hebben we maatregelen besproken die kunnen bijdragen aan het beperken van de overlast. Bijvoorbeeld een maximum aantal voertuigen in de vergunning (paragraaf 6.1), de verplichting om deelvoertuigen terug te brengen naar hubs of het aanwijzen van verbodsgebieden (paragraaf 0).

Veel overlast heeft echter te maken met het parkeergedrag van de individuele gebruiker, waar deze maatregelen slechts in beperkte mate invloed op hebben. Zowel aanbieders als gemeenten nemen allerlei initiatieven om het parkeergedrag in positieve zin bij te sturen. Dit zal zeker effect hebben, maar het ei van Columbus is nog niet gevonden. „Het heeft tijd nodig”, zegt een woordvoerder van Felyx in een lokale krant. Hij signaleert dat er vooral bij de introductie veel klachten zijn, als de deelvoertuigen voor zowel bewoners als klanten nog nieuw zijn. „Wij moeten gebruikers van de deelscooters leren parkeren. Tegelijkertijd denken inwoners ‘wat gebeurt hier?’ .”

Meestal is in de vergunningsvoorwaarden (spoor B) opgenomen dat aanbieders te allen tijden verantwoordelijk zijn voor het correct stallen van de deelvoertuigen. Aanbieders die een vergunning aanvragen moeten in een klachtenplan laten zien dat hun klachtenafhandeling goed georganiseerd is. Het gaat om zaken als het eenvoudig

kunnen indienen van klachten door gebruikers en bewoners, de registratie van klachten, de reactietermijnen, vermelding van de contactgegevens op de deelvoertuigen etc.

Omdat gevaarlijk en hinderlijk parkeergedrag een taai probleem is dat het draagvlak voor deelmobiliteit kan ondermijnen, zetten we hier gestructureerd de verschillende stappen op een rijtje voor de aanpak van parkeeroverlast.

- Informeren over regels en gewenst gedrag;
- Signaleren van hinderlijk of gevaarlijk parkeergedrag;
- Opheffen van hinderlijke en gevaarlijke situaties;
- Boetes en beloningen voor klanten;
- Bonus en malus voor aanbieders.

6.4.1 Informeren over parkeerregels en gewenste gedrag

Voorkomen is beter dan genezen. Kennis van de parkeerregels en de bereidheid om deze toe te passen zijn een eerste stap om parkeeroverlast te voorkomen. Elke aanbieder besteedt hier op eigen wijze aandacht aan in de communicatie met de klanten. De klanten van bijvoorbeeld Tier krijgen bij de eerste rit een parkeerinstructie te zien in de app. Deze instructie wordt om de 25 ritten herhaald.

Voorlichting op de website van Check

Parkeer nooit:

- Op privéterrein;
- Voor een in- of uitgang;
- Op doorgangen van voetpaden of trottoirs;
- Op blindengeleidenstroken;
- In parkeervakken voor auto's;
- In het gras, en;
- Buiten de fietsnietjes.

Parkeer wel:

- In de daarvoor aangewezen scooter parkeervakken;
- Op een manier dat anderen geen last hebben van de scooter;
- Naast fietsen en andere scooters;
- Alsof het je eigen scooter is :) ;
- Zie je een fout geparkeerde Check? Laat het weten via "Meld parkeerprobleem" in onze app. Samen houden we de stad bereikbaar!

6.4.2 Signaleren van hinderlijk of gevaarlijk parkeergedrag

De aanpak van hinderlijk parkeergedrag staat of valt met een goede signalering. Alleen bij snelle signalering van hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen kan actie ondernomen worden om de hinder te verhelpen en het gedrag van de veroorzaker voor de toekomst bij te sturen. Optimaliseren van de signalering kan dus een belangrijke bijdrage leveren aan beperking van de hinder. We lopen de verschillende 'actoren' die overlast kunnen signaleren langs. Het gaat om burgers, handhavers, de aanbieders en klanten van deelmobiliteit

Signalering door burgers (bewoners, ondernemers).

Klachten van bewoners en ondernemers zijn een belangrijke informatiebron. Het beleid van gemeenten is veelal dat burgers met klachten worden doorverwezen naar de aanbieders. Zo verwijst de website van de gemeente

Tilburg naar de website van GO Sharing. In de vergunningsvoorwaarden is vaak bepaald dat aanbieders van deelvoertuigen een (digitaal) klachtenformulier moeten hebben waar burgers overlast kunnen melden. Ook is vaak bepaald dat op deelvoertuigen contactgegevens en een voertuig-ID vermeld moeten worden, zodat burgers de juiste gegevens kunnen invullen.

Een andere optie is dat burgers hinderlijke deelvoertuigen melden via de bestaande klachtenprocedure van de gemeenten of apps als "BuitenBeter". Zo wil de gemeente Rotterdam verkennen of de 'eigen' MeldR-app ook gebruikt kan worden voor het melden van overlast van deelvoertuigen. Het is dan de bedoeling dat deze meldingen automatisch doorgestuurd worden naar de aanbieder in kwestie.

Er is veel voor te zeggen om bestaande (digitale) klachtenloketten ook te benutten voor overlast van deelvoertuigen. Het verlaagt de drempel voor de burger, die een zoektocht naar het juiste loket wordt bespaard.

Signalering door handhavers

Het ligt voor de hand dat ook handhavers een belangrijke signaleringsfunctie hebben. Als geparkeerde deelvoertuigen direct gevaar of hinder veroorzaken, kunnen zij ook handhavend optreden (zie volgende stap). Het is ons niet duidelijk in hoeverre handhavers actief werk maken van de signalering van foutgeparkeerde deelvoertuigen. En of handhavers ook een 'direct lijntje' hebben met de aanbieders.

Mogelijk kan de rol van handhavers vergroot worden, door het voor hen makkelijker te maken om informatie over foutgeparkeerde deelvoertuigen door te geven. In veel gemeenten maken handhavers bijvoorbeeld gebruik van apparatuur van Sigmax voor de handhaving op fout-gestalde fietsen. Als handhavers met hetzelfde apparaat meldingen van foutgeparkeerde deelvoertuigen kunnen doorgeven aan de aanbieders, kost het hen weinig extra tijd en moeite om de signaleringsfunctie verder uit te breiden.

Signalering door aanbieders

De afgelopen jaren hebben aanbieders nieuwe methodes ontwikkeld om het parkeergedrag van gebruikers te monitoren.

Om te beginnen benutten aanbieders het GPS-signaal van het voertuig of de mobiel van de gebruiker waarmee het voertuig vergrendeld is. Met behulp van dit GPS-signaal kunnen aanbieders relatief eenvoudig vaststellen of een deelvoertuig wordt geparkeerd op een locatie waar dit niet mag. Bijvoorbeeld in een gebied met een parkeerverbod of buiten een (virtuele) hub. Deze GPS-locatie is echter niet nauwkeurig genoeg (afwijking van 20 meter of soms meer) om te bepalen of het deelvoertuig hinder veroorzaakt of in een groenstrook staat. Wellicht biedt de introductie van het 5G-netwerk in de toekomst mogelijkheden om de parkeerlocaties nauwkeuriger te bepalen, eventueel in combinatie met gedetailleerde digitale kaarten.

Een tweede ontwikkeling is dat klanten een foto moeten maken van het geparkeerde deelvoertuig, als ze de rit willen afsluiten. "Onze klantenservice kijkt en beoordeelt steekproefsgewijs deze foto's", vertelt Chris Peters namens GO Sharing aan EditieNL. Daarnaast kunnen de foto's gebruikt worden als 'bewijs' in discussies met klanten of gemeenten.

Een aantal aanbieders wil nog een stapje verder gaan. Met behulp van artificiële intelligentie (AI) wil men de foto's van de geparkeerde deelvoertuigen analyseren, om zo automatisch vast te stellen of er sprake is van hinder. De



praktijk moet uitwijzen of deze techniek nauwkeurig genoeg is. Wellicht kan het toevoegen van een aantal visuele kenmerken aan de hubs (lijnen, hoekpunten) de AI-technologie helpen om de foto's beter te interpreteren.

Signalering door klanten

Aanbieders benutten ook de relatie met hun klanten om hinderlijk parkeergedrag van andere klanten te signalen. Klanten die op straat een hinderlijk geparkeerd voertuig zien, kunnen hiervan melding maken met de app van de aanbieder, die ze toch al op zak hebben. Een aantal apps beschikt zelfs over een speciale functie waarmee de klant het deelvoertuig kan verplaatsen. De klant wordt hiervoor beloond met bijvoorbeeld gratis rijminuten.

De laatste optie in deze categorie is dat de klant aan het begin van elke rit moet aangeven of het deelvoertuig correct geparkeerd staat. Een dergelijk signaal komt te laat om hinderlijke situaties op te heffen. Het deelvoertuig wordt immers meteen daarna gebruikt. De informatie kan wel gebruikt worden voor statistieken over hinderlijk parkeergedrag en om het gedrag van de veroorzakende klant bij te sturen.

6.4.3 Opheffen van hinderlijke en gevaarlijke situaties

Bij voorkeur worden alle hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen zo snel mogelijk 'recht gezet'. Dit geldt zeker als er sprake is van direct gevaar. Bijvoorbeeld als het deelvoertuig op een blindengeleidenlijn staat of een nooduitgang blokkeert. Handhavers zijn dan bevoegd om de gevaarlijke situatie onmiddellijk op te heffen. Bij brom- en snorfietzen is dat vanwege het gewicht en de omvang van het voertuig minder eenvoudig dan bij (elektrische) fietsen. Dat pleit ervoor om in de vergunningsvoorwaarden op te nemen dat aanbieders zeer snel actie ondernemen bij gevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld binnen een uur.

Bij foutgeparkeerde voertuigen die geen gevaar veroorzaken is de spoed minder groot. Vaak is in de vergunningsvoorwaarden bepaald dat de aanbieder foutief geparkeerde voertuigen binnen 24 of 48 uur correct stalt of verwijdert, inclusief een toelichting hoe de klacht is afgehandeld. De consequenties voor aanbieders van brom- en snorfietzen zijn dan beperkt. Meestal zijn deze voertuigen alweer verhuurd voordat de 24 uur verstreken zijn. Bij deelfietsen is de omloopsnelheid minder groot.

Voor handhavers zijn heldere instructies noodzakelijk. Wanneer er is sprake van gevaar en wanneer is onmiddellijke actie vereist? Het onderscheid tussen gevaarlijk en fout geparkeerd wordt overigens ook gemaakt bij de handhaving van privé-fietsen. Een belangrijk verschil met privé-voertuigen is dat bij deelvoertuigen de eigenaar van het voertuig bekend is en direct geïnformeerd kan worden over de overtreding. Dit biedt gemeenten wellicht ook de mogelijkheid om eerder over te gaan tot het verwijderen van voertuigen (bestuursdwang). De gemeente Eindhoven bijvoorbeeld heeft in de vergunningsvoorwaarden opgenomen dat de gemeente hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen mag verwijderen uit de openbare ruimte. Deze kunnen tegen betaling worden opgehaald bij het Fietsdepot.

Voorbeeld vergunningsvoorwaarden Tier in Utrecht

De vergunninghouder zorgt dat een parking & patrol team pro-actief patrouilleert in de straten om gebruikers te helpen parkeren en dient als een snelle response-eenheid bij klachten over fout en hinderlijk geparkeerde en beschadigde voertuigen, met een gemiddelde responstijd voor het repareren of verwijderen van kapotte voertuigen van maximaal 2 uur vanaf het moment dat ze gewaarschuwd zijn en op alle problemen binnen 4 uur .

6.4.4 Boetes en beloningen voor klanten

Aanbieders van deelmobiliteit proberen het parkeergedrag van hun klanten bij te sturen met boetes en beloningen. Als klanten een deelvoertuig achterlaten op een locatie waar dit niet is toegestaan, worden meestal extra kosten in rekening gebracht.

De afhandeling van klachten over hinderlijk geparkeerde brom- en snorfietsen is bij de verschillende aanbieders ongeveer vergelijkbaar. Eerst worden klanten die de voertuigen hinderlijk parkeren gewaarschuwd. Soms bellen aanbieders de foutparkeerders op om daarmee het anonieme gevoel dat ze in het begin denken te hebben te doorbreken. Na een eerste waarschuwing krijgen zij een boete van circa 50 euro. Betaalt de klant de boete niet, dan loopt de hoogte van de boete op. In het uiterste geval kan een gebruiker worden geblokkeerd, maar dit gebeurt slechts zelden.

Tegelijkertijd willen verschillende aanbieders goed parkeergedrag belonen, door gratis minuten weg te geven. Of met een spaarsysteem voor gratis ritten.

De gemeente Rotterdam en Schiedam willen de mogelijkheid verkennen dat ook handhavers van de gemeente sneller en eenvoudiger boetes kunnen uitschrijven voor foutgeparkeerde deelvoertuigen. Daarbij denkt men aan de zogenaamde “mulder-boetes”, die het proces tussen gemeente en aanbieder kunnen vereenvoudigen. De aanbieder brengt de boete vervolgens weer in rekening bij de desbetreffende klant.

6.4.5 Bonus en malus voor de aanbieders van deelmobiliteit

De laatste stap zou kunnen zijn dat aanbieders van deelmobiliteit worden gestimuleerd om parkeeroverlast door hun klanten te voorkomen en overlastsituaties zo snel mogelijk op te lossen. Een soort bonus-malussysteem, waarbij de bonus zou kunnen zijn dat een aanbieder het recht krijgt om meer deelvoertuigen te verhuren als deze goed scoort. Of juist rechten verliest als onder de maat wordt gepresteerd.

Een lastig punt bij zo'n bonus-malussysteem is hoe de prestaties van aanbieders objectief en eerlijk gemeten kunnen worden. Tellen alle klachten van burgers even zwaar mee, ook als bepaalde burgers het systeem proberen te manipuleren? Tellen de klachten die rechtstreeks bij de aanbieders binnenkomen ook mee in de beoordeling? Of moeten we ons voor de eerlijkheid en overzichtelijkheid beperken tot objectieve meldingen van handhavers?

Ongeacht welke klachten en meldingen meetellen, is voor een bonus-malussysteem een controleerbare administratie noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om het aantal klachten en meldingen, maar ook om de snelheid en de wijze waarop aanbieders reageren.

6.4.6 Data-uitwisseling in de aanpak van overlast.

Data speelt een belangrijke rol in de verschillende stappen die we hier besproken hebben om parkeeroverlast te voorkomen. Het gaat in de eerste plaats om data die aanbieders zelf verzamelen om overlast te monitoren en het gedrag van klanten bij te sturen.

Het Parool

Felyx gaat achteloos parkeren deelscooters beboeten

Wie een deelscooter van Felyx asociaal parkeert, riskeert binnenkort een boete van 50 euro. Dat kondigt het bedrijf, een van de grootste aanbieders van deelscooters in Nederland, donderdag aan.

Michael Royall 9 september 2021, 12:53



Een van de donkergroene e-scooters van Felyx. BEELD HOLLANDESE HOOGSTE / ANP

Figuur 20: Het Parool besteedt aandacht aan acties van Felyx om parkeergedrag bij te sturen.

Daarnaast denken we dat er nog kansrijke mogelijkheden zijn om data-uitwisseling tussen gemeente en aanbieders te verbeteren. Het gaat in de eerste plaats om meldingen van handhavers richting de aanbieders, inclusief een terugkoppeling wat er met de melding is gedaan.

Daarnaast kan winst geboekt worden met het stroomlijnen en uniformeren van klachten van burgers en ondernemers. In het ideale geval maakt het niet uit bij welk loket burgers hun klacht deponeren. In alle gevallen moet de klacht razendsnel bij de juiste aanbieder terecht komen en krijgt de gemeente een totaaloverzicht van de klachten en de afhandeling door de aanbieders.

Uit jaarrapportage deelfietsen en deelscooters Den Haag 2021: Op dit moment hebben wij geen zicht op de ruimtelijke spreiding van de burgermeldingen. Om goed in te kunnen spelen op locaties waar (meer) ruimte voor deelmobiliteit gewenst is, wil het college zorgen dat aanbieders de locaties van overlastmeldingen bijhouden en deze informatie (uniform en AVG-proof) met ons delen. Met technologische ontwikkelingen die gericht zijn op wenselijk gedrag bij gebruikers kunnen aanbieders het fout parkeren zelf effectiever tegengaan. Door in te zetten op (push)meldingen over foutparkeren, worden gebruikers direct geconfronteerd/gestraft voor hun ongewenste gedrag.

6.5 Mogen deelfoertuigen overal achtergelaten worden of alleen op specifieke plekken?

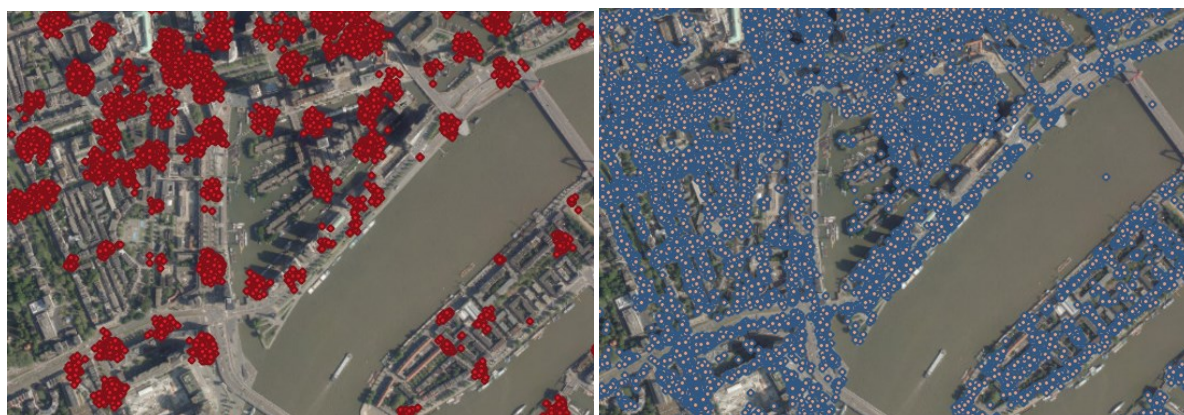
Als hoeder van de openbare ruimte heeft een gemeente veel bevoegdheden om te bepalen waar lichte deelfoertuigen wel of juist niet aangeboden mogen worden. De moderne GPS-technologie maakt het (tot op zekere hoogte) ook mogelijk om het inlevergedrag van klanten te sturen en te monitoren. Zowel gemeenten als aanbieders kunnen regels over inleverlocaties opstellen. Vaak zijn die hetzelfde, maar dat hoeft niet.

6.5.1 Regels van de gemeente: overal, hubs en verboden zones

Een belangrijke reden voor gemeenten om te sturen op uitgiftepunten is veelal het beperken van overlast en het spreiden van de parkeerdruk. Daarnaast kan een gemeente met de ruimtelijke spreiding van uitgiftepunten in zekere mate de concurrentiepositie van verschillende vervoermiddelen beïnvloeden. Bijvoorbeeld geen uitgiftepunten in het voetgangersgebied om te voorkomen dat de deelfiets ten koste gaat van het lopen. Of een grofmazig netwerk voor deelsnorfietsen dan voor deelfietsen, om een deelfiets een streepje voor te geven.

Voor de ruimtelijke spreiding van de uitgifte- cq inleverlocaties maken we onderscheid in drie categorieën:

- **Overall (free floating).** Deelfoertuigen mogen overal ingeleverd en aangeboden worden, waar je een vergelijkbaar privé-voertuig ook mag parkeren. Dus voor deelfietsen: overal waar je ook een fiets mag parkeren, mag je de huur van je deelfiets beëindigen. Voor klanten is dit de flexibelste oplossing: je kunt het deelfoertuig voor de deur van je bestemming achterlaten. Mogelijke nadelen zijn minder orde in de openbare ruimte en de beschikbare deelfoertuigen zijn soms minder goed vindbaar voor klanten.
- **Hubs (station-based, drop-off locaties).** Klanten kunnen/mogen de huurperiode van hun deelfoertuig alleen in (virtuele) hubs beëindigen. Het gebruiksgemak voor de klanten wordt sterk bepaald door de loopafstand tot de bestemming. De klanten kunnen de hubs vinden in de app van de aanbieder en soms zijn de hubs ook fysiek herkenbaar in het straatbeeld (zie paragraaf 6.6). Vaak is het voor de klant onmogelijk of kostbaar om de huur te beëindigen buiten de virtuele grenzen (geofence) van de hub. Vanwege onnauwkeurigheden in het GPS-signaal moeten vrij ruime virtuele grenzen om de hubs aangehouden worden. Het voordeel voor gemeenten is dat ze (samen met de aanbieder) kunnen bepalen waar de hubs komen en ook hoeveel deelfoertuigen in de hubs mogen staan. In gemeenten met één aanbieder is de controle op het maximum aantal voertuigen relatief eenvoudig. De aanbieder maakt het ‘gewoon’ onmogelijk om voertuigen achter te laten in een hub als het maximum aantal voertuigen is bereikt. Dit is ingewikkelder wanneer er meerdere aanbieders gebruik maken van dezelfde hubs. Om aanbieders ‘real-time’ te informeren over het aantal voertuigen in een hub (ook van de concurrent), experimenteert de gemeente Den Haag met data uit het CROW-Dashboard voor deelmobiliteit (zie 6.11.2)



Figuur 21: Locaties van de lichte deelfoertuigen die te huur worden aangeboden. Links van een aanbieder die werkt met virtuele hubs, rechts van een aanbieder die het free-floating-principe toepast. Bron: deelfietsdashboardJAARTAL?.

- **Verboden zones:** deelvoertuigen mogen overal achtergelaten worden, behalve in bepaalde gebieden, zoals een voetgangersgebied of op een stationsplein. Bij deze optie wordt ook gebruik gemaakt van het GPS-signaal en geofencing om ongewenst gedrag te voorkomen. Uit de praktijk blijkt dat aan de randen van deze verboden zones wel grotere kans is op parkeeroverlast vanwege het grote aantal deelvoertuigen dat hier wordt achtergelaten. Om dit te reguleren worden hier grotere (virtuele) hubs aangelegd.

Gemeenten geven veelal de voorkeur aan een combinatie van ‘overal’, ‘hubs’ en ‘verboden zones’. In de buitenwijken is het doorgaans geen probleem als deelvoertuigen ‘overal’ achtergelaten mogen worden omdat er voldoende ruimte is. Bovendien kunnen de loopafstanden hier flink toenemen als hubs verplicht worden. In stedelijke gebied gaat de voorkeur steeds vaker uit naar (virtuele) hubs, om zo de belasting van de openbare ruimte te kunnen sturen. De gemeente Rotterdam heeft bijvoorbeeld de indruk dat klanten hun voertuig netter parkeren als men gebruik moet maken van virtuele hubs. Uit [een studie in opdracht](#) van een aanbieder van e-steps in Parijs en Londen blijkt dat het aandeel klanten dat de e-step achterlaat op het voetpad daalt van 65% naar 3% na invoering van hubs, die overigens fysiek herkenbaar zijn op straat (zie ook paragraaf 6.6).

Uit jaarrapportage deelfietsen en deelscooters Den Haag 2021

Een vereiste in het vergunningstelsel is dat het servicegebied proactief door de aanbieders wordt gemonitord. Dit houdt in dat er wordt gekeken naar plekken binnen het servicegebied waar deeltweewielers overlast veroorzaken. Denk hierbij aan smalle trottoirs en drukke straten met weinig ruimte. Deze gebieden worden zo nodig verwijderd uit het servicegebied om overlast situaties op te lossen en/of voor te zijn. Op dergelijke locaties kan gewerkt worden met een meer station-based model, een vast locatie voor deelvoertuigen

6.5.2 Regels van de aanbieders: back-to-one, back-to-all, service-gebieden

Naast de gemeentelijke regels voor uitgifte- en inleverlocaties, hebben ook aanbieders bepalingen waar hun klanten deelvoertuigen mogen inleveren. Moet het voertuig terug naar het punt van uitgifte (back-to-one), mag het voertuig op verschillende hubs ingeleverd worden (back-to-many) of overal waar dit volgens de gemeentelijke regels ook is toegestaan (back-to-all of free-floating). Dit lijkt veel op de indeling in de gemeentelijke regels, maar dat hoeft niet. Zo werkt de bakfietsaanbieder Cargoroo in Utrecht met een netwerk van virtuele hubs, maar de klant moet de deelbakfiets wel weer terugbrengen naar de hub van uitgifte (back-to-one). Daarnaast hebben aanbieders regels dat voertuigen niet in bepaalde stadsdelen of in andere gemeenten achtergelaten mogen worden (service-gebieden).



Figuur 22: Bakfietsverhuurder Cargoroo werkt in Utrecht met een combinatie van hubs en back-to-one. Foto: Twitter André Pettinga.

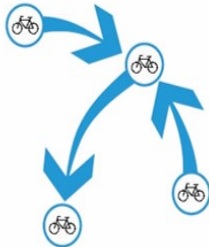
De regels van de aanbieders hangen vaak samen met bedrijfsmatige afwegingen, zoals de noodzaak om voertuigen te herverdelen. Daarnaast is er een wisselwerking met de tariefstructuur.

back 2 one



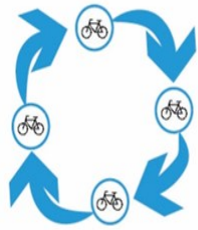
Bij *Back-to-one (B21)* moet het deelvoertuig teruggebracht worden naar de uitgiftelelocatie (zoals de OV-Fiets). B21 kan al goed functioneren bij één of enkele hubs en is vooral geschikt voor doelgroepen die (bijna) altijd terug willen naar het uitgiftepunt. Denk aan treinreizigers die een deelfiets gebruiken voor het natransport. Ook bewoners willen veelal terug naar huis. Deze doelgroepen hebben belang bij een zo laag mogelijk dagtarief. Het grootste pluspunt is zekerheid: de klant kan beschikken over een deelvoertuig, totdat hij weer terug is op het uitgiftepunt. Belangrijk voordeel voor de exploitant is dat voertuigen 'vanzelf' terugkomen. Kostbare herverdeling is niet nodig. Nadeel is het beperkt aantal verhuringen per dag.

free floating



Bij *Back-to-all/ Free Floating (B2A)* mag het voertuig overal achtergelaten worden, waar dit volgens de gemeentelijke regels ook is toegestaan. B2A wordt meestal gecombineerd met een progressief tariefsysteem, waarbij de kosten oplopen als men het voertuig langer huurt. Door de hoge dichtheid van uitgiftelelocaties in combinatie met het progressieve tariefsysteem, is het aantal gebruikers per dag aanzienlijk groter dan bij een B21 systeem. B2A gaat alleen werken bij voldoende schaalgrootte, zowel wat betreft het aantal als de ruimtelijke spreiding van de deelvoertuigen. Schaalgrootte is noodzakelijk om de klanten voldoende zekerheid te bieden dat er in de buurt een deelvoertuig beschikbaar is. B2A is vooral geschikt in stedelijk gebied met veel kriskrasbewegingen. Soms zijn grote herverdelingsinspanningen van de exploitant noodzakelijk.

back 2 many



Bij *Back-to-many (B2M)* kan het deelvoertuig (zonder meerkosten) achtergelaten worden op een aantal hubs. Het is een tussenvorm. Bij een beperkt aantal hubs, heeft B2M meer de karakteristieken van een back-to-one. Bij een groot aantal hubs lijkt het meer op back-to-all.

6.6 Hoe zien hubs eruit?

Als gekozen wordt door hubs, dient zich een aantal vervolgvragen aan:

- Geheel virtueel of ook een fysieke inrichting?
- Algemeen gebruik of exclusief voor deellovertuigen?
- Unimodaal of multimodaal?

6.6.1 Geheel virtuele hubs of ook een fysieke inrichting?

De vorige generatie deellovertuigen was nog geheel afhankelijk van dockingstations op straat, omdat de intelligentie in het 'rek' zat. Inmiddels zit de intelligentie in het voertuig en de mobiel van de klant, dus zijn fysieke hubs niet meer noodzakelijk om de systemen te laten functioneren. Uitzondering hierop zijn enkele systemen voor elektrische deelfietsen, die met enige regelmaat opgeladen moeten worden in een dockingstation.

Steeds meer gemeenten werven aanbieders die werken met dockingstations. Uit de beleidsregels van de gemeente Eindhoven: de aanbieder biedt deelmobiliteit zonder vaste stallingsinfrastructuur aan. De ruimte in Eindhoven is schaars en vaste stallingsinfrastructuur zou permanente en inflexibele ruimte innemen in de stad.

De grootste voordelen van geheel virtuele hubs zijn de flexibiliteit, het efficiënte ruimtegebruik en de lage kosten. Er hoeft op straat niks extra gedaan te worden om een hub te openen of om deze vervolgens te verplaatsen of zelfs weer te sluiten. De deellovertuigen maken gebruik van bestaande vakken of rekken. Geheel virtuele hubs zijn een goede oplossing als men in korte tijd een fijnmazig netwerk met een groot aantal hubs wil realiseren.



Figuur 23: Maastricht kiest voor speciale deelfietsrekken om de herkenbaarheid te vergroten.

Toch kiezen (enkele) gemeenten ervoor om (in bepaalde situaties) de virtuele hubs te ondersteunen met fysieke elementen, zoals speciale rekken (bijvoorbeeld Maastricht), gemarkeerde vakken of borden. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Vergroten van de herkenbaarheid, uniformiteit en de vindbaarheid van hubs;

- Sturen en ondersteunen van het gewenste parkeergedrag (binnen de lijntjes), eventueel in combinatie met digitale herkenningstechnieken in de app (zie paragraaf 6.4.2). Ook voor de handhaving kan dit behulpzaam zijn. Toezicht & handhaving in Schiedam heeft bijvoorbeeld gevraagd meer herkenbaarheid van hubs op straat door middel van belijning en/of bebording.
- Duidelijk maken dat een vak exclusief bedoeld is voor deelvoertuigen (zie volgende subparagraaf).

Zolang de hubs gerealiseerd worden op gemeentelijk grondgebied, is het relatief eenvoudig om fysieke kenmerken aan de hubs toe te voegen. Dat wordt ingewikkelder als de hubs op het terrein van andere partijen liggen. Dit geldt bijvoorbeeld voor hubs nabij stations, waarbij de grond vaak eigendom is van NS of ProRail.

6.6.2 Algemeen gebruik of exclusieve hubs voor deelvoertuigen?

In principe kunnen (virtuele) hubs ook gebruikt worden voor het parkeren van privé-voertuigen. Zolang de parkeercapaciteit groot genoeg is, is dat ook de meest pragmatische oplossing. Het scheelt een hoop geregeld en er hoeft niet gehandhaafd te worden.



Figuur 24: zonder handhaving worden deelfietsplekken vooral door privé-fietsen gebruikt.

In bepaalde situaties is het wenselijk om exclusieve plekken te reserveren voor deelvoertuigen, die vaak gunstig gelegen zijn. Bijvoorbeeld op een stationsplein, waar een verbod voor het parkeren van (brom-)fietsen geldt. Zo kan het gebruik van deelmobiliteit bevorderd worden.

Met een kleine omweg is het ook mogelijk om de exclusiviteit juridische te regelen via de APV. Kort gezegd komt het erop neer dat het college eerst een (brom-)fietsparkeerverbod instelt voor de betreffende vakken en vervolgens ontheffing verleent aan voertuigen van de aanbieders met een vergunning (zie paragraaf 7.2). Voor inpanidige stallingen zijn de huisregels het aangewezen instrument.

Op enkele plekken is praktijkervaring opgedaan met exclusieve plekken, bijvoorbeeld in de pilot van het ministerie van IenW voor deelvoertuigen in stationsstallingen. De achilleshiel is zoals zo vaak de handhaving. Alleen als handhavers of het stallingsmedewerkers toezien op de naleving heeft de exclusiviteit kans van slagen. In een bewaakte stalling is dat (veel) eenvoudiger dan in een onbewaakte stalling.

Als gekozen wordt voor exclusieve vakken of rekken, dan is het wenselijk om dit ook duidelijk kenbaar te maken met behulp van bebording en/of markering. Dit heeft een tweeledig doel:

- Enerzijds om aan gebruikers duidelijk te maken dat ze hier hun deelvoertuig kunnen achterlaten.
- Anderzijds benadrukken dat hier geen privé-voertuigen geparkeerd mogen worden.

Als de juridische basis voor de exclusieve vakken met de APV is geregeld, mag de gemeente zelf kiezen welke bebording ze hiervoor wil gebruiken. Om verwarring te voorkomen is het niet gewenst om borden te gebruiken die gelijkenis vertonen met de verkeersborden uit de RvV 1990. Uit het oogpunt van herkenbaarheid is het wenselijk dat alle gemeenten dezelfde borden en symbolen gebruiken, maar zover is het nog niet. We noemen hier twee voorbeelden.

Het eerste sluit aan bij het uniforme logo autodelen (Figuur 25), zoals dat door de Green Deal Autodelen is vastgesteld. Ook in het buitenland wordt het logo al gehanteerd. Het tweede voorbeeld is ontwikkeld door de Vervoerregio Amsterdam (Figuur 26).



Figuur 25 Bebording naar voorbeeld Green Deal Autodelen

Pictogram



Bord



Tegel



Figuur 26 Bebording naar voorbeeld Vervoerregio Amsterdam

6.6.3 Unimodale of multimodale hubs?

Vanuit het beleid is de laatste tijd veel aandacht voor multimodale hubs, waar de klant kan kiezen uit verschillende typen deelvoertuigen. Qua locaties wordt vooral gedacht aan OV-knooppunten en stedelijke (verdichtings-)wijken met een hoge dichtheid. Meestal gaat het om in pandige voorzieningen (parkeergarages) en daarmee vallen de multimodale hubs buiten de scope van dit hoofdstuk over deelmobiliteit in de openbare ruimte. In een volgende versie van deze Leidraad wellicht meer aandacht voor multimodale hubs.



Figuur 27: Tijdelijke hub in Rotterdam om lichte deelmobiliteit te promoten.

6.7 Hoe ziet het ideale netwerk voor deelmobiliteit er uit?

Een belangrijke vraag bij gemeenten is of er vanuit de overheid gestreefd moet worden naar een gewenst netwerk voor deelmobiliteit. De vervolgvraag is hoe dit optimale netwerk eruit ziet? En hoe ver ga je als gemeente in het ontwerpen en voorschrijven van een netwerk? Of is dat meer de expertise van marktpartijen

De gemeente Eindhoven schrijft bijvoorbeeld in haar beleidsregels: "Om het gebruik van Deelvoertuigen buiten de Ring te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te garanderen, kunnen burgemeester en wethouders een ruimtelijke spreiding en frequentie bepalen van het (her)verdelen van de Deelvoertuigen per categorie, zowel bij de start als gedurende de exploitatieperiode."

Wij denken dat het niet mogelijk is om in deze Leidraad algemene aanbevelingen te geven voor het optimale netwerk voor deelmobiliteit dat ook exploitabel is. Veel hangt af van de lokale vraag en het aanbod van marktpartijen (prijs, voertuigen, terugbrengregels). Bij een progressief tariefsysteem (kosten lopen snel op) is een veel grotere dichtheid van hubs noodzakelijk (bijvoorbeeld elke 150 meter), dan wanneer men een dagtarief betaalt, zoals bij de OV-fiets.

Ook zonder een compleet uitgewerkt netwerk, kan de gemeente accenten zetten. Zo streeft de gemeente Groningen naar een goed aanbod van deelmobiliteit op P+R-locaties, bij bepaalde ov-knooppunten en in specifieke wijken of dorpen waar weinig ov is en veel autogebruik. Aanbieders die hierin meegaan kregen in de gunning meer punten. De gemeente Rotterdam wil in overleg met de aanbieders ervoor zorgen dat deelmobiliteit ook wordt aangeboden in wijken met mobiliteitsarmoede.

Uit de Utrechtse vergunningsvoorwaarden voor Tier op basis van eigen plan: De vergunninghouder draagt bij aan een stadsbreed dekkend netwerk van deelvervoer door: a) minimaal 100 verplichte virtuele hubs verspreid over 67 km² van de stad (zie de apart bijgevoegde kaart). b) zich te richten op de doelgroepen forenzen (regelmatige reizigers); inwoners en bezoekers (incidentele reizigers).

6.8 Wat zijn effectieve en hanteerbare prestatie-eisen?

Bij de bespreking van de vergunningvoorschriften (zie paragraaf 5.2.2) hebben we al een lans gebroken voor outputvoorschriften (prestatie-eisen). Dus geen gedetailleerde eisen aan voertuigen of dienstverlening stellen, maar wel de prestaties die de dienstverlener moet leveren. Het voorkomt dat de gemeente te veel op de stoel van de aanbieder gaat zitten. Het gaat erom dat de aanbieder presenteert en niet zozeer hoe. Voorbeelden van prestatie-eisen zijn :

- Gebruik: het (gemiddelde) aantal verhuringen per voertuig per dag. Eventueel in combinatie met de gemiddeld tijd dat een voertuig verhuurd is;
- Parkeerduur: Maximaal aantal dagen dat een voertuig aaneengesloten te huur mag staan in de openbare ruimte;
- Aanbodzekerheid: minimale kans dat de klant een deelvoertuig op loop afstand kan vinden;
- Parkeerhinder: aantal meldingen van handhavers en de reactietijd van de aanbieders;
- Vul aan..

Prestatie-eisen hebben alleen zin als ze realistisch zijn. Om de realiteitszin te kunnen bepalen zijn empirische gegevens noodzakelijk, die kunnen dienen als benchmark. Dashboards kunnen daarbij helpen (zie paragraaf 6.11.2), maar er zijn nog te weinig analyses gemaakt om aanbevelingen voor Nederlandse situaties te kunnen doen. Bovendien zijn de data vaak (nog) niet openbaar.

Op basis van ervaringen met het deelfietsdashboard tot nu toe, adviseren we om in de prestatie-eisen in ieder geval rekening te houden het type voertuig, de grootte van de stad en de locatie binnen een stad:

- **Type voertuig:** een deelsnorfiets wordt per dag 5 tot 10 keer vaker verhuurd dan een deelfiets. Een deelbakfiets wordt ongeveer 2 keer zo vaak verhuurd als een deelfiets;
- **Grootte van de stad:** in de grootste steden (> 600.000 inwoners) worden bijvoorbeeld deelbrom- en snorfietsen gemiddeld twee keer zo vaak verhuurd als in middelgrote steden (ca 150.000 inwoners). De onderlinge verschillen tussen de middelgrote steden zijn echter ook weer groot;
- **Locatie binnen de stad:** in centrumgebieden worden lichte deelvoertuigen ongeveer 4 keer zo vaak verhuurd dan gemiddeld in de stad. En deelfietsen nabij treinstations worden veel vaker (factor 2) verhuurd dan de gemiddelde deelfietsen in enkele grote steden.

Een pragmatische oplossing is dat de aanbieders in de vergunningaanvraag zelf aangeven welke prestaties zij kunnen leveren. Als er meer aanbieders zijn dan vergunningen, kan met behulp van een vergelijkende toets de beste aanbieder geselecteerd worden. Voor de vergelijkbaarheid is het wel belangrijk dat de prestatie-eisen goed gedefinieerd zijn. Als belangstelling vanuit de markt klein is, moet de gemeente toch zelf bepalen wat de minimum prestatie-eis is. Hiervoor zouden gegevens over privé-voertuigen als ijkpunt gebruikt kunnen worden. Bijvoorbeeld: als privé-fietsen in een bepaalde wijk gemiddeld 1 keer per dag gebruikt worden, geldt voor deelfietsen een minimum eis van 1 verhuring per dag.

Uit de Beleidsregels Eindhoven: De openbare ruimte is kostbaar en daarom is het wenselijk dat deze ruimte efficiënt gebruikt wordt. Dit geldt ook voor Deelmobiliteit en daarom moet er gestreefd worden naar een optimale gebruiksratio van de Deelvoertuigen. In het eerste jaar dienen de Deelvoertuigen minimaal een gemiddeld gebruik van 1 rit per Deelvoertuig per dag te halen. Na het eerste jaar dient er een minimaal gemiddeld gebruik van 2 ritten per Deelvoertuig per dag te zijn. Daarnaast mag het Deelvoertuig, niet zijnde een defect voertuig, maximaal 4 dagen stilstaan om de druk op de openbare ruimte en overlast van Deelvoertuigen te beperken.

6.9 Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlener?

Onder kwaliteit van de dienstverlener (of operator) verstaan we de betrouwbaarheid van de aanbieder en zijn relatie met de verschillende actoren. Het is voor de gemeente belangrijk om een duidelijk aanspreekpunt te hebben bij de aanbieder van de deelvoertuigen. Ervaring leert dat het aanspreekpunt bij aanbieders vaak kan wisselen. De gemeente Schiedam meldt bijvoorbeeld 5 verschillende contactpersonen in 2 jaar.

De relatie tussen de dienstverlener en lokale overheid dient gezond te zijn. Hierdoor is de gemeente beter in staat tot bijsturen of een vlotte interventie. Anderzijds is het belangrijk dat de doelstellingen van de onderneming (de marktpartij) te verzoenen zijn met de doelstellingen van de gemeente. Alleen dan ontstaat een win-win situatie voor beide partijen én gebruikers. De gemeente heeft er bijvoorbeeld belang bij dat de aanbieder geen waarborgfraude pleegt of gevoelige klanteninformatie misbruikt.

Het kan nuttig zijn om de aanbieder te vragen om een haalbaar businessplan voor de dienst, als bewijs dat het bedrijf financieel gezond is en in staat is om de dienst gedurende enige tijd (duurzaam) aan te bieden. Ook kan inzicht in de (lokale) partners van een partij vertrouwen bieden: denk aan een samenwerking met lokale fietsmakers of servicepartners voor het onderhoud van de fietsen. Door lokale verankering ontstaat verbondenheid met de regio.

6.10 Hoe kun je sturen op de kwaliteit van de dienstverlening?

Bij de kwaliteit van de dienstverlening gaat het bijvoorbeeld over de kwaliteit van de deelvoertuigen, het tarief en de beschikbaarheid, de gebruiks- én gebruikerservaring, het contract, etc. Al deze aspecten maken of breken het succes van een deelsysteem. Het lijkt daarom vanzelfsprekend om hier op te sturen. Anderzijds vergt het formuleren van goede eisen voor de kwaliteit van dienstverlening veel deskundigheid van gemeenten over de systemen, bedrijfsvoering en gebruikerswensen. Het gevaar bestaat dat de overheid op de stoel van de ondernemer gaat zitten. Dit pleit voor outputvoorschriften (prestatie-eisen) die een duidelijke relatie hebben met de doelstellingen. Een centraal output-voorschrift zou kunnen zijn een minimum aantal verhuringen per deelvoertuig per dag (zie paragraaf 0). Verwacht mag worden dat zo'n centraal outputvoorschrift doorwerkt op de kwaliteit van de dienstverlening. De exploitant kan alleen voldoen aan zo'n outputvoorschrift als de kwaliteit van de deelvoertuigen in orde is, als de prijs acceptabel is, als de voertuigen op de juiste plek staan etc.

Bij de kwaliteit van de dienstverlening kunnen we onderscheid maken tussen de volgende aspecten:

- **Voertuig:** Bij het beschrijven van de kwaliteit van het voertuig is wettelijke conformiteit de basis.
- **Gebruikerservaring:** *De gebruikerservaring is zeer belangrijk voor een goede adoptie van het deelsysteem. Een complexe aanmelding- of leenprocedure zorgen voor een slechte gebruikerservaring en mogelijk afhaken van de gebruiker. Een goed ontwerp van de fiets, app en user-flows zijn dus cruciaal.*
- **Mobiliteitsgarantie:** *De mobiliteitsgarantie (zekerheid over de beschikbaarheid van deelvoertuigen) geeft de gebruiker vertrouwen in de dienstverlening. Indien een gebruiker verschillende keren geen (bruikbaar) deelvoertuig vindt in de buurt, kan deze afhaken.*

Contract en tarief: *Het contracttype en tarief voor de gebruiker hebben een grote invloed op het gebruik van een deelsysteem. Waar eindigt de verantwoordelijkheid van de gebruiker en waar begint die van de dienstverlener? Wordt foutief gebruik zacht aangepakt, beboet of aangehaald als grond voor uitsluiting? Met het tarief kan men ook het type gebruik sturen en zich richten op een bepaalde doelgroep. Zo kan men langer gebruik stimuleren of aansturen op korte ritten. Een hoger tarief zal beter geaccepteerd worden door bezoekers dan door bewoners en studenten. Een variabele tariefstructuur kan gebruikt worden om redistributie in de hand te werken, maar zorgt wel voor minder begrip van de werkzaamheid van het systeem. Deze methodiek is ook minder transparant.*

Nadere regels APV Utrecht t.a.v. de voertuigen:

- de voertuigen die worden ingezet voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
- de aandrijving van de deelvoertuigen en voertuigen die worden ingezet voor de bedrijfsvoering veroorzaken geen schadelijke stoffen (zero-emission);
- de voertuigen tonen geen reclame voor derden;
- elk voor gebruik aangeboden voertuig moet identificeerbaar zijn als voertuig van de vergunninghouder en moet op elk moment te traceren zijn;
- de vergunninghouder dient zelf zorg te dragen voor het opladen van de voertuigen. Er worden geen laadpalen of faciliteiten in de openbare ruimte aangeboden;
- de vergunninghouder is verplicht verzekerd te blijven tegen aansprakelijkheid.

Nadere regels APV Utrecht t.a.v. dienstverlening

- de vergunninghouder exploiteert binnen een half jaar na de ingangsdatum van de vergunning minimaal 25% en binnen een jaar minimaal 50% van het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen;
- de vergunninghouder zorgt ervoor dat het percentage voertuigen dat op enig moment niet aangeboden kan worden omdat deze in reparatie zijn of vervangen moeten worden niet meer dan 10% bedraagt;
- de vergunninghouder zorgt ervoor dat niet méér van zijn voertuigen in de gemeente Utrecht aanwezig zijn dan het aantal voertuigen waarvoor aan hem een vergunning is verleend;
- de vergunninghouder verwijdert kapotte voertuigen en voertuigen die niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg binnen 4 uur nadat bij redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid;
- aan het eind van de levensduur van een voertuig worden de voertuigen door vergunninghouder uit de openbare ruimte verwijderd en op een duurzame manier verwerkt. De voertuigen mogen niet meer herkenbaar zijn als deelvoertuig van de vergunninghouder in de openbare ruimte van Utrecht.

6.11 Welke data mag/moet een gemeente eisen?

Binnen moderne deelsystemen spelen data een grote rol. De slimme sloten en bijbehorende apps genereren een constante stroom data, die essentieel zijn voor het functioneren van de systemen. Waar staan de deervoertuigen? Wie mag een voertuig huren? Hoeveel moet er betaald worden?

In de vergunning kan een gemeente voorschrijven dat een aanbieder van lichte deelmobiliteit data moet leveren aan de gemeente of andere marktpartijen, maar de gemeente mag niet zomaar alle data opeisen. We maken hier onderscheid in drie soorten data:

- **Data-uitwisseling met andere marktpartijen om de gebruikersvriendelijkheid te vergroten.** Het gaat daarbij om data-uitwisseling met bijvoorbeeld app-bouwers, aanbieders van routeplanners en aanbieders van mobiliteitsdiensten (MaaS). In de optimale situatie resulteert dit in volledige interoperabiliteit. Bij echte interoperabiliteit komt er veel meer kijken dan alleen data-uitwisseling (zie paragraaf 6.12);
- **Monitoringsdata voor de gemeente als verlener van een vergunning, of concessie(s) voor lichte deervoertuigen.** Met deze monitoringsdata kan de gemeente controleren of de aanbieders voldoen aan de vergunningvoorschriften of prestatieafspraken. Het gaat om zaken die te maken hebben met ruimtegebruik (worden de voertuigen en daarmee de ruimte efficiënt gebruikt?), met de maatschappelijke doelstellingen (laten mensen de auto staan?), met de parkeerhinder (worden klachten snel verholpen?) en met de kwaliteit van de dienstverlening (is er altijd een deervoertuig beschikbaar?).
- **Beleidsrelevante data, waarmee gemeenten hun (fiets)beleid kunnen optimaliseren.** Denk bijvoorbeeld aan track&trace-data uit de deervoertuigen, waaruit een gemeente kan afleiden op welke kruispunten (brom)fietsers veel vertraging ondervinden. Omdat deze data geen directe relatie hebben met de doelstelling van de vergunning, is het de vraag of de levering van track&trace-data verplicht gesteld kan worden. Andere opties zijn dat de gemeente deze data (apart) inkoop bij aanbieders van deervoertuigen of dat de levering gezien wordt als een marktconforme vergoeding voor het gebruik openbare ruimte.

Wat betreft de monitoringsdata, stellen gemeenten in vergunningen meestal de voorwaarde dat aanbieders periodiek (bv twee keer per jaar) rapportages leveren over de voortgang en de eventueel effecten. Daarnaast zijn aanbieders vaak verplicht gedetailleerde (ruwe) data te leveren over het gebruik van de deervoertuigen en de klachtenafhandeling. Voordeel hiervan is dat de gemeente objectiever en uniform kan vaststellen of aanbieders aan de eisen voldoen en naar eigen behoefte analyses kan maken. Vaak worden aanbieders verplicht om de ruwe data aan te leveren aan een dashboard (zie paragraaf 6.11.2). Tot slot stellen gemeenten soms de eis dat aanbieders mee moeten werken aan enquêtes onder klanten van de aanbieders.

Uit Jaarrapportage deelfietsen en deelscooters Den Haag 2021: Het college wil in het najaar van 2021 zelf een doelgroepenonderzoek uitvoeren onder de gebruikers van deelmobiliteit. Hierdoor ontstaat een beter beeld van de wens, het doel van gebruik van deeltweewielers, de randvoorwaarden voor goed gebruik, voor welk vervoersmiddel het een alternatief vormt en het effect op autobezit. Op basis hiervan kan inzichtelijk worden gemaakt in welke mate deelmobiliteit (zoals aangeboden en gereguleerd) een overgang van bezit naar gebruik bevordert, helpt vervoersarmoede te onderdrukken en wat extra nodig is (bv. bij gebiedsontwikkeling, herinrichting straten/openbare ruimte) om dat meer te stimuleren.

6.11.1 Data-standaarden

Voor de uitwisseling van gedetailleerde (ruwe) data zijn verschillende datastandaarden beschikbaar: GBFS, TOMP, MDS en in de toekomst CDS-M.

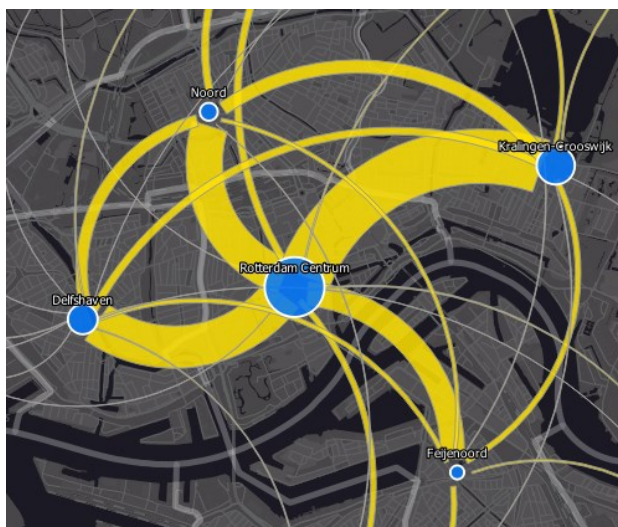
[GBFS](#) (General Bikeshare Feed Specification) en [TOMP-API](#) (Transport Operator to Mobility Provider-API) zijn eigenlijk bedoeld voor data-uitwisseling tussen marktpartijen onderling (zie paragraaf 6.12) en niet zozeer voor monitoringsdata. GBFS en TOMP bieden echter ook mogelijkheden voor monitoring, maar deze zijn (vooralsnog) beperkt. Dit was aanleiding voor enkele steden in de Verenigde Staten om de Mobility Data Specification ([MDS](#)) te ontwikkelen. Hiermee kunnen overheden 'rechtstreeks' data bij aanbieders van deelmobiliteit ophalen. Ook veel Europese steden maken gebruik van MDS. Verschillende aanbieders en overheden maken bezwaar tegen MDS, omdat deze onvoldoende rekening zou houden met bedrijfsgevoeligheid en privacy. Dit was mede aanleiding voor een aantal Nederlandse steden om samen met marktpartijen een Europese variant te ontwikkelen: de City Data Standard – Mobility ([CDS-M](#)). Het traject is gestart in de zomer van 2021.

6.11.2 Dashboards

Voor het verzamelen en analyseren van ruwe data kunnen overheden gebruik maken van dashboards van derden, zoals [Vianova](#) en het [Deelfietsdashboard](#). Belangrijke voordelen zijn:

- Overheden hoeven niet zelf de grote hoeveelheden data te verwerken tot behapbare informatie voor beleidsmakers en vergunningshandhavers;
- De informatie van verschillende aanbieders staat op één plek en kan onderling vergeleken worden;
- De aanbieder van het dashboard kan functioneren als onafhankelijke derde partij die ervoor zorgt dat de informatie in het dashboard niet meer privacy en/of bedrijfsgevoelig is.

Het Deelfietsdashboard komt voort uit een pilot die CROW-Fietsberaad de afgelopen jaren (2019-2021) samen met overheden en aanbieders heeft uitgevoerd om ervaring op te doen met monitoringsdata. Elke dertig seconde haalt het dashboard data op over de positie en status van circa 10-duizend deelvoertuigen in meer dan 20 gemeenten. Op basis hiervan genereert het dashboard informatie over het gebruik van de deelvoertuigen, de parkeerduur en de herkomst en bestemmingen. Het dashboard voorziet in standaardrapportages, zodat gemeenten eenvoudig de prestaties van verschillende aanbieders kunnen vergelijken. Een aantal gemeenten heeft in hun vergunningsvoorwaarden de verplichting opgenomen dat aanbieders data aanleveren aan het CROW-dashboard.



Figuur 28: Herkomst-bestemmingsrelaties van verhuringen van lichte deelvoertuigen in Rotterdam. Bron: deelfietsdashboard

Een belangrijke les uit de pilot is dat strikte eisen gesteld moeten worden aan de data die aanbieders leveren (zie paragraaf 0). In overleg met gemeenten en aanbieders is besloten om ook na afloop van de pilotperiode verder te gaan met het dashboard, waarbij CROW de rol heeft van “vertrouwde derde partij”. Verder hebben gemeenten de wens om ook deelauto's op te nemen in het dashboard, dat daarom omgedoopt wordt tot “Dashboard Deelmobiliteit”.

Uit de vergunningsvoorwaarden gemeente Utrecht 2021

Voor het monitoren van de voortgang en effecten van deelmobiliteit en voor het beheersen van de kwaliteit van de openbare ruimte, is de vergunninghouder verplicht om de volgende data beschikbaar te stellen aan de gemeente:

i. Kwantitatieve data: Aantallen unieke gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/ in gebruik zijnde voertuigen per wijk en postcode, aantal defecte voertuigen, aantal en locaties vernielde voertuigen, aantal ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;

ii. Kwalitatieve data: informatie die verzameld wordt door aanbieder via enquêtes onder (potentiële) klanten over in ieder geval: relatie met autobezit en -gebruik, modal shift en verbetering van aanbod. In het geval de gemeente Utrecht zelf kwalitatief onderzoek wil doen in het kader van monitoring en evaluatie, verzendt de vergunninghouder de enquête naar zijn klanten.

De vergunninghouder verstrekt de kwantitatieve gegevens via een door de gemeente aangegeven open datastandaard;

de vergunninghouder levert twee maal per jaar, op 15 juli en op 15 januari, een rapportage aan de gemeente met betrekking tot de daaraan voorafgaande zes kalendermaanden;

6.12 Hoe kan een gemeente ervoor zorgen dat het aanbod van deelvoertuigen interoperabel is?

Het idee achter interoperabiliteit, is dat gebruikers met één registratie (account) toegang krijgen tot verschillende transportsystemen; bussen, taxi's, treinen, deelauto's en ook deelfietsen. In dit verband wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service' (MaaS).

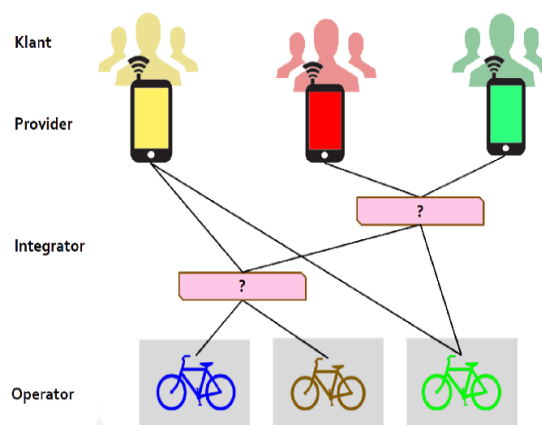
Als het gaat om interoperabiliteit, wordt er soms alleen gedacht aan het delen van locatiegegevens. Je kunt dan wel de beschikbare deelvoertuigen vinden, maar om een te boeken en mee te nemen moet je alsnog de App van die partij installeren en moet je bij die partij aanmelden. Het delen van locatiegegevens over het actuele aanbod is een relatief eenvoudige eerste stap op weg naar echte interoperabiliteit. Echte interoperabiliteit betekent dat de hele 'verhuur' (locatie, start huur, slot openen, slot sluiten en afrekenen) met een app of website van een derde gedaan kan worden.

Voorals er verschillende aanbieders van deelmobiliteit actief zijn in één stad of regio zijn, biedt interoperabiliteit voordelen:

- voor de klant, omdat deze gemakkelijk kan kiezen uit de deelvoertuigen van alle aanbieders. De kans op een deelvoertuig op loopafstand is groter.
- voor het gehele stedelijke systeem van deelvoertuigen, omdat het aanbod van de verschillende exploitanten elkaar versterkt. Met minder deelvoertuigen en dus ook minder ruimtegebruik kan het netwerk van deelvoertuigen goed functioneren.
- voor de aanbieders van deelmobiliteit, omdat hun aanbod vaker onder de aandacht gebracht wordt bij potentiële klanten. Bovendien kunnen klanten van MaaS-providers zonder rompslomp een deelvoertuig boeken. In discussies met gemeenten werd wel de zorg geuit dat de MaaS-provider met de grootste marketingkracht een monopoly-positie zou kunnen verwerven, vergelijkbaar met Uber in de taxi-wereld.



Figuur 29: Zonder interoperabiliteit heeft de klant voor elke aanbieder een andere app nodig (inclusief wachtwoord en borg)



Figuur 30: Een mogelijke organisatorische invulling van interoperabiliteit.

De ontwikkeling van interoperabiliteit voor deelmobiliteit kent juridisch-financiële en technische uitdagingen. De juridisch-financiële uitdagingen zijn misschien wel het grootst; 'Welke kosten worden onderling verrekend?', 'Wie is verantwoordelijk als een deelvoertuig gestolen of vernield wordt?', etc. De technische uitdagingen liggen op het vlak van gestandaardiseerde gegevensuitwisseling tussen marktpartijen met behulp van Application Programming Interfaces (API's).

INTEROPERABILITEIT KENT VERSCHILLENDE DIMENSIES

- *Informatie-uitwisseling:* De gebruiker heeft via één kanaal toegang tot de informatie over de verschillende diensten. Bijvoorbeeld, de gebruiker kan via één app zowel de locaties van deelfietsen, deelauto's, tramhaltes, etc. vinden én tevens de tariefinfo voor de diverse diensten.
- *Compatibiliteit van de toegankelijkheid:* De gebruiker kan zichzelf met één toegangsmiddel identificeren voor verschillende diensten. Zo kan de gebruiker bijvoorbeeld met één app deelfietsen en deelauto's van verschillende aanbieders openen.
- *Centrale facturatie:* Een gebruiker registreert zich op een platform, en kan gebruik maken van de andere interoperabele diensten. De kosten van de verschillende diensten worden samen afgerekend, via een factuur of e-wallet. Een klant van het ene systeem, is dus meteen ook geregistreerd bij de andere systemen.
- *Fysieke aansluiting:* In het kader van voor- en natransport voor openbaar vervoer is het belangrijk dat de fysieke aansluiting op het andere transportmiddel gegarandeerd wordt. Zo is het belangrijk dat er garantie is van aanwezige deelfietsen bij mobiliteitsknooppunten.

De afgelopen jaren (2019-2022) zijn grote stappen gezet op weg naar interoperabiliteit voor lichte deelvoertuigen. Marktpartijen en overheden hebben een standaard ontwikkeld voor de data-uitwisseling, de zogenaamde TOMP-API (Transport Operator to Mobility Provider-API). Veel gemeenten stellen de TOMP-API verplicht in hun vergunningsvoorwaarden.

Om praktijkervaring op te doen heeft het ministerie van IenW het initiatief genomen voor een zevental MaaS-pilots, waar ook lichte deelvoertuigen deel van uitmaken. Het ministerie werkt samen met gemeenten en andere overheden aan een MaaS keurmerk, dat meerdere afspraken bevat tussen deelmobiliteitsaanbieders en MaaS dienstverleners. Denk hierbij aan aspecten als non-discriminatoire wederverkoop van tickets, het delen van data



met de overheid en allerlei aspecten als de borging van privacy van reizigers en juridische aansprakelijkheid.

Inmiddels zijn er verschillende apps op de markt die in meer of mindere mate interoperabel zijn. Vaak zijn deze apps mede voortgekomen uit de MaaS-pilots van het ministerie. Zo hebben reisplanner 9292, internationaal ticketplatform Tranzer en Pon het initiatief genomen voor de MOVES-app, die onder andere volledig compatibel is met deelfietsaanbieder Donkey Republic. In andere apps is veelal wel het actuele aanbod te zien, maar moeten klanten vaak nog een apart account aanmaken bij de aanbieders van deelmobiliteit.

Uit de beleidsregels van de gemeente Eindhoven: De aanbieder sluit zich binnen 4 maanden na vergunningverlening aan bij het geselecteerde MaaS platform van de gemeente Eindhoven middels de standaard TOMP-API. Op verzoek dient de aanbieder ook aan te sluiten bij MaaS Dienstverleners uit de raamovereenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en/of MaaS Dienstverleners die voldoen aan de eisen uit de raamovereenkomst. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en boeken van een voertuig, het ontgrendelen, starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het slot én het betalen voor het gebruik. De aanbieder mag echter geen exclusiviteit vastleggen met één MaaS Dienstverlener. De aansluiting bij MaaS zorgt voor een verdere integratie van de mobiliteitsketen en hierdoor is het voor gebruikers gemakkelijk om een multimodale reis te plannen.

6.13 Welke kosten kan of mag een gemeente doorberekenen?

Gemeenten maken uiteenlopende kosten om lichte deelmobiliteit mogelijk te maken. Het gaat om beleidsontwikkeling, vergunningverlening, handhaving, monitoring, inrichting van hubs en eventueel gedeelde inkomsten. Gemeenten willen deze kosten in meer- of mindere mate doorberekenen aan de aanbieders van deelmobiliteit. Anderzijds kan het (volledig) doorberekenen van de kosten er ook toe leiden dat een deelsysteem niet rendabel is en dus niet van de grond komt. Dit zal waarschijnlijk eerder gelden voor deelfietsen dan voor deelsnor- en -bromfietsen.

We hebben enkele voorbeelden gevonden en houden ons aanbevolen voor meer praktijkervaringen.

- Vrijwel altijd moeten aanbieders leges betalen voor het aanvragen van een vergunning. De gemeente Utrecht heeft de legesverordening aangepast. Alleen de partijen die een vergunning krijgen betalen leges. Dus niet alle aanvragers;
- Deelfietsaanbieders die meedoen aan de pilot van het ministerie van IenW voor deelfietsen in stationsstallingen betalen stallingskosten die afgeleid zijn van een stallingsabonnement;
- Het college van Den Haag gaat voor de autoparkeervakken die ingenomen (gaan) worden door de deelaanbieders, een tarief ter hoogte van een parkeervergunning voor bedrijven (€380,40 per parkeerplaats per jaar) in rekening brengen. De kosten worden verrekend met de aanbieders, waarbij het totale tarief evenredig naar de verdeling van het aantal deelvoertuigen (honderdtallen) in rekening zal worden gebracht.
- Den Haag is ook in gesprek met de aanbieders over de kosten voor de aankleding van de hubs. Aanbieders lijken bereid hierin bij te dragen.

6.14 Hoe regelen we deelmobiliteit bij stedelijke verdichting?

Veel gemeenten hebben de ambitie om de woningbouwopgave deels te realiseren in bestaand stedelijk gebied. Samen met projectontwikkelaars wordt daarbij gekeken naar vernieuwende mobiliteitsconcepten, zoals mobiliteitshubs waar de toekomstige bewoners kunnen kiezen uit en breed scala aan deelvoertuigen. Een gunstige ontwikkeling die kan bijdragen aan de verschuiving van voertuigbezit naar voertuiggebruik. Tegelijkertijd werpt het de vraag op hoe de afspraken van de gemeente met de projectontwikkelaar zich verhouden tot de vergunninghouders voor lichte deelmobiliteit. Mogen alleen aanbieders met een vergunning op basis van de APV deelmobiliteit aanbieden in deze verdichtingswijken of mogen projectontwikkelaars eigen aanbieders inschakelen? Mag een aanbieder die door de projectontwikkelaar is ingeschakeld ook deelvoertuigen aanbieden in de openbare ruimte? En vooral: hoe zorg je ervoor dat de verschillende deelsystemen elkaar versterken?

We hebben nog weinig praktijkervaring over dit onderwerp gevonden. Voor een volgende versie van de leidraad houden we ons aanbevolen.

Reactie uit Schiedam: De vergunningverlening geldt alleen voor aanbieders die hun voertuigen in de openbare ruimte aanbieden. Bij gebiedsontwikkelingen wordt deelmobiliteit veelal in pandig geregeld. Dan is een vergunningverlening niet van toepassing. Bij het aanbieden in de openbare ruimte gelden de regels uit de APV.

6.15 Hoe kan de gemeente sturen verkeersveiligheid?

We hebben (vooralsnog) geen signalen gekregen dat lichte deelvoertuigen vaker betrokken zijn bij ongevallen, dan privé-voertuigen in dezelfde categorie. Bij de snorfiets is het zelfs goed denkbaar dat de deel-variant veiliger is dan de privé-variant, omdat de snelheidsbegrenzing altijd in tact is. Een verschuiving van lopen en fietsen naar deelsnor- en bromfietsen zal daarentegen waarschijnlijk wel negatief uitpakken voor de verkeersveiligheid vanwege de hogere snelheid. Het eerste instrument om te sturen op verkeersveiligheid heeft dan ook te maken met het toelaten van deelsnor- en -bromfietsen en de bijbehorende condities. Hoe voorkom je dat het ten koste gaat van lopen en fietsen? Zie ook paragraaf 6.3.

Bij onze inventarisatie hebben we daarnaast nog een aantal andere manieren gevonden, waarmee gemeenten willen sturen op verkeersveiligheid:

- De basis is natuurlijk dat de deelvoertuigen minimaal moeten voldoen aan de wettelijke eisen.
- De gemeente Groningen heeft de minimum leeftijd voor gebruikers van deelsnorfietsen verhoogd van 16 naar 18 jaar.
- In Groningen mogen de deelsnorfietsen 's nachts niet verhuurd worden. Dit heeft wel als nadeel dat juist 's nachts het OV-aanbod schaars is. De deelsnorfiets kan niet als alternatief dienen.
- In de beleidsregels van de gemeente Eindhoven wordt de mogelijkheid genoemd dat de gemeente gebieden aanwijst waarbinnen een snelheidsbeperking door middel van geo-fencing uitgevoerd dient te worden voor bepaalde voertuigcategorieën. Het is onduidelijk of dit ook in de praktijk wordt toegepast.

Ook aanbieders van deelvoertuigen nemen zelf maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Aanbieder Check heeft bijvoorbeeld een boete van 500 euro ingevoerd voor klanten die een deelvoertuig onder invloed van alcohol of drugs besturen.

Als er sprake is van een vergelijkende toets (zie paragraaf 6.2) kan aan de geïnteresseerde aanbieders gevraagd worden welke maatregelen men wil nemen om de verkeersveiligheid te verhogen.

6.16 Hoe kan de gemeente sturen op milieubelasting?

Ook als het gaat om beperking van de milieubelasting, kan de gemeenten aanbieders vragen om met voorstellen te komen. Een aanbieder kan hierop extra punten krijgen in een vergelijkende toets (zie paragraaf 6.2). Ter inspiratie: een aanbieder van elektrische deelvoertuigen belooft:

- gebruik te maken van 100% groene energie in operaties en magazijnen;
- uitsluitend groen aangedreven elektrische voertuigen (e-bestelwagens plus aanhanger & e-cargofietsen) te gebruiken voor de accuwissel;
- overdag geen elektrische bestelwagens te gebruiken (van 6:00 tot 22:00 uur) om de congestie te verminderen;
- met partners samen te werken om alle verpakkingen, elektronica en accu's die dienen te worden verwerkt, op de juiste manier te recyclen en af te voeren;
- samen te werken met partners om de koolstofvoetafdruk te berekenen in overeenstemming met het Greenhouse Gas Protocol;
- de uitstoot die verminderd kan worden te compenseren door middel van gecertificeerde herbebossings- en beschermingsprojecten - waardoor alle reizen van onze rijders klimaatneutraal worden.

7 APV en vergunningen nader bekeken

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de wijzigingen in de APV en de vergunningverlening die nodig zijn om het aanbod van lichte deervoertuigen te kunnen reguleren. In nauwe samenwerking met de VNG en enkele gemeenten hebben we suggesties voor aanpassingen ontwikkeld. De belangrijkste staan in dit hoofdstuk. In bijlage 3 staan de volledige tekstvoorstellen.

De VNG heeft in de zomer van 2018 overwogen om de voorgestelde bepalingen op te nemen in de Model-APV. De VNG-adviescommissie Gemeenterecht heeft destijds echter besloten dit (nog) niet te doen, omdat deel(brom)fietsen in de meeste gemeenten (nog) geen probleem waren.

Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de leidraad uit 2018. In de concept-APV-teksten wordt gesproken over voertuigcategorieën “fietsen” en “bromfietsen”. De “snorfiets” valt wettelijk in de categorie “bromfiets”. Als in toekomst andere lichte elektrische voertuigen worden toegestaan (bv de e-step), moet opnieuw bezien worden of de categorie-indeling juridisch sluitend is.

Het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) voert in het najaar van 2021 een opdracht uit van het ministerie van IenW om te komen tot (nieuwe) voorbeeldteksten voor deelmobiliteit in de APV en de uitvoeringsvoorschriften. Dit heeft mogelijk ook gevolgen voor de voorbeeldteksten in dit hoofdstuk.

7.1 Verbod op lichte deervoertuigen opnemen in de APV

VOORSTEL VOOR VERBOD DEEL-/HUUR-(BROM)FIETSEN IN DE APV

[bepalingen tussen haken zijn facultatief]

['Artikel 2:8 Dienstverlening']

1. *Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden op de weg te plaatsen.*
2. *Het college kan voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning*
 - a. *ter voorkoming van overlast;*
 - b. *in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente;*
 - c. *in het belang van de veiligheid van het publiek;*
 - d. *in het belang van de doorstroming van het verkeer;*
 - e. *ter voorkoming van onevenredig ruimtegebruik.]*
3. *Het college kan ter bescherming van de belangen in het tweede lid een maximum stellen aan het totaal aantal bedrijven waaraan een vergunning kan worden verleend of aan het totaal aantal fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid of categorieën of typen daarvan dat op of aan de weg kan worden geplaatst.]*
4. *Het college draagt zorg voor een onpartijdige en transparante verlening van beschikbare vergunningen.]*
5. *Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 weigert het college de vergunning indien een maximum als bedoeld in het derde lid is vastgesteld en dit maximum al is bereikt.]*
6. *Het college kan wegen of weggedeelten aanwijzen waar uitsluitend fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid mogen worden geplaatst en ter gebruik mogen worden aangeboden of waar deze fietsen of bromfietsen niet mogen worden geplaatst en niet ter gebruik mogen worden aangeboden.]*
7. *Het is verboden te handelen in strijd met het bepaalde krachtens het zesde lid.]*
8. *Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.]]*

Daarnaast zijn aanpassingen wenselijk of noodzakelijk in de volgende artikelen uit de Model-APV van de VNG: 2:10 (voorwerpen op of aan de weg); 5:2 (parkeren van voertuigen van autobedrijf en dergelijke); 5:12 (Overlast van fietsen en bromfietsen); artikel 5:14 (begripsbepaling Venten); 5:17 (begripsbepaling standplaatsen). Zie Bijlage 5.

De eerste stap in Spoor B is het verbieden van het aanbieden van lichte deelvoertuigen op de openbare weg. Hieronder worden het instellen van een verbod en het verlenen van een vergunning uit artikel 2:8 van de APV nader toegelicht.

Ad 1. Toelichting op het verbod

Het eerste lid regelt feitelijk het deel(brom)fietsverbod voor de openbare ruimte. Dit is de kapstok voor de regulering in spoor B. Het verbod geldt voor alle bedrijven en alle typen deel(brom)fietsen, dus ook voor fietsenwinkels of hotels die huur- of leen(brom)fietsen op de stoep willen zetten/aanbieden. Het verbod geldt daarentegen niet voor gebruikers van deel(brom)fietsen, die hun deel(brom)fiets in de openbare ruimte willen parkeren, om vervolgens weer verder te gaan. Deze deel(brom)fietsen zijn immers niet beschikbaar voor derden. Voor hen gelden de reguliere (brom)fietsparkeerregels.

We adviseren om bromfietsen mee te nemen in het verbod en daarmee ook e-scooters, e-steps, speed-pedelecs en Biro's (elektrische brommobielen). Uit Amerikaanse steden komen bijvoorbeeld berichten over overlast van e-steps en verschillende Nederlandse steden melden belangstelling van aanbieders van e-scooters.

De formulering van het begrip 'deel(brom)fiets', zoals gesteld in lid 1, lijkt vrij omslachtig ('het bedrijfsmatig op de weg plaatsen van (brom)fietsen ten behoeve van gebruik door derden'), maar daar zijn goede redenen voor. Het begrip 'deel(brom)fiets' komt niet voor in de definities van de Model-APV en de Wegenverkeerswet. Hetzelfde geldt voor 'huur(brom)fiets'. In dit eerste lid is daarom gekozen voor een omschrijving van de dienstverlening die breed toepasbaar is, ongeacht kenmerken van het systeem, de huurprijs, toegankelijkheid etc. De gekozen formulering voorkomt bijvoorbeeld discussies over de vraag of de deel(brom)fietsen nu op de weg te huur worden aangeboden of op het internet, via een app.

Tot slot de laatste definitiekwestie uit het eerste lid: voor het begrip 'weg' verwijst de Model-APV naar de Wegenverkeerswet (WVW). Ook het trottoir en de berm maken volgens de WVW onderdeel uit van de weg. Parken en groenvoorzieningen vallen niet onder deze definitie, maar hier is het volgens de Model-APV sowieso verboden voertuigen te plaatsen. De gehele openbare ruimte is hiermee gedekt.

Ad 2. Toelichting op de vergunning

In het eerste lid is geregeld dat het deel(brom)fietsverbod niet geldt voor bedrijven met een vergunning. Op grond van artikel 1:8 van de Model-APV kan een gemeente vergunningen weigeren in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid en de bescherming van het milieu.

De vergunningverlening biedt de gemeente daarnaast ook mogelijkheden om tot op zekere hoogte te sturen in het aanbod van deel(brom)fietsen in de openbare ruimte. Het College is namelijk bevoegd om voorschriften of beperkingen te verbinden aan vergunningen (artikel 1:4 van de Model-APV). De bevoegdheden zijn echter niet onbegrensd. Volgens de Europese Dienstenrichtlijn mogen overheden alleen beperkingen opleggen aan burgers en bedrijven, als er sprake is van dwingende redenen van algemeen belang. In het tweede lid van het voorgestelde deelfietsartikel worden de belangen genoemd, die de gemeente met de vergunningverlening wil beschermen. Eventuele voorschriften of beperkingen in de vergunning moeten een duidelijke relatie hebben met deze belangen.

MINIMUMVOORWAARDEN, VOORSCHRIFTEN EN SELECTIECRITERIA

We maken hier onderscheid tussen minimumvoorwaarden, voorschriften en selectiecriteria. In Bijlage 4 is ter inspiratie een overzicht gegeven van verschillende mogelijkheden.

- Minimumvoorwaarden zijn de eisen waar de aanvrager aan moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning.
- Voorschriften zijn de eisen waar een aanbieder tijdens de looptijd van de vergunning aan moet voldoen. De gemeente handhaaft hierop. Bij toetsing van de vergunningaanvraag kan onder meer worden beoordeeld of de aanvrager voldoende aannemelijk maakt dat hij aan de voorschriften kan voldoen.
- Selectiecriteria zijn alleen van toepassing als de gemeente een maximum stelt aan het aantal vergunningen of het aantal deelfietsen dat aangeboden mag worden in de openbare ruimte. De partijen die het beste scoren op de selectiecriteria krijgen de vergunning. (zie Spoor B2, 'schaarse vergunning', zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). De selectiecriteria kunnen eveneens gehanteerd worden bij het selecteren van gegadigden voor een concessie (Spoor C, zie paragraaf 5.2.3).

Beperking regeldruk

Er zijn goede redenen om terughoudend te zijn in het aantal en de gedetailleerdheid van de eisen in de vergunningen voor lichte deelmobiliteit. De beperkingen die worden opgelegd moeten in verhouding staan tot de belangen die de gemeente wil beschermen. Daarnaast geldt: hoe meer eisen, hoe groter de benodigde inspanningen voor monitoring, rapportage en handhaving van zowel de gemeente als de aanbieder. Bovendien moet voorkomen worden dat de overheid op de stoel van de ondernemer gaat zitten. Dit geldt met name voor de eisen die betrekking hebben op de kwaliteit van de dienstverlening. Het formuleren van deze eisen vergt relatief veel kennis over de bedrijfsvoering. Dit pleit voor outputvoorschriften (prestatievoorschriften) die een duidelijke relatie hebben met de doelstellingen (zie ook paragraaf 0).

Een outputvoorschrift zou kunnen zijn een minimum aantal verhuringen per deel(brom)fiets, per dag. Of nog beter: de gemiddelde tijdsduur dat een deelfiets in de openbare ruimte staat, voordat ze verhuurd wordt. Dit heeft een duidelijke relatie met het publieke belang om onevenredig ruimtegebruik te voorkomen. Als een deelvoertuig gemiddeld vaker gebruikt wordt dan een privé-voertuig, is het goed te verdedigen dat voor deelvoertuigen schaarse ruimte wordt vrijgemaakt. Bovendien mag verwacht worden dat zo'n centraal output-voorschrift doorwerkt op de kwaliteit van de dienstverlening. De exploitant kan alleen voldoen aan het outputvoorschrift als de kwaliteit van de fietsen in orde is, de prijs acceptabel is, de fietsen op de juiste plek staan, etc.

7.2 Ontheffing op (brom-)fietsparkeerverboden voor lichte deelvoertuigen (spoor A, B en C).

Indien een gemeente kiest voor exclusieve plekken voor de uitgifte van lichte deelvoertuigen moet de wettelijke basis hiervoor geregeld worden in de APV. Denk daarbij aan locaties op een plein voor een station of nabij (H)OV-haltes, waar het stallen van (brom)fietsen verboden is. Met een ontheffing voor aanbieders van deel(brom)fietsen, kan op specifiek aan te wijzen locaties een uitzondering gemaakt worden. Dit vergt aanpassingen in artikel 2.8 (dienstverlening) en artikel 5:12 (overlast van fietsen en bromfietsen)

De ontheffing op (brom-)parkeerverboden kunnen in alle drie de sporen verleend worden (zie ook paragraaf 5.2). In de sporen B en C kan het grotendeels meegenomen worden in de vergunning- of concessieverlening. In spoor A heeft de ontheffing meer voeten in de aarde, omdat er nog geen afspraken zijn met aanbieders

VOORSTEL* APV-BEPALINGEN VOOR EXCLUSIEVE DEELFIETSPLEKKEN

'Artikel 2:8 Dienstverlening'

[bepalingen tussen haken zijn facultatief]

[...]

[6. Het college kan wegen of weggedeelten aanwijzen waar uitsluitend fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid mogen worden geplaatst en ter gebruik mogen worden aangeboden of waar deze fietsen of bromfietsen niet mogen worden geplaatst en niet ter gebruik mogen worden aangeboden.]

[7. Het is verboden te handelen in strijd met het bepaalde krachtens het zesde lid.]

Op grond van het zesde lid van artikel 2.8 kan het college plaatsen of parkeervoorzieningen aanwijzen speciaal voor het bedrijfsmatig plaatsen van deel(brom)fietsen (bijvoorbeeld parkeervakken of (fiets)rekken). Het college kan nadere regels stellen aan het gebruik van deze plaatsen ter voorkoming van overlast, in het belang van het uiterlijk aanzien van de omgeving en de veiligheid van het publiek. Hierbij valt te denken aan de kwaliteit (bv. geen fietswrakken) en de kwantiteit (aantal) van de deel-/huurvoertuigen. Daarnaast kan het college wegen of weggedeelten aanwijzen waar deze deel(brom)fietsen juist niet mogen worden geplaatst en aangeboden.

Om tegen het verkeerd plaatsen en aanbieden van deel(brom)fietsen te kunnen optreden, is in het zevende lid een verbodsbepaling opgenomen. Daarnaast moet aan het bestaande Artikel 5:12 'Overlast van fietsen of bromfietsen' lid 3 worden toegevoegd. Het betreft parkeerverboden en een maximum parkeerduur in bepaalde gebieden. De maximum parkeerduur is vooral bedoeld om weesfietsen te kunnen opruimen. Deze regels gelden ook voor deel(brom)fietsen, die op straat geparkeerd staan, ongeacht of ze beschikbaar zijn voor gebruik door derden

'ARTIKEL 5:12 OVERLAST VAN FIETSEN EN BROMFIETSEN'

[bepalingen tussen haken zijn facultatief]

- 1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.*
- 2. Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan.*
- [3. Het verbod bedoeld in het tweede lid is niet van toepassing op weggedeelten die zijn aangewezen voor het bedrijfsmatig plaatsen van fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden bedoeld in artikel 2:8, zesde lid.]*

Proces verlenen ontheffing

Het proces dat doorlopen moet worden voor het afgeven van een ontheffing, is als volgt:

- Het APV-artikel 5:12 dat de (brom)fietsparkeerverboden regelt wordt uitgebreid met een lid, waarin bepaald wordt dat het college ontheffing verleent aan aanbieders van lichte deelvoertuigen.
- De gemeente maakt een overzicht van de locaties waar deze ontheffing geldt, voorzien van een duidelijke afbakening en eisen t.a.v. de wijze waarop de plaatsing van deel(brom)fietsen op deze locatie is toegestaan.
- De gemeente formuleert een aantal kwaliteitskenmerken, waar aanbieders van deel(brom)fietsen aan moeten voldoen en maakt deze inzichtelijk (met motivatie) en kenbaar aan de aanbieders. De uitwisseling van data is één van de kenmerken, zodat handhavers eenvoudig kunnen controleren of deel(brom)fietsen die in het

betreffende gebied staan, inderdaad een ontheffing hebben. In de sporen B en C kan dit onderdeel zijn van vergunning of concessie.

- Aanbieders komen in aanmerking voor een ontheffing op de aangewezen locaties als zij aantoonbaar kunnen maken dat ze voldoen aan deze kwaliteitskenmerken. Iedereen die aan de minimumvoorwaarden voldoet moet een ontheffing krijgen.

Een voorbeeld:

“Gemeente x heeft een verbod op het stallen van (brom)fietsen op het voorplein nabij het Centraal Station, maar ziet vanuit beleidsdoelstellingen graag dat mensen de fiets pakken als voor- en natransport in hun (OV)-ketenreis. Om die reden besluit gemeente X een drietal aanbieders van deelfietsen een ontheffing op het parkeerverbod te verlenen met een maximum parkeerduur van 24 uur. Aan de ontheffing wordt de eis verbonden dat de aanbieders real data doorgegeven over de geparkeerde deelfietsen, zodat de gemeente eenvoudig kan monitoren op te lang geparkeerde deelfietsen.”

Bijlage 1: Vijf generaties deelfietsssystemen

Het principe van publieke deelfietsen is niet nieuw. Al vanaf de jaren '60 zien we initiatieven op dit vlak. Door de jaren heen is er een flinke (technische) ontwikkeling geweest in de eigenschappen van de systemen. Grofweg onderscheiden we hierin vijf generaties deelfietsen:



Figuur 31 Vijf generaties deelfietsen in chronologische volgorde

1. *Witte fietsenplan*: in de jaren '60 waren er verschillende initiatieven met gratis fietsen, waaronder het zogeheten 'Witte fietsenplan' in Amsterdam. Dit concept bestond uit het verspreiden van een hoeveelheid gratis fietsen, die te allen tijde door iedereen gratis gebruik konden worden. In de praktijk bleken de fietsen binnen 'no time' te zijn toegeëigend en verdwenen. Dit betekende het einde van het initiatief.
2. *Coin acces*: In de jaren '70 werden deelfietsen geïntroduceerd waar door middel van coin acces gebruik van kon worden gemaakt. Het principe werkt net als bij een winkelwagen. Door een muntje in de fiets te steken kon deze van het slot worden gehaald en gebruikt worden. Het grootste systeem van deelfietsen met coin acces stond in Kopenhagen, maar dit project werd stopgezet in 2012.
3. *Slimme stations*: rond het jaar 2000 werden systemen met slimme stations geïntroduceerd. Gebruikers melden zich ter plekke aan bij dit station om gebruik te maken van een fiets en brengen deze weer terug naar een station. Bij latere ontwikkelingen binnen deze generatie komt er ook real time informatie over de beschikbare fietsen en kun je je ter plekke registreren. Registratie werkt via het station of via een app.
4. *Slimme fietsen*: vanaf ongeveer 2010 is een overgang zichtbaar van slimme stations naar slimme fietsen. De slimme techniek is daarbij geïntegreerd in de fiets en niet langer in de stations. Dit zorgt ervoor dat de deelfietstoepassingen veel flexibeler opgezet kunnen worden: zowel naar snelheid van uitrol en optimalisatie, als ook naar de mogelijke locaties in de stad en naar type fietsen. Registratie en toegang verschuift ook langzaam van terminals naar smartphones.
5. *Flexibiliteit*: de vijfde generatie deelfietsen verschijnt nu op straat. Grootste verandering die we hierin zien heeft te maken met: (a) toegenomen flexibiliteit (ruimtelijk, gebruik, inkomsten en koppelingen) doordat nagenoeg alle fietsen uitgerust zijn met een elektronisch (slim) slot, waardoor (b) je ziet dat 'stations' verdwijnen en (c) er nieuwe gebruiksvormen verschijnen zoals free-floating en hybride vormen. Dit gecombineerd met een nieuw businessmodel dat (d) minder gebaseerd is op inkomsten van de overheid en (e) meer gebaseerd is op randinkomsten (data, betalen, Internet of Things, etc.), maakt dat de nieuwe generatie in gebruikseigenschappen en aanbieders compleet nieuw is. Door de evolutie van technologie zijn

bovendien (f) koppelingen met andere aanbieders, andere steden en MaaS-oplossingen mogelijk (= interoperabiliteit).



De vijf generaties deelfietsensystemen worden sterk gekenmerkt door de evolutie van de technologie. De technologische ontwikkelingen hebben echter ook een impact op de rol van de overheid. Vanaf de jaren '70 werd de overheid -met name in veel buitenlandse steden- opdrachtgever (of concessieverlener) voor het introduceren van deelfietsssystemen. Dit was ook nodig, gezien de hoge investeringskosten en fysieke ruimtevrage in het openbaar domein. Recent zien we ook steeds meer samenwerkingen tussen OV-aanbieders en aanbieders van deelfietsssystemen. In het verlengde van een OV-dienst biedt de deelfiets uitkomst voor bijvoorbeeld het afleggen van de zogeheten 'last mile'.

Sinds de opkomst van de vijfde generatie (free-floating systemen met elektronische sloten die met een app geopend kunnen worden) zien private partijen kans om voor eigen risico en rekening deelfietsssystemen te realiseren. Met name in het buitenland heeft de private financiering een enorme impuls gegeven aan de ontwikkeling van deelfietsssystemen. Keerzijde is dat overheden ook minder sturingsmogelijkheden hebben om deelfietsssystemen te laten aansluiten bij doelstellingen op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte. De inmiddels bekende beelden uit China van deelfietskerkhoven laten zien, dat de vrije markt van deelfietsen ook maatschappelijke nadelen kan hebben. In de zomer van 2017 bereikte deze mondiale ontwikkeling Nederland. Aanbieders van deelfietsen zetten zonder overleg of slechts met medeweten van de gemeenten deelfietsen op straat. Met name in Amsterdam leidde deze invasie van zogenaamde "strooifietsen" tot protesten bij bewoners, onder andere omdat het ten koste ging van de toch al schaarse ruimte voor het parkeren van de "eigen" fiets.

Bijlage 2: Typen deelsystemen

Er zijn vijf typen deelsystemen te onderscheiden, waar een gemeente in meer of mindere mate mee te maken kan krijgen. Dit zijn:

- *Corporate systemen (van bedrijven of bedrijventerreinen)*: een gesloten systeem dat zich richt op een specifieke groep gebruikers, aangeboden vanaf privaat terrein. Over het algemeen wordt gebruik gemaakt van eenmalige registratie en van een systeem met één of enkele locaties (B21 of B2M).
- *Traditionele verhuur of (ook wel toeristische systemen)*: Verhuur vindt plaats op één of meerdere locaties. Registratie gebeurt per gebruik en de fiets moet doorgaans op dezelfde locatie worden teruggebracht. Fietsen worden gehuurd per dag(deel), er is maar beperkt sprake van fietsdelen.
- *Closed Park & Bike systemen*: een systeem dat aangeboden wordt bij transferia en gebruikt kan worden door specifieke gebruikers. In Nederland kennen we P+Fiets voorzieningen waar gebruikers via de werkgever een fiets of fietskluis incl. parkeerplaats aan de rand van de stad beschikbaar gesteld krijgen. Zij parkeren daar de auto en vervolgen hun weg op de (eigen) fiets. In de meeste gevallen is er sprake van B21 systemen.
- *Open openbaar vervoer (halte en knooppunt) gerelateerde systemen*: een aan het openbaar vervoer gelinkt systeem met locaties bij OV-stations/haltes, dat zich richt op de OV-gebruiker. De fiets dient op dezelfde locatie of een andere OV-locatie teruggebracht te worden (B21 of B2M). Het gebruik van de fietst betreft veelal de 'last mile' naar de bestemming vanaf de halte. Er is meestal sprake van eenmalige registratie en identificatie (en betaling) per gebruik. OV-fiets is hiervan het bekendste voorbeeld. Onder deze categorie vallen ook open P+Fiets voorzieningen.
- *Open stedelijke (of wijk/regio-gebonden) systemen*: een openbaar toegankelijk systeem met veel locaties binnen het stedelijk netwerk, gericht op verschillende doelgroepen. Het systeem kenmerkt zich door een eenmalige registratie, een veelheid aan locaties waar een fiets geleend en terug gebracht kan worden. Voor optimaal gebruik moet rekening gehouden worden met optimaal gebruiksgemak en een systeem dat voor zich spreekt.

	Corporate	Closed Park & Bike	Traditionele verhuur	Open OV-systemen, incl. P&B	Open stedelijk systemen
Toegankelijkheid	Privaat	Privaat	Privaat	Publiek	Publiek
Registratie	Via bedrijf	Eenmalig / per gebruik	per gebruik	Eenmalig	Eenmalig
Terugbreng mogelijkheden	B21 (evt. B2M)	B21	B21	B21 (evt. B2M)	B2M/FF
Netwerk	Kleinschalig	Kleinschalig	1 locatie	Grootschalig / verspreid	Grootschalig / hoge dichtheid
Locaties	Bedrijf / OV	Transferium / Knooppunt	Stedelijk	mobilitaats-knooppunt	Stedelijk

Figuur 32 Overzicht van verschillende soorten deervoertuigsystemen

Bijlage 3: Concepttekst voor APV en toelichting voor spoor B

Om het aanbod van lichte deelvoertuigen te kunnen reguleren (spoor B), zijn aanpassingen in de APV nodig. Samen met de VNG hebben we conceptteksten geschreven, die hiervoor gebruikt kunnen worden. De basis is de Model-APV van de VNG uit 2018. Wijzigingen ten opzichte van de Model-APV zijn in blauw aangeduid. Verderop in deze bijlage worden deze wijzigingen nader toegelicht. Bepalingen tussen [haken] zijn facultatief.

Deze bijlage is niet gewijzigd sinds de leidraad uit 2018. In tussentijd hebben wel verschillende gemeenten hun APV aangepast om het aanbod van lichte deelvoertuigen te kunnen reguleren. We hebben niet onderzocht in hoeverre daarbij conceptteksten uit de bijlage gebruikt zijn.

Conceptteksten APV

Artikel 1:4 Voorschriften en beperkingen

1. Aan een vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. Deze voorschriften en beperkingen strekken slechts tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de vergunning of ontheffing is vereist.
2. Degene aan wie een vergunning of ontheffing is verleend, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

Artikel 1:8 Weigeringsgronden

1. Een vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd in het belang van:
 - a. de openbare orde;
 - b. de openbare veiligheid;
 - c. de volksgezondheid;
 - d. de bescherming van het milieu.
2. Een vergunning of ontheffing kan ook worden geweigerd als de aanvraag daarvoor minder dan 3 weken voor de beoogde datum van de beoogde activiteit is ingediend en daardoor een behoorlijke behandeling van de aanvraag niet mogelijk is.

Artikel 2:8 Dienstverlening

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden op de weg te plaatsen.
- [2. Het college kan voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning:
 - a. ter voorkoming van overlast;
 - b. in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente;
 - c. in het belang van de veiligheid van het publiek;
 - d. in het belang van de doorstroming van het verkeer;
 - e. ter voorkoming van onevenredig ruimtegebruik.]
- [3. Het college kan ter bescherming van de belangen in het tweede lid een maximum stellen aan het totaal aantal bedrijven waaraan een vergunning kan worden verleend of aan het totaal aantal fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid of categorieën of typen daarvan dat op of aan de weg kan worden geplaatst.]
- [4. Het college draagt zorg voor een onpartijdige en transparante verlening van beschikbare vergunningen.]
- [5. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 weigert het college de vergunning indien een maximum als bedoeld in het derde lid is vastgesteld en dit maximum al is bereikt.]

- [6. Het college kan wegen of weggedeelten aanwijzen waar uitsluitend fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid mogen worden geplaatst en ter gebruik mogen worden aangeboden of waar deze fietsen of bromfietsen niet mogen worden geplaatst en niet ter gebruik mogen worden aangeboden.]
- [7. Het is verboden te handelen in strijd met het bepaalde krachtens het zesde lid.]
- [8. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.]

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg

1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, indien:
 - a. het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of
 - b. het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.
2. Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet ten minste een vrije doorgang van [...] strekkende meter wordt gelaten op voetpaden en van [...] strekkende meter op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.
3. Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen voor terrassen, uitstallingen en reclameborden.
4. Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Het verbod is niet van toepassing op:
 - a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
 - b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:17;
 - c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijk voorschrift een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend.
6. Het verbod is voorts niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 of [de provinciale wegenverordening OF het provinciaal wegenreglement].
7. Op de ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 5:2 Parkeren van voertuigen van autobedrijf en dergelijke

1. Onder verhuren als bedoeld in dit artikel wordt mede verstaan:
 - a. het gebruiken van een voertuig voor het geven van lessen;
 - b. het gebruiken van een voertuig voor het vervoeren van personen tegen betaling.
2. Tot de voertuigen als bedoeld in dit artikel worden niet gerekend:
 - a. voertuigen waaraan herstel- of onderhoudswerkzaamheden worden verricht die in totaal niet meer dan een uur vergen, en dit gedurende de tijd die nodig is en gebruikt wordt voor deze werkzaamheden, of
 - b. voertuigen voor persoonlijk gebruik van de in het derde lid bedoelde persoon.
3. Het is degene die er zijn bedrijf, nevenbedrijf dan wel een gewoonte van maakt voertuigen te stallen, te herstellen, te slopen, te verhuren of te verhandelen, verboden:
 - a. drie of meer voertuigen die hem toebehoren of zijn toevertrouwd, op de weg te parkeren binnen een cirkel met een straal van [...] meter met als middelpunt een van deze voertuigen;
 - b. de weg als werkplaats voor voertuigen te gebruiken.

4. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Op de ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.
- [6. Het derde lid is niet van toepassing voor zover daarin wordt voorzien door artikel 2:8.]

Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
- [2. Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan.]
- [3. Het verbod bedoeld in het tweede lid is niet van toepassing op weggedeelten die zijn aangewezen voor het bedrijfsmatig plaatsen van fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden bedoeld in artikel 2:8, zesde lid.]

Artikel 5:14 Begripsbepaling Venten

1. In deze afdeling wordt verstaan onder venten verstaan: het in de uitoefening van de ambulante handel te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten op een openbare en in de open lucht gelegen plaats of aan huis.
2. Onder venten wordt niet verstaan:
 - a. het aan huis afleveren van goederen in het kader van de exploitatie van een winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet;
 - b. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op jaarmarkten en markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder h, van de Gemeentewet of artikel 5:22;
 - c. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op een standplaats als bedoeld in artikel 5:17;
 - [d. het bedrijfsmatig plaatsen van fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden bedoeld in artikel 2:8.]

Artikel 5:17 Begripsbepaling Standplaatsen

1. In deze afdeling wordt verstaan onder standplaats: het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.
2. Onder standplaats wordt niet verstaan:
 - a. een vaste plaats op een jaarmarkt of markt als bedoeld in artikel 160, eerste lid, aanhef en onder h, van de Gemeentewet;
 - b. een vaste plaats op een evenement als bedoeld in artikel 2:24;
 - [c. een vaste plaats voor fietsen of bromfietsen als bedoeld in artikel 2:8, zesde lid].

Toelichting

Artikel 2:8 Dienstverlening

Het bedrijfsmatig delen/verhuren van fietsen heeft de laatste jaren een enorme vlucht genomen. Maar ook het fenomeen van het delen/verhuren van e-scooters, e-steps of Biro's (elektrische brommobielen) vanaf de weg doet zich steeds meer voor (deze vallen alle onder het begrip bromfiets). Het deel(brom)fietsstelsel is goed

toegankelijk, gemakkelijk te gebruiken en vormt een onderdeel van het dagelijkse mobiliteitsaanbod, naast de trein, bus, auto, de eigen (brom)fiets en ((brom)fiets)parkeren. Het (brom)fietsdelen gebeurt niet alleen vanuit vaste locaties waarbij steeds direct toezicht is en waar de deel(brom)fietsen ook weer moeten worden ingeleverd. De technologie met betrekking tot deel(brom)fietsen, zoals de voorziening van elektronische (brom)fietsloten, heeft geleid tot meer flexibiliteit in het aanbod en groter beslag op de openbare ruimte. Naast de vaste 'deelfietslocaties' verschijnen er nieuwe gebruiksvormen zoals het 'free-floating'-deel(brom)fietsstelsel. In dat systeem kan een (brom)fiets overal worden achtergelaten. Naar verwachting zal dit type deel(brom)fietsen een onevenredige belasting van de openbare ruimte in de gemeente opleveren. Ook bestaat het risico dat beschadigde of ongebruikte (brom)fietsen niet snel genoeg door de aanbieders worden verwijderd. Dit levert niet alleen een onnodig en ongewenst beslag op de schaarse openbare ruimte op, maar ook een rommelige aanblik waardoor het aanzien van de openbare ruimte wordt aangetast.

Zonder een regulerend kader, heeft de gemeente weinig invloed op de inrichting van deze initiatieven. Om bovengenoemd risico te voorkomen dan wel te beperken, is in artikel 2:8 gekozen voor het reguleren van deze vorm van verhuur van (brom)fietsen voor relatief korte perioden met een vergunningsstelsel. Het is verboden om zonder vergunning van het college op de weg deze (brom)fietsen aan te bieden of te verhuren.

Artikel 2:8 is een facultatieve bepaling. Vooral grote(re) steden zullen het aanbod willen reguleren. Gemeenten waarin het bedrijfsmatig delen van (brom)fietsen vanaf de weg nauwelijks plaatsvindt, kunnen ervoor kiezen de vrijheid aan de markt te laten of de markt te stimuleren. Over de deel-/huurfietsen hebben het kenniscentrum CROW-Fietsberaad en Tour de Force een Leidraad deelfietsbeleid in Nederland uitgebracht (september 2018, vs. 0.2). In deze leidraad staan deze drie sporen (vrijheid, regulering, stimulering) beschreven om het aanbod van deel-/huur(brom)fietsen in de openbare ruimte in goede banen te leiden.

In verband met de regeling in artikel 2:8 is in de volgende artikelen een uitzondering opgenomen omdat artikel 2:8 van toepassing is:

- Artikel 5:2, zesde lid (parkeren van voertuig van autobedrijf en dergelijke);
- Artikel 5:12, derde lid (overlast van fietsen of bromfietsen);
- Artikel 5:14, tweede lid, onder d (venten);
- Artikel 5:17, tweede lid, onder c (standplaatsen).

- **Eerste lid, artikel 2:8**

Op grond van het eerste lid kan het college vergunning verlenen om bedrijfsmatig fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden op de weg te plaatsen. De vergunningsplicht geldt dus ook voor een bedrijf dat voor zijn personeel deelfietsen, een fietswinkel die huurfietsen of een hotel dat deel-/huurfietsen voor zijn gasten op de weg plaatst. De gemeente kiest voor het vergunningstelsel als zij op zich niet tegen het vanaf de weg delen of verhuren van fietsen of bromfietsen is, maar het aanbod wel wil reguleren door voorafgaande toestemming. Het college kan aan de vergunning voorschriften of beperkingen verbinden (artikel 1:4) ter bescherming van de belangen genoemd in het tweede lid.

- **Tweede lid, artikel 2:8**

In het tweede lid van het voorgestelde deelfietsartikel worden de belangen genoemd, die de gemeente met de vergunningverlening wil beschermen.

- **Derde lid, artikel 2:8**

Het kan wenselijk zijn het aantal vergunningen aan een maximum te binden, dan wel het aantal deel-/huur(brom)fietsen dat wordt aangeboden, eventueel van een bepaald(e) categorie of type, aan een maximum

te binden. Er kan sprake zijn van schaarse vergunningen. Zie hiervoor het algemene deel van de toelichting en de toelichting op artikel 1:7 in de Model-APV.

– **Vierde lid, artikel 2:8**

De Europese Dienstenrichtlijn is van toepassing. Met het oog hierop is in het vierde lid een zorgplicht voor het college opgenomen. Als er sprake is van de verlening van schaarse vergunningen dan moet het college een selectieprocedure hanteren die alle waarborgen voor onpartijdigheid en transparantie biedt. Dit ziet onder andere op een toereikende bekendmaking van de opening, uitvoering en afsluiting van de procedure. De geëigende weg om uitvoering te geven aan deze zorgplicht is dat het college in een beleidsregel uiteenzet hoe hij de selectieprocedure invult (en hier vervolgens uitvoering aan geeft).

– **Vijfde lid, artikel 2:8**

Het spreekt voor zich dat als een maximum is gesteld aan het aantal vergunningen, een vergunning-aanvraag wordt geweigerd als dit maximum al is bereikt.

– **Zesde lid, artikel 2:8**

Op grond van het zesde lid kan het college plaatsen of parkeervoorzieningen aanwijzen speciaal voor het bedrijfsmatig plaatsen van deel-/huur(brom)fietsen (bijvoorbeeld parkeervakken of (fiets)rekken). Op deze wijze kan de gemeente de plaatsen reguleren waar deel-/huur(brom)fietsen op de weg kunnen worden aangeboden. Het college kan nadere regels stellen aan het gebruik van deze plaatsen ter voorkoming van overlast, in het belang van het uiterlijk aanzien van de omgeving en de veiligheid van het publiek. Hierbij valt te denken aan de kwaliteit (bijvoorbeeld geen fietswrakken) en de kwantiteit (aantal) van de deel-/huurvoertuigen. Daarnaast kan het college wegen of weggedeelten aanwijzen waar deze deel-/huur(brom)fietsen juist niet mogen worden geplaatst en aangeboden.

– **Zevende lid, artikel 2:8**

Om tegen het verkeerd plaatsen en aanbieden van deel-/huur(brom)fietsen te kunnen optreden, is in het zevende lid een verbodsbepaling opgenomen.

– **Achtste lid, artikel 2:8**

Dit artikel valt onder de reikwijdte van de Europese Dienstenrichtlijn. Dit betekent dat zonder nadere bepaling de *lex silencio positivo* (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing is.

Bij een keuze voor het vergunningsstelsel geeft de gemeente aan dat op een aanvraag – binnen het aantal beschikbare vergunningen – in beginsel positief zal worden beslist mits aan de te stellen voorschriften en beperkingen (op grond van artikel 1:4) kan worden voldaan. Door van tevoren beleid te formuleren, is duidelijk op welke wijze de gemeente deel-/huuraanbod van fietsen of bromfietsen op de weg wil toestaan. Er is dan geen reden om de *lex silencio positivo* buiten toepassing te verklaren. Uiteraard staat het de raad vrij om een andere afweging te maken en ervoor te kiezen hier geen *lex silencio positivo* toe te passen op grond van dwingende redenen van algemeen belang.

Anderzijds is dit verbod in het leven geroepen om schaarse parkeerruimte te beschermen en overlast in de openbare ruimte te voorkomen en het aanzien van de omgeving te beschermen. Als in een gemeente sprake is van ernstige parkeerdruk (van fietsen of bromfietsen), kan de raad overwegen om de *lex silencio positivo* niet van toepassing te verklaren om iedere kans op een van rechtswege ontstane vergunning te voorkomen.

Bijlage 4: Minimumvoorwaarden, Selectiecriteria en Voorschriften

Deze bijlage is nauwelijks gewijzigd sinds de vorige versie van de leidraad uit 2018

De vergunningverlening volgens spoor B biedt de gemeente mogelijkheden om tot op zekere hoogte te sturen in het aanbod van deelfietsen in de openbare ruimte. Het college is namelijk bevoegd om voorschriften of beperkingen te verbinden aan vergunningen (art 1:4 van de Model-APV). De bevoegdheden zijn echter niet onbegrensd. Volgens de Europese Dienstenrichtlijn mogen overheden alleen beperkingen opleggen aan burgers en bedrijven, als er sprake is van dwingende redenen van algemeen belang. Een concessieverlening volgens spoor C biedt meer mogelijkheden om eisen te stellen.

In deze bijlage worden de mogelijke vergunningeisen meer in detail beschreven. Het betreft hier geen volledig uitgewerkt kader dat elke gemeente 1-op-1 kan overnemen aangezien dit in vele gevallen maatwerk is en samenvalt met lokale doelen en de schaal van de gemeente. De beschreven eisen uit deze bijlage dienen als handvat voor eigen keuzes.

Bij het formuleren van de eisen maken we onderscheid in:

- **Minimumvoorwaarden (M)** zijn de eisen waar de aanvrager aan moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning;
- **Voorschriften (V)** zijn de eisen waaraan een aanbieder tijdens de looptijd van de vergunning moet voldoen. De gemeente handhaaft hierop. Bij toetsing van de vergunningaanvraag kan onder meer worden beoordeeld of de aanvrager voldoende aannemelijk maakt dat hij aan de voorschriften kan voldoen;
- **Selectiecriteria (S)** zijn alleen van toepassing als er een maximum de gemeente een maximum stelt aan het aantal vergunningen of het aantal deelfietsen dat aangeboden mag worden in de openbare ruimte (spoor B2, schaarse vergunning). De partijen die het beste scoren op de selectiecriteria krijgen de vergunning. De selectiecriteria kunnen eveneens gehanteerd worden bij het selecteren van gegadigden voor een concessie (spoor C).

In onderstaande overzichten is voor een aantal thema's opgenomen welke eisen de gemeente kan stellen, onderverdeeld naar type: voorwaarde, voorschrift of selectiecriteria. We maken onderscheid in eisen die betrekken op:

- De kwaliteit van de dienstverlener (betrouwbaarheid, bedrijfsdoelstelling, eigendomsverhoudingen, borgstelling, aanspreekbaarheid, ervaring, verzekering);
- De kwaliteit van de dienstverlening (rijcomfort en veiligheid van de fietsen, registratie- en gebruiksgemak, onderhoudsplan, tarifiering, herverdeling);
- Ruimtegebruik (respecteren geboden en verboden, herverdeling, verhuringen per dag);
- Data-uitwisseling (bescherming privacy, levering data voor monitoring en handhaving)
- Interoperabiliteit (bij verschillende aanbieders fietsen huren met één account)

Let op: Deze indeling is geen exacte wetenschap en sterk afhankelijk van de lokale situatie en de juridische onderbouwing. Deze tabel kan dus enkel richtinggevend gebruikt worden. Bij de definitieve vastlegging dient dit (lokaal) juridisch getoetst te worden.

1. Eisen voor de kwaliteit van de dienstverlener/aanbieders

Voorwaarde	Reden	Type
De aanbieder is een rechtspersoon, ingeschreven bij de KVK, en heeft geen dochter- of zusteronderneming die ook een vergunning of overeenkomst voor het exploiteren van deelfietsen heeft binnen dezelfde stad of gemeente.	Voorkomen dat één aanbieder kan intekenen op meerdere percelen binnen dezelfde stad of gemeente.	M
De aanbieder moet zelf eigenaar zijn van de voertuigen.	Het belang voor kwaliteit in de openbare ruimte bij faillissement van de deelfietsaanbieder garanderen.	M + V
De aanbieder heeft één (vast) Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de lokale overheid, dat te allen tijde bereikbaar is en in staat is om terstond te reageren.	Belangrijk voor snel contact bij klachten en voor het beoordelen van de prestatie van de deelfietsaanbieder. Bij excessen moet de aanbieder snel door de lokale overheid op de hoogte kunnen worden gesteld en overgaan tot actie.	M + V
De aanbieder heeft aantoonbaar ervaring met de exploitatie van deelvoertuige. Hiervoor worden referenties voorgelegd.	Het beperken van kinderziektes in de dienstverlening en de aannemelijkheid dat de ondernemer in staat is om zich gedurende de looptijd van de vergunning daadwerkelijk aan de voorschriften te houden van de dienstverlening.	M
De aanbieder is verzekerd volgens de wettelijke voorschriften zoals o.a. voor aansprakelijkheid.	Het voorkomen van faillissement door schadeclaims e.d.	M
De inschrijver dient te voldoen aan minimale vereisten qua financiële en economische draagkracht.	Beperken van risico op faillissement en falen van de dienstverlening.	M
De aanbieder werkt zo maximaal mogelijk samen met lokale (sociale) onderaannemers en partners.	Het stimuleren van de lokale economie.	S
De ontheffinghouder is verplicht de dienstverlening aan te bieden zoals beschreven in de aanvraag. Indien de ontheffinghouder verzaakt om dienstverlening op deze wijze aan te bieden, kan de ontheffing ingetrokken worden.	Voorkomen dat een partij ontheffingen aanvraagt zonder dienstverlening te voorzien.	V

2. Eisen voor de kwaliteit van de dienstverlening

Voorwaarde	Reden	Type
De voertuigen voldoen aan de wettelijke vereisten van de Wegenverkeerswet.	Garanderen dat de voertuigen wettelijk in orde zijn.	M + V
De voertuigen voldoen aan minimum kwaliteitseisen. Deze wordt beschreven in de kwaliteitsbeschrijving . Deze kunnen worden opgesteld door de lokale overheid of aanbieder.	Garanderen van comfortabele fietsen voor de dienstverlening. Selecteren van de dienstverlener die de beste voertuigen aanbiedt. Kwaliteitsbeschrijving als minimumeis.	M + V
De voertuigen hebben een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau.	Toets als selectie criterium. Nadere eisen bijvoorbeeld rijcomfort, versnellingen, hoogte van de deelfiets, traggemak, kwaliteit van de deelfiets, passen in conventionele fietsrekken.	S
Kapotte voertuigen (bijvoorbeeld bel, ketting, trappers, remmen, verlichting, wielen, lekke banden) worden binnen de vooropgestelde termijn van de straat gehaald en vervangen.	Deze eis speelt in op het bieden van mobiliteitsgarantie en de minimale belasting van de openbare ruimte.	V
	In geval van een snellere dienstverlening, kan dit bijdragen tot de selectie van de aanbieder. De ondernemer kan punten scoren als hij aangeeft dat (en hoe) hij maatregelen neemt om voertuigen sneller van straat te krijgen en/of te voorkomen dat voertuigen snel kapot gaan.	S
Reclame-uitingen zijn toegelaten, maar mogen het functionele gebruik van de voertuigen niet beperken of belemmeren.	De reclame moet geen overheersende activiteit worden, als het gebruik van de deelvoertuigen daardoor wordt beperkt of belemmerd.	M + V
Reclame moet zo min mogelijk aanwezig zijn op de deelvoertuigen.	Een veelheid aan reclame-uitingen kan het aanzien van de openbare ruimte verstoren.	S
De dienstverlener heeft een procedure voor het behandelen van klachten van derden.	Het tijdig ingrijpen in geval van overlast garanderen.	V + S
De voertuigen zijn traceerbaar aan de hand van een uniek nummer. De voertuigen kunnen te allen tijde vanop afstand gelokaliseerd worden.	Dit is belangrijk bij het verwijderen van foutief geparkeerde voertuigen.	M + V
De aanbieder waarborgt de kwaliteit van de voertuigen door middel van een onderhoudsplan.	Dit is belangrijk voor het waarborgen van de kwaliteit en de veiligheid van de deelfietsen.	M
	Het hebben van een onderhoudsplan als minimumeis.	S
	Toets van de inhoud als selectie criterium.	

<p>Het gebruik van de deervoertuigen wordt per zone en locatie gemonitord en bijgestuurd. Indien de voertuigen binnen de vooropgestelde termijn niet het beoogde gebruik behalen, wordt het aantal fietsen op die locatie verminderd. Deze procedure wordt beschreven in een monitoringsplan.</p>	Het afstemmen van het ruimtebeslag op het gebruik.	
	Het hebben van een monitoringsplan als minimumeis.	M
	Toets van de inhoud als selectiecriteria.	S
<p>Indien het gemiddelde gebruik van de deervoertuigen structureel onder het vooropgestelde gebruik ligt, kan de lokale overheid beslissen om de vergunning in te trekken of de overeenkomst te beëindigen.</p>	In geval van niet functioneren van de dienstverlening kan de lokale overheid het project beëindigen.	V
<p>De aanbieder zorgt voor de herverdeling van de deervoertuigen naar behoefte van de gebruikers. Per regio, locatie, fietsenrek of parkeervak kan een minimumaantal fietsen opgegeven worden. Indien het aantal deelfietsen onder het minimumaantal zakt, worden er nieuwe voertuigen binnen de vooropgestelde termijn aangeleverd. Dit wordt beschreven in een herverdelingsplan.</p>	Dit is belangrijk voor de mobiliteitsgarantie van de gebruikers.	
	Het herverdelen van de deervoertuigen als minimumeis.	M
	Toets van de manier waarop als selectiecriteria.	S
<p>De app is gebruiksvriendelijk ingericht. De registratie- en reserveringsprocedure nemen zo weinig mogelijk tijd en middelen in beslag. De toegankelijkheid wordt gemaximaliseerd.</p>	Het stimuleren van een gebruiksvriendelijke dienstverlening.	S
Vastleggen van een maximumtarief.	Betaalbare dienstverlening voor de gebruiker.	M
<p>De tarieven zijn duidelijk en transparant. De gebruiker kan op voorhand inschatten wat de kosten zullen zijn van zijn gebruik.</p>	Het garanderen van transparante tarieven en goed expectation-management naar de gebruiker	S
Aanbieden van een betaalbare dienstverlening.	Lagere tarieven genieten de voorkeur en zijn drempelverlagend.	S
<p>Aan het einde van de levensduur van de voertuigen, worden deze niet verkocht in de regio waar de aanbieder actief is of worden ze vernietigd.</p>	Dit is om te overlast en verwarring te voorkomen in het geval dat de deervoertuigen op de tweedehandsmarkt komen.	M

3. Eisen aan ruimtegebruik

Voorwaarde	Reden	Type
De aanbieder respecteert de zonering die de lokale overheid vaststelt en/of respecteert de aangewezen uitsluitingsgebieden voor free-floating. De exacte zonering en locaties worden verduidelijkt op de kaart en opgelijst in de bijlage.	Het beperken van overlast in de openbare ruimte.	V
Het totale aantal deelvoertuigen dat de aanbieder inzet blijft onder het vastgelegde maximumaantal. Indien de gemiddelde gebruiksgraad per dag boven het vooropgestelde doel stijgt, kan dit maximumaantal opgetrokken worden in samenspraak met de lokale overheid.	Mogelijke uitbreiding toelaten bij succesvol (maximum op voorhand bepaald) gebruik indien mogelijk. In geval van meerdere deelfietsaanbieders, kan een aanbieder gebenchmarkt worden.	V
Het aantal deelvoertuigen per regio of locatie blijft onder de vooropgestelde maximumwaarde. Indien het aantal deelvoertuigen deze waarde overschrijdt, worden de overtollige voertuigen binnen de vooropgestelde termijn verwijderd.	Het beperken van overlast in de openbare ruimte en garanderen van voldoende plaats voor aankomende deelfietsen.	V
De deelvoertuigen worden geplaatst in de daarvoor bestemde fietsrekken of parkeervakken. Indien deelvoertuigen foutief worden gestald, verplaatst de aanbieder deze naar een geschikte locatie.	Het beperken van overlast in de openbare ruimte.	V

4. Eisen aan de kwaliteit van de data

Voorwaarde	Reden	Type
De aanbieder beheert en gebruikt de persoonsgerelateerde data conform de privacywetgeving en voldoet aan de GDPR wetgeving.	Garantie op bescherming van de privacy van klanten conform wetgeving.	M
De aanbieder heeft een dataplan waarin beschreven wordt waarvoor welke data wordt gebruikt en hoe die wordt beheerd. De gebruiker wordt geïnformeerd voor welke doeleinden de gegevens worden gebruikt. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan welke maatregelen genomen worden om de data te beveiligen.	Garantie op bescherming van privacy en gevoelige data. Indijken van risico op hacking e.d. In geval van extra aandacht voor de veiligheid van de data en beperking van datagebruik voor andere doeleinden die niet gelinkt worden aan de dienstverlening, kan een aanbieder zich onderscheiden ten opzichte van de concurrentie.	M S
De deelfietsaanbieder is verplicht tot het leveren van data over het actuele aanbod van deelvoertuigen aan een publiek dataplatform .	Deze data kan gebruikt worden om klanten/gebruikers inzicht te geven in het actuele aanbod deelvoertuigen en is zeer belangrijk voor het integreren van de deelvoertuigen in digitale platforms, planningsapp's en de ontwikkeling van MaaS.	M

De aanbieder levert de gemeente data die inzicht geeft in het gebruik en aanbod van deelvoertuigen, conform de voorgestelde aantallen bij aanvang. Dit kunnen dashboards in het publieke dataplatform uit de vorige eis zijn, die alleen door de gemeente geraadpleegd kunnen worden	<p>Gerelateerd aan de gronden voor verbod/vergunning/concessie kan met de juiste data inzicht gegeven worden in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het aantal verhuringen per deelvoertuig per dag (zegt zowel iets over efficiënt ruimtegebruik als kwaliteit dienstverlening) - De gemiddelde/maximale parkeerduur, eventueel gedifferentieerd naar status (zegt zowel iets over efficiënt ruimtegebruik als kwaliteit dienstverlening) - Het aandeel van de tijd dat er geen fiets wordt aangeboden in een bepaald gebied (mobiliteitsgarantie) - Locatie van stilstaande deelvoertuigen op verschillende momenten op de dag (spits, dal, nacht) - Het aantal deelvoertuigen dat een parkeerverbod overtreedt (ruimte). - Het aantal deelvoertuigen per hub (ruimte)
--	--

5. Eisen aan de interoperabiliteit

Voorwaarde	Reden	Type
De aanbieder integreert informatie over de andere mobiliteitsoplossingen op het grondgebied in de app.	Het stimuleren van interoperabiliteit door het centraliseren van informatie over het mobiliteitsaanbod.	S
De aanbieder is bereid tot medewerking aan de ontwikkeling van standaards ten behoeve van interoperabiliteit tussen verschillende diensten en aanbieders.	Een actieve en coöperatieve houding van de deelfietsaanbieder ten behoeve van het verder brengen van interoperabiliteit is essentieel voor de integratie van diverse systemen en daarmee het optimaal bedienen van de reiziger.	V
De aanbieder stelt een API en interoperabiliteitsovereenkomst op zodat andere mobiliteitsaanbieders en/of MaaS aanbieders de dienstverlening kunnen integreren in hun mobiliteitsaanbod.	Het stimuleren van interoperabiliteit door het openstellen van dedienstverlening naar andere mobiliteitsaanbieders.	M
Deaanbieder sluit een interoperabiliteitsovereenkomst af met andere mobiliteitsaanbieders zodat haar klanten vlot toegang krijgen tot de andere mobiliteitsdiensten.	Het stimuleren van interoperabiliteit door het integreren van andere mobiliteitsdienstverlening in het aanbod van de aanbieder.	S

Colofon

Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit – versie 1.1

uitgave

CROW-Fietsberaad, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

Fietsberaadpublicatie 37

tekst

Otto van Boggelen - CROW-Fietsberaad

Ann Lankhorst – CROW-Fietsberaad

eindredactie

CROW-Fietsberaad

contact

CROW-Fietsberaad

fietsberaad@crow.nl

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via

www.fietsberaad.nl/Kennisbank

