



Download de 'Leidraad voor gemeentelijk deelfietsbeleid'.
<https://bit.ly/leidraad-deelfiets>



De leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid sluit aan bij de doelstelling 'Meer ruimte voor de fiets in de steden'.

Dossier Deelfiets

In veel wereldsteden is de deelfiets inmiddels aardig ingeburgerd. In ons land wil het nog niet echt vlotten. Weliswaar is er een aantal kleinere en ook succesvolle concepten geïntroduceerd, een grootschaliger introductie haperde toen enkele Aziatische providers op te ruime schaal 'strooifietzen' neerzetten. Voor Amsterdam en andere gemeenten reden om op de rem te trappen.

Toch zal niemand ontkennen dat de deelfiets een waardevolle aanvulling kan bieden op bestaande vervoerconcepten. Daarvoor hoef je alleen maar te kijken naar het succes van OV-(deel)fiets. Een duidelijk concept met een adequate regie, dat is precies wat er tot nu toe ontbrak bij de nieuwe deelfietsconcepten.

Maar uit deze en andere ervaringen, ook vanuit het buitenland, zijn belangrijke lessen te leren over hoe je de deelfiets ruimte kunt bieden, zonder dat dit de stad ontwricht. Van daaruit heeft CROW-Fietsberaad samen met adviesbureau APPM/NewDrive een 'Leidraad voor gemeentelijk deelfietsbeleid' ontwikkeld. Daarin wordt uiteengezet hoe je als gemeente het meest geëigende deelfietsconcept in huis kunt halen. In dit dossier de hoofdpunten uit de nota. En meer over de ervaringen met deelfietzen in Rotterdam en Delft.

Pagina 22

Duidelijkheid rond de deelfiets

Pagina 26

OpenBike, op weg naar één account voor alle deelfietzen

Pagina 29

Deelfietzen in Delft:

'We kunnen met Mobike goed afspraken maken'

Pagina 31

Deelfietzen in Rotterdam:

'We willen niet alles dichttimmeren met vergunningen'



Duidelijkheid rond de deelfiets

Ron Hendriks

In de nieuwe 'Leidraad voor gemeentelijk deelfiets-beleid' wordt gedetailleerd uiteengezet hoe je als gemeente het meest geschikte deelfietsconcept in huis kunt halen. Dat mag gezien het grote aanbod vrij eenvoudig lijken, maar er komt veel bij kijken. Een weloverwogen keuze is alleen te maken als je eerst je doelstelling formuleert. En vervolgens bedenkt in hoeverre je dat aan de markt wil overlaten.

Denk alleen maar aan de verschillende concepten die in oploop zijn. Zo zijn er systemen waarbij het ophaal- en inleverpunt hetzelfde is, net als bij OV-fiets. Dan zijn er de systemen met vaste uitleen- en terugbrengstations, waarbij een gebruiker eventueel kan kiezen voor een andere terugbrengstation dan

waar hij de fiets oppikte. Dergelijke systemen vereisen vaak veel mankracht omdat je steeds fietsen moet terugbrengen naar veelgevraagde locaties. Desondanks wereldwijd een veel toegepast model, dat echter steeds meer concurrentie krijgt van free floating concepten. Daarbij krijgt de fiets een GPS-

module waardoor zowel de gebruiker als de beheerder weet waar deze staat en waarbij de gebruiker met zijn smartphone de fiets van het slot haalt. Een aanpak waar Chinese en andere providers dachten snel geld mee te verdienen, hetgeen in Europa veel problemen opleverde met rondslingerende fietsen. Als volgende stap wordt daarom nu soms ook het gebied waarbinnen de fietsen moeten worden teruggezet digitaal ingeperkt (geofencing).

Dan zitten er ook nog verschillen in de wijze waarop gebruikers zich kunnen registreren, de type fietsen, betalingsmogelijkheden, enzovoort. En last but not least, de manier waarop met de data wordt omgegaan. Dat heeft te



Singapore

Wereldwijd proberen overheden de deelfiets te reguleren. In Singapore hebben Ofo, Mobike en SG Bike vergunningen gekregen en nog enkele kleine providers. Ook daar heeft men gekeken naar maatregelen die providers nemen om wildparkeren te voorkomen, voldoende gebruik van de deelfietsen, financiële draagkracht, enz. Ofo en Mobike mogen ieder maximaal 25.000 fietsen neerzetten. Kleinere providers krijgen aanzienlijk minder toegewezen, ze zullen zich eerst in de praktijk moeten bewijzen. Op overtreding van afspraken staan forse boetes, gevolgd door intrekking van de vergunning. Ook gebruikers krijgen met nieuwe voorschriften te maken. Ze zullen verplicht worden binnen de door geofencing afgeperkte gebieden in aangewezen vakken te parkeren en bij het achterlaten van een deelfiets een QR-code te scannen. Wie dat nalaat betaalt een boete van ca. 3 euro. Ook Londen kent sinds kort een 'Code of practice' voor de (free floating) deelfiets. Daarin staat onder meer dat de deelfietsproviders voor de nodige verzekeringen moeten zorgen, voor henzelf, de gebruikers en voor wettelijke aansprakelijkheid. Verder wordt het parkeren gereguleerd en stelt men eisen aan de fietsen. Providers moeten overlast voorkomen en, als het toch ontstaat, oplossen. Ook het delen van data is een voorwaarde.

Stationsfiets delen

Stationsstallingen staan na de ochtendspits barstensvol met fietsen, die verder een groot deel van de dag niet worden gebruikt. Daarnaast is er een heel aantal privéfietsen die op het aankomststation klaar staat voor vervoer naar werk, opleiding of een andere activiteit. Deze fietsen staan ongeveer vier keer zo lang achtereen gestald in een stationsstalling als fietsen die worden gebruikt voor vervoer tussen huis en station. Ze zorgen samen voor minimaal 45% van de stallingsdruk bezien over alle stations in Nederland, aldus een recente KiM-studie.



Naast de OV-fiets zullen binnenkort - als proef - ook deelfietsen op stations te zien zijn.

Zou het niet een idee zijn om die fietsen te verhuren aan mensen die in de loop van de dag arriveren op het station? Een mogelijkheid naast de OV-fiets dus, die meer ruimte zou scheppen in de stationsstallingen.

De TU Delft zocht dit onlangs uit, maar onderzoeker Kees van Goeverden is niet optimistisch over de kans van slagen. Voor de grotere stations zou het de druk op de stallingen maximaal kunnen verminderen met 13 tot 50%. Dat lijkt veel, maar dat is het theoretische maximum, zeg maar als iedereen meedoet. In de praktijk zal dit veel lager liggen. Maar niemand weet hoeveel reizigers van zo'n fietsaanbod echt gebruik zouden maken. Bovendien hangt het ook af van de gehanteerde buffertijden die ervoor moeten zorgen dat de eigenaar altijd op tijd weer over zijn fiets kan beschikken. Hoe dan ook, de bijdrage aan het verminderen van de druk op de stallingen zal niet groot zijn, vermoedt Goeverden, misschien ergens rond de 10 procent voor de grotere stations.

Naast deze 'peer-to-peer optie' hebben verschillende aanbieders van deelfietsen bij NS, gemeenten, lenW en ProRail naar mogelijkheden gevraagd deelfietsen bij stations te mogen zetten. lenW heeft in samenspraak met ProRail en NS Stations voorwaarden opgesteld waaronder een deelfietsaanbieder gebruik zou kunnen maken van ruimte in bewaakte, inpandige stationsstallingen. Maar bij nader inzicht lijken deelfietsaanbieders op dit moment meer behoefte te hebben om hun deelfietsen op het voorplein of in onbeveiligde, maaiveldstallingen bij stations neer te zetten. Het ministerie van lenW is in samenspraak met betrokken partijen nu aan het bekijken onder welke voorwaarden dit kan.

De centrale vraag is of dit leidt tot een optimaler gebruik van de stallingsruimte. In hoeverre hebben deelfietsen effect op de reductie van natransportfietsen en stimuleren ze het gebruik van het ov? Het moet niet leiden tot nog meer fietsen bij stations die langdurig stallingsruimte bezet houden. Om dit effect te kunnen meten wordt ingezet op gezamenlijke monitoring. De verwachting is dat op korte termijn de eerste pilots kunnen gaan starten.

maken met privacy maar ook met het feit of een gebruiker zich steeds weer opnieuw moet registreren als hij op een deelfiets van een andere provider stapt (de zogenaamde interoperabiliteit, waarover verderop meer).

Doelstelling

Veel keuzemogelijkheden dus. Dat betekent dat je je als gemeente goed in de materie moet verdiepen als je deel-

fietsen wilt binnenhalen. Of juist om te voorkomen dat je wordt overrompeld met (verkeerde) deelfietsconcepten. Het begint eigenlijk met de vraag waarvoor de deelfiets een oplossing zou kunnen bieden. Verbetering van de bereikbaarheid kan een reden zijn, direct omdat er meer vervoersmogelijkheden ontstaan, indirect omdat de deelfiets aantrekkelijk kan zijn voor the first mile en de last mile aansluitend op

ov of bij P+R-voorzieningen. De deelfiets kan wellicht ook de druk op fietsparkeervoorzieningen verlichten, bijvoorbeeld omdat het noodzaak voor een tweede fiets bij de aankomsthalte van het ov wegneemt. En ten slotte kan de deelfiets meer mensen tot fietsen aanzetten. Dat zien we vooral in het buitenland veel gebeuren, de vraag is natuurlijk of dat ook voor Nederland opgaat.



In de meeste Europese hoofdsteden is de deelfiets al gemeengoed.

Daarnaast is de vraag of je als gemeente nadrukkelijk een vinger in de pap wilt houden of dat je de deelfiets aan de vrije markt wilt overlaten. Of dat je kiest voor een tussenoplossing in de vorm van het reguleren van de markt. Iedere aanpak heeft specifieke voor- en nadelen.

Beperken we ons hier even tot deelfietsen in de openbare ruimte (er zijn ook specifieke oplossingen mogelijk voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen e.d.), dan is de APV het geëigende instrument om een en ander in goede banen te leiden.

Gemeenten die opteren voor 'vrijheid voor de markt' kunnen volstaan met een vrij eenvoudige aanpassing van de APV ten aanzien van het fietsparkeren. Voor bepaalde locaties kan men een fietsparkeerverbod instellen of de parkeerduur beperken. Eventueel kan men deelfietsaanbieders hiervoor ontheffing verlenen.

Ook als men de markt wil reguleren, begint het met een fietsparkeerverbod waarvoor men dan vervolgens deelfietsaanbieders vrijstelling kan geven. Dit 'omweggetje' is nodig omdat de

deelfiets nog niet voorkomt in de Model-APV van de VNG. (Neem met het oog op de toekomst dan ook direct ook de bromfiets mee, want dan dekt men ook de komst van e-scooters, e-steps en dergelijke af.) Met een vergunning waaraan bijvoorbeeld kwaliteitseisen zijn gekoppeld, kan men - eventueel een beperkt aantal - deelfietsaanbieders vervolgens toestemming geven om fietsen te plaatsen.

Wil men als gemeente een actieve rol spelen in het promoten van de deelfiets, dan komt daar nog eens het verlenen van de opdracht of concessie bij. Dat zit behoorlijk wat werk aan vast, maar het kan een optie zijn voor middelgrote en kleinere gemeenten die voor de grotere deelfietsproviders minder interessant zijn. Voorwaarde daarbij is dat er geen marktpartijen zijn die een deelfiets willen aanbieden en men moet zich houden aan Europese mededingingseisen.

Kwaliteitseisen

Bij de keuze van een deelfietsprovider is de geboden kwaliteit natuurlijk belangrijk. Afhankelijk van de insteek die men kiest, kan men daar meer of minder op

sturen. Een goede relatie tussen gemeente en dienstverlener is er bijvoorbeeld bij gebaat dat er een duidelijk aanspreekpunt is bij de aanbieder en dat zo'n aanbieder kan aantonen financieel gezond te zijn. Verder is een goed ontwerp van de fiets en de eventueel bijbehorende app aandachtspunt. Ook het tarief en de tariefstructuur bepalen het succes van de deelfiets.

Verder moet men het aantal deelfietsen waaraan er in een stad behoefte is én

In en rond Maastricht kunnen Arriva-busreizigers overstappen op de deelfiets van Nextbike.





Met een app de deelfiets ontgrendelen kan bij de meeste moderne systemen.

waarvoor plek is juist inschatten. Dat heeft ook te maken met het concept. Bij de free floating concepten zijn geen extra investeringen nodig, maar er zitten risico's aan, zoals het verleden heeft geleerd. Door middel van virtuele dropzones kan men die risico's beperken. Speciale deelfietsvakken, -rekken of -parkeerstations vragen investeringen. En vergeet niet, bij alle opties speelt de handhaving een niet te onderschatten rol.

Deelfietsen leveren data op. Voor de aanbieders van deelfietsen cruciaal voor de bedrijfsvoering en eventueel voor commerciële doeleinden te gebruiken. Maar ook voor een gemeente levert die data nuttige informatie op. In de vergunning kan een gemeente voorschrijven dat een deelfietsaanbieder data moet leveren, maar de gemeente mag niet zomaar alle data opeisen. Er moet een duidelijke relatie zijn met de belangen die de gemeente met de vergunning wil beschermen. Daarbij kan men denken aan open data met het aanbod van huur- en deelfietsen, nuttig en nodig voor app-bouwers, routeplanners en aanbieders van mobiliteitsdiensten (MaaS). Data is ook nodig om de afspraken, bijvoorbeeld over het gebruik van de deelfietsen, te monitoren. En verder komt track- en trace-info beschikbaar, nuttig om het fietsbeleid te onderbouwen. Ook daarover kan men afspraken maken met deelfietsaanbieders.

De Leidraad gaat uitvoerig op al deze onderwerpen in. Maar de Leidraad is niet in beton gegoten, aldus de opstellers. Deelfietsen zijn zeker in de Nederlandse context een relatief nieuw fenomeen. Veel aanbevelingen in deze Leidraad hebben zich nog niet in de praktijk kunnen bewijzen. Bovendien gaan de ontwikkelen snel. Aanvullingen, reacties en praktijkervaringen zijn welkom op fietsberaad@crow.nl.

Het hoeft niet per se hightech. De Haagsche stadsfiets is op 8 locaties te huren en op 21 locaties weer in te leveren.



OpenBike, op weg naar één account voor alle deelfietsen

Michiel Slütter

OpenBike moet een einde maken aan de verwarring van de consument over de wirwar aan deelfietsinitiatieven. De twaalf bedrijven achter OpenBike willen het liefst dat je uiteindelijk met één account elke deelfiets in Nederland kunt huren. Een eerste stap is het delen van de data over de lokale beschikbaarheid van deelfietsen.

De actuele locatie van de Rotterdamse Donkey Republic-deelfietsen is te zien op openbike.nl.

Ronald Haverman:
'Als je mensen veel wilt laten deelfietsen, moet je het ze zo gemakkelijk mogelijk maken.'



Eind januari tekenden twaalf deelfietsbedrijven de intentieverklaring: 'Overall een deelfiets'. Ronald Haverman is een van de drijvende krachten achter OpenBike. Hij is de bedenker van de OV-fiets en werkt nu onder andere voor het Chinese deelfietsbedrijf Mobike.

Gemakkelijk

Hoe ver is het nu met OpenBike? Wanneer kunnen consumenten met hun smartphone in de hand elke gewenste deelfiets ontgrendelen en erop wegfietsen? Ik spreek met Haverman af in Delft, een van de twee steden waar Mobike actief is. Bij aankomst in Delft appt hij mij zijn locatie. Die is net te ver om te lopen en hij adviseert mij natuurlijk een Mobike te pakken.

Een goede suggestie, maar in de praktijk een beetje lastig want ik heb de Mobike-app niet op mijn telefoon. Het downloaden en invullen van mijn gegevens in de stationshal vind ik net wat te veel gedoe. Ik pak daarom maar snel een OV-fiets uit de stalling. 'Dit toont precies aan waarom we OpenBike nodig hebben. Als je mensen veel wilt laten deelfietsen, moet je het ze zo gemakkelijk mogelijk maken', zegt Haverman wanneer ik hem even later op de campus van de TU Delft spreek.



Welke huur- en deelfietsbedrijven doen mee aan OpenBike?

BimBimBikes, Cykl, Donkey Republic, Du Nord/Haagsche Stadsfiets, Emotion sustainable mobility, FlickBike, Hello-bike, Mobike, Nextbike, Urbee, Luud Schimmelpennink en Gobike.
Grote afwezige is OV-fiets (hoewel er wel enkele OV-fietsen tevoorschijn komen op openbike.nl).
De initiatiefnemers benadrukken dat iedereen welkom is en zich alsnog kan aansluiten bij het OpenBike-project.

Interoperabiliteit

'Mijn ambitie is ervoor te zorgen dat je overal in Nederland toegang tot supergoede deelfietsen krijgt. Dat je in een stad aankomt, een deelfiets ziet en denkt: 'handig, ik wil er nu op fietsen'. Dat willen we mogelijk maken met OpenBike.'

Dat je als consument elke deelfiets van elk bedrijf moet kunnen gebruiken met één account heet interoperabiliteit. Het ministerie van I&W en CROW-Fietsberaad vinden interoperabiliteit belangrijk en steunen initiatieven om daartoe te komen. Evenals de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven die interoperabiliteit als voorwaarde stellen voor het toelaten van deelfietsen in de stad.

Standaard

Voor de duidelijkheid: de twaalf bedrijven zijn niet van plan zelf een app te bouwen. 'Wij zijn alleen bezig met een standaard', zegt Haverman. 'Zo'n standaard is superhandig voor MaaS-partijen (Mobility as a Service, red.)'. Deze MaaS-bedrijven willen met een app allerlei vormen van vervoer aanbieden: van treinreizen tot tramritjes en huurauto's. En dus ook deelfietsen. 'Wij maken eigenlijk een stekker. En er zullen MaaS-apps en -websites ontstaan die deelfietsen met deze stekker aansluiten.' De eerste fase van het opzetten van zo'n standaard is klaar. Op openbike.nl kun je op een kaart zien waar alle deelfietsen staan. De volgende stap is dat je na het aanklikken van een fiets op de kaart doorgelinkt wordt naar de app van de aanbieder.

Belangen

Dat zijn allemaal nog relatief gemakkelijk te maken stappen. Maar daarna wordt het ingewikkelder, want alle bedrijven hebben natuurlijk hun eigen belangen. De tarieven verschillen. Staat de goedkoopste aanbieder bijvoorbeeld bovenaan in een app? En de ene aanbieder vraagt een borg van de gebruiker en de ander niet. Hoe moet je dat regelen?

'Het is complex', beaamt Haverman. 'De verschillende belangen zijn moeilijk uiteen te rafelen. Twaalf bedrijven - groot en klein - hebben de intentieverklaring ondertekend. Het was moeilijk om te organiseren, want we zijn natuurlijk ook concurrenten van elkaar.'

Hoe is dat voor Mobike, Havermans opdrachtgever? 'Mobike doet van harte mee', is wat Haverman erover wil zeggen. Wanneer de standaard klaar is, weet Haverman nog niet. 'Bij het tekenen van de intentieverklaring zeiden we maart 2019. Dat is best snel. De samenwerking gaat stap voor stap, waarbij iedereen ook zijn eigen belangen bewaakt. Maar we zien ook het collectieve belang. We komen er wel.'

Niet met één account

Vanuit de vijf betrokken gemeenten trekt Dirk Jan de Haan van Enigma Consulting de kar. Aan hem is gevraagd de gemeenten bij te staan om de deelfietsaanbieders op één lijn te krijgen en de intentieverklaring om te zetten naar een convenant waar partijen zich daadwerkelijk aan conformeren. Het bureau heeft onder andere ervaring in de financiële



wereld en De Haan ziet overeenkomsten tussen de problemen waar banken mee te maken hebben en die van de deelfietsaanbieders: 'De banken beseffen dat een klant een uniforme dienst geleverd wil hebben om te betalen aan de kassa, willen ze zo'n dienst echt gaan gebruiken. Dat heeft ertoe geleid dat je met een betaalpas van de ING of de RABO kunt betalen in een winkel met een ABN-AMRO rekening, of een RABO-rekening, enzovoort. Dat lijkt simpel, maar steeds

Dirk Jan de Haan van Enigma Consulting: 'Je kunt je voorstellen dat de NS Reisplanner of Tranzer alle beschikbare deelfietsen laat zien.'

weer heb je twee partijen nodig, waarbij niet één partij een hoofdrol heeft. Je moet dus afspraken maken. Datzelfde geldt voor MaaS, alleen is dat besef nog niet overal doorgedrongen.'

Bij de deelfiets is dat besef inmiddels wel aan het ontstaan, ziet De Haan. 'Maar het idee dat alle deelfietsen binnenkort in één app of in één account worden ondergebracht, is te kort door de bocht.' Hij bevestigt het beeld dat Havermans schetst dat het initiatief er nu vooral op gericht is om het aanbod van de deelfietsaanbieders in apps van derden mee te nemen. 'Je kunt je voorstellen dat de NS Reisplanner of Tranzer alle beschikbare deelfietsen laat zien.'

Bijna de helft van de providers heeft dat (begin november) mogelijk gemaakt in de vorm van API's, aldus De Haan. In een volgende fase moet het mogelijk worden de deelfiets ook daadwerkelijk te boeken vanuit een app van een mobiliteitsaanbieder, maar daar zal nog wel een half jaar tot een jaar overheen gaan, zo verwacht hij.

Dat je dus met één account alle deelfietsen kunt huren, is nog verre toekomstmuziek en met MaaS in gedachten is het de vraag of je dat moet nastreven, meent De Haan. 'Het gaat er vooral om dat afzonderlijke partijen hun aanbod optimaal kunnen afstemmen op de wensen van de klant.'



Michiel Slütter

In Delft worden deelfietsen goed gebruikt. 's Ochtends staan ze bij het station, zwermen vervolgens uit over de stad en het universiteitsterrein en keren aan het eind van de dag weer terug. 'Maar het is niet alleen maar halleluja.'

Het Chinese deelfietsbedrijf Mobike doet het goed Delft. De fietsen worden gemiddeld 2 keer per dag gebruikt.



Deelfietsen in Delft

'We kunnen met Mobike goed afspraken maken'

Na het verdwijnen van oBike en het weghalen van deelfietsen in Amsterdam raakte de free floating deelfiets voor het grote publiek een beetje uit beeld. Maar niet in Delft. Daar is Mobike in korte tijd heel snel gegroeid. 'We begonnen met 100 fietsen in maart. En sinds september staan er 800 Mobikes in Delft die gemiddeld 2 ritten per dag maken. In het begin waren het vooral buitenlandse studenten, want die hadden de Mobike-app al op hun telefoon. Nu is de doelgroep breder', zegt Joren Zwaan, beleidsadviseur Ruimte en Economie van de gemeente Delft.

'De verwachting is dat de deelfietsen bijdragen aan een efficiënter gebruik van fietsparkeerplekken', vult zijn col-

lega Mirjam van Oers aan. Zij is senior beleidsadviseur Verkeer en Vervoer en is verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid op de lange termijn. Zwaan is met de dagelijkse gang van zaken belast en heeft geregeld overleg met Mobike.

Lancering Mobike in Delft

Het college van Delft was van plan om in 2018 met deelfietsen te gaan experimenteren. Zwaan: 'Het college wilde onderzoeken of er vraag naar zou zijn. Ook wilde het weten in hoeverre deelfietsen een oplossing kunnen zijn voor de stallingsproblematiek.'

Bijna tegelijkertijd wilde het Science Park Zuid van de TU Delft een proef doen met deelfietsen van Mobike. Dit

zuidelijke deel van het universiteitsterrein is met de auto lastig bereikbaar. De combinatie van trein en deelfiets zou een alternatief voor de auto kunnen zijn. 'Dit kwam mooi samen', zegt Zwaan. 'De bedoeling was om het stationsgebied en het Science Park Zuid van de TU Delft met elkaar te verbinden. We begonnen in maart 2018 met 100 Mobikes. We kregen in Delft een iets groter formaat fiets, dat was een Europese primeur. De eerste fietsen waren ontworpen voor de Chinese markt. De nieuwe Mobikes in Delft passen beter bij de gemiddelde lengte van de Nederlander.'

Pilot

Delft was niet de eerste stad met free floating deelfietsen. Rotterdam en Amsterdam gingen Delft voor. Maar in Amsterdam had de wethouder de free floating fietsen al snel aan banden gelegd in afwachting van regelgeving. Delft zag geen reden om deelfietsen te verbieden. 'Tenzij er regelgeving is die een bepaalde activiteit verbiedt, is er geen weigeringsgrond', legt Zwaan uit. 'Wij hebben geen regels specifiek voor deelfietsen en zien dus geen belemmeringen. We hebben de mogelijkheid aangegrepen om een pilot te starten met Mobike, om ervaring op te doen. De pilot loopt nog.'

Afspraken maken

'Maar het is niet alleen maar halleluja', zegt Van Oers. 'Er zijn ook klachten over hinderlijk geparkeerde Mobikes. Dat heeft voor een deel te maken met het gedrag van gebruikers. Maar het hangt ook samen met de opvallende felle kleur, waardoor een verkeerd geparkeerde fiets extra opvalt. In de beeldvorming pakt dat niet positief uit. Maar



Voor Mobikes gelden dezelfde regels als voor andere fietsen, Mobike krijgt geen voorkeursbehandeling.

we kunnen met Mobike goed afspraken maken om overlast te beperken. De situatie is hier natuurlijk ook anders dan in Amsterdam. Hier hebben we maar één aanbieder en de schaalgrootte is ideaal. We hebben grote stromen fietsers op korte afstanden. Het werkgebied is klein, de fietsen worden veel gebruikt en je vindt altijd een Mobike op loopafstand.'

'De eerste fietsen waren ontworpen voor de Chinese markt. We kregen in Delft een iets groter formaat fiets, dat was een Europese primeur.'

Geen voorkeursbehandeling

In Amsterdam klaagden bewoners over fietsen die werden neergezet op punten waar al veel fietsen stonden en fietsers moeite hadden om zelf een plek te vinden. Hoe gaat dat in een studentenstad als Delft waar ook veel fietsers zijn en waar de rekken dus ook altijd vol staan? Zwaan: 'Voor Mobikes gelden dezelfde regels als voor andere fietsen, Mobike krijgt geen voorkeursbehandeling. In

het gebied rond het station mag je niet stallen. De fietsen van Mobike dus ook niet. Hetzelfde geldt voor de markt in de binnenstad, waar je ook geen fietsen mag parkeren. Dat gaat redelijk goed. We zien wel dat gebruikers van Mobike de fietsen stallen aan de rand van deze gebieden. Maar dat is niet anders dan wat andere fietsers ook doen.'

En voor mensen die een deelfiets toch in het stationsgebied achterlaten heeft Mobike maatregelen genomen. Wie zijn Mobike in het fietsvrije gebied (de verbodszones) stalt, krijgt eerst een waarschuwing. Doe je het nog een keer dan geeft Mobike een boete van 10 euro. En hardleerse Mobike-gebruikers die hun fiets telkens foutparkeren kunnen een belletje verwachten van het serviceteam van Mobike.

Draagvlak is essentieel

Mobike werkt in overleg met de gemeente aan het beperken van overlast. Maar Van Oers verwacht meer van deelfietsexploitanten. 'We verwachten dat deelfietsen leiden tot minder geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Dit moet ook zichtbaar en voelbaar zijn. We willen inzicht krijgen in de potentie van deelfietsen als oplossing voor fiets-

parkeerproblemen. Mobike deelt daarvoor de data met ons. De deelfiets kan een concept voor de toekomst zijn. Maar het succes van de deelfiets staat of valt met de publieke acceptatie en draagvlak. Hier ligt zowel een rol voor de gemeente als voor de deelfietsexploitant. Voor de gemeente betekent dit het beoordelen van de impact van deelfietsen op de stad en verantwoording afleggen aan de gemeenteraad. En Mobike moet ervoor zorgen dat het deelfietsstelsel goed functioneert en dat gebruikers verantwoord met de fietsen omgaan. Dus netjes parkeren. Omwonenden moeten zo min mogelijk last ondervinden van deelfietsen.'

Toekomst

En hoe gaat het verder? Van Oers: 'De gemeente is bezig met een Mobiliteitsvisie voor de lange termijn. Hierin krijgt de fiets een prominente rol. We verwachten dat er vanuit de markt steeds meer innovatieve ideeën komen. De technologische ontwikkelingen volgen elkaar in rap tempo op. De gemeente stimuleert initiatieven en neemt waar nodig de regie. Bijvoorbeeld door het maken van afspraken met marktpartijen. En sturen en acteren voordat iets echt een probleem wordt.' En de werknemers van de bedrijven van het Science Park, zijn die al overgestapt? Zwaan: 'Daar moet Mobike aan trekken. Het blijkt heel lastig om een doelgroep te verleiden die altijd met de auto gaat.'



Deelfietsen in Rotterdam

'We willen niet alles dichttimmeren met vergunningen'

De centrale vraag in Rotterdam is: zie je de deelfiets als een mobiliteitsoplossing of als een ruimtelijk probleem?

Michiel Slütter

Rotterdam en Amsterdam maakten in 2017 kennis met free floating deelfietsen. Amsterdam verbood ze vrij snel en werkt nu aan beleid met vergunningen. Rotterdam pakt het anders aan. 'Ons advies is: hou het flexibel.'

Voor fietscoördinator Bart Christiaens van de gemeente Rotterdam komt de kwestie van de free floating deelfietsen eigenlijk neer op één simpele vraag: 'zie je deelfiets als een mobiliteitsoplossing of als een ruimtelijk probleem?'. Hij beantwoordt de vraag meteen. 'Rotterdam is optimistisch en we willen niet alles dichttimmeren met vergunningen. Wij willen dingen uitproberen. Dat past bij de stad. Wij zien niet dezelfde problemen als Amsterdam. Wij zijn er open ingestapt met alle voor- en nadelen.'

Marktconsultatie

'Eind januari is een beleidskader vastgesteld waarin staat dat deelfietsondernemingen de kans krijgen om hun waarde voor de stad aan te tonen', vervolgt Christiaens. 'De proefperiode tot 1 augustus was een kans om de markt te leren kennen, elke drie maanden hebben we overleg gehad met aanbieders aan de hand van kwaliteitscriteria, die we in de proefperiode ook uitgebreid en aangescherpt hebben. En we hebben een marktconsultatie gehouden met huidige en mogelijk toekomstige aanbieders. Het aanbod was heel breed.

Verder hebben we gesproken met vertegenwoordigers van de gebiedscommissies, gemeentelijke afdelingen en zijn we data gaan verzamelen over het aantal geparkeerde deelfietsen in de binnenstad, het aantal meldingen dat we binnenkrijgen en hoeveel deelfietsen door ons verwijderd worden als foutief geparkeerd, weesfiets of fietswraak.'

Operationele kosten

En ook al voor de marktconsultatie had Rotterdam de nodige ervaring met deelfietsen opgedaan. Christiaens: 'Eind 2017 waren er ruim 4000 deelfietsen van de free floating operators oBike, Mobike, Ofo en Donkey Republic. Met name de Aziatische bedrijven gaan gewoon beginnen en hebben fietsen gedropt. Maar het op straat zetten van de fietsen is één ding, de exploitatie is

'We weten dankzij de marktconsulatie dat het systeem lonend is als je de fiets 4 tot 6 keer per dag kunt verhuren.'

weer iets heel anders. Die vergt veel tijd, geld en middelen. Iemand kan een fiets pakken in het centrum en naar een buitenwijk fietsen. En 's avonds gaat hij weer terug met de tram of bij iemand in de auto. En hoe komt die fiets dan weer vanuit de buitenwijk op een locatie waar die gebruikt gaat worden? Dan moet je hem halen. Het herdistribueren is het probleem, dat kost veel geld. Deelfietsaanbieders hebben aangegeven niet te willen beginnen voor ze zicht hebben op dekking van de operationele kosten. Er zijn veel bedrijven die met elektrische deelfietsen willen beginnen, ook Nederlandse bedrijven. Maar ze moeten eerst dat probleem van de operationele kosten oplossen.'

'We weten dankzij de marktconsulatie dat het systeem lonend is als je de fiets 4 tot 6 keer per dag kunt verhuren. De deelfietsen worden steeds beter gebruikt, maar op dit moment is het voor aanbieders nog geen rendabele businesscase.'

Rotterdam is niet van plan om met subsidies het probleem van de hoge operationele kosten op te lossen. 'Als je deelmobiliteit omarmt - omdat het bij kan dragen aan het oplossen van parkeerproblemen - zou je er ook publiek geld in kunnen stoppen. Maar op dit moment wordt daar nog niet voor gekozen aangezien er voldoende marktpartijen naar Rotterdam komen om een deelfiets, elektrische deelscooter en wellicht in 2019 een elektrische deelstep aan te bieden.'

Het raadsel oBike

Eén operator van het eerste uur is oBike. oBike was er plotseling in allerlei Europese steden en al even plotseling is het

bedrijf ook weer verdwenen. 'Dat bedrijf is een groot vraagteken, niemand weet hoe het zit', zegt Christiaens. 'oBike Singapore heeft faillissement aangevraagd. Maar de app doet het nog wel en oBike Nederland staat nog steeds bij de KvK ingeschreven. Wij kregen van allerlei steden de vraag of wij nog contact kregen met oBike. Tot 1 augustus was er hier tenminste nog iemand bereikbaar bij oBike. Op een gegeven moment was Rotterdam de enige stad in Europa die iemand kende die bij oBike de telefoon opnam. Onze contactpersoon heeft echt zijn best gedaan en heeft het in ieder geval voor elkaar gekregen dat een hele hoop fietsen van straat zijn gehaald.'

Maar het is hem niet gelukt om alle fietsen te verzamelen. 'oBike kwam met meer dan 2000 fietsen. Nu staan er nog 700. Alle fietsen zijn dus nog niet opgeruimd. We hebben een boze brief naar het management gestuurd met de vraag naar hun actuele status en het verzoek om alle fietsen conform toezegging te verwijderen. Als dat niet gebeurt, halen wij ze weg.'

Flexibel

Ofo, een aanbieder uit China, had ook fietsen in Rotterdam neergezet. Maar dit bedrijf heeft zich uit de Benelux terug-

getrokken met medeneming van zijn fietsen. Alleen Mobike en Donkey Republic houden nog stand. 'Met beide bedrijven hebben we heel goed contact. Maar als men bijvoorbeeld bij Mobike in China besluit iemand anders in te huren, kan dat zo weer veranderen. Ons advies is daarom: hou het deelfietsenbeleid flexibel. Ik was laatst in Berlijn voor een bijeenkomst over deelfietsen. De vraag was: waar staan we over tien jaar? Ik geloof dat er twee of drie partijen over blijven. Maar misschien zijn er straks wel vele kleintjes. Niemand weet het. De markt is in 1,5 jaar tijd twee keer compleet veranderd. Wat je ook doet, je moet flexibel beleid hebben. Na een korte periode kan het zijn dat je het beleid alweer wil aanpassen. Wat goede en slechte partijen zijn, kan heel snel veranderen.'

Lange concessie

Omdat de technieken en de bedrijfsmodellen van deelfietsbedrijven nog volop in ontwikkeling zijn, wil de gemeente zich niet meer vastleggen op afspraken voor langere periodes.

Christiaens noemt het bedrijf GoBike als voorbeeld van hoe snel de markt verandert. Dit bedrijf begon een paar jaar geleden met deelfietsen in docking stations en kreeg daarvoor van de Ver-



De herdistributie van de deelfietsen is voor vele aanbieders gezien de kosten een bottleneck. Met Mobike gaat het tot nu toe goed.



Rotterdam heeft nu een gentleman's agreement met enkele deelfietsbedrijven. Dat wil men uitbouwen naar een samenwerkingsovereenkomst.

'GoBike krijgt geld van de Verkeers-onderneming, los van de vraag of GoBike goed of slecht functioneert. Op deze manier zitten we tien jaar aan een partij vast. Dat zou je nu niet meer doen.'

keersonderneming een concessie voor tien jaar. De Verkeersonderneming is een publiek-private samenwerking van gemeente Rotterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam.

'Die concessie werd verleend, kort voordat het free floating model kwam opzetten. GoBike krijgt geld van de Verkeersonderneming, los van de vraag of GoBike goed of slecht functioneert. Op deze manier zitten we tien jaar aan een partij vast. Dat zou je nu niet meer doen aangezien de deelmobiliteitsmarkt snel verandert en dit ook de komende tijd zal blijven doen.'

Samenwerkingsovereenkomst

Hoe wil Rotterdam nu dan afspraken maken met deelfietsbedrijven? 'Je zou voor vergunnen kunnen kiezen. Dat doe je als er een onevenredige druk is op de openbare ruimte of als er veel overlast

is voor burgers. Maar volgens onze juristen is er geen reden om de free floating deelfietsen heel streng te gaan reguleren. En dat willen we ook niet. Vergunnen geeft namelijk weinig vrijheid. Je kunt wel hard sturen met vergunningen, maar je timmert dan ook alles meteen dicht. Wij hebben nu een gentleman's agreement en die willen we uitbouwen naar een samenwerkingsovereenkomst.'

Christiaens somt op waar de gemeente afspraken over willen maken. Rotterdam wil dat de bedrijven data met de gemeente delen over het gebruik, kwalitatief goede type fietsen inzetten, fietsen herdistribueren, dat de klachten van burgers snel en goed afgehandeld worden en dat de vervoersarmoede wordt aangepakt. Vervoersarmoede gaat over wijken waar inwoners te weinig geld hebben voor vervoer. Het aanbod van deelfietsen moet mensen daar op weg helpen. Nog een wens: interoperabiliteit. Dat houdt in dat alle deelfietsen via één app te huren zijn.

En wat heeft de gemeente te bieden in de overeenkomst? 'In ruil onderzoeken we of er ruimte op A-locaties vrijgemaakt kan worden voor free floating aanbieders. Dat is juridisch nogal ingewikkeld. A-locaties voor deelfietsbedrijven zijn in of vlakbij het station. Precies de plekken waar nu alleen GoBike en OV-fiets zitten. Verder kijken we samen met de aanbieders op welke plekken en welke wijze de deelfietsenmarkt kan bijdragen aan een prettige, leefbare en bereikbare stad, onder andere door effectiever gebruik van de fietsparkeerruimte.'

Juridische aanknopingspunten

Maar wat moet je doen als bedrijven niet malen om de A-locaties en gewoon weer fietsen neerzetten, zonder afspraken te maken? 'Er is veel bereikt in de stad met goede gesprekken en samenwerking. Maar hoe we de 'cowboys' oftewel de slechte jongens gaan aanpakken, zijn we nu aan het uitzoeken. Nu oBike weg is, zijn alleen de goede partijen nog over. Maar het is wel wenselijk dat we iets hebben waarmee we slechte partijen kunnen aanpakken. Daarvoor hebben we binnen het huidige beleidskader nog te weinig juridische aanknopingspunten. Hoe we dat gaan vormgeven, zijn we nu aan het uitzoeken. Een nieuw aangescherpt beleidskader zal begin 2019 gereed zijn. Ook blijven we in gesprek met de huidige en toekomstige aanbieders van deelfietsen, elektrische deelscooters en elektrische deelsteps. Het komt erop neer dat de deelmobiliteitsmarkt nog volop in ontwikkeling is. We zitten in een rijdende trein die we op het juiste spoor proberen te houden.'