



Vervoerregio
Amsterdam



Fietsdelen in de regio Amsterdam

NOVEMBER 2019

Introductie.....	3
1 De potentie van fietsdelen.....	4
Fietsdelen sluit aan bij de strategische opgaven	5
2 Fietsdelen in de Vervoerregio Amsterdam: twaalf ambities	7
1) De grote verscheidenheid van gebiedstypen in de regio vraagt om maatwerk.....	8
2) De deelfiets is een goede last-mile-oplossing en versterkt de ketenmobiliteit.....	10
3) De combinatie HOV en deelfiets zorgt voor een betere ontsluiting	12
4) We stimuleren initiatieven om fietsparkeerplekken beter te benutten	13
5) We willen meer kwaliteit, flexibiliteit en plezier voor de reiziger.....	13
6) Interoperabiliteit is key voor fietsdelen én Mobility as a Service.....	15
7) We ondersteunen gemeenten bij het reguleren van deelmobiliteit.....	17
8) Strategische keuzes zijn noodzakelijk voor een goede exploitatie.....	18
9) Innovatieve technologie zorgt voor meer gemak voor de gebruiker.....	20
10) Elektrisch deelvervoer past in een verantwoord mobiliteitsbeleid.....	20
11) Het deelfietsbeleid opereert data-driven en data-delend	21
12) Het delen van kennis is een belangrijke kerntaak van de Vervoerregio.....	22
3 Wanneer is fietsdelen een goede oplossing?	24
4 Stimuleren van initiatieven en ontwikkelingen.....	25
Gebruik van de R-net huisstijl	26
Deelfietsvakken.....	27
Deelfietsen in inpandige of ondergrondse fietsenstallingen.....	28
Monitoring en evaluatie	28

Introductie

EEN KANSRIJKE OPLOSSING

Deelmobiliteit ontwikkelt zich wereldwijd sterk. Met de opkomst van een nieuwe generatie deelfietsen in 2017, die voorzien van slimme sloten als standalones worden ingezet, is de deelfiets tegenwoordig een zichtbaar fenomeen in het straatbeeld van steden over de hele wereld. Door technologische ontwikkelingen en de beschikbaarheid van realtime data is het mogelijk om het deelfietssysteem slimmer te organiseren en vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ook de Vervoerregio Amsterdam ziet fietsdelen als een kansrijke oplossing om in te spelen op actuele uitdagingen in de regio, zoals de veranderende mobiliteitsvraag en de transitie naar duurzamer (openbaar) vervoer.

We willen echter voorkomen dat de regio wordt overspoeld door deelfietsen, zoals in de zomer van 2017 het geval was. De openbare ruimte in Amsterdam en de omliggende regio is schaars en staat onder druk. Daarom willen we het gebruik van deelfietsen stimuleren, zonder dat de leefbaarheid wordt aangetast.

Het allereerste deelfietsplan komt uit Amsterdam

Het wittefietsenplan dat Luud Schimmelpennink in 1967 in de Amsterdamse gemeenteraad presenteerde, kan worden gezien als het allereerste deelfietssysteem ter wereld. Met zijn plan, het verspreiden van witte fietsen zonder slot over de stad, wilde Schimmelpennink fietsendiefstal tegengaan.

Het plan voorzag in tweeduizend weesfietsen, die, opgeknapt en witgeschilderd, vrij beschikbaar zouden zijn voor wie maar wil. Door onvoldoende bijval in de gemeenteraad ging het uiteindelijk niet door. Schimmelpennink bleef het fietsdelen propageren en geldt als de geestelijk vader ervan.

WAT VERSTAAT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM ONDER EEN DEELFIETS?

Een deelfiets is een fiets, e-bike of e-scooter die reizigers voor korte tijd en tegen geringe kosten kunnen gebruiken. Het deelfietssysteem, een netwerk van deelfietsen, is publiek toegankelijk, gemakkelijk te gebruiken en onderdeel van het dagelijkse mobiliteitsaanbod.



In het deelfietsbeleid streeft de Vervoerregio naar regionale samenhang en samenwerking om een hoogwaardig deelfietssysteem te realiseren en versnippering en verrommeling tegen te gaan. Met dit beleid kunnen betere keuzes worden gemaakt door de Vervoerregio en haar partners.



We willen het gebruik van deelfietsen stimuleren, zonder dat de leefbaarheid wordt aangetast

De potentie van fietsdelen



DE POTENTIE VAN FIETSDLEN IN DE REGIO

Fietsdelen heeft veel potentie voor de regio. Deelfietsen zijn een duurzame aanvulling op het ov-netwerk, kunnen de bereikbaarheid van de verschillende gebieden binnen de regio verbeteren en dragen bij aan de mobiliteit van inwoners, forenzen en bezoekers. In het *Beleidskader Mobiliteit* worden deelfiets(-achtige) oplossingen meermaals genoemd als kansrijk. De Vervoerregio Amsterdam wil dan ook de aanwezigheid van deelfietsen in de openbare ruimte stimuleren en versterken, echter zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. In de *Notitie Beleidsregel Deelfiets* zijn hiervoor de kaders geschetst en uitgewerkt in twaalf concrete ambities (zie ook hoofdstuk 2). De rode draad hierin is het aanmoedigen van regionale samenhang en samenwerking. De *Stimuleringsregeling Deelfiets*, die voortvloeit uit bovenstaande beleidsregel, is hiervoor een belangrijk instrument.

Het doel van het deelfietsbeleid van de Vervoerregio is het faciliteren van een hoogwaardig deelfietsstelsel in de regio. Een hoogwaardig stelsel is gebruiksvriendelijk en

duidelijk en aantrekkelijk ingepast in de openbare ruimte. We willen het gebruik van deelfietsen stimuleren en waar nodig reguleren, om verrommeling van de openbare ruimte en versnippering van diensten tegen te gaan.

Het deelfietsbeleid levert ook een bijdrage aan de strategische opgaven die de Vervoerregio Amsterdam zichzelf heeft gesteld in het *Beleidskader Mobiliteit*.



STRATEGISCHE OPGAVE 1: VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT

Er is een transitie gaande naar een integraal mobiliteitsstelsel, waarbij de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) in samenhang worden bekeken. Reizigers maken hun reis van deur tot deur steeds vaker met een combinatie van vervoerswijzen.

Een belangrijke voorwaarde voor zo'n mobiliteitsstelsel is de verbinding van de verschillende verkeersnetwerken, zowel fysiek als op het gebied van data, informatie, en betaal- en abonnementsvormen.

DEELFIETS ALS ONDERDEEL VAN DEUR-TOT-DEURREIS

Een publiek toegankelijke fiets is een goed instrument voor het verbeteren van de first en last mile (het eerste en laatste deel van een reis), zeker bij ov-knooppunten. Een deelfiets is individueel, flexibel en kleinschalig en levert, zowel in de stad als in de minder stedelijke gebieden, een bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid. De Vervoerregio Amsterdam coördineert de inbreng van de betrokken partijen, zet vanuit de regionale opgave nieuwe initiatieven in gang en levert financiële bijdragen aan maatregelen en projecten.



STRATEGISCHE OPGAVE 2: NAAR EEN CO2-NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM

Het verminderen van de CO2-uitstoot van het mobiliteitsstelsel is een grote opgave voor de Vervoerregio Amsterdam. Met de inzet van de trias mobilica focust de Vervoerregio op drie aandachtsgebieden die van belang zijn bij het verlagen van de uitstoot van schadelijke emissies:

- Het verminderen van de vraag naar (vervuilende) mobiliteit.
- Het veranderen van de modal split (verdeling in gebruik van verschillende vormen van vervoer) door het aanbieden van duurzame alternatieven.
- Het verduurzamen van de mobiliteit door de inzet van schone voertuigen en het stimuleren van innovatieve technologie.

OP EIGEN KRACHT EN CIRCULAIR

Een van de uitgangspunten van het deelfietsbeleid van de Vervoerregio Amsterdam is de eis dat een deelfietsoplossing altijd emissievrij is. De meeste deelfietsen worden op eigen kracht aangedreven. Gemotoriseerd deelvervoer mag geen schadelijke uitstoot hebben. Voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden, vallen daarom niet onder dit beleid. Daarnaast heeft de Vervoerregio ook de wens geformuleerd dat zowel de productie van de fiets als het materiaalgebruik zoveel mogelijk circulair is.

Het aanbieden van deelfietsen op ov-knooppunten verhoogt de reikwijdte van het ov en maakt het daarmee aantrekkelijker. Dit kan een verschuiving teweegbrengen in de modal split ten gunste van duurzamere vervoerswijzen als het ov en de fiets.

STRATEGISCHE MOBILITEITSOPGAVEN



Van modaliteit naar mobiliteit



Naar een CO2 – neutraal mobiliteitsstelsel



Veilig en prettig van deur tot deur



Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar



Nabijheid van dagelijkse activiteiten



STRATEGISCHE OPGAVE 3: VEILIG EN PRETTIG VAN DEUR TOT DEUR

De beleving en de behoeften van de reiziger staan voorop. Een mobiliteitsnetwerk met goed voor- en natransport, korte wachttijden en goede aansluitingen wordt steeds belangrijker. Knooppunten worden zogenaamde ‘hubs’ waar de verschillende vervoersnetwerken en diensten bij elkaar komen. Goede voorzieningen dragen bij aan een makkelijk en intuïtief gebruik van het mobiliteitssysteem.

MULTIMODALE REIS WORDT EENVOUDIGER

De fiets is de meest gebruikte aanvulling op het ov. Reizigers gaan met hun eigen fiets naar een knooppunt, om daar over te stappen op het openbaar vervoer. Een deelfiets aan de bestemmingszijde maakt het ov nog laagdrempeliger voor de keuzereiziger. Zo wordt een



De deelfiets past goed in de verschuiving naar één integraal mobiliteitssysteem

multimodale reis, gepland of spontaan, een stuk eenvoudiger en comfortabeler. Voorwaarde is wel dat vervoerswijzen en diensten zoveel mogelijk gebruik maken van dezelfde informatiestructuur, zodat data en betalingssystemen makkelijk gedeeld kunnen worden.



STRATEGISCHE OPGAVE 4: MOBILITEIT EN OMGEVING PAssEN BIJ ELKAAR

De regio kent een grote diversiteit aan gebieden die van elkaar verschillen qua dichtheid van inwoners en functies. Het is van belang om deze verschillen mee te nemen bij het ontwerp en de inpassing van het mobiliteitssysteem. Ook moet rekening worden gehouden met de leefkwaliteit, het voorkomen van geluidsoverlast en de kwaliteitseisen die aan het mobiliteitssysteem gesteld worden.

PASSEND BIJ PLAATSELIJKE MOBILITEITSOPGAVEN

Binnen het deelfietsbeleid van de Vervoerregio Amsterdam is ruimte voor verschillende vormen van deelmobiliteit. Door het aanbod af te stemmen op de specifieke wensen per gebiedstype, kan de deelfiets een waardevolle bijdrage leveren aan het verlichten van de plaatselijke mobiliteitsopgaven.



STRATEGISCHE OPGAVE 5: NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN VERSTERKEN

Er is een toenemende druk op de ruimte in de regio. Door bij toekomstige ruimtelijke plannen direct de mobiliteitsopgaven te betrekken, kan optimaal gebruik worden gemaakt van de openbare ruimte. Aandachtspunten hierbij zijn verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en een goede verkeersstructuur. Het doel is dat inwoners van de regio, of ze nu in de stad of in een landelijk gebied wonen, hun dagelijkse activiteiten eenvoudig en snel kunnen bereiken.

GEÏNTEGREERDE AANPAK

Transport Oriented Development (het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen bij knooppunten, ook wel knooppuntontwikkeling genoemd) is een relatief nieuwe ontwikkeling en staat voor een geïntegreerde aanpak van de infrastructuur en het gebied eromheen. Daarbij richt de gebiedsontwikkeling zich meer en meer op ov-gebruik (en andersom). Bij deze ontwikkelingen is een goede ontwikkeling van de hubs cruciaal. Door het aanbieden van deelfietsen wordt het invloedsgebied van deze knooppunten vergroot.



Fietsdelen in de Vervoerregio Amsterdam: twaalf ambities



1

FIETSDLEN IN DE VERVOERREGIO AMSTERDAM: TWAALF AMBITIES

Deelmobiliteit is een actueel onderwerp dat past binnen een samenleving waarin 'delen' in plaats van 'bezitten' een steeds grotere rol speelt. Het onderwerp is dan ook volop in beweging. Innovatieve technologie creëert nieuwe kansen en mogelijkheden, maar brengt ook risico's met zich mee. Daarbij gaan ontwikkelingen soms zo snel, dat niet altijd te voorzien is wat de precieze impact zal zijn.

Het deelfietsbeleid van de Vervoerregio Amsterdam is gevat in twaalf ambities en bevat voldoende flexibiliteit om snel en adequaat in te kunnen spelen op de steeds

veranderende actualiteit in dit dynamische veld. We willen leren in de praktijk en experimenteren met nieuwe mobiliteitskansen. Hiervoor hebben we, samen met gemeenten en marktpartijen, het initiatief genomen voor een aantal pilots. De kennis en ervaringen die we hiermee opdoen delen we met de gemeenten en partners binnen de Vervoerregio. De best practices worden voortgezet.

Daarnaast ondersteunen we gemeenten met het formuleren van eigen beleid en scheppen we de voorwaarden om het fietsdelen in de regio te stimuleren.

Waarom experimenteren met deelfietsen? De OV-fiets is er al, en een aantal bedrijven en instellingen hebben hun eigen fietsen voor hun werknemers en klanten.

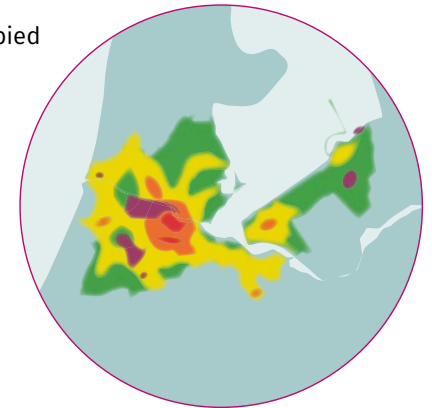
De OV-fiets is populair, het gebruik ervan stijgt jaarlijks. De NS focust zich echter vooral op de (grotere) treinstations en niet op regionale knooppunten. Hier liggen dus kansen voor andere aanbieders. Bovendien is de NS feitelijk een monopolist in een markt die gebaat is bij innovatie en concurrentie.

Er zijn bedrijven met eigen deelfietsachtige oplossingen, denk bijvoorbeeld aan de hotelfiets. Dit zijn echter geen open oplossingen: in de meeste gevallen kun je de fiets pas gebruiken nadat je bij het hotel/bedrijf bent aangekomen. Bovendien is de beschikbaarheid ervan beperkt tot klanten en werknemers. Door deze beperkingen zijn deze fietsen geen aanvulling op het openbaar vervoer.

DE GROTE VERSCHIEDENHEID AAN GEBIEDSTYPEN IN DE REGIO VRAAGT OM MAATWERK

De regio Amsterdam is een gevarieerde regio met een grote diversiteit aan landschappen, bewonersaantallen en functiedichtheid. Er zijn vijf verschillende gebiedstypen binnen de regio, elk met zijn eigen kenmerken:

- Metropolaan centrumstedelijk gebied (de binnenstad van Amsterdam)
- Centrumstedelijk gebied (de rest van Amsterdam, Zaandam, Diemen en Haarlem)
- Stedelijk woon- en werkgebied (de overige kernen in de regio)
- Landelijk wonen en recreëren (Haarlemmermeer-Zuid, Waterland, en Amstelland)
- Mainports en Greenport (Schiphol, Westpoort en FloraHolland)



De deelfiets is voor elk van deze gebiedstypen een kansrijke oplossing voor het verbeteren van de mobiliteit. Vanwege de grote verschillen is het wenselijk om voor ieder gebied een strategische aanpak te formuleren, rekening houdend met het specifieke karakter en de daaruit voortvloeiende opgaven op het vlak van bereikbaarheid en ontsluiting.

Sommige gebieden zijn interessanter voor marktpartijen dan andere. Ook zijn er gebieden die vanuit de strategische opgaven uit hoofdstuk 1 aandacht behoeven, maar hoogstwaarschijnlijk geen goede businesscase bieden voor marktpartijen.

Openbaarvervoerbedrijven zien steeds vaker de meerwaarde van deelfietsen en ontplooiën initiatieven om deze in het aanbod op te nemen. De verschillende belangen vragen om een heldere rolverdeling, waarin wordt aangegeven welke partij in welk gebied waarvoor verantwoordelijk is. In het schema op de volgende pagina is dit op hoofdlijnen geschetst. Gezien de snelle veranderingen in de markt is deze uitwerking niet uitputtend.

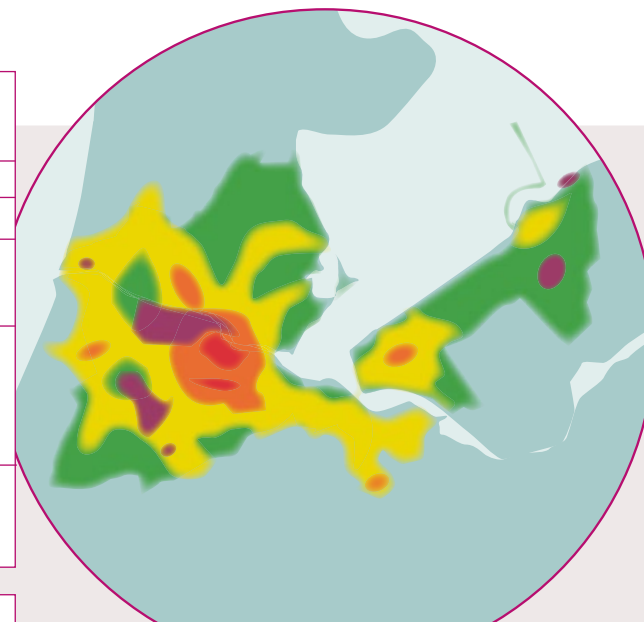
Maatwerk per gebied

● MAINPORTS EN GREENPORT (Schiphol, Westpoort, FloraHolland)	
Interesse vanuit de markt:	ja, eerste initiatieven waaronder e-bike-oplossingen.
Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Wegbeheerder	- Stimuleren via marktuitvraag, indien kansrijk.
Vervoerregio Amsterdam	- Verzorgen van bedrijfsoplossingen. - Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijzen. - Wegbeheerders helpen met beleid opstellen en keuzes maken.

● LANDELIJK WONEN- EN RECREËREN (Waterland, Haarlemmermeer-Zuid, Amstelland)	
Interesse vanuit de markt:	vrijwel geen, wel oriëntering op nichemarkt recreatie/toerisme.
Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Wegbeheerder	- Stimuleren via marktuitvraag, indien kansrijk.
Vervoerregio Amsterdam	- Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. - Cofinancieren uit regionaal belang bij niet-sluitende businesscases.

● STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED (Overige kernen)	
Interesse vanuit de markt:	beperkt
Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Wegbeheerder	- Stimuleren via marktuitvraag, indien kansrijk.
Vervoerregio Amsterdam	- Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. - Cofinancieren uit regionaal belang bij niet-sluitende businesscases.
Ov-vervoerder	- Verzorgen van last-mile-oplossingen. - Verzorgen betaalwijze ov-chipkaart, of opvolger.

● CENTRUMSTEDELIJK GEBIED (Overig Amsterdam, Zaandam, Diemen, Haarlem)	
Interesse vanuit de markt:	ja, eerste initiatieven
Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Wegbeheerder	- Reguleren. - Stimuleren via marktuitvraag, indien kansrijk.
Vervoerregio Amsterdam	- Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijzen. - Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen (op verzoek van de wegbeheerder). - Cofinancieren uit regionaal belang bij niet-sluitende businesscases.
Ov-vervoerder	- Verzorgen van last-mile-oplossingen. - Verzorgen betaalwijze ov-chipkaart, of opvolger.



● METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED (Binnenstad Amsterdam)	
Interesse vanuit de markt:	sterk, nu al aanwezig in diverse varianten.
Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Wegbeheerder Gemeente Amsterdam	- Handhaven/reguleren. - De gemeente werkt aan eigen beleid in nauwe samenspraak met de Vervoerregio Amsterdam.
Vervoerregio Amsterdam	- Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijzen.



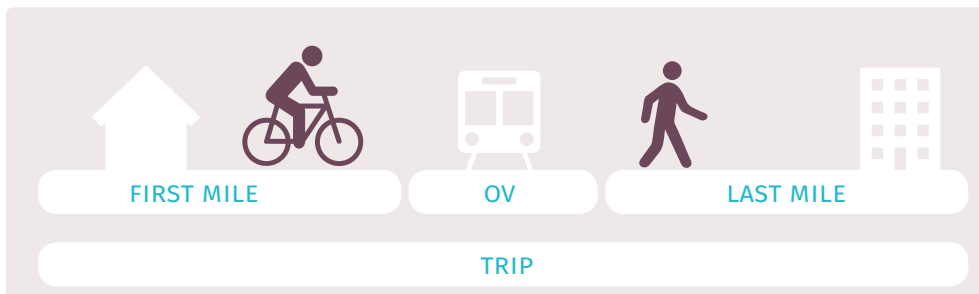
SAMENWERKING VOOR OPTIMAAL GEBRUIKSGEMAK EN HET VOORKOMEN VAN ONGEMAK

Voor de reiziger zijn gebruiksgemak en duidelijkheid over de beschikbaarheid van deelfietsen belangrijke aspecten bij de overweging om fietsdelen al dan niet mee te nemen in de keuze voor vervoerswijzen. Hiervoor is een goede samenwerking tussen de verschillende partners binnen de regio essentieel. Door gezamenlijk op te trekken kunnen versnippering en incompatibiliteit zoveel mogelijk worden voorkomen.

Een one-size-fits-all-oplossing is marktverstoring en ondoenlijk vanwege de sterk uiteenlopende gebieden die ook nog eens op korte afstand van elkaar liggen. Wat de Vervoerregio Amsterdam betreft kunnen er meerdere aanbieders in verschillende gebieden en gemeenten naast elkaar actief zijn, zolang er maar geen ongemak ontstaat. Geen ongemak voor de gebruiker – die niet gebaat is bij allerlei verschillende apps en registraties – maar vooral ook geen ongemak voor de niet-gebruiker: deze hoort geen hinder te ondervinden van deelfietsen in zijn of haar leefomgeving. Per locatie moet daarom goed gekeken worden of een deelfiets passend is, en zo ja, onder welke voorwaarden.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> De Vervoerregio Amsterdam ondersteunt wegbeheerders en andere partijen met kennis en advies rondom operationele en systeemvraagstukken. Hiervoor zoeken we actief de dialoog.



2

DE DEELFIETS IS EEN GOEDE LAST-MILE-OPLOSSING EN VERSTERKT DE KETENMOBILITEIT

De fiets heeft een belangrijke meerwaarde binnen de ketenverplaatsing, met name bij de invulling van de last mile. Het vortransport (de first mile) is over het algemeen al goed gefaciliteerd. Veel mensen gaan op hun privéfiets naar het trein- of metrostation of de dichtstbijzijnde halte voor bus of tram. Daar kunnen ze hun fiets stallen in een hoogwaardige parkeervoorziening. Het aanbod van een deelfiets voor het laatste stuk van de reis vergroot de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

POTENTIE VAN DE HUBS BENUTTEN

Op dit moment beschikken veel ov-knooppunten nog niet over oplossingen voor de last mile. De potentie van deze 'hubs' wordt hierdoor niet volledig benut. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat de integratie van de fiets in het ov-systeem de bereikbaarheid als geheel versterkt. Deze gedachte komt ook tot uiting in het *Beleidskader Mobiliteit*.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> In nauwe samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam is Connexion in Amstelland-Meerlanden twee pilots gestart: in Amstelveen en Aalsmeer met FlickBike en in Haarlemmermeer met Donkey Republic. De experimenten leveren veel nieuwe inzichten op. Op basis van deze ervaringen kunnen we gericht adviseren over uitbreidingen en nieuwe initiatieven op andere plekken in de regio.

> De samenwerking tussen de Vervoerregio Amsterdam, Connexion en deelfietsproviders wordt, net als soortgelijke samenwerkingen rondom deelfiets- én ov-concessies in Nederland, geëvalueerd om bij toekomstige aan- en/of investeringen scherper te kunnen uitvragen. Dit is al gebeurd bij het Programma van Eisen van de nieuwe ov-concessie Zaanstreek-Waterland: daarin wordt uitgebreid ingegaan op de rol van deelmobiliteit en samenwerkingsmodellen.

START



LOOPT



KLAAR



PILOT IN AMSTELVEEN EN AALSMEER

Initiatiefnemer: [Connexxion](#)

Fietsaanbieder: [FlickBike](#)

Start: [1 mei 2018 - ...](#)

Type pilot: [Invulling van de last mile](#)

Doel: [Experimenteren met app-based deelfietsstelsysteem](#)

FlickBike is een jonge Amsterdamse start-up. Voor deze pilot hebben zij op negen ov-knooppunten in Amstelveen en Aalsmeer in totaal 85 deelfietsen geplaatst. De fietsen zijn voorzien van de R-net huisstijl, zodat ze goed te herkennen zijn. Via de app van FlickBike kunnen gebruikers zien of er een fiets beschikbaar is op de gewenste locatie en deze reserveren (maximaal vijftien minuten van tevoren).

De gebruiker scant de QR-code op de fiets met de app. Het slot springt automatisch open en de fiets is klaar voor gebruik. Na afloop kunnen de fietsen gewoon worden achtergelaten, zolang het maar binnen het verzorgingsgebied van FlickBike is. De kosten voor het gebruik, een euro per half uur, worden automatisch geïncasseerd.

FlickBike is verantwoordelijk voor het onderhoud en de beschikbaarheid van de fietsen op de ov-knooppunten.

Lessons learned:

Het streefcijfer (elke fiets een keer per dag gebruikt) is nog niet behaald, maar de resultaten zijn positief. Er is een gestage groei in het gebruik van de fietsen, met een kleine dip in de winterperiode. Dit resultaat is tot stand gekomen zonder noemenswaardige promotie. Het gebruik van de deelfietsen is populair bij de internationale gemeenschap in Amstelveen.

Vervolg:

Zowel in Amstelveen als in Aalsmeer worden nieuwe locaties overwogen op basis van de ervaringen uit de pilot, wijzigingen in het ov en werkzaamheden gerelateerd aan de ombouw van de A9. Ook wordt er contact gezocht met werkgevers in de buurt om FlickBike op te nemen in het totale mobiliteitsaanbod van hun bedrijf.

START



LOOPT



KLAAR



PILOT IN HAARLEMMERMEER

Initiatiefnemer: [Connexxion](#)

Fietsaanbieder: [Donkey Republic](#)

Start: [1 juli 2018 - ...](#)

Type pilot: [Invulling van de last mile](#)

Doel: [Experimenteren met app-based deelfietsstelsysteem](#)

Donkey Republic is een grote speler op de deelfietsmarkt. Het bedrijf is actief in zestig steden verspreid over dertien landen. Voor deze pilot heeft Donkey Republic zeventig fietsen voorzien van de R-net huisstijl. De fietsen zijn te vinden op de stations van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en bij vijf belangrijke bushaltes.

Het lokaliseren en huren van een fiets verloopt via de app van Donkey Republic. Gebruikers kunnen kiezen voor een abonnement, waardoor de ritprijs omlaag gaat. De vanafprijs is 0,75 euro per half uur. De betaling loopt via een creditcard.

Donkey Republic is verantwoordelijk voor het onderhoud en de beschikbaarheid van de fietsen op de ov-knooppunten.

Lessons learned:

Donkey Republic kan profiteren van hun internationale netwerk. Wel blijven de gebruikscijfers in deze pilot vooralsnog achter bij de verwachting. Een van de redenen hiervoor is het lage aantal locaties. Bovendien hebben de fietsen veel last van valschade en vandalisme, wat het systeem niet ten goede komt. Bij alle partijen is er de wil om door te gaan.

Vervolg:

Om het succes van de deelfietsen te vergroten, wordt gekeken of er nieuwe locaties bij kunnen komen. De verwachting is dat met een beter dekkend netwerk het gebruik omhoog gaat. Ook wordt er contact gezocht met werkgevers in de buurt om Donkey Republic op te nemen in het totale mobiliteitsaanbod van hun bedrijf.

3

DE COMBINATIE HOV EN DEELFIETS ZORGT VOOR EEN BETERE ONTSLUITING

Reizigers zijn bereid om een grotere afstand van en naar de halte voor lief te nemen als het ov sneller en frequenter rijdt. Dit heeft de introductie van het HOV-systeem (hoogwaardig openbaar vervoer) in de regio laten zien. [Onderzoek](#) toont aan dat het invloedsgebied van een HOV-halte (2350 meter) veel groter is dan dat van een halte van het reguliere openbaar vervoer (800 meter). Het stimuleren van fietsgebruik biedt een werkelijke meerwaarde voor het HOV.

VAN BUSHALTE NAAR VERVOERSKNOOP

Beleidsmatig gezien heeft de deelfiets de meeste meerwaarde in gebieden waar de fijnmazigheid van het HOV-netwerk lager is, en dus de afstand naar een halte groter: het stedelijk woon- en werkgebied, de mainports/greenport en het gebiedstype landelijk wonen en recreëren. Deze benadering is anders dan die van bestaande aanbieders van 'strooifietsen': zij zien de deelfiets niet als aanvulling op het ov, en focussen vooral op het metropolitaan stedelijk gebied en het centrumstedelijk gebied, omdat ze denken dat daar de meeste klanten (o.a. toeristen) zitten. Binnen de ring zijn de fiets en het ov elkaars concurrenten, terwijl ze in de eerstgenoemde gebiedstypes elkaar juist versterken.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> De Vervoerregio Amsterdam en haar partners onderzoeken, waar nodig, de kosten en baten van deelfietsen in het stedelijk woon- en werkgebied, de mainports/greenport en het gebied landelijk wonen en recreëren. Zo is er in samenwerking met de gemeenten een verkenning gestart voor het Waterland. Daarnaast ondersteunt de Vervoerregio de luchthaven Schiphol bij haar proces om in de tweede helft van 2019 tot een dekkende deelfietsvloot te komen.

> De Vervoerregio Amsterdam heeft een stimuleringsregeling ontwikkeld voor mogelijke cofinanciering uit regionaal belang bij niet-sluitende businesscases. Deze is vastgesteld op 11 februari 2019.

START



LOOPT



PILOT IN SCHIPHOL-OOST

Initiatiefnemer: [Schiphol Real Estate](#)

Fietsaanbieder: [FlickBike](#)

Start: 1 december 2018 – 1 september 2019

Type pilot: [Invulling van de last mile](#)

Doel: [Bieden van een alternatief door wijzigingen in de dienstregeling van HOV Schiphol](#)

Met de komst van een nieuwe busbaan is de dienstregeling van HOV Schiphol gewijzigd. De bussen rijden frequenter, sneller en via een andere route. Hierdoor is de last mile voor veel werknemers op Schiphol-Oost groter geworden. De driehonderd deelfietsen in deze pilot moeten dit probleem oplossen. De fietsen staan bij vier grote ov-haltes. Door het stimuleren van het gebruik van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in combinatie met een deelfietsstelsel, worden de wegen rondom Schiphol ontlast. Werknemers van bedrijven op Schiphol-Oost kunnen de deelfietsen kosteloos gebruiken. FlickBike is verantwoordelijk voor het onderhoud en de beschikbaarheid van de fietsen op de ov-knooppunten.

Lessons learned:

De pilot is een succes, er worden dagelijks een groot aantal ritten gemaakt. Een van de redenen voor het succes is dat lokale werkgevers het initiatief hebben omarmd. Ook de start van de pilot, precies op het moment dat de dienstregeling van het HOV veranderde, is een goede zet geweest. Promotie ter plaatse en hulp bij het installeren van de app hebben direct tot gebruik geleid.

De deelfietsen worden ook veel op en rondom Schiphol gebruikt zonder de combinatie met het openbaar vervoer.

Vervolg:

Na afloop van deze pilot wordt dit initiatief opgevolgd door een Schiphol-breed deelfietsstelsel. Hiervoor worden circa duizend deelfietsen ingezet. Op het moment van schrijven zit dit project in de aanbestedingsfase, waarbij FlickBike een van de partijen is. De nieuwe aanbieder wordt binnenkort bekendgemaakt.

4

WE STIMULEREN INITIATIEVEN OM FIETSPARKEERPLEKKEN BETER TE BENUTTEN

Privéfietsen die zijn gebruikt voor het vervoer, staan vaak de hele dag bij een halte of station gestald. Er zijn meerdere (grotendeels conceptuele) initiatieven om deze fietsen voor gebruik door derden in te zetten tijdens de tijd dat ze normaliter geparkeerd zouden staan. Hierbij wordt bijvoorbeeld gebruikgemaakt van stickers (om de fietsen die meedoen te onderscheiden van de rest) en slimme sloten. De veronderstelde meerwaarde is enerzijds een efficiënter gebruik van fietsen, en anderzijds een beter gebruik van de soms schaarse parkeerruimte op knooppunten.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> Op 1 september 2019 is het experiment Wisselfiets in de omgeving van de Zuidas in Amsterdam gestart.



PILOT WISSELFiets ZUIDAS AMSTERDAM

Initiatiefnemer: [Vervoerregio Amsterdam](#)

Fietsaanbieder: [Privéfietsen](#)

Start: [1 september 2019](#)

Type pilot: [Invulling van de last mile](#)

Doel: [Slimmer inzetten privéfietsen](#)

Met het experiment Wisselfiets verkent de Vervoerregio Amsterdam via de zogeheten Living Labs - in samenwerking met de Universiteit van Amsterdam, de gemeente Amsterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en BYCS - de potentie van het slimmer inzetten van privéfietsen. Net als de andere pilots maakt dit experiment gebruik van slimme sloten.

5

WE WILLEN MEER KWALITEIT, FLEXIBILITEIT EN PLEZIER VOOR DE REIZIGER

De fiets is de meest flexibele vorm van vervoer in onze regio. Fietsen is in vergelijking met andere vervoermiddelen goedkoop, snel en schoon en bovendien onderdeel van een actieve en gezonde levensstijl. Met de opkomst van de e-bike neemt de reikwijdte van de fiets steeds verder toe. Voorwaarde is wel dat de verbindingen van goede kwaliteit zijn. Met maatregelen uit de *Investeringsagenda Fiets - Investeren in een bereikbare regio* wordt hier hard aan gewerkt. De redenen voor niet-fietsgebruik zijn divers, maar de beschikbaarheid van fietsen is relatief makkelijk aan te pakken.

In het *Beleidskader Mobiliteit* wordt een flexibeler en beter te combineren mobiliteitsaanbod voor de toekomst geschetst. We zien een verschuiving van aparte modaliteiten (vervoerswijzen) naar één integraal mobiliteitsstelsel. Dit biedt de reiziger de mogelijkheid om niet enkel van A naar B en weer terug te reizen, maar een hele serie bestemmingen op één dag aan te doen, gebruikmakend van verschillende modaliteiten. Die vrijheid was jarenlang enkel voorbehouden aan de auto. Door de beschikbaarheid van kwalitatief goede en betrouwbare deelfietsen wordt deze vrijheid nu benaderd.

COMBINEREN VAN HUUR- EN DEELFIETSEN IN EEN BUSINESSCASE

Fietsen in en rondom Amsterdam is populair onder (buitenlandse) toeristen. De traditionele huurfietsen uit de Amsterdamse binnenstad zijn steeds vaker buiten de stad te zien. Dit duidt op een veranderende behoefte vanuit de toerist. In de regionale overleggen over recreatie en toerisme vormt een betere beschikbaarheid en meer flexibiliteit van huurfietsen in de regio al langer een speerpunt. Het combineren van deze behoefte met utilitaire deelfietsen in één businesscase opent wellicht nieuwe perspectieven.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> Om de kwaliteit te waarborgen heeft de Vervoerregio Amsterdam in gezamenlijk overleg met andere partijen een kader van minimumeisen geformuleerd waaraan deelfietsaanbieders moeten voldoen om in aanmerking te komen voor regionale financiering. Aandachtspunten zijn onder andere de maatvoering van de fietsen, de kwaliteit van de gebruikte materialen (duurzaam geproduceerd, veilig en betrouwbaar voor de gebruiker) en de dienstverlening. Het kader van eisen is zó opgesteld dat het de gezonde marktwerking niet verstoort en is onderdeel van de *Stimuleringsregeling Deelfiets*.

> In de regio Waterland kijkt de Vervoerregio Amsterdam samen met gemeenten of er een businesscase te maken is op dit vlak.

> De Vervoerregio gaat samenwerken met het MRA-programma Toerisme en Amsterdam Marketing om de spreiding van buitenlandse bezoekers over de regio te ondersteunen door te zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. Hierbij wordt verbinding gezocht met regionale publiekstrekkers zoals het Muiderslot en de Keukenhof.

START



LOOPT



KLAAR



PILOT IN ZAAANSTAD

Initiatiefnemer: [Gemeente Zaanstad](#)

Fietsaanbieder: [FlickBike](#)

Start: [1 november 2018](#) – [1 december 2019](#)

Type pilot: [Invulling van de last mile](#)

Doel: [Combineren van last mile met een stedelijk deelfietssysteem](#)

In de regio Zaanstad zijn nauwelijks OV-fietsen beschikbaar. De gemeente is in dit gat gesprongen door samen met FlickBike tweehonderd deelfietsen te plaatsen op twintig belangrijke ov-haltes. De fietsen zijn voorzien van de R-net huisstijl. Het parkeren van de fiets kan overal binnen de afgesproken regio en wordt via gps geregeld. De gebruiker ziet in de app van Flickbike waar de parkeerplekken zijn. Op drukke fietsparkeerplekken kan niet worden uitgecheckt. Deze maatregel is bedoeld om te voorkomen dat de fietsen zich daar opstapelen. De gebruiker kan ook van het ene FlickBike-gebied naar het andere fietsen, dus bijvoorbeeld van Aalsmeer naar Zaanstad. FlickBike is verantwoordelijk voor het onderhoud en de beschikbaarheid van de fietsen op de ov-knooppunten.

Lessons learned:

De deelfietsen worden minder gebruikt dan verwacht. Er is sprake van valschade en vandalisme. Het bleek lastig om hier iets aan te doen.

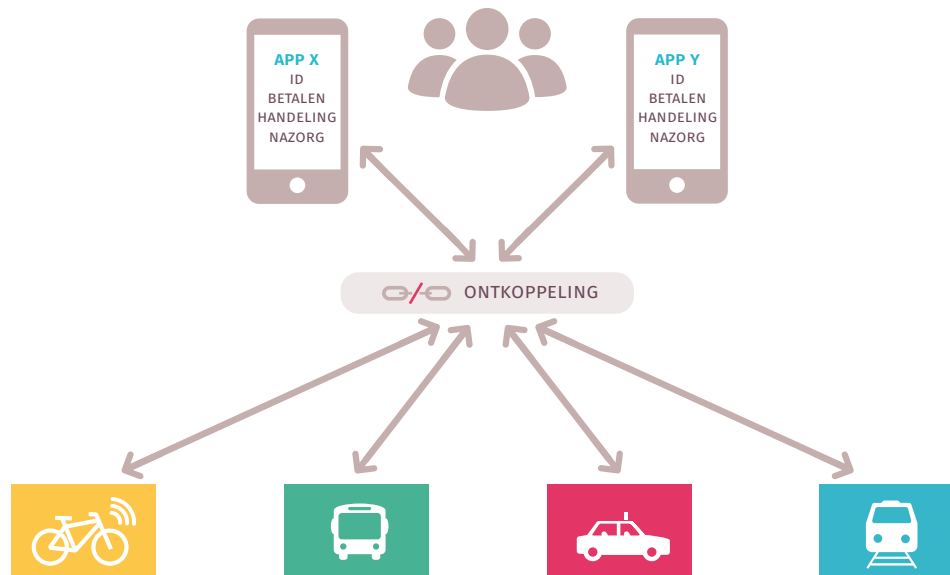
Vervolg:

In goed overleg is geconstateerd dat het doorgaan in huidige vorm niet vol te houden is. Flickbike en Zaanstad willen wel met elkaar verder en verkennen mogelijkheden voor specifieke last-mile-relaties.

6

INTEROPERABILITEIT IS KEY VOOR FIETSDLEN ÉN MOBILITY AS A SERVICE

Mobility as a Service (MaaS) wordt ontwikkeld vanuit het idee dat de reiziger zoveel mogelijk met de app van één partij alle mobiliteitsaanbieders moet kunnen vinden, boeken en betalen. MaaS staat voor een reisadvies dat is toegespitst op de persoonlijke voorkeuren van de reiziger, onafhankelijk van aanbieders en modaliteiten. Met 'lerende systemen' wordt het reizen gepersonaliseerd. Mogelijke drempels voor het gebruik, zoals registratie en geldigheid van reisproducten, worden zoveel mogelijk weggenomen. In het *Beleidskader Mobiliteit* heeft deze interactieve manier van reizen een prominente plek. Binnen MaaS is een belangrijke rol weggelegd voor de deelfiets.



DE OVERHEID ALS 'MARKTMEESTER'

Het moet de gebruiker vrij staan een fiets van welke aanbieder dan ook te gebruiken, zolang er maar geen overschot aan fietsen in de openbare ruimte ontstaat. We beschouwen het (deels) naast elkaar bestaan van meerdere systemen niet als een probleem, maar juist als een verrijking. Wel moet de gebruiksvriendelijkheid op het gebied van registratie en betaling gegarandeerd zijn. De overheid kan op de volgende manieren optreden als 'marktmeester':

- Vanuit onze rol als opdrachtgever van het openbaar vervoer kan de Vervoerregio Amsterdam van concessiehouders (op dit moment zijn dat GVB, Connexxion en EBS) verlangen dat zij hun dienstverlening openstellen en integreren met alle in de regio actieve mobiliteitsaanbieders. De aanneming hierbij is wel dat de concessiehouder zich richt op het opbouwen van een eigen relatie met de klant door zelf vervoerbewijzen te verkopen. (In theorie kunnen concessiehouders zich ook beperken tot het enkel rijden van ritten. In dat geval is de vraag om totale interoperabiliteit niet redelijk.)
- Vanuit hun rol als beheerder van de openbare ruimte kunnen gemeenten in de regio eisen dat mobiliteitsaanbieders, die in de openbare ruimte actief zijn (via vergunning of concessie), een bepaalde mate van interoperabiliteit realiseren met andere aanbieders in dezelfde gemeente. Deze eis kan mobiliteitsaanbieders echter ook afschrikken: een verplichte samenwerking met een aanbieder die (in hun ogen) mindere kwaliteit levert, kan kannibaliserend werken voor de eigen klantrelatie. Het is daarom zinvol om de mate van operabiliteit met andere aanbieders in goed overleg te bepalen. De Vervoerregio kan hierbij adviseren.
- De Vervoerregio Amsterdam neemt een nieuwe rol aan om te komen tot een (in ieder geval) regionale uitwisselingsstandaard tussen mobiliteitsaanbieders. Hiervoor zijn vijf scenario's in voorbereiding. In de markt van deelfietsen is tussen aanbieders onderling reeds afgesproken om met de GBFS+-standaard te werken. De implementatie hiervan loopt.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> In de *Stimuleringsregeling Deelfiets* is opgenomen dat de aanbieder zijn systeem non-discriminatoir openstelt voor interoperabiliteit met andere aanbieders.

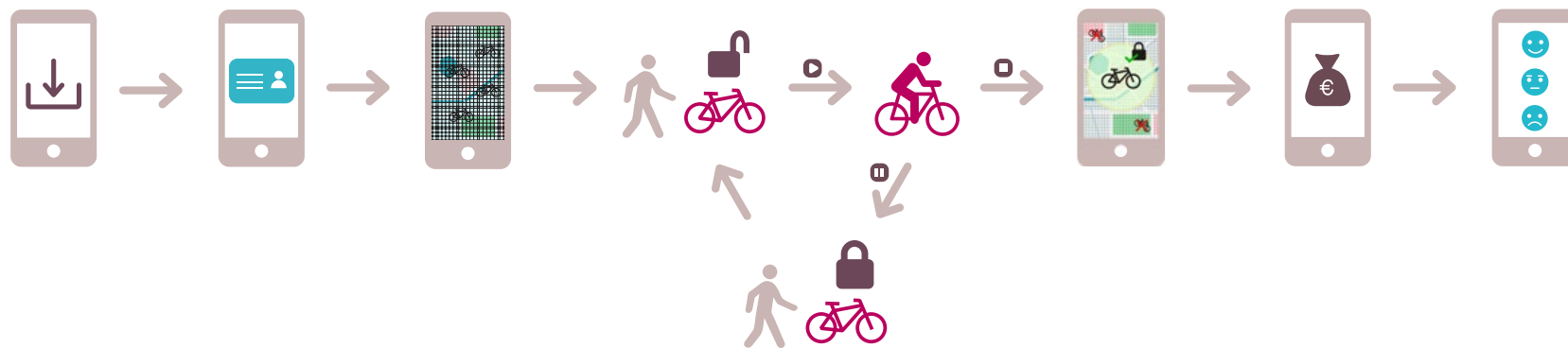
> In opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en de vijf grote steden heeft Enigma Consulting een aantal modelvarianten uitgewerkt voor de interoperabiliteit van deelfietsen, zowel in organisatorische als technische zin. CROW-Fietsberaad en Tour de Force hebben hierop samen met deelfietsaanbieders een intentieverklaring opgesteld. Dit heeft geresulteerd in het deelfietsconvenant OpenBike, dat op 27 november 2018 door elf deelfietsaanbieders is ondertekend, in aanwezigheid van staatssecretaris Van Veldhoven.

DEELFIETSCONVENANT [OPENBIKE](#)

In het convenant hebben elf deelfietsaanbieders afgesproken interoperabel te gaan werken. Dit wil zeggen dat de gebruiker met één enkele registratie deelfietsen van alle aanbieders kan gebruiken. De uitrol ervan gaat stapsgewijs. Er is al een monitoringstool OpenBike, waarmee alle deelfietsen zichtbaar zijn. De volgende stap is het stroomlijnen van het boekingsproces.

De in het convenant afgesproken uitwisselingstaal GBFS+ geldt inmiddels ook als referentie voor MaaS-projecten die alle mobiliteitsvormen behandelen en daarmee veel verder gaan dan alleen deelfietsen.

N.B. De NS (OV-fiets) is niet betrokken bij het convenant, omdat zij nog niet met slimme sloten werken. De NS gaat op een beperkt aantal stations wel testen met sloten die met een ov-chipkaart geopend kunnen worden.



7

WE ONDERSTEUNEN GEMEENTEN BIJ HET REGULEREN VAN DEELMOBILITEIT

De Vervoerregio Amsterdam schrijft geen uitgebreid programma van eisen voor ten aanzien van het functioneren van elk deelsysteem. De wegbeheerder maakt zelf een goede afweging die past bij de lokale opgave. De Vervoerregio helpt de inliggende gemeenten bij het opstellen van lokaal beleid over de aanwezigheid van deelfietsen (en soortgelijke voertuigen) die te huur worden aangeboden in de openbare ruimte. Dit gemeentelijk deelfietsbeleid kan onder andere gaan over:

- het maximumaantal fietsen,
- het maximumaantal aanbieders,
- toegestane verhuurlocaties en
- (handhavings-)richtlijnen.

De landelijke [Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid](#) van CROW-Fietsberaad en adviesbureau APPM/NewDrive biedt concrete richtlijnen en bouwstenen. Zij onderscheiden drie sporen voor het aanbod van deelfietsen in de openbare ruimte, afhankelijk van de mate waarop een gemeente een sturende rol wil spelen.

WEINIG CONTROLE ————— VEEL CONTROLE

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. Inpandig overheid	Huisregels + Omgevingswet	Huisregels + concessie + Omgevingswet	Huisregels + opdracht/concessie + Omgevingswet
3. Privaat gebouw / terrein	Omgevingswet	Omgevingswet	Opdracht/concessie + Omgevingswet

De Vereniging Nederlandse Gemeenten heeft een [model-APV-artikel](#) opgesteld om het aanbod van deelfietsen en andere mobiliteitsdiensten in de openbare ruimte te kunnen reguleren.

MINIMALE IMPACT EN MAXIMALE FLEXIBILITEIT

De uitvoering van het gemeentelijk beleid is een taak van de wegbeheerder. De Vervoerregio Amsterdam kan wegbeheerders beleidsmatig ondersteunen door kennis te delen van ‘voorlopers’ als de gemeente Amsterdam. Voor het evalueren van de samenwerkingsvormen tussen overheid en deelfietsaanbieders is een service-level-agreement (SLA) nodig. Hierin staan afspraken om ervoor te zorgen dat de aanwezigheid van deelfietsen geen hinder oplevert. De deelfiets moet een minimale impact hebben in de openbare ruimte, zowel visueel als infrastructuur, en tegelijkertijd maximale flexibiliteit bieden aan de wegbeheerder en de gebruiker.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> In de *Stimuleringsregeling Deelfiets* is ook een [service-level-agreement](#) opgenomen. Deze kan als leidraad dienen bij het verlenen en handhaven van opdrachten en/of vergunningen. Wanneer ervaringen, voortschrijdende technologie of nieuwe inzichten erom vragen, zal deze SLA worden herzien.

> Zowel aanbieders die beschikken over een vergunning van de wegbeheerder (of daarvoor in aanmerking komen) als wegbeheerders die een opdracht verlenen, kunnen subsidie aanvragen. De Vervoerregio Amsterdam toetst deze verzoeken aan een aantal belangrijke eisen.

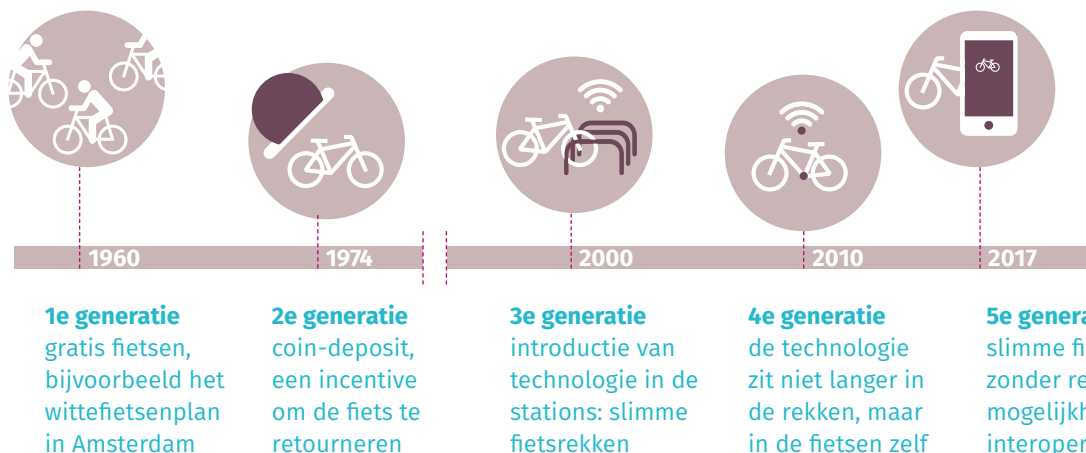
8

STRATEGISCHE KEUZES ZIJN NOODZAKELIJK VOOR EEN GOEDE EXPLOITATIE

Om optimaal bij te dragen aan de regionale bereikbaarheidsdoelstellingen benoemen we, vanuit het oogpunt van flexibiliteit en connectiviteit, een aantal systeemkenmerken waaraan een deelfietsstelsel in onze regio moet voldoen:

- De fietsen zijn uitwisselbaar tussen een beperkt aantal plaatsen die door de wegbeheerder zijn voorgeschreven, of die virtueel zijn gemarkeerd via gps. Deze plaatsen zijn eenvoudig aanpasbaar. Ook het virtueel vrijgeven van grotere geografische eenheden is mogelijk, mits het geen leefbaarheidsproblemen oplevert.
- De fietsen zijn te openen en sluiten met technologie die aanwezig is in smartphones en bank- en vervoerpassen als NFC, QR en EMV (deze opsomming is niet uitputtend).
- De fietsen zijn voor het betalen en openen niet afhankelijk van aanvullende techniek in het straatbeeld. (dus alleen deelfietsen van de 4e en 5e generatie)

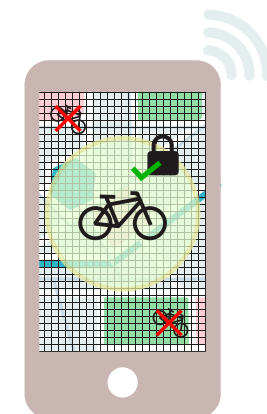
VIJF GENERATIES DEELFIETSEN



In die delen van de Vervoerregio Amsterdam waar de druk op de openbare ruimte hoog is, zijn zogeheten free-floatingssystemen onwenselijk vanwege de grote inbreuk op de leefbaarheid die ze kunnen veroorzaken. Ook traditionele deelfietsssystemen die vertrouwen op aparte infrastructuur op straat (stations, klemmen, betaalzuilen) kunnen een inbreuk vormen op de leefbaarheid.

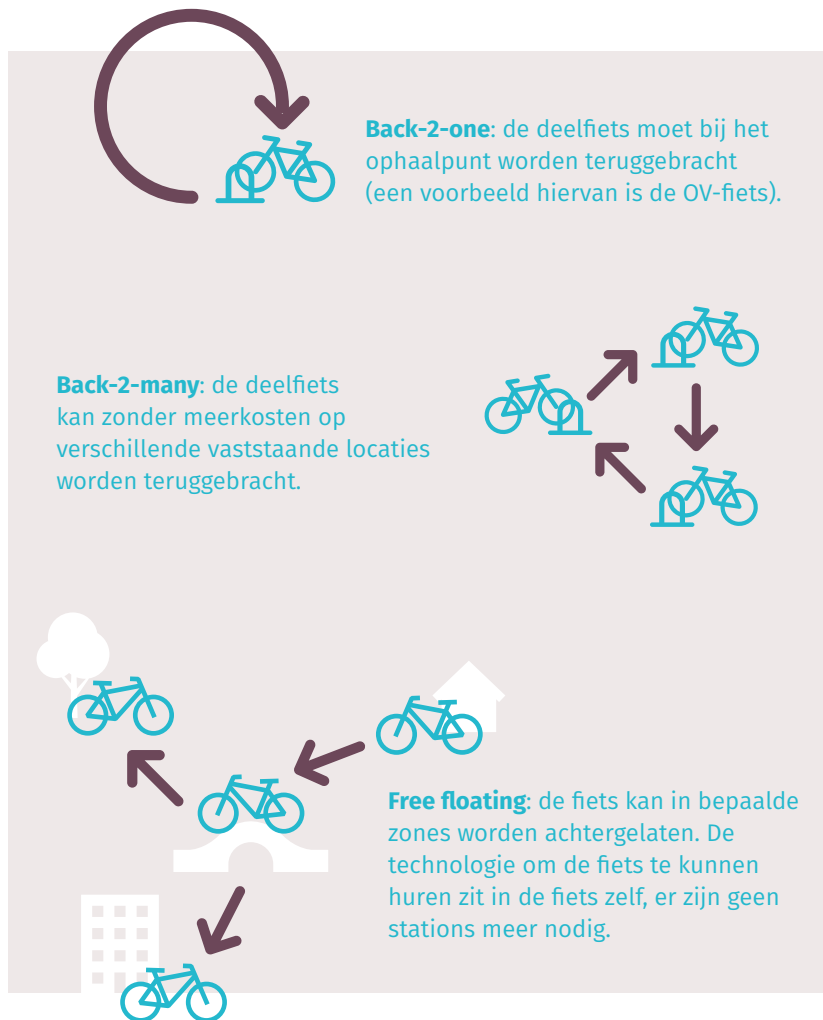
MEER FLEXIBILITEIT DOOR GEOFENCING

Nu de technologische noodzaak voor aparte infrastructuur is weggefallen, is het advies om alleen samen te werken met partijen die slimme fietsen leveren. Het ophalen en inleveren ervan kan op slim aangewezen locaties gebeuren. De afbakening van deze plekken is virtueel en werkt via gps en mobiel internet. Dit principe heet *geofencing*. Dankzij deze slimme technologie kunnen de wegbeheerder en de deelfietsaanbieder flexibel opereren, ook in situaties waar tijdelijk extra capaciteit nodig is, zoals bijvoorbeeld bij evenementen. En als de situatie erom vraagt, kunnen ze een locatie makkelijk (tijdelijk) verleggen.



De inrichting en maaswijdte van een *geofence* is maatwerk. Wanneer de ruimte het toelaat, kan worden gekozen voor grotere eenheden. Bij kleine *geofences* in drukke gebieden, zoals in stationsomgevingen, is het zinvol om het gebied zichtbaar te maken, bijvoorbeeld met een bord of afwijken-de bestrating.

VERSCHILLENDE TERUGBRENGMOGELIJKHEDEN



REGIONAAL PERSPECTIEF

Het is vanuit de markt zeer interessant om het alleenrecht op exploitatie te verwerven, bijvoorbeeld door binnen een gemeente de enige aanbieder te worden of exclusiviteit te bedingen. Dit kan echter ten koste gaan van de flexibiliteit, omdat de gemeentegrens de gemiddelde reiziger weinig zegt. Afspraken over vergunningverlening moeten daarom vanuit een regionaal perspectief worden bekeken. Dit vraagt om een nieuwe manier van samenwerken op regionaal niveau.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

- > Er is een regionale huisstijl ontwikkeld om de herkenbaarheid van deelfietsen in de openbare ruimte te vergroten.
- > De Vervoerregio Amsterdam ondersteunt haar partners bij het zoeken naar kostenefficiënte (regionale) oplossingen en bij operationele vraagstukken (over bijvoorbeeld locaties, capaciteit en het aantal aanbieders).

9

INNOVATIEVE TECHNOLOGIE ZORGT VOOR MEER GEMAK VOOR DE GEBRUIKER

De Vervoerregio Amsterdam wil de markt prikkelen om tot gebruiksvriendelijke en flexibele systemen te komen. Dankzij de huidige stand van techniek is aparte infrastructuur op straat geen vereiste meer voor een deelfietsoplossing. Met de ontwikkelingen op het gebied van mobiel internet, 5G en mobiel bankieren worden het ontgrendelen, pauzeren en inleveren van de fiets en het afrekenen van een rit steeds eenvoudiger. De toenemende connectiviteit biedt (op termijn) ook kansen om andere beleidsmatige doelstellingen te behalen.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

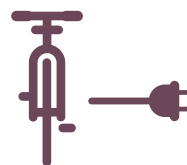
> De Vervoerregio werkt binnen het MRA-programma Smart Mobility aan MaaS ([Mobility as a Service](#)).

10

ELEKTRISCH DEELVERVOER PAST IN EEN VERANTWOORD MOBILITEITSBELEID

De introductie van deelfietsen als oplossing voor de last mile kan op veel locaties samenvallen met de verdergaande transitie naar elektrisch (openbaar) vervoer. Het kan daarom een overweging zijn om slim werk-met-werk te maken daar waar (grootschalige) elektrische netwerken worden aangelegd en elektrische deelfietsen of -scooters een logische oplossing lijken.

*Werk-met-werk maken:
combineer de introductie
van deelmobiliteit met de
transitie naar een zero-
emissie mobiliteitssysteem*



11

HET DEELFIETSBELEID OPEREERT DATA-DRIVEN EN DATA-DELEND

Het is belangrijk dat inzichtelijk is of het systeem en de deelfietsaanbieder een meerwaarde zijn voor de regionale bereikbaarheidsdoelstellingen. Daarom verlangt de Vervoerregio Amsterdam van aanbieders dat zij data delen over de volgende zaken:

- Ritinformatie: de duur van de ritten (in tijd en afstand), de aantallen en de locaties. Deze informatie wordt aangeleverd in een zogenoemde halte-bestemmingsmatrix.
- Een geografische plot van de afgelegde routes.
- Rapportages over het technisch onderhoud aan fietsen en het systeem, en informatie over de duur en impact van het eventueel niet-operationeel zijn ervan.
- Geanonimiseerde en geaggregeerde kenmerken van de gebruikers.

De Vervoerregio hanteert het open-data-principe en spant zich in voor transparantie en actieve openbaarmaking van data. Hiermee lopen we alvast vooruit op de Wet open overheid, die eind 2019 in werking treedt. Dit betekent dat alle volgens de KPI-standaard verkregen data in principe actief openbaar wordt gemaakt, tenzij de aanbieder zwaarwegende gronden kan aanvoeren. Het argument bedrijfsgevoeligheid vormt niet zo'n grond.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> De Vervoerregio Amsterdam heeft een aantal [key performance indicators](#) (KPI's) geformuleerd om te bepalen hoe de systemen functioneren. Deze worden ook gebruikt (onder andere door de Vervoerregio zelf) om kennis op te doen over verplaatsingspatronen en gedrag in de regio. De indicatoren zijn opgenomen in de *Stimuleringsregeling Deelfiets*.

> Samen met stakeholders als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de G5 wordt getracht tot harmonisatie van beleid te komen waarbij open-data van belang is. De Vervoerregio Amsterdam heeft inmiddels zicht op het gebruik van deelfietsen in eigen gebied.

GEMEENTELIJK DEELFIETSDASHBOARD

In mei 2019 is het deelfietsdashboard geïntroduceerd. Met deze tool kunnen gemeenten het actuele gebruik en het algehele functioneren van deelfietsen in hun gebied monitoren. Het dashboard maakt gebruik van data afkomstig van de deelfietsaanbieders die het OpenBike convenant hebben ondertekend. Het is ontwikkeld door CROW-Fietsberaad, DOVA en TU Delft.

12

HET DELEN VAN KENNIS IS EEN BELANGRIJKE KERNTAAK VAN DE VERVOERREGIO

Om ervoor te zorgen dat actuele kennis en ontwikkelingen bij alle partijen en geïnteresseerden in de regio breed wordt gedeeld, volgt de Vervoerregio Amsterdam actief het lopende debat en onderzoeken. Ook organiseren we, samen met vooroplopende gemeenten als Amsterdam, kennissessies rondom dit onderwerp.

WAT SPEELT ER OP DIT GEBIED:

> De Vervoerregio Amsterdam onderzoekt nieuwe toepassingen zoals elektrisch aangedreven fietsen en de step. Daarnaast worden nationale en internationale ontwikkelingen nauwgezet gevolgd.



Getty images

DEELFIETSKERHOF CHINA

Waar een ongereguleerd gebruik van deelfietsen toe kan leiden, laten deze beelden uit China zien.

Wanneer is fietsdelen
een goede oplossing?



Wanneer is fietsdelen een goede oplossing?



EEN OPGAVE



De opgave is waarschijnlijk te klein om een sluitende businesscase te vormen. Vervoerregio Amsterdam helpt graag om te kijken of er mogelijkheden zijn om meerdere opgaven te combineren, bijvoorbeeld over de gemeentegrenzen heen. Back-2-one-oplossingen zijn mogelijk, maar deze zijn meestal duurder.

WANNEER IS ER SPRAKE VAN EEN SLUITENDE BUSINESSCASE?

1. Als een marktaanbieder aangeeft deelmobiliteit te kunnen verzorgen, zonder financiële bijdrage van de overheid.
2. Als geconstateerd wordt dat deelmobiliteit een wezenlijke bijdrage levert aan de regionale bereikbaarheidsdoelstellingen.

De meerwaarde van een deelsysteem kan bestaan uit:

- Vergroten bereik ov-locatie en hubfunctie | Meetbaar door o.a.:
 - de groei in de uitstapcijfers van het OV;
 - een stijging van de klanttevredenheid.
- Beter gebruik van de P+R. | Meetbaar door o.a. de bezettingsgraad van het parkeerterrein of -garage.

- Minder autogebruik | Meetbaar door o.a. afname van de autoparkeerdruk in drukke gebieden.

In de *Stimuleringsregeling Deelfiets* worden deze voorbeelden nader onderbouwd.

Kijkend naar de maatschappelijke kosten en baten van fietsen (ook als onderdeel van de ketenverplaatsing), dan zijn er extra voordelen op het gebied van gezondheid en de waarde van de openbare ruimte. Daarnaast is een fiets in aanschaf en onderhoud (en daarmee dus ook in een deexploitatie-systeem) vele malen goedkoper dan andere modaliteitsvormen.

MEERDERE OPGAVEN

Dit is kansrijk. Bedenk in hoeverre het wenselijk is dat fietsen op andere plekken mogen worden ingeleverd en welke beschikbaarheid bij HOV-haltes gewenst is. Dit hangt samen met de lokale parkeerdruk. Aan de hand daarvan zijn locaties (back-2-many-systemen) of gebieden (semi-free-floating) te bepalen.



De Vervoerregio Amsterdam heeft een speciale stimuleringsregeling om gemeenten, wegbeheerders en deelfietsaanbieders te ondersteunen.

Stimuleren van initiatieven en ontwikkelingen





STIMULEREN VAN INITIATIEVEN EN ONTWIKKELINGEN

Met de *Stimuleringsregeling Deelfiets* wil de Vervoerregio Amsterdam het aanbieden van deelfietsen (fietsen, e-bikes, e-scooters en dergelijke) in regionale samenhang realiseren. Zo willen we versnippering van diensten en verrommeling van de openbare ruimte voorkomen en de gebruiker een aantal zekerheden bieden.

De subsidies kunnen worden aangevraagd door:

- deelfietsaanbieders die beschikken over een vergunning van de wegbeheerder (of daarvoor in aanmerking komen);
- wegbeheerders die een opdracht verlenen.

De verzoeken voor een financiële bijdrage worden getoetst aan een aantal [eisen](#).

Door het gebruik van de R-net kleurstelling onder bepaalde voorwaarden toe te staan bij deelfietsaanbieders introduceren we een keurmerk voor de deelfiets en zorgen we voor een duidelijke verbinding met het openbaar vervoer.



ZORG VOOR VOLDOENDE FIETSPARKEERPLEKKEN

Bij het aanbrengen van deelfietslocaties is het sterk aan te bevelen om meteen ook eventuele tekorten voor het parkeren van privéfietsen aan te pakken. Hiermee kunnen negatieve reacties van niet-gebruikers worden voorkomen.

MOGELIJKHEDEN VOOR SUBSIDIE

1 | GEBRUIK VAN DE R-NET HUISSTIJL

Aan te vragen door: [Deelfietsaanbieder](#)

Doel: [Reguleren en stimuleren](#)

Maximale subsidie: € 15.000



We stimuleren fietsdelen als hét vervoermiddel voor de last mile bij het openbaar vervoer. De aanwezigheid van deelfietsen bij ov-haltes, zeker in het stedelijk woon- en werkgebied en het landelijk gebied, maakt het HOV voor meer reizigers aantrekkelijker. Met de inzet van de R-net huisstijl als keurmerk voor hoogwaardige deelfietsen als last-mile-oplossing willen we deze band graag benadrukken. Het gebruik van de huisstijl versterkt het merk, vergroot de herkenbaarheid en benadrukt de samenhang tussen ov en deelfiets.

De deelfietsaanbieder kan een beroep doen op een eenmalige vergoeding om zijn fietsen te voorzien van de R-net huisstijl. Dit gebeurt in samenwerking met het ontwerp bureau dat de huisstijl beheert. Elke aanbieder krijgt een eigen ontwerp, dat licht afwijkt van de rest. De aanbieder kan ook gebruik maken van promotiemogelijkheden van het ov-marketing bureau, bijvoorbeeld in ov-voertuigen en via de website van R-net.

Om de R-net huisstijl te mogen gebruiken, moet de deelfietsaanbieder aan een aantal [eisen](#) voldoen.

2 | DEELFIETSVAKKEN

Aan te vragen door: [Wegbeheerder](#)

Doel: [Reguleren](#)

De deelfietsen moet op een vaste, herkenbare en vindbare locatie staan in de halte- of stationsomgeving. Dit voorkomt verrommeling, zoeken, mogelijk misgrijpen en verdringing van privéfietsen. Op deze plek kunnen meerdere deelfietsaanbieders naast elkaar actief zijn, mits de gemeente dat goedkeurt. Zo ontstaat er een gereguleerde en positieve vorm van concurrentie. Met een vaste locatie kunnen gemeenten en aanbieders ook makkelijker afspraken maken over beschikbaarheid en kwaliteit, en nagaan of deze worden nageleefd.

Om de herkenbaarheid te vergroten heeft de Vervoerregio Amsterdam een regionale huisstijl ontwikkeld. Deze is eenvoudig en flexibel toe te passen

in de openbare ruimte en sluit aan bij gangbare uitingen rondom fietsparkeren. Met een financiële bijdrage helpen we de gemeenten/wegbeheerders met het aanbrengen (en uitbreiden) van vakken, zowel bij het HOV als het binnenstedelijk openbaar vervoer.

Het voorstel is om hiervoor dezelfde percentages en procedurele uitgangspunten te hanteren als bij het reguliere fietsparkeren:

- Binnenstedelijk: 30%
- HOV: 95%

De gefinancierde infrastructuur moet tenminste tien jaar intact blijven. Wanneer de fietsen op de betreffende locatie aantoonbaar niet of nauwelijks worden gebruikt (gedurende een periode van tenminste twee jaar, of korter als de partijen dat overeenkomen), kunnen de materialen worden verwijderd en het vak worden opgeheven. Daarnaast is het toegestaan om het deelfietsvak binnen een straal van 150 meter te verplaatsen, met een maximum van één keer per jaar.

Regionale huisstijl: de huisstijl voor de parkeervakken bestaat voorlopig uit de volgende elementen:

Optioneel:

- *Nietjes aan de kopse kanten van het vak om een domino-effect bij windvlagen te voorkomen.*
- *Aanbindmogelijkheden in het vak.*



3 | DEELFIETSEN IN INPANDIGE OF ONDERGRONDSE FIETSENSTALLINGEN

Aan te vragen door: [Wegbeheerder](#)

Doel: [Reguleren](#)

De Vervoerregio Amsterdam is een voorstander van meer fietsparkeer-voorzieningen op straat, maar ook in stallingen. Soms is het noodzakelijk om fietsparkeren op straat te verbieden, of een alternatief te bieden in de vorm van een stalling. Dit is bijvoorbeeld het geval als er weinig ruimte is en de fietsparkeerdruk hoog. In die gevallen moet het mogelijk zijn om ook de deelfietsen in de stalling onder te brengen. In de stalling kan op dezelfde manier en tegen dezelfde voorwaarden als op straat de regionale huisstijl worden toegepast, met een bijdrage van de Vervoerregio.

Voor het ontsluiten van de slimme sloten van deelfietsen is een voldoende sterk mobiel internetsignaal nodig. Een 4G-sig-naal (down: 2998,6 Mbit/s, up: 1497,8 Mbit/2) of hoger is noodzakelijk om gebruiksgemak te garanderen. Hiertoe kan per locatie een signaalversterker worden toegepast. De Vervoerregio Amsterdam kan tot 95% bijdragen aan dit proces.



MONITORING EN EVALUATIE

Deelmobiliteit is een nieuw onderwerp dat volop in beweging is. De Vervoerregio Amsterdam pretendeert daarom niet dat met deze maatregelen uit de subsidieregeling alles klaar is. Bijstelling is mogelijk op basis van gerichte monitoring.

Ook kan het zijn dat delen van de regio gebaat zijn met een deelfietsoplossing, maar dat deze niet gerealiseerd kan worden zonder een exploitatiebijdrage. Op dit moment zijn er nog teveel onduidelijkheden over het nut, de noodzaak en de mogelijke parameters van een eventuele regeling op dit vlak. Daarom wordt exploitatiebijdrage aan deelfietsoplossingen nu nog niet als financieringsmogelijkheid meegenomen.

Deelmobiliteit is volop in beweging. Op basis van gerichte monitoring kan de stimuleringsregeling in de toekomst worden bijgesteld

COLOFON

Titel	Fietsdelen in de regio Amsterdam
Datum	November 2019
Uitgave van	Vervoerregio Amsterdam