

## Nationaal verkeerskundecongres 2018

### De deelfiets als mobiliteitsoplossing voor middelgrote steden

*Robin Kleine  
(Mobycon)*

Otto Cazemier  
*(Mobycon)*

Lennart Nout  
*(Mobycon)*

Hélène van Heijningen  
*(Mobycon)*

Lars Matthijssen  
*(Gemeente Delft)*

Joren Zwaan  
*(Gemeente Delft)*

Telefoonnummer indiener  
*(+31 6 24 35 90 18)*

#### **Samenvatting**

Deelfietsen bieden kansen voor de bereikbaarheid en het terugdringen van de fietsparkeerdruk, maar steden worstelen met de kans op overlast en het beleid dat dat moet voorkomen. In Delft is er (in samenwerking met de 'gemeente en het Science Park) een proef van start gegaan met free-floating deelfietsen. De deelfietsen worden goed gebruikt en de overlast is relatief beperkt. Wat kunnen andere middelgrote steden leren van de ervaringen in Delft?

#### **Trefwoorden**

Deelfietsen, last-mile, fietsparkeren, deelfietsenbeleid

**Verschillende steden in Nederland zijn druk met de deelfiets. Ze zien de kansen als het gaat om bereikbaarheid en het terugdringen van de fietsparkeerdruk, maar worstelen met de kans op overlast en het maken van beleid dat deze overlast moet voorkomen. Intussen heeft Delft zich weten te ontoppen tot dé deelfietsenstad van Nederland. Hoe is het zover gekomen en wat kunnen we leren van Delft?**

In de jaren '60 van de vorige eeuw introduceerde Luud Schimmelpennink het witte fietsenplan in Amsterdam. Witgeschilderde fietsen zonder slot werden verspreid over de stad om zo een einde te maken aan de 'asfaltterreur van de gemotoriseerde bourgeoisie'. Het was in die tijd echter verboden om fietsen niet op slot te zetten dus de politie haalde de fietsen in rap tempo weg. Het was snel afgelopen met 's werelds eerste deelfietsensysteem. Sindsdien heeft de ontwikkeling van de deelfiets niet stilgestaan. Via het coin-deposit systeem in Denemarken, de OV-fiets in Nederland en verschillende docking based systemen (zoals in London en New York) zijn we nu beland bij de free-floating deelfietsen (zogenaamde scharrelietsen). Deze fietsen zijn voorzien van gps en digitale sloten die gebruikers kunnen openen met behulp van hun smartphone. Dit zorgt ervoor dat de fietsen in principe overal binnen een vastgesteld gebied kunnen worden geopend en achtergelaten.

Vorig jaar vonden de deelfietsen hun weg naar Amsterdam en Rotterdam. Het leek er even op dat de rest van Nederland snel zou volgen. Inmiddels zijn de fietsen in Amsterdam verboden en hebben aanbieders in Rotterdam tot augustus de tijd gehad om aan te tonen dat ze geen overlast veroorzaken. De ervaren overlast van de fietsen maakt dat gemeenten erg voorzichtig zijn met de introductie van deelfietsen en dit is zonde. Indien goed geregeld biedt de deelfiets namelijk een enorme meerwaarde voor de bereikbaarheid. Zeker in de last-mile en als verlichting van het fietsparkeerprobleem op stations door het verminderen van het aantal stationsfietsen. Vooral in steden waar het lokale openbaar vervoer minder extensief is kan de deelfiets een enorme verbetering van de lokale bereikbaarheid opleveren.

In het najaar van 2017 is Mobycon door Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, TU Delft en een aantal grote werkgevers op het Science Park in Delft gevraagd om ze te helpen met het terugdringen van het autogebruik (in de spits). Een analyse wees uit dat er grote kansen lagen voor deelfietsen, door de matige bereikbaarheid ten opzichte van het station en zelfs de bushalte. Naar aanleiding hiervan zijn gesprekken met Mobike en de gemeente Delft begonnen. Zowel Mobike als de gemeente bleken enthousiast en Mobike besloot een proef met de [deelfietsen](#) te starten.

Terwijl de grote steden worstelen met hun deelfietsenbeleid zien we in Delft sinds een aantal maanden dat allerlei mensen zich op oranje-grijze fietsen door de stad bewegen. Vanaf de introductie worden de fietsen uitzonderlijk goed gebruikt en sindsdien is zowel het aantal fietsen als het aantal ritten flink gegroeid terwijl de overlast door de fietsen beperkt is gebleven.

#### **Ervaringen met deelfietsen van de gemeente Delft**

Het college heeft al een aantal jaren geleden de wens uitgesproken om een deelfietsensysteem in Delft te introduceren vanwege de potentie op de fietsparkeerdruk en positieve aspecten op het fietsgebruik. Met de komst van Mobike is dit door een marktpartij gerealiseerd en ontstond de mogelijkheid voor de gemeente om de effecten in een pilotfase in beeld te krijgen. Een half jaar na de lancering is een constructieve samenwerking ontstaan met Mobike en zien we de toekomst van deelfietsen in Delft op dit moment positief in. Wel houden we als gemeente de vinger aan de pols en monitoren we de ontwikkelingen van de deelfiets in de stad. – Joren Zwaan en Lars Matthijssen (gemeente Delft)

Welke factoren bepalen dit succes volgens Mobycon? Hieronder de succesfactoren voor het Science Park in Delft:

- **Intensieve samenwerking** voor en tijdens de proef (afgestemd plan vooraf en elke 3 weken overleg over onder andere beheer, overlast en gebruik);
- Mede hierdoor een **goede balans** tussen voldoende fietsen en een dekkend netwerk enerzijds en het voorkomen van overlast anderzijds;
- **Heldere doelstelling** (Bereikbaarheid Science Park van en naar de stations en het centrum);
- Elkaars **belangen en wensen** respecteren (overheid wil overlast beperken maar deelfietsenpartij wil wel een rendabel systeem op kunnen zetten);
- **Lokale samenwerking** met onder andere de organisaties op het Science Park, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (communicatie), Biesieklette (stallingen) en TU Delft (onderzoek);
- Focus op het **openbaar vervoer** (vrijwel alle ritten zijn van of naar een station);

- De **grootte, structuur en samenstelling van de stad** (relatief kleine stad met korte fietsafstanden, een niet al te groot en ingewikkeld stationsgebied en een grote hoeveelheid (internationale) studenten).
- Mobike voert **actief beheer** uit om overlast te beperken, door fietsen te verplaatsen die lang stilstaan ofwel in reactie op klachten van bewoners. Mobike kan hier snel op inspelen doordat de locatie van de fietsen is ten alle tijden bekend is door de simkaart die in de fietsen zit.

Hiernaast levert de proef een hoop lessen op die niet alleen nuttig zijn voor Delft, maar ook voor andere steden die bezig zijn of gaan met deelfietsenbeleid, zo constateert Mobycon:

- Er is behoefte aan **data voor evaluatie en monitoring**. Het eisen van data als voorwaarde om deelfietsen te mogen exploiteren is hierbij het meest effectief (het is hierbij belangrijk specifiek aan te geven welke data, bijvoorbeeld de herkomsten en bestemmingen uitgezet naar de tijd).
- Prijzen worden in principe bepaald door deelfietsexploitanten en als er geen **afspraken over prijzen** zijn, zijn zij vrij om de prijzen aan te passen. De vraag is of dit wenselijk is (zeker als er maar één aanbieder in een stad is).
- De ontwikkeling van [MaaS](#) vraagt om het integreren van vervoerwijzen in één app. Zeker als er meerdere deelfietsconcepten door elkaar functioneren is het van belang rekening te houden met het (al dan niet) eisen van **open data/technische koppeling** voor MaaS-toepassingen (waarvoor onlangs een [intentieovereenkomst](#) is getekend).
- Als je als overheid zonder kosten deelfietsen in je stad wilt hebben, zul je **de exploitatie aantrekkelijk genoeg moeten houden** voor aanbieders. Te strenge eisen kunnen ervoor zorgen dat er uiteindelijk geen deelfietsen komen. Het alternatief is het subsidiëren van de deelfiets, waardoor er op deze manier meer controle komt op uitvoering en kosten.
- In aanvulling op het vorige punt: de fietsen zijn ontworpen om kostenefficiënt te zijn en dit betekent dat ze waarschijnlijk minder comfortabel fietsen dan je eigen fiets. Voor korte afstanden is dit geen probleem. Denk dus goed na over wat een **passend deelfietsensysteem** is voor het probleem dat je wilt oplossen (ook al betekent dit misschien dat er zal moeten worden bijbetaald).
- De belangrijkste les is misschien nog wel dat je als overheid veel meer kunt doen met deelfietsen dan alleen betalen of aan banden leggen. Door **deelfietspartijen op de juiste manier te faciliteren** bevordert je hun business case en is er meer ruimte om ook weer iets van hen te verlangen.

Wat betekent dit alles nu voor andere gemeenten? Een tijd leek het of de Chinese deelfietsaanbieders met volle containers aan de haven stonden, klaar om het land vol te gooien met deelfietsen. Inmiddels is dit zeker niet meer het geval. Alleen als er voor hun een business-case in zit en een gemeente niet te veel beperkingen oplegt is het interessant voor de aanbieders. Zeker de wat kleinere steden hoeven zich dus niet te druk te maken over hoe ze de deelfietsen (en de mogelijke overlast) buiten de gemeente kunnen houden.

Wel zouden de gemeenten na moeten gaan of dergelijke deelfietsen een goede bijdrage zouden kunnen leveren aan de bereikbaarheid en hoe dit dan georganiseerd zou kunnen worden. Dit geldt zeker voor een groot aantal middelgrote studentensteden als Zwolle, Groningen, Nijmegen, Tilburg en Enschede. Net als in Delft zouden deelfietsen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de binnenstedelijke bereikbaarheid en als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer.