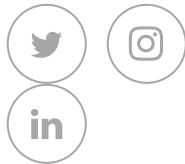




← TERUG NAAR HET OVERZICHT

10 SEPTEMBER 2020

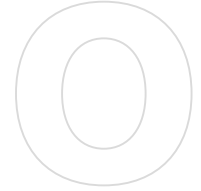


## Deelmobiliteit van nul tot nu | n#2: Een Leidraad voor deelfietsbeleid





Birgit Cannegieter



*In de serie Deelmobiliteit van nul tot nu schetsen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland met collega's, partners en opdrachtgevers. We belichten onze initiatieven, opdrachten en ervaringen en werken zo toe naar onze visie op de samenhang tussen deelmobiliteit en binnenstedelijke (gebieds-)ontwikkelingen.*

**In dit tweede deel zijn we na ons bezoek aan Antwerpen terug in Nederland. Het is de zomer van 2017: uit het niets duiken duizenden deelfietsen op in het Amsterdamse straatbeeld. Daar waar in 2016 gedacht werd dat we de deelfiets in Nederland 'niet nodig hadden', zien veel (buitenlandse) aanbieders van deelfietsen, Nederland – en Amsterdam in het bijzonder – juist als interessante markt. De chaos is compleet: Fietsenrekken in de openbare ruimte die al vol waren, staan bezaaid met gele, oranje en zwarte fietsen. Amsterdammers zijn de fietsen beu en zetten ze, letterlijk, bij het grofvuil. Er bestaat formeel geen grond om de fietsen te verwijderen, maar de gemeente besluit in augustus 2017 dat zij de fietsen van straat haalt. Tegelijk geeft zij aan zich te beraden op de**



## manier waarop Amsterdam – passend bij de stad - plek wil bieden aan deelfietsen.



Birgit Cannegieter, Adviseur mobiliteit bij APPM neemt je mee in onze visie en aanpak op deelfietsen.



## Kaders en perspectieven voor gemeenten

Zodra we de deelfietsen in het straatbeeld zagen verschijnen, bevroegen gemeenten ons op onze visie op deze markt en het product. We adviseerden gemeenten daarbij vooral om dichtbij zichzelf te blijven: te kijken naar gemeentelijke doelstellingen en ambities, en vanuit daar te bedenken of en zo ja hoe deelfietsen in hun dorp of stad pasten. Eerst begrijpen hoe de markt en het product eruit ziet dus, alvorens over te gaan tot handelen.

We zagen in die tijd al veel steden diverse - door de overheid bekostigde - pilots van deelfietsen oppoppen. Steeds in kleine vorm, van zo'n 20 fietsen. Deze stonden dan op een beperkt aantal locaties. Wij vonden dit te beperkt, omdat de deelfiets hiermee niet werd getest als volwaardige mobiliteitsoplossing. Enkel de echte *'early adapters'* weten op die manier de fiets te vinden - het gevolg is dat je niets kunt zeggen over een serieuze inpassing van de deelfiets in het





mobilititeitssysteem en het effect daarvan. Deze manier van pilots uitvoeren leidt hooguit tot een *'proof of technic'*: een beeld van de aantrekkelijkheid van de fietsen en haar techniek, bijvoorbeeld de app waarmee de fiets te 'openen' is.



## 'Believers'

Over het APPM van toen zegt Otto van Boggelen\* van CROW/Fietsberaad nu:

Ik zag jullie als echte *'believers'*. We kregen rond 2016 steeds meer signalen dat de deelfiets ook in Nederland voet aan de grond zou krijgen. In veel landen was de deelfiets al ruim een decennium aan een opmars bezig. We hebben APPM en The New Drive in eerste instantie gevraagd om een inventarisatie te maken van alle initiatieven en systemen. Maar tijdens het project werden we ingehaald door de praktijk. Van het ene op het andere moment stonden ze er: deelfietsen in Amsterdam. Dit was een belangrijke impuls voor de discussie, en zo ontstond de wens om te komen tot een Leidraad voor Gemeentelijk Deelfietsbeleid.

*\*Destijds was Otto 'Wegkapitein' van het thema 'Fiets in de stad' binnen de Tour de Force. Vanuit die rol was hij onze opdrachtgever.*



Hoewel wij onszelf niet als *'believers'* zouden betitelen, geloven we wél dat de deelfiets kan werken. Als je het goed

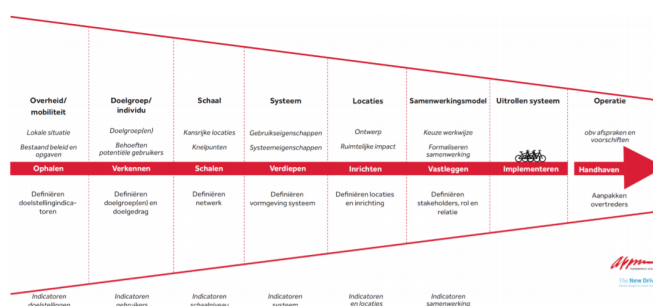


aanpakt. Voldoende volume en schaal, en het goed organiseren van de driehoek gebruiker - aanbieder - overheid zijn hierbij cruciaal. Alleen dan kom je tot een product dat voor de gebruikers interessant is. En waarmee overheidsdoelen als efficiënt ruimtegebruik, gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid worden gediend. Ook is die driehoek belangrijk voor een aanbieder, om een sluitende business case te kunnen maken.

## Rolkeuze en samenwerken met de markt

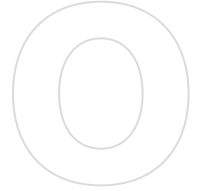
Maar welke rol wil en kan de overheid spelen, in dit nieuwe speelveld van delen? Dat was een vraag waar wij ons als APPM over bogen. Om het gesprek hierover te voeren en de verschillende te maken keuzes in de juiste volgorde te behandelen, introduceerden we de 'deelfiets trechter' (zie figuur).

Het deelfiets-denken begint met (het formuleren van) de beleidsdoelstellingen die je als overheid wilt invullen. Van daaruit bepaal je je rol en kun je de volgende stappen doorlopen.





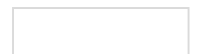
De rolkeuze kan variëren tot 'het volledig overlaten aan de markt' tot 'de markt gericht bevragen'. Een tussenvorm is het reguleren van de markt\*\*.



Hier heeft Rotterdam voor gekozen. In 2017 merkte de havenstad dat de opkomst van de deelfiets een aanzienlijke impact op de openbare ruimte had. Rotterdam had geen juridische mogelijkheden om in te grijpen en wilde weer *'in control'* komen. APPM hielp Rotterdam met het vormen van deelfietsbeleid. Er werd gekozen voor het invoeren van een (laagdrempelig) vergunningstelsel voor deelfiets-exploitanten (en andere exploitanten van deelmobiliteit). Zo reguleerden zij het aantal soorten deelvoertuigen. Aan de andere kant bekeken zij samen met de aanbieders op welke manier deelmobiliteit bijdroeg aan de ambities van de stad. Rotterdam koos daarmee voor een open en transparante houding richting (potentiële) aanbieders, waardoor er werd samengewerkt. De deelfiets-trechter hielp om alle beleidsaspecten en invalshoeken te behandelen en doorgronden, waardoor de juiste keuzes gemaakt worden.



Deze manier van werken werkt tot op heden goed; door regelmatig samen met de aanbieders de kwaliteit van de deelfietssystemen te monitoren en evalueren, ontstaat steeds meer kennis op dit gebied. Ook groeit het wederzijds



begrip tussen gemeenten en aanbieders, waardoor steeds beter wordt samengewerkt.



## Waar staan we nu?

Anno 2020 signaleren we dat er op deelfiets-gebied stappen gezet worden. Op veel plekken ontbreekt het echter aan voldoende schaal en aantallen deelfietsen en locaties om de grote groep gebruikers mee te krijgen. Ook vraagt de praktijk - onder andere in Rotterdam - om bijsturing en optimalisatie van de huidige werkwijze.

Onveranderd is dat het starten met deelfietsen vraagt om een stevige visie op mobiliteit in de gemeente. Goede voorbeelden zien we verschijnen in onder andere Utrecht, die recent een strategie voor Smart Mobility 2040 publiceerde, waar deelmobiliteit een duidelijke rol in speelde. De focus is inmiddels terecht breder dan enkel de deelfiets, maar de vragen zijn wat mij betreft onveranderd. Uiteindelijk draait het om hetgeen deelmobiliteit voor de stad én haar gebruiker op kan leveren.

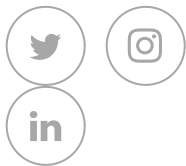
De gemeente Eindhoven heeft zich in 2018 al als doel gesteld om een serieuze stap te zetten rondom deelmobiliteit. Daarvoor gaven zij een MaaS-pilot vorm, en in november van dat jaar startte het schrijven aan de Agenda Deelmobiliteit voor de gemeente.



In deel 3 van deze reeks lees je hier meer over!



\*\* Lees meer over de rolkeuze in de [Leidraad voor gemeentelijk deelfietsbeleid](#)



023 - 562  
16 30

[info@appm.nl](mailto:info@appm.nl)

© APPM 2019  
[Algemene voorwaarden](#)  
by Offff

