

Notitie Beleidsregel Deelfiets

Aanleiding

De Vervoerregio wil met deze beleidsregel een relatief nieuw fenomeen -de deelfiets- positioneren binnen het beleid. Er zijn veel recente marktontwikkelingen, en in ons nieuwe Beleidskader Mobiliteit worden deelfiets (-achtige) oplossingen meermaals genoemd als kansrijk. Met deze beleidsregel kunnen betere keuzes worden gemaakt op dit gebied door de Vervoerregio en haar partners.

Scope

Deze beleidsregel heeft als doel om zowel het aanbieden van fietsen, e-bikes, als e-scooters en dergelijke als deeloplossing in regionale samenhang te beschouwen en waar nodig in acties te vertalen. Op deze manier beogen we versnippering en verrommeling te voorkomen en de gebruiker bepaalde zekerheden te bieden. Waar in deze notitie gesproken wordt van 'fiets' of 'deelfiets' worden tevens e-bikes en e-scooters, en eventuele (toekomstige) hybridevormen bedoeld.

Definitie Deelfiets

Een deelfiets is een publiek toegankelijke fiets die voor een korte duur (tijd) en tegen geringe kosten (betaling) in een netwerk worden aangeboden. Dit netwerk van deelfietsen vormt gezamenlijk een deelfietsstelsel. Een deelfietsstelsel is publiek toegankelijk, gemakkelijk te gebruiken en vormt een onderdeel van het dagelijkse mobiliteitsaanbod, naast de bus, trein, metro, auto, bromfiets en eigen fiets. De reguliere deelfiets, elektrische deelfiets en deelscooter vallen binnen deze categorie. Voertuigen met meer dan twee wielen en/of aangedreven op fossiele brandstoffen vallen niet onder deze definitie.

Deelfietsachtige oplossingen en de link met beleid

Voortkomend uit Beleidskader Mobiliteit;

- *Strategische opgave 3: Veilig en prettig van Deur tot Deur.* Reizen van deur tot deur moet veilig, prettig en vanzelfsprekend zijn. De mate van beleving van de reis, bijvoorbeeld het kunnen lezen van een boek of nog even werken, wordt steeds bepalender bij het maken van een keuze voor één of een combinatie van verschillende vervoerwijzen. Zeker nu we ons meer richten op één mobiliteitssysteem, worden knooppunten belangrijker en wisselen reizigers gemakkelijker tussen auto, openbaar vervoer of deelfiets.

Voortkomend uit Uitvoeringsparagraaf 2017, programma Openbaar Vervoer;

- Verhogen van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met het ov, door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van fietsenstallingen: *Dit doen wij door het verder uitbouwen en versterken van R-net waarin voor en natransport met de fiets binnen de keten erg belangrijk is. Wij streven naar een Modal Split OV en Fiets van 70% in hoog stedelijke gebieden, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen.*

- Samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en ov (ketenintegratie), onder andere door verbetering en uitbreiding van ov-knopen: *Wij stemmen het OV-netwerk af op de bediening van knooppunten, betere verbindingen tussen deze knooppunten en investeren in voorzieningen op deze knooppunten.*

Voortkomend uit de Investeringsagenda Fiets;

Hoofddoel: Het verhogen van het aandeel fiets in (centrum) stedelijk gebied. Met als oplossingsrichting het verbeteren van de concurrentiepositie van de combinatie Fiets en OV.

- Verbetering faciliteiten ketenmobiliteit, in het bijzonder Last-Mile-oplossingen.
- Het Beter Benutten van bestaande Fietsparkeerplekken.

Actuele ontwikkelingen

Op 20 december 2017 heeft de gemeente Amsterdam haar gemeentelijk deelfietsenbeleid ter inspraak vrijgegeven. Kern hiervan vormt een pilot van 2 jaar, met de mogelijkheid om deze 1 jaar te verlengen, waarbinnen een beperkt aantal aanbieders de ruimte wordt gegeven om in Amsterdam fietsen op straat aan te bieden, onder bepaalde voorwaarden. Een belangrijke voorwaarde is dat in de drukke gebieden slechts op aangewezen plekken fietsen kunnen worden aangeboden. OV-locaties spelen hierbij een belangrijke rol. De Vervoerregio heeft actief meegedacht en zijn deze Beleidsregel en de Amsterdamse Nota parallel en met wederzijdse afstemming tot stand gekomen. Vaststelling van de Amsterdamse Nota kan in de zomer van 2018 plaatsvinden, waarna de gemeentelijke pilot op z'n vroegst in het voorjaar van 2019 zal kunnen starten.

Connexxion gaat als onderdeel van de nieuwe ov-concessie Amstelland-Meerlanden in het voorjaar van 2018 deelfietsen aanbieden bij een aantal ov-knopen in de gemeenten behorend tot het concessiegebied (Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Haarlemmermeer & Uithoorn).

OV-Fiets

De oudste (nog bestaande) deelfietsoplossing in onze regio is de OV-Fiets. Met deze beleidsregel wordt niet beoogd om de OV-Fiets te stimuleren. De OV-Fiets behoeft geen extra impuls, om de volgende redenen;

1. NS heeft geen plannen om de OV-Fiets verder te verspreiden buiten stationslocaties, regionale plannen betekenen een noodzaak om te investeren.
2. Investeren in OV-Fiets betekent staatssteun aan NS.
3. OV-Fiets is feitelijk monopolist op een markt die gebaat is bij innovatie en concurrentie.

Luchthaven Schiphol wenst de meest fietsvriendelijke luchthaven ter wereld te worden. Hierbij neemt de deelfiets een belangrijke rol in het systeem in. Gezamenlijk met de Vervoerregio en Rijkswaterstaat kijken zij naar de manier waarop dit het beste vorm te geven is. De verbinding met Connexxion is hierbij belangrijk.

Overzicht acties

In onderstaand schema worden de in deze Beleidsregel genoemde acties overzichtelijk weergegeven en aangegeven of de actie binnen bestaand beleid mogelijk is, of het een ambitie betreft waar aanvullende besluitvorming noodzakelijk voor is.

Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Kennisdelen, afstemmen en samenwerking			
De Vervoerregio en haar partners stemmen acties af rondom het onderwerp deelfiets via bestaande overlegstructuren zoals de Amsterdamse werkgroep Deelfiets en de Werkgroep Verkeer en Vervoer	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, gemeenten	NVT
De Vervoerregio ondersteunt andere partijen zoals wegbeheerders met kennis en advies rondom systeem- en operationele vraagstukken. Hiervoor wordt actief de dialoog gezocht	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, gemeenten, deelfietsaanbieder s	NVT
De Vervoerregio en haar partners spannen zich in om tot een regionale huisstijl voor de herkenbaarheid van deelfietsen in de openbare ruimte te komen	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	NVT
De Vervoerregio gaat het gesprek aan met deelfietsaanbieder s over openbaarmaking van systeem- en gebruikersdata	Nieuwe actie	Vervoerregio, deelfietsaanbieder s	NVT
Cyclespace treedt op als facilitator van kennisuitwisseling als kennisplatform rondom fiets in brede zin, en deelfietsen in het bijzonder	Huidige actie	Cyclespace	NVT
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Raakvlak met Openbaar Vervoer			
De plaatsing van deelfietsen door Connexxion in Amstelland-Meerlanden vindt plaats in nauwe samenwerking met de Vervoerregio. Op basis van de ervaringen die daar opgedaan worden, kan gericht geadviseerd worden over uitbreidingen en nieuwe initiatieven op andere plekken in de MRA	Huidige actie	Connexxion, Vervoerregio, gemeenten	Conform concessieverlening Amstelland-Meerlanden
De samenwerking tussen Vervoerregio, Connexxion en deelfietsprovider(-s), en soortgelijke samenwerkingen rondom deelfiets én ov-concessies in Nederland worden geëvalueerd zodat bij toekomstige aan- en/of investeringen scherper kan worden uitgevraagd	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio	Input voor toekomstige <i>Programma's van Eisen</i>
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Raakvlak met andere Beleidssterreinen			
De Vervoerregio werkt samen met partners om tot interoperabiliteit voor de deelfiets te komen. Met deze uitwerking wordt het voor de gebruiker mogelijk om met één enkele registratie iedere fiets te ontsluiten. Ongeacht welke partij de fiets aanbiedt.	Huidige actie	Vervoerregio, gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, CROW-Fietsberaad	Mogelijke toekomstige besluitvorming rondom (Landelijk) Convenant Open Standaard Deelfiets
De Vervoerregio stelt nader in te vullen uitgangspunten ten aanzien van het bevorderen van connectiviteit en innovatie bij deelfietsen op	Nieuwe actie	Vervoerregio	Mogelijke toekomstige besluitvorming

in samenwerking met het programma Smart Mobility en samenwerkingsverband Smart Cycling Futures			
Aanvullende uitgangspunten rondom elektrisch fietsen worden nader uitgewerkt in samenspraak met MRA-elektrisch, en de Investeringsagenda's van de Vervoerregio	Nieuwe actie	Vervoerregio	Mogelijke toekomstige besluitvorming
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Kostenefficiënte Oplossingen			
De Vervoerregio helpt haar partners bij het zoeken naar kostenefficiënte (regionale) oplossingen, en bij operationele (locaties, capaciteit, aantal aanbieders) vraagstukken	Huidige actie	Vervoerregio	NVT
De Vervoerregio en haar partners verkennen indien nodig kosten en baten van deelfietsen in het Centrumstedelijk gebied, Stedelijk woon- en werkgebied, de Mainports/Greenports, en het gebied Landelijk wonen en -recreëren.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio	Financiering van deze verkenningen is mogelijk vanuit de Investeringsagenda Fiets
De Vervoerregio werkt (mogelijke) cofinanciering vanuit regionaal belang, bij niet-sluitende business cases, uit in een financieringsregel	Nieuwe actie	Vervoerregio	Voorgesteld wordt om minimeisen en financieringsmogelijkheden in een <u>separaat traject tot besluitvorming</u> te brengen in het jaar 2018
De Vervoerregio werkt samen 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 publiekstrekkingen zoals het Muiderstok en de Keukenhof.	Nieuwe actie	Vervoerregio, MRA-programma Toerisme, Amsterdam Marketing	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Minimeisen			
De Vervoerregio formuleert in afstemming met andere partijen een serie nader te bepalen minimeisen aan deelfietsaanbieders	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	Voorgesteld wordt om minimeisen en financieringsmogelijkheden in een <u>separaat traject tot besluitvorming</u> te brengen in het jaar 2018
Bij opdracht- of vergunningverlening aan deelfietsaanbieders wordt toewijding aan het MaaS-principe en medewerking aan -initiatieven als vereiste gesteld	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	<i>Onderdeel vast te stellen minimeisen</i>
De Vervoerregio en haar partners stellen bij (toekomstige) vergunning- of opdrachtverlening de voorwaarde dat de aanbieder zijn systeem non-discriminatoire openstelt voor interoperabiliteit met andere aanbieders.	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	<i>Onderdeel vast te stellen minimeisen</i>

De Vervoerregio stelt samen met gemeenten en andere partijen een minimum-Service-Level-Agreement op, wat als leidraad gebruikt kan worden bij opdracht- en/of vergunningverlening en handhaving. Dit wordt regelmatig herzien aan de hand van ervaringen, voortschrijdende technologie, en dergelijke	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	<i>Onderdeel vast te stellen minimumeisen</i>
De Vervoerregio formuleert Key-Performance Indicators, bedoeld om te bepalen hoe de systemen functioneren. Daarnaast worden de indicatoren door onder andere de Vervoerregio gebruikt om kennis op te doen over verplaatsingspatronen en gedrag in de regio	Nieuwe actie	Vervoerregio	<i>Onderdeel vast te stellen minimumeisen</i>
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Onderzoeken			
De Vervoerregio verkent via de zogeheten <i>Living Labs</i> de potentie van het slimmer inzetten van privé-fietsen, met experimenten op korte termijn	Huidige actie	Vervoerregio, UvA gemeente Amsterdam, NS en Cyclespace	Financiering van deze verkenningen is nu al mogelijk vanuit de Investeringsagenda Fiets.

Bestuurlijk traject

Deze beleidsregel vormt de basis van een aantal huidige en toekomstige acties. Voorgesteld wordt om de acties rondom minimumeisen aan dienstverlening en financieringsmogelijkheden in een separaat traject tot besluitvorming te brengen in het jaar 2018. Dit resulteert in een financieringsregel.

Deze beleidsregel volgt het volgende bestuurlijk traject.

Behandeling Staf Verkeer

25 september 2017

Behandeling Staf OV

25 september 2017

Portefeuillehoudersoverleg, Eerste lezing

2 november 2017

Vorbereiding op besluitvorming Regioraad, behandeling Voorzessie

12 december 2017

Portefeuillehoudersoverleg

18 januari 2018

Dagelijks Bestuur

25 januari 2018

Regioraad

20 februari 2018

Ambitie uitgewerkt in acties

1: Maatwerk per plaats

In het Beleidskader Mobiliteit worden binnen de Metropoolregio Amsterdam 5 gebiedstypologieën gedefinieerd. Deze gebieden verschillen in dichtheid van inwoners en functies. Onder meer deze karakteristieken maken dat de gebieden een verschillende strategische aanpak rondom mobiliteit behoeven. In elk gebiedstype wordt de Deelfiets genoemd als een kansrijke oplossing.

De verschillende gebiedskarakteristieken maken dat per gebied een aparte aanpak en rolverdeling nodig is. Zo zijn sommige locaties voor marktpartijen interessant en sommige locaties niet. Andere locaties verdienen juist vanuit onze Bereikbaarheidsdoelstellingen aandacht, maar bieden (wellicht) geen goede business case voor marktpartijen. Aanbieders van Openbaar Vervoer zien ook meerwaarde van deelfietsen en bieden deze meer en meer aan naast hun traditionele product. Deze soms overeenkomende, soms verschillende belangen vragen om een heldere rolverdeling, waarbij aangegeven wordt welke partij in welk gebied waarvoor verantwoordelijk is. In onderstaand schema wordt dit op hoofdlijnen geschetst. Deze uitwerking is uiteraard niet-uitputtend in deze snel veranderende markt, wel worden de hoofdlijnen geschetst.

Gebiedstypologie (Strategische Visie Mobiliteit)	Interesse vanuit de markt	Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Metropolitaan Stedelijk Gebied (Binnenstad Amsterdam)	Sterk, nu al aanwezig in diverse varianten	Wegbeheerder: <i>Gemeente Amsterdam</i>	- Handhaven/reguleren (<i>Gemeente werkt aan eigen beleid, in nauwe samenspraak met Vervoerregio</i>)
		Vervoerregio	- Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijken.
Centrumstedelijk Gebied (Overig Amsterdam, Zaandam, Diemen, Haarlem)	Ja, eerste initiatieven	Wegbeheerder	- Reguleren. - Mogelijk stimuleren via markttuitvraag.
		OV-Vervoerder	- Verzorgen van Last Mile oplossingen. - Verzorgen betaalwijze ov-chipkaart, of opvolger.
		Vervoerregio	- Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijken. - Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. (Op verzoek wegbeheerder) - Mogelijke toekomstige financiering (alleen VRA-gebied) vanuit regionaal belang, bij niet-sluitende business case.
Stedelijk woon- en werkgebied (Overige kernen)	Beperkt	Wegbeheerder	- Mogelijk stimuleren via markttuitvraag.
		OV-Vervoerder	- Verzorgen van Last Mile oplossingen. - Verzorgen betaalwijze ov-chipkaart, of opvolger.
		Vervoerregio	- Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. - Mogelijke toekomstige financiering (alleen VRA-gebied) vanuit regionaal belang, bij niet-sluitende business case.

Gebiedstypologie	Interesse vanuit de markt	Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Landelijk wonen- en recreëren (Waterland, Haarlemmermeer-Zuid, Amstelland)	Vrijwel geen, tenzij oriëntering op nichemarkt recreatie/toerisme	Wegbeheerder	- Mogelijk stimuleren via markttuitvraag
		Vervoerregio	- Zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. - Mogelijke toekomstige financiering (alleen VRA-gebied) vanuit regionaal belang, bij niet-sluitende business case.
Mainports en Greenport (Schiphol, Westpoort, FloraHolland)	Ja, eerste initiatieven, waaronder e-bike oplossingen	Wegbeheerder	- Helpen wegbeheerders met beleid opstellen en keuzes maken. (Mogelijk) markttuitvraag - Verzorgen bedrijfsoplossingen
		Vervoerregio	- Zorgen voor regionale verbinding qua gebruiksgemak en betaalwijzen. - Helpen wegbeheerders met beleid opstellen en keuzes maken.

Met partners binnen de MRA wordt zoveel mogelijk samengewerkt. Met een belangrijk achterliggend praktisch argument, namelijk dat de reiziger gebaat is bij duidelijkheid qua beschikbaarheid en gebruiksgemak van deelfietsen. Versnippering en incompatibiliteit dienen zoveel mogelijk tegen te worden gegaan.

>ACTIE: De Vervoerregio en haar partners stemmen acties af rondom het onderwerp deelfiets via bestaande overlegstructuren zoals de Amsterdamse werkgroep Deelfiets en de Werkgroep Verkeer en Vervoer.

Vanwege de sterk uiteenlopende gebieden, die op korte afstand van elkaar liggen is het ondoenlijk en bovendien marktversturend om een one-size-fits-all oplossing voor te staan. Meerdere aanbieders kunnen in meerdere gebieden en gemeenten actief zijn, zolang er maar geen ongemak ontstaat. Geen ongemak voor de gebruiker -die niet gebaat is bij allerlei verschillende apps en registraties- maar juist ook voor de niet-gebruiker. De niet-gebruiker hoort geen hinder te ondervinden van deelfietsen in zijn of haar leefomgeving. Dat betekent dat per locatie goed bekeken moet worden of een deelfiets passend is, en zo ja met welke karakteristieken.

>ACTIE: De Vervoerregio ondersteunt andere partijen zoals wegbeheerders met kennis en advies rondom systeem- en operationele vraagstukken. Hiervoor wordt actief de dialoog gezocht.

2. Het beschikbaar maken van Last-Mile oplossingen bij het openbaar vervoer, en het versterken van de ketenmobiliteit.

Veel partijen zien meerwaarde in de fiets als onderdeel van de ketenverplaatsing. Het voortransport met eigen fiets wordt reeds goed gefaciliteerd, bijvoorbeeld door de plaatsing van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij trein- en metrostations en bus- en tramhaltes.

Maar juist de aanwezigheid van een deelfiets voor het laatste stukje van de reis maakt dat het OV een nog aantrekkelijkere optie wordt. Momenteel beschikken veel OV-locaties nog niet over natransportoplossingen, waardoor de potentie van deze knopen nog niet volledig wordt benut. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat verdergaande integratie van de modaliteiten fiets en OV de bereikbaarheid als geheel versterkt. Deze gedachte komt onder andere tot uiting in het nieuwe Beleidskader Mobiliteit.

In de bieding voor de concessie Amstelland-Meerlanden 2018 heeft Connexxion toegezegd 140 fietsen bij 7 locaties te plaatsen, waaronder e-bikes. Connexxion en Vervoerregio bezien nu in nauwe samenwerking waar welke fietsen kunnen komen. De Vervoerregio ziet dit als een goede testcase. Voorzien is om in het voorjaar van 2018 fietsen beschikbaar te hebben.

>ACTIE: De plaatsing van deelfietsen door Connexxion in Amstelland-Meerlanden vindt plaats in nauwe samenwerking met de Vervoerregio. Op basis van de ervaringen die daar opgedaan worden, kan gericht geadviseerd worden over uitbreidingen en nieuwe initiatieven op andere plekken in de MRA.

>ACTIE: De samenwerking tussen Vervoerregio, Connexxion en deelfietsprovider(-s), en soortgelijke samenwerkingen rondom deelfiets én ov-concessies in Nederland worden geëvalueerd zodat bij toekomstige aan- en/of investeringen scherper kan worden uitgevraagd.

3. Beter ontsluiten van gebieden

Een HOV-systeem trekt meestal de meeste reizigers bij een grotere onderlinge halteafstand en een zo direct mogelijke route tussen begin- en eindpunt. Het trekt zo de meeste reizigers. Door de ruimtelijke ordening in Nederland zijn er vele gebieden waarin HOV als concept minder geschikt is. Deze plekken bevinden zich soms op loopafstand (<700) meter van de HOV-halte, maar soms verder. Beleidsmatig gezien heeft de deelfiets daarom juist de meeste meerwaarde op plekken waar de fijnmazigheid van het HOV-netwerk lager is. In de gebiedstypologie van de Strategische Visie Mobiliteit; het *Stedelijk woon- en werkgebied*, de *Mainports/Greenports*, en het gebied *Landelijk wonen en -recreëren*. Deze benadering is anders dan die van bestaande aanbieders van 'strooifietsen' die vooral focussen op het *Metropolaan-stedelijk gebied* en het *Centrumstedelijk gebied*, daar waar zij denken dat de meeste klanten (toeristen) zitten.

>ACTIE: De Vervoerregio en haar partners verkennen indien nodig kosten en baten van deelfietsen in het *Centrumstedelijk gebied*, *Stedelijk woon- en werkgebied*, de *Mainports/Greenports*, en het gebied *Landelijk wonen en -recreëren*.

>ACTIE: De Vervoerregio werkt (mogelijke) cofinanciering vanuit regionaal belang, bij niet-sluitende business cases, uit in een financieringsregel.

Wanneer is er sprake van een sluitende business case?

1. Wanneer een marktaanbieder meent op een *aantal logisch samenhangende locaties* winstgevend (volgens eigen model) te kunnen opereren. Al dan niet met een exploitatiebijdrage.
2. Wanneer de Vervoerregio en/of haar partners menen dat de deelfiets een wezenlijke bijdrage levert aan de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen. Voorgesteld wordt om per initiatief een pilotperiode vast te stellen waarbinnen een deelfietssysteem zijn meerwaarde dient te bewijzen. Initiatieven zullen hier allen separaat op beoordeeld worden.

Bewijs van de meerwaarde van een deelfietssysteem kan globaal (niet-uitputtend) bestaan uit de volgende zaken;

Bij een OV-locatie; de bijdrage die het systeem levert aan de kwaliteit van het OV-systeem.

Dit is o.a meetbaar door; - Groei in de *uitstapcijfers* op de corresponderende halte (-s).

- Een stijging in de voortschrijdend gemonitorde klanttevredenheid.

Bij een P+R-locatie; beter gebruik van de P+R.

O.a meetbaar door de bezettingsgraad van het parkeerterrein of -garage.

Bij een andere locatie: Een afname van de autoparkeerdruk.

In de op te stellen financieringsregel worden deze voorbeelden verder uitgewerkt en nader onderbouwd. Wanneer men kijkt naar de maatschappelijke kosten en -baten van fietsen (waaronder ook fietsen als onderdeel van de ketenverplaatsing) blijken er daarnaast vele extra voordelen te ontstaan op terreinen als gezondheid (in brede zin), en de waarde van de openbare ruimte. Daarnaast is een fiets in aanschaf en onderhoud (en daarmee dus ook in een deelexploitatiesysteem) vele malen goedkoper dan andere modaliteitsvormen.

4. Fietsparkeerplekken beter benutten

Er zijn meerdere (grotendeels conceptuele) initiatieven om privé-fietsen open te stellen voor andere gebruikers tijdens een periode waarin de eigenaar deze zeker niet hoeft te gebruiken, bijvoorbeeld omdat die zijn fiets daar gestald heeft en de trein heeft gepakt. Dit soort oplossingen werken met slimme sloten of stickers. De veronderstelde meerwaarde bestaat er met name uit dat fietsen efficiënter gebruikt kunnen worden, en er op knopen beter met de soms schaarse parkeerruimte kan worden omgegaan.

>ACTIE: De Vervoerregio verkent -via de zogeheten Living Labs in samenwerking met de Universiteit van Amsterdam, gemeente Amsterdam, NS en Cyclespace de potentie van het slimmer inzetten van privé-fietsen, met experimenten op korte termijn.

5. Kwaliteit, flexibiliteit, gezondheid en plezier bieden aan de reiziger

De fiets is de meest flexibele vorm van vervoer in onze regio. Met de opkomst van de e-bike neemt de reikwijdte alleen maar toe. Voorwaarde hierbij is wel dat de verbindingen van goede kwaliteit zijn. Middels de Investeringsagenda Fiets wordt hier hard aan gewerkt. De redenen voor niet-fietsgebruik zijn divers, maar de beschikbaarheid van een fiets is relatief makkelijk aan te pakken. De meeste mensen hebben slechts aan de herkomstkant van de reis (veelal het eigen huis) één of meer fietsen. Aan de bestemmingskant ontbreekt een fiets nog vaak.

In het Beleidskader Mobiliteit wordt een flexibeler en beter te combineren mobiliteitsaanbod voor de toekomst geschetst. Door niet meer te denken in modaliteiten maar in mobiliteit krijgt de reiziger de vrijheid niet enkel meer van A naar B en weer terug te reizen, maar een serie bestemmingen op een dag aan te doen, ongeacht de modaliteit. Jarenlang bood enkel de auto die mate van vrijheid. Met de vrije beschikbaarheid van kwalitatief goede en betrouwbare fietsen wordt die vrijheid benaderd. Onder kwalitatief goede fietsen wordt verstaan; een aantal nader te bepalen minimumeisen ten aanzien van maatvoering en kwaliteit van de gebruikte materialen (duurzaam geproduceerd, veilig en betrouwbaar voor de gebruiker) en dienstverlening. Dit kader wordt zo opgesteld dat het de gezonde marktwerking niet verstoort.

>ACTIE: De Vervoerregio formuleert in afstemming met andere partijen een serie nader te bepalen minimumeisen aan deelfietsaanbieders.

(Buitenlandse) toeristen hebben een grote interesse in fietsen in onze regio. De traditionele huurfietsen uit de Amsterdamse binnenstad zijn steeds vaker zichtbaar in de regio. Dit duidt op een vraag vanuit de toerist. In de regionale overleggen over recreatie en toerisme vormt betere beschikbaarheid en meer flexibiliteit van huurfietsen in de regio dan ook al tijden lang een speerpunt. Wanneer dit als business case gecombineerd wordt met utilitaire deelfietsen openen wellicht nieuwe perspectieven.

>ACTIE: De Vervoerregio werkt samen 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 publiekstrekkingen zoals het Muiderstroom en de Keukenhof.

6. Mobility as a Service en Interoperabiliteit

Mobility as a Service staat voor het idee dat alle mobiliteit vindbaar en betaalbaar moet zijn uit een hand. Het beoogt drempels voor gebruik, zoals registratie en geldigheid van reisproducten, weg te nemen. MaaS staat voor een gepersonaliseerd reisadvies, onafhankelijk van aanbieders en modaliteiten en toegespitst op de persoonlijke voorkeuren. Het reizen wordt gepersonaliseerd, door 'lerende systemen'. Binnen het Beleidskader Mobiliteit kent deze interactieve manier van reizen een prominente plek. Daarbij is een belangrijke rol voor de fiets weggelegd.

>ACTIE; Bij opdracht- of vergunningverlening aan deelfietsaanbieders wordt toewijding aan het MaaS-principe en medewerking aan -initiatieven als vereiste gesteld.

Het moet de gebruiker vrij staan een fiets van welke aanbieder dan ook te gebruiken, zolang er maar geen overschot aan fietsen ontstaat. Het is zaak om obstakels als betalingsmogelijkheden en registratie weg te nemen. Wij beschouwen het (deels) naast elkaar bestaan van meerdere systemen niet als een probleem, maar juist als een verrijking. De overheid kan zich opwerpen als 'marktmeester' door het bewaken van orde en spelregels, in een nader te bepalen structuurvorm.

De 4 grote steden en de Vervoerregio hebben Enigma Consulting de opdracht gegeven deze *Interoperabiliteit van deelfietsen* in organisatorische en technische zin uit te werken. Enigma heeft begin december een rapport opgeleverd waarbinnen een aantal modelvarianten worden aangedragen en beargumenteerd. Daaropvolgend heeft CROW-Tour de Force de marktaanbieders bijeengeroepen om te komen tot een intentieverklaring. Twaalf partijen hebben deze op 29 januari 2018 ondertekend in Amsterdam. Het is nu zaak om dit voornemen door te zetten in concrete acties. Hiervoor is een tijdspad geschetst. De organisatorisch en technische openstelling zal gefaseerd verlopen tot en met 1 maart 2019. De Vervoerregio en partners ondersteunen en stimuleren dit proces.

>ACTIE: De Vervoerregio werkt samen met partners om tot interoperabiliteit voor de deelfiets te komen. Met deze uitwerking wordt het voor de gebruiker mogelijk om met één enkele registratie iedere fiets te ontsluiten. Ongeacht welke partij de fiets aanbiedt.

>ACTIE: De Vervoerregio en haar partners stellen bij (toekomstige) vergunning- of opdrachtverlening de voorwaarde dat de aanbieder zijn systeem non-discriminatoir openstelt voor interoperabiliteit met andere aanbieders.

7. Reguleren

Het is aanbevelenswaardig om per gemeente beleid op te stellen over de aanwezigheid van fietsen die te huur worden aangeboden in de openbare ruimte. Gemeentelijk deelfietsbeleid kan onder andere bestaan uit; het maximumaantal fietsen, het maximumaantal aanbieders, toegestane verhuurlocaties en (handhavings-) richtlijnen. De uitvoering hiervan is altijd een taak van de wegbeheerder. De Vervoerregio kan de wegbeheerder beleidsmatig ondersteunen door kennis van 'voorlopers', zoals de gemeente Amsterdam, te verspreiden. Samenwerkingsvormen tussen overheid en deelfietsaanbieders zijn het best te evalueren aan de hand van een zogeheten *Service-Level-Agreement*. Een nader op te stellen serie afspraken die maken dat de aanwezigheid van deelfietsen geen hinder oplevert. Beoogd wordt de deelfiets een minimale impact te laten hebben in de openbare ruimte -zowel visueel als infrastructureel-, en een maximale flexibiliteit voor wegbeheerder en gebruiker. De serie afspraken kan globaal bestaan uit;

- Een regel die bepaalt welke informatie over de gebruiker mag worden geregistreerd en waarbij de privacy gewaarborgd blijft.
- Een regel die bepaalt hoe lang een fiets ongebruikt beschikbaar mag zijn.
- Een regel over de fysieke staat van de fiets, waaronder de technische deugdelijkheid en netheid.
- Een regel over de functionaliteit van de fiets en het systeem. Afspraak x% operationele dienst gedurende tijd y.
- Een regel over de minimale service van de aanbieder; o.a. digitale, fysiek onderhoud en service onderweg.
- Een regel over het delen van data, een operationalisering van het zogenoemde *Open-Data principe*.
- Een regel over de omgang met de omgeving. Bereikbaarheid en service voor non-users (omwonenden).
- Een regel over de interoperabiliteit met andere systemen en modaliteiten.
- Een regel over maatschappelijk verantwoord ondernemen, zowel rond de operatie van het systeem in Nederland, als voor de supplychain in het buitenland.

>ACTIE: De Vervoerregio stelt samen met gemeenten en andere partijen een minimum-Service-Level-Agreement op, wat als leidraad gebruikt kan worden bij opdracht- en/of vergunningverlening en handhaving. Dit wordt regelmatig herzien aan de hand van ervaringen, voortschrijdende technologie, en dergelijke.

8. Strategische keuze

Vanuit de strategische beleidsdoelen flexibiliteit en connectiviteit is een aantal systeemkenmerken te omschrijven waaraan een deelfiets in onze regio moet voldoen, wil deze het meest bijdragen aan het behalen van de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen.

- Fietsen die uitwisselbaar zijn tussen een beperkt aantal, door de wegbeheerder voorgeschreven of toegestane virtueel (GPS) gemarkeerde plaatsen, die eenvoudig aanpasbaar zijn. Ook het virtueel vrijgeven van grotere geografische eenheden -waar dat geen leefbaarheidsproblemen geeft- is mogelijk.
- Fietsen die te openen en sluiten zijn door middel van technieken aanwezig in Smartphones, bank- en vervoerpasjes als NFC, QR en EMV. Niet uitputtend.
- Fietsen die voor de werking binnen betaal- en open-systematiek niet afhankelijk zijn van aanvullende techniek in het straatbeeld.

Gezien de druk op de openbare ruimte in bepaalde delen van de Vervoerregio zijn zogeheten free-floating systemen veelal onwenselijk vanwege de grote inbreuk die zij kunnen vormen op de leefbaarheid. Traditionele deelfietsystemen vertrouwen op aparte infrastructuur (stations, klemmen, betaalzuilen) op straat. Wanneer deze schaars is kan ook dit een inbreuk vormen op de leefbaarheid. De technologische noodzaak voor aparte infrastructuur is weggefallen. Daarom adviseren wij om in principe alleen samen te werken met partijen die *'slimme fietsen'* leveren, die slechts op *'slim aangewezen locaties'* ter huur kunnen worden aangeboden.

Dit betekent dat de fiets overal te gebruiken is, en de rit is tussentijds te pauzeren. Ophalen en inleveren kan alleen op de *'slim aangewezen locaties'*. Afbakening van deze locaties is virtueel en werkt via GPS en mobiel internet. Dit principe heet *Geofencing*. Met *Geofenced stations* kunnen wegbeheerder en aanbieder flexibel opereren in situaties waar tijdelijk extra capaciteit nodig is, bijvoorbeeld voor evenementen. Ook is een locatie op deze manier gemakkelijk (tijdelijk) te verleggen, als de situatie daarom vraagt. In voorkomende gevallen kan een afwijkende keuze voor bijvoorbeeld hybridevormen worden gemaakt. De inrichting en maaswijdte van een Geofence betreft maatwerk, wanneer de ruimte het toelaat kan worden gekozen voor grotere eenheden. Bij kleine Geofences in drukke gebieden, bijvoorbeeld in stationsomgevingen, is het zinvol om het Geofence zichtbaar te maken, bijvoorbeeld met een bord of afwijkende bestrating.

Actie: De Vervoerregio en haar partners spannen zich in om tot een regionale huisstijl voor de herkenbaarheid van deelfietsen in de openbare ruimte te komen

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 een exclusiviteitsprincipe te bedingen. Alleen zegt de gemeentegrens de gemiddelde reiziger weinig. Dat gaat mogelijk ten koste van de flexibiliteit. Dat betekent dat afspraken over vergunningverlening ook vanuit een regionale perspectief bekeken worden. Dit is een nieuwe manier van samenwerking op regionaal niveau.

Een kansrijke oplossing om effectief te reguleren is een zogeheten '*kavelmodel*'. Binnen een gemeente is dan een x aantal kavels beschikbaar voor een maximaal aantal fietsen. Bij de uitgifte van kavels kan de wegbeheerder afhankelijk van de businesscase besluiten om de kavel aan een of meer aanbieder (-s) 'te verhuren' of zelf aanbieders te zoeken. Voortvloeiend uit de strategische keuze rondom flexibiliteit ('hoppen') is het onwenselijk een aanbieder slechts één kavel te gunnen, dit maakt dat het systeem minder interessant kan worden voor de gebruiker.

>ACTIE: De Vervoerregio helpt haar partners bij het zoeken naar kosten-efficiënte (regionale) oplossingen, en bij operationele (locaties, capaciteit, aantal aanbieders) vraagstukken.

9. Innovatie, technologie in de fiets

De Vervoerregio wil de markt prikkelen om tot gebruiksvriendelijke systemen te komen. Door de stand van de techniek is aparte infrastructuur op straat geen vereiste meer voor een deelfietsoplossing. Met de verdergaande ontwikkelingen van mobiel internet naar 5G en mobiel bankieren worden; het ontgrendelen, pauzeren, inleveren en afrekening van een rit steeds eenvoudiger. De connectiviteit neemt op deze manier alleen maar verder toe. Dit biedt (op termijn) kansen om andere beleidsmatige doelstellingen te behalen.

>ACTIE: De Vervoerregio stelt nader in te vullen uitgangspunten ten aanzien van het bevorderen van connectiviteit en innovatie bij deelfietsen op in samenwerking met het programma Smart Mobility en samenwerkingsverband Smart Cycling Futures.

10. Elektrisch fietsen hoort erbij

De introductie van deelfietsen als Last Mile oplossing kan op veel locaties samenvallen met de verdergaande transitie naar elektrisch (openbaar) vervoer. Daarom lijkt het een goede gedachte om slim werk-met-werk te maken daar waar (grootschalige) elektrische netwerken worden aangelegd. en elektrische deelfietsen of -scooters een logische oplossing lijken.

>ACTIE: Aanvullende uitgangspunten rondom elektrisch fietsen worden nader uitgewerkt in samenspraak met MRA-elektrisch, en de Investeringsagenda's van de Vervoerregio.

11. Data-Driven, Data-Delend

Wanneer een deelfietsenaanbieder actief wordt in onze regio is het van belang dat bijgehouden wordt of het systeem een meerwaarde vormt voor de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen. Daarom mag van aanbieders verlangd worden dat zij data delen over globaal de volgende zaken;

- Ritten, duur in afstand en tijd, aantallen en locaties. Een zogenoemde Halte-Bestemmingsmatrix.
- Een geografische plot van afgelegde routes.
- Rapportages over technisch onderhoud aan fietsen en systeem, en niet-operationeel in duur en impact.
- Geanonimiseerde en geaggregeerde gebruikerskenmerken

>ACTIE: De Vervoerregio formuleert *Key-Performance Indicators*, bedoeld om te bepalen hoe de systemen functioneren. Daarnaast worden de indicatoren door onder andere de Vervoerregio gebruikt om kennis op te doen over verplaatsingspatronen en gedrag in de regio.

De Vervoerregio hanteert het Open-Data-principe, en spant zich in voor transparantie en actieve openbaarmaking van data. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Wet Open Overheid. Dat 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.

>ACTIE: De Vervoerregio gaat het gesprek aan met deelfietsaanbieders over openbaarmaking van systeem- en gebruikersdata.

12. Kennisdelen en debat

Om ervoor te zorgen dat actuele kennis en ontwikkelingen bij alle partijen en geïnteresseerden in de regio breed gedeeld wordt, volgt de Vervoerregio actief het lopende debat en onderzoeken. Samen met de vooroplopende gemeenten, zoals Amsterdam, organiseren we kennissessies rondom dit onderwerp. Hierbij vragen we instituut Cyclespace om op te treden als facilitator.

>ACTIE: Cyclespace treedt op als facilitator van kennisuitwisseling als kennisplatform rondom fiets in brede zin, en deelfietsen in het bijzonder.