

Stimuleringsregeling Deelfiets

Aanleiding

Met deze Stimuleringsregeling beoogt de Vervoerregio te omschrijven wanneer de inzet van BDU-gelden aan deelfietsen of soortgelijke deeloplossingen mogelijk is, en onder welke voorwaarden. Dit is een uitwerking van de Beleidsregel Deelfiets, vastgesteld door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 20-02-2018.

Deze Stimuleringsregeling is opgebouwd uit drie onderdelen. De artikelenstructuur staat in bijlage 1. De gestelde minimeisen aan aanbieders staan in bijlage 2. Uitgangspunten rondom monitoring en evaluatie staan in bijlage 3.

Relatie met Strategische Opgaven

Stimuleren van Deelfietsen draagt bij aan de volgende Strategische Opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit;

Opgave 1; Van Modaliteit naar Mobiliteit

De deelfiets past goed in de verschuiving naar één integraal mobiliteitssysteem. Doordat reizigers steeds meer met een combinatie van vervoerwijzen een reis maken -en de Vervoerregio dat ook ondersteunt- is de aanwezigheid van een 'publiek toegankelijke fiets', zeker op knooppunten, erg wenselijk. De deelfiets is individueel, flexibel en kleinschalig kan daardoor in de minder stedelijke gebieden, het verschil maken in bereikbaarheid.

Opgave 3: Veilig en Prettig van Deur-tot-Deur.

Fietsen is intuïtief, en de meest gebruikte aanvulling op het OV. Momenteel doen reizigers dat veelal privé, met hun eigen fiets om bij een veilige, aangename en duidelijke 'hub' over te stappen op het openbaar vervoer. Een enkeling heeft nog een tweede fiets aan de bestemmingszijde. Juist een fiets aan de bestemmingszijde maakt het OV nog laagdrempeliger voor de keuzereiziger. De deelfiets helpt om een multimodale reis, gepland of 'spontaan' te vergemakkelijken.

Ten aanzien van de financiering van deelfietsgerelateerde activiteiten zijn er verschillende budgetten beschikbaar. Er ontbreekt op dit moment een helder en eenduidig beleid t.a.v. de inzet van BDU voor deelfietsoplossingen, zoals de Vervoerregio die bijvoorbeeld wel kent op het gebied van fietsinfrastructuur of de exploitatie van het OV. De verwachte ontwikkelingen vragen om een actuele stimuleringsregel voor deelfietsgerelateerde projecten. Hiermee kan de Vervoerregio toekomstige initiatieven zuiver en eenduidig beoordelen en doorlopen.

Deelfietsbeleid

De portefeuillehouders van de Vervoerregio Amsterdam hebben op 21-07-2018 het voorstel goedgekeurd om gemeentelijk deelfietsbeleid in Regionale samenhang op te stellen, met inhoudelijke en procedurele ondersteuning door de Vervoerregio. En de aanwezigheid van deelfietsen in de openbare ruimte ofwel te stimuleren of te reguleren, zodat de Strategische Opgaven van Beleidskader Mobiliteit gehaald kunnen worden.

Met een stimuleringsregeling deelfiets beoogt de Vervoerregio om hoogwaardige deelfietsen (gebruiksvriendelijk, duidelijk en aantrekkelijk ingepast in openbare ruimte) in onze regio te faciliteren. Hiermee gaan we verrommeling en onduidelijkheid voor de gebruiker tegen en kunnen we ervoor zorgen dat bepaalde gebieden die voor de markt niet zomaar interessant zijn toch deelfietsen kunnen krijgen.

Scope

Deze Stimuleringsregeling heeft als doel om het aanbieden van fietsen, e-bikes, als e-scooters en dergelijke als deeloplossing in regionale samenhang mogelijk te maken. 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. BDU-middelen kunnen enkel worden ingezet ten behoeve van acties in de 15 inliggende gemeenten.

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.

Ambitie Vervoerregio: kwaliteitsniveau

De Vervoerregio schrijft met deze stimuleringsregel geen uitgebreid Programma van Eisen voor ten aanzien van het functioneren van een deelfietsstelsel. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om tot een goede afweging te komen, die past bij de lokale opgave. Dit kan door middel van de schaarse vergunning of een concessie. CROW-Fietsberaad heeft met de Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid hier goede richtlijnen voor opgesteld. En de Vereniging Nederlandse Gemeenten heeft een model-APV-artikel opgesteld om het aanbieden van deelfietsen en andere mobiliteitsdiensten in de openbare ruimte als gemeente te kunnen reguleren. Vervoerregio helpt haar inliggende gemeenten met behulp van deze middelen tot lokaal beleid te komen.

Zowel aanbieders die beschikken over een vergunning van de wegbeheerder (of daartoe in aanmerking komen) als wegbeheerders die een opdracht verlenen komen kunnen subsidie aanvragen. Verzoeken voor een financiële bijdrage worden getoetst aan een aantal belangrijke eisen vanuit de Vervoerregio. Deze zijn vermeld in bijlage 2. Door gebruik van de R-net kleurstelling onder voorwaarden toe te staan bij deelfietsaanbieders introduceren we een keurmerk voor de deelfiets, en zorgen we voor verbinding met het Openbaar Vervoer.

Monitoring en evaluatie

Doordat deelmobiliteit een nieuw en bewegelijk onderwerp is pretenderen we niet dat hiermee alles klaar is. Op basis van gerichte monitoring is beleidsbijstelling mogelijk. Het is namelijk mogelijk dat bepaalde onderdelen van onze regio gebaat zijn bij fietsen, maar dat dit zonder exploitatiebijdrage niet mogelijk is. Nut en noodzaak van deze regeling zijn nu nog onduidelijk, evenals de gewenste parameters. Daarom wordt exploitatiebijdrage aan deelfietsoplossingen nu nog niet als financieringsmogelijkheid meegenomen.

Mogelijkheden per type actie

1. Gebruik R-net huisstijl

Aan te vragen door; aanbieder

Doel: Reguleren en Stimuleren

Een deelfiets kan op zichzelf prima als modaliteit functioneren, maar voor de Vervoerregio voegt deze echt wat toe als Last-Mile oplossing bij het Openbaar Vervoer. De aanwezigheid van deelfiets bij bepaalde haltes, zeker in het stedelijk woon- en werkgebied en het landelijk gebied, maakt het HOV aantrekkelijker voor meer reizigers. Daarom willen wij graag deze band benadrukken door de HOV-huisstijl voor de Randstad; R-net ook te gebruiken als keurmerk voor Hoogwaardige Deelfietsen als Last-Mile oplossing. Dit versterkt het merk en de herkenbaarheid, en benadrukt de samenhang tussen OV en Fiets. Voor het gebruik van de R-net huisstijl is het van belang dat de aanbieder de volgende zaken kan aantonen;

- *De aanbieder opereert met toestemming van de gemeente/wegbeheerder, conform het lokaal vigerende beleid rondom deelfietsen, of 'het aanbieden van mobiliteitsdiensten in de openbare ruimte'*
- *De aanbieder conformeert zich aan de technische en operationele uitgangspunten zoals geschetst in de Regionale Beleidsregel Deelfiets, en in Bijlage 3.*
- *De aanbieder overlegt een 'bewijs van inhoudelijke samenwerking' met in het gebied actieve OV-concessionaris, deze bevat onder meer een afspraak rondom beschikbaarheid (in tijd, 'thuisplaats' en aantallen fietsen) op OV-locaties, en een marketingplan.*
- *De aanbieder werkt Interoperabel met zowel andere deelfietsaanbieders als OV-aanbieders, of toont bereidwilligheid hiertoe door een verklaring te ondertekenen*
- *De aanbieder maakt data openbaar via uniforme beheersorganisatie*
- *De aanbieder levert een fiets die voldoet aan de wettelijke eisen (bel, deugdelijke materialen)*
- *De aanbieder levert een fiets die aansluit bij de Nederlandse 'couleur locale' (framemaat en bandentype)*

Wanneer de aanbieder voldoet aan deze punten kan deze een beroep doen op een éénmalige vergoeding vanuit de Vervoerregio om zijn fietsen uit te voeren met de volgende kenmerken;

- *Toepassen van de huisstijl in samenspraak met het ontwerp bureau dat R-net beheert. Elke aanbieder krijgt een eigen, licht-afwijkend, ontwerp.*
- *Gebruik maken van promotiemogelijkheden OV-marketingbureau, in OV-voertuig en via site R-net.*

Voor deze activiteiten kan de Vervoerregio tot €15.000 per aanvraag bijdragen. Ofwel uit te keren na een aanvraag hiertoe van de betreffende aanbieder, ofwel verrekend in activiteiten via promotiekanalen Vervoerregio en/of ov-vervoerders.

Wij keuren niet-afgestemd gebruik van de R-net huisstijl op fietsen nadrukkelijk af.

2. Deelfietsvakken

Aan te vragen door; wegbeheerder

Doel: Reguleren

De Vervoerregio gelooft in distributiesystemen waarbij de deelfietsen een vaste, herkenbare en vindbare plek hebben in de, soms drukke, halte- of stationsomgeving. Dit voorkomt verrommeling, zoeken, mogelijk misgrijpen en verdringing van privé-fietsen. Op deze vaste plaats kunnen meerdere aanbieders naast elkaar actief zijn, mits de gemeente dat goedkeurt. Op deze manier ontstaat een gereguleerde en positieve vorm van concurrentie.

Gemeenten en aanbieders kunnen op deze plekken ook gemakkelijk afspraken maken over beschikbaarheid en kwaliteit, en nagaan of deze worden nageleefd.

Voor de inpassing hiervan heeft de Vervoerregio een Regionale Huisstijl ontwikkeld die eenvoudig en flexibel toepasbaar is in de openbare ruimte en aansluit bij gangbare uitingen rondom fietsparkeren. Deze bestaat *voorlopig* uit de volgende elementen;

- Bord, te bevestigen op paal, muur, etc.;

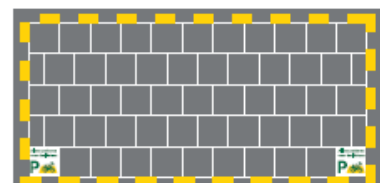
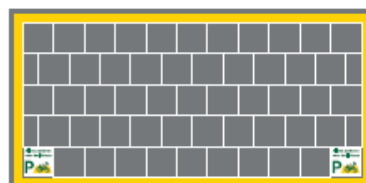
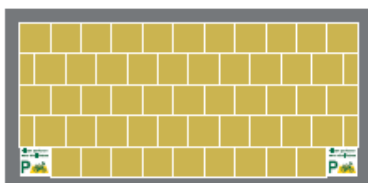


- Tegelsticker, 30x30 cm.



- Gele markering van vak.

Varianten;



- Optioneel: Nietjes aan de kopse kanten van het vak. (2 stuks). Om het 'domino-effect' bij windvlagen te voorkomen.

- Optioneel: Aanbindmogelijkheden in het vak. Wanneer de gemeente dit wenst.

NB. De nu in de Vervoerregio actieve aanbieders van deelfietsen geven aan hun fietsen bij voorkeur 'op de standaard' aan te bieden.

De Vervoerregio ziet graag zoveel mogelijk uniforme toepassing van de huisstijl binnen haar gemeenten. Daarom helpt zij gemeenten/wegbeheerders met het aanbrengen (en uitbreiden) van vakken, bij HOV en binnenstedelijk, door een financiële bijdrage te leveren.

Voorgesteld wordt hiertoe dezelfde percentages en procedurele uitgangspunten te hanteren als bij regulier fietsparkeren;

Binnenstedelijk; 30%

HOV; 95%

M.u.v. het principe dat de gefinancierde infrastructuur tenminste 10 jaar intact dient te blijven, met het risico op terugvordering van de uitbetaalde financiering. Het is mogelijk, bij aanwijsbaar langdurig (langer dan 2 jaar, of zoveel eerder als partijen overeenkomen) niet of nauwelijks gebruik van de fietsen op de betreffende locatie, de materialen te verwijderen en het vak op te heffen. Daarnaast is het toegestaan het deelfietsvak binnen een straal van 150 meter te verplaatsen, met een maximum van één keer per jaar.

3. Onderbrengen van deelfietsen in inbandige of ondergrondse fietsenstallingen;

Aan te vragen door; wegbeheerder

Doel: Reguleren

De Vervoerregio is een voorstander van meer fietsparkeervoorzieningen. Op straat, maar ook in stallingen. Soms is het noodzakelijk om fietsparkeren op straat te verbieden, of daar een alternatief voor te hebben in de vorm van een stalling. In die gevallen moet het mogelijk zijn om de deelfietsen ook in die stalling onder te brengen, mocht daar reden (hoge fietsparkeerdruk, ordelijkheid, etc.) toe zijn.

Voor de goede werking van het systeem is het belangrijk dat er een voldoende sterk 'mobiel internetsignaal' aanwezig is. Het bereik ondergronds, in 'volle ruimtes' (zoals fietsenstallingen), of bepaalde landelijke gebieden is nog weleens van mindere kwaliteit dan wenselijk.

Wij achten een 4G-signaal (down; 2998.6 Mbit/s, up; 1497.8 Mbit/s) of hoger noodzakelijk om gebruiksgemak te garanderen. Hiertoe kan per locatie een signaalversterker worden ingepast. Vervoerregio kan tot 95% bijdragen aan dit proces.

Inbandig kan op dezelfde manier en tegen dezelfde voorwaarden als op straat de Regionale Huisstijl Deelfiets worden toegepast, met een bijdrage van de Vervoerregio.

Bijlage 1; Stimuleringsregeling Deelfiets Vervoerregio 2018

Artikel 1 Uitgangspunten

Bij het tot stand komen van het beleid spelen de volgende uitgangspunten een rol:

1. Geen strijd met landelijke regelgeving.
2. Deze beleidsregels mogen het beleid van deelnemende gemeenten niet doorkruisen.
3. De beleidsregels zijn een artikelsgewijze uitwerking van Beleidsregel Deelfiets, vastgesteld door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 20 februari 2018

Artikel 2 Begripsbepaling

1. Alle begrippen die in deze regeling worden gebruikt en die niet nader worden omschreven hebben dezelfde betekenis als in de Algemene wet bestuursrecht, het Burgerlijk Wetboek en de Wet BDU, de Wet Personenvervoer 2000, en de Wegenverkeerswet.
2. In deze uitvoeringsregels wordt verstaan onder:
 - a. Dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
 - b. Vervoerregio Amsterdam: Het samenwerkingsverband van vijftien gemeenten op het gebied van verkeer en openbaar vervoer welke is vastgelegd in een Gemeenschappelijke Regeling
 - c. Wet: de Algemene wet bestuursrecht
 - d. Deelfiets: is een publiek toegankelijke fiets die voor een korte duur (tijd) en tegen geringe kosten(betaling) in een netwerk worden aangeboden zoals bedoel in de notitie beleidsregel deelfiets welke is vastgesteld op 20 februari 2018
 - f. Aanvraag: Een aanvraag conform de Wet ter verkrijging van een bijdrage conform de stimuleringsregeling Deelfiets Vervoerregio 2018;
 - g. Wegbeheerder: Een bestuursorgaan actief binnen het grondgebied van de Vervoerregio, bijvoorbeeld gemeente, provincie of waterschap;
 - h. Aanbieder: de (rechts)persoon, actief in de markt rondom deelmobiliteit, die in aanmerking wenst te komen voor een financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio, ten behoeve van branding.

Artikel 3 Aanvraagdatum

1. Er kan in beginsel geen financiële bijdrage worden verleend voor kosten die gemaakt zijn vóór de dag dat de aanvraag is ingediend.
2. Het dagelijks bestuur kan van de termijn zoals genoemd in lid 1 afwijken met dien verstande dat de termijn maximaal drie maanden kan bedragen.

Artikel 4 Gebruik R-net huisstijl

Voor het gebruik van de R-net huisstijl is het van belang dat de aanbieder de volgende zaken kan aantonen;

1. De aanbieder opereert met toestemming van de gemeente/wegbeheerder, conform het lokaal vigerende beleid rondom deelfietsen, of 'het aanbieden van mobiliteitsdiensten in de openbare ruimte'
2. De aanbieder dient te voldoen aan de (technische) eisen zoals genoemd in de Stimuleringsregeling deelfiets 2018, bijlage 3;
3. De aanbieder conformeert zich aan de technische en operationele uitgangspunten zoals geschetst in de Regionale Beleidsregel Deelfiets;
4. Wanneer de aanbieder voldoet aan bovenstaande (cumulatieve) onderdelen dan kan deze een beroep doen op een éénmalige vergoeding vanuit de Vervoerregio.

Artikel 5 Maximale bijdrage aan aanbieder deelfietsen

1. Voor de onder artikel 4 genoemde activiteiten heeft de Vervoerregio een bedrag van ten hoogste €40 per individuele fiets beschikbaar.
2. De Vervoerregio kan maximaal tot €15.000 per aanvraag bijdragen.
3. De bijdrage wordt verleend ten behoeve van de uitvoering van de fietsen in R-net kleurstelling en/of promotionele activiteiten. Technische modificaties aan de constructie van de fietsen, of de aanschaf ervan worden hieronder niet verstaan.

Artikel 6 Deelfietsvakken

1. De wegbeheerder dient te voldoen aan de (technische) eisen zoals genoemd in de Stimuleringsregeling deelfiets 2018;
2. De wegbeheerder conformeert zich aan de technische en operationele uitgangspunten zoals geschetst in de Regionale Beleidsregel Deelfiets,

Artikel 7 Weigeringsgronden

Een aanvraag zoals bedoeld in artikel 2 onder f wordt geweigerd indien:

1. Niet wordt voldaan aan artikel 4 lid 2 van deze regeling.
2. De aanvraag niet voldoet aan de Beleidsregel Deelfiets
3. De aanvraag niet voldoet aan de Stimuleringsregeling Deelfiets
4. De maximale bijdrage per aanvraag wordt overschreden
5. Niet wordt voldaan aan overige wetgeving waaronder (maar niet limitatief) de Wegverkeerswet, Algemene Plaatselijke Verordeningen en overige lokale beleidsregels;
6. De onderneming niet vanuit de Europese Unie actief is;

Artikel 8 betaling

De Vervoerregio betaalt het subsidiebedrag overeenkomstig de beschikking uiterlijk acht (8) weken na bekendmaking uit aan de aanvrager

Artikel 9 Eindverantwoording

1. Binnen zes (6) maanden na de beschikking tot het verstrekken van de bijdrage overlegt de aanvrager een eindverantwoording over aan de Vervoerregio;
2. De eindverantwoording zoals genoemd onder 1 omvat tenminste een financiële eindverantwoording omtrent het doelmatig besteden van de financiële tegemoetkoming

Artikel 10 Intrekking toekenning

1. Indien er geen deugdelijke eindverantwoording door de aanvrager is overgelegd aan de Vervoerregio dan is deze bevoegd om het volledig toegekende bedrag terug te vorderen;
2. Indien de aanvrager na toekenning niet voldoet aan de in de verleende beschikking genoemde voorwaarden is het Dagelijks Bestuur bevoegd om het toegekende bedrag in zijn geheel terug te vorderen.

Artikel 11 Inwerkingtreding

Deze Stimuleringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking.

Artikel 12 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: "Artikelsgewijze toelichting stimuleringsregeling Deelfiets Vervoerregio 2018".

Bijlage 2; Minimumeisen aan deelfietsen voor regionale financiering

1. EISEN AAN DE AANBIEDER

Eisen (aanbieder)	Reden/nadere beschrijving
a. Deelfietsaanbieder is een rechtspersoon, ingeschreven bij KVK.	Bekendheid met Nederland en de Nederlandse markt.
b. Uit de statuten en uit feitelijk handelen blijkt dat de organisatie het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft.	Als de ondernemer het aanbieden van deelvoertuigen niet als doel heeft, is het onvoldoende aannemelijk dat de ondernemer in staat is om zich gedurende de looptijd van de vergunning daadwerkelijk aan de voorschriften te houden.
c. De aanbieder conformeert zich aan de lokaal van toepassing zijnde APV-artikelen	Momenteel wordt gewerkt aan de implementatie van een door de Vereniging Nederlandse Gemeenten specifiek ontwikkeld model-APV-artikel voor deelfietsen. Het is de bedoeling om op termijn in elke Vervoerregio-gemeente een artikel te hebben waarmee reguleren en bijsturen mogelijk is. In de tussentijd kunnen andere artikelen enige houvast bieden.
d. De aanbieder moet zelf eigenaar zijn van de deelvoertuigen.	De aanbieder is als vergunninghouder verantwoordelijk voor de deelvoertuigen bij eventuele excessen.
e. De aanbieder heeft fietsen in voorraad, of kan deze, met eigen middelen, eenvoudig betrekken.	Voor het inkopen van fietsen door de aanbieder levert de Vervoerregio geen bijdrage. Een bijdrage is wel mogelijk voor de aanpassing van 'kleine uiterlijke kenmerken'. Hieronder wordt niet verstaan ingrepen rondom techniek en aandrijving. Kleine uiterlijke kenmerken zijn onder andere de kleur van de coating, bestickering, etc.
f. De aanbieder heeft één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt (telefonisch en per e-mail) voor de Vervoerregio en gemeente, dat te allen tijde bereikbaar is en in staat is om terstond te reageren.	Belangrijk voor snel contact bij klachten en het beoordelen van de prestatie van de aanbieder. Bij excessen moet de aanbieder snel door de gemeente op de hoogte kunnen worden gesteld en overgaan tot actie.
g. De aanbieder werkt volgens principe Geofencing. De fietsen zijn gebonden aan vastgestelde virtuele punten, die op	De (virtuele) ophaal- en inleverpunten en bijbehorende capaciteit worden in samenspraak

Eisen (aanbieder)	Reden/nadere beschrijving
eenvoudige wijze gemarkeerd kunnen worden.	met wegbeheerder vastgesteld en zijn te wijzigen wanneer de wegbeheerder dat wenst. <i>NB. De gemeente en aanbieder kunnen daarnaast overeenkomen in gebieden een soort free-floating toe te staan, waar dit geen gevolgen heeft voor de leefbaarheid.</i>
h. De aanbieder is modern, en werkt met technologie in, of aangebracht op (wanneer het doel bijvoorbeeld intensiever gebruik van privé-fietsen betreft), de fiets.	De fietsen zijn te ontsluiten met een app, en bij voorkeur ook de volgende methoden; OV-chipkaart, EMV, QR. De registratie voor de eerste rit mag niet langer dan 10 minuten in beslag nemen. <i>NB. Voor de werking van de OV-chipkaart als 'identifier' (voorbeeld: de NS-diensten; OV-fiets en Stallen op Rekening) is een bepaalde vorm van organisatie nodig aan de kant van een OV-vervoerder omdat deze dit hoort te regelen met de beheersorganisatie van de OV-chipkaart; Translink Systems. Tot nu toe heeft enkel NS deze stap genomen voor het ontsluiten van 'aanvullende diensten'.</i>
i. Bij beëindiging dienstverlening stelt de deelfietsaanbieder de wegbeheerder schadeloos. Door de overgebleven fietsen en uitingen te verwijderen.	Dit om de werklast en risico niet teveel bij de wegbeheerder te leggen.

2. EISEN AAN DE KWALITEIT

Eisen (kwaliteit)	Reden/nadere beschrijving
a. Deelvoertuigen moeten voldoen aan de eisen van de Wegenverkeerswet.	De veiligheid van de gebruiker en de medeweggebruikers is zeer belangrijk.
b. Aanbieders van deelfietsoplossingen mogen deze alleen aanbieden als ze zero-emissie zijn.	In de Vervoerregio is duurzaamheid en het verminderen van CO ₂ -uitstoot van groot belang. Verschillende gemeenten kennen daarnaast milieuzones. Samenwerken met een exploitant van niet zero-emissie voertuigen past hier niet bij.
c. Aanbieders leveren een kwaliteitsbeschrijving van het deelvoertuig .	Voorschriften; 1. Voertuig is <i>dockless</i> en via app ontsluitbaar 2. Voertuig heeft twee wielen 3. Voertuig wordt aangedreven '<i>op-eigen-kracht</i>', met een milieuvriendelijke methode of een mengvorm daarvan. Voertuigen aangedreven op basis van fossiele brandstoffen worden nadrukkelijk uitgesloten. 4. 26 inch wielen, of groter 5. Ventielbanden, of soortgelijke kwaliteit 6. Maximale banddikte: 50 mm 7. In hoogte verstelbare zadelpen 8. Gebruik van mandjes en dergelijke mag er niet toe leiden dat de maximale breedte van de fiets meer dan 350 mm bedraagt. Dit in verband met de minimaal toegepaste <i>hart-op-hart-afstand</i> bij fietsenrekken van 400 mm <i>Bij deelbromfietsen zijn de eisen 4 t/m 8 niet van toepassing; het voertuig moet passen in de lokaal vigerende parkeerregimes</i>
d. Aanbieders leveren een kwaliteitsbeschrijving van de dienstverlening .	Nadere eisen telefonische bereikbaarheid, klachtenafhandeling en hulp bij pech onderweg. • Bereikbaarheid van (minimaal) <u>Nederlandstalige</u> app en klantenservice, Uren bereikbaar. • Samenwerking app en klantenservice OV-aanbieder • Samenwerking 'gemeenteloket' • Interoperabiliteit met andere aanbieders en OV, • Uptime van het systeem (maximaal overeengekomen storingstijden app en klantenservice) (<i>voorgesteld: 95% van de tijd beschikbaar</i>) • Beschrijving aansprakelijkheid bij ongelukken

Eisen (kwaliteit)	Reden/nadere beschrijving
e. De aanbieder garandeert beschikbaarheid op bepaalde locaties.	- Locatieplan met keuze punten in lijn met Regionaal Beleid en focus op knooppunten. - Locatiepunten bij HOV-haltes enkel met een minimale werkdagbediening in de dag van 4x/uur.
f. Reclame-uitingen mogen het functionele gebruik van het voertuig niet beperken of belemmeren.	De reclame moet geen overheersende activiteit worden, als het gebruik van de voertuigen daardoor wordt beperkt of belemmerd. Wanneer de aanbieder de R-net stijl wil gebruiken gaat dat niet samen met reclame.
g. Klachtenopvolging klachten derden (niet-klanten). De aanbieder wordt gevraagd om een klachtenplan op te stellen.	Klachten van derden (niet zijnde gebruikers) kunnen signalen zijn dat deelvoertuigen op plekken staan waar ze niet mogen staan of dat het deelvoertuig op een andere manier overlast veroorzaakt. Voor een juist gebruik van de openbare ruimte is het daarom van belang dat de aanbieder snel en adequaat op de klachten reageert. Ook leidt dit tot minder klachten en handhaving bij de betreffende gemeente. In het klachtenplan staat onder meer; - Hoe snel klachten worden opgevolgd. - Welke actie wordt ondernomen. - Hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd. - Hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling.
h. De deelvoertuigen moeten real time traceerbaar zijn met uniek nummer	Aanbieders kunnen alleen sturen op hun vloot als ze op de hoogte zijn van de precieze locaties van de deelvoertuigen. Om deze reden moeten zij elke voertuig real time kunnen volgen. Als ze dit niet kunnen, kunnen zij niet direct ingrijpen bij excessen in de openbare ruimte.
i. De deelvoertuigen moeten goed onderhouden worden. Aanbieders moeten daarom een onderhoudsplan indienen.	Het onderhouden van de deelvoertuigen is belangrijk om het gebruik te stimuleren. Slecht onderhouden voertuigen zorgen voor een lager gebruik van de voertuigen. In het onderhoudsplan staat in ieder geval; - Hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden - Hoe de vloot geïnspecteerd wordt op gebreken - Hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden (vgl. ook onderdeel j.) - Hoe om te gaan met kapotte voertuigen en/of onderdelen daarvan. Een circulaire benadering van dit vraagstuk, al dan niet in samenwerking met de wegbeheerder, is wenselijk.

Eisen (kwaliteit)	Reden/nadere beschrijving
j. De aanbieder zorgt voor herverdeling van de deelfietsen.	Aanbieder verklaart beheerafspraken rondom toezicht, onderhoud en herverdeling te hebben gemaakt met betreffende wegbeheerder (-s), deze voldoen aan de geschetste minima; - Per OV-locatie zijn er <i>(te bepalen door gemeente, advies 80% of hoger)</i> van de tijd <i>(te bepalen door gemeente)</i> fietsen beschikbaar - Elke voorgeschreven aanbiedlocatie dient <i>minimaal 3 keer</i> per week bekeken te worden door de aanbieder. Hierbij wordt gekeken of de fietsen onderhoud behoeven, of het vak er goed bijligt etc. - Een fiets dient binnen <i>24 uur</i> na melding/constatering gerepareerd danwel afgevoerd (en later vervangen) te worden. Kapotte fietsen (bijvoorbeeld bel, ketting, trappers, remmen, verlichting, wielen, lekke banden, lege batterij) worden niet gebruikt, nemen schaarse ruimte in en dragen bij aan een rommelige uitstraling van de openbare ruimte. Daarnaast draagt niet bij aan de geloofwaardigheid van het concept. Wij willen het afbreukrisico beperken.
k. Deelvoertuigen in de openbare ruimte worden geacht te huur aangeboden te worden, behalve in de aangewezen gebieden.	Alle voertuigen van een aanbieder die in de openbare ruimte staan, worden door de gemeente gezien als deelfietsen die door de aanbieder worden aangeboden, behalve in de aangewezen gebieden. Deelfietsen die om wat voor reden dan ook niet voldoen aan de voorschriften van het te huur aanbieden, moeten door de aanbieder weggehaald worden en/of hersteld worden.
l. Aanbieders zetten zich in voor interoperabiliteit	Aanbieders zijn partner in het deelfietsconvenant. Hiermee garanderen zij dat hun diensten via de apps van de andere partners ook te ontsluiten zijn, en vice versa. Door interoperabiliteit neemt de kans op mogelijk gebruik toe, en de benodigde hoeveelheid fietsen af. Daarnaast vormt het een belangrijke bouwsteen richting MaaS.
o. Aanbieder overlegt een plan tot samenwerking met andere reeds in de regio actieve mobiliteitsaanbieders.	Aanbieders die samenwerken met bestaande mobiliteitsaanbieders, zorgen voor verdere integratie van de mobiliteitsketen
Zoals, maar niet beperkt tot, aanbieders van Openbaar Vervoer, en deelauto's.	

3. RUIMTEGEBRUIK, voorbeeld. Indien nodig aanvullende eisen per gemeente.

Eisen (ruimtegebruik)	Reden/nadere beschrijving
a. Deelfietsen nemen maximaal <i>0.5 m² in per fiets</i> en moeten passen in conventionele fietsrekken	We gaan uit van normaal ruimtegebruik van deelfietsen. Bij te grote voertuigen wordt het beslag op de openbare ruimte te groot. De beschikbare openbare ruimte bij HOV is soms schaars, vooral door privé-fietsen. Verdringing, of het gevoel daarvan, dient ten alle tijden voorkomen te worden.
b. Deelbromfietsen nemen maximaal <i>0.7m² in per stuk</i> en passen in conventionele vakken.	We gaan uit van normaal ruimtegebruik van deelbromfietsen. Bij te grote voertuigen wordt het beslag op de openbare ruimte te groot. De beschikbare openbare ruimte bij HOV is soms schaars, vooral door privé-fietsen. Verdringing, of het gevoel daarvan, dient ten alle tijden voorkomen te worden.
c. De aanbieder houdt zich aan de (mogelijke) zonering van de gemeente, waardoor de gemeente gebieden kan uitsluiten als aanbiedegebied.	Plaatsen buiten de toegestane locaties zorgt voor verrommeling. De aanbieder is hiervoor verantwoordelijk. Vervoerregio en gemeente kijken samen naar wenselijkheid zonering en aangewezen gebieden.
d. De aanbieder houdt zich aan de geldende parkeerregels	De reeds geldende regels rondom fietsparkeren zijn in principe onverminderd van kracht voor deelfietsen.
e. Niet-gebruikte fietsen voegen niets toe. Per gemeente en locatie kan het wenselijk zijn om na te denken hoeveel gebruik minimaal nodig is voor bestaansrecht.	Hierbij kan een benuttingsplan uitkomst bieden. In een benuttingsplan staat welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten en wordt o.a. ingegaan op: - Communicatie en marketing - Effectieve maatregelen om gebruik van de deelvoertuigen te vergroten

4. DATA

Eisen (data)	Reden
a. De aanbieder behoort regelmatig de volgende zaken op te leveren aan de Vervoerregio: <i>Een specificatie hiervan staat in bijlage 3.</i>	- gemiddeld gebruik per deelvoertuig per dag - gemiddeld aantal kilometers per rit - gemiddelde snelheid per rit - Geografische plot ritten - Heatmap verhuringen - Boekingsroute (boeking via eigen app, app andere deelfietsaanbieder, app ov-aanbieder) - gebruik door de tijd heen (pieken en dalen in gebruik) - locatie van stilstaande deelvoertuigen op verschillende momenten van de dag (spits, dal, nacht) - type gebruiker (bewoner, bezoekers, forens)
b. Aanbieder werkt volgens de principes van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), en kan compliance aantonen.	De aanbieder gaat verantwoordelijk om met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en data en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. De aanbieder toont aan hoe deze wet en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy geoperationaliseerd zijn.
c. De aanbieder biedt de data, zoals omschreven in 4.a, volgens een nader overeen te komen platform digitaal aan.	Er is vanuit de Nationale Databank Openbaar Vervoer een monitoringsstandaard deelfiets in ontwikkeling om deelfietsdata landelijk uniform en vergelijkbaar op te slaan.

Bijlage 3: Key Performance Indicators/*Prestatie-indicatoren* tbv *Monitoringsdoeleinden*

Wanneer een deelfietsenaanbieder actief wordt in de vervoerregio Amsterdam 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 in ieder geval de volgende zaken:

1. Geanonimiseerde en geaggregeerde gebruikerskenmerken
2. Ritten, duur in afstand en tijd, aantallen en locaties.
3. Halte-Bestemmingsmatrix.
4. Geografische plot van afgelegde routes.
5. Rapportages over technisch onderhoud aan fietsen en systeem, beschikbaarheid, inzetnormen
6. Rapportages over klantwaardering

Principe

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 worden gemaakt, tenzij de aanbieder zwaarwegende gronden kan aanvoeren. Het argument bedrijfsgevoeligheid vormt niet zo'n grond. Vervoerregio toetst dataoverdracht in enige vorm altijd eerst op basis van de privacywetgeving; Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), alvorens zij data ontvangt.

Gebruikerskenmerken

1. Leeftijd (in categorieën van xx jaar)
2. Geslacht (M/V)
3. Adres (postcode 5-cijferig)
4. Boekingsroute deelfiets:
 - a. Via eigen OV-app
 - b. Via OV-app andere OV-aanbieder
 - c. Via app van betreffende deelfietsaanbieder
 - d. Via app van andere deelfietsaanbieder
 - e. Via MaaS-propositie

Locatiestatistieken

1. Aantal uitgiftes per dag, onderverdeeld naar ochtendspits (06.30-09.00) , overdag (09.00-16.00), avondspits (16.00-18.30) en avond/nacht (18.30-06.30).
2. Aantal innames per dag, onderverdeeld naar ochtendspits (06.30-09.00) , overdag (09.00-16.00), avondspits (16.00-18.30) en avond/nacht (18.30-06.30).
3. Gemiddeld (over periode van een week of maand) aantal aanwezige (beschikbare) fietsen per dag (onderverdeeld naar nader te bepalen peilmomenten tijdens ochtendspits (06.30-09.00), overdag (09.00-16.00), avondspits (16.00-18.30) en avond/nacht (18.30-06.30)
4. Beschikbaarheid systeem (% tijd werkzaam)
5. Aantal klachten, onderverdeeld naar:
 - a. App
 - b. Klantenservice
 - c. Technische staat fiets, onderverdeeld naar:
 - Vuil
 - Kleine schade
 - Grote schade
6. Afhandelingstijd klachten
7. Aantal strandingen en afhandeling
8. Aantal handhavingen van onjuist geparkeerde fietsen

Ritten

1. HB-matrix (onderverdeeld in perioden) tussen de verschillende uitgiftelocaties
2. Gemiddelde ritduur (min.) en ritlengte (km.)
3. Gemiddeld (over periode van week en maand) aantal verplaatsingen per fiets per dag
4. Geografische plots van ritten
5. Rapportage over tevredenheid, onderverdeeld naar:
 - a. Waardering rit
 - b. Waardering systeem