

## **Digitaal Hoofdnetwerk Deelfiets**

### **Inleiding**

Begin 2017 werd Amsterdam overvallen door een toevloed van Chinese deelfietsen. Het had heel wat voeten in aarde voordat Amsterdam deze aanval kon pareren: verhuur in de openbare ruimte mocht niet en daarom moesten ze weg.

Ook andere steden in en buiten Europa hadden veel last van dit fenomeen, en elke stad zocht zo zijn eigen oplossing.

Dat zette me aan het denken, en in dat denken heb ik vooral op Amsterdam gefocust. Amsterdammer ja dat ben ik, maar wel met een hart uit Brabant. Het onderstaande voorstel kan daarom zonder enig probleem ook worden verBrabantst. Dat vergt wellicht enige creativiteit, maar dan zijn we toch van.

De kern van dit voorstel is dat overheden niet alleen de baas zijn in de publieke openbare ruimte, maar dat ze die bevoegdheid ook in de digitale ruimte moeten claimen. En daarmee is het stedelijke digitale mobiliteitsnetwerk geboren; goed voor stad en land. Dus als u hieronder Amsterdam leest, denk dan aan een stad in Brabant. Waar u Vervoerregio leest kunt u provincie lezen.

Hieronder schrijf ik: “Mocht Amsterdam een Digitale Hoofdnet Deelfietsen realiseren dan loopt ze daarmee dus voorop, en dat is Amsterdam als Fiets-Hoofdstad ook wel een beetje aan zijn stand verplicht.” Ik stel voor dat u dit als uitdaging ziet. Diezelfde uitdaging heb ik onlangs -eind september- in Salzburg gedaan tijdens Europese Fietsconferentie 2018 .

Uiteindelijk zou het mooi zijn als alle Europese steden van het zelfde netwerk gebruik zou kunnen maken, waarbij het Europese satellietnetwerk Galileo wordt ingezet.

### **Amsterdamse mobiliteitsaanpak**

Het Amsterdamse mobiliteitsbeleid wordt fysiek georganiseerd langs verschillende [beleidskaders verkeersnetten](#). In het Beleidskader Verkeersnetten zijn de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto in kaart gebracht. Het beleidskader geeft richting aan de wijze waarop Amsterdam de komende jaren werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid en van de kwaliteit van de openbare ruimte van de stad. Voor de vier modaliteiten: voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto is een Plusnet en een Hoofdnet

gedefinieerd. Het Plusnetwerk is een combi van 2 Hoofdnetten plus voetganger.

### **Digitaal Hoofdnetwerk Mobiliteit**

Naast de fysieke benadering kan mobiliteitsbeleid ook digitaal benaderd worden maar een 'Digitaal Hoofdnetwerk Mobiliteit' voor deelconcepten ontbreekt nog. Zo'n netwerk kan voorwaarden stellen aan het digitaal aanbieden van vormen van deelvervoer in de openbare ruimte in Amsterdam. Dit kan bewerkstelligen dat de openbare ruimte - die in Amsterdam nu nog relatief onbeschermd is tegen willekeurige operators van deelvervoer- ook digitaal wordt gereguleerd.

Een 'Digitaal Hoofdnetwerk Mobiliteit' gaat uit van de premisse dat de gemeente ook digitaal dominant is in de openbare ruimte. Immers, wil de gemeente regulerend optreden dan is die dominantie noodzakelijk. Het is daarom allereerst van belang die premisse te formuleren en in een besluit vast te leggen. Zo ontstaat er een overkoepelend 'Amsterdams Digitaal Netwerk', waarna aan allerlei deelnetwerken kan worden gewerkt die daaraan gelinkt zijn zoals het 'Digitale Hoofdnetwerk Mobiliteit'.

Een Digitaal Hoofdnetwerk Mobiliteit is op zich een overkoepelend netwerk voor allerlei vormen van mobiliteit en geeft ruimte aan vormen van deelvervoer als: fietsen, scooters, auto's, drones, doelgroepenvervoer, taxi's, pakketdistributie, bouwvervoer, middenstandsbevoorrading etc. Pas als aan de gemeentelijke voorwaarden wordt voldaan en een vergunning wordt verleend kan een operator in Amsterdam digitaal aan de slag gaan.

### **Digitaal Hoofdnet Deelfietsen**

Ik ga hier verder in op het Digitale Hoofdnet Deelfietsen. Amsterdam heeft in 2017 -slechte- ervaring opgedaan met het ongecontroleerde aanbod van free-floating deelfietsen. En daarin staat Amsterdam niet alleen; heel veel steden hebben diezelfde slechte ervaringen opgedaan; zie [www.velo-citta.eu/news](http://www.velo-citta.eu/news) Van allerlei kanten worden nu pogingen ondernomen om de zaak in de hand te krijgen en de opties gaan van zelfregulering tot strenge handhaving of terug naar een systeem met docking stations.

Geen van de buitenlandse gemeentebesturen denkt nog aan een digitale benadering met het gemeentebestuur in de regiestoel. Wel kent bijvoorbeeld manchester zelfregulering met voorkeurzones, maar daar zit geen dwang achter. Mocht Amsterdam een Digitale

Hoofdnet Deelfietsen realiseren dan loopt ze daarmee dus voorop, en dat is Amsterdam als Fiets-Hoofdstad ook wel een beetje aan zijn stand verplicht.

Een digitale benadering voorkomt de hoge investering in geld en ruimte in docking stations. Met een netwerk in de stad van 'Fietspunten' wordt voorkomen dat een volledig 'free floating' aanbod ontstaat.

Op elk fietspunt -dat in feite een digitale geo-fence zone is- begint en eindigt elke huurperiode. Daarbuiten geparkeerde fietsen blijven huur genereren tot ze bij een Fietspunt worden geplaatst.

#### **Een eerste aanzet netwerk Digitale Fietspunten:**

- Met de 'Knowledge Mile' is op hun initiatief contact over het positioneren van Fietspunten van het Metrostation Waterlooplein tot de Philipstoren / Amstelstation.
- Teneinde forensen die met de Noord-Zuidlijn gaan reizen in de gelegenheid te stellen de 'last mile' met de fiets te doen kunnen de metrostations Vijzelstraat tot Zuid van fietspunten worden voorzien.
- Deze twee assen kunnen verbonden worden in het noorden van Weteringcircuit tot Weesperplein en in het zuiden van Amstelstation tot Europaplein / Station Zuid.
- De Zuidas kent al zo'n systeem van Fietspunten dat uitbreiding behoeft.

Een fietspunt heeft een catchment area van 300-500 meter; in deze prezi is een overzicht van het netwerk en mogelijke aantal Fietspunten <https://tinyurl.com/y7xxu338>

**Dit voorstel sluit aan en is een uitbreiding van eerdere documenten**

Een artikel over Digitale Fietspunten: <https://tinyurl.com/ya3hcmgj>  
Daarin stelde ik o.a. voor:

- Door Digitale Fietspunten buiten het centrum en naar toeristische bestemmingen te plannen kunnen toeristen verleid worden de stad uit te fietsen en het Twiske, de Zaanse Schans of Blijburg te gaan bezoeken.
- Om forensen uit de auto en in de bus te krijgen kunnen in de hele Vervoerregio Digitale Fietspunten bij bushaltes worden geplaatst, die werknemers de gelegenheid geven de 'last mile' per fiets te doen.
- Ook zouden Digitale Fietspunten langs de Noord-Zuidlijn

gepland kunnen worden om zo vanaf de opening van de lijn de gelegenheid te bieden van een deelfiets gebruik te maken in plaats van de eigen fiets daar te stallen.

Uit een document uit 2014 Hoofdnetwerk Emissievrij Verkeer <https://tinyurl.com/yccxdhn6> zouden deze routes nog kunnen worden toegevoegd:

Emissie Vrije Routes (EVR 1 - 8):

1. Van Flevopark naar Westerpark
2. Van Dam naar Geuzenveld
3. Van Dam via Station Lelylaan naar Osdorp
4. Van Dam via Station Zuid naar Amstelveen
5. Van Dam via Station Amstel naar Amsterdam Zuid Oost
6. Van Dam via Station Muiderpoort naar IJburg
7. Van Dam naar Amsterdam Noord Buikslotermeerplein
8. Van Dam naar Amsterdam Noord Tuindorp Oostzaan

Pascal van den Noort  
Amsterdam, 22 augustus 2018



**Vélo Mondial**