

Retouradres : Postbus 78, 2600 ME Delft

Aan de gemeenteraad

**VERZONDEN 19 DEC. 2019**

Datum  
12-12-2019  
Onderwerp  
Evaluatie deelfietsen  
Ons kenmerk  
4119499  
Uw brief van

Uw kenmerk

Bijlage  
1

Geachte leden van de raad,

In de raadsvergadering op 20 december 2018 heeft het college toegezegd deelfietsen in Delft te evalueren (toezegging nummer 18-15). De evaluatie van deelfietsen in Delft treft u in de bijlage aan.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Delft,



, burgemeester

**ir. S.M. Brandligt I.b.**

, secretaris



**dr. M. Berger, I.s.**

## Nota

Datum  
12-12-2019  
Ons kenmerk  
4124700

Onderwerp  
Evaluatie deelfietsen Delft

Bijlage  
1

### 1. Inleiding

#### 1.1 Introductie deelfietsen in Delft

In december 2017 is de gemeente benaderd door deelfietsaanbieder Mobike voor het houden van een pilot. Deze pilot sloot aan bij het uitvoeringsprogramma duurzame mobiliteit, waarin het realiseren van een deelfietssysteem in Delft is opgenomen. Ook binnen het programma mobiliteitsmanagement van de TU Delft werd een deelfietssysteem als kansrijk gezien. Verschillende bedrijven op TU Delft Science Park zagen dat de deelfiets kan voorzien in het vervoer over het terrein tussen verschillende locaties, maar ook in een betere bereikbaarheid voor wat betreft de laatste reiskilometer met het openbaar vervoer.

Met het aanbod van Mobike kreeg de gemeente de kans om in de praktijk te onderzoeken of er in Delft vraag naar deelfietsen is. In maart 2018 is de deelfietsaanbieder Mobike gestart met het aanbieden van deelfietsen in Delft. In Delft mogen deelfietsen zonder vergunning worden aangeboden in de openbare ruimte. Mobike heeft voor het aanbieden van deelfietsen dus geen vergunning nodig. De pilot liep tot september 2019, waarna een evaluatie zou plaatsvinden. Deze evaluatie is dit najaar uitgevoerd en bestrijkt de ervaringen van de afgelopen anderhalf jaar.

## **1.2 Doel evaluatie**

Deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit zijn nog volop in ontwikkeling. Dit biedt kansen, maar er bestaan ook risico's. Deelfietsen kunnen een bijdrage leveren aan het stimuleren van fietsen in de stad en daarmee aan de bevordering van duurzame mobiliteit en de mobiliteitstransitie. Maar er zijn ook risico's: deelfietsen kunnen namelijk impact hebben op het gebruik van de openbare ruimte. Deze nota betreft een evaluatie van de ervaringen van de deelfietsenpilot van Mobike in Delft.

## **1.3 Leeswijzer**

De evaluatie deelfietsen in Delft bestaat uit drie hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt een algemene inleiding op deelfietsen gegeven. Hierin is informatie over de verschillende systemen en potentie ervan beschreven. Hoofdstuk 3 staat in het teken van de opgedane ervaringen met Mobike in Delft.

## 2. Inleiding op deelfietsen

### 2.1 Wat zijn deelfietsen?

Een deelfiets is een fiets die voor iedereen toegankelijk is en voor een korte tijdsperiode tegen beperkte kosten wordt aangeboden. Deze deelfiets maakt onderdeel uit van een netwerk, waarmee een deelfietsstelsel wordt gevormd. Een deelfiets die publiek toegankelijk is en eenvoudig te gebruiken is, maakt onderdeel uit van het stedelijke mobiliteitssysteem. Bus, trein, tram, eigen (brom)fiets en auto zijn ook onderdeel van dit systeem.

Deelfietsstelsels gaan uit van een geoptimaliseerd gebruik per dag. Om dit te bereiken maken klanten gebruik van een beschikbare fiets op een willekeurige locatie. Er is dus geen sprake van een één-op-één relatie met een specifieke fiets, maar van een relatie met het gehele netwerk. Er bestaan verschillende systemen om deelfietsen aan te bieden. Deze nota gaat niet alleen in op (elektrische) deelfietsen, maar ook op andere deelvoertuigen uitgezonderd deelauto's. Hierbij valt te denken aan onder andere (elektrische) deelbakfietsen, (elektrische) deelsteps en (elektrische) deelscooters.

### 2.2 Typen deelsystemen

De verschillende typen deelsystemen onderscheiden zich door de wijze van uitgifte en inlevering van de voertuigen. In onderstaand type wordt uitgegaan van deelfietsen, maar voor eerder genoemde deelvoertuigen zijn deze typen ook van toepassing. Er zijn drie typen te onderscheiden.

#### Back-to-one

De uitgiftelocatie bij het back-to-one systeem is ook de enige locatie waar het voertuig teruggebracht kan worden. Dit betekent dat in de huurperiode de fiets niet voor andere gebruikers beschikbaar is. De impact op de openbare ruimte is beperkt, echter is het gebruik per fiets ook beperkt (één à twee gebruikers per dag). Deze systemen functioneren goed voor doelgroepen die altijd weer terugkomen op het uitgiftepunt. Dit zijn bijvoorbeeld openbaar vervoerhaltes. Een voorbeeld van dit systeem is de OV-fiets.

#### back 2 one



#### Back-to-many

In het back-to-many deelsysteem is een aantal uitgiftelocaties beschikbaar. Gebruikers kunnen zonder extra kosten voertuigen op een andere vaste locatie inleveren. Voertuigen in dit systeem zijn dus sneller beschikbaar voor de volgende gebruiker, waardoor er sprake kan zijn van een beter geoptimaliseerd gebruik per dag dan binnen het back-to-one systeem. Voor het goed functioneren van het systeem is een voldoende hoge dichtheid van uitgiftelocaties nodig. Op deze wijze kan de gebruikers de zekerheid worden geboden dat een fiets beschikbaar is. In de openbare ruimte is echter niet altijd voldoende ruimte aanwezig om dergelijke systemen aan te bieden. Het back-to-many systeem leent zich goed om meerdere type voertuigen aan te bieden in de vorm van een mobiliteitshub.

#### back 2 many



### Free-floating

Het free-floating systeem is het meest flexibele deelsysteem. Voertuigen mogen in dit systeem overal binnen een afgebakend gebied achtergelaten worden. De gebruiker kan hierdoor een rit maken tot aan de bestemming. Bij voldoende voertuigen in de stad zijn de loopafstanden tot de dichtstbijzijnde beschikbare voertuigen klein. Er ontstaan wel hotspots waar veel gebruikersritten eindigen. Aanbieders moeten voertuigen daarom actief herverdelen. Free-floating heeft vergelijkbare parkeereigenschappen als de eigen fiets. Dit betekent dat deze bij wijze van spreken voor de deur van de bestemming achtergelaten kan worden. De kans op overlast in de openbare ruimte is in dit systeem het grootst.



### **2.3 Potentie van deelvoertuigen**

In de periode tot 2040 heeft Delft de ambitie om 15.000 woningen te bouwen en bovendien ruimte te maken voor 10.000 nieuwe banen. Verdere verstedelijking leidt tot meer verplaatsingen. Een mobiliteitstransitie in het gebruik van de diverse vervoermiddelen is daarbij noodzakelijk voor een goed evenwicht tussen een leefbare en een bereikbare stad. Op basis van het huidige gebruik van de fiets voor binnenstedelijke verplaatsingen is de verwachting dat bij de invulling van deze ambitie het gebruik van de fiets in de toekomst sterk toeneemt.

Deelmobiliteit kan een belangrijke rol spelen in het aantrekkelijk houden van Delft. Binnen deelmobiliteit staat in plaats van het bezit het gebruik van vervoermiddelen centraal. Dit betekent dat vervoermiddelen intensiever gebruikt worden. Geparkeerde (gestalde) voertuigen belasten de openbare ruimte hierdoor minder.

Voor het benutten van deelsystemen is het van belang dat deze integraal onderdeel zijn van het mobiliteitssysteem. Dit betekent dat deze aangeboden moeten worden bij OV-knooppunten, P+R locaties, maar ook op diverse locaties in de stad. *Interoperabiliteit* is een belangrijke voorwaarde voor het benutten van de potentie van deelconcepten. Interoperabiliteit betekent dat een consument elke deelfiets van ieder bedrijf moet kunnen gebruiken met één account. Om dit mogelijk te maken, is in november 2018 het Nationaal Deelfietsconvenant Openbike 1 ondertekend door 12 deelfietsaanbieders. In de convenant is afgesproken om toe te werken naar interoperabiliteit. Mobike is één van de ondertekenaars.

## **2.4 Ontwikkelingen deelconcepten**

Deelfietsen en deelconcepten ontwikkelen snel. Hieronder zijn de meest relevante ontwikkelingen voor Delft beschreven.

### Delft interessant voor aanbieders van deelfietsen

De afgelopen periode hebben verschillende aanbieders van (elektrische) deelfietsen en (elektrische) deelscooters aangegeven interesse te hebben om diensten in Delft aan te bieden. De interesse komt voort uit de geografische ligging tussen Rotterdam en Den Haag. Als aanbieders actief zijn in Rotterdam en/of Den Haag dan kunnen ze voertuigen efficiënter herverdelen. Daarnaast zorgt de demografie van Delft voor aantrekkingskracht door het aantal studenten in de stad en de aanwezigheid van de TU Delft. Ook de compactheid van de stad en het hoge aandeel fietsgebruik maakt Delft interessant voor aanbieders.

Bij station Delft Campus zijn er kansen om een proeftuin te realiseren ter verbetering van de first- en lastmile en daarmee de aantrekkelijkheid van het station als in- en uitstapstation te vergroten. Deze proeftuin biedt de mogelijkheid om te onderzoeken hoe de first- en lastmile naar het station kan worden verbeterd door middel van de inzet van deelsystemen.

### Deelfietsen in fietsenstalling station

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en NS doen onderzoek naar het effect van deelfietsen op de parkeerdruk in stationsstallingen. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat tweede fietsen per saldo minimaal 45 procent van de totale stallingsdruk bij de stations veroorzaken. Dit zijn fietsen die vaak gebruikt worden voor het bereiken van een bestemming. Hier ligt potentie voor deelfietsen. In 2020 worden op meerdere locaties in Nederland onderzoeken uitgevoerd. Binnen deze pilot wordt bekeken of deelfietsen een effect hebben op de stallingsdruk. Station Delft is hiervoor aangemeld.

### Mobiliteitshubs

De woningbouwopgave in Delft vraagt om nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen. Mobiliteitshubs kunnen hieraan een bijdrage leveren. In deze mobiliteitshubs worden verschillende deelconcepten aangeboden die bewoners en gebruikers voorzien in hun mobiliteitsbehoefte. Naast deelauto's gaat het ook om (elektrische) deelfietsen, (elektrische) deelbakfietsen en (elektrische) deelscooters. Mobiliteitshubs kunnen hiermee een bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor nieuwbouwoontwikkelingen. Daarnaast dragen zij bij aan het terugdringen van autobezit en stimuleren zij het gebruik van andere voertuigen dan de eigen auto.

In februari 2019 is de Hely Hub in de Professor Schoemaker Plantage geopend. Gebruikers kunnen via deze hub gebruikmaken van (elektrische) auto's, elektrische fietsen en bakfietsen. Ook wordt momenteel onderzocht op welke wijze een mobiliteitshub in Nieuw Delft kan worden gerealiseerd.

### **3. Ervaringen met deelfietsen Mobike**

De pilot met Mobike heeft ons inzicht gegeven in het gebruik van deelfietsen en de impact daarvan op de openbare ruimte. Deze inzichten zijn opgedeeld in onderdelen: deelfietsen in de openbare ruimte, gebruik van de deelfietsen en dienstverlening door Mobike. Hierna volgt een conclusie en de uitdagingen voor de toekomst.

#### **3.1 Deelfietsen in openbare ruimte**

De introductie van Mobike is in de openbare ruimte niet onopgemerkt gebleven. Hieronder worden de bevindingen en ervaringen in de openbare ruimte gegeven. Eerst wordt ingegaan op het aantal Mobikes in Delft. Daarna volgt de impact op de openbare ruimte.

##### Aantal Mobikes in Delft

Mobike is in maart 2018 gestart met 100 deelfietsen in Delft. Het aantal Mobikes is sinds de start geleidelijk gestegen. In september 2018 stonden er 830 fietsen in Delft. Na september 2018 is het aantal Mobikes gedaald tot gemiddeld 700 fietsen in Delft.

Het aantal beschikbare fietsen fluctueert. Mobike stemt het aantal fietsen af op de verwachte vraag. Zo zijn er in de zomerperiode minder fietsen in Delft aanwezig, omdat er dan minder studenten in de stad zijn. Ook in de winterperiode zijn minder fietsen aanwezig, omdat het fietsgebruik dan lager is. In het begin van het collegejaar staan er extra fietsen om te voorzien in de behoefte van de studenten.

##### Impact op de openbare ruimte

Sinds maart 2018 hebben we 119 meldingen van Delftenaren ontvangen over Mobike. Uit de analyse blijkt dat in de periodes waarin meer fietsen op straat staan, er ook meer meldingen binnenkomen. In de winter loopt het aantal meldingen terug, terwijl in de periode voor de zomervakantie het aantal meldingen juist oploopt.

Meldingen over Mobikes gaan vooral over fietsen die langere tijd ongebruikt op een locatie staan, op een onlogische locatie staan of hinderlijk staan geparkeerd. Ook zijn er meldingen gemaakt waarin meningen zijn geuit over het concept van Mobike. Alleen als Mobikes verkeersonveilig of fout staan geparkeerd, handhaaft de gemeente. Andere meldingen worden direct doorgestuurd naar Mobike, waarop het bedrijf overgaat tot actie. Dit optreden en reageren van het Mobike-team wordt door mensen op social media erkend.

Op sociale media verschijnen met regelmaat berichten over Mobike. Deze berichten gaan vooral over ervaren overlast en verrommeling van de openbare ruimte. Daarnaast komen er ook meldingen binnen van vandalisme, zoals stapels fietsen van Mobike. In bijlage 1 is een overzicht van meldingen over Mobikes opgenomen. Mensen ergeren zich aan Mobikes op vreemde en onlogische locaties en de wijze waarop gebruikers de fietsen achterlaten.

Door de handhavers van de gemeente zijn sinds maart 2018 in totaal 65 Mobikes verwijderd. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de door de gemeente verwijderde Mobikes. Met het oog op de grotere kans op overlast rond Station Delft heeft Mobike een no-parking zone in hun app opgenomen. Gebruikers worden geattendeerd enkel op toegestane plaatsen te parkeren.

Jaar	Gebied	Aantal verwijderde Mobikes
2018	Delft station	30
	Rest Delft	1
2019	Delft station	28
	Rest Delft	6
Totaal		65

Tabel 1: verwijderde Mobikes uit openbare ruimte

### 3.2 Gebruik Mobikes

In deze paragraaf is informatie opgenomen over het gebruik van Mobikes. De informatie is afkomstig van Mobike en een masterscriptie van een student van de TU Delft (bron: Sven Boor - Impacts of 4th generation bike-sharing – case study City of Delft).

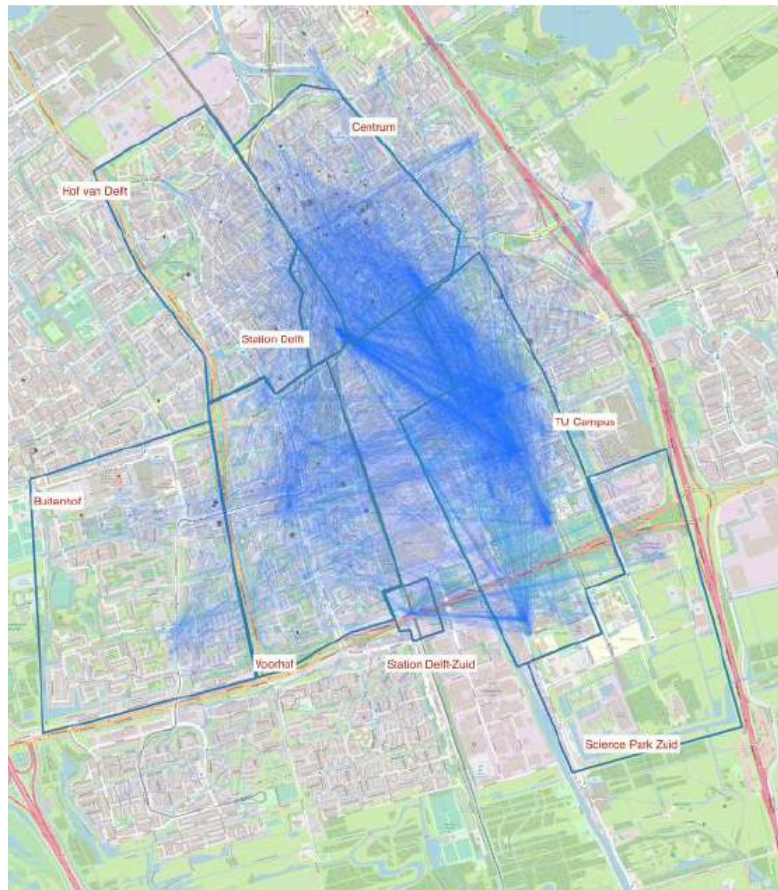
#### Aantal geregistreerde gebruikers Mobike

In november 2018 had Mobike ruim 10.000 geregistreerde gebruikers in Nederland. Dit aantal is verder toegenomen tot ruim 20.000 geregistreerde gebruikers. Van dit aantal gebruikers is circa 25 % regelmatig actief. Een groot deel maakt dus incidenteel gebruik van Mobikes. In Delft is dit volgens Mobike deels toe te schrijven aan de bezoekers en de toeristen.

#### Gebruik van Mobike in Delft

Bij het opstarten van de pilot met Mobike was de verwachting dat er vooral vraag was naar deelfietsen tussen Station Delft en de TU Delft. Uit het genoemde masteronderzoek blijkt dat tussen deze locaties inderdaad de meeste ritten met Mobikes zijn gemaakt. Daarnaast is een divers beeld van ritten te zien over heel Delft. Gedurende de pilot is een toename te zien van het aantal ritten tussen Station Delft en de TU Delft, maar ook een stijging van het totaal aantal ritten binnen Delft. Bijna 20% van de ritten gemaakt op een Mobike is gerelateerd aan een treinstation. Dit zijn zogenaamde first- en last mile trips. 32% van de ritten gemaakt met een Mobike heeft een herkomst of bestemming in het TU-campusgebied. Het onderzoek laat zien dat studenten de grootste groep gebruikers van Mobike is. Uit onderzoek blijkt dat Mobike voornamelijk gebruikt wordt voor afstanden korter dan drie kilometer.





Afbeelding 1: trips gemaakt met Mobike in Delft, periode 3 tot 7 september 2019  
(bron: Impacts of 4th generation bike-sharing – case study city of Delft, Sven Boor)

Het onderzoek laat zien dat het gemiddeld aantal ritten per fiets per dag 1,6 bedraagt. Op de drukste dagen is het gebruik van Mobike circa 3,8 ritten per fiets per dag. Het gebruik van Mobike daalde in de tweede helft van 2019. Volgens Mobike komt dit door de invloed van de uitbreiding van SwapFiets. SwapFiets is overigens geen deelfiets, omdat er sprake is van één gebruiker per fiets.

Een groei naar drie ritten per fiets per dag is mogelijk. Deze groei is te verwezenlijken door de voordelen van free-floating en virtuele docking stations (dit zijn zones binnen specifieke gebieden opgenomen in de app waar fietsen geparkeerd moeten worden) te combineren. Met virtuele docking stations staan fietsen dicht bij veel gebruikte of strategische locaties.

#### Gebruik deelfietsen

Binnen het masteronderzoek zijn twee onderzoeksperiodes van respectievelijk twee en drie weken geanalyseerd. Uit deze analyse blijkt dat het aandeel gebruikte fietsen binnen de twee onderzoeksperiodes circa 95% bedraagt. Dit betekent dat vrijwel iedere fiets die door Mobike in de openbare ruimte is geplaatst, minimaal één keer binnen de onderzoeksperiode is gebruikt.

### 3.3 Dienstverlening

De inzet van Mobike vervult een cruciale rol voor het gebruik en de beeldvorming van deelfietsen in Delft. Hieronder wordt ingegaan op de dienstverlening, het servicegebied en het aanspreken van gebruikers.

#### Dienstverlening

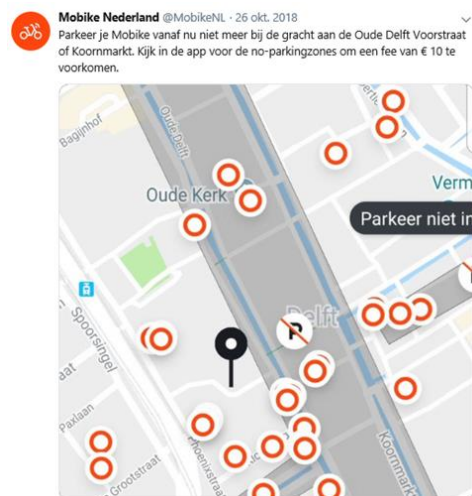
Bij Mobike kan per rit worden betaald. De kosten bedragen € 1,- per 20 minuten. Ook is het mogelijk om een maandpas te nemen voor € 12,-. Gebruikers kunnen met dit abonnement onbeperkt gebruikmaken van Mobikes.

Klachten over geparkeerde Mobikes kunnen door bewoners en gebruikers rechtstreeks gemeld worden bij Mobike via een email adres, via een Whatsapp nummer of via social media. Binnen Delft is een team van Mobike actief dat fietsen verplaatst of ophaalt. Mobike herdistribueert fietsen naar aanleiding van meldingen of als herverdeling noodzakelijk is voor een betere benutting. De TU Delft heeft rechtstreeks contact met Mobike over de herverdeling van fietsen. De TU Delft heeft aangegeven dat Mobike goed reageert op meldingen en actief meedenkt met het plaatsen van fietsen op specifieke locaties. Als gemeente hebben we periodiek overleg met Mobike voor afstemming van de activiteiten in de stad en om gemelde overlast te bespreken en te bepalen welke actie nodig is.

In de binnenstad raken met enige regelmaat Mobikes te water. Mobike heeft ter voorkoming van dit fenomeen een no-parking zone ingesteld langs de meeste grachten. Daarnaast krijgt Mobike automatisch via het systeem een melding van fietsen die in het water zijn gevallen. Mobike heeft een ontheffing voor het dreggen naar Mobikes in de grachten. Op deze manier zorgt zij ervoor dat Mobikes uit de grachten verwijderd worden.

#### Servicegebied

Met Mobike is afgesproken dat op een aantal locaties geen Mobikes gestald mogen worden. De locaties waar Mobikes niet geplaatst worden, zijn op dit moment de parkeerverbodszones bij de stations, in de ondergrondse stationsstallingen van station Delft en de Markt. In de rest van Delft mogen Mobikes worden aangeboden en gestald. Op initiatief van Mobike is het servicegebied (gebied waar Mobikes mogen worden gestald) verkleind. Mobike zag namelijk dat in een aantal wijken het gebruik laag was, waardoor fietsen soms lang ongebruikt op straat stonden. Mobikes worden nu meer gebruikt, omdat ze dichterbij grotere concentraties van gebruikers staan. Ook zijn door Mobike, zoals eerder aangegeven, no-parking zones ingesteld langs de meeste grachten.



### Aanspreken gebruikers

Mobike heeft een leidende rol om de beeldvorming over Mobike te sturen. Voor het verbeteren van het parkeergedrag van gebruikers heeft Mobike ingezet op communicatie en is een boetesysteem ingevoerd.

Het bedrijf beboet gebruikers die de fietsen bij het station, op de Markt of buiten de gemeentegrens achterlaten. Daarnaast worden gebruikers beboet die in de no-parking zones een fiets achterlaten.

De boete die Mobike oplegt bedraagt € 10,-. Als gebruikers structureel fietsen op ongewenste locaties achterlaten dan neemt Mobike actief contact op met de betreffende gebruikers.



### **3.4 Conclusie**

De pilot met Mobike laat zien dat deelfietsen in Delft in een reële mate voorzien in een mobiliteitsbehoefte. Mobikes worden vooral aangewend om ritten te maken van en naar de TU Delft. Ook voorzien de fietsen in een behoefte in de first- en lastmile van en naar de stations.

De impact op het gebruik van de openbare ruimte is echter ook waarneembaar. Sommige bewoners van Delft ervaren Mobikes als verrommeling van de openbare ruimte en zien fietsen op onlogische locaties staan. Mobike wordt regelmatig als overlast gezien. Dit is ook het geval als in de openbare ruimte al veel reguliere fietsen staan geparkeerd. Ook gaan gebruikers niet altijd even zorgvuldig om met het parkeren van Mobikes.

De ervaringen die we hebben opgedaan met Mobike laten zien dat de deelfiets potentie heeft in Delft en deze voorziet in een mobiliteitsbehoefte. Hierin is de pilot succesvol. Daarnaast hebben we ervaren dat het ontbreken van specifieke regels ten aanzien van het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte we geen sturing hebben op het gebruik van de openbare ruimte door deelfietsen. Op dit moment is er nog geen sprake van een onacceptabele situatie. De veiligheid is nu niet in het geding en het aantal deelfietsen is niet dusdanig groot dat deelfietsen een buitensporig grote impact hebben op de stallingscapaciteit.

### **3.5 Uitdagingen voor de toekomst**

De samenwerking met Mobike is momenteel goed. Wij vinden het acceptabel dat Mobike in Delft actief blijft. We blijven in nauw overleg met Mobike over de wijze waarop Mobikes worden aangeboden in Delft.

Op dit moment hebben wij niet de mogelijkheid om nieuwe aanbieders van deelvoertuigen uitgezonderd deelauto's te verbieden. Deelvoertuigen kunnen een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie en voorzien in een behoefte. In Delft is de openbare ruimte schaars en deze wordt voor verschillende doeleinden gebruikt (parkeren, terrassen, aanbieden van afvalcontainers). De ervaringen in de pilot en het aantal marktpartijen dat in Delft wenst te starten kan leiden tot een groter beslag op de openbare ruimte.

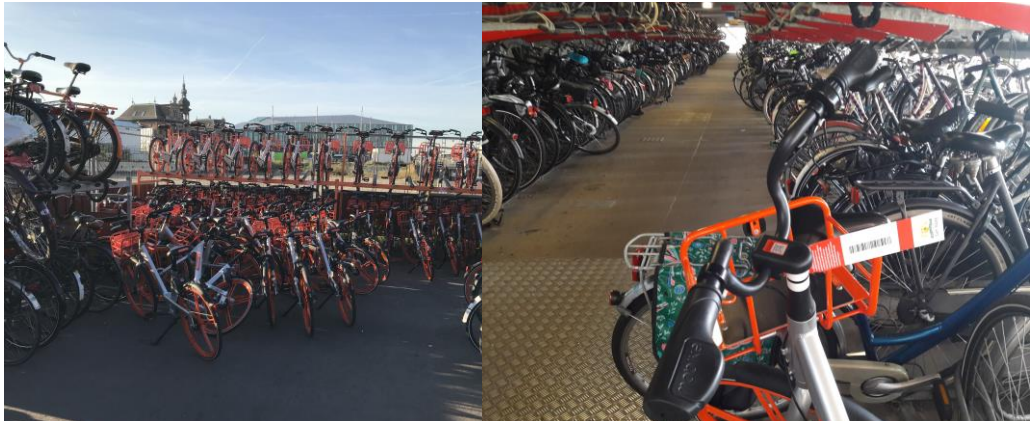
In 2020 denken wij na hoe we in de toekomst omgaan met Mobike en nieuwe aanbieders van deelvoertuigen uitgezonderd deelauto's. Hierin betrekken we ook hoe we meer sturing en grip op kunnen uitoefenen op het aanbieden van deelvoertuigen uitgezonderd deelauto's in de openbare ruimte.



## Bijlage 1: meldingen Mobike



@MobikeNL in #Delft nog steeds hardleers: blijft openbare ruimte gebruiken voor #fietsdepots en omgevallen fietsen blijven dagenlang liggen. Logisch, want voor #mobike #strooifietsen is "niemand" verantwoordelijk. Asociaal systeem. <https://t.co/AbqO8ZVqDG>



Mijn eerste ritje met @MobikeNL gemaakt @ronaldh in #Delft. Wel handig voor korte ritjes als je even geen fiets hebt!



Gemeente Delft

Gemeente Delft Overlast van Mobike fietsen kunt u altijd melden bij Mobike zelf <http://bit.ly/2JtK8IH>  
Als er niet op de melding bij Mobike wordt gereageerd horen we dit als gemeente graag.