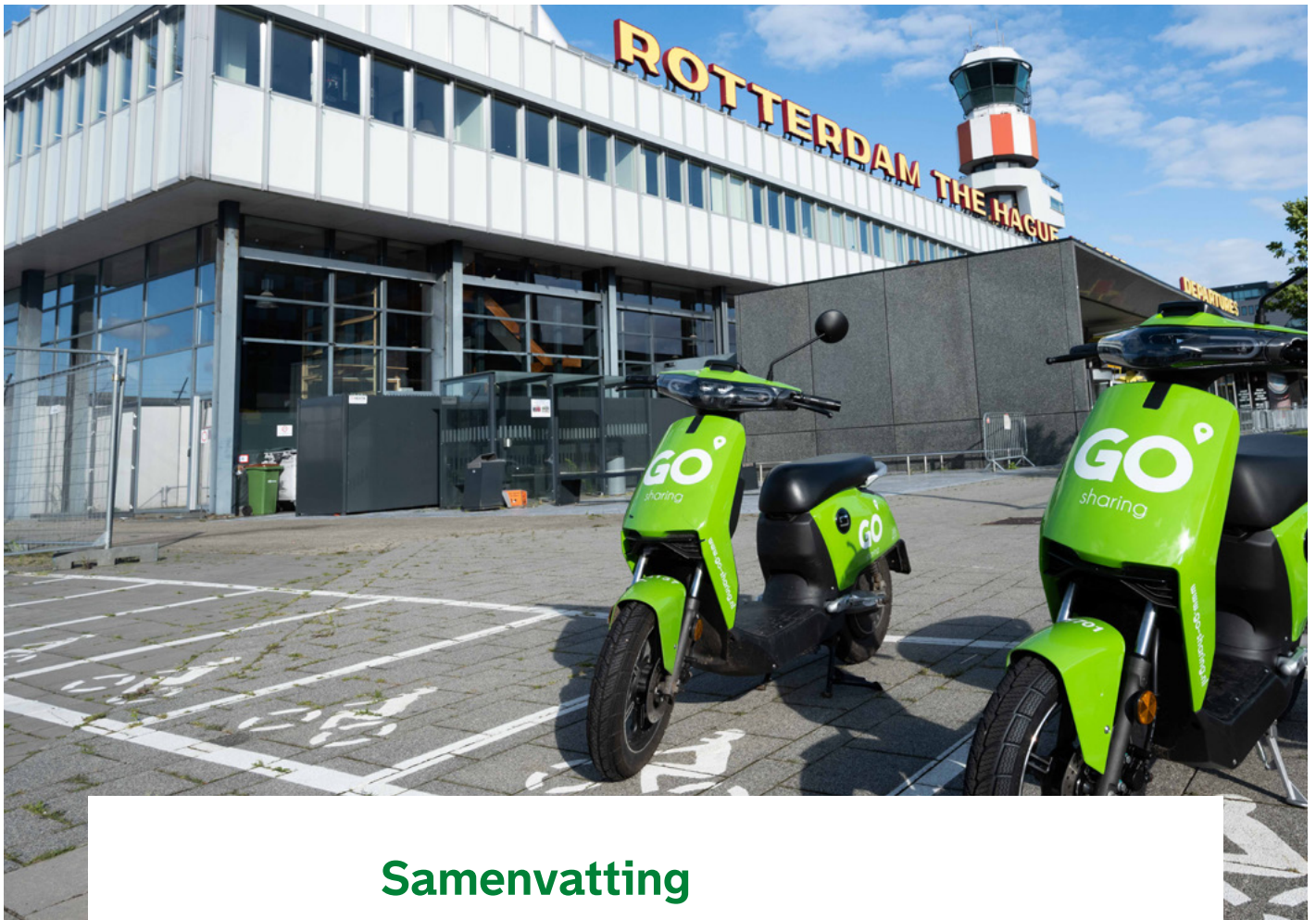




Nota Deeltweewielers. Rotterdam 2021



Gemeente
Rotterdam



Samenvatting

Sinds 1 januari 2020 is er in Rotterdam een vergunningsstelsel in werking voor het verhuren van deelfietsen en deelscooters vanuit de openbare ruimte. Met de vergunning kunnen we sturen op overlast en verkeersveiligheid. Daarnaast zijn aanbieders verplicht om data met de gemeente te delen, zodat we inzicht krijgen in de prestaties van de deelsystemen. Deze data geeft ons ook inzicht in hoeverre deeltweewielers bijdragen aan het versnellen van de mobiliteitstransitie en het voorkomen van overlast. We zien dat een aantal uitgangspunten uit de beleidsaanpak 2019 en de Nota vergunning deelmobiliteit 2019 niet meer actueel zijn, daarom actualiseren we het beleid. Onderstaande punten geven de grootste veranderingen aan die we door willen zetten:

- meer ruimte voor deeltweewielers in de openbare ruimte door middel van (fiets) parkeervakken;
- handhaven op deelscooters om overlast verder te voorkomen;
- sturen op kwaliteit bij nieuwe aanbieders;
- geen vaste dockingstations erbij in de openbare ruimte;
- opzetten van kleinschalige experimenten om te onderzoeken in hoeverre deeltweewielers bijdragen om vervoersarmoede te reduceren;

Door het actualiseren van het beleid streven we ernaar de mobiliteitstransitie in Rotterdam verder te versnellen en overlast te voorkomen.

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Deelvoertuigen en deelsystemen	7
3. Ambities van de stad en de opgaven voor deeltweewielers	11
3.1 Opgave groei, verdichting en duurzaam ruimtegebruik	12
3.2 Opgave duurzaamheid en gezondheid	12
3.3 Opgave inclusiviteit in mobiliteit	13
3.4 Ambitie	13
4. Uitgangspunten voor Rotterdamse deeltweewielers	15
4.1 Ruimte voor deeltweewielers	16
4.2 Efficiëntere aanpak overlast	17
4.3 Diversiteit aanbieders, deelsystemen en aanbod	19
4.4 Voortzetting samenwerking private (aanbieders) en publieke (overheden) partners	20
4.5 Versterken ketenmobiliteit en mobiliteitshubs	21
4.6 Stimuleren gebruik deeltweewielers en deeltweewielers inzetten voor bieden van gelijke kansen	23
4.7 Sturen op kwaliteit bij nieuwe aanbieders	24
4.8 Stimuleren interoperabiliteit	24
4.9 Delen data	25
4.10 Flexibiliteit behouden in deeltweewielerbeleid	26
5. Het vergunningsstelsel	27
5.1 Aanvraag vergunning	27
5.2 Kosten	29
5.3 Uitbreidingsmogelijkheden vergunning	29
5.4 Voorschriften vergunning	29
5.5 Handhaving	32



1. Inleiding

Deelfietsen en deelscooters¹ worden steeds populairder en zijn niet meer weg te denken uit het Rotterdamse straatbeeld. Een bezoekje aan het Kralingse Bos, stadion de Kuip of de Koopgoot is zo gemaakt met een deeltweewieler. Door het eenvoudige en flexibele gebruik zijn deeltweewielers een vervoersmiddel waar veel Rotterdammers zich mee verplaatsen. We hebben de afgelopen jaren echter ook de negatieve gevolgen van deelmobiliteit ervaren. De ruimte in de stad is schaars en voertuigen worden soms op ongewenste plekken achtergelaten zoals in het openbaar groen of in looproutes op het trottoir. Ook zagen we op sommige locaties ophoping van voertuigen, dat er soms weinig onderhoud aan voertuigen wordt gepleegd en dat er niet altijd voldoende distributie van te lang stilstaande voertuigen naar andere locaties plaatsvond. Waar andere steden in Nederland een verbod invoerden op de deelfietsen en -scooters, is Rotterdam juist aan de slag gegaan om de ontwikkelingen in goede banen te leiden. Hierbij heeft de gemeente als doel de waarde van deeltweewielers kenbaar en zichtbaar te maken en meer inzicht te verkrijgen in de effecten van de aanwezigheid van de deeltweewielers. Hoewel de meeste aanbieders van deeltweewielers hun diensten aanbieden op een manier die aansluit bij de Rotterdamse ambities, hadden we in het verleden als gemeente onvoldoende instrumenten om in te grijpen op het moment dat zich excessen voordeden. Daarom is er sinds 1 januari 2020 een vergunningsstelsel

¹ met deelscooters worden zowel snorfietsen (blauw kenteken) als bromfietsen (geel kenteken) bedoeld

actief waarmee we als gemeente kunnen sturen op overlast en kwaliteit van de voertuigen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt met aanbieders over het delen van data, zodat de gemeente inzicht krijgt in de prestaties van de systemen. Deze data geeft ons bovendien inzicht in hoeverre deeltweewielers bijdragen aan het versnellen van de mobiliteitstransitie en het voorkomen van overlast. We zien dat een aantal uitgangspunten uit de beleidsaanpak 2019 en de Nota vergunning deelmobiliteit 2019 niet meer actueel zijn, daarom actualiseren we het beleid.

Sharing is caring

Deelfietsen en -scooters zijn niet alleen een leuke en aantrekkelijke manier om je door de stad te verplaatsen, deeltweewielers hebben ook een maatschappelijke meerwaarde. Deeltweewielers dragen bij aan de mobiliteitstransitie in de stad, doordat ze niet vervuilend zijn, een aanvulling zijn op de OV-reizen (versterken ketenmobiliteit) en kunnen dienen als vervanging voor gebruik van de (eigen) auto. Doordat deeltweewielers een goed alternatief bieden voor autoritten in de stad, dragen ze ook bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Deeltweewielers dragen bij aan efficiënt(er) gebruik van bestaande fietsparkeervoorzieningen, doordat ze vaker en door meerdere mensen op één dag gebruikt worden. Tot slot kan deelmobiliteit bijdragen aan het terugdringen van vervoersarmoede van Rotterdammers, doordat voorzieningen (zoals onderwijs, winkels en zorginstellingen) en werkgelegenheid makkelijker bereikbaar zijn. Met het delen (sharing) van voertuigen draag je dus zorg (caring) voor een duurzame, gezonde en inclusieve stad. In hoofdstuk 3 gaan we hier verder op in.

Effecten deeltweewielers 2020

In 2020...

...staan in Rotterdam

3.250

voertuigen op straat (1650 deelfietsen, 1600 scooters).

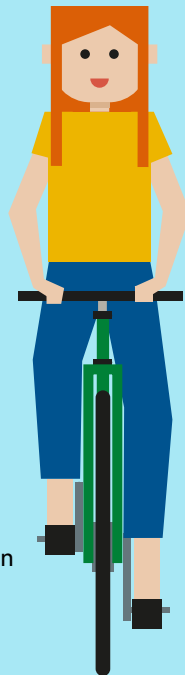
...is **6 miljoen**

kilometer gereden in Rotterdam.

...is in Rotterdam

169 ton

CO₂ bespaard (= 438 passagiersvluchten van Amsterdam naar Rome).



...is een deeltweewieler gemiddeld

3x per dag

gebruikt, waarbij de deelscooters populairder zijn dan de deelfietsen.

...is **23%** van de deelscooterritjes anders

met de auto gemaakt,

bij de deelfiets is dit

10%.

...zijn er gemiddeld **43** meldingen

per maand bij de gemeente

Rotterdam binnengekomen over

overlast van deeltweewielers.

Bron: Jaarrapportage 2020 - Deeltweewielers in Rotterdam

Actualiseren beleid

Deelmobiliteit kan een grote bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie van de stad waarmee Rotterdam ook in de toekomst leefbaar, inclusief, klimaatbestendig, gezond, bereikbaar en verkeersveilig blijft. Sinds de start van het vergunningsstelsel zijn de deelaanbieders verplicht om data te delen met de gemeente. Dit geeft de gemeente inzicht in hoe de deelsystemen presteren en in welke mate deeltweewielers bijdragen aan de ambities die we nastreven voor de stad. Begin dit jaar heeft er een evaluatie plaatsgevonden over het jaar 2020 en is er een onderzoek uitgevoerd naar de gebruikers en niet-gebruikers van deeltweewielers (zie bijlage). Deze resultaten laten zien dat deeltweewielers bijdragen aan het vervangen van autoritten en het verbeteren van de luchtkwaliteit van Rotterdam. Deze positieve effecten willen we voortzetten en daarom ontwikkelen we het beleid en de ambitie voor deeltweewielers verder. Daarnaast is de markt voor deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en andere tweewielerconcepten (waaronder elektrische deelsteps) nog steeds sterk in ontwikkeling. Dit vraagt steeds om flexibiliteit om te anticiperen op deze ontwikkelingen, waar nodig actie te ondernemen en keuzes te maken.

Het deeltweewielerbeleid maakt integraal onderdeel uit van het gemeentelijk fietsbeleid. In dit nieuwe deeltweewielerbeleid actualiseren en bundelen we de bestaande handelingskaders (Beleidskader deelfietsen 2019 en de Nota vergunning deelmobiliteit 2019) om in te spelen op de nieuwe inzichten die de afgelopen jaren over de deeltweewielers verkregen zijn. Centrale ambities in dit beleid zijn het blijven sturen op een divers, toegankelijk en kwalitatief goed aanbod voor gebruikers en een gezonde, inclusieve en nette stad met ruimtelijke kwaliteit. Dit document vervangt het Beleidskader deelfietsen 2019 en de Nota vergunning deelmobiliteit 2019.

Leeswijzer

Deze nota beschrijft hoe de gemeente Rotterdam de komende jaren verder invulling wil geven aan deeltweewielers in de stad. In hoofdstuk 2 leggen we kort uit welke verschillende deelsystemen en voertuigen er zijn. In hoofdstuk 3 gaan we verder in op de ambities van Rotterdam en voor welke opgaven de stad staat. Vervolgens bespreken we in hoofdstuk 4 de uitgangspunten voor de deeltweewielers. Tot slot gaan we in hoofdstuk 5 in op het Rotterdamse vergunningensysteem voor deeltweewielers en welke afspraken Rotterdam maakt met de aanbieders.



2. Deelvoertuigen en deelsystemen

Met de invoering van de OV-fiets in 2003 maakte Nederland kennis met het concept van de deelfiets. In de afgelopen jaren zijn er wereldwijd veel verschillende deelsystemen bijgekomen. Hieronder vallen niet alleen fietsen, maar ook elektrische fietsen, elektrische bakfietsen, elektrische steps en elektrische scooters (brom- en/of -snorfietsen). Een deelvoertuig onderscheidt zich van een 'normaal' voertuig, omdat dit publiek toegankelijk is en voor een bepaalde tijd en tegen betaling wordt aangeboden vanuit de openbaar toegankelijke ruimte. De deelvoertuigen worden in een netwerk aangeboden en kunnen door steeds verschillende gebruikers worden gebruikt. Vrijwel alle deelaanbieders maken gebruik van een smartphone-app die de gebruiker toegang geeft tot het voertuig en waarmee ook de betaling wordt geregeld. Hierdoor kunnen de voertuigen zonder tussenkomst van personeel op een efficiënte manier worden uitgegeven.

Deeltweewielers in Rotterdam

Sinds 2016 zijn diverse partijen van deelmobiliteit actief (geweest) in Rotterdam. We zien dat de markt van deelsystemen steeds volwassener wordt. Rotterdam kent ook deelauto's, maar deze voertuigen worden apart behandeld in de Nota beleid en vergunningen deelauto's. Deze voertuigen moeten parkeren op een parkeerplaats en vragen om een andere benadering. Daarom richt deze nota zich specifiek op deeltweewielers. Hiertoe behoren de volgende voertuigcategorieën:

- (elektrische) fietsen
- (elektrische) brom- en snorfietsen
- (elektrische) steps
- (elektrische) bakfietsen en overige vormen

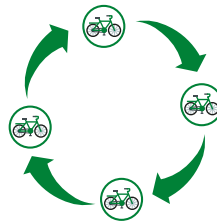
Momenteel kent Rotterdam zo'n acht partijen die (elektrische) fietsen, brom- en snorfietsen en bakfietsen aanbieden. De elektrische step wordt nog niet aangeboden op de Nederlandse wegen. Het Ministerie van I&W doet nog onderzoek naar versoepeling en aanpassing van het LEV-kader (Light Electric Vehicle) dat naar verwachting rond de zomer van 2021 gereed is en na aanpassing van de wet- en regelgeving in 2022 in werking zal treden. Daarmee worden de e-steps, als ze op basis van het LEV-kader worden goedgekeurd door de RDW, onder bepaalde voorwaarden toegestaan op de Nederlandse openbare weg. De huidige modellen elektrische steps waarmee aanbieders in het buitenland actief zijn, voldoen in Nederland niet aan de veiligheidseisen van de RDW. Met een aantal aanbieders lopen gesprekken over een mogelijke start in Rotterdam onder de voorwaarde dat hun voertuigen door de RDW worden toegelaten op de Nederlandse openbare weg.

Partijen kunnen op verschillende manieren hun deelvoertuigen aanbieden. De verschillende systemen kennen elk hun eigen voor- en nadelen. Hieronder sommen we kort op welke vormen van deelsystemen er zijn en welke aanbieders van deeltweewielers hier gebruik van maken.

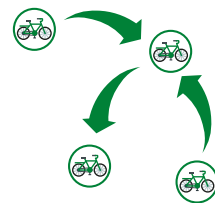
back 2 one



back 2 many



free floating



Free-floating

In een free-floating-deelsysteem kunnen de voertuigen op elke locatie worden geparkeerd. Met de eerste deelfietssystemen in Rotterdam (Obike, Ofo en Mobike) kwam het dan ook regelmatig voor dat de fietsen op alle locaties werden achtergelaten. De huidige aanbieders van het free-floating-systeem maken gebruik van zogenoemde 'geofence-zones'. Dit zijn afgebakende gebieden waar het voertuig achtergelaten moet worden. Door middel van gps weet de aanbieder of je binnen of buiten dit gebied parkeert. Parkeert de gebruiker het voertuig buiten deze zone, dan wordt de rit niet afgesloten en blijft de rekening voor de gebruiker doorlopen. Het voordeel van dit systeem is dat de gebruiker op zeer flexibele wijze de rit van de begin- tot eindbestemming kan maken. Er kleven echter ook nadelen aan het systeem. Een nadeel voor de gebruiker is dat er geen garantie is dat er op de plek waar het voertuig is achtergelaten, weer een voertuig beschikbaar is voor bijvoorbeeld de terugreis. Doordat de voertuigen verdeeld staan over de stad, kan de loopafstand per keer sterk verschillen. Daarnaast zien we bij free-floating-deelsystemen dat de overlast groter is dan bij andere systemen. Dit komt omdat geofence-zones nog niet altijd optimaal zijn ingesteld en niet altijd op de meter nauwkeurig zijn, waardoor de voertuigen ook op locaties worden achtergelaten waar dit onwenselijk is. Zo kunnen de voertuigen de stoepen blokkeren of in het plantsoen worden geplaatst. Ook zien we dat er ophoping van voertuigen aan de grenzen van de geofence-zone plaatsvindt. Rotterdamse aanbieders die momenteel gebruikmaken van het free-floating-systeem zijn Lime, Felyx, GO Sharing, Check en Baqme.

Back-to-many

Een systeem waarbij er specifieke locaties zijn waar het voertuig gehuurd of achtergelaten kan worden is een back-to-many-systeem. Deze locaties kunnen zowel via vaste dockingstations als virtuele dropzones worden gefaciliteerd.

Dockingstations

Dit zijn vaste deelfietsstations die in de openbare ruimte staan. Een voordeel van dit systeem voor de gebruiker is dat er vaste, herkenbare locaties zijn waar een deelvoertuig gehuurd en achtergelaten kan worden. In vergelijking met het free-floating-systeem is de toegankelijkheid van het back-to-many-systeem echter beperkter, omdat er altijd een bepaalde loopafstand tot de locatie moet worden afgelegd. Daarnaast is het voor de gemeente niet gemakkelijk om in de drukke stad locaties te vinden waar meerdere voertuigen kunnen worden gegroepeerd. Ook moeten er voor dockingstations vergunningen verleend worden en precario betaald worden om de grond specifiek als dockingstation te mogen gebruiken. Doorgaans zien we wel dat er minder overlast optreedt wanneer aanbieders hun voertuigen aanbieden vanuit een back-to-many-systeem. Een aanbieder die gebruikmaakt van back-to-many is Vaimoo (vervanger van de witte Gobikes). Vaimoo maakt gebruik van een hybride vorm. Het is bij deze partij mogelijk om de fietsen zowel binnen als buiten de vaste dockingstations achter te laten. De gebruiker krijgt wel een korting op de rit als deze wordt achtergelaten in een dockingstation, hier kunnen de fietsen namelijk ook worden opgeladen.

Virtuele dropzones

Een virtuele dropzone werkt net als bij free-floating met een gps-systeem en zorgt ervoor dat alleen het voertuig op exact die locaties kan worden achtergelaten. Het voordeel van dit systeem is dat bij voldoende virtuele dropzones de gebruiker nog steeds op een flexibele wijze de rit van de begin- tot eindbestemming kan maken. Ook dit systeem heeft het nadeel voor de gebruiker dat er geen garantie is dat er op de plek waar het voertuig is achtergelaten, weer een voertuig beschikbaar is voor bijvoorbeeld de terugreis. Doordat virtuele dropzones verdeeld zijn over de stad, kan de loopafstand naar een beschikbaar voertuig per keer verschillen. Ondanks dat via virtuele dropzones gestuurd kan worden op gebieden waar geen voertuigen ingeleverd kunnen worden, is er binnen de dropzone nog steeds een bepaalde vorm van overlast. Dit komt omdat de dropzone nog niet altijd optimaal is afgestemd op de openbare ruimte en de gps-systemen niet altijd op de meter nauwkeurig zijn, waardoor de voertuigen ook op locaties worden achtergelaten waar dit onwenselijk is. De verwachting is dat dit met de komst van 5G zal verbeteren. De fietsen van Donkey Republic moeten aan het einde van de rit geparkeerd worden in een virtuele dropzone.

Back-to-one

Bij een back-to-one-systeem moet het voertuig teruggebracht worden naar dezelfde locatie als waar het is uitgegeven en de rit is begonnen. Deze vorm van het aanbieden van deelvoertuigen zorgt er in de praktijk voor dat het voertuig voor een groot deel van de dag maar één gebruiker kent. Back-to-one functioneert ideaal voor de doelgroep die terug moet naar het uitgiftepunt, bijvoorbeeld het treinstation. Bij dit systeem is de impact en overlast op de openbare ruimte beperkt in vergelijking met de andere systemen. Voorbeelden van deelfietsen die gebruikmaken van een back-to-one-systeem zijn de OV-fiets en een fietsverhuurbedrijf.

Deelaanbieder	Deelvoertuig	Deelsysteem
OV-fiets	Fietsen	Back-to-one
Donkey Republic	(Elektrische) fietsen	Back-to-many
Lime	Elektrische fietsen	Free-floating
Vaimoo	Elektrische fietsen	Hybride (back-to-many & free-floating)
Felyx	Deelscooters	Free-floating
Check	Deelscooters	Free-floating
GO Sharing	Deelscooters	Free-floating
Baqme	Elektrische Bakfietsen	Free-floating

Mobiliteitshubs

In een mobiliteitshub worden meerdere typen voertuigen gegroepeerd. Alle in deze paragraaf beschreven systemen zijn inpasbaar bij een mobiliteitshub. Afhankelijk van de wensen voor wat betreft herkenbaarheid, toegankelijkheid en permanent, tijdelijk of flexibel ruimtegebruik, kan voor één van de systemen uit deze paragraaf gekozen worden.



3. Ambities van de stad en de opgaven voor deeltweewielers

Rotterdam groeit. De economie verandert, het klimaat vraagt om andere keuzes én we willen de stad gezonder en inclusiever maken. Dat vraagt om een nieuwe balans en aanpak in de verschillende vormen van vervoer. Om te werken aan een bereikbare, aantrekkelijke en gezonde stad, richten we straten anders in om duurzame en actieve mobiliteit te stimuleren. Zo lopen steeds meer mensen en pakken meer mensen de fiets of het openbaar vervoer. Ook deelmobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. Voor korte afstanden laten we de auto staan en pakken we een deelfiets of elektrische deelscooter.

Een bereikbare stad is een stad waar mobiliteit toegankelijk is en kansen biedt voor alle Rotterdammers om te wonen, werken, leren, recreëren en spelen. Een stad die inwoners en bezoekers de mogelijkheid biedt om zich veilig en aangenaam te verplaatsen door de stad. Oftewel, een stad waar iedereen mee kan doen, en dat op een gezonde en duurzame manier. Deeltweewielers zijn een belangrijk onderdeel van de mobiliteit die kan bijdragen om deze mobiliteitstransitie in Rotterdam verder vorm te geven.

De drie centrale opgaven voor de toekomst worden hieronder nader toegelicht en waarom deeltweewielers hier een belangrijke rol in kunnen spelen.

3.1 Opgave groei, verdichting en duurzaam ruimtegebruik

Rotterdam staat voor een forse verstedelijkingsopgave: er komen 18.000 woningen bij tot 2022 en 50.000 woningen tot 2040. De groei van de stad gaat uiteraard om meer dan alleen extra woningen. Het vraagt ook om voldoende voorzieningen zoals voldoende geschikte werklocaties, goede scholen, sportvelden en groen. Al deze groei zorgt voor een toenemende mobiliteitsvraag en dus meer verplaatsingen in en naar de stad. Het huidige mobiliteitssysteem komt hierdoor onder druk te staan. Zowel op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden zal het drukker worden. Als we deze ontwikkelingen op hun beloop laten, zal dit leiden tot overbelasting van het mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economie.

Verandering is dus noodzakelijk voor een mobiliteitssysteem dat deze ontwikkelingen kan opvangen. Niet alleen een schaa sprong voor de fiets en in het OV is nodig om de mobiliteitsgroei van de stad en regio de komende decennia op te vangen. Ook het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen en alternatieve reiswijzen is cruciaal. Deelsystemen kunnen een bijdrage leveren aan de toekomstbestendigheid en kwaliteit van de openbare ruimte, mits deze geen (parkeer)overlast veroorzaken. Deelvoertuigen worden immers vaker gebruikt dan privévoertuigen en nemen dus minder ruimte in. Bovendien kunnen kosten bespaard worden bij drukke OV-knopen, doordat deelvoertuigen korter en dichter op elkaar in stallingen staan, waardoor dure nieuwbouw van stallingen niet of pas later nodig is.

Met name in de oudere stadswijken van Rotterdam hebben bewoners geen tot weinig voorzieningen om een fiets of scooter op een veilige manier te stallen en staan deze voertuigen dus noodgedwongen op straat. De tweewielers die op straat staan zijn vaak van mindere kwaliteit vanwege de kans op diefstal en worden daardoor relatief minder gebruikt door de eigenaren. Niet alleen leidt dit tot een langere stilstandtijd, maar ook tot een verrommeling van het straatbeeld. Deelfietsen en -scooters hebben de mogelijkheid om een deel van de reguliere fietsen en scooters uit het straatbeeld te vervangen wanneer bewoners hun eigen voertuig inruilen voor het gebruikmaken van een deelvoertuig.

Ook bij drukbezochte OV-knooppunten zien we dat de vraag naar goede parkeer-mogelijkheden voor de fiets en scooter al jaren blijft toenemen. Deze stallingen worden intensief gebruikt door zowel forensen als studenten die een 'tweede' fiets op bijvoorbeeld het station hebben staan. Deze 'tweede' fietsen staan dagenlang stil en bezetten daarmee kostbare ruimte. Deelfietsen kunnen deze 'tweede' fietsen overbodig maken, wat op deze locaties bijdraagt aan een verruiming in de stallings-capaciteit. Bovendien kunnen kosten bespaard worden bij drukke OV-knopen, doordat deelvoertuigen korter en dichter op elkaar in stallingen staan, waardoor dure nieuwbouw van stallingen niet of pas later nodig is. Daarnaast versterkt deelmobiliteit bij OV-knooppunten de ketenmobiliteit.

3.2 Opgave duurzaamheid en gezondheid

De luchtkwaliteit in Rotterdam voldoet niet overal in de stad aan de Europese normen. Rotterdam heeft daarom de opgave om CO₂-uitstoot te verminderen met 30% in 2025 en 49% in 2030. Om deze ambitie te realiseren moet de hoeveelheid milieubelastend wegverkeer verminderd worden. Dit betekent dat we inzetten op schoner (auto)verkeer en betere vervangende vervoerskeuzes (lopen, fiets, OV). Deeltweewielers dragen bij aan de verduurzaming van het mobiliteitssysteem, omdat ze autoritten kunnen vervangen. Daarnaast worden de elektrisch aangedreven deeltweewielers in Rotterdam met groene stroom opgeladen, wat verder bijdraagt om de duurzaamheidsambities

te verwezenlijken. Aan het einde van de levensduur van de voertuigen worden alle onderdelen van de voertuigen gerecycled, wat bijdraagt aan de circulariteit.

Tot slot kunnen deeltweewielers ook bijdragen aan de gezondheid van Rotterdammers. Voor het gebruik van deelfietsen is het nodig meer te bewegen, wat de gezondheid ten goede komt. Ook kent Rotterdam op een aantal belangrijke verblijfs- en ontwikkelgebieden een hoge geluidsbelasting van autoverkeer. Geluidshinder kan leiden tot stress en andere mentale klachten. Het reduceren van geluidshinder door het gebruik van stille deelvoertuigen is daarnaast een mooie bijdrage aan de gezondheid van Rotterdammers. Uitdaging is wel dat 'te' stille voertuigen een belemmering kunnen vormen voor de verkeersveiligheid.

3.3 Opgave inclusiviteit in mobiliteit

Inclusiviteit gaat erover dat iedereen mee kan doen en niemand wordt uitgesloten. Mobiliteit is één van de aspecten die van groot belang is voor de mate waarin iemand mee kan doen in de maatschappij. Voldoende vervoersmogelijkheden en het kunnen bereiken van werk, voorzieningen en vrienden en familie binnen een acceptabel tijdsbestek zijn belangrijke factoren voor de levenskwaliteit. Ook verkeersveiligheid draagt bij aan dit geluk. Een veilige omgeving maakt dat kinderen fijner buitenspelen of zelf kunnen fietsen of lopen naar school en vriendjes. Een gebrek aan vervoersmogelijkheden heeft echter negatieve gevolgen voor het geluk van de Rotterdammer en vergroot het risico op mobiliteitsarmoede.

Er liggen dan ook meerdere opgaves voor Rotterdam om mobiliteit inclusiever te maken. Niet alleen de betaalbaarheid of de beschikbaarheid van vervoer beperkt de mogelijkheid tot verplaatsen in de stad. Ook het 'niet kunnen fietsen' maakt dat de fiets niet wordt gebruikt en geen alternatief is voor de auto of het OV, wat leidt tot beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Daarnaast hebben bepaalde delen van de stad, onder andere buurten in Rotterdam-Zuid, onvoldoende snelle OV-verbindingen binnen de stad en naar de regio voor met name werklocaties.

Deeltweewielers kunnen een bijdrage leveren aan het inclusiever maken van mobiliteit, al zijn er nog drempels te overwinnen zoals het systeem van registreren, betalen, verhuren en inleveren. Zo is het makkelijk en aangenaam kunnen verplaatsen naar OV-voorzieningen een belangrijke voorwaarde om gebruik te maken van het OV. Deeltweewielers kunnen het gemakkelijker maken om het OV te bereiken of een alternatieve route voor het OV bieden. Dit draagt niet alleen bij aan het verlichten van zogenoemde 'first-and-last-mile'-opgaven. Het zorgt er ook voor dat het OV een aantrekkelijkere optie wordt voor het maken van langere reizen.

3.4 Ambitie

Momenteel zijn deeltweewielers nog geen vervoersmiddel voor de dagelijkse verplaatsingen en ook zien we dat een grote groep Rotterdammers (nog) geen gebruik maakt van het alternatief. Door het actualiseren van het beleid streven we ernaar de mobiliteitstransitie in Rotterdam verder te versnellen en overlast te voorkomen. In 2025 maken deeltweewielers een significant onderdeel uit van de Rotterdamse mobiliteitsmix en zijn een volwaardig vervoersmiddel waar iedereen zich mee verplaatst door de stad. We streven ernaar om in 2025 nog meer autoritten te vervangen, zodat er in Rotterdam jaarlijks 18 miljoen kilometer wordt gereden met deeltweewielers, waarbij we ongeveer 500 ton CO₂ per jaar besparen. Om efficiënt met de schaarse ruimte om te gaan, streven we naar een veelvoudig gebruik per voertuig; gemiddeld meer dan vijf verhuringen per dag. Deelfietsen dienen vaker gebruikt te worden dan deelscooters, want deze dragen bij aan de gezondheid van Rotterdammers. Daarnaast willen we dat 30% van de ritten een herkomst of bestemming heeft in

Rotterdam-Zuid. Tot slot wordt de negatieve impact van deeltweewielers tot een minimum beperkt waarbij er geen overlastmeldingen meer zijn. Dit gaan we doen we aan de hand van de zes B's:

- *Buitenruimte*: Rotterdammers ondervinden niet langer hinder van voertuigen die de stoep blokkeren of in het plantsoen staan. Ze worden netjes geparkeerd op daarvoor bestemde locaties. De impact van deeltweewielers heeft daarbij een zichtbaar effect op de vermindering van het gebruik van de eigen fiets en auto. Hierdoor komt er nog meer ruimte vrij in de stad voor groen, speelplaatsen en plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.
- *Beschikbaarheid en bereikbaarheid*: deeltweewielers vergroten de keuzevrijheid van vervoer voor alle Rotterdammers. Er is in alle delen van de stad aanbod van voldoende kwaliteit en in elke buurt is er binnen 200 meter een deeltweewieler beschikbaar. Vooral bij belangrijke OV-haltes en watertaxihaltes is altijd een deeltweewieler beschikbaar. Deeltweewielers vormen een integraal onderdeel van het stedelijke mobiliteitssysteem en de ketenreis.
- *Betaalbaarheid*: Momenteel is het gebruik van deeltweewielers relatief duur om een algemeen en reëel alternatief te zijn. We streven ernaar dat de kosten van het gebruik van deelfietsen sterk verlaagd kunnen worden ten opzichte van andere tarieven zoals (deel)autogebruik en het OV. Voor alle Rotterdammers worden de deeltweewielers een betaalbaar vervoersalternatief. Een lager tarief maakt het gebruik van deeltweewielers aantrekkelijker voor sociale doelgroepen en bevordert de inclusiviteit. We onderzoeken of hiervoor in de toekomst een andere samenwerkingsvorm nodig is.
- *Bekendheid en begrijpelijkheid*: Deeltweewielers zijn handig en praktisch in gebruik voor korte ritjes of als onderdeel van de reis met het openbaar vervoer. Ze zijn een integraal onderdeel van de ketenmobiliteit en kunnen eenvoudig gereserveerd en gebruikt worden via één applicatie. Rotterdammers zijn bekend met de maatschappelijke baten van deeltweewielers en weten hoe deeltweewielers gebruikt kunnen worden.

Rol van de gemeente

Waar voorheen vooral de markt aan zet was om de meerwaarde van de deeltweewielers kenbaar te maken en de gemeente kon ingrijpen als zich excessen voordeden, nemen we als gemeente een andere rol aan. We zetten in op:

- reguleren, we handhaven op voertuigen die hinderlijk geparkeerd staan en bij excessen kunnen we de vergunning intrekken;
- regisseren, aanbieders passen het servicegebied aan waar de voertuigen geparkeerd mogen worden op verzoek van de gemeente, verbinden partijen met elkaar om interoperabiliteit te bevorderen. En werken samen op het gebied van data verzamelen en kennis delen;
- stimuleren, in gebieden waar geen aanbod aanwezig is of vervoersarmoede speelt zetten we in op het verhogen van het gebruik.

De volgende beleidskaders hebben een relatie tot deeltweewielers:

- Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR)
- Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA)
- Nul Emissie Mobiliteit
- Koersnota Schone Lucht 2019-2022
- OV-Visie Rotterdam 2018-2040
- Fietskoers 2025
- Fietsparkeerstrategie Binnenstad
- Nota beleid en vergunningen deelauto's



4. Uitgangspunten voor Rotterdamse deeltweewielers

De Rotterdamse uitgangspunten voor deeltweewielers dragen bij aan de stedelijke opgaves en het realiseren van de groeiambitie, een gezonde, duurzame stad en een stad waar iedereen mee kan doen. Onderstaande uitgangspunten zijn het resultaat van de evaluaties uit de jaarrapportage 2020 en de consultaties die met de deelaanbieders en experts hebben plaatsgevonden. Deze uitgangspunten vervangen de uitgangspunten uit de Beleidsaanpak deelfietsen (februari 2019) en vormen de basis van de Rotterdamse aanpak voor deeltweewielers voor de komende vier jaar.

1. Ruimte voor deeltweewielers
2. Efficiëntere aanpak overlast
3. Diversiteit aanbieders, deelsystemen en aanbod
4. Voortzetting samenwerking private (aanbieders) en publieke (overheden) partners
5. Versterken ketenmobiliteit en mobiliteitshubs
6. Stimuleren gebruik deeltweewielers en deeltweewielers inzetten voor het bieden van gelijke kansen
7. Sturen op kwaliteit bij nieuwe aanbieders
8. Stimuleren interoperabiliteit
9. Data delen
10. Flexibiliteit behouden in deeltweewielerbeleid (blijven monitoren, jaarrapportages en evaluaties, beleid actualiseren over drie jaar)

De uitgangspunten uit deze notitie gelden voor alle aanbieders van deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelsteps en elektrische snor- en bromfietsen (scooters) die worden verhuurd vanuit de openbaar toegankelijke ruimte. De uitgangspunten worden hierna toegelicht.

4.1 Ruimte voor deeltweewielers

Op termijn kan het aanbod aan deelmobiliteit leiden tot vermindering van het bezit van een eigen voertuig, wat leidt tot meer ruimte in de stad. Doordat deelmobiliteit binnen handbereik ligt, is het minder vanzelfsprekend om een eigen auto of een eigen (tweede of derde) fiets te hebben. Bezit onder jongeren wordt bijvoorbeeld steeds minder gewaardeerd, maar het hebben van toegang tot een dienst des te meer. Dit zal uiteindelijk ook leiden tot een vermindering in de parkeerdruk voor zowel fietsen als de auto. In dit hoofdstuk beperken we ons tot de parkeerdruk voor fietsen en brom- en snorfietsen. Dit is echter op dit moment nog niet het geval. De huidige parkeerdruk in de binnenstad en diverse wijken is dusdanig hoog dat deeltweewielers onvoldoende in (fiets)parkeervoorzieningen achtergelaten kunnen worden. Alleen al in de binnenstad van Rotterdam is er op piekmomenten behoefte aan 16.000 extra fietsparkeerplaatsen. Dit leidt ertoe dat deelvoertuigen vaak op plekken worden achtergelaten waar dit als ongewenst wordt ervaren. Er is dus meer behoefte aan ruimte waar de deelvoertuigen geparkeerd kunnen worden.

Parkeren van deeltweewielers in bestaande (fiets)parkeervoorzieningen

De deeltweewielers hebben potentie om veel efficiënter te worden gebruikt dan reguliere voertuigen. Zeker vergeleken met een reguliere fiets of scooter die meestal slechts één gebruiker per voertuig kent. Veel fietsen en scooters staan in Rotterdam een groot deel van de dag of langer stil. Veel fietsnietjes staan bijvoorbeeld vol met weinig gebruikte fietsen. Dat vraagt om deeltweewielers met een brede toegankelijkheid, laagdrempelige toegang en heldere regels voor gebruikers. Alleen dan heeft de deeltweewieler kans om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie in de stad. Voor gebruikers is de deelfiets of -scooter een (buiten)gewone fiets/scooter die je net als een reguliere fiets/scooter gewoon wilt stallen op een reguliere parkeerplek. Een afzonderlijke plek in de openbare ruimte zou om extra ruimtebeslag en handhavings(capaciteit) vragen met meer en nieuwe regels en infrastructuur die dat ondersteunt. Die ruimte en handhavingscapaciteit is erg kostbaar en in dat geval niet meer voor andere doeleinden te gebruiken. Voldoende parkeercapaciteit en herkenbaarheid waar te parkeren is dus een belangrijk punt van aandacht, in het bijzonder in het centrum en in vooroorlogse wijken. Daar kunnen extra (deel)fietsvlonders, fietsnietjes en parkeervakken adequaat aan bijdragen. Voldoende parkeercapaciteit draagt bij aan het imago van de deeltweewielers.

Hotspots

Op sommige locaties en momenten in Rotterdam kan het zeer druk zijn in de openbare ruimte. We zien bijvoorbeeld dat er op populaire bestemmingen veel deeltweewielers geparkeerd worden. Met name op hotspots zoals de binnenstad, Rotterdam CS en het Kralingse Bos zien we ophoping van voertuigen en onwenselijk parkeergedrag waar we de ruimtelijke kwaliteit juist willen waarborgen. Op deze hotspots zijn aanvullende interventies dan ook een belangrijk uitgangspunt. Op sommige van deze locaties geldt al een fietsparkeerverbod. Echter kan handhaving pas optreden als er terplekke ook voldoende parkeercapaciteit is. Als de voertuigen in de verbodzone geparkeerd worden en er terplekke voldoende ruimte is om het voertuig te stallen, kan handhaving overgaan tot het verwijderen. Bij deelfietsen zien we dat dit regelmatig gebeurt. Bij de deelscooters echter niet, omdat er niet voldoende ruimte is om de voertuigen netjes te stallen. Goede parkeervoorzieningen voor deelvoertuigen zijn dan ook een pre.

Op de meeste plekken in Rotterdam geldt deze fietsparkeerverbodzone echter niet, maar willen we wel een mooie openbare ruimte met ruimtelijke kwaliteit. Het voorstel is dan ook om bij hotspots meer ruimte te maken waar deelvoertuigen netjes geparkeerd kunnen worden. In de binnenstad ligt er een opgave om fietsparkeervakken te realiseren. Belangrijk is om de digitale en fysieke wereld op elkaar af te stemmen. Als deze fietsparkeervakken gerealiseerd zijn, kunnen we de aanbieders verplichten om op deze plekken virtuele dropzones te projecteren, wat de overlast kan voorkomen.

Woongebieden

Om de deur-tot-deur rit met schone deeltweewielers zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk dat deeltweewielers ook worden aangeboden in de woonwijken aan de randen van de stad. Vaak zijn de straten in deze wijken niet altijd zo ontworpen dat er openbare fietsparkeerplekken zijn, of plekken om een scooter te parkeren. De wens is dan ook dat deze ruimte er wel moet komen, zeker als bewoners hier behoefte aan hebben. De komende periode gaan we samen met de gebieden op zoek naar de locaties waar de meeste overlast voorkomt, en zorgen we voor goede parkeerlocaties waar de voertuigen geparkeerd kunnen worden. De ruimte zal eerst gezocht moeten worden op het trottoir en mag niet ten koste gaan van openbaar groen. Als deze ruimte niet gevonden kan worden, kan er door middel van een tijdelijke fietsvlonder getest worden of er op een autoparkeervak ruimte gemaakt kan worden. Als deze parkeerlocatie goed gebruikt wordt door de (deel)tweewielers, kan ervoor gekozen worden om autoparkeerplaatsen te 'verstoepen' en hier permanente parkeerfaciliteiten voor tweewielers te realiseren. Ook hier kunnen fietsparkeervakken uitkomst bieden.

Flexibel ruimtegebruik gaat boven permanent ruimtegebruik

Vaste deelfietsstations kennen een permanent ruimtebeslag. Deelfietsaanbieder Vaimoo maakt momenteel gebruik van de zogenoemde 'dockingstations'. Door toekomstige ontwikkelingen, zoals de verdichtingsopgave, energietransitie en circulaire economie, neemt de druk op de openbare ruimte alleen maar meer toe. In de praktijk is de inpasbaarheid van nieuwe vaste deelfietsstations niet eenvoudig. Tegelijkertijd zijn er deelfietsen beschikbaar die meer flexibiliteit bieden en waarvoor geen permanent ruimtebeslag in de openbare ruimte nodig is. Met het oog op een aantrekkelijke omgeving en de druk op de openbare ruimte, geeft Rotterdam de voorkeur aan virtuele dropzones en komen er geen vaste dockingstations meer bij in de openbare ruimte. Daarnaast wenst de gemeente Rotterdam dat back-to-one-systemen worden uitgegeven vanuit een private omgeving.



Dit betekent in de praktijk dat:

- de gemeente bij hotspots en in woonwijken voldoende parkeervoorzieningen realiseert waar deeltweewielers geparkeerd kunnen worden;
- aanbieders de gebruikers stimuleren om de voertuigen op deze plekken te parkeren door middel van geofencing;
- er geen nieuwe dockingstations bijkomen in de openbare ruimte.

4.2 Efficiëntere aanpak overlast

De huidige aanbieders van deelmobiliteit zijn bereid om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de gemeente aan te bieden. Aanbieders zijn middels de vergunning te allen tijde verantwoordelijk voor het correct stallen van de voertuigen en nemen de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief gestalde voertuigen binnen 24 uur op te halen of op een correcte wijze te stallen. We zien dat er in sommige gebieden niet altijd genoeg ruimte is om de voertuigen op een geschikte plek te parkeren. Daarnaast zien we dat het regelmatig voorkomt dat er gebruikers zijn die

hun deelvoertuigen op onwenselijke plekken achterlaten zoals in het plantsoen of waarbij de stoep wordt geblokkeerd. Door het gebrek aan eigenaarschap parkeren sommige gebruikers de voertuigen hinderlijk. Met name bij deelscooters speelt dit probleem. Als mensen overlast ervaren, vragen we aan de melder om eerst contact op te nemen met de desbetreffende aanbieder. De aanbieder weet immers wie er het laatst gebruik heeft gemaakt van het voertuig. De ervaring van de gemeente is dat aanbieders hier altijd direct mee aan de slag gaan. Zij waarschuwen de laatste gebruiker over het onwenselijke parkeergedrag en gaan bij herhaling vervolgens over op het beboeten en zelfs blokkeren van het account. Vindt er op een locatie structureel overlast plaats, dan passen zij het servicegebied aan op wens van de melder, zodat op deze locatie de voertuigen niet meer kunnen worden achtergelaten. Zo wordt stap voor stap het gedrag van de gebruikers verbeterd en zien we bijvoorbeeld dat in en rond het centrum deze problematiek steeds minder vaak voorkomt. Als een melding van een bewoner niet naar wens wordt afgehandeld, pakt de gemeente dit verder op met de aanbieders waarbij er altijd een oplossing wordt gevonden.

We zien dat er per kwartaal bij de gemeente zo rond de 110 meldingen binnenkomen over overlast van deelvoertuigen. Dit zijn ook meldingen waarbij de deelaanbieder nog niet is bereikt. Uiteraard ligt de overlast hoger, omdat er niet altijd een melding wordt gemaakt van overlast. Van deelscooters krijgt de gemeente de meeste meldingen. Als we dit vergelijken met andere overlastmeldingen in de openbare ruimte is dit relatief laag (zie jaarrapportage deeltweewielers 2020), maar toch is het wenselijk om de overlast verder te voorkomen, zodat ook het publieke sentiment rond deelmobiliteit wordt verbeterd en meer mensen gebruik gaan maken van deelmobiliteit.

Als gemeente kunnen we binnen de regels van de APV actief sturen op het voorkomen van overlast. Helaas zien we dat een bepaalde mate van overlast blijft aanhouden. Vooral als er nieuwe gebieden bijkomen zien we hier al snel nieuwe meldingen vandaan komen. Er komen nieuwe gebruikers bij die zich nog niet direct aan de parkeerregels houden. Ook zijn er bij deze uitbreidingen bewoners die voor het eerst kennis nemen van deelmobiliteit en daar even aan moeten wennen. Als er een melding wordt gemaakt bij de gemeente van overlast, dan is het voor handhaving niet altijd even eenvoudig om hierop te acteren. Voor deelfietsen die in een parkeerverbod-zone staan of die hinderlijk geparkeerd staan is het voor handhaving eenvoudiger om het voertuig te verwijderen dan een (deel)scooter. Waar handhavers regelmatig tegenaan lopen is dat wanneer er een melding wordt gemaakt van een deelscooter, de deelscooter vaak alweer verhuurd is als de handhaver ter plaatse komt. Daarnaast vraagt een scooterverwijdering in verband met gewicht meer inspanning dan een fietsverwijdering. In het kader van level playing field richting aanbieders is het ook niet wenselijk en eerlijk dat er wel wordt gehandhaafd op fietsen, en niet op scooters. Aankomend jaar gaan we dan ook met handhaving op zoek naar nieuwe maatregelen om het nalevingsgedrag van deelscooters te verhogen en verkennen we de mogelijkheid om scooters te kunnen beboeten. Deelaanbieders gaven aan om dit te laten verlopen via zogenoemde 'mulder-boetes' die het proces voor beide partijen kunnen vereenvoudigen. Door het beboeten van de deelscooters kunnen de deelscooter-aanbieders deze boete vervolgens weer doorzetten naar de gebruiker en wordt in de toekomst overlast beperkt. Voldoende parkeercapaciteit blijft wel een voorwaarde om te kunnen beboeten.

Naast het creëren van ruimte en het beboeten van deelscootergebruikers liggen er nog andere kansen om de overlast verder te beperken of te voorkomen. Met de nieuwe MeldR-app kunnen bewoners direct een melding maken, de locatie aangeven en een foto toevoegen. In de marktconsultatie hebben aanbieders gevraagd of de melding die bij de gemeente binnenkomt, ook direct aan de aanbieder kan worden doorgegeven. Aan de app voegen we toe dat de melder ook de naam van het bedrijf vermeldt bij de melding. De aanbieder kan dan zelf direct acteren op de overlast. Als handhaving eerder ter plaatse is, dan kan het voertuig alsnog worden verwijderd of beboet. Een goede instructie voor handhaving is noodzakelijk, zodat zij weten wanneer welke actie nodig is. Op deelfietsen en deelscooters dient in de basis net zo streng gehandhaafd te worden als op privéfietsen en -scooters.

Naast bovengenoemde interventies vinden er technologische ontwikkelingen plaats om in de toekomst overlast verder te voorkomen. Hieronder worden deze kort opgesomd:

- Het 5G-netwerk kan eraan bijdragen dat er beter op de meter nauwkeurig geparkeerd kan worden. De huidige gps-locaties zorgen soms voor een onnauwkeurigheid van 20 meter, en rondom hoge gebouwen kan dit nog meer zijn. Door nauwkeurige gps kan het voertuig nog specifieker op de juiste plek worden geparkeerd.
- Deelaanbieders verzamelen steeds meer data over tussen welke locaties er ritten worden gemaakt en op welke plekken voertuigen te lang stilstaan. Door het ontwikkelen van algoritmes kunnen aanbieders kortingen geven op het parkeren van voertuigen in gebieden waar er te weinig voertuigen staan. Ook kan de aanbieder korting geven op voertuigen die te lang stilstaan, of op locaties waar te veel voertuigen bij elkaar staan. Op deze manier wordt een evenredige spreiding van voertuigen over de stad gestimuleerd en ophoping van voertuigen voorkomen.
- Aanbieders werken ook steeds meer aan community building. De volgende gebruiker van een deelvoertuig moet aangeven of het voertuig correct geparkeerd staat of niet, en kan daarbij worden beloond. Ook kunnen klanten van een deelaanbieder op straat zien dat een voertuig hinderlijk geparkeerd staat en dit zelf correct neerzetten met een speciale functie in de app. De persoon die het voertuig correct neerzet wordt daarbij ook beloond met bijvoorbeeld gratis rijminuten.

Al deze interventies samen leiden op de langere termijn tot minder overlast in de openbare ruimte van hinderlijk geparkeerde voertuigen.



Dit betekent in de praktijk dat:

- samen met handhaving wordt gezocht naar nieuwe maatregelen om het nalevingsgedrag van deelscooters te verhogen en in hoeverre we scooters kunnen beboeten;
- de meldingen die bij de gemeente Rotterdam binnenkomen, ook direct bij de desbetreffende aanbieder terechtkomen;
- overlast verder ook wordt voorkomen door de technologische ontwikkelingen.

4.3 Diversiteit aanbieders, deelsystemen en aanbod

Rotterdam stimuleert diversiteit in exploitanten, deelsystemen en voertuigen. Door de diversiteit kunnen deelaanbieders met elkaar concurreren. Dit kan leiden tot creatieve en innovatieve deelmobiliteitsoplossingen. Een te groot aanbod van verschillende aanbieders is echter niet wenselijk voor de toegankelijkheid voor gebruikers en de herkenbaarheid van de inwoners van Rotterdam. Daarom zetten we zoveel als mogelijk de samenwerking voort met de huidige aanbieders. Wanneer een aanbieder vertrekt uit Rotterdam, geven we de mogelijkheid aan een nieuwe aanbieder om in Rotterdam te starten.

Deeltweewielers kunnen autoritten vervangen en het OV versterken. Dit wordt mogelijk gemaakt door het aanbieden van slimme alternatieven voor een betere deur-tot-deur-mobiliteit. Om die transitie mogelijk te maken en spoedig te laten verlopen, moeten de deelsystemen een aantrekkelijk en goed alternatief zijn voor de auto. De laatste cijfers laten zien dat 23% van de deelscootergebruikers en 10% van de deelfietsgebruikers aangeeft dat zij zonder de deeltweewielers anders de rit met de auto zouden hebben gemaakt. Daarnaast blijkt uit de evaluaties dat de verschillende deelsystemen elk voor diverse doeleinden worden gebruikt. Daarom is het belangrijk om een divers aanbod van voertuigen en deelsystemen te hebben, zodat reizigers een passende keuze hebben die aansluit bij hun wensen. De verschillende deelsystemen zoals uitgelegd in hoofdstuk 2, kunnen zo voor de verschillende doelgroepen een aantrekkelijk alternatief zijn.

Om de negatieve gevolgen van deelmobiliteit in de openbare ruimte zoveel mogelijk te beperken, is er in Rotterdam een zogenaamd voertuigplafond ingesteld. De belangrijkste reden is dat we niet te veel voertuigen willen in relatie tot de openbare ruimte. Afhankelijk van het aanbod, de spreiding en de overlast kan het vigerende plafond worden herzien. Om de ambities van Rotterdam waar te kunnen maken, is een blijvende groei in aanbod nodig. In hoofdstuk 5 gaan we verder in op de aantallen en waarop deze zijn gebaseerd.



Dit betekent in de praktijk dat:

- er in Rotterdam verschillende aanbieders actief zijn met verschillende deelsystemen en voertuigen om Rotterdammers een passend alternatief te bieden en dat deze kunnen concurreren.

4.4 Voortzetting samenwerking private (aanbieders) en publieke (overheden) partners

Sinds 1 januari 2020 is in Rotterdam het vergunningsstelsel van kracht voor het aanbieden van deeltweewielers vanuit de openbare ruimte. Deze samenwerkingsvorm geeft de gemeente de mogelijkheid om in te grijpen als zich problemen voordoen. De vergunning biedt de aanbieder voldoende vrijheden om zijn voertuigen te exploiteren in Rotterdam. Elk kwartaal spreken we de aanbieders aan de hand van een evaluatieformulier en monitoren we in hoeverre de deelsystemen bijdragen aan de ambities van de stad. In de marktconsultatie met de deelaanbieders heeft elke partij aangegeven de samenwerking met de gemeente Rotterdam te waarderen. De eerlijke en transparante communicatie zorgt voor een goede samenwerking.

Naast de samenwerking met de deelaanbieders trekt de gemeente Rotterdam ook samen op in G5-verband (gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht) waarbij kennis wordt gedeeld op het gebied van deelmobiliteit. Deeltweewielers beperken zich niet alleen tot de gemeentelijke grenzen. Juist om autoritten te vervangen moeten deeltweewielers, net als deelauto's, ook een regionale functie hebben om vervoer tussen gemeentes mogelijk te maken. Aanbieders ervaren hinder bij de exploitatie van de verschillende regels van de verschillende gemeenten. De roep om bovengemeentelijke afstemming en spelregels voor deelmobiliteit groeit. Daarom is de gemeente Rotterdam samen met de gemeente Delft en Den Haag naar de MRDH gestapt om een regionale visie op te stellen. De MRDH streeft ernaar deze visie in Q4 van 2021 af te ronden. Ook de Provincie Zuid-Holland is bezig met een verkennende studie om deeltweewielers in te zetten om het landelijk gebied beter bereikbaar te maken. Daarnaast werkt het CROW-Fietsberaad aan een leidraad voor gemeentelijke aanbevelingen voor eenduidiger beleid. Het CROW is een onafhankelijk kennisinstituut voor overheden op het gebied van onder andere openbare ruimte en infrastructuur.

Er zijn ook samenwerkingen op het gebied van data met het CROW, zoals het Deelfiets Dashboard van CROW. Deze data helpt overheden om beleidskeuzes te maken. Hierover meer in hoofdstuk 4.9.

Tot slot werken we ook met de RET en deelaanbieders samen om deelmobiliteit en OV als first- en last-mile functie samen te versterken. We vergroten het bereik van de bestaande infrastructuur met behulp van deelmobiliteit om reizigers een volledige deur-tot-deurreis te kunnen bieden waar het OV onderdeel van is. Uiteindelijk kunnen we hiermee ook meer reizigers naar het OV verleiden en een alternatief bieden voor de auto. Daarnaast worden de OV-reizigers die regelmatig in de regio Rotterdam reizen actief gewezen op deelvervoer als alternatief vervoersmiddel bij openbaarvervoerknooppunten en P+R-locaties. Momenteel werken we samen aan vaste inzet bij belangrijke haltes in het centrum en zorgen we voor flexibele inzet bij omleidingen, wegwerkzaamheden en evenementen.



Dit betekent in de praktijk dat:

- de samenwerking met de deelaanbieders wordt voortgezet door middel van de vergunning;
- samenwerking met publieke partners wordt voortgezet om deelmobiliteit efficiënter in te zetten en te stimuleren. We maken ruimte en aanbod beschikbaar bij populaire (OV-) locaties.

4.5 Versterken ketenmobiliteit en mobiliteitshubs

De deelfiets of deelscooter kan voor de volledige reis worden gebruikt, maar ook als verlengstuk van het OV. Vooral de deelfiets kan het ideale vervoermiddel zijn om van de uitstaphalte naar de bestemming te rijden. Dit noemen we de last-mile. Vooral bij het Centraal Station zien we dat deeltweewielers succesvol zijn voor de ketenmobiliteit. Uit het doelgroepenonderzoek dat Rotterdam heeft uitgevoerd, zien we dat 35% van de deelfietsgebruikers de reis combineert met de trein en nog eens 11% met de metro. Voor deelscooters ligt dit voor zowel trein als metro op 12%. Het voorziet dus in een grote behoefte. De mobiliteitstransitie naar ketenmobiliteit van deur-tot-deur krijgt hier voet aan de grond. Tegelijkertijd zijn dit locaties waar we ook erg hechten aan een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit vraagt dan ook om een goede ruimtelijke inpassing.



Op belangrijke NS-treinstations, metrostations, locaties voor personenvervoer over water, P+R-terreinen en fietsenstallingen in de binnenstad willen we daar waar mogelijk de deeltweewielers stimuleren door vraaggericht 'exclusieve' plekken beschikbaar te stellen in de vorm van rekken of vakken. Bij het Centraal Station is nu bijvoorbeeld al exclusief plek voor deelfietsen van Vaimoo en de OV-fiets. Daarnaast vindt er een pilot plaats vanuit het ministerie met exclusieve plekken voor de deelfietsen van Donkey Republic en Lime. Deze pilot onderzoekt hoe deelfietsen eraan bij kunnen dragen dat reizigers afstand doen van hun 'tweede' fiets, waardoor er op de langere termijn minder stallingscapaciteit nodig is in de stationsstalling. Op deze wijze ontstaat er meer parkeerruimte voor fietsen bij het station. De deelfietsen kunnen ervoor zorgen dat deze stallingen minder groot hoeven te zijn omdat de fietsen korter stilstaan dan de privéfietsen en vaker gebruikt worden. Dure uitbreidingen of nieuwbouw van stallingen kan dan ook worden voorkomen.

Een andere wens die de gemeente heeft is mogelijk te maken om de auto gratis te parkeren op een P+R-locatie aan de rand van de stad als de reiziger verder reist met een deeltweewieler of eigen vouwfiets. Dit is nu alleen mogelijk als de reiziger verder reist met het OV. Het blijkt niet eenvoudig te zijn om dit op korte termijn te realiseren. Hiervoor moeten de technologische systemen van de P+R-voorzieningen gekoppeld worden aan de deeltweewielersystemen.

Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is een (knoop)punt in het multimodale mobiliteitsnetwerk. Verschillende modaliteiten, infrastructuur en (deelmobiliteits)voorzieningen komen er samen. Een hub fungeert als begin-, eind- of overstappunt in de reis. Met de vervoersstromen van personen en/of goederen (logistiek en stadsdistributie). Mobiliteitshubs dragen bij aan de versnelling van de mobiliteitstransitie naar actieve en collectieve mobiliteit. Deeltweewielers kunnen onderdeel zijn van een mobiliteitshub. Zo kan een reiziger bijvoorbeeld een (deel)auto in de hub achterlaten en met een deeltweewieler verder reizen naar het centrum of naar gebieden die minder goed met het OV te bereiken zijn. In Rotterdam maken we onderscheid in vier typen hubs: OV-knooppunt-hub, Gebiedsontwikkelings-hub, Wijk/buurt-hub en logistieke hub. Het onderscheid wordt gemaakt op basis van schaal, verschijningsvorm, locatie, voorzieningen en vervoersmiddelen.

In 2019 heeft er een eerste pilot plaatsgevonden in Rotterdam met een deelmobiliteitshub in de wijk. De Mobility Challenge Hoogkwartier onderzocht in hoeverre een deelmobiliteitshub bij kan dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid van de wijk. Twintig bewoners leverden tijdelijk hun eigen auto in en de vrijgekomen parkeerplekken werden tijdelijk vergroend. Bewoners waren dermate enthousiast, dat de parkeervakken permanent zijn vergroend en bewoners ook afstand hebben gedaan van hun auto. Mobiliteitshubs in combinatie met de aanwezigheid van deeltweewielers kunnen dus bijdragen aan de opgave groei, verdichting en duurzaam ruimtegebruik en de opgave duurzaamheid en gezondheid, doordat er minder auto's in drukke gebieden hoeven te zijn. Daarom streeft gemeente Rotterdam ernaar om de komende jaren meer initiatieven op te zetten op het gebied van mobiliteitshubs en deeltweewielers.

Momenteel wordt er bijvoorbeeld gewerkt aan het opzetten van een pilot in samenwerking met BMW. In deze pilot zullen automobilisten kennismaken met het mobiliteitshub-concept om de auto buiten het centrum achter te laten en met een deeltweewieler verder te reizen. Daarnaast werkt de gemeente aan het opzetten van mobility challenges vergelijkbaar met het Hoogkwartier waar mobiliteitshubs onderdeel van kunnen zijn.



Dit betekent in de praktijk dat:

- er voldoende aanbod en parkeergelegenheid voor deeltweewielers is bij OV-knooppunten en P+R-locaties. Door middel van parkeervakken en fietsparkeerfaciliteiten vragen we aanbieders hun geofence-locatie zo aan te passen, dat de voertuigen alleen op deze locatie achtergelaten kunnen worden;
- Rotterdam werkt aan een strategie, programma en handboek voor mobiliteitshubs;
- mobiliteitshubpilots verder onderzocht worden, op welke locaties deze kunnen komen in Rotterdam en in welke vorm.

4.6 Stimuleren gebruik deeltweewielers en deeltweewielers inzetten voor bieden van gelijke kansen

Ondanks dat de deeltweewielers al volop worden gebruikt in Rotterdam, vindt een omslag naar het veelvuldig gebruik van deeltweewielers niet vanzelf plaats. Aan deze omslag liggen aan de ene kant technische en praktische aspecten ten grondslag (zoals succesvolle interoperabiliteit, ketenmobiliteit en virtuele dropzones) om de overlast van deeltweewielers te beperken en het gebruiksgemak van deeltweewielers te verhogen. Aan de andere kant is belangrijk om een duurzame en inclusieve mobiliteitstransitie te bewerkstelligen door het gebruik van deeltweewielers te stimuleren. Hier zullen we ons de komende periode voor inzetten.

Zo zal er aandacht worden besteed aan manieren om Rotterdammers meer bekend met en gewend te laten raken aan het gebruik van deeltweewielers als vervanging van autoritten en OV-ritten, als aanvulling op het OV, of als een nieuwe manier van reizen op zich. Berichtgeving over de positieve impact van deeltweewielers is belangrijk om het imago van de deeltweewielers te verbeteren. Het is echter ook belangrijk om oog te hebben voor de verschillende sociaalmaatschappelijke aspecten die bij de mobiliteitstransitie komen kijken. Het doel hierbij is dat iedereen de voorzieningen, activiteitlocaties en sociale contacten kan bereiken die nodig zijn voor een goede levenskwaliteit. Er zijn enkele uitdagingen voor de deeltweewielers om de inclusiviteit van stedelijke mobiliteit te verbeteren.

Deeltweewielers dragen bij aan het vergroten van de mobiliteitsopties. Daarom is het belangrijk om voldoende aanbod van deeltweewielers verspreid over alle delen van de stad te hebben, ook op bedrijventerreinen en in wijken met bewoners met een kleinere portemonnee, in wijken waar meer vandalisme voorkomt of waar OV minder toereikend is. Met een verhoging van het voertuigplafond kan het servicegebied van de deeltweewielers worden vergroot. Daarbij stellen we bovendien voorwaarden aan de betere spreiding van de voertuigen. Hierdoor wordt het aanbod van de deeltweewielers inclusiever, doordat meer gebieden gebruik kunnen maken van een deeltweewieler.

Eerder is benoemd dat er momenteel bepaalde groepen zijn die vaker deelmobiliteit gebruiken, terwijl groepen die juist meer baat zouden hebben bij mobiel zijn achterblijven. Zoals mensen die op zoek zijn naar een baan, of mensen die zelf geen vervoersmiddel bezitten. In de komende periode zal de gemeente meer kennis vergaren over de behoeften van de groepen die meer barrières ondervinden om gebruik te maken van deeltweewielers dan de 'early adopters'. Hierbij zal nauw worden samengewerkt met overheden op lokaal (zoals de G4) en nationaal niveau. Op basis hiervan zal de gemeente een geïnformeerde positie innemen over de rol die is weggelegd voor de gemeente om te garanderen dat deeltweewielers ook voor deze groepen een betaalbare en aantrekkelijke vervoerswijze zijn.

Er zijn verschillende aspecten die meespelen om alle Rotterdammers mee te kunnen laten doen in de mobiliteitstransitie waarvan deeltweewielers onderdeel zijn. Zo speelt het hebben van voldoende kennis van de werking van het deeltweewielersysteem en de bijbehorende apps ook een rol. De manier van betalen voor deeltweewielers moet aan kunnen sluiten op de manier waarop de laagste inkomensgroepen omgaan met hun geld. Daarnaast zal soms een verandering in attitudes en gedrag nodig zijn, zoals een positievere houding ten aanzien van het fietsen in het algemeen en een gedeeld gevoel van verantwoordelijkheid voor deelmobiliteit.

**Dit betekent in de praktijk dat:**

- we kleinschalige projecten opzetten om deeltweewielers te stimuleren onder specifieke doelgroepen;
- we met andere overheden en kennisinstellingen werken aan kennisopbouw over de inzetbaarheid van deeltweewielers voor groepen die mobiliteits-tekorten ervaren.

4.7 Sturen op kwaliteit bij nieuwe aanbieders

Als het voertuigplafond niet is bereikt of wanneer een aanbieder vertrekt, krijgen nieuwe partijen de mogelijkheid om in Rotterdam te starten. Zo verwachten we binnenkort de eerste aanbieders van elektrische steps die willen starten in Rotterdam als de step is goedgekeurd door de RDW. In het huidige vergunningsstelsel is afgesproken dat op volgorde van binnenkomst van betaling een beperkt aantal partijen mag beginnen in Rotterdam. Op basis van volgorde van betaling kunnen we inzien welke partijen er binnenkomen. Voor zowel gemeente als aanbieder is het niet wenselijk om dit "first-come-first-serve"-principe langer te hanteren, omdat het systeem geen rekening houdt met verschillen in kwaliteit en ervaring tussen de potentiële nieuwe aanbieders. De gemeente wil gaan sturen op kwaliteit van de aanbieders omdat dit bijdraagt aan het mobiliteitsvraagstuk en aan de vermindering van overlast. De huidige manier van vergunningverlening biedt weinig ruimte voor een selectie op kwaliteit. Daarom wordt komende periode onderzocht naar alternatieven om hier meer op te kunnen sturen.

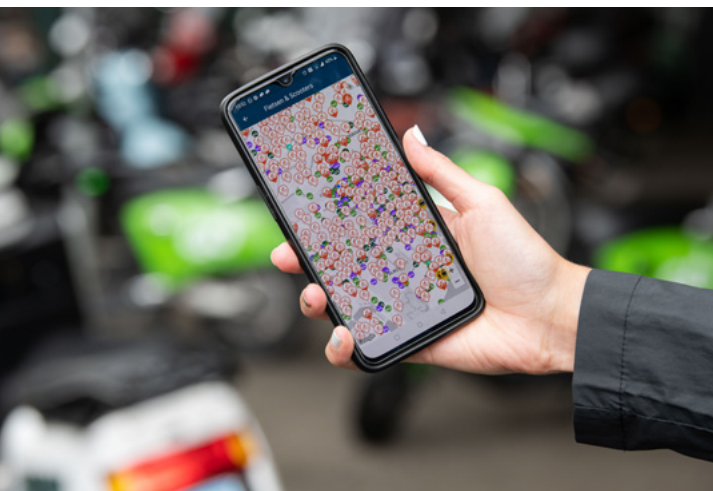
**Dit betekent in de praktijk dat:**

- de gemeente nieuwe aanbieders selecteert op basis van kwaliteit;
- de regels en criteria voor toetreding nader worden uitgewerkt.

4.8 Stimuleren interoperabiliteit

Om de mobiliteitstransitie verder vorm te geven, is het belangrijk dat deelsystemen verbonden zijn met alle aspecten van het mobiliteitssysteem. Dit kan enerzijds in fysieke zin zijn, doordat deelsystemen worden aangeboden bij mobiliteitshubs, OV-knooppunten en P+R-voorzieningen. Anderzijds is het belangrijk dat deelsystemen interoperabel zijn, zodat ze onderdeel kunnen uitmaken van bredere mobiliteitsdiensten ('Mobility-as-a-Service' (MaaS)).

Met 'interoperabiliteit' wordt bedoeld dat klanten van deelmobiliteit niet voor elke aanbieder een ander account en/of app nodig hebben. Met de app van Felyx kan bijvoorbeeld geen fiets van Lime worden gehuurd en andersom. Door interoperabiliteit wordt het voor de gebruiker eenvoudiger om een keuze te kunnen maken tussen de verschillende aanbieders. Daarnaast biedt het aanbieders van MaaS-diensten de mogelijkheid om deelvoertuigen in hun aanbod te betrekken. Interoperabiliteit is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkelingen van mobiliteitsdiensten. De gemeente Rotterdam wil daarom dat aanbieders betrokken zijn bij interoperabiliteitstrajecten en dit ook ondersteunen. Dit verlaagt de drempel om deelsystemen te gebruiken, waardoor mensen minder afhankelijk zijn van het bezit en gebruik van de eigen auto om in hun verplaatsingsbehoeften te voorzien.



Interoperabiliteit gaat niet alleen over het delen van locatiegegevens en het eenvoudiger maken voor de reiziger. Op de langere termijn leidt het ook tot een lagere belasting van de publieke ruimte. Als elke aanbieder van deelvoertuigen alleen zijn eigen klanten bedient, dan zijn er veel meer voertuigen nodig in de stad dan waar een klant op zit te wachten en staan voertuigen langer stil. Gebruikers van deelmobiliteit zullen niet alle apps hebben en willen zich ook niet voor alle apps aanmelden. Als de voertuigen uiteindelijk ontsloten zijn via MaaS-platforms, dan wordt de vervoersketen veel inzichtelijker voor de reiziger. Daardoor worden er meer ritten gemaakt met deelvoertuigen en zijn er minder voertuigen nodig, doordat ze efficiënter worden gebruikt.



Dit betekent in de praktijk dat:

- deelaanbieders zich aansluiten bij interoperabiliteitstrajecten zoals MaaS.

4.9 Delen data

Een van de belangrijkste afspraken is de verplichting tot het delen van data. De aanbieder stelt de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens van het deelsysteem beschikbaar met het deelfietsdashboard van het CROW. Zo kan de gemeente de uitvoering van de vergunning controleren. Dit dashboard is ontwikkeld voor overheden om inzicht te krijgen in hoe deeltweewielerssystemen presteren. Door voorwaarden te stellen aan mobiliteitsaanbieders over het delen van data (zonder persoonsgegevens) kunnen we de privacy van burgers borgen en versterken we tegelijkertijd de gemeentelijke datapositie. Dit is nodig om vanuit algemeen belang te kunnen sturen op mobiliteit in de stad, en om te kunnen monitoren wat de effecten van bepaalde mobiliteitsdiensten zijn.

In Rotterdam is elke aanbieder verplicht om deze data zichtbaar te maken via het dashboard. Met het dashboard kunnen tabellen, kaarten en grafieken gemaakt worden die de prestaties van het systeem weergeven: Hoeveel voertuigen heeft een aanbieder? Hoe lang staan de voertuigen (gemiddeld) stil op locaties? Hoe vaak worden ze gebruikt? En tussen welke locaties worden de meeste ritten gemaakt? Helaas is de output van de data die de aanbieders aanleveren nog niet zuiver genoeg om daar nauwkeurige analyses op uit te voeren. Ook zijn er wensen om standaard-rapportages te kunnen draaien per periode. Omdat het dashboard nog niet optimaal werkt, maakt de gemeente (nu nog) gebruik van een evaluatieformat waarin zowel aanbieder als gemeente informatie aanlevert. Deze lijst is inmiddels aangepast, zodat we nog beter monitoren wat de effecten van deeltweewielers zijn en in hoeverre ze bijdragen aan de ambities van Rotterdam.

Om de verzamelde data effectief te analyseren en te vergelijken met andere steden wordt er momenteel gewerkt aan een uniforme standaard waarin ook deelauto's opgenomen kunnen worden. De G5 en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben inmiddels een eerste versie ontwikkeld voor de City Data Standaard – Mobility (CDS-M). Dit is een open standaard voor data-uitwisseling tussen steden en deelmobiliteitsaanbieders.



Dit betekent in de praktijk dat:

- aanbieders te allen tijde verplicht zijn om geanonimiseerde data te delen met de gemeente;
- de data gebruik wordt om de ambitie voor deeltweewielers verder waar te maken.

4.10 Flexibiliteit behouden in deeltweewielerbeleid

De markt voor deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en andere tweewielerconcepten (elektrische deelsteps etc.) is nog sterk in beweging. Dat vraagt om flexibiliteit om te anticiperen op deze nieuwe ontwikkelingen. Met de voorgestelde uitgangspunten verwacht de gemeente Rotterdam hieraan de komende drie jaar invulling te kunnen geven.

Als de deeltweewielers rond het jaar 2025 niet voldoende naar wens onderdeel uitmaken van de Rotterdamse mobiliteitsmix (onvoldoende kwaliteit, te veel overlast), dan kan ervoor gekozen worden om af te stappen van het vergunningsstelsel en over te stappen op een concessiemodel (zoals bij het openbaar vervoer).

De gemeente heeft dan een actievere rol en kan door middel van een opdracht stimuleren dat het aanbod in bepaalde gebieden en het gebruik van deeltweewielers beter op gang komen. Dit heeft echter grote impact op de marktwerking en heeft ook grote financiële gevolgen. Uit ervaring blijkt dat dit ook niet altijd de innovatiekracht ten goede komt. In de komende periode wordt verder onderzocht of een andere samenwerking gewenst is. Vinden er in de tussentijd excessen plaats of zijn er nieuwe ontwikkelingen, dan vindt evaluatie en herijking van het beleid eerder plaats.



Dit betekent in de praktijk dat:

- we verder onderzoeken of een andere samenwerkingsvorm gewenst is;
- we anno 2024 het beleid herijken en waar nodig actualiseren.



5. Het vergunningsstelsel

Het vergunningsstelsel is van toepassing op exploitanten die bedrijfsmatig (tegen betaling) voertuigen voor gebruik door derden op de openbare weg plaatsen (verhuren). In beginsel geldt dit voor alle deelvoertuigen en voertuigen voor verhuur, met uitzondering van voertuigen die door middel van een aanwijzingsbesluit worden uitgezonderd. Dit betekent dat (huur)fietsen van bijvoorbeeld hotels en de OV-fiets, die in de openbare ruimte worden aangeboden, hier ook een vergunning voor nodig hebben. Zolang de huur-/deelvoertuigen vanuit eigen terrein worden aangeboden, vallen ze niet onder de vergunningplicht.

5.1 Aanvraag vergunning

Aanbieders komen in aanmerking voor een vergunning of uitbreiding van het aantal voertuigen als:

- het voertuigplafond nog niet bereikt is;
- een deelaanbieder stopt in Rotterdam.

Waar voorheen aanbieders geïnformeerd werden als er weer ruimte was voor een nieuwe aanbieder, willen we elke aanbieder een eerlijke kans geven om mee te dingen in de vergunning.

Hierbij hanteren we niet meer het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt', maar alle geïnteresseerde aanbieders leveren wanneer er weer ruimte komt een implementatieplan aan.

Aanbieders laten door middel van een mail weten interesse te hebben om te starten in Rotterdam en komen daarmee op een lijst te staan. Verdere informatie voor dit proces volgt later op de website: www.rotterdam.nl/loket/vergunning-deelmobiliteit/

Voertuigplafond

Sinds 1 januari 2020 mochten er in Rotterdam 6.500 voertuigen rijden. In de zomer van 2021 is besloten meer deelscooters toe te laten. Ook het servicegebied is vergroot en Rotterdam-Zuid is beter toegankelijk met de deeltweewieler. Dit sluit aan bij het bieden van een goed alternatief voor de auto op Rotterdam-Zuid. Uit evaluaties is gebleken dat de deelscooter een populair alternatief is voor de auto. Ze zorgen voor een grote CO₂-reductie in de stad, wat de leefbaarheid en gezondheid ten goede komt. Dit willen we dan ook faciliteren. Onderstaande tabel toont het aantal toegestane deelvoertuigen in Rotterdam.

Voertuigcategorie	Maximaal aantal 2020	Huidig maximaal aantal
(Elektrische) fietsen	3.000	3.000
Elektrische brom- en snorfietsen	2.000	3.000
Elektrische steps	1.000	1.000
(Elektrische) bakfietsen en overige vormen	500	500
Totaal	6.500	7.500

In het verleden hebben zich in een korte tijd excessen voorgedaan met diverse exploitanten. Om hier grip op te houden en om de continuïteit en beheersbaarheid van de systemen beter te kunnen waarborgen, moeten nieuwe exploitanten zich eerst 'bewijzen' voordat ze een groot aantal voertuigen in de openbare ruimte plaatsen. Nieuwe exploitanten mogen het eerste jaar daarom maximaal vijfhonderd voertuigen plaatsen in de stad. Deze voorwaarde geldt niet voor aanbieders die al langer dan één jaar actief zijn in Rotterdam.

Duur vergunning

Met het voertuigplafond komt niet iedereen in aanmerking voor een vergunning, waardoor we spreken van een schaarse vergunning. Een schaarse vergunning mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend. Om de termijn voor de vergunning te bepalen, hebben wij gekeken naar de investering die aanbieders mogelijk moeten doen en hoeveel tijd zij nodig hebben om deze investering terug te verdienen. Op basis daarvan hebben we gekozen voor een duur van vijf jaar. Na deze periode moet de exploitant opnieuw een aanvraag indienen.

Toelatingsvoorwaarden

Een exploitant kan in aanmerking komen voor een vergunning wanneer hij aan de volgende toelatingsvoorwaarden voldoet. De exploitant:

1. is een (rechts)persoon, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat;
2. kan een uittreksel van inschrijving Kamer van Koophandel of gelijkwaardig register overleggen;
3. beschikt over een adres, telefoonnummer en e-mailadres van minstens twee contactpersonen;
4. stelt een voertuigcategorie voor met de Nederlandse goedkeuring toelatingseisen openbare weg. De voertuigen dienen daarnaast bij de ambities en het beleid van de gemeente te passen waarbij het gaat om veiligheid, gezondheid en milieu.

5. beschikt over een exploitatieplan. Hierin is opgenomen: op welke manier het systeem bijdraagt aan de doelen en ambities van de stad, werking systeem, aantal voertuigen, locaties, communicatie met gemeente en klanten, naleving wet- en regelgeving, afhandeling klachten en meldingen, werking van de app, werking onderhoud en distributie voertuigen, hoe omgegaan wordt met kapotte voertuigen, naleving exploitatievoorschriften, welke bijdrage aan eerst actieve, dan schone en ruimte-efficiënte mobiliteit etc.

Op basis van deze criteria wordt getoetst of de aanbieder kan starten in Rotterdam.

5.2 Kosten

Bij het aanvragen van een vergunning worden leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een vergunning. Moet er gehandhaafd worden, dan heeft de gemeente de reguliere mogelijkheden die het bestuursrecht biedt om de kosten van handhaving op de overtreder te verhalen. De vergunning voor (elektrische) fietsen, brom- en snorfietsen, bakfietsen, steps en andere voertuigen die op de stoep mogen worden geparkeerd kost in 2021 € 872,20.

5.3 Uitbreidingsmogelijkheden vergunning

Heeft een exploitant zich na één jaar bewezen in Rotterdam, dan is het mogelijk om gedurende de looptijd van de vergunning het systeem uit te breiden. Dit kan alleen na bewezen succes en rekening houdend met het maximale aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie. Voor deelbakfietsen maken we een uitzondering, omdat deze voor een langere periode verhuurd worden. Bewezen succes wordt gedefinieerd als:

- Gebruiksratio ligt gemiddeld op minimaal 2.0 per dag.
- Exploitant is gebleken een betrouwbare partner te zijn.
- De exploitant zorgt voor een adequate afhandeling van klachten.
- De exploitant zorgt voor actualisatie van het originele implementatieplan.

5.4 Voorschriften vergunning

Op basis van de evaluaties en input van aanbieders zijn er een aantal dingen aangepast en toegevoegd aan de voorschriften van de vergunning. Omdat de overlast voor deelfietsen lager is gaan we coulanter om met de stilstandtijd van deelfietsen. Ook verplichten we aanbieders interoperabel te zijn, zodat we op de langere termijn de druk op de openbare ruimte kunnen verminderen. Ook verplichten we aanbieders om het servicegebied op wens van de gemeente aan te passen als er op een locatie structureel overlast plaatsvindt.

Algemeen

1. De exploitant dient een continuïteit in aanbod te garanderen. Als de exploitant een onderbreking van de werking van het systeem wil, waardoor gebruikers geen of slechts gedeeltelijk de beschikking hebben over de deelvoertuigen, dan moet hij deze onderbreking per mail melden bij de gemeente. De voertuigbeschikbaarheid zegt iets over de betrouwbaarheid van het systeem. De exploitant zorgt ervoor dat 95% (was voorheen 90%) van de vloot die staat aangegeven op de vergunning op straat overdag beschikbaar is. Een voertuig wordt geacht beschikbaar te zijn als:
 - dit in gebruik is door een eindgebruiker, of
 - geparkeerd staat en klaar is voor verhuur, of
 - geparkeerd staat en vooraf is gereserveerd.

2. Als de exploitant structureel minder voertuigen plaatst dan toegestaan op grond van de vergunning, kan de toegestane hoeveelheid zoals in de vergunning staat naar beneden worden bijgesteld. Een aanbieder dient dit voortijdig aan te geven. Nieuwe aanbieders moeten binnen drie maanden na afgifte vergunning de voertuigen op straat plaatsen.
3. De exploitant schaft een aansprakelijkheidsverzekering aan na uitgifte vergunning ten aanzien van de gemeente, gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie.

Voorkomen overlast

4. Defecte deelvoertuigen worden door de exploitant binnen een termijn van 24 uur (was voorheen 48 uur) na melding van de straat gehaald of vervangen. De exploitant zorgt ervoor dat hij hierop actief controle uitoefent, en dat na melding hieraan direct gevolg gegeven wordt.
5. De exploitant zorgt ervoor dat het deelsysteem, de deelvoertuigen en gebruikers:
 - geen gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid of de doorstroming voor andere weggebruikers, en nood- en hulpdiensten niet belemmeren;
 - geen hinder veroorzaken voor het woon- of leefklimaat/milieu in de stad;
 - geen onevenredig beslag leggen op de openbare ruimte of afbreuk doen aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
6. De deelvoertuigen moeten conform de Wegenverkeerswet en conform de Algemene plaatselijke verordening worden gebruikt, gestald of geparkeerd. De exploitant geeft in zijn implementatieplan aan hoe klanten worden aangezet om de voorschriften na te leven. Deze inspanning dient minstens elk werkingsjaar of op verzoek van de gemeente bij de klanten herhaald te worden.
7. De exploitant is ten allen tijde verantwoordelijk voor het correct stallen van de deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief gestalde voertuigen binnen 24 uur op te halen of op een correcte wijze te stallen. Als handhaving ter plaatse is, kan het voertuig worden verwijderd of beboet.
8. De deelvoertuigen moeten aan de volgende voorschriften voldoen:
 - Deelvoertuigen moeten voor wat betreft al hun onderdelen voldoende zijn beveiligd tegen diefstal en vandalisme. Dit houdt onder meer in dat ze voorzien zijn van een slot of systeem dat het deelvoertuig onbruikbaar maakt voor verplaatsingen wanneer het staat gestald, en dat onderdelen niet zonder meer afneembaar zijn.
 - Ieder voertuig moet zijn uitgerust met een uniek identificatienummer of een andere aanduiding die individuele identificatie van het voertuig mogelijk maakt.
 - Ieder voertuig moet zijn uitgerust met een trackingsysteem, zodat het voertuig op elk moment kan worden gelokaliseerd.
 - Ieder voertuig moet zijn uitgerust met de wettelijk verplichte attributen (bv. helmen bij brom- en motorfietsen, verlichting, bel etc.).
 - Alle voertuigen moeten periodiek gecontroleerd worden op slijtage en wettelijke conformiteit.

9. Om het gebruiksniveau van de deelsystemen te bewaken met het oog op overlast, de openbare orde en veiligheid, dienen deelvoertuigen zo min mogelijk stilstaan. Het eerste jaar dienen deeltweewielers gemiddeld 1,0 rit per dag gebruikt te worden. Na het eerste jaar dient minstens een gemiddeld gebruik van 2,0 rit per deelvoertuig per dag gehaald te worden. Voor bakfietsen gelden deze regels niet, deze worden vaker voor een langere periode gehuurd en gebruikt.
10. Spreiding van de deelvoertuigen: de exploitant moet de deelvoertuigen op een goede wijze verspreid houden binnen de zone waarin hij exploiteert, om te grote clustering van deelvoertuigen op dezelfde plaats op de openbare ruimte te vermijden.
11. Stilstandtijd: om de druk op de openbare ruimte en overlast van deelvoertuigen in onder meer woonstraten te beperken, mag een deelscooter niet langer dan vier dagen stilstaan op dezelfde locatie. Voor deelfietsen geldt dat dit niet langer mag zijn dan zeven dagen. De exploitant moet voor die tijd het voertuig op een andere locatie neerzetten. Daarbij moet rekening gehouden worden met de spreiding van de voertuigen, zoals in punt 10 is beschreven.
12. Bij structurele overlast op een locatie is de aanbieder verplicht om het servicegebied aan te passen op wens van de gemeente. Gemeente en aanbieder gaan samen op zoek naar een alternatieve parkeerlocatie om overlast te voorkomen.
13. Service(help)desk: de exploitant is zowel telefonisch als per e-mail bereikbaar voor zijn klanten, gemeente en derden (o.a. bewoners). De exploitant zorgt ervoor dat klachten en meldingen binnen 24 (voorheen 48) uur worden behandeld en houdt een klachten- en meldingenregister bij met omschrijving van de klacht of melding en de opvolging hiervan. Dit kan worden opgevraagd door de gemeente of de politie, met inachtneming van de wetgeving over bescherming persoonsgegevens.
14. Aan het einde van de levensduur van de deelvoertuigen worden deze niet verkocht in dezelfde verschijningsvorm als waarin ze door de exploitant worden aangeboden. Dit om verwarring in het straatbeeld te vermijden (de voertuigen dienen bv. te worden overgeschilderd, ontdaan van karakteristieke elementen, ontdaan van naam deelsysteem en identificatienummer deelfiets etc.).

Overig

15. De exploitant moet voorzien in een veilig registratiesysteem, waardoor hij de werkelijke gebruiker van het voertuig te allen tijde kan registreren en identificeren.
16. De exploitant stelt de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens van het deelsysteem beschikbaar aan het dashboard van het CROW, dat gebruikmaakt van de GBFS+, Openbike of TOMP-API. Een gelijkwaardig equivalent voldoet ook. Zo kan de gemeente de uitvoering van de vergunning controleren. Het dashboard toont op elk moment van de dag waar welke deelfietsen staan/zijn, wat de status is (verhuurd, beschikbaar) en hoe lang de deelfiets al die status heeft.
17. Aanbieders zijn zelf verantwoordelijk om voertuigen die zijn verwijderd door handhaving op te halen bij het Fietspunt aan de Koperstraat.

18. Na beëindiging of intrekken van de vergunning krijgt de exploitant één maand de tijd om alle voertuigen en in de openbare ruimte aangebrachte deelstations e.d. te verwijderen. Wanneer dit niet adequaat gedaan wordt, kan de gemeente overgaan tot verwijdering. De kosten die daarmee gemoeid zijn, worden doorberekend aan de exploitant.
19. De exploitant werkt mee aan interoperabiliteitstrajecten om een zo laag mogelijke belasting van de publieke ruimte te waarborgen en zo optimaal mogelijk in de mobiliteitsbehoeftes van de stad te voorzien. Interoperabiliteit betekent dat de exploitant toestaat en mogelijk maakt dat andere partijen (onder voorwaarden) zijn deelvoertuigen verhuren. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en selecteren van een voertuig, het starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het slot én het betalen voor het gebruik.
20. De exploitant werkt mee aan de verspreiding van doelgroepenonderzoek om meer inzicht te verkrijgen in de gebruikers van deeltweewielers en wat motieven zijn om wel of geen gebruik te maken van deeltweewielers.

5.5 Handhaving

De exploitant moet de voorschriften van de vergunning naleven. Elk kwartaal vinden er evaluatiegesprekken plaats. Zowel de gemeente als de exploitant levert data aan die we toetsen aan de kwaliteitscriteria voor overlast en verkeersveiligheid. Als de exploitant hier niet aan voldoet, wordt de exploitant hierop geattendeerd. De exploitant krijgt dan drie maanden de tijd om de dienstverlening te verbeteren. Vindt er geen verbetering plaats, dan kan het college van burgemeester en wethouders (mede op advies van politie en toezichthouders) overgaan tot schorsing of intrekken van de vergunning. Wanneer een exploitant een deelsysteem aanbiedt op straat en hier geen vergunning voor heeft, is het college bevoegd om bestuursdwang en ook onder last een dwangsom op te leggen.

