

Inventarisatie deelfietsen en -scooters in de G4

Deze inventarisatie beschrijft het beleid van de G4 omtrent deelfietsen en -scooters. De volgende deelonderwerpen komen daarbij aan bod:

- Soorten deelfietsen en -scooters.
- Huidig deelfiets- en deelscooterbeleid in de G4.
- Algemene ontwikkelingen binnen de G4.
- De geschiedenis van het beleid binnen de G4.

Soorten deelfietsen en -scooters

Er zijn [drie typen deelfietsen](#): 'back 2 one', 'back 2 many' en 'free floating'. Deze inventarisatie richt zich op 'back 2 many' en 'free floating'-deelfietsen- (en scooters), omdat deelfietsen in die situatie veel meer flexibel worden gedeeld. Bij 'back 2 one'-deelfietsen wordt in de praktijk vaak het voertuig voor een groot deel van de dag maar één keer gebruikt. Daarom wordt de OV-fiets niet meegenomen in deze inventarisatie. Ter info: in juni 2019 waren er in Nederland zo'n 20.500 OV-fietsen gestald op treinstations. In Amsterdam waren er in december 2018 zo'n 2.500 OV-fietsen gestald.



In 2018 heeft het CROW-fietsberaad (CROW-fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid voor decentrale overheden) [een leidraad voor gemeentelijk deelfietsbeleid](#) gepubliceerd. In dit document staat een concept APV-tekst voor deelfietsbeleid dat tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met de VNG. Uitgangspunt van de leidraad is dat de deelfiets een waardevolle aanvulling kan bieden op bestaande vervoerconcepten, mits het goed wordt georganiseerd. Het fietsberaad stelt dat het deelfietsbeleid afhangt van de intensiteit van het beleid en de regelgeving per locatie, wat in onderstaande matrix is uitgewerkt (afkomstig van pagina 14 van de gemeentelijke leidraad):

Tabel 1 Overzicht van middelen naar ambitieniveau en locatie

| Regelgeving per type locatie | SPOOR A: 'Vrijheid voor de markt' | SPOOR B: 'Reguleren van de markt' | SPOOR C: 'Stimuleren van de markt' |
|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1. In de openbare ruimte | APV-fietsparkeren | APV-deelfietsen + vergunning | APV + vergunning + opdracht/concessie |
| 2. In pandig overheid | Huisregels + Omgevingswet | Huisregels + concessie + Omgevingswet | Huisregels + opdracht/concessie + Omgevingswet |
| 3. Privaat gebouw/terrein | Omgevingswet | Omgevingswet | Opdracht/concessie + Omgevingswet |

Wat betreft deelscooters richt deze inventarisatie zich op *'back 2 many'*-deelscooters en *'free floating'*-deelscooters. In de praktijk komen die typen deelscooters uitsluitend voor. Er is geen (koepel)organisatie, zover wij weten, die een concept-APV heeft gemaakt voor de deelscooter.

Inventarisatie G4 beleid en aantallen deelfietsen- en scooters

| Gemeente | Aanbieders en aantallen deelfietsen en -scooters | Vergunningsbeleid omtrent deelfietsen- en -scooters | Breder beleid omtrent mobiliteit |
|------------------|---|--|---|
| Amsterdam | <p>Deelscooters: 700 vergunde deelscooters. Aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Felyx (350 vergund) 2. Check (350 vergund) <p>Deelfietsen (ook elektrisch/bakfiets): 1400 toegestane experiment deelfietsen, gebiedsgerichte aanpak.</p> <p>Aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. FlickBike (400 deelfietsen) langs Westlijn van de metro en langs de buslijn richting Westpoort. 2. Urbee (300 elektrische deelfietsen) in Amsterdam-Oost. 3. Go About (500 deelfietsen) 200 deelfietsen op de Zuidas en 300 deelfietsen in Amsterdam Zuidoost. 4. Cargoroo (100 elektrische deelbakfietsen) in Amsterdam Oost en Zuid. <p>Voormalig aanbieders (bij eerdere experimenten, waaronder experimenten in het kader van Smart Cycling Futures):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Experiment Hello Bike: gestart in 2017 met 125 fietsen. 2. Experiment Urbee: In najaar 2016 gestart met 300 fietsen (elektrische fietsen) met private stallingen. <p>Experiment 'Wisselfietsen': Sinds september 2019 experiment met 130 wisselfietsen bij station Amsterdam Zuid.</p> | <p>Deelscooters: vanaf medio juni 2020 is een stadsbrede vergunning vergeven aan Felyx en Check om maximaal 350 elektrische deelscooters te verhuren in Amsterdam. De vergunning is loopt twee jaar met een mogelijkheid tot een jaar verlenging. Tijdens deze periode is de vergunning (max 2) qua aantallen deelscooters maximaal 350 per vergunning.</p> <p>Deelfietsen: De gemeente heeft vijf plekken in het voorjaar van 2020 bedacht waar de deelfietsen (1400 maximaal) kunnen worden opgehaald en achtergelaten. Inmiddels heeft de gemeente Amsterdam vier aanbieders geselecteerd (voor maximaal 1400 deelfietsen). De experimenten beginnen begin 2021 en hebben een looptijd van 2 jaar. Let op: fietsen van experimenten staan er nog niet. In verband met de COVID-19-crisis wacht de gemeente Amsterdam en aanbieders tot het 'juiste' moment om de fietsen te introduceren.</p> | <p>Deelmobiliteit, kansen voor de stad (beleid voor het delen van schone vervoermiddelen anders dan de auto), (2019):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen kan bijdragen aan haar doelstellingen. Hierbij valt te denken aan: versterking vervoersketen, een alternatief bieden voor autoritten en minder geparkeerde voertuigen in Amsterdam. Daarom wil Amsterdam gecontroleerde experimenten. • Amsterdam zal alleen een beperkt aantal vergunningen (twee) verlenen voor het stadsbreed aanbieden van elektrische deelscooters in de openbare ruimte (de vergunning voor Felyx en Check volgde hieruit) . • Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen (niet stadsbreed). <p>Tweejarig experiment vanaf 2021: Voormalig wethouder Dijkema verwacht dat deelfietsen bijdragen aan het verbeteren van de reis van deur tot deur, het terugdringen van het bezit van een tweede fiets, het stimuleren van het openbaar vervoer en het verminderen van gebruik van auto en scooter.</p> |
| Den Haag | <p>Deelscooters: bij de start max 500 per vergunde aanbieder. Kan later op verzoek uitgebreid worden. Vergunde aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Felyx 2. Check 3. Go Sharing 4. Fly Sharing <p>Deelfietsen: bij de start max 500 per vergunde aanbieder. Kan later op verzoek uitgebreid worden. Vergunde aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. HTM 2. Donkey Republic 3. Cargoroo (elektrische bakfiets) | <p>Vergunningenbeleid per 1 april 2020 (zowel deelscooters als -fietsen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergunningen zijn onbeperkt geldig. • Het aantal deelvoertuigen per aanbieder is maximaal 500. <p>Verplicht plan van aanpak. Aanbieders moeten een aanpak hebben voor onder meer verkeerd geparkeerde deelvoertuigen en voor herverdeling van deelvoertuigen als deelvoertuigen teveel op één plek staan.</p> | <p>Mobiliteitstransitie (2019). Hoofddoelen van de mobiliteitstransitiebrief zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manieren van vervoer die zuinig met de ruimte omgaan, stimuleren. • Innovatieve mobiliteitsoplossingen (zoals het meer deur-tot-deur organiseren van mobiliteit). Bijvoorbeeld door in te zetten op het delen van fietsen, auto's en scooters. <p>Ander reisgedrag. De gemeente wil inwoners verleiden om op een andere manier te reizen (met name minder auto). Genoemd als alternatief wordt het OV + natransport via (elektrische) deelauto's, -scooters en -(bak)fietsen. Het gaat hierbij om de reiziger te stimuleren tot veilige, efficiënte en schone keuzes.</p> |

| | | | |
|-------------------------|--|---|---|
| <p>Rotterdam</p> | <p>Deelscooters: vergunningsstelsel sinds 2020 met 2.000 deelscooters als maximum absolute aantal vergunde deelscooters in Rotterdam. Vergunde aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. GO Sharing (500) 2. Check (500) 3. Felyx (1000) <p>Deelfietsen: vergunningstelsel sinds 2020 met 3.000 als maximum absolute aantal vergunde aanbieders in Rotterdam. Vergunde aanbieders:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Donkey Republic 2. Vaimoo 3. Lime (elektrische fietsen) | <p>Vergunningsstelsel per 1 januari 2020 (voor zowel deelscooters- als fietsen): vergunningstelsel sinds 1 januari 2020, voorheen enkel afspraken met aanbieders. Bij het vergunningsstelsel worden minimumvoorwaarden opgelegd aan aanbieders. Een minimumvoorwaarde is bijvoorbeeld dat afhandeling van meldingen (zoals over overlast) binnen enkele dagen worden afgedaan. In het vergunningsstelsel is een maximum aantal vergunde deelfietsen (3.000) en deelscooters (2.000) vastgesteld. Het vergunningsstelsel geldt voor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Elektrische) fiets • (Elektrische) brom- en snorfietsen • (Elektrische) step • (Elektrische) bakfiets en overige vormen <p>De gemeente gaat komend half jaar het deelmobiliteitsbeleid herijken. Input daarvoor is onder meer ingevulde evaluatieformulieren door aanbieders en gemeenten, en data uit het CROW-deelfietsdashboard. Gemeente Rotterdam verplicht naast deelfietsaanbieders ook deelscooteraanbieders om mee te doen aan het deelfietsdashboard.</p> | <p>Fietskoers 2025 (2019): <i>'Deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische snorfietsen en elektrische deelsteps kunnen bijdragen aan vermindering van autogebruik. Met als gevolg efficiënt(er) gebruik van de openbare ruimte en fietsparkeervoorzieningen.'</i></p> <p>Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (2019): <i>'Rotterdam is een gezonde en aantrekkelijke stad. Daarbij geeft Rotterdam in eerste instantie de voorkeur aan actieve mobiliteit (lopen en fietsen).'</i></p> <p>Nota vergunningen deelmobiliteit (gaat ook in op overkoepelend waarom van deelmobiliteit) (2019): <i>'De deelfiets en andere vormen van deelmobiliteit dragen bij aan de mobiliteitstransitie in de stad.'</i></p> <p><i>Versterking mobiliteitssysteem, aanvulling ov-netwerk, minder fietsparkeerplaatsen nodig, versterking ketenmobiliteit, betere bereikbaarheid, minder vervoersarmoede ('het niet kunnen komen waar je wil komen via vervoer').</i></p> |
| <p>Utrecht</p> | <p>Deelscooters: op dit moment 0.</p> <p>Deelfietsen: 700 van Donkey Republic (gemeentelijke pilot). Onderdeel van het living Lab Smart Cycling Futures. Utrecht is hierin een proeftuin. Er zijn aparte plekken, zoals bij treinstations, voor het parkeren van de deelfiets ('back 2 many-deelfietsen). Geen afgesloten back 2 many-plek omdat het binnen de huidige APV niet mogelijk was een fietsparkeerplek alleen te claimen voor de deelfiets.</p> <p>Vanaf 2021: in de stad zullen elektrische deelfietsen en elektrische deelbromfietsen komen, waarmee de gemeente hoopt het gat tussen de fiets en de auto te vullen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deelfiets: het gaat bij de fiets om een voertuigenplafond van 1.600 en een aanbiedersplafond van twee. De maximale vergunningsduur is drie jaar plus twee keer een jaar verlenging. • Elektrische deelfiets: het gaat bij de elektrische fiets om een voertuigenplafond van 500, een aanbiedersplafond van twee. De maximale vergunningsduur is identiek aan de fiets. • Elektrische deelbromfiets: het gaat om een voertuigenplafond van 300 met maximaal één aanbieder. De vergunning is voor anderhalf jaar met maximaal twee keer een jaar verlenging. | <p>Living Lab 'Smart Cycling Futures' m.b.t. deelfietsen: Doet een proef (twee jaar, 2019-2021) met 700 deelfietsen: Via deze proef kijkt gemeente Utrecht of deelfietsen een bijdrage leveren aan een gezonde en bereikbare stad. Andere deelnemers van dit onderzoeksprogramma: Amsterdam, Eindhoven, Utrecht en Zwolle.</p> <p>Deelbromfietsen: de gemeente Utrecht werkte afgelopen maanden aan beleid rond deelmobiliteit. De relevante vragen daarbij voor Utrecht waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> -welke vervoermiddelen willen we? -welke randvoorwaarden horen daar bij voor gebruik en stalling? -en hoe voorkom je mogelijke overlast? <p>Eind 2020 heeft de gemeenteraad goedgekeurd dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wordt gewijzigd. De nieuwe regelgeving maakt het aanbieders van deelmobiliteit mogelijk om hun diensten in Utrecht via een vergunning aan te bieden. Het aantal aanbieders en vervoersmiddelen zal beperkt blijven om overlast te voorkomen. De deelfiets en deelbromfiets gaat worden vergund, de deelscooter wordt geweerd.</p> | <p>Actieplan schoon vervoer (2015-2020): <i>'In 2015 hebben we het actieplan schoon vervoer (2015-2020) vastgesteld. Doel van Utrecht een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad maken door o.a. t.o.v. 2015 30% CO₂-reductie te realiseren in 2020. Het aanmoedigen van elektrisch vervoer wordt daarmee aangemoedigd.'</i> Hierbij wordt niet gesproken over elektrische deelscooters, mede omdat die in 2015 nog niet werden aangeboden. Wel wordt ingezet op elektrische bussen, e-scooters, e-bikes, elektrische auto's en vrachtwagens. <i>'Uitgangspunt: we gaan voor elektrisch tenzij het echt niet anders kan.'</i></p> <p>Vanaf 2021: in de stad zullen elektrische deelfietsen en elektrische deelbromfietsen komen, waarmee de gemeente hoopt het gat tussen de fiets en de auto te vullen.</p> |

Algemene ontwikkelingen G4

Intentieverklaring tussen G5 en deelvervoeraanbieders

Op 9 december 2020 tekenden de G5 (incl. Eindhoven) en de deelvervoeraanbieders een intentieverklaring om samen te werken op basis van de gestandaardiseerde “Openbike II Model Partner Agreement”.¹ Via deze samenwerking moet het mogelijk worden voor consumenten om verschillende deelfiets- en deelscooteraanbieders te selecteren en huren vanuit een enkele (MaaS)-app. Mobility as a Service (MaaS) staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de consument gebruik maakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement.

Opvallend is dat in 2018 een soortgelijke poging is gedaan, toen de G5 en de deelfietsaanbieders een convenant tekenden om alle deelfietsen beschikbaar te maken via één app.² Dit zou worden ontsloten via de website OpenBike.nl. Hoewel deze website bestaat, lijkt hij niet actueel en niet in gebruik te zijn. Ook zijn niet alle huidige deelfoertuigenaanbieders in de G4 partner (wel partner: Donkey Republic, Mobike, Flickbike, Gobike, Urbee).³ Deze aanbieders bieden bovendien de fietsen ook zelf aan via een eigen app.

Mobiliteitsdiensten vooralsnog geen bedreiging voor de auto

Op 17 december 2020 publiceerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een brochure genaamd ‘[Mobility as a Service: kansen en verwachtingen](#)’. Hierin concludeerde het KiM dat mobiliteitsdiensten die deelauto’s, deelfietsen en deelscooters aanbieden vooralsnog geen bedreiging vormen voor de positie van de auto, omdat mensen die het meest geneigd zijn om MaaS te gebruiken in steden wonen waar autogebruik sowieso al geringer is.⁴

Daarentegen suggereert deelscooteraanbieder Check op basis van analyse van de klantgegevens dat hun klanten voornamelijk forenzen tussen de 25 en 40 zijn, wat de doelgroep is die het minste fietst en het snelst de auto pakt. Check ziet een ontwikkeling waarbij meer zakelijke gebruikers de scooter pakken om zich te verplaatsen.⁵

¹ De deelvervoeraanbieders die de Intentieverklaring hebben ondertekend zijn Amaze Mobility, ANWB, Cargoroo, Donkey Republic, Emotion, Felyx, Flickbike, GoAbout, HTMfiets, Innovactory International, Nazza, Radiuz – XXImo, TURNN, Urbee en Whim.

² Zie [Deelfietsconvenant moet overlast tegengaan - Stadszaken.nl](#) en [Deelfiets breekt niet door, maar nieuwe app moet verandering brengen | NOS](#).

³ Zie [OpenBike](#).

⁴ Zie het rapport via [Mobility-as-a-Service: kansen en verwachtingen | Brochure | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#). Zie ook het volgende artikel: [Mobiliteitsdiensten vooralsnog geen bedreiging voor de auto | NU - Het laatste nieuws het eerst op NU.nl](#).

⁵ Zie Marco Knitel (Check): ‘In grote steden zal de auto verdwijnen’ - Emerce.

Amsterdam

Geschiedenis opkomst deelfietsen en -scooters in Amsterdam

- **Deelfietsen:** in 2017 kwamen in Amsterdam de deelfietsen razendsnel op. Een aantal ondernemers plaatste toen naar schatting 7.000 deelfietsen in de openbare ruimte. Dit leidde tot chaos en een deelfietsverbod.⁶ Voorbeelden van de problemen met deelfietsen waren:
 - Plukjes deelfietsen op plaatsen waar niet of nauwelijks gebruik van werd gemaakt.
 - Daarnaast raakten fietsrekken overvol.
 - Deelfietsen werden vernield of in grachten gegooid door geërgerde bewoners.
 - De deelfietsen, aangeboden door veelal buitenlandse aanbieders, waren van erbarmelijke kwaliteit *'bicycle shaped objects'*.⁷
- **Deelscooters:** vanaf 1 juli 2017 reden er voor het eerst 108 volledig elektrische deelscooters in Amsterdam van het bedrijf Felyx. De PvdA heeft zich in Amsterdam verzet tegen de komst van deelscooters in 2017. Echter, het aanvankelijke verzet in de raad resulteerde niet, tot dat de gemeente Amsterdam de deelscooters ging weren op grond van een APV-artikel dat diensten aanbieden op de openbare weg mag verbieden. Bij Felyx moest iedereen zich met een geldig rijbewijs en creditcard registreren. Vanaf het begin was het een verplichting om ook een woonadres op te geven in Nederland. Oprichters van Felix lieten optekenen in het Parool: *'We richten ons absoluut niet op de toeristen.'*⁸ Dit deden zij door middel van het Nederlandse woonadres dat moest worden opgegeven. De hoop destijds van de oprichters was om eerst in Amsterdam verder door te groeien en daarna pas in de overige grote steden binnen en buiten Nederland.

Geschiedenis deelfietsen- en deelscooterbeleid in Amsterdam

- **Deelfietsen:**
 - **2017: deelfietsverbod.** Naar aanleiding van de overlast in 2017 van de naar schatting 7.000 deelfietsen werd een deelfietsverbod ingesteld.
 - **2017-2018:** het College van B&W 2014-2018 besloot de regie terug te nemen, maar wilde wel drie aanbieders toestaan ieder 3.000 fietsen te plaatsen in de stad.
 - **Maart 2019:** wethouder Sharon Dijksma van het huidige College besloot dat plan de nek om te draaien; hooguit is in het huidige beleid ruimte voor kleinschalige en lokale experimenten, 'zoals buurtinitiatieven'. Dijksma heeft aangegeven dat er geen draagvlak meer is voor een stadsbreed systeem.⁹
 - **2020:** vier partijen zijn geselecteerd voor een experiment en mogen gezamenlijk maximaal 1.400 (elektrische) deelfietsen en deelbakfietsen aanbieden. Wethouder Dijksma geeft aan te verwachten dat deelfietsen bijdragen aan het verbeteren van de reis van deur tot deur, het terugdringen van het bezit van een tweede fiets, het stimuleren van het openbaar vervoer en het verminderen van gebruik van auto en scooter. Om te voorkomen dat de deelfietsen tot parkeeroverlast leiden, worden de deelfietsen langzaam in de stad uitgerold en wordt in de gaten gehouden of ze

⁶ <https://www.parool.nl/nieuws/de-deelfiets-krijgt-een-herkansing-in-amsterdam~b109a0c3/>.

⁷ <https://www.parool.nl/amsterdam/deelfietsen-nee-amsterdam-zet-in-op-de-deelscooter~b52159d4/>.

⁸ <https://www.businessinsider.nl/hoe-felyx-met-elektrische-deelscooters-amsterdam-een-beetje-schoner-wil-maken/>.

⁹ <https://www.parool.nl/amsterdam/deelfietsen-nee-amsterdam-zet-in-op-de-deelscooter~b52159d4/>.

overlast veroorzaken. De gemeente heeft de volgende aanbieders geselecteerd voor dit experiment:

- FlickBike (Amsterdam West): 400 deelfietsen langs Westlijn van de metro en langs de buslijn richting Westpoort. Start: september 2020.
 - Urbee (Amsterdam Oost): 300 elektrische deelfietsen in Amsterdam Oost. Start: oktober 2020.
 - Go About (Amsterdam Zuid): 200 deelfietsen op Zuidas en 300 deelfietsen in Zuidoost. Start: november 2020.
 - Cargoroo (Amsterdam Oost en Zuid): in totaal 100 elektrische deelbakfietsen in Amsterdam Oost en Zuid. Start: 2021.
- **2021:** De experimenten zijn nog niet begonnen. In verband met de COVID-19-crisis wacht de gemeente Amsterdam en aanbieders tot het 'juiste' moment om de fietsen te introduceren.

- **Deelscooters:**

- **Juli 2017-2020:** sinds 2017 reden er als eerste deelscooteraanbieder 108 volledig elektrische deelscooters in Amsterdam van het bedrijf Felyx, met toestemming van de gemeente Amsterdam.
- **Juni 2020-nu:** in maart 2020 kondigde de gemeente Amsterdam aan twee aanbieders van deelscooters met een maximum van 350 deelnemers te gaan vergunnen. Kortom: sinds juni 2020 is er een vergunningsstelsel wat betreft deelscooters. Deelscooteraanbieder Felyx en Check hebben vanaf medio juni een vergunning voor 350 deelscooters per bedrijf gekregen (700 totaal).

Den Haag

Geschiedenis opkomst deelfietsen- en scooters in Den Haag

- **Deelfietsen en -scooters:**
 - **2017:** tegen dagblad Trouw geeft een woordvoerder van de gemeente Den Haag aan dat zij zeker open staan voor deelfietsen, maar eerst willen kijken hoe zij ermee om willen gaan. *'Zeker gezien de problemen in Amsterdam'*.
 - **2019:** vanaf half maart 2019 mochten drie geselecteerde deelfietsenaanbieders in Den Haag van start gaan en één deelscooteraanbieder (Felyx). Het ging daarbij in totaal om 1150 deelfietsen en 200 deelscooters.
 - **2020:** meer deelscooters en -fietsen worden toegestaan in Den Haag via een vergunningsstelsel. Per aanbieder mogen maximaal 500 deelvoertuigen worden aangeboden. Drie aanbieders voor de deelfiets (HTM/Donkey Republic/Cargoroo) hebben zo'n vergunning en vier voor de deelscooter (Felyx/Check/Go Sharing/Fly Sharing). In potentie kunnen op basis van de vergunning nu 1.500 deelfietsen en 2.000 deelscooters worden geplaatst.

Geschiedenis deelfietsen- en deelscooterbeleid in Den Haag

- **Deelfietsen en -scooters:**
 - **2017:** de voorwaarde voor het toestaan van deelfietsen in Den Haag was dat de aanbieders moesten zorgen voor eigen fietsparkeervoorzieningen van waaruit de deelfietsen kunnen worden opgehaald. oBike, die in herfst 2017 naar Den Haag wilde komen, reageerde destijds teleurgesteld. Vervolgens dreigde er lang een deelfietsverbod in Den Haag, die er uiteindelijk niet is gekomen.
 - **Pilot aankondiging 2018:** in december 2018 meldt het AD dat er *'lang heerste er scepsis en angst voor overlast'* in Den Haag omtrent deelfietsen, maar dat Den Haag nu ook serieus aan de deelfiets gaat.
 - **2019:** In 2019 startte een proef met drie deelfietsaanbieders en één deelscooteraanbieder: Go About (150 fietsen), Mobike 500 fietsen), HTM (500 fietsen) en Felyx (200 scooters). Belangrijk voor Den Haag was om met deelvoertuigen het hebben van tweede fietsen (voor voor- en natransport, te voorkomen). Ongeveer 45 procent van de plekken in de stallingen bij de stations worden bezet gehouden door tweede fietsen in Den Haag.¹⁰
 - **Vergunning 2020:** sinds het voorjaar van 2020 is er een vergunningenstelsel met nu drie aanbieders van deelfietsen (HTM/Donkey Republic/Cargoroo) en deelscooters (Felyx/Check/Go Sharing/Fly Sharing). Het aantal deelvoertuigen per aanbieder is maximaal 500. Daarnaast zijn er veel eisen gesteld, zoals dat de aanbieder een plan van aanpak moet hebben voor verkeerd geparkeerde deelvoertuigen/herverdeling moet plaatsvinden van deelvoertuigen als teveel deelvoertuigen op dezelfde plek staan. Een voorbeeld van een eis van de gemeente: *'Aanbieder verwijdert overdag tussen 09.00 en 18.00 uur binnen 4 uur na een melding een defect voertuig of een hinderlijk geparkeerd voertuig.'* De verantwoordelijk wethouder Van Asten geeft aan dat hij tevreden is hoe aanbieders waarop de aanbieders problemen aanpakken

¹⁰ <https://www.haagmedia.nl/start-proef-met-deelfietsen-en-deelscooters/>.

(zoals verkeerd geparkeerde deelvoertuigen).¹¹ Interessant feit bij het vergunningsstelsel is dat een vergunningsaanvraag ook bij afwijzing €1.500,- kost.

- **Inzicht voor beleid (2020):** onderzoek van de TU Delft en HTM wijst uit dat het gebruik van de HTM-fiets anders is dan verwacht en bedoeld is door de gemeente Den Haag. Slechts 17 procent van de respondenten in het onderzoek gebruikt de HTM-deelfietsen in combinatie met stedelijk openbaar vervoer. De verwachting was dat die combinatie binnen één rit vaak zou plaatsvinden. Daarnaast functioneert de fiets voor 45 procent van de gebruikers als vervanging van het openbaar vervoer en voor slechts 10 procent van de gebruikers als vervanging van de auto of taxi. Niettemin zijn de onderzoekers positief en concluderen ze dat de deelfiets een goede aanvulling op de totale keuzeset van gebruikers: soms de deelfiets, soms de bus of tram. Deze combinatie vermindert ook het autoverkeer.¹²

¹¹ Zie [Deelscooter is zó geliefd en toch zo lastig: boetes en opgeofferde parkeerplaatsen | Den Haag | AD.nl](#).

¹² Zie [HTM bereikt andere reizigers met deelfiets - OV-Magazine](#).

Rotterdam

Geschiedenis opkomst deelfietsen- en scooters in Rotterdam

- **Deelfietsen:**

- **2016:** sinds 2016 zijn er deelfietsinitiatieven gestart in Rotterdam. Gobike was als eerste actief in dat jaar met een aantal vaste deelfietsstations.
- **2017:** oBike, Donkey Republic, Mobike, oFo volgden als deelfietsaanbieders in Rotterdam.
- **2018:** ging Flickbike van start, terwijl oFo zijn activiteiten in Rotterdam stopte. Ook oBike ging failliet. In dit jaar was ook het meeste aantal deelfietsen aanwezig in de geschiedenis van de gemeente Rotterdam: c.a. 4500. De meeste van de deelfietsen werden toen in of rond het centrum geplaatst en dit zorgde op verschillende plekken voor extra druk op de openbare ruimte en overlast. Na 2018 heeft een betere spreiding van deelfietsen plaatsgevonden. Afspraken werden met deelfietsaanbieders gemaakt en er volgden evaluatiegesprekken. Ook verkleinden aanbieders hun deelfietsvloot: aan het eind van 2018 waren er nog maar 2000 tot 2500 deelfietsen.
- **2019:** Elektrische deelfietsaanbieder Jump (onderdeel van Uber) werd gelanceerd als eerste in Rotterdam met 500 elektrische deelfietsen.
- **2020:**
 - Deelfietsaanbieder VAIMOO introduceert 150 elektrische fietsen, die geplaatst worden in de docking stations van Gobike. In 2019 nam VAIMOO het beëindigde Gobike over, waarbij VAIMOO de aanbesteding en de bestaande infrastructuur overneemt. Het doel is om naar 500 elektrische deelfietsen te gaan.
 - Deelfiets- en deelstepaanbieder Lime ging in november van start met 100 pedelecs (snelle elektrische fietsen tot een snelheid van 45 km/u) van Jump. Begin mei werd Jump door Uber verkocht aan Lime: de fietsen zijn nog wel te boeken via de Uber app.
- **2021:** Vanaf 2021 doet de e-bakfiets zijn intrede in Rotterdam via e-bakfiets aanbieder Baqme. Op dit moment worden 40 elektrische deelbakfietsen in de stad geplaatst.

- **Deelscooters:**

- **2018:** in het najaar van 2018 startte deelscooteraanbieder Felyx met deelscooters in Rotterdam. Destijds waren er zo'n 325 elektrische deelscooters in Rotterdam beschikbaar.
- **2019:** in december is deelscooteraanbieder Go Sharing gestart met 500 deelscooters (net voor het vergunningsstelsel).
- **2020:** deelscooteraanbieder Check is in januari 2020 gestart met 200 deelscooters in Rotterdam. Felyx heeft er nu 1000 en Go Sharing/Check 500.

Geschiedenis deelfietsen- en deelscooterbeleid in Rotterdam

- **2018:** naar aanleiding van de overlast in het centrum van Rotterdam met deelfietsen moesten ondernemers gaan bewijzen dat hun voertuigen geen overlast veroorzaakten. Ook kwamen er evaluatiegesprekken vanuit de gemeente met aanbieders.
- **2018:** met de beleidsnotitie deelfietsen (januari 2018) heeft de gemeente ingezet om als 'marktmeester de ontwikkelingen in betere banen te leiden'. Er ontstond een pilotfase die is benut om de mogelijkheden voor verdere regulering te onderzoeken en om meer inzicht te krijgen in het aantal meldingen en verwijderde deelfietsen.
- **2020:**
 - in 2019 is aangekondigd dat na de pilotfase (waar enkel afspraken werden gemaakt met individuele aanbieders) een vergunningstelsel zou worden geïntroduceerd. Dat is gedaan. Rotterdam heeft daarmee ruimte geboden voor 6500 deelvoertuigen die zij zijn gaan vergunnen (waarbij minimumeisen werden gesteld). Het gaat om 3000 fietsen, 2000 brom- en snorfietsen, 1000 elektrische steps en 500 bakfietsen en andere vormen van deelvervoer.
 - Eind 2020 voert de gemeente Rotterdam een interne eindevaluatie uit van het vergunningstelsel dat begin 2020 is ingevoerd. Deel van deze evaluatie is een enquête om te onderzoeken wat de voor- en nadelen van deelfietsen en deelscooters zijn. Deze enquête is in oktober 2020 uitgezet.¹³
- **2021:** De gemeente gaat komend half jaar het deelmobiliteitsbeleid herijken. Input daarvoor is onder meer ingevulde evaluatieformulieren door aanbieders en gemeenten, en data uit het CROW-deelfietsdashboard. Gemeente Rotterdam verplicht naast deelfietsaanbieders ook deelscooteraanbieders om mee te doen aan het deelfietsdashboard.

¹³ Zie [Gemeente Rotterdam onderzoekt zin en onzin van deelfietsen en deelscooters - Rijnmond](#).

Utrecht

Geschiedenis opkomst deelfietsen in Utrecht

- **2019, deelfietsen:**
 - Utrecht doet een proef (, 2019-2021) met 700 deelfietsen. Het doel daarvan is om te kijken of deelfietsen een bijdrage kunnen leveren aan een gezonde en bereikbare stad. Daarbij zijn er aparte plekken, zoals bij treinstations, voor het parkeren van de deelfiets. Die plekken heten hubs en kunnen in overleg worden aangepast als er overlast ontstaat. De fietsen zijn van het deelfietsbedrijf [Donkey Republic](#).
 - De proef is onderdeel van het landelijke onderzoeksprogramma '[Smart Cycling Futures](#)'. Dit gebeurt in Living Labs waar 'geleerd wordt door te proberen'. De deelnemers van het onderzoeksprogramma zijn Amsterdam/Eindhoven/Utrecht/Zwolle. Met deze proef wil Utrecht stallingsruimte besparen. Er zijn in Utrecht specifieke parkeerplekken voor deelfietsen die ter herkennen zijn aan een wit-groen bord met daarop 'deelfiets'.
 - **Resultaten tot nu toe over het gebruik:** het gebruik groeit gestaag en de beoordeling van klanten is 4,7 uit 5. Op dit moment is het niet mogelijk om deelfietsplekken aparte parkeerplekken te geven ten opzichte van privéfietsplekken.
 - **Het Bewonerspanel over de deelfietsen:** de overgrote meerderheid (98%) van de panelleden heeft nog nooit een deelfiets van Donkey Republic (DR) in Utrecht gebruik gemaakt. Het hebben (of kunnen gebruiken) van een (eigen) fiets is de meest genoemde reden (84%) om geen gebruik te maken van een deelfiets. Daarnaast geeft 40% van de respondenten aan dat ze niet bekend zijn met de deelfietsen. Bijna twee derde van de respondenten is van mening dat de deelfietsen vooral interessant zijn voor bezoekers aan Utrecht.
 - **De proefperiode van Living Lab met de fietsen van Donkey Republic is als succesvol beoordeeld.** Hoewel door de COVID-19-crisis het gebruik van de deelfietsen sterk terugnám, nam het gebruik tot die tijd toe. De gemeente heeft besloten geen nieuwe onderzoeken meer te doen. De deelfietsen van Donkey Republic blijven tussen het aflopen van het onderzoek en de komst van het vergunningsstelsel voor deelfietsen in Utrecht staan. Daarna zullen ze blijven staan als Donkey Republic een vergunning aanvraagt en die wordt toegekend.¹⁴

¹⁴ Zie [Ondanks coronacrisis geslaagde proef met Utrechtse deelfietsen \(duic.nl\)](#).

Geschiedenis deelfietsen- en deelscooterbeleid in Utrecht

- **Tot nu:** geen ervaring met deelscooters. Utrecht is de enige in de G4 zonder deelscooters.
- **2020: deelvoertuigbeleid in de maak.** Gemeente Utrecht ontwikkelde afgelopen jaar deelfietsen- en deelscooterbeleid. De relevante vragen daarbij voor de gemeente Utrecht waren, zoals zij het zelf verwoordden:
 ‘-welke vervoermiddelen willen we?
 -welke randvoorwaarden horen daar bij voor gebruik en stalling?
 -en hoe voorkom je mogelijke overlast?’
 In dat licht was het nog bezien of deelscooters worden toegestaan. Utrecht wilde sowieso extra proeven gaan draaien met deel e-fietsen en deel e-bakfietsen. Dit past ook binnen het huidige uitgangspunt van de gemeente Utrecht: *“we gaan voor elektrisch tenzij het echt niet anders kan. In de beoordeling wordt ook meegenomen wat de effecten van de deelvoertuigen zijn op de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.”*
- **2021:** In Utrecht komen in 2021 elektrische deelfietsen en elektrische deelscooters, waarbij de gemeente hoopt het gat tussen de fiets en de auto te vullen. De plaats van de deelfietsen en -scooters is nog niet vastgesteld: in het centrum ligt de voorkeur bij elektrische deelfietsen en de deelscooters zullen voornamelijk op de P+R's en knooppunten voor openbaar vervoer aangeboden worden. Op 17 december is door de gemeenteraad goedgekeurd dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wordt gewijzigd. De nieuwe regelgeving maakt het aanbieders van deelmobiliteit mogelijk om hun diensten in Utrecht via een vergunning aan te bieden.¹⁵ De gemeente hanteert hierbij het vergunningen- en voertuigenplafond:

| Voertuigcategorie | Voertuigenplafond | Vergunningenplafond | Maximale vergunningsduur (jaar) |
|-----------------------|-------------------|---------------------|---------------------------------|
| Fiets | 1600 | 2 | 3+2x1 verlenging |
| Elektrische fiets | 500 | 2 | 3+2x1 verlenging |
| Elektrische bromfiets | 300 | 1 | 1,5+2x1 verlenging |
| Elektrische bakfiets | 0 | 0 | - |

¹⁵ Zie [Utrecht biedt meer ruimte voor deelmobiliteit | Gemeente Utrecht](#).

Nassaulaan 1
2514 JS Den Haag

+31 (0)70 359 6955
info@kwinkgroep.nl
www.kwinkgroep.nl

KWINK
GROEP