

Beleidsaanpak deelfietsen



Van
Gemeente Rotterdam
Datum
12 februari 2019



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Waarom deze beleidsaanpak deelfietsen?	3
1.2	Waarom deelfietsen in Rotterdam?	4
1.3	Uitgangspunten beleidsaanpak deelfietsen	4
2	De uitgangspunten voor de aanpak deelfietsen	5
2.1	Aantal vaste deelfietsstations maximeren	5
2.2	Intensiveren handhaving	7
2.3	Vanaf 2020 vergunningstelsel met laagdrempelige toetreding	8
2.4	Voortzetting huidige samenwerkingsvorm met aangescherpte beleidsregels in 2019	9
2.5	Experimenteren met 'exclusieve' plekken voor deelmobiliteit	10
2.6	Betalen voor gebruik van vaste deelfietsstations	10
2.7	Free-floating deelfietsen maken gebruik van reguliere fietsparkeervoorzieningen	11
2.8	Optimaliseren (deel)fietsparkeren en handhavingsaanpak fietsparkeren	11
2.9	Uitgangspunten deelfiets gelden ook voor aanbieders van deeltweewielers	12
2.10	(Deel)fietsstimulering en bieden van gelijke kansen	12
2.11	Flexibiliteit deelfietsbeleid behouden en integreren binnen fietsbeleid	14

Bijlagen

1. Notitie 'Evaluatie pilotfase deelfietsen'

1 Inleiding

1.1 Waarom deze beleidsaanpak deelfietsen?

Ontwikkelingen

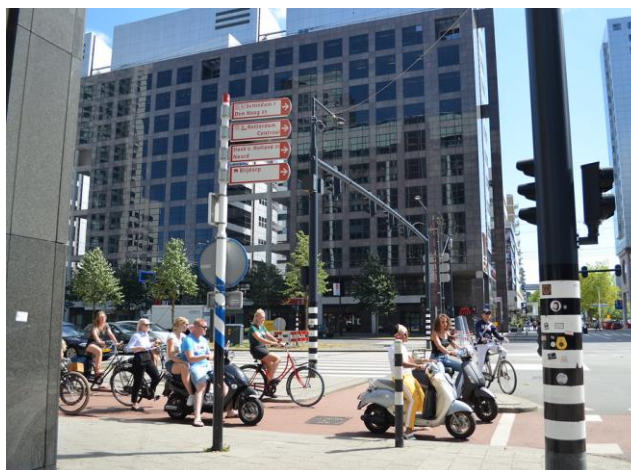
Met de invoering van de OV-fiets in 2003 maakte Nederland kennis met de deelfiets. De afgelopen jaren zijn er wereldwijd veel deelfietssystemen bijgekomen. Sinds 2016 zijn er in Rotterdam verschillende nieuwe deelfietsinitiatieven gestart. Zo is Gobike in 2016 actief geworden met vaste deelfietsstations. In 2017 zijn oBike, Donkey Republic, Mobike en oFo in Rotterdam gestart met deelfietssystemen die gebaseerd zijn op het concept van free-floating dan wel hubs (met plaatsbepaling via communicatie met deelfiets en telefoon). Swapfiets is een leasefiets en sinds 2017 actief in Rotterdam. Swapfietsen zijn overigens geen deelfietsen, aangezien deze niet publiek toegankelijk zijn. In 2018 is Flickbike in het Rotterdamse havengebied van start gegaan, terwijl oFo zijn activiteiten in Rotterdam heeft beëindigd. De Watertaxi Rotterdam wil graag de Rotterdamse Stadsfiets introduceren. Dit betreft een plan voor 1.800 deelfietsen en 150 vaste deelfietsstations in de openbare ruimte. Inmiddels hebben zich ook verschillende partijen gemeld met andere deeltweewielerconcepten, zoals elektrische scooters en steps. In het najaar is Felyx deelscooters gestart en zijn er circa 325 elektrische deelscooters in Rotterdam beschikbaar. Duidelijk is dat de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit elkaar snel opvolgen.



Het aanbod van deelfietsen lijkt zich te stabiliseren, en we zien dat nu ook andere deeltweewielerconcepten voet aan de grond proberen te krijgen in Rotterdam. Al is dat voorlopig op kleinere schaal en daardoor voorsnog minder belastend voor de openbare ruimte.

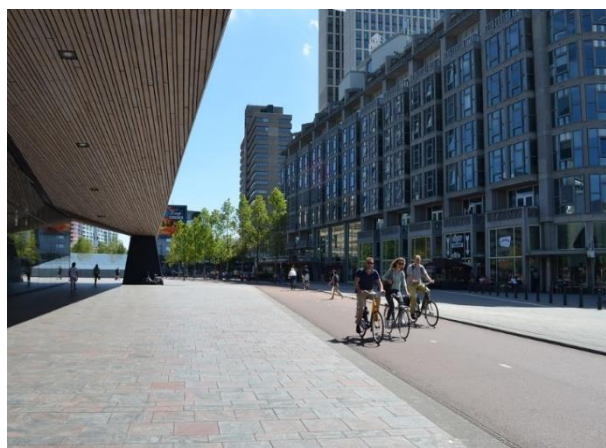
Pilotfase deelfietsen

Met de *beleidsnotitie deelfietsen (januari 2018)* hebben we ons ingezet om als marktmeester de ontwikkelingen in goede banen te leiden. Dit met als doel om in een pilotfase de waarde van deelfietsen kenbaar en zichtbaar te maken en meer inzicht te verwerven in de effecten ervan. In deze fase is overleg geweest met de gebiedscommissies, experts en deelfietsondernemers. Ook is deze pilotfase benut om de mogelijkheden voor verdere regulering te onderzoeken en om meer inzicht te krijgen in het aantal meldingen en verwijderde deelfietsen. In de notitie 'Evaluatie pilotfase deelfietsen' (18bb8323), is een terugblik opgenomen van deze pilotperiode. De notitie gaat verder in op de opgedane leerervaringen. Deze leerervaringen vormen mede de basis van deze beleidsaanpak deelfietsen.



1.2 Waarom deelfietsen in Rotterdam?

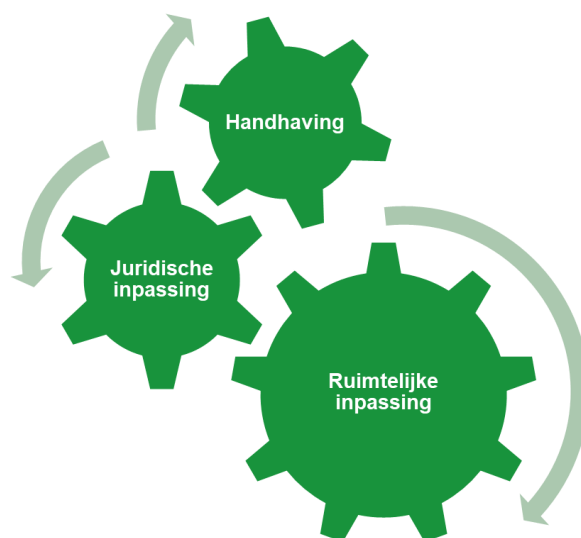
De deelfiets en andere deeltweewielers dragen bij aan de mobiliteitstransitie in de stad. Deelfietsen zorgen voor een versterking van het mobiliteitssysteem en vullen het huidige OV-netwerk verder aan. Deelfietsen vormen een aanvulling als onderdeel van ketenmobiliteit en als vervanging voor de auto op kortere afstanden. Deelfietsen kunnen ook bijdragen aan efficiënt(er) gebruik van bestaande fietsparkeervoorzieningen.



Deelfietsen kunnen vaker door meerdere mensen op één dag gebruikt worden en daardoor dus ook vaker fietsen dan stilstaan. We vinden het daarbij belangrijk dat deelfietsen van goede kwaliteit zijn, de gebruiker gestimuleerd wordt de deelfiets netjes te parkeren, er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn en door adequate handhaving overlast beperkt blijft. Een goed imago is cruciaal om het gebruik te vergroten. Alleen als fietsen frequent worden gebruikt, neemt het maatschappelijk rendement van de kostbare investeringen in fietsparkeervoorzieningen toe en creëren we bovendien een aantrekkelijke openbare ruimte. Daarnaast kan de deelfiets mogelijk bijdragen aan het terugdringen van vervoersarmoede van Rotterdammers. Door de beschikbaarheid van deelfietsen worden voorzieningen (zoals onderwijs, winkels en zorginstellingen) en werkgelegenheid makkelijker bereikbaar. Deelfietsen hebben daardoor maatschappelijke meerwaarde en dragen bij aan het mobieler maken van de Rotterdammer.

1.3 Uitgangspunten beleidsaanpak deelfietsen

Met deze *beleidsaanpak deelfietsen* wordt duidelijk gemaakt hoe de gemeente Rotterdam vanaf nu invulling gaat geven aan deelfietsen en andere deeltweewielerconcepten in Rotterdam. De inzichten uit de pilotfase zijn daarvoor benut. Dit vanuit de ambitie om te blijven sturen op een kwalitatief goed, divers en toegankelijk aanbod voor gebruikers en een nette stad met ruimtelijke kwaliteit. Centraal in deze beleidsaanpak staan de uitgangspunten voor deelfietsen in Rotterdam (zie hoofdstuk 2). Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de resultaten uit de pilotfase. Ze zijn tot stand gekomen vanuit integrale samenhang tussen juridische inpassing, ruimtelijke inpassing en handhaving (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Integrale samenhang tussen juridische inpassing, ruimtelijke inpassing en handhaving

2 De uitgangspunten voor de aanpak deelfietsen

Onderstaande uitgangspunten zijn het resultaat van de uitvoering van de maatregelen uit de beleidsnotitie deelfietsen (januari 2018). Deze uitgangspunten vormen de basis van de Rotterdamse aanpak voor deelfietsen (en andere deelconcepten) voor de komende jaren:

1. *Aantal vaste deelfietsstations maximeren*
2. *Intensiveren handhaving*
3. *Vanaf 2020 vergunningstelsel met laagdrempelige toetreding*
4. *Voortzetting huidige samenwerkingsvorm met aangescherpte beleidsregels in 2019*
5. *Experimenteren met exclusieve plekken voor deelfietsen*
6. *Betalen voor gebruik van vaste deelfietsstations*
7. *Free-floating deelfietsen maken gebruik van reguliere fietsparkeervoorzieningen*
8. *Optimaliseren (deel)fietsparkeren en handhavingsaanpak fietsparkeren*
9. *Uitgangspunten deelfiets gelden ook voor aanbieders van deeltweewielers*
10. *(Deel)fietsstimulering en bieden van gelijke kansen*
11. *Flexibiliteit deelfietsbeleid behouden en integraal binnen fietsbeleid oppakken*

Deze uitgangspunten worden hierna toegelicht.

2.1 Aantal vaste deelfietsstations maximeren

Vaste deelfietsstations kennen een permanent ruimtebeslag. Uit het fietsparkeeronderzoek¹ en de gebiedsconsultatie blijkt dat de druk op de openbare ruimte in grote delen van Rotterdam groot is. Door toekomstige ontwikkelingen, zoals de verdichtingsopgave, energietransitie en circulaire economie neemt deze druk alleen maar meer toe. De inpasbaarheid van nieuwe vaste deelfietsstations is niet eenvoudig omdat de druk op openbare ruimte nu al groot is. Tegelijk zijn er deelfietsen beschikbaar die meer flexibiliteit bieden en waarvoor geen permanent ruimtebeslag in de openbare ruimte nodig is, zoals bij vaste deelfietsstations. Vaste deelfietsstations bieden voornamelijk meerwaarde op locaties waar een grote vraag is naar (vaak kwalitatief betere en duurdere) deelfietsen die voor grotere afstanden (meer dan 2 á 3 kilometer) gebruikt worden. Daar kunnen hoogwaardige deelfietsen een bijdrage leveren in de modal shift van auto naar fiets door het verbeteren van ketenmobiliteit (first- en lastmile). Dit betreft vooral OV-knooppunten, personenvervoer over water, grote werkgelegenheidsclusters en P+R-locaties.



Dit betekent in de praktijk dat:

- De maximale loopafstand tot vast deelfietsstation 250 meter is (binnenstad).
- Er geen wildgroei aan vaste deelfietsstations mogelijk is.

¹ In het voorjaar van 2019 is onderzoek verricht naar de fietsparkeerbezetting in vergelijking met de fietsparkeercapaciteit in het centrum van Rotterdam. Dit om na te kunnen gaan waar een onder- (of over)capaciteit aan fietsparkeerplaatsen is. Uit het fietsparkeeronderzoek in het centrum van Rotterdam blijkt dat er behoefte is aan meer fietsparkeervoorzieningen. In de binnenstad zijn in totaal ruim 16.000 fietsparkeerplaatsen, maar op het drukst getelde moment stonden er ongeveer 32.000 fietsen. Voor de helft van de fietsen is geen fietsparkeervoorziening aanwezig.



Uit de marktconsultatie blijkt verder dat deelfietsondernemers geen mogelijkheden zien voor gedeeld gebruik door meerdere ondernemers van één deelfietsstation op één locatie. Voor een aantrekkelijke omgeving, het aanzien van de straat en met oog op de druk op de openbare ruimte is het niet wenselijk dat op één locatie diverse deelfietsstations van verschillende aanbieders naast elkaar staan. Een ongebreidelde uitbreiding van vaste deelfietsstations dient zodoende voorkomen te

worden. Voor deelfietsen die gebruikt worden voor grotere afstanden biedt een fijnmazig netwerk beperkte meerwaarde. Bij een goede inpassing (bereikbaarheid, ruimtelijk beeld) van vaste deelfietsstations is een maaswijdte van gemiddeld 500 meter afdoende, vergelijkbaar met de gebruikelijke gemiddelde halteafstanden voor het openbaar vervoer. Daarmee komt het voor de stad Rotterdam uit op een maximaal aantal van 200 vaste deelfietsstations. Er is daarvoor een indicatieve locatiekaart opgesteld met circa 90 kansrijke locaties voor vaste deelfietsstations en een goede spreiding over Rotterdam. Daarbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij populaire herkomst- en bestemmingslocaties, zoals stations, metrostations (in lijn met uitvoering van motie 'OV-fiets op alle metrostations' (18bb1872), afgedaan in juli 2018) en personenvervoer over water. Deze locatiekaart is niet uitputtend voor de hele gemeente Rotterdam en biedt ruimte voor andere kansrijke locaties in de andere gebieden binnen de gemeente. Denk daarbij aan o.a. Hoek van Holland of Rozenburg. Wat betreft het streven om bij alle metrohaltes een deelfietsen aanbod te hebben, zijn de eerste positieve gesprekken met enkele marktpartijen gevoerd. In 2019 zal in samenwerking met de RET en geïnteresseerde marktpartijen naar een concrete invulling gezocht worden.

Met de huidige aanbieders van systemen met deelfietsstations vinden, net als met de free-floating deelfiets aanbieders, regelmatig evaluatiegesprekken plaats over de kwaliteit van hun dienstverlening. Daarbij komen dezelfde punten aan de orde als bij de free-floating deelfiets aanbieders (zie paragraaf 2.4).



2.2 Intensiveren handhaving

De meeste aanbieders van deelmobiliteit zijn bereid om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de gemeente aan te bieden. Op termijn zal het aanbod aan deelmobiliteit ook leiden tot vermindering van de totale fietsparkeerdruk omdat minder mensen een eigen (tweede of derde) fiets bezitten en op straat parkeren. Dit is echter op dit moment nog niet het geval. De huidige parkeerdruk in de binnenstad en diverse wijken is dusdanig hoog dat deelfietsen onvoldoende in fietsparkeervoorzieningen achter gelaten kunnen worden. Alleen al in de binnenstad van Rotterdam is er op piekmomenten behoefte aan 16.000 extra fietsparkeerplaatsen. Dit leidt ertoe dat deelfietsen vaak op plekken worden achtergelaten waar dit als ongewenst wordt ervaren (openbaar groen, hinderlijk op het trottoir, etc.). In paragraaf 2.9 wordt ingegaan op het creëren van extra fietsparkeercapaciteit.

Op korte termijn wordt er meer gehandhaafd op basis van bestaande APV-regels. Dat betekent dat foutief gestalde deelfietsen (o.a. in parken, plantsoenen en groenstroken) sneller worden weggehaald. Daarnaast is het voornemen om meer plekken in de stad aan te wijzen waar gehandhaafd kan worden op weefietsen. Door deze twee acties wordt de verrommeling in de openbare ruimte tegengegaan. Om dit mogelijk te maken wordt het werkproces van stadsbeheer team toezicht & handhaving aangepast, hetgeen betekent dat er een bijbehorend handhavingsinstrument wordt ontwikkeld. Daarbij wordt ook de optie van het inzetten van last onder dwangsom (waarbij aanbieder zelf gelegenheid krijgt fiets binnen een gestelde termijn te verwijderen) onderzocht.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Er meer gehandhaafd wordt op basis van huidige wet- en regelgeving.
- De handhavingsmogelijkheden op weefietsen worden uitgebreid.
- Het melden en afhandelen van klachten over deelfietsen eenvoudiger wordt voor inwoners, deelfietsaanbieders en handhavers van gemeente

Het intensiveren van handhaving op (deel)fietsen wordt integraal meegenomen in de Uitvoering en Investeringsstrategie Fietsparkeren die in de eerste helft van 2019 opgesteld wordt.

Verder maakt een aantal deelfietsaanbieders in Nederland op dit moment afspraken over interoperabiliteit. Eind 2018 is het aanbod van de deelnemende deelfietsaanbieders beschikbaar gekomen om in apps van andere deelfietsaanbieders of MaaS-aanbieders weer te geven. Gebaseerd op dezelfde gegevens komt in 2019 een landelijk ontwikkelde tool (dashboard) beschikbaar die gemeente Rotterdam inzicht geeft in het aantal, locatie en gebruik van deelfietsen in de stad. Dit maakt het mogelijk om controleerbaar met deelfietsaanbieders afspraken te maken over herverdeling van fietsen die lang op dezelfde plek geparkeerd staan. Verder maakt de tool efficiëntere inzet van de Rotterdamse handhavingscapaciteit mogelijk. Daarnaast is er via een publieksversie de mogelijkheid om meldingen te doen (deze zijn zowel voor de deelfietsaanbieders als voor de gemeente Rotterdam zichtbaar). Deze loketfunctie zorgt ervoor dat het voor inwoners makkelijker wordt een melding te doen, ongeacht of de deelfietsaanbieders of gemeentelijke handhavers de melding doorgezet krijgen.



2.3 Vanaf 2020 vergunningstelsel met laagdrempelige toetreding

Graag willen we deelmobiliteit stimuleren en doorgaan op de positieve ingezette lijn met voldoende vrijheden voor aanbieders van deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en elektrische deelsteps, etc. Deelmobiliteit heeft een belangrijke rol in de opgaven waar deze stad voor staat. De meeste aanbieders van deelmobiliteit zijn bereid om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de gemeente aan te bieden. Op termijn zal het aanbod aan deelmobiliteit naar verwachting ook leiden tot vermindering van de totale fietsparkeerdruk omdat minder mensen een eigen (tweede of derde) fiets bezitten en op straat parkeren.

Hoewel de meeste aanbieders van deelmobiliteit momenteel bereid zijn om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de gemeente aan te bieden, hebben we nu als gemeente Rotterdam onvoldoende instrumenten om in te grijpen op het moment dat zich excessen voordoen (te veel voertuigen in relatie tot de ruimte, te veel klachten/meldingen, verrommeling openbare ruimte, overlast van rondslingerende voertuigen, weesfietsen, verhoging verkeersonveiligheid, etc.). Daarom is een andere samenwerkingsvorm gewenst.

Om voldoende vrijheden voor aanbieders van deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en elektrische deelsteps, etc. te behouden, wordt in 2019 een vergunningstelsel nader uitgewerkt dat laagdrempelig is voor aanbieders/ondernemers. Het streven is het vergunningstelsel per 1 januari 2020 in te laten gaan. We willen met het vergunningstelsel kunnen sturen op minimumvoorwaarden die passen bij zaken die het (algemeen) belang van de gemeente in de openbare ruimte raken. De huidige fietsparkeerdruk in het centrum en in woonwijken, de door inwoners ervaren overlast en de verkeersveiligheid op het trottoir, fietspad en rijbaan, spelen daarbij een nadrukkelijke rol. De wettelijke randvoorwaarden (toelating tot de weg en privacy) zijn uiteraard ook belangrijke uitgangspunten. De vergunning kan worden ingetrokken als niet aan de minimumvoorwaarden wordt voldaan.

Daarnaast willen we via een vergunningstelsel afspraken maken over zaken die het algemeen belang raken, zoals herverdeling van fietsen die lang op dezelfde plek geparkeerd staan, afhandeling van meldingen binnen enkele dagen, goede samenwerkingspartners.

Voor een vergunningstelsel moet de APV worden aangepast. Dit kan op z'n vroegst per 1 januari 2020. Daarvoor zoeken wij afstemming met andere steden en andere partners, zoals politie.

Dit betekent in de praktijk dat:

- De kwaliteit van deelfietsen en het deelfietssysteem beter gegarandeerd wordt
- Bij overlast gevende situaties een vergunning van een aanbieder kan worden ingetrokken
- Fietsen en deelfietsen (van aanbieders die een vergunning hebben) qua handhaving op straat gelijkwaardig worden behandeld



2.4 Voortzetting huidige samenwerkingsvorm met aangescherpte beleidsregels in 2019

Aangezien het voorgenomen vergunningstelsel pas op z'n vroegst op 1 januari 2020 kan ingaan en met de huidige aanbieders van deelfietsen en elektrische deelscooters prettig wordt samengewerkt², wordt in 2019 samengewerkt op een vergelijkbare manier als dat dit in 2018 gebeurde, de gentlemen's agreement met aanbieders van free-floatingssystemen en de samenwerkingsovereenkomsten met aanbieders die gebruik maken van dockingstations, aangevuld met de aangescherpte beleidsuitgangspunten uit dit document.

Dit betekent dat deelfietsaanbieders in 2019 de ruimte blijven krijgen om te laten zien welke positieve bijdrage deelfietsen kunnen leveren aan de gemeentelijke doelstellingen. Het algemeen belang van de openbare ruimte, de dienstenrichtlijn, de APV en wettelijke eisen (toelating tot de weg en privacy) zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Verder hebben we als gemeente de rol om als marktmeester de ontwikkelingen in goede banen te leiden. Daarbij worden de 3-maandelijke evaluatiegesprekken tussen de gemeente Rotterdam en aanbieders gecontinueerd. In deze gesprekken worden de volgende kwaliteitscriteria (zie bijlage 1, paragraaf 2.2) met elkaar besproken:

- a. Aantal deelfiets-ondernemers
- b. Aantal deelfietsen
- c. Stadsdekkend deelfietssysteem
- d. Vervoermiddel dat optimaal aansluit op de gebruikersgroep in Nederland
- e. Gemiddeld percentage operabele deelfietsen
- f. Gemiddelde gebruikersratio
- g. Gemiddelde stilstand tijd van 10% minst gebruikte fietsen
- h. Interoperabele deelfietsvloot (aansluiten bij het initiatief van samenwerkende aanbieders om de vloot van alle aanbieders zichtbaar te hebben in 1 app of platform)
- i. Gemiddeld aantal meldingen 14010 en BuitenBeter app
- j. Gemiddeld aantal meldingen bij deelfietsondernemer
- k. Gemiddelde afhandeltermijn meldingen (in dagen)
- l. Aantal en percentage verwijderde fietsen uit openbare ruimte

Voor nieuwe spelers op de Rotterdamse markt van deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooter en elektrische deelsteps, gelden de volgende uitgangspunten:

- Voordat er gestart wordt met activiteiten in Rotterdam, wordt contact gelegd met de gemeente Rotterdam betreffende de beleidsregels die in Rotterdam gelden.
- Vervolgens wordt gestart met een kleine vloot. In overleg met ons kan op basis van bewezen succes (aan de hand van de hiervoor genoemde kwaliteitscriteria) het aanbod aan voertuigen worden opgeschaald.

² Daarnaast hebben constructieve verkennende gesprekken plaatsgevonden met mogelijk toekomstige aanbieders van deelbakfietsen en elektrische deelstepjes

2.5 Experimenteren met 'exclusieve' plekken voor deelmobiliteit

Op belangrijke NS-treinstations, metrostations, locaties voor personenvervoer over water, P+R-terreinen en fietsenstallingen in de binnenstad) willen we daar waar mogelijk free-floating deelfietsen 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 Gobike en de OV-Fiets. Hier zien we dat ketenmobiliteit in de vorm van een deelfiets succesvol is. Het voorziet 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. Dat vraagt om een goede ruimtelijke inpassing.



Op deze kostbare locaties is de ruimte voor deelfietsen nu echter zeer beperkt, mede door een fietsparkeerverbod op enkele locaties (CS, station Blaak, Zuidplein, Prins Alexanderplein en Capelsebrug). Deze locaties verdienen een kwalitatief goede deelfiets die voor gebruikers altijd voor handen is. Dat vraagt om de keuze om hier voor alle partijen met een kwalitatief goede deelfiets en een hoog gebruikratio tegen een reële prijs toegang te bieden tot exclusieve plekken. Hier renderen fietsen met een frequent gebruik immers maatschappelijk het beste. En daarnaast bieden we ruimte aan innovatie, zorgen we voor een gelijk speelveld voor alle deelfietsondernemers en borgen we de beschikbaarheid van deelfietsen op deze locaties veel beter.

De grote uitdaging bij dit aspect is, gezien eerdere ervaringen, om daadwerkelijk ook deze 'exclusieve' plekken in de huidige beschikbare (openbare) ruimte in te kunnen passen.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Er geëxperimenteerd gaat worden met twee exclusieve deelmobiliteitslocaties.

Daarom willen we experimenteren met twee 'exclusieve' deelmobiliteitslocaties nabij het Centraal station en station Blaak. Op deze afgebakende locaties (belijning en bebording) krijgen alle deelmobiliteitsconcepten (deelfietsen, elektrische deelscooters en eventueel elektrische deelsteps) ruimte om dichtbij het station de vervoermiddelen te stallen. Het experiment zal één jaar duren, daarna wordt samen met de deelconceptaanbieders de werking ervan geëvalueerd. Bij succes worden de mogelijkheden onderzocht om het aantal exclusieve plekken op basis van vraag uit te breiden.

2.6 Betalen voor gebruik van vaste deelfietsstations

Tijdens de marktconsultatie en evaluatiegesprekken met de deelfietsondernemers is gebleken dat er nog geen winst wordt gemaakt op deelfietsen. Dit heeft vooral te maken met de investeringskosten, de personele kosten (voor afhandeling klachten, verwijderen kapotte en foutief gestalde fietsen en herverdeling van deelfietsen) en de markt

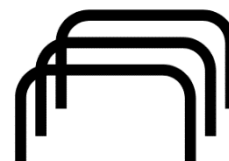
Dit betekent in de praktijk dat:

- Vaste deelfietsstations precario betalen aan de gemeente.
- Het voor free-floating fietsen elders in de stad niet mogelijk is te laten betalen.

die nog verder moet groeien. Uit de gebiedsconsultatie komt naar voren dat de gebiedscommissies graag zien dat er wordt betaald voor gebruik van de publieke ruimte door deelfietsondernemers. We hanteren het uitgangspunt dat er door deelfietsondernemers betaald wordt voor het gebruik van de openbare ruimte voor zover dit juridisch mogelijk is. Dit moet een reëel bedrag zijn, waardoor de kosten voor de gebruiker niet significant stijgen en waarbij de deelfiets voor iedereen beschikbaar blijft. Bij deelfietsondernemers met deelfietsstations kan precario worden geheven (hetgeen op dit moment al gebeurt), omdat zij vaste deelfietsstations plaatsen in de openbare ruimte. Dit geldt niet voor de andere (free-floating) deelfietsen in de stad. Deze kunnen juridisch gezien niet belast worden voor het plaatsen van deelfietsen, vanwege de ‘beperkte duurzaamheid van het ruimtebeslag’.

2.7 Free-floating deelfietsen maken gebruik van reguliere fietsparkeervoorzieningen

De deelfiets heeft, net als de deelauto, potentie om veel efficiënter te worden gebruikt. Zeker vergeleken met een reguliere fiets die meestal slechts één gebruiker per fiets kent. Veel fietsen staan in Rotterdam een groot deel van de dag of langer stil. Veel fietsnietjes staan vol met weinig gebruikte fietsen. Deze stilstaande voertuigen kosten de maatschappij daarmee geld. Dat vraagt deelfietsen met een



brede toegankelijkheid, laagdrempelige toegang en heldere regels voor gebruikers. Alleen dan heeft de deelfiets kans om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie in de stad. Voor gebruikers is de deelfiets een (buiten)gewone fiets die je net als een reguliere fiets gewoon wilt stallen op een fietsparkeerplek. Een afzonderlijke plek zou om extra ruimtebeslag en

Dit betekent in de praktijk dat:

- Fietsparkeervoorzieningen op straat efficiënter gebruikt worden.
- De deelfiets bij voldoende gebruik bijdraagt aan het verminderen van fietsparkeerdruk op straat.

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. Enkel op A-locaties zien we dat daarvoor de noodzaak bestaat. Flexibiliteit is buiten deze A-locaties het sleutelwoord om kansen te bieden voor de mobiliteitstransitie. Voldoende fietsparkeercapaciteit is daarbij een belangrijk punt van aandacht, in het bijzonder in het centrum en in vooroorlogse wijken. Daar kunnen extra (deel)fietsvlonders en extra fietsnietjes adequaat aan bijdragen. Voldoende fietsparkeercapaciteit draagt bij aan het imago van de deelfiets.

2.8 Optimaliseren (deel)fietsparkeren en handhavingsaanpak fietsparkeren

Uit het recent uitgevoerde fietsparkeeronderzoek in het centrum van Rotterdam blijkt dat er behoefte is aan meer fietsparkeervoorzieningen. In de binnenstad zijn in totaal ruim 16.000 fietsparkeerplaatsen, maar op het drukst getelde moment stonden er ongeveer 32.000 fietsen. Voor de helft van de fietsen is geen fietsparkeervoorziening aanwezig. Er is vooral behoefte aan fietsparkeervoorzieningen die geen openbare ruimte in beslag nemen. Het imago van deelfietsen zou verbeteren als er voldoende plekken zijn om fietsen te stallen. In dit kader is het van belang de handhavingsaanpak op weef fietsen en fietswrakken in bestaande fietsparkeervoorzieningen te optimaliseren. Voor een betere fietsparkeersituatie is het van belang om meer fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Dit betekent dat er enerzijds extra investeringen gedaan



moeten worden om de stallingscapaciteit te vergroten en anderzijds extra handhaving nodig is om deze capaciteit optimaal te benutten. Het optimaliseren van (deel)fietsparkeren en de handhavingsaanpak fietsparkeren wordt benoemd in de in ontwikkeling zijnde fietsvisie 2019-2022 en wordt integraal meegenomen in de Uitvoering en Investeringsstrategie Fietsparkeren die in de eerste helft van 2019 opgesteld wordt.

Daarnaast kunnen ook de deelfietsondernemers hier hun steentje bijdragen. Door adequate herverdeling van deelfietsen en het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen uit de openbare ruimte wordt verrommeling tegengegaan. Verder wordt met de deelfietsondernemers bekeken of een meer gezamenlijke aanpak van herverdeling, handhaving en klachtenafhandeling wenselijk en mogelijk is.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Er uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen nodig is.
- Door de afspraken met deelfietsondernemers er minder overlast is van weesdeelfietsen.

2.9 Uitgangspunten deelfiets gelden ook voor aanbieders van deeltweewielers

De deelsnorfiets (in de volksmond deelscooter) en andere deeltweewielers (zoals de elektrische step en bakfiets) hebben qua ruimtebeslag de meeste overeenkomst met een (deel)fiets. Om die reden worden voor elektrische deelsnorfietsen in principe dezelfde uitgangspunten gehanteerd als voor deelfietsen. Hetzelfde geldt voor elektrische deelsteps, alleen worden deze op dit moment in Nederland nog niet toegelaten op de openbare weg. Op dit moment worden landelijk de eisen voor toelating op de weg nader onderzocht en mogelijk aangescherpt. Naar verwachting is daar einde eerste kwartaal of begin tweede kwartaal 2019 vanuit het Rijk duidelijkheid over en kunnen bedrijven met elektrische steps hun product ter goedkeuring voorleggen aan het Rijk/RDW. Daarnaast komen er wellicht in de toekomst andere type voertuigen op twee of drie wielen op de markt die qua gebruik en ruimtebeslag het meeste overeenkomst hebben met de fiets. Van belang is dat we als gemeente Rotterdam in staat zijn op termijn overeenkomstige afspraken te maken met alle aanbieders van deeltweewielermobiliteit.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Nieuwe deeltweewielers op eenzelfde wijze worden behandeld als de deelfietsen.
- De gemeente nieuwe innovaties een kans blijft geven, maar daarover afspraken met ondernemers wil maken.

2.10 (Deel)fietsstimulering en bieden van gelijke kansen

Op dit moment wordt er door de gemeente Rotterdam naar haar inwoners en bedrijven niet actief gecommuniceerd over het aanbod op de deelfietsenmarkt. Nu de markt tot rust is gekomen, kunnen we (hopelijk in het voorjaar van 2019) meer bekendheid geven aan deelfietsen (en deelmobiliteit) in de stad. Ook kunnen aanbieders in contact worden gebracht met partijen in de stad om met gerichte stimuleringsprojecten aan de slag te gaan.



Verder kan de deelfiets een bijdrage leveren aan het bieden van gelijke kansen aan iedereen door het terugdringen van vervoersarmoede, waardoor Rotterdammers die dit probleem ervaren meer kans maken op de arbeidsmarkt en voorzieningen binnen handbereik komen door het verkorten van de reistijd. Het gebrek aan passend vervoer houdt sociale exclusie in stand. De deelfiets biedt kansen om deze doelgroep te voorzien in hun verplaatsingsbehoefte en ervoor te zorgen dat bepaalde voorzieningen binnen handbereik komen te liggen. Met een pilot voor deelfietsen willen we kijken in hoeverre de deelfiets bij kan dragen aan het reduceren van vervoersarmoede.

De deelfietsaanbieders hebben tijdens de gebiedsconsultaties aangegeven bereid te zijn deelfietsen aan te bieden in gebieden met vervoersarmoede. Belangrijk is wel dat de businesscase rendabel is. In gebieden waar weinig gefietst wordt is het de vraag of er een vraag ontstaat als er deelfietsen beschikbaar zijn. Tevens zijn er zorgen over extra kostenposten in gebieden met veel vandalisme of de uitgestrektheid van Rotterdam Zuid wat extra kosten met zich mee kan brengen. Om de doelgroep op de fiets te krijgen wijzen zij op het feit dat persoonlijk contact en activiteiten voor fietsstimulering noodzakelijk zijn. Naast het aanbieden van deelfietsen zijn er ook mogelijkheden om de lokale werkgelegenheid te stimuleren (bijvoorbeeld distributie en reparaties).

Er is overleg geweest met diverse partijen en maatschappelijke organisaties, maar ook met de gemeentelijke afdeling Werk & Inkomen. Dit zijn partijen die aan fietsstimulering doen of werken met groepen die vervoersarmoede ondervinden. Enkele partijen gaven aan al contact te hebben met deelfietsaanbieders of al samen te werken.

We willen graag pilots opstarten die inzicht geven voor welke doelgroepen de deelfiets een oplossing kan zijn. Om de mogelijkheden hiertoe te verkennen is in oktober een sessie georganiseerd waarbij vraag en aanbod partijen samen gebracht zijn. Deze sessie heeft kansen maar ook enkele beperkingen aan het licht gebracht. Verschillende partijen hebben aangegeven op korte termijn te kunnen samenwerken maar dat hier wellicht wel extra financiële middelen voor nodig zijn. Dekking van extra operationele kosten is voor aanbieders een aandachtspunt. De vraag en aanbod partijen zijn nu aan zet om met concrete voorstellen voor een pilot gericht op vervoersarmoede te komen. Binnen budgetten voor fietsstimulering of werk & inkomen en mogelijk zelfs het armoedeplan kan vervolgens gezocht worden naar mogelijkheden om pilots op te starten. Wanneer blijkt dat een pilot succesvol is, kunnen we voor de langere termijn afspraken maken om deelvervoer te stimuleren voor de stad.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Er meer inzicht komt in doelgroepen waar de deelfiets een uitkomst kan bieden.
- Deelfietsen beschikbaar komen voor mensen die minder makkelijk reizen.
- In het voorjaar van 2019 meer bekendheid wordt gegeven aan deelmobiliteit in de stad.

Vervoersarmoede en stimulering van deelfietsen worden integraal opgepakt binnen de nieuw op te stellen Fietsvisie.



2.11 Flexibiliteit deelfietsbeleid behouden en integreren binnen fietsbeleid

De markt voor deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en andere tweewielersconcepten (elektrische deelsteps, etc.) is nog sterk in beweging. Dat vraagt om flexibiliteit om te anticiperen op deze nieuwe ontwikkelingen. Met de voorgestelde uitgangspunten verwachten we hieraan invulling te kunnen geven.

Daarnaast zien we dat deelfietsbeleid sterk vervlochten is met het fiets- en deelmobiliteitsbeleid. De uitvoering van de beleidsaanpak deelfietsen maakt integraal onderdeel uit van het fietsbeleid, de nieuwe Fietsvisie.

Medio 2020 wordt deze beleidsaanpak deelfietsen geëvalueerd en waar nodig herijkt. Indien er in de tussentijd excessen plaatsvinden of er nieuwe ontwikkelingen zijn vindt evaluatie en herijking eerder plaats.

Dit betekent in de praktijk dat:

- Flexibiliteit en innovatiekracht gewaarborgd zijn.
- Het deelfietsdossier integraal wordt uitgevoerd vanuit het Rotterdamse fiets- en deelmobiliteitsbeleid.