

Beleidsnotitie deelfietsen



Van
Gemeente Rotterdam, SO V&V

Datum
31 januari 2018



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel beleidsnotitie	3
1.2	Wat is een deelfiets(systeem)?	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Kern van het Rotterdamse deelfietsbeleid	5
2.1	Deelfiets biedt volop kansen voor duurzame mobiliteit	5
2.2	Beleidsuitgangspunten	5
3	Nadere toelichting op het Rotterdamse deelfietsbeleid	9
3.1	Doel van deelfietsen: bijdragen aan de ontwikkeling van de stad	9
3.2	Deelfietsystemen en gebruikersgroepen	13
3.3	Juridische mogelijkheden	15
3.4	Organisatie	16
	BIJLAGEN	19
1	Typen deel- en huurfietsystemen	
2	Kenmerken deelfietsystemen	
3	Mogelijkheden voor deelfietsparkeren	
4	Aanvullende maatregelen en activiteiten	
5	Huidige regels APV van toepassing op (deel)fietsen	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel beleidsnotitie

De ontwikkeling van deelfietsen gaat razend snel. Sinds 2016 is GoBike al actief in Rotterdam met een deelfietsstelsysteem met verschillende locaties met vaste parkeerstations. Wereldwijd worden in grote steden nieuwe deelfietsstelsystemen geïntroduceerd zonder deze (deelfiets)parkeerstations. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om snel een werkend deelfietsstelsysteem op straat te zetten. Zo zijn in Rotterdam in 2017 oBike, Donkey Republic, Mobike en Ofo met een deelfietsstelsysteem van start gegaan. Verschillende andere deelfietsondernemers hebben ook interesse om in Rotterdam actief te worden.



Aan de andere kant zien Rotterdammers de impact op de openbare ruimte van deelfietsen. Doordat er steeds meer deelfietsen bij komen, worden de huidige stallingsvoorzieningen voor de eigen fietsen schaarser. Dit leidt ertoe dat inwoners hun eigen fiets minder makkelijk kwijt kunnen. Daarnaast worden niet alle deelfietsen even netjes gestald. Een goede inpassing van deelfietsen in de openbare ruimte is daarom van belang.

Deze beleidsnotitie deelfietsen heeft tot doel om de waarde van deelfietsen voor Rotterdam kenbaar en zichtbaar te maken. De gemeente wil als marktmeester de ontwikkeling van deelfietsen als onderdeel van het mobiliteitsnetwerk in goede banen leiden. Ze streeft daarbij naar een kwalitatief goed, divers en toegankelijk deelfietsaanbod en een nette stad met ruimtelijke kwaliteit. Ongewenste (neven)effecten worden daarbij bestreden. Deze notitie gaat primair over deelfietsen. Andere deeldiensten (deelscooters en -auto's) hebben een vergelijkbare uitwerking op de stad, behoudens qua ruimtebeslag e.d. Voor deelscooters voorziet de gemeente in een soortgelijke aanpak, waarin de gemeente als marktmeester aanstuurt op een kwalitatief en duurzaam aanbod.

1.2 Wat is een deelfiets(system)?

Deelfiets

Een deelfiets is een publiek toegankelijke fiets die voor een korte duur (tijd) en tegen geringe kosten (betaling) in een netwerk wordt aangeboden. Dit netwerk van deelfietsen vormt gezamenlijk een deelfietsstelsysteem. In de bijlagen 1 t/m 3 staat meer informatie over kenmerken en typen deelfietsstelsystemen en over typen deelfietsparkeren. Een stedelijk deelfietsstelsysteem is publiek toegankelijk, gemakkelijk te gebruiken en vormt een onderdeel van het stedelijk mobiliteitsstelsysteem, naast de bus, trein, metro, personenvervoer over water, auto, bromfiets en eigen fiets. Er zijn verschillende typen deelfietsen, waaronder reguliere deelfietsen (zoals OV Fiets, oBike en Mobike), elektrische deelfietsen (zoals GoBike) en (elektrische) deelbakfietsen.



Deelfietssysteem

Een deelfietssysteem gaat uit van optimalisatie van het gebruik per fiets per dag. Met een deelfietssysteem is het voor een gebruiker mogelijk om, na eenmalige registratie en eenmalig betalingsmandaat, met één identificatiemiddel op verschillende plekken en op verschillende tijdstippen een deelfiets te gebruiken. Daarbij is er geen één-op-één relatie tussen een gebruiker en een specifieke fiets uit het netwerk. Leasefietsen, zoals de Swapfiets, zijn zodoende geen deelfiets. Daarbij is voor de duur van de leaseperiode namelijk sprake van een één-op-één relatie tussen een gebruiker en een specifieke fiets.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze beleidsnotitie is de kern van het Rotterdamse deelfietsbeleid opgenomen. In het afsluitende hoofdstuk 3 worden de beleidsuitgangspunten nader toegelicht. De bijlagen 1 t/m 3 bevatten achtereenvolgens informatie over de verschillende deelfietssystemen (bijlage 1), het type deelfietssystemen (bijlage 2) en de mogelijkheden voor deelfietsparkeren (bijlage 3). Bijlage 4 bevat de mogelijke, aanvullende maatregelen en activiteiten na de pilotperiode. In bijlage 5 zijn de huidige regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) die van toepassing zijn op (deel)fietsen opgenomen.



2 Kern van het Rotterdamse deelfietsbeleid

2.1 Deelfiets biedt volop kansen voor duurzame mobiliteit

Rotterdam ziet volop kansen voor de deelfiets om een bijdrage te leveren aan duurzame mobiliteit. Deelfietsen kunnen het mobiliteitssysteem duurzaam versterken en het huidige OV-netwerk en personenvervoer over water verder aanvullen. De (deel)fiets is een belangrijke schakel op de korte- en middellange verplaatsingen naar voorzieningen, zoals scholen en universiteit, winkels, bedrijven en ziekenhuizen. De (deel)fiets is een belangrijke vervanging voor de auto, zeker op de kortere afstanden en daarnaast krijgen inwoners zonder auto meer kans zich te kunnen verplaatsen.

Deelfietsen vormen een welkome aanvulling op de ketenmobiliteit, waarbij de deelfiets zeer geschikt is op de 'first- en last mile'. Binnen het concept van Mobility as a Service (MaaS) kan de deelfiets een belangrijke schakel vormen. Daarnaast kan de deelfiets een bijdrage leveren aan het terugdringen van de vervoersarmoede van Rotterdammers waardoor deze groep Rotterdammers een grotere kans maakt op de arbeidsmarkt en andere voorzieningen binnen handbereik komen door het verkorten van de reistijd. Deelfietsen leveren zo een bijdrage aan de hoofdoelen uit het Stedelijk Verkeersplan (SVPR); Gezonde stad, Aantrekkelijke woonstad en Vitale Economie.

2.2 Beleidsuitgangspunten

Om de Rotterdamse deelfietsen tot een succes te maken zet de gemeente Rotterdam tot 1 augustus 2018 in op onderstaande beleidsuitgangspunten:

Gemeente is marktmeester

- › De gemeente stuurt vanuit haar rol als marktmeester op een kwalitatief goed, divers en toegankelijk deelfietsaanbod voor gebruikers en een nette stad met ruimtelijke kwaliteit. De gemeente heeft de ambitie om op termijn een volledig dekkend deelfietsnetwerk in de gehele gemeente te realiseren, waarbij de gemeente zich inzet om de deelfiets aan te bieden aan Rotterdammers in gebieden met vervoersarmoede.

Kwaliteitscriteria leidend voor doorontwikkeling deelfietssystemen

- › De rol van marktmeester vult de gemeente op de volgende manier in:
 - › De gemeente ontwikkelt kwaliteitscriteria voor het Rotterdamse deelfietssysteem. De aandachtspunten vanuit de gebiedscommissies, experts en deelfietsondernemers worden daarin meegenomen. Een eerste uitwerking van deze kwaliteitscriteria is opgenomen in figuur 3.7 en wordt nog nader uitgewerkt.
 - › Handhavend optreden bij overlastgevend stallen en hinderlijk parkeren van deelfietsen om zo verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan.
 - › Reguliere monitoring van o.a. klachten, deelfietsgebruik, ruimtebeslag, gedrag, veiligheid en de kwaliteit van deelfietsen. Deelfietsondernemers worden op deze manier uitgedaagd om invulling te geven aan de kwaliteitscriteria. Daarnaast is monitoring nodig voor dossiervorming, om strenger optreden in de toekomst te kunnen rechtvaardigen.



- › Strengere regulering, mocht overleg met deelfietsondernemers onvoldoende resultaat leveren voor een kwalitatief goed, divers en toegankelijk deelfietsaanbod met oog voor een nette, aantrekkelijke openbare ruimte.

Deelfietsondernemers krijgen kans om zich te bewijzen

- › Deelfietsondernemers krijgen tijdens de pilotfase, tot 1 augustus 2018, de ruimte om te laten zien welke positieve bijdrage deelfietsen kunnen leveren aan de gemeentelijke doelstellingen, onder meer uit het SVPR. Er komt tijdens deze periode zodoende geen algemeen verbod op het aanbieden van deelfietsen en het heffen van precario voor deelfietsondernemers is in deze periode niet aan de orde.

Inpassen en reguleren wanneer nodig

- › De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om deelfietsen te reguleren en waar nodig om verder in te kunnen grijpen ('rode knop'). Daartoe werkt de gemeente de mogelijkheid uit om:
 - › de algemene fietsparkeerregels aan te scherpen. Dit kan tevens bijdragen aan meer plek in het fietsparkeerrek in de openbare ruimte.
 - › een verbod in te stellen op het aanbieden van diensten vanaf de openbare weg. Daarbij kan gedacht worden aan knelpuntlocaties met een hoge fietsparkeerdruk en/of bezettingsgraad. De gemeente onderzoekt of een beperkt aantal deelfietsondernemers die het beste scoren op de kwaliteitscriteria daar een vergunning kan krijgen voor het exclusief aanbieden van diensten.
- › De gemeente maakt een plan voor de ruimtelijke inpassing van deelfietsparkeren met de daarvoor benodigde handhavingcapaciteit, inclusief onderzoek naar de mogelijkheden van het toevoegen van extra fietsparkeervoorzieningen op straat danwel inpandig in woonwijken en bij voorzieningen. Daarbij wordt ook een goed werkend systeem van geofencing door deelfietsondernemers (parkeren van fietsen in virtuele zones met behulp van gps, zie bijlage 3) meegenomen.
- › De gemeente onderzoekt de haalbaarheid van het heffen van precariobelasting voor deelfietsondernemers na 1 augustus 2018.

Bij het bovengenoemde deelfietsbeleid hoort een pakket van maatregelen en activiteiten die door de gemeente worden uitgevoerd. De pilotfase, tot 1 augustus 2018, wordt onder andere benut om nadere afspraken te maken met de deelfietsondernemers en daarnaast ook in overleg te gaan met gebiedscommissies en experts. Samen met deze partijen gaat de gemeente onder meer aan de slag om meer zicht te krijgen op de knelpuntlocaties en de kwaliteitscriteria verder uit te werken. Daarnaast pakt de gemeente binnen de bestaande mogelijkheden ongewenste neveneffecten aan en werkt de juridische mogelijkheden verder uit. De maatregelen en activiteiten uit de pilotperiode zijn opgenomen in tabel 2.1. Uitgegaan wordt dat in deze periode het gewenste resultaat is bereikt. Mocht dit onverhoopt niet gelukt zijn, grijpt de gemeente in door gebruik te maken van de 'rode knop'. Hiervoor wordt dan mogelijk een aanvullend pakket van maatregelen uitgevoerd. Deze zijn in opgenomen in bijlage 4.



Tabel 2.1: Maatregelen korte termijn (pilotfase tot 1 augustus 2018)

Maatregelen korte termijn (Pilotfase) (2017 – medio 2018)		Verwacht resultaat	Betrokkene(n)	Uitvoering
Maatregel 1: Handhaving fout geparkeerde deelfietsen	De gemeente handhaaft op grond van artikel 5.12 APV (deel)fietsen die gevaarlijk of hinderlijk zijn geparkeerd of (deel)fietsen die zijn gestald op locaties waar dit niet is toegestaan.	Fout geparkeerde deelfietsen worden verwijderd.	Gemeente	Doorlopend
Maatregel 2: Frequent overleg met deelfiets- ondernemers	De gemeente blijft frequent in (gezamenlijk) overleg met deelfietsondernemers die in Rotterdam actief (willen) zijn. In dit overleg wordt stilgestaan bij ontwikkelingen op de monitor ten aanzien van klachten, data deelfietsgebruik, ruimtebeslag, gedrag, veiligheid en kwaliteit.	Optimalisatie van dienstverlening en vermindering van het aantal klachten.	Gemeente en deelfiets-ondernemers	Elk kwartaal of zoveel vaker als nodig
Maatregel 3: Overleg deelfietsaanbiede- rs en vervoerders voor invulling gebieden vervoersarmoede	De gemeente gaat samen met deelfietsaanbieders en OV bedrijven in overleg om deelfietsen aan te kunnen bieden in gebieden met vervoersarmoede.	Zicht op mogelijkheden van aanbieden deelfietsen in gebieden met vervoersarmoede.	Gemeente, deelfiets-ondernemers en OV bedrijven	Q1-2 2018
Maatregel 4: Onderzoek aanpassing APV	De gemeente onderzoekt nader de mogelijkheden om de APV aan te wenden om (strenger) te sturen op de kwaliteit van de dienstverlening van deelfietsondernemers via kwaliteitscriteria.	Vooralsnog ligt sturing op het aantal aanbieders niet voor de hand.	Gemeente	Q1 2018
Maatregel 5: Open standaard deelfiets- ondernemers	Met de <i>motie voorkom monopolie</i> (17bb7309) heeft de gemeenteraad het college verzocht te onderzoeken hoe (eventueel samen met andere grote steden) een open standaard voor het gebruik van deelfietsen verplicht gesteld kan worden, zodat fietsers met één account of app fietsen van verschillende aanbieders kunnen gebruiken. Op 29 januari jl. is een intentieovereenkomst door een aantal in Rotterdam actieve deelfietsondernemers ondertekend. Die afspraken moeten er toe leiden dat in de toekomst met één account gebruik kan maken van alle deelfietsen. De bedrijven gaan onder andere beschikbaarheid, prijsinformatie en de locatie van de fietsen delen en het mogelijk maken de huur te starten en te stoppen via andere partijen.	Een interface die ervoor zorgt dat deelfietsaanbieders hun deelfietseninformatie data beschikbaar stellen aan andere partijen.	G4-gemeenten	Q1 2018
Maatregel 6: Uitwerken kwaliteitscriteria	Momenteel worden kwaliteitscriteria geformuleerd, waarmee de gemeente zijn marktmeesterrol kan invullen. In figuur 3.7 staat de eerste uitwerking. De kwaliteitscriteria worden met de maatregelen verder gebracht en krijgen vervolgens hun beslag in de doorontwikkeling van de monitor deelfietsen.	Randvoorwaardelijke kwaliteitscriteria die de gemeente kan stellen bij de maatregelen voor de middellange termijn.	Gemeente, gebieds-commissies en deelfiets-ondernemers	Q4 2017 – Q2 2018



Maatregel 7: Marktconsultatie Deelfiets- ondernemers	De interesse onder deelfietsondernemers om naar Rotterdam te komen is groot. Met deze marktverkenning gaan we hun ambities na. Daarnaast staan we stil bij de kwaliteitscriteria en gaan we na wat er nodig is aan regels om deelfietsen te reguleren.	Zicht op de ambities van deelfietsondernemers en haalbaarheid van geformuleerde kwaliteitscriteria.	Gemeente en deelfiets-ondernemers	Q1 2018
Maatregel 8: Inventariseren knelpuntlocaties	We inventariseren die locaties waar deelfietsen knelpunten opleveren. Het college kan vervolgens op grond van artikel 5.12 APV, lid 1, besluiten een verbod in te stellen op het onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen laten staan van fietsen.	Overzicht van knelpuntlocaties met deelfietsen in Rotterdam.	Gemeente en gebieds-commissies	Q1-2 2018
Maatregel 9: Gebiedsconsultatie deelfietsen	Met een gebiedsconsultatie krijgen de gebiedscommissies de gelegenheid om knelpunten aan te dragen en het gesprek mee te voeren over de kwaliteitscriteria.	Zicht op de noodzaak tot reguleren en te stellen kwaliteitscriteria.	Gemeente, gebieds-commissies en gebruikers	Q2 2018
Maatregel 10: Monitor deelfietsen doorontwikkelen	We ontwikkelen de monitor deelfietsen door die we elk kwartaal maken. Daarbij maken we gebruik van de bestaande monitor ten aanzien van klachten, deelfietsgebruik, ruimtebeslag, gedrag, veiligheid en de kwaliteit van deelfietsen.	Frequent overzicht van de prestaties van deelfiets-ondernemers op de te stellen kwaliteitscriteria.	Gemeente, gebieds-commissies en deelfiets-ondernemers	Doorlopend
Maatregel 11: Verkenning verbod en vergunning en precariobelasting op knelpuntlocaties	De gemeente gaat de mogelijkheden van een vergunningstelsel voor deelfietsondernemers na. Dit vraagt om een verbod op het aanbieden van deelfietsen, waarvoor een deelfietsondernemer een ontheffing kan aanvragen. De gemeente onderzoekt daarbij ook de mogelijkheden voor het heffen van precariobelasting.	Zicht op de mogelijkheden om op basis van kwaliteitscriteria deelfietsondernemers een ontheffing te bieden en de mogelijkheden van heffen van precariobelasting.	Gemeente, gebieds-commissies en deelfiets-ondernemers	Q2 2018
Maatregel 12: Ruimtelijke inpassing deelfietsparkeren	De gemeente gaat -in overleg met deelfietsondernemers- na op welke wijze deelfietsparkeren het beste ingepast kan worden, mede gelet op toename van het aantal fietsen in de stad, de huidige fietsparkeercapaciteit en aanwezigheid van weesfietsen in de openbare ruimte.	Inzicht in de wijze waarop het deelfietsparkeren het beste vorm kan krijgen en wat daarvoor nodig is.	Gemeente, gebieds-commissies en deelfiets-ondernemers	Q2 2018
...				

3 Nadere toelichting op het Rotterdamse deelfietsbeleid

3.1 Doel van deelfietsen: bijdragen aan de ontwikkeling van de stad

Bijdrage aan duurzame mobiliteit

Rotterdam is een stad in ontwikkeling. Die ontwikkelingen en de verdichtingsopgave van de stad maken dat er meer verplaatsingen worden gemaakt. Die extra verplaatsingen zorgen voor extra druk op de openbare ruimte, zowel met rijdende als stilstaande voertuigen. De fiets, en daarmee ook de deelfiets, maakt een belangrijk onderdeel uit van de Rotterdamse ketenmobiliteit. De (deel)fiets is een belangrijke schakel op de korte- en middellange verplaatsingen naar voorzieningen, zoals scholen en universiteit, winkels, bedrijven en ziekenhuizen. De (deel)fiets is een belangrijke vervanging voor de auto, zeker op de kortere afstanden en daarnaast krijgen inwoners zonder auto meer kans zich te kunnen verplaatsen.



De (deel)fiets is essentieel in de first- en last mile verplaatsingen van de auto (P+R) en OV. Denk daarbij aan de trein, metro/RandstadRail en ook aan vervoer over water. Nu nemen veel reizigers de fiets nog mee in de metro of op de waterbus, maar met deelfietsen op vooral de bestemmingslocatie van metro of waterbus is het mogelijk de eigen fiets op de herkomstlocatie te laten staan. Tevens zien we het beleid t.a.v. de openbare ruimte en de auto veranderen. In de nieuwe concept Beleidsregeling Parkeernormen is het bijvoorbeeld mogelijk om bij nieuwe ontwikkelingen (deel)fietsvoorzieningen aan te bieden, zodat er flexibilisering van de parkeereis voor auto's ontstaat.

Bijdrage aan de hoofddoelstellingen uit het Stedelijk Verkeersplan

In het SVPR is vastgelegd hoe Rotterdam hier mee wil omgaan.

Daarbij zijn de volgende drie hoofddoelen gesteld:

- Gezonde stad
- Aantrekkelijke woonstad
- Vitale Economie

Gezonde stad: De (deel)fiets is bij uitstek het vervoermiddel dat past bij een gezonde stad. Meer gebruik van de fiets zorgt voor minder luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Dit zorgt samen met meer beweging voor gezondere Rotterdammers. Een deelfiets met een betaalbaar tarief zorgt er bovendien voor dat de fiets als vervoermiddel toegankelijk wordt voor inwoners zonder eigen fiets. Voor mensen in bijvoorbeeld de zgn. NPRZ wijken waar sprake is van vervoersarmoede komt daarmee een vervoermiddel binnen handbereik. Hierdoor draagt de deelfiets ook bij aan de bevordering van de sociale en maatschappelijke participatie van deze groep mensen en daarmee aan een stijging op de maatschappelijke ladder van deze mensen. Daarnaast is fietsen ook gewoon leuk. Mensen fietsen vaak samen naar kantoor of naar de sportvereniging.



Aantrekkelijke woonstad: De deelfiets draagt veel bij aan de beleidsdoelen van het Stedelijk Verkeersplan. Een deelfiets kan het ruimtegebruik door fiets- en autoparkeren terugdringen als de deelfiets optimaal (lees: frequent) gebruikt wordt. De deelfiets is welkom, maar er moet voorkomen worden dat de deelfiets een te grote negatieve impact op de openbare buitenruimte heeft. Dat wil zeggen dat een deelfiets zo min mogelijk stil zou moeten staan. In gebieden waar de aantrekkelijke buitenruimte belangrijk is weegt dit sterker dan in gebieden waar de bereikbaarheid bijvoorbeeld een opgave is. De ruimtelijke inpassing van deelfietsparkeren in de openbare ruimte is zodoende van belang.

Vitale Economie: Net als de gewone fiets zorgt de deelfiets voor een langere verblijfsduur en dus hogere uitgaven in de binnenstad. Hierbij staat het gemak om een deelfiets te gebruiken centraal. Een fijnmazig netwerk met voldoende aanbod is daarbij een must. Werkgevers kunnen een rol spelen door bij te dragen aan (o.a. de abonnements)kosten die deelfietsaanbieders vragen en met het beschikbaar stellen van parkeervoorzieningen. Dat verlaagt de drempel om deelfietsen te gebruiken en maakt het voor doelgroepen mogelijk dat werkplekken beter bereikbaar worden.

Het SVPR gaat daarnaast uit van een lange termijn mobiliteitsstrategie voor de bereikbaarheid van stad en regio. Essentieel is om in het stedelijk gebied een gezond en veilig leefklimaat te ontwikkelen. Een gezonde en aantrekkelijke stad waarbij de stedelijke verdichting en economische vernieuwing kan plaatsvinden. Dit leidt tot de volgende beleidskeuzen:

1. Stimuleren van fiets en OV binnen de Ring.
2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht.
3. Regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande.
4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de citylounge versterkt.
5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile.
6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt.
7. Gezonde leefomgeving: versterken Ruimtelijke kwaliteit en Zero Emissie.
8. Slimme mobiliteit: technologische innovatie en ICT.
9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden.

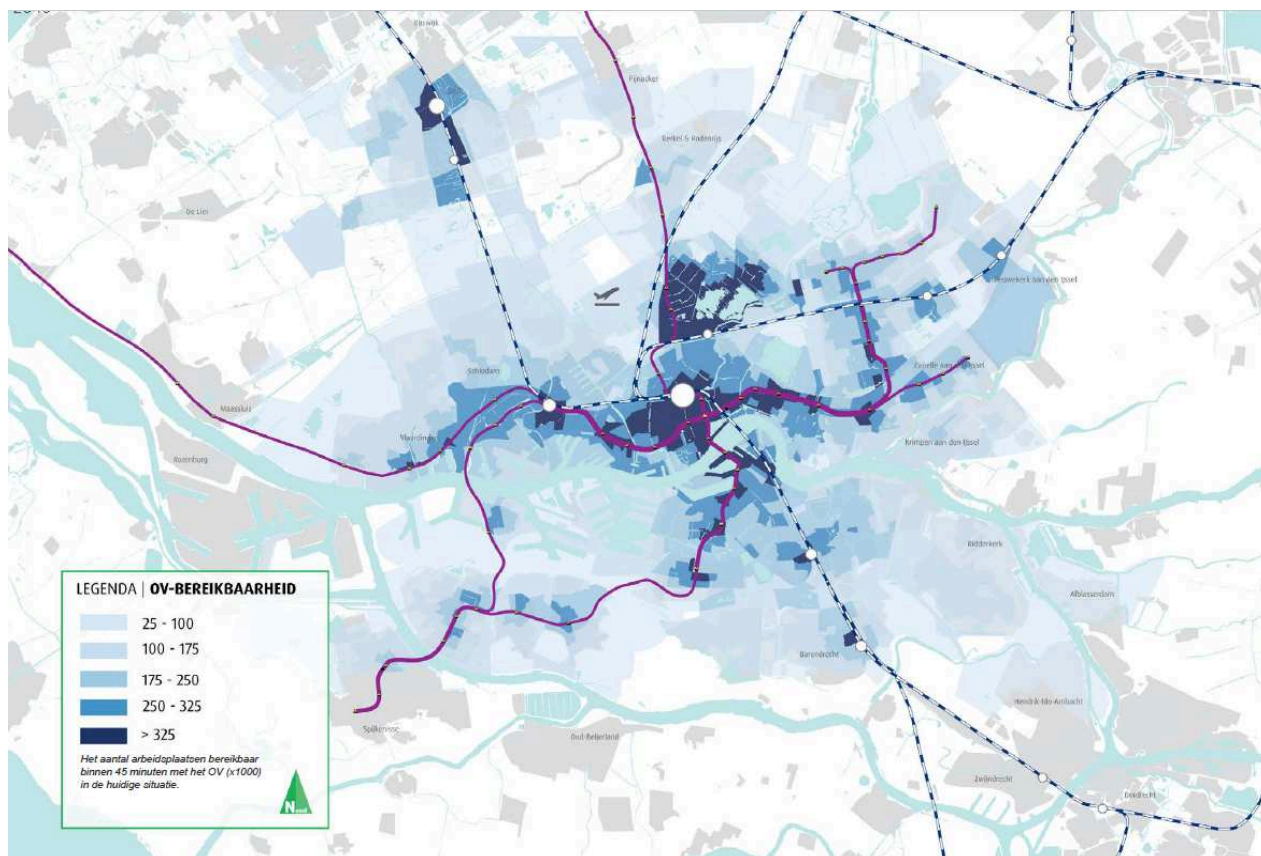
Deelfietsen in Rotterdam kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan al deze Rotterdamse beleidskeuzen uit het SVPR.

Waar liggen geografisch de kansen voor de deelfiets?

In de vorige paragraaf hebben we gezien dat er volop kansen zijn voor de deelfiets om een bijdrage te leveren aan de Rotterdamse doelen. De huidige, commerciële deelfietsaanbieders concentreren zich vooral in het hoogstedelijke gebied waar veel kantoren en voorzieningen (scholen en Universiteit) zijn geconcentreerd, zoals in het Centrum van Rotterdam en Kop van Zuid. Daarmee wordt de deelfiets als middel echter slechts beperkt ingezet voor de opgaven van de stad Rotterdam. Om de kans te vergroten dat meer inwoners zich kunnen verplaatsen is het juist gewenst om ook in de andere gebieden van Rotterdam deelfietsen aan te bieden. De figuren 3.1 en 3.2 geven een beeld van de locaties waar de deelfiets het mobiliteitsstelsel kan aanvullen om zo bij te dragen aan een vitale stad.

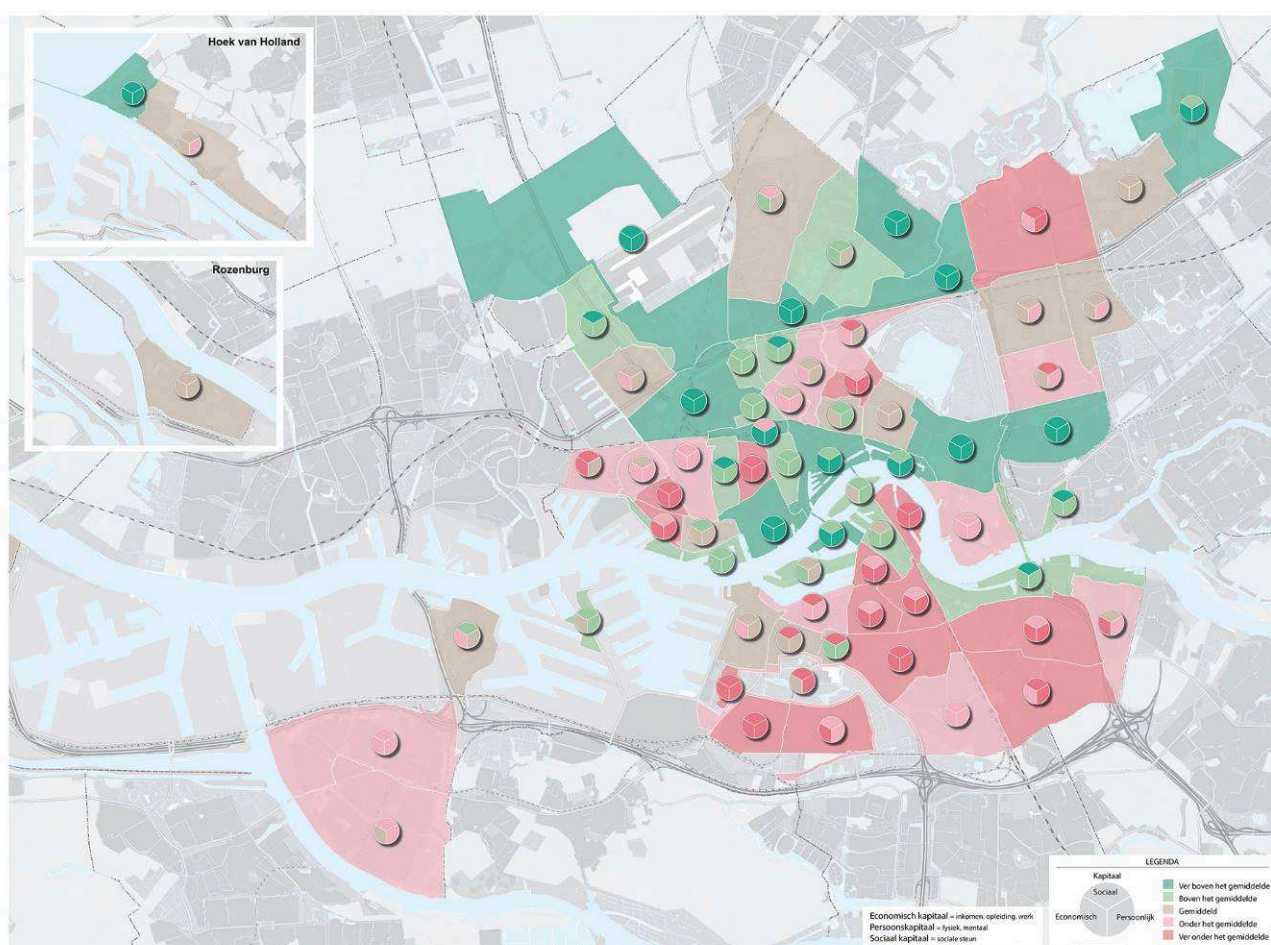
In figuur 3.1 (bron: OV-visie Rotterdam 2018 - 2040) is een overzicht opgenomen van de huidige OV bereikbaarheid van de arbeidsmarkt. In de gebieden waar de OV bereikbaarheid laag is (lichtblauw), is voor de inwoners van Rotterdam de bereikbaarheid van de arbeidsmarkt minder groot. Met de inzet van deelfietsen in deze gebieden kan de reistijd voor een grote groep mensen worden verkort.

Figuur 3.1 OV bereikbaarheid arbeidsmarkt (bron: OV-Visie 2018 - 2040)



Figuur 3.2 is een kansenkaart met een overzicht van toegang tot sociale, economische en persoonlijke ontwikkeling bij inwoners van Rotterdam. Hoe roder de gebieden hoe lager de kansen zijn op sociaal, maatschappelijk en economisch gebied. In deze gebieden is de kans op sociale en maatschappelijke participatie en toegang tot de arbeidsmarkt kleiner, o.a. als gevolg van de vervoersarmoede in deze gebieden. De deelfiets zou daarom juist in deze gebieden van toegevoegde waarde zijn en kansen bieden voor Rotterdammers. Om te zorgen dat deelfietsen ook in deze gebieden worden aangeboden gaat de gemeente in gesprek met deelfietsaanbieders en vervoerders.

Figuur 3.2 Toegang Rotterdammers tot economische, sociale en persoonlijke ontwikkeling (bron: Stad in balans)



3.2 Deelfietssystemen en gebruikersgroepen

Er zijn vijf typen systemen te onderscheiden. Die staan in bijlage 1 verder beschreven. Deze systemen onderscheiden zich op het gebied van de toegankelijkheid van het systeem, de wijze van registreren, de ophaal- en terugbrengmogelijkheden, het type locaties en het aantal locaties van het netwerk.



Actieve deelfietssystemen in Rotterdam

In Rotterdam zijn momenteel de volgende deelfietsondernemers met een deelfietssysteem actief:

- **OV Fiets** is een voorbeeld van een back-to-one OV-deelfietssysteem. Tegen bijbetaling (€ 10,-) is gebruik van OV Fiets als back-to-many-systeem mogelijk. OV Fiets richt zich voornamelijk op forenzen en bezoekers. OV Fietsen zijn te vinden op 10 locaties in de stad bij verschillende trein- en metrostations.
- **Gobike** is een voorbeeld van een stedelijk back-to-many-deelfietssysteem met elektrische deelfietsen en fysieke deelfietsstations in de openbare ruimte. De Verkeersonderneming heeft hiertoe opdracht verstrekt. De gemeente heeft een overeenkomst gesloten met Gobike waarin afspraken m.b.t. de deelfietsparkeerstations op straat zijn beschreven en waarin ook is opgenomen dat de gemeente het gebruik van 150 deelfietslocaties toestaat. De gemeente helpt mee bij het zoeken naar de eerste 21 locaties voor deelfietsstations. Gobike richt zich op zowel Rotterdammers, forenzen/bezoekers als toeristen.
- **oBike, Donkey Republic, Mobike en Ofo** zijn voorbeelden van een stedelijk free floating deelfietssysteem met reguliere deelfietsen. Ook deze deelfietssystemen richten zich op alle drie de gebruikersgroepen: Rotterdammers, forenzen/bezoekers en toeristen.

Deelfietsparkeren

In figuur 3.3 staan de voor- en nadelen van de verschillende typen deelfietsparkeren. Deze typen deelfietsparkeren worden in bijlage 1 uitgebreid toegelicht. In sommige gevallen kan het nuttig of wenselijk zijn om verschillende van onderstaande parkeervormen binnen eenzelfde deelfietssysteem te combineren, afhankelijk van gebiedskenmerken. Dit heet een hybride systeem.

Figuur 3.3 Voor- en nadelen verschillende typen deelfietsparkeren

	Voordelen	Nadelen
Vrij deelfietsparkeren = free floating	<ul style="list-style-type: none"> • Laagste investeringskosten • Meest flexibel 	<ul style="list-style-type: none"> • Complexe logistiek (verdelen en onderhoud) • Complexere handhaving deelfietsen • Fietsen staan overall verspreid door openbare ruimte • Privatiseren fietsen eenvoudig
Fietsparkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> • Bepaalde investeringskosten • Minder fietsen nodig dan bij free floating • Handhaven, herverdelen en onderhoud makkelijker dan bij free floating • Handhaven makkelijker dan bij fietsparkeerrekken • Flexibel/snel aan te passen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fiets staat niet vast en kan omvallen. • Te grote vakken kunnen wanordelijk worden/lijken. • Mogelijk handhaving gewone fietsen in het vak. • Ruimte nodig
Fietsparkeerrekken	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsen staan fysiek vast • Minder fietsen nodig dan bij free 	<ul style="list-style-type: none"> • Grotere investering • Risico op gewone fietsen in het rek.



	floating <ul style="list-style-type: none"> • Handhaven, herverdelen en onderhoud makkelijker dan bij free floating • Beperkt flexibel • Ruimtelijk structurerend 	<ul style="list-style-type: none"> • Moeilijkere handhaving gewone fietsen.
Fietsparkeerstations	<ul style="list-style-type: none"> • Voorkomt fout gebruik • Minder fietsen nodig dan bij free floating • Minimale handhaving (indien goed uitgevoerd) • Ruimtelijk structurerend • Diefstalrisico laagst • Risico op 'vreemde fietsen' laagst 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoge investering • Niet flexibel • Complex bij verschillende ondernemers • Altijd visueel aanwezig

Gebruikersgroepen

Er zijn voor deelfietsen in Rotterdam grofweg drie gebruikersgroepen: Rotterdammers, forenzen/bezoekers en toeristen. Voor elke gebruikersgroep is de deelfiets onder bepaalde omstandigheden interessant. Daarbij gaan we er bij de definitie van de deelfiets (zie paragraaf 1.2) vanuit dat een deelfietsysteem publiek en voor (vrijwel) iedereen toegankelijk is. Dat betekent ook dat een deelfiets na eenmalige registratie meermalig te gebruiken is over een langere periode met behulp van één identificatiemiddel. In geval van registratie per gebruik, spreken we over een huurfiets.

Kenmerken voor gebruikersgroepen

Figuur 3.4 geeft op een aantal kenmerken weer wat naar verwachting nodig is om een gebruikersgroep voor de deelfiets te interesseren. Een toelichting hierop staat in bijlage 2 en 3.

Figuur 3.4 Kenmerken voor verschillende potentiële gebruikersgroepen

Potentiële gebruikersgroepen	Ophaal- en terugbreng-mogelijkheden	Type locaties	Fijnmazigheid systeem	Mogelijke modal shift van:
Rotterdammers met en zonder eigen fiets	Back-to-many of free floating	Woongebieden, werkgebieden, trein-/metrostations, haltes OV, publiekstreckers	Hoge dichtheid in vooral gebieden met een grote bevolkingsdichtheid	Auto, OV, eigen fiets en lopen
Forenzen en bezoekers	Back-to-one of back-to-many	P+R's, trein-/metrostations, haltes OV, werkgebieden en publiekstreckers	Hoge dichtheid op enkele locaties bij entreégebieden stad	Auto, OV, eigen stationsfiets en lopen
Toeristen	Back-to-one, back-to-many of free floating	P+R's, trein-/metrostations, haltes OV, publiekstreckers	Hoge dichtheid op enkele locaties, zoals bij entreégebieden stad en publiekstreckers	Auto, taxi, OV, huurfiets en lopen



3.3 Juridische mogelijkheden

De schaal waarop een deelfietsstelsel uitgerold kunnen worden, hangt nauw samen met de nu geldende regels en afspraken. Op dit moment zijn daarvoor de regels uit de APV met betrekking tot (overlast door) fietsen ook van toepassing op deelfietsen. In de toekomst kan regulering plaatsvinden door middel van aanscherping van de huidige algemene fietsparkeerregels of in de vorm van een verbod op het aanbieden van diensten vanaf de openbare weg, waaronder deelfietsen vallen. Op het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte is de Dienstenrichtlijn van toepassing.

Dienstenrichtlijn, vergunning en concessie

De Dienstenrichtlijn beoogt een concurrerende dienstenmarkt binnen Europa te hebben door het minimaliseren van belemmerende administratieve verplichtingen (zoals vergunningen¹). Zowel een concessie als vergunning is een ontheffing op een wettelijk verbod, zoals vast te leggen in de APV. Een concessie verplicht tot het verrichten van een dienst, waarbij een vergunning het recht biedt tot het verrichten van een dienst. De overheid verstrekt concessies in principe voor activiteiten die zij vanuit het publiek belang noodzakelijk acht, maar niet zelf wil uitvoeren en marktpartijen niet uit zichzelf oppakken. Vergunningen zijn specifiek voor diensten die door de markt zelfstandig aangeboden worden. Daarbij is een concessie in principe gericht op aanbidding aan één partij, terwijl een vergunning aan meerdere partijen kan worden geboden. In het geval van een verbod ligt toepassing van een vergunningstelsel met schaarse vergunningen voor de hand ten opzichte van het verlenen van een concessie. Deze schaarse vergunningen kunnen op vier manieren verdeeld worden: volgens 'eerst komt, eerst maalt', loting, vergelijkende toets of veiling. Keuze voor een vergelijkende toets ligt in geval van toepassing van een verbod voor de hand, gelet op de ambitie van een kwalitatief goed, divers en toegankelijk deelfietsaanbod met een nette openbare ruimte. De dienstenrichtlijn schrijft daarbij voor dat vergunningen gelden voor een beperkte tijdsduur.

Huidige regels APV van toepassing op deelfietsparkeren

Deelfietsondernemers zijn gebonden aan de huidige regels in de APV. In bijlage 6 zijn de huidige APV artikelen opgenomen die betrekking hebben op fietsparkeren. In een aantal gebieden is het nu conform de APV verboden (deel)fietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimte of plaatsen te laten staan. Het gaat hier om de gebieden rondom de noordzijde respectievelijk centrumzijde van het Centraal Station, Zuidplein, station Prins Alexander, station Blaak en Capelsebrug. De gemeente kan in geval van overtreding van de APV regels direct handhaven en de fietsen verwijderen uit de openbare ruimte. Net als voor reguliere fietsen kunnen deelfietsen tegen vergoeding door de eigenaar worden opgehaald bij het Fietspunt.

Mogelijkheden uitbreiding regels

Uitbreiden toepassing huidige regels APV: De toepassing van bovenstaande regels kan als daartoe aanleiding is nu al worden uitgebreid. De gemeente kan (artikel 5.12 APV, lid 1) bijvoorbeeld besluiten het verbod uit te breiden op het onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen laten staan van alle fietsen. Deze aanwijzingsbevoegdheid is op dit moment nog

¹ Omdat vergunningstelsels het vrij verkeer van diensten raken, hanteert de Dienstenrichtlijn als uitgangspunt dat vergunningstelsels die betrekking hebben op dienstenactiviteiten of het uitoefenen van dienstenactiviteiten in beginsel verboden zijn, tenzij is voldaan aan de volgende criteria: non-discriminatoir, noodzakelijk en evenredig.

door het college gemandateerd aan de gebiedscommissies². De gemeenteraad heeft echter in het verleden met de motie Bonte (2008/2390) aangedrongen op terughoudendheid in het aanwijzen van nieuwe gebieden. Daarnaast heeft de raad aangedrongen op een toetsingskader³ voor een zorgvuldige afweging voor het aanwijzen van deze nieuwe gebieden. Uitbreiding van toepassing van de huidige regels vraagt verder extra gemeentelijke handhavingscapaciteit. Het gevolg hiervan kan zijn dat andere handhavingstaken niet of minder uitgevoerd kunnen worden. Om dat te voorkomen is uitbreiding van de handhavingscapaciteit noodzakelijk.

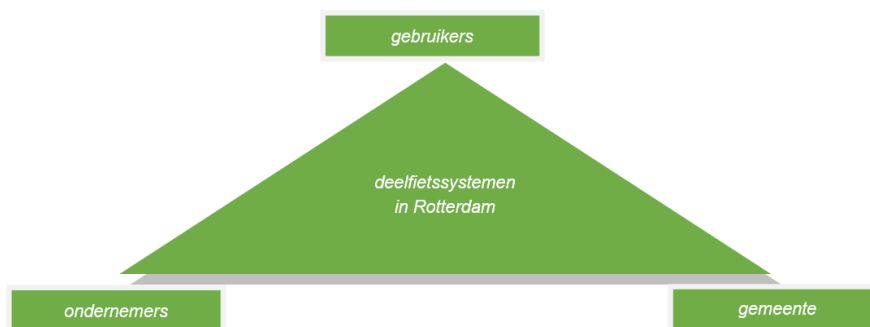
Uitbreiding APV door middel van nieuwe regels: Uitbreiding met nieuwe regels in de APV is enkel mogelijk wanneer dat is in het belang van de openbare orde en veiligheid van de openbare ruimte. Die voorbereiding van nieuwe regels fungeert als 'rode knop' om te escaleren wanneer nodig. Die 'rode knop' bestaat uit de introductie van een algemeen verbod op het aanbieden van diensten op of aan de openbare weg in combinatie met een ontheffing. Introductie van zo'n algemeen verbod inclusief ontheffing op het aanbieden van diensten op of aan de openbare weg voor de gehele stad ligt op dit moment niet voor de hand. De noodzaak en de evenredigheid van een dergelijk stelsel kan momenteel nog niet voldoende onderbouwd worden. Voor knelpuntlocaties ligt voorbereiding van een verbod met ontheffing wel voor de hand. In geval van een verdere toename van overlast en uitbreiding van het aantal deelfietsondernemers dat actief is in Rotterdam, is een algemeen verbod met ontheffing in de toekomst wel een optie als het op straat uit de hand loopt. Zo'n algemeen verbod en ontheffing dient opgenomen te worden in de APV.

3.4 Organisatie

Samenspel gebruikers, ondernemers en gemeente

Ondernemers dagen de gemeente met hun nieuwe technologieën (zoals de deelfiets) uit. De gemeente zit daarmee niet alleen aan het roer. Gebruikers, ondernemers en gemeente bepalen gezamenlijk en elk vanuit hun eigen rol het succes van een deelfietssysteem voor Rotterdam. Figuur 3.5 geeft het samenspel weer waarin een deelfietssysteem tot stand komt.

Figuur 3.5 Samenspel gebruikers, ondernemers en gemeente



² Met de zevende wijziging van de verordening op de gebiedscommissies verandert dit per 17 april 2018 in een adviesrecht voor de gebiedscommissies en vervalt zodoende het mandaat.

Zie <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/5822122/1/17bb8313>.

³ Zie <https://rotterdam.notubiz.nl/document/4119620/3/09gr1645>.

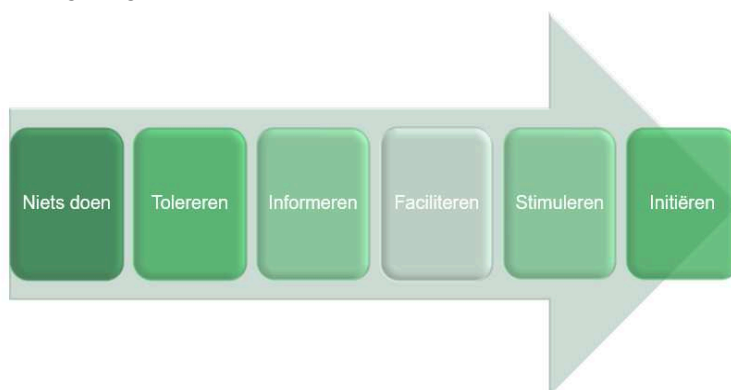
- **Gebruikers** bepalen met hun keuze uit het totale mobiliteitsaanbod of zij voor bepaalde verplaatsingen de deelfiets pakken. Zo maken zij uit of een deelfietsstelsel voor de ondernemer een succes wordt. Dat heeft alles te maken met het aanbod en de kwaliteit van deelfietsen (= deelfietsstelsel).
- **Ondernemers** bieden gebruikers, binnen de ruimte die de gemeente biedt, aanbod aan deelfietsen, zodanig dat deelfietsen interessant zijn voor veel gebruikers. Ondernemers hebben invloed op de kwaliteit van, toegang tot en tarieven voor deelfietsen, mede afhankelijk van de regels die de gemeente stelt.
- De **gemeente** bepaalt als marktmeester de beleidslijn voor deelfietsen binnen het totale multimodale verkeersstelsel. Verder legt de gemeente regels vast waaraan gebruikers en ondernemers zich moeten houden, bijvoorbeeld over fietsparkeren.

Afhankelijk van de regels die de gemeente stelt aan ondernemers, is er zodoende ruimte die ondernemers kunnen benutten om bepaalde gebruikers(groepen) te bedienen met een deelfietsstelsel. De gemeente kiest voor vrijheid waar het kan, en regels waar het niet anders mogelijk blijkt.

Rol van de gemeente Rotterdam

Voor een succesvol Rotterdams deelfietsstelsel is goede samenwerking tussen gebruikers, inwoners, deelfietsondernemers, gebiedscommissies en gemeente cruciaal. De rol en verantwoordelijkheid die de gemeente Rotterdam bij deelfietsen inneemt bepaalt mede het succes ervan. In figuur 3.6 staan de mogelijke rollen van de gemeente weer. De gemeente Rotterdam gaat als marktmeester meer sturen op de doorontwikkeling van de deelfietsen. Naar verwachting zal voor het hoogstedelijk gebied een faciliterende rol van de gemeente voldoende zijn. Hier is immers de vervoersvraag hoog en zijn naar verwachting voldoende deelfietsaanbieders die hier potentie zien. Voor de andere wijken in Rotterdam, met name de gebieden met vervoersarmoede zoals aangegeven in de figuren 3.1 en 3.2, moet blijken of deelfietsondernemers hier uit zichzelf een actieve rol willen opnemen om een bijdrage te leveren aan de opgaven van Rotterdam. In die gebieden daagt de gemeente ondernemers daartoe in het bijzonder uit. Desgewenst kan de gemeente hier in het kader van maatschappelijke participatie en bestrijding van vervoersarmoede een initiërende rol innemen, bijvoorbeeld in de vorm van het uitschrijven van een concessie of vergunning.

Figuur 3.6: Invulling rol gemeente





Kwaliteitscriteria

De rol van marktmeester vult de gemeente in met behulp van kwaliteitscriteria. Hieronder staat een eerste aanzet voor de kwaliteitscriteria voor deelfietsssystemen (zie figuur 3.7). De komende periode werkt de gemeente deze criteria in meer detail uit. Die krijgen ook hun beslag in de doorontwikkeling van de monitor deelfietsen. Op grond hiervan gaat de gemeente het gesprek aan met deelfietsondernemers.

Figuur 3.7 Concept kwaliteitscriteria

- Bijdrage aan de Rotterdamse doelstellingen uit het SVPR:
 - Duurzame mobiliteit
 - Vitale Economie
 - Aantrekkelijke woonstad
 - Gezonde woonstad
- Kwaliteit van de fietsen (maatvoering, comfort, verlichting, slot, standaard, etc.)
- Beschikbaarheid en toegankelijkheid deelfiets voor verschillende gebruikersgroepen
- Betrouwbaarheid systeem en dienstverlener (samenwerking)
- Beschikbaarheid deelfietsen, gedegen distributie en handhaving van geparkeerde fietsen
- Gebruik (gemiddeld minimumgebruik per fiets per dag) van deelfietsen in relatie tot aantal maximaal aantal fietsen op straat
- Interoperabel met andere (deelfiets)systemen (MaaS integratie, specifiek: P+R, OV en personenvervoer over water)
- Beschikbaarheid data (voor klant en gemeente)
- Mate van traceerbaarheid van free floating deelfietsen om deze ook snel te kunnen verwijderen/verplaatsen
- Mogelijkheid van reguleren deelfietsparkeren (o.a. met behulp van geofencing)
- Publieke acceptatie (gebruikers en niet gebruikers)

Goed overleg met alle betrokkenen

Vanuit de faciliterende rol van de gemeente vindt afstemming plaats tussen de grote steden, met ondernemers, met o.a. de Erasmus Universiteit Rotterdam en in een expertteam. In oktober en november 2017 is bij de gebieden en bij Rotterdamse ondernemers gepolst wat de ervaringen met de oBike deelfietsen zijn. Vanuit de gebieden hebben Kralingen, Centrum, Feijenoord, IJsselmonde en Delfshaven een aantal concrete knelpuntsituaties gemeld. Ook gaven de gebiedscommissies aan dat er wel een verbetering te zien is nadat de gemeente en oBike in overleg met elkaar gegaan zijn. Ook ten aanzien van de inzet van deelfietsen in gebieden met vervoersarmoede wordt overleg gevoerd met diverse partijen, zoals Erasmus Universiteit Rotterdam en andere fietsexperts. Een aantal deelfietsondernemers heeft reeds aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de opgaven van de stad.



BIJLAGEN

- 1 Typen deel- en huurfietssystemen
- 2 Kenmerken deelfietsystemen
- 3 Mogelijkheden voor deelfietsparkeren
- 4 Aanvullende maatregelen en activiteiten
- 5 Huidige regels APV van toepassing op (deel)fietsen



Bijlage 1: Typen deel- en huurfietsssystemen

Er zijn grofweg drie typen deelfietsssystemen te onderscheiden en twee type huurfietsssystemen. Die typen lichten wij hieronder toe.

Stedelijke of wijk/regio-gebonden systemen:

Stedelijke systemen zijn openbaar toegankelijke systemen met veel locaties binnen het stedelijk netwerk die zich richten op verschillende doelgroepen. De fiets kan op elke locatie teruggebracht worden (back-to-many of free floating). Het systeem kenmerkt zich door een eenmalige registratie en een hoog gebruiksgemak. Gobike en oBike zijn voorbeelden van zo'n stedelijk deelfietsstelsel uit Rotterdam.

Openbaar vervoer (halte en knooppunt) gerelateerde systemen:

Een aan het openbaar vervoer gelinkt systeem met locaties bij OV-stations/haltes, richt zich primair op OV-gebruikers. De fiets dient op dezelfde locatie of een andere OV-locatie teruggebracht te worden (back-to-one of back-to-many). Het gebruik van de fiets betreft veelal de 'last mile' naar de bestemming vanaf de halte. Er is doorgaans sprake van eenmalige registratie en een hoog gebruiksgemak. OV Fiets is hiervan het bekendste voorbeeld.

Park & Bike systemen:

Park & Bike systemen bij transferia richten zich op gebruikers die de auto aan de rand van de stad parkeren en hun weg per deelfiets vervolgen. Het gaat daarbij zowel om openbare systemen als om gesloten systemen. Voorbeeld van het laatste type is een systeem van een bedrijf of bedrijventerrein. In de meeste gevallen is er sprake van back-to-one systemen. Dergelijke systemen kunnen eventueel ook fungeren om missing links in het OV-systeem te overbruggen. Gobike realiseert bij een aantal P&R locaties in en om Rotterdam deelfietsparkeerstations.

Toeristische systemen:

Toeristische systemen kenmerken zich door traditionele verhuur. Verhuur vindt plaats op één of meer locaties. Registratie vindt plaats per gebruik en de fiets moet doorgaans op dezelfde locatie worden teruggebracht. Fietsen worden gehuurd per dag(deel), er is feitelijk sprake van fietsverhuur.

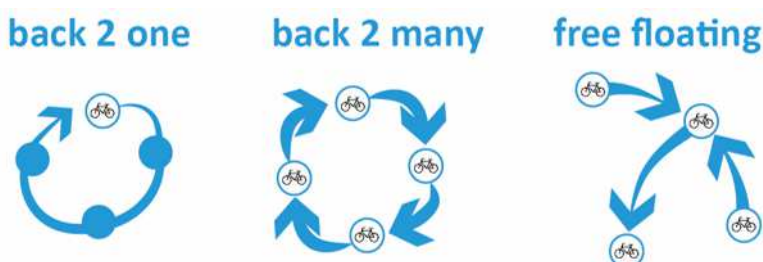
Corporate of bedrijfszone gebonden systemen:

Deze corporate of bedrijfszone gebonden systemen zijn gesloten en richten zich op een specifieke groep gebruikers vanaf privaat terrein. Doorgaans is sprake van eenmalige registratie en van een systeem met één of enkele locaties (back-to-many of back-2-one). Dit valt feitelijk niet onder de definitie van deelfiets.

Bijlage 2: Kenmerken deelfietsssystemen

Drie typen ophaal- en terugbrengmogelijkheden:

- Back-to-one (B21) waar de fiets in principe teruggebracht moet worden naar zijn beginlocatie (zoals de OV-Fiets). Het ophaal- en inleverpunt is hetzelfde.
- Back-to-many (B2M) waar de fiets (zonder meerkosten) achtergelaten kan worden op verschillende locaties. Ophalen en inleveren kan op elke daartoe aangewezen locatie.
- Free Floating (FF) waar de fiets overal (binnen een geografisch gebied) achtergelaten kan worden. Ophalen en inleveren kan overal binnen het geografische gebied.



Bij back-to-one staat de fiets tot het moment van terugbrengen op de beginlocatie tot je beschikking en is in die tussenperiode niet beschikbaar voor andere gebruikers. Het aantal gebruikers per deelfiets per dag is daarmee beperkt (1 á 2 gebruikers per dag voor meerdere uren). Bij back-2-many en free floating is de fiets weer op een andere locatie beschikbaar voor andere gebruikers na één verplaatsing. Na deze verplaatsing is de fiets weer voor alle potentiële gebruikers te benutten (meerdere gebruikers per dag voor de duur van een verplaatsing). Back-to-many en free floating vergen meer van de beheerorganisatie, omdat fietsen geregeld moeten worden herverdeeld voor een evenwichtig deelfietsaanbod binnen het systeem.

Type locaties:

Grofweg de volgende typen locaties zijn te onderscheiden:

- Woongebieden/ontwikkellocaties,
- Werkgebieden,
- P+R's,
- Trein-/ metrostations,
- Overige haltes OV en
- Publiekstrekkingen (pleinen, winkelgebieden, parken, musea, etc.).

Binnen een netwerk kunnen meerdere typen locaties voorkomen. De locatiekeuze hangt in sterke mate samen met de potentiële gebruikersgroepen die je ermee bereikt.

Fijnmazigheid systeem:

De gewenste fijnmazigheid hangt nauw samen met de te bereiken gebruikersgroepen. Voor een Rotterdammer is de deelfiets bijvoorbeeld zelden interessant als je er tien minuten voor moet lopen. Voor een bezoeker die gegarandeerd een deelfiets kan vinden bij een metrohalte, kan een deelfietsstelsel met alleen deelfietsen bij metro's al interessant genoeg zijn. Zo kunnen deelfietsen mogelijk ook tijdelijke missing links in het OV-netwerk (als gevolg van werkzaamheden of bij verstoringen) opheffen, wanneer aan beide zijden van de missing link voldoende deelfietsen



beschikbaar zijn. Daarmee kunnen deelfietsen bijdragen aan de robuustheid van het mobiliteitssysteem.

Over het algemeen geldt dat een grotere fijnmazigheid bijdraagt aan een groter gebruik van deelfietsen door verschillende gebruikersgroepen. Hoe fijnmaziger, hoe interessanter voor verschillende gebruikersgroepen. Een omvangrijk, fijnmazig deelfietsstelsel zorgt eerder voor een hoog gemiddeld gebruik per fiets per dag. Een stelsel dat slechts op een beperkt aantal locaties deelfietsen aanbiedt en waar het verplicht is de deelfietsen op dezelfde locatie terug te brengen (zoals de OV Fiets), brengt automatisch een laag gemiddeld gebruik per fiets per dag met zich mee.

Modal shift:

De deelfiets vormt een nieuw aanbod binnen het totale mobiliteitsaanbod van onder meer (deel)auto, OV, (brom)fiets en lopen. Cruciaal is dat de deelfiets op bepaalde (delen van) verplaatsingen minstens even interessant is als de andere modaliteiten. Deelfietsen hebben de potentie om bij te dragen aan de ontlasting van drukke OV-verbindingen, meer gebruik van het OV, verbinding van (tijdelijke) missing links in het OV-netwerk, reductie van het aantal autoverplaatsingen en vermindering van het aantal stilstaande geparkeerde fietsen, bijvoorbeeld bij stations. Wanneer een individu een autorit vervangt door een deelfietsrit is er netto sprake van minder ruimtebeslag op het mobiliteitssysteem. Datzelfde geldt ook voor vervanging van een rit op een eigen fiets door een deelfietsrit. Een deelfiets heeft de potentie om namelijk korter stil te staan, omdat elke deelfiets door een grote groep gebruikers te gebruiken is. Een modal shift vanuit OV en lopen levert netto meer ruimtebeslag op, omdat geparkeerde deelfietsen een voetafdruk hebben, die niet geldt voor OV en lopen.

Bijlage 3: Mogelijkheden voor deelfietsparkeren

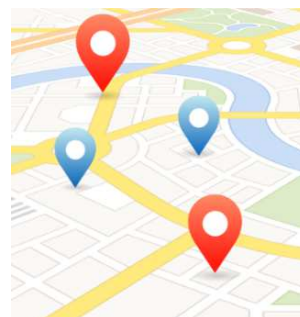
We zien vier type oplossingen op vlak van deelfietsparkeren met slimme deelfietsen:

Vrij deelfietsparkeren:

De deelfiets mag -net als een gewone fiets- achter gelaten worden in publiek domein, mits voldaan aan de daar geldende regels. Dit is ook wel bekend als free floating.

Deelfietsparkeervakken:

In de openbare ruimte zijn visuele en/of virtuele ruimtes afgebakend, waarbinnen (deel)fietsen achtergelaten mogen worden. Met geofencing (zie afbeelding rechts) is het technisch mogelijk dat deelfietsen niet buiten virtuele zones kunnen worden geparkeerd. Dit is in feite back-to-many.



Deelfietsparkeerrekken:

Er zijn fietsrekken voorzien specifiek voor het stallen van de (deel)fietsen. Deelfietsen mogen enkel in deze rekken achtergelaten worden. Deelfietsen worden niet fysiek vastgezet aan het deelfietsparkeerrek. Dit is in feite back-to-many.

Fietsparkeerstations:

Hetzelfde systeem zoals met fietsenrekken, met het verschil dat deelfietsen fysiek vastgezet worden aan de stations. Met de huidige generatie slimme fietsen zijn dit type stations vanuit technisch oogpunt niet meer noodzakelijk. Dit is in feite back-to-many.

Geïntegreerde en gescheiden variant:

Daarbinnen is er zowel een geïntegreerde (waarin deelfietsen tussen reguliere fietsen staan) als een gescheiden variant (waarin deelfietsen apart gestald worden van reguliere fietsen) mogelijk. Vrij deelfietsparkeren behoort tot de geïntegreerde variant, fietsparkeerstations tot de gescheiden variant, terwijl (deel)fietsparkeervakken en (deel)fietsparkeerrekken zowel als geïntegreerd als gescheiden variant vorm te geven is. Tussen deze typen deelfietsparkeren zit echter een scala aan mogelijkheden van ruimtelijke inbedding met elk zijn uniek voordeel of compromis. Onderzocht wordt wat voor Rotterdam optimaal is. Daarbij is van belang dat de vorm van deelfietsparkeren voor de gebruiker eenvoudig, begrijpelijk en uitlegbaar, voor ondernemers uitvoerbaar en voor de gemeentelijke handhaving te handhaven is.





Bijlage 4: Aanvullende maatregelen en activiteiten

Mogelijke aanvullende maatregelen middellange termijn (medio 2018 – 2019)		Verwacht resultaat	Betrokkene(n)	Uitvoering
Maatregel 13: Reguleren fietsparkeren met bijbehorende handhaving	Met het inventariseren van knelpuntlocaties kan het college op grond van artikel 5.12 APV, lid 1, besluiten het verbod uit te breiden op het onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen laten staan van fietsen, daarbij gelet op de benodigde handhavingscapaciteit. Ook worden mogelijkheden onderzocht de bestaande fietsparkeercapaciteit efficiënter te benutten, bijvoorbeeld door verwaarloosde en defecte fietsen tijdig weg te halen.	Uitbreiden van bestaande regels om foutparkeren op knelpuntenlocatie via handhaving aan te pakken.	Gemeente	Q3-4 2018
Maatregel 14: Selecteren ondernemers voor ontheffing op knelpuntlocaties	We inventariseren locaties op publiek terrein die in aanmerking komen voor een algemeen verbod op het aanbieden van diensten vanaf de openbare ruimte vanwege de hoge fietsparkeerdruk en in het belang van toegankelijkheid van de openbare ruimte. Op basis van de kwaliteitscriteria gaan we indien nodig via een competitie over tot selectie van één of bij voorkeur meerdere deelfietsondernemers. Zij krijgen een ontheffing op dit verbod, waarmee zij een exclusief recht krijgen in daartoe aangewezen zones deelfietsen te parkeren.	Deelfietsondernemers met ontheffing die geselecteerd zijn op basis van de kwaliteitscriteria.	Gemeente en deelfiets-ondernemers	Vorbereiding: 2018 Selectie: 2019
Maatregel 15: Aanpassing APV	De gemeenteraad ontvangt een voorstel voor aanpassing van de APV. Daartoe introduceren we een artikel met algemeen verbod op het aanbieden van diensten op daartoe aangewezen locaties met een ontheffingsmogelijkheid.	Aangescherpte APV met nieuwe, handhaafbare regels.	Gemeente	Optioneel
...				



Bijlage 5: Huidige regels APV van toepassing op (deel)fietsen

Artikel 2:52 Overlast van fiets of bromfiets op markt en kermisterrein e.d.

Het is verboden op uren en plaatsen die door het college of de burgemeester zijn aangewezen, zich met een fiets of bromfiets te bevinden op een door het college of de burgemeester aangewezen terrein waar een markt, kermis, uitvoering, bijeenkomst of plechtigheid wordt gehouden die publiek trekt, mits dit verbod kenbaar is aan de bezoekers van het terrein.

Artikel 5:11 Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen

1. Het is verboden met een voertuig, fiets of bromfiets te rijden door dan wel deze te doen of te laten staan in een park of plantsoen of een van gemeentewege aangelegde beplanting of groenstrook.

Artikel 5:12 Overlastgevend stallen en hinderlijk parkeren van (brom)fietsen, fietswrakken

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, dan wel ter voorkoming van schade aan de volksgezondheid aangewezen wegen of weggedeelten fietsen of bromfietsen:

- a. onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan, of
- b. langer dan vier weken onbeheerd te laten staan.

2. Het is verboden op of aan de weg fietsen of bromfietsen te parkeren:

- a. op zodanige wijze voor of tegen een gebouw, dat daardoor voor een bewoner of gebruiker van dat gebouw de toegang of het uitzicht wordt belemmerd;
- b. op zodanige wijze op een voetpad of trottoir, dat daardoor de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
- c. op geleidelijnen die op de weg zijn aangebracht ten behoeve van visueel gehandicapten;
- d. op zodanige wijze dat daardoor het in- en uitstappen bij tram, bus taxi of gehandicaptenplaats gehinderd of belemmerd wordt;
- e. op zodanige wijze dat daardoor de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt;
- f. tegen monumenten of gedenktekens; of
- g. op een zodanige wijze dat daardoor de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd.

3. Het is verboden op of aan de weg een bromfiets of fiets te plaatsen of te hebben, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert.

4. Het is verboden op door het college ter voorkoming of opheffing van ernstige overlast aangewezen wegen of weggedeelten fietsen of bromfietsen langer dan twee weken onbeheerd te laten staan.

Artikel 5:32 Motorvoertuigen, (brom)fietsen op strand en in duinterreinen

1. Het is verboden zich met motorvoertuigen, bromfietsen of fietsen op voor het publiek toegankelijke delen van het strand of van de duinen te bevinden. Het verbod geldt voor wat betreft bromfietsen en fietsen niet voor de als zodanig aangegeven fietspaden.