

Kansen benutten, overlast voorkomen. De Rotterdamse aanpak voor deelvervoer en vervoerhubs

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van de directeur Stadsontwikkeling van, 21 november 2023, kenmerk M2309-2779;

overwegende, dat het wenselijk is integraal beleid vast te stellen met betrekking tot deelvervoer en vervoershubs in Rotterdam;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 5:12a van de APV Rotterdam 2012;

besluit:

Artikel

Het college van burgemeester en wethouders stelt 'Kansen benutten, overlast voorkomen. De Rotterdamse aanpak voor deelvervoer en vervoerhubs' zoals opgenomen in de bijlage bij dit besluit vast.

Artikel 2

Het beleid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam houdende regels omtrent vergunningen en deelmobiliteit wordt ingetrokken.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Artikel 5

Dit besluit wordt aangehaald als: Kansen benutten, overlast voorkomen. De Rotterdamse aanpak voor deelvervoer en vervoerhubs.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 21 november 2023. .

*De secretaris,
V.J.M. Roozen*

*De burgemeester,
A. Aboutaleb*

Dit gemeentebblad ligt ook ter inzage bij het Concern Informatiecentrum Rotterdam (CIC): 010-267 2514 of bir@rotterdam.nl

Bijlage 1 Kansen benutten, overlast voorkomen

De Rotterdamse aanpak voor deelfervoer en vervoershubs

Inleiding

Je kent ze vast wel: de scooters en fietsen die afwisselend door de ene en de andere Rotterdammer gebruikt worden om een ritje in de stad te maken. Zo heb je ook de auto's die gedeeld worden, voor een ritje binnen of buiten de stad. Minder opvallend, maar al veel langer beschikbaar.

Deelfervoer was een paar jaar geleden nog nieuw en onbekend, maar nu niet meer weg te denken. Een steeds verder groeiend aantal Rotterdammers maakt van deelmobiliteit gebruik om zich te verplaatsen in Rotterdam.

Maandelijks huren mensen 26.000 keer een deelfiets in Rotterdam en 400.000 keer een deelscooter. Het aantal verhuringen van de deelfiets is in de afgelopen twee jaar met 420% gestegen, van de deelscooter met 167% en van de deelbakfiets met maar liefst 9000%. Ondanks dat de aantallen nog beperkt zijn, is het aantal deelauto's in de stad in de afgelopen twee jaar bijna verdubbeld van 400 naar 700¹.

Deelfervoer levert extra bewegingsmogelijkheden op voor Rotterdammers. Fiets kapot? Je pakt makkelijk een deelscooter. Een reis met het openbaar vervoer? Met een deelfiets leg je eenvoudig de eerste en laatste (kilo)meters af. Zo blijkt uit onderzoek dat 30% van de deelscooteraars een auto of taxi zou hebben genomen als er geen deelscooter was geweest en 5% van de deelfietsgebruikers de rit niet gemaakt zou hebben.² Ook maakt deelfervoer de stad toegankelijker en beter bereikbaar. Als er op grote schaal werkzaamheden zijn, en belangrijke verkeersaders zijn uitgeschakeld, kunnen er in vervoershubs³ (of kortweg 'hubs') extra deelloertuigen geplaatst worden zodat bewoners en bezoekers daarmee op pad kunnen. Bij de werkzaamheden aan de Roseknoop hebben we gezien dat het werkt.

De beschikbaarheid van deelfervoer is daarnaast voor sommige Rotterdammers een reden om niet langer een scooter of auto particulier te bezitten of leasen. In het bijzonder bij woningbouwontwikkelingen waar de ruimte schaars is, draagt deelfervoer zodoende bij aan het verlagen van de parkeerdruk.

Deelmobiliteit heeft veel voordelen, maar kent ook uitdagingen. Bijvoorbeeld de overlast van deelscooters en – fietsen die overal en nergens geparkeerd staan en de stoep blokkeren. Of parkeerplekken die voor een deelauto gereserveerd zijn, en daardoor alle tijd dat de deelauto in gebruik is leeg staan. Om een veilige en aantrekkelijke buitenruimte te behouden, ontwikkelen we hubs. De hubs op straat, met vakken voor de voertuigen waarbinnen je moet parkeren, helpen de overlast en verrommeling voorkomen. In 2024 plaatsen we 100 van zulke hubs. Verder gaan we op 1 juli 2024 "zone-floating" invoeren. Hierdoor is een deelauto niet langer gekoppeld aan een specifieke parkeerplaats, die leeg blijft als de deelauto in gebruik is.

Met deze vernieuwde aanpak gaan we de kansen van deelfervoer verder benutten en de uitdagingen aanpakken. Zo gaan we vanaf 2025, wanneer de huidige vergunningen voor deel(bak)fietsen en deelscooters afloopt, nieuwe aanvragen van vergunningen voor deeltweewielers op basis van kwaliteit beoordelen, in plaats van op basis van 'wie eerst komt, eerst maalt', zoals nu het geval is.

Deelfervoer is nog relatief nieuw dus nog niet alles is bekend. Het beste om dit te leren is door eraan mee te doen. Dat betekent dat we ook regelmatig ons beleid zullen aanpassen. Dat doen we ook met deze aanpak. We passen het beleid voor zowel de deel(bak)fietsen, deelsteps en deelscooters als de deelauto's aan en vervangen hiermee in één keer de nota Beleid en Vergunningen deelmobiliteit (die ging over deeltweewielers) en de nota Beleid en Vergunningen deelauto's.

Kansen en uitdagingen

Bijdragen aan ruimte, schone lucht, aantrekkelijke buitenruimte, toegankelijkheid en bereikbaarheid: het zijn de opgaven uit de Omgevingsvisie. We willen een compacte, gezonde, inclusieve, duurzame en productieve stad zijn. Op het gebied van deelfervoer zijn de keuzes in de omgevingsvisie vertaald naar vier opgaven:

- Bijdragen aan de verdichtingsopgave, ofwel: omgaan met schaarse ruimte

1) Jaarrapportage deelmobiliteit Rotterdam 2021-2022, Goudappel, juni 2023.

2) Doelgroepenonderzoek deeltweewielers Rotterdam 2020, SOAB, december 2020.

3) In dit stuk wordt hierna soms gesproken over 'hubs'. Dit begrip wordt in veel meer contexten gebruikt. In dit stuk gaat het altijd over hubs voor (deel)vervoer.

- Een veilige en aantrekkelijke buitenruimte
- Bereikbaarheid voor iedereen
- Schoon en slim vervoer

Omgaan met schaarse ruimte

Auto's, scooters en fietsen staan voor het grootste deel van de tijd stil. Samen een auto gebruiken of een ander deelvoertuig, al of niet in combinatie met OV en fiets, is efficiënter in parkeerruimte. En dat is belangrijk want (parkeer)ruimte in Rotterdam is schaars. Daarom moedigen we bij woningbouw het plaatsen van deelvervoer door ontwikkelaars aan en zetten we in op vervoershubs in gebiedsontwikkeling. Zodoende kan de parkeerdruk ook worden verlaagd.

Vervoershubs door ontwikkelaars

Als ontwikkelaars een aantal deelvoertuigen voor de bewoners neerzetten ontstaat er een soort hub op private grond (een 'privéhub'). Een nadeel bij zo'n privéhub is dat alleen een beperkte groep er gebruik van kan maken. Hierdoor ontstaan aparte deelvervoersystemen naast de publiek toegankelijke deelvervoersystemen in de openbare ruimte. Verschillende parallelle systemen naast elkaar komen de efficiëntie van de deelvervoersystemen niet ten goede. Daarom zetten we erop in dat zo'n hub toch openbaar toegankelijk wordt, terwijl deze wel blijft voorzien in de behoeften van de gebruikers van het gebouw. In de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam wordt uitgebreider en specifiek verwerkt dat de ontwikkelaars voordelen krijgen als ze deelvervoer en MaaS inzetten en ze dit ook openbaar aanbieden.

Vervoershubs in gebiedsontwikkeling

We spelen ook in op de toenemende interesse voor deelvervoer bij gebiedsontwikkeling door de inzet van 'wijkvervoershubs'. Dit zijn publiek toegankelijke en bij voorkeur inpandige vervoershubs die op grote schaal deelvervoer bieden aan bewoners en bezoekers. Ze kunnen gecombineerd worden met andere vervoersfuncties, zoals OV of (snel)laden en parkeren. Hun verzorgingsgebied is zo'n 400 meter. Daar waar er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor woningbouw kunnen wijkvervoershubs de parkeerdruk in de openbare ruimte verminderen. We richten ons bij het plaatsen van vervoershubs vooral op locaties waar er een beperkte beschikbaarheid van straatparkeren in de omgeving is en waar de parkeerdruk hoog is, omdat daar de nood het hoogst is.

Deze hubs kunnen ook nog gecombineerd worden met andersoortige voorzieningen, zoals horeca, flexwerkplekken, winkels of kinderopvang. De inpassing ervan verschilt per locatie en is afhankelijk van het gebied. Daarbij is een aandachtspunt dat zo'n hub zelf natuurlijk ook weer ruimte inneemt. Inzet ervan is dus alleen zinvol als daar voldoende ruimtebesparing tegenover staat. Al met al is het belangrijk om bij het inzetten van deze hubs op een integrale manier te kijken, in samenhang met andere onderwerpen die ruimte nodig hebben in de openbare ruimte.

De maatregelen die we nemen:

2024	doorlopend
We stimuleren ontwikkelaars via de voorwaarden in de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam" tot de realisatie van openbare vervoershubs bij woningbouwprojecten.	In 2026 hebben we in twee wijken wijkhubs gerealiseerd.
We ontwikkelen een leidraad voor planvorming bij gebieds-, plot- en herontwikkeling waarin de verhouding staat beschreven tussen markt en gemeente bij de governance en bekostiging van wijkvervoershubs. Dit doen we aan de hand van de geleerde lessen in M4H, Feijenoord City en Alexanderknoop en samen met collega's in andere steden (binnen het landelijk samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit).	
In 2024 worden de plannen voor drie wijkvervoershubs uitgewerkt.	

Veilige en aantrekkelijke buitenruimte

Een veilige en schone stad gaat ook over de overlast van mobiliteit in je eigen straat, zoals geen ruimte om te kunnen spelen, asociale bestuurders of verrommeling van de stoep. We willen een goede balans tussen preventieve en repressieve maatregelen, die zoveel mogelijk zijn toegesneden op de problematiek op straat- en wijkniveau. Bij deelvervoer gaat dit veel over het parkeren van deelfietsen en deelscooters.

Netjes parkeren in de hub

Een onbedoeld effect van het toenemende deeltvervoer (vooral deeltweewielers) is de overlast en verrommeling. We gaan dit tegen door op grote schaal 'buurtvervoerhubs' aan te leggen voor 5-20 deeltweewielers (zo nodig aangevuld met een paar deelauto's), met een verzorgingsgebied van 200 meter. Rondom deze hubs wordt het met behulp van een digitale grens (geo-fencing) onmogelijk gemaakt om een deelvoertuig af te sluiten buiten de hub. Zo word je als gebruiker gedwongen om op die locatie je deelfiets of -scooter neer te zetten en staat deze niet meer hinderlijk in de weg voor bijvoorbeeld mensen met een rollator of kindervagen. Het ziet er ook netter uit doordat er vakken zijn gemaakt met tegels erin, voor een deelfiets, deelscooter of deelbakfiets.

Met een bord uittorend boven de vakken kan je de locatie makkelijk vinden. Dat vergroot de zichtbaarheid. We werken verder aan het herkenbaar maken van de hubs, gebruikmakend van de landelijke stijl (in verband met herkenbaarheid), maar ook met toepassing van maatwerk.

In een wijk in Kralingen maken we het in 2024 zelfs onmogelijk om deelmobiliteit buiten een hub te parkeren. Bij succes rollen we dit uit over heel de stad.

Slimme combinaties maken

Een hub neemt ruimte in en die is schaars, dus wordt telkens geconcurrereerd met andere thema's die ruimte nodig hebben. Waar past bijvoorbeeld de laadpaal het beste, en waar het bankje, de laad- en losplek en de hub? En zitten ze elkaar niet in de weg? Ook hier wordt daarom bij het zoeken naar de beste plek gekeken in samenhang met andere thema's. We gaan kijken of er ook slimme combinaties gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld met (privé)fietsparkeren. Verder plaatsen we in principe deze buurtvervoerhubs op de stoep (behalve eventuele parkeerplaatsen voor deelauto's natuurlijk). Als dat niet kan, leggen we de hub aan op een parkeerplaats, mits de parkeerdruk dat toestaat.

Behalve met deze fysieke maatregel zetten we ook in op tegengaan van verrommeling met behulp van gedragsaanpak. Ben je klaar met je rit? Dan verwachten we dat je het voertuig netjes achterlaat. Met bijvoorbeeld een campagne in 2024 zetten we mensen ertoe aan om op de juiste manier de deelfiets of -scooter te gebruiken.

Beboeten en melden van foutparkeren

Ervaar je toch overlast? Dan kan hier een melding van worden gedaan. Op de website van de gemeente staat beschreven waar je een melding kan doen (zoals via de MeldR app) en hoe daarmee om wordt gegaan. We willen dat die meldingen tot verbetering leiden. We gaan de meldingen beter monitoren en de dienstverlening met betrekking tot de meldingen verbeteren.

Houden gebruikers zich toch niet aan de regels? Als handhavers overlast constateren, kunnen zij hinderlijk geparkeerde fietsen verwijderen en kan foutparkeren van deelscooters beboet worden met een zogenaamde mulderboete. De deelscooteraanbieder zorgt ervoor dat deze bij de foutparkeerder terecht komt. Hier wordt onverkort mee doorgesgaan.

2024	doorlopend
We leggen in 2024 100 extra hubs aan voor deeltweewielers (en waar nodig deelauto's) om verrommeling te voorkomen. De in de wijkakkoorden verzochte locaties worden hierin meegenomen.	We gaan door met de uitrol van buurtvervoerhubs, zodat op steeds meer plekken deeltvervoer alleen nog maar netjes in vakken staat.
We actualiseren de regels voor de inpassing van buurthubs in de buitenruimte. Op basis van de geleerde lessen, onder meer gericht op de inpassing op de openbare ruimte en gebruiksgemak.	We ontwikkelen het instrumentarium om overlast en verrommeling tegen te gaan steeds verder, onder meer het handhavingsbeleid.
In één wijk in Kralingen worden op meerdere plaatsen hubs aangelegd waarna het onmogelijk is om deeltvervoer buiten een hub te parkeren door het gebruik van geo-fencing. Bij succes rollen we dit verder uit over de stad.	We maken één proces waar alle meldingen uit verschillende bronnen samen komen voor evaluatie. We maken striktere afspraken over termijnen van afhandelen van klachten met de aanbieders. Bij het opnieuw verdelen van vergunningen in 2025 scherpen we de regelgeving aan voor de aanbieders.
We gaan scherper toezien op de naleving van de regels in de vergunning voor deeltweewielers, om zo overlast verder te beperken.	

We voeren een campagne gericht op gebruikers van deelscooters met als doel dat zij de deelscooter na gebruik op een gewenste plek achterlaten.	
We maken een inventarisatie van plaatsen waar we het parkeren van privé- en deeltweewielers (waaronder bakfietsen) kunnen combineren, waar mogelijk op de stoep, zodat we zo min mogelijk openbare ruimte 'verspillen'.	

Bereikbaarheid voor iedereen

Mensen die zelf geen fiets, scooter, bakfiets of auto bezitten, kunnen met deelfervoer toch gebruikmaken van zo'n vervoersmiddel. Als je niet zoveel ritten maakt, is deelfervoer goedkoper dan een scooter of auto bezitten. Het kan ook vervoer bieden op locaties en tijden waarop het OV niet toereikend is. Om daadwerkelijk volwaardige vervoersopties te bieden, letten we op de volgende aspecten: beschikbaarheid, bruikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en de beleving van toegankelijkheid.

Inzet bij grote werkzaamheden en evenementen

Bij grote werkzaamheden in de stad kunnen automobilisten vaak niet doorrijden op belangrijke wegen, is het OV overvol en rijdt OV niet of minder vaak. Deelfervoer neemt weinig ruimte in en is flexibel in te zetten. Als er door bijvoorbeeld werkzaamheden een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt, maken we het mogelijk dat bestaande aanbieders van deeltweewielers tijdelijk meer voertuigen kunnen plaatsen. Hierbij gaat het om maximaal 20% van het totaal aantal aan hen vergunde deelfoertuigen binnen de voertuigcategorie. Zo houden we de bereikbaarheid op peil.

Tegelijk kan er overlast ontstaan bij werkzaamheden en evenementen door ophoping van deelfervoer. Daarvoor maken we indien nodig spreidingsafspraken met de aanbieders zodat gebruikers enkel kunnen parkeren op toegewezen locaties. Als het nodig is, maken we ook afspraken met organisatoren over deelfervoer naar en van hun evenement.

Aanvulling op OV

Niet alle locaties in Rotterdam of daarbuiten zijn even goed bereikbaar met het OV. Daarnaast kan deelfervoer OV-haltes (beter) bereikbaar maken doordat mensen met deelfervoer naar de halte kunnen reizen en daar kunnen overstappen op het OV. Dit is een vorm van een ketenreis: het reizen van A naar B door middel van een combinatie van vervoersmiddelen. Ook biedt het een vervoersoptie als het OV ontregeld is, bijvoorbeeld door uitval. Het kan ook de druk op de spits in het OV verlichten, waardoor het OV een aantrekkelijke vervoersoptie blijft.

'Mobility-as-a-Service' (MaaS) is ervoor bedoeld om ketenreizen makkelijker en toegankelijker te maken. Dit is een dienst waarmee reizigers reizen met meerdere vervoersmiddelen (eventueel van verschillende aanbieders) kunnen plannen, boeken en betalen. We hebben als gemeente MaaS-platforms helpen opstarten en laten het voor nu aan de markt om deze verder te ontwikkelen of om met eigen initiatieven te komen.

We zetten in op het toevoegen of uitbreiden van deelfervoer bij OV-knooppunten. Onze ambitie is dat reizigers ervan uit moeten kunnen gaan dat er altijd een deelvoertuig bij een OV-knooppunt staat. Tegelijk gaan we met de aanbieders in gesprek over plaatsing van deelfervoer op locaties met slechte OV-bereikbaarheid. Niet alleen met de aanbieders van deelfervoer werken we samen op dit onderwerp, ook met de vervoersautoriteit (MRDH), OV-concessiehouders (zoals de RET) en infrabeheerders (bijvoorbeeld ProRail). Gezamenlijk zorgen we ook voor flexibele inzet van deelfervoer bij bijvoorbeeld omleidingen en wegwerkzaamheden. Zo wordt reizen met verschillende vervoersmiddelen, ketenvervoer, makkelijker en sneller, en gaan we tegen dat gebruik van deelfervoer leidt tot een afname van OV-gebruikers.

In samenhang met elkaar, omgeving en netwerken

Als we hubs opzetten, plaatsen we die in samenhang met elkaar en de omgeving. Vervoershubs vormen namelijk een onderdeel van verschillende netwerken en structuren in een gebied. Allereerst gaat het daarbij om de verschillende vervoersnetwerken: voetgangers-, fiets-, auto- en OV-netwerken. Zo zetten we in op plaatsing van deelfervoer bij P+R-locaties. Op die manier kunnen reizigers van buiten makkelijk met deelfervoer de stad inrijden nadat ze hun auto hebben achtergelaten in de P+R (die daarmee een hub is geworden, een 'regiovervoershubs'). Of bewoners zonder privéauto kunnen daar een deelauto pakken om de stad uit te gaan.

Maar hubs zijn ook gekoppeld aan de sociaaleconomische structuur in een buurt of wijk en het energienetwerk. Waar een vervoershub tot zijn recht komt en vooral welke faciliteiten die het beste kan bieden, is sterk afhankelijk van de gebruikers, de omgeving en de vervoerskwaliteit. We nemen daarom de aansluiting op deze andere structuren en netwerken mee bij de realisatie van vervoershubs.

2024	doorlopend
Als er door bijvoorbeeld werkzaamheden een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt, maken we het mogelijk dat bestaande aanbieders van deeltweewielers tijdelijk meer voertuigen kunnen plaatsen. Hierbij gaat het om maximaal 20% van het totaal aantal aan hen vergunde deeltvoertuigen binnen de voertuigcategorie.	Bij alle grote werkzaamheden wordt de inzet van deelmobiliteit en buurthubs meegewogen.
We realiseren de inpassing van deelvervoer bij alle P+R-locaties die zich bevinden binnen het servicegebied van de aanbieders van deelvervoer.	
We verkennen met de RET de mogelijkheden voor een RET combi-abonnement en benutten de uitkomsten van het Europese project SmartHubs over integratie deelvervoer en OV.	

Schoon en slim

Ze stoten geen CO₂-uit, geen fijnstof (vanuit de aandrijving) en ze maken geen herrie: dit gaat op voor alle deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. We trappen ze namelijk zelf vooruit of ze worden elektrisch aangedreven. En vanaf 2025 geldt dit voor alle deelauto's. Het toevoegen van deelvervoer aan het mobiliteitsassortiment betekent ook dat het gebruik van openbaar vervoer, deelvervoer, fietsen en lopen samen vaker aantrekkelijk is voor de Rotterdammer om te gebruiken dan de eigen auto. Deelautogebruik leidt tot 7-11% minder CO₂-uitstoot per autodeler per jaar, geeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid aan.⁴ De groei van autodelen is daarmee positief voor klimaat en de lokale luchtkwaliteit.

2024	doorlopend
We zetten in op het borgen van voldoende laadinfrastructuur i.s.m. het programma Nul Emissie Mobiliteit, zodat per 2025 alle deelauto's elektrisch kunnen laden.	Vanuit de Werkgeversaankpak Duurzame Mobiliteit worden doorlopend werkgevers benaderd en aangehaakt bij de Klimaalliantie Duurzame Mobiliteit, waarbij deelvervoer als kans wordt geboden, bijvoorbeeld in combinatie met OV. Daarbij gaat het niet alleen om grote bedrijven maar ook om onder meer MKB op bedrijventerreinen waar deelvervoer een goede oplossing kan zijn.

Deeltweewielers

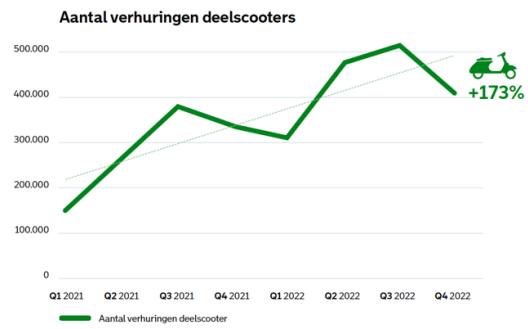
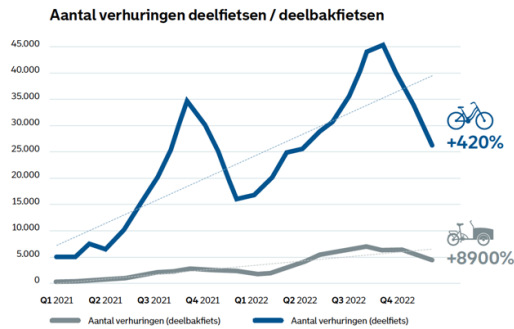
Het gebruik en aanbod van deeltweewielers neemt geweldig toe. Hoe kunnen we nu enerzijds faciliteren, stimuleren en sturen om de voordelen te behalen en anderzijds reguleren om de uitdagingen het hoofd te bieden? Dat doen we in de basis met vergunningen. Aanbieders kunnen in Rotterdam niet zomaar hun diensten aanbieden, maar moeten hiervoor een vergunning hebben en zich aan de vergunningvoorschriften houden. Dit is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening Rotterdam 2012⁵ (hierna: APV) artikel 5.12a. De uitwerking is opgenomen in de 'Nadere regels deelmobiliteit'.

We gaan selecteren op kwaliteit

In 2020 kregen de eerste aanbieders een vergunning in Rotterdam. Toen was dat op basis van 'wie eerst komt, eerst maalt'. Dat kan beter. We selecteren liever op kwaliteit. Daarom voeren we per 2024 de 'vergelijkende toets' in. De meeste huidige aanbieders krijgen pas in 2025 hiermee te maken, wanneer de huidige vergunning afloopt.

4) Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2021.

5) In het 'Aanwijzingsbesluit categorieën van voertuigen die zonder vergunning voor gebruik door derden op de openbare weg mogen worden geplaatst' is vastgesteld dat het verbod – in artikel 5.12a van de APV – om zonder vergunning bedrijfsmatig voertuigen voor gebruik door derden op de weg te plaatsen, niet van toepassing is op auto's en brommobielen.



Bij deze vergelijkende toets leveren alle geïnteresseerde aanbieders een exploitatieplan aan, dat wordt beoordeeld op criteria als overlastbeperking, klachtenafhandeling, onderhoud en aansluiting bij de ambities van de gemeente Rotterdam. De toetsingscriteria staan in een bijlage bij de Nadere regels deelmobiliteit. Hierin worden specifieke kwaliteitseisen gesteld op grond waarvan een verdeelprocedure wordt gevolgd. Zo bereiken we dat we de beste voertuigen en dienstverlening naar Rotterdam halen én dat de negatieve effecten van deelvervoer zoveel mogelijk worden beperkt.

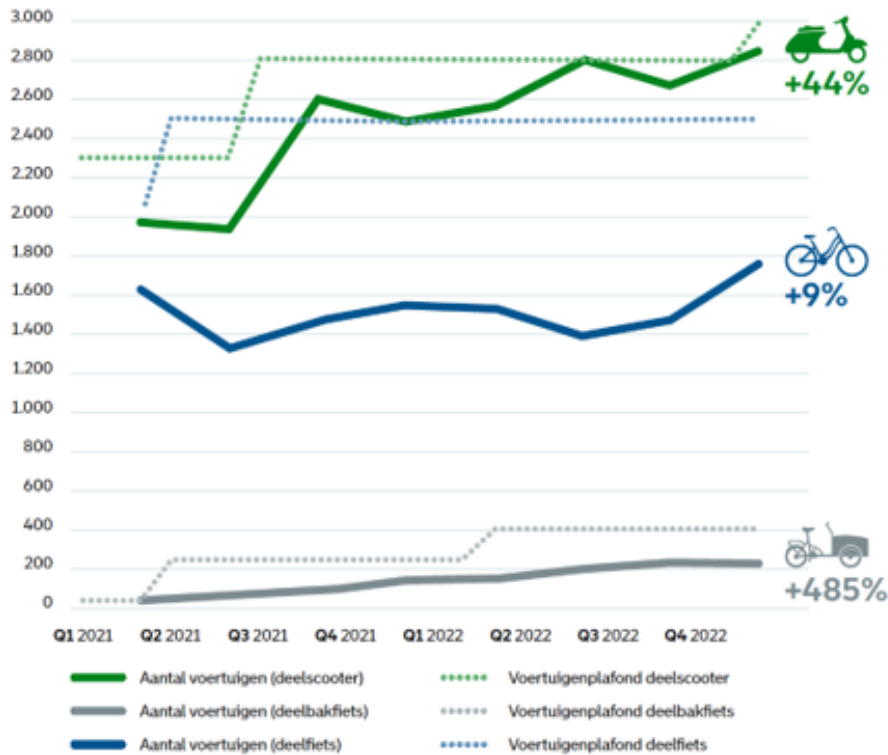
We stellen grenzen aan het aantal deelvoertuigen

Een manier waarop we eventuele onvoorziene negatieve effecten beperken is door deelvervoer niet ongebreideld toe te laten in de stad, door het instellen van een voertuigenplafond. De huidige plafonds voor deelfietsen, deelscooters en elektrische deelfietsen houden we voorlopig op hetzelfde niveau. Voor bakfietsen gaat het plafond omhoog want zij dragen het meest bij aan efficiënt ruimtegebruik, omdat zij het beste deelalternatief zijn voor de eigen auto. Besloten is dat elektrische deelsteps niet meer in aanmerking komen voor een vergunning. Dit is omdat het onvoldoende duidelijk is wat deelsteps kunnen bijdragen aan de opgaven zoals slim ruimtegebruik en een veilige en aantrekkelijke buitenruimte. Wel houden we ontwikkelingen in de gaten en blijven we op de hoogte van ervaringen met elektrische deelsteps in andere steden, zoals wanneer het nieuwe kader voor Licht Elektrische Voertuigen (LEV) van het Rijk van kracht wordt (naar verwachting in 2025).

We blijven openstaan voor nieuwe typen deelvervoer. Als we deze toelaten en toewijzen als nieuwe deelvervoercategorie, doen we dat gecontroleerd en houden we rekening met:

- Of ze voldoen aan de eisen van de Wegenverkeerswet
- Of ze naar verwachting aansluiten bij de vier opgaven volgend uit de Omgevingsvisie, zoals een veilige en aantrekkelijke buitenruimte
- De vervoersbehoefte van bewoners, forenzen, bezoekers en anderen: bieden ze een waardevolle toevoeging?
- Ervaringen van andere gemeenten, ook in het buitenland

Aanbod deeltweewielers in Rotterdam



We onderscheiden drie categorieën voor deeltweewielers:

- (elektrische) fiets
- elektrische scooter
- elektrische bakfiets

Aanbieders van deelvervoer kunnen via twee systemen hun voertuigen aanbieden: plaatsgebonden en niet-plaatsgebonden. Ze kunnen de systeemvormen ook met elkaar combineren.

Plaatsgebonden	Niet plaatsgebonden	
Back-to-one	Back-to-many	Free-floating
	Het voertuig kan alleen op (veel) bepaalde locaties worden achtergelaten.	Het voertuig kan overal in het servicegebied worden achtergelaten.
Het voertuig wordt teruggebracht naar dezelfde locatie. Dit is ideaal voor de doelgroep die terug moet naar het uitgiftepunt, bijvoorbeeld een treinstation. De impact en overlast op de openbare ruimte is beperkt.	Het voertuig kan achtergelaten worden op de plaats van bestemming. Het voordeel is dat de gebruiker heel flexibel is, het nadeel is dat er geen zekerheid is of er voor de terug-/vervolgtrit een voertuig is. Ook moet de gebruiker soms een stuk lopen naar een voertuig. Bij free-floating deelsystemen is de overlast groter.	

We zetten geo-fencing optimaal in

Aanbieders bieden de voertuigen alleen in een bepaald gebied aan, het zogenaamde servicegebied, door gebruik te maken van geo-fencing. Dit is vooral van belang bij niet-plaatsgebonden deelsystemen – anders kunnen de voertuigen overal worden achtergelaten. Als gemeente geven we daarbovenop aan welke stukken we uitgesloten willen hebben, zoals voor het Centraal Station, maar ook bijvoorbeeld in een straatje waar het trottoir te smal is. Aanbieders nemen ook zelf het initiatief om het servicegebied aan te passen, bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten. We blijven samenwerken met de aanbieders om de geo-fencing optimaal in te zetten.

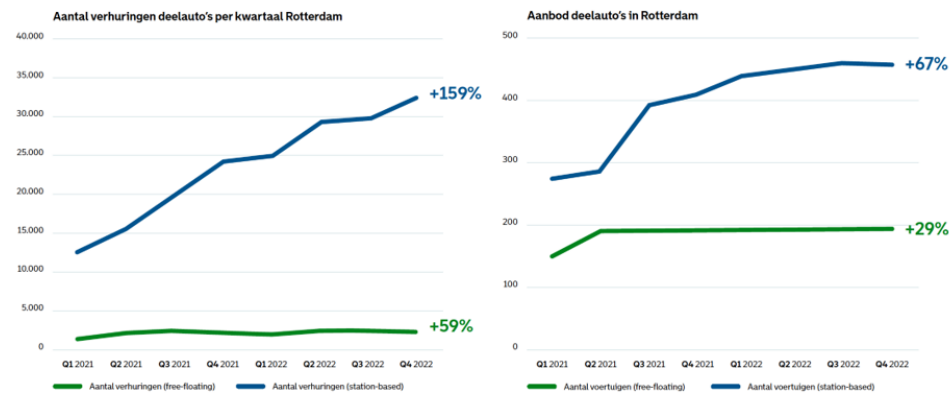
Omdat geo-fencegebieden nog niet altijd optimaal zijn ingesteld en niet altijd op de meter nauwkeurig zijn, kunnen met name de free-floating voertuigen ook op locaties worden achtergelaten waar dit on-

wenselijk is. Zo kunnen de voertuigen hinderlijk op de stoep worden geparkeerd of in een plantsoen worden geplaatst. Ook zien we dat er ophoping van voertuigen aan de grenzen van het geo-fencegebied plaatsvindt. Ook hier blijven we samen met de aanbieders erop inzetten dat deze digitale grenzen nauwkeuriger worden. Het verbeteren van het proces volgens welke aanbieders de geo-fencezone aanpassen bij overlast zetten we door. In de vergelijkende toets kunnen we in 2025 beter selecteren op nieuwe aanbieders.

2024	2025 - 2026
We implementeren de vergelijkende toets waardoor de aanbieders van deeltweewielers op basis van kwaliteit worden geselecteerd in plaats van op basis van wie zich het eerst meldt.	We verdelen opnieuw de vergunningen van deeltweewielers op basis van kwaliteit en bepalen welke partijen van 2025-2030 welke aantallen deeltweewielers in Rotterdam mogen aanbieden.
We maken afspraken met aanbieders om technisch nauwkeuriger en beter gebruik te maken van de geo-fencing.	

Deelauto's

De markt en het gebruik van deelmobiliteit intensiveert in Rotterdam



Ook autodelen neemt enorm toe, zowel het aantal deelauto's als het gebruik. Het aantal verhuringen steeg sneller dan het aanbod deelvoertuigen, waardoor één deelauto gemiddeld de afgelopen twee jaar vaker verhuurd werd. In twee jaar is het gemiddeld gebruik van één deelauto per dag gestegen van 0,5 naar 0,8 keer bij station-based deelauto's en van 1,5 naar 2,3 keer bij free-floating deelauto's.

Ook hier werken we met vergunningen om enerzijds te kunnen faciliteren en anderzijds te reguleren. Net zoals voor deeltweewielers heb je als aanbieder van deelauto's een vergunning nodig. Dat werkt anders dan bij deeltweewielers en geldt alleen voor station-based, zone-floating en free-floating. Voor particulier autodelen (met of zonder platform) is geen vergunning nodig maar gelden de 'normale' parkeerregels en tarieven. Coöperatief autodelen is een tussenvorm: particulier delen in besloten kring een of meer auto's, maar krijgen als coöperatie wel een deelautovergunning. We helpen Rotterdammers die onderling willen delen en bij ons aankloppen met informatie over een deelauto-coöperatie en stimuleren deze vorm van autodelen met bewustwordingsmaatregelen.

Voor deelauto's is station-based wat we bij deeltweewielers 'plaatsgebonden' noemen, en is free-floating niet-plaatsgebonden. Zone-floating is gebiedsgebonden.

Autodelen waarvoor aparte vergunning nodig is		
Plaatsgebonden	Niet-plaatsgebonden	
Station-based	Zone-floating	Free-floating
De auto wordt teruggebracht naar dezelfde locatie. Het voordeel is dat gebruikers erop kunnen rekenen dat hier een auto staat, en die kunnen reserveren als zij	De auto kan worden achtergelaten binnen een bepaalde zone. Is dit binnen betaald gebied, dan	Het voertuig kan achtergelaten worden op de plaats van bestemming, binnen de stadsgrenzen en in een enkele andere gemeenten. Het voordeel is dat de gebruiker

die nodig hebben. Het nadeel is dat de parkeerplek en laadpaal niet gebruikt worden als de auto in gebruik is. De auto heeft een eigen parkeerplek, die is te herkennen aan een P-bord 'vergunninghouders' met daaronder een onderbord met 'autodate' in combinatie met kruismarkering op het parkeervak. Voor de deelauto is een belanghebbendenvergunning nodig, zodat gebruikers op de plek kunnen parkeren, en een uitwijkvergunning voor het geval de plek onverhoopt bezet is.	is hiervoor een sectorvergunning nodig. De auto kan op elke openbare parkeerplek binnen de zone worden afgesloten en laden bij elke openbare laadpaal.	heel flexibel is. Het nadeel is dat er geen zekerheid is of er voor de terug-/vervolgrit een voertuig is (free-floating) of dat het verder lopen is naar een voertuig. Voor de auto is een stadsbrede parkeervergunning nodig. De auto kan op elke openbare parkeerplek in de gemeente worden afgesloten en laden bij elke openbare laadpaal.
--	--	---

Coöperatief autodelen
Buurtbewoners hebben een deelautocoöperatie opgezet en delen een of meer auto's onderling. Ze zijn zelf voor alles verantwoordelijk en de elektrische auto's zijn ook in hun eigendom. Hiervoor is eenzelfde deelautoparkeervergunning nodig als bij station-based of zone-floating autodelen.

Autodelen waarvoor geen aparte vergunning nodig is: particulier autodelen	
Peer-to-peer (zoals SnappCar)	Mensen verhuren hun privéauto aan anderen met behulp van een deelauto-platform. Het deelautoplatform is zelf geen eigenaar van de auto, maar regelt wel de zaken eromheen. Zo regelen zij de verzekeringen, het keyless-systeem en de financiële afrekening voor de gebruiker. In gebieden waar betaald parkeren geldt, wordt gebruikgemaakt van de sectorvergunning die aan de eigenaar van de auto is toegekend.
In besloten kring	Buurtbewoners gebruiken gezamenlijk een of meer auto's. Een deelautoaanbieder kan buurtbewoners ontzorgen door de auto's en de dienst te exploiteren. Het betrekken van een deelautoaanbieder kan een opstap vormen naar een deelautocoöperatie.
Onderling	Mensen delen onderling hun privéauto, zonder tussenkomst van een derde partij. Dit gebeurt op eigen initiatief. Er zijn adviserende partijen, zoals de Vereniging Gedeeld Autogebruik, die helpen door tips te geven aan geïnteresseerde burgers.

Samen met de betrokken partijen kijken we voortdurend hoe het deelautoaanbod optimaal kan worden ingezet en doorontwikkeld. Daarbij ligt het initiatief wel bij de markt. We zetten in op een laag en aantrekkelijk parkeertarief voor deelauto's. Ook zetten we in op zone-floating. Hierbij krijgt een deelautoaanbieder niet een vaste parkeerplek plus laadpaal toegewezen voor een deelauto, maar kan deze in een bepaalde zone gebruikmaken van elke parkeerplek en laadpaal. Het voordeel hiervan is dat als een deelauto in gebruik is – en dat is gemiddeld vaker dan een privéauto – er niet een parkeerplek, noch een laadpaal, ongebruikt gereserveerd blijft. Zo gaan we efficiënter met de ruimte om.

We monitoren voortdurend of het aanbod van openbare laadpalen in de desbetreffende sector past bij de vraag. Om te voorkomen dat te veel zone-floating voertuigen actief zijn en daarmee te veel druk opleveren, hanteren we een vergunningenplafond. De actuele hoogte daarvan staat beschreven in het vigerende Uitvoeringsbesluit Parkeren Rotterdam.

Binnen het landelijk samenwerkingsprogramma gaan we gezamenlijk het gedrag onderzoeken, zodat we beter inzicht hebben voor wie deelauto's een uitkomst zijn. Met campagnes en gedragsmaatregelen gaan we vervolgens het gebruik onder die groepen stimuleren.

2024	2025-2026
Per 1 juli 2024 voeren we zone-floating als nieuw product in, zodat parkeerplekken en laadpalen niet onnodig ongebruikt blijven. Dit wordt verwerkt in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting.	We zetten in op vergunningverlening op basis van kwaliteit en zo mogelijk de ontwikkeling van een vergelijkende toets.

Per 1 juli 2024 voeren we een laag, uniform en aantrekkelijk parkeertarief voor station-based, zone-floating en free-floating in overeenkomstig met andere grote steden, dat wordt verwerkt in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting. Omdat het free-floatingtarief hoger is, daalt dat het meest. Daarmee wordt het meer ruimtebesparende free-floating relatief aantrekkelijker.	
We vertalen de uitkomsten van de pilot flexibele parkeermachtiging deelauto's door naar regelgeving, i.e. het Uitvoeringsbesluit Parkeren, zodat het free-floating aanbod tussen steden verbetert, omdat het voor aanbieders aantrekkelijker wordt om interstedelijke ritten aan te bieden.	

Samenwerking en monitoring

We kunnen en willen als gemeente niet alleen alle genoemde plannen uitvoeren! We werken samen met wie ook belang hebben bij een goede uitvoering van de aanpak.

Samen kom je verder

Allereerst zijn dat de inwoners van de stad. Zo bepalen we de juiste locatie van een buurtvervoershubs in afstemming met de wijkraden, die ons andersom ook hierom kunnen vragen. Met de aanbieders van deelvervoer houden we nauw contact. Onderwerpen waar andere gemeenten ook mee worstelen pakken we samen op. Dit is veel efficiënter. Ook werken we met andere overheden en kennisinstellingen samen aan onder meer standaardisering en uniformering en harmonisering van beleid, binnen het landelijk samenwerkingsprogramma, 'Natuurlijk! Deelmobiliteit'. Verder werken we samen met projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties, exploitanten van parkeervoorzieningen, regionale en internationale partners, werkgevers, publiekstrekkingen en de netbeheerder.

Monitoren – evalueren – aanpassen

Goed beleid kun je alleen maken als je monitort hoe je aanpak uitwerkt en daar vervolgens je beleid weer op aanpast. En als je je resultaten kunt vergelijken met andere gemeenten. Daarom ontwikkelen we binnen Natuurlijk! Deelmobiliteit monitoring- en evaluatietools gezamenlijk, waaronder ook een gebruikersonderzoek, waardoor we steeds beter kunnen zien hoe deelvervoer gebruikt wordt en wat de effecten ervan zijn. Mede met behulp van de uitkomsten van het gebruikersonderzoek gaan we vaststellen hoeveel privéauto's een deelauto vervangt in de verschillende delen van Rotterdam. In Amsterdam is in 2023 een dynamisch analysemodel ontwikkeld waarmee kan worden vastgesteld wat het effect van één extra deelauto is op de fysieke parkeerruimte, het vergunningenplafond en de parkeerdruk in een wijk. Dit gaan we in 2024 toepassen op de Rotterdamse situatie. Daarna blijven we dit jaarlijks monitoren.

Tot slot evalueren we jaarlijks de resultaten van de monitoring van deelvervoer in Rotterdam, maken daar een rapportage van die kan worden opgevraagd, en passen op grond daarvan onze aanpak waar nodig aan.

2024	doorlopend
We zetten het dynamisch analysemodel uit Amsterdam in voor vaststelling van de vervangingsratio van deelauto's.	We monitoren jaarlijks hoe de vervangingsratio van deelauto's zich ontwikkelt.
	Binnen Natuurlijk! Deelmobiliteit werken we aan doorontwikkeling van de standaard CDS-M. De inzet van deze standaard borgen we bij de aanbieders.
	We monitoren het deelmobiliteitsgebruik voor het vinden van de beste hublocaties; daarbij houden we rekening met zichtbaarheid en vindbaarheid. Dit bepaalt mede de locatie van buurthubs in het volgende jaar.
	Jaarlijks maken we een rapportage van gebruik en aanbod van deelvervoer en evalueren onze aanpak naar aanleiding hiervan. De rapportage is op te vragen.
	We zetten in op samenwerking met andere instellingen (zoals woningcorporaties en werkgevers) om te testen met deelvervoer en om op te schalen. Ook werken we met hogescholen, zoals de Hogeschool Rotterdam en de Hogeschool Utrecht, universiteiten, zoals de Erasmus Universiteit en de Universiteit Twente, en met andere overheden in Nederland om zo goed mogelijk de kennis van deelvervoer te delen.

Bijlage: overzicht van de verschillende typen vervoershubs

	Buurt-vervoers-hub	Privé-vervoers-hub	Wijkvervoershubs	OV-knooppunthub	Regio-vervoershubs
Verzorgingsgebied	200m, op buurtniveau	Gebouw (doorgaans)	400m, op wijkniveau	Bij grote OV-haltes	Bij P+R aan de rand van de stad
Voornaamste doel v.d. vervoershubs	Tegengaan van overlast en verrommeling	Bijdragen aan verdichtingsopgave door vervoer te bieden bij lagere parkeernorm	Efficiënter ruimtegebruik draagt bij aan verdichtingsopgave	Bevorderen van ketenvervoer	Bevorderen van ketenvervoer
Functionaliteiten	5-20 deelvoertuigen, de focus ligt op deel-tweewielers	Kleinschalig deelvervoer	Ruim aanbod deelvervoer (20-80 fietsen, 10-30 scooters, 20-100 auto's), OV, Infocentrum	Trein of metro, 100-300 deelfietsen, 50-150 deelscooters en evt. deelauto's, Infocentrum	OV, deelauto's en evt. deeltweewielers
Samenhangend vervoersprogramma	Privé parkeren (fiets en scooter), laadpalen	Privé parkeren, laadpalen	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen, Mobiliteitservice (bijv. fietsenmaker)	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen, Mobiliteitservice (bijv. fietsenmaker)	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen
Aanvullend programma	Kleinschalige voorzieningen (bijv. Kiosk)	Pakketwanden, energietransitieobjecten ⁶	Energietransitieobjecten ⁶ , internet, economische en maatschappelijke voorzieningen	Energietransitieobjecten ⁶ , internet, economische en maatschappelijke voorzieningen	Energietransitieobjecten ⁶ , flexwerkplekken
Openbare ruimte	Groen met ontmoetingsplaatsen (bijv. picknicktafels)	n.v.t. vanwege private grond	Groen met ontmoetingsplaatsen (bijv. picknicktafels), speeltuinen, sportvoorzieningen, openbare toiletten	Voorzieningen gericht op ruimtelijke kwaliteit en ontmoeting, openbare toiletten	Afhankelijk van P+R
Rol van de gemeente	Regisserend	Stimulerend, regulerend en regisserend	Stimulerend en regisserend	Stimulerend	Stimulerend

6) Met energietransitieobjecten worden objecten bedoeld die in het kader van de energietransitie nodig zijn, bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend): energieopwekking of -opslag, snelladers, warmteoverslagstations of transformatorstations.