



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Door de groei van en ontwikkelingen in de markt van deelfervoer is het nodig om de aanpak op deelfervoer en vervoershubs te herzien. Het huidige beleid, zoals beschreven in twee verschillende nota's, is herzien en opgenomen in één duidelijke Aanpak over hoe de gemeente Rotterdam nu en in de toekomst wil omgaan met deelfervoer en vervoershubs.

In uw raadsvergadering van 10 november 2022 is de motie 'Op de OV-fiets' (22bb007392), ingediend door de raadsleden M.H. Biljoen (GL) en S.J. C. Becker (VVD), aangenomen. Met onderstaande stellen we voor de motie als afgedaan te beschouwen.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

'Kansen benutten, overlast voorkomen. De Rotterdamse aanpak voor deelfervoer en vervoershubs' gaan specifiek in op dit onderdeel uit het coalitieakkoord (pag. 30): "We vergroten in samenspraak met de OV-aanbieders, het deelfervoer rondom OV-punten." (pag. 29) Ook wordt ingegaan op dit voornemen: "We ordenen het deelfervoer en wijzen gebieden (zones) aan waarin geparkeerd moet worden. In de concessies met deelfervoeraanbieders maken we afspraken om onveilig, oneigenlijk gebruik en overlast van deelfervoer tegen te gaan."

Er is een relatie met de motie 'Laat deelscooters niet in de weg staan' (22bb7444), en met de toezeggingen deelmobiliteit (22bb8904, 22bb8906, 22bb8903, 22bb8902 en 22bb8901).

De motie 'Op de OV-fiets' gaat over deelfervoer en wordt daarom ook beantwoord in deze brief. De motie "Maak P&R's duurzaam aantrekkelijker" (19bb18111) is hieraan gerelateerd.

Toelichting:

Kansen benutten, overlast voorkomen. De Rotterdamse aanpak voor deelfervoer en vervoershubs

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 700.

Deelvervoer levert extra bewegingsmogelijkheden op voor Rotterdammers. Ook maakt deelvervoer de stad toegankelijker en beter bereikbaar. Als er op grote schaal werkzaamheden zijn, en belangrijke verkeersaders zijn uitgeschakeld, kunnen er in vervoershubs (of kortweg 'hubs') extra deelvoertuigen 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 deelvervoer is daarnaast voor sommige Rotterdammers een reden om niet langer een scooter of auto particulier te bezitten of te leasen. In het bijzonder bij woningbouwontwikkelingen waar de ruimte schaars is, draagt deelvervoer zodoende bij aan het verlagen van de parkeerdruk.

Overlast voorkomen

Deelmobiliteit heeft veel voordelen, maar kent ook uitdagingen. 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 worden 100 van zulke hubs geplaatst. Verder wordt op 1 juli 2024 "zone-floating" ingevoerd. Hierdoor is een deelauto niet langer gekoppeld aan een specifieke parkeerplaats, die leeg blijft als de deelauto in gebruik is.

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.

Met deze vernieuwde aanpak gaan we de kansen van deelvervoer 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. Met betrekking tot de elektrische deelsteps is besloten dat deze 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).

Deelvervoer 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.

Op de OV-fiets

In de motie 'Op de OV-fiets' (22bb7392) verzoekt u ons college om bij het bevorderen van de bezettingsgraad van garages en P+R-voorzieningen fietsparkeren voor werkgevers te stimuleren door het faciliteren van deelmobiliteitsaanbieders op deze locaties.



Momenteel heerst de twijfel of het aanbieden van deelvoertuigen daadwerkelijk de bezettingsgraad op P+R-locaties bevordert. P+R-locaties worden momenteel voornamelijk goed gebruikt vanwege het lage tarief i.c.m. OV-gebruik. Daarentegen is aan het gebruik van deelmobiliteit nog geen financiële prikkel verbonden en ontbreekt daarmee de stimulans. Deeltweewielers aanbieden bij P+R-locaties en bij garages heeft met name zin als er korting kan worden geboden op het autoparkeren, zoals momenteel wordt toegepast bij gebruik OV. Dan is er een financiële prikkel om gebruik te gaan maken van het deelfervoer na het parkeren op een P+R-locatie. Momenteel is het implementeren van deze financiële prikkel via de OV-chipkaart technisch onmogelijk. We kijken wel samen met de aanbieders naar de mogelijkheden om deelfervoer vanuit hubs in de buurt van P+R-locaties met korting aan te bieden. Verwijzend naar de afdoening van motie Maak P+R's duurzaam aantrekkelijk (19bb18111), kan worden aangegeven dat het verkennend onderzoek P+R 2.0 in G5-verband nog loopt.

In de werkgeversaanpak wordt het gebruik van fietsen en de combinatie OV en fiets nadrukkelijk naar voren gebracht. De combinatie OV en fiets is vaak aanmerkelijk sneller dan volledige OV-verplaatsingen, zo wordt in de meeste apps aangegeven, en is een alternatief voor de hele autoverplaatsing. Of het mogelijk is om met de deelfietsaanbieders en OV-fiets vanuit de werkgeversaanpak tot nadere afspraken te komen wordt verkend.

Ondertussen wordt er wel bij steeds meer P+R's deelfervoer aangeboden. Dit gebeurt in het kader van de uitrol van buurthubs om deelmobiliteit in de wijken aan te bieden. Bij zeven van de vijftien P+R-locaties is een buurthub gerealiseerd of staat deze in de planning om aangelegd te worden, namelijk bij Alexander, Beverwaard, Noorderhelling, Capelsebrug, Melanchthonweg, Slinge en Kralingse Zoom. Er wordt nog verder gekeken hoe deelfervoer kan worden ingepast bij P+R-locaties, om zodoende de ketenreis te bevorderen. Dit komt terug in het Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit Hubs en MaaS.

De NS is gevraagd of zij bereid is de OV-fiets bij P+R-locaties uit te breiden waarop NS positief heeft gereageerd. De OV-fiets is reeds aanwezig bij alle NS-stations en vier RET-locaties in Rotterdam, daarnaast staan deze op de P+R-locaties Kralingse Zoom en Slinge. De prioriteit daarentegen ligt voor voor NS bij het vernieuwen van deze OV-fietsenstallingen, door ze om te zetten naar zogeheten paviljoens. Dit zijn overdekte fietsenstallingen waar ruimte is voor 16 OV-fietsen. Daarna willen zij meedenken over uitbreiding naar evt. P+R-locaties.

Met bovenstaande informatie stellen wij u voor de motie 'Op de OV-fiets' (22bb7392) als afgedaan te beschouwen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Er zijn geen financiële consequenties:

- De in het Uitvoeringsprogramma Deelfervoer en vervoershubs geplande activiteiten vallen binnen de begroting voor 2024 of zullen t.z.t. apart worden voorgelegd aan het college;



- De leges zullen naar verwachting begin 2025 worden aangepast. In dit jaar lopen de huidige vergunningen af en zullen opnieuw worden vergund. In 2024 wordt naar verwachting maximaal één nieuwe vergunning verleend, dit kan binnen de huidige begroting.

Juridische aspecten:

Het beleid is verweven met een aantal verordeningen en andere besluiten:

- Uw raad wordt binnenkort voorgesteld om artikel 5.12a van de APV aan te passen en het college is voornemens om hierna de bijbehorende Nadere regels deelmobiliteit vast te stellen. De vergunning voor deelmobiliteit kent zijn grondslag in de APV (artikel 5:12a). Als uw raad instemt met voorgestelde wijziging, dan wijzigt onder andere de manier van vergunningverlening. Vergunningen worden dan niet meer verleend op basis van het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' maar op basis van een vergelijkende toets;
- Uw raad wordt binnenkort voorgesteld de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting te aan te passen;
- Het Uitvoeringsbesluit Parkeren wordt aangepast.
- De wijziging van de leges wordt meegenomen in de wijziging van de legesverordening.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

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