



provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

F. (Floor) Vermeulen

Contact
070 441 71 12
f.vermeulen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Provinciale Staten

Datum
27 mei 2021
Ons kenmerk
-
Uw kenmerk
-
Bijlagen
1

Onderwerp

Kansen voor deelfiets en deelscooter

Geachte Statenleden,

Hierbij bied ik u met veel plezier de snelstudie¹ "Kansen voor deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland" aan. In Provinciale Staten is een aantal keer de vraag aan de orde geweest wat we als provincie zouden kunnen of moeten doen op het gebied van deelmobiliteit. Daarom is deze snelstudie uitgevoerd.

Huidige situatie

Er liggen kansen in Zuid-Holland voor deelfietsen en deelscooters. Vooral in de grote steden van Zuid-Holland zijn deze deelvoertuigen al aan een flinke opmars bezig. Gemeenten formuleren daar beleid op. Aan de ene kant ter stimulering van een mobiliteitstransitie en ketenmobiliteit en aan de andere kant om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. In steeds meer gemeenten zijn aanbieders actief, en de verwachting is dat deze groei zal blijven doorzetten.

Provinciale rol en kansen

De conclusie van deze snelstudie is dat deelfietsen en deelscooters kunnen bijdragen aan betere mobiliteit, omdat het een extra keuze is bovenop bestaande vervoermiddelen, vooral in het natransport op het OV. Deze vormen van deelmobiliteit zijn schoon en nemen weinig ruimte in, wat vooral drukke steden aantrekkelijker kan maken. Ook in landelijk gebied kan – met name elektrische- deelmobiliteit bijdragen aan een betere bereikbaarheid en meer keuzevrijheid voor de reiziger. Bovendien kunnen we kosten besparen bij drukke OV-knopen doordat deelvoertuigen korter en dichter op elkaar in stallingen staan, waardoor dure nieuwbouw van stallingen niet of pas later nodig is. Goede regels en afspraken zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te borgen.

Het advies is om te kijken naar kansrijke plekken voor de deelfiets en deelscooter en samen met andere overheden en marktpartijen te kijken hoe deelvervoer daar gerealiseerd kan worden. Naast enkele praktische zaken, zoals data delen en het aansluiten bij monitor-tools, is het advies om in provinciale OV-concessies met de vervoerders en marktpartijen duidelijke afspraken te maken over deelmobiliteit en te sturen op concrete indicatoren waaruit blijkt dat reizigers daadwerkelijk profiteren van de deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland, zoals het aantal gerealiseerde deelfietsritten.

Vervolg

De conclusies van de snelstudie sluiten geheel aan bij het Transitieplan OV. Vervolgstappen pakken wij op bij de uitwerking van dit Transitieplan, waarover wij u in de komende maanden verder zullen informeren.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Hoogachtend,



F. (Floor) Vermeulen

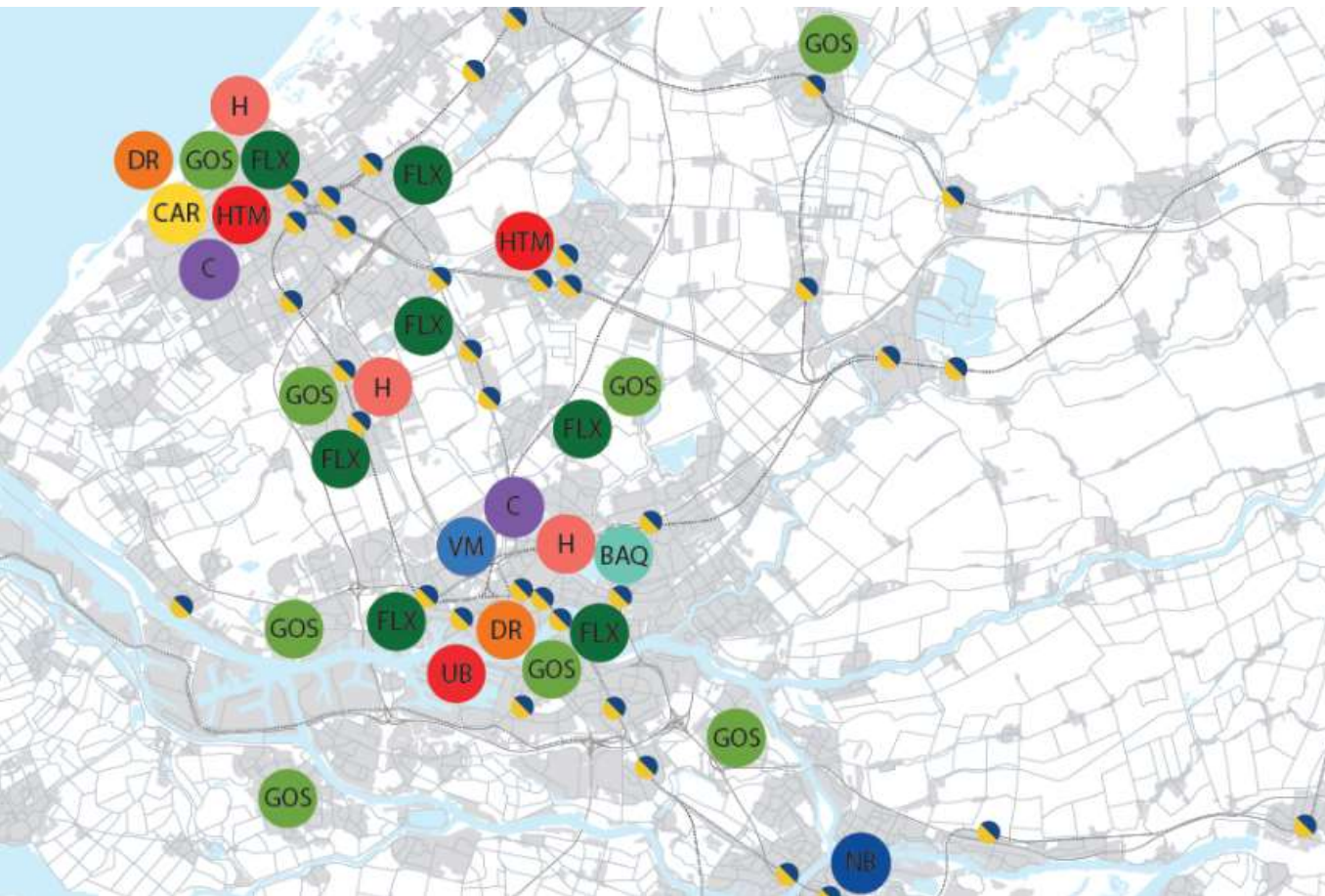
ⁱ Snelstudies zijn kortlopende onderzoeken binnen de 'Toekomstagenda Zuid-Holland' naar mobiliteit en ruimte.

Bijlagen:

- snelstudie "Kansen voor deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland"

Kansen voor deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland

Deze Snelstudie binnen de 'Toekomstagenda Zuid-Holland' dient ter inspiratie en is géén vastgesteld beleid.



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding.....	4
2. De opmars van de deelfiets	5
2.1 Van Witfiets via OV-fiets naar Felyx	5
2.2 Deelvervoer in Zuid-Holland	5
2.3 Verschillende soorten deelsystemen	6
3. Hoe zorgen we dat deelfietsen voor velen aantrekkelijk zijn?.....	7
3.1 Doelgroepen voor deelmobiliteit.....	7
3.2 Deelfiets als aantrekkelijk vervoer	7
3.3 Kansrijke plekken voor deelfietsen in Zuid-Holland	8
3.4 Ideale netwerk	9
4. Wat zijn ruimtelijke effecten van deelfietsen?.....	10
4.1. Openbare ruimte en deelfiets.....	10
4.2 Wisselfiets: deelfiets die écht ruimte bespaart	11
4.3 Deelmobiliteit als oplossing, geen probleem.....	11
5. Governance rond deelfietsen.....	12
5.1 Gemeentelijk beleid	12
5.2 Samenwerking en uniformiteit	12
5.3 Deelmobiliteit en regionaal OV	12
5.4 Invloed van Mobility as a Service	13
5.5 Deelmobiliteit stimuleren, niet beperken	13
6. Conclusies & aanbevelingen	15
6.1. Conclusies	15
6.2. Aanbevelingen.....	16
Bijlage 1: deelfietsen en deelscooters in Zuid-Holland	18

Samenvatting

Deze snelstudie onderzoekt hoe de deelfiets en deelscooter kunnen bijdragen aan een beter bereikbare provincie waarin het goed toeven is. Een snelstudie is een compact onderzoek naar een afgebakend onderwerp. Deze snelstudie is onderdeel van de 'Toekomstagenda Zuid-Holland', dient ter inspiratie en is geen vastgesteld beleid. Op basis van literatuuronderzoek en interviews met gemeenten, vervoerders, aanbieders van deelvervoer en experts beantwoordt deze snelstudie drie vragen:

- Hoe zorgen we dat deelfietsen voor zo veel mogelijk mensen aantrekkelijk zijn?
- Wat zijn ruimtelijke gevolgen van het gebruik en stallen van deelfietsen?
- Hoe organiseren we deelfietsen goed en houden we ze betaalbaar?

De deelfiets of deelscooter kan wat toevoegen aan de mobiliteit van mensen. Soms als volledige reis in plaats van een reis per auto maar vaak ook als verlengstuk van OV. Vooral de deelfiets kan het ideale vervoermiddel zijn om van de uitstaphalte naar bestemming te rijden. Met de transitie van het OV naar verbindende buslijnen met een hogere reissnelheid en met minder focus op ontsluitende buslijnen ('strekken van lijnen') komen OV-knooppunten soms verder van woonwijken en bedrijventerreinen te liggen. Deelmobiliteit kan dan cruciaal zijn om woningen, onderwijsinstellingen en werkplekken bereikbaar te houden.

De druk van deelfietsen op de openbare ruimte is beperkt: niet meer dan van gewone fietsen en auto's. Sterker nog: deelvervoermiddelen vragen minder ruimte doordat ze vaker worden gebruikt en dus korter stilstaan. Grote gemeenten omarmen de deelfiets en deelscooter als extra vervoeroptie. Gemeentelijk beleid richt zich nu vaak op het beperken van negatieve effecten (met maximale stallingsduur, niet-parkeerzones, klachtenmanagement). Uiteindelijk kan de ruimtelijke druk dankzij meer deelfietsen en deelscooters juist afnemen.

Deelmobiliteit is ontstaan vanuit de markt. Gemeenten zien deelmobiliteit als kans, maar zij voelen wel de noodzaak tot regulering om controle te houden op de gevolgen van deelmobiliteit op de openbare ruimte. Eenduidige regels (door samenwerking tussen overheden) kunnen deelmobiliteit laten groeien en makkelijker maken voor aanbieders van deelfietsen en deelscooters om uit te breiden naar omliggende gemeenten (als daar de regels hetzelfde zijn).

De conclusie van deze snelstudie is dat de deelfiets en deelscooter kunnen bijdragen aan betere mobiliteit, omdat het een extra keuze is bovenop bestaande vervoermiddelen, vooral in het natransport op het OV. Deelmobiliteit is schoon en neemt weinig ruimte in, wat vooral drukke steden aantrekkelijker kan maken. Bovendien kunnen we kosten besparen bij drukke OV-knopen doordat deelvoertuigen korter en dichter op elkaar in stallingen staan, waardoor dure nieuwbouw van stallingen niet of pas later nodig is. Goede regels en afspraken zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Voor verdere uitrol van de deelfiets en deelscooter zijn nauwe samenwerking en goede afspraken tussen partijen cruciaal.

Het advies is om te kijken naar kansrijke plekken voor de deelfiets en deelscooter en samen met andere overheden en marktpartijen te kijken hoe deelvervoer daar gerealiseerd kan worden. Naast enkele praktische zaken, zoals data delen en het aansluiten bij monitor-tools, is een laatste advies om in provinciale OV-concessies duidelijke afspraken te maken over deelmobiliteit en te sturen op concrete indicatoren waaruit blijkt dat reizigers daadwerkelijk profiteren van de deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland (zoals het aantal ritten met deelvervoer).

1. Inleiding

Snel van A naar B. Naar school, naar het werk, een bezoek aan vrienden of om goederen te bezorgen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor leefbaarheid, welzijn, economie en ontsluiting van woon- en werkgebieden. Daarom zorgt de provincie voor de aanleg en onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen. En investeren we in hoogwaardig openbaar vervoer en nieuwe vervoerwijzen. Ook zorgt de provincie ervoor dat alles goed functioneert en op elkaar aansluit. Zo kan iedereen een snelle, veilige en duurzame reis van deur tot deur maken: lopend, met de fiets, het openbaar vervoer, de auto of een combinatie daarvan. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de provincie.

De mobiliteitstransitie begint zichtbaar te worden in de grote steden. Het aantal fietsverplaatsingen groeit daar snel. Inmiddels rijden er duizenden deelvervoermiddelen in Zuid-Holland. Deelvervoer kan helpen de provincie bereikbaar en leefbaar te houden. Niet alleen in de steden: elektrisch deelvervoer kan door zijn grotere actieradius ook oplossingen bieden in landelijkere gebieden. Als concessieverlener organiseert de provincie het regionaal openbaar vervoer. Daarbij zet de provincie in op verbindende buslijnen langs woonkernen met een hogere reissnelheid en met minder focus op ontsluitende buslijnen door kernen ('strekken van lijnen'), zoals R-net. Daardoor kan de afstand tussen halte en eindbestemming groot zijn om te lopen. Vanaf die haltes kunnen de deelfiets en deelscooter een oplossing bieden.

Deze snelstudie gaat over de rol die de deelfiets en deelscooter kunnen hebben bij deze mobiliteitstransitie. Dat doen we door het beantwoorden van de vraag: *Hoe kunnen deelfiets en deelscooter bijdragen aan een beter bereikbare provincie waarin het goed vertoeven is?*

Deze snelstudie is onderdeel van de 'Toekomstagenda Zuid-Holland' en dient ter inspiratie; het is geen vastgesteld beleid. We onderzoeken (elektrische) deelfietsen en (elektrische) deelscooters binnen de provinciegrenzen. Andere deelvervoermiddelen, zoals deelauto's, *light electric vehicles* (LEV's) en steps, vallen buiten de scope van deze snelstudie.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de opmars van de deelfiets. Daarna gaan de hoofdstukken 3 tot en met 5 over drie beleidsvragen:

- Hoofdstuk 3: *Hoe zorgen we dat deelfietsen voor zo veel mogelijk mensen aantrekkelijk zijn?*
- Hoofdstuk 4: *Wat zijn de ruimtelijke effecten van het gebruik en stallen van deelfietsen?*
- Hoofdstuk 5: *Hoe organiseren we deelfietsen goed en houden we ze betaalbaar?*

Tot slot staan in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen van deze snelstudie.

2. De opmars van de deelfiets

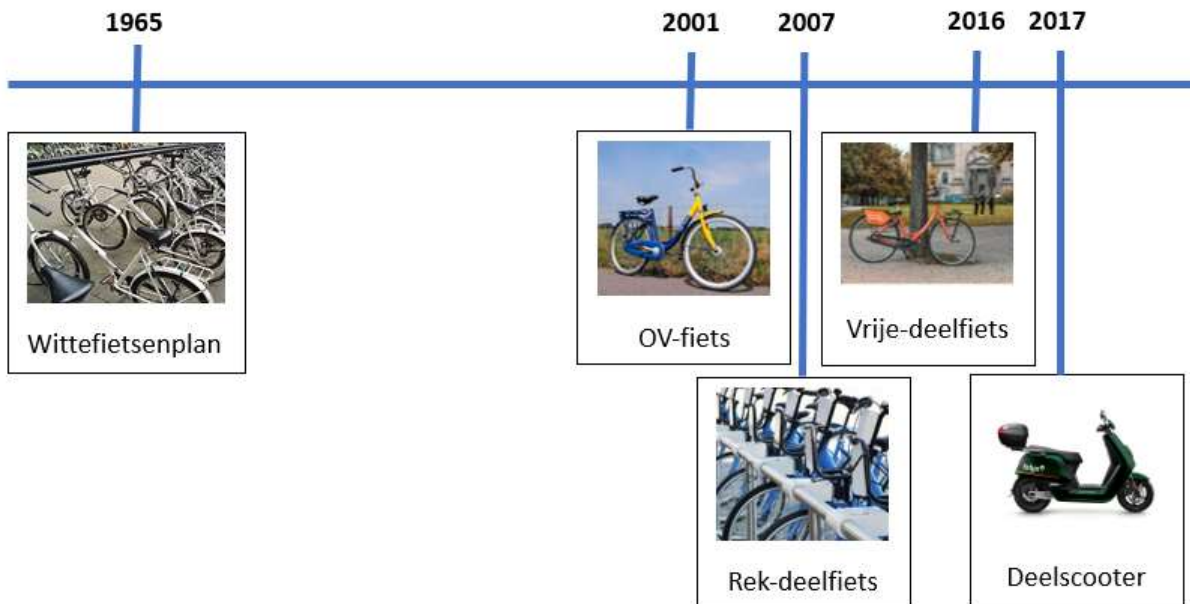
2.1 Van Witfiets via OV-fiets naar Felyx

Na een langzame start heeft deelmobiliteit de afgelopen jaren een [stormachtige ontwikkeling doorgemaakt](#). Provo Luud Schimmelpennink was de eerste ter wereld die de deelfiets introduceerde: het [Witfietsenplan](#) (Amsterdam, jaren '70). Nederland is daardoor niet alleen bekend als fietsland, maar ook als uitvinder van deelmobiliteit. Omdat Schimmelpennink zijn tijd ver vooruit was, heeft het nog lang geduurd voordat deelmobiliteit flink kon groeien.

[Rond 2001](#) kwam in Nederland de OV-fiets. Daarmee liep Nederland opnieuw voorop. Kort daarna (2007) begon de opmars van rekgebonden (met *docking stations*) deelfietsen in Parijs en andere grote Europese steden. Het aantal deelfietsen en steden nam langzaam toe, onder andere door de hoge investeringen in docking stations en de problemen met ruimtelijke inpassing. Uitzondering is de OV-fiets, die [hard is gegroeid](#) naar inmiddels 5,2 miljoen ritten in 2019.

De deelfiets kreeg een vlucht doordat Chinese *scale-ups* met enorme investeringen met de *free floating* deelfiets kwamen (2016). Een *free floating* deelfiets 'beweegt zich vrij', dus zonder rek om in te parkeren. Toen ging het snel. Het meest bekende voorbeeld in Nederland was Mobike in Delft. Veel van deze Chinese aanbieders zijn inmiddels uit Nederland verdwenen. Andere aanbieders, zoals Donkey Republic en Urbee, zijn nog wel actief.

In Nederland begon aanbieder Felyx met de elektrische deelscooter: in 2017 in zowel Amsterdam als Rotterdam. Inmiddels rijden er elders in het land ook scooters van Check en GO Sharing, en komt daar bijna elke maand een stad bij. Samen met de deelfiets zie je de deelscooter steeds vaker in Nederlandse straten.



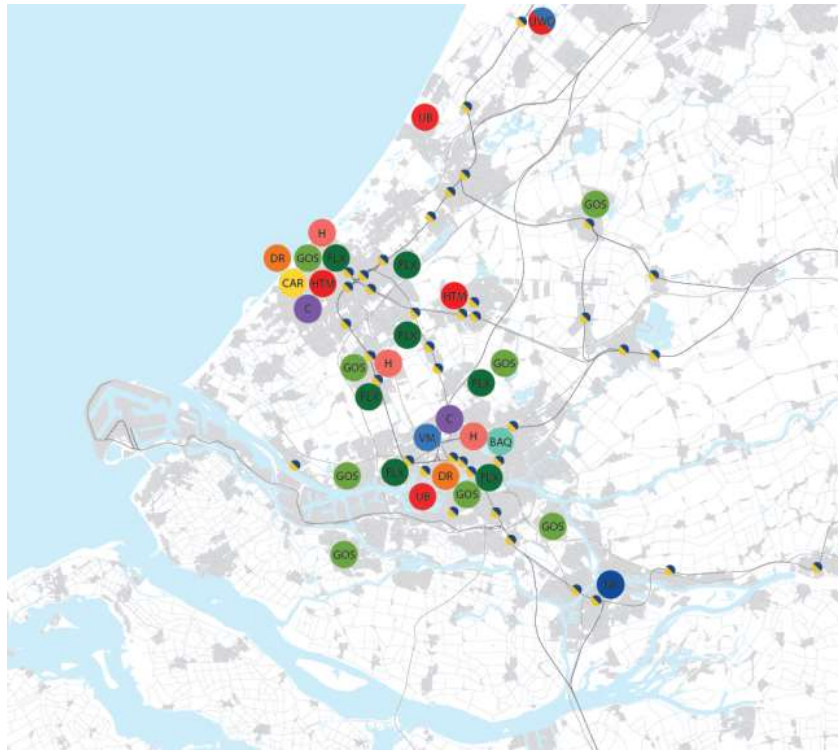
Figuur 1: Tijdlijn introductie deelfietsen en deelscooters in Nederland.

2.2 Deelvervoer in Zuid-Holland

In Zuid-Holland is de OV-fiets op 41 treinstations en OV-knooppunten te huur. Met 4000 deelfietsen is NS nog steeds de grootste aanbieder in de provincie. Op dit moment zijn andere deelfietsen met enige schaal uitsluitend in de twee grootste steden – Rotterdam en Den Haag – een succes. De

grootste partij is nu het Deense Donkey Republic, met zo'n 1600 gewone en elektrische deelfietsen. In Den Haag is ook HTM Deelfiets een grote speler (met 500 stuks). Daarnaast opereren er kleinere aanbieders, zoals Vaimoo en Urbee. Aanbieders kijken ook naar uitbreidingen in omliggende gemeenten.

Buiten Rotterdam en Den Haag zijn alleen in Dordrecht en rond Leiden kleine deelfiets- initiatieven te zien. In Dordrecht is de provincie (indirect) opdrachtgever van de deelfietsen omdat ze onderdeel zijn van de OV-concessie die de provincie heeft verleend aan vervoerder Qbuzz.




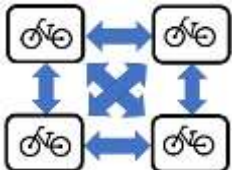
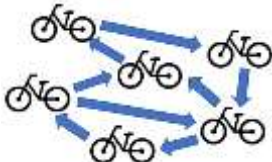
Figuur 2: locaties van aanbieders in Zuid-Holland (zie ook bijlage 1 voor toelichting)

De opkomst van de elektrische deelscooter in Rotterdam, Delft, Alphen a/d Rijn en Den Haag kan niemand zijn ontgaan. Na de introductie door Feylx hebben ook GO Sharing en Check zich op de deelscootermarkt gestort, waarmee (vooral) jonge mensen door de stad zoeven. Er rijden inmiddels enkele duizenden deelscooters in Zuid-Holland.

Een overzicht van de aanbieders van deelfietsen en -scooters in de provincie staat in bijlage 1.

2.3 Verschillende soorten deelsystemen

Voor het exploiteren van deelfietsen en deelscooters zijn verschillende soorten systemen ontstaan. Hieronder een [uitleg van de drie meest voorkomende systemen](#).

back-to-one	back-to-many	free floating
Een deelfiets of deelscooter haal je op dezelfde locatie op als waar je hem na gebruik weer inlevert. Geschikt als 'retourtje'. Bekendste voorbeeld: OV-fiets.	Een deelfiets of deelscooter kun je op verschillende locaties ophalen en weer inleveren: een rek of 'digitale locatie'. Geschikt voor 'enkele reizen' en 'retours'. Voorbeelden: HTM fiets, Donkey Republic.	Een deelfiets of deelscooter pak je op straat en kun je overal weer achterlaten. Om overlast te beperken worden soms gebieden uitgesloten. Geschikt voor 'enkele reizen' en 'retours'. Voorbeelden: Felyx, GO Sharing.
		

3. Hoe zorgen we dat deelfietsen voor velen aantrekkelijk zijn?

Deelfietsen en deelscooters aanbieden als aantrekkelijk alternatief maakt dat mensen er eerder voor kiezen. Stap voor stap werken we zo aan een transitie naar schonere en efficiëntere mobiliteit. Maar wie kiezen er voor zo'n deelfiets en wanneer is het ook voor meer mensen een aantrekkelijke optie?

3.1 Doelgroepen voor deelmobiliteit

Nederland is een fietsland. Dat maakt dat de doelgroep voor deelfietsen ongekend breed is. Jong tot oud gebruikt de fiets in het vlakke Nederland. In vergelijking met andere landen zullen mensen de deelfiets waarschijnlijk sneller als aantrekkelijk alternatief zien, of als aantrekkelijke aanvulling op het OV of de auto (bijvoorbeeld met [Park & Bike](#)). Deze *actieve* deelmobiliteit (je trapt zelf) heeft als gunstige bijkomstigheid dat het goed is voor je gezondheid. In combinatie met elektrische trapondersteuning (e-bike) blijven ook ouderen op deze manier langer vitaal en mobiel.

Ook voor deelscooters is de doelgroep breed, al blijkt dit product vooral jonge mensen aan te spreken. Mensen die gewend zijn het OV te gebruiken, [staan meer open voor deelmobiliteit](#), meer dan mensen waarbij de auto favoriet is. Meer bekendheid voor deelmobiliteit kan volgens [deze masterscriptie](#) bijdragen aan een hoger gebruik van deelfietsen en deelscooters. Voor mensen die slecht ter been zijn of niet makkelijk overweg kunnen met apps op een smartphone, is de deelfiets en deelscooter geen geschikte optie. Met een 'wolk van mobiliteitsdiensten' kunnen we zorgen dat er voor iedereen passend vervoer is. Bijvoorbeeld ook *light electric vehicles* (LEV's) of taxi's (buiten de scope van deze snelstudie).

Omdat reizigers de fiets en het openbaar vervoer vaak combineren, vormen OV-reizigers een extra interessante doelgroep. Het gebruik van de fiets in het voor- en natransport (naar en van de halte) hangt af van het soort OV. Zo blijkt dat bij (streek)buslijnen met een hoge frequentie en snelheid (gestrekte lijnen zoals R-net) [twee keer zoveel mensen het voor- en natransport per fiets doen](#) dan bij gewone buslijnen. Net als bij de trein fietsen meer reizigers van huis naar de halte dan van de halte naar de bestemming. Bij R-net komt 25 procent van de reizigers op de fiets naar de halte en reist 10 procent met een andere fiets naar de bestemming, blijkt uit onderzoek in de Vervoerregio Amsterdam. De aanwezigheid van een deelconcept kan het bereik van de halte dus aanzienlijk vergroten, wat zinvol kan zijn op plekken waar loopafstanden groter zijn (zoals buitengebieden of bedrijventerreinen) en waar relevante bestemmingen zijn (zoals recreatieve bestemmingen of onderwijsinstellingen). De verwachting is dat in het kader van het transitieplan OV deze loopafstanden in de toekomst eerder groter dan kleiner zullen worden.

Naast dit multimodale vervoer (met meer dan één vervoermiddel per verplaatsing) kan de deelfiets worden gebruikt voor unimodale verplaatsingen (één vervoermiddel). Vooral in stedelijke gebieden met veel bestemmingen dicht bij elkaar is een deelfiets of deelscooter interessant om van de ene naar de andere plek te rijden. In tegenstelling tot multimodale verplaatsingen hoeft de start- of eindplek van de deelfiets dus niet per se bij een OV-knoop te liggen.

3.2 Deelfiets als aantrekkelijk vervoer

Hoe zorgen we dat de deelfiets een aantrekkelijk manier van verplaatsen is? De belangrijkste [eisen en wensen van de reizigers](#) zijn:

- **Kunnen pakken op juiste locatie:** Mensen zullen deelvervoer gebruiken als dat iets toevoegt aan andere mobiliteit. Dit staat of valt met de locaties waar deelvervoer beschikbaar is. Hoe ver iemand bereid is te lopen van of naar een deelfiets of deelscooter verschilt per persoon, maar meestal is dat [maximaal 300 meter](#).
- **Kunnen achterlaten op juiste plek:** Voor een nuttige verplaatsing is ook de eindplek van de rit van groot belang. Het soort deelsysteem (zie paragraaf 2.2) speelt hierbij mee. Zo kan je met een OV-fiets (*back-to-one*) tot de deur van je bestemming en met dezelfde fiets weer

terug. Bij andere systemen (waarbij je een ‘enkele reis’ maakt) luistert het nauwer om te voorkomen dat je na de deelfiets- of deelscooterrit alsnog een eind moet lopen.

- **Beschikbaar op juiste moment (niet misgrijpen):** Onbetrouwbare reistijd beïnvloedt de waardering en het gebruik van een reis. Als de kans bestaat dat er bij aankomst op een station of halte géén deelfiets staat, zal een potentiële gebruiker sneller een andere keus maken. Zeker bij gebrek aan goede alternatieven is misgrijpen onaantrekkelijk. Voldoende beschikbaarheid van (goed opgeladen elektrische) deelfietsen is daarom cruciaal.
- **Makkelijk te reserveren en gebruiken:** Reizigers willen gemak bij het gebruiken van een deelfiets of deelscooter. Het moet snel en eenvoudig, zonder ingewikkeld systeem, anders is de drempel te hoog. De wereld van apps en Mobility as a Service (MaaS, zie paragraaf 5.4) is nog volop in ontwikkeling, net als de ideale oplossing.
- **Aantrekkelijk tarief:** Om een aantrekkelijk alternatief te vormen moet een deelfiets een redelijke tarief hebben. Goedkoper dan een ‘busretourtje’ bijvoorbeeld. Voor frequent of dagelijks gebruik van station naar werk of school, moeten de kosten per maand redelijk zijn. Voor een incidentele reis zijn mensen bereid een paar euro neer te leggen. Forensen (naar school of werk) lijken bereid 15 tot 20 euro per maand te betalen. Dit is vergelijkbaar met een lease-fiets, zoals de Swap-fiets. Op dit moment richten de meeste aanbieders van deelfietsen en deelscooters zich niet op de forens, maar vooral op de incidentele gebruiker. Daardoor lijkt de prijs per rit bij frequent gebruik de betalingsbereidheid te boven te gaan.
- **Goed bruikbaar voor de afstand:** Een (niet-elektrische) deelfiets is geschikt tot circa 5 kilometer. Is de afstand groter, dan kiezen mensen eerder voor een elektrische deelfiets of deelscooter. Voor de provincie is dat relevant, door de elektrische ondersteuning kan de deelfiets ook voor landelijkere gebieden een aantrekkelijke optie worden. Elektrische deelfietsen en deelscooters voorzien daarom in een andere vervoerbehoefte dan gewone deelfietsen.

Dit sluit aan bij de wensen van maatschappelijke organisaties zoals de reizigersorganisaties en de fietsersbond; zij staan positief tegenover deelfiets- en deelscooterinitiatieven, maar pleiten ervoor dat er ook alternatieven moeten zijn voor minder mobiele reizigers.

3.3 Kansrijke plekken voor deelfietsen in Zuid-Holland

Kansrijke plekken voor deelfietsen zijn treinstations (zoals nu al met OV-fiets), maar ook andere OV-knooppunten, zoals metrostations en R-nethaltes, vooral als de OV-lijn niet op de eindbestemming van de reiziger komt. Bijvoorbeeld als een bedrijventerrein, middelbare school of woonwijk meer dan een kilometer van de halte ligt. Ook in landelijk(er) gebied waar de afstanden tot de halte groter zijn (tot 7 kilometer), kan deelmobiliteit met elektrische deelfietsen of scooters een goede optie zijn. Ook bij hubs (knooppunten als P+R terreinen, transferia, haltes Waterbus) kan de deelfiets de laatste schakel van de reis sneller en aangenamer maken.

Door de komende jaren het aantal locaties met deelfietsen flink te laten groeien, kan een adequaat Zuid-Hollands deelfietsnetwerk ontstaan, zodat de bereikbaarheid verbetert en tegelijkertijd de mobiliteit verbreedt en verduurzaamt. Een aanbeveling is om dit jaar te inventariseren welke locaties in Zuid-Holland aantrekkelijk zijn voor reizigers om een deelfiets of scooter te pakken. Voor de hand liggende locaties:

- Drukke HOV-haltes met bestemmingen op enige afstand (bijvoorbeeld bij haltes langs lijn 400 Zoetermeer-Leiden, R-net Oud-Beijerland of Meerkerk A27)
- Haltes van Waterbus met bestemmingen op enige afstand
- Haltes langs kernen (meer voorzieningen voor reizigers in concessie-afspraken verwerken)

- (In pilots met) hubs met bestemmingen tot 7 kilometer (bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen of station Sassenheim met AkzoNobel/Sikkens op fietsafstand)
- Op stations om fietsenstallingen slimmer te benutten en extra bijbouwen te voorkomen of uit te stellen (Wisselfiets op Leiden Centraal)
- In gemeenten die al deelfietsen hebben waarbij uitbreiding buiten bebouwde kom gunstig is omdat daar bestemmingen liggen (bijvoorbeeld gemeente Westland of andere Drechtsteden buiten Dordrecht).

3.4 Ideale netwerk

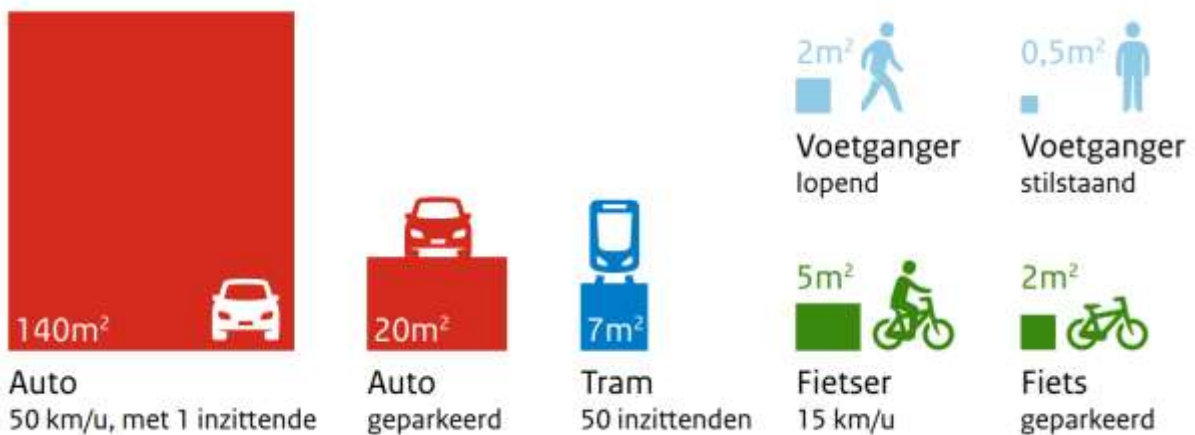
Om het ideale netwerk voor de gebruikers te creëren moet er aandacht zijn voor de wensen van gebruikers. Dat betekent dat het aanbod goed aansluit op de vraag. Zo zijn er voldoende fietsen en scooters aanwezig en staan deze op plekken waar (OV-)reizigers (het laatste deel van) hun reis willen maken. Daarnaast zijn gemak en prijs de belangrijkste voorwaarden, mensen moeten een deelfiets of scooter gemakkelijk kunnen gebruiken tegen een aantrekkelijk (concurrerend met de prijs van een buskaartje) tarief kunnen gebruiken.

4. Wat zijn ruimtelijke effecten van deelfietsen?

Openbare ruimte is schaars in de stad. Ruimte wordt gebruikt voor wonen, werken, spelen en recreëren. Ook voor mobiliteit is ruimte nodig. Verplaatsen kan op allerlei manieren; met de auto, met het OV, met (deel)fietsen of de (deel)scooter, lopen of een combinatie. Vervoerwijzen kosten niet allemaal dezelfde ruimte. Met de druk op de publieke ruimte moeten we vervoerwijzen zo efficiënt mogelijk benutten. Nieuwe initiatieven zouden daarom de mobiliteit moeten verbeteren en zo min mogelijk beslag moeten leggen op openbare ruimte of zelfs de druk op openbare ruimte moeten verminderen.

4.1. Openbare ruimte en deelfiets

Uit figuur 2 blijkt dat het ruimtebeslag van de auto 10 tot 28 keer groter is dan van een fiets(er). Met de aanname dat een scooter twee keer zo breed is als een fiets, is ook die nog steeds veel ruimte-efficiënter dan een auto. Als mensen de deelfiets en deelscooter gebruiken als alternatief voor de auto, scheelt dat dus veel ruimte in de openbare ruimte.



Figuur 3: ruimtebeslag van vervoerwijzen.

Uit de [KiM rapportage over MaaS-verplaatsingen](#) blijken vele kansen voor deelfietsen en deelscooters als deel van een ketenverplaatsing. Vooral grotere stations trekken veel 'treinfietsers'. Het gevolg daarvan is dat de overheid flink moet investeren in dure stallingen om al die fietsen een plek te geven. Deelfietsen kunnen ervoor zorgen dat deze stallingen minder groot hoeven te zijn omdat die fietsen korter stilstaan dan privé-fietsen en vaker worden gebruikt, doordat ze 'van baasje wisselen'. Bovendien kun je deelfietsen twee keer zo efficiënt stallen (dichter op elkaar), omdat je de voorste deelfiets kunt pakken in plaats van altijd je eigen fiets.

Deelmobiliteit kan vooral in steden bijdragen aan een mobiliteitstransitie, waarin lopen, fietsen en scootergebruik verder toenemen ten koste van autorijden. Aanbieder Felyx zegt in [Trouw](#) dat een krappe 30 procent van hun scootergebruikers anders de auto had gepakt. Uit een [KiM-rapportage over MaaS-verplaatsingen](#) blijkt de OV-fiets het autogebruik 10 procent te verminderen. Deelsystemen leveren dus een flinke winst voor de stad qua ruimte en leefbaarheid. Daartegenover staat dat deelfietsen en deelscooters ook concurreren met lopen en OV. Sommige ritten per deelscooter zouden anders met de fiets zijn gemaakt. Dat is dus weer iets nadeliger voor de openbare ruimte, omdat deze meer ruimte inneemt. Per saldo laat deelvervoer de druk op de openbare ruimte afnemen, vooral de deelfiets. Dat biedt kansen voor ander, beter gebruik van openbare ruimte. Denk aan meer ruimte voor groen of spelen.

Deelmobiliteit geeft nieuwe mogelijkheden om steden aantrekkelijker in te richten dan nu het geval is met veel parkeerplaatsen voor auto's. Doordat er ruimte vrijkomt door het opheffen van parkeerplaatsen, ontstaat er ruimte voor andere voorzieningen. Deelmobiliteit draagt dan bij aan het

leefbaar houden van voorheen minder bereikbare gebieden. Er zijn al initiatieven waarin steden en regio's hun toeristisch potentieel willen benutten met een deelfietsnetwerk. [Deelfietsen](#) zijn, vooral in combinatie met OV, dus kansrijk om een invloedsgebied groter te maken.

In de media verschijnen soms berichten over verkeerd geparkeerde deelscooters, zoals bijvoorbeeld in [Lansingerland](#), [Delft](#) of [Rotterdam](#). En ook over overlast door deelfietsen (zie berichten over [Rotterdam](#) en [Delft](#)). Terwijl aanbieders en gemeenten er veel aan doen om overlast te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van 'geofencing' (bepaalde gebieden aanwijzen als parkeergebied of juist als niet-parkeergebied) of het aanspreken van gebruikers. Een verklaring is dat deelfietsen en deelscooters met hun opvallende, felgekleurde verschijning meer in het oog springen dan anonieme fietsen en scooters, die ook voor overlast kunnen zorgen. Daarnaast kan het gebrek aan 'eigenaarschap' leiden tot laksheid van gebruikers van deelfietsen en -scooters bij het parkeren van de voertuigen.

4.2 Wisselfiets: deelfiets die écht ruimte bespaart

Een steeds groter deel van de treinreizigers gebruikt de fiets vóór of na een treinreis. Naast grote voordelen (meer treinreizigers, snellere reis, minder autoverkeer), zorgt dat ook voor meer druk op de stationsomgeving. Daardoor groeit de behoefte aan dure (vaak gelaagde, ondergrondse of overdekte) fietsenstallingen. Een oplossing is stallingen slimmer te benutten door fietsen tussen twee ritjes korter te laten stilstaan. Kortom: slimmer benutten van stallingen faciliteert meer fietsritten bij gelijkblijvende stallingsruimte. Als vervolg op een proef met de zogenoemde wisselfiets op station Amsterdam Zuid, heeft de provincie samen met de gemeente Leiden een plan gemaakt voor een proef met de wisselfiets op Leiden Centraal. Vanwege corona is een proef op dit moment minder opportuun, de gemeente en de provincie bezien samen de mogelijkheden voor de toekomst.

4.3 Deelmobiliteit als oplossing, geen probleem

De druk van deelfietsen op de openbare ruimte is beperkt: niet meer dan van gewone fietsen en auto's. Sterker nog: deelvervoermiddelen vragen minder ruimte doordat ze vaker worden gebruikt en dus korter stilstaan. Grote gemeenten omarmen de deelfiets en deelscooter als extra vervoeroptie. Omdat deelvervoer schoon is en minder ruimte beslaat dan de auto, draagt het eerder bij als oplossing dan als probleem.

5. Governance rond deelfietsen

Deelfietsen aanbieden is marktinitiatief; in navolging van OV-fiets zijn *start ups* deelfietsen gaan aanbieden in hoogstedelijke gebieden. Na het plaatsen van deelfietsen kwamen er zorgen over de verrommeling van de openbare ruimte. Het lukraak plaatsen van fietsen en scooters op straat moest een halt worden toegeroepen voor de leefbaarheid en toegankelijkheid van de straat. Waar de OV-fiets geen 'eigen regels' nodig had omdat je die alleen op vaste locaties kunt inleveren, moest dat bij 'free floating' deelfietsen en deelscooters wél.

5.1 Gemeentelijk beleid

Hoewel gemeenten over het algemeen positief zijn over (vooral *actieve*) deelmobiliteit, noopte de (soms onaangekondigde) introductie van deelfietsen en deelscooters tot regels vanuit gemeenten. Zo heeft Rotterdam sinds 1 januari 2020 een vergunningstelsel waarbij aanbieders een maximaal aantal fietsen of scooters de straat mogen zetten en ze verplicht zijn zich aan regels te houden om overlast te beperken en het verkeer veilig te houden. Ook Den Haag en Delft hebben of werken aan zo'n vergunningstelsel via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Naast regels over aantallen voertuigen, zijn er ook afspraken over maximale periode dat de fietsen en scooters mogen stilstaan. Hiermee wordt hinder effectief voorkomen. Veel gemeenten denken met aanbieders mee over aantrekkelijke, zichtbare locaties voor het stallen van voertuigen, zoals op en rond station Rotterdam Centraal. Een aanbieder heeft belang bij het spreiden van de voertuigen, zodat gebruikers ze op zo veel mogelijk plekken kunnen pakken. Vooral in de centra van grote steden is het aanbod van deelmobiliteit groot, terwijl kleinere steden en buitenwijken maar mondjesmaat worden bediend. Voor gemeenten is het lastig in minder dichtbevolkte streken deelmobiliteit te laten aanbieden, aangezien marktpartijen kiezen voor gebieden met de meeste potentie. In de meeste gevallen zal een financiële bijdrage nodig zijn om aanbieders te verleiden om ook op deze plekken deelfietsen aan te bieden.

5.2 Samenwerking en uniformiteit

Gemeenten leggen voorwaarden aan aanbieders vast in hun APV. Dit kan leiden tot verschillen in regels tussen gemeenten. Om een deelfiets of deelscooter in de ene gemeente te pakken en in de andere in te leveren, is afstemming van regels nodig. Kleine plaatselijke verschillen kunnen blijven bestaan, maar een uniform vergunningstelsel in alle gemeenten kan het aanbod van deelmobiliteit stroomlijnen en daarmee bevorderen. Er zijn al samenwerkingen die zich inzetten voor meer uniformiteit in de regels. Zo werken de G5 (gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht) samen op het gebied van deelmobiliteit. Daarnaast doet CROW-Fietsberaad in de [leidraad voor gemeenten](#) aanbevelingen voor eenduidiger beleid. Gemeenten geven aan behoefte te hebben aan samenwerking met buurgemeenten om het voor aanbieders makkelijker te maken hun servicegebied te vergroten. In Zuid-Holland stimuleert de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) deze 23 samenwerkende gemeenten om het beleid op het gebied van deelmobiliteit af te stemmen.

Buiten de MRDH zijn er in Zuid-Holland nog weinig gemeenten met aanbieders van deelfietsen of deelscooters. Uit gesprekken met kleinere gemeenten blijkt ook hier behoefte aan eenduidige regels, zeker als ook tussenliggende gemeenten (zoals Alphen aan den Rijn) aanvragen gaan krijgen van aanbieders. Het samenbrengen van gemeentelijke beleidsmedewerkers kan al helpen.

Er zijn ook samenwerkingen op het gebied van data, zoals via het Deelfiets Dashboard van CROW. Deze data geven overheden inzicht in s (maximale) stallingsduur en een geografische spreiding. De provincie is nog niet aangesloten op dit dashboard.

5.3 Deelmobiliteit en regionaal OV

Buiten de bebouwde kom ligt het aanbieden en beschikbaar maken van deelfietsen en -scooters bij de provincie en de vervoerders. Hoewel aanbieders van deelmobiliteit niet snel geneigd zijn om

buiten de bebouwde kom deelfietsen of deelscooters aan te bieden, zijn er wél plekken die hiervoor in aanmerking komen, bijvoorbeeld regionale OV-knooppunten, drukke OV-haltes en andere hubs.

De provincie verleent concessies voor het regionale openbaar vervoer (bus en regionale trein). Om die reden is het logisch dat de provincie kijkt hoe deelmobiliteit het regionale OV kan versterken. De plannen om bussen directe routes te laten rijden – het strekken van lijnen – verkorten de reistijd. Daarmee wordt de bus aantrekkelijker voor keuzereizigers, zoals automobilisten. Een keerzijde van het strekken van lijnen kan zijn dat reizigers een grotere afstand moeten afleggen van huis naar de instaphalte en van de uitstaphalte naar hun bestemming. Deelfietsen en deelscooters kunnen een goed verlengstuk vormen van het OV, vooral voor het laatste deel van de reis, waar de gebruiker meestal geen eigen vervoer heeft staan. De potentie is daarom het grootst op (bus)stations en haltes waar veel mensen uitstappen, met werkgelegenheid, scholen, woonwijken of recreatiegebieden op afstanden groter dan een kilometer.

Ruwweg zijn er twee modellen waarop de overheid deelvervoer als verlengstuk van het OV kan stimuleren. Ten eerste: met een subsidie van de overheid aan een aanbieder van deelfietsen. Dit model gebruiken de provincies Groningen en Drenthe. Een tweede methode is via het vervoerbedrijf dat de OV-concessie uitvoert. Hierbij neemt de provincie in de concessie een plicht tot deel of ketenmobiliteit op. De vervoerder besteedt het deelvervoer meestal uit aan onderaannemers. Een voorbeeld is de provincie Zuid-Holland die met vervoerder Qbuzz afspraken heeft over het aanbieden van ketenmobiliteit (waaronder deelmobiliteit) in de OV-concessie DMG, uitgevoerd door aanbieder Nextbike. Aan deze beide modellen zitten zowel voor- als nadelen, waarover in Nederland nog veel discussie is en onderzoek nodig is.

5.4 Invloed van Mobility as a Service

Elk merk deelfiets en deelscooter heeft nu z'n eigen app en een eigen gebruiksovereenkomst. Daardoor is het voor reizigers complex het aanbod te. Mobility as a Service probeert hiervoor een oplossing te vinden. Simpel gezegd is [MaaS](#) het plannen, boeken en betalen van vervoer via één app. Bijvoorbeeld voor deelfiets, deelauto, deelscooter, trein, metro, tram, bus, Waterbus, parkeren en (deel)taxi. En vooral ook combinaties van al deze vervoerwijzen. MaaS sluit aan bij een ontwikkeling: vooral jongere consumenten vinden bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk. Het gaat hen om het gebruik. Aan de andere kant winnen beschikbaarheid, flexibiliteit en dienstverlening aan belang. Met MaaS kiezen reizigers op elk moment het vervoer dat voor hen het gunstigst is.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat organiseert zeven MaaS pilots in Nederland. In Zuid-Holland loopt nu de MaaS-pilot Rotterdam-Den Haag met als initiatiefnemers IenW, de Verkeersonderneming in samenwerking met Rotterdam The Hague Airport, Schiphol Real Estate, MRDH en gemeenten Rotterdam en Den Haag. Pon (onder andere importeur van Volkswagen en eigenaar van Gazelle en Greenwheels) voert deze pilot uit en ontwikkelt de app. Naast de partijen in de zeven landelijke pilots storten ook ANWB en openbaar-vervoerders zich op MaaS-apps. Zo komt zowel Qbuzz als Arriva met een eigen een MaaS-app (beide een 'white-label' van Turnn). Het gevolg is een wildgroei van initiatieven, wat nog niet heeft geleid tot een succesvolle toepassing. Op dit moment zijn er meer concurrerende MaaS-partijen dan aanbieders van deelmobiliteit.

5.5 Deelmobiliteit stimuleren, niet beperken

De belangrijkste conclusie van deze snelstudie is dat alle partijen positief zijn over deelmobiliteit in relatie tot de mobiliteitstransitie. Met alsmaar drukker binnensteden en OV-verbindingen die onder druk staan (versterkt door de corona-crisis), kan deelmobiliteit een uitkomst bieden om nieuwe, ruimtebesparende vormen van mobiliteit aan te bieden.

Na de introductie van de deelfiets en deelscooter in de provincie hebben grotere gemeenten regels opgesteld, wat heeft geleid tot vergunningstelsels waarbij aanbieders met afzonderlijke gemeenten in gesprek moeten om deelmobiliteit te mogen aanbieden. Het stimuleren van deelmobiliteit, zowel

door gemeenten als andere overheden, zal de bereikbaarheid in en buiten stedelijke gebieden vergroten. In stedelijke gebieden kunnen gemeenten sturen op een gespreid aanbod en buiten stedelijke gebieden kan de provincie een betere mobiliteitsketen creëren door deelfietsen op te nemen in OV-concessies.

Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn [veiligheid](#) en [inclusiviteit](#) van deelmobiliteit. Waarbij de veiligheid voornamelijk bij deelscooters een belangrijk issue vormt. Aanbieders en gemeenten moeten samen optrekken om de overlast te beperken en veiligheid en exclusiviteit zoveel mogelijk te waarborgen.

6. Conclusies & aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken behandelen we verschillende beleidsvragen rond de deelfiets en deelscooter. Dit leidt tot een flink aantal positieve punten en kansen en een beperkt aantal aandachtspunten. Deze kunnen we samenvatten in een sterkte-zwakteanalyse (SWOT). Hierna kunnen we de hoofdvraag beantwoorden.

<p>Sterkten (strengths)</p> <ul style="list-style-type: none"> + extra reismogelijkheden bewoners & bezoekers + past bij ketenreizen van fiets, P+R en OV + aanvulling op hoogwaardig OV (<i>last mile</i>) + aanwezig in Zuid-Hollandse steden + veel verschillende aanbieders + minder parkeerdruk (in de toekomst) 	<p>Zwakten (weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ingewikkeldere oplossing in landelijke gebieden - minder geschikt voor mensen met beperking - elk aanbieder heeft eigen app (wildgroei) - hoge tarieven, waardoor frequent gebruik niet aantrekkelijk is - voorwaarden kunnen per gemeente verschillen
<p>Kansen (opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ afnemend voertuigbezit ★ (deel)fiets en -scooter kunnen auto vervangen ★ verdichting stedelijk gebied ★ parkeerregimes gemeenten ★ regie provincie voor afstemming gemeenten ★ provinciaal budget voor deelvervoer ★ MaaS: één app voor al je vervoer ★ kansen om OV-verbindingen te verbeteren 	<p>Bedreigingen (threats)</p> <ul style="list-style-type: none"> ! mogelijke overlast in openbare ruimte ! (deel)scooters kunnen (deel)fietsen verdringen ! (deel)scooters kunnen kannibaliseren op OV ! Ingewikkelde businesscase kan toekomstvastheid bedreigen ! Deelfiets/-scooter alleen zien t.o.v. andere fietsen/-scooters, en niet in bredere context

6.1. Conclusies

De belangrijkste conclusies van deze snelstudie naar aanleiding van de drie deelvragen in hoofdstuk 2 tot en met 5:

- Deelfiets en deelscooter kunnen bijdragen aan de mobiliteitstransitie als ze voor meer mensen een aantrekkelijk manier van vervoer zijn. Daarvoor is het noodzakelijk dat ze op de juiste locatie beschikbaar zijn, dat mensen zelden misgrijpen, de vervoermiddelen achtergelaten kunnen worden nabij de eindbestemming, gemakkelijk te reserveren en te gebruiken zijn en het tarief interessant is. Voor forensen moet het tarief (bij frequent gebruik) acceptabel zijn; daar schort het nu vaak nog aan. Ook de actieradius (elektrisch of niet) speelt een rol, zeker voor de bediening van landelijker gebied. Deelmobiliteit in de vorm van deelscooters is momenteel enorm populair bij jonge mensen.
- Deelmobiliteit kan de hele reis verzorgen (zoals deelscooters vaak doen in de stad) of een onderdeel zijn van een ketenverplaatsing. Dan is vooral de laatste schakel (het natransport) na een reis per OV een meerwaarde. In die aanvulling op (hoogwaardig) OV liggen kansen binnen de provincie omdat door modernisering van het busnet er meer verbindende, snelle lijnen ontstaan. Deze slingeren minder door woonwijken en over bedrijventerreinen, waardoor de vraag naar natransport toeneemt.
- Actieve deelmobiliteit (deelfietsen) is een gezonde en milieuvriendelijke manier van verplaatsen. (Elektrische) deelmobiliteit is relatief schoon (vergeleken met auto of scooter).
- De ruimtelijke effecten van deelmobiliteit kunnen positief zijn, al ligt (op korte termijn) verrommeling op de loer. Wanneer deelsystemen leiden tot minder auto's, dan besparen we veel ruimte: een fiets of scooter kost veel minder ruimte dan een auto. Verder staan deelvervoermiddelen veel korter stil tussen twee ritten doordat ze 'van baasje wisselen'.

Hierdoor kan deelmobiliteit ruimte vrijspelen voor bijvoorbeeld verstedelijking, groen of speelruimte. Verrommeling van de openbare ruimte is een aandachtspunt waaraan gemeenten en aanbieders op verschillende manieren werken bijvoorbeeld door aanpassing van hun APV en het invoeren van een vergunningstelsel.

- De kansen van deelmobiliteit moeten we gezamenlijk benutten. De exploitatie van deelfietsen en deelscooters gebeurt door marktpartijen. Gemeenten zijn hier op ingesprongen met een vergunningstelsel en afspraken met aanbieders. Voor grootschalige uitrol van deelmobiliteit moeten verschillende partners de handen ineenslaan: Marktpartijen kunnen en moeten doen waar ze goed in zijn. Gemeenten zijn aan zet voor een verstandige inpassing in de openbare ruimte, het stimuleren van ruimte-efficiënte en gezonde mobiliteit. Openbaar-vervoerbedrijven kunnen zorgen voor een soepele overstap tussen OV en deelfiets. Het ministerie van IenW en CROW spelen een rol bij landelijke uniformiteit en Mobility as a Service. Provincie (en samenwerkingsverbanden zoals G4/G5, MRDH) kunnen helpen bij het realiseren van aantrekkelijke, provincie-dekkende deelmobiliteit.
- De provincie Zuid-Holland kan als concessieverlener voor het openbaar vervoer direct of indirect deelmobiliteit stimuleren. Het is daarbij verstandig om aan te sluiten op landelijke standaarden en om duidelijke afspraken te maken en prestatie-indicatoren mee te geven waaruit direct het nut voor de reiziger uit af te leiden is (bijvoorbeeld het aantal gemaakte deelritten per dag).

6.2. Aanbevelingen

Deze snelstudie wijst uit dat de provincie verschillende acties kan ondernemen om de kansen van deelfiets en deelscooter nog beter te benutten. We bevelen aan:

1. Kansrijke plekken voor deelfiets en deelscooter te inventariseren en samen met andere overheden en marktpartijen te kijken hoe deelvervoer daar gerealiseerd kan worden. (bijvoorbeeld met *fieldlabs* waar marktpartijen kunnen experimenteren met tarief, type fiets, afstand tot hubs, et cetera).
2. Onderzoeken waar deelvervoer kan helpen bij het moderniseren van het busnetwerk binnen het transitieplan OV, bijvoorbeeld door het inzetten van deelfietsen daar waar meer verbindende gestrekte lijnen ontstaan en de afstand van halte tot werk, onderwijsinstelling of woonwijk toeneemt.
3. In provinciale bus-concessies sturen op het aanbieden van deelfietsen, met duidelijke afspraken en concrete indicatoren waaruit blijkt dat de reiziger er daadwerkelijk gebruik van maakt.
4. Aan te sluiten bij monitoring-tools, zoals het Deelfiets Dashboard van CROW en van aanbieders te eisen dat ze hun data hiervoor beschikbaar stellen.
5. Deelfietsen en deelscooters te onderzoeken in relatie tot bredere mobiliteitstransitie en gedragsverandering en daarbij ook te kijken naar deelauto's, LEV's en mobiliteitshubs.
6. Het gesprek met gemeenten en andere overheden (blijven) voeren over de deelfiets en deelscooter en elkaar helpen bij verdere uitrol van deelmobiliteit in de provincie. Samen stimuleren dat er in Zuid-Holland een mooi, leuk en interoperabel systeem van deelfietsen ontstaat.

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland
Mei 2021













Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

Meer informatie
zuidholland@pzh.nl

Auteurs



Bijlage 1: deelfietsen en deelscooters in Zuid-Holland

symbool	aanbieder	wat	waar	aantal
	OV-fiets	OV-fietsen, per 24 uur	bijna alle treinstations en ov-knopen	4.000
	Donkey Republic	deelfietsen	Rotterdam en Den Haag	1.600
	HTM fiets	deelfietsen	Den Haag en Zoetermeer	500
	Nextbike	deelfietsen	Dordrecht	65
	uw deelfiets	deelfietsen	Hillegom/Sassenheim	enkele
	Vaimoo	elektrische deelfietsen	Rotterdam	150
	Urbee	elektrische deelfietsen	Rotterdam en Katwijk	enkele
	Felyx	deelscooters, vaak elektrisch	Den Haag, Delft en Rotterdam	1.500
	GO Sharing	deelscooters, elektrisch	regio Rotterdam, Den Haag, Delft en Alphen a/d Rijn	1.000
	Check	deelscooters, elektrisch	Rotterdam en Den Haag	250
	Hely	e-bikes en -bakfietsen (via hubs)	Rotterdam, Delft en Den Haag	enkele
	Cargoroo	deelbakfietsen, elektrisch	Den Haag	50
	Baqme	deelbakfietsen, elektrisch	Rotterdam	20



Figuur 4: deelfietsen en deelscooters in Zuid-Holland