



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: Chayenne van de Wouw
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Uw kenmerk: 21bb15397, 21bb14176,
21bb15401, 21bb15399, 21bb1414,
21bb15398, 21bb16316, 19bb18111
Ons kenmerk: M2207-689 / D2208-112605 -
22bo6381

Onderwerp: Afdoeningsvoorstel moties
deelmobiliteit

Datum: B&W 15 november 2022

Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:

Met deze brief vragen wij u om de onderstaande moties als afgedaan te beschouwen.

Op welke gronden deze brief?

1. In uw raadsvergadering van 27 juni 2019 is de motie "Maak P&R's duurzaam aantrekkelijker" (19bb18111 ingediend door het raadslid D.A. van Groningen (VVD) e.a., aangenomen.
2. In uw raadsvergadering van 11 november 2021 is de motie "Zorgen deelauto's voor meer auto's in de stad" (21bb14176), ingediend door het raadslid F. Achbar (DENK), aangenomen.
3. In uw raadsvergadering van 2 december 2021 is de motie 'Opgeruimd staat netjes' (21bb15397), ingediend door het raadslid D.A. van Groningen (VVD) e.a., aangenomen.
4. In uw raadsvergadering van 2 december 2021 is de motie 'Oppassen met deelsteps' (21bb15399), ingediend door de raadsleden J. Postma (GL) en D.A. van Groningen (VVD), aangenomen.
5. In uw raadsvergadering van 2 december 2021 is de motie 'Vakjesdenken' (21bb15401), ingediend door het raadslid B. van Drunen (LR), aangenomen.
6. In uw raadsvergadering van 4 februari 2021 is de motie 'Convenant deelmobiliteit', (21bb1414)), ingediend door het raadslid T.J. Vonk (CU) e.a. ,aangenomen.
7. In uw raadsvergadering van 2 december 2021 is de motie 'Digitale handhaving heeft de toekomst' (21bb15398), ingediend door het raadslid D.P.A. Tak (PVDA) e.a., aangenomen.
8. In uw raadsvergadering van 16 december 2021 is de motie 'Parkeren bij Alexander moet kunnen' (21bb16316), ingediend door de raadsleden D.A. van Groningen (VVD) en B. van Drunen (LR), aangenomen.



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

De bovengenoemde moties zijn met elkaar verweven en worden daarom in deze brief gezamenlijk beantwoord. De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, de Nota Deelauto's en Nota Deeltweewielers zijn directe gerelateerde beleidstukken aan deze onderwerpen.

Toelichting:

Deelmobiliteit wordt een steeds belangrijker onderdeel van de mobiliteit in Rotterdam. Alle moties in dit stuk zijn onderdeel van de doorontwikkeling van dit thema. In Rotterdam is onze aanpak beschreven in de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak en specifiek de Nota Deelauto's en Nota Deeltweewielers. De ontwikkelingen omtrent deelmobiliteit staan echter niet stil. Steeds meer Rotterdammers en bezoekers maken gebruik van deelmobiliteit. Tegelijkertijd merken meer Rotterdammers de aanwezigheid van deelmobiliteit in de openbare ruimte en ervaren sommigen overlast.

De nieuwe ontwikkelingen bieden ons daarom zowel nieuwe kansen als uitdagingen waar een beleidsmatig antwoord op nodig is. Het gaat om ontwikkelingen in deelmobiliteit, mobiliteitshubs ('hubs') en Mobility-as-a-Service ('MaaS'). Daarbij worden met hubs fysieke plekken bedoeld waar verschillende vervoerwijzen worden aangeboden, waaronder minimaal één vorm van deelmobiliteit. Bij MaaS gaat het om het in één app kunnen plannen, boeken en betalen van alle mogelijke vormen van vervoer, óók de verschillende soorten deelvervoer en ook combinaties van vervoerwijzen. Hieronder beschrijven wij hoe Rotterdam verder wil werken aan de belangrijkste onderwerpen.

We zetten deelmobiliteit in om een mooie bijdrage te leveren aan het autoluwer maken van de stad, bijvoorbeeld in het centrum en de wijken Oude Westen, Nieuwe Westen, Middelland en Oude Noorden. Het gebruik van deelmobiliteit in hubs levert direct of soms op termijn een nettere buitenruimte op. Door efficiënter ruimtegebruik wordt niet alleen de kwaliteit van de buitenruimte beter, maar is ook de verdichting van woningen mogelijk.

Daarnaast zetten we deelmobiliteit in om te zorgen dat de stad bereikbaar blijft. Deelmobiliteit geeft de Rotterdammer meer opties om te kunnen reizen en is niet alleen een goede aanvulling op het OV-netwerk, maar versterkt het OV ook. Daarnaast vinden er de komende jaren op verschillende plekken in de stad grote werkzaamheden plaats waardoor het reizen met de auto of het OV niet of moeilijker gaat. Tijdens deze werkzaamheden zetten we in op deelmobiliteit om de gebieden waar wordt gewerkt bereikbaar te houden. Hierbij onderzoeken we hoe deelmobiliteit betaalbaarder kan worden gemaakt. Wij werken hierbij nauw samen met de bestaande aanbieders van deelmobiliteit.

Tot slot zetten we de komende jaren in op het verminderen van overlast van met name deelscooters. We kijken de komende periode hoe we de balans kunnen borgen tussen de hoeveelheid spelers in Rotterdam, de hoeveelheid van de aangeboden vormen van deelmobiliteit en de kwaliteit hiervan. We versterken daarbij onze aanpak tegen de overlast en gaan door met de uitvoering van de moties om overlast te beperken. Denk hierbij aan het realiseren van buurthubs, waarbij specifieke vakken worden aangewezen waarin deeltweewielers moeten parkeren.

Hieronder lichten wij toe op welke wijze wij de voorgenoemde acht moties afhandelen.



1. Met de motie 'Maak P&R's duurzaam aantrekkelijker' (19bb18111) verzoekt de raad ons college om:
 - Met bedrijven die deelfervoer in Rotterdam aanbieden te onderzoeken in hoeverre zij hun scooters, steps of fietsen kunnen stallen bij de Rotterdamse P&R's, om meer alternatieven aan te kunnen bieden waarmee bezoekers sneller en eenvoudiger hun reis kunnen vervolgen;
 - Bij de raad terug te komen met een plan van aanpak.

Op deze P+R-locaties worden momenteel deeltweewielers aangeboden: Capelse Brug, Schenkel, Beverwaard, Melanchtonweg. Daarmee kunnen bezoekers nu ook met de deelfiets of de deelscooter hun reis vanaf de P+R vervolgen.

In het tussenbericht van 1 december jl. is vermeld dat in gesprekken met de deelfervoeraanbieders wordt onderzocht in hoeverre de aanbieders van deeltweewielers aanbod van deelfietsen en -scooters *kunnen garanderen* op P+R-locaties. Hieruit is gekomen dat de gratis P+R-locaties als kortingsgebied kunnen worden aangewezen. Ook kunnen hier voertuigen naartoe gebracht worden wanneer er tekorten zijn. In de gesprekken met de aanbieders zal gemonitord worden of hier daadwerkelijk toe wordt overgegaan in geval het aanbod bij deze P+R's tekortschiet.

Boven gaat het om de *gratis* P+R-locaties. Er zijn daarnaast zes P+R-locaties waarvoor betaald moet worden: Alexander, Hoek van Holland, Slinge, Meijersplein, Noorderhelling en Kralingse Zoom. Onder voorwaarden zijn deze locaties ook gratis, namelijk als van en naar deze locaties met het OV wordt gereisd.

Om ook deze P+R's duurzaam aantrekkelijk te maken, zouden deze locaties ook gratis moeten zijn wanneer met een deelfiets of deelscooter gereisd wordt. Zoals aangegeven in het tussenbericht van 1 dec jl is dat nu technisch *niet* mogelijk. Er kan namelijk geen koppeling gemaakt worden tussen de parkeergegevens en de deeltweewielerritgegevens. Daardoor is het niet mogelijk om te bepalen of de parkeerder de reis verder heeft gemaakt en later weer terug met een deelfiets of -scooter. Hieronder lichten wij toe welke stappen wij nemen om reizigers meer duurzame alternatieven te geven bij P+R locaties.

BMW-pilot

Momenteel wordt onderzoek naar gedaan naar de bereidheid bij automobilisten die met de auto tot in het centrum willen reizen om hun auto op P+R-locaties aan de rand van de stad te parkeren, en de last- en/of first-mile van hun reis via openbaar vervoer of deelfervoer te vervolgen. Dit gebeurt in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen BMW en gemeente Rotterdam. De pilot wordt met deelfietsen en deelscooters gehouden. 2 mei 2022 is de pilot officieel van start gegaan met gebruikers en de pilot zal 6 maanden duren. Na deze 6 maanden zullen de resultaten bekend worden.

Onderzoek voorwaarden voor gratis parkeren uitbreiden

In oktober 2022 gaan we in G5 verband een verkennend onderzoek genaamd P+R 2.0 laten uitvoeren. In deze studie onderzoeken we het toekomstige gebruik en de inzet van P+R locaties. Onderwerpen zoals deelmobiliteit en OV-Pay worden ook in deze studie meegenomen. Landelijk is afgesproken dat de OV-chipkaart wordt vervangen door een nieuwe betaalwijze, namelijk OV-Pay.



Hiermee gebruiken reizigers andere betaalmiddelen zoals een bankpas en mobiele telefoon in plaats van een OV-chipkaart. Momenteel kunnen de parkeerautomaten bij P+R-locaties een OV-chipkaart aflezen. Op die manier wordt duidelijk of men met het openbaar vervoer van en naar de betreffende P+R-locatie is gereisd. De parkeerautomaat kan echter niet op de bankpas detecteren of de OV-rit is gemaakt. Daarom onderzoeken wij op dit moment eerst hoe de huidige dienstverlening met OV-Pay behouden kan blijven. Daarna onderzoeken we een koppeling met deelmobiliteit. Volgens de planning ontvangen wij de resultaten van het verkennende onderzoek binnen een half jaar nadat het onderzoek is gestart. Als er uit het onderzoek acties voortkomen zoals een plan van aanpak voor P+R's, zal de raad hierover worden ingelicht.

2. Met de motie 'Zorgen deelauto's voor meer auto's in de stad' aangenomen (21bb14176) verzoekt de raad ons college om:
 - Te onderzoeken wat de redenen zijn voor de stijging van het aantal autobezitters in Rotterdam en te kijken welke invloed het gebruik van de deelauto daarop heeft gehad;
 - Hierover te rapporteren aan de raad.

In de motie "Zorgen deelauto's voor meer auto's in de stad?" is aan het college verzocht om te onderzoeken: Wat de redenen zijn voor de stijging van het aantal autobezitters in Rotterdam en te kijken naar welke invloed het gebruik van de deelauto daarop heeft gehad. Beide onderzoeksvragen zijn onderzocht en worden hieronder toegelicht.

Wat zijn de redenen voor de stijging van het aantal autobezitters in Rotterdam?

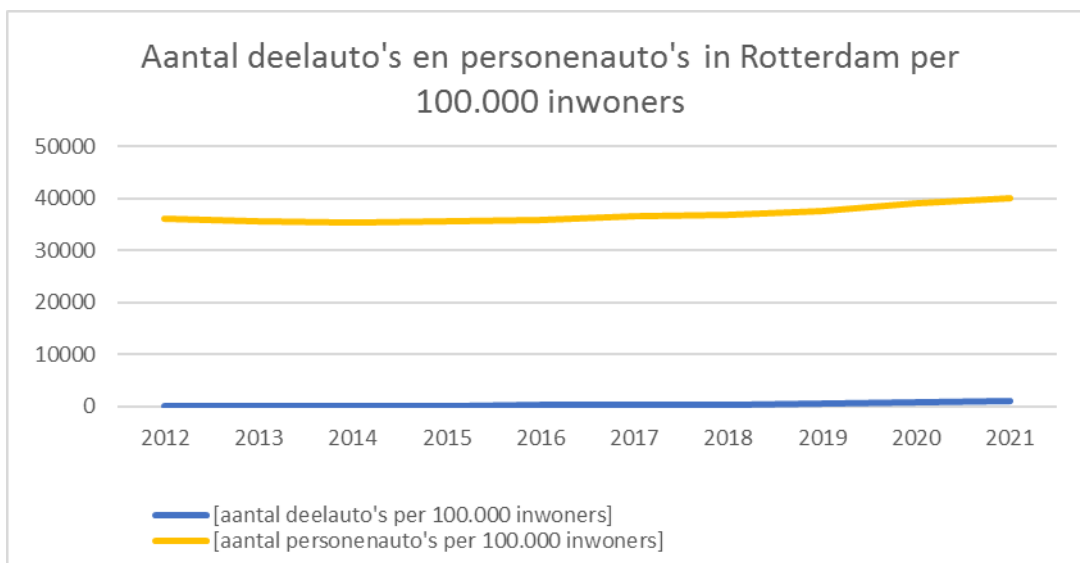
Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden is voor Rotterdam en het Centrum gekeken naar de ontwikkeling van het aantal personenauto's per huishoudens en per inwoner over een periode van 10 jaar (2012 t/m 2021). Op basis hiervan zijn mogelijke oorzaken voor de stijging van het autobezit aangedragen.

De ontwikkelingen in Rotterdam van het aantal personenauto's per huishouden en per inwoner zijn voor een periode van 10 jaar (2012 t/m 2021) weergegeven (zie onderstaande grafiek).

De redenen van de stijging van het autobezit in Rotterdam is niet eenduidig aan te wijzen. Het is samenspel van persoonlijke, omgevings- en conjuncturele kenmerken, beleid en de laatste jaren de corona pandemie die van invloed kunnen zijn op het autobezit. De absolute hoeveelheid voertuigen in een gebied hangt vanzelfsprekend direct samen met de ontwikkeling in het aantal inwoners en huishoudens. Op dit moment laat de uitkomst van het onderzoek naar de stijging van het aantal autobezitters in Rotterdam in een periode van 10 jaar zien dat het autobezit in Rotterdam is redelijk stabiel gebleven. Hiertegenover is in het Centrum van Rotterdam sinds 2014 tot op heden een gestaagde daling te zien van het aantal personenauto per huishouden en per persoon.

Welke invloed heeft het gebruik van deelauto's op de stijging van de autobezitters gehad?

Om het effect van het gebruik van de deelauto's op het personenautobezit inzichtelijk te maken is ook voor een periode van 10 jaar (2012 t/m 2021) gekeken naar het aantal deelauto's en motorvoertuigen in Rotterdam per 100.000 inwoners. Daarnaast is gekeken naar literatuurstudie over het effect van het gebruik van deelauto's op het autobezit.



Deze ontwikkeling laat zien dat er enige stijging waarneembaar is in het aantal deelauto's, maar deze aantallen per 100.000 inwoners geven verhoudingsgewijs aan dat op dit moment het gebruik van de deelauto geen of een zeer gering effect heeft op de stijging van het autobezit.

In de loop der tijd gaan deelauto's wel een effect laten zien op het autobezit. Het rapport "Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland" Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, okt. 2021 laat zien dat autodelen kan leiden tot een lager autobezit als de gebruikers de deelauto inzetten als alternatief voor hun eigen auto.

Het effect is groter bij hoogfrequente (meer dan 30 keer per jaar) dan bij middelfrequente (5 tot 30 keer per jaar) stationbased/free-floating autodelers. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto middelfrequent gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto frequent per jaar gebruiken. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de groepen frequente autodelers ongeveer 1/3 respectievelijk 1/10 uitmaken van de onderzochte deelautogebruikers, terwijl iets meer dan de helft van de autodelers de deelauto infrequent gebruikt. Daarnaast hangt het effect samen met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van OV en fietsfaciliteiten).

Wanneer er gekeken wordt naar het effect van het gebruik van deelauto op het autobezit is in die periode een gestage stijging van het aanbod van deelauto's te zien.

Het aanbod van deelauto's is landelijk het grootst in de zeer sterk stedelijke gemeenten. De sterkste groei vindt nog steeds plaats in de vier grote steden. Gesteld kan worden dat hoe sterker de verstedelijking, des te beter de positie van autodelen is. In de meer landelijke gemeenten is de groei lager, maar ook daar stijgt het aanbod gestaag.

Het aanbod van deelauto's is nog te gering om een aantoonbaar effect te laten zien op het autobezit in Rotterdam. Er is er op dit moment geen informatie beschikbaar over wat de stijging van de privéauto's zou zijn geweest zonder deelauto's. Daarmee is niet met zekerheid te zeggen hoeveel het autobezit meer was gestegen zonder deelauto's. Naarmate het aantal deelauto's stijgt is het aannemelijk dat het autobezit verder zal afnemen. Dit effect zal waarschijnlijk wel met enige vertraging plaatsvinden. Het verband tussen autodelen en autobezit wordt voornamelijk bepaald door huishoudens die afzien van de aanschaf van een nieuwe auto en minder van huishoudens die hun auto direct



actief wegdoen. Huishoudens moeten dus op het keuzemoment in hun levensloop komen om een auto aan te schaffen of te vervangen voor dat dit effect zichtbaar wordt.

3. Met de motie 'Opgeruimd staat netjes' (21bb15397) verzoekt de raad ons college om:
- In overleg met deelvervoeraanbieders te kijken waar bij festivals in de buitenruimte tijdelijke extra parkeerzones gecreëerd kunnen worden om hinderlijk parkeergedrag te minimaliseren;
 - Hier tijdens en na het evenement op te handhaven;
 - In de vergunning op te nemen dat aanbieders van deeltweewielerconcepten 24 uur na afloop van een evenement de resterende tweewielers rondom de festival locatie dienen te verwijderen.

In de maand september en oktober 2021 heeft er een aantal evenementen plaatsgevonden. Veel bezoekers reisden met een deelfiets of deelscooter naar het event toe. Als gemeente juichen we dit toe. De grote aantallen voertuigen leidden echter ook tot ophoping en overlast. Na afloop van het event kiezen de bezoekers een andere 'verantwoordelijke' manier om terug naar huis te reizen en blijven er veel voertuigen achter in de omgeving van het evenement. Bij toekomstige evenementen willen wij deze overlast voorkomen.

Op 1 maart 2022 heeft er een overleg plaats gevonden tussen de deeltweewieleraanbieders en de gemeente Rotterdam. Gezamenlijk zijn er afspraken gemaakt om de overlast verder tegen te gaan tijdens en na evenementen. Concreet betekent dit dat voorafgaand aan een evenement de gemeente het servicegebied aanlevert aan de deeltweewieleraanbieder waar tijdens het evenement de voertuigen geparkeerd kunnen worden.

Tijdens een evenement kunnen de voertuigen alleen geparkeerd worden in de daarvoor bestemde zone, anders kan de huur van de rit niet worden beëindigd. Mocht het toch voorkomen dat voertuigen hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staan, kan Toezicht en Handhaving ter plaatse ingrijpen. Handhaving heeft de discretionaire bevoegdheid om een voertuig te verplaatsen, te beboeten of te verwijderen en richting het Fietspunt te brengen. De deelaanbieders hebben tevens noodnummers gedeeld zodat handhavers bij te grote overlast samen met de aanbieders direct het probleem kunnen oplossen.

Daarnaast hebben de deelaanbieders aangegeven tijdens het evenement ter plaatse te kunnen zijn als de meeste bezoekers binnen zijn om hinderlijk geparkeerde voertuigen op correcte wijze te parkeren of indien wenselijk al voertuigen te verwijderen. Binnen 24 uur na het evenement zorgen de deelaanbieders dat eventuele ophopingen van voertuigen zijn opgelost.

Sinds 1 maart hebben een aantal evenementen plaatsgevonden waarbij we ervaring op hebben gedaan met het functioneren van de afspraken. Bij het festival op Koningsdag bij het Kroonjuweel heeft het tijdelijk aanpassen van het servicegebied ertoe geleid dat er geen overlast is geweest van de deelvoertuigen. Bij het Kralingse Bos hebben op deze dag twee van de drie aanbieders de zones helaas niet ingesteld, maar na een melding van de gemeente hebben zij dit heel snel gecorrigeerd. Dit heeft een compliment uit het gebied opgeleverd.



Bij het Toffler festival en het Boothstock festival ontstond wel overlast. Daarom is meteen op 17 juni jl. een evaluatie georganiseerd met de aanbieders om deze te bespreken. Tijdens dit overleg zijn de eerder gemaakte afspraken verder aangevuld. Een voorbeeld hiervan is het maken van afspraken met de organisatoren van de festivals om extra parkeerplaatsen voor deelscooters in te richten, eventueel ten koste van het festivalterrein. Op deze wijze is er bij toekomstige evenementen voldoende ruimte voor deelscooters.

Het parkeergedrag bij de festivals zal strak gemonitord blijven worden. We verwachten hiermee dat de voertuigen niet meer rondom het festival gaan zwerven of ophoping plaatsvindt aan de randen van een servicegebied.

Om de afspraken na te komen zijn er geen aanvullende vergunningsvoorschriften nodig. In de vergunning zijn namelijk al passages opgenomen dat aanbieders de deelvoertuigen verspreid dienen aan te bieden binnen de zone waarin zij exploiteren en grote clustering van voertuigen dienen te voorkomen. Ook dienen aanbieders op aanwijzing van de gemeente de voertuigen te verplaatsen en neemt de exploitant de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief gestalde voertuigen binnen 24 uur op te halen of op correcte wijze te stallen.

4. Met de motie 'Oppassen met deelsteps' (21bb15399) verzoekt de raad ons college om:

- Bij eventuele toelating van deelsteps binnen de Rotterdamse vergunning te waarborgen dat:
 - o Aanbieders voorkomen dat deelsteps gaan rondslingeren op straat, bijvoorbeeld door het hanteren van 'geofencing' en/of werken met 'docking stations';
 - o Aanbieders hun gebruikers adequaat informeren over de verkeersregels, in het bijzonder het verbod om op de stoep te stappen, en hierop te handhaven;
- In gesprek met het Rijk te verkennen of aanvullende maatregelen in het kader van de verkeersveiligheid nodig zijn, zoals een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur, een helmplicht en de verplichting van een bromfietsrijbewijs bij het huren van een deelstep;
- Een jaar na eventuele toelating te evalueren of de deelsteps meerwaarde bieden in Rotterdam en hierover te rapporteren aan de raad;

In ons vorige tussenbericht gaven wij aan dat wij in samenwerking met externe partijen de bestaande kennis over de kwaliteit, overlast en verkeersveiligheid van elektrische deelsteps inventariseren om eventueel tot een voorstel voor een besluit te komen onder welke voorwaarden deelsteps mogelijk worden toegelaten in Rotterdam.

Dit voorstel voor een besluit kunnen wij pas communiceren afronden en communiceren naar de raad wanneer voldoende informatie vanuit het Rijk bekend is over de randvoorwaarden voor het toelaten van de elektrische steps op de openbare weg. Signalen vanuit het Rijk geven aan dat het LEV-kader waaronder de elektrische step valt niet voor het najaar van 2023 klaar is. Het LEV-kader vanuit het Rijk heeft impact op de verwachte verkeersveiligheid van deelsteps. Wij evalueren de prestaties van de deeltweewielers nauwlettend, onder andere via de kwartaalevaluaties met de aanbieders van deeltweewielers. Indien deelsteps worden toegelaten in Rotterdam, vallen deelsteps onder deze evaluaties en wordt de raad na een jaar over de uitkomsten geïnformeerd.



5. Met de motie 'Vakjesdenken' (21bb15401) verzoekt de raad ons college om:
- Te starten met een pilot bij de directe omgeving van Winkelcentrum Keizerswaard en het winkelgebied aan de Weissenbruchlaan waarbij tijdelijk een specifiek vak wordt aangewezen voor het parkeren van deelscooters;
 - Handhavend op te treden indien buiten het specifieke vak geparkeerd wordt;
 - In overleg te treden met de aanbieders teneinde het parkeren in de specifieke vakken softwarematig af te dwingen (geofencing);
 - Indien noodzakelijk, 1 à 2 autoparkeervakken op te offeren om dit mogelijk te maken;
 - De resultaten van de pilot te delen met de raad.

Sinds juli 2022 zijn wij gestart met een project om buurthubs voor deeltweewielers in Rotterdam te realiseren. Als onderdeel van het project inventariseren we op welke locaties fysieke hubs (bijvoorbeeld met vakken) en/of digitale hubs gewenst zijn en stellen wij een plan van aanpak op voor het realiseren van deze hubs. Hiervoor kunnen bijvoorbeeld 1 à 2 autoparkeervakken worden opgeofferd voor het maken van een buurthub.

Momenteel werken wij aan het in kaart brengen van urgente (en minder urgente) locaties voor deze buurthubs met deeltweewielers. De realisatie van de hubs voeren wij in verschillende fases uit waarbij we beginnen (en al zijn gestart) met de meest urgente locaties zoals de locaties die in de motie 'Vakjesdenken' worden genoemd.

Het uitgangspunt is dat de hubs volgens de nationale hub standaard worden gerealiseerd en dat de hubs in Rotterdam er hetzelfde uit zien. Wij zijn met de aanbieders in gesprek zodat de fysieke vakken overeenkomen met de digitale geo-fence. In het project onderzoeken wij ook hoe ervoor gezorgd kan worden dat gebruikers daadwerkelijk in de vakken parkeren. De resultaten van de pilots bij de directe omgeving van Winkelcentrum Keizerswaard en het winkelgebied aan de Weissenbruchlaan delen wij met de raad.

6. Met de motie 'Convenant deelmobiliteit' (21bb1414) verzoekt de raad ons college om:
- Op zoek te gaan naar draagvlak onder Rotterdamse werkgevers om deelmobiliteit, waaronder de verschillende vormen van autodelen, actief te stimuleren onder haar werknemers, en de mogelijkheid te onderzoeken hierover een convenant te sluiten met Rotterdamse werkgevers en aanbieders van deelmobiliteit.

In de motie 'Convenant Deelmobiliteit' werd verzocht op zoek te gaan naar draagvlak om deelmobiliteit te stimuleren onder Rotterdamse werkgevers. In het tussenbericht (21bb006093) werd eerder aangegeven dat er door middel van een uitvraag via het Mobility Lab is gezocht naar mogelijkheden. De gemeente Rotterdam heeft deelautoaanbieders uitgedaagd om de mogelijkheden voor een convenant te onderzoeken en welke concrete kansen er liggen om deelmobiliteit onder Rotterdamse werkgevers te stimuleren. Daaruit bleek dat de gemeente geen invloed kan uitoefenen op de manier waarop een werknemer van of naar het werk reist. Dit is een aangelegenheid tussen de werkgever, werknemer, vakbonden en cao's.

Er bleken wel kansen voor stimulering te zijn binnen het zakelijke autoverkeer. Momenteel maken de meeste werknemers gebruik van leaseauto's. Hierdoor is het vanzelfsprekend dat woon-werkverkeer met de auto plaatsvindt, omdat de werknemer de auto ook nodig heeft voor bijvoorbeeld externe afspraken tijdens werk. Als werkgevers in plaats van



leaseauto's auto's van deelaanbieders of poolauto's in eigendom van het bedrijf beschikbaar stellen aan de werknemers, enkel voor ritten onder werktijd, is er onder andere winst te boeken op verminderde voertuigkilometers, lagere uitstoot en minder behoefte aan parkeervoorzieningen.

Draagvlak onder Rotterdamse werkgevers is gevonden in de vorm van de Rotterdamse Klimaataliantie voor Duurzame Mobiliteit. Deze Alliantie is een voortvloeisel van het Rotterdamse Klimaatakkoord waarin afspraken zijn gemaakt om Rotterdam energiezuinig, duurzaam en gezonder te maken.

De Klimaataliantie voor Duurzame Mobiliteit heeft op 25 oktober 2021 een kick-off gehad. Bedrijven kunnen zich aansluiten bij deze beweging door een intentieovereenkomst te ondertekenen. Hierin geven ze aan te werken aan het doel om voor 2030 50% minder CO₂-uitstoot door personenmobiliteit (zowel woon-werk als zakelijk) te behalen ten opzichte van 2016. Uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar kijkt samen met de bedrijven hoe de bovengenoemde ambitie kan worden vertaald naar praktische toepassingen. Deelmobiliteit is daarmee een mogelijk middel om het doel van CO₂-reductie te bereiken.

Bij de kick-off van de alliantie in 2021 waren ruim twintig bedrijven die de intentieverklaring ondertekenden, inmiddels staat de teller in september 2022 op 48 werkgevers die ca. 80.000 Rotterdamse werknemers vertegenwoordigen. Dit zijn onder andere grote werkgevers als Shell, Erasmus MC, Eneco, Diergaarde Blijdorp en de gemeente Rotterdam zelf.

In de vorm van de Rotterdamse Klimaataliantie voor Duurzame Mobiliteit is er voldoende draagvlak gevonden om deelauto's (en deelmobiliteit in bredere zin) de komende jaren actief te stimuleren onder Rotterdamse werkgevers. Hiermee is aan de vraag in de motie voldaan.

7. Met de motie 'Digitale handhaving heeft de toekomst' (21bb15398) verzoekt de raad ons college om:
- Onderzoek te doen naar het invoeren van een digitaal handhavingssysteem voor deelmobiliteit, waarop alle aanbieders worden aangesloten;
 - Het Parijse voorbeeld te volgen en te experimenteren met gedeelde scooter- en fietsparkeerplaatsen, waarop dit digitale systeem vervolgens kan handhaven;
 - Te onderzoeken hoe het digitale handhavingssysteem gebruikt kan worden om de noodzaak voor fysieke handhaving capaciteit te beperken.

In samenwerking met externe partijen voeren wij op dit moment onderzoek uit naar het invoeren van een digitaal handhavingssysteem voor deelmobiliteit. Hier worden voorbeelden uit Parijs en Antwerpen in meegenomen.

Daarnaast loopt op dit moment het voorgenoemde project om deeltweewielerhubs te realiseren, zoals beschreven bij de beantwoording van de motie "Vakjesdenken". Hierbij passen we ook een vorm van digitale handhaving toe omdat de digitale geo-fence van de deelvoertuigen wordt aangepast op de fysieke vakken in de buitenruimte.

8. Met de motie 'Parkeren bij Alexander moet kunnen' (21bb16316) verzoekt de raad ons college om:



- Te onderzoeken of het mogelijk is om bij de gebiedsontwikkeling rondom de Alexanderknoop een slimme mobiliteitsplek te creëren en de P&R-voorzieningen optimaal in te zetten waardoor het gebied aantrekkelijk blijft en de parkeerdruk laag;
- Dit onderzoek tezamen met een financieringsvoorstel terug te koppelen aan de Raad.

Het creëren van een slimme mobiliteitsplek voor deelmobiliteit past binnen de doelstellingen van de gebiedsontwikkeling. In dit onderzoek is een aantal stappen gezet:

- Het ontwikkelen van een mobiliteitshub bij de Alexanderknoop is één van de locaties die is ingediend bij het Rijk voor de versnellingsafspraken woningbouw. Deze aanvraag is voorlopig toegekend wat betekent dat er nu een uitwerking wordt gemaakt hoe dit eruit moet zien, welke financiering van de gemeente nodig is en op welke termijn dit te realiseren is.
- De MRDH verstrekt subsidie voor het gebruik van P+R locaties door forensen. Indien we de ambitie hebben om dubbelgebruik mogelijk te maken is het nodig om met de MRDH te bespreken.
- In het gebied rondom de Alexanderknoop worden verschillende woningbouwprojecten ontwikkeld. In gesprekken met deze ontwikkelaars stimuleren we het dubbelgebruik met parkeergelegenheid bij omliggende kantoren of parkeervelden zoals aan de Marten Meesweg.

Kanttekening bij mobiliteitsontwikkelingen rondom de Alexanderknoop is dat het in de beleidsregeling parkeernormen als gebiedstype C bestempeld is. Qua mate van stedelijkheid, bebouwingsdichtheden, het autobezit en de toegang tot het openbaar vervoer pleit het voor gebiedstype B. Kijkend naar de andere transitiegebieden, zoals Merwede4Havens en Brainpark, is gebiedstype B passend. Gebiedstype B maakt mobiliteitshubs makkelijker welke nodig zijn voor de gewenste gebiedsontwikkeling. Daarbij past ook een uitbreiding van het betaald parkeren gebied.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

1. 'Maak P&R's duurzaam aantrekkelijker' (19bb18111)
Er zijn financiële noch juridische consequenties.
2. 'Zorgen de auto's voor meer auto's in de stad' aangenomen (21bb14176)
Er zijn financiële noch juridische consequenties.
3. 'Opgeruimd staat netjes' (21bb15397)
Er zijn financiële noch juridische consequenties.
4. 'Oppassen met deelsteps' (21bb15399)
Een juridisch perspectief hangt af van de verdere uitwerking, hierover zal u op de hoogte gehouden worden. Er zijn geen financiële consequenties.
5. 'Vakjesdenken' (21bb15401)
Aan het realiseren van buurthubs bij de directe omgeving van Winkelcentrum Keizerswaard en het winkelgebied aan de Weissenbruchlaan zijn marginale financiële kosten verbonden. De geschatte kosten van 11.500 euro vallen binnen de begroting die voor 2022 is gemaakt. Ook zullen er mogelijk gedeelde exploitatiekosten zijn in het geval dat er een enkele parkeerplaats wordt opgeheven. Deze kosten zijn eveneens marginaal. Er zijn geen juridische consequenties.
6. 'Convenant deelmobiliteit' (21bb1414)
Er zijn financiële noch juridische consequenties.
7. 'Digitale handhaving heeft de toekomst' (21bb15398)



Er zijn geen financiële consequenties. Een juridisch perspectief hangt af van de verdere uitwerking. Indien er juridische consequenties zijn, wordt u hiervan op de hoogte gesteld.

8. 'Parkeren bij Alexander moet kunnen' (21bb16316)

Een financieel perspectief hangt af van de verdere uitwerking, hierover zal u op de hoogte gehouden worden. Er zijn geen juridische consequenties.

Wij stellen u voor de moties 'Maak P&R's duurzaam aantrekkelijker' (19bb18111), 'Zorgen deelauto's voor meer auto's in de stad' aangenomen (21bb14176), 'Opgeruimd staat netjes' (21bb15397), 'Oppassen met deelsteps' (21bb15399), 'Vakjesdenken' (21bb15401), 'Convenant deelmobiliteit' (21bb1414), 'Digitale handhaving heeft de toekomst' (21bb15398) en 'Parkeren bij Alexander moet kunnen' (21bb16316) hiermee als afgedaan te beschouwen.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

N.v.t.