Notitie

Resultaten experimenten deelfiets en de vervolgopties ‘stoppen’ of ‘stadsbreed’

V&OR
februari 2025

Inhoud:

Samenvatting 3

1. Beschrijving experimenten deelfiets 2022 – 2024 5

2. Belangrijkste resultaten van de deelfietsexperimenten 8

3. Ontwikkelingen en overwegingen bij een keuze voor vervolg 9

   3.1. Vervolgoptie stadsbreed deelfietssysteem 10

   3.2. Vervolgoptie stoppen met deelfietsen 13

4. Financieel 15

Bijlagen:

1. Algemene Plaatselijke Verordening 2008
2. Samenvatting Onderzoek naar mogelijkheden ketenreis (KiM, 2024)
3. Deelfiets: regulier of elektrisch?

Samenvatting:

Belangrijkste resultaten experimenten deelfietsen

We zien het aantal inwoners en bezoekers in Amsterdam groeien. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte en de vervoersnetwerken toe. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, zoeken we naar nieuwe manieren van vervoer, waaronder deelfietsen.
In Amsterdam hebben de afgelopen jaren in drie servicegebieden experimenten met maximaal 1300 deelfietsen plaatsgevonden. Door de beleidsregel Buurthubs konden ook maximaal 850 deelfietsen in diverse buurthubs en inpandige fietsenstallingen geplaatst worden. Tevens zijn pilots uitgevoerd met de inzet van deelfietsen tijdens grootschalige wegwerkzaamheden en evenementen.

De belangrijkste bevinden ten aanzien van de deelfietsexperimenten zijn:

- Gebruikers noemen vrijheid, flexibiliteit en kortere reistijd als belangrijkste redenen om voor de deelfietsen te kiezen.
- Door het gebruik van digitale fietsparkeervakken (geen fysieke aanpassingen nodig, alleen via de app zichtbaar), minder fietsen per locatie en inpandige fietsparkeerplekken was de overlast in de openbare ruimte minimaal.
- Het gebruik van de deelfiets is tijdens de experimentenperiode blijven groeien.
- De meeste ritten begonnen bij een OV-locatie, daar stonden ook de meeste deelfietsen.
- Uit data tot en met het eerste kwartaal van 2024 blijkt dat elektrische deelfietsen intensiever en voor langere ritten gebruikt werden dan de reguliere fietsen, maar momenteel is het gebruik per fiets vergelijkbaar.
- Volgens Donkey Republic is van alle gebruikte telefoonnummer 25% een binnenlands nummer en 75% een buitenlands telefoonnummer. Dit zegt nog niet dat al deze telefoonnummers gekoppeld zijn aan toeristen; het kunnen ook expats of buitenlandse studenten zijn. Daarom is ook gekeken naar het deelfietsgebruik. Hieruit blijkt dat 65% alleen binnen een tijdsbestek van 14 dagen de deelfiets een of meer keer gebruikt. En 35% de deelfiets ook na 14 dagen (tot 3 maanden) een of meer keer gebruikt. Het lijkt waarschijnlijk dat deze 35% voornamelijk lokale gebruikers of frequente bezoekers (werkers, studenten) zijn en de 65% vooral dagjesmensen, toeristen en deelfietsprobeerders.
- De experimenten bieden onvoldoende informatie om vast te kunnen stellen of deelfietsen het gebruik of bezit van auto's of andere vervoersmiddelen zoals scooters verminderen.
- Slechts een klein aantal gebruikers overweegt de eigen fiets te vervangen door een deelfiets.

Keuze voor vervolg: stoppen of stadsbreed

Voor een vervolg na de deelfietsexperimenten zijn twee opties denkbaar:

- Het stoppen met de deelfiets in Amsterdam
- Een gecontroleerde uitrol van een stadsbreed deelfietssysteem

De voordelen van het stoppen met deelfietsen zijn:

- het scheelt personele capaciteit en kosten
- we gaan niet mee in een bepaalde onzekerheid over wat de toekomstige bijdrage van deelfietsen aan het mobiliteitssysteem als geheel precies gaat worden
- het legt, in ieder geval in eerste instantie, minder beslag op de openbare ruimte

- het verlicht de druk op de Amsterdamse reguliere fietsverhuurders van wie de businesscase onder druk staat door de nasleep van Corona en alternatief aanbod, waaronder deelfietsen en zogenaamde 'hotelfietsen'.

De voordelen van een stadsbreed deelfietssysteem zijn:
- het benutten van kansen voor de deelfiets als aanvulling op en het ontlasten van het openbaar vervoer en de OV-fiets
- het tijdelijk kunnen inzetten van deelfietsen bij grote wegwerkzaamheden of evenementen
- belangrijke invulling van de buurthubs met een variatie aan typen deelvoertuigen
- het opdoen van ervaringen ten behoeve van een mogelijk regionaal deelfietssysteem.

De belangrijkste overwegingen bij een eventuele keuze reguliere deelfietsen of elektrische fietsen zijn:
- een combinatie brengt logistieke uitdagingen en operationele kosten met zich mee
- wanneer de keuze bij de aanbieders wordt gelaten wordt de kans groter geacht dat er alleen elektrische deelfietsen worden ingezet
- elektrische fietsen hebben als voordeel een efficiëntere reistijd en een groter bereik (en zijn hiermee sneller een alternatief voor de auto of scooter) en zijn een optie voor mensen die moeite hebben om van een reguliere fiets gebruik te maken.
- een nadeel kan zijn dat ze gebruikt worden door mensen die een elektrische fiets niet gewend zijn.
- een fiets 'op eigen kracht' stimuleert beweging en heeft positieve gezondheidseffecten, is in een relatief compacte stad als Amsterdam een ideaal vervoermiddel en is zonder accu de duurzamere optie.

Resultaten experimenten deelfiets en de vervolgopties 'stoppen' of 'stadsbreed'

In Amsterdam hebben de afgelopen drie jaar experimenten met deelfietsen plaatsgevonden. De resultaten van deze experimenten zijn vastgelegd in de bijgevoegde *Rapportage deelfiets 2024*. In deze notitie worden de belangrijkste resultaten uitgelicht en worden de voordelen benoemd van twee vervolgopties: stoppen met deelfietsen in Amsterdam of de introductie van een stadsbreed deelfietsensysteem.

Tijdens de raadsvergadering van 19 juli 2023 is de Nota Deelvervoer 2023 vastgesteld met daarin de algemene doelen voor deelvervoer:

1. Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers
2. Publieke mobiliteit als alternatief voor de eigen auto
3. Deelvervoer levert een bijdrage aan minder druk op de openbare ruimte
4. Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem

De experimenten met de deelscooter en deelbakfiets die sinds 2020 en 2021 liepen, zijn daarbij omgezet naar beleid. Voor de deelfiets is destijds besloten om de lopende experimenten met één jaar te verlengen om meer inzicht te verkrijgen in het gebruik van de deelfiets en de bijdrage ervan aan de beleidsdoelstellingen. Belangrijke reden hiervoor was dat door de coronapandemie de experimenten een moeilijke start kenden en er minder data verzameld was dan in de voorbereiding was verwacht.

<u>Totstandkoming deelvoertuigenbeleid</u>
In de zomer van 2017 werd Amsterdam in kort tijdbestek overspoeld door duizenden zogenaamde deelfietsen. Dit zijn fietsen die eigendom zijn van een commerciële partij die de fietsen in de openbare ruimte plaatst. Klanten kunnen die fietsen voor een bepaalde tijd te huren middels een app.
In de zomer van 2017 zorgden deze deelfietsen voor veel hinder en overlast doordat de fietsen veel (schaarse) fietsparkeerruimte in beslag namen of hinderlijk geparkeerd werden. Aanbieders zorgden na het plaatsen van de fietsen in de openbare ruimte vaak niet goed voor de fietsen. Die stonden daardoor soms lang in grote aantallen ongebruikt in groepjes bij elkaar of werden vernield, maar niet verwijderd door de aanbieder.
Het college heeft in het najaar van 2017 alle aanbieders gelast de fietsen te verwijderen.
Tegelijkertijd is gestart met het voorbereiden van deelvoertuigenbeleid. De gedachte was dat deelvoertuigen mogelijk een positieve bijdrage aan het realiseren van bepaalde beleidsdoelen zouden kunnen leveren, maar alleen op een gecontroleerde en gereguleerde wijze.
Dat heeft in 2019 geleid tot de introductie van artikel 2.50A in de Algemene Plaatselijke Verordening (zie bijlage 1). Daarmee is het tegen betaling (of met andere commerciële doeleinden) aanbieden van voertuigen op of aan de weg aan derden verboden, tenzij daarvoor door het college een vergunning of ontheffing is verleend.

1. Beschrijving experimenten deelfiets 2022 – 2024

In Amsterdam zijn de afgelopen jaren in een drietal gebieden experimenten met deelfietsen uitgevoerd. Het college heeft op 14 april 2020 besloten met deze experimenten te starten om praktijkervaring op doen met deelfietsen en input te leveren voor toekomstig beleid.

Uitgangspunten van de experimenten waren:

- Het onderzoeken van het huidig gebruik op experiment locaties (op straat en in hubs) en het bepalen van potentieel interessante locaties, zoals werkgeverslocaties voor deelfietsen.
- Continueren van het 'back-to-many'-systeem (zie onderstaand kader), het systeem waarbij een fiets op een locatie kan worden gehuurd en op meerder andere locaties de huur kan worden afgebroken. Hierbij was het voor de aanbieders ook mogelijk om fietsen te stallen in buurthubs.
- Het maken van nadere afspraken met deelfietsaanbieders over het delen van ritdata.
- Het binnen het experiment tijdelijk aanbieden van deelfietsen bij grootschalige infrastructurele werkzaamheden.

3 systemen bij deelmobiliteit

Deelvoertuigen kunnen volgens drie systemen worden aangeboden: freefloating, back-to-one (station based) of back-to-many.

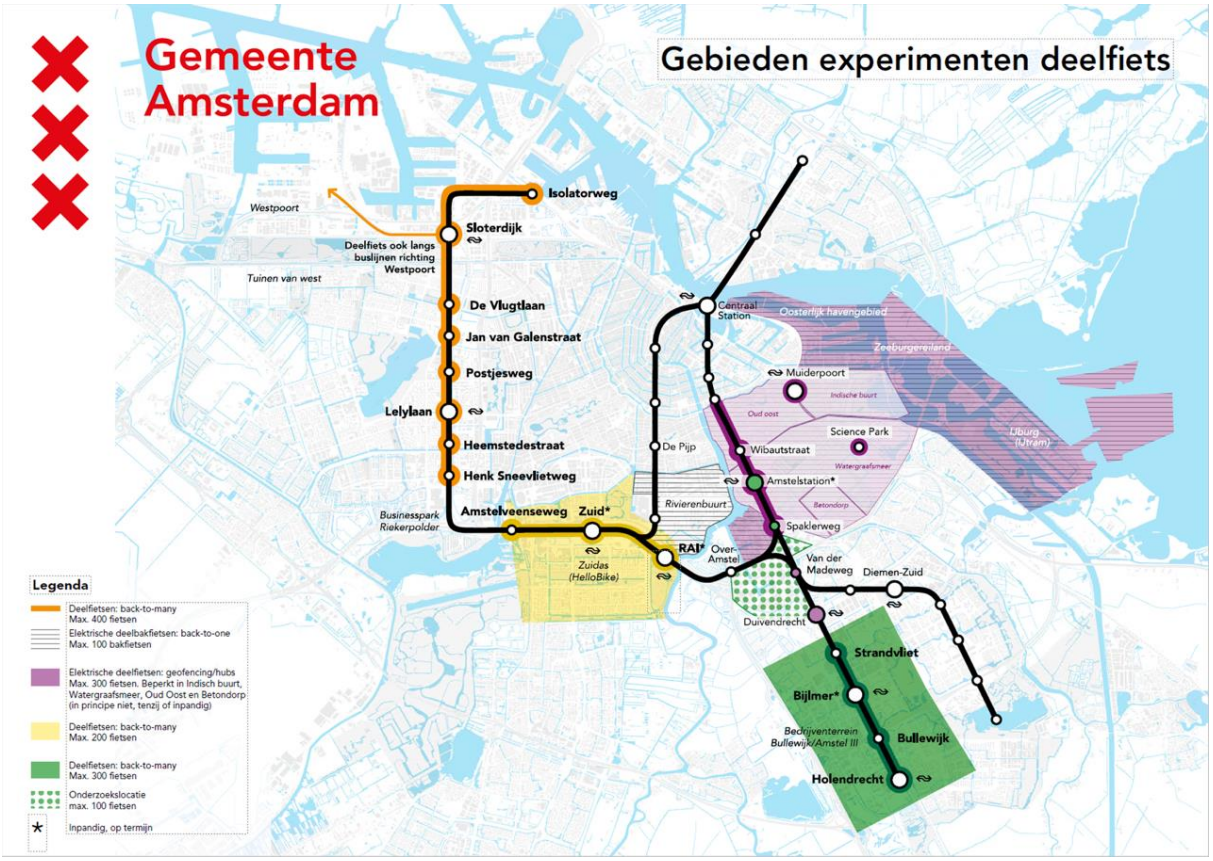
- **Free-floating:** de gebruiker van de deelmodaliteit kan het vervoersmiddel in een vastgesteld gebied overal achterlaten.
- **Back-to-one**: De gebruiker van deelmobiliteit moet het vervoersmiddel ophalen bij en weer terugbrengen naar de vaste standplaats.
- **Back-to-many:** de gebruiker van deelmobiliteit kan het vervoersmiddel kan het vervoersmiddel op een aantal vastgestelde parkeerplekken en/ of hubs ophalen en achterlaten.

<u>Aanbieders tijdens de deelfietsexperimenten</u>

De deelfietsen stonden in eerste instantie verspreid over vier servicegebieden namelijk Oost, Westlijn, Zuidas en Zuidoost. De drie partijen die een ontheffing voor deze servicegebieden Oost, Westlijn, Zuidas en Zuidoost hadden gekregen, hebben die ontheffing op enig moment weer teruggegeven. Donkey Republic heeft op basis van haar positie op de reservelijst op een later moment de ontheffing Oost, Westlijn en Zuidas gekregen. In Zuidoost is geen nieuwe aanbieder gekomen en is het experiment stopgezet.

Vanaf het moment dat Donkey Republic de enige aanbieder was werd het ook mogelijk voor gebruikers om ritten te beëindigen in een ander gebied dan de rit was begonnen.

Binnen de experimenten mochten maximaal 1300 deelfietsen worden aangeboden, maar het daadwerkelijk aantal beschikbare deelfietsen varieerde in verband met bovengenoemde situatie, onderhoud, diefstal, etc. Initieel bestond de vloot uit reguliere fietsen, later werden er elektrische deelfietsen toegevoegd aan het experiment. De ontheffing voor Donkey Republic voor de deelfietsexperimenten is tweemaal verlengd. De huidige vergunning loop af op 16 augustus 2025.



Toelichting op deelfietsexperimenten in de verschillende servicegebieden:

>> Experimentgebied Westlijn van de metro

Het gaat om de metrostations Isolatorweg tot Henk Sneevlietweg. Het maximaal aantal toegestane deelfietsen is 400. De aanbieder was FlickBike. Deze heeft zich in april 2022 teruggetrokken waardoor hier korte tijd geen aanbod was. Donkey Republic heeft in juli 2022 een ontheffing gekregen om deelfietsen aan te bieden in dit experimentgebied.

>> Experimentgebied Zuidas

Op de Zuidas bestond al een proef met deelfietsen van HelloBike. De verlenging hiervan is meegenomen in dezelfde uitvraag als de andere experimentgebieden en dus konden meerdere aanbieders hierop inschrijven. De aanbieder GoAbout die in eerste instantie de vergunning heeft gekregen heeft zich voor de start van het experiment teruggetrokken. Donkey Republic die als tweede was geëindigd in de vergelijkende toets heeft in oktober 2021 de vergunning gekregen voor het aanbieden van deelfietsen in dit gebied. Het maximaal aantal toegestane fietsen is 200.

>> Experimentgebied Zuidoost

Het experimentgebied betrof de metrostations Strandvliet tot en met Holendrecht. Het maximaal aantal toegestane deelfietsen is 400. De aanbieder was GoAbout. In oktober 2022 heeft deze aanbieder aangegeven geen gebruik meer te willen maken van de ontheffing. Er is in dit gebied geen nieuwe aanbieder gekomen en er staan dus sinds oktober 2022 geen deelfietsen (buurthubs uitgezonderd, zie hieronder voor toelichting).

>> Experimentgebied Oost

In Oost is geëxperimenteerd met elektrische deelfietsen met name bij de OV-locaties rondom de IJtram, stations Amstel, Wibautstraat, Muiderpoort, Science Park, in het Oostelijk Havengebied en Overamstel/ de Omval. Het maximaal toegestane aantal deelfietsen is 300. De aanbieder Urbee die in eerste instantie de vergunning heeft gekregen heeft zich voor de start van het experiment

teruggetrokken. Donkey Republic die als tweede was geëindigd in de vergelijkende toets heeft in mei 2021 de vergunning gekregen voor het aanbieden van deelfietsen in dit gebied.

Beleidsregel ontheffingen buurthubs Amsterdam
Tijdens de looptijd van de experimenten is het mogelijk gemaakt, vanuit de beleidsregel Buurthubs, om in buurthubs en inpandige stallingen ook deelfietsen te plaatsen buiten de drie servicegebieden. Hiervoor geldt een maximumaantal (plafond) van 850 voertuigen. Op basis van deze beleidsregel worden sinds april 2023 onder andere deelfietsen geplaatst in de gemeentelijk fietsstallingen Beursplein, Leidseplein en bij station Amsterdam Centraal in de stalling Stationsplein. De fietsen worden ook vanuit 22 buurthubs aangeboden, waaronder in Zuidoost.

Flexibele inzet deelfietsen bij tijdelijke situaties als wegwerkzaamheden en evenementen
De deelfiets kan ook flexibel worden ingezet om een oplossing te bieden bij tijdelijke situaties. Denk hierbij aan infrastructurele werkzaamheden waarbij de deelfiets alternatieve vervoersopties biedt en hierdoor bijdraagt aan minder hinder, of (terugkerende) evenementen waarbij veel mensen zich in relatief korte tijd willen verplaatsen.
In de zomer van 2024 zijn pilots uitgevoerd in samenwerking met Amsterdam Bereikbaar (een samenwerkingsverband tussen grote infrastructuurpartijen waaronder Rijkswaterstaat) bij werkzaamheden langs de A10-Noord. Voor reizigers die hier hinder van ondervonden zijn drie tijdelijke hubs met deelscooters en deelfietsen geplaatst in Noord en op IJburg. Een voortzetting wordt nu voorbereid.

2. Belangrijkste resultaten van de deelfietsexperimenten

Belangrijkste resultaten van de deelfietsexperimenten
Tijdens de experimentfase is informatie verzameld over aspecten zoals het aantal ritten, de ritduur en ritlengte op basis van informatie van de deelfietsaanbieder Donkey Republic. Daarnaast zijn enquêtes afgenomen onder gebruikers. De resultaten staan in de bijgevoegde *Rapportage Deelfiets 2024*. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Gebruikers noemen vrijheid, flexibiliteit en kortere reistijd als belangrijkste redenen om voor de deelfietsen te kiezen.
- Door het gebruik van digitale fietsparkeervakken (geen fysieke aanpassingen nodig, alleen via de app zichtbaar), minder fietsen per locatie en inpandige fietsparkeerplekken was de overlast in de openbare ruimte minimaal.
- Het gebruik van de deelfiets is tijdens de experimentenperiode blijven groeien.
- De meeste ritten begonnen bij een OV-locatie, daar stonden ook de meeste deelfietsen.
- Uit data bleek eerder dat elektrische deelfietsen intensiever en voor langere ritten gebruikt werden dan de reguliere fietsen, maar momenteel is het gebruik per type fiets vergelijkbaar.
- Volgens Donkey Republic is van alle gebruikte telefoonnummer 25% een binnenlands nummer en 75% een buitenlands telefoonnummer. Dit zegt nog niet dat al deze telefoonnummers gekoppeld zijn aan toeristen; het kunnen ook expats of buitenlandse studenten zijn. Daarom is ook gekeken naar het deelfietsgebruik. Hieruit blijkt dat 65% alleen binnen een tijdsbestek van 14 dagen de deelfiets een of meer keer gebruikt. En 35% de deelfiets ook na 14 dagen (tot 3 maanden) een of meer keer gebruikt. Het lijkt waarschijnlijk dat deze 35% voornamelijk lokale gebruikers of frequente bezoekers (werkers, studenten) zijn en de 65% vooral dagjesmensen, toeristen en deelfietsprobeerders.

- De experimenten bieden onvoldoende data om vast te kunnen stellen of deelfietsen het gebruik of bezit van auto's of andere vervoersmiddelen zoals scooters verminderen.
- Slechts een klein aantal gebruikers overweegt de eigen fiets te vervangen door een deelfiets.

De informatie over gemaakte ritten in de Rapportage Deelfiets 2024 betreft de periode tot en met het eerste kwartaal van 2024. Recent heeft deelfietsaanbieder Donkey Republic een vergelijking gemaakt tussen de ritdata van 2024 ten opzichte van 2023. De belangrijkste constateringen zijn:
- Het aantal ritten dat met een deelfiets is gemaakt is in het derde kwartaal van 2024 met circa 65% gestegen ten opzichte van het derde kwartaal van 2023.
- Het aantal gebruikers is in het derde kwartaal van 2024 met circa 75% gegroeid ten opzichte van het derde kwartaal van 2023.

Naast de Rapportage Deelfiets 2024 met data van Donkey Republic hebben we onderzoek gedaan naar de mening van de Amsterdammer over de deelfiets door interviews en enquêtes.

Quickscan gebruik deelfietsen onder bewoners van Amsterdam (aug. 2024)
Er zijn 33 interviews gehouden onder bewoners van Amsterdam. De geïnterviewden bleken geen deelfietsgebruiker, waren vrij onbekend met de details van het systeem, maar hadden er wel van gehoord. Veel respondenten zien het nut van de deelfiets niet, omdat ze gewoon een eigen fiets hebben of men maakt zich zorgen over aansprakelijkheid of de onderhoudsstaat van een deelfiets. Genoemde voordelen van een deelfiets hebben betrekking op onderhoud (in tijd en kosten), consequenties van diefstal en flexibiliteit in reisgedrag. Maar men ziet vooral het nut ervan als men geen fiets heeft (zelf op bezoek gaan of bezoek ontvangen), bij reparatie of diefstal van de eigen fiets of als er geen OV rijdt. Betaalbaar, betrouwbaar en eenvoudig in gebruik zijn de belangrijke voorwaarden om wel van de deelfiets gebruik te maken.

Rapportage Mobiliteitspanel, deelfiets 2024
In de zomer van 2024 hebben ruim 800 Amsterdammers uit het mobiliteitspanel gereageerd op de uitnodiging deel te nemen aan een enquête over deelfietsen.
Van de mensen die wel eens de deelfiets hadden gebruikt in Amsterdam was bijna de helft positief tot zeer positief Gebruikers van deelfietsen in andere gemeenten waren daar gemiddeld positiever over. De groep respondenten met een voorkeur voor een reguliere fiets was ongeveer even groot als de groep met voorkeur voor een e-bike en ongeveer even groot als de groep zonder voorkeur. Een grotere mate van beschikbaarheid in de buurt werd het vaakst genoemd als aanmoediging om vaker de deelfiets te gebruiken. Van degenen die nog nooit van een deelfiets gebruik hebben gemaakt zouden dit met name overwegen voor het bezoeken van vrienden, familie of evenementen. De belangrijkste reden om geen deelfiets te (gaan) gebruiken is het bezit van een eigen fiets.

3. Ontwikkelingen en overwegingen bij een keuze voor vervolg

Scenario's voor het vervolg op de deelfietsexperimenten
In de raadsvergadering van 19 juli 2023 is de Nota Deelvervoer 2023 vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor de verdere ontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam. De experimenten met de deelscooter en deelbakfiets zijn daarbij omgezet naar beleid. In de Nota Deelvervoer 2023 werden drie scenario's geschetst voor het vervolg op de experimenten met deelfietsen:

1. Het introduceren van een gecontroleerd, stadsbreed systeem van deelfietsen;
2. Het opzetten van een experiment in aangepaste vorm;
3. Het niet langer toelaten van deelfietsen in Amsterdam.

Er zitten nadelen aan een situatie met een beperkt aantal servicegebieden en een beperkt aantal deelfietsen. Een experiment in aangepaste vorm (scenario 2) zal niet meer inzichten gaan bieden, tenzij het de introductie is van een stadsbreed deelfietssysteem (scenario 1). Daarom zal scenario 2 in deze notitie verder niet meer apart aan bod komen.

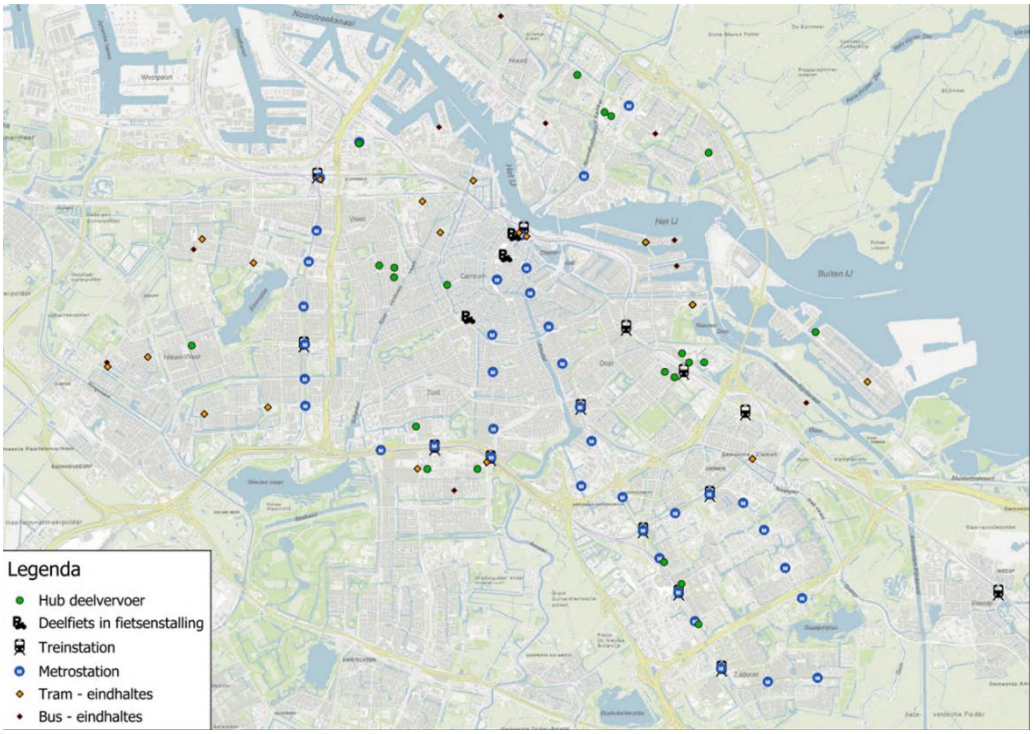
3.1 Vervolgoptie 'stadsbreed deelfietssysteem'

Op zoek naar nieuwe manieren van vervoer in een groeiende stad
We zien het aantal inwoners en bezoekers in Amsterdam groeien. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte en de vervoersnetwerken toe. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, zoeken we naar nieuwe manieren van vervoer.
Amsterdam kent uitdagingen op mobiliteitsgebied. De deelfiets is geen oplossing voor al deze uitdagingen, maar biedt wel een flexibele extra mobiliteitsoptie voor de bewoners, ondernemers en bezoekers.

De experimenten voor de deelfiets bieden onvoldoende onderbouwing om vast te stellen of deelfietsen het gebruik of bezit van auto's of scooters verminderen. En privé-fietsen blijven voor frequent gebruik vaak de meest praktische keuze. Tegelijkertijd inspireren ervaringen met deelfietsen in andere Nederlandse en Europese steden wel om de potentie van de deelfiets in Amsterdam te onderbouwen. Met Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven hebben we regelmatig contact over de deelfietsontwikkelingen. Zo heeft Rotterdam nu 3.000 elektrische deelfietsen (80% lokale gebruikers) en neemt het aantal deelfietsen in Utrecht toe van ongeveer 1.000 in de gemeente naar 1.500 in de regio vanaf 2026. Uit een benchmark van het aantal deelfietsen en het gebruik hiervan tussen 148 Europese steden (Cycling Industries Europe, 'Shared Ambition', The potential for bike sharing in Europe: Benchmarking 148 cities, edition 2024) blijken vooral Parijs en Antwerpen (met financiële overheidsbijdrage) goed te scoren.

Kansen voor de deelfiets als aanvulling op het openbaar vervoer en de OV-Fiets
De grootste potentiële waarde van de (elektrische) deelfiets lijkt te liggen in het ondersteunen van de ketenreis en als aanvulling op en het ontlasten van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in het voor- en/of natransport of als alternatief op momenten en locaties waar het OV niet of beperkt beschikbaar is.
Door de flexibiliteit en efficiëntie van de deelfietsen krijgen gebruikers er een aantrekkelijke vervoersoptie bij voor verplaatsingen binnen de stad. Tevens kunnen deelfietsen bijdragen aan een efficiënt ruimtegebruik, met name bij OV-locaties. Voor forensen en frequente bezoekers zal het aanbieden van deelfietsen op OV-locaties (op termijn) de noodzaak voor een stationsfiets of tweede fiets verminderen.

Om deze potentie te benutten kunnen deelfietsen bij bepaalde OV-locaties geplaatst worden. Hierbij kan gedacht worden aan bepaalde NS-stations en metrohaltes en eindhaltes van bus/tram/metro.



Deelfietsen kunnen hiermee een goede aanvulling zijn op de OV-Fiets van de NS. De OV-Fiets is een sterk merk en wordt veel gebruikt. Nadeel is dat de OV-Fiets niet op alle NS-stations/OV-locaties aanwezig is en niet altijd beschikbaar is. Daarnaast moet de OV-Fiets altijd teruggebracht worden naar de locatie waar de rit begonnen is. De OV-Fiets kent geen prijsdifferentiatie qua gebruiksduur op een dag: hiermee is een OV-Fiets relatief duur voor een korte rit ten opzichte van een korte rit met een deelfiets (verschil is afhankelijk van de deelfietsaanbieder en eventuele abonnementsvorm). Gezien de bedrijfsbelangen van NS is een verdere uitrol van OV-Fiets op niet-treinlocaties niet mogelijk. OV-Fiets behoort ook niet tot de opdracht die NS van het Rijk ontvangt. Hiervoor is het noodzakelijk om verder te kijken naar andere aanbieders.

Deelfietsen bij bepaalde OV-locaties vraagt ook om deelfietsen in de rest van de stad om (weer) naar een OV-locatie te komen. Deelfietsen bij gemeentelijke hubs ligt hierbij voor de hand. Dit kan aangevuld worden met andere hubs. Er lopen kansrijke gesprekken voor het plaatsen van deelfietsen op de terreinen van bijvoorbeeld onderwijs- en zorginstellingen ten behoeve van bezoekers, personeel en omwonenden.

Daarnaast kan ervoor gekozen worden om op diverse plaatsen deelfietsen te plaatsen, daar waar de (fietsparkeer)druk in de openbare ruimte dit toelaat.
Op deze manier kunnen deelfietsen door de hele stad efficiënt worden gebruikt. Een stadsbreed systeem zou kunnen functioneren met circa 3.000 deelfietsen in een back-to-many-systeem. Ter vergelijking: Swapfiets telde in 2022 ruim 60.000 leden in Amsterdam (NieuwFiets.nu, 2022) en het totaal aantal fietsen in Amsterdam werd in 2017 geschat op ruim 900.000 (OViN, CBS). Back-to-many houdt in dat een rit met een deelfiets alleen beëindigd kan worden op vooraf aangewezen locaties. In tegenstelling tot het 'back-to-one'-systeem is het hierbij wel mogelijk de fiets bij een andere fietsparkeervoorziening in te leveren dan waar de rit begon.

<u>Tijdelijke gemeentelijke hubs: flexibele vervoersopties bij grotere wegafsluiting of bij evenementen</u>
Ook kan de deelfiets samen met andere deeltweewielers een flexibele vervoersoptie zijn bij

grotere werkzaamheden, wegafsluitingen en evenementen. Onder andere Rijkswaterstaat ziet toegevoegde waarde in deeltweewielers rondom wegwerkzaamheden en stelt budgetten beschikbaar om deelvervoer bij wegafsluitingen mogelijk te maken.

Secundair zijn er ook andere gebruikssituaties dan in relatie tot OV(-locaties) denkbaar
Er zijn nog vele andere situaties waarbij de Amsterdammer een (elektrische) deelfiets kan gebruiken. Te denken valt aan:

- Langere ritjes door of buiten de stad (elektrisch i.p.v. de eigen reguliere fiets)
- Voor bezoekers van Amsterdammers,
- Wanneer de heen- of terugreis met een ander vervoersmiddel plaatsvindt.

Voorbeelden: potentie deelfietsen in Zuidoost en Amstel III

1. **Last-mile oplossingen voor bezoekers**
    - Bezoekers die per metro of trein reizen, kunnen de laatste kilometers efficiënt afleggen met deelfietsen, wat belangrijk kan zijn in gebieden of op tijdstippen met lage(re) OV-dekking.
    - Deelfietsen bieden flexibiliteit voor bezoekers en forenzen.
2. **Bereikbaarheid bedrijventerreinen**
    - Gebieden zoals het Holterbergdistrict en Tafelberg in Zuidoost zijn relatief moeilijk bereikbaar met het OV. Met de lage parkeernormen zoals in Amstel III is het van belang dat er een passend en breed alternatief wordt geboden om de bewoners, bezoekers en forensen zo goed mogelijk te bedienen.
3. **Efficiënt gebruik voor forensen**
    - Een deelfiets (eventueel met abonnement) biedt een kosteneffectieve en duurzame optie, vooral voor forensen die dagelijkse/meerdere dagen per week reizen. En kan mogelijk fietsparkeerruimte schelen.

(Maatschappelijke) kosten deelfiets: beslag op de openbare ruimte
De deelfiets heeft niet alleen positieve gevolgen. Een stadsbrede uitrol van deelfietsen brengt ook (maatschappelijke) kosten met zich mee. Het introduceren van deelfietsen betekent in eerste instantie een extra beslag op de schaarse openbare ruimte. De druk op de openbare ruimte kan worden verlicht door:

- het instellen van maximale aantallen voor aan te bieden deelfietsen voor specifieke gebieden, zoals ook bij de deelscooter het geval is, waar er grote druk op de openbare ruimte is;
- het werken met digitale fietsparkeervakken met een beperkt aantal deelfietsen per vak, waarbij een rit alleen in een digitaal vak kan worden afgesloten. Vol betekent iets verder lopen.
- bijvoorbeeld in het Centrum fietsen alleen in inpandige fietsparkeervoorzieningen te laten aanbieden.

Belangentegenstelling
Over de experimenten en het voornemen om vergunningen te verlenen voor een stadbrede uitrol van deelfietsen zijn ook tegengeluiden ontvangen van Amsterdamse fietsverhuurders verenigd als Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders (PAF). Zij stellen dat de deelfiets vooral door toeristen wordt gebruikt en dat de deelfiets oneerlijke concurrentie is, aangezien fietsverhuurders vanuit panden moeten opereren en geen gebruik mogen maken van de openbare ruimte. Ook wordt betoogd dat de gemeente staatssteun zou verlenen aan de huidige aanbieder van deelfietsen.

Bij een stadsbreed vervolg: reguliere deelfiets en/of elektrische deelfiets?
Mocht gekozen worden voor een vervolg op de deelfietsexperimenten dan zal ook een keuze gemaakt moeten worden tussen reguliere deelfietsen of elektrische deelfietsen of het uitvragen van beiden. Er zijn uiteraard verschillen tussen de reguliere fiets en de elektrische fiets qua inspanning, gemiddelde snelheid, actieradius en duurzaamheid (in verband met gebruik accu's). Specifiek voor de deelfiets blijkt uit ervaringen in andere steden dat elektrische fietsen een hoger gemiddeld gebruik kennen dan reguliere deelfietsen. Ook zijn elektrische fietsen toegankelijker voor een diversere gebruikersgroep, zoals mensen met een fysieke beperking of een lagere conditie. En zouden ze een beter alternatief kunnen zijn voor auto- en scootergebruik.
Nadeel is dat de tarieven voor de gebruiker waarschijnlijk een factor 2 à 3 keer hoger zullen zijn dan bij reguliere deelfietsen. Mogelijk zal niet iedereen een elektrische fiets durven te gebruiken. En er zullen ook mensen gebruik van maken die een elektrische fiets niet gewend zijn. Dit is mogelijk een risico voor de verkeersveiligheid waarin enkelvoudige fietsongelukken de laatste jaren juist steeds meer voorkomen.
Een combinatie van reguliere deelfietsen en elektrische deelfietsen is lastig in de uitvoering. Vragen die hier spelen gaan over aantallen: wanneer schaal je het ene systeem af en het andere bij en hoe zorg je voor voldoende fietsen van beide soorten in de beperkte openbare ruimte? De aanbieders geven aan een dergelijk gemixt aanbod als minder wenselijk en aantrekkelijk te zien. In bijlage 3 wordt verder aandacht besteed aan de verschillen tussen reguliere deelfietsen en elektrische deelfietsen.

3.2. Vervolgoptie 'stoppen met deelfietsen'

Op korte termijn ontstaan er geen grote problemen als de deelfiets niet langer in Amsterdam wordt toegelaten. Amsterdammers hebben vaak een eigen fiets en voor de frequente bezoekers zijn er OV-Fietsen beschikbaar op (grote) NS-stations, tenzij alle OV-Fietsen in gebruik zijn. En uiteraard kan het stopzetten een teleurstelling zijn voor de huidige individuele gebruikers.

Maar de inwoners- en bezoekersaantallen in Amsterdam zullen de komende jaren blijven groeien. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte en de vervoersnetwerken toe. De deelfiets is geen oplossing voor al deze uitdagingen, maar biedt wel een flexibele extra mobiliteitsoptie voor de bewoners, ondernemers en bezoekers. Mogelijke negatieve gevolgen op langere termijn zijn het missen van kansen/mogelijkheden om bij te dragen aan het verbeteren van mobiliteitsopties.

Missen voordelen deelfiets ten opzichte van de OV-fiets
Zoals eerder in deze notitie aangegeven: Deelfietsen kunnen een goede aanvulling zijn op de OV-Fiets. De OV-fiets is een sterk merk en wordt veel gebruikt. Nadeel is dat de OV-fiets niet op alle NS-stations/OV-locaties aanwezig is en niet altijd beschikbaar is. Daarnaast moet de OV-fiets altijd teruggebracht worden naar de locatie waar de rit begonnen is. De OV-fiets is kent geen prijsdifferentiatie qua gebruiksduur: hiermee is een OV-fiets relatief duur voor een korte rit ten opzichte van de ervaringen die er nu zijn bij deelfietsaanbieders.
Geen bijdrage aan tegengaan vervoersarmoede

- In gebieden zoals Amstel III in Zuidoost en Nieuw-West zijn er beperkte mogelijkheden om de last mile te overbruggen. Zonder deelfietsen blijft de toegankelijkheid van werkplekken, onderwijs en voorzieningen moeilijker.
- Internationale studies tonen aan dat toegang tot deelmobiliteit in gebieden die kampen met vervoersarmoede, mits toegankelijk voor deze groep, niet alleen de mobiliteit vergroot, maar ook economische kansen en sociale inclusie stimuleert. De deelfiets speelt een rol als

laagdrempelig, betaalbaar, en flexibel vervoermiddel dat toegankelijk is voor een breed publiek.

Geen bijdrage aan beperken toename verkeersdrukte en -emissies

- Zonder alternatieven zoals deelfietsen in de buitengebieden zal de noodzaak van autogebruik blijven en daardoor stijgen, met meer congestie, geluidsoverlast en uitstoot als gevolg.
- Andere steden zoals Parijs en Kopenhagen hebben aangetoond dat deelfietssystemen substantieel bijdragen aan een daling in kort autogebruik (tot 15%).

Minder flexibiliteit in mobiliteit

Bij drukte of verstoringen in het openbaar vervoer bieden deelfietsen een betrouwbare back-up. Deelmobiliteitsopties en dus ook de deelfiets leveren dus een bijdrage aan de robuustheid van het vervoerssysteem.

Geringe impact op aanbieders van deelfietsen

Omdat de deelfietsmarkt bestaat uit grote internationaal opererende spelers lijkt de impact van het niet (meer) toelaten van deelfietsen in Amsterdam beperkt voor deze markt. Op dit moment worden er in Amsterdam ongeveer 900 deelfietsen via een ontheffing aangeboden. Omdat deze aanbieder een vergunning heeft verloren in Rotterdam, is het mogelijk dat de Nederlandse markt minder aantrekkelijk wordt voor deze partij als ook de Amsterdamse markt wegvalt. De aanbieder van de deelfietsen in Amsterdam heeft bij een vergunningsuitgifte, net als anders aanbieders, overigens geen zekerheid op een vergunning.

Buurthubs en de deelfiets

Een Buurthub is locatie in de openbare ruimte waar verschillende deelmodaliteiten worden geclusterd. Voor het plaatsen van deelfietsen in hubs is aan aparte beleidsregel actief waar deelfietsaanbieder Donkey Republic een ontheffing voor heeft. Onder deze beleidsregel kan een deelfietsaanbieder maximaal 850 fietsen aanbieden in Buurthubs. Op dit moment zijn er 22 Buurthubs actief: 14 in woonwijken en 8 bij OV-knooppunten, voornamelijk bij metrohaltes. Buurthubs worden aangelegd bij grotere OV-knooppunten, bij bestemmingslocaties (zoals Artis) en gebieden waar deelvervoer overlast geeft door verkeerd geparkeerde voertuigen. Tevens zijn er circa 70 Buurthubs in voorbereiding. Met het actief maken van een buurthub wordt er een geofence ingesteld. Dit betekent dat in een straal van 200 à 300 meter er geen voertuigen afgemeld worden behalve in de Buurthub. Het uitgangspunt van een Buurthub is dat er minimaal twee modaliteiten zijn.

Nu de vergunning voor het oostelijk servicegebied voor bakfietsen is teruggegeven is er een groot belang om de deelfiets te behouden voor de levensvatbaarheid van de Buurthubs. In Amsterdam wordt er op dit moment gewerkt aan een uitbreiding van het aantal locaties tot circa 90 Buurthubs. Niet alleen met gemeentelijke partijen, maar ook met andere (externe) partners zoals de Universiteit en Hogeschool van Amsterdam (60.000 potentiële nieuwe gebruikers), ARTIS, Marineterrein en grotere werkgevers in Amsterdam. Het uitgangspunt van deze samenwerking is het gebruik van de deelfiets gecombineerd wordt met ee 2e modaliteit. Ook regionaal wordt op het deelfietsgebruik gestuurd. Zo zijn we in gesprek met Ouderkerk aan de Amstel om bij het metrostation Overamstel een Buurthub met vooral deelfietsen aan te leggen om het bedrijf DPG (6000 medewerkers) te verbinden met het huidige Amsterdamse hubsnetwerk. Met het stoppen met de deelfiets in zijn geheel kan het minder aantrekkelijk worden om buurthubs in stand te houden of aan te leggen vanwege de beperkte variantie in deelvervoeraanbod.

Relatie bijdrage bereikbaarheid tijdens grote wegwerkzaamheden en evenementen

Gedurende de experimenten is samen met aanbieders van deeltweewielers, waaronder de deelfietsaanbieder(s) onderzoek gedaan naar het tijdelijk aanbieden van deelvoertuigen bij grootschalige infrastructurele werkzaamheden en evenementen. In navolging daarop wil 'Amsterdam Beter Bereikbaar' in 2025 fors inzetten op onder meer de deelfiets als een alternatief

bij werkzaamheden. Er kunnen geen deelfietsen worden aangeboden als er geen deelfietsvergunningen zijn uitgegeven.

Impact op regionale aanpak deelmobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam
De Vervoerregio Amsterdam werkt momenteel aan de uitwerking van een regionale aanpak voor deelmobiliteit (deelfiets, deelscooter, deelauto). De ambitie is om in 2027 aanbod op straat – waaronder de deelfiets – in de gehele regio te realiseren. De gemeenteraad is in 2024 over de regionale aanpak geïnformeerd in twee technische sessies en het voorstel is besproken in de Regioraadsvergadering in december 2024.

Het initiatief van de Vervoerregio biedt voordelen voor zowel gebruikers als aanbieders, vooral gemeentegrensoverschrijdende mogelijkheden, zoals beschreven in doelstelling 4 van de Nota Deelvervoer 2023: bijdragen aan een regionaal mobiliteitssysteem. Aangezien de Vervoerregio bereid lijkt financieel bij te dragen in een regionale aanpak valt ook te denken aan voordelen als betaalbaarheid, kortingen voor specifieke doelgroepen in lijn met OV-regelingen en ondersteuning in (vooralsnog) onrendabele gebieden voor deelmobiliteit.

Tegelijkertijd vereist dit initiatief nog verdere uitwerking en afstemming tussen de Vervoerregio en de betrokken gemeenten. Een eventueel besluit tot toetreding in de regionale regeling zal op een later moment aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Deelname van de gemeente Amsterdam wordt als essentieel gezien voor het succes van deze regionale aanpak. Wanneer ervoor gekozen wordt dat Amsterdam (ook voor de langere termijn) geen deelfietsen in de stad wil, dan heeft dat ook gevolgen voor de regionale aanpak van de Vervoerregio Amsterdam. Deze verliest dan zijn bestaansrecht omdat 80% van al het regionale verkeer Amsterdam-gerelateerd is. In dat opzicht kan het stadsbrede systeem gezien worden als voorloper, juist ook om dagelijkse bezoekers eraan te laten wennen.

4. Financieel

Voor de uitwerking van de vergunning en de initiële looptijd van 2 jaar, worden de kosten geraamd op circa € 450.000. De kosten voor een mogelijke verlenging van twee jaar zijn circa € 200.000. Dit zijn hoofdzakelijk personele kosten.

De kosten worden relatief laag gehouden door geen fysieke deelfietsvakken aan te leggen, maar ons te richten op digitale deelfietsvakken. Daarnaast wordt de verantwoordelijkheid voor het voorkomen, constateren en oplossen van overlast in de openbare ruimte bij de vergunninghouder gelegd, zoals dat ook bij de deelbakfietsen en de deelscooters gebeurt.

In de begroting wordt bij beheer en onderhoud een beperkt bedrag (€ 10.000 per jaar) voor kleine aanpassingen in de openbare ruimte, zoals bordjes of belijning, gereserveerd. De overige kosten, zoals monitoring, handhaving en communicatie bestaan hoofdzakelijk uit personele kosten.

Bijlage 1: Algemene Plaatselijke Verordening 2008
Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg

1. Het is verboden zonder vergunning van het college voertuigen, met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen bedoeld in artikel 1.1 onderdeel 8, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden.

2. Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op voertuigen waarvoor het college een autodeelvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening heeft verleend.

3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken indien:
   a. een door het college vastgesteld vergunningen- of voertuigplafond door verlenen van de vergunning zou worden overschreden;
   b. Indien de aanvraag wordt ingediend buiten een daartoe door het college vastgesteld tijdvak; of
   c. als het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
      I. gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
      II. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
      III. een nadelige invloed heeft op het milieu;
      IV. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, of V. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
   d. in strijd wordt gehandeld met het bedrijfsconcept van de vergunninghouder.

4. Het college kan met het oog op de bescherming van de belangen genoemd in het derde lid en met het oog op de verdelingsprocedure en indieningsvereisten voor de aanvraagprocedure, nadere regels vaststellen.

5a. Het college kan ter bescherming van de in het derde lid genoemde belangen per categorie of type voertuig besluiten een plafond instellen voor het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunning verleend kan worden en besluiten een plafond in te stellen voor het maximum aantal te verlenen vergunningen.
5b. Indien voor een categorie of type voertuig een vergunningplafond geldt, maakt het college een tijdvak bekend waarbinnen aanvragen moeten worden ingediend. Overstijgt het aantal vergunningaanvragen het vergunningenplafond, dan wordt aan de hand van vooraf door het college vastgestelde nadere regels een vergelijkende toets uitgevoerd om te bepalen welke aanvrager(s) een vergunning wordt gegund.
5c. De in het eerste lid bedoelde vergunning wordt verstrekt voor de duur van twee jaar. Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal twee jaar.

6a. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, kan het college in afwijking van artikel 1.4, eerste en tweede lid een langere beslistermijn vaststellen.
6b. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in het vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, dan maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven 'bedrijfsconcept', voor zover niet strijdig met de bij of krachtens deze verordening gestelde regels, onderdeel uit van de vergunning indien deze wordt verleend.

7. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waar

i. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen, en/of
ii. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden.

8. Het college kan categorieën of typen voertuigen, stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waarvoor of waar het in het eerste lid genoemde verbod niet geldt.

9. Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

Bijlage 2: Onderzoek naar mogelijkheden ketenreis (KiM, 2024) zie link

In 2024 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een onderzoek gepubliceerd over de mogelijkheden van reizen met een combinatie van fiets en openbaar vervoer (fiets-ov) als alternatief voor alleen autorijden. Bij een fiets-ov reis wordt de fiets gebruikt voor het eerste stuk (voortransport), het laatste stuk (natransport), of voor beide rondom de rit met het openbaar vervoer.
Uit het onderzoek blijkt dat bij effectief beleid maximaal 3,4% van de 20,09 miljoen dagelijkse autoritten vervangen kan worden door fiets-ov reizen. Als je kijkt naar het aantal autokilometers, is de potentiële besparing zelfs 7,8%, omdat vooral langere autoritten kunnen worden vervangen. Hierbij is uitgegaan van een maximale acceptabele afstand van 5 km van het voor- en/of natransport.
Wanneer mensen elektrische fietsen gebruiken, wordt de maximale afstand voor het voor- en natransport verdubbeld van 5 km naar 10 km. Dit maakt reizen met de fiets en het ov sneller en aantrekkelijker. Hierdoor kan zelfs 4,9% van de autoritten worden vervangen, wat neerkomt op een besparing van 11,0% in autokilometers.
Het onderzoek laat ook zien dat het openbaar vervoer minder aantrekkelijk wordt als mensen alleen kunnen lopen of afhankelijk zijn van een combinatie van lopen, bus, metro of tram voor het voor- en natransport. In dat geval kan slechts 0,9% van de autoritten en 2,5% van de autokilometers worden vervangen. Dit verschil komt vooral doordat de fiets veel tijdswinst oplevert in het voor- en natransport.
Deelfietsen zouden ook een rol kunnen spelen bij het aanvullen van het openbaar vervoer en het verminderen van het autogebruik.

Bijlage 3: Deelfiets: regulier of elektrisch?

Met een sterke groei in de verkoop van elektrische fietsen, blijkt dat er steeds meer gekozen wordt voor elektrisch vervoer. Hoewel tot het eerste kwartaal van 2024 de elektrische deelfietsen intensiever werden gebruikt dan de reguliere fietsen is dat eind 2024 niet het geval en is het gebruik per type fiets vergelijkbaar.

Voordelen elektrische deelfietsen

- Toegankelijkheid. De elektrische deelfiets biedt en opzichte van de eigen elektrische fiets een betaalbare, betrouwbare oplossing zonder zorgen over onderhoud, stalling of diefstal.
- Efficiëntere reistijd en groter bereik. Elektrische deelfietsen maken het mogelijk om sneller en verder te reizen, waardoor ze ideaal zijn voor de eerste en laatste kilometers in een deur-tot-deur-reis en voor de aansluiting met het openbaar vervoer.
- Alternatief voor auto en scooter. Elektrische deelfietsen bieden, zeker in combinatie met ov, een aantrekkelijk alternatief voor autogebruik. Voor ritten in de stad kunnen ze de scooter vervangen door hun snelheid en bereik.
- Versterking van leefbaarheid. Elke rit die wordt vervangen door de elektrische fiets in plaats van een auto of scooter draagt bij aan een schonere lucht, minder geluidsoverlast en een lagere verkeersdruk in de stad.
- Een elektrische fiets is naar verwachting minder aantrekkelijk voor toeristen (belangrijkste doelgroep reguliere Amsterdamse fietsverhuurders). Hoewel we geen invloed hebben op de prijs, is de elektrische fiets minder aantrekkelijk om voor een langere periode te huren. Toeristen kunnen bij de reguliere Amsterdamse fietsverhuurders terecht.

Voordelen reguliere deelfietsen

- Amsterdam is een relatief compacte stad, waarin de reguliere fiets een ideaal vervoermiddel is voor korte afstanden.
- Een fiets 'op eigen kracht' stimuleert beweging en heeft positieve gezondheidseffecten ten opzichte van een elektrische fiets.
- Een deelfietssysteem met reguliere fietsen heeft als voordeel dat er geen logistiek systeem aan vastzit waarbij de lege accu's verwisseld moeten worden. Dit scheelt in kosten, waardoor het systeem voor de gebruiker goedkoper is.
- Een fiets zonder accu is de meest duurzame optie.

Veiligheid: Een belangrijk tegenargument bij een aanbod van met name elektrische deelfietsen is dat er mogelijk ook mensen gebruik van maken die een elektrische fiets niet gewend zijn. Dit geeft mogelijk extra risico qua verkeersveiligheid terwijl enkelvoudige fietsongelukken de laatste jaren juist steeds meer voorkomen.
Uiteraard moeten de elektrische deelfietsen voldoen aan alle wettelijke eisen. De veiligheidsrisico's zijn mogelijk deels te mitigeren door bijvoorbeeld:

- van de aanbieders te eisen dat via de app nadere instructies worden aangeboden voor het juiste gebruik van een elektrische fiets.
- eisen te stellen over: een systeem voor real-time locatiespecifieke waarschuwingen zoals wegwerkzaamheden, tijdelijke verkeersregels of schoolzones om fietsers te manen om zachter te rijden; en een systeem dat de trapondersteuning kan begrenzen een op basis van de real-time geolocatie van de e-bike

Een combinatie van elektrische en reguliere deelfietsen is lastig vanwege:

- **Logistieke uitdagingen en kosten.** Een combinatie van reguliere en elektrische fietsen brengt extra complexiteit met zich mee voor marktpartijen die het deelfietssysteem beheren. Het onderhoud, de verdeling en het beheer van twee typen fietsen vereisen verschillende logistieke processen. Dit verhoogt de operationele kosten aanzienlijk, wat minder aantrekkelijk is voor aanbieders en de haalbaarheid van het systeem onder druk kan zetten.
- **Vaststellen verhouding reguliere en elektrische fietsen is lastig te onderbouwen**
  Het is lastig om de verhouding tussen het aantal en de inpassing in de openbare ruimte van elektrische en reguliere fietsen van tevoren te bepalen. En doet geen recht aan de wens van de aanbieders om een flexibele en vraaggestuurde introductie van deelfietsen, ook niet als we deze verhouding flexibel maken (met een minimum en maximumaantal). Het uitschrijven van aparte vergunningen voor reguliere en elektrische fietsen betekent extra werk bij de voorbereiding, uitvoering en de handhaving van de vergunningen. Daarnaast blijft de uitdaging van tevoren te bepalen hoeveel elektrische fietsen en reguliere fietsen er mogen worden aangeboden en hoe deze verdeeld mogen worden in de openbare ruimte.
- Als de verdeling aan de aanbieders wordt gelaten is de kans niet groot dat aanbieder uit zichzelf een combinatie van elektrische en reguliere deelfietsen zullen aanbieden. Zoals ook uit een marktconsultatie en de vergunningprocedure van de gemeente Rotterdam blijkt. Het resultaat is dan afhankelijk van welke aanbieders een vergunning zullen krijgen. Met een grotere kans op 100 % elektrisch.