

GEMEENTE ENSCHEDE

DISCUSSIONOTA

DEELMOBILITEIT

STEDELIJKE COMMISSIE - FYSIEK

14 NOVEMBER 2022



ENSCHDE

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1.WAAROM DEELMOBILITEIT? 4

Doelgroepen	4
Type deelvoertuigen	4
Huidige aanbod van deelvervoer	5
Regionale samenwerking	6
Gebruikerscijfers	6
Ambities deelmobiliteit	6

2.DEELMOBILITEITHUBS 7

Pilot deelmobiliteitshubs Kennispark	7
Ontwerprichtlijnen	8
I&W subsidie-programma deelmobiliteitshubs	8

3.BELEIDSREGELS 11

Vergunningensysteem	11
Schaarse vergunning	12
Voorwaarden vergunningensysteem	13

VERVOLG 16

INLEIDING

Deelvervoer is in opkomst, ook in Enschede. We hebben de afgelopen jaren kennis gemaakt met deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Deze ontwikkeling biedt nieuwe mogelijkheden, zeker met het oog op duurzamere keuzemogelijkheden en een lagere autoafhankelijkheid. Bij een groei naar 170.000 inwoners helpt deelmobiliteit om de stad bereikbaar, aantrekkelijk en groen te houden. Deelmobiliteit ondersteund zo bij de strategische opgaven voor een aantrekkelijk Enschede en een groen en duurzaam Enschede. Daarentegen zorgt het free-floating systeem ook voor overlast en verrommeling van de openbare ruimte. We zetten daarom in op deelmobiliteitshubs en ontwikkelen beleidsregels.

In de raadsbrief van 11 juli 2022 over de 'stand van zaken deelmobiliteit + onderzoek belasten deelvervoer' is de gemeenteraad geïnformeerd over de meerwaarde van deelvervoer, een overzicht van het toenmalige aanbod, de ontwikkeling van deelmobiliteitshubs en de ontwikkeling van beleidsregels. In de raadsbrief is aangegeven dat we dit najaar met deze discussienota naar de raad zouden komen. Door middel van deze discussienota willen we input vanuit de raad ophalen waarna we de beleidsregels en het vergunningensysteem voor deelvervoeraanbieders verder kunnen uitwerken.

De vragen die we voorleggen aan de gemeenteraad zijn:

1. Herkent de raad zich in de ambities voor deelmobiliteit en heeft zij nog aanvullingen en/of wijzigingen?
2. Herkent de raad zich in de aanpak voor deelmobiliteitshubs en heeft zij nog aanvullingen en/of wijzigingen?
3. Heeft de raad voor de vergunning voor deeltweewielers nog aanvullende voorwaarden en/of wijzigingen?

De stellingen die we voorleggen aan de gemeenteraad zijn:

1. Enschede kiest ervoor om de verschillende type deelvoertuigen aan te laten sluiten op het STOP-principe; eerst stappen, trappen, OV/deelvervoer en dan pas de personenauto.
2. Enschede kiest voor deeltweewielers voor een schaarse vergunning met selectiecriteria.
3. Enschede kiest voor een gebruikersratio om het aantal voertuigen op straat te reguleren.

1. WAAROM DEELMOBILITEIT?

Deelmobiliteit is innovatief, duurzaam en biedt de reiziger meer keuzemogelijkheden. Wij zien deelvoertuigen dan ook als aanvulling op ons mobiliteitsaanbod. De deelscooters en deelfietsen zijn bijvoorbeeld 24/7 beschikbaar en daarmee een goed alternatief voor als het OV in mindere mate beschikbaar is, zoals 's nachts. Het sluit ook aan bij het STOP-principe vanuit de mobiliteitsvisie; eerst stappen, dan trappen, dan OV/deelmobiliteit en dan pas de personenauto.

Het grotere aanbod van deelvoertuigen zorgt ervoor dat meer reizigers worden bereikt en dat het systeem aantrekkelijker wordt door een grotere beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Als gebruikers de deelscooter of deelfiets gebruiken voor de korte ritjes binnen de stad neemt de autoafhankelijkheid en autobezit af. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor leefbaarheid en blijft de stad bereikbaar. Dit is door adviesbureau Advier visueel weergegeven in de deelmobiliteitscirkel, zie afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1; De deelmobiliteitscirkel van Advier

DOELGROEPEN

Bij het stimuleren van deelvervoer focust de gemeente Enschede zich op onderstaande doelgroepen:

- **Inwoners** gebruiken deelvoertuigen voor korte verplaatsingen binnen de stad en deelauto's of OV voor langere reizen. Deelvervoer helpt zo het autobezit te verlagen en daardoor kunnen we de beschikbare ruimte inzetten voor een leefbare omgeving.
- **Bezoekers** van het centrum kunnen deelvervoer (bijvoorbeeld op een Park&Ride of Park&Bike-locatie) gebruiken als last-mile oplossing voor hun reis. Deelmobiliteit helpt zo om de verkeersdruk op autowegen te verminderen en daardoor de bereikbaarheid op peil te houden. Bezoekers en toeristen kunnen deelvervoer ook gebruiken vanuit recreatief oogpunt of om bijvoorbeeld de regio in te trekken.
- **Werknemers** vanuit de regio kunnen deelvervoer (bijvoorbeeld op een Park&Ride of Park&Bike-locatie) gebruiken als last-mile oplossing voor hun reis. Deelmobiliteit helpt zo om de verkeersdruk op autowegen te verminderen en daardoor de bereikbaarheid op peil te houden. Werknemers die met de trein komen kunnen met de deelauto vanaf het station de regio in.

TYPE DEELVOERTUIGEN

Er zijn verschillende vormen van deelvervoer bekend. Hieronder worden de bekendste type deelvoertuigen kort toegelicht:

- **Deelauto's** maken over het algemeen gebruik van een gereserveerde parkeerplaats en zijn met name interessant voor lange afstanden. Deze vorm van deelvervoer heeft de grootste impact op het autobezit; één deelauto zorgt ervoor dat tot 10 privéauto's verkocht of niet gekocht worden. Daarnaast maken gebruikers ook minder autoritten omdat ze kritischer zijn in hun

vervoerskeuze. Er komen steeds meer elektrische deelauto's, maar ook benzine/hybride deelauto's hebben een positief effect op de CO2-uitstoot en hebben nu nog een groter gebruiksvriendelijkheid.

- **Deelfietsen** zijn al dan niet elektrisch en interessant voor de korte tot middellange ritjes binnen de gemeente.
- **Deelscooters** zijn er in 25 km/h variant (snorfietsen) of 45 km/h (bromfietsen). Deze vorm van deelfervoer is met name interessant voor de korte tot middellange ritjes binnen en tussen gemeenten. Vanaf 1 januari 2023 geldt er ook een helmplicht voor snorfietsen en
- **Deelsteps** zijn in Nederland nog verboden op de openbare weg. De verwachting is dat in 2024 licht elektrische voertuigen worden toegestaan en deze vorm van deelfervoer zich dan ook in Nederland introduceert. Met name interessant voor korte afstanden zoals tussen P&R en centrum.
- **Deelbakfietsen** kunnen een uitkomst bieden voor kleine logistieke ritjes en ouders met jonge kinderen. Interessant binnen de ontwikkeling van de ZE-zone en de woningbouwopgave.

Daarnaast zijn er ook particuliere deelinitiatieven zoals de buurt-deelauto en maatschappelijke initiatieven zoals de deelrolstoel of deelbuggy.

Volgens adviesbureau Advier ontwikkelen sommige vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, zich geleidelijk. Deze hebben een sterk positief effect op autobezit en emissies. Andere vormen, zoals deelscooters, ontwikkelen snel, mede vanwege grote investeringen door multinationals, maar de impact hiervan is niet altijd duidelijk. Deze vormen van deelmobiliteit hebben echter een sterke aantrekkingskracht, waardoor veel mensen kennismaken met deelmobiliteit. Hoe meer vormen van deelmobiliteit er beschikbaar komen in een gebied, des te sterker de synergie. En des te groter de kans dat deelmobiliteit aantrekkelijker wordt dan het bezit van een eigen auto.

HUIDIGE AANBOD VAN DEELVERVOER

In onderstaande tabel staat het huidige aanbod van deelfervoer weergegeven. Dit aanbod is opgedeeld in deelauto, deelfiets en deelscooter. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in de terugbrengmogelijkheden; back to one, back to many of free floating. Hierbij moet het deelvoertuig bij 'back to one' teruggebracht worden naar de locatie waar deze ook is opgehaald, bij 'back to many' kan dit bij meerdere locaties en bij 'free floating' kan het deelvoertuig overal binnen een digitaal afgebakend servicegebied achtergelaten worden.

TYPE	AANBIEDER	AANTAL VOERTUIGEN / SYSTEEM
Deelauto	Greenwheels	12 benzine auto's (back to one met gereserveerde parkeerplaats)
	My Wheels	8 benzine/hybride auto's (back to one met gereserveerde parkeerplaats) 3 elektrische auto's (back to one / zone)
Deelfiets	OV-fiets	60 fietsen (back to one)
	GoSharing	150 elektrische fietsen (free floating)
	Bolt	150 elektrische fietsen (free floating)
	Deelfiets-Nederland	5 fietsen (back to one)
Deelscooter	GoSharing	200 elektrische scooters (free floating)
	Felyx	200 elektrische scooters (free floating)
	Check.	200 elektrische scooters (free floating)

REGIONALE SAMENWERKING

Op regionaal niveau zien we meerwaarde in gemeente-grensoverschrijdende ritten. We zijn daarom nauw betrokken bij het regionale loket deelmobiliteit en nemen het voortouw in het opstellen van beleidsregels en het ontwikkelen van deelmobiliteitshubs.

GEBRUIKERSCIJFERS

Onderzoeksbureau Keypoint Consultancy voert op dit moment data-analyses uit op het gebruik van deelvoertuigen in Enschede en Hengelo. We verwachten op korte termijn inzicht te krijgen in herkomst en bestemming relaties, heat maps met drukbezochte plaatsen, ritmotieven en ritstatistieken. Daarnaast willen we nog een gebruikersonderzoek uitzetten om inzicht in de modal split en modal shift te krijgen.

Duidelijk is al wel dat ongeveer 10% van de inwoners van Enschede wel eens deelvervoer gebruikt en dat dit resulteert in ongeveer 2000 ritten per dag.

AMBITIES DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit sluit aan bij de ambities van de mobiliteitsvisie; leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar.

- **Leefbaar**; door een betrouwbaar en aantrekkelijk aanbod van deelvervoer neemt de autoafhankelijkheid af. Met name bij de verdichtingsopgave van de woningbouw helpt deelvervoer zo het autobezit te verlagen. Daardoor kunnen we de beschikbare ruimte inzetten voor een leefbare omgeving, vergroening en/of klimaatadaptieve maatregelen. Daarnaast zorgt het aanbod van (elektrisch) deelvervoer voor een afname van de CO₂-uitstoot.
- **Aantrekkelijk**; een breed aanbod aan deelvervoer zorgt ervoor dat reizigers voor elke reis het meest geschikte vervoersmiddel kunnen kiezen. Inwoners, bezoekers en werknemers hebben een grotere vervoerskeuze. Daarnaast zorgt de

realisatie van deelmobiliteitshubs voor een zichtbare plek voor deelvervoer in de openbare ruimte.

- **Bereikbaar**; door een betrouwbaar en aantrekkelijk aanbod van deelvervoer neemt de autoafhankelijkheid en daarmee autogebruik af. We streven ernaar om het autogebruik op ritten tot 7,5 kilometer te verminderen van 45% naar 35%. Hierdoor neemt de interne bereikbaarheid toe. Daarnaast willen we het gebruik van de Park&Ride Zuiderval en nieuwe Park&Ride- en Park&Bike-locaties stimuleren door het aanbieden van deelvervoer. Hierdoor neemt de bereikbaarheid op invalswegen toe.

Bovenstaande ambities zijn niet op korte termijn behaald. Autobezit is diepgeworteld in onze samenleving en het kost tijd om te wennen aan nieuwe vormen van vervoer en om daarin andere vervoerskeuzes te maken. Daarnaast is de verwachting dat jongeren die veelvuldig gebruik maken van deelvervoer, niet of pas op latere leeftijd overgaan tot de aanschaf van een eigen auto. Deelmobiliteit is daarom gebaat bij meerjarige pilots en beleidsregels.

VRAAG AAN DE RAAD:

Herkent de raad zich in de ambities voor deelmobiliteit en heeft zij nog aanvullingen en/of wijzigingen?

2. DEELMOBILITEITHUBS

Deelmobiliteithubs zijn fysieke plekken in de openbare ruimte waar deelvoertuigen gestald kunnen worden. Hierdoor is het mogelijk om deelvoertuigen bij meerdere locaties terug te brengen, het 'back to many' systeem. Het is de bedoeling om daar waar deelmobiliteithubs zijn gerealiseerd het 'free floating' systeem niet langer toe te staan, waardoor verrommeling van het straatbeeld wordt tegengegaan.

In de 'Mobiliteitsvisie 2030; leefbaar, aantrekkelijke en bereikbaar' is vastgesteld dat wij een netwerk van deelmobiliteithubs willen realiseren. De eerste deelmobiliteithubs zijn inmiddels op Kennispark gerealiseerd en we zijn momenteel in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om deel te nemen aan een subsidie-programma voor een landelijke uitrol van deelmobiliteithubs in de periode 2023 - 2025.

PILOT DEELMOBILITEITHUBS KENNISPARK

Deze zomer hebben we de eerste 25 deelmobiliteithubs gerealiseerd binnen een pilot op Kennispark. We werkten hiervoor samen met de gebiedsorganisatie Kennispark en de Universiteit Twente. Binnen de pilot spelen we vooral in op de last-mile mogelijkheden voor forenzen die parkeren bij de Grolsch Veste en het veelvuldig gebruik van deelvoertuigen door studenten. We hebben hiervoor gekozen voor een compact netwerk met maximale loopafstanden van 150 meter.

Gedurende de pilot wordt de landelijke huisstijl voor deelmobiliteithubs getest, zie afbeelding 2.2. Deze huisstijl is door ontwerpbureau Mijksenaar ontwikkeld en Enschede is samen met Amsterdam, Vlissingen en Utrecht de eerste gemeente die deze huisstijl in de praktijk gaat toepassen.



Afbeelding 2.1; Een klimaatadaptieve deelmobiliteithub op Kennispark met een waterdoorlatend ondergrond



Afbeelding 2.2; De landelijke hub-huisstijl van Mijksenaar

ONTWERPRICHTLIJNEN

Bij het ontwerpen en realiseren van de deelmobiliteitshubs op Kennispark hebben we de volgende ontwerprichtlijnen aangehouden:

- Een deelmobiliteitshub heeft in principe de afmeting van 2 bij 5 meter. Dit komt overeen met het ruimtegebruik van één parkeerplaats. Bij een hoog gebruik van de deelmobiliteitshub kan deze uitgebreid worden.
- Waar mogelijk gebruiken we de bestaande verharding en voegen we dus geen nieuwe verharding in het gebied toe.
- Waar bestaande verharding niet mogelijk is kiezen we voor een klimaatadaptieve waterdoorlatende ondergrond.
- Aanlegbeugels (fietsnietjes) worden toegevoegd om de voertuigrichting mee te geven en het parkeren van auto's tegen te gaan.
- Waar mogelijk wordt de deelmobiliteitshub landschappelijk ingepast met beplanting.

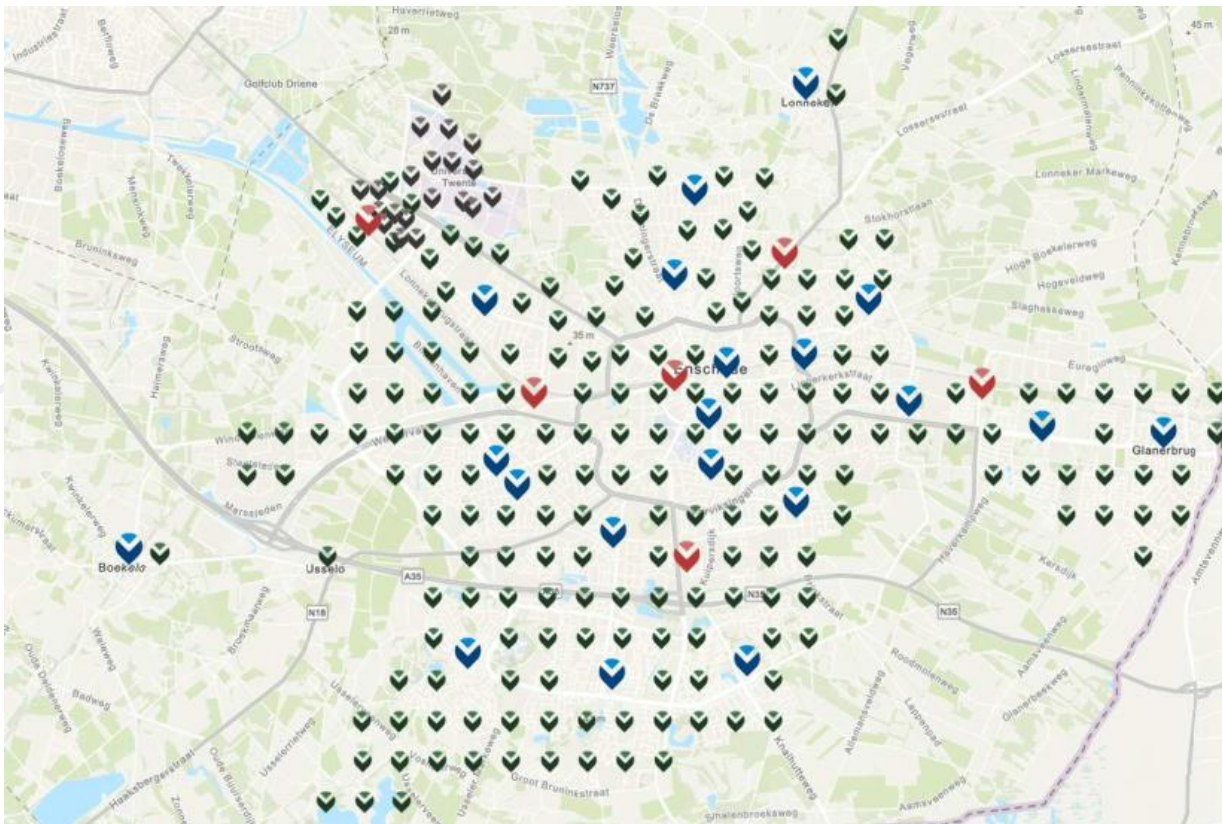
Deze ontwerprichtlijnen willen we ook hanteren voor de verdere uitrol van deelmobiliteitshubs tot een dekkend netwerk in Enschede.

I&W SUBSIDIE-PROGRAMMA DEELMOBILITEITHUBS

Binnen het subsidie-programma van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen deelmobiliteitshubs; de regiohub, de wijkhub en de buurthub. Deze hubs verschillen in het minimaal aantal deellovertuigen (minimaal 15, 10 en 5 per hub), de aansluiting op OV (bus en/of trein), de doelgroepen, het type verplaatsingen, locaties en extra voorzieningen zoals watertappunten, pakketkluisen en wachtvoorzieningen, zie afbeelding 2.3 voor een overzicht van deze typologie. Vanuit de gemeente Enschede sluiten wij aan bij deze typologie.

A. (Kleine) buurthub		B. Wijkhub		C. Regio hub	
5x	 + laadinfra	10x	 + laadinfra  of	15x	 + laadinfra 
Doelgroep	- Bewoners van autoluwe buurten - Bezoekers	Doelgroep	- Bewoners van autoluwe buurten - Bezoekers - Forenzen - Studenten	Doelgroep	- Bezoekers - Forenzen
Verplaatsingen	- Korte verplaatsingen unimodaal - Voor/natransport voor langere afstanden met OV of met eigen auto geparkeerd op afstand	Verplaatsingen	- Korte verplaatsingen unimodaal - Voor/natransport voor langere afstanden met OV of met eigen auto geparkeerd op afstand	Verplaatsingen	Voor/natransport voor langere afstanden met OV of met eigen auto geparkeerd op afstand (afvangen grote stromen)
Locatie	Midden in wijken	Locatie	Op centrale plekken van wijken of aan de rand bij OV-verbinding	Locatie	- In landelijk gebied bij IC-station of P+R aan grotere wegen - Aan de rand/op enige afstand van een stad bij OV-verbinding
Extra voorzieningen	Geen (te weinig ruimte)	Extra voorzieningen	- Kleinschalige wachtvoorzieningen - Pakketkluisen - Informatieloket	Extra voorzieningen	- Pakketkluisen - Wachtvoorzieningen - Parkeerplaatsen

Afbeelding 2.3; Typologie van deelmobiliteitshubs volgens het ministerie van I&W

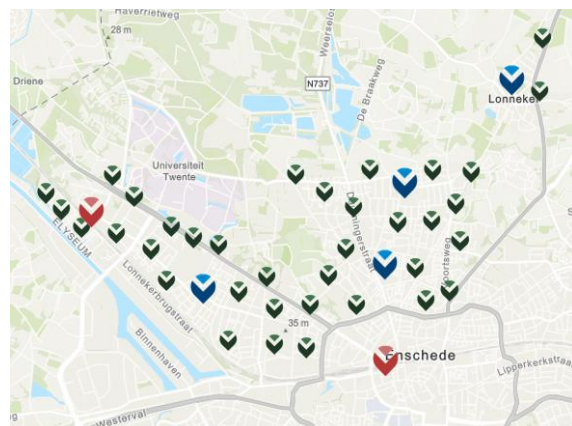


Afbeelding 2.4; Overzichtskaart met mogelijke locaties van de deelmobiliteitshubs met regiohubs (rood), wijkhubs (blauw) en buurthubs (groen)

Wij voorzien regiohubs bij centrale locaties met grote reizigers-aantallen, denk aan de stationsomgeving en op Park+Ride en Park+Bike locaties. De wijkhub krijgt een centrale locatie binnen de woonwijken nabij wijkwinkelcentra of supermarkten. Daarnaast willen we een dekkend netwerk van buurthubs realiseren met een maximale loopafstand van 300 meter tot de dichtstbijzijnde hub. Wij willen binnen het programma 5 regiohubs, 20 wijkhubs en 125 buurthubs realiseren. Zie afbeelding 2.4 voor een overzichtskaart.

Het plan is om eerst in stadsdeel Noord de deelmobiliteitshubs te realiseren en vervolgens stadsdeel voor stadsdeel het netwerk verder uit te breiden. Hierbij bouwen we voort op het netwerk op Kennispark en gebruiken we de ervaringen vanuit de

pilot Kennispark. Binnen stadsdeel Noord voorzien we 36 buurthubs en 4 wijkhubs, zie afbeelding 2.5. Daarnaast zitten ook de stations Enschede en Enschede Kennispark als regiohub in deze fase.



Afbeelding 2.5; Mogelijke locaties van de deelmobiliteitshubs in stadsdeel Noord met regiohubs (rood), wijkhubs (blauw) en buurthubs (groen)

Voor het bepalen van de locaties voor de deelmobilityhubs maken we gebruik van data. Door middel van hotspots met veelgebruikte herkomsten en bestemmingen stellen we een strategische plankaart op met mogelijke locaties. Met deze strategische plankaart gaan we de wijk in om met inwoners het gesprek aan te gaan over wat wel en wat geen goede locaties zijn en eventueel andere locaties toe te voegen. Op basis van dit participatietraject maken we een definitieve plankaart en start de voorbereiding. Het doel is dat medio mei 2023 de deelmobilityhubs in Enschede-Noord gerealiseerd zijn.

Gedurende de realisatie van de deelmobilityhubs en direct hierna evalueren we het gebruik van de deelmobilityhubs en de tevredenheid van inwoners omtrent de verrommeling in de openbare ruimte. Bij positieve ervaringen breiden we het netwerk van deelmobilityhubs in 2024 verder uit tot een dekkend netwerk over de gehele stad, zie afbeelding 2.4.

VRAAGAANDERAAD2

Herkent de raad zich in de aanpak voor deelmobilityhubs en heeft zij nog aanvullingen en/of wijzigingen?

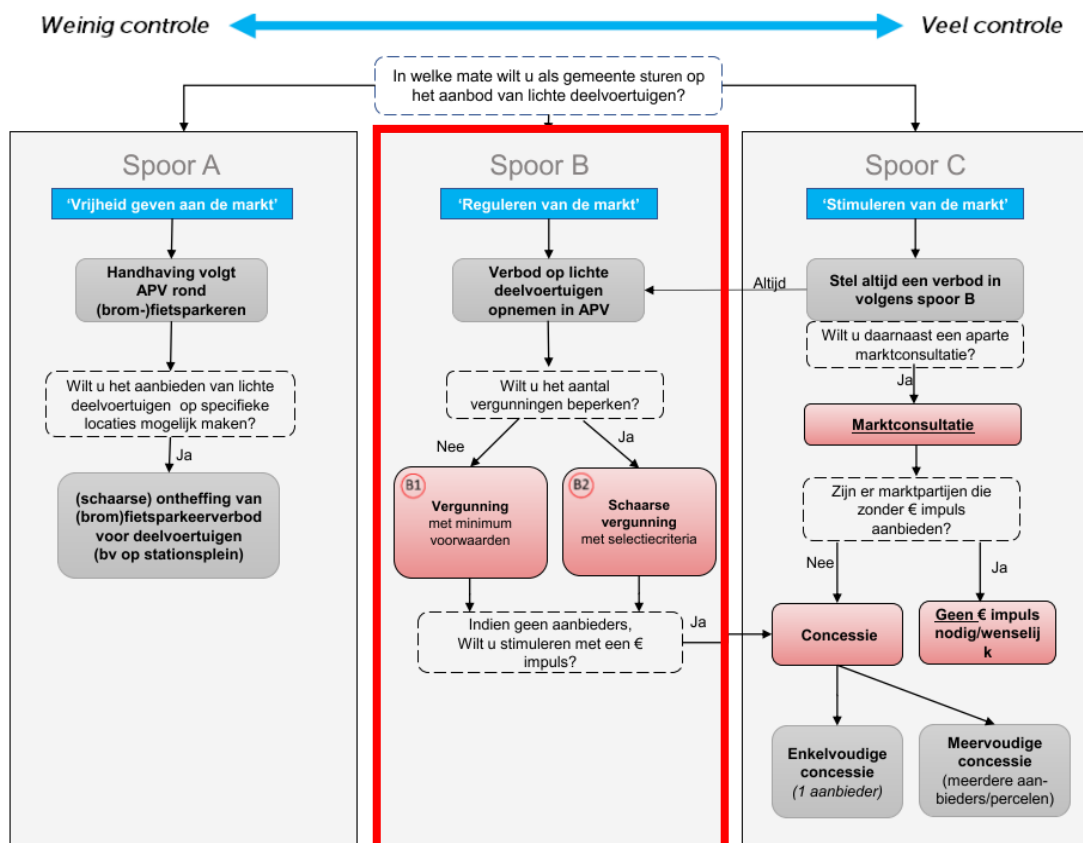
3. BELEIDSREGELS

Tot nu toe hanteren wij het open markt model bij het toelaten van deelvoertuigen in Enschede en faciliteren nieuwe deelvervoeraanbieders. Wij hebben geen beleidsregels en met de deelvervoer-aanbieders zijn mondeling goede afspraken gemaakt. De afgelopen maanden zien we een flinke toename in het aantal deelvervoeraanbieders en deelvoertuigen. Dit zorgt voor een aantrekkelijker en betrouwbaarder systeem. We zien echter ook dat de overlast toeneemt, evenals de druk op de ambtelijke organisatie. Echte excessen hebben zich tot nu toe niet voorgedaan, maar we willen wel graag de mogelijkheden hebben om de markt te kunnen sturen.

VERGUNNINGENSYSTEEM

We willen in navolging van steden als Rotterdam, Tilburg, Groningen, Zwolle en Nijmegen werk maken van een vergunningensysteem voor deelvervoer. Van faciliteren van de markt naar reguleren van de markt, zie afbeelding 3.1.

Wij zijn van plan om dit vergunningensysteem te focussen op deeltweewielers; lichte (elektronische) voertuigen met twee wielen zoals deelfietsen, deelscooters en deelsteps. Deze voertuigen maken veelal gebruik van het 'free floating' principe en hier is de noodzaak ook het grootste om de druk op de openbare ruimte te kunnen reguleren. Daarnaast zijn we dan ook een mogelijke ongecontroleerde toestroom van deelsteps voor, op het moment dat deze worden toegestaan.



Afbeelding 3.1; Stroomschema van CROW

STELLING1:

Enschede kiest ervoor om de verschillende type deelvoertuigen aan te laten sluiten op het STOP-principe; eerst stappen, trappen, OV/deelvervoer en dan pas de personenauto.

Een zo breed mogelijk aanbod van deelvoertuigen zorgt ervoor dat de gebruikers het beste voertuig kunnen kiezen voor elke reis. Er worden zo meer doelgroepen bereikt, de dienst krijgt meer bekendheid en het zorgt voor een hogere aantrekkelijkheid. Dit geeft het grootste effect op de autoafhankelijkheid. Zoals ook toegelicht in de deelmobiliteitscirkel van onderzoeksbureau Advier in afbeelding 1.1.

Uit gebruikersonderzoeken in andere steden blijkt dat gebruikers niet alleen de auto laten staan, maar dat ook OV-, fiets- en wandelritten ten koste gaan van deelvervoer. In het kader van een vitale en leefbare stad en het STOP-principe is dit een negatieve ontwikkeling. Daarentegen is deelmobiliteit innovatief en nog volop in ontwikkeling. Het effect op de lange termijn is nog onbekend en het is de verwachting dat de jongeren van nu er niet of pas op latere leeftijd voor kiezen om een eigen auto aan te schaffen.

We kunnen binnen de voorwaarden van de vergunning ervoor kiezen om het aanbod aan te laten sluiten op het STOP-principe of om vrijheid te geven aan de markt en partijen zelf te laten besluiten hoe zij de meeste waarde toevoegen aan de stad.

Enkele mogelijkheden:

- Deelscooters alleen inzetten voor de middellange ritten en daarom enkel 45 km/h bromfietsen toe te laten.
- Deelsteps alleen inzetten als last-mile oplossing vanaf een regiohub.



Afbeelding 3.2; GoSharing scooter in Enschede

Voor deelauto's willen we aparte beleidsregels opstellen. Zij maken veelal gebruik van het 'back to one' principe met gereserveerde parkeerplaatsen en hebben een grotere invloed op het autobezit van inwoners. We willen deelauto's daarom stimuleren en denken daarbij aan een aangepaste parkeervergunning voor deelauto's en het financieren van de gereserveerde parkeerplaatsen en laadinfrastructuur. Daarbij willen we dan ook inzetten op particuliere deelauto's, beter bekend als de buurt-deelauto.

SCHAARSE VERGUNNING

Eerder dit jaar hebben wij samen met de gemeente Hengelo een marktverkenning uitgevoerd onder deelvervoeraanbieders die actief zijn in onze regio of kenbaar hebben gemaakt actief te willen worden. Vanuit deze marktverkenning blijkt dat deelvervoeraanbieders de voorkeur geven aan een schaarse vergunning met selectiecriteria, spoor B2 in het stroomschema van CROW in afbeelding 3.1. Zij hoeven dan met een beperkt aantal partijen te concurreren en kunnen daarnaast een duurzamere relatie opbouwen met de gemeente.

STELLING2

Enschede kiest voor deeltweewielers voor een schaarse vergunning met selectiecriteria.

Als Enschede kiest voor een vergunning voor deeltweewielers kunnen we daarin kiezen voor een schaarse vergunning met selectiecriteria, een schaarse vergunning met loting of een vergunning met minimum voorwaarden.

Deelvervoeraanbieders geven zelf in de marktverkenning aan een voorkeur te hebben voor een schaarse vergunning met selectiecriteria. Zij hoeven dan met een beperkt aantal partijen (2 à 3 per voertuigencategorie) te concurreren en kunnen daarnaast een duurzamere relatie opbouwen met de gemeente.

Door een keuze te maken op basis van selectiecriteria kunnen die partijen uitgekozen worden die de meeste waarde toevoegen aan de stad. Bij loting voldoen deelvervoeraanbieders in ieder geval aan bepaalde minimum voorwaarden, maar is het daarna het lot dat bepaald.

Bij een vergunning met minimum voorwaarden kunnen meerdere deelvervoeraanbieders zich vestigen in Enschede. Nadeel hiervan is dat bij een groot aantal deelvervoeraanbieders partijen elkaar uit de markt kunnen concurreren. Met als gevolg een minder betrouwbare of geen dienst.

Voor de selectie van deelvervoeraanbieders kunnen onderstaande selectiecriteria gebruikt worden:

- Begrip van de stad en maatschappelijk meerwaarde voor de stad (invloed op autoafhankelijkheid)
- Duurzaamheid en kwaliteit van de voertuigen
- Efficiëntie (beschikbaarheid van voertuigen, onderhoudsplan, herverdelingsplan)

- Communicatie en service (klachtafhandeling)
- Werking van de applicatie
- Sociaal verantwoord ondernemen
- Regionale uitbreiding naar omliggende gemeenten

Wij hebben daarbij de voorkeur voor deelvervoeraanbieders die, al dan niet in een samenwerking, meerdere type deelloertuigen aanbieden.

Op het moment dat wij in Enschede een keuze maken in welke deelvervoeraanbieders wel welkom zijn en welke niet, heeft dit ook effect op het aanbod van deelvervoer in de regio. Zonder Enschede is een businesscase voor partijen al snel minder interessant. Het is voor andere gemeenten dan ook van belang dat zij kiezen voor een vergunning met minimum voorwaarden, spoor B1 in afbeelding 3.1, die aansluiten op de voorwaarden van ons.

VOORWAARDEN VERGUNNINGENSYSTEEM

Om het wiel niet zelf uit te vinden volgen wij de landelijke ontwikkelingen en trekken lering uit de ervaring van andere steden. Uit de marktverkenning onder deelvervoeraanbieders blijken de beleidsregels van Rotterdam zeer bruikbaar en hier willen we dan ook graag op voortbouwen. We sluiten daarbij aan op de structuur met de onderwerpen; aanbod en gebruik, het voorkomen van overlast, de (klanten)service, het servicegebied en aansluiting op deelmobiliteitshubs en het delen van data.

Voorwaarden die we vanuit de ervaringen uit andere steden halen en ook landelijk worden toegepast worden hieronder weergegeven. Deze voorwaarden dienen ter inspiratie en voorbeeld voor onze vergunning voor deeltweewielers.

STELLING3

Enschede kiest voor een gebruikersratio om het aantal voertuigen op straat te reguleren.

Veel steden kiezen voor een willekeurig gekozen voertuigplafond om het aantal deelvoertuigen per categorie per aanbieder te maximaliseren.

Hierdoor kan de druk op de openbare ruimte beter gereguleerd worden. Echter, bij te weinig voertuigen kan de dienst een slechte dekking hebben en daardoor onbetrouwbaar worden. Het voertuigplafond kan gedurende de geldigheid van de vergunning wel steeds iets verhoogd worden.

Een gebruikersratio geeft de markt de vrijheid om zelf te bepalen hoeveel voertuigen zij plaatsen, maar dat wij hierop wel kunnen sturen op basis van het aantal ritten per dag. Als de dienst goed gebruikt wordt (bijvoorbeeld bij meer dan 4 ritten per voertuig per dag) kan een aanbieder meer voertuigen plaatsen, maar als de dienst slecht gebruikt wordt (bijvoorbeeld bij minder dan 1 rit per voertuig per dag) moet een aanbieder voertuigen van straat halen. Hiermee stimuleren we deelvervoeraanbieders om hun dienst zo aantrekkelijk mogelijk te maken en voorkomen we dat voertuigen soms lange tijd stil staan.

Een bepaald minimum aantal deelvoertuigen zorgt ervoor dat de dienst genoeg dekking heeft en daardoor betrouwbaar is.

▪ **Aanbod en gebruik**

- De deelvervoeraanbieder zorgt ervoor dat de vloot uit minimaal 200 deelvoertuigen per type deelvoertuig bestaat.
- De deelvervoeraanbieder zorgt ervoor dat minimaal 90% van de vloot beschikbaar is.

- Het daadwerkelijk gebruik moet over een periode van 3 maanden minimaal 1,0 rit per voertuig per dag zijn.
- Bij een daadwerkelijk gebruik van meer dan 4,0 ritten per voertuig per dag over een periode van 3 maanden, mag de deelvervoeraanbieder het aantal deelvoertuigen met maximaal 25% uitbreiden.

▪ **Voorkomen overlast**

- De deelvervoeraanbieder is verantwoordelijk voor het correct stallen van deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief gestalde voertuigen binnen 24 uur te verplaatsen.
- De deelvervoeraanbieder verplicht gebruikers een foto te maken van het geparkeerde voertuig voordat deze de rit kan afsluiten.
- De deelvervoeraanbieder maakt gebruik van het three-strikes-your-out principe waarbij een gebruiker na een eerste overtreding een waarschuwing krijgt, bij een tweede overtreding een boete en bij een derde overtreding wordt geroyeerd van het systeem.
- De deelvervoeraanbieder voert actief campagne om gebruikers te wijzen op het correcte gebruik en correct stallen van deelvoertuigen.
- De deelvervoeraanbieder moet de deelvoertuigen op een goede wijze verspreid houden over het servicegebied.
- Een deelvoertuig mag niet langer dan vier dagen stilstaan op dezelfde locatie.
- De deelvervoeraanbieder is 24 uur per dag zowel telefonisch als per mail (website) bereikbaar voor gebruikers en inwoners.
- De deelvervoeraanbieder zorgt ervoor dat klachten en meldingen binnen 24 uur worden behandeld.
- De deelvervoeraanbieder houdt een klachten- en meldingenregister bij met de omschrijving van de klacht of melding en de opvolging hiervan.



Afbeelding 3.3; Deelmobiliteitshub op Kennispark

Servicegebied en deelmobiliteitshubs

- In gebieden waar deelmobiliteitshubs zijn gerealiseerd is het free floating systeem niet toegestaan en dienen de deelvoertuigen in de deelmobiliteitshubs gestald worden.
- De deelfervoeraanbieder kan het servicegebied binnen 24 uur aanpassen op wens van de gemeente.
- Het servicegebied wordt door de gemeente voorgeschreven en wordt eens per drie maanden geüpdatet.
- Het servicegebied wordt gekoppeld met servicegebieden in aanliggende gemeenten zodat ritten tussen meerdere gemeenten mogelijk is.
- Deelfervoeraanbieder heeft een inspanningsverplichting (binnen bepaalde termijn) om aanbod uit te breiden naar aangrenzende gemeenten.

■ Data en MAAS

- (Geanonimiseerde) data van voertuigtype, voertuig-id, beginlocatie, begin-tijdstip, eindlocatie en eind-tijdstip wordt conform het landelijke City Data Standaard-Mobiliteit (CDS-M) aangeleverd bij de gemeente en bij www.dashboarddeelmobiliteit.nl.
- Deelfervoeraanbieder werkt mee aan jaarlijkse gebruikersonderzoeken.

- De deelfervoeraanbieder is binnen een bepaalde termijn volledig geïntegreerd in de landelijke MAAS-applicaties.

■ Evaluatie

- Elk kwartaal vinden er evaluatiegesprekken plaats tussen deelfervoeraanbieder en gemeente.
- Tijdens de kwartaalevaluatie wordt de aangeleverde data getoetst aan kwaliteitscriteria.
- Als een deelfervoeraanbieder hier niet aan voldoet, krijgt de deelfervoeraanbieder drie maanden de tijd om de dienst te verbeteren.
- Na beëindiging van de vergunning krijgt de deelfervoeraanbieder één maand de tijd om alle deelvoertuigen te verwijderen.

VRAAGAANDERAAD3

Heeft de raad voor de vergunning voor deeltweewielers nog aanvullende voorwaarden en/of wijzigingen?

VERVOLG

Op basis van de input vanuit de gemeenteraad op deze discussienota kunnen we de beleidsregels en het vergunningensysteem verder uitwerken.

Hiervoor is ook ambtelijk een projectgroep 'vergunning deeltweewielers' opgestart. Daarnaast is er ambtelijk een projectgroep 'deelmobiliteitshubs stadsdeel Noord' opgericht om de buurthubs, wijkhubs en regiohubs in Enschede-Noord te realiseren. We verwachten in het voorjaar het vergunningensysteem voor deeltweewielers voor te leggen aan de raad en dat medio mei 2023 de deelmobiliteitshubs in Enschede-Noord gerealiseerd zijn.



Teksten Strategie & Beleid Fysiek

Datum 21 oktober 2022

Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend



ENSCHEDE