

Evaluatie deeltweewielers

Kader

Eind 2019 is de Mobiliteitsvisie 2020-2030 vastgesteld. Om de ambitie van een gastvrije, verkeersveilige, toegankelijke en bereikbare stad te verwezenlijken is er in de visie een belangrijke rol weggelegd voor deelmobiliteit. Dit betekent dat we het gebruik van deelmobiliteit verder willen stimuleren. Deze evaluatie heeft betrekking op het gebruik van deeltweewielers (scooters en fietsen) van aanbieders met een vergunning.

Vergunningen

Vanaf 1 juni 2022 worden er met een vergunning deelfietsen en -scooters aangeboden door commerciële aanbieders in Zwolle. Op basis van een aanvraag voor een vergunning, is aan meerdere aanbieders een vergunning verleend om deelmobiliteit aan te bieden voor een periode van twee jaar. Op dit moment wordt de aanvraag voor nieuwe vergunningen voorbereid. De ervaringen opgedaan in de achterliggende periode en nieuwe beleidswensen, nemen we mee in de vergunning voorwaarden voor de nieuwe vergunningen.

Op dit moment worden in Zwolle 300 deelscooters (snorfiets, 25 km/h) aangeboden door twee marktpartijen. Aan Check en Felyx is een vergunning afgegeven. Check heeft in november 2023 aangegeven uit Zwolle te vertrekken. Deze vergunning zal vanaf 2024 worden ingetrokken.

Daarnaast worden op basis van de afgegeven vergunning 150 deelfietsen aangeboden door Bird. Naast Bird hadden ook de bedrijven GO Sharing en Dott een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen. Dott heeft nooit gebruik gemaakt van de vergunning en de vergunning is daarop ingetrokken. De vergunning welke is verleend aan GO Sharing is ook tussentijds ingetrokken door het vertrek van dit bedrijf uit Zwolle.

Randvoorwaarde gebruik vergunning

Aan het gebruik van de vergunningen zijn verschillende voorwaarden verbonden. De gemeente Zwolle heeft onder andere een kaart opgesteld met verboden gebieden. In deze gebieden mag een deelscooter of deelfiets niet worden geparkeerd en mag de transactie niet worden afgemeld. Dit zijn onder andere voetgangersgebieden en parken. Geparkeerde deeltweewielers die tussen 48 uur en 96 uur niet opnieuw worden gebruikt moeten door de aanbieder verplaatst worden.

Gebruik

De aanbieders van deelmobiliteit (vergunninghouders) leveren elk kwartaal een rapportage aan. In de rapportages wordt gedetailleerd ingegaan op het gebruik van de deeltweewielers in Zwolle. Inclusief een rapportage over gemelde klachten. Uit de rapportages van de aanbieders over de periode juni 2022 t/m oktober 2023 blijkt het volgende.

Deelscooters

De twee aanbieders van deelscooters zijn op dit moment gematigd tevreden over het gebruik van de deelscooters in Zwolle. Toen de deelscooter in de zomer van 2022 net haar intrede had gemaakt in Zwolle lag het gemiddelde gebruik van de deelscooter op drie ritten per scooter per dag. Bij een dergelijk gebruik, kan de dienstverlening financieel net gehandhaafd worden.

Inmiddels wordt de deelscooter gemiddeld maximaal twee ritten per deelscooter per dag gebruikt. Dit is voor Check de reden geweest om het aanbieden van deelscooters in Zwolle vanaf 2024 voorlopig te staken. Met name de helmplicht vanaf 2023 is hiervan volgens Check de oorzaak geweest. De daling in



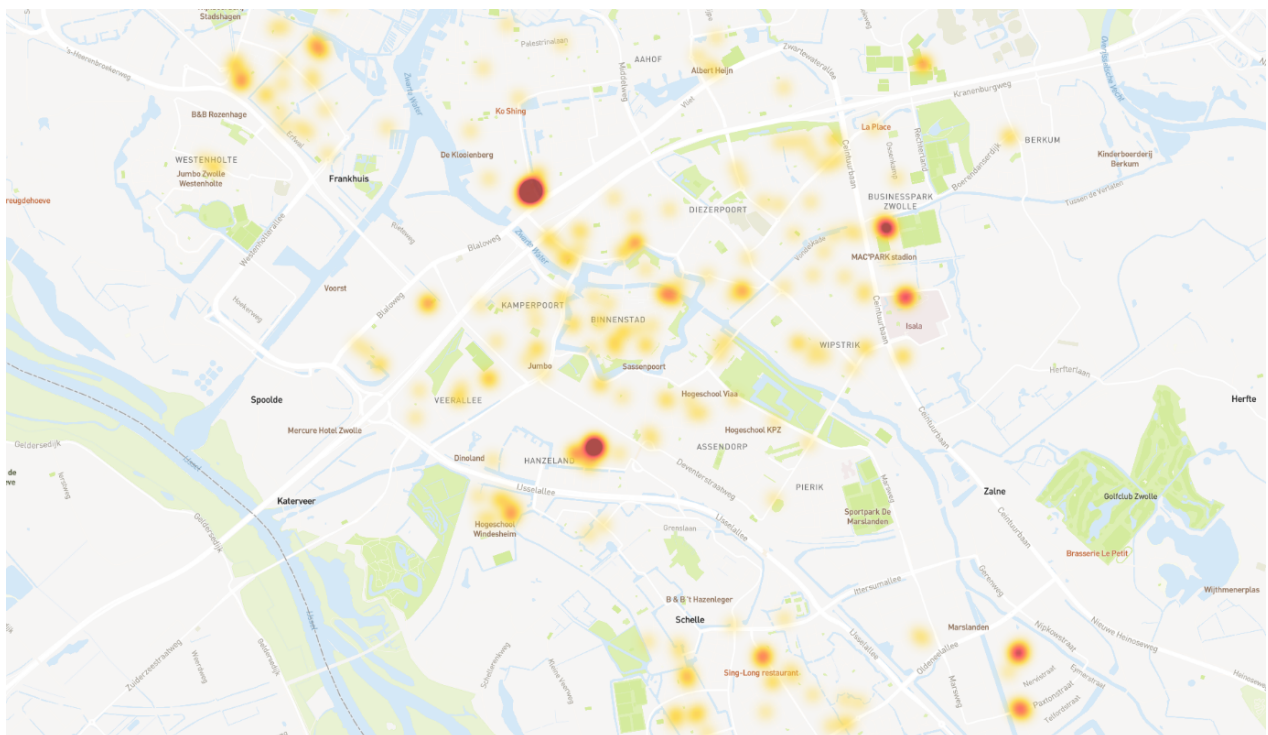
Zwolle

het gebruik van de deelscooters geeft Felyx voorlopig nog geen reden om deelscooters niet meer in Zwolle aan te bieden. Ze vertrouwen op een groeiend gebruik van het deelconcept en kunnen de huidige klanten van Checkscooters gaan bedienen.

Het aantal scooterritten is afhankelijk van de periode in het jaar. De winterperiode met mindere weersomstandigheden betekent een lager gebruik van de deelvoertuigen. Tijdens de schoolvakanties is het gebruik van de deelscooters in Zwolle ook lager. De helmplicht vanaf 1 januari 2023 voor 25 km/h scooters heeft ertoe geleid dat het gebruik van deelscooters gedaald is. De aanbieders geven aan dat ze potentie zien in de 45 km/h deelscooter en deze variant graag willen introduceren in Zwolle. In de uitvraag voor een nieuwe vergunning, wordt de marktpartij de mogelijkheid geboden om zelf de verhouding te bepalen in het aantal aan te bieden deelscooters die 25 km/h dan wel 45 km/h kunnen rijden.

Het aantal ritten in Zwolle is tussen de 6.000 en 9.000 ritten per maand, per aanbieder. Beide aanbieders hebben ongeveer 2.000 unieke gebruikers. De gemiddelde ritlengte van een deelscooter in Zwolle, is bijna 3 kilometer. Een rit duurt gemiddeld ongeveer tussen de 8 en 10 minuten. Dit is inclusief het ontgrendelen van de deelscooter en opzetten van de helm. De totale afstand welke met de 300 scooters in een jaar wordt afgelegd, bedraagt ruim een half miljoen kilometers.

De gemiddelde leeftijd van de gebruiker is 25 jaar. De meest populaire locaties om de rit te starten of te eindigen is rondom Station Zwolle, de Deltion Campus, Isala Ziekenhuis, het Stadion van PEC Zwolle en de binnenstad. In onderstaande afbeelding is een "heatmap" met een momentopname van de concentratie aan deeltweewielers in Zwolle. Bron is het CROW Dashboard Deelmobiliteit.



Het aantal klachten die bij de aanbieders binnenkomen, is tussen 0,2% en 0,5% van het totaal aantal ritten. Dus minder dan 50 meldingen per maand.

Uit het in 2023 uitgevoerde mobiliteitsonderzoek geven gebruikers van deelscooters aan dat indien de deelscooter niet beschikbaar zou zijn, voornamelijk de fiets zou zijn gebruikt (38%), in mindere mate de auto (23%) en de bus (15%). 5% van de respondenten geven aan dat ze zonder een deelscooter geen verplaatsing hadden gemaakt.

Deelfiets

De aanbieder van deelfietsen constateerde in het begin van de vergunningsperiode dat de deelfiets weinig werd gebruikt. Inmiddels is er een stijging te zien en wordt de deelfiets gemiddeld 2,5 keer per deelfiets per week gebruikt. Het gemiddelde aantal ritten per week is daarmee ongeveer 350. Het aantal kilometers per rit is gemiddeld 2 kilometer. Op jaarbasis betekent dit dat ongeveer 35.000 kilometers in Zwolle worden afgelegd met deelfietsen. Een rit van 2 kilometer duurt gemiddeld 10 minuten. In tegenstelling tot de gemiddelde leeftijd van de gebruikers van deelscooters (25 jaar), ligt de gemiddelde leeftijd van gebruikers van deelfietsen hoger dan van deelscooter. Daarnaast wordt de deelfiets voornamelijk gebruikt door forensen en voor vrijetijdsbesteding.

Uit het in 2023 uitgevoerde mobiliteitsonderzoek geven respondenten aan dat indien de deelfiets niet beschikbaar zou zijn, voornamelijk de bus zou zijn gebruikt (34%), in mindere mate de eigen fiets (20%) en de eigen auto (9%). 2% van de respondenten geven aan dat ze zonder een deelfiets geen verplaatsing hadden gemaakt.

Klachten stallen van de deeltweewielers

Doordat het stationsgebied en de Binnenstad de populairste bestemmingen zijn, is de ervaren overlast in deze gebieden ook hoger dan in andere delen van de stad. Delen van het Stationsgebied en Binnenstad zijn als verbodszones zijn aangewezen. In de verbod zones mag en kan een deeltweewieler niet gestald worden. Op de grenzen van de verbodszones staan daardoor meer deelfietsen en -scooters.

We willen de (ervaren) overlast binnen het stationsgebied zoveel mogelijk verminderen. Met de NS is recent overeenstemming bereikt om een tweetal locaties in de nabijheid van het station in te richten als stallingslocatie voor deeltweewielers. Verder is op de hoek van de Van Royensingel/Stationsweg het stallen van deeltweewielers beter ingericht met witte klinkers om een parkeervak. Buiten het stationsgebied zijn weinig klachten.

De aanbieder van deelfietsen geeft aan weinig klachten te ontvangen over foutgeparkeerde fietsen. Aanbieders van deelscooters krijgen wel klachten over (ervaren) overlast van geparkeerde deelscooters. Maar niet elke klacht is hetzelfde als een overtreding. Deelscooters mogen op dit moment overal geparkeerd worden. Behalve binnen de door de gemeente aangewezen verboden gebieden. Voor klachten over het gebruik en stallen van deeltweewielers zijn de aanbieders het loket. Klachten worden dan ook afgedaan door de aanbieders. Zij leveren per kwartaal een rapportage aan van het aantal gemelde klachten.

Het aantal fout geparkeerde deelscooters is beperkt. In relatie tot het totale aantal ritten blijft dit beperkt tot minder dan 0,5%. Handhaving geeft aan nauwelijks overtredingen te hoeven sanctioneren. Om het aantal klachten verder te verminderen is recent een aanbieder van deelscooters gestart met een parkeerscore om het aantal foutparkeerders te verminderen. Daarbij worden gebruikers beoordeeld op het parkeren van de scooter. Bij fout parkeren van de scooter en niet verbeteren van

het parkeergedrag op korte termijn kan een gebruiker tijdelijk geblokkeerd worden van het platform. Verder worden stimuleringsacties uitgevoerd om gebruikers te verleiden om op minder voor de omgeving belastende locaties de rit te starten of te eindigen.

Duurzaamheid

Elk deelvoertuig vermindert de aanschaf en gebruik van een eigen voertuig. Een deelvoertuig wordt door verschillende gebruikers benut. Eigendom wordt vervangen door gebruik. De voordelen van het delen van voertuigen zijn groter dan het uitsluitend zelf gebruiken van een voertuig. Over het algemeen zijn gebruikers van een deelvoertuig minder zuinig op het voertuig dan dat het je eigen bezit is. Toch geven aanbieders aan dat ze weinig reparaties moeten uitvoeren aan voertuigen. Het vervangen van accu's en reparaties vindt plaats met elektrische busjes. Om rijden onder invloed te voorkomen en daarmee schade te voorkomen mogen tijdens de nachtelijke uren de scooters nu niet gebruikt worden.

Aanbieders van deelscooters geven aan dat de scooters een verwachte levensduur van 5 jaar hebben. In de praktijk wordt deze verwachte levensduur overschreden en worden de scooter gemiddeld langer dan 5 jaar gebruikt. Daarnaast hebben de scooters een verbruik van 32,8 Wh/km. Een elektrische auto verbruikt ongeveer 150 Wh/km. Deelscooters verbruiken per kilometer 5x minder stroom. De deelscooters worden door 100% groene stroom aangedreven en stoten daarmee geen schadelijke stoffen uit tijdens gebruik.

Landelijk onderzoek deelscooters

Er is veel onderzoek geweest naar de (mogelijk) effecten van deelscooters, maar een integraal beeld van alle aanbieders ontbrak. Felyx, GO Sharing en Check wilden graag een objectief beeld vormen over hun diensten. De data van de drie aanbieders over het jaar 2022, een enquête onder 2.400 deelscootergebruikers en openbare databronnen is door het onderzoeksbureau Movares geanalyseerd. Dit rapport is medio 2023 aan demissionair staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. Hieronder een samenvatting van de landelijke onderzoeksresultaten. De volledige rapportage is als bijlage bijgevoegd.

In 2022 is er meer dan 64 miljoen kilometer op deelscooters afgelegd door ongeveer 796.000 klanten. De drie aanbieders hebben gemiddeld 265.000 klanten. Gemiddeld maakt elke gebruiker 32 ritten per jaar met een ritafstand van 3,5 kilometer per rit. De gebruikers zaten gemiddeld 11 minuten op een scooter. De grootte van de gemeente heeft nauwelijks invloed op de gemiddelde ritlengte. In grote gemeenten ligt dit net iets hoger met 3,6 km ten opzichte van 3,3 kilometer bij de middelgrote gemeenten. Dit gemiddelde is hoger dan het gebruik in Zwolle. De ritafstand in Zwolle is ongeveer 3 kilometer en de scooter wordt gemiddeld 8 tot 10 minuten gebruikt. Landelijk liggen het kilometergemiddelde, aantal verhuringen en aantal klanten in de zomer hoger ten opzichte van de wintermaanden. Dit is hetzelfde beeld als in Zwolle.

Landelijk heeft 16% van de ritten een herkomst en/of bestemming bij een station. Dat betekent dat ongeveer 1 op de 6 ritten van/naar een station gaat en zeer waarschijnlijk met de trein gecombineerd wordt. Dit is vergelijkbaar met de cijfers in Zwolle.

In 2022 zijn er landelijk bij de scooteraanbieders 36.420 parkeeroverlastmeldingen binnengekomen. Eén op de 510 ritten leidt tot overlast (op basis van 18,5 miljoen ritten). Dit is 0,2% van het totaal. Dit vergelijkbaar met het percentage overlastmeldingen in Zwolle (tussen 0,2% en 0,5%).

Conclusies en aanbevelingen

In Zwolle worden de deeltweewielers in redelijke mate benut. Maar het gebruik is onder het landelijk gemiddelde. Deelscooters zijn qua aantal ritten en ritlengte populairder dan deelfietsen. Maar het verdienmodel van aanbieders is op dit moment in Zwolle nog onrendabel. Aanbieders kijken wel naar de langere termijn. Door een verdere groei van de stad Zwolle, door gemeentelijk beleid m.b.t. verdichting van bebouwing, stimulering deelmobiliteit in combinatie met andere parkeereisen bij ruimtelijke ontwikkeling, een stringenter parkeerbeleid en mogelijk toekomstig gemeentegrens overschrijdend benutting wordt in de toekomst een hoger gebruik van deelmobiliteit verwacht.

Als gemeente Zwolle dient deze groei richting gebruikers en omwonenden goed te worden gefaciliteerd. En met name de (ervaren) overlast verminderen. Dit gaan we onder andere doen door in de nieuwe vergunning de voorwaarde op te nemen om het aantal te parkeren deeltweewielers op dezelfde locatie, te maximaliseren. Hiervoor worden op dit moment de technische randvoorwaarden met een koppeling met het CROW-dashboard ontwikkeld. Daarnaast moet de aanbieder bij de nieuwe vergunningen aangeven hoe ze omgaan met klachten in een klachtenplan en een herverdelingsplan aanleveren.

Verder willen we als gemeente in de toekomst overgaan tot mobiliteitshubs (waaronder microhubs) voor het stallen van deelmobiliteit. De urgentie hiervoor werd ook benadrukt door partijen uit de stad. Onder andere vanuit Toegankelijk Zwolle. De overgang van free-floating naar hubs betekent dat een deeltweewieler alleen kan worden gestald op of in een door de gemeente aangewezen locatie. De strategie hiervoor en de aan te wijzen locaties worden op dit moment uitgewerkt. Dit betekent dat in de toekomst het overal stallen van deeltweewielers in de openbare ruimte niet meer mogelijk is.

Vervolg 2024-2027

De huidige vergunningstermijn voor het aanbieden van deeltweewielers eindigt 1 juni 2024. Begin 2024 wordt een uitvraag gedaan richting marktpartijen voor een vergunning per 1-6-2024 om op basis van een nieuwe vergunning deelmobiliteit aan te bieden in Zwolle. Door voor een periode van drie jaar aan maximaal twee aanbieders van deelscooters en maximaal twee aanbieders van deelfietsen een vergunning af te geven.

Inmiddels zijn de procedureregels en beleidsregels opgesteld die benut gaan worden om de meest geschikte marktpartijen te selecteren. De nog te selecteren marktpartijen mogen per aanbieder minimaal 150 en maximaal 300 deelscooters aanbieden en minimaal 150 en 300 deelfietsen.

De selectie vindt plaats op basis door aanvragers in te dienen plannen. Waaronder een plan hoe het onderhoud wordt uitgevoerd, de wijze van het afdoen van klachten en welke duurzaamheidsmaatregelen worden genomen. Zodra de microhubs zijn uitgewerkt, dienen aanbieders te voldoen aan de eis om alleen nog te parkeren in of op door de gemeente aangewezen locaties.

Alle kaders voor de uitgiftevoorwaarden van de nieuwe vergunning zijn gerelateerd aan de Strategie Deelmobiliteit.

Bijlage: Movares rapport “Synthese deelscooters”