

 samen

Zwolle

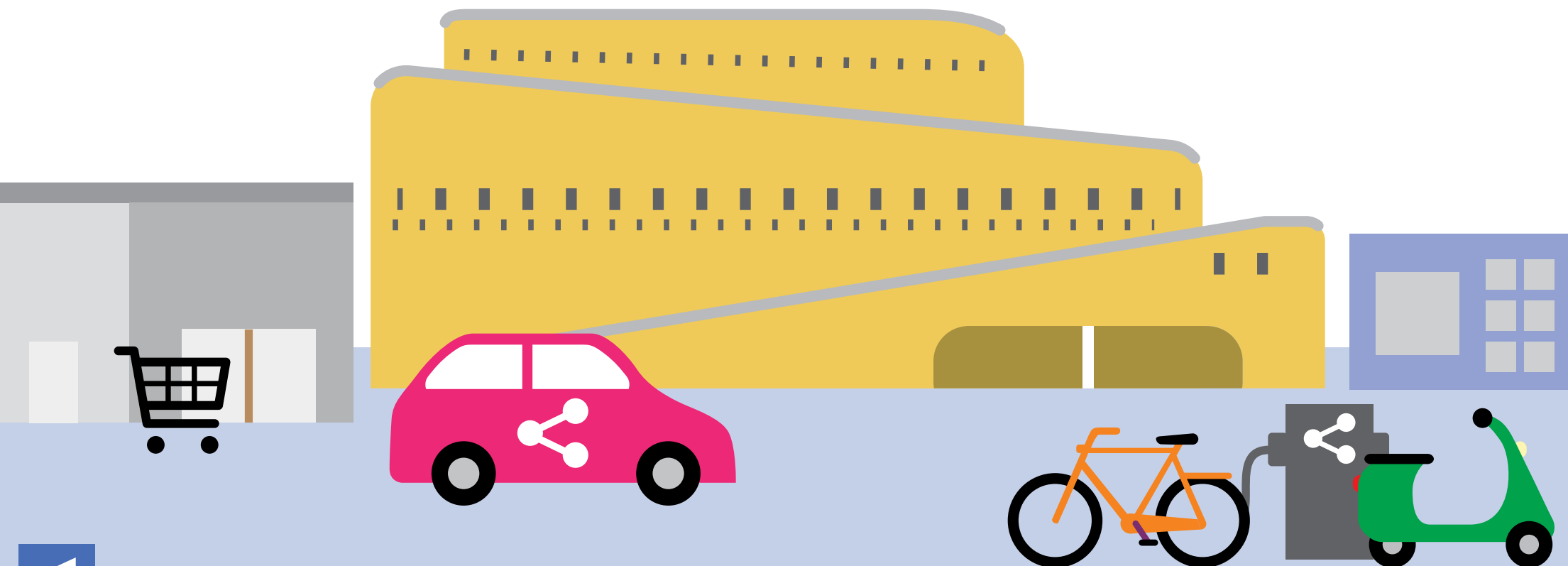


Strategie Deelmobiliteit



Inhoudsopgave

Wat is deelmobiliteit?	5
Ambitie	11
Waarom is deelmobiliteit van toegevoegde waarde?	13
Doelgroepen	17
Strategische uitgangspunten	20
De aanpak: Hoe gaan we deelmobiliteit organiseren?	36



Inleiding

Zwolle staat voor grote opgaven en heeft flinke ambities. De stad groeit in aantallen inwoners, forensen en bezoekers. Daarmee neemt het aantal verplaatsingen ook toe. Niet alleen in de stad, maar ook van en naar de stad neemt de verkeersdruk toe. De beschikbare ruimte in Zwolle is schaars en het faciliteren van de groei is dan ook een uitdaging. Een brede inzet op het gebied van klimaatadaptatie, energie en mobiliteit is nodig om Zwolle leefbaar te houden. Een andere benadering ten aanzien van mobiliteit met aandacht voor alternatieve en schonere vervoersmiddelen is essentieel en voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Zwolle als bereikbare én leefbare stad. De mobiliteitstransitie kijkt verder dan alleen naar het snel en efficiënt kunnen bereiken van bestemmingen. De transitie binnen mobiliteit is ook een middel om een leefbare en gezonde stad te zijn en te blijven. De mobiliteitstransitie sluit dan ook aan op het streven naar brede welvaart voor iedereen in Zwolle.



Het delen van vervoersmiddelen als onderdeel van de deeleconomie kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie door het verminderen, veranderen en verschonen van vervoer. Zoals al omschreven in de omgevingsvisie en in de mobiliteitsvisie is deelmobiliteit een essentieel onderdeel binnen de mobiliteitstransitie. De Strategie Deelmobiliteit sluit dan ook aan op dit vastgestelde beleid.

Deelmobiliteit is een jong concept in Zwolle. Gelijktijdig zijn er ook al ervaringen met deelmobiliteit. De reeds opgedane ervaringen met deelmobiliteit worden in de vorm van strategische uitgangspunten meegenomen in dit nieuwe beleidsmatige kader voor deelmobiliteit.

Met deze strategie deelmobiliteit zet de gemeente Zwolle een belangrijke stap in een betrouwbaar, divers en toegankelijk aanbod van deelmobiliteit dat leidt tot meer keuzes in vervoersmiddelen en dat is toegesneden op de Zwolse mobiliteitsbehoefte. Waarmee we er zorg voor dragen dat kansrijke lokale initiatieven tot bloei komen en we de marktpartijen (commerciële aanbieders) adequaat handvatten geven voor een passend aanbod. Waarbij we als gemeente voldoende aan het stuur blijven en nadrukkelijk inzetten op een kwalitatieve invulling van onze schaarse openbare ruimte.



Wat is deelmobiliteit?

Er is sprake van een brede maatschappelijke trend waarin mensen goederen niet in bezit hebben maar goederen delen. Dit wordt ook wel deeleconomie genoemd. Goederen worden gedeeld met elkaar en door meerdere mensen gebruikt. Hiermee voorkomen we dat mensen een product moeten aanschaffen om het (eenmalig) te kunnen gebruiken. Dit resulteert in minder gebruik van grondstoffen en CO2-uitstoot. Het draagt ook bij aan de circulariteit van goederen en besparing van kosten.

Het delen van voertuigen is onderdeel van de deeleconomie. Deelmobiliteit is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker zelf bestuurder is van het vervoersmiddel, maar het vervoersmiddel niet zelf in privébezit heeft. Het delen van voertuigen wordt vaak geïnitieerd door inwoners. Dit worden ook wel particuliere of coöperatieve deelinitiatieven genoemd. Daarbij is er geen sprake van een winst oogmerk. Een van de belangrijkste redenen



om met deze vorm van deelmobiliteit te starten is vaak het verbeteren van de leefbaarheid in de eigen straat of kostenbesparing. Daarnaast wordt deelmobiliteit aangeboden door commerciële aanbieders. Hierbij gaat het vaak om het aanbieden van een aanvullende mobiliteitsoptie voor inwoners, bezoekers en forensen van de stad. Beide vormen van deelmobiliteit zijn belangrijk voor de stad.

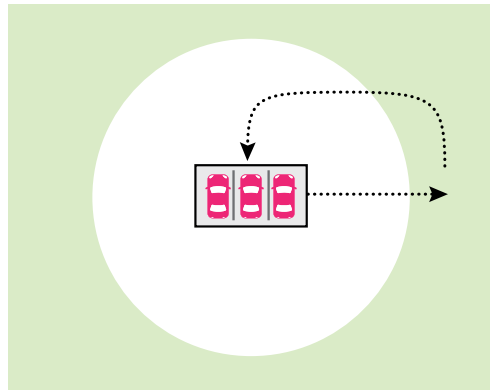
In het algemeen zijn er vijf type deelvoertuigen te onderscheiden. Dit zijn de deelfiets, deelbakfiets, deelscooter, deelauto en deelstep. De deelfiets en de deelbakfiets zijn zowel regulier als elektrisch beschikbaar. De deelscooter en deelstep alleen elektrisch. De deelauto wordt elektrisch en op fossiele brandstoffen aangeboden.

Deelsteps worden nu nog niet in Nederland aangeboden, omdat het gebruik van steps vooralsnog verboden is op de openbare weg. Alle vijf type deelvoertuigen worden aangeboden door commerciële aanbieders, maar er zijn ook particuliere initiatieven of zakelijke partijen die deelmobiliteit organiseren. Zo is er in Zwolle een kleinschalig initiatief met deelscootmobielen in enkele woonzorgcentra, wordt er in Assendorp een deelbakfiets aangeboden en zijn er meerdere particuliere initiatieven met deelauto's.

De deelvoertuigen kunnen op verschillende manieren aangeboden worden. In het algemeen zijn er vier systemen te onderscheiden: 'back-to-one', 'back-to-many', zone-floating en free-floating.

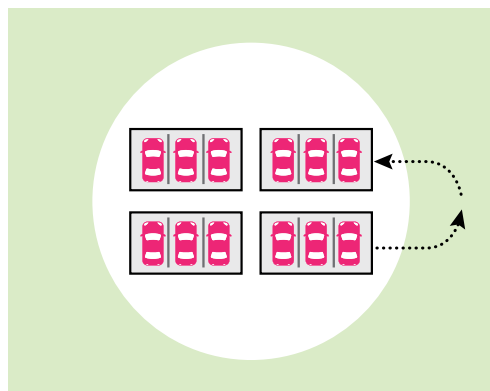


Back-to-one



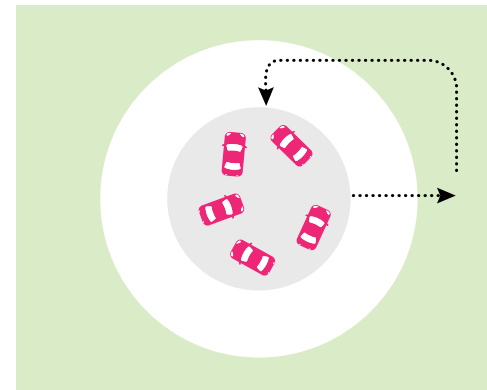
Dit systeem betekent dat het deelvoertuig een vaste locatie heeft die fysiek is aangegeven. Het voertuig dient na gebruik teruggebracht worden naar de locatie waar de rit ook gestart is.

Back-to-many



Dit systeem betekent dat het deelvoertuig op meerdere vaste locaties binnen een stad aangeboden en geparkeerd mag worden. Het deelvoertuig dient na gebruik teruggebracht worden naar één van deze locaties. Deze locaties zijn digitaal zichtbaar in de app van een aanbieder en kunnen daarnaast fysiek aangegeven zijn in de openbare ruimte. In tegenstelling tot back-to-one is het deelvoertuig niet gebonden aan één vaste locatie.

Zone-floating



Dit systeem betekent dat het deelvoertuig in een aangewezen zone (ook wel gebied) overal aangeboden en geparkeerd mag worden. Het deelvoertuig dient na gebruik teruggebracht te worden naar dezelfde zone. In tegenstelling tot back-to-one is het deelvoertuig niet gebonden aan één vaste locatie, maar aan één vaste zone met daarin de mogelijkheid om overal te parkeren.

Free-floating



Dit systeem betekent dat het deelvoertuig niet gebonden is aan (een) vaste locatie(s) of één zone. Het deelvoertuig mag in het gehele servicegebied, vaak de hele stad, aangeboden en geparkeerd worden. Binnen het servicegebied zijn er vaak enkele verboden parkeerzones. In deze zones mag het deelvoertuig niet aangeboden worden.

Per deelvoertuig is hieronder weergegeven welke systemen bestaan.

Deelvoertuig	Systeem	Voorbeeld
Deelfiets	Back-to-one	Zoals OV-Fiets
	Back-to-many	Zoals Tier in Utrecht of Donkey Republic
	Free-floating	Zoals Go Sharing of BIRD
Deelbakfiets	Back-to-one	Zoals Cargoroo of het particuliere initiatief van 50TintenGroen in Zwolle
	Back-to-many	Zoals BAQME in Ede
	Free-floating	Zoals BAQME in Rotterdam
Deelscooter	Back-to-many	Zoals Felyx rondom het Kennispark in Enschede
	Free-floating	Zoals Check in Zwolle of Go Sharing in Rotterdam
Deelauto	Back-to-one	Zoals GreenWheels of particuliere deelauto's via Snappcar
	Zone-floating	Zoals MyWheels en particuliere initiatieven via OnzeAuto in Zwolle
	Free-floating binnenstedelijk	Zoals SHARE NOW in Amsterdam
	Free-floating interstedelijk	Pilot met Sixt Share en MyWheels met ritten tussen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Eindhoven en Nijmegen
Deelscootmobiel	Back-to-one	Zoals het particuliere initiatief in Zwolse woonzorgcentra

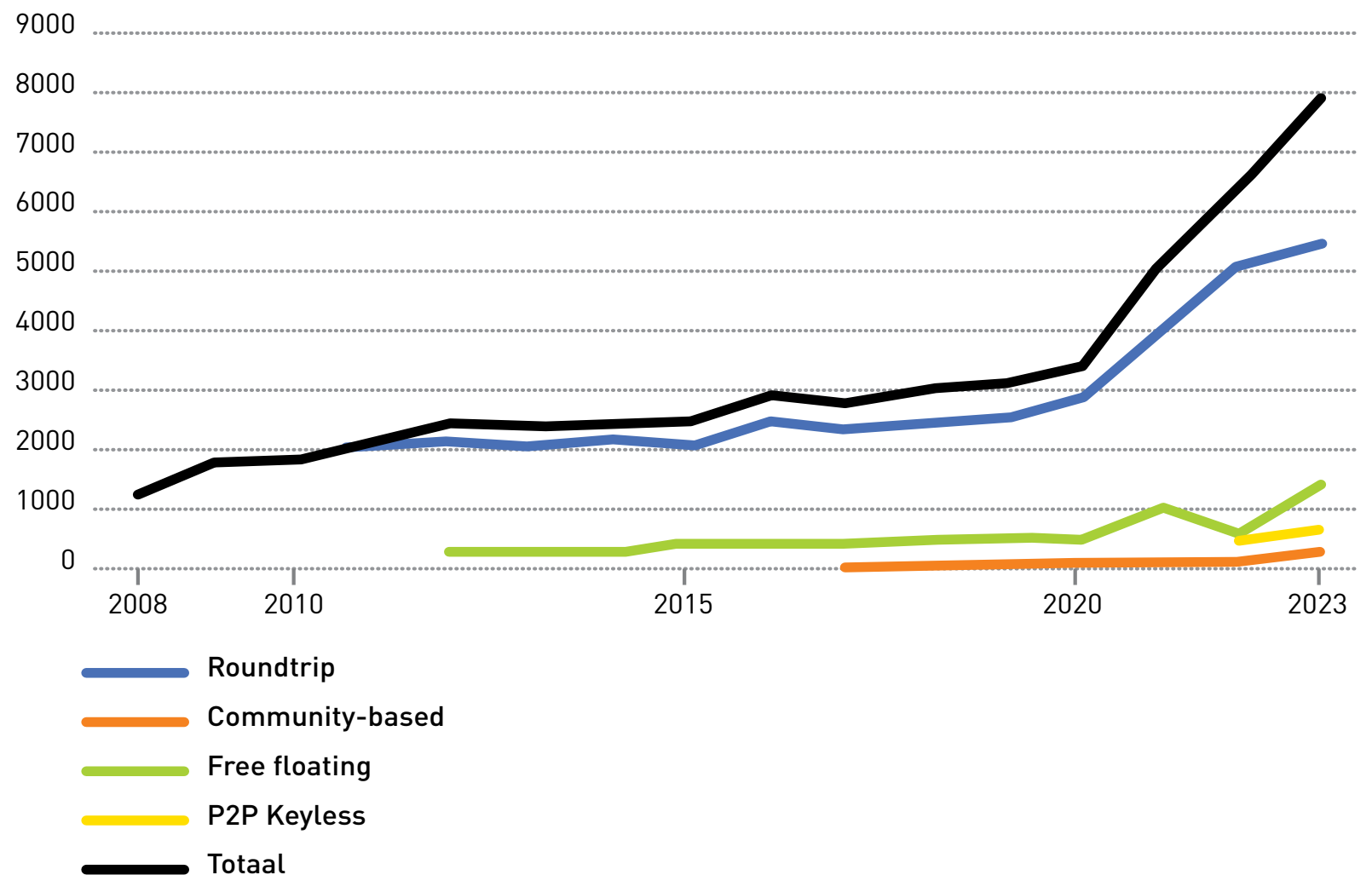


De ontwikkeling van deelmobiliteit

Deelmobiliteit als onderdeel van de deeleconomie is in opkomst. Onderstaande grafiek van het CROW geeft de trend van het aantal deelauto's weer. Sinds 2020 neemt het aantal deelauto's sterker toe. Het totaal aantal deelauto's in Nederland is in 2023 gestegen naar 7.920. De deelauto's in deze groei meegerekend betreffen zowel commerciële deelauto's als particuliere initiatieven.

Ook het aanbod en gebruik van de deelfiets is in ontwikkeling. De OV-fiets van NS heeft met 80% het grootste aandeel in het totale aanbod aan deelfietsen. Het gebruik van de OV-fiets neemt nog steeds toe. In 2019 werden er 5,3 miljoen ritten op de OV-fiets gemaakt.

De ontwikkeling van het aantal deelauto's in Nederland



Door corona is het aantal ritten gedaald, maar inmiddels is het oude niveau weer bereikt en wordt het aantal ritten in sommige maanden zelfs overtroffen.¹

1 Bronnen

KiM: Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie

NS: Aantal OV-fietsritten in de lift

Doordat deelmobiliteit bezig is met een opmars, heeft het ook een steeds grotere impact op de ruimte. Het free-floating systeem van deelfietsen en deelscooters, waarbij deelvoertuigen in het gehele servicegebied aangeboden mogen worden, leidt in sommige gevallen tot overlast in de openbare ruimte. Deelvoertuigen worden op onjuiste wijze gestald of er staan er te veel op één locatie. Daarnaast zorgen de standplaatsgebonden deelauto's voor een claim op de ruimte, omdat er hierbij geen mogelijkheid is tot dubbelgebruik van de aangewezen parkeerplekken. Tot slot moet er aandacht zijn voor een betrouwbaar aanbod aan deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt tot nu toe vooral aangeboden door marktpartijen. Bij weinig gebruik van deelmobiliteit, kunnen deze marktpartijen ervoor kiezen om te vertrekken. Dit heeft negatieve gevolgen voor de continuïteit en betrouwbaarheid van het aanbod aan deelmobiliteit in een stad.



Ambitie

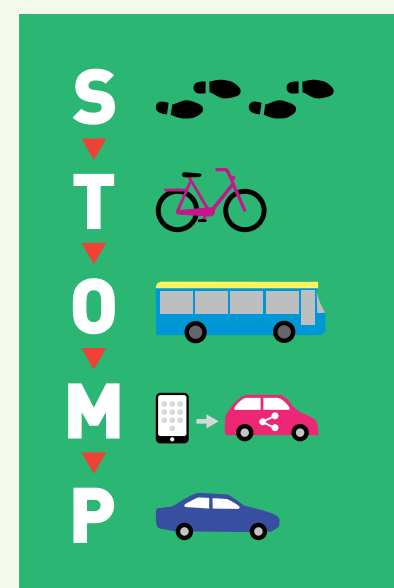
Deelmobiliteit heeft in de afgelopen jaren haar intrede gemaakt in Zwolle. De OV-fiets is een bekend fenomeen. Al meerdere jaren worden er in Zwolle deelauto's aangeboden, zowel door marktpartijen als op initiatief van bewoners zelf. Vanaf mei 2021 heeft er een eenjarige pilot met deelscooters plaats gevonden. Na deze pilot is er gestart met een vergunning en worden er sinds de zomer van 2022 zowel deelscooters als deelfietsen zonder vaste standplaats aangeboden. Ondanks de opkomst van deelmobiliteit. De volgende ambitie is geformuleerd:

Een betrouwbaar, divers en toegankelijk aanbod van deelmobiliteit zorgt ervoor dat deelmobiliteit naast lopen, fietsen en het OV een volwaardige vorm van vervoer is, waardoor er meer keuzevrijheid in vervoersopties voor mensen ontstaat. Daarmee stelt deelmobiliteit mensen in staat om zich te verplaatsen en zodoende deel te nemen aan de maatschappij. Bovendien leidt het delen van voertuigen tot minder autobezit en -gebruik, waardoor er ruimte wordt gecreëerd voor een bereikbare, leefbare en gezonde stad.

Deelmobiliteit in vastgesteld beleid: omgevingsvisie en mobiliteitsvisie

De groei van Zwolle gaat in de komende jaren leiden tot een groei van het aantal verkeersdeelnemers. Er moet voorkomen worden dat de groei van het aantal verkeersdeelnemers ten koste gaat van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Zwolle. Om dit te voorkomen zetten we in op een transitie van ons verkeer en vervoerssysteem waarin twee principes leidend zijn:

- STOMP als leidend bij ontwerp van de infrastructuur
- Ladder van duurzame mobiliteit: bouwen in bestaande stad



Deelmobiliteit komt in de STOMP-methodiek terug als 'Mobility as a Service', waarbij alle vormen van deelvervoer via digitale systemen gepland, geboekt en betaald kunnen worden. Vervoersmiddelen zijn niet in eigen bezit maar kunnen door iedereen gebruikt worden.

Vanuit STOMP beredeneerd is het verlagen van zowel rijdend autoverkeer als geparkeerde auto's een streven. Het verminderen van autoverkeer en geparkeerde auto's kan door het delen van voertuigen.

Bouwen in de bestaande stad creëert nabijheid bij dagelijkse voorzieningen, waardoor de auto-afhankelijkheid beperkt wordt en daarmee ook het autogebruik en -bezit van inwoners verminderd. De korte verplaatsingsafstanden kunnen lopend of per (deel)fiets afgelegd worden, terwijl voor langere afstanden het OV of de deelauto beschikbaar is.

Daarnaast speelt deelmobiliteit een belangrijke rol in de volledige deur-tot-deur reis. Het is daarmee een aanvulling op het (H)OV. En met het parkeren van auto's op mobiliteitshubs in plaats van in de straat, maakt het aanbieden van deelmobiliteit op deze hubs de overstap mogelijk.

Tot slot kan deelmobiliteit worden gestimuleerd door het via mobiliteitsabonnementen aan te bieden bij gebiedsontwikkelingen. Met name bij gebiedsontwikkelingen in de bestaande stad kan niet iedereen een eigen auto bezitten door een lagere parkeernorm. Een deelauto kan voor deze doelgroep een uitkomst bieden.

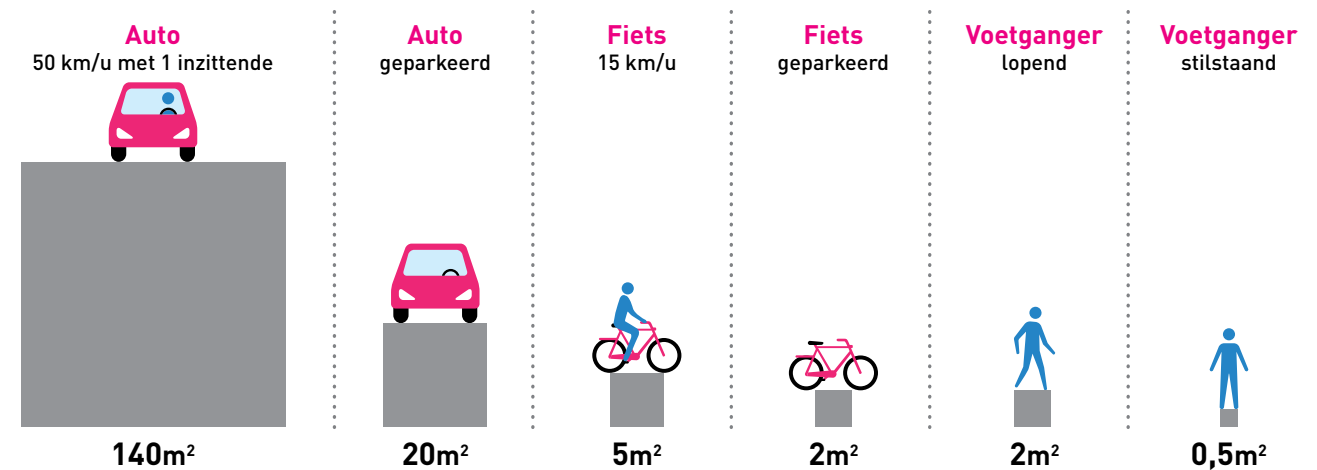


Waarom is deelmobiliteit van toegevoegde waarde?

Het stimuleren van deelmobiliteit speelt een belangrijke rol in het behalen van de ambities in de vastgestelde omgevingsvisie en mobiliteitsvisie. Deelmobiliteit draagt bij aan het bereiken van doelen op meerdere beleidsterreinen. Het zijn doelen die uiteindelijk bijdragen aan Zwolle als een bereikbare, leefbare en gezonde stad voor iedereen.

Bereikbaarheid

Een betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit kan bijdragen aan een bewuster gebruik van de auto en afname van het autogebruik. Gebruikers van deelmobiliteit overwegen namelijk bij elke verplaatsing welk type vervoer het beste aansluit op het type verplaatsing. In de stad, waar nabijheid centraal staat, leidt dit vaak tot de keuze van een vervoersmiddel die minder ruimte gebruikt, zoals (elektrische deel) scooters, (deel)fietsen en lopen. Hierdoor maken gebruikers van deelmobiliteit minder autoritten en -kilometers: gemiddeld rijden autodelers 1.600 kilometer per jaar minder dan voordat ze aan autodelen



deden.² Door deelmobiliteit vermindert het aantal auto's in de openbare ruimte, zowel het aantal rijdende auto's als geparkeerde auto's. De vermindering het aantal rijdende auto's in de openbare ruimte draagt bij aan een bereikbare stad doordat er meer ruimte is voor noodzakelijk autoverkeer en andere vervoersmiddelen. In een uur tijd rijden er namelijk maximaal 2.000 auto's over een weg van 3,5 meter breed, in diezelfde tijd kunnen er 14.000 fietsers gebruik maken van dezelfde weg en 19.000 voetgangers.³ Ook geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Op één parkeerplaats kunnen bijvoorbeeld 10 (deel)fietsen of 5 (deel)scooters geplaatst worden.

² Sheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen (crow.nl)

³ Actieve mobiliteit - & Morgen (enmorgen.nl)

Leefbaarheid

Het verminderen van het aantal auto's in de openbare ruimte en het gebruiken van andere vervoersmiddelen creëert niet alleen meer ruimte voor andere vervoersmiddelen ten gunste van een betere bereikbaarheid. De beschikbare ruimte kan bovendien ingezet worden voor een leefbare stad. Door het anders inrichten van wegen in de stad en het opheffen van parkeerplaatsen voor auto's, is er meer ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen, ontmoeten en klimaat adaptieve maatregelen, zoals het tegengaan van wateroverlast en hittestress.

Gezondheid

Deelmobiliteit draagt bovendien bij aan een gezonde stad met vitale inwoners. Gebruikers van deelmobiliteit rijden namelijk minder auto en gebruiken vaker de (deel) fiets. In het algemeen blijkt dat mensen die fietsen (en lopen) vaker tevreden, minder gestrest en minder vaak ziek zijn dan mensen die gebruik maken van de auto. Verder leidt de vermindering van het aantal afgelegde kilometers per auto tot een afname van CO2-uitstoot en

andere schadelijke stoffen. De meeste deelvoertuigen zijn elektrisch en daarmee een schone vorm van mobiliteit (verschonen). In september 2022 was ongeveer 31% van de deelauto's in Nederland volledig elektrisch. Ter vergelijking: 5% van de privéauto's in Nederland is elektrisch.⁴

Met iedereen, voor iedereen

In Zwolle staat brede welvaart centraal. Vanuit mobiliteit betekent dit onder andere dat Zwolle toegankelijk voor iedereen wil zijn, zowel fysiek, digitaal als financieel. Iedereen moet zelfstandig deel kunnen nemen aan het verkeer om zodoende deel te kunnen nemen aan de samenleving. Deelmobiliteit kan op verschillende manieren hier invulling aan geven. Ten eerste is deelmobiliteit een aanvullende vorm van mobiliteit. Mensen hebben met deelmobiliteit meer keuzevrijheid in vervoersopties en kunnen zodoende bestemmingen bereiken. Deelmobiliteit is bijvoorbeeld beschikbaar in stadsdelen zonder OV-verbindingen en voor mensen

⁴ Kennisplatform CROW | Praktisch toepasbare kennis - CROW



met een kleine beurs kan het gebruik van de deelauto goedkoper zijn dan het aanschaffen van een eigen auto.⁵ Bovendien is het reizen met het OV voor sommige doelgroepen, zoals ouderen en minder validen, niet mogelijk omdat de loopafstand naar de bushalte of het treinstation te groot is. Deelconcepten kunnen voorzien in de eerste en laatste kilometers van een reis en zijn daarmee een belangrijke schakel in de totale reis. Tot slot wordt deelmobiliteit ook door de inwoner zelf georganiseerd. Juist deze particuliere initiatieven sluiten direct aan op de wensen van de gebruiker, zowel qua invulling van het vervoer als de kosten. De initiatiefnemer is immers ook de gebruiker en kiest uitsluitend voor een passend aanbod dat aansluit op de vraag. Bijkomend versterkt de sociale cohesie in de buurt door samen mee te doen aan particuliere deelinitiatieven. Dit draagt bij aan de betrokkenheid van inwoners en aan brede welvaart in Zwolle.

⁵ Dit geldt wanneer er niet meer dan 12.000 kilometer per jaar wordt gereden met de auto

Deelauto van bedrijf of buurtgenoot | Milieu Centraal; Autodelen | Lekker op weg (lekker-op-weg.nl)



Publieke Mobiliteit

De gemeente Zwolle heeft samen met de Provincie Overijssel een intentieovereenkomst getekend om zich in te zetten voor een mobiliteitssysteem waarbij iedere inwoner mobiel kan zijn en geen vervoersarmoede kent. Concreet betekent dit dat alle inwoners de mogelijkheid wordt gegeven om aan de maatschappij deel te nemen waarin brede welvaart in Zwolle het streven is. Het project heet 'publieke mobiliteit'.

Binnen het project Publieke Mobiliteit wordt er gezocht naar de juiste mix tussen het Openbaar Vervoer en doelgroepenvervoer. Uit analyse blijkt namelijk dat zowel het OV als het doelgroepenvervoer niet op de juiste manier wordt ingezet. Het aanbod gestuurde OV voorziet niet in de reis van deur-tot-deur. Terwijl het vraag gestuurde doelgroepenvervoer een kostbaar systeem is.

Deelvervoer is, naast bijvoorbeeld vrijwilligersvervoer en buurtbusjes, één van de vervoersopties dat een slimme koppeling is tussen OV en doelgroepenvervoer kan leggen. Daarbij gaat het niet alleen over de deelfietsen, -scooters en -auto's, maar ook om kleinschalige particuliere initiatieven zoals de deelscootmobielen bij woon-zorgcentra en de rolstoelauto die gehuurd kan worden voor een bepaald tarief (de Rollenaar). Voor mensen met een WMO-indicatie is het gebruik zelfs kosteloos.

Doelgroepen

Met deze Strategie Deelmobiliteit streven we er naar om deelmobiliteit bij een breed publiek te introduceren en het toegankelijk te maken voor iedereen. Om dit te realiseren zetten we in op verschillende doelgroepen, waarbij er aandacht is voor de specifieke wensen en behoeften van deze doelgroepen. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van deelmobiliteit om er gebruik van te maken vergroot.



Een aantal voorbeelden van het stimuleren van deelmobiliteit bij (nieuwe) inwoners, forensen en bezoekers zijn:

- Wij zetten promotie- en probeercampagnes in om bekendheid over deelmobiliteit te vergroten en de drempel om gebruik van deelmobiliteit te maken te verlagen. Deelmobiliteit is voor veel mensen nu namelijk nog een vorm van vervoer waar ze geen ervaring mee hebben. Het zijn zogenoemde 'early adopters' die gebruik maken van deelmobiliteit.



- Wij stimuleren inwoners om bij afstanden die niet mogelijk zijn te voet, per fiets of met het OV, niet te kiezen voor de privéauto, maar gebruik te maken van een deelscooter of deelauto.
- Wij stimuleren inwoners om de auto op afstand te parkeren in een (in pandige) mobiliteitshub of parkeergarage. Voor de eerste en laatste kilometers naar de parkeeraccommodatie gebruikt de inwoner een (deel)fiets of (deel)scooter.
- Bij het bouwen van nieuwe woningen in de stad wordt deelmobiliteit vanaf de oplevering als aantrekkelijk alternatief voor de eigen auto aangeboden
- Bij forensen en bezoekers stimuleren we het gebruik van deelfietsen en deelscooters bij zowel de eerste als laatste kilometers in combinatie met de trein of bus zodat daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de eigen auto ontstaat.

Deelmobiliteit in Zwolle: gebruik en potentie

Elke twee jaar wordt er een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd waarin inwoners uit Zwolle hun mening kunnen geven over mobiliteit. In dat onderzoek worden er ook vragen over deelmobiliteit gesteld.

Uit het mobiliteitsonderzoek van 2023 blijkt dat 38% van de respondenten de ontwikkeling van deelmobiliteit toejuicht.

Ten opzichte van 2021 is er een stijging te zien in het gebruik van deelmobiliteit: in 2023 had 15% van de Zwolse inwoners gebruik gemaakt van deelmobiliteit, terwijl dit in 2021 13% was. De deelfiets werd in vergelijking met de deelscooter en deelauto het meest gebruikt.

Zowel in 2021 als in 2023 is gevraagd naar overwegingen om (vaker) gebruik te maken van deelmobiliteit. In beide jaren blijkt dat betaalbaarheid, beschikbaarheid en het gemak om deelmobiliteit te regelen de drie belangrijkste redenen zijn om gebruik te gaan maken van deelmobiliteit.

Ook zijn de inwoners gevraagd naar hun mening over het free-floating systeem van deelfietsen en -scooters in Zwolle. In 2021 was 25% positief over dit systeem en 36% was negatief. De overige respondenten waren neutraal of hadden geen mening. In 2023 is de mening over het free-floating systeem veranderd: 11% was positief en 61% was negatief.

Daarnaast zijn de gebruikers van deelscooters gevraagd welke vervoermiddel ze zouden gebruiken als de deelscooter niet tot hun beschikking was. In 2023 was de uitkomst dat 23% van de gebruikers van deelscooters een autorit had vervangen met de deelscooter. Voor 38% was de deelscooter een vervanging van een fietsrit.

Tot slot is in het mobiliteitsonderzoek van 2023 gevraagd of Zwolse inwoners interesse hebben in het gebruik van een deelbakfiets. Hieruit blijkt dat 15% hier interesse in heeft. Deze respondenten zouden de deelbakfiets voornamelijk gebruiken voor het vervoeren van goederen en boodschappen doen.



Strategische uitgangspunten

Onze ambitie voor deelmobiliteit is in deze strategie als volgt geformuleerd:

“Een betrouwbaar, divers en toegankelijk aanbod van deelmobiliteit zorgt ervoor dat deelmobiliteit naast lopen, fietsen en het OV een volwaardige vorm van vervoer is, waardoor er meer keuzevrijheid in vervoersopties voor iedereen ontstaat. Daarmee stelt deelmobiliteit mensen in staat om zich te verplaatsen en zodoende deel te nemen aan de maatschappij. Bovendien leidt het delen van voertuigen tot minder autobezit en -gebruik, waardoor er ruimte wordt gecreëerd voor een bereikbare, leefbare en gezonde stad.”

Om deze ambitie te kunnen realiseren kiezen we voor een aantal strategische uitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis voor de uitwerking van het beleid naar de uitvoering. Dit zijn de zeven uitgangspunten:

1. We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven
2. We vergroten de betrouwbaarheid van het aanbod
3. We vergroten de diversiteit van het aanbod
4. We voorkomen overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte
5. We zetten in op actieve mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit
6. We zetten in op het toegankelijk maken van deelmobiliteit
7. We zorgen ervoor dat bij elke gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden

1. We stimuleren en faciliteren particuliere deelinitiatieven

Deelmobiliteit is meer dan de aangeboden deelvoertuigen van commerciële partijen. In Zwolle zijn verschillende deelinitiatieven die vanuit inwoners en particuliere organisaties georganiseerd worden. Dit noemen we in plaats van MaaS ook wel Mobility as a Commons (MaaC), waarbij mobiliteit georganiseerd wordt vanuit de samenleving en inwoners mobiliteit met elkaar delen.

Vanuit diverse redenen zetten we in Zwolle in op het stimuleren en faciliteren van MaaC. Ten eerste leidt een groeiend aanbod van particuliere deelinitiatieven tot een betrouwbaarder en divers aanbod van deelmobiliteit (zie strategische uitgangspunten 2 en 3). De betrouwbaarheid van het aanbod wordt onder andere verhoogt door particuliere initiatieven omdat we dan minder afhankelijk zijn van deelmobiliteit dat aangeboden wordt door marktpartijen. Ook sluiten particuliere initiatieven direct aan op de wens van de



gebruiker. De initiatiefnemer is immers ook de gebruiker en kiest uitsluitend voor een passend aanbod. Hierdoor zijn particuliere initiatieven voor een bredere groep inwoners toegankelijk. Particuliere initiatieven dragen daarmee bij aan het geschikt maken van deelmobiliteit

voor iedereen. Tot slot leidt het samen organiseren van deelinitiatieven tot inwonersbetrokkenheid en sociale cohesie in de buurt. Deze sociale cohesie creëert gelijktijdig ook een vorm van sociale controle waardoor er verantwoordelijk omgegaan wordt met de deelvoertuigen. Het samen delen zorgt voor gevoel van (mede-)eigenaarschap.

Hoe we particuliere deelinitiatieven precies gaan stimuleren en faciliteren moet nog verder onderzocht en uitgewerkt worden. We willen in ieder geval breed communiceren over het bestaan van particuliere deelinitiatieven en particuliere deelinitiatieven meer vrijheid bieden dan commercieel aanbod van deelmobiliteit. Zo hebben particuliere initiatieven niet de verplichting om elektrische voertuigen aan te bieden. We willen daarnaast inventariseren welke mogelijkheden er zijn om het parkeervergunningenplafond omlaag te brengen wanneer er parkeervergunningen ingeleverd worden omdat mensen privéauto's gaan delen.

De vrijgekomen parkeerruimte kan vervolgens op een andere wijze ingericht worden. Deze voordelen kunnen voor inwoners een stimulans zijn om te starten met particulier delen. De mogelijkheden tot het verlagen van het parkeervergunningenplafond wordt onderzocht in de uitwerking van de parkeerstrategie. Tot slot zijn er kansen om aan te sluiten bij bestaande coöperatieve initiatieven vanuit klimaatadaptatie en energietransitie. Twee thema's waar deelinitiatieven ook aan bij kunnen dragen. Dit speelt met name in de wijken Assendorp en Dieze. Bij de uitwerking van particuliere deelmobiliteit gaan we daarom met name in deze gebieden aan de slag.



2. We vergroten de betrouwbaarheid van het deelmobiliteitsaanbod

Deelmobiliteit is een succes als het leidt tot meer keuzevrijheid in vervoersopties en wanneer het leidt tot een overgang van bezit naar gedeeld gebruik. Het succes van deelmobiliteit is afhankelijk van een betrouwbaar aanbod aan deelmobiliteit. De belangrijkste voorwaarden voor een betrouwbaar aanbod zijn nabijheid en beschikbaarheid. Door een betere beschikbaarheid ('gevoel van garantie') en nabijheid is het streven om de betrouwbaarheid van deelmobiliteit te verhogen.

Het vergroten van de nabijheid betekent dat we ervoor moeten zorgen dat de inwoners, bezoekers en forensen altijd voldoende deeloptyes op ongeveer maximaal 300 meter loopafstand moeten hebben. Om dit te realiseren willen we onder andere deelauto's in de nabijheid van inwoners op straat dan wel in mobihubs aanbieden. Daarnaast starten we met een fijnmazig netwerk van microhubs voor commerciële deeltweewielers.

Dit betekent dat het huidige systeem van free-floating voor deelscooters en deelfietsen verdwijnt en er sprake is van het zogeheten back-to-many systeem.

Aanbod van deelmobiliteit in hubs maakt het mogelijk om een overstap te maken van bijvoorbeeld de bus of auto naar een deelfiets of deelscooter. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van hubs, zowel voor inwoners, bezoekers als forensen. We willen stimuleren dat meer deelauto's op vaste standplaatsen in buurt- en centrumhubs worden aangeboden. Dit zorgt ervoor dat er een grotere beschikbaarheidsgarantie en daarmee betrouwbaarheid wordt gecreëerd.



Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn een belangrijk middel om de groei en ontwikkeling van de stad te faciliteren en tegelijkertijd invulling te geven aan de verschillende opgaven. Een mobiliteitshub is een fysiek knooppunt waar het sociale netwerk, mobiliteitsnetwerk en het energienetwerk samen komen. Het zijn goed toegankelijke locaties, die voor bewoners, werknemers en bezoekers van de stad aantrekkelijk zijn om hun reis te beginnen, eindigen of te vervolgen met verschillende (deel-)vervoermiddelen. Zwolle redeneert vanuit een netwerkgedachte, een verbonden systeem van verschillende typen hubs in de stad en in de regio.

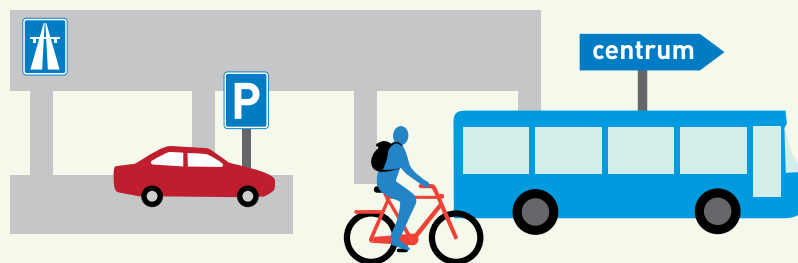
Type hubs in Zwolle

Stadsrandhub:

Stadsrandhubs liggen aan de rand van de stad.

De hubs bieden

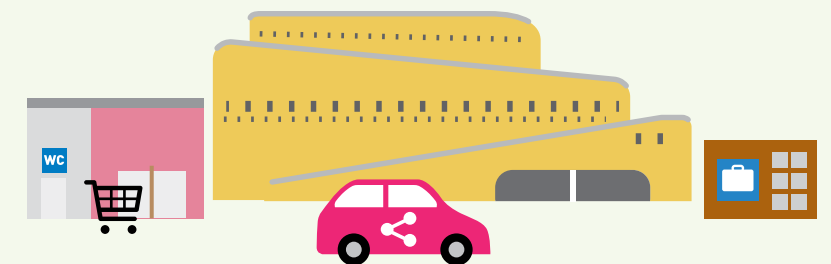
bezoekers van de stad een eerste mogelijkheid om hun



auto te verruilen voor andere modaliteiten, zoals de bus of deelfietsen en -scooters. Op die manier kunnen onnodige verkeersbewegingen naar of in de stad al vroeg worden afgevangen buiten de stad.

Centrumhub:

Centrumhubs zijn relatief grote hubs met een hoog voorzieningenniveau



net buiten de historische binnenstad van Zwolle op circa 10 minuten lopen vanaf de Grote Markt. Centrumhubs hebben als doel om het autoverkeer op te vangen buiten het centrum en moeten bijdragen aan de ambitie om een autoluwe binnenstad te realiseren. Bewoners en bezoekers van de omliggende wijk en de binnenstad kunnen hun auto in een centrumhub parkeren en om vervolgens over te stappen op andere vervoermiddelen. Vanaf elke centrumhub kan gebruik gemaakt worden van deelmobiliteit. Er worden deeltweewielers voor bijvoorbeeld de last mile aangeboden en deelauto's kunnen voor een langere afstand gebruikt worden.

Buurthub:

Buurthubs zijn kleinschalige hubs die op goed bereikbare plekken en nabij voorzieningen in de buurten liggen. In de ideale situatie liggen alle woningen op loopafstand van een buurthub. De buurthub is voorzien van een klein aanbod aan deelmobiliteit, zoals een deelauto of deelbakfiets. Parkeerruimte voor deeltweewielers is in de openbare ruimte aangegeven door middel van geofencing. Met deelmobiliteit in buurthubs kan het autogebruik in de buurt worden teruggebracht en kan de first- en last mile overbrugd worden.



Microhub:

Microhubs zijn parkeerlocaties in de openbare ruimte voor deeltweewielers. De microhubs vormen samen een fijnmazig netwerk. Door middel van geofencing kunnen de deeltweewielers alleen in de microhubs geparkeerd worden. De microhubs zijn digitaal zichtbaar in de apps van aanbieders en kunnen ook fysiek in de openbare ruimte aangebracht worden. Door deeltweewielers te clusteren op microhubs wordt overlast in de openbare ruimte tegen gegaan en weet men altijd op het juiste aanbod op loopafstand te vinden op een vaste en vertrouwde plek.



De nabijheid en beschikbaarheid van deelvoertuigen verhogen we ook door het aanbod te vergroten. Hierdoor ontstaat er voor bewoners genoeg aanbod om van deelvervoer een betrouwbare mobiliteitsoptie te maken. Voor commerciële deeltweewielers gaan we het aantal deelvoertuigen bepalen aan de hand van een gebruikersratio. Het gebruikersratio geeft aan hoeveel mensen er per dag gebruik maken van een deelfiets of deelscooter. Dit betekent dat we werken met een minimaal aantal deelvoertuigen en een maximum aantal deelvoertuigen. Wanneer het aantal ritten (per deelvoertuig per dag) boven een bepaalde norm is, mag het aantal voertuigen verhoogd worden. Met een gebruikersratio kan een slecht dekkend netwerk van deeltweewielers voorkomen worden en neemt de betrouwbaarheid van de dienst toe.

Tot slot is het zaak om de continuïteit te borgen en niet afhankelijk te zijn van de kwetsbaarheid van de markt. Het gaat niet alleen om het huidige aanbod, maar ook om de beschikbaarheid van het aanbod op de lange termijn. We onderzoeken op welke wijze de

gemeente de continuïteit van het aanbod kan vergroten door adequate handvaten te bieden voor commerciële aanbieders. Gelijktijdig willen we de afhankelijkheid van de markt verminderen. Dit kan mogelijk bijvoorbeeld door deelmobiliteit als concessie in plaats van vergunning uit te geven of het zelf aan te bieden als gemeente. De wijze waarop we de continuïteit van het aanbod vergroten wordt in de uitwerking meegenomen. Het stimuleren en faciliteren van particuliere deelmobiliteit georganiseerd door Zwollenaren speelt hierin ook een belangrijke rol (zie strategisch uitgangspunt 1).



3. We vergroten de diversiteit van het deelmobiliteitsaanbod

Het vergroten van de betrouwbaarheid van deelmobiliteit is met name gericht op de kwantiteit van het aanbod. Naast aandacht voor kwantiteit van het aanbod is het van belang om de kwaliteit te vergroten. Dit stimuleren we door verschillende vormen en concepten van deelmobiliteit te faciliteren in de stad en het gebruik hiervan te monitoren.

De verschillende vormen en concepten van deelmobiliteit versterken elkaar. Daarom gaan we ons enerzijds inzetten op het aanbieden van verschillende vormen, zoals standplaats gebonden deelauto's in buurt-

en centrumhubs en gelijktijdig ook deelauto's met zone-floating als systeem. Ook willen we deelscooter aanbieders de ruimte geven om zowel snorfietsen (25 km/h) als bromfietsen (45 km/h) aan te bieden. Gelijktijdig gaan we ruimte geven aan nieuwe concepten in Zwolle, zoals het verkennen van de mogelijkheden om deelbakfietsen via een commerciële aanbieder in de stad aan te bieden.

Een aandachtspunt bij het aanbieden van meerdere vormen en concepten is de marktvolvassenheid en de marktkansen. De financiële businesscase kan in sommige gevallen niet interessant zijn voor de markt, terwijl de maatschappelijke kosten-batenanalyse wel positief is. Vanuit dit perspectief zijn particuliere initiatieven interessant. De markt kan de diversiteit in het aanbod niet vergroten vanwege financiële redenen, terwijl kleinschalige particuliere initiatieven hier wel mogelijkheden toe hebben. Het stimuleren en faciliteren van particuliere initiatieven wordt daarom vanuit het vergroten van de diversiteit van het aanbod ook aangejaagd (zie strategisch uitgangspunt 1).



4. We voorkomen overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte

Op dit moment creëren een aantal vormen van deelmobiliteit overlast in de openbare ruimte. Het voorkomen van overlast zien we als een belangrijke opgave en dit wordt vanuit partijen in de stad ook benadrukt. Een leefbare, toegankelijke openbare ruimte raakt aan de ambitie van Zwolle om voor iedereen een gastvrije stad te zijn.

Primair is dit uitgangspunt gericht op deeltweewielers van commerciële partijen. Uit de eerste ervaringen met deelfietsen en -scooters blijkt dat de deelvoertuigen op sommige locaties in grote aantallen gestald staan of soms verkeerd gestald zijn. De overlast heeft voornamelijk te maken met het huidige free-floating systeem voor de deeltweewielers. Om het aanbod van deeltweewielers beter te reguleren wordt er stap voor stap overgestapt van het free-floating systeem naar een fijnmazig netwerk



van microhubs. Gefaseerd worden deeltweewielers alleen geclusterd aangeboden volgens het back-to-many systeem in microhubs op straat of in andere mobiliteitshubs. De deeltweewielers kunnen alleen aangeboden worden op de aangewezen parkeerlocaties door middel van geofencing. Het gebied rondom deze stallingsmogelijkheden voor deeltweewielers wordt in de apps van de marktpartijen aangemerkt als een parkeerverbodzone. Hiermee voorkomen we overlast in de openbare ruimte en houden we het trottoir toegankelijk. Met aanbieders worden binnen de vergunning afspraken gemaakt om het functioneren van de microhubs voor deeltweewielers te laten slagen, zoals het sturen op aantallen. Bovendien wordt de vergunning verleend op basis van een kwalitatieve selectie waardoor we de inschrijvingen van aanbieders onder andere kunnen toetsen op een (her)verdelingsplan en klachtenplan.

Het fijnmazige netwerk van microhubs behoort tot het stadsbrede netwerk van verschillende type mobiliteitshubs in Zwolle. De uitwerking van het netwerk van microhubs is onderdeel van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs. De gemeente heeft regie over de organisatie en het bepalen van eigendom van alle type hubs. Voor microhubs geldt dat we als gemeente verantwoordelijk zijn voor de locatiebepaling, inrichting, financiering en het beheer.



5. We zetten in op actieve mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit

Actieve mobiliteit vergroten en het verduurzamen van mobiliteit zijn twee belangrijke pijlers van het Zwolse mobiliteitsbeleid. Verschillende vormen van deelmobiliteit dragen hier aan bij. Gelijktijdig kunnen deze twee opgaven soms op gespannen voet komen te staan. Het aanbod van bijvoorbeeld elektrische deelscooters kan enerzijds leiden tot het vervangen van de fiets als vervoersmiddel. Dit heeft een ongunstig effect voor het vergroten van actieve mobiliteit. Gelijktijdig zijn elektrische deelscooters ook een alternatief voor automobilisten om in plaats van de auto een deelscooter te gebruiken. Hierdoor hebben elektrische deelscooters wel een positieve bijdrage aan het verduurzamen van mobiliteit.

Bij het aanbod van deelmobiliteit is het zoeken naar de juiste balans tussen deze aspecten. Zo gaan we in Zwolle bijvoorbeeld geen free-floating deelauto's van commerciële aanbieders aanbieden, omdat we



het gebruik van de auto binnenstedelijk niet willen stimuleren. Ook gaan we geen deelsteps aanbieden wanneer deze legaal zijn in Nederland. De deelstep is voornamelijk een vervanging van lopen. Daarmee draagt het niet bij aan het vergroten van actieve mobiliteit. In plaats van de deelstep wordt de deelfiets als vorm van actieve mobiliteit in Zwolle aangeboden. De deelfiets, maar ook van andere deelvoertuigen, bieden we aan op locaties die toegankelijk te bereiken zijn voor voetgangers. Ook daarmee stimuleren we actieve mobiliteit. Daarnaast zetten we in op het verduurzamen van mobiliteit door commerciële aanbieders van deelvoertuigen te verplichten om hun aanbod uitsluitend elektrisch aan te bieden. Dit geldt ook voor de bedrijfsauto's van de aanbieders die bijvoorbeeld batterijen vervangen, onderhoud plegen en deeltweewielers herverdelen. Voor deeltweewielers van commerciële aanbieders wordt dit als eis in de vergunning opgenomen. We gaan de dienst van de aanbieders ook toetsen op andere duurzaamheidskwaliteiten. Tot slot is het belangrijk om de gebruiker bewust te maken om op een verantwoorde

manier om te gaan met de voertuigen die ze in bruikleen hebben. Daarbij gaat het om verschillende aspecten, zoals de manier van stallen en rijden en geen bewuste schade toebrengen. Bewustwording hierover creëren bij de gebruikers in samenwerking met de aanbieders zorgt ervoor dat de deelvoertuigen een langere levensduur hebben en bijdragen aan de verduurzaming van de dienst zelf en mobiliteit in het algemeen.



6. We zetten in op het toegankelijk maken van deelmobiliteit

Vanuit de ambitie om voor iedereen een toegankelijke stad te zijn, is de wens dat deelmobiliteit voor een breed publiek te gebruiken is en een volwaardige vorm van vervoer is binnen publieke mobiliteit. Hoewel deelmobiliteit nu al kan bijdragen aan een toegankelijk Zwolle, zijn er nog een aantal opgaves te overbruggen. Het huidige gebruik van deelmobiliteit kent namelijk een aantal 'typische' early adaptors. Het zijn vaak jonge volwassenen die makkelijk een nieuwe dienst of product zich eigen maken. De uitdaging op het gebied van deelmobiliteit is om ook andere doelgroepen mee te laten profiteren van de opkomst van deelmobiliteit. Hierbij valt te denken aan oudere volwassenen en gezinnen. Maar ook voor senioren (bijvoorbeeld via een link met wmo-vervoer) en mensen met een fysieke, digitale of financiële beperking willen we deelmobiliteit toegankelijk maken. Hoe we deelmobiliteit voor verschillende doelgroepen toegankelijk gaan maken vraagt om een verder onderzoek.



Dit wordt meegenomen in de en uitwerking. Hetzelfde geldt ook voor de inbedding van deelmobiliteit binnen publieke mobiliteit. Afstemming met het sociaal domein is hierbij van belang.

Concreet kunnen we de toegankelijkheid van deelmobiliteit vergroten door bijvoorbeeld particuliere initiatieven te stimuleren en faciliteren (strategisch uitgangspunt 1). Daarnaast gaan we bij de locatiebepaling van microhubs rekening houden met geleidelijnen. Maar ook door probeercampagnes gericht op kennismaking te organiseren willen we deelmobiliteit toegankelijker maken.

Hierdoor ontstaat er bekendheid met deelmobiliteit, weten mensen wat deelmobiliteit is en wat het voor toegevoegde waarde kan hebben. Het imago van deelmobiliteit wordt hiermee positief beïnvloedt. Bovendien verplichten we aanbieders om hun dienst aan te bieden in een MaaS-app wanneer we deze voorschrijven. Door al het vervoer in één app aan te bieden wordt het gebruiksgemak vergroot en wordt deelmobiliteit (digitaal) toegankelijker.

Tot slot kunnen we bijvoorbeeld in samenwerking met aanbieders van deeltweewielers gebruikers attenderen op de juiste wijze van stallen.



7. We zorgen ervoor dat bij elke gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden

Het bieden van randvoorwaarden voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen is nodig om het structureel inbedden van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken en zodoende te werken met een lagere parkeernorm. Het opstellen van randvoorwaarden zorgt eveneens voor interactie en samenhang met het aanbod in de bestaande stad. Uiteindelijk moeten de randvoorwaarden leiden tot een betrouwbaar, divers en toegankelijk aanbod van deelmobiliteit dat nieuwe bewoners stimuleert om gebruik te maken van deelmobiliteit in plaats van het gebruik en bezit van een privéauto.

De randvoorwaarden worden in de uitwerking gedefinieerd. Mogelijke voorbeelden van randvoorwaarden zijn:



- Een initiatiefnemer krijgt een reductie op het aantal aan te leggen autoparkeerplekken door het fysiek aanleggen van parkeerplekken voor zowel deelauto's als deelbakfietsen. Daarbij mag een bepaald percentage van de totale parkeeropgave opgelost worden met deelauto's en deelbakfietsen. De reductie op de parkeernorm is gebaseerd op hoeveel privéauto's vervangen worden door één deelauto. Ook wordt hierbij meegenomen hoeveel

deelbakfietsen in de plaats mogen komen voor een deelauto. Zowel het percentage deelauto's en deelbakfietsen van de totale parkeeropgave, als de reductie op de parkeernorm door deelauto's en deelbakfietsen is maatwerk per gebied. De verdere uitwerking hiervan wordt opgenomen in het Actieplan Parkeren en de Nota Mobiliteitsnormen.

- Er is onderscheid tussen het fysiek aanleggen van plekken voor deelmobiliteit en de exploitatie. Als onderdeel van de oplevering is de initiatiefnemer in ieder geval verantwoordelijk voor het fysiek aanleggen van parkeerplekken voor deelmobiliteit. Het aanbod aan deelmobiliteit en de exploitatie voor de periode daarna dient anders geborgd te worden. De verdere uitwerking van de rol- en taakverdeling tussen gemeente en andere partijen wordt opgenomen in het Actieplan Parkeren.



De aanpak: Hoe gaan we deelmobiliteit organiseren?

De rollen van de gemeente

Om de ambitie op het gebied van deelmobiliteit waar te maken, zetten we als gemeente in op vier sporen, namelijk stimuleren, reguleren, communiceren en monitoren en evalueren:

- **Stimuleren:** We zetten in op stimuleren vanuit zowel de aanbod- als vraagkant van deelmobiliteit. Dit moet leiden tot een vorm van vervoer dat volledig geïntegreerd is in de mobiliteitsopties voor iedereen. Het stimuleren van vraag en aanbod verhoogt daarmee het gebruik van deelmobiliteit en draagt uiteindelijk bij aan de ambitie.
- **Reguleren:** Deelmobiliteit wordt aangeboden in de openbare ruimte. De openbare ruimte is schaars en de verdeling hiervan dient zorgvuldig te gebeuren. Door kaders te stellen en eisen te stellen aan deelmobiliteit kunnen we reguleren waar en op welke wijze deelmobiliteit aangeboden wordt.
- **Communiceren:** Deelmobiliteit is een jong concept en nog steeds in ontwikkeling. Om meer mensen te laten profiteren van de opkomst van deelmobiliteit en het gebruik te stimuleren, moet er bekendheid voor deelmobiliteit ontstaan. Door communicatie en (landelijke) campagnes wordt vanuit een doelgroepgerichte benadering het concept deelmobiliteit uitgelegd en aangegeven wat de toegevoegde waarde ervan is.
- **Monitoren en evalueren:** Deelmobiliteit ontwikkelt snel. Om te beoordelen welke concepten en vormen van deelmobiliteit effect hebben op de ambitie, is monitoring en evaluatie van groot belang. Daardoor draagt monitoring en evaluatie bij aan het verder richten, bijsturen en (door)ontwikkelen van deelmobiliteit.

Coördinatie en regie

Om deelmobiliteit conform de voorgestelde strategie verder te brengen is personele inzet nodig. De strategie vraagt immers om sturing, regie en coördinatie. Dit is nu intern nog niet (structureel) georganiseerd. Voor de komende jaren verwachten we 2 tot 2,5 dag per week aan capaciteit nodig te hebben. Hiervoor vinden we dekking in de CDOKE-middelen die de gemeente Zwolle toegekend heeft gekregen in het kader van het realiseren van de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Deelmobiliteit is namelijk één van de thema's die bijdraagt aan het klimaatdoel om de CO2-uitstoot te verminderen.

De beoogde coördinator vanuit de gemeente Zwolle is het eerste aanspreekpunt (zowel intern als extern) en verantwoordelijk voor het tot uitvoering brengen van deze strategie. Door deze rol goed in te richten zorgen we ervoor dat de verbinding met o.a. gebiedsontwikkelingen en samenhangende thema's uitstekend is belegd (denk onder andere aan mobiliteitshubs en parkeren). Ook is de afstemming

met collega's van vergunningen en handhaving van groot belang. Tot slot is er externe afstemming met regionale en landelijke partners nodig in het kader van kennisdelen, samenwerking en (mogelijke) cofinancieringsopties. Uiteraard creëren we met deze rol ook het gezicht naar aanbieders van deelmobiliteit en zorgen we voor een makkelijke ingang voor lokale (bewoners)initiatieven.



Versterken door aan te sluiten bij landelijke en provinciale initiatieven

De lokale ambities in Zwolle sluiten volop aan op de landelijke en provinciale agenda's, waardoor er kansen ontstaan om samen met het Rijk en de Provincie stappen te zetten.

Op landelijk niveau is Zwolle al betrokken bij de (inmiddels afgeronde) Green Deals rondom autodelen (gestart in 2015 en 2018). Daarnaast is het Ministerie van I&W dit jaar gestart met een Nationaal Samenwerkingsprogramma genaamd Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dit programma is gestart vanuit de behoefte voor meer standaardisering, harmonisering en het delen van kennis rondom gebruik, randvoorwaarden en opschaling van deelmobiliteit. Ondanks de groei van het gebruik van deelmobiliteit, staat het beleid voor deelmobiliteit nog in de beginfase. Zwolle is samen met andere gemeentes, provincies en regio's onderdeel van dit samenwerkingsprogramma. Verder is de gemeente Zwolle partner in het Dutch Metropolitan Innovations (DMI)-ecosysteem. Dit is een

publiek-private samenwerking op het gebied van slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit. Daarbij gaat het met name over het efficiënter en effectiever omgaan met data. Data over het gebruik en de potentie van deelmobiliteit kan onder andere bijdragen aan locatiekeuzes voor het aanbod van deelmobiliteit en is daarmee beslissingsondersteunend. Bij het ontsluiten van deelmobiliteit heeft data een cruciale rol in het optimaliseren daarvan. We vragen aanbieders om aan te sluiten op dit ecosysteem.

Op provinciaal niveau haken we aan bij het regionale loket deelmobiliteit. Dit loket heeft een coördinerende en ondersteunende rol bij het organiseren van gemeentegrens overstijgende deelmobiliteit. Het fungeert als eerste aanspreekpunt voor onder andere gemeenten en deelvervoeraanbieders.

Uitwerking

Deze strategie Deelmobiliteit is een logisch vervolg op vastgestelde beleidsmatige kaders vanuit de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie. Wel vraagt dit nog om een verdiepende uitwerking in uit te voeren



activiteiten en maatregelen in de vorm van een uitvoeringsagenda. Een deel van de uitwerking wordt opgepakt binnen de adaptieve ontwikkelstrategie hubs en de verdere uitwerking van de Mobiliteitsnormen als uitwerkingsspoor van de parkeerstrategie 2040.

Verdere uitvoering (en de financiering daarvan) wordt straks integraal afgewogen op basis van het in wording zijnde Programmatische aanpak van Mobiliteit. Na de integrale afweging en prioritering

wordt dit opgenomen in de bijbehorende dynamische mobiliteitsagenda voor de korte termijn (1 a 2 jaar) en via het begrotingsproces aan de raad voorgesteld. Het komende programma mobiliteit en de bijbehorende dynamische mobiliteitsagenda maakt het mogelijk om thema's aan elkaar te verbinden en deze samen te versterken. Deelmobiliteit kent immers raakvlakken met de thema's mobiliteitshubs, (fiets)parkeren, zero-emissie stadslogistiek en laadinfrastructuur. Door het combineren van inspanningen op deze thema's kan de financiering efficiënter en kunnen de activiteiten en maatregelen ook eerder en gecombineerd uitgevoerd worden. En daarnaast zorgen we zo voor integraal inzicht en overzicht richting de raad.



© Gemeente Zwolle 2023

