

Beslisnota voor de raad

Datum 19 december 2023

Openbaar

Onderwerp Strategie Deelmobiliteit
Versienummer 3

Portefeuillehouder Gerdien Rots
Informant S. Tjepkema
Afdeling Ruimte en Economie
Telefoon (038) 498 2133
Email S.tjepkema@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel Doel 6.3.2 Slimme en duurzame mobiliteit
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van n.v.t.

Bijlagen

1. Strategie Deelmobiliteit
2. Motie M 13a-1 'Deelmobiliteit: wie deelt, betaalt'
3. Motie 17 'Gaan voor Zwolse deelmobiliteit'
4. Evaluatie deeltweewielers
5. Movares rapport 'Synthese deelscooters'

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. In te stemmen met de Strategie Deelmobiliteit
2. Kennis te nemen van de voorgestelde wijze van afdoening van de motie M13a-1 'Deelmobiliteit: wie deelt, betaalt' en de motie M17 'Gaan voor Zwolse deelmobiliteit'
3. Kennis te nemen van de evaluatie over de deeltweewielers met vergunning

[Toelichting op het voorstel](#)

Datum 19 december 2023

Inleiding

Zwolle staat voor grote opgaven en mede daardoor voor noodzakelijke en stevige ambities op het gebied van mobiliteit. Met een grote woningbouwopgave groeit het aantal inwoners. Maar ook het aantal forensen en bezoekers groeit. Het toenemende aantal verplaatsingen van inwoners, forensen en bezoekers draagt bij aan de druk op de ruimte. De beschikbare ruimte is schaars en komt verder onder druk te staan. Dit vraagt om een andere benadering van mobiliteit; de mobiliteitstransitie.

De mobiliteitstransitie biedt kansen voor Zwolle om te kunnen groeien en om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit vraagt om een andere rol van mobiliteit waarbij de openbare ruimte niet met name ingericht is voor verplaatsingen en parkeren van auto's, maar er meer ruimte ontstaat voor lopen, fietsen, groen, spelen en ontmoeten. Een belangrijke rol in deze verandering binnen mobiliteit is weggelegd voor deelmobiliteit. Het delen van voertuigen draagt namelijk direct bij aan de inzet om minder, anders en schoner te reizen. Deelmobiliteit is onderdeel van een brede maatschappelijke trend waarin de deeleconomie centraal staat: gebruik in plaats van privébezit. Bovendien draagt deelmobiliteit ook bij de ambitie van Zwolle om de brede welvaart te verbeteren door onder vervoersarmoede tegen te gaan en sociale cohesie in buurten te versterken.

In de Omgevingsvisie "Ons Zwolle van morgen" en in de mobiliteitsvisie "Mobiliteit helpt Zwolle verder" is er aandacht voor het belang van deelmobiliteit. Deelmobiliteit komt in beide visies onder andere terug in het inrichtingsprincipe STOMP. Een uitwerking op het thema deelmobiliteit is er echter nog niet. De Strategie Deelmobiliteit is een eerste stap in het vormgeven van beleid voor deelmobiliteit in Zwolle. In de Strategie Deelmobiliteit worden de ervaringen met deelmobiliteit in Zwolle en de daaruit voortkomende aandachtspunten meegenomen, zoals overlast en gebrek aan continuïteit van het aanbod.

De Strategie Deelmobiliteit is gebaseerd op zeven strategische uitgangspunten:

1. We vergroten de betrouwbaarheid van het aanbod
2. We vergroten de diversiteit van het aanbod
3. We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven
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

Beoogd effect

De groei van de stad, inbreiding van woningen, klimaatverandering en de energietransitie vragen om een andere kijk op mobiliteit. Met de Strategie Deelmobiliteit zetten we in op een betrouwbaar, divers en toegankelijk aanbod van deelmobiliteit zodat er meer keuzes zijn in vervoeropties en om het autobezit en -gebruik te verminderen. Door het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren dragen we verder bij aan de mobiliteitstransitie en daarmee aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Zwolle.

Argumenten

1.1 De Strategie Deelmobiliteit sluit aan op vastgesteld beleid.

De Strategie Deelmobiliteit is een vervolg op vastgesteld beleid zoals de Omgevingsvisie, de Verstedelijkingsstrategie, de Mobiliteitsvisie en het Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen'. Daarnaast wordt het belang van de mobiliteitstransitie ook beschreven in het Coalitieakkoord.

Datum 19 december 2023

Deelmobiliteit wordt in het vastgestelde beleid benoemd als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Beleid dat specifiek over het thema deelmobiliteit gaat, is er echter nog niet. De Strategie Deelmobiliteit vormt de basis voor het deelmobiliteitsbeleid.

1.2 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit dragen we bij aan de mobiliteitstransitie.

De mobiliteitstransitie gaat in de kern over meer ruimte voor voetgangers en fietsers en het verschonen van mobiliteit. Het delen van voertuigen betekent dat er minder ruimte nodig is voor, met name, privéauto's. Ook het feit dat een gebruiker van deelmobiliteit bij elke verplaatsing een bewuste keuze maakt voor de juiste vervoerswijze leidt tot minder ruimtegebruik door mobiliteit. In Zwolle, waar door inbreiding van woningen nabijheid centraal staat, leidt dit tot meer lopen en fietsen. Het verminderen en anders reizen draagt bij aan meer ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen, groen, spelen en ontmoeten. Verder leidt het tot een gezondere leefomgeving door minder uitstoot en geluidsoverlast. Het verschonen van mobiliteit draagt eveneens bij aan de klimaat- en energieopgaves van Zwolle.

1.3 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit.

Deelmobiliteit is een succes als het een volwaardige vorm van vervoer is die door iedereen gebruikt kan worden. Daarmee is deelmobiliteit een aanvullende mobiliteitsoptie die tot meer keuzemogelijkheden leidt. Het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit is onder andere afhankelijk van het aanbod aan deelmobiliteit. We gaan particuliere en coöperatieve deelinitiatieven stimuleren en faciliteren. Daarnaast zetten we in op een betrouwbaar aanbod door nabijheid en beschikbaarheid van deelmobiliteit te vergroten (kwantitatief). Ook vergroten we de diversiteit van het aanbod door in te zetten op verschillende concepten en vormen (kwalitatief).

1.4 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit stimuleren we inwonersbetrokkenheid.

Eén van de strategische uitgangspunten in de Strategie Deelmobiliteit is het stimuleren en faciliteren van particuliere deelinitiatieven. Dat zijn deelinitiatieven die inwoners samen organiseren. We noemen dit in plaats van 'Mobility as a Service' ook wel 'Mobility as a Commons' (MaaC). Vanuit diverse redenen zetten we in Zwolle ons in voor MaaC, zoals het vergroten van deeloptyes, de diversiteit van deelmobiliteit, het toegankelijk maken van deelmobiliteit en versterken van sociale cohesie en eigenaarschap. Maar ook bij het creëren van een continue aanbod van deelmobiliteit zonder afhankelijkheid van marktpartijen hebben particuliere initiatieven een essentiële rol.

1.5 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit verminderen we de overlast van deeltweewielers.

Tijdens de eerste vergunningsperiode voor deeltweewielers heeft het systeem van vrij stallen (free-floating) geleid tot overlast in de openbare ruimte van te veel gestalde of verkeerd gestalde voertuigen. Dit zagen we met name rondom bestemmingen, zoals het station, de binnenstad en scholen. In de Strategie Deelmobiliteit is aangegeven dat we deeltweewielers van commerciële aanbieders niet meer aanbieden volgens dit systeem, maar op vaste locaties, in microhubs. Microhubs zijn parkeerlocaties voor een beperkt aantal deeltweewielers in de openbare ruimte. 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 met bijvoorbeeld belijning en bebording. Hiermee gaan we overlast in de openbare ruimte voorkomen en dragen we bij aan een toegankelijke stad.

Datum 19 december 2023

1.6 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit zetten we in op het voorkomen van vervoersarmoede.

De wens is om van deelmobiliteit een volwaardige vorm van vervoer te maken, zodat iedereen gebruik kan maken van deelmobiliteit om zich te kunnen verplaatsen. Deelmobiliteit is echter vanuit verschillende aspecten nog niet toegankelijk voor iedereen. Eén van de strategische uitgangspunten is gericht op het toegankelijk maken van deelmobiliteit. Zowel het fysiek, digitaal als het financieel toegankelijk maken van deelmobiliteit kan er aan bijdragen dat deelmobiliteit door meer mensen gebruikt kan worden en dat deelmobiliteit een aanvulling is van het totale aanbod van publieke mobiliteit.

1.7 We zorgen ervoor dat bij gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden

De komende jaren worden veel woningen in de bestaande stad toegevoegd. Door hierbij passende deelmobiliteit aan te bieden zorgen we ervoor dat we lagere parkeernormen kunnen toepassen en er dus meer ruimte komt voor groen en spelen en de bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd blijven. De strategie deelmobiliteit geeft kaders voor de implementatie van deelmobiliteit in gebieden.

2.1 Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit doen we een voorgestelde wijze van afdoening van de moties 13a-1 en 17.

Motie 13a-1 “wie deelt, betaalt”: Met de vaststelling van de Strategie Deelmobiliteit kiezen we voor regie van de gemeente over microhubs. De verantwoordelijkheid voor de microhubs ligt daardoor bij de gemeente en niet bij de aanbieders. Dit geldt ook voor de financiering van microhubs. Deze keuze is gemaakt omdat de inrichting van de openbare ruimte een gemeentelijke taak is. Als we de kosten daarvan zouden doorberekenen naar de aanbieders van deelmobiliteit kan dit ertoe leiden dat aanbieders zich niet inschrijven voor de vergunning in Zwolle. Dit leidt tot een afname van het aanbod. Daarnaast kan dit leiden tot hogere kosten voor de gebruikers omdat de aanbieders de kosten doorberekenen in de ritprijs. Beide argumenten hebben een nadelig effect op het bereiken van onze doelstelling om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren. Wel willen we de betrokkenheid van aanbieders bij de kwaliteit van hun product beter borgen door hierover harde afspraken in de vergunningverlening te maken.

Motie 17 “Gaan voor Zwolse deelmobiliteit”: Een essentieel onderdeel van de Strategie Deelmobiliteit is de inzet op particuliere deelinitiatieven. Dit noemen we ook wel MaaC. Een belangrijke reden om het organiseren van particuliere deelinitiatieven te faciliteren en stimuleren is het vergroten van inwonersbetrokkenheid. Dit gaat over betrokkenheid in de buurt. Gelijktijdig gaat het ook over het betrekken van inwoners bij overheidsbeleid, waardoor de kloof tussen burger en overheid gedicht kan worden.

3.1 De uitkomsten van de evaluatie over deeltweewielers en het mobiliteitsonderzoek 2023 zijn meegenomen in de Strategie Deelmobiliteit

De afgelopen vergunningsperiode voor deeltweewielers is geëvalueerd en is er een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd onder Zwolse inwoners. De resultaten zijn meegenomen bij het opstellen van de Strategie Deelmobiliteit. Uit de evaluatie en het mobiliteitsonderzoek blijkt dat het vrij stallen (free-floating) van deeltweewielers tot overlast leidt en negatief beoordeeld wordt. Hierdoor neemt ook het draagvlak hiervoor af. Dit gaan we onder meer voorkomen door deeltweewielers aan te bieden in microhubs. Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat beschikbaarheid, betaalbaarheid en gemak om deelmobiliteit te regelen belangrijke aandachtspunten zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit. Om de duurzaamheid van toekomstige deelsystemen te waarborgen worden aanbieders van deeltweewielers bij de vergunningaanvraag gevraagd om een duurzaamheidsplan aan te leveren.

Datum 19 december 2023

Risico's

1. *Negatief sentiment over deelmobiliteit in de stad zorgt voor te weinig draagvlak.*

Tijdens de eerste vergunningsperiode voor deeltweewielers werd er overlast ervaren in de openbare ruimte. Dit blijkt uit de evaluatie, het mobiliteitsonderzoek 2023 en het is aangekaart door partijen uit de stad. In de Strategie Deelmobiliteit is het voorkomen van overlast daarom één van de strategische uitgangspunten. Dit gaan we onder andere aanpakken door over te stappen van het vrij kunnen stallen (free-floating systeem) naar een systeem van microhubs. Ook gaan we aanbieders selecteren op onder andere de wijze waarop ze klachten afhandelen. Gelijktijdig willen we inwoners de gelegenheid geven om vrijblijvend kennis te maken met verschillende vormen en concepten van deelmobiliteit door middel van communicatie- en probeercampagnes. Hierdoor krijgt deelmobiliteit meer bekendheid en een positiever imago.

2. *Deelmobiliteit aangeboden door marktpartijen leidt tot gebrek aan continuïteit*

Voor commerciële aanbieders van deelmobiliteit is het van belang om hun businesscase financieel rond te krijgen. Bij weinig gebruik van hun dienst, kunnen marktpartijen ervoor kiezen om te vertrekken. Dit bevordert de continuïteit en betrouwbaarheid van het aanbod deelmobiliteit in de stad niet en draagt daarmee niet bij aan creëren van een volwaardige vorm van vervoer. We gaan bij de uitwerking van de deelmobiliteit onderzoeken op welke wijze we de continuïteit en betrouwbaarheid verder kunnen verbeteren. Gelijktijdig willen we minder afhankelijk zijn van alleen de markt door meer in te zetten op particuliere deelinitiatieven.

Financiën

Er wordt voor de komende jaren een coördinator deelmobiliteit aangesteld voor 2,5 dag per week. Deze inzet wordt meerjarig incidenteel gefinancierd uit de tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat-en energiebeleid (CDOKE middelen). Vanuit de CDOKE regeling zijn er naast financiële middelen voor de benodigde ambtelijke uur inzet voor coördinatie ook beperkte middelen voor materiële kosten, zoals voor communicatiecampagnes en onderzoek beschikbaar.

Communicatie

Op 8 december jl. is er een bijeenkomst georganiseerd met raadsleden, belangengroepen, gebruikers van deelmobiliteit en aanbieders van deelmobiliteit. Deze werkbijeenkomst was bedoeld om de aanwezigen te informeren over onze ambities wat betreft deelmobiliteit en gelijktijdig input en ervaringen op te halen bij de aanwezigen. Deze input is gebruikt in de strategie deelmobiliteit en gaan we gebruiken voor de uitwerking. Daarnaast hebben we communicatie als essentieel onderdeel opgenomen in deze strategie, bedoeld om met gerichte communicatiecampagnes –en acties de verschillende doelgroepen optimaal te bereiken.

Vervolg

In de Strategie Deelmobiliteit staan de kaders voor het deelmobiliteitsbeleid in Zwolle. De strategie vraagt uiteraard om een concretisering qua activiteiten en maatregelen die uitgevoerd gaan worden. Een deel van de uitwerking wordt opgepakt binnen het Actieplan Parkeren, de Nota Mobiliteitsnormen en de adaptieve ontwikkelstrategie hubs als uitwerking van de parkeerstrategie. De daadwerkelijke uitvoering en financiële bekostiging van de activiteiten en maatregelen wordt integraal over verschillende thema's afgewogen op basis van het nog vast te stellen mobiliteitsprogramma. De integrale afweging en prioritering wordt vervolgens opgenomen in de dynamische mobiliteitsagenda. Het mobiliteitsprogramma wordt in het voorjaar van 2024 aangeboden ter besluitvorming aan de Raad, waarna het agenderen van dynamische mobiliteitsagenda meeloopt in het reguliere begrotings- en beleidsproces.

Datum 19 december 2023

Vooruitlopend hierop worden de eerste noodzakelijke inspanningen voor deelmobiliteit opgepakt. De huidige vergunning voor deeltweewielers loopt tot en met mei 2024. Vanaf juni 2024 moet de nieuwe vergunning voor deeltweewielers in kunnen gaan. Het College neemt daarom in januari 2024 een besluit over de vergunning uitvraag deeltweewielers. Hierbij worden de kaders van de strategie deelmobiliteit als basis genomen.

Openbaarheid

De beslisnota is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer