

GEMEENTE ENSCHEDE

UITVOERINGS-

AGENDA

DEELMOBILITEIT

LEEFBAAR, AANTREKKELIJK EN

BEREIKBAAR ENSCHEDE



ENSCHDE

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1. ENSCHEDE KIEST VOOR DEELMOBILITEIT 4

- 1.1. Doelgroepen 5
- 1.2. Type deelvoertuigen 5
- 1.3. Huidige aanbod van deelvervoer 6

2. AMBITITES DEELMOBILITEIT 7

- 2.1. Leefbaar 7
- 2.2. Aantrekkelijk 7
- 2.3. Bereikbaar 7

3. UITVOERINGSAGENDA 8

- 3.1 Deelmobiliteithubs 8
- 3.2 Vergunning deelvoertuigen 10
- 3.3. landelijke en regionale samenwerking 11

INLEIDING

Deelvervoer is in opkomst, ook in Enschede. We hebben de afgelopen jaren kennis gemaakt met deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Ongeveer 10% van de inwoners van Enschede heeft wel eens een deelvoertuig gebruikt. Dit resulteert in ongeveer 2000 ritten per dag. 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 leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Deelmobiliteit past dus binnen 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 het ontwikkelen van beleidsregels.

1. ENSCHUDE KIEST VOOR 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 altijd beschikbaar en daarmee een goed alternatief voor de auto. Ook op momenten wanneer het openbaar vervoer in mindere mate beschikbaar is, zoals 's nachts. Het sluit ook aan bij het STOP-principe vanuit de mobiliteitsvisie; eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer of deelmobiliteit en dan pas de personenauto.

Het grotere aanbod van deelvoertuigen zorgt ervoor dat meer potentiële reizigers worden bereikt. Ook wordt deelvervoer aantrekkelijker als er veel voertuigen beschikbaar zijn en het systeem als betrouwbaar ervaren wordt. 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, zoals klimaatadaptatie en vergroening, 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

1.1. DOELGROEPEN

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

- **Inwoners** gebruiken deelfietsen voor korte verplaatsingen binnen de stad. Deelscooters voor middellange verplaatsingen bijvoorbeeld tussen omliggende gemeenten. Deelauto's of OV gebruiken we voor langere reizen.
- **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. Werknemers die met de trein komen kunnen met de deelauto vanaf het station de regio in.

1.2. TYPE DEELVOERTUIGEN

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

- **Deelauto's** maken over het algemeen gebruik van een gereserveerde parkeerplaats en zijn met name interessant voor langere 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 in de stad, omdat het autobezit erdoor vermindert.

- **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 deelvervoer is met name interessant voor de middellange ritjes binnen en tussen gemeenten.
- **Deelsteps** zijn in Nederland nog verboden op de openbare weg. De verwachting is dat in 2024 lichte elektrische voertuigen worden toegestaan en deze vorm van deelvervoer 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.

Sommige vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, ontwikkelen zich geleidelijk. Deze hebben een sterk positief effect op autobezit en CO2-uitstoot. Andere vormen, zoals deelscooters, ontwikkelen snel. Dat komt onder andere door 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.

We zien als risico dat deelvervoer, met name de deelscooters en deelsteps, mensen minder laat wandelen en fietsen. Dit schuurt met de fietsstad die we willen zijn.

1.3. 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	17 benzine auto's (back to one met gereserveerde parkeerplaats)
	My Wheels	10 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)
	Bolt	150 elektrische fietsen (free floating)
	Deelfiets- Nederland	5 fietsen (back to one)
Deelscooter	Felyx	200 elektrische scooters (free floating)

2. AMBITIES DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit sluit aan bij de ambities van de mobiliteitsvisie; leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar. Autobezit is diepgeworteld in onze samenleving en het kost tijd om te wennen aan nieuwe vormen van vervoer. En vooral aan het maken van andere vervoerskeuzes. Daarnaast is de verwachting dat jongeren die veelvuldig gebruik maken van deelmobiliteit, niet of pas op latere leeftijd overgaan tot de aanschaf van een eigen auto. Deelmobiliteit is daarom gebaat bij meerjarige pilots en beleidsregels. De effecten op van deelmobiliteit monitoren we continu zodat we kunnen bijsturen en het beleid waar nodig kunnen aanpassen.

2.1. LEEFBAAR

Door een betrouwbaar en aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit neemt de autoafhankelijkheid af. Met name bij de verdichtingsopgave van de woningbouw helpt deelmobiliteit zo het autobezit te verlagen. Daardoor kunnen we de beschikbare ruimte inzetten voor een leefbare omgeving, vergroening en/of klimaatadaptieve maatregelen. We streven naar het beperken van de invloed van deelmobiliteit op de actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Daarnaast zorgt het aanbod van (elektrisch) deelmobiliteit voor een afname van de CO₂-uitstoot.

2.2. AANTREKKELIJK

Een breed aanbod aan deelmobiliteit zorgt ervoor dat reizigers voor elke reis het meest geschikte vervoersmiddel kunnen kiezen. We zetten daarom in op een betrouwbare dienstverlening door voldoende voertuigen en voertuigtypen aan te bieden. Inwoners, bezoekers en werknemers hebben daardoor een grotere vervoerskeuze. Door het toevoegen van deelmobiliteit aan het traditionele OV (trein en bus), maken we het publieke mobiliteitssysteem in z'n geheel ook aantrekkelijker. Daarnaast zorgen de

deelmobiliteitshubs voor een zichtbare plek voor deelmobiliteit in de openbare ruimte.

2.3. BEREIKBAAR

Door een betrouwbaar en aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit 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%. Daarnaast willen we het gebruik van de Park&Ride Zuiderval en nieuwe Park&Ride- en Park&Bike-locaties stimuleren door het aanbieden van deelmobiliteit. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van de stad toe.

3. UITVOERINGSAGENDA

Om aan de ambities te werken, zetten we de komende twee jaar de volgende concrete stappen:

- Realiseren van deelmobiliteitshubs;
- Invoeren van het vergunningensysteem;
- Landelijke en regionale samenwerking.

3.1 DEELMOBILITEITHUBS

Deelmobiliteitshubs 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. Daar waar deelmobiliteitshubs zijn gerealiseerd is het 'free floating' systeem niet langer toegestaan, waardoor verrommeling van het straatbeeld wordt tegengegaan.

In de 'Mobiliteitsvisie 2030; leefbaar, aantrekkelijke en bereikbaar' is vastgesteld dat wij een netwerk van deelmobiliteitshubs willen realiseren. In het najaar van 2022 hebben we de eerste 25 deelmobiliteitshubs gerealiseerd binnen een pilot op Kennispark. Binnen de pilot is de landelijke huisstijl voor deelmobiliteitshubs toegepast en getest, zie afbeelding 3.2. Deze huisstijl is door een ontwerpbureau ontwikkeld en Enschede is samen met Amsterdam, Vlissingen en Utrecht de eerste gemeente die deze huisstijl in de praktijk toepast.

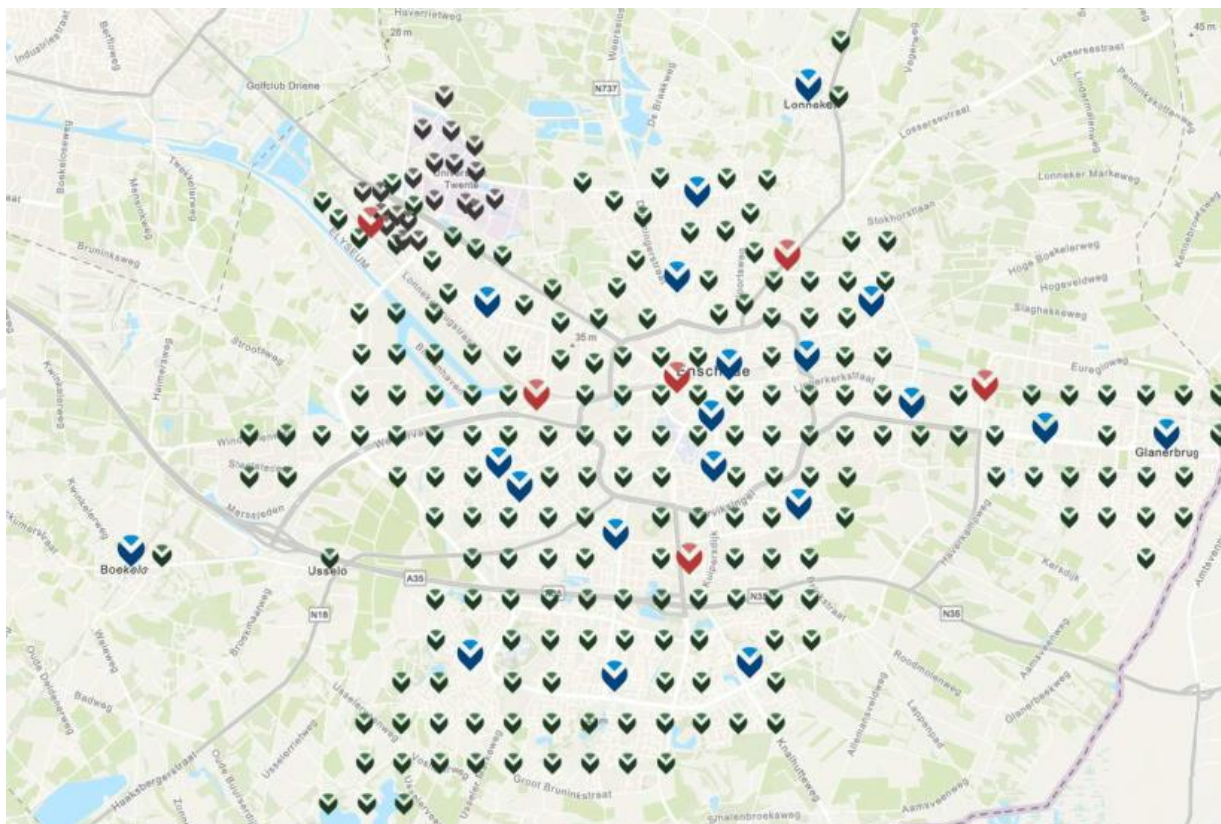
Bij het ontwerpen en realiseren van de deelmobiliteitshubs houden we de afmeting aan van een parkeerplaats, dus van 2 bij 5 meter. We houden rekening met uitbreidingsmogelijkheden zodat er, wanneer de hub vol is, ruimte overblijft om ritten af te sluiten zonder dat deze op het trottoir of de weg geplaatst moeten 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.



Afbeelding 3.1; Een klimaatadaptieve deelmobiliteitshub met een waterdoorlatend ondergrond

3.1.1. I&W PROGRAMMA

Voor de realisatie van de deelmobiliteitshubs in Enschede zijn we aangesloten bij het landelijk programma deelmobiliteitshubs van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W). Binnen dit programma wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen deelmobiliteitshubs; de regiohub, de wijkhub en de buurthub. Deze hubs verschillen in het minimaal aantal deelvoertuigen (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, pakketkluizen en wachtvoorzieningen. Vanuit de gemeente Enschede sluiten wij aan bij deze typologie.



Abbeelding 3.2; 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 200 buurthubs realiseren. Zie afbeelding 3.2 voor een indicatieve overzichtskaart. Bij het bepalen van de definitieve locaties maken we gebruik van gebruiksdata om een strategische plankaart op te stellen. Vervolgens kunnen inwoners hier feedback op geven voordat we de locaties definitief maken.

Gedurende de realisatie van de deelmobiliteitshubs en direct hierna evalueren we het gebruik van de deelmobiliteitshubs en de tevredenheid van inwoners

omtrent de verrommeling in de openbare ruimte. In het voorjaar van 2023 zijn deelmobiliteitshubs in stadsdeel Noord gerealiseerd. Vervolgens breiden we elk kwartaal het netwerk van deelmobiliteitshubs verder uit tot een dekkend netwerk over de gehele stad. Hiervoor hanteren we de volgende planning:

- Q4 2023 Stadsdeel Oost
- Q1 2024 Stadsdeel West
- Q2 2024 Stadsdeel Zuid
- Q3 2024 Stadsdeel Centrum



Abbeelding 3.3: pictogram tegels op de Hub

3.2 VERGUNNING DEELVOERTUIGEN

Tot nu toe hanteerden wij het openmarktmodel bij het toelaten van deelvoertuigen in Enschede en faciliteerden wij nieuwe deelfervoeraanbieders. Op basis van steden als Rotterdam, Groningen en Nijmegen hebben we in 2023 een vergunningsstelsel voor deelvoertuigen vastgesteld. Door het invoeren van een vergunningsplicht kunnen we de kansen van deelfervoer benutten en negatieve bijeffecten op de openbare ruimte beperken.

Op basis van een marktverkenning die wij samen met de gemeente Hengelo hebben uitgevoerd onder deelfervoeraanbieders die actief zijn in onze regio, hebben we gekozen voor een schaarse vergunning met selectiecriteria. Deelfervoeraanbieders hoeven dan maar met een beperkt aantal partijen te concurreren en kunnen daarnaast een duurzamere relatie opbouwen met de gemeente.

De vergunningsplicht geldt op voor alle deelvoertuigen, behalve deelauto's, -bakfietsen en back-to-one deelfietsen vanaf stations en P&R-locaties. Op dit moment geven we een vergunning uit aan twee aanbieders van elektrische deelscooters en twee aanbieders van (elektrische) deelfietsen. Indien er meer dan twee aanvragers voor een vergunning zijn, doen we een vergelijkende toets op basis van de selectiecriteria. De vergunning gaat in op 1 maart 2024.

3.2.1. DEELAUTO'S

Deelauto's hebben het grootste effect op het autobezit. In Enschede is het aantal deelauto's de afgelopen jaren toegenomen van 4 deelauto's in 2020 naar 30 deelauto's in 2023. Hier zit ook nog steeds veel potentie en een vergunningsplicht met dezelfde voorwaarden als voor deelscooter- en deelfietsaanbieders zou deelautoaanbieders afschrikken. We moeten hiervoor aparte nadere

regels opstellen met aandacht voor gereserveerde parkeerplaatsen, parkeervergunningen, laadinfrastructuur, aantal voertuigen, gemeentegrensoverschrijdende ritten en zakelijk vervoer. Hierbij houden we ook rekening met het aanbod van particuliere deelauto's zoals de buurtdeelauto.

3.2.2 DEELBAKFIETSEN

Net als dat we eerst het openmarktmodel hebben gehanteerd voor deelscooters en deelfietsen, willen we voor deelbakfietsen nog geen vergunningsplicht invoeren. Hierdoor is het voor potentiële aanbieders van deelbakfietsen aantrekkelijker om te beginnen in Enschede en kunnen we zo ervaringen opdoen met (elektrische) deelbakfietsen. Welke kansen bieden deze voertuigen voor 'leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar' uit de Mobiliteitsvisie en wat zijn mogelijke negatieve bijeffecten.

3.2.3. BACK-TO-ONE DEELFIETSEN

Op station- en P&R-locaties is het wenselijk om een bepaald aanbod van deelfietsen te hebben die als last-mile oplossing kunnen worden gebruikt door bezoekers en werknemers. Deze deelfietsen worden enkel gebruikt om op de bestemming te komen en weer terug, vandaar 'back-to-one'. Bij voorkeur plaatsen de vergunninghouders voldoende aanbod op de zogenoemde regiohubs. Het kan echter nodig zijn om hiervoor een andere aanbieder in te zetten of om zelf deelfietsen vanaf deze locaties te exploiteren. Door het uitsluiten van back-to-one deelfietsen vanaf station- en P&R-locaties behouden we deze mogelijkheden open.

3.2.4. DEELSTEPS

Met het invoeren van een vergunningsplicht zijn we een mogelijke ongecontroleerde toestroom van deelsteps voor, op het moment dat deze door het Rijk worden toegestaan op de openbare weg. Bij het opstellen van nadere regels voor deelsteps houden

we rekening met de invloed die deze steps kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Bovendien hebben we aandacht voor het effect van de deelsteps op het wandelen en fietsen in de stad. Wanneer men voor de step als vervoermiddel kiest in plaats van te wandelen of fietsen, schuurt dit met de gezonde stad die we willen zijn. Daarom willen we deelsteps alleen toestaan wanneer het een meerwaarde voor de stad met zich mee brengt.

3.3. LANDELIJKE EN REGIONALE SAMENWERKING

Ondanks het toenemende gebruik van deelmobiliteit, staat het (nationale) beleid voor deelmobiliteit nog in de kinderschoenen. Bij gemeenten, regio's en provincies leeft de behoefte naar meer standaardisering, harmonisering en het delen van gezamenlijke kennis rondom gebruik, randvoorwaarden en opschaling van deelmobiliteit. We werken samen om kennis te delen, efficiëntievoordelen te bereiken en pilots te kunnen draaien.

3.3.1. NATUURLIJK!DEELMOBILITEIT

Door het Rijk is besloten is om een landelijk samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit op te richten. Binnen het samenwerkingprogramma is Enschede één van de 15 koploper-gemeenten en nemen we deel aan meerdere projecten, zoals publiekscampagnes, standaardisering data en monitoring, MAAS-waardig deelvervoer.

3.3.2. PROVINCIAAL LOKET DEELVERVOER

Op regionaal niveau zien we meerwaarde in gemeentegrensoverschrijdende ritten. We zijn daarom nauw betrokken bij het provinciale loket deelmobiliteit en nemen het voortouw in het harmoniseren van beleidsregels, het opschalen van het deelvervoeraanbod in de regio en het ontwikkelen van regionale deelmobiliteitshubs, zoals de P&R-Zuiderval. Hierin staat onder andere de

werkgeversaanpak centraal, waarbij we het bedrijfsleven ondersteunen bij duurzaam mobiliteitsbeleid.

3.3.3. PUBLIEKE MOBILITEIT

Door het toevoegen van deelvervoer aan het traditionele OV (trein en bus), maken we het publieke mobiliteitssysteem in z'n geheel ook aantrekkelijker. Daarom zetten we erop in om deelvervoer op te nemen in de busconcessie van 2027/2028.

