

POSTADRES
Postbus 20
7500 AA ENSCHEDE

BEZOEKADRES

TELEFOONNUMMER
14053

Aan de Gemeenteraad

DATUM
11 juli 2022

ONS KENMERK
2200061365

BEHANDELD DOOR
R. Goossens

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

DOORKIESNUMMER

ONDERWERP

Stand van zaken deelmobiliteit + onderzoek belasten deelvervoer

Geachte leden van de Raad,

Deelvervoer is in opkomst, ook in Enschede. We hebben de afgelopen jaren kennis gemaakt met deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Deze ontwikkeling biedt nieuwe mogelijkheden, zeker met het oog op duurzamere keuzemogelijkheden en een lagere autoafhankelijkheid. Daarentegen zorgt het free-floating systeem ook voor overlast en verrommeling van de openbare ruimte. Om de markt beter te kunnen reguleren stellen we momenteel beleidsregels op. In deze raadsbrief geven wij informatie over de stand van zaken en weergeven wij de resultaten van het onderzoek naar het belasten van deelvervoer. Zoals gevraagd in de unaniem aangenomen motie van de heer Heutink (PVV) over 'aanpak deelvoertuigen' van 16 mei 2022.

Waarom deelmobiliteit?

Deelmobiliteit is innovatief, duurzaam en biedt de reiziger meer keuzemogelijkheden. Wij zien deelvoertuigen dan ook als aanvulling op ons mobiliteitsaanbod. De deelscooters en deelfietsen zijn bijvoorbeeld 24/7 beschikbaar en daarmee een goed alternatief voor als het OV in mindere mate beschikbaar is, zoals 's nachts. Het sluit ook aan bij het STOP-principe vanuit de mobiliteitsvisie; eerst stappen, dan trappen, dan OV/deelmobiliteit en dan pas de personenauto. Het grotere aanbod van deelvoertuigen zorgt ervoor dat meer reizigers worden bereikt en dat het systeem aantrekkelijker wordt door een grotere betrouwbaarheid. Als gebruikers de deelscooter of deelfiets gebruiken voor de korte ritjes binnen de stad neemt de autoafhankelijkheid en autobezit af. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor leefbaarheid en blijft de stad bereikbaar. Dit is door adviesbureau Advier visueel weergegeven in de hieronder weergegeven deelmobiliteitscirkel.



Huidig aanbod van deelfervoer

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 terugbreng-mogelijkheden; 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 het servicegebied achtergelaten worden.

Type	Aanbieder	Aantal voertuigen	Systeem
Deelauto	Greenwheels	12 benzine auto's	Back to one (gereserveerde parkeerplaats)
	MyWheels	8 benzine/hybride auto's 3 elektrische auto's	Back to one (gereserveerde parkeerplaats) Home zone based (voertuig moet binnen bepaalde zone teruggebracht worden)
Deelfiets	OV-fiets	60 fietsen	Back to one
	GoSharing	150 elektrische fietsen	Free floating
	Dott (vertrekt begin juli)	150 elektrische fietsen	Free floating
	Bolt (start begin juli)	150 elektrische fietsen	Free floating
	DeelfietsNederland	5 fietsen	Back to one
Deelscooter	GoSharing	200 elektrische scooters	Free floating
	Felyx	200 elektrische scooters	Free floating
	Check.	200 elektrische scooters	Free floating

Dott vertrekt begin juli met de elektrische deelfietsen uit Enschede. Zij focussen de operatie op grote Europese steden en hebben daarvoor de deelfietsen uit Nederland nodig. Bondi is afgelopen mei met de elektrische deelfietsen vertrokken uit Enschede vanwege een focus op Den Haag. GoAbout was eerder in 2021 al gestopt met het aanbieden van deelfietsen.

Deelmobiliteitshubs

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. Het is de bedoeling om daar waar deelmobiliteitshubs zijn gerealiseerd het 'free floating' systeem niet langer toe te staan, waardoor verrommeling van het straatbeeld wordt tegengegaan. In de 'Mobiliteitsvisie 2030; leefbaar, aantrekkelijke en bereikbaar' is vastgesteld dat wij een netwerk van deelmobiliteitshubs willen realiseren. Hiervoor zijn we momenteel in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om deel te nemen aan een subsidie-programma voor een landelijke uitrol van deelmobiliteitshubs in de periode 2022 - 2024.

Binnen dit programma wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen hubs; de regiohub, de wijkhub en de buurthub. Deze hubs verschillen in het minimaal aantal deelvoertuigen (15, 10 en 5 per hub), de aansluiting op OV, de doelgroepen, het type verplaatsingen, locaties en voorzieningen. Wij voorzien regiohubs bij centrale locaties met grote reizigersaantallen, denk aan de stationsomgeving en Park+Ride en Park+Bike locaties. De wijkhub krijgt een centrale locatie binnen de woonwijken nabij winkelcentra 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 100 buurthubs realiseren. De plannen hiervoor worden momenteel uitgewerkt. Het plan is om eerst op strategische locaties deelmobiliteitshubs te realiseren en vervolgens wijk voor wijk het netwerk verder uit te breiden. Hierbij worden inwoners betrokken om goede locaties te bepalen.

Deze zomer starten we met de eerste 22 deelmobiliteitshubs binnen een pilot op Kennispark. Gedurende deze pilot wordt de landelijke huisstijl voor deelmobiliteitshubs getest. Deze huisstijl is door ontwerpbureau Mijksenaar ontwikkeld en Enschede is samen met Vlissingen en Utrecht de eerste gemeente die deze huisstijl in de praktijk gaat toepassen. We werken hiervoor samen met de gebiedsorganisatie Kennispark en de Universiteit Twente. Binnen de pilot spelen we vooral in op de last-mile mogelijkheden voor forenzen die parkeren bij FC Twente en het veelvuldig gebruik van deelvoertuigen door studenten.



Beleidsregels

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

We willen daarom in navolging van steden als Rotterdam, Groningen, Zwolle en Nijmegen ook werk maken van een vergunningensysteem voor deelfervoer. Van faciliteren van de markt naar reguleren van de markt. Om het wiel niet zelf uit te vinden volgen wij de landelijke ontwikkelingen en trekken lering uit de ervaring van andere steden. In een marktverkenning onder deelfervoeraanbieders blijken de beleidsregels van Rotterdam zeer bruikbaar en deze willen wij dan ook graag kopiëren. We hebben daarbij oog voor het daadwerkelijk gebruik, beschikbaarheid van de dienst, het voorkomen van overlast, de (klanten)service, het servicegebied en aansluiting op deelmobiliteitshubs, het delen van data en een dynamisch voertuigplafond.

Om de beleidsregels in werking te laten treden dient het college een wijziging van de verordening kwaliteit leefomgeving te nemen. Daarnaast moet de raad instemmen met het vergunningensysteem. Wij verwachten beide besluiten aan het einde van dit jaar te kunnen voorleggen. In de aanloop naar deze besluiten nemen we de input vanuit de raad mee door middel van een discussienota. De daadwerkelijke aanbesteding en vergunningsverlening volgt dan aan het einde van dit jaar of begin volgend jaar. Hierin trekken we samen op met de gemeente Hengelo. Op regionaal niveau zien we namelijk meerwaarde in gemeente-grensoverschrijdende ritjes en een voorwaarde daarvoor is dat dezelfde deelvervoeraanbieders in omliggende gemeenten actief zijn.

Bovenstaande vergunningensysteem richt zich voornamelijk op deelfietsen en deelscooters. Voor deelauto's willen we aparte beleidsregels opstellen. Zij maken veelal gebruik van het 'back to one' principe en hebben een grote invloed op het autobezit van inwoners. We willen deelauto's daarom stimuleren en denken daarbij aan een aangepaste parkeervergunning voor deelauto's en het financieren van de gereserveerde parkeerplaatsen en laadinfrastructuur.

Onderzoek belasten deelvervoer

In de unaniem aangenomen motie van 16 mei 2022 is gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het commercieel gebruik van de openbare grond door deelvoertuigen te belasten (bijv. met precariobelasting). Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt een bureaustudie en betrekken wij de kennis en ervaring van andere gemeenten, zoals Rotterdam en Eindhoven, ParkeerBedrijf Enschede en GBTwente. We hebben een drietal scenario's onderzocht:

- Precariobelasting; het belasten van commercieel gebruik van de openbare ruimte.
- Parkeerbelasting; het belasten van parkeren op daarvoor aangewezen plaatsen.
- Leges; het in rekening brengen van de door gemeente verstrekte diensten.

Hieronder wordt per scenario een antwoord gegeven over de mogelijkheid om deze in Enschede in te voeren om het commercieel gebruik van de openbare grond door deelvoertuigen te belasten.

Precariobelasting

Om precariobelasting te kunnen heffen moet sprake zijn van het gebruik van een vaste afgebakende plek. Het is daarom niet mogelijk om precariobelasting te heffen op losse deelvoertuigen die gebruik maken van het 'free floating' principe. Vanwege de beperkte duurzaamheid van het ruimtebeslag. Deelvoertuigen met een gereserveerde parkeerplaats (het 'back to one' principe) zouden mogelijk wel in aanmerking komen voor precariobelasting, maar volgens Artikel 80 Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 kan een gemeente voor het gebruik van de weg of stoep door een motorrijtuig alleen parkeerbelasting heffen.

Het is mogelijk om precariobelasting te heffen op vaste afgebakende plekken, zoals deelmobiliteitshubs. In dat geval dienen deze hubs wel uitbesteed te worden aan een commerciële partij die de aanleg en beheer van de hub organiseert. Vooralsnog zijn wij als gemeente van plan om deze deelmobiliteitshubs, net als bushaltes en taxistandplaatsen, in eigen beheer te realiseren.

Parkeerbelasting

Om parkeerbelasting te kunnen heffen moet sprake zijn van parkeren op vaste daarvoor aangewezen parkeerplekken. Voor deelscooters en deelfietsen geldt dat deze op het trottoir geplaatst moeten worden, mits deze het voetverkeer niet hinderen. We kunnen op deze voertuigen dus geen parkeerbelasting heffen. Voor deelauto's is het wel mogelijk om parkeerbelasting te heffen en dat wordt op dit moment ook al gedaan. Deelautoaanbieders moeten voor de voertuigen binnen de betaald parkeren zone een parkeervergunning aanvragen. Om het aanbod van deelauto's in Enschede te vergroten willen we bij het opstellen van de beleidsregels voor deelvervoer kijken naar een aangepaste parkeervergunning voor deelauto's.

Leges

Bij het aanvragen van een vergunning kunnen legeskosten in rekening worden gebracht. Op dit moment werken we aan de invoering van een vergunningensysteem voor deelvervoer. Wanneer deze is ingevoerd kunnen wij ook legeskosten gaan vragen voor de behandeling van de vergunnings-aanvraag. Deze legeskosten mogen alleen de werkelijk gemaakte proceskosten dekken.

Concluderend kan gesteld worden dat de enige mogelijkheden om deelvervoer te belasten zijn door middel van parkeerbelasting op deelauto's en door middel van leges op de nog in te voeren vergunning voor deelvoertuigen.

Overige zaken

- Om inwoners en bezoekers te informeren over deelvervoer hebben we de webpagina www.enschede.nl/deelvervoer aangemaakt. Deze pagina wordt momenteel geüpdatet. Daarnaast zijn willen we op korte termijn met (gedrags)campagnes komen over het maken van duurzame vervoerskeuzes, het correct parkeren van deelvoertuigen en het gebruiken van de deelmobiliteitshubs.
- We onderzoeken de mogelijkheid voor inwoners om overlastmeldingen van deelvoertuigen via Meldingen Openbare Ruimte (slim melden Enschede) in te dienen. Dit is duidelijk en helder voor inwoners en geeft ons ook inzicht in de klachten en opmerkingen van inwoners. Tot nu toe moeten inwoners overlastmeldingen direct bij de betreffende deelvervoeraanbieder indienen.
- Deelvervoeraanbieders weten de gemeente Enschede goed te vinden. Wij zien daarnaast meerwaarde in een regionaal dekkend aanbod van deelvervoer. Dat zien we nu al met het aantal ritten tussen Enschede en Hengelo. Door de regio Twente is een regionale aanjager deelmobiliteit aangesteld. Met als doel om het aanbod van deelvervoer in omliggende gemeenten te vergroten. Het adviesbureau Royal HaskoningDHV geeft invulling aan de regionale aanjager deelmobiliteit.
- Ambtenaren van de gemeente Enschede maken sinds enkele jaren gebruik van StadUp waarbij zij voor hun zakelijke reizen kunnen kiezen tussen de NS businesscard, een deelauto of deelfiets. Momenteel bereiden we een nieuwe aanbesteding voor en onderzoeken daarbij de mogelijkheid om gebruik te maken van openbare deelvoertuigen. Hierdoor garandeert de gemeente een bepaalde vraag en kan daarop het aanbod toenemen. Andere grote werkgevers en omliggende gemeenten zouden hier dan later op kunnen aansluiten.
- Onderzoeksbureau Keypoint Consultancy onderzoekt momenteel de beschikbare data van deelvoertuigen. Naar verwachting krijgen we hierdoor inzicht in het gebruik van de deelvoertuigen, herkomst en bestemmingen van ritten, ritstatistieken en reismotieven.
- De verwachting is dat vanaf medio 2023 de elektrische (deel)step de openbare weg op mag in Nederland. Wij volgen de landelijke ontwikkelingen en spelen hier bijvoorbeeld op in door de deelmobiliteitshubs flexibel en uitbreidbaar te maken. Het invoeren van het vergunningensysteem kan helpen om een wildgroei aan deelsteps te voorkomen.

Vervolg

Met deze raadsbrief beschouwd het college de motie van de heer Heutink (PVV) over 'aanpak deelvoertuigen' van 16 mei 2022 als afgehandeld. In het najaar komen wij met een discussienota naar de raad. Daarop volgend kunnen we de beleidsregels en het vergunningensysteem verder uitwerken en verwachten we deze eind van het jaar voor te leggen aan de raad.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

(E.A. Smit)

(R.W. Bleker)