

Raadsvoorstel



Onderwerp **Groningen Deelt - Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit 2022-2030**
Steller/telnr. Stijn Ringnalda / 06 52 72 39 14 Bijlagen 1

Classificatie	Openbaar
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefeuillehouder	Philip Broeksma Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand Q4 Jaar 2022 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit het Uitvoeringsprogramma “Groningen Deelt 2022-2030” vast te stellen.

Samenvatting

In december 2021 heeft uw raad de Mobiliteitsvisie “Groningen Goed op weg” vastgesteld. Deelmobiliteit is met het vaststellen van de mobiliteitsvisie een vast onderdeel geworden van ons mobiliteitsbeleid. Het college is verzocht om in een uitvoeringsprogramma invulling te geven aan de plannen voor deelmobiliteit. Dit uitvoeringsprogramma leggen wij u nu voor. In het Uitvoeringsprogramma “Groningen Deelt” geeft het college aan welke maatregelen wij nu, straks en later (2022-2030) nemen om deelmobiliteit te stimuleren. We vragen uw raad het uitvoeringsprogramma vast te stellen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Op 22 december 2021 stelde uw raad de Mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg’ vast. In de visie kiezen we voor de transitie naar minder, ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer. Dat is nodig, want de komende jaren blijft de gemeente groeien qua inwoners en banen. Doen we niets dan zal het ruimtebeslag van autoverkeer verder toenemen.

Bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie heeft uw raad het college verzocht om verdere invulling te geven aan de plannen in de vorm van vier uitvoeringsprogramma’s: het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2040, de Routekaart OV 2040, het Uitvoeringsprogramma Hubs en het Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit. Het voorliggende Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit omvat concrete maatregelen die we willen nemen om de potentie van deelmobiliteit tot wasdom te laten komen.

Deelmobiliteit draagt bij aan de verduurzaming van de Groningse mobiliteit. Door vervoersmiddelen efficiënter met elkaar te delen herwinnen we kostbare openbare ruimte ten opzichte van stilstaande privé voertuigen op straat. Dit leidt tot een vermindering van het aantal autokilometers, een vermindering van het autobezit en een vermindering van de uitstoot. Hiermee maken we ruimte voor groen, fietsers en voetgangers, ruimte voor klimaat en biodiversiteit. Niet voor niets wordt in het Klimaatakkoord door het kabinet ingezet op deelmobiliteit. Het Rijk stelt tot doel dat medeoverheden het gebruik van deelmobiliteit versnellen en opschalen om zo de mobiliteit te verduurzamen en de regionale bereikbaarheid verder te verbeteren.

Inwoners die zich geen eigen auto willen of kunnen permitteren, kunnen door deelmobiliteit toch incidenteel gebruik maken van een auto. De aanschaf en het bezit van een auto is vaak een grote kostenpost.

Kader

Deelmobiliteit is met het vaststellen van de mobiliteitsvisie een vast onderdeel geworden van ons mobiliteitsbeleid. We benoemen dat we deelmobiliteit omarmen, want deelmobiliteit draagt bij aan de overgang naar vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. Ook vergroot deelmobiliteit het keuzepalet aan vervoer. We geven aan dat deelmobiliteit (inter)nationaal nog volop in de ontwikkelingsfase zit. We zien veel innovaties en nieuwe concepten ontstaan. De gemeente biedt daarvoor ruimte als deze bijdragen aan onze doelstellingen van duurzaam vervoer.

Daarbij geven we ook aan dat de gemeente de regie voert. Alle vormen van deelmobiliteit zijn vergunningsplichtig. Daarmee beschikken we over een instrument om te sturen op de voorwaarden waaronder aanbieders deelmobiliteit in de gemeente mogen aanbieden. De gemeente kan hierdoor de groei van deelmobiliteit stimuleren en in goede banen leiden.

We formuleren in de mobiliteitsvisie onze opgaves voor deelmobiliteit: we gaan het aanbod en gebruik van deelauto’s vergroten, een systeem opzetten voor deeltweewielers, initiatieven voor deelloogistiek ondersteunen en regie voeren op deelmobiliteit. Hoe we deze opgaves aanpakken duiden we in dit uitvoeringsprogramma.

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de straat’ (2018) beschrijven wij de rol die we weggelegd zien voor de deelauto. We benoemen dat we met het bevorderen van deelauto’s de parkeerbehoefte willen verminderen. Met ons parkeerbeleid faciliteren we daarom deelauto’s. Waar parkeerruimte schaars is, krijgen deelauto’s voorrang. We denken hierbij niet alleen aan bedrijfsmatige professionele aanbieders van deelauto’s, maar ook aan lokale initiatieven van particulieren. Deze initiatieven willen wij waar mogelijk ondersteunen en faciliteren. Daarbij merken we op dat nieuwe technologie het mogelijk maakt dat deelauto’s niet altijd meer een vaste locatie in een wijk krijgen. Bij nieuwbouw geven we aan dat een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen hoeft te realiseren wanneer deelauto’s in een mobiliteitsplan meegenomen worden.

Argumenten en afwegingen

Het Uitvoeringsprogramma “Groningen Deelt” richt zich primair op de deelauto. Er is ons alles aan gelegen om de deelauto in Groningen te laten slagen. De deelauto kan van alle deellovoertuigen het sterkst bijdragen aan het herwinnen van de openbare ruimte. Autodelen heeft namelijk de potentie om direct bij te dragen aan het vervangen van een eerste of tweede auto in eigen bezit. In beperkte mate hebben we echter beleid geschreven en maatregelen genomen ten aanzien van de deelauto. Dat verandert met de vaststelling van dit uitvoeringsprogramma. De gemeente gaat autodelen stimuleren, faciliteren en regisseren. De belangrijkste maatregelen voor deelauto’s luiden als volgt:

- We communiceren, informeren en organiseren acties om deelautogebruik te stimuleren. De gemeente maakt via haar communicatiekanalen, waaronder Duurzaam Groningen, Groningen Bereikbaar, de eigen gemeentelijke website en brieven, het aanbod van deelauto’s kenbaar. We starten (probeer)acties samen met de aanbieders op

sleutelmomenten waarbij inwoners het autobezit overwegen, zoals bij een verhuizing, het behalen van het rijbewijs of bij de plaatsing van een nieuwe deellauto in de straat.

- We werken een gedeelde parkeervergunning uit. De gemeente wil stimuleren dat inwoners privéauto's delen. Wanneer twee inwoners in twee verschillende parkeergebieden één auto delen, is het wenselijk als de auto in beide gebieden geparkeerd mag worden.
- De gemeente gaat sturen op een dekkend netwerk van deellauto's in de gemeente. Iedere inwoner moet op een acceptabele loopafstand een deellauto kunnen pakken. We stimuleren ook deellauto's op plekken die gekenmerkt worden door een lagere bereikbaarheid en/of een lagere commerciële interesse vanuit de aanbieder door middel van experimenten.
- We gaan nieuwe vergunningen, voorwaarden en tarieven invoeren voor commerciële aanbieders. We herkennen dat onze huidige producten niet langer passen bij de deellauto-vormen die nu op ons afkomen. Dat gaan we veranderen. We vinden ook dat deellautobedrijven een tarief moeten betalen dat passend is voor het gebruik van de openbare ruimte.
- Alle nieuwe deellauto's worden zero-emissie per 2025. We maken het principebesluit dat we vanaf 2025 geen nieuwe vergunningen meer geven voor het aanbieden van fossiel aangedreven deellauto's. Vanaf 2026 moeten alle deellauto's elektrisch zijn. Dat besluit hebben we afgestemd met de markt en past naadloos bij de overgang naar elektrische deelmobiliteit, zoals dit ook in andere steden in Nederland wordt doorgevoerd.
- We zien zelfs dat steeds meer bewoners zelf actie willen gaan nemen om te beginnen met autodelen. De gemeente gaat deze bewoners aanmoedigen. Hiervoor starten we een experiment. We gaan financiële ondersteuning bieden aan coöperaties om met elkaar een deellauto op straat te realiseren.

Na de kern over de deellauto richten we ons op de deeltweewielers. Een breed en grootschalig deeltweewielersysteem is, zeker binnen de stad, een volwaardig alternatief voor het gebruik van de eigen auto. Een deeltweewielersysteem geeft iedereen in Groningen een gelijke kans om gebruik te maken aan een diversiteit van tweewielers. En dit zonder de lasten te dragen van het bezit. Deeltweewielers zijn daarbij van meerwaarde voor de eerste en de laatste kilometers van de reis van deur tot deur in de keten. Daarmee wordt het gebruik van P+R-terreinen en hubs met een aanbod van deeltweewielers aantrekkelijker.

Deeltweewielers delen wij op in een vijftal voertuigcategorieën. Respectievelijk zijn dat de deelfiets, de deelbakfiets, de deelsnorfiets, de deelbromfiets en de deelstep. We kiezen ervoor om nadrukkelijk de voorkeur te geven aan actieve en ruimte-efficiënte deeltweewielers.

We nemen voor de deeltweewielers onder andere de volgende maatregelen:

- We zetten in op hubsystemen voor deeltweewielers. Deeltweewielers werden eerder grotendeels freefloating aangeboden. Regelmatig doet zich nog overlast voor. We zijn daarom bezig met het invoeren van een digitale hubkaart. Dit hebben we onlangs gedaan voor deelfietsen. De digitale hubkaart geeft kleinschalige locaties (hubs) weer waarbinnen deeltweewielers geparkeerd moeten worden. Deze hubs concentreren zich op OV-knooppunten, fietsparkeervoorzieningen en belangrijke bestemmingen. Hiermee verwachten we (parkeer)overlast van deeltweewielers verder tegen te kunnen gaan. Voor deelscooters namen we al eerder maatregelen. We overlegden aanwijsbare plaatsen en vakken waar deelscooters wel en niet mogen staan. Zo sloten we onder meer de binnenstad uit en voerden we verdere wijzigingen door in wijken en buurten in overleg met bewoners, ondernemers en aanbieders. We onderzoeken nu verder op welke manier ook de deelscooters kunnen overstappen naar het hubstelsel.
- We gaan deeltweewielerhubs inrichten op autoparkeerplaatsen. Autoparkeerplaatsen kennen een hoog ruimtegebruik en faciliteren slechts een beperkt aantal verplaatsingen. Voor deeltweewielers geldt het tegenovergestelde. Ze worden veelvuldig in Groningen gebruikt. Het herbestemmen van autoparkeervakken voor deeltweewielers past helemaal binnen de kaders die wij stellen aan efficiënt ruimtegebruik en duurzame mobiliteit.
- We starten een experiment met deelbakfietsen. De deelbakfiets is een duurzaam, gezond en volwaardig alternatief voor korte autoritten. We zien toegevoegde waarde in het delen van een bakfiets, want een bakfiets is relatief duur in aanschaf en wordt over het algemeen minder vaak gebruikt. In de pilot willen we verkennen of we ondernemers en bewoners kunnen voorzien van deelbakfietsen op vaste plekken.
- We verlenen vooralsnog geen vergunningen voor deelsteps en deelbromfietsen. De deelstep vervangt met name ritten te voet of met de fiets. Dat zijn juist de actieve vormen van verplaatsen die wij op één hebben gezet in ons mobiliteitsbeleid. Deelsteps veroorzaken veelvuldig overlast in andere steden en we voorzien negatieve consequenties voor de verkeersveiligheid. Deelbromfietsen halen een maximale snelheid van 45 km/u en horen niet in een gemeente waar 30 km/u de norm is. We denken dat de hoge snelheid van de deelbromfiets de verkeersveiligheid in het geding brengt. Daarom verlenen we vooralsnog ook geen vergunningen voor deelbromfietsen.

Gebiedsontwikkeling en deelmobiliteit

We nemen enkele maatregelen om de kansen van deelmobiliteit te benutten bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en projecten. De gemeente staat voor de uitdaging om 20.000 woningen te bouwen. Bij grote ontwikkelgebieden in de gemeente gaat deelmobiliteit een grote rol spelen. Het uitgangspunt hier is dat mobiliteit voor gebruikers gegarandeerd is, maar dat betekent niet dat er altijd ruimte is voor het parkeren van de privéauto. De gemeente stelt per ontwikkelgebied voorwaarden. Het minimumaantal parkeerplaatsen voor een ontwikkeling kan tot 20% worden verminderd indien ontwikkelaars kiezen voor een mobiliteitsplan waarvan deelmobiliteit onderdeel uitmaakt. Deze reductie op de parkeernorm breiden we in de toekomst mogelijk verder uit. De gemeente informeert woningcorporaties, ontwikkelaars en projectleiders proactief over de kansen die deelauto's bieden bij nieuwbouwprojecten.

Communicatiecampagne

Veel inwoners moeten wennen aan de komst van deelmobiliteit. De meerderheid van onze inwoners maakt nog geen gebruik van deelmobiliteit. Daarom starten we een communicatiecampagne. In deze campagne gaan we inwoners en bezoekers verleiden en motiveren eens een rit te maken met de deelauto of de deelfiets.

Flankerend beleid

Het uitvoeringsprogramma benoemt de maatregelen waarmee we inwoners en bezoekers verleiden tot het gebruik van deelmobiliteit. Dat is de manier waarop we aanbod van en vraag naar deelmobiliteit stimuleren. Deelmobiliteit zorgt namelijk voor de gelijkwaardige toegang tot mobiliteit voor iedereen in de gemeente. Een grootschaligere omarming van deelmobiliteit zal leiden tot een riantere herwinning van de openbare ruimte. Willen we stappen blijven maken in het herwinnen van de openbare ruimte blijven herwinnen, dan realiseren we ons echter dat flankerend beleid ook noodzakelijk is. Dat zijn verdere maatregelen waarmee we de vanzelfsprekendheid van eigen autobezit verder verlagen.

In de mobiliteitsvisie en de parkeervisie noemden we deze maatregelen al: we voeren betaald parkeren in waar parkeren leidt tot knelpunten in de openbare ruimte. Ook zouden we het vergunningenbeleid kunnen aanscherpen door het aantal bewonersvergunningen per adres te maximaliseren op één of twee, een quotum in te stellen voor het aantal uit te geven parkeervergunningen én de prijs van een tweede vergunning substantieel hoger te maken dan de eerste. We spelen hiermee in op de specifieke problematiek en omstandigheden per gebied. Het aanscherpen van dit beleid in de Parkeerverordening is een raadsbesluit.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

In de enquête voor de mobiliteitsvisie vroegen we het stadspanel naar hun opvattingen over deelmobiliteit. Daaruit kwamen verschillende inzichten naar voren:

- 87% van de respondenten het (helemaal) eens is met de stelling dat de gemeente duidelijke regels moet stellen aan het parkeren van deelsnorfietsen/deeltweewielers. De komst aan van een gemeentebreed hubsysteem geeft hier invulling aan;
- ruim 70% van de respondenten vindt dat de deelfiets aantrekkelijker moet zijn dan de deelsnorfietsen;
- vooral jongere inwoners vinden dat deelmobiliteit gestimuleerd moet worden. Inwoners tot 34 jaar vinden dat de gemeente deelmobiliteit en deelauto's actief moet stimuleren en dat deelauto's een eigen parkeerplek verdienen omdat dit ertoe leidt dat mensen hun (tweede) auto wegdoen. Ook juichen zij de komst van een deelfietsstelsel toe.

We hebben we de Adviescommissie Verkeer & Vervoer gevraagd om advies uit te brengen op ons concept uitvoeringsprogramma. De belangrijkste opmerkingen van de commissie zijn de volgende:

- *De commissie adviseert het stuk te laten beginnen met een management samenvatting van hooguit vier pagina's. Hierin worden de belangrijkste zaken opgesomd. Het stuk is uiteindelijk bedoeld voor de gemeenteraad en B&W. Voor deze doelgroep is het te breedsprakig en te lang.* In het raadsvoorstel hebben wij de belangrijkste onderdelen van het uitvoeringsprogramma samengevat voor de raad.
- *De commissie adviseert nader uit te werken hoe de visie van een ambitieus mobiliteitsbeleid aansluit op de uitwerking naar deelmobiliteit.* In de inleiding hebben hierover een extra alinea toegevoegd.

We organiseerden een discussiesessie met bedrijven en kennisinstellingen samen met Groningen Bereikbaar. Hier waren onder andere de RUG, de Hanze Hogeschool, het Noorderpoort, Century Autogroep en diverse adviesbureaus bij aanwezig. Aansluitend is separaat nog gesproken met belangenorganisaties die deelmobiliteitsprojecten in Nederland initiëren. Onze plannen werden positief ontvangen. De nadruk werd vooral gelegd op het vlot overgaan naar uitvoering.

Het concept uitvoeringsprogramma is tot slot breed gedeeld met betrokken organisaties. De aanbieders van deelmobiliteit zijn vroegtijdig betrokken bij onze plannen. In het najaar van 2021 spraken we met de aanbieders van deelauto's over de voorgestelde ambities. Ook aanbieders van deeltweewielers zijn al geruime tijd bij ons in beeld.

Aanbieders van deelfietsen zijn op de hoogte van onze plannen, mede door de vergunningverlening in juni 2021. Aanbieders van deelsnorfietsen kennen we al sinds 2020. Eerder dit jaar deelden we de rapportage over het gebruik van deelsnorfietsen in 2021 met de raad. Deelbakfietsaanbieders hebben zich aan eind vorig jaar gemeld bij de gemeente.

Financiële consequenties

De kosten die samenhangen met de uitvoering van de maatregelen van dit uitvoeringsprogramma bedragen €200.000 tot €300.000 per jaar en maken deel uit van het deelprogramma Mobiliteit. Jaarlijks wordt de beoogde besteding vanuit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit voorgelegd aan uw raad als onderdeel van de begrotingscyclus. Tevens stellen wij een “Kwartiermaker Deelmobiliteit” aan vanuit de Uitvoeringsmiddelen Klimaatakkoord.

Overige consequenties

Regie op deelmobiliteit

De gemeente voert de regie op deelmobiliteit. Dit laten we al blijken door onze ‘Nadere regels deelscooter 2021’ en onze ‘Nadere regels deelfietsen 2022’. Hierin formuleren we scherpe voorwaarden waaronder aanbieders van deelmobiliteit hun dienstverlening in de gemeente mogen aanbieden. Zo beperken we het aantal aanbieders en deervoertuigen, bepalen we waar waar én waar niet deervoertuigen aangeboden mogen worden en eisen we een controlemechanisme op de wijze waarop deervoertuigen geparkeerd worden.

In het uitvoeringsprogramma kondigen we de ‘Nadere regels deelauto’ aan. Ook middels deze beleidsregel geven we onszelf de knoppen waar we aan kunnen draaien om te kunnen sturen op de markt. Het mag niet zo zijn dat onze straten te maken krijgen met een overmatig aantal deelauto’s. Daarom bepalen we dat er binnen 250 meter maximaal twee deelauto’s aangeboden mogen worden tenzij uit gebruikersdata blijkt dat er meer vraag naar deelauto’s is. Met deze vergunning verplichten we de aanbieders ook data te delen, te rapporteren over het gebruik van de deelauto en bij te dragen aan regionale- en lokale MaaS-initiatieven (Mobility as a Service).

Voor nu kiezen we er niet voor te sturen op het aantal aanbieders en deelauto’s. We willen alle vormen van commerciële deelauto’s die kunnen bijdragen aan het verlagen van autobezit de ruimte geven. Dit willen we juist stimuleren en faciliteren. Zodra de markt zich verder ontwikkelt geven wij onszelf door de Nadere regels deelauto de knop waarmee we later kunnen sturen op het aantal aanbieders en voertuigen.

Vervolg

De komende maanden en jaren gaan we de diverse maatregelen van het uitvoeringsprogramma uitvoeren. Voor verschillende onderdelen geldt dat wij terugkomen bij het college en/of uw raad. Zo besluit het college bijvoorbeeld over het vergunnen van deelbakfietsaanbieder(s) en het vaststellen van de Nadere regels deelauto. Uw raad besluit over het wijzigen van de vergunningen voor deelauto’s in de Parkeerverordening.

De vergunningen voor het aanbieden van deelsnorfietsen door Check en felyx lopen tot 30 april 2023. Eind 2022 delen we de evaluatie over de deelsnorfietsen met het college en uw raad. Aan de hand van deze evaluatie en uw wensingen en bedenkingen besluit het college of - en zo ja onder welke voorwaarden – we doorgaan met het vergunnen van deelsnorfietsen.

Lange Termijn Agenda

Het Uitvoeringsprogramma “Groningen Deelt 2022-2030” staat voor het vierde kwartaal van 2022 op de Lange Termijn Agenda van de raad.

**Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,**

**burgemeester,
Koen Schuiling**

**secretaris,
Christien Bronda**

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

