

Groningen Deelt

Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit

2022-2030



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
	Aanleiding	6
	Deelmobiliteit	6
	Uitvoeringsprogramma's	7
2.	De Deelauto	10
	Eerder beleid op de deelauto	11
	Aan de slag	11
2.1	Feiten en cijfers	11
	Vormen van autodelen	11
	Waar staan we nu?	14
2.2	Ambities en doelen	15
	Ambities en doelen in stadsdelen	16
	Uitgangspunten	18
2.3	Parkeren en vergunningen	20
	Nu	20
	Straks	23
	Later	24
2.4	Vraag- en aanbodstimulering	25
	Nu	26
	Straks	27
	Later	29
2.5	Regeling bij nieuwbouw	30
	Nu	30
	Straks	32
	Later	33
3.	Deeltweewielers	34
	Eerste ervaringen met deelsnorfietsen	35
	Elektrische deelfietsen in opkomst	35
3.1	Visie op deeltweewielers	36
	De deelfiets	36
	De deelbakfiets	37
	Deelsnorfietsen	37
	Deelbromfietsen	38
	Deelstep	38
3.2	Aan de slag met deeltweewielers	38
	Nu	39
	Straks	42
4.	Algemene maatregelen	43

5.	Monitoring en Evaluatie	46
5.1	Prestatie-indicatoren voor deelauto's	47
5.2	Prestatie-indicatoren voor deeltweewielers	48
6.	Data, dashboards en interoperabiliteit	50
	Nu	51
	Straks	52
7.	Financiën	53
7.1	Parkeren en vergunningen	54
7.2	Vraag- en aanbodstimulering	54
7.3	Regeling bij nieuwbouw	54
7.4	Algemene maatregelen	55
7.5	Aan de slag met deeltweewielers	55
7.6	Data, dashboards en interoperabiliteit	55
7.7	Totaal financiën	56

1



Inleiding



Aanleiding

De gemeente Groningen heeft een ambitieus mobiliteitsbeleid. Al vanaf de jaren '70 zijn we een voorbeeld als het gaat om het stimuleren van fiets, voetganger en openbaar vervoer en kennen we een restrictief autobeleid. Het resultaat is niet gering: Groningen staat aan de wereldtop als het gaat om het aandeel fietsverplaatsingen in de gemeente. Daardoor behoort de gemeente tot de meest leefbare steden in de wereld en staan we hoog in de ranglijst van gelukkigste en gezondste steden van Europa. In de gemeente Groningen staat leefkwaliteit voorop. De gemeente beseft als geen ander dat er een directe relatie is tussen welzijn, de vormgeving van de gemeente én de manier waarop bewoners en bezoekers zich in Groningen verplaatsen.

De gemeente Groningen groeit stevig door. Met het coalitieakkoord 'Het begint in Groningen 2022' zet het nieuwe college in op een groene en eerlijke groei en neemt de gemeente meer regie om de groei eerlijker te verdelen en te zorgen voor meer kansgelijkheid op het gebied van wonen, werken, onderwijs, inkomen, gezondheid en energie.

Ook voor mobiliteit liggen hier kansen en uitdagingen. Naar verwachting heeft de gemeente Groningen in 2040 zo'n 270.000 inwoners. De stad groeit, terwijl het aantal inwoners in de regio daalt en de voorzieningen verminderen. Voorzieningen in de stad Groningen worden daarmee nog belangrijker voor de regio. Extra inwoners, arbeidsplaatsen en meer bezoekers leidt tot extra mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente. Dit betekent meer rondrijdende en geparkeerde voertuigen. Nu al zijn er dagelijks zo'n 360.000 vervoersbewegingen tussen Groningen en de omliggende regio, maar dit aantal neemt toe.

Landelijke en Europese trends laten zien dat het aantal auto's per inwoner toeneemt. Ook in onze stad neemt het ruimtebeslag door het (auto)verkeer fors toe. Dit belemmert onze ambities om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen, gelegenheid voor ontmoeten, spelen en verblijven.

In de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente 2021' zetten we een stip op de horizon waar we met onze mobiliteit in 2040 willen staan. Daarbij is de ambitie gericht op het herwinnen van openbare ruimte ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en verblijven. Dat doen we door afscheid te nemen van de autologica. En we zetten stevig in op een transitie naar vervoer dat ruimte efficiënt, schoon en gezond is, oftewel lopen, fietsen, openbaar vervoer en ketenmobiliteit.

Met de keuze voor ketenmobiliteit zet de gemeente Groningen ook in op het versterken van deelmobiliteit. Deelmobiliteit biedt kansen: deelauto's, -fietsen en -scooters kunnen worden gecombineerd met schoon en efficiënt OV (de totale reisketen) en draagt daarmee bij aan ruimte efficiënt en schoon vervoer. In dit uitvoeringsprogramma werken we uit hoe wij zien dat deelmobiliteit meer en meer onderdeel van worden van mobiliteit in het leven van alledag.

Deelmobiliteit

Om het aantal privé voertuigen in onze gemeente niet verder te laten groeien zetten we in op deelmobiliteit. Dankzij deelmobiliteit neemt vervoer minder ruimte in en wordt mobiliteit duurzamer. Door vervoersmiddelen efficiënter met elkaar te delen verminderen we de druk van stilstaande voertuigen in de openbare ruimte. Deelmobiliteit zorgt voor een vermindering van het autobezit, vermindering van het gereden aantal autokilometers en het verbetert de luchtkwaliteit. Daarmee heeft deelmobiliteit de potentie om bij te dragen aan de vermindering van de uitstoot van onder andere CO₂. Niet voor niets wordt er daarom in het Klimaatakkoord ingezet op deelmobiliteit. Het Rijk heeft zich ten doel gesteld om de groei van deelmobiliteit te versnellen en stelt daarom middelen beschikbaar voor lokale overheden.

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.

Om die reden hebben wij met het vaststellen van de mobiliteitsvisie een fundament voor deelmobiliteit gelegd. We beschouwen deelmobiliteit als vast onderdeel van ons mobiliteitsbeleid. We geven de markt de ruimte om een bijdrage te leveren aan de groene groei van mobiliteit, maar wel binnen de door de overheid gestelde kaders. Bij zulke uitspraken hoort een onderbouwing. Deze onderbouwing leveren wij in dit *Uitvoeringsprogramma 'Groningen Deelt'*. Hierin geven we vorm aan de manier waarop wij de potentie van deelmobiliteit tot wasdom willen laten komen.

Uitvoeringsprogramma's

Bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie heeft de 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.

De kern van dit uitvoeringsprogramma bestaat uit concrete maatregelen. Wat gaan we doen om te zorgen dat de potentie van deelmobiliteit maximaal benut wordt? We benoemen de maatregelen die we **nu, straks en later** treffen om de doelen uit de mobiliteitsvisie te verwezenlijken. De maatregelen die we **nu** treffen, voeren we uit in het eerste en tweede jaar van deze collegeperiode. Met straks bedoelen we het derde en vierde jaar van deze collegeperiode. Met later bedoelen we maatregelen die we in gang zetten in het laatste jaar van de collegeperiode. De maatregelen lopen door tot en met de collegeperiode 2026-2030.

Het uitvoeringsprogramma 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 deelvoertuigen 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 dit uitvoeringsprogramma. Het andere gedeelte van het uitvoeringsprogramma richt zich op deeltweewielers. Anders dan voor de deelauto hebben we de laatste jaren veel bereikt met de deeltweewielers. We noemen in dit uitvoeringsprogramma de aanvullende stappen die we gaan nemen.

Nu:



Later:



2

De Deelauto

Eén van de belangrijkste vormen van deelvervoer die de gemeente ondersteunt in het bereiken van de geformuleerde doelen uit de mobiliteitsvisie is de deelauto. De voordelen van de deelauto zijn talrijk. Autodelen leidt tot minder autobezit en vermindert daarmee het totale wagenpark. Eén deelauto vervangt gemiddeld 4 tot 11 reguliere auto's. Ook leidt autodelen tot bewuster autogebruik; gebruikers van de deelauto rijden jaarlijks 15-20% minder kilometers en kiezen vaker voor de fiets of het OV. Daarnaast is autodelen duurzamer, het leidt tot zo'n 175-265 kg minder CO₂ uitstoot per autodeler per jaar. Verder vergroten deelauto's de keuzevrijheid en bieden ze een uitkomst voor bewoners die geen eigen vervoersmiddel willen of kunnen bezitten. Autodelen is meestal voordeliger dan eigen autobezit. Niet in de laatste plaats kan autodelen bijdragen aan meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte, een betere leefbaarheid en een nauwere sociale cohesie. Daarom willen we het aanbod van deelauto's vergroten en het gebruik stimuleren.

Eerder beleid op de deelauto

In de Parkeervisie 'Ruimte voor de straat 2019' 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 gaan we daarom deelauto's faciliteren. 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 hoeven te krijgen. Bij nieuwbouw geven we tevens aan dat een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen hoeft te realiseren wanneer deelauto's in een mobiliteitsplan meegenomen worden.

Aan de slag

In eerder beleid hebben we ons standpunt helder neergezet. We willen het gebruik van deelauto's stimuleren en het aanbod vergroten. De ambitie om met autodelen aan de slag te gaan is er dus volop. In dit hoofdstuk beschrijven we de stappen die we zetten om deze beleidsdoelen te verwezenlijken. Zo geven we antwoord op de vraag welke deelauto-concepten we de ruimte willen geven, welke maatregelen we nemen om de vraag naar en het aanbod van deelauto's te stimuleren en hoe we gepaste vergunningsproducten voor deelauto's in het leven roepen.

Zo voorkomen we ook dat we geen antwoorden hebben op een markt die zich onverhoopt niet, onvoldoende of op een ongewenste manier ontwikkelt. Er is een cultuuromslag nodig in het denken over automobilititeit, waarbij toegang tot een auto niet langer hoeft te betekenen dat men er één bezit.

Dit hoofdstuk bestaat uit vijf onderdelen. In het eerste deel zetten we de feiten en cijfers op een rij. Daarna lichten we onze ambities en doelen toe. Vervolgens zetten we de maatregelen uiteen die we gaan nemen om het aanbod en gebruik van de deelauto te stimuleren binnen de volgende velden: parkeren en vergunningen, vraag- en aanbodstimulering, en gebiedsontwikkeling, nieuwbouw en algemene maatregelen.

2.1 Feiten en cijfers

Vormen van autodelen

Globaal gezien zijn er vijf vormen van autodelen te onderscheiden. Deze zijn verdeeld in twee hoofdgroepen: initiatieven van professionele organisaties en initiatieven van particulieren. Dit onderscheid hanteren we doorlopend in dit uitvoeringsprogramma, omdat ze om verschillende aanpakken en rolopvattingen vragen.

A) Initiatieven van professionele organisaties

1. Aanbieders van **roundtrip carsharing** beheren meestal een eigen vloot van deelauto's die geplaatst zijn in de openbare parkeerruimte. Deze worden in Groningen aangeboden door Greenwheels, MyWheels en EasyDriving. Ze hebben bijna altijd een vaste plek en kunnen gereserveerd en betaald worden via een app. De voertuigen moeten in dat geval op dezelfde plek worden teruggebracht als ze zijn opgehaald.
 - Binnen roundtrip carsharing wordt onderscheid gemaakt in stationbased en zone-based autodelen. Bij **stationbased** autodelen wordt er een specifieke parkeerplek toegewezen voor de deelauto. De deelauto moet na gebruik weer op deze vaste parkeerplek worden gezet. In het geval van **zone-based** autodelen heeft de deelauto geen vaste parkeerplaats, maar wel een vaste buurt of wijk waar de auto moet worden teruggeplaatst.



Afbeelding 1. Een stationbased deelauto van Greenwheels



Afbeelding 2. Elektrische zone-based deelauto van MyWheels

2. Bij **oneway carsharing** pik je ergens een deelauto op en laat je deze op de plek van bestemming achter. Dit kan van een vaste plek naar een vaste plek elders zijn, of men kan de auto nagenoeg overal vinden en vrij terugplaatsen. Zonder stations wordt deze vorm ook **free floating carsharing** genoemd. Aanbieders van deeltweewielers zoals Check en felyx bieden deelsnorfietsen aan volgens deze formule.

3. **Business carsharing** (roundtrip) kan op verschillende manieren:
- Auto's van de zaak of leaseauto's worden met collega's gedeeld voor zakelijk gebruik.
 - Auto's worden gedeeld met andere werkgevers.
 - Werknemers verhuren hun leaseauto aan andere particulieren, via peer-to-peerplatforms (zie onder).
 - Werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.



Afbeelding 3. Business carsharing bij het UMCG

B) **Initiatieven van particulieren**

4. Bij **peer-to-peer carsharing (p2p)** (roundtrip) verhuren particulieren hun eigen auto via een online platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt. Zij verhuren de auto wanneer ze deze zelf niet nodig hebben. De grootste partij die deze vorm van autodelen faciliteert is Snappcar.



Afbeelding 4. Peer-to-peer carsharing

5. Bij **community based carsharing** (roundtrip) gebruiken groepen (vanaf twee personen) zoals burens, vrienden of familie samen een auto, zonder bemiddeling. Er is sprake van een gesloten systeem waarbij de deelnemers de spelregels bepalen en de kosten onderling delen.

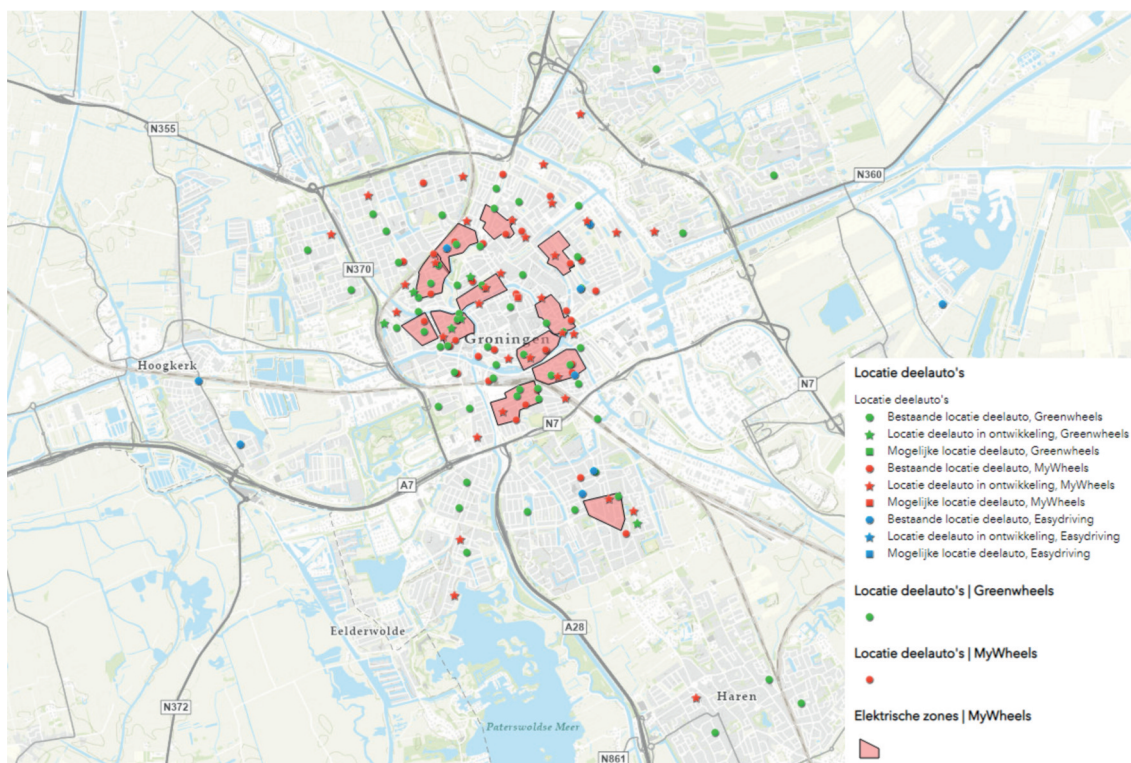
Waar staan we nu?

Het aanbod van roundtrip carsharing door professionele organisaties ontwikkelt zich de afgelopen jaren het snelst. De gemeente staat aan de lat voor het vergunnen van deze deelauto's. Per jaar zien we dat het aantal aanvragen toeneemt (tabel 1). We verwachten dat deze lijn zich in de toekomst zal doorzetten. In afbeelding 6 zien we de ruimtelijke spreiding van deze voertuigen door de gemeente heen.

Jaar	Aantal deelauto's	Jaarlijkse groei
2018	66	
2019	71	+7,6%
2020	95	+33,8%
2021	115	+21,1%
2022	118*	n.t.b.

Tabel 1. Aantal roundtrip deelauto's Groningen

* tot aan 10 juni 2022. Er lopen op dit moment nog ongeveer 25 vergunningaanvragen



Afbeelding 5. Spreiding van roundtrip carsharing in de gemeente Groningen

Oneway carsharing is op dit moment een nog niet bestaand concept in Groningen. In andere Nederlandse steden worden deelauto's wel volgens deze formule aangeboden door aanbieders zoals Amber of Sixt. De gemeente heeft gesprekken gevoerd met aanbieders van oneway carsharing over toekomstige uitbreiding naar Groningen. Omdat dit type deelauto gebruik maakt van de openbare parkeerruimte is het aan de gemeente om vergunningen te geven.

Anders dan bij de oneway en roundtrip carsharing is de gemeente bij business carsharing geen tussenkomende partij. Bedrijven schakelen aanbieders in om hun werknemers te voorzien in de behoefte naar mobiliteit. In Groningen levert Commshare elektrische deelauto's aan het UMCG, het Alfa College en Campus Groningen.

Peer-to-peer carsharing wordt in de gemeente voor het grootste deel gefaciliteerd door Snappcar. Snappcar brengt de vraag naar en gebruik van auto's samen op hun digitale platform. Verhuurders bieden hun auto aan en huurders kunnen deze auto's reserveren, betalen en gebruiken.

Tot slot zijn we nog niet goed bekend met vormen van community based carsharing in Groningen. De gemeente is hier geen tussenpartij, het gaat immers om privépersonen die met elkaar privébezit delen.

2.2 Ambities en doelen

De gemeente Groningen wil dat deelautogebruik substantieel groeit. Bij deze visie hoort een heldere formulering van onze ambities en doelen. Groningen is de zesde gemeente van Nederland en één van de 100 Europese steden die zijn aangewezen door de Europese Unie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. De Europese Commissie erkent hiermee de vooruitstrevende positie van Groningen op het gebied van energietransitie, duurzame mobiliteit en groenbeleid. Daar hoort een ambitieus autodeelprogramma bij.

In de mobiliteitsvisie, in de omgevingsvisie en in het coalitieakkoord pleiten wij voor meer groen en openbare ruimte, met meer plekken voor ontmoeting, voor spelen en voor bewegen. Willen we daar verder invulling aan geven, dan moeten we ruimte herwinnen ten opzichte van de geparkeerde auto, zeker in een groeiende gemeente als Groningen. De komende jaren blijft de gemeente namelijk groeien, zowel qua inwoners als qua werklocaties. In de Verstedelijkingsstrategie hebben we met het Rijk vastgesteld dat er 20.000 woningen in de stad worden gebouwd tot 2030. De totale regionale opgave is om 35.000 woningen en 28.000 arbeidsplaatsen in de Regio Groningen-Assen te realiseren tot en met 2040.

De helft van de Groningse huishoudens beschikt over ten minste één auto. Het gemiddeld aantal personenauto's per Gronings huishouden ligt momenteel op 0,7. Huishoudens hebben immers regelmatig meerdere auto's. Wanneer we alleen kijken naar huishoudens die een auto bezitten, is hun autobezit gemiddeld 1,4.

Ons huidige wagenpark bestaat uit 93.750 personenauto's. Als we niet ingrijpen zal het wagenpark met de groei van het aantal woningen verder toenemen met circa 14.000 auto's (+15%). Met het huidige uitvoeringsprogramma slaan we een nieuwe weg in. We formuleren de ambitie dat het autobezit niet langer meegroeit met het groeiende inwonertal, maar zich stabiliseert. We weten dat één roundtrip deelauto gemiddeld vier tot elf eigen auto's vervangt en/of de aanschaf van een auto voorkomt. Willen we voorkomen dat de gemeente groeit met 14.000 auto's, dan zijn er 1.250 tot 3.500 extra deelauto's nodig.

Laag scenario: uitgaand van het feit dat 1 deelauto 4 reguliere auto's vervangt, zijn er 3.500 deelauto's nodig in 2030 om het wagenpark niet verder te laten groeien.

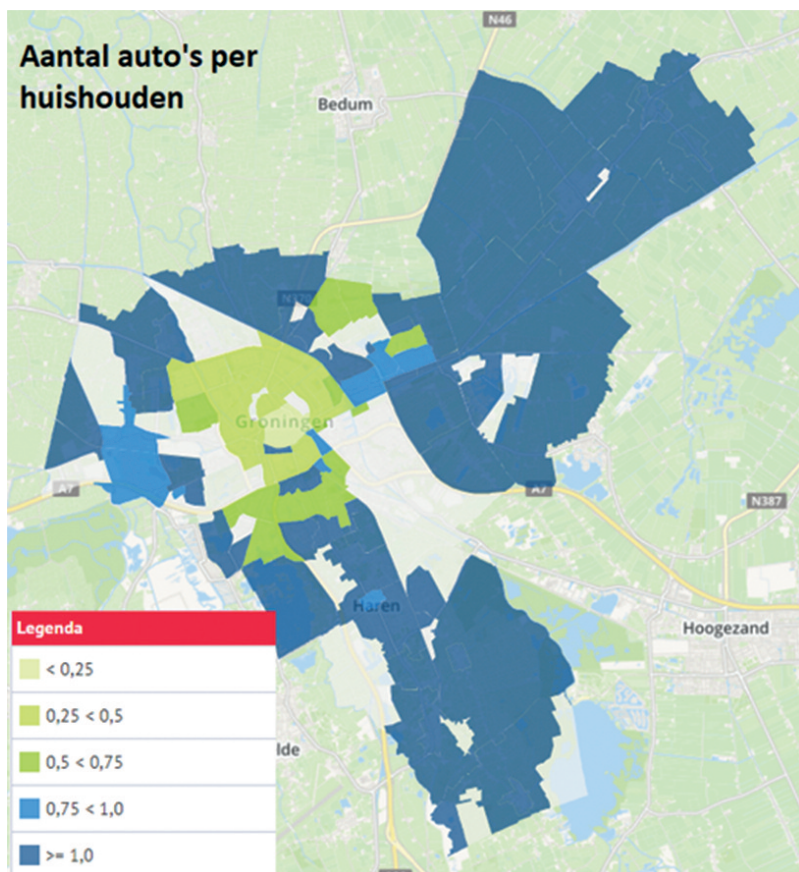
Hoog scenario: uitgaand van het feit dat 1 deelauto 11 reguliere auto's vervangt, zijn er 1.272 deelauto's nodig in 2030 om het wagenpark niet verder te laten groeien.

We weten dat – naast de deelauto – ook andere mobiliteitsoplossingen bijdragen aan het afremmen van de groei van het autobezit. Door onder andere in te zetten op hubs, hoogwaardige OV-voorzieningen en het faciliteren van andere vormen van deelmobiliteit, zoals de deel(bak)fiets, verleiden we inwoners tot het maken van een andere keuze in de manier waarop zij zich verplaatsen in, van en naar de gemeente. Aanvullend werken we aan flankerend parkeerbeleid, waarin betaald parkeren verder wordt uitgerold, waarin parkeernormen bij nieuwbouw in stedelijk gebied

verder worden verlaagd en waarin we kritischer kijken naar het vergeven van een tweede of een derde parkeervergunning, zodat het autobezit verder ontmoedigd wordt.

Ambities en doelen in stadsdelen

Het afzwakken, stoppen of zelfs ombuigen van de groei van het autowagenpark, door onder andere in te zetten op deelmobiliteit, is een forse ambitie. Daarbij zijn er sterke verschillen tussen de mate van autobezit in de verschillende Groningse buurten en wijken, zoals weergegeven in afbeelding 7. De rol van de auto in het straatbeeld van de binnenstad hebben we in het verleden al fors teruggedrongen. Het aantal auto's per huishouden is daarom in het hart van onze gemeente zeer laag. Ook in de oude wijken en in het noorden van de stad zien we dat verreweg de meeste huishoudens geen eigen auto hebben. Bewegen we verder naar buiten en kijken we naar het zuiden van de stad en onze dorpen, dan zien we dat vooral op deze plekken het autobezit het hoogst is. Hier is het bezit van tenminste één auto vrijwel altijd een vanzelfsprekendheid. Wanneer we inzetten op deelmobiliteit in de gemeente moeten we rekening houden met een verschillende mate van autoafhankelijkheid in onze stadsdelen.



Afbeelding 6. Aantal auto's per huishouden. Bron: Gronometer OIS

Gebiedsontwikkeling

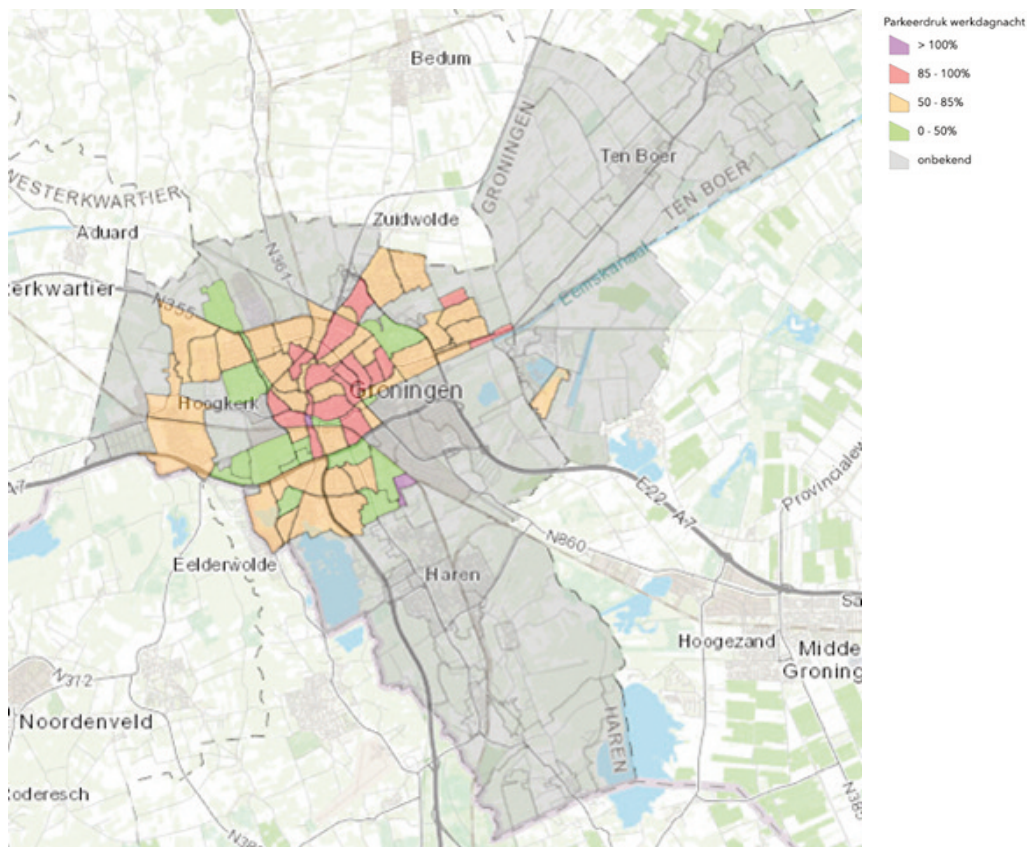
De groei van de gemeente Groningen vangen we op in een aantal gebieden. Dat doen we in hoogstedelijke ontwikkelzones in de bestaande stad, zoals Reitdiepzone, Stadshavens, Eemskanaalzone, de Oosterhamrikzone, Suikerzijde en het Stationsgebied. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden stellen we het doel dat deelmobiliteit meteen een prominente plek krijgt. Zo hebben de nieuwe inwoners van onze gemeente direct toegang tot meerdere vormen van mobiliteit, zonder dat ze deze moeten bezitten. In de hoogstedelijke ontwikkelzones sturen we waar mogelijk ook op

parkeernormen die lager zijn dan het Groningse gemiddeld van 0,7. Hiervoor is het ook noodzakelijk dat we ons auto-parkeerbeleid bij gebiedsontwikkeling verder aan scherpen. De maatregelen hiervoor benoemen we in de volgende paragrafen.

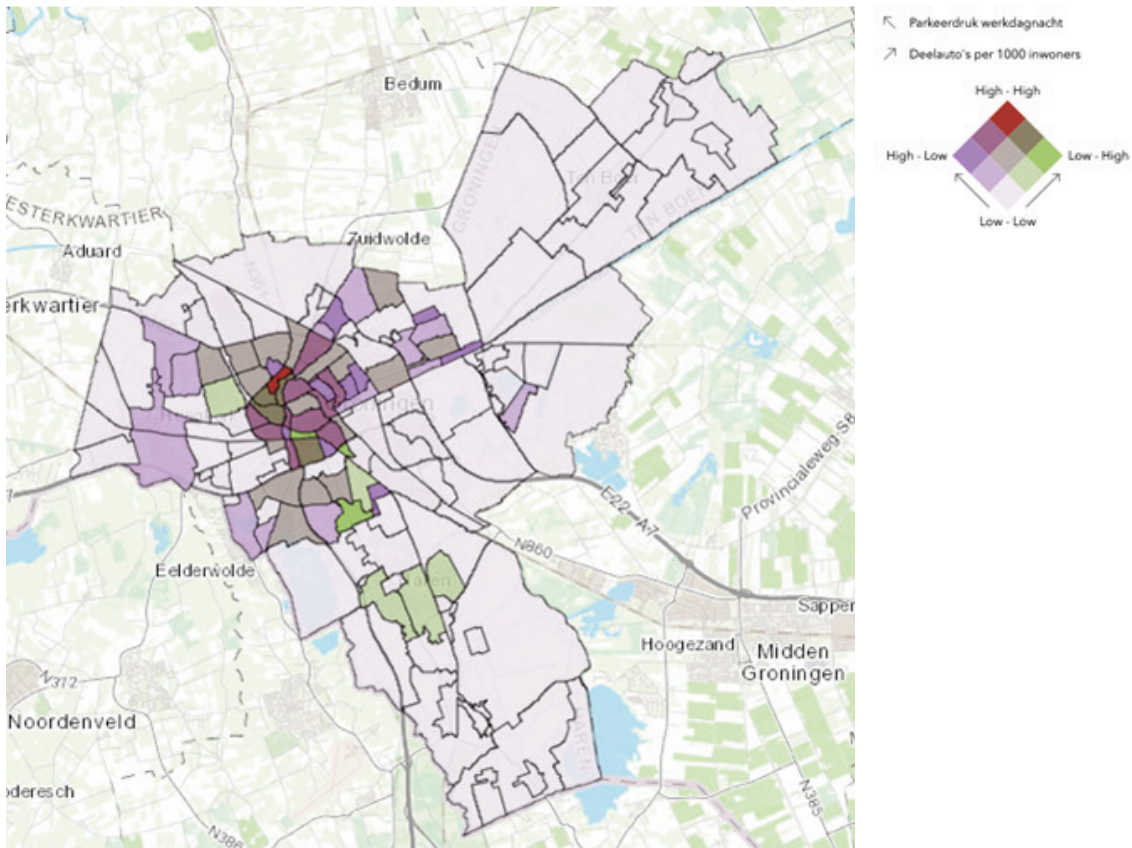
In de nieuwe stadswijken Meerstad en De Held III is er sprake van een lagere mate van stedelijkheid. Hier geldt dat de druk op de openbare ruimte lager is. Door de inzet van deelmobiliteit in deze gebieden willen we nieuwe inwoners vooral verleiden tot het inruilen of het voorkomen van de aanschaf van een tweede (of derde) auto.

Buurtten met een hoge parkeerdruk

Deelauto's kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk. De meerwaarde van deelauto's is dan ook hoog in wijken met een hoge parkeerdruk, die veelal liggen in het gebied binnen de ringweg. Door juist hier deelauto's te faciliteren verlagen we de parkeerdruk én kunnen we daarmee de ruimte voor parkeren verminderen. Kijken we naar de relatie tussen de parkeerdruk (afbeelding 8) en de huidige aantallen deelauto's, dan zijn er een aantal buurten te identificeren waar deelauto's naar verwachting een grote bijdrage kunnen leveren aan het (op termijn) verlagen van de parkeerdruk. Deze wijken worden weergegeven in paars in afbeelding 9. Juist hier gaan we ervoor zorgen dat deelmobiliteit altijd binnen 250 meter te vinden is. Voor deze buurten streven we, door in te zetten op de deelauto, het gemiddeld autobezit verder te verlagen. Ook hier geldt dat flankerend autoparkeerbeleid in de toekomst bijdraagt aan een succesvolle verlaging van de parkeerdruk.



Afbeelding 7. Parkeerdruk werkdagnacht



Afbeelding 8. Relatie tussen parkeerdruk en de aanwezigheid van deelauto's

Buurtten met een lagere parkeerdruk

Autodelen heeft niet alleen toegevoegde waarde in delen van de gemeente waar de parkeerdruk al hoog is. In buurten met veel sociale huurwoningen is zowel het inkomen als het autobezit relatief laag, waardoor bewoners vaak zijn aangewezen op andere vormen van mobiliteit en beperkter zijn in hun vervoersmogelijkheden. Autodelen kan ervoor zorgen dat een auto beschikbaar is voor iedereen, ook voor hen die zich geen eigen auto kunnen veroorloven. Gemiddeld kost een auto iets meer dan €400 per maand, maar deze kosten zijn niet voor iedereen bekend, niet zichtbaar en/of niet op te brengen. Met deelauto's kan deze inwoners extra mobiliteit worden geboden, waardoor zij beter kunnen participeren en de toegang tot mobiliteit vergroot wordt.

Dorpen en landelijk gebied

In de dorpen en wijken die verder weg liggen van de stad spelen deelauto's een andere rol dan in stedelijk gebied. Het autobezit is op deze plekken in de gemeente verreweg het hoogst. Hier beschikken inwoners gemiddeld over meer dan één auto per huishouden. Autodelen kan hier met name een instrument zijn voor het vergroten van de keuzevrijheid en bereikbaarheid en om elektrisch rijden te faciliteren. Deelauto's zijn hier vooral een vervanging van de tweede of derde auto. Voor een relatief klein deel van de bewoners dragen deelauto's mogelijk bij aan het vergroten van mobiliteit, wanneer zij geen eigen auto bezitten.

Uitgangspunten

Voordat we doorgaan richting de te nemen maatregelen om bovenstaande ambities te behalen, zijn er kaderstellende keuzes die gemaakt moeten worden. Een belangrijk onderdeel hierbij is de rolopvatting die de gemeente op zich neemt. Hiervoor formuleren wij een drietrapsrakket.

De gemeente Groningen begint met het **stimuleren** van autodelen. De gemeente heeft ten opzichte van andere grote gemeenten namelijk een flinke inhaalslag te maken en wil graag stevig aan de bak. De komende jaren wordt de gemeente zelf een drijvende kracht die beweging en groei in gang zet. Daarnaast zet de gemeente in op het **faciliteren** daar waar nieuwe behoefte en vraag ontstaat, zoals bewonersinitiatieven, nieuwe aanbieders en nieuwe vormen van autodelen. Zodra de beweging echt goed op gang is gekomen wil de gemeente haar rol verleggen naar het **regisseren** van autodelen. Monitoring en evaluatie kan uitwijzen dat er op bepaalde vlakken toch een behoefte is om de stimulerende rol te blijven vervullen.



Faciliteren

Aanjagen van groei deelmobiliteit



Stimuleren

Steunen initiatieven en nieuwe vormen



Regisseren

(Bij)sturen middels beleid en regelgeving

Als de gemeente niks doet, wordt de ontwikkeling van autodelen overgelaten aan de organische groei van de markt en van de huidige gebruikers. Deze ontwikkeling is toe nu toe marginaal, waardoor het bieden van een alternatief voor het inperken van de rol van de auto in de stad langzaam gaat. Belangrijk is dus om stevig in te zetten op autodelen, inclusief mensen en middelen. Dit biedt tevens de kans voor de gemeente om de regie in handen te nemen en te houden. Hiermee verzekeren we dat de ontwikkelingen rond autodelen (blijven) bijdragen aan de maatschappelijke doelen.

Om de hierboven beschreven ambitie te verwezenlijken formuleren we de volgende uitgangspunten:

-  **We voeren een duidelijke koers.** Gebruikers en de markt zijn gebaat bij duidelijkheid en een langetermijnvisie. Met dit uitvoeringsprogramma wordt deze duidelijke koers ingezet.
-  **We werken samen.** De gemeente creëert een goede relatie met aanbieders en heeft een open houding. De gemeente laat aanbieders meedenken over hun bijdrage aan de ambities van de gemeente.
-  **Deelauto's staan boven privéauto's.** Bij keuzes die we maken in de openbare ruimte gaat de deelauto altijd voor de privéauto.
-  **We gaan de markt faciliteren.** De gemeente realiseert zich dat autodelen op dit moment voor bepaalde plekken en doelgroepen niet tot een winstgevende businesscase leidt. Dit geldt met name voor het zero emissie autodelen en gebieden met een lage vraag. Samen met de markt verkennen we de mogelijkheden om ook hier vraag en aanbod beter op elkaar aan te laten sluiten.
-  **We gaan experimenteren.** De autodeelmarkt is nog in ontwikkeling is. Een overtuigend concept is nog niet bepaald. Verschillende constructies met deelauto's kunnen succesvol blijken. De gemeente wil leren en (nieuwe) initiatieven van bewoners of aanbieders aanmoedigen. De gemeente zet daarom in op pilots en experimenten met deelauto's.
-  **We zetten in op communicatie.** De gemeente neemt gebruikers en bewoners mee in het verhaal van de groei en de toekomstige rol van deelauto's.
-  **Betrouwbaarheid is van belang.** De gemeente hanteert het uitgangspunt dat betrouwbaarheid van het aanbod het allerbelangrijkste voor de deelautogebruiker is. Daarmee wordt de gebruiker een aantrekkelijk en reëel alternatief geboden voor de eigen auto: zekerheid en vrijheid.

- 🚗 **We faciliteren diversiteit in het aanbod van deelauto's.** Er is nog geen dominant model voor autodelen. Een divers aanbod, aansluitend op de maatschappelijke doelen van de gemeente, maakt het voor inwoners aantrekkelijker en gemakkelijker om te kiezen voor de vorm die bij hun behoeften past.
- 🚗 **Een sterke relatie met het landelijk gebied.** De gemeente vindt de stad in- en uitreizen even belangrijk en heeft oog voor de rol van autodelen in het bredere mobiliteitssysteem. Hierbij moet worden aangemerkt dat deelautogebruikers vaker gebruik maken van het OV en dat inwoners zonder auto of met minder auto's ook afhankelijker zijn van OV.

2.3 Parkeren en vergunningen

Deelauto's worden voor een groot deel aangeboden door commerciële bedrijven. Zij plaatsen deelauto's in de openbare ruimte. Gebruikers kunnen door middel van hun mobiele telefoon met de applicatie van de individuele aanbieder de deelauto ontgrendelen, gebruiken en betalen. De gemeente geeft vergunningen aan deze bedrijven voor het plaatsen van deelauto's. In dit hoofdstuk noemen we de maatregelen die we nu, straks en later treffen om de markt in de gewenste richting te laten ontwikkelen.

Nu	Straks	Later
🚗 Nieuwe vergunningen voor commerciële aanbieders	🚗 Sturen op zone-based vergunningen	🚗 Deelauto's op de hubs
🚗 Sturen op een omvangrijk netwerk van commerciële deelauto's	🚗 Inrichten van een plankaart auto-delen	🚗 Nieuwe parkeerproducten ontwikkelen die aansluiten bij nieuwe transities
🚗 Een gedeelde autoparkeervergunning	🚗 Meedoen aan een proef met flexibele parkeermachtigingen	🚗 Ander samenwerkingsmodel tussen gemeente en deelmobiliteits-aanbieder onderzoeken
🚗 Coöperatief autodelen aanmoedigen en ondersteunen	🚗 Een stringenter parkeerbeleid	
	🚗 Zero emission-eis voor deelauto's vanaf 2025	

Nu

Nieuwe vergunningen voor commerciële aanbieders

We herkennen dat onze huidige producten niet langer passen bij deelauto-vormen die nu op ons afkomen. Op dit moment vergeven wij enkel individuele parkeervergunningen aan aanbieders van deelauto's. Zij ontvangen door middel van deze vergunningen het recht om (kosteloos) deelauto's te parkeren overal binnen betaald parkeergebied. Dat is niet langer gewenst. Deelauto's kennen vaak een vaste standplaats of een vaste zone. We gaan onze verguningsproducten daarop aanpassen. Zo leiden we de ontwikkeling op de markt in goede banen. Concreet zullen we de volgende verguningsproducten voor commerciële aanbieders gaan ontwikkelen:

Een algemene vergunning voor het aanbieden van deelauto's in Groningen

Hiervoor werken we de 'Nadere regels deelauto' uit. Aanbieders van deelfietsen en deelsnorfietsen moeten een algemene vergunning hebben voor het aanbieden van voertuigen in de gemeente. Voor aanbieders van deelauto's doen we dat niet. Zij vragen enkel parkeervergunningen voor iedere deelauto die zij aanbieden. Aanbieders van autodelen zullen deze vergunning moeten bezitten voordat zij parkeervergunningen voor auto's kunnen ontvangen.

Een algemene vergunning geeft ons grip. 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 rapporten over het gebruik van de deelauto en bij te dragen aan regionale- en lokale MaaS initiatieven.

Vooralsnog 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. We zullen aan deze knop gaan draaien zodra de plankaart aangeeft dat een wijk verzadigd is en/of ongewenste effecten zich voordoen.

Voor de algemene vergunning brengen we legeskosten in rekening. Legeskosten zijn kostendekkend die in rekening gebracht worden voor het verwerken van de vergunningsaanvraag. Het vaststellen van de nadere regels is een bevoegdheid van het college. We streven er naar de regels in de loop van 2023 af te ronden.

Drie nieuwe parkeervergunningen voor deelauto's

De huidige parkeervergunningen passen niet meer bij de manier waarop deelauto's aangeboden worden. Daarom gaan we de volgende parkeervergunningen introduceren in de parkeerverordening:

1. Vergunning voor een deelauto met een vaste standplaats

We voeren een parkeervergunning in voor de deelauto met een vaste standplaats. De deelauto kent een eigen parkeerplaats die uitsluitend voor dit doeleinde gereserveerd wordt. Vaste deelautoplekken geven (potentiële) gebruikers vertrouwen en zekerheid. Dat is belangrijk. Deze deelauto's kunnen van tevoren worden gereserveerd en de gebruiker weet op welke plek de auto staat en kan hier rekening mee houden. De meeste deelauto's van Greenwheels, MyWheels en EasyDriving hebben op dit moment een vaste standplaats.

We vinden dat tegenover een vaste standplaats een schappelijk tarief mag staan. We reserveren één parkeerplaats voor één (deel)voertuig in de openbare ruimte. Voor nu zien we dat veel gebruikers waarde hechte aan deze zekerheid, en het tot veel gebruik leidt. In de toekomst willen we echter gaan sturen op een flexibeler gebruik van de openbare (parkeer)ruimte (zie 'Sturen op de zone-based vergunning', pagina 20).

Bovendien plaatsen we voor deze deelauto een bord 'autodelen' en wordt de parkeerplaats afgekruid. Ook maken we een vaste standplaats aan de laadpaal mogelijk. Wij vinden dat de aanbieder bij moet dragen aan (een deel van) de gemaakte kosten door de gemeente. Deze vergoeding rekenen we door in de leges bij de vergunning.

2. Vergunning voor zone-based autodelen

We voeren een zone-based vergunning in. Deze vergunning wordt gelijkgesteld aan onze betaald parkeergebieden. De deelauto mag overal in deze zone geparkeerd worden, maar heeft daar geen vaste parkeerplaats. Zone-based deelauto's maken dynamisch gebruik van de openbare ruimte. Er is geen bebording of markering nodig. Dat geniet onze voorkeur. Op dit moment biedt MyWheels op deze manier enkele deelauto's aan in Groningen. We vinden dat het tarief voor de zone-based deelauto gelijkgesteld mag worden aan de vaste standplaats.

3. Vergunning voor freefloatend autodelen

We voeren een freefloating vergunning in voor deelauto's. Met deze vergunning mag de deelauto overal in de gemeente geparkeerd worden, zowel binnen als buiten betaald parkeergebied. Zo vindt dat nu ook plaats met

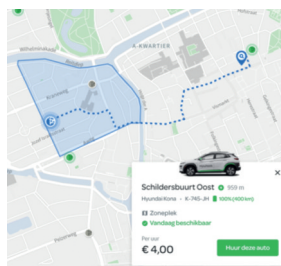
elektrische deelfietsen en deelsnorfietsen. Op dit moment worden deelauto's niet op deze manier aangeboden in Groningen, maar we zien wel dat deze vorm in meerdere Europese en Nederlandse steden opkomen. Op zijn eigen manier kan deze vorm van autodelen een bijdrage leveren aan het vervangen van de eigen auto.

We geven aanbieders met dit product een uniek recht: overal parkeren in de gemeente. We vinden dat het tarief hiervoor fors hoger mag zijn dan voor de andere twee producten.

Vaste standplaats



Zone based



Freefloating



Afbeelding 9. Commerciële deelauto's in drie vormen

Sturen op een omvangrijk netwerk van commerciële deelauto's

De gemeente gaat sturen op een dekkend netwerk van vaste parkeervakken. Een dekkend netwerk kent een afstand van bij benadering 250 meter tussen standplaatsen van deelauto's. Met name in wijken met een hoge parkeerdruk heeft een goede dekking van gereserveerde parkeerplekken voor deelauto's de voorkeur. Het netwerk van vaste plekken wordt verrijkt met een aanbod van zone-based deelauto's. Wij verkiezen deelauto's boven privéauto's op plaatsen waar de parkeerdruk hoog is. Dat betekent dat de wachttijd voor de aanvraag voor een individuele bewonersvergunning kan oplopen.

Een gedeelde autoparkeervergunning

De gemeente wil stimuleren dat inwoners met elkaar onderling privéauto's delen. Wanneer twee inwoners in twee verschillende parkeergebieden één auto delen, is het wenselijk dat de auto in beide gebieden geparkeerd mag worden. Daarom gaan we een pilot starten met een gedeelde autoparkeervergunning. Hiermee kunnen bewoners met één parkeervergunning een auto parkeren in twee wijken. Zo willen we community-based carsharing makkelijker maken. We stellen daarbij wel een aantal voorwaarden aan de gedeelde parkeervergunning.

- Beide autodelers lid zijn van de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik.
- Indien een binnenstadbewoner deelneemt aan de gedeelde vergunning, dan moet hij/zij de eigenaar van de auto zijn.
- Er kan een wachtlijst gelden voor de aanvraag van de gedeelde vergunning als in één van de wijken geen ruimte is.
- Deze gedeelde autoparkeervergunning werken we in de loop van 2023 verder uit.

Coöperatief autodelen aanmoedigen en ondersteunen

De gemeente Groningen wil graag initiatieven van bewoners koesteren en aanmoedigen. We zien zelfs dat steeds meer bewoners zelf actie willen gaan nemen. Het is waardevol als bewoners zelf actie ondernemen en energie steken in autodelen. Naast een bijdrage aan de mobiliteitstransitie verhogen dit soort initiatieven de sociale cohesie in een buurt.

We gaan bewoners die met elkaar een (autodeel)coöperatie willen gaan vormen ondersteunen. Hiervoor starten we een experiment. We gaan financiële ondersteuning bieden coöperaties om de deelauto op straat te realiseren. We gaan onze bewoners actief informeren over en werven voor dit experiment. Dit doen we door informatieavonden te organiseren in de buurt en het nieuws te verspreiden via wijkverenigingen. Het is van belang dat we in de buurt ambassadeurs vinden die een dragende rol op zich nemen om het experiment verder te trekken. Een belangrijke rol in het aanjagen van dit experiment is weggelegd voor de Kwartiermaker Deelmobiliteit (zie pagina 42).

Coöperaties die met elkaar gaan autodelen kunnen aanspraak gaan maken op een vaste parkeerplaats, ook met laadpaal, in de openbare ruimte. Op deze manier vergroten we de vindbaarheid en daarmee het gemak voor de gebruikers. Ook geeft dit zichtbaarheid in de buurt en vergroot het hebben van een plek daarmee de groeikans voor het bewonersinitiatief. Op het onderbord mag de groep bewoners een eventuele naam van de groep/coöperatie/collectief laten plaatsen.

Om aanspraak te maken op financiële ondersteuning stellen we een aantal voorwaarden. Onder andere moet er een verklaring van gedeeld autogebruik aangeleverd worden door een minimaal aantal van tien autodelers woonachtig op verschillende adressen. Deze autodelers moeten tijdens het experiment afstand nemen van een nader te bepalen auto's in eigen bezit. We houden hierbij rekening met een spijtoptantregeling. Ook dient het bewonersinitiatief na een halfjaar een korte rapportage aan te leveren over het gebruik van de deelauto.

Na vaststelling van het uitvoeringsprogramma gaan we het experiment uitwerken. We kijken hierbij nauwlettend mee met de ervaringen in andere gemeenten.

Straks

Sturen op de zone-based vergunning

Naarmate het netwerk van vaste standplaatsen dichter wordt, gaat de gemeente meer sturen op zone-based vergunningen. Naast het stimuleren van het aanbod van deelauto's overwegen we om vergunningsaanvragen voor vaste standplaatsen in de buurt van een al bestaande standplaats voor deelauto's af te wijzen. Het reserveren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte door middel van markeringen en borden zal in de toekomst achterhaald zijn. We streven ernaar dat voertuigen flexibel gebruik maken van de openbare (parkeer)ruimte. Daarom zullen we op termijn de zone-based vergunningen beschouwen als het belangrijkste vergunningsproduct. Deze zones willen we laten aansluiten bij de huidige betaald parkeerzones. Zone-based vergunningen bieden het beste van twee werelden: de deelauto kan van tevoren gereserveerd worden en de gebruiker weet dat ze in een bepaalde zone zullen staan bij aanvang van de huur. De app vertelt de gebruiker precies wáár de deelauto in de zone staat. De deelauto neemt geen vaste (gereserveerde) plek in de openbare ruimte in en daarom beweegt deze vorm dynamischer mee met het geheel aan geparkeerde auto's: ze parkeren daar waar nog plek is.

Inrichten van een plankaart autodelen

De gemeente richt een plankaart in waarop huidige en toekomstige vaste standplaatsen worden gemarkeerd. Deze plankaart versnelt de aanvraagprocedure voor aanbieders en draagt bij aan heldere communicatie naar aanbieders en bewoners. Via de kaart kunnen aanbieders en bewoners aanvragen doen voor het plaatsen van deelauto's en de status zien van deze plaatsen. De gemeente heeft voor een geselecteerd aantal plaatsen al een verkeersbesluit gemaakt. Dit heeft voor aanbieders als voordeel dat een auto vrijwel direct geplaatst kan worden zodra toestemming gegeven is. De plankaart geeft ook de mogelijkheid om een aanvraag te doen voor plekken waarvoor nog geen verkeersbesluit genomen is. Dit betekent wel dat eerst onderzocht moet worden of de plaatsing van een deelauto in lijn is met onze doelstellingen op het gebied van openbaar elektrisch laden en clustering van deelauto's. Ook zal de

procedure langer zijn vanwege het verkeersbesluit dat nog gemaakt dient te worden. Deze plankaart wordt opgesteld in samenwerking met het parkeerbedrijf om dubbele claims op parkeerplekken te voorkomen en een zo helder mogelijk beeld te krijgen van de locaties waar deelauto's staan.

Meedoen aan een proef met flexibele parkeermachtigingen

Ritten met deelauto's dienen altijd te beginnen en te eindigen in de gemeente Groningen. Dat is het gevolg van de parkeervergunning die de gemeente geeft voor het aanbieden van deelauto's. Voor gebruikers van deelauto's zou het van toegevoegde waarde kunnen zijn als ook interstedelijke deelautoritten gemaakt kunnen worden. Dat zijn ritten die gestart worden in Groningen en beëindigd worden in bijvoorbeeld Assen, Leeuwarden, Zwolle of de Randstad. Op landelijke schaal wordt daarom verkend of een flexibele parkeervergunning, die geldig is in meerdere gemeenten, ingevoerd kan worden. De gemeente Groningen werkt graag mee aan de ontwikkeling van dit product.

Een stringenter parkeerbeleid

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, 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 noemen we deze maatregelen al: we stellen voor om in alle wijken waar betaald parkeren geldt een quotum in te stellen aan het aantal uit te geven vergunningen. Zo geven we nooit meer vergunningen uit dan er plekken zijn, dringen we parkeeroverlast verder terug, en zorgen we dat bewoners met een parkeervergunning ook daadwerkelijk een parkeerplek in hun buurt, straat of wijk kunnen vinden. Het kan wel betekenen dat nieuwe bewoners niet automatisch meer een parkeervergunning kunnen krijgen. Daarmee wordt deelauto-gebruik aantrekkelijker.

Ook geven we niet langer meer dan twee parkeervergunningen per adres uit. Waar nodig verlenen we niet meer dan één vergunning per adres. In de binnenstad doen we dat al langer. We houden rekening met de aanwezigheid van goede OV-verbindingen en de aanwezigheid van deelauto's bij het bepalen van de gebieden waar we dit invoeren en doen dit samen met de buurt.

Zero-emissie autodelen per 2025

Alle deelauto's in Groningen moeten emissievrij gaan worden. We stellen voor dat we vanaf 2025 geen nieuwe vergunningen meer geven voor het aanbieden van door fossiele brandstof aangedreven deelauto's. Vanaf 2026 zullen dan alle deelauto'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. Om de transitie naar emissievrij autodelen te stimuleren maken wij het mogelijk dat aanbieders openbare laadinfrastructuur kunnen beschikken.

Later

Deelauto's op de hubs

De ontwikkeling van oplossingen die de multimodale reis faciliteren versterkt de positie van de deelauto. In de ontwikkeling van hubs worden deelauto's meegenomen. Het is waarschijnlijk dat de plaatsing van deelauto's in hubs een goede aanvulling is voor een goed dekkend netwerk van deelauto's in de stad. Het versterkt de herkenbaarheid en de betrouwbaarheid van de deelauto. In wijken en dorpen verder van de stad gelegen heeft de plaatsing van een deel-

auto op een strategische plek, waarin vele functies samenkomen, de voorkeur. In stedelijk gebied zien we vooral kansen in het bundelen van verschillende vormen van deelmobiliteit (deelauto's en deel(bak)fietsen) op de hub. De voorwaarden en het bepalen van parkeeroplossingen op de hub zullen verschillen per type hub.

Nieuwe parkeerproducten ontwikkelen die aansluiten bij de transitie die plaatsvinden

Indien er nieuwe vormen van commercieel autodelen ontstaan gaan we nieuwe vergunningsproducten ontwikkelen die aansluiten op deze vorm. Nieuwe vormen van autodelen worden in de gemeente getoetst op de mate waarop zij bijdragen aan het verminderen van het eigen autobezit en daarmee de druk op de schaarse ruimte verlagen.

Ander samenwerkingsmodel tussen gemeente en deelmobiliteitsaanbieder onderzoeken

De gemeente wil graag meer de regie voeren op het totaal aanbod van deelmobiliteit in de stad. Op dit moment bestaat het risico dat er een lappendeken aan verschillende aanbieders en deelautoconcepten ontstaat. Ook zijn deelauto's die op privéterrein staan niet altijd even goed toegankelijk voor omwonenden. We vinden het van belang dat we sturen op de maatschappelijke meerwaarde van deelmobiliteit. Mogelijk hoort daar een andere samenwerkingsvorm bij. Op dit moment geven we enkel sturing door het geven van vergunningen. Onder de door ons gestelde voorwaarden in de vergunning biedt de aanbieder haar dienstverlening aan. Een andere samenwerking, waarin de gemeente mogelijk een deel van de dienstverlening op zich neemt, kan de mogelijke meerwaarde van deelmobiliteit voor al onze inwoners vergroten. Daarom onderzoekt de gemeente hoe zo'n samenwerking vorm zou kunnen krijgen.

2.4 Vraag- en aanbodstimulering

De gemeente wil graag autodelen stimuleren om zo de gemeentelijke ambities te realiseren. Daar hoort, naast beleid, ook het stimuleren van vraag en aanbod bij. Het is niet vanzelfsprekend dat men op de hoogte is van de mogelijkheden van autodelen en de bijbehorende (economische) voordelen. Daarom zal aanbod niet vanzelf leiden tot goed gebruik en groei. Autodelen bevindt zich in een stadium waarin er nog ruimere bekendheid bereikt moet worden.

Naast bekendheid zijn enthousiasmeren, activeren en blijvend gebruik belangrijk. Het gaat bij autodelen met name om een gedragsverandering, het anders inrichten van gewoontegedrag en het anders definiëren van gemak. Ook de bewustwording rondom het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte (het waarom, het idee van verworven rechten) spelen een rol in het communiceren over autodelen.

Groningen heeft een jonge bevolking. Veel inwoners hebben geen eigen auto, maar zullen dit in de toekomst wel overwegen. Voor deze inwoners wordt delen en gebruiken van diverse producten in steeds grotere mate de norm, in tegenstelling tot het bezitten daarvan. Daar willen we op inspelen door slim het aanbod van en de vraag naar deelauto's te stimuleren.

Nu	Straks	Later
<ul style="list-style-type: none"> Communiceren en informeren over het aanbod van deelauto's in Groningen 	<ul style="list-style-type: none"> Autodelen in wijken met een lagere openbare bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeren op afstand
<ul style="list-style-type: none"> Acties bij rijtscholen 	<ul style="list-style-type: none"> Experimenteren met een (tijdelijke) andere inrichting van de straat 	<ul style="list-style-type: none"> Wagenparken delen
<ul style="list-style-type: none"> Acties bij plaatsing nieuwe deelauto 	<ul style="list-style-type: none"> Interne communicatie binnen de gemeente 	<ul style="list-style-type: none"> Deelauto's op commercieel minder interessante locaties
<ul style="list-style-type: none"> Acties voor doelgroepen 	<ul style="list-style-type: none"> Proef keyless autodelen 	
<ul style="list-style-type: none"> Zichtbare en aantrekkelijke bebording en markering 		
<ul style="list-style-type: none"> Uitprobeeracties afgestudeerden 		
<ul style="list-style-type: none"> Probeeracties deelmobiliteit op evenementen 		

Nu

Communiceren en informeren over het aanbod van deelauto's in Groningen

De gemeente maakt via zijn communicatiekanalen, waaronder Duurzaam Groningen, Groningen Bereikbaar en de eigen gemeentelijke website, het aanbod van deelauto's kenbaar. Dit doet de gemeente samen met maatschappelijke partners en marktpartijen, om zo het autodelen aan te jagen. Het stimuleren van de vraag naar deelvervoer past binnen de ambities van de mobiliteitsvisie van de gemeente en wij zien het realiseren van gedragsverandering ook als een maatschappelijke taak.

Niet iedereen is even goed op de hoogte van de kansen en voordelen van autodelen. Om deze kansen (goedkoper, flexibeler, duurzamer, beter voor de openbare ruimte) te benutten is gedragsverandering van de (toekomstige) automobilist nodig. Maar ook de bewustwording van de impact van de auto op de openbare ruimte speelt een belangrijke rol bij het communiceren over autodelen.

Om de communicatie en informatie over autodelen in Groningen te verbeteren zetten wij samen met onze partners, wijk- en buurtorganisaties, Groningen Bereikbaar, het OV-Bureau en Duurzaam Groningen, in op de volgende punten:

- Het toevoegen van informatie over autodelen als alternatief voor de eigen auto aan alle communicatiemiddelen over de uitbreiding van betaald parkeren
- We maken een brochure waarin de voordelen en kansen van autodelen uitgelegd wordt
- We nemen een paragraaf op over autodelen in de communicatie naar bewoners over parkeervergunningen (verlengen of afwijzen)
- Een jaarlijkse brief of email over de kansen en voordelen van autodelen voor bewoners op de wachtlijst voor een parkeervergunning
- Het uitbreiden van de pagina over autodelen op de website van de gemeente. We voegen informatie toe over autodelen bij de parkeervergunningen.
- Wanneer bewoners verhuizen naar Groningen, een baan vinden in Groningen of hun rijbewijs halen, feliciteren wij de bewoners en wijzen wij hen op de voordelen van autodelen door middel van een brief met een brochure.
- We communiceren middels diverse wijkkranten over de plaatsing van nieuwe deelauto's

Daarnaast kiest de gemeente er samen met haar partners voor om lokale ambassadeurs (bekende Groningers) in te zetten om het gebruik van autodelen onder verschillende doelgroepen te promoten.

Acties bij rijsscholen

De rijsscholen in onze gemeente leiden de automobilisten van de toekomst op. Het behalen van het rijbewijs kan een moment zijn om aanschaf van een auto te overwegen. Daarom is het in ons belang om ervoor te zorgen dat recent geslaagden geattendeerd worden op de aanwezigheid van deelauto's in de stad. Samen met de aanbieders maken we afspraken gericht op het aantrekkelijk maken van een eerste rit in de deelauto. We onderzoeken of recent geslaagden een voucher kunnen ontvangen waarmee ze voor een aantrekkelijke prijs kennis kunnen maken met de deelauto.

Acties bij plaatsing nieuwe deelauto

We informeren bewoners gericht over de plaatsing van nieuwe deelauto's. Hierbij verkennen we, in samenwerking met de aanbieders, de mogelijkheid om voor een gereduceerd of een gratis probeeraanbod te faciliteren voor bewoners binnen een straal van 250 meter van de nieuwe deelauto.

Zichtbare en aantrekkelijke bebording en markering

De zichtbaarheid en herkenbaarheid van deelauto's op straat en op hubs is belangrijk. Het helpt als deze plekken in de openbare ruimte opvallen en de nieuwsgierige passant meer informatie geven. Daarom gaan we:

- 🚗 Borden met de term 'autodate' vervangen we door borden met 'autodelen'. Deze term vinden wij krachtiger en duidelijker.
- 🚗 Bij iedere deelauto met een vaste locatie, plaatsen we een onderbord met de naam van de aanbieder. Op standplaatsen van particuliere autodelers plaatsen we de naam van de groep en een onderbord met daarop een QR-code voor toegang tot de auto.

Uitprobeeracties afgestudeerden

Jaarlijks studeren er duizenden studenten af in Groningen. In deze transitieperiode overwegen zij vaak de aanschaf van een auto. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om de doelgroep te verleiden geen privéauto aan te schaffen maar gebruik te maken van de deelauto. Dit kan door middel van kortingsacties of vouchers, vergelijkbaar met bestaande NS-aanbiedingen voor net afgestudeerden.

Probeeracties deelmobiliteit op evenementen

De gemeente zorgt voor een podium waar bewoners kennis kunnen maken met verschillende vormen van deelmobiliteit. Het kunnen evenementen zijn waar mobiliteit of de ontwikkeling van de stad centraal staat (zoals Let's Gro). De probeeracties zullen vooral aansluiten bij geschikte bestaande evenementen.

Straks

Autodelen in wijken met een lagere openbare bereikbaarheid

Autodelen heeft niet alleen toegevoegde waarde in buurten van de gemeente waar de parkeerdruk al heel hoog is of waar zich inwoners met karakteristieken van early-adopters bevinden. Het kan ook bijdragen aan het verhogen van de toegang tot mobiliteit in wijken of dorpen die verder van de binnenstad afliggen en minder goed ontsloten worden door het openbaar vervoer.

In de kleine kernen is het openbaar vervoernetwerk niet altijd toereikend. Autodelen kan ervoor zorgen dat een auto altijd beschikbaar is voor iedereen, ook voor hen die zich geen eigen auto kunnen veroorloven. Met deelauto's kan

deze inwoners extra mobiliteit worden geboden, waardoor zij beter kunnen participeren en de kans op mobiliteitsarmoede wordt teruggedrongen.

Daarnaast draagt autodelen bij aan een eerlijkere verdeling van de openbare ruimte. De meeste auto's staan veel stil en staan daarmee in de weg van een ander gebruik van deze openbare ruimte. Ook staan ze vaak ook letterlijk 'in de weg' voor mensen die minder mobiel zijn. De ruimte die vrijkomt met autodelen kan bijvoorbeeld worden gebruikt voor sociale interacties op straat.

In veel buurten met sociale huurwoningen is zowel het inkomen als het autobezit relatief laag, waardoor bewoners vaak zijn aangewezen op andere vormen van mobiliteit en beperkter zijn in hun vervoersmogelijkheden. Deelauto's worden op dit moment nog nauwelijks gebruikt door deze doelgroepen. We zetten in op het experimenteren met het aanbieden van deelauto's voor inwoners met een lager inkomen. Wij geloven dat deelauto's deze groep de mogelijkheid biedt om in vrijheid te bewegen en deel te nemen aan de maatschappij zonder de noodzaak om een auto te bezitten.

We onderzoeken waar bewoners met een zogenaamde lagere openbare bereikbaarheid wonen, wat hun mobiliteitsbehoeften zijn en/of hoe en onder welke voorwaarden autodelen kan bijdragen aan het invullen hiervan. Hierbij is het relevant om de samenwerking op te zoeken met woningcorporaties om samen met hen de kansen voor deelauto's bij sociale huurwoningen verder te onderzoeken.

Met behulp van probeeracties experimenteren we met het beschikbaar stellen van deelauto's voor inwoners met een lager inkomen. Dat doen we door in samenwerking met aanbieders speciale tarieven aan te bieden gekoppeld aan de Stadspas, of door minima een strippenkaart aan te bieden voor autodelen, waarbij zij bijvoorbeeld twee ritten van 50 kilometer per maand kunnen maken.

Experimenteren met een (tijdelijke) andere inrichting van de straat

Eén van de belangrijkste kansen voor autodelen is de bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Een deelauto vermindert het eigen autobezit. Hierdoor ontstaat er meer ruimte in de straat. Dit willen we aan elkaar koppelen in een experiment. De realisatie van een deelauto (commercieel of coöperatief) biedt de kans om de openbare ruimte anders in te richten. De vrijgespeelde parkeerplaatsen kunnen we samen met de buurt een andere (tijdelijke) inrichting geven. Een inrichting met meer ruimte voor groen en ruimte om te fietsen, wandelen en ontmoeten, in lijn met onze ontwerptraad. Dit experimenten kan leiden tot nieuwe inzichten en ervoor zorgen dat bewoners anders tegen hun eigen straat aan gaan kijken.

Interne communicatie

We zien de medewerkers van de gemeente als ambassadeur van onze mobiliteitsvisie en ook van de deelauto. Door medewerkers te enthousiasmeren over de kansen van autodelen groeit de kennis en daarmee ook het gebruik van de deelauto in de gemeente. De kwartiermaker deelmobiliteit staat hiervoor aan de lat en organiseert bijeenkomsten en informatiesessies om dit te bereiken.

Proef keyless autodelen

Particulier autodelen wordt op dit moment op verschillende manieren gefaciliteerd. De meest voorkomende versie is de samenvoeging van de vraag naar en het aanbod van autogebruik via internetplatforms. Op deze platforms wordt de communicatie tussen huurder en verhuurder opgezet en de transactie voldaan. Normaliter vindt er een fysieke sleuteloverdracht plaats tussen huurder en verhuurder. Door technologische vooruitgang zien we dat deze fysieke sleutel-

overdracht steeds minder nodig is, en dat door het installeren van een sleutelkast de deelauto ver- en ontgrendeld kan worden via een app op de mobiele telefoon. Deze technologie vergt echter een investering van de verhuurder. De gemeente wil een pilot gaan starten waarin de gemeente voor Groningse verhuurders de kosten compenseert voor de aanschaf van de 'Keyless technologie' voor een periode van maximaal één jaar. Met deze pilot willen we nagaan of en op welke wijze het gebruik van de keyless technologie autodelen stimuleert.

Later

Parkeren op afstand

De gemeente onderzoekt wat de mogelijkheden zijn voor parkeren op afstand. De stad groeit en is volop in ontwikkeling. Door de groeiende bevolking en door bouw- of wegwerkzaamheden komt parkeren soms (tijdelijk) onder druk te staan. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden van parkeren op afstand in combinatie met een probeeraanbod voor deelauto's. Het inzetten van deelvervoer in (pop-up) hubs als alternatief tijdens (weg)werkzaamheden behoort hier tot een van de mogelijke oplossingen. Hiermee wordt de parkeerdruk in de stad verzacht. Daarbij moet wel goed onderzoek worden gedaan naar wat de effecten zijn op omgeving. Immers, de parkeerdruk verschuiven is geen oplossing voor de lange termijn.

Wagenparken delen

Deelmobiliteit biedt kansen voor het efficiënter inzetten van wagenparken van bedrijven en organisaties, waaronder de gemeente. Wanneer deze beter wordt benut zijn er minder auto's nodig waardoor er meer ruimte ontstaat en er minder kosten worden gemaakt. Daarom verkennen we met Groningen Bereikbaar via de Werkgeversaankpak op welke manier wagenparken van bedrijven beter benut kunnen worden.

Ook onderzoeken we of en hoe kan worden overgestapt naar gemeentelijke poolauto's die gebruik maken van deelttechnologie. Om de gemeentelijke auto's nog beter te benutten kan de gemeente er straks ook voor kiezen om het wagenpark met de derden te delen. Medewerkers kunnen tijdens kantooruren exclusief gebruik maken van de dienstauto's terwijl de inwoners buiten de kantooruren gebruik kunnen maken van de auto. De toegang tot de auto's die op eigen terrein staan vormen daarbij nog wel een extra aandachtspunt. Tot slot zouden medewerkers zowel gebruik kunnen maken van deelauto's uit de eigen vloot als deelauto's van aanbieders in de openbare ruimte.

Deelauto's op commercieel minder interessante locaties

Tot op heden zijn deelauto's vooral in de stad te vinden en met name in wijken met een hoge dichtheid. De gebruikersgroep van de deelauto heeft een bepaalde omvang nodig voordat de deelauto als mobiliteitsconcept rendabel kan zijn voor aanbieders. Toch ziet de gemeente Groningen kansen voor het realiseren van deelauto's in bijvoorbeeld de dorpen van de gemeente. De deelauto biedt immers mogelijkheden voor inwoners zonder eigen auto. Samen met partners onderzoeken we hoe de gemeente kan deelnemen in een mobiliteitsconcept om zo de deelauto levensvatbaar te maken in de dorpen. Daarbij onderzoekt de gemeente of het deelmobiliteit kan subsidiëren, of het deel neemt als launching customer, of bijvoorbeeld het eigen wagenpark aanbiedt.

2.5 Regeling bij nieuwbouw

De gemeente Groningen staat voor de uitdaging om in ongeveer 10 jaar tijd 20.000 woningen te bouwen. Het gaat hierbij niet alleen om uitleglocaties maar vooral ook om verdichting van de bestaande stad. Deze verdichting zorgt voor extra druk op de bestaande openbare ruimte. Tegelijkertijd willen bewoners het liefst wonen aan een groene straat waar ontmoeten en spelen centraal staat.

Deze druk op de bestaande openbare ruimte betekent dat we keuzes moeten maken. Verschillende beleidsstukken, zoals de *Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg (2021)*, de *Ontwerpleidraad Openbare Ruimte (2021)*, de *Beleidsregel 'Parkeernormen 2021'* en de *Parkeervisie (2018)* geven een duidelijke richting aan: namelijk meer ruimte voor groen, spelen, ontmoeten en dus minder ruimte voor de auto. De ontwikkeling en herontwikkeling van wijken in de stad biedt kansen om deze ambitie te verwezenlijken.

Autodelen zit in de lift. Toch zijn er wereldwijd nog weinig voorbeelden te vinden waar dit concept op grote schaal geïntegreerd is in de ontwikkeling van nieuwbouwwijken. Dit komt omdat autodelen als onderdeel van gebiedsontwikkeling een relatief nieuw fenomeen is. De gemeente Groningen wil de kansen voor deelmobiliteit in nieuwbouwwijken benutten. Zo kunnen we er ook voor kiezen om minder ruimte te reserveren voor autobezit en parkeren zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid. In dit hoofdstuk noemen we de mobiliteitsmaatregelen die we nu, straks en later treffen om de openbare ruimte in nieuwbouwwijken te behouden voor haar bewoners.

Nu	Straks	Later
 Deelmobiliteit in grote ontwikkelgebieden	 Inzet fonds voor mobiliteitsoplossingen	 Onderzoek verdere verlaging parkeernormen
 Actief aansporen toepassing deelauto's nieuwbouw	 'Proof of concept' sociale huur	 Onderzoek naar haalbaarheid gebiedsconcessies
 Zichtbare plek deelauto	 Ontwikkeling toolbox langjarig aanbieden deelauto's met partners	
 Voorwaarden voor reductie parkeereis		
 Gedragscampagnes		

Nu

Deelmobiliteit in grote ontwikkelgebieden

De gemeente organiseert het antwoord op mobiliteitsvraagstukken bij grote ontwikkelgebieden in de stad (zoals Suikerzijde en Stadshavens) op een slimme manier. Het uitgangspunt hier is dat mobiliteit voor gebruikers gegarandeerd is, maar dat betekent niet dat gebruikers altijd toegang hebben tot het gebruik van een privéauto. De gemeente stelt per ontwikkelgebied voorwaarden. Zo kan het minimumaantal parkeerplaatsen tot 20% worden verminderd indien ontwikkelaars kiezen voor deelmobiliteit. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van een passend concept. Daarbij kan gedacht worden aan de realisatie van een mobiliteitshub met deelauto's of andere vormen van deelmobiliteit, parkeren op afstand, een abonnement op OV en/of deelmobiliteit of een combinatie van maatregelen.

Het is van belang om als gemeente proactief te sturen zodat (deel)mobiliteit niet te laat aan bod komt in deze ontwikkelingen. Immers, met de juiste combinatie van middelen kan de druk op de openbare ruimte worden ontlast. Dat biedt meer kansen voor spelen, ontmoeten, groen en verblijven en voegt waarde toe aan het gebied, ook voor de ontwikkelaar. Daarbij is het van belang om toekomstige bewoners zo vroeg mogelijk te informeren over parkeeroplossingen en de mogelijkheden van deelmobiliteit, ruim voordat zij overgaan tot koop of huur. Zo maken bewoners een bewuste keuze om in een wijk te gaan wonen waar de privéauto niet langer dominant is en voor de voordeur kan worden geparkeerd. Overigens zijn niet alle ontwikkelgebieden hetzelfde. Het is van belang om verschillende mobiliteitsopties goed aan te laten sluiten bij het gebied. Dichtheid, afstand tot het centrum en de demografische samenstelling bepalen in grote mate welke vorm van deelmobiliteit aansluit bij de lokale behoefte.

Actief aansporen toepassing deelauto's nieuwbouw

De gemeente Groningen informeert woningcorporaties, ontwikkelaars en projectleiders proactief over de kansen die deelauto's bieden bij nieuwbouwprojecten. In gebieden waar betaald parkeren geldt is het al mogelijk om met de inzet van deelmobiliteit tot wel 20% te reduceren op de parkeernorm. Daar waar goede alternatieven voorhanden zijn is een grotere reductie van het aantal aan te leggen plaatsen mogelijk, mits daar een goed mobiliteitsplan (met deelmobiliteit) tegenover staat.

De gemeente kiest ervoor om bewoners van nieuwbouw geen parkeervergunning op straat meer te geven. Door de parkeervraag op eigen terrein op te lossen ontstaat er meer ruimte op straat voor andere functies zoals groen of spelen. Het stellen van een lage parkeernorm maakt het voor ontwikkelaars aantrekkelijker om te bouwen. Daartoe ontwikkelen zij een mobiliteitsplan voor onder andere deelmobiliteitsvoorzieningen.

Zichtbare plek deelauto

De gemeente Groningen kiest er bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken voor om deelauto's een prominente plek in de wijk te geven. Daarbij is het van belang dat er voldoende deelauto's zijn voor alle bewoners en dat de deelauto's zich op loopafstand (ongeveer 250 meter) van woningen bevinden. Ook moeten de hubs en deelauto's al geplaatst zijn voordat de eerste bewoners in hun woning trekken. Het plaatsen van zichtbare deelauto's is per gebied maatwerk. Men kan kiezen voor een zichtbare plek op eigen terrein of bijvoorbeeld bij wijk- en buurthubs. Door de zichtbaarheid van deelauto's te vergroten maken steeds meer mensen kennis met deze vorm van deelmobiliteit.



Afbeelding 10. JustGo Deelauto op zichtbare plek, House of Groningen, Paddepoel

Voorwaarden voor reductie parkeereis

De gemeente Groningen stelt de volgende voorwaarden voor partijen die gebruik willen maken van de reductie op de parkeernorm:

- Uitgangspunt is dat een reductie op de parkeernorm alleen mogelijk is wanneer er in het gebied op loopafstand (250 meter) voldoende alternatieven zijn voor de privéauto. Het gaat daarbij om zowel deelmobiliteit als hoogwaardig openbaar vervoer. Ook aantrekkelijke fietsverbindingen, een korte afstand tot voorzieningen en kortingsabonnementen op OV kunnen leiden tot een reductie op de parkeernorm.
- Een reductie op de parkeernorm is alleen mogelijk in gebieden waar betaald parkeren geldt of waar dit wordt ingevoerd. Dit voorkomt dat bewoners anders alsnog in de openbare ruimte gaan parkeren.
- Goede en eenduidige communicatie is essentieel. Partijen zijn verplicht om toekomstige bewoners voor koop of huur te informeren over de (on)mogelijkheden van parkeren en de alternatieven van deelmobiliteit en OV (inclusief eventuele abonnementen en kortingen).
- De partij maakt een passend mobiliteitsplan waarin de onderbouwing, de afspraken en de inzet van betrokkenen (voor en na oplevering) zijn vastgelegd.

Gedragscampagnes

Toekomstige bewoners gaan we bewust maken van de kansen van deelauto's. We maken duidelijk dat gebruik en niet het bezit van auto's een cruciaal onderdeel is van nieuwbouw. We zijn voornemens hen dan ook te betrekken bij de vorming van mobiliteitsconcepten en bijbehorende keuzes. Ontwikkelaars moeten opnemen in (anterieure) overeenkomsten hoe extra aandacht uitgaat naar een goede wervingscampagne met duidelijke informatie bij aankoop of huur, maar ook gedurende de gehele looptijd promotie, activatie en communicatie geborgd wordt als onderdeel van het deelauto concept. Dit onderdeel komt ook terug bij de gemeente brede communicatie over deelmobiliteit (zie paragraaf 2.6 Algemene maatregelen).

Straks

Inzet fonds voor mobiliteitsoplossingen

De gemeente Groningen onderzoekt de mogelijkheden en het draagvlak voor een mobiliteitsfonds bij gebiedsontwikkeling. Door een goede onderbouwing te geven van een reductie op de parkeernorm kunnen ontwikkelaars bij nieuwbouw ervoor kiezen om minder parkeerplaatsen te realiseren. De besparing in de aanleg van parkeerplaatsen wordt door ontwikkelaars in een fonds gestort. Niet iedere gebiedsontwikkeling is financieel aantrekkelijk voor aanbieders van deelmobiliteit om deelauto's te realiseren. In dat geval kan een beroep worden gedaan op het mobiliteitsfonds om een onrendabele top te financieren, of om andere mobiliteitsoplossingen te stimuleren. De gemeente verdubbelt vervolgens de inleg van de ontwikkelaar. Het geld uit het fonds kan door de gemeente en ontwikkelaars worden ingezet voor de realisatie van deelauto standplaatsen, mobiliteitshubs en communicatie om deelmobiliteit onder de aandacht van de bewoners te brengen. Het fonds kan ook worden gebruikt om nieuwe gebruikers van deelmobiliteit korting te geven om zo het gebruik te stimuleren.

'Proof of concept' sociale huur

De gemeente stimuleert aanbieders van deelmobiliteit om producten aan te bieden specifiek voor de bewoners van sociale huur. Op deze manier hebben bewoners van sociale huurwoningen ook toegang tot een auto, zonder dat zij de lasten dragen van autobezit. Corporaties kunnen kiezen uit een concept dat past bij het gebied, financieel haalbaar blijkt en aansluit bij de wensen van (toekomstige) bewoners. Een percentage van het mobiliteitsfonds is beschikbaar om deelmobiliteit voor sociaal maatschappelijke bestemmingen te realiseren. We onderzoeken straks hoe we deze producten het beste kunnen door ontwikkelen.

Ontwikkeling toolbox langjarig aanbieden deelauto's met partners

De gemeente Groningen stimuleert aanbieders van deelauto's om deelmobiliteitsproducten te ontwikkelen gericht op ontwikkelaars en woningcorporaties. Nu leveren ontwikkelaars een mobiliteitsplan waar deelmobiliteit in mee wordt genomen. Straks denkt de gemeente proactief mee met ontwikkelaars en corporaties en adviseert de gemeente om te kiezen voor producten met een goede verhouding tussen prijs, spreiding, duurzaamheid en kwaliteit.

Ontwikkelaars en woningcorporaties kunnen, afhankelijk van het type ontwikkeling, producten kiezen die passend zijn bij de ontwikkeling, het gebied en de bewoner. De toolbox maakt in haar producten een onderscheid tussen:

- Bestaande stad of nieuwbouw
- Sociale huur, vrije huur of koop
- Binnen of buiten gereguleerd gebied (betaald parkeren)
- Gemengde gebieden (zoals wonen en werken)

Later

Onderzoek verdere verlaging parkeernorm

Een gemiddeld huishouden in de gemeente heeft een autobezit van 0,7. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren stellen we ons ten doel dat het autobezit niet langer meegroeit met het inwonertal. Dit betekent, dat we gaan verkennen hoe we de parkeernorm kunnen gaan verlagen met als doel het verminderen van de impact van de auto op de openbare ruimte.

Als het aanbieden van deelmobiliteit in combinatie met OV en het verlagen van de parkeernormen succesvol blijkt kan de gemeente ervoor kiezen om de parkeernormen verder te verlagen. Wanneer bewoners meer en meer vertrouwd raken met de deelauto als woonconcept en vervanging van de eigen auto kan de parkeernorm daar waar mogelijk verder worden aangepast. Op deze manier blijft de impact van de (geparkeerde) auto op de openbare ruimte beperkt terwijl de stad verder groeit.

Onderzoek naar haalbaarheid gebiedsconcessies

De gemeente onderzoekt de haalbaarheid en wenselijkheid van een concessie-achtige constructie per gebied. Daarbij dient extra aandacht te worden besteed aan de looptijd van de concessie, duurzaamheid en kwaliteit van het mobiliteitsconcept en het schaalniveau (stad, gemeente of regio Groningen-Assen). Voor de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek trek de gemeente samen op met de relevante vervoersautoriteiten, de Provincies Groningen en Drenthe en het OV-Bureau.

3

Deeltweewielers

Deeltwoewelers zijn overal ter wereld in opkomst. De deeltechnologie heeft zich de laatste jaren snel ontwikkeld. Hierdoor is het mogelijk gebruik te maken van 'slimme' deeltwoewelers die via GPS te traceren zijn en via een app online gevonden, geboekt en betaald kunnen worden. Via de app is het ook mogelijk te reguleren waar deelfoertuigen neergezet worden. In vrijwel alle grote- en middelgrote steden in Nederland zijn deeltwoewelers inmiddels in de openbare ruimte te vinden, zo ook in Groningen.

Eerste ervaringen met deelsnorfietsen

In het voorjaar van 2020 hebben deelsnorfietsen hun intrede gemaakt in de gemeente Groningen. Op dat moment konden we als gemeente geen eisen stellen aan de aanbieders felyx en GO Sharing vanwege de harmonisatie van de Algemene Plaatselijk Verordeningen (APV's) van de voormalige gemeente Ten Boer, Haren en Groningen. Op basis van vrijwilligheid zijn toen afspraken gemaakt met de aanbieders over de plaatsing van de deelsnorfietsen in de openbare ruimte. De fase tot de harmonisatie van de APV in 2021 hebben we daarom betiteld als pilotfase.

Eind 2020 hebben we het deelsnorfietsen tijdens de pilotfase geëvalueerd. Samen met de gemeenteraad maakten we het besluit over het voortzetten van de vergunningen voor deelsnorfietsen. Het college van B&W besloot begin 2021 dat deelsnorfietsen kunnen bijdragen aan onze ambitie om duurzaam vervoer te faciliteren dat minder ruimte inneemt. Maar, we zagen ook dat de overlast van gestalde deelsnorfietsen in de openbare ruimte groot was. Om de overlast van deelsnorfietsen te minimaliseren is sinds 1 januari 2021 voor het aanbieden van deelsnorfietsen – en ook andere deelfoertuigen – een vergunning nodig. Om daarvoor in aanmerking te komen moet voldaan worden aan de vergunningsvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in de Nadere regels deelscooters 2021. Door het instellen van deze regels is het onder andere niet meer mogelijk om deelsnorfietsritten te beëindigen in de binnenstad, dient een gebruiker minimaal 18 jaar oud te zijn en geldt er een controleplicht voor de aanbieders op de manier waarop een deelsnorfiets geparkeerd wordt. Bovendien beoordelen we vergunningsaanvragen door middel van de vergelijkende toets. Dit maakt dat de aanbieders die het beste aantonen te voldoen aan onze gemeentelijke doelen op het gebied van duurzame (deel)mobiliteit een vergunning krijgen. Aanvragen voor een deelsnorfietsvergunning zijn in het voorjaar van 2021 beoordeeld. Op basis van de uitslag van de vergelijkende toets hebben Check Technologies B.V. en felyx Netherlands B.V. een vergunning ontvangen voor het aanbieden van ieder maximaal 200 deelsnorfietsen voor de periode 1 mei 2021 tot en met 30 april 2023.

Elektrische deelfietsen in opkomst

Ook elektrische deelfietsen zijn nationaal en internationaal bezig aan een opmars. In Groningen worden sinds 2022 elektrische deelfietsen van Bird aangeboden op de vijf P+R terreinen, bij de onderwijsinstellingen RUG, Hanze Hogeschool, Alfa College, Noorderpoort en Terra, en bij de zorginstellingen UMCG en Martiniziekenhuis. De deelfiets kan een alternatief zijn voor forenzen en studenten om de laatste kilometer(s) op een eenvoudige, snelle en gezonde manier af te leggen vanaf het P+R terrein naar hun onderwijs- of werklocatie. Het is ook een manier om de stad goed bereikbaar te houden ten tijde van de grootschalige werkzaamheden ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid.



Het college van B&W heeft in maart 2022 besloten om ruimte te maken voor het aanbieden van elektrische deelfietsen. Inmiddels hebben GO Sharing en Bolt op basis van de vergelijkende toets een vergunning ontvangen voor het aanbieden van ten minste 300 fietsen voor een periode van twee jaar. De eerste fietsen zijn in september geplaatst.

3.1 Visie op deeltweewielers

De gemeente erkent de potentie van deeltweewielers. Een breed en grootschalig deeltweewielersysteem is, zeker binnen de stad, een volwaardig alternatief voor het gebruik van de eigen auto. Deeltweewielers zijn van meerwaarde voor de eerste en de laatste kilometers van de reis van deur tot deur. Ook vergroten ze de concurrentiepositie van deeltweewielers (gezamenlijk met het OV) ten opzichte van de auto. Ook het gebruik van P+R-terreinen en hubs wordt met een aanbod van deeltweewielers aantrekkelijker. Deeltweewielers bieden inwoners, forenzen en bezoekers van onze gemeente de mogelijkheid om zich flexibel en duurzaam te verplaatsen. Het maakt de keuze om met de auto naar of binnen de gemeente te reizen minder vanzelfsprekend. Door tweewielers te delen wordt de druk op de openbare ruimte door stilstaande voertuigen een stuk minder. Dit is hét moment om de kansen die deeltweewielers bieden voor duurzaam vervoer te benutten. Actieve en ruimte-efficiënte deeltweewielers geven wij daarbij de voorkeur.

Deeltweewielers delen wij op in een vijftal voertuigcategorieën. Respectievelijk zijn dat de deelfiets, de deelbakfiets, de deelsnorfiets, de deelbromfiets en de deelstep. In de volgende paragrafen zullen we onze visie uiteenzetten op deze categorieën.

De term 'deelscooter' is over het algemeen een term die verwijst naar de deelsnorfiets en de deelbromfiets. In de wegenverkeerswet is een scooter een niet bestaande voertuigcategorie. Vandaar dat wij deze term in dit hoofdstuk buiten beschouwing laten.

De deelfiets

De fiets zien wij als de slimste, snelste en meest gezonde manier om je in Groningen te verplaatsen. Echter, niet iedere inwoner of bezoeker heeft altijd een fiets bij zich. De deelfiets biedt hiervoor een oplossing en geeft iedereen overal en te allen tijde de mogelijkheid om voor een betaalbaar tarief gebruik te maken van een (elektrische) fiets. Kortom, de deelfiets past helemaal bij Groningen Fietsstad.

Wij zien de elektrische deelfiets als een waardevol alternatief voor het gebruik van een eigen auto in stedelijk gebied. De kracht zit hem in de ketenreis. De deelfiets kan goed gecombineerd worden met verplaatsingen met het OV en de auto via onze P+R terreinen. Ook kan de elektrische deelfiets op de grotere werklocaties, publieke hotspots en de woonwijken een alternatief zijn voor het gebruik van de auto.

De deelfiets is de meest gezonde vorm van de deeltweewielers. Fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen en draagt daarom positief bij aan de gezondheid. Fietsen kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het voorkomen van ziekten die hun oorzaak vinden in gebrek aan lichamelijke beweging. Ook is de deelfiets ruimte-efficiënt. Anders dan bij andere deeltweewielers kan een deelfiets eenvoudig gebruik maken van bestaande fietsparkeervoorzieningen. Daarmee kan preventief overlast van gestalde deelfietsen worden voorkomen.

We realiseren ons dat iedereen belang heeft bij het hebben van een eigen fiets, maar benadrukken ook de kansen van de deelfiets. Zo biedt de deelfiets een oplossing voor inwoners, forenzen of bezoekers die een enkele rit maken met de fiets, bijvoorbeeld naar het station. Ook vervangt de elektrische deelfiets in potentie het in bezit hebben van een dure tweede of derde (elektrische) fiets. Daardoor wordt de relatief dure elektrische fiets voor inwoners met een

lager inkomen ook toegankelijk omdat het deelconcept de drempel van hoge aanschafkosten wegneemt. Tot slot biedt de deelfiets ook kansen voor de openbare ruimte. Door fietsen te delen hoeven er minder fietsen in de openbare ruimte te worden gestald. Daardoor ontstaat er meer ruimte in de openbare ruimte voor wandelen, ontmoeten, spelen en groen.

De deelbakfiets

We zien steeds meer bakfietsen in de Groningse straten. Een groeiend aantal inwoners en ondernemers schaffen er een aan om goederen en/of personen op een duurzame manier te verplaatsen. Wij 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. Door een deelbakfiets te faciliteren maken we het voor iedereen mogelijk om gebruik te maken van een bakfiets zonder de lasten te dragen van het bezit.

De deelbakfiets is tevens een duurzaam en gezond alternatief voor korte autoritten. De deelbakfiets kan bijvoorbeeld gebruikt worden om boodschappen te doen of goederen te verplaatsen. De deelbakfiets is evenals de deelfiets een actieve, en daarmee, een gezonde manier van verplaatsen.

Anders dan de deelfiets is de deelbakfiets groter van omvang. Daarmee neemt het voertuig een grotere hoeveelheid openbare ruimte in. Het mag niet zo zijn dat de geparkeerde deelbakfiets een bron van overlast vormt op onze trottoirs. Wij vinden daarom dat deelbakfietsen voor nu niet freefloating aangeboden mogen worden maar dat er station-based plekken ingericht moeten worden. Hier voorzien wij een belangrijke rol voor specifieke deelmobiliteitshubs.¹

Deelsnorfietsen

De deelsnorfiets biedt grotendeels dezelfde voordelen als de elektrische deelfiets. Beide voertuigen kennen dezelfde maximum snelheid en hebben daarmee zo goed als dezelfde actieradius. Enkel hoeft de gebruiker van de deelsnorfiets geen actieve inspanning te leveren om zich te verplaatsen. Ook zien we dat de deelsnorfiets meer openbare ruimte inneemt dan de deelfiets. De deelfiets kan immers geparkeerd worden in bestaande fietsparkeervoorzieningen. De deelsnorfiets kan wel – in tegenstelling tot de deelfiets – twee personen tegelijkertijd verplaatsen.

De deelsnorfiets is een aanvulling op de reis van deur-tot-deur in combinatie met het openbaar vervoer, op P+R terreinen en stedelijke hubs, voor zij die niet kunnen of willen fietsen. Daarmee kan het op zijn eigen manier de ketenreis versterken. Ook kan het de bereikbaarheid van wijken die verder van de binnenstad afliggen vergroten. Deelsnorfietsen zijn daarnaast elektrisch. De deelsnorfiets kan daarmee een duurzaam alternatief zijn voor de vervuilende brandstofscooters in privébezit.

De deelsnorfiets vergroot het keuzepalet van voertuigen waarover inwoners van Groningen kunnen beschikken. Maar, anders dan de deelfiets, is de deelsnorfiets een passieve vorm van verplaatsen. We zien tot op heden dat de deelsnorfiets met name ritten vervangt die normaliter gemaakt zouden worden met de eigen fiets. Ook zal de helmplicht voor snorfietsen per 1 januari 2023 ingevoerd worden. Op dit moment zijn de effecten daarvan op het gebruik van de deelsnorfiets nog onduidelijk. Wel verwachten we dat minder gebruikers bereid zijn een rit met de deelsnorfiets te maken wanneer zij een helm zullen moeten gaan dragen.

Overlast van deelsnorfietsen in de openbare ruimte blijft ook een belangrijk aandachtspunt. We zien dat overlast aanhoudt, zo constateerden we ook in de 'Rapportage met deelscooters 2021'. Uitgangspunt is en blijft dat geparkeerde deelsnorfietsen niet tot hinder mogen leiden in de openbare ruimte.

¹ *Deelmobiliteitshubs zijn centrale plekken in de openbare ruimte waar reizigers op of over kunnen stappen op openbaar vervoer, maar ook gebruik kunnen maken van verschillende vormen van deelmobiliteit. Vaak zijn hier ook enkele faciliteiten te vinden zoals stallingen, pakketkluizen of een taxistandplaats.*

Deelbromfietsen

De deelbromfiets zou een aanvulling kunnen zijn voor verplaatsingen over grotere afstanden, al dan niet als onderdeel van een ketenreis. Met zijn hogere maximumsnelheid (45km/u) kunnen grotere afstanden in minder tijd overbrugd worden en is het bovendien een aantrekkelijk alternatief vanuit de dorpen. Daarmee is de kans op het vervangen van ritten met de auto hoger dan met de deelsnorfiets.

We zien ook de nadelen van de deelbromfiets in. We vragen ons af of een voertuig met een maximale snelheid van 45km/u thuishoort in een gemeente waar 30 km/u de norm is. De deelbromfiets hoort thuis op de rijbaan voor autoverkeer, maar dit is in de praktijk moeilijk te handhaven. Ook denken we dat de hoge snelheid van de deelbromfiets de verkeersveiligheid in het geding brengt.

Voor de deelbromfiets gelden daarnaast dezelfde ruimtelijke overwegingen als voor de deelsnorfiets. Geparkeerde snor- en bromfietsen mogen niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.



Deelstep

De elektrische step is op dit moment nog niet toegestaan op de Nederlandse wegen. De verwachting is dat de introductie nog tot ten minste 2024 op zich zal laten wachten.

In andere Europese steden, waar de elektrische step wel is toegelaten, zien we de elektrische deelstep veelvuldig in het straatbeeld voorkomen. De deelstep is een uitdagende en leuke manier waarmee men zich door stedelijk gebied kan verplaatsen. In stilstand neemt de deelstep een beperkte hoeveelheid ruimte in.

De deelstep neemt vooral de plek in van verplaatsingen te voet of met de (deel)fiets. Deelsteps kunnen leiden tot parkeeroverlast, met name op plekken waar niet streng gereguleerd wordt. Bovendien kunnen deelsteps de verkeersveiligheid in het geding brengen. Gebruikers van deelsteps zijn vaak jong en kwetsbaar. We zien dat in andere steden vooral onervaren gebruikers betrokken zijn bij verkeersincidenten.

3.2 Aan de slag met deeltweewielers

Nu	Straks
 Overgang van freefloating naar een hubsysteem	 Vergunninghouders gaan een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte
 Inrichten van deelmobiliteitshubs op autoparkeervakken	 Experimenten en onderzoeken stimuleren naar een verbetering van deeltweewielers in Groningen
 Aanbieders van deeltweewielers dragen bij aan het realiseren van voorzieningen	
 Experiment met deelbakfietsen	
 Faciliteren aantrekkelijk tarief deeltweewielers voor inwoners met een lager inkomen	
 Raad gesprekspartner in het wel of niet vergunnen van deelsnorfietsen na mei 2023.	
 Vooralsnog geen deelsteps en deelbromfietsen in Groningen	

Nu

Hubsystemen voor deeltweewielers

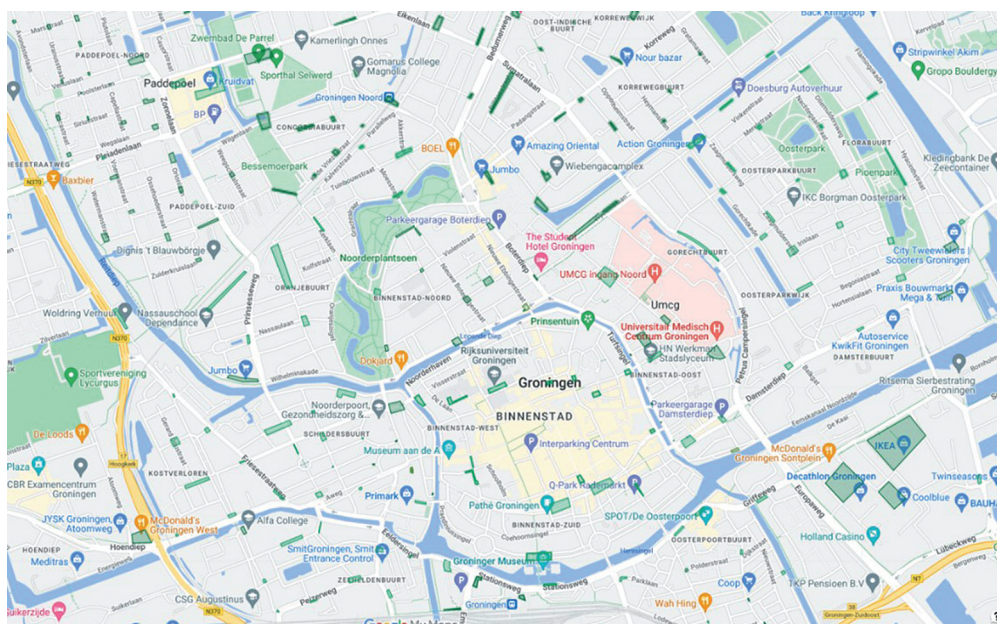
We zetten in op hubsystemen voor deeltweewielers. Eerder werden deeltweewielers grotendeels freefloating aangeboden. Volgens dit systeem mochten deeltweewielers overal in de openbare ruimte geparkeerd worden volgens de regels die gelden in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor snorfietsen. Kortom, ze werden geparkeerd op het trottoir zolang de doorstroming niet belemmerd wordt. We zagen dat het freefloating aanbieden van deeltweewielers regelmatig tot overlast leidde. Overlast deed (en doet) overlast zich hierdoor voor.

Dit zijn we aan het veranderen. Onlangs hebben we een digitale hubkaart opgemaakt. 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 deelfietsen hebben we dit systeem onlangs opgezet en geïmplementeerd. We werken nu verder aan het verder vormgeven en ontwikkelen van dit systeem op basis van de eerste ervaringen. 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 hubsysteem.

Het belangrijkste voordeel van het freefloating systeem is dat deeltweewielers dicht bij elke voordeur geparkeerd kunnen worden. Dit zorgt voor gemak en een kortere reistijd van gebruikers. Uitgangspositie is daarom dat de hubs op een acceptabele loopafstand van elkaar gelegen zijn zodat de voordelen van het freefloating systeem zoveel mogelijk in stand blijven.

Samen met marktpartijen, belangenorganisaties en bewoners zullen we een hubkaart opstellen. Deze kaart zullen we op basis van nieuwe wensen en inzichten continu blijven ontwikkelen. Aanbieders nemen deze kaart over in het digitale servicegebied waarbinnen de deeltweewielers actief zijn.



Afbeelding 11. Impressie hubkaart voor deeltweewielers

Inrichten van deelmobiliteitshubs op autoparkeerplaatsen

De meeste deeltweewielers kennen geen 'natuurlijke' toegewezen plaats in de Groningse openbare ruimte. Ze moeten geparkeerd worden op het voetpad. We zien dat het steeds drukker wordt op het voetpad. Met name geparkeerde fietsen versperren regelmatig de doorgang op het voetpad. Voetpaden zijn er voor verplaatsingen te voet, voor recreatie en voor verblijven. We willen voorkomen dat deeltweewielers deze ruimte te veel innemen.

Autoparkeerplaatsen kennen een hoog ruimtegebruik en faciliteren slechts een beperkt aantal verplaatsingen. Auto's staan een groot deel van de dag immers gewoon stil. Voor deeltweewielers geldt het tegenovergestelde, ze worden veel gebruikt in Groningen. Op meerdere plekken in de gemeente worden dagelijks tussen de 40 en 50 deeltweewie-lerritten beëindigd.

Daarom stellen we voor om in de gehele gemeente deelmobiliteitshubs op autoparkeervakken in te richten. Het herbestemmen van autoparkeervakken voor deeltweewielers past helemaal binnen de kaders die wij stellen aan efficiënt ruimtegebruik en duurzame mobiliteit. We ontwerpen deelmobiliteitshubs op zichtbare autoparkeervakken in gebieden waar het gebruik van deeltweewielers hoog is en goede fiets- en OV voorzieningen zijn. Daarbij zoeken we ook de verbinding met plaatsen waar deelauto's al aangeboden worden. Ook nemen we parkeergarages en buurtstallingen mee, zodat bezoekers en bewoners zich met een deelvoertuig vanaf een hub naar hun bestemming kunnen verplaatsen. We houden er rekening mee dat deelmobiliteitshubs geen overlast mogen veroorzaken.

Aanbieders van deeltweewielers dragen bij aan het realiseren van voorzieningen

Wij vinden dat de aanbieders van deeltweewielers bij moeten dragen aan de realisatie van (openbare) voorzieningen waardoor de dienstverlening verbeterd wordt. Zo moeten in onze (ondergrondse) fietsenstallingen maatregelen genomen worden om het gps-signaal en het mobiele netwerk te versterken. Ook willen we dat aanbieders bijdragen aan de realisatie van openbare parkeervoorzieningen, waaronder de hubs, rekken, beugels, borden en markeringen. In de vergelijkende toetsen ontvangen aanbieders met een duidelijke toelichting op dit onderdeel meer punten. Met de vergunde partijen werken we deze plannen uit.

Experimenteren met deelbakfietsen

De komende periode gaan we een pilot opzetten met de deelbakfiets. Meerdere aanbieders van deelbakfietsen hebben interesse getoond in het aanbieden van deelbakfietsen in Groningen. In de pilot willen we verkennen of we ondernemers en bewoners kunnen voorzien van deelbakfietsen.

We zijn ervan overtuigd dat de deelbakfiets niet freefloating aangeboden moet worden. We willen immers niet dat deelbakfietsen leiden tot overlast op de trottoirs in onze compacte stad. We kiezen daarom voor vaste plekken in de openbare ruimte waar deelbakfietsen geplaatst moeten worden. De deelmobiliteitshubs spelen hier een belangrijke rol in. Maar we kijken ook naar andere locaties waar veel vraag is.

We zetten onze consulterende gesprekken met de markt voort en maken de kaders van de pilot in de loop van 2023 kenbaar. Door middel van een vergelijkende toets zullen we één vergunning geven voor het aanbieden van deelbakfietsen.

Stimuleren van samenwerking tussen grote werkgevers en kennisinstellingen, en aanbieders van deeltweewielers

Onze gemeente trekt dagelijks evenveel bezoekers als dat er mensen wonen. Een groot deel van deze bezoekers komt hier om te werken en te studeren. Wij willen ervoor zorgen dat steeds meer bezoekers worden verleid tot het gebruik van de fiets of de deeltweewieler. Dit bereiken we alleen samen met onze werkgevers en kennisinstellingen.



Daarom willen we via de werkgeversaanpak in samenwerking met Groningen Bereikbaar afspraken maken om deeltweewielers aantrekkelijk onder de aandacht te brengen bij hun werknemers. Aanbieders kunnen ervoor zorgen dat deeltweewielers altijd te gebruiken zijn. De deeltweewielers zouden idealiter een plek krijgen op de terreinen van de werkgevers en kennisinstellingen.

Faciliteren aantrekkelijk tarief deeltweewielers voor inwoners met een lager inkomen

Samen met aanbieders trekken we budget uit voor inwoners met een Stadjerspas, om deeltweewielers extra aantrekkelijk te maken. De Stadjerspas is voor inwoners van de gemeente Groningen met een inkomen tot maximaal 120% van de bijstandsnorm.

Raad gesprekspartner in het wel of niet vergunnen van deelsnorfietsen na mei 2023

De vergunningen van Check en felyx lopen tot en met 30 april 2023. In december 2022 delen we onze evaluatie van het gebruik van de deelsnorfiets van het kalenderjaar 2022. Daarin delen we onze wensen en bedenkingen over het al dan niet vergunnen van deelsnorfiets na 1 mei 2023. In januari 2023 neemt het college vervolgens het besluit of we wel of niet doorgaan met deelsnorfietsen na 2023 en zal hierbij de gemeenteraad consulteren.

Vooralsnog geen deelsteps en deelbromfietsen in Groningen

We besluiten dat we vooralsnog geen vergunningen verlenen voor deelbromfietsen en deelsteps in onze gemeente. 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. Ook voorzien we consequenties voor de verkeersveiligheid van met name de onervaren verkeersdeelnemers. Zodra de (deel)step toe wordt gestaan op de openbare weg zullen we een lerend beleid voeren op basis van de lessen die geleerd worden in andere Nederlandse steden. In een later stadium verkennen we dan of, en zo ja, onder welke voorwaarden, deelsteps een positieve bijdrage kunnen leveren aan ons beleid ten aanzien van duurzame mobiliteit.

We vinden dat de deelbromfiets, met een maximale snelheid van 45 km/u, niet thuishoort in een gemeente waar 30 km/u de norm is. De deelbromfiets moet bovendien gebruik maken van de rijbaan voor autoverkeer, maar we twijfelen sterk aan de handhaafbaarheid van deze regels. Ook denken we dat de hoge snelheid van de deelbromfiets de verkeersveiligheid in het geding brengt, met name in en rondom de binnenstad.

Straks

Vergunninghouders gaan een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte

De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt. De gemeente is van mening dat het gebruik door commerciële partijen is toegestaan, maar dat daar gezien de hoge druk op de openbare ruimte ook een redelijke prijs tegenover mag staan. Op dit moment heeft de gemeente echter geen juridische instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deeltweewielers in de openbare ruimte mogelijk te maken te verhalen op de vergunninghouders. Dit komt omdat deeltweewielers dynamisch gebruik maken van de openbare ruimte en (vaak) geen vaste plaats kennen. We onderzoeken samen met andere grote Nederlandse gemeenten op welke manier we dit anders kunnen organiseren.

In de vergelijkende toetsen die we uitvoeren bij de vergunningverlening sturen we echter wel op de bijdrage van aanbieders aan de realisatie van (onder andere) voorzieningen in de openbare ruimte. Partijen die concrete plannen formuleren op welke manier zij bereid zijn kosten te delen ontvangen meer punten. Daardoor komen zij eerder in aanmerking voor een vergunning.

Experimenten en onderzoeken stimuleren naar een verbetering van deeltweewielers in Groningen

Deeltweewielers hebben pas sinds kort hun introductie gemaakt in Groningen. De dienstverlening zal ongetwijfeld de komende jaren verder wijzigen. Een toenemende hoeveelheid aan data over het gebruik en gedrag van gebruikers van deeltweewielers en hun voorkeuren voor mobiliteit maakt dat het maatschappelijk nut van deeltweewielers verder vergroot kan worden. Door steeds meer te weten te komen over de mobiliteitsvraag van onze inwoners kunnen deeltweewielers intelligenter ingezet worden zodat de keuze voor de eigen auto minder aantrekkelijk wordt. De gemeente zet om deze redenen in op het stimuleren van experimenten en onderzoeken die naar het vergroten van het maatschappelijk nut van deeltweewielers.

4

Algemene maatregelen

In de afgelopen twee hoofdstukken hebben we specifieke maatregelen omschreven die we nemen om de groei van de deelauto en de deeltweewielers te realiseren en in goede banen te leiden. Naast deze acties benoemen we tot slot in dit hoofdstuk maatregelen die we nemen en toepasbaar zijn op het faciliteren van deelmobiliteit in de brede zin.

Nu

 Communicatiecampagne Deelmobiliteit Groningen

 Kwartiermaker deelmobiliteit

Communicatiecampagne Deelmobiliteit Groningen

Veel inwoners moeten wennen aan de komst van deelmobiliteit. We zien dat in de beginfase vooral jongere inwoners van onze gemeente ervaring opdoen met deelmobiliteit. Een deel van deze groep wordt vaak de 'early adopters' genoemd. Zij zijn goed op de hoogte van nieuwe diensten en enthousiast om deze uit te proberen. Voor hen is het gebruik maken van deelvoertuigen en diensten al een grotere vanzelfsprekendheid. Op dit moment bezitten deze 'early adopters' veelal geen eigen auto. Met de aanwezigheid van deelmobiliteit verwachten we dat zij minder snel geneigd zullen zijn een eigen auto aan te schaffen.

De meerderheid van onze inwoners maakt echter (nog) geen gebruik van deelmobiliteit. Hier denken we terrein te kunnen winnen. Deze groep, de zogenoemde "volgers", willen we bekend maken met het delen van mobiliteit. Daarom starten we een communicatiecampagne waarin we inwoners verleiden eens een rit te maken met de deelauto of de deelfiets. Dat doen we vanaf een eigen webpagina. Alles wat er mogelijk is op het gebied van deelmobiliteit in de gemeente Groningen komt daar aan het licht. Hierbij denken we ook aan het gebruiken van social media en waar mogelijk zoeken we de aansluiting bij Groningen Fietsstad. Ook werken we samen met Marketing Groningen om een succesvol kader om bezoekers van de gemeente te wijzen op de aanwezigheid van deelmobiliteit.

Veranderingen in mobiliteitskeuzes vinden vaak plaats op 'kritieke' momenten. Dit zijn momenten waarop er veranderingen plaatsvinden in de woon- of leefsituatie die impact hebben op de wijze van verplaatsen. Voor autobezitters geldt dat deze vaak leiden tot een bewustzijn van de kosten van een eigen auto. Hierdoor is men meer gemotiveerd om afstand te doen van de eigen auto. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het invoeren van betaald parkeren.
- Het aanvragen van een parkeervergunning.
- De jaarlijkse brief bij een verlenging of een betaling van een vergunning.
- Informatiebrief vanwege grote werkzaamheden, die mogelijk leiden tot een lagere autobereikbaarheid.
- Een verhuizing naar de gemeente Groningen.
- Het behalen van het rijbewijs.
- (Af)studeren.
- Een nieuwe baan bij een werkgever in de gemeente Groningen.
- Behalen van de pensioengerechtigde leeftijd.
- Plaatsing van nieuw aanbod van deelmobiliteit in de wijk.

In onze communicatieplannen voor deelmobiliteit zullen we zoveel mogelijk gaan sturen op deze kritieke momenten. Ook zetten we in op de volgende acties om deelmobiliteit extra in de schijnwerpers te zetten.

- We geven deelmobiliteit een plekje binnen lopende campagnes en projecten van de gemeente Groningen. Deelmobiliteit past goed bij de campagne Ruimte voor Jou, waar wordt gestreefd naar een aantrekkelijke, bereikbare en veilige binnenstad. Maar ook een experiment als de Leefstraten of een evenement als Let's Gro leent zich uitstekend om bij aan te haken vanuit deelmobiliteit.
- We nemen expliciet op in onze overeenkomsten met ontwikkelaars dat er extra aandacht uit moet gaan naar een goede wervingscampagne met duidelijke informatie bij aankoop of huur over de beschikbaarheid van deelmobiliteit, maar ook dat gedurende de gehele looptijd promotie, activatie en communicatie geborgd wordt.

Aanstellen van een kwartiermaker deelmobiliteit

De gemeente Groningen gaat een kwartiermaker deelmobiliteit aanstellen. Voor nieuwbouw is de kwartiermaker de vooruitgeschoven post die ontwikkelaars, corporaties en (toekomstige) bewoners inspireert en informeert over de voordelen en kansen van de deelauto. De kwartiermaker werkt samen met diverse teams binnen de gemeente, zoals het parkeerbedrijf, beleidsmedewerkers en de gebiedsteams. Daarnaast adviseert de kwartiermaker bij de ontwikkeling van producten van aanbieders en evalueert hij of zij de continuïteit en het succes van deze dienst. De kwartiermaker is namens de gemeente een vast aanspreekpunt voor aanbieders, corporaties, ontwikkelaars en bewoners.

5

Monitoring en Evaluatie

Naast het uitvoeren van de genoemde maatregelen is het van belang deze zorgvuldig te monitoren en evalueren. We willen weten welke maatregelen het gewenste effect hebben om het door ons beoogde doel te bereiken: de groei van het eigen autobezit laten afvlakken ten opzichte van het groeiende inwonertal door in te zetten op deelmobiliteit. Op basis hiervan kan worden bepaald of de gestelde beleidsdoelen worden bereikt, en kunnen er beleidsaanpassingen worden ontwikkeld om de beleidsdoelen (nog) beter te realiseren. Hiervoor is het structureel inwinnen van data van belang.

Door structureel data in te winnen, is de gemeente in de gelegenheid om het beleid te toetsen: hebben de beoogde maatregelen effect? Doet het wat het moet doen, en hoe effectief is het? Tegelijkertijd kan door monitoren en evalueren van de ontwikkeling van autodelen in de gemeente Groningen tijdig worden geanticipeerd op nieuwe barrières, ongewenste effecten of onvoorziene omstandigheden.

Om te kunnen monitoren en evalueren is de gemeente voor een groot deel afhankelijk van data aangeleverd door deelmobiliteitsaanbieders. Daarom is het van belang dat afspraken worden gemaakt over het uitwisselen van data ten aanzien van het gebruik van voertuigen. In de vergunningen die de gemeente vergeeft zal daarom een plicht tot datadeling, rapportage en evaluatie worden opgenomen.

In de volgende paragrafen lichten we de belangrijkste prestatie-indicatoren toe waaraan het succes voor deelauto's en deeltweewielers wordt gemeten.

5.1 Prestatie-indicatoren voor deelauto's

Door in te zetten op de deelauto groeit het eigen autobezit niet langer mee met het groeiende inwonertal. Om de voortgang van deze doelstelling te meten formuleren we de volgende drie prestatie indicatoren.

1. Het aantal ritten per deelauto per maand

We streven naar een zo hoog mogelijk gebruik van de deelauto. In theorie: hoe meer ritten er gemaakt worden met de deelauto, hoe meer ritten er met een eigen auto vervangen worden. De gemeente ontvangt deze informatie van de aanbieders.

2. Het aandeel gebruikers dat aangeeft dat de deelauto leidt tot de vervanging van een rit met de eigen auto

De deelauto kan een alternatief zijn voor de eerste, tweede of wellicht derde auto die al in het bezit is. We maken eventueel samen met aanbieders een enquête die we vervolgens verspreiden onder de gebruikers.

3. Het aandeel gebruikers dat aangeeft dat de deelauto heeft bijgedragen aan het voorkomen van de aankoop van een privéauto

De deelauto kan voorkomen dat men juist een eigen auto aanschaft. Ook dit gaan we na onder gebruikers door middel van een enquête.

4. Het aantal aangeboden deelauto's en de groei daarvan

We willen dat het aantal deelauto's toeneemt en dat er een samenhangend gemeentebreed netwerk ontstaat waarbij er voor iedereen een deelauto binnen 250 meter te vinden is. De gemeente geeft commerciële deelauto's een vergunning en monitort op deze manier deze ontwikkeling.

5. Het aantal unieke en actieve gebruikers van deelauto's en de groei daarvan

We streven naar een groei in het aantal gebruikers van deelauto's. Deze informatie verzamelt de gemeente op basis van de data van de aanbieders.

6. Overlast van de deelauto

Deelauto's mogen niet leiden tot overlast door bijvoorbeeld lange stilstand. We kijken daarom naar het type en de hoeveelheid klachten dat de gemeente en de aanbieders ontvangen vanuit inwoners.

7. Gebruiksdoel en gemiddelde afstand

De gemeente komt graag te weten voor welk doel de deelauto gebruikt wordt en wat de gemiddelde afstand is van de ritten die gemaakt worden. In mindere mate is dit een prestatie-indicator, maar we achten het van belang dat we weten hoe het gebruik van de deelauto zich ontwikkelt.

8. Motieven en demografische eigenschappen van gebruikers

De gemeente inventariseert welke doelgroepen gebruik maken van de deelauto. Daarbij kijken we naar de motieven waarom men gebruik maakt van de deelauto, zoals het reisdoel. Ook monitoren we daarbij variabelen, zoals leeftijd en beroepsstatus, van de gebruiker. Ook dit vormt in mindere mate een prestatie-indicator, maar het geeft ons wel inzicht in de doelgroep en de mate waarin deze verandert.

5.2 Prestatie-indicatoren voor deeltweewielers

In hoofdstuk 3.1 beschreven wij onze visie op deeltweewielers. We gaven aan dat een breed en grootschalig deeltweewielersysteem, zeker binnen de stad, een volwaardig alternatief is voor het gebruik van de eigen auto. Deeltweewielers zijn van meerwaarde voor de eerste en de laatste kilometers van de reis van deur tot deur. Actieve en ruimte-efficiënte vormen van deeltweewielers geven wij daarbij de voorkeur. Op basis hiervan stellen we de volgende prestatie-indicatoren op.

1. Directe vervanging autoritten

We streven naar een zo hoog mogelijke vervangingsgraad van autoverplaatsingen in het stedelijk gebied door de deeltweewielers. Om dit effect te meten vragen we gebruikers in enquêtes hoe zij de (laatste) rit anders gemaakt hadden was het deervoertuig niet beschikbaar geweest.

2. Aantrekkelijker maken van de ketenreis

Deeltweewielers kunnen inwoners en bezoekers verleiden om vaker te kiezen voor de ketenreis. Dat is een reis waarbij gebruik gemaakt wordt van OV, de P+R, deelmobiliteit en/of lopen om van deur-tot-deur te reizen. We willen ervoor zorgen dat deze keten aantrekkelijk en betrouwbaar is. De ketenreis zal dan een volwaardig alternatief zijn voor de verplaatsing met de auto. We bevragen gebruikers of, en zo ja, met welke voertuig zij hun reis met de deeltweewieler combineren in enquêtes.

3. Het gebruik en het aantal gebruikers van deeltweewielers

Deeltweewielers moeten veelvuldig gebruikt worden. We willen niet dat deeltweewielers geruime tijd stilstaan in de openbare ruimte. Dat leidt tot overlast. Een hoger gebruik betekent ook een lagere stilstand van tweewielers in privé-bezit in de openbare ruimte. Bovendien willen we dat deeltweewielers door veel verschillende inwoners, en uiteraard ook bezoekers, gebruikt worden. We ontvangen de gebruikscijfers van deeltweewielers van de aanbieders.

4. Overlast van deeltweewielers

De ervaring leert dat deeltweewielers overlast in de openbare ruimte kunnen veroorzaken. Gebruikers gaan soms minder zorgvuldig om met een deeltweewieler in vergelijking met een voertuig in eigen bezit. Ze versperren de doorgang op het trottoir, worden achtergelaten op groenstroken of clusteren zich ongewenst op populaire bestemmingen. De gemeente wil overlast van deeltweewielers zoveel mogelijk tegengaan. Daarom wijzen we plaatsen in de openbare ruimte aan expliciet voor deeltweewielers en maken we een einde aan het freefloating model. Toch rest er voor de aanbieders een belangrijke taak om gebruikers te instrueren deeltweewielers op een juiste manier te parkeren in de openbare ruimte. We houden de meldingen die bij de gemeente binnenkomen nauwlettend in de gaten. Ook verplichten we de door ons vergunde aanbieders om een evaluatie met de gemeente te delen over meldingen van overlast én op welke manier (en hoe snel) ze geacteerd hebben. Tot slot onderzoekt de gemeente zelf door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek de mate waarin (deel)tweewielers goed, hinderlijk of verkeerd geparkeerd worden.

5. Vervanging gebruik eigen snor- en bromfietsen

De gemeente staat alleen elektrische of op spierkracht aangestuurde deeltweewielers toe. Elektrische deelsnor- en bromfietsen kunnen een duurzaam alternatief zijn voor de vervuilende snor- en bromfietsen in privébezit. We bevragen gebruikers van deze deelvoertuigen in enquêtes naar de mate waarin zij hun eigen snor- en/of bromfiets vervangen door het gebruik van deeltweewielers.

6. Gebruiksdoel en gemiddelde afstand

De gemeente wil weten voor welk doel de deeltweewieler gebruikt wordt en wat de gemiddelde afstand is van de ritten die gemaakt worden. In mindere mate is dit een prestatie-indicator, maar we achten het van belang voor het begrip van de manier waarop het gebruik van de deeltweewieler zich ontwikkelt.

7. Motieven en demografische eigenschappen van gebruikers

De gemeente inventariseert welke doelgroep gebruik maakt van de deeltweewieler. Daarbij kijken we naar de motieven waarom men gebruik maakt van de deeltweewieler, zoals het reisdoel. Ook monitoren we daarbij variabelen zoals leeftijd en beroepsstatus, van de gebruiker. Ook dit vormt in mindere mate een prestatie-indicator, maar het geeft ons wel inzicht in de doelgroep en de mate waarin deze verandert.

Tenslotte organiseert de gemeente jaarlijks een evaluatie om het gebruik van deelauto's en deeltweewielers te evalueren, voorwaarden bij te stellen, het draagvlak van deelmobiliteit onder bewoners te bepalen en op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen omtrent de deeltweewielers.

6

Data, dashboards en
interoperabiliteit

De prestatie-indicatoren waaraan we ons deelmobiliteitsbeleid meten hebben we in het vorige hoofdstuk 5 'Evaluatie en monitoring' benoemd. Om het succes te meten van het uitvoeringsprogramma hebben we volledige, betrouwbare en geanonimiseerde data nodig. Ook zien we dat data een cruciale rol speelt in de doorontwikkeling van deelmobiliteit. In dit hoofdstuk noemen we tot slot maatregelen die we nemen om zoveel mogelijk uit de data van aanbieders te halen.

Nu	Straks
 Integraal dashboard	 Onderzoek naar nieuwe mobiliteitsdata deelmobiliteit
 Eén uniforme datastandaard	
 Stimuleren interoperabiliteit	
 Dataverzameling door aanbieders en dataprivacy	

Nu

Integraal dashboard

Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit willen we nauwlettend kunnen monitoren, evalueren en waar nodig bijsturen. We zetten daarom in op het beschikbaar stellen en het delen van verkeersdata, zoals we benoemden in onze mobiliteitsvisie. De verplichting tot het delen van data is daarom een voorwaarde in de vergunning met de aanbieders. Maar, door de groei van het aantal (vergunde) aanbieders willen we ons beleid kunnen toetsen in één integraal platform die deze informatie (real-time) beschikbaar stelt. Aanbieders moeten daarom geanonimiseerde verplaatsingsgegevens beschikbaar stellen met onder andere het Dashboard Deelmobiliteit van het CROW. Dit dashboard is voor gemeenten ontwikkeld om inzicht te krijgen in de prestaties van deelvoertuigen. Met het dashboard kunnen tabellen, kaarten en grafieken gemaakt worden die de prestaties van deelmobiliteit weergeven. Het dashboard geeft al veel inzichten, maar is ook nog in ontwikkeling. De gemeente steunt de doorontwikkeling van dit dashboard.

Eén uniforme datastandaard

Er is steeds meer data beschikbaar over de manier waarop men zich in Groningen verplaatst. We gebruiken deze data over mobiliteit om te monitoren, te leren en de openbare ruimte te beheren. Op dit moment bestaat er geen uniforme standaard voor de uitwisseling van die data. Verschillende overheden stellen verschillende eisen aan (deel)mobiliiteitsaanbieders. Dat kan effectiever én efficiënter door één uniforme datastandaard voor mobiliteit te bepalen. De gemeente zet zich daarom in om, in samenspraak met andere gemeenten en aanbieders, één datastandaard, zoals CDS-M, verder te ontwikkelen.

Stimuleren interoperabiliteit

Deelmobiliteit speelt een belangrijke rol bij het stimuleren van ketenvervoer. Enerzijds gebeurt dit fysiek, doordat deelvoertuigen worden aangeboden bij mobiliteitshubs, OV-knooppunten en P+R-voorzieningen. Maar anderzijds vindt dit ook voor een belangrijk deel digitaal plaats. Cruciaal is namelijk de ontwikkeling van slimme apps waarin je een reis kan plannen, boeken en betalen. Deze ontwikkeling wordt ook wel Mobility as a Service (MaaS) genoemd. We willen dat deelmobiliteitsaanbieders bij deze ontwikkeling aansluiten. Zij moeten hun digitale systeem interoperabel maken, zodat ze onderdeel kunnen uitmaken van slimme apps. Hiermee wordt bedoeld dat gebruikers van deelmobiliteit niet voor elke aanbieder een account en app nodig hebben. Door interoperabiliteit wordt het voor de gebruiker makkelijker om een keuze te kunnen maken tussen de verschillende deelvoertuigen. Ook biedt het aanbieders van MaaS-diensten de mogelijkheid om deelvoertuigen in hun aanbod te betrekken. Interoperabiliteit is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkelingen van mobiliteitsdiensten. Daarom eisen we in onze vergunningsvoorwaarden dat aanbieders betrokken zijn bij interoperabiliteitstrajecten en dit ook ondersteunen.

Dataverzameling door aanbieders en dataprivacy

We zien dat deelmobiliteitssystemen een grote verscheidenheid aan data oplevert. We hebben in eerdere stadia in Nederland gezien dat deze data alleen al aanleiding is om deervoertuigen op straat aan te bieden. Het verkopen van de data aan derde partijen vormt dan al een deel van de omzet die aanbieders realiseren. Om die reden controleert de gemeente in de vergelijkende toets hoe invulling wordt gegeven aan de manier waarop aanbieders de wettelijke regels over privacy waarborgen.

Straks

Onderzoek naar nieuwe mobiliteitsdata deelmobiliteit

Deervoertuigen geven ons nieuwe data-inzichten in mobiliteit. Deze voertuigen beschikken nu, en in de toekomst nog veel meer, over unieke sensoren die belangrijke data verzamelen. De laatste aanbieders van deeltweewielers beschikken zo bijvoorbeeld over remsensoren die meten waar en wanneer gebruikers fors remmen of uitwijken. Deze data kunnen gebruikt worden om de verkeersveiligheid van onze wegen te verbeteren. De gemeente zet in op het beschikbaar krijgen van deze data en wil onderzoek naar deze nieuwe inzichten stimuleren.

7

Financiën

Om de maatregelen beschreven in dit uitvoeringsprogramma uit te kunnen voeren, zijn financiële middelen nodig. Dit is een pré voor het daadwerkelijk kunnen stimuleren van deelmobiliteit, het herwinnen van de openbare ruimte en voor het terugdringen van de CO₂ uitstoot, zoals we in de mobiliteitsvisie en het coalitieakkoord beogen. Daarom is het noodzakelijk dat we voor meerdere jaren financiële middelen reserveren om continuïteit te bieden en de doelen uit dit uitvoeringsprogramma te kunnen halen.

Deze financiële middelen zijn onderdeel van het deelprogramma Mobiliteit. Ze worden jaarlijks voorgelegd als onderdeel van de begrotingscyclus aan de raad. Het betreft in dit hoofdstuk enkel de financiering van projectkosten die voortkomen uit het uitvoeringsprogramma. Investerings in interne menskracht volgen niet uit dit programma en zijn dan ook niet meegerekend in het overzicht hieronder. We stellen een Kwartiermaker Deelmobiliteit aan op basis van de Uitvoeringsmiddelen Klimaatakkoord.

7.1 Parkeren en vergunningen

De uitwerking van de maatregelen genoemd in onderdeel 2.1 'Parkeren en vergunningen' is vooral een interne opgave. Het invoeren van nieuwe nadere regels, een zero-emissie regulering, een gedeelde parkeervergunning of een standplaatsvergunning voor bewonersinitiatieven is vooral iets wat we zelf moeten doen. Middelen zullen vooral nodig zijn voor het ondersteunen van bewonersinitiatieven en het inrichten van een plankkaart. Voor de komende periode reserveren we daarom de volgende middelen.

	2023	2024	2025	2026
Parkeren en vergunningen	45.000	50.000	55.000	55.000

7.2 Vraag- en aanbodstimulering

Voor de uitwerking van de maatregelen genoemd in onderdeel 2.2 'Vraag- en aanbodstimulering' is vooral aandacht voor externe communicatie en uitvoering. Dit willen we onder andere samen oppakken met onze uitvoeringsorganisatie Groningen Bereikbaar. Daarnaast willen we – indien nodig – externe capaciteit inhuren om onze communicatie te verbeteren. Onder andere het aanbod van deelmobiliteit, de acties gericht op specifieke doelgroepen en informatie voor aanbieders willen we beter inzichtelijk maken.

	2023	2024	2025	2026
Vraag- en aanbodstimulering	50.000	55.000	60.000	60.000

7.3 Regeling bij nieuwbouw

De Kwartiermaker Deelmobiliteit zal een belangrijke schakel zijn tussen projectmanagers, (vastgoed)ontwikkelaars en deelmobiliteitsaanbieders. Deze wordt gefinancierd uit de Uitvoeringsmiddelen Klimaatakkoord. Ook zijn er voor de realisatie van deelmobiliteit bij nieuwbouw middelen nodig voor nader onderzoek en de inzet van externe expertise op de integratie van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling. Tot slot willen we bijdragen aan het mobiliteitsfonds waarmee, gezamenlijk met betrokken partijen, mobiliteitsoplossingen gefinancierd kunnen worden.

	2023	2024	2025	2026
Regeling bij nieuwbouw	40.000	45.000	50.000	50.000

7.4 Algemene maatregelen

De gemeente start een brede communicatiecampagne. In deze campagne willen we de kansen en voordelen van deelmobiliteit meer bekendheid geven. We streven er naar (nieuwe) gebruikers te motiveren en te verleiden tot het gebruik van de deelauto of de deeltweewieler. Dat gaan we doen op kritieke momenten waarop inwoners autobezit (her)overwegen.

Bovendien, om de genoemde maatregelen van dit Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit verder te realiseren, gaan we een Kwartiermaker Deelmobiliteit aanstellen. De kwartiermaker krijgt als taak om, samen met de aanbieders en andere partners in deelmobiliteit, het gebruik van deelvoertuigen te stimuleren om zo de druk van de auto op onze kostbare openbare ruimte te verminderen. De kwartiermaker is het gemeentelijk aanspreekpunt als het gaat om de uitvoering van het programma, ontwikkelt producten en diensten en is ook verantwoordelijk voor de evaluatie en de continuïteit. De kwartiermaker stellen wij aan als onderdeel van de Uitvoeringsmiddelen Klimaatakkoord en zijn niet meegenomen in deze begroting.

	2023	2024	2025	2026
Algemene maatregelen	65.000	70.000	75.000	75.000

7.5 Aan de slag met deeltweewielers

Er zijn ook financiële middelen nodig om deeltweewielers verder te laten integreren in Groningen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan middelen voor de realisatie van deelmobiliteitshubs op autoparkeervakken. Maar ook middelen voor een experiment met deelbakfietsen, het verkennen van een betalingsstructuur voor deelmobiliteitsaanbieders en het evalueren en monitoren van de voortgang met deeltvervoer zijn van belang. Ook zijn extra middelen nodig om meer data gedreven onderzoek uit te kunnen voeren naar het vergroten van de maatschappelijke meerwaarde van deeltweewielers.

	2023	2024	2025	2026
Aan de slag met deeltweewielers	35.000	40.000	45.000	45.000

7.6 Data, dashboards en interoperabiliteit

Tot slot zien we dat data steeds belangrijker wordt voor het meten van het succes van ons mobiliteitsbeleid, en zo geldt dat ook voor deelmobiliteit. Om de maatregelen genoemd in hoofdstuk 6 uit te voeren reserveren we de volgende bedragen.

	2023	2024	2025	2026
Data, dashboards en interoperabiliteit	15.000	20.000	25.000	25.000

7.7 Totaal financiën

In totaal reserveren we voor dit Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit de volgende middelen.

	2023	2024	2025	2026
Totaal	250.000	280.000	310.000	310.000

