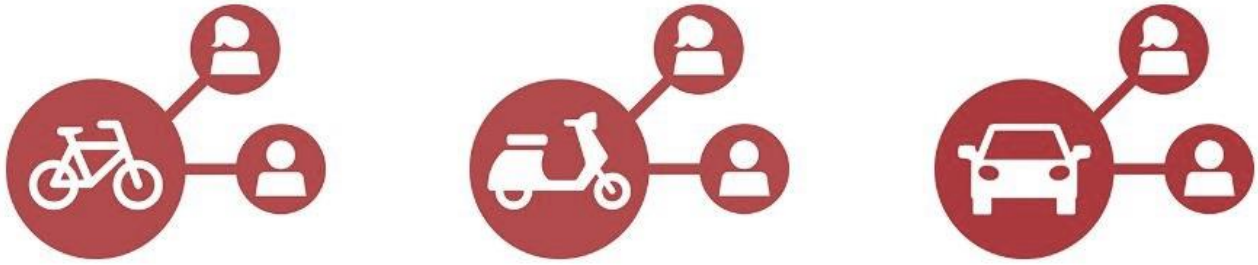
Agenda deelmobiliteit

Gemeente Dordrecht

30 augustus 2021



Opstellers:
Lars van Genderen
Karen van den Ouweland - Smeekens
Cluster Stad – team MME

Input van:
Team verkeer
Team parkeren
Opgaveteam levendige binnenstad

Afbeelding op titelpagina is afkomstig van de gemeente Amsterdam

SAMENVATTING

Met de huidige drukte op het wegennet, de groeiambities van de gemeente voor woningen en arbeidsplaatsen en de alsmaar groeiende vraag naar (auto)mobiliteit moet er de komende tijd hard gewerkt worden om de stad bereikbaar te houden. Daarnaast wordt de ruimte op het Eiland van Dordrecht steeds schaarser en willen we graag de binnenstad autoluw maken en het vervoer verduurzamen. Deze ambities en problemen willen we aanpakken door een goed alternatief te bieden voor de privéauto. Deelmobiliteit zien we als een onderdeel van het pakket aan alternatieven hiervoor. Net als het openbaar vervoer, wandelen en fietsen.

Ambitie
We willen toewerken naar een stadsbreed netwerk van deelmobiliteit, waarmee de focus meer op organiseren van aanbod ligt en hoe en waar dit een plek kan krijgen in de stad. Dit kan per gebied anders zijn. We bepalen per gebied in Dordrecht wat nodig is en wenselijk is en welke rol we als gemeente daarin hebben. We nemen als gemeente in ieder geval een uitnodigende houding aan.
We willen de komende jaren het aanbod deelmobiliteit in de stad laten groeien, maar wel onder bepaalde voorwaarden. We gaan juridische publiek- of privaatrechtelijke afspraken maken waar aanbieders aan moeten voldoen en sturen daarmee op de verwezenlijking van onze ambities. Eén van die afspraken gaat over interoperabel werken. Hiermee kunnen we in de (nabije) toekomst toegroeien naar een MaaS (Mobility as a service) systeem. Met dit systeem is een veelvoud aan apps overbodig en kan gemakkelijk vervoer gereserveerd worden binnen één applicatie of dienst.
Hiermee willen we deelmobiliteit toegankelijk en aantrekkelijk maken voor bewoners, forenzen en bezoekers.

Voor de deeltweewieler streven we naar een beschikbaarheidsgarantie, zodat op elk moment van de dag je de beschikking hebt over een deeltweewieler. Daarnaast willen we de verrommeling van de openbare ruimte zo veel mogelijk tegengaan. Dit doen we door kaders te stellen aan het aantal aanbieders, aantallen voertuigen en de locatie en manier van aanbieden van deze voertuigen.

Voor de deelauto hebben we een ambitie om in 2025 200 deelauto's actief te hebben in Dordrecht. In 2030 moet dit aantal gegroeid zijn naar 400. Met deze aantallen beginnen de positieve effecten van deelmobiliteit in beeld te komen. Daarnaast moet 2/3^{e} van alle nieuwe toe te voegen deelauto's volledig elektrisch zijn. Van de huidige fossiel aangedreven deelauto's moet in 2030 75% vervangen zijn voor elektrische exemplaren.

Netwerk
We sturen aan op een netwerk van deelmobiliteit. Primair rondom het centrum en in de 19^{e} eeuwse schil, op hubs en P+R's (faciliteren overstap), bij knooppunten (NS Station en HOV-haltes) en in samenwerking met bedrijven/werkgevers rondom bedrijventerreinen. Het aanbod van deelmobiliteit binnen de gemeente moet voorzien in verschillende opties. Het streven is om meerdere soorten deelmobiliteit aan te bieden, waar gebruikers een keuze uit kunnen maken. Dit geldt zowel voor type aanbod (auto, fiets of anders), maar ook voor een keuze tussen verschillende aanbieders. Daarbij is het doel om gebruikers een keuze te bieden, maar tegelijkertijd zekerheid te geven aan aanbieders.

Aanbod
We willen met vaste periodes werken, waarbinnen we aanbieders de mogelijkheid bieden om hun diensten binnen Dordrecht aan te bieden. We stellen een maximum aantal voertuigen per categorie en/of per sector in. Hierdoor behouden we als gemeente flexibiliteit om aanbod in de stad te vernieuwen als deze periode afloopt. Dit past bij de innovaties die we komende jaren verwachten. Ook kunnen we op deze manier goede aansluiting vinden bij (veranderende) behoeften van gebruikers. Bovendien houdt het marktpartijen alert om te vernieuwen.

Locatie en inrichting
We vinden herkenbaarheid van deelmobiliteit locaties belangrijk. Bij stationbased of back to many deelmobiliteit streven we naar een uniforme uitstraling en een goede vindbaarheid van free floating deelvoertuigen. Voor het fietssysteem gaan we zo veel mogelijk werken met deelvoertuigstations, zowel fysiek als virtueel. Daarentegen maken de deelscooteraanbieders gebruik van het free floating systeem waarbij wel verbodszones worden aangewezen. Op termijn willen we op basis van de informatie die we nu opdoen met deze categorie toewerken naar een back to many systeem (stations). In het geval van deelauto's bepalen we per gebied wat het beste werkt. We kijken hierbij onder andere naar de parkeerdruk.

We verwachten dat op termijn logische plaatsen ontstaan waar deelvoertuigen regelmatig worden geparkeerd. Op deze locaties kunnen dan wijk- of buurthubs ontstaan die langzaam uitgebouwd kunnen worden met bijvoorbeeld parcelmuren, een kiosk of wat de betreffende buurt wenselijk acht. Voor het vormen van wijkhubs gaan we voor maatwerk. Per locatie kijken we welke vormen van deelmobiliteit een toegevoegde waarde heeft. Dit kan resulteren in een verschillend aanbod per locatie, afhankelijk van de lokale situatie. Daarbij streven we ernaar om alle wijkhubs dezelfde vormgeving te geven, met belijning, bebording en bestrating. Zo zorgen we qua uitstraling voor uniformiteit tussen de wijkhubs. Daarnaast kan er per locatie bekeken worden welke voorzieningen er nog meer geplaatst kunnen worden.

Doelgroepen
Verder zien we voor elk soort deelmobiliteit net een andere doelgroep. Met de spreiding en inrichting van locaties en eventuele stimuleringsacties hebben we hier aandacht voor en proberen voor elke soort reiziger een gepaste vorm van deelmobiliteit aan te bieden.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
De Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten zijn leidend. Deelmobiliteit moet duurzaam verankerd zijn in het mobiliteitsprofiel van de ontwikkeling. Tevens stimuleren we ontwikkelaars om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het stadsbrede aanbod van deelmobiliteit.

Bewonersinitiatieven
We faciliteren bewoners in bestaande woonwijken hun initiatief om met elkaar een deelinitiatief te ontplooien. Dergelijke auto’s moeten ten minste door 4 huishoudens worden gedeeld binnen een straal 500 meter. Deze deelauto’s komen in aanmerking voor 1 parkeervergunning zonder vaste parkeerplaats.

Actieagenda
In 2021/2022 brengen we de basis op orde voor deelmobiliteit in Dordrecht (fase 1) zodat we ons kunnen voorbereiden op het organiseren van het aanbod in 2022 en 2023 (fase 2).

We brengen de basis op orde door het vaststellen van deze Agenda Deelmobiliteit, communicatie rondom de Agenda Deelmobiliteit, kennisdeling op gebied van deelmobiliteit, het vormen van juridische kaders, afspraken over het ruimtelijk inpassen van deelmobiliteit en het organiseren van één loket.

Indien op basis van fase 1 interesse vanuit de markt uitblijft, gaan we aan de slag met een plan voor het organiseren van aanbod zoals marktconsultatie. Als het aanbod er wel is, maar er weinig gebruik wordt gemaakt, gaan we over tot stimuleringsacties. Nader onderzoek naar de behoefte van potentiele gebruikers is hier ook een onderdeel van.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting 2
1 Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Doel agenda 6
1.3 Leeswijzer 6
Deel 1 Achtergrond informatie 8
2 Wat is Deelmobiliteit 10
2.1 Typen deelsystemen 10
2.2 Huidige situatie in Dordrecht 10
2.3 Wat kan deelmobiliteit opleveren? 11
2.4 Mogelijke rollen gemeente 12
3 Deeltweewielers 14
3.1 Vormen van delen van tweewielers 14
3.2 Huidige situatie 14
3.3 ontwikkelingen 15
4 Deelauto's 17
4.1 Vormen van autodelen 17
4.2 Huidige situatie 18
4.3 Ontwikkelingen 20
Deel 2 Principiële keuzes 22
5 Ambitie 24
5.1 Aanpak 24
5.2 Deeltweewielers 25
5.3 Deelauto's 26
6 Beleidskeuzes 27
6.1 Een netwerk van deelmobiliteit (schaal) 27
6.2 Uitgangspunten aanbod 27
6.3 Locaties (en inrichting) 28
6.4 Doelgroepen en gebruik 33
6.5 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen 33
6.6 Bewoners initiatieven 35
Deel 3 Acties 36
7 Actieagenda 38

7.1 Adaptieve aanpak 38
7.2 Activiteiten per fase 38
Bronnenlijst 44
Bijlagen 46
Bijlage 1 Schets van maximum aantal deelauto vergunningen 46
Bijlage 2 Uitwerking van actieplan 47
Bijlage 3 Potentiele locaties deelfietsen en -scooters 49

1 INLEIDING

Het delen van vervoermiddelen zoals auto's, fietsen, scooters en steps is een ontwikkeling die sterk in opkomst is. Bij het delen van vervoermiddelen gaat het om een verschuiving van het bezit naar het gebruik. We zien de meerwaarde van deelmobiliteit, voor gebruikers - zowel bewoners als forenzen en bezoekers - als ook voor ons als gemeente. Als gemeente Dordrecht willen we ons voorbereiden op de komst van meer deelmobiliteit, of liever gezegd: we willen organiseren dat deelmobiliteit een plek krijgt in de stad om onze doelstellingen te behalen. Deze agenda bevat eveneens een 'actieagenda' waarin acties benoemd staan die ondernomen moeten worden om dit op een goede manier te organiseren.

1.1 AANLEIDING

De komende jaren gaat er in Dordrecht veel veranderen: we hebben een grote binnenstedelijke ontwikkelopgave. Dordrecht staat voor een forse verdichtingsopgave en dat betekent zo'n 10.000 extra woningen en zo'n 4.000 extra arbeidsplaatsen. Dit is een forse toename van mensen met een mobiliteitsbehoefte. Waarbij we de grootste toename voorzien in het gebied Spoorzone en Spuiboulevard en omgeving. Met name op deze plekken zien we dat er in de nabije toekomst onvoldoende wegcapaciteit en parkeergelegenheid is om het (privé) autogebruik te blijven faciliteren. We moeten de gebieden op een andere wijze goed bereikbaar houden.

Daarnaast zien we dat niet alle plekken in Dordrecht en de regio goed bereikbaar zijn met het reguliere openbaar vervoer. Over het algemeen is deze goed; tussen Dordrecht en Rotterdam rijdt vanaf 2021 iedere 10 minuten een trein. Ook met Vlissingen, Roosendaal en Breda is een directe trein verbinding. Met de Merwede Linge Lijn is er ook een verbindingen met de steden en dorpen ten oosten van Dordrecht. De last mile ontsluiting richting omliggende plaatsen in de regio en vice versa behoeft wel aandacht. Met name het verkeer stad-in en stad-uit en naar bedrijventerreinen.

Het is zaak om een duidelijk beeld te vormen bij hoe we de stad goed leefbaar en bereikbaar kunnen houden. Deelmobiliteit zien we als een kans om bij deze ontwikkelingen onze ruimtelijke, mobiliteits- en duurzaamheidsambities direct mee te nemen. Anderzijds willen we als gemeente grip houden op het gebruik van de (schaarse) openbare ruimte en de orde en veiligheid hierin handhaven.

1.2 DOEL AGENDA

Wanneer we als gemeente nu inspelen op deze trend behouden we als gemeente de regierol en kunnen we negatieve gevolgen inperken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de wildgroei van deelfietsen of scooters die overal neergezet worden en daardoor tot overlast leiden. Ook houden we zo als gemeente goed voor ogen wat we willen bereiken met deelmobiliteit, anders dan dat deelmobiliteit een doel op zich wordt of niet goed geïmplementeerd wordt in het beleid.

De Agenda Deelmobiliteit is een manier om bestaande visies en beleid handen en voeten te geven. Met de geformuleerde aanpak geven we invulling aan de volgende doelen:

- Mobiliteitstransitie: groei gebruik fiets, lopen, OV, afname autogebruik en handvatten voor mobiliteitsuitdaging bij verdichtingsopgave. Deelmobiliteit past ook prima bij het STOMP principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Prive auto.
- Autoluwe binnenstad
- Stimuleren van verduurzaming van verplaatsingen

1.3 LEESWIJZER

De agenda deelmobiliteit is opgebouwd in drie delen. In het eerste deel verschaffen we achtergrondinformatie over deelmobiliteit. Dit deel omvat de hoofdstukken 2 tot en 4 waarin we

achtereenvolgens uitleg geven over wat deelmobiliteit is, de huidige situatie in Dordrecht en ontwikkelingen in de stad en qua (deel)mobiliteit.
Vervolgens leggen we in deel 2 principiële keuzes voor. In hoofdstuk 5 is de gemeentelijke ambitie uiteengezet, waarna we in hoofdstuk 6 aangeven onder welke voorwaarden we de ambitie willen gaan realiseren.
Deel 3, ofwel hoofdstuk 7 omvat de acties die we uit gaan voeren om de ambitie onder de gestelde voorwaarden willen gaan realiseren.

DEEL 1 ACHTERGROND INFORMATIE

2 WAT IS DEELMOBILITEIT

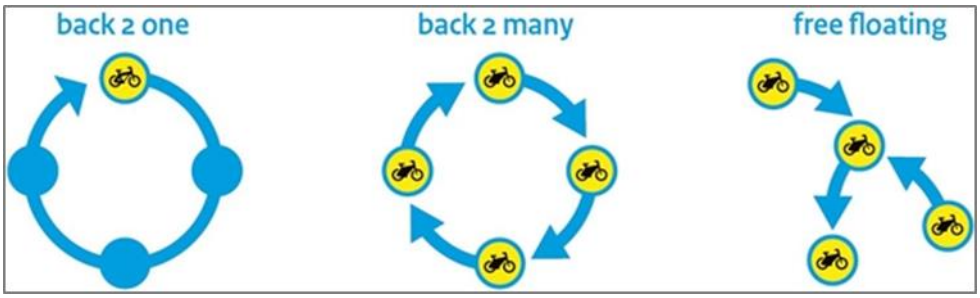
Met deelmobiliteit, of een deelvoertuig bedoelen we een publiek toegankelijk voertuig dat voor een korte tijd en tegen betaling in een netwerk worden aangeboden en door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt. Dit netwerk van deelvoertuigen vormt gezamenlijk een deelsysteem. Technisch gezien vallen openbaar vervoer en reguliere huurfietsen en -auto's ook onder deze definitie, maar deze worden buiten beschouwing gelaten. Een huurauto of -fiets heeft een wat minder openbaar karakter: je bent afhankelijk van verhuurbedrijf voor de sleuteloverdracht, ophalen voertuig, niet 24/7 beschikbaar (afhankelijk van openingstijden) en huurt vaak voor een hele dag. Ook private initiatieven, zoals een gezamenlijke buurtbolderkar, worden buiten beschouwing gelaten.

2.1 TYPEN DEELSYSTEMEN

Grofweg zijn er in de wereld van deelmobiliteit drie typen systemen te onderscheiden:

Back 2 One

Back-to-one (B21) of stationbased is een systeem waar het voertuig in principe teruggebracht moet worden naar de uitgiftelocatie (zoals de OV-Fiets of een Greenwheels auto). Het ophaal- en inleverpunt is hetzelfde. Bij B21 staat het vervoermiddel tot het moment van terugbrengen tot de beschikking van de huurder en is in die tussenperiode niet beschikbaar voor andere gebruikers.



Bron: factsheet deelfietssystemen, RWS

Back 2 Many

Back-to-many is een systeem waar het voertuig opgehaald en (zonder meerkosten) achtergelaten kan worden op een groot aantal locaties. Deelfietsen met slimme sloten kunnen goed als Back 2 Many systeem functioneren. Er zijn wel vaste parkeerplaatsen of vakken. Een voertuig kan per dag meerdere keren verhuurd worden. De huidige deelfietsen van Nextbike in Dordrecht zijn hier een voorbeeld van.

Free Floating

Free Floating (FF) is een systeem waarbij het voertuig overal (binnen een geografisch afgebakend gebied) achtergelaten kan worden. Als het voertuig zich niet binnen dit gebied bevindt kan de verhuring niet afgesloten worden en moet de gebruiker gewoon doorbetalen. Een voorbeeld hiervan is de sinds juni in Dordrecht geïntroduceerde groene GO Sharing scooter.

2.2 HUIDIGE SITUATIE IN DORDRECHT

Bij het opstellen van deze agenda zijn er 4 deelmobiliteit aanbieders actief in Dordrecht inclusief de nieuwe partij, GO Sharing die in juni is gestart met het aanbieden van deelscooters.
Nextbike is de huidige aanbieder van deelfietsen met vaste plekken waar de fietsen gehuurd en teruggeplaatst kunnen worden. Dit is juridisch geregeld met beleidsregels, nadere regels en een aanwijsbesluit.
Overigens zal dit jaar het stokje worden overgenomen door een andere partij. Beide partijen doen dit in opdracht van QBuzz en in samenspraak met de provincie Zuid-Holland en gemeente Dordrecht.

Wat betreft deelauto's is Greenwheels al verscheidenen jaren actief in Dordrecht. Zij hebben 12 auto's in Dordrecht staan. En met name in en nabij het centrum. Zij werken met een vaste parkeerplaats, waarvoor een verkeersbesluit is genomen en in het geval van het gereguleerd gebied, hebben zij ook een autodate-vergunning om hier te parkeren.
Sinds februari 2021 is ook MyWheels gestart met het aanbieden van deelauto's, tot nu toe 2. Dit zijn elektrische auto's en staan buiten het gereguleerde gebied, maar wel bij een openbare laadpaal. Voor een van deze auto's is MyWheels een samenwerking aangegaan met NS en staat daarom gestald bij het QPark terrein bij Centraal Station. MyWheels wil graag dit jaar verder uitbreiden naar 12 auto's, waarvan een deel op benzine zal rijden. Hier is vraag naar, in verband met langere ritten en een benodigde gewenningsperiode voor elektrisch rijden én een auto delen (twee transities in één kan een te hoge drempel vormen).

Daarnaast zijn er verkennende gesprekken met Amber. Deze volgt wellicht op termijn in Dordrecht. Zij hebben een andere type vergunning nodig om te kunnen starten. Op dit moment wordt bekeken of we dit willen en kunnen faciliteren.

2.3 WAT KAN DEELMOBILITEIT OPLEVEREN?

Deelmobiliteit kan op verschillende manieren bijdragen aan het behalen van verschillende door de gemeente, in de Omgevingsvisie 1.0, gestelde ambities: de mobiliteitstransitie, de verduurzaming van de stad en mobiliteit en de groeiambities voor wat betreft het aantal woningen en aantal arbeidsplaatsen.

Mobiliteitstransitie
Het gebruik van het autowegennet is hoog, en zit tegen zijn maximale capaciteit. Hierdoor is het belangrijk om het gebruik van auto te beperken en in te zetten op het gebruik van andere modaliteiten, om zo de druk op het wegennet te verlichten. Binnen de regio Drechtsteden vindt 50% van de verplaatsingen met de auto plaats over een afstand korter dan 15 kilometer, en in 1 op de 4 gevallen wordt de auto gebruikt voor een rit over een afstand korter dan 7,5km. Op deze afstand zijn er verschillende alternatieven beschikbaar die ook gebruikt kunnen worden, zoals een (elektrische) fiets of scooter. Deze alternatieven worden ook gebruikt wanneer er de noodzaak voor is, zoals bij de afsluiting van de Wantijbrug in 2020, waarvan elke dag 70.000 auto's gebruik maakte. Ten tijde van de afsluiting werd er op de omliggende wegen echter een totale toename van 50.000 auto's geteld, 20.000 auto's waren verdwenen. De reis werd op een andere manier gemaakt, door middel van OV, fiets of scooter, of werd niet gemaakt.

Naast de huidige druk op de capaciteit van het wegennet zorgt de bouwambitie met het toevoegen van 10.000 woningen en extra arbeidsplaatsen voor 60.000 tot 70.000 extra autoritten per dag (bron: Omgevingsvisie verkeersonderzoek) als het huidige gebruik van de auto niet verlaagd wordt. Het huidige wegennet kan deze extra vervoersbewegingen niet aan en deze zullen op een andere manier ingevuld moeten worden, middels het openbaar vervoer, fiets, scooter en lopend. Het toevoegen van deelmobiliteit geeft de forenzen en inwoners van de gemeente extra keuzemogelijkheden om de vervoerskeuze af te stemmen op de bestemming.

Verduurzaming
Deelmobiliteit kan ook bijdragen aan het verlagen van de uitstoot per gereisde kilometer. De gemiddelde leeftijd van een auto in Nederlandse wagenpark is 10,5 jaar. Wanneer er een rit gemaakt wordt met een deelauto, die nieuwer, daardoor zuiniger is, is er een besparing op het benzineverbruik en CO^2 uitstoot. Dit effect wordt groter wanneer er gebruik wordt gemaakt van een elektrische deelauto of wanneer er voor een andere vorm van vervoer gekozen wordt zoals bijvoorbeeld een deelscooter, deelfiets of een combinatie met het OV.

Bouwambitie
De komende tijd wordt een fiks aantal woningen toegevoegd binnen de al bestaande bebouwing. Wegens de soms beperkte fysieke ruimte komen hier twee problemen naar voren. Als eerste hebben ontwikkelaars moeite om te voldoen aan de opgelegde parkeernormen, omdat er simpelweg niet genoeg ruimte is om deze parkeerplaatsen aan te leggen. We hebben hiervoor de parkeernormen al aangepast. Het aanbieden van deelmobiliteit kan het rechtvaardigen om de parkeernormen verder omlaag te brengen waardoor een ontwikkeling wel doorgang kan vinden. Echter is deze relatie tussen het aanbieden van deelmobiliteit en het verminderen van parkeerplaatsen nog niet in harde cijfers uit te drukken, en de gemeente moet ervoor openstaan om hier mee te experimenteren.
Met het verder verminderen van de parkeernorm is er de mogelijkheid om deze ruimte te reserveren voor openbaar groen of andere functies, zoals fietsvoorzieningen of een speeltuin. Hiermee wordt meteen het tweede probleem van de beperkte ruimte en de binnenstedelijke verdichting opgelost: de verstening van de openbare ruimte. Met minder ruimte die ingenomen wordt door parkeerplaatsen kan er ingezet worden op vergroening van de leefomgeving. Een voorbeeld: als er minder parkeerplaatsen worden aangelegd kan er per huis 15m² extra tuin toegevoegd worden.

Omdat de markt van deelmobiliteit nog volop in ontwikkeling is, is op dit moment niet exact aan te geven wat deelmobiliteit oplevert. In verschillende steden, nu ook in Dordrecht, wordt op dit moment in praktijk kennis hierover opgedaan. Over een paar jaar is beter aan te geven wat de bijdrage van deelmobiliteit is op onder andere de mobiliteitstransitie en duurzaamheid.

2.4 MOGELIJKE ROLLEN GEMEENTE

Binnen de wereld van deelmobiliteit zijn er drie voorname spelers: de aanbieders, de gebruikers en de overheid. Allen met hun eigen wensen, belangen en motieven om hierbinnen actief te zijn. Het is de kunst om in de vormgeving van deelmobiliteit (typen systemen, verschillend aanbod) te zorgen dat het zo goed mogelijk 'in balans is'.

- De overheid (met haar beleidsdoelstellingen) bestaande uit Rijk, provincie, regio's en gemeenten.
- De aanbieder van deelmobiliteit/platform voor deelmobiliteit (met commercieel belang/businesscase).
- De gebruiker (met haar behoefte en bereidheid om gebruik te maken van een deelfiets). Hierbij moet gedacht worden aan individuele gebruikers, maar ook bedrijfsgebonden gebruikers.

Er zijn drie sporen denkbaar, waarbinnen aanbieders van deelmobiliteit een plek kunnen krijgen in een gemeente. Hieronder staat per spoor toegelicht welke rol de gemeente kan pakken en wat op hoofdlijnen de voor- en nadelen zijn.

<u>'Vrijheid voor de markt' (niets doen)</u>
Binnen dit eerste spoor stelt de gemeente geen kaders. Regelgeving en werkwijze voor niet-deelmobiliteit is ook van toepassing op diensten van deelaanbieders. Parkeren van deelfietsen volgt de regelgeving rondom 'normale fietsen'. Voor deelauto's geldt dat een parkeervergunning aangevraagd kan worden conform de huidige werkwijze die binnen de gemeente Dordrecht wordt gehanteerd.
Voordeel van dit model is dat de markt volledige vrijheid wordt geboden. De gemeente is niet kaderstellend of sturend. Nadeel is dat de gemeente hierin eigenlijk geen partij (of loket) is en dus deelmobiliteit niet kan organiseren. De plaatsing van voertuigen (zowel in ruimte, locaties als aantallen) is afhankelijk van het animo vanuit de markt. Wees er in deze rol van bewust dat de gemeente – ook als het animo tot plaatsing van aanbod vanuit aanbieders groeit – geen vanzelfsprekend loket is en dat zij geen 'stuur' heeft om het in de door haar gewenste vorm te leiden. Afspraken met aanbieders gaan op basis van goed vertrouwen of 'gentlemen agreement'.

‘Reguleren / Organiseren’
Bij het reguleren van de markt stelt de gemeente kaders, waarbinnen aanbieders van deelmobiliteit kunnen opereren. Voor deelfietsen (en/of Light Electric Vehicles zoals scooters, stepjes etc (hierna LEV’s)) geldt dat met een verbod op plaatsing in de APV een ‘level playing field’ gecreëerd wordt: niemand heeft recht op plaatsing van diensten in de openbare ruimte, tenzij de gemeente anders heeft besloten. De gemeente is in de gelegenheid om met een ontheffing op dit verbod (of ook wel vergunning tot plaatsen van aanbod) partijen toegang te verlenen tot de openbare ruimte. Dit kan op verschillende manieren: (1) met een ontheffing/vergunning die voor iedereen die aan minimumvoorwaarden voldoet toegankelijk is, of met een (2) schaarse ontheffing/vergunning die gedurende een vooraf bepaalde periode aan een select aantal aanbieders wordt toegekend. In het eerste geval stelt de gemeente een aantal minimumvoorwaarden op waar alle aanbieders aan moeten voldoen. In het tweede geval worden deze minimumvoorwaarden uitgebreid met selectiecriteria, op basis waarvan de aanbieders met elkaar kunnen worden vergeleken (bij meer aanbod dan beschikbare ontheffingen/vergunningen). Voor deelauto’s geldt dat er in dit spoor voor gekozen kan worden om deelauto’s vergunningplichtig te maken. De gemeente kan ervoor kiezen om het aantal parkeervergunningen en/of vaste staanplaats voor deelauto’s al dan niet te limiteren. De gemeente kan ervoor kiezen een ‘structurerende’ rol te pakken in de plekken waar zij deelmobiliteit wil toestaan door hier fysiek ruimte voor te reserveren of creëren en ze kan eisen stellen aan de kwaliteit die wordt geleverd. Nadeel van dit model is dat marktpartijen (vanuit marktperspectief) aan een aantal criteria, opgesteld door de gemeente moeten voldoen. Voordeel is dat de gemeente grip houdt op alles wat er binnen haar grondgebied gebeurt en aangeboden wordt. De gemeente is ‘vanzelfsprekend loket’ voor alle partijen die binnen Dordrecht actief willen worden. Zij kan dit op een specifiek moment organiseren, of de inschrijving/periode waarin partijen hun interesse kunnen tonen volledig open houden. Voordeel is ook dat de gemeente in haar minimumvoorwaarden kan sturen op eigenschappen van diensten die passen binnen haar doelstellingen, denk aan voorwaarden rondom ‘elektrificatie’ en het delen van data.

‘Stimuleren’
Dit vraagt een nog actievere rol van de gemeente, die zich vooral voor zal doen als de markt zich binnen de gestelde kaders niet vanzelf meldt. Met een stimulerende houding zal ook enige financiële betrokkenheid van de gemeente gevraagd worden, naast het bovengenoemde vergunningenkader dat ook hier aangeraden wordt. Een stimulerende/financierende overheid is in de gelegenheid om sturend te zijn in plaatsing van aanbod op locaties die door aanbieders van deelmobiliteit als minder interessant worden beschouwd, vanuit commercieel oogpunt. Een stimulerende rol kan ook zitten in het investeren in stallingsplaatsen/mogelijkheden voor onder andere deelfietsen en het aanleggen van de fysieke infrastructuur voor aanbod. Nadeel van dit model is dat wanneer gekozen wordt voor investeren in diensten, er altijd een zekere afhankelijkheid van de gemeente bestaat, al kan er wel gekozen worden voor een start- of stimuleringsbudget in plaats van structurele financiële betrokkenheid (beide via bijvoorbeeld een concessiemodel). Voordeel van dit model is de invloed die de gemeente kan hebben op het gewenste aanbod, op gewenste locaties. Ook wanneer die in beginsel vanuit aanbieders-perspectief minder goed ontsloten zouden zijn.
Een voorbeeld hiervan is inzet in een gebied met vervoersarmoede; ‘het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt’.

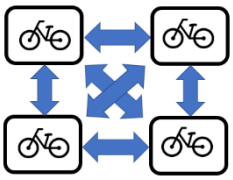
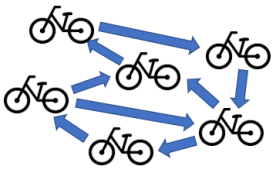
Van de bovengenoemde rollen heeft een gemeente altijd de rol van handhaving. De openbare ruimte moet goed en veilig gebruikt kunnen worden.

3 DEELTWEEWIELERS

Het concept van de deelfiets is al langere tijd redelijk bekend, waarvan de OV-Fiets een van de eerste succesvolle concepten binnen Nederland is. Waar in het eerste jaar, 2004, 100.000 ritten met de OV-fiets werden verreden, is dat aantal nu gegroeid naar 5,2 miljoen (jaarverslagen NS). Ondertussen zijn in de grote steden nieuwe concepten rondom deelfietsen geïntroduceerd (en ook weer verdwenen) zoals Gobike, Mobike, Obike en Ofo. Ook zijn er gebruikscontracten geïntroduceerd, zoals de Swapfiets, die zich vooral richt op studenten. Daarnaast zijn er nu ook de elektrische deelfiets en de elektrische deelscooter. Deze nieuwe initiatieven passen in de bredere huidige ontwikkelingen dat mensen, vooral de jongere generaties, geen bezit willen hebben maar een service (willen) kopen. In plaats van het kopen van een fiets, die ze ergens moeten stallen en onderhouden, kopen ze de 'service' om van A naar B te komen met behulp van de fiets of scooter.

3.1 VORMEN VAN DELEN VAN TWEEWIELERS

Grofweg zijn er drie soorten concepten te onderscheiden voor deze deeltweewielers, de back-to-one, back-to-many en free floating, elk met hun eigen voor- en nadelen.

back-to-one	***back-to-many***	***free floating***
Een deeltweewieler haal je op dezelfde locatie op als waar je hem na gebruik weer inlevert. Geschikt als 'retourtje'. Bekendste voorbeeld: OV-fiets.	Een deeltweewieler kun je op verschillende locaties ophalen en weer inleveren: een rek of 'digitale locatie'. Geschikt voor 'enkele reizen' en 'retours'. Voorbeelden: Nextbike.	Een deeltweewieler pak je op straat en kun je overal weer achterlaten. Om overlast te beperken worden soms gebieden uitgesloten. Geschikt voor 'enkele reizen' en 'retours'. Voorbeelden: Felyx, GO Sharing.
		
Nauwelijks (extra) impact op openbare orde/ruimte maar geeft gebruikers de minste flexibiliteit.	Balans tussen impact op openbare orde/ruimte en flexibiliteit. Werkt het beste als netwerk compact is en een hoge dichtheid heeft.	Grote impact op openbare ruimte/orde, omdat ze in principe overal geplaatst kunnen worden. Wisselwerking tussen gemeente en aanbieder nodig om overlast te beperken.

Tabel 1: Snelstudie deelfiets -scooter, PZH. eigen bewerking

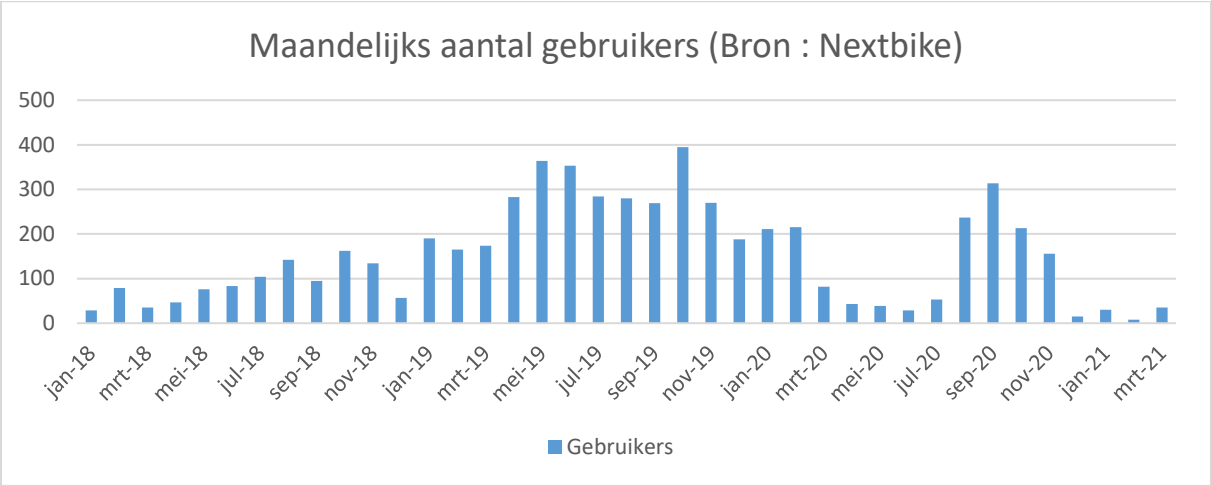
3.2 HUIDIGE SITUATIE

Deelfiets

Op dit moment is Nextbike als enige aanbieder van deelfietsen actief binnen Dordrecht. Het exploiteren van een deelfietssysteem is binnen de DMG-concessieverlening opgenomen en sinds januari 2018 is Nextbike actief in Dordrecht via het voormalige Arriva en nu Qbuzz. Nextbike heeft 8 verschillende locaties waar een fiets gepakt of gestald kan worden. Tot en met eind 2020 zijn er bijna 6.000 ritten verreden met een fiets van Nextbike. De impact van het Corona-virus en de daarbij behorende maatregelen is goed terug te zien in de gebruikscijfers. Waar in 2018 en 2019 een groei van gebruik te zien was vanaf het begin van het jaar naar de zomer toe, tot 360 gebruikers per maand, kwam het gebruik van de deelfietsen in 2020 in de maanden april tot en met juli niet boven

de 100 maandelijkse gebruikers uit. Ook daarna waren de gebruikscijfers lager dan een jaar eerder. Op dit moment is QBuzz op zoek naar een andere partij om een deelfietssysteem te exploiteren vanaf 2022 in het concessiegebied en heeft aanvullende locaties aangewezen om het netwerk uit te breiden na verloop van tijd.

Als extra effect op het gebruik van de deelfiets is het aantal reizigers in het OV gedaald als gevolg van corona. Regelmatige gebruikers van het OV hebben grotere bereidheid om de laatste kilometers af te leggen met de fiets dan autogebruikers. Qbuzz ziet het OV dan ook als 'backbone' waarop een deelfietssysteem een aanvulling is. OV-reizigers zijn hiermee een belangrijke doelgroep voor het gebruik van deelfietsen. Onderstaande afbeelding geeft het maandelijkse gebruik van de Deelfiets in Dordrecht weer.



Daarnaast is de verkoop van tweedehands auto's gestegen en is het autogebruik bijna volledig op het niveau van vóór Corona, terwijl het aantal reizigers in het OV achterblijft. De verwachting is dat ook nadat alle maatregelen zijn opgeheven het gebruik van OV niet direct stijgt en dat er meer gebruik gemaakt zal worden van de auto. Minder OV-gebruik heeft ook gevolgen voor het gebruik van de deelfiets, omdat beide systemen complementair zijn aan elkaar, ze versterken elkaar. Hierdoor is de verwachting dat het gebruik van de deelfiets niet zijn volledig potentieel zal vervullen de komende jaren.

Deelscooter
Vanaf juni is de deelscooteraanbieder Go Sharing actief binnen de gemeente met 100 deelscooters. Deze zijn beschikbaar in het gehele bebouwde gebied van Dordrecht, met uitzondering van enkele parken, winkelcentra en voetgangersgebieden. De introductie in Dordrecht is soepel verlopen (laag aantal meldingen) en er wordt flink gebruik gemaakt van de scooters: gebruikscijfers van 5 ritten per scooter per dag. Op basis van gebruiksdata zullen de komende tijd kleine aanpassingen gedaan worden aan het servicegebied om het gebruik te optimaliseren en eventuele overlast tegen te gaan. De ervaringen die we hiermee opdoen gebruiken we bij het verder verfijnen van het algehele beleid rondom deelscooters.

3.3 ONTWIKKELINGEN

Ondanks het beleid om fietsen te promoten in de gemeente blijft het autogebruik in de gemeente hoog. Binnen de gemeente Dordrecht wordt voor een afstand van 7,5 km in 1 op de 4 gevallen de auto gepakt om van A naar B te komen (cijfers CROW duurzaamheidsscore), tot een afstand van 15 km is dit zelfs 50% voor de regio Drechtsteden. Dit willen we omlaag brengen, maar we realiseren ons dat dit soort gewoonten veranderen zeer langzaam gaat. Met het op orde brengen van de alternatieven

voor de auto wordt de eerste stap gezet om via het aanbieden van mobiliteit het gebruik van auto te verminderen.
Met de introductie van de deelscooter komt er een extra alternatief bij voor het vervoer van A naar B, wat positief is. Wel blijkt uit onderzoek onder gebruikers van de deelscooter dat tot de helft van de gebruikers de fiets gebruikt zou hebben, als er geen deelscooteraanbod zou zijn. We willen voorkomen dat de scooter teveel gaat concurreren met de deelfiets (vooral op kortere afstanden) en moeten voorkomen dat de verschillende keuzes elkaar te veel concurreren voor hetzelfde soort gebruik.
Met de overgang van de OV-concessie van Arriva naar Qbuzz zijn er ook veranderingen aan de dienstregelingen doorgevoerd. De lijnen worden gestrekt waardoor er snellere verbindingen mogelijk zijn. Dit gaat wel ten koste van de fijnmazigheid van het OV, waardoor de last-mile-verbinding slechter is. Hier kan het aanbieden van deeltweewielers een oplossing in zijn, om zo op specifieke locaties het "gat" tussen de OV-halte en eindbestemming te overbruggen.

Ondanks de regels omtrent plaatsing van deeltweewielers en het gebruik van vaste fysieke stallocaties (voor deelfietsen) hebben deze voertuigen een impact op de openbare ruimte. Daarbij is er het gevoel dat deze voertuigen 'van niemand' zijn en door de herkenbaarheid vallen ze al snel op. Dit heeft zijn weerslag op overlast die ervaren wordt en willen we zoveel mogelijk beperken.

E-step
Op dit moment is het gebruik van een elektrische step op de openbare weg nog verboden. Dit blijft zo tot, naar verwachting, 1 januari 2023. Vanaf dan, als het wetsvoorstel wordt aangenomen, mag de elektrische step op het fietspad gebruikt worden, mits deze is goedgekeurd door de RDW en voorzien is van een verzekeringsplaat. Deze toelating wordt op nationaal niveau geregeld en later mogelijk Europees (zoals bij auto's en scooters). Vanaf dan kunnen er ook aanbieders van deelsteps hun voertuigen aanbieden in Dordrecht. De tijd tot introductie gaat gebruikt worden om ervaring op te doen met andere soorten van deelmobiliteit om aan de hand daarvan het beleid rondom de deelstep te vormen.

4 DEELAUTO'S

Het effect van nieuwe technologische ontwikkelingen op de mobiliteit is naar verwachting tot 2040 beperkt. Ontwikkelingen als autodelen en Mobility as a Service (MaaS), waarin meer nadruk komt te liggen op flexibel gebruik van mobiliteit in plaats van het bezit, leiden tot meer mobiliteit voor mensen die geen auto hebben, maar tegelijkertijd mogelijk ook tot minder autobezit.
Bij autodelen kunnen we twee soorten gebruikers onderscheiden.

Een eerste groep gebruikers zal de eigen auto verkopen of geen auto kopen en vervolgens gaan autodelen. Door deze groep kunnen we minder autogebruik en een efficiënter ruimtegebruik in steden verwachten. Surveyonderzoek van het KiM (2015b) laat zien dat potentieel een aanzienlijke groep bereid is te autodelen zodra autobezit duurder wordt. Dit hangt dus samen met de kosten van bijvoorbeeld een parkeerplek.

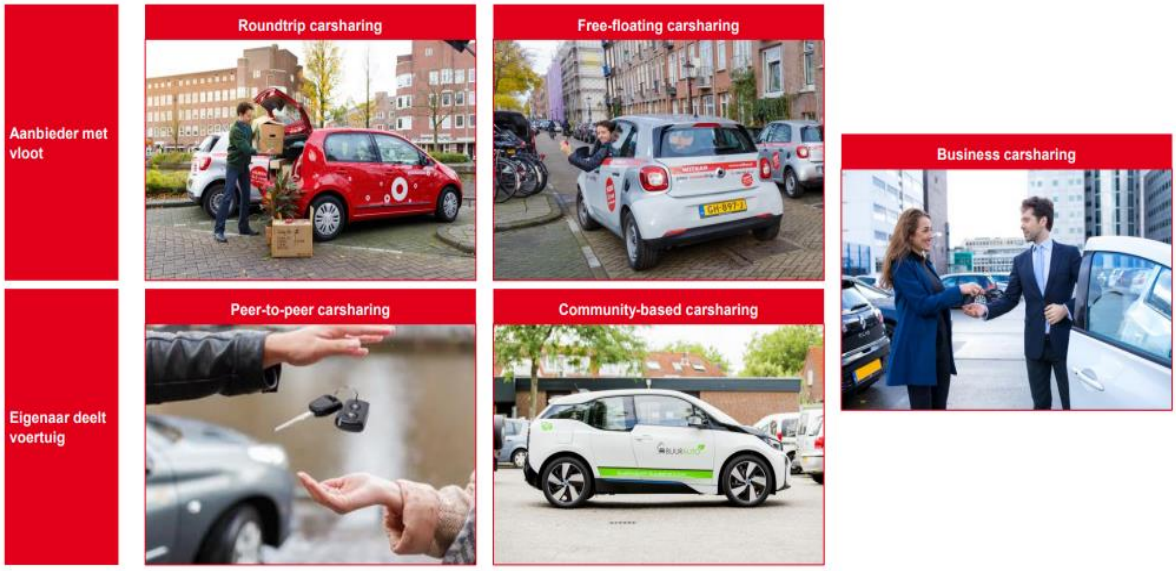
Een tweede groep gebruikers die voorheen geen auto bezat, zal juist gaan autodelen en daardoor meer auto rijden. Door deze groep kunnen we dus meer autogebruik en congestie verwachten. De huidige toename van autodelen komt vooral voor rekening van relatief jonge stedelingen die de koop van een auto uitstellen. Zodra deze groep ervoor kiest om te autodelen, is dat primair om incidentele ritten te maken, zoals het bezoek aan vrienden of familie, en een dagje uit. Het is te verwachten dat een deel van deze groep op den duur alsnog een auto zal kopen. Een belangrijke vraag is tot wanneer zij dat zullen uitstellen. De verwachting is dat we hiermee wel de aanschaf van een tweede auto voorkomen.

4.1 VORMEN VAN AUTODELEN

Er zijn globaal vijf vormen van autodelen, die onder twee hoofdgroepen vallen: aanbieders die voertuigen aanbieden en gebruikers die onderling auto's delen.

Aanbieder biedt deelauto's aan:

- Aanbieders van **klassiek autodelen** beheren een eigen vloot van deelauto's. Die deelauto's hebben bijna altijd een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar zonder tussenkomst van een persoon. Andere benamingen hiervoor zijn **station based of roundtrip**. Een voorbeeld hiervan is GreenWheels.
- Bij **oneway carsharing** pik je ergens een deelauto op. Op de plek van bestemming laat je deze achter. Dit wordt ook wel **free floating** genoemd . Varianten op dit concept zijn:
    - Zone floating: (elektrische) deelauto's die binnen een zone opgehaald kunnen worden en in de aangewezen zone (bij een publieke laadpaal) teruggeplaatst kunnen worden. MyWheels biedt dit aan.
    - Valet service: Amber is onlangs gestart met dit concept. In een aangewezen servicegebied kan een deelauto gereserveerd worden voor specifieke rit. Deze wordt in een straal van 300 meter afgeleverd. De auto kan overal in Nederland bij een Amber hub of ander servicegebied afgeleverd worden. Roundtrip is ook mogelijk.
- **Zakelijk autodelen** kan op verschillende manieren:
    - auto's van de zaak of leaseauto's worden tussen collega's gedeeld voor zakelijk gebruik;
    - auto's worden gedeeld met andere werkgevers;
    - werknemers verhuren hun leaseauto aan andere particulieren, via peer-2-peerplatforms;
    - werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.



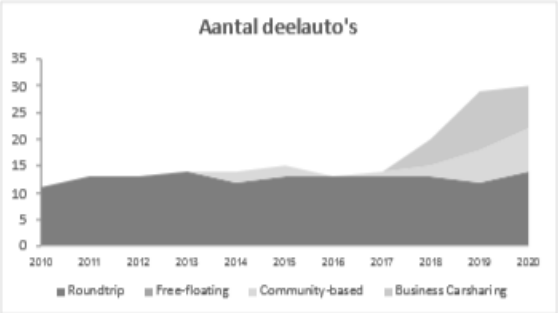
Bron: trainingsprogramma autodelen, Advier en Deloitte

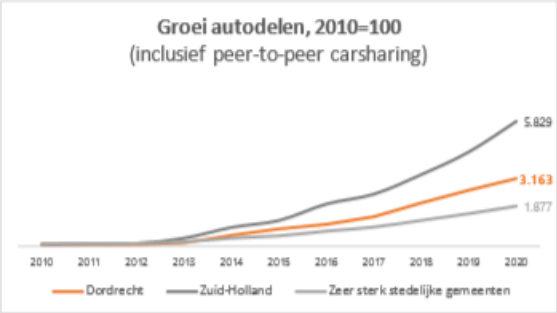
Onderling autodelen:

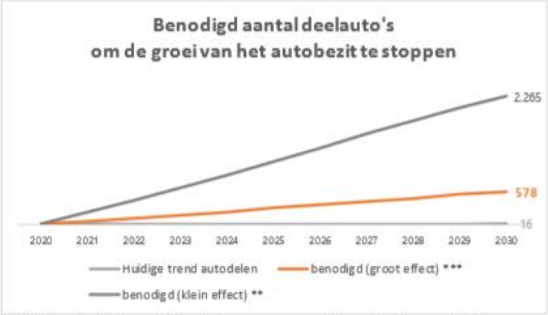
- Bij **peer-to-peer carsharing (p2p)** verhuren particulieren hun eigen auto via een online platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt. Snapp Car is hier een voorbeeld van
- Bij particulier autodelen gebruiken buren, vrienden of familie samen een auto, **zonder bemiddeling van een online platform** of organisatie. Hiervoor kunnen ze een overeenkomst sluiten. Als ze lid zijn van de Vereniging Gedeeld Autogebruik kunnen ze een speciale autodeelverzekering afsluiten. Er is sprake van een **gesloten systeem** waarbij de deelnemers de spelregels bepalen en de kosten onderling delen. Het initiatief op de Voorstraat is hier een voorbeeld van.

4.2 HUIDIGE SITUATIE

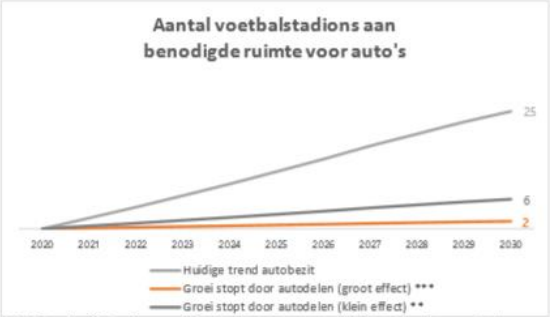
Op dit moment (augustus 2021) zijn er 14 deelauto's in Dordrecht. Het gaat hierbij om met name roundtrip en een enkele zone floating deelauto's. Onderling autodelen laten we in deze cijfers buiten beschouwing (dit zijn er circa 80). Dit is relatief gezien een laag aantal. Zeker als we dit afzetten tegen het aantal personenauto's (circa 59.800) dat inwoners van Dordrecht samen bezitten, namelijk 0,02%.







** Klein effect: 1 roundtrip deelauto vervangt 4 particuliere auto's



*** Groot effect: 1 roundtrip deelauto vervangt 16 particuliere auto's

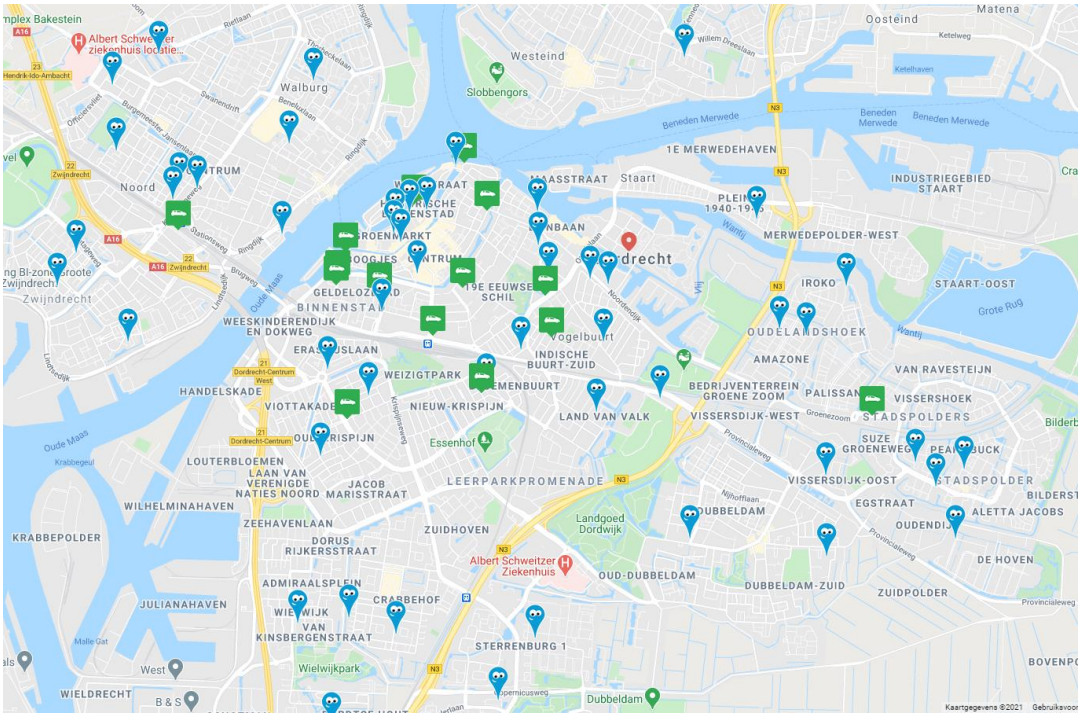
Groei en ruimtebeslag
Autodelen leidt tot minder autogebruik en minder autobezit. Uit de literatuur blijkt dat 1 roundtrip deelauto 4 (klein effect) tot 16 particuliere auto's (groot effect) vervangt. Op basis van een prognose van de bevolkingsgroei (cijfers PBL en CBS) en het doortrekken van de huidige trend van het autobezit (eigen cijfers) kan worden bepaald hoeveel deelauto's nodig zijn om de groei van het autobezit tot stilstand te brengen. Als 1 auto 20 m2 ruimte in beslag neemt en het oppervlak van 1 stadion 7140 m2 bedraagt, kan worden bepaald hoeveel ruimtebeslag er nodig is voor parkeren. Ook deelauto's nemen ruimte in beslag. Voor het berekenen van het ruimtebeslag van autodelen zijn alleen roundtrip en free-floating deelauto's meegenomen.

Figuur: kerncijfers autodelen Dordrecht – bron: trainingsprogramma autodelen Advier en Deloitte

Om het doel – het autoverkeer in de stad te verminderen en te verduurzamen - te bereiken zijn heel wat meer deelauto's nodig in Dordrecht. De prognoses hiervoor lopen uiteen van 578 tot 2.265 in het jaar 2030. Met dit aantal deelauto's kunnen we de benodigde ruimte voor parkeren sterk terug brengen. Dit is in de bovenstaande grafiek rechts uitgedrukt in voetbalvelden. Met de huidige trend in autobezit hebben we in Dordrecht circa 25 stadions nodig. Met een fikse groei aan deelauto's hebben we maar 2 tot 6 stadions aan ruimte nodig.

Als we kijken naar de plaatsen waar op dit moment aanbieders van deelauto's actief zien, valt op dat dit met name in gereguleerd gebied gebeurt. Enkele uitzonderingen hierop zijn locaties nabij treinstations (Stadspolders, rondom Weizigtpark) en een grotere schil om het vergunningengebied. Dit is terug te zien op de onderstaande kaart.

Naar verwachting zal deze situatie in de toekomst niet veel wijzigen. Omdat aanbieders geïnteresseerd zijn in gebieden met een hoge woningdichtheid (met bijbehorende parkeerdruk), nabij (hoogwaardig) openbaar vervoer. Dit punt zorgt voor een uitdaging in het te vormen beleid.



Figuur: overzicht deelauto's in Dordrecht - bron: www.ritjeweg.nl

4.3 ONTWIKKELINGEN

De markt omtrent autodelen is aardig in beweging. Zo zien we de trend dat aanbieders afstappen van de meer traditionele vorm met een vaste parkeerplaats. Ook zien we steeds meer elektrische voertuigen uitgezet worden. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de manier waarop we nu met deelauto's omgaan. Denk hierbij aan bijvoorbeeld vergunningverlening en het aanwijzen van parkeerplaatsen:

- Het verlenen van vergunningen gebeurt nu op kenteken. Deze procedure is niet voor alle typen autodelen goed werkbaar. Ook de soort vergunning (zakelijk vergunning of aparte deelauto vergunning) is hier aan verbonden.
- De interesse van de markt neemt toe en zij kijken hierbij naar dezelfde gebieden. Hierdoor kan de druk op de parkeerplaatsen toenemen. We moeten onszelf de vraag stellen of het aantal deelauto's oneindig kan groeien of niet. En of dit ten koste mag gaan van vergunningen voor bewoners.
- We willen het aantal auto's in het centrum terugdringen. Dit geldt ook voor deelauto's. Is regulering hiervan wenselijk?
- We willen een netwerk verspreid over de stad. Daarom moeten we verhouding auto's in gereguleerd gebied ten opzichte van de rest van stad in het oog houden
- Plaatsen in parkeergarages kunnen een goede aanvulling zijn. Hier kunnen gemakkelijker plaatsen gereserveerd worden. Het gps bereik en het daarmee vinden van een deelauto kan wel een probleem zijn.

Met betrekking tot elektrische deelauto's voorzien we ook enkele mogelijke opgaven:

- Er moeten voldoende laadpalen aanwezig zijn voor zowel deelauto's als privé auto's. Ook hier is dubbelgebruik wenselijk.
- Net als bij elektrische auto's van inwoners is het onwenselijk dat deelauto's laadpaalkleven. Zij houden dan een plaats en paal bezet.
- Bewoners kunnen van mening zijn dat hun laadpaal wordt 'ingepikt' door een deelauto .
- Het beleid omtrent laadinfrastructuur dient aangepast te worden. Nu hanteren we het 'paal volgt auto' principe. Dit werkt niet voor elektrische auto's. Strategisch en proactief plaatsen is dan noodzakelijk.
- We moeten zien te voorkomen dat er een wildgroei aan laadpalen ontstaat.

DEEL 2 PRINCIPIËLE KEUZES

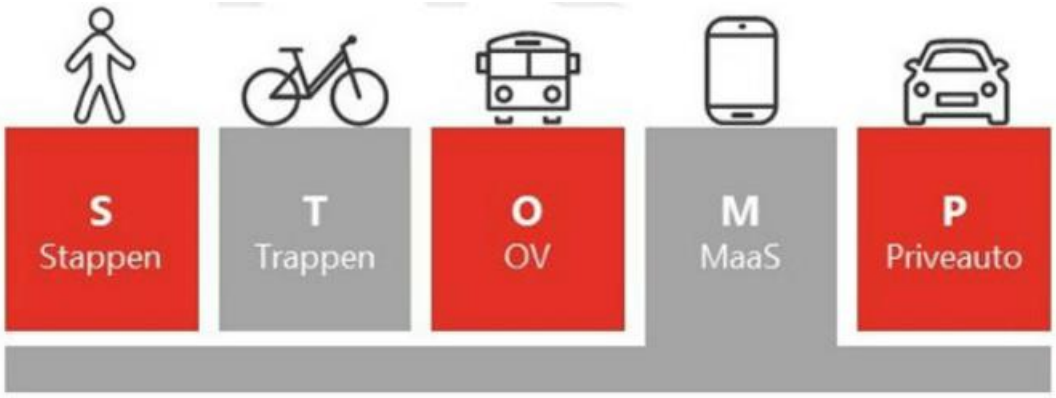
5 AMBITIE

Dordrecht wil een stad zijn die nu en in de toekomst goed bereikbaar is over water, spoor en weg. Om als centrumstad van de regio en toegangspoort tot de Randstad te fungeren, is bereikbaarheid cruciaal. De opgaven om 10.000 extra woningen en 4.000 extra banen te creëren leidt tot nieuwe verplaatsingen. Wanneer al deze verplaatsingen met de auto plaatsvinden, komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Bovendien is er onvoldoende ruimte om het autogebruik in de toekomst verder te faciliteren. Denk hierbij onder andere aan de parkeerdruk.

5.1 AANPAK

Om in verblijfsgebieden, waaronder woongebieden ruimte te geven aan het aangenaam verblijven (spelen, wandelen etc.) is het belangrijk het autoverkeer in verschillende delen van de stad terug te dringen en te verduurzamen (verminderen uitstoot). We streven er naar dat gemotoriseerd verkeer op veel plaatsen ondergeschikt is. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en gezondheid. De gemeente zet daarom in op infrastructurele maatregelen en beleidsaanpassingen om het autogebruik en -bezit te beperken en het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets en deelvoertuigen. Om dit mede mogelijk te maken is het van belang om zogenaamde knooppunten goed in te richten, zodat overstappen makkelijk is. Zo benutten we de totale verkeersinfrastructuur maximaal. Het slimmer koppelen van de netwerken en organiseren van het gebruik zijn de sleutels.

Deelmobiliteit beschouwen we dus als onderdeel van een pakket aan alternatieven voor de privé auto om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Tevens vergroot dit ook de reismogelijkheden van personen die niet over een auto beschikken. Om deze transitie te doen slagen is het belangrijk dit in stappen te doen en bijvoorbeeld uit te gaan van het STOMP-principe.



Bron: rapport OverMorgen

De eerste stap hierin is het op orde brengen van alternatieven voor de privé auto, zoals het aanbod van deelmobiliteit, goede fietsinfrastructuur, een dekkend openbaar vervoer aanbod en logische knooppunten creëren waar de verschillende vervoersvormen bij elkaar komen voor onder meer voor- en natransport, zogenaamde hub's. Met behulp van deze agenda willen we het onderdeel deelmobiliteit stimuleren en op orde brengen. Denk hierbij aan het stellen van kaders en handvatten om onder meer verrommeling van de openbare ruimte te beperken. Ook brengen we hiermee structuur in informatie en procedures aan, scheppen we duidelijkheid voor gebruikers en aanbieders en creëren we een gelijk speelveld.

We willen toewerken naar een stadsbreed netwerk van deelmobiliteit, waarmee de focus meer op organiseren van aanbod ligt en hoe en waar dit een plek kan krijgen in de stad. Dit kan per gebied anders zijn. Hiermee willen we deelmobiliteit toegankelijk en aantrekkelijk maken voor bewoners, forenzen en bezoekers.

Daarbij kiezen we niet specifiek voor een rol zoals omschreven in hoofdstuk 2. We bepalen per gebied in Dordrecht wat nodig en wenselijk is en welke rol we als gemeente daarin hebben. We nemen als gemeente in ieder geval een uitnodigende houding aan. We willen de komende jaren het aanbod deelmobiliteit in de stad laten groeien, maar wel onder bepaalde voorwaarden. We gaan juridische publiek- of privaatrechtelijke afspraken maken waar aanbieders aan moeten voldoen en sturen daarmee op de verwezenlijking van onze ambities. Eén van die afspraken gaat over interoperabel werken. Hiermee kunnen we in de (nabije) toekomst toegroeien naar een MaaS (Mobility as a service) systeem. Met dit systeem is een veelvoud aan apps overbodig en kan gemakkelijk vervoer gereserveerd worden binnen één applicatie of dienst.
Vanuit deze rol zullen we als gemeente actief communiceren over deze agenda om daarmee onder meer aanbieders te verleiden actief te worden in onze stad.

Ambitie: We zien deelmobiliteit - naast lopen, fietsen en openbaar vervoer - voor de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad als noodzakelijke aanvulling op de alternatieven voor de privéauto. Maar het aanbod moet wel voldoen aan onze voorwaarden. Deze variëren per gebied binnen onze gemeente.

De algemene inzet op deelmobiliteit hebben we doorvertaald naar deeltweewielers en –auto's. Deze zijn terug te vinden in paragrafen 5.2 en 5.3.

5.2 DEELTWEEWIELERS

Wat betreft deeltweewielers, ofwel deelfiets en -scooters (en andere LEV's) hebben we de volgende ambities:

- Beschikbaarheidsgarantie van een deelfiets op de (hub)locaties: op elke vaste locatie moet er ten alle tijden voldoende aanbod van deelfietsen zijn. Dit maakt dat het deelfietssysteem een betrouwbare keuzemogelijkheid en daardoor aantrekkelijker alternatief is voor de gebruiker.
- Het gebruik van deeltweewielers moet het gebruik van de auto terugdringen. Dit kan enerzijds doordat de gehele rit met een deeltweewieler verreden wordt in plaats van met de auto, of dat er van een combinatie van het OV met een deeltweewieler gebruikt wordt. Dit is vooral van belang bij de deelscooter. Uit verschillende onderzoeken onder gebruikers blijkt dat tot 50% van de gebruikers van een deelscooter een fiets had gebruikt om zijn reis te maken als er geen deelscooter beschikbaar zou zijn. Wij willen ons inzetten om dit aandeel zo laag mogelijk te krijgen en de deelscooter vooral een alternatief voor de auto te maken in plaats van een concurrent van de fiets. Hierbij kijken we ook naar de gevraagde tarieven en de actieradius van de scooters. Deze is nu ongeveer 50 km.
- Geen verrommeling van openbare ruimte: door het vaststellen van een maximum aantal aanbieders en aantal voertuigen per categorie voorkomen we dat er een overcapaciteit aan deelvoertuigen is met de daarbij behorende impact op de openbare ruimte. Daarnaast stellen we beleidsregels vast die de overlast zo veel mogelijk moet inperken en voorkomen.
- Open voor nieuwe vormen deelmobiliteit: naast de deelfiets en deelscooter zijn er ook nog andere vormen van deelmobiliteit in ontwikkeling, waaronder de elektrische deelstep. Hoewel het in Nederland nu nog verboden is om deze te gebruiken op de openbare weg zijn er al wel partijen actief die klaar staan om de Nederlandse markt te betreden. Als gemeente staan wij open voor bijna alle nieuwe vormen van (deel-)mobiliteit. Wel willen we graag waarborgen dat het toevoegen van nieuwe modaliteit iets bijdraagt aan het algehele verplaatsgedrag van de inwoners van Dordrecht, en vooral bijdraagt aan het verminderen van het gebruik van de auto.

Bij nieuwe categorie voertuigen, bijvoorbeeld stepjes, stellen we onszelf dus eerst de vraag wat het toevoegt en bijdraagt alvorens we deze in Dordrecht toelaten.

5.3 DEELAUTO'S

Om deelmobiliteit ook echt een alternatief te laten zijn voor de eigen (tweede) auto is het van belang dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn op met name locaties waar de druk op de openbare ruimte - waaronder parkeerdruk hoog is. Idealiter zouden we in 2030 600 tot 2200 deelauto's in onze stad moeten hebben om het autoverkeer echt terug te dringen en te verduurzamen (zie pagina 19). Echter moeten we rekening houden met verschillende belangen en ruimtelijke beperkingen. Daarom willen we streven naar toch een ruime groei, maar minder sterk dan ideaal zou zijn. We streven naar 200 deelauto's in 2025 en minstens 400 in het jaar 2030. Hierbij streven we ook naar een mix van grootte van auto's, om ook een ritje naar de bouwmarkt te maken bijvoorbeeld, of gemakkelijk meer vrienden of familieleden mee te nemen.

Zoals eerder gesteld willen we met deelmobiliteit ook verplaatsingen verduurzamen. Hier doen we een schepje bovenop door te verlangen dat het merendeel van de deelauto's emissieloos is. Zeker in het centrum, omdat we daar streven naar een zero-emissie zone.
Enkel en alleen emissieloze deelauto's aanbieden is echter een grote schaalsprong. We dienen als eerste rekening te houden met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Ten tweede zijn veel mensen nog niet gewend aan het rijden met elektrische auto's.
Door het langzaamaan laten toenemen van het aantal emissieloze deelauto's kunnen we meebewegen met de groei van het aantal laadpunten en de gewenning van inwoners aan elektrische auto's. We streven er naar dat 2/3e van de nieuwe deelauto's emissieloos is. 75% van bestaande deelauto's die rijden op fossiele brandstof zijn in 2030 elektrisch.

6 BELEIDSKEUZES

Om de ambitie te kunnen bereiken moeten er op verschillende vlakken keuzes gemaakt worden. Op welke doelgroep willen we ons richten, hoe zien we het netwerk voor ons, waar moet het aanbod aan voldoen, waar willen we deelmobiliteit en hoe moet dat er uit zien, hoe zit dat bij nieuwe ontwikkelingen. In dit hoofdstuk gaan we in op deze vragen, hier volgen beleidskeuzes uit.

6.1 EEN NETWERK VAN DEELMOBILITEIT (SCHAAL)

Om een deelmobiliteit-systeem te laten slagen, is voldoende schaal essentieel. We sturen om die reden aan op een netwerk van deelmobiliteit. Primair rondom het centrum en in de 19^{e}-eeuwse schil, op hubs en P+R's (faciliteren overstap), bij knooppunten (NS Station en HOV-haltes) en in samenwerking met bedrijven/werkgevers rondom werklocaties. Denk hierbij aan bedrijventerreinen zoals De Dordtse Kil.
Het succes van het gebruik van deelmobiliteit hangt samen met de fijnmazigheid van het systeem (voldoende aanbod- en terugbreng-mogelijkheden), het functioneren van de diensten als onderdeel van een netwerk en het bredere mobiliteitssysteem.

Het aanbieden van een netwerk van deelmobiliteit is in onze ogen essentieel om gebruikers het comfort en de zekerheid van vervoer te bieden. Zo grijp je nooit mis als je op pad gaat. Omdat we voorzien dat verschillende aanbieders en ook verschillende modaliteiten/concepten een plek kunnen krijgen in de stad, is het zaak om goede afspraken te maken over wat we onder een netwerk verstaan, maar ook hoe de gebruiker het aanbod in Dordrecht ook echt als een netwerk van deelmobiliteit ervaart. Dit heeft een fysieke component (aanbod in de openbare ruimte of aantrekkelijke locaties), maar zeker ook een digitale: zichtbaarheid en betaalmogelijkheden via een platform of app. Als gemeente willen wij (ruimtelijk) en in onze voorwaarden dit netwerk gevoel zo goed mogelijk stimuleren. Interoperabiliteit is één van die voorwaarde, om toe te groeien naar een MaaS systeem

Keuze 1, netwerk: We ambiëren een fijnmazig netwerk zodat de kans op misgrijpen klein is. Dit aanbod moet zowel fysiek als digitaal goed vindbaar zijn
We richten ons primair op het centrum, de 19e-eeuwse schil, hubs (waaronder OV-knooppunten en P+R's) en werklocaties.

6.2 UITGANGSPUNTEN AANBOD

Het aanbod van deelmobiliteit binnen de gemeente moet voorzien in verschillende opties. Immers, een rit van 30 kilometer buiten de stad, vraagt om een ander vervoersmiddel dan een rit binnen de stad of een verplaatsing van of naar het station. Streven is dan ook om meerdere soorten deelmobiliteit aan te bieden, waar gebruikers een keuze uit kunnen maken. Dit geldt zowel voor type aanbod (auto, fiets of anders), maar ook voor een keuze tussen verschillende aanbieders. Daarbij is het doel om gebruikers een keuze te bieden, maar tegelijkertijd zekerheid te geven aan aanbieders.

Uitgangspunt is dat aanbieders zicht hebben op het aantal voertuigen dat zij in de stad mogen plaatsen, maar ook op de andere aanbieders die in de stad actief zijn. Hierdoor kunnen zij hun businesscase vormgeven, een goede inschatting maken van hun risico's en hun front- en backoffice op een goede manier inrichten.

We willen met vaste periodes werken, waarbinnen we aanbieders de mogelijkheid bieden om hun diensten binnen Dordrecht aan te bieden. Hierdoor behouden we als gemeente flexibiliteit om

aanbod in de stad te vernieuwen als deze periode afloopt. Dit past bij de innovaties die we komende jaren verwachten. Ook kunnen we op deze manier goede aansluiting vinden bij (veranderende) behoeften van gebruikers. Bovendien houdt het marktpartijen alert om te vernieuwen.

Voor de categorie fiets, snor- en bromfiets en andere LEV's komen we op basis van de verhoudingen tussen inwoners en deelfietsen/scooters/steps/overig van andere gemeenten op de volgende aantallen:

	Rotterdam		Eindhoven		Amsterdam		Dordrecht	
Inwonersaantallen	587.960	pps	234.000	pps	870.000	pps	119.000	pps
(Elektrische) fietsen	3.000	196	1.700	138	9.000	97	800	149
(Elektrische) brom-snorfietsen	2.000	294	900	260	700	1243	400	298
Elektrische steps	1.000	588	400	585	-		200	595
(Elektrische) Bakfiets en overig	500	1176	150	1560	-		100	1190

Deze aantallen worden als uitgangspunt gebruikt en kunnen nog aangepast worden, afhankelijk van de ontwikkelingen die plaatsvinden.

In het geval van deelauto's willen we per parkeersector in het gereguleerd gebied een maximum aantal parkeervergunningen verlenen. Dit aantal stellen iedere 2 jaar bij. Daarbij gaan we uit van een verhoging van het aantal te verlenen vergunningen. We starten voorzichtig om inwoners kennis te kunnen te laten maken en niet direct de parkeerdruk te verhogen

Keuze 2, aanbod: We willen een gevarieerd aanbod aan deelmobiliteit binnen Dordrecht. Dit geldt zowel voor soorten als aanbieders. Hierbij gaan we werken met een maximum aantal voertuigen die in onze stad geplaatst mogen worden, binnen vaste periodes.

6.3 LOCATIES (EN INRICHTING)

Duidelijk is dat deelmobiliteit haar effect op de (inrichting van de) openbare ruimte zal hebben. Het is daarom van belang dat de inpassing van deelmobiliteit in de openbare ruimte verder uitgewerkt wordt. Als gemeente vinden we dat we een rol spelen bij de inrichting van plekken waar deelmobiliteit wordt aangeboden. In het bijzonder om overlast te voorkomen en de druk op de openbare ruimte te regelen (denk aan laadpalen, vuilcontainers, in- en uitritten, bouwwerkzaamheden), maar ook om aanbod herkenbaar en aantrekkelijk te positioneren. We vinden een uniforme uitstraling belangrijk. Denk daarbij aan de inrichting van parkeerplaatsen voor deelauto’s, maar ook de vormgeving van parkeervakken (bijvoorbeeld voor e-scooters) en fietsenrekken ofwel dockingstations voor deelfietsen. Ook aanduiding van aanbod middels een herkenbaar bord of logo behoort tot het eenduidig positioneren van deelaanbod. In de huidige situatie wordt er bij een deelauto een bord geplaatst waarmee een parkeerplaats wordt gereserveerd inclusief onderbord 'autodate'. De term autodate is verouderd. Deze dient op termijn vervangen te worden voor huidig gebruikte termen deelauto of autodelen.

Uitgangspunten locaties en inrichting:

- We streven naar herkenbaarheid van locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Dit betekent een uniforme uitstraling voor in ieder geval stationbased deelvoertuigen, maar ook herkenbare, goed vindbare (zichtbare) plekken.
- Verschillende vormen van deelmobiliteit (free en zone floating, back 2 many of back 2 one) vragen om verschillende manieren van inpassing. Voor deelfietsen denken we aan fietsenrekken en gemarkeerde vakken inclusief bord met een goed herkenbare kleur (uit de Dordtse kleurenwaaier). Op termijn willen met deelscooters en andere LEV's hier ook naartoe groeien.
- Daar waar deelvoertuigen inpandig worden aangeboden, bijvoorbeeld inpandige (fiets)parkeergelegenheden, moet dit duidelijk zichtbaar zijn van buiten. Ook in de parkeergelegenheid is de vindbaarheid belangrijk.

Met aanbieders en disciplines binnen de gemeente (onder andere parkeerbeleid, ruimtelijke ordening) stemmen we geschikte locaties af. We behouden de mogelijkheid om hierin flexibel in te kunnen springen op veranderende vraag (door bijvoorbeeld het verplaatsen van aanbod of het bijplaatsen bij extra vraag).

Fiets

Voor de komende jaren bezien we 3 verschillende implementaties van de deelfiets binnen Dordrecht die we voor het overzicht anders benoemen:

1. De OV-concessie-deelfiets, een dekkend netwerk voor het centrum en omliggende gebieden, waarvan de exploitant via de OV-concessie actief is in het gebied;
2. De P+Bike, bedoelt om dagelijkse forenzen en andere autogebruikers te laten overstappen op de fiets voor de laatste kilometers;
3. Deelfiets op de werklocaties, om zo werknemers te bewegen van het OV gebruik te maken in combinatie met de deelfiets voor de laatste kilometer(s).

Elk van deze drie "systemen" functioneert op een andere manier. Als 4^{e} systeem is er de deelscooter.

OV-Concessiedeelfiets

In de huidige OV-concessie is opgenomen dat er een deelfietssysteem uitgerold wordt, waarvoor de uitvraag bij Qbuzz is belegd, de concessiehouder. Het systeem wat gehanteerd wordt is wel vastgelegd in overeenstemming met gemeente Dordrecht: het back-to-many-systeem. De keuze voor het back-to-many-systeem is genomen bij de introductie van de deelfiets in 2018, om overlast door bijvoorbeeld wildparkeren tegen te gaan. Op deze manier is de impact op de openbare ruimte beperkt, maar is het systeem toch flexibel en fijnmazig genoeg om succesvol te worden.
Verdeeld over het centrum van de stad, bij grote publiektrekkers zoals onderwijsinstellingen, theater en (wijk)winkelcentra en omliggende gebieden staan stations met deelfietsen, waar een rit gestart en beëindigd kan worden. Dit kunnen zowel fysieke stations zijn, waarbij met fysieke ingrepen duidelijk is gemaakt dat dit een deelfietsstation is, maar ook virtuele stations, waarbij enkel met belijning van de straat en/of middels geofencing te zien is dat daar deelfietsen gestald kunnen worden.

Voor de fysieke stations is het belangrijk dat het voor gebruikers en andere fietsers duidelijk is dat deze stations enkel gebruikt dienen te worden deelfietsen. Dit kan gedaan worden door middel van bestaand straatmeubilair een ander uiterlijk te geven, bijvoorbeeld met uitingen van de deelfietsaanbieder. Dit om onder andere te garanderen dat gebruikers hun fiets kunnen stallen. Dit geldt vooral voor locaties met een hoge fietsparkeerdruk, zoals rond stations en in het historische centrum van Dordrecht. Op het moment dat het duidelijk is dat de locatie enkel voor

deelfietsgebruikers is, kunnen privé-fietsen verwijderd worden van deze plekken, zodat er altijd plek is voor de deelfiets. Ook is het mogelijk dat een deelfietsaanbieder zijn eigen rekken wil plaatsen, waar enkel de fiets van de aanbieder in gestald kan worden, hiervoor moet dan wel een omgevingsvergunning aangevraagd worden.

Nextbike locatie Dordrecht Station

Park+Bike
Een van de doelstellingen om de deelfiets in Dordrecht aan te bieden is het vervangen van autokilometers voor fietskilometers en de impact van auto's op de openbare ruimte in te perken. De grootste impact die de auto op de openbare ruimte heeft is door middel van parkeerplaatsen, waar de auto stil staat en een flink oppervlakte in gebruik neemt. Om dit tegen te gaan kan er gebruik gemaakt worden van de Park+Bike. Op verschillende, buiten de woonwijken, gelegen locaties kan een parkeerplaats ingericht worden waarop overgestapt kan worden op de fiets voor de laatste kilometers naar bijvoorbeeld de binnenstad. Andere vormen van deeltweewielers kunnen hier een aanvulling op zijn.

Deelfiets op werklocaties
Naast het vervangen van autokilometers voor fietskilometers (op de laatste stukken van de reis) is de inzet om de autokilometers te vervangen voor OV-kilometers, aangevuld met de deelfiets voor het overbruggen van het laatste stuk. Dit is onder meer nodig vanwege de gestrekte lijnen die Qbuzz hanteert voor de dienstregeling van de bussen. Hierdoor is er een snelle en frequente verbinding mogelijk, maar gaat dit ten koste van de fijnmazigheid, iets wat de deelfiets kan oplossen.
Door op verschillende haltes bij werklocaties een deelfietsstation te plaatsen wordt het OV+Deelfietscombinatie als geheel een snellere en aantrekkelijkere reisoptie dan enkel het OV waarbij het laatste stuk te voet afgelegd moet worden. De locaties hiervan zullen nog verder onderzocht moeten worden, maar de deelfietsen zullen daar geplaatst worden waar er een combinatie is van een groot aantal arbeidsplaatsen en een matige tot geen fijnmazige OV-verbinding in het gebied zelf, maar slechts een halte aan de rand van het gebied. Deze deelfietsstations zullen een back-2-one systeem hebben, aangezien de voornaamste doelgroep de werkenden op het bedrijventerrein/industrieterrein is. Werkenden zullen de fiets op dezelfde locatie terugbrengen om vervolgens op het OV over te stappen naar huis. Mogelijk zijn deelscooters of andere LEV's ook interessant op deze locaties.

Deelscooters
Voor deelscooters wordt vooralsnog het free floating systeem gehanteerd. Om de overlast te beperken wordt er 3 verschillende gebieden gewerkt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar (1) je wel mag parkeren, stallen en je rit mag beëindigen, (2) gebieden waar je hem tijdelijk mag parkeren (om boodschappen te doen of in het park te zitten), maar de rit niet mag beëindigen en (3) daar waar je hem niet kan en mag uitzetten omdat dit de zogenaamde rode gebieden zijn waar we geparkeerde deelscooters niet wenselijk vinden. Voor de (nabije) toekomst streven we voor het aanbieden van deelscooters ook naar het hanteren van het back to many systeem. Het huidige systeem van free floating biedt ons inzicht in geschikte en populaire start en stop locaties. Hier kunnen in de toekomst vrij eenvoudig stations, al dan niet virtueel of met wat markering gemaakt worden.

Deelstepjes
Vooralsnog zijn elektrische steps verboden. Naar verwachting verandert dit in 2023, wanneer er op nationaal niveau toelatingsregels opgelegd worden, waarbij de elektrische step door de RDW goedgekeurd moet worden en voorzien van een verzekeringsplaat op het fietspad mag. De tijd tot 2023 gebruiken we om beleid hiervoor te ontwikkelingen. De ervaringen van andere deelvoertuigen als de fiets en scooter gebruiken we om te bepalen op welke manier we de elektrische deelstep willen inzetten en op welke manier het een toevoeging biedt voor de inwoners en bezoekers van Dordrecht.

Auto
Voor de meeste deelauto's zijn nu vaste parkeerplaatsen aangewezen. Wanneer het aantal deelauto's een vlucht neemt, kan dit voor problemen zorgen. Denk aan te weinig parkeerplaatsen voor andere voertuigen, de parkeerplaatsen kunnen immers niet dubbel gebruikt worden. Ook wordt de openbare ruimte niet overzichtelijker en fraaier door het plaatsen van diverse borden en laadinfrastructuur.
Daarnaast dient de plek makkelijk en veilig te vinden en te gebruiken zijn voor de gebruiker. Met betrekking tot de ambitie van emissieloos is ook voldoende laadinfrastructuur nodig.
Ook bestaat er verschil tussen wat aanbieders geschikte locaties vinden en wat we als gemeente wenselijk vinden.
Deze uitdagingen spelen in het ene gebied meer dan het ander. Daarom maken we onderscheid hierin: 1) gereguleerd gebied, 2) wijken met een hoge parkeerdruk, 3) overige gebieden

Gereguleerd gebied
Binnen het gereguleerd gebied is de parkeerdruk heel hoog. Deelmobiliteit kan op termijn bijdragen bij het verminderen van deze druk. Maar op de korte termijn zorgt dit juist voor meer voertuigen. Om deze druk minder te voelen kiezen we er voor om de aankomende jaren voor nieuwe deelauto's geen vaste parkeerplaatsen meer aan te wijzen. Als het deelautogebruik meer gemeen goed wordt, inwoners er aan gewend zijn en de parkeerdruk het toestaat, dan kunnen we alsnog overgaan tot het aanwijzen van vaste parkeerplaatsen Daarnaast staan we een maximum aantal parkeervergunningen voor deelauto's toe in dit gebied. Dit aantal kan in de loop der jaren oplopen, omdat we toewerken naar het verminderen van autobezit. Dit maximum aantal zal wel ten kosten gaan van het aantal parkeervergunningen die we uitgeven aan andere doelgroepen. Bij het bepalen van het maximum houden we ook het aantal beschikbare laadpalen in ogenschouw. We stellen eisen aan de beschikbaarheid van laadpalen. Deze mogen niet ten koste gaan van het laden door bewoners. Indien dit wel het geval is, dan verlangen we dat een aanbieder van deelauto's zelf voor een laadpaal zorgt

Verder willen we deelauto's voor inwoners van dit gebied toegang verlenen tot verschillende gemeentelijke parkeergarages en waar mogelijk in deze garages wel vaste locaties aanwijzen. Hierbij stellen we ook een maximum aantal parkeerplaatsen per garage in voor deze deelauto's. In sommige gevallen moet de vindbaarheid van deze deelauto's in garages wel verbeterd worden. Met name

daar waar de telefoonverbinding of gps ontvangst slecht is, kan het lastig zijn om de juiste locatie van het voertuig te vinden.
Overigens, bezoekers van de stad Dordrecht die hiervoor een deelauto's gebruiken, behandelen we net als iedere andere bezoeker.

Wijken met hoge parkeerdruk
Ook in andere wijken zoals de oudere stadswijken ervaren inwoners op verschillende plekken een hoge parkeerdruk. Omdat we in deze gebieden niet werken met parkeervergunningen, kunnen we op dit moment het aantal deelauto's niet reguleren. Dit is voor de kortere termijn wel wenselijk. In buurten waar we een hoge parkeerdruk zien willen we daarom geen vaste parkeerplaatsen aanwijzen voor deelauto's. Tevens moet een aanbieder er voor zorgen dat de auto voldoende gebruikt wordt en niet langer dan 2 achtereenvolgende dagen ongebruikt op dezelfde plaats geparkeerd staat. Net als in het gereguleerd gebied stellen we eisen aan de beschikbaarheid van laadpalen. Deze mogen niet ten koste gaan van het laden door bewoners. Indien dit wel het geval is, dan verlangen we dat een aanbieder van deelauto's zelf voor een laadpaal zorgt. In straten waar wat meer ruimte is voor auto's kunnen we wel overgaan tot het aanwijzen van parkeerplaatsen.

Overige gebieden
De eerstkomende jaren verwachten we niet dat aanbieders uit zichzelf deelauto's gaan plaatsen in wijken met een lage parkeerdruk en verder van het centrum gelegen gebieden, anders dan deze gekoppeld zijn aan nieuwbouwprojecten. Dit hangt samen met het opbrengstpotentieel. Om dit te stimuleren kunnen we de voorwaarde stellen om bij een bepaald aantal deelauto's die we toestaan in succesvolle gebieden ook een auto te plaatsen in de 'buitenwijken'. In deze gebieden kunnen we bij een normale parkeerdruk een vaste plaats aanwijzen. Hierbij letten we ook op de hoeveelheid gereserveerde parkeerplaatsen voor andere doeleinden.

Wijkhubs / minihubs
We verwachten dat op termijn logische plaatsen ontstaan waar de deelauto's en deeltweewielers regelmatig worden geparkeerd. Op deze locaties kunnen dan wijk- of buurthubs ontstaan die langzaam uitgebouwd kunnen worden met bijvoorbeeld parcelmuren, een kiosk of wat de betreffende buurt wenselijk acht.
Hierbij is ook een koppeling met openbaar vervoer haltes/knooppunten essentieel. Ook hebben we hierbij aandacht voor interoperabel werken. Op termijn is het zeer wenselijk dat gebruikers niet voor ieder product een aparte app of abonnement nodig hebben.

Met het vormen van wijkhubs gaan we voor maatwerk. Per locatie bekijken we welke vormen van deelmobiliteit een toegevoegde waarde hebben. Dit kan resulteren in een verschillend aanbod per locatie, afhankelijk van de plaatselijke situatie en behoefte. Daarbij streven we ernaar om alle wijkhubs een gelijke vormgeving te geven, met belijning, bebording en bestrating. Zo zorgen we qua uitstraling voor uniformiteit tussen de wijkhubs. Daarnaast kan er per locatie bekeken welke voorzieningen er nog meer geplaatst kunnen worden.

Keuze 3, locaties en inrichting: We vinden herkenbaarheid van deelmobiliteit locaties belangrijk. Bij stationbased deelmobiliteit streven we naar een uniforme uitstraling en een goede vindbaarheid van free floating deelvoertuigen
Voor het fietssysteem gaan we zo veel mogelijk werken met deelvoertuigstations, zowel fysiek als virtueel. Daarentegen maken de deelscooteraanbieders gebruik van het free floating systeem waarbij wel verbodszones worden aangewezen.
In het geval van deelauto's bepalen we per gebied wat het beste werkt.

6.4 DOELGROEPEN EN GEBRUIK

We zien bewoners, bezoekers, forenzen en werknemers als belangrijke doelgroepen, voor wie we een passend aanbod willen bieden. Inzicht in gebruiksmotieven is daarbij van belang: welke type ritten onderscheiden we? En voor wat voor rit is deelmobiliteit een aantrekkelijk vervoermiddel? Om de beoogd doelgroepen op een goede manier te bedienen en kennis te laten maken met deelmobiliteit, hanteren we de volgende uitgangspunten. We zien een grote potentie in het positioneren van alternatieven voor – met name – tweede auto's:

Fiets

Elk van de 3 deelfietssystemen en de deelscooter hebben een andere doelgroep en werking:

1) OV-Concessiedeelfiets: met een fijnmazig systeem gericht op het centrum en de gebieden rondom heeft dit systeem voor zowel werknemers, bezoekers als bewoners van de binnenstad een toegevoegde waarde. Verschillende bestemmingen liggen op fietsafstand van elkaar en zijn middels de verschillende locaties direct aangesloten op het deelfietsnetwerk. Ook bezoekers en gebruikers van het OV kunnen door middel van dit netwerk zich binnen de stad verplaatsen, wanneer ze van buiten de stad komen en verschillende bestemmingen op 1 dag hebben. Deze variant is ook potentieel een oplossing voor inwoners die zelf weinig ruimte hebben om een eigen fiets te stallen.
2) Park+Bike: de doelgroep voor dit systeem is vooral de bezoeker van de stad die een langere tijd in Dordrecht wil doorbrengen of de forens die op relatief grotere afstand woont en zich met de auto naar Dordrecht verplaatst. Om geen extra druk op het onderliggend wegennet en lokale openbare ruimte te veroorzaken kunnen deze bezoekers gebruik maken van de P+B op eenzelfde manier als dat ze gebruik kunnen maken van een P+R, waarbij er enkel op een fiets over gestapt wordt in plaats van op het OV.
3) Deelfiets op werklocaties: dit systeem richt zich vooral op de werknemer van de betreffende locatie, al moet de deelfiets ook toegankelijk zijn voor eventuele bezoekers van het bedrijventerrein. Met het aanbieden van een deelfiets voor deze locaties is beoogd dat werknemers van binnen Dordrecht, binnen Drechtsteden en daarbuiten een extra stimulans krijgen om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan, om de laatste kilometer(s) met de deelfiets af te leggen waar een buslijn niet meer rijdt.
4) Deelscooters: dit systeem heeft geen specifieke doelgroep op het oog gericht op iedereen die woont, werkt, recreëert of vanwege een andere reden zich verplaatst binnen het servicegebied.

Auto

Met de deelauto richten we ons met name op bewoners en in wat mindere mate werknemers. Het reismotief om een deelauto te gebruiken zal in de meeste gevallen verschillen van andere deelvoertuigen en het OV. Dit is ook wenselijk. In het meest gunstige geval gebruikt men een deelauto voor langere afstanden (niet concurreren met fiets en OV) en voor ritten waarvoor OV niet beste optie is omdat de bestemming niet nabij OV ligt of dat er grote dingen vervoerd moeten worden. Door middel van tariefstelling en soort voertuig kan dit bewerkstelligd worden.

Keuze 4, doelgroepen en gebruik: per deelmobiliteit systeem richten we ons op een specifieke doelgroep. Bij het kiezen en inrichten van locaties en eventuele stimuleringsacties houden we hier rekening mee.

6.5 NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In de Omgevingsvisie Dordrecht 1.0 staat als doel benoemd om het autogebruik verder te verminderen. Ook heeft de gemeente zich uitgesproken over het stimuleren van duurzame

vervoersalternatieven om zo de leefbaarheid en luchtkwaliteit te verbeteren. Deze vastgestelde beleidsdoelen zijn voor nieuwe ontwikkelingen belangrijke leidende principes. We voorzien een rol voor deelmobiliteit, onder andere in relatie tot ruimtegebruik.

Uitgangspunten nieuwe ontwikkelingen:

- De Parkeernota Parkeernormen vertaald in de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten zijn leidend bij ontwikkelingen en vormt daarin het toetsingsdocument.
- Voor nieuwe ontwikkelingen – waar mobiliteit op een andere wijze gefaciliteerd/georganiseerd wordt – zetten we in op een reductiefactor. Als mobiliteit op een andere wijze georganiseerd wordt, kan een ontwikkelaar een beperkter aantal parkeerplaatsen realiseren (de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling is daarmee lager dan de theoretische parkeerbehoefte). Om een lagere parkeernormering te krijgen worden deelmobiliteit-concepten alleen geaccepteerd met een verplichte deelname (in de vorm van een woonconcept) door alle toekomstige bewoners/gebruikers. Hierbij wordt met de collectiviteitsgedachte voorkomen dat ieder op zich toch kiest voor een eigen vervoersoplossing. Die verplichte afname moet dan “hard” gekoppeld zijn (met een kettingbeding) aan het eigenaarschap / huurovereenkomst van de woning. Een voorbeeld hiervan is de Voorstraat 142 – 144.
  Tevens moet vastgelegd worden er parkeerrechten vervallen, zodat er niet alsnog prive-auto's aangeschaft of geleased worden die drukken op de parkeercapaciteit in dit gebied. Parkeren op afstand (al dan niet met een speciale parkeervergunning) is wel mogelijk.
- Locaties waar openbaar toegankelijke deelauto’s en deelfietsen (of LEV’s) aangeboden worden, zijn herkenbaar, goed zichtbaar, aantrekkelijk en voor iedereen toegankelijk. Deelvoorzieningen die exclusief voor bewoners georganiseerd worden, kunnen ook op andere wijze (bijvoorbeeld inpandig) aangeboden worden. Denk hierbij aan (bestaande) parkeergarages. Een van de randvoorwaarden hierbij is de beschikbare ruimte en bestaande parkeerdruk.

Bij (gebieds)ontwikkelingen in de stad stimuleren we het aanbieden van deelmobiliteit ten opzichte van de eigen auto. Ook zien we er op toe dat aanbod nabij nieuwe (grootschalige) ruimtelijke ontwikkeling aansluit op het stadsbrede netwerk van deelmobiliteit:

- We stimuleren ontwikkelaars om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het stadsbrede aanbod van deelmobiliteit. Als ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren omdat ze gebruik maken van stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, voorzien zij in een financiële bijdrage. Hierover worden formele afspraken gemaakt bij aanvang van de ontwikkeling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een exploitatiebijdrage als in een woonconcept of een mobiliteitsfonds. Dit dient nader uitgewerkt te worden.
- Niet alleen op perceelniveau, maar ook binnen het gebied (openbare ruimte) wordt het gebruik van deelmobiliteit gefaciliteerd en gestimuleerd. Dit betekent dat er in de openbare ruimte plek moet zijn om deelmobiliteit aan te bieden.
- In iedere ontwikkeling worden afspraken gemaakt over aansluiting op/aanbod van deelmobiliteit, passend bij de functie en gebruikers die met de ontwikkeling voorzien worden. het is van belang dat deelmobiliteit duurzaam is verankerd in het mobiliteitsprofiel van de ontwikkeling, waardoor het daadwerkelijk gebruik wordt gegarandeerd

- Bij voorkeur wordt het aanbod van deelmobiliteit gebiedsgewijs georganiseerd. Aanbod van deelmobiliteit dient aan te sluiten bij stadsbrede afspraken met aanbieders, uitgangspunten Agenda Deelmobiliteit en gerealiseerde netwerk.

Keuze 5, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen: De Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten zijn leidend. Deelmobiliteit moet duurzaam verankerd zijn in het mobiliteitsprofiel van de ontwikkeling. Tevens stimuleren we ontwikkelaars om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het stadsbrede aanbod van deelmobiliteit.

6.6 BEWONERS INITIATIEVEN

We willen als gemeente verzoeken van bewoners die gezamenlijk een auto willen delen, faciliteren. Dit gaat om particuliere initiatieven in reeds bestaande woonomgevingen, vaak van mensen die in nabijheid van elkaar wonen. Hiervoor zijn geen duidelijke 'spelregels' beschikbaar, maar in het kader van efficiënt ruimtegebruik en het faciliteren van bewonersinitiatieven zoeken we naar gepaste manieren om de verzoeken van deze bewonerscollectieven een plek te geven.

Uitgangspunten:

- Bewoners faciliteren we in hun initiatief om met elkaar een deelinitiatief te ontplooien. Bij de gemeente is er een eerste aanspreekpunt dat ze adviseert over inhoud, proces en financieringsmogelijkheden.
- Auto's die door bewoners gedeeld worden beschouwen we als 'gedeelde mobiliteit' als deze door ten minste 4 huishoudens worden gedeeld en als deze zich in een straal van maximaal 500 meter van elkaar bevinden. Deze deelauto's komen in aanmerking voor 1 parkeervergunning. Een gedeelde auto heeft geen recht op een vaste parkeerplek. Hiermee komen de bestaande parkeerrechten te vervallen. Deze zijn immers niet meer nodig. Een uitzondering op dit punt is bij nieuwbouw en initiatieven in een autoluw gebied/voetgangerszone. Hierbij moet rekening gehouden worden met gebiedsgebonden rechten zoals vastgelegd in de Parkeerverordening. Hier kan geen aanspraak gemaakt worden op een parkeervergunning
- in het geval van een elektrische deelauto hanteren we hierbij het uitgangspunt uit de beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Dordrecht om de laadinfrastructuur niet voor de deur van de aanvrager te plaatsen: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'. We houden wel rekening met de bovengenoemde straal van 500 meter.

Keuze 6, bewonersinitiatieven: We faciliteren bewoners in hun initiatief om met elkaar een deelinitiatief te ontplooien. Dergelijke auto's moeten ten minste door 4 huishoudens worden gedeeld binnen een straal 500 meter. Deze deelauto's komen in aanmerking voor 1 parkeervergunning zonder vaste parkeerplaats.

DEEL 3 ACTIES

(op deze manier gaan we dat bereiken)

7 ACTIEAGENDA

Om invulling te geven aan de ambitie en beleidskeuzes uit de vorige hoofdstukken, wordt een aantal activiteiten ondernomen. Per thema staan hieronder de activiteiten weergegeven.

7.1 ADAPTIEVE AANPAK

De wereld van mobiliteit en deelmobiliteit in het bijzonder is volop in beweging. We zien dat nieuwe vervoermiddelen zoals een Birò en elektrische stepjes toetreden tot de wereld van mobiliteit, de landelijke MaaS-pilots en de aanbieders van deelmobiliteit zoeken meer de samenwerking met elkaar. Op dit moment is onduidelijk wat de impact hiervan is op het mobiliteitssysteem van onze gemeente. Daarom is het belangrijk om een adaptieve aanpak te hanteren bij het organiseren van deelmobiliteit. In deze adaptieve aanpak nemen we onder meer mee:

- Ervaringen in andere steden zoals Eindhoven, Rotterdam, Deventer en Utrecht.
- Data m.b.t. het gebruik van deelmobiliteit. Data die we ontvangen van de deelmobiliteit aanbieders;
- Informatie vanuit de landelijke MaaS – pilots;
- Klachten en informatie die we ontvangen van bewoners en bedrijven;
- Behoefte van bewoners en bedrijven.

Het toekomstbeeld en de uitgangspunten uit de voorgaande hoofdstukken bepalen de richting waarop we willen met deelmobiliteit in Dordrecht. Met een adaptieve aanpak ijken we iedere twee jaar of we onze aanpak moeten bijstellen. Met monitoring en evaluatie brengen we in beeld wat de ontwikkelingen zijn.

In 2021/2022 brengen we de basis op orde voor deelmobiliteit in Dordrecht (fase 1) zodat we ons kunnen voorbereiden op het organiseren van het aanbod in 2022 en 2023 (fase 2). De basis op orde brengen bestaat uit de besluitvorming van Agenda Deelmobiliteit, communicatie rondom de Agenda Deelmobiliteit, kennisdeling op gebied van deelmobiliteit en op de activiteiten zoals beschreven in de volgende paragraaf.

7.2 ACTIVITEITEN PER FASE

7.2.1 Fase 1: Basis voor deelmobiliteit op orde (2021/2022)

Actie 1: Juridisch kader

In Dordrecht staan we open voor deelmobiliteit. Tevens willen we in kunnen grijpen bij verkeersonveilige of ongewenste situaties. Hiervoor is het nodig om juridische kaders op te stellen en de APV aan te passen. Het gaat onder meer om het instellen van een verbod voor het plaatsen van deeltweewielers zonder vergunning en het opstellen van een vergunningenmodel voor (1) deelauto's, (2) deeltweewielers. Zo kunnen we de gewenste kwaliteitscriteria en geschiktheidseisen doorvertalen naar een vergunning. Eventueel moet de legesverordening hier ook op aangepast worden.

Tweewielers

Om te sturen op het aantal aanbieders en voertuigen willen we een vergunningstelsel invoeren. Dit zal vanaf 2022 ingesteld zijn middels een APV wijziging en nadere regels en beleidsregels vast te stellen. Dit zullen onder andere regels zijn over:

- Een maximum aantal aanbieders
- Een maximum aantal voertuigen per categorie deelvoertuigen,
- Eventuele aanvullende regels omtrent te exploiteren locaties, openheid tot integratie in andere systemen etc.

Auto
Om te sturen op het aantal deelauto's in het gereguleerd gebied willen we werken met een maximum aantal uit te geven vergunningen. In bijlage 1 is een eerste idee hiervoor terug te vinden. Om dit te verankeren is het noodzakelijk om de Parkeerverordening, verordening parkeerbelasting en nadere regels aan te passen.
Verder moeten er afspraken gemaakt worden om deelauto's toe te laten in parkeergarages.
Ook moet juridisch geborgd worden dat er voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is voor zowel deelauto's als bewoners en in mindere mate ook voor bezoekers. Het zogenaamde 'laadpaalkleven' wordt hier ook bij betrokken

Actie 2: Aanspreekpunt/loketfunctie
Binnen de gemeentelijke organisatie organiseren we een loketfunctie voor deelmobiliteit. Bij dit loket kunnen aanbieders, bewoners, bedrijven en gebiedsontwikkelaars terecht met hun (aan)vragen en voorstellen. Tevens geeft het aanspreekpunt advies over de gemeentelijke procedures. De verschillende procedures, denk aan parkeervergunningen, vergunning voor deelscooters, plaatsing laadpalen ten behoeve van deelauto's, bewonersinitiatieven, worden ook uitgeschreven zodat iedereen weet wat er moet gebeuren.

Om de impact op de gemeentelijke organisatie en de financiële consequenties in beeld te brengen wordt een overzicht opgesteld van rollen, verantwoordelijkheden, procedures. Hierbij kijken we naar onze inbreng bij de inrichting van deelmobiliteit, bij beheer/onderhoud en het leveren van inbreng bij (gebieds)ontwikkelingen.

Benodigd: mogelijk extra personele capaciteit

Actie 3: Kwaliteitseisen en criteria voor inpasbaarheid
De geformuleerde ambities en uitgangspunten worden geconcretiseerd naar een plan voor kwaliteitseisen en inpasbaarheid van deelmobiliteit. Dit plan omvat:
- Uitrol op 'locaties' voor plaatsing deelmobiliteit met daarbij positionering en aantallen voertuigen vanuit gemeentelijk perspectief (diverse disciplines); binnen het stadscentrum en de 19^{e}-eeuwse schil en de omliggende oudere woonwijken, knooppunten (NS Station, HOV-stations), hub's en nabij voorzieningen.
- Afspraken maken over de inrichting van aanbiedingsplaatsen van deelmobiliteit. Denk aan gebruik van logo voor deelmobiliteit, inrichtingseisen en ontwerp voor deelauto's, deeltweewielers. Het is wenselijk om dit te borgen in het handboek voor de inrichting van de openbare ruimte.
- Richtlijnen voor het ruimtelijk inpassen van verschillende soorten deelmobiliteit (parkeeroplossingen per locaties) inclusief aandacht voor flexibiliteit.
- Eisen die we stellen aanbieders van deelmobiliteit om aan de slag te kunnen in Dordrecht. Een voorzet hiervoor is terug te vinden in bijlage 2.

Recent en enkele jaren terug is voor de deelfiets en -scooters onderzocht wat goede locaties zijn. Deze zijn terug te vinden in bijlage 3.

Via nieuwe (gebieds)ontwikkelingen wordt een impuls gegeven aan deelmobiliteit. Om te groeien naar een stadsbreed systeem van deelmobiliteit willen we bij gebiedsontwikkelingen wensen en eisen en meegeven. Hiervoor brengen we in beeld of huidige documenten/richtlijnen (o.a. beleidsregels parkeren bij nieuwbouw) voldoende handvatten geven voor het positioneren van deelmobiliteit.

Benodigd: financiële middelen om aanpassingen te doen in de openbare ruimte indien dit niet uit andere budgetten bekostigd kan worden. Inschatting: € 30.000 voor de jaren 2022 en 2023.

Actie 4: datadashboard
Inmiddels worden in het land diverse datadashboards met betrekking tot deelmobiliteit opgezet. We onderzoeken of we hier op kunnen aansluiten of dat het noodzakelijk is om zelf een dashboard te ontwikkelen. Met dit datadashboard houden we inzicht in gebruikersmotieven en krijgen we zicht op de doelgroepen (bewoners, forenzen en bezoekers). Zo kunnen we de impact van aanbod van deeloplossingen in de stad volgen. Daarmee wordt het ook mogelijk om snel en gericht bij te sturen op onder andere aanbod en achterblijvende vraag. Tevens kunnen we de data gebruiken voor analyses van het totale netwerk. Denk aan reissnelheden, wachttijden bij verkeerslichten en voorkeursroutes. We maken daarom met de (geselecteerde) aanbieders van deeldiensten afspraken over hoe en welke data zij beschikbaar zullen stellen dat inzicht geeft in het gebruik en/of op welke wijze aanbieder gebruik (kunnen) maken van platforms voor het aanbieden en betalen van deeldiensten. Dit is terug te vinden in bijlage 2. Onderdeel hiervan is ook de verzamelde data vanuit MaaS-pilots Nederland.

Benodigd: financiële middelen om aan te sluiten bij bestaande dasboards van onder andere CROW. Inschatting: € 5.000 per jaar.

Actie 5: communicatie
We gaan als gemeente actief communiceren over onze ambitie en aanpak voor deelmobiliteit in Dordrecht om zo de dialoog te starten en interesse te vergroten bij aanbieders van deelmobiliteit. Dit doen we onder andere via onze eigen website. Met andere steden delen we kennis over deelmobiliteit en kijken we naar uniforme afspraken over data inwinning en -deling, stadsbrede parkeervergunningen en interoperabiliteit.

Benodigd: financiële middelen om actief te communiceren (denk aan advertenties/promotie op social media, deelnemen aan webinars en events etc). Inschatting: € 20.000 voor 2021 t/m 2023

7.2.2 Fase 2: Organiseren van aanbod (2022 – 2023)

Actie 6: Organiseren van aanbod
Indien op basis van stap 1 interesse vanuit de markt uitblijft gaan we aan de slag met een plan voor het organiseren van aanbod zoals marktconsultatie. Mogelijk is een uitvraag aan aanbieders van deelmobiliteit dan nodig. Voor dit plan dient een startscenario opgesteld te worden (locaties en aantallen voertuigen) en (afspraken over) ingroeimodel, bij voorkeur in samenwerking met geselecteerde marktpartijen.

Benodigd: financiële middelen voor marktconsultatie en onderzoeken. Inschatting: € 35.000 voor 2022 / 2023

Actie 7: Stimuleren van gebruik
Niet alle doelgroepen zullen vanzelfsprekend gebruik gaan maken van deelmobiliteit wanneer dit op straat geplaatst wordt. Daarom hoort bij het organiseren van het aanbod ook een stimuleringsaanpak waarmee we inwoners en (frequente) bezoekers / forenzen kennis willen laten maken met het aanbod van deelmobiliteit en zo het gebruik hiervan willen stimuleren. We zoeken hierin de samenwerking met de verschillende aanbieders van deeldiensten.
We gaan als gemeente 'in gesprek' met bewoners, werkgevers en werknemers. Met deze gesprekken of enquêtes willen we inzicht krijgen in de behoefte van (potentiele) gebruikers, gewenste vormen van deelmobiliteit en geschikte/gewenste locaties

Deeltweewielers
Omdat we als gemeente het gebruik van de auto willen verminderen en fiets willen stimuleren, zullen we ons ook inzetten om van deeltweewielers, met name de deelfiets, een succes te maken in Dordrecht. Dit willen we vooral doen middels communicatie vanuit de gemeente en promotiemiddelen. In eerste instantie is de gemeente voornemens om geen bijdrage te doen aan de exploitatie van deeltweewielersysteem binnen de gemeente. De gemeente is van mening dat een exploitant zelf in staat moet worden geacht om een businessmodel te ontwikkelen die financieel duurzaam is. Wanneer echter blijkt dat het initiatief niet van de grond komt, is de gemeente bereid om te kijken naar de mogelijkheden tot ondersteuning, zoals in de vorm van een subsidie of tijdelijke pilot.

Daarnaast willen we als gemeente voor de Park+Bike's en de deeltweewieler op werklocaties kijken of we samen met het bedrijfsleven het gebruik extra kunnen stimuleren. Omdat we met deze twee systemen ons richten op werknemers willen we middels een bedrijvenaanpak het gebruik van deze deeltweewielers en indirect ook het gebruik van het OV stimuleren. We willen bedrijven ertoe bewegen om in plaats van/naast een leaseauto en kilometervergoeding een extra optie aan te bieden waarmee een combinatie tussen OV en deeltweewielers mogelijk is. Hoe dit er precies uit komt te zien wordt later uitgewerkt.

Auto
Om het gebruik van deelauto's te stimuleren en de eigen auto te laten staan, of zelfs geen (tweede) auto in bezit te hebben, kan de gemeente beleidskeuzes maken. Denk hierbij aan het aanscherpen van het parkeerbeleid, goed ingerichte locaties creëren, initiatieven van bedrijven en inwoners faciliteren en als gemeentelijke organisatie het goede voorbeeld te geven.
Hieronder zijn de verschillende mogelijkheden opgesomd.

Parkeerbeleid
Hieronder staan enkele voorbeelden van maatregelen die getroffen kunnen worden om deelauto gebruik te stimuleren ten faveure van de particuliere auto.
- Geen maximum stellen aan het aantal parkeervergunning voor deelauto's
- Kosten vergunning deelauto verlagen
- Kosten 2e parkeervergunning verhogen of zelfs 2^{e} vergunning opheffen en introduceren vergunning parkeren op afstand
- Parkeernorm verder verlagen en reductiefactor deelmobiliteit uitbouwen
- Jaarlijks aantal parkeerplaatsen weghalen en ontwikkelen in groen, wijkhub, fietsenstalling etc
- Inleveren auto/vergunning dan abonnement op OV etc

Slimme locaties
Als het gebruik van deelauto's toch achterblijft, kunnen we er voor kiezen om toch vaste locaties in te richten die in het oog springen. Potentiele gebruikers kunnen dan niet 'om de deelauto heen'.

Voorbeeldfunctie gemeente
Als gemeente kunnen we als voorbeeld dienen voor andere bedrijven. We kunnen deelauto's aanbieden aan werknemers voor zakelijke reizen. Eventueel kan hierin samengewerkt worden met nabijgelegen bedrijven. De gemeente Breda heeft hier ervaring mee. Een volgende stap zou kunnen zijn dat deze deelauto's in de avond en weekeinden beschikbaar gesteld worden aan buurtbewoners.

Benodigd: financiële middelen om gebruik van deelmobiliteit te stimuleren door middel van campagnes, uitprobeeracties, subsidies etc. Inschatting: € 45.000 voor 2022 en 2023.

Totaal benodigd budget

Op het moment dat alle bovengenoemde acties, met een looptijd tot en met 2023 uitgevoerd worden, is een totaalbedrag van circa € 140.000,- nodig. Dit bedrag is exclusief de bekostiging van structurele en personele kosten die mogelijk nodig zijn voor bijvoorbeeld de loketfunctie, waaronder onder andere de beoordeling van aanvragen valt. Deze personele kosten dienen structureel opgenomen te worden in het personeelsbudget van het team die deze taak gaat uitvoeren. Mocht op dit moment onvoldoende capaciteit beschikbaar zijn, dan dient hiervoor extra budget voor vrijgemaakt/gealloceerd moeten worden.

BRONNENLIJST

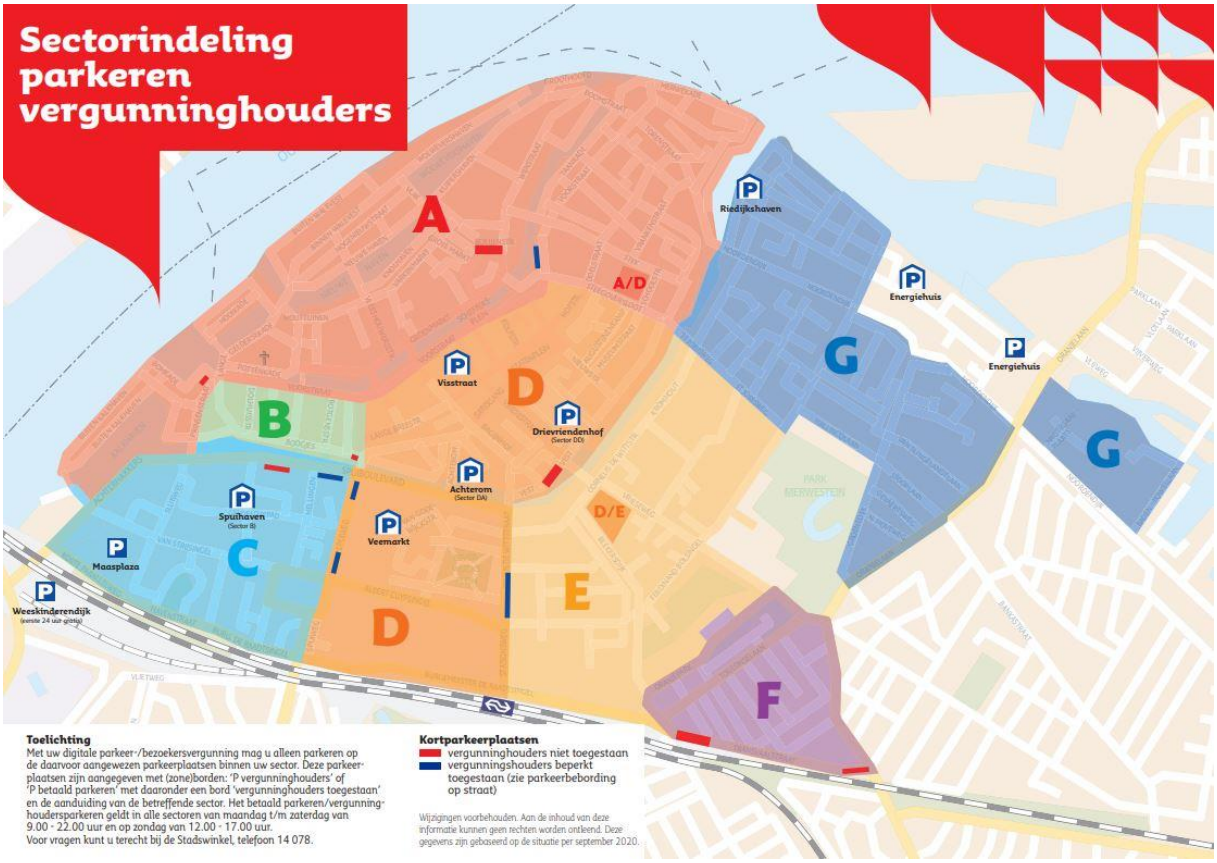
- Agenda deelmobiliteit, gemeente Eindhoven, april 2019
- Deelmobiliteit, kansen voor de stad, gemeente Amsterdam, maart 2019
- Leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid versie 1.2, fietsberaadpublicatie 31, december 2018
- P+Fiets, een leidraad voor gemeenten en potentiele exploitanten voor P+Fiets, CROW, februari 2016
- Dossier Deelfiets, fietsverkeer 43, najaar 2018
- Factsheet deelfietssystemen, website RWS – duurzame mobiliteit https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/fiets/factsheet-deelfietssystemen/@209467/factsheet-deelfietssystemen/
- Beleidsaanpak deelfietsen gemeente Rotterdam, februari 2019
- Beleidsregels vergunningen en ontheffingen deelfietsen en deel-LEV's 2020 – 2022 gemeente Eindhoven, december 2019
- Regulering deelmobiliteit fiets, gemeente Den Haag, november 2019
- Online Dashboard Autodelen 2020, CROW: https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home
- Online Toolkit Autodelen, CROW: https://toolkitautodelen.crow.nl/
- 10 factsheets over autodelen, CROW, februari 2016: https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016
- Trainingsprogramma Autodelen van Advier en Deloitte, november 2020 – mei 2021
- Nota beleid en vergunning deelauto's gemeente Rotterdam, december 2020
- Agenda autodelen gemeente Amsterdam, februari 2019

Gesprekken met

- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Deventer
- Gemeente Groningen
- Gemeente Breda
- Greenwheels
- Amber
- MyWheels
- GO Sharing
- QBuzz

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 SCHETS VAN MAXIMUM AANTAL DEELAUTO VERGUNNINGEN



Sector	Aantal	Opmerking
A	5	Met specifiekere afbakening is wellicht meer mogelijk
B	0	Dit is exclusief parkeergarage Spuihaven
C	2	
D	2	Met specifiekere afbakening is wellicht meer mogelijk
E	5	
F	1	
G	5	
Overig		
P Weeskinderendijk	10	
P Steegoversloot	3	geen vast parkeervak maar wel op dit terrein
P Energiehuis		mogelijkheden nader bekijken

BIJLAGE 2 UITWERKING VAN ACTIEPLAN

Eisen aan aanbieders
Om deelmobiliteit een goede plek te kunnen geven in Dordrecht is het verstandig om enkele eisen te stellen aan de aanbieders van deelmobiliteit. We putten hiervoor uit de ervaringen van andere gemeenten. Op basis van verschillende pilots zijn voorwaarden te destilleren die veel gehanteerd worden. Een aantal is van toepassing op beide onderdelen van deelmobiliteit (auto en tweewielers), anderen zijn meer geschikt voor een van deze twee.

De aanbieder overlegt een compleet en realistisch plan van aanpak met daarin ten minste:
Een **implementatieplan** met daarin wat de aanbieder wil bereiken, hoe de aanbieder dit gaat realiseren, waar, hoe starten en met hoeveel en soort (zoals zero-emissie) voertuigen (inclusief onderbouwing), wanneer, waar opschalen/afschalen met hoeveel voertuigen, welke marketing/ communicatie uitingen/activiteiten om gebruik van deelmobiliteit te vergroten, en hoe de samenwerking wordt afgestemd met bedrijven en andere mobiliteitsaanbieders zoals openbaar vervoer en deelauto's. Denk hierbij ook aan aansluiting op TOMP-API. Wanneer de aanbieder al in andere steden actief is, geeft hij referenties van het gebruik in deze steden.

Een (**her)verdelingsplan** voor een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte en er geen grote (ongewenste) clustering van deelvoertuigen plaatsvindt. Hierin is tenminste opgenomen waar, op welke manier en met welke frequentie deelvoertuigen door de aanbieder (her)verdeeld worden.

Een **veiligheidsplan,** waarin is opgenomen op welke manier de veiligheid van de gebruiker en andere verkeersdeelnemers te allen tijde wordt gewaarborgd, en hoe de gebruiker wordt aangespoord om op een veilige en verantwoorde manier gebruik te maken van de deelvoertuigen en de openbare ruimte. Instructies voor juist gebruik, het stimuleren van juist gebruik en consequenties van onjuist gebruik dienen hierin beschreven te staan. Verzekering zoals wettelijke aansprakelijkheid is hier ook onderdeel van.

Een **onderhoudsplan**, met daarin hoe vaak de voertuigen worden gecontroleerd op werking en wettelijke conformiteit, en hoe ze worden schoongehouden. Hierin wordt ook aangegeven hoe de accu's worden opgeladen/verwisseld.

Een **klachtenplan**, zodat de aanbieder zijn klachten afhandeling goed organiseert voor gebruikers en derden. Met daarin de wijze van indiening, termijn van afhandeling, acties, registratie en reactie. De aanbieder zorgt dat zijn contactgegevens op zijn deelvoertuigen zichtbaar en goed leesbaar aanwezig zijn, zodat duidelijk is waar meldingen ingediend dienen te worden. Klachten van derden en afhandeling hiervan dient geregistreerd te worden en binnen 24 uur beantwoord te worden. Ook klachten die via de gemeente (incl. Fixi) worden hierin meegenomen.
De aanbieder heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat telefonisch en per e-mail bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (nationale feestdagen uitgezonderd). Daarnaast is de aanbieder 24/7 via een noodnummer bereikbaar voor overlast en calamiteiten.

Een **dataplan**, met daarin welke data wordt geleverd aan de gemeente en hoe de datalevering (geanonimiseerd) wordt georganiseerd.
Denk hier aan kwantitatieve data over aantallen unieke gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/ in gebruik zijnde voertuigen per wijk en postcode, aantal defecte voertuigen, aantal en locaties vernielde voertuigen,

aantal ontvangen meldingen, klachten, wijze van afhandeling en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;
De data kan worden gedeeld met de gemeenteraad en intern worden gebruikt om de effectiviteit van de inzet deelmobiliteit te bepalen, alsmede de mate waarin deelmobiliteit bijdraagt aan de mobiliteits- en duurzaamheidsambities van de gemeente.

Informatie die aanbieders verzamelen via enquêtes onder (potentiële) klanten worden gedeeld met de gemeente. Hierbij gaat in ieder geval over de volgende data: relatie met autobezit en -gebruik, modalshift en verbetering van aanbod.

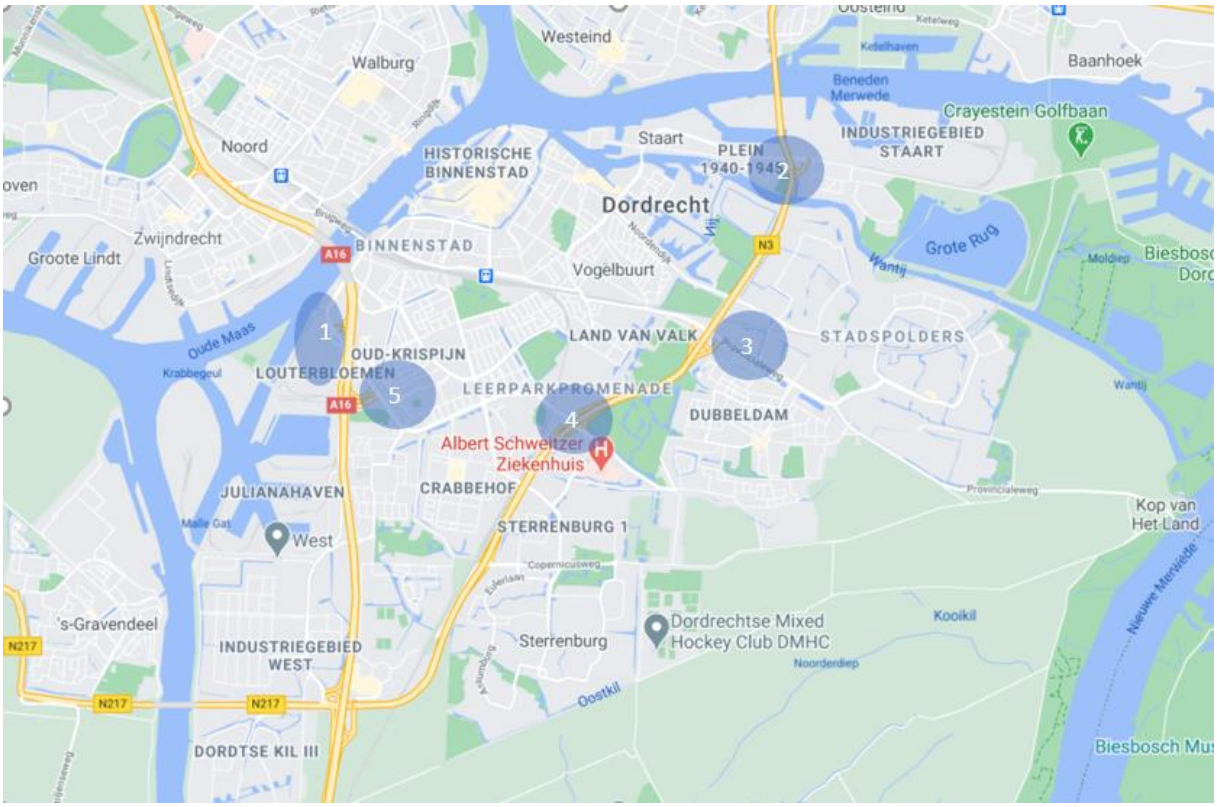
BIJLAGE 3 (POTENTIELE) LOCATIES DEELFIETSEN EN –SCOOTERS

OV-Concessiedeelfiets
Het systeem wat gehanteerd wordt is wel vastgelegd: het back-to-many-systeem. Verdeeld over het centrum van de stad en omliggende gebieden staan stations met deelfietsen, waar een rit gestart en beëindigd kan worden. Dit kunnen zowel fysieke stations zijn, waarbij met fysieke ingrepen duidelijk is gemaakt dat dit een deelfietsstation is, maar ook virtuele stations, waarbij enkel met belijning van de straat te zien is dat daar deelfietsen gestald kunnen worden. In totaal zijn er in de uitvraag voor een nieuwe exploitant 19 locaties, 8 vaste locaties en 11 virtuele locaties opgenomen, verspreid over het centrum van de stad, de 19^{e} eeuwse schil en aanliggende buurten en wijken. Dit netwerk wordt langzaamaan uitgebreid en fijnmaziger en er zal per nieuwe locatie gekeken worden naar de toegevoegde waarde van de locatie aan het gehele systeem. Dit zal in goed overleg tussen exploitant, Qbuzz en de gemeente plaatsvinden.

De keuze voor het back-to-many-systeem is genomen bij de introductie van de deelfiets in 2018, om overlast door bijvoorbeeld wildparkeren tegen te gaan. Op deze manier is de impact op de openbare ruimte beperkt, maar is het systeem toch flexibel en fijnmazig genoeg om succesvol te worden. De in de uitvraag opgenomen locaties zijn:

Vast	**Virtueel**
Dordrecht Station	Spuiboulevard/Stadskantoor
Weeskinderendijk	Dordrechts Museum
Heliotroop Ring	De Movies
Laan van Europa	VVV Dordrecht
Korte Kolfstraat	Biesbosch bezoekerscentrum
Energiehuis	Onderwijsmuseum
Merwedekade	Huis van Gein
	Kunstmin
	Hooikaade
	Voorstraat West / Oost
	Kuipershaven

Park+Bike
Voor de locaties van een Park+Bike heeft het CROW een onderzoek laten uitvoeren naar de potentie van verschillende locaties. Daarvan volgen 5 mogelijke locaties die we vanuit de gemeente verder willen onderzoeken. De locaties 1, 2 en 3 hebben een potentie van respectievelijk 960, 671 en 444 gebruikers per P+Bike en hebben hiermee de grootste potentie en verdienen een verder onderzoek. Voor locatie 4 is de koppeling met het onderwijs wellicht nuttig en moet verder onderzocht worden. Locatie 5 ligt erg dicht bij locatie 1, en er kan onderzocht worden in hoeverre het combineren van beide locaties of het realiseren van beide locaties voor impact heeft op de potentie. Daarnaast wilt Dordrecht de mogelijkheid voor een P+Bike langs de N217 ter hoogte van Dordtse Kil III onderzoeken.



Deelfiets op werklocaties

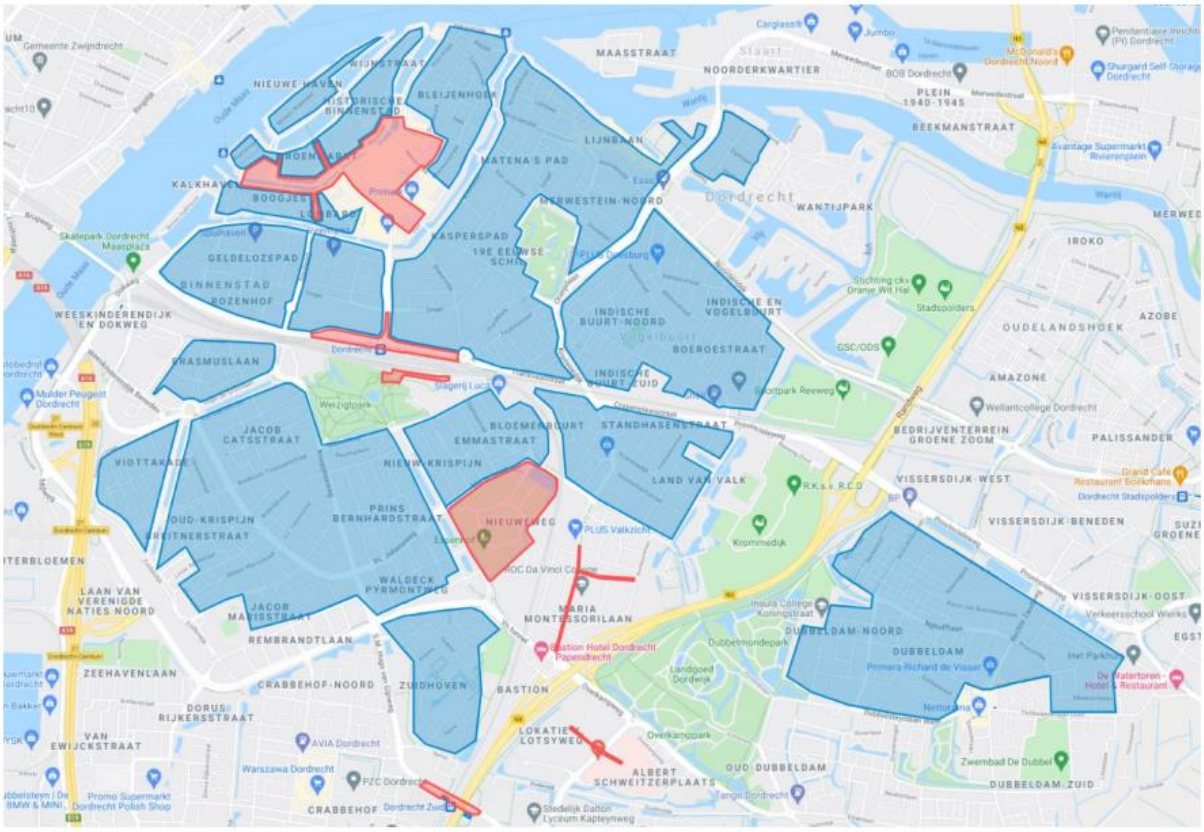
Naast het vervangen van autokilometers voor fietskilometers (op de laatste stukken van de reis) is de inzet om de autokilometers te vervangen voor OV-kilometers, aangevuld met de deelfiets voor het overbruggen van het laatste stuk. Dit is onder meer nodig vanwege de gestrekte lijnen die Qbuzz hanteert voor de dienstregeling van de bussen. Hierdoor is er een snelle en frequente verbinding mogelijk, maar gaat dit ten koste van de fijnmazigheid, iets wat de deelfiets kan oplossen.

Door op verschillende haltes bij werklocaties een deelfietsstation te plaatsen wordt het OV+Deelfietscombinatie als geheel een snellere en aantrekkelijkere reisoptie dan enkel het OV waarbij het laatste stuk te voet afgelegd moet worden. De locaties hiervan zullen nog verder onderzocht moeten worden, maar de deelfietsen zullen daar geplaatst worden waar er een combinatie is van een groot aantal arbeidsplaatsen en een matige tot geen fijnmazige OV-verbinding in het gebied zelf, maar slechts een halte aan de rand van het gebied. Deze deelfietsstations zullen een back-2-one systeem hebben, aangezien de voornaamste doelgroep de werkenden op het bedrijventerrein/industrieterrein is. Werkenden zullen de fiets op dezelfde locatie terugbrengen om vervolgens op het OV over te stappen naar huis.

Onderwijsinstellingen

Aangezien er op het Leerpark meerdere onderwijsinstellingen bevinden kan de groep potentiele gebruikers meteen vergroot worden. De OV-verbindingen naar het Leerpark hebben zich geconcentreerd op de Maria Montessorilaan en zijn over het algemeen erg druk, daarnaast is ook de parkeerdruk ook erg hoog. Dit terwijl de capaciteit van de fietsenstallingen nog ruimte heeft om een groot aantal fietsen te stallen. Dit zouden ook Deelfietsen kunnen zijn, waarmee leerlingen en medewerkers vanaf een van de toekomstige P+Bikes naar het Leerpark fietsen.

Deelscooters

Voor deelscooters wordt het free floating systeem gehanteerd. Om de overlast te beperken wordt er 3 verschillende gebieden gewerkt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar (1) je wel mag parkeren, stallen en je rit mag beëindigen, (2) gebieden waar je hem tijdelijk mag parkeren (om

boodschappen te doen of in het park te zitten), maar de rit niet mag beëindigen en (3) daar waar je hem niet kan en mag uitzetten omdat dit de zogenaamde rode gebieden zijn waar we geparkeerde deelscooters niet wenselijk vinden. Onderstaande afbeelding geeft het servicegebied weer en de uitgezonderde gebieden. Verder zijn er kleine servicegebieden opgenomen, die niet te zien zijn op deze kaart omdat ze te klein zijn, deze locaties zijn: P+R Weeskinderendijk, Station Stadspolders, Winkelcentrum Bieshof en Station Dordrecht Zuid.
Het stallen van deze deelscooters moet naast deze aanvullende eis op basis van locatie voldoen aan de regels van het stallen van privéscooters, waardoor de overlast beperkt moet blijven.