

Plan van Aanpak Deelmobiliteit



23 september 2022



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Leeswijzer	4
Managementsamenvatting.....	4
Selectie van acties ter illustratie:	5
Randvoorwaarden voor succes.....	5
Benodigde investering.....	5
1 Inleiding	7
1.1 Meerwaarde van deelmobiliteit voor gebruikers én de stad	7
1.2 Waar staan we nu	8
1.3 Wat is er nodig	9
2 Leidende principes, randvoorwaarden en rollen	10
2.1 Leidende principes	10
2.1.1 Een volwaardig alternatief voor de eigen auto.....	10
2.1.2 Publieke waarden	10
2.1.3 Samenwerken met de markt.....	11
2.1.4 Op zoek naar de juiste formule.....	11
2.1.5 Verantwoorde groei	11
2.1.6 Stap voor stap naar brede adoptie van deelmobiliteit.....	12
2.2 Randvoorwaarden voor succes.....	12
2.2.1 Maatregelen gericht op verminderen autobezit- en gebruik	12
2.2.2 Interne samenwerking: deelmobiliteit is breder dan mobiliteit alleen.....	13
2.2.3 Slagkracht: voldoende mensen en middelen.....	13
2.3 De verschillende rollen van de gemeente	13
3 Een schielsprong als ambitie	15
3.1 Kwantitatieve ambitie en het meten van effect.....	15
Gebruik deelmobiliteit.....	15
Bezit eigen (eerste en tweede) auto.....	16
4 Actieprogramma	17
I. Reguleren van de openbare ruimte	17
Het vergunnen van deelvervoer	18

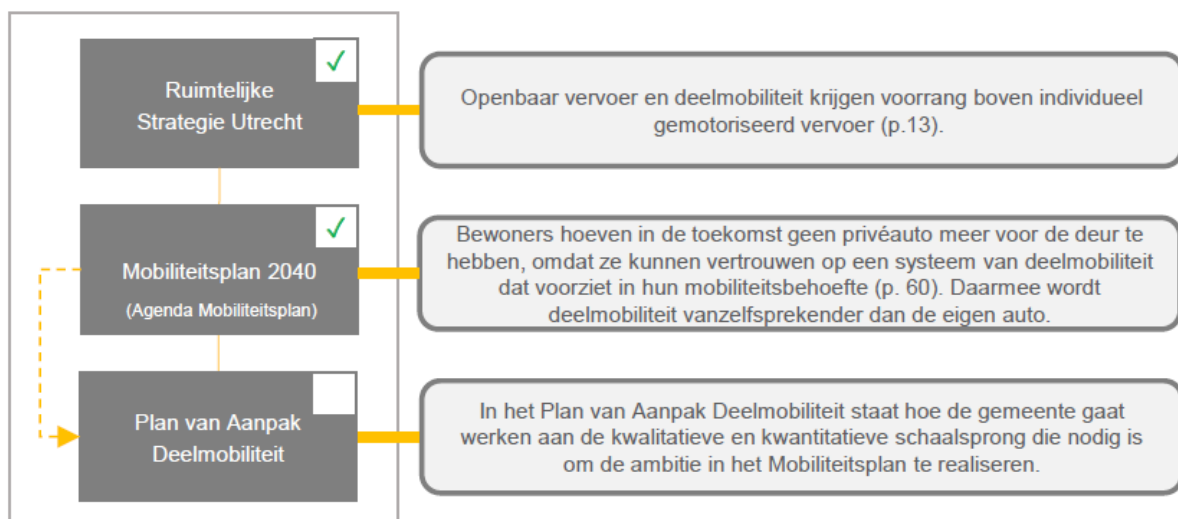
Het stellen van voorwaarden aan deelmobiliteit.....	18
Het inrichten van de openbare ruimte voor deelmobiliteit	18
II. Regisseren van stadsbreed en duurzaam aanbod	19
Het bundelen van aanbod op specifieke locaties in buurten of op overstaplocaties	20
Inzetten op een compleet aanbod met een sterke samenhang	20
Het uitrollen van aanbod voor hele stad en voor iedereen.....	21
Inspelen op verandermomenten zoals herinrichting of uitbreiding vergunningplicht.....	22
Inzetten van de transitie naar 100% zero emissie deelmobiliteit.....	23
Overige acties die bijdragen aan de transitie van bezit naar gebruik.....	23
III. Stimuleren van gebruik	23
Het uitvoeren van onderzoek om zicht te krijgen op vraag(ontwikkeling), behoeften en wensen van doelgroepen	24
Het inzetten van communicatie om voordelen en aanbod breed onder de aandacht te brengen	25
Het aanbieden van probeeraanbod om de drempel voor (nieuw) gebruik zo laag mogelijk te maken, zoveel mogelijk op ‘slimme verandermomenten’	25
Het faciliteren en belonen van bewonersinitiatieven om afstand te doen van privéauto’s en voertuigen te delen.....	26
IV. Borging in de gemeentelijke organisatie.....	26
Het organiseren van monitoring en evaluatie van aanbod, gebruik en projecten	27
Het organiseren van betrokkenheid/medewerking van interne stakeholders.....	27
Het ontwikkelen en stroomlijnen van procedures en werkprocessen.....	28
Het organiseren van een goede en efficiënte samenwerking met externe partners	28
BIJLAGE 1: Deelmobiliteitsaanbod, potentie en acties per gebiedstype	30
BIJLAGE 2: Ontwikkellogica deelmobiliteit in ABC zones	32

Leeswijzer

Dit plan van aanpak bestaat uit twee delen. Het eerste deel gaat in op de aanleiding, positionering, leidende principes en gemeentelijke rollen. In het tweede deel gaan we in op de acties die we gaan uitvoeren om het aanbod en gebruik van deelmobiliteit in de gemeente toe te laten nemen. We onderscheiden vier actielijnen (reguleren, regisseren, stimuleren en borgen) en zetten de acties uit in de tijd (lopend, korte termijn, straks en later).

Managementsamenvatting

Deelmobiliteit heeft meerwaarde voor gebruikers en voor Utrecht. Het draagt bij aan gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit en kan een rol spelen bij het verminderen van de vervoersarmoede. Deelmobiliteit draagt zo bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen en heeft daarom een belangrijke plek gekregen in onze belangrijkste ruimtelijke beleidsdocumenten: de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040.



In het Coalitieakkoord 2022-2026 is deze ambitie verder geconcretiseerd: *een deelauto is in 2030 normaler dan een eigen auto.*

Om deze ambitie te vertalen in de juiste concrete acties, werken we vanuit de volgende leidende principes:

1. We werken toe naar een volwaardig alternatief voor de eigen auto.
2. Keuzes voor acties zijn in lijn met onze publieke waarden zoals inclusiviteit, duurzaamheid en ruimte efficiency.
3. Door samen te werken met de markt zoeken wij naar balans tussen de levensvatbaarheid van initiatieven en onze doelen.
4. Onze aanpak draait om uitproberen, leren, evalueren en bijsturen. De beste formule voor Utrecht maken we permanent. We gebruiken gebruikersprofielen om acties gericht in te zetten.
5. Om naar een stadsbreed aanbod te groeien stemmen we het aanbod af op de vraag.
6. We richten ons in eerste instantie op bewoners in gebieden met vergunningplicht voor het parkeren van hun auto, terwijl we leren hoe we drempels voor andere groepen verlagen.

Actielijnen (voor nu en in de nabije toekomst):

- I. Reguleren van de openbare ruimte
 - Het vergunnen van deelvervoer
 - Het stellen van voorwaarden aan deelmobiliteit
 - Het inrichten van de openbare ruimte voor deelmobiliteit
- II. Regisseren van stadsbreed en duurzaam aanbod
 - Het bundelen van aanbod op specifieke locaties in buurten of op overstaplocaties
 - Het inzetten op een compleet aanbod met een sterke samenhang
 - Het uitrollen van aanbod voor de hele stad en voor iedereen
 - Het inspelen op verandermomenten zoals herinrichting van straten
 - Het inzetten van de transitie naar 100% zero emissie deelmobiliteit
- III. Stimuleren van gebruik
 - Het uitvoeren van onderzoek naar vraag(ontwikkeling), behoeften en wensen
 - Het inzetten van communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod
 - Het aanbieden van probeeraanbod op verandermomenten
 - Het faciliteren van bewonersinitiatieven om privéauto's te vervangen door delen
- IV. Borging in de gemeentelijke organisatie
 - Het organiseren van monitoring en evaluatie van aanbod, gebruik en projecten
 - Het organiseren van betrokkenheid/medewerking van interne stakeholders
 - Het ontwikkelen en stroomlijnen van procedures en werkprocessen
 - Het organiseren van een goede en efficiënte samenwerking met externe partners

Selectie van acties ter illustratie:

- Nieuw samenwerkingsmodel voor deelauto's
- Ontwikkelen buurt- en wijkhubs in de openbare ruimte en de gemeentelijke parkeergarages
- Onderzoek naar groepen met lagere inkomens via pilot hub Kanaleneiland
- Overzicht mogelijke oplossingen voor onrendabele top van deelmobiliteit
- Deelmobiliteit plaatsen bij herinrichtingsprojecten & vastleggen specifieke normen
- Ontwikkelen gebruikersprofielen om acties gericht en effectiever in te zetten
- Inrichten centraal (digitaal) informatiepunt over deelmobiliteit voor bewoners
- Organiseren diverse pilots met probeeraanbod op slimme verandermomenten
- Stroomlijnen (operationele) procedures en (werk)processen
- Beoordelen van mobiliteitsplannen bij bouwontwikkelingen

Randvoorwaarden voor succes

- Restrictief beleid voor de privéauto; zolang het makkelijk en betaalbaar is om een auto te bezitten, zal de autobezitter minder snel overstappen naar alternatieven
- Brede omarming in gemeentelijk beleid, werkwijze, procedures en samenwerking
- Een financiële investering en extra personele inzet

Benodigde investering

De inzet (inclusief personeel) voor de uitvoering van het plan van aanpak wordt gedekt uit het programma Bereikbaarheid (MPB). Hiervoor is er binnen het MPB 2022 voor het jaar 2023 0,675 miljoen euro beschikbaar gesteld. In het coalitieakkoord is er vanaf 2024 budget beschikbaar voor deelmobiliteit,

binnen de middelen voor Anders Reizen. Vanuit deze middelen wordt in 2024 0,450 miljoen euro en in 2025 1,125 miljoen euro gereserveerd voor dit plan van aanpak.

Op basis van de beschikbare middelen starten we in 2023 en 2024 met maatregelen waarbij de focus ligt op het inregelen van (het beleid) van deelmobiliteit, zoals het reguleren van de openbare ruimte, het organiseren van dataverzameling, monitoring en de transitie naar zero emissie.

Vanaf 2025 zijn er meer stimulerende maatregelen geprogrammeerd die zich richten op kansrijke doelgroepen, bijvoorbeeld uiteenlopende vormen van probeertegoed. Dit zijn tevens acties die arbeids- en budgetintensief zijn. Bij de jaarlijkse afweging van de beschikbare middelen binnen het MPB wordt gekeken naar aanvullende dekking voor deze acties in 2023 en 2024 met als doel een versnelling aan te brengen richting het realiseren van de ambitie. Ook onderzoeken we andere externe oplossingen (zoals samenwerking met Goedopweg en subsidieaanvragen).

1 Inleiding

Vanwege de verwachte groei van de stad is in 2021 de horizon van zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) als het Mobiliteitsplan verlengd van 2025 tot 2040. In beide visiedocumenten schetsen we als gemeente onder meer hoe we aankijken tegen deelmobiliteit en welke ambitie wij voor ogen hebben. Utrecht kan alleen op een gezonde manier groeien als er geen toename plaatsvindt van het autoverkeer in de stad. We geven de voorkeur aan lopen, fietsen, openbaar vervoer én deelmobiliteit boven een eigen auto. Voor de eerste keer heeft deelmobiliteit een volwaardige positie binnen het mobiliteitssysteem in de centrale Utrechtse mobiliteitsvisie. We willen dat deelmobiliteit op termijn vanzelfsprekender wordt dan de eigen auto. Met deelmobiliteit bedoelen we voertuigen die voor iedereen toegankelijk zijn en door meerdere mensen op verschillende momenten óf tegelijk gebruikt kunnen worden. De focus in dit plan ligt op deelmobiliteit aangeboden door een commerciële aanbieder. Een aantal acties richten zich ook op particulier autodelen¹.

1.1 Meerwaarde van deelmobiliteit voor gebruikers én de stad

Het delen van voertuigen doe je voor jezelf, en voor je stad en stadsgenoten. Het levert meer keuzevrijheid op in het type vervoersmiddel en zorgt voor lagere mobiliteitskosten in vergelijking met het bezitten van een eigen auto (CROW, 2020). Door te delen daalt het aantal geparkeerde auto's en het aantal autoritten in de stad, waardoor ruimte ontstaat voor groen, spelen en ontmoeten. Door het slim plaatsen van een breed aanbod aan deelmobiliteit, zoals deel(bak)fietsen stimuleren we bovendien actieve, gezonde vervoerswijzen. En doordat deelauto's over het algemeen schoner zijn, autodelers minder rijden en minder auto's bezitten, draagt delen bij aan schonere lucht en het tegengaan van klimaatverandering. In potentie kan deelmobiliteit een rol spelen in het verkleinen van vervoersarmoede van groepen die moeilijk toegang hebben tot mobiliteit, bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen (CROW, 2020).

Vanwege de bovengenoemde redenen levert deelmobiliteit een cruciale bijdrage aan het realiseren van de Utrechtse ambitie van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.



¹ Naast deelmobiliteit bestaat er ook gedeelde mobiliteit. Hier is sprake van als particulieren privévoertuigen onderling delen zonder tussenkomst van een commerciële partij.

1.2 Waar staan we nu

Deelmobiliteit bestaat al enige tijd in Utrecht en laat, zeker de laatste twee jaar, een gezonde groei zien. De eerste (commerciële) deelauto's zijn medio jaren negentig in Utrecht geplaatst. In 2007 ontstond er voor het eerst beleid gericht op het faciliteren van parkeerplaatsen voor deelauto's ('Beleidsregels Autodate'). Utrecht kent een brede en langjarige aanpak voor het stimuleren van autodelen, vanaf 2015 in het kader van het 'Actieplan Schoon Vervoer'. Per 100.000 inwoners heeft Utrecht al enkele jaren het hoogste aantal deelauto's (CROW/KiM, 2021). Vanaf 2019 experimenteerden we met deelfietsen via een stadsbreed Living Lab. In 2021 hebben we het deelaanbod op straat uitgebreid door een pilot met e-deelbakfietsen en de introductie van een vergunningstelsel voor deelfietsen, e-deelfietsen en e-deelbromfietsen. In de onderstaande figuur staat het huidige aanbod van deelmobiliteit in Utrecht.

Deelauto¹ (waarvan ~25% elektrisch)	Amber	5
	Greenwheels	270
	Hely	6
	MyWheels	317
	Onze Auto	5
	Stapp.in	2
	Sixt Share	9
	We Drive Solar	150
	Totaal aantal deelauto's	764
	E-deelbakfiets	Cargoroo
E-deelbromfiets	TIER	300
E-deelfiets	TIER	500
Deelfiets	OV Fiets	Ca. 2.500

Figuur 1. Aanbod deelmobiliteit in Utrecht, per voorjaar 2022. Particulier autodelen is niet weergegeven.

De volgende geldende (beleids)kaders hebben betrekking op de Utrechtse ambities op het terrein van deelmobiliteit, samenwerking met aanbieders, parkeren en gebruik van deelvoertuigen in de bestaande stad en regels voor deelmobiliteit in nieuwe (bouw)ontwikkelingen:

- Beleidsregels Autodate (2007)
- Plaatsingsleidraad en inrichtingskaders publieke laadinfrastructuur (2020)
- Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021)
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)
- Parkeervisie (2021)
 - Module Parkeernormen (2021)
 - Raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds is in voorbereiding
 - Beleidsregel Parkeernormen Auto (2021)
- Algemene Plaatselijke Verordening (verbod commercieel aanbieden tweewielers 2020)
- Vergunningstelsel Deeltweewielers (2020)

1.3 Wat is er nodig

Om meerwaarde te bieden voor de stad moet deelmobiliteit een boost krijgen en een volwaardig onderdeel worden van het Utrechtse mobiliteitssysteem. Deelmobiliteit vanzelfsprekender laten worden dan de eigen auto (zie ambitie in hoofdstuk 3) vraagt om een kwantitatieve en kwalitatieve schaa sprong. Die is alleen mogelijk met de volgende stappen:

1. Deelmobiliteit verankeren in de verschillende bestaande beleidskaders. Voor deeltweewielers is per 1 januari 2021 het nieuwe vergunningstelsel geïntroduceerd. Voor de deelauto geldt dat het actualiseren van de verouderde beleidsregels voor de samenwerking met deelautoaanbieders uit 2007 noodzakelijk is. De voorbereidingen zijn eind 2021 gestart. De acties in dit kader worden in dit plan beschreven, maar volgen een separaat bestuurlijk proces.
2. Een samenhangend plan van aanpak² met lopende en uit te voeren acties om deelmobiliteit te reguleren in de openbare ruimte, het regisseren van de groei van aanbod en het stimuleren van gebruik. Dit plan:
 - creëert samenhang en overzicht in de veelheid aan acties gericht op deelmobiliteit;
 - kent een integrale benadering, waarbij alle typen deelvervoer elkaar versterken, en er aandacht is voor de bestaande stad én nieuwe bouwontwikkelingen; en
 - geeft richting aan onze samenwerking met marktpartijen en schept duidelijkheid voor gebruikers en de gemeentelijke organisatie.

Om ons van de juiste informatie te voorzien, spraken we de afgelopen jaren voor verschillende doeleinden met vertegenwoordigers van enkele Nederlandse en buitenlandse steden en de verschillende deelmobiliteitsaanbieders.



Positionering van dit plan van aanpak

De RSU is het centrale koersdocument binnen het ruimtelijk domein. Daarin is als principe benoemd dat openbaar vervoer en deelmobiliteit voorrang krijgen boven individueel gemotoriseerd vervoer (RSU, p.13). Het Mobiliteitsplan 2040 is een thematische uitwerking van de RSU. In dat document is ook de belangrijkste ambitie voor deelmobiliteit vastgelegd (hoofdstuk 3). Het voorliggende plan is een nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan. Het maakt inzichtelijk welke concrete acties de gemeente onderneemt om toe te groeien naar de ambitie die is vastgelegd in het Mobiliteitsplan.

² Hiermee geven we invulling aan de (overgenomen) motie 'Rol van de overheid bij deelmobiliteit' (21/T241), zoals beschreven in de Raadsbrief Anders Reizen (7357682/211111749.hb), waarin partijen vragen om het opstellen van een plan van aanpak.

2 Leidende principes, randvoorwaarden en rollen

In dit hoofdstuk staan de leidende principes die we gebruiken voor de keuzes en acties die in dit plan van aanpak staan. Ook beschrijft het de randvoorwaarden voor succes en welke rollen de gemeente Utrecht vervult om de ambities waar te maken.

2.1 Leidende principes

2.1.1 Een volwaardig alternatief voor de eigen auto

Gemak, comfort en de zekerheid van een eigen auto voor de deur zijn belangrijke redenen voor mensen om vast te houden aan hun privéauto. Ook in een compacte stad als Utrecht. Een serieus alternatief bieden voor de privéauto én het mogelijk maken voor inwoners om blijvend een autoluwe leefstijl vol te houden, vraagt om forse inspanningen de komende jaren. Het vraagt om een kwaliteit van deelmobiliteit die de voordelen van een eigen auto voor de deur minimaal evenaart, zowel in de bestaande stad als op ontwikkellocaties. Concreet:

- Altijd in de buurt: toewerken naar aanbod 'op elke straathoek';
- Nooit misgrijpen: betrouwbaar aanbod dat toewerkt naar mobiliteitsgarantie;
- Toegankelijk: eenvoudig te vinden, te gebruiken, inclusief en duidelijke spelregels;
- Keuzevrijheid: keuze in vervoersmiddelen en proposities, ook in bouwontwikkelingen³;
- Betaalbaar: voor een groeiende groep een financieel aantrekkelijk alternatief.

Het vraagt ook dat wij als gemeente in ons beleid en kaders deelmobiliteit minimaal dezelfde rechten toekennen als de eigen auto en maximaal dezelfde plichten.

2.1.2 Publieke waarden

Bij het uitvoeren van de plannen zijn de publieke waarden die belangrijk zijn voor de stad uitgangspunt in de keuzes rondom mobiliteit:

- Inclusiviteit (toegankelijkheid voor iedereen);
- Duurzaamheid (schoon vervoer);
- Efficiënte benutting van de openbare ruimte;
- Gezondheid (actieve mobiliteit, schone lucht).

De groei van deelmobiliteit moet leiden tot bewustere keuzes. We houden scherp in de gaten dat de groei van deelmobiliteit niet leidt tot meer gereden autokilometers in de stad, en we proberen vervanging van OV- en fietsritten te voorkomen. Om een gelijk speelveld en samenhang van deelmobiliteit te bewaken, hanteren we de publieke waarden ook in bouwontwikkelingen via het Mobiliteitsbeheerplan in de Module Parkeernormen van de Parkeervisie. Keuzes gemaakt met het oog op het bewaken van publieke waarden zullen soms schuren met het eerste leidende principe en met de belangen van de

³ In de Raadsbrief Anders Reizen (7357682/211111749.hb) geven we een nadere toelichting op de mogelijkheden en beperkingen van de gemeente inzake het toezien op keuzevrijheid in aanbieder, diversiteit in aanbod en diversiteit in abonnementen voor deelauto's naar aanleiding van de motie 'Keuzevrijheid deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen' (2020/M307).

markt. Daarom zoeken we steeds naar de juiste balans tussen een gezonde marktwerking en onze maatschappelijke waarden.

2.1.3 Samenwerken met de markt

We vinden het belangrijk om zowel aanbieders als gebruikers zekerheid te bieden. Aanbieders hebben een investeringsperspectief nodig, bewoners willen duidelijkheid, zekerheid over beschikbaarheid en betaalbaarheid. Deelmobiliteit is een dienst die voornamelijk door private partijen wordt geleverd. De mogelijkheden om te sturen op een private dienst zijn beperkt(er) dan voor een publieke dienst zoals openbaar vervoer. In de meeste deelmarkten hebben aanbieders nog geen solide businesscase. Door samenwerking met de markt – inclusief organisaties rondom bouwontwikkeling – zoeken wij naar een optimale balans tussen de levensvatbaarheid en continuïteit van de initiatieven in de markt en de bewaking van onze maatschappelijke doelen. Een voorbeeld is de betaalbaarheid van deelmobiliteit voor specifieke doelgroepen. Als gemeente gaan we het gesprek aan met aanbieders over hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. Mede daardoor biedt TIER Utrechters met een laag inkomen via de U-pas een korting van 75% op het gebruik van de elektrische deelfiets en e-deelbromfiets. Bovendien proberen we meer zicht te krijgen op factoren die een rol spelen bij de toegang tot deelmobiliteit voor minder draagkrachtige groepen. Onder meer via de buurthub Krachtstation Kanaleneiland, waar U-pas houders korting zullen ontvangen bij gebruik van een bakfiets en door het Krachtstation geëxploiteerde deelauto. We ondersteunen slimme manieren om deelmobiliteit een meer publiek karakter te geven, daar waar de markt er niet in slaagt een betaalbaar en voor iedereen toegankelijk aanbod te creëren. Voorstellen leggen we te zijner tijd voor aan het stadsbestuur. We zijn ons bewust van het feit dat marktordening voor deelmobiliteit nog moet plaatsvinden en dat er mogelijke negatieve gevolgen kunnen zijn voor onze bewoners, bijvoorbeeld als de aangeboden diensten zich niet genoeg ontwikkelen naar een inclusief een laagdrempelig aanbod. We ontwikkelen kennis ten aanzien van dit onderwerp en gaan het gesprek aan met andere steden, het ministerie van I en W en zo nodig Brussel en de deelmobiliteitsaanbieders.

2.1.4 Op zoek naar de juiste formule

We realiseren ons dat een Utrechtse schaa sprong in deelmobiliteit alleen mogelijk is als we aan meerdere 'knoppen' tegelijk draaien. We hebben in de afgelopen jaren al veel geleerd, maar er is ook nog veel dat we niet weten. Bovendien ontwikkelt deelmobiliteit zich voortdurend en komen er steeds nieuwe modaliteiten en proposities bij. Ook staat deelmobiliteit niet op zichzelf. Andere beleidskaders, zoals het Parkeerbeleid, zijn van invloed op de groei en ook landelijk beleid kan kansen bieden om deelmobiliteit in Utrecht te laten groeien. In onze aanpak draait het om uitproberen, leren, evalueren en bijsturen/verbeteren om uiteindelijk te komen bij de beste formule voor Utrecht. Het doel is steeds om zicht te krijgen op de beste passende acties voor de verschillende doelgroepen en buurten om zo gericht op te schalen. Door ook deel te nemen aan landelijke (en zo nodig Europese) samenwerkingsverbanden zorgen we ervoor dat Utrecht met de marktontwikkelingen mee gaat en ook een bijdrage levert aan het tot stand komen van een landelijke uniformiteit in het beleid.

2.1.5 Verantwoorde groei naar een stadbreed aanbod

We bieden deelmobiliteit aan daar waar er vraag naar is. Per gebied, wijk of buurt kijken we naar behoefte, kansen en belemmeringen. Met participatie van bewoners en bedrijven krijgen we hier beter zicht op. Zo groeien we stap voor stap naar een stadbreed aanbod. Tegelijkertijd is er een flinke schaa sprong nodig en is nog lang niet elke Utrechter bekend met deelmobiliteit en de voordelen. We hebben geleerd dat goed zichtbaar aanbod de vraag kan aanwakkeren. In de eerstkomende jaren zetten we daarom in op het vergroten van aanbod in de stad en op leren over vraagontwikkeling en -stimulering

om een gedragsverandering te versnellen. We hebben oog voor goede plaatsing, een ingroeiperiode voor nieuw aanbod en goed gebruik van voertuigen. Naarmate deelmobiliteit meer voet aan de grond heeft gekregen, zal de groei steeds vaker organisch plaatsvinden op basis van vraag. Deelmobiliteit kan pas echt succesvol worden als het zich niet beperkt tot de grenzen van onze stad. Daarom spannen we ons ook in om toe te werken naar een regionaal systeem en samenhang met aanbod in heel Nederland.

2.1.6 Stap voor stap naar brede adoptie van deelmobiliteit

We willen dat alle bewoners van Utrecht kunnen profiteren van deelmobiliteit. Er is nog veel winst te behalen bij doelgroepen die van nature of met een klein zetje de transitie van bezit naar gebruik inzetten. En er is nog veel te leren over de kansen en barrières voor doelgroepen voor wie deelmobiliteit minder vanzelfsprekend is (zoals bewoners met een laag inkomen).

In nieuwbouw waar parkeerplaatsen niet voor ieder huishouden beschikbaar zijn, zorgen we dat aanbod van deelmobiliteit het uitgangspunt is. In de bestaande stad zetten we vooral in op bewoners in parkeervergunningplichtig gebied waar de druk op de openbare ruimte het grootst is. We verwachten het grootste effect als we de acties toespitsen op de bewoners die:

- niet gehecht zijn aan een eigen auto of autorijden, maar soms een extra of ander voertuig (auto, bakfiets of bromfiets) nodig hebben; en/of
- slimme financiële keuzes willen maken tussen het bezitten of gebruiken van een voertuig (auto, scooter, (bak)fiets); en/of
- bezig zijn met duurzaamheid en graag een bewuste keuze willen maken; en/of
- graag vooroplopen in het uitproberen en gebruik van nieuwe producten en diensten.

Naast deze focus, besteden we gerichte aandacht aan andere doelgroepen en de rest van de stad (zie bijlage 1). In gebieden waar geen vergunningplicht is en de druk op de openbare ruimte minder groot, richten we onze pijlen met name op afname van tweede autobezit. Via experimenten, onderzoek en samenwerking met andere gemeenten, leren we onder welke condities doelgroepen die minder makkelijk te bedienen zijn, bereid en in staat zijn de overstap naar deelmobiliteit te maken. Bezoekers en forenzen profiteren van deelmobiliteit op overstappunten.

2.2 Randvoorwaarden voor succes

2.2.1 Maatregelen gericht op verminderen autobezit- en gebruik

De snelheid en het succes waarmee deelmobiliteit in Utrecht gemeengoed wordt is mede afhankelijk van de mate waarin eigen autobezit- en gebruik wordt ontmoedigd. Het verminderen van parkeerplaatsen, het invoeren van vergunningplicht, het duurder maken van parkeren en maatregelen om autoritten in de stad onmogelijk of onaantrekkelijk te maken zijn instrumenten om te sturen op het aantal rijdende en stilstaande auto's en daardoor bij te dragen aan de leefbaarheid. Als onderdeel van de nieuwe Parkeervisie (2021) zijn de parkeernormen in de stad en bij nieuwe ontwikkelingen aangescherpt. Het stadsbestuur vindt dat de gebruiker moet betalen voor de ruimte die wordt ingenomen door de (privé)auto. In het Coalitieakkoord 2022-2026 kondigt het college aan dat op termijn in de gehele stad parkeerbelasting wordt ingevoerd. Daarnaast zetten we jaarlijks 0,5-1% van de bestaande parkeerplekken om in ruimte voor fietsenrekken, vergroening en verblijf.

2.2.2 Interne samenwerking: deelmobiliteit is breder dan mobiliteit alleen

De ambitie en ontwikkeling van aanbod en gebruik van deelmobiliteit vertaalt zich tot ver buiten het mobiliteitsdomein. Het raakt onder andere aan openbare ruimte, gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, gezondheid en de sociale opgave. Samenwerking binnen de gemeente is daarom van belang. Alleen als we deelmobiliteit breed omarmen in beleid, werkwijze, procedures en samenwerking krijgt het de plek die we in het Mobiliteitsplan ambiëren (zie actielijn IV, hoofdstuk 4).

Om deelmobiliteit in de hele stad te laten doorbeken en daarmee inclusiever te maken, is bredere samenwerking ook nodig. Samen denken we na over welke bijdrage deelmobiliteit kan leveren aan het verbeteren van kansengelijkheid, bijvoorbeeld door het verbeteren van betaalbaarheid en toegankelijkheid. We zoeken naar slimme koppelkansen en combinaties.

2.2.3 Slagkracht: benodigde mensen en middelen

Het plan van aanpak deelmobiliteit vraagt om financiële middelen en de uitbereiding van het team. De inzet (inclusief personeel) voor de uitvoering van het plan van aanpak wordt gedekt uit het programma Bereikbaarheid (MPB). Hiervoor is er binnen het MPB 2022 voor het jaar 2023 0,675 miljoen euro beschikbaar gesteld. In het coalitieakkoord is er vanaf 2024 budget beschikbaar voor deelmobiliteit, binnen de middelen voor Anders Reizen. Vanuit deze middelen wordt in 2024 0,450 miljoen euro en in 2025 1,125 miljoen euro gereserveerd voor dit plan van aanpak.

Op basis van de beschikbare middelen starten we in 2023 en 2024 met maatregelen waarbij de focus ligt op het inregelen van (het beleid) van deelmobiliteit, zoals het reguleren van de openbare ruimte, het organiseren van dataverzameling, monitoring en de transitie naar zero emissie.

Vanaf 2025 zijn er meer stimulerende maatregelen geprogrammeerd die zich richten op kansrijke doelgroepen, bijvoorbeeld uiteenlopende vormen van probeertegoed. Dit zijn tevens acties die arbeids- en budgetintensief zijn. Bij de jaarlijkse afweging van de beschikbare middelen binnen het MPB wordt gekeken naar aanvullende dekking voor deze acties in 2023 en 2024 met als doel een versnelling aan te brengen richting het realiseren van de ambitie. Ook onderzoeken we andere externe oplossingen (zoals samenwerking met Goedopweg en subsidieaanvragen).

2.3 De verschillende rollen van de gemeente

Het realiseren van onze stevige ambitie op deelmobiliteit vraagt om een actieve houding van de gemeente, samen met de aanbieders en gebruikers. De markt in deze eerste fase volledige vrijheid bieden, verkleint volgens ons de kans dat deelmobiliteit gezond groeit in Utrecht. We denken dat de gemeente in de eerste jaren tot ca. 2026 verschillende rollen naast elkaar moet vervullen om deelmobiliteit in goede banen te leiden. We monitoren deelmobiliteit nauwgezet en op basis van actuele ontwikkelingen bepalen we welke vorm van sturing nodig is. Op (middel)lange termijn, als deelmobiliteit aanslaat, verwachten we dat slechts minimale bijsturing door de gemeente noodzakelijk is.

De gemeente wil de eerste jaren grip houden. Door deelmobiliteit te reguleren kan draagvlak in de samenleving toenemen. We moeten er ook voor zorgen dat het plaatsen van deelvoertuigen op straat niet leidt tot onveiligheid, overlast en verrommeling. We reguleren het aanbod door opname van deelmobiliteit in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening). Alleen met een vergunning kunnen aanbieders van deeltweewielers nu voertuigen op straat aanbieden. Voor deelauto's werken we aan een

nieuw samenwerkingsmodel. Zo komen we tot gecontroleerde groei, en creëren we duidelijkheid voor aanbieders én gebruikers.

We willen als gemeente mede kunnen bepalen hoe aanbod van deelmobiliteit zich ontwikkelt in Utrecht, maar ook landelijk willen we onze bijdrage hieraan leveren. Op deze manier zorgen we dat het optimaal bijdraagt aan het realiseren van onze maatschappelijke doelstellingen. We regisseren de totstandkoming van een stadsbreed netwerk en zoeken actief de samenwerking met deelaanbieders op. Ook faciliteren we bewonersinitiatieven. We sturen op herkenbare, zichtbare en toegankelijke uitgiftelocaties, op vindbaarheid via MaaS-apps en op voorwaarden voor monitoring en data-uitwisseling. In de nieuwe Parkeervisie hebben we geborgd dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis wordt gereduceerd als er duurzame deelmobiliteit wordt geplaatst, waarbij we ook sturen op het koppelen aan stadsbreed aanbod.

We vinden het belangrijk dat deelmobiliteit daadwerkelijk een toegevoegde waarde heeft voor onze inwoners en het beschikbare aanbod zo goed mogelijk benut wordt. Daarom stimuleren we ook het gebruik van deelmobiliteit de komende jaren op uiteenlopende manieren.

3 Een schaalsprong als ambitie

In dit hoofdstuk maken we onze doelen duidelijk aan de hand van cijfers en leggen uit hoe we dit monitoren. Onze overkoepelende ambitie is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040 (p. 60): bewoners hoeven in de toekomst geen privéauto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van onder andere deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. De Utrechtse ambitie is dus om een keuze voor deelmobiliteit voor bewoners vanzelfsprekender te laten zijn, dan het bezitten van een auto. Deze ambitie wordt herhaald in het Coalitieakkoord 2022-2026. Met dit plan van aanpak sturen we op een toename van het gebruik van deelmobiliteit. We verwachten dat die groei een bijdrage levert aan de afname van het bezit van de eigen (tweede) auto in Utrecht. Zowel de toename van het gebruik van deelmobiliteit als afname van privéauto bezit volgen we op de voet en we benoemen concrete doelstellingen bij een aantal jaren.

3.1 Kwantitatieve ambitie en het meten van effect

We streven ernaar dat meer dan 60% van de Utrechters deelmobiliteit gebruikt. Met actieve vormen, zoals de (e-)deelfiets en e-deelbakfiets voorop⁴. Als de acties in dit plan van aanpak succesvol worden uitgevoerd in samenwerking met de marktpartijen, en mede afhankelijk van de genoemde externe ontwikkelingen, verwachten we dat deze ambitie haalbaar is rond 2030. Bij succes is na 2030 een verdere stijging realistisch. Om het effect van onze inspanningen te meten, monitoren we via de inwonersenquête het gebruik van deelmobiliteit en (eerste en tweede) autobezit.

Gebruik deelmobiliteit

- Het percentage bewoners dat aangeeft dat ze zelf of iemand in hun huishouden in de afgelopen 12 maanden gebruik heeft gemaakt van deelmobiliteit.
- Het percentage bewoners dat aangeeft dat ze zelf of iemand in hun huishouden in de afgelopen 12 maanden gebruik heeft gemaakt van een deelauto.

We volgen het gebruik van alle deelmodaliteiten. Het is nog te vroeg voor doelstellingen per vervoermiddel. Eerst moeten we meer inzichten opdoen over de impact van deelmobiliteit op het totale reisgedrag. Aan de ontwikkeling van het gebruik van de deelauto hebben we wel een ambitie gekoppeld. Dit gebruik meten we al langere tijd en we weten dat dit het grootste effect heeft op privéauto bezit- en gebruik.

We streven allereerst naar een afname van het autobezit in de wijken waar de druk op de openbare ruimte groot is en er veel alternatieven zijn. Dit zijn de wijken binnen de snelwegring en het vergunningplichtige gebied. Daar waar het autobezit hoger is en de ruimtelijke opzet en leefstijlen anders, zoals in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern, streven we (in eerste instantie) naar een afname van het tweede autobezit. We verwachten hier een duidelijk dalende trend, maar koppelen dit niet aan concrete ambitiecijfers. Het bredere mobiliteitsbeleid en externe factoren (zoals de doorbraak van

⁴ De verwachting is dat Utrechters, zeker de komende jaren, relatief weinig deelfietsen in de eigen stad zelf zullen gebruiken. Voor voor- en natransport in Utrecht zullen ze, als ze dat met de fiets doen, vooral hun eigen fiets gebruiken. Deelfietsen in Utrecht zullen vooral worden gebruikt door bezoekers en forenzen.

duurzame technologieën en landelijke wet- en regelgeving), hebben te veel invloed op de ontwikkeling van deze cijfers.

Bezit eigen (eerste en tweede) auto

- Het percentage huishoudens dat in het bezit is van een eigen auto (inclusief leasevoertuig).
- Het percentage huishoudens dat in het bezit is van een tweede eigen auto (inclusief lease voertuig) in Leidsche Rijn (LR) en Vleuten-De Meern (VdeM).

In de onderstaande tabel worden de kwantitatieve doelen weergegeven tot 2030 voor (de groei van) het gebruik van deelmobiliteit en (de verwachte afname) van het eigen (eerste en tweede) autobezit. Over de voortgang op deze indicatoren rapporteren we via bestaande kanalen en een nieuw op te zetten jaarlijkse monitoringsrapportage, specifiek over deelmobiliteit (zie actielijn IV, actie 2).



Indicator	2019 (Realisatie)	2021 (Realisatie)	2023 (Doelstelling)	2026 (Doelstelling)	2030 (Doelstelling)
Percentage huishoudens dat gebruik maakt van deelmobiliteit*	Niet beschikbaar	17%	20%	40%	60%
Percentage huishoudens dat gebruik maakt van een deelauto*	9%	10%	15%	25%	40%
Percentage huishoudens met één of meerdere personenauto's	67%	68%	Dalende trend		
Percentage huishoudens met twee of meer auto's in LR/VdeM	LR 30% VdeM 41%	LR 26% VdeM 37%	Dalende trend		

*) Exclusief delen via een informeel netwerk: lenen van burens, familie of vrienden.
Dit betreft ook gebruik van deelmobiliteit buiten de gemeentegrenzen van Utrecht.

4 Actieprogramma

Utrecht heeft de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met deelmobiliteit. Sommige acties in dit actieplan zijn al eerder ingezet en lopen mogelijk door. Alle acties krijgen een indicatie die de prioritering en fasering in de tijd zichtbaar maakt, waarbij beschikbaarheid van de middelen de uiteindelijke fasering bepaalt:

- **LOPEND**: al in gang gezet;
- **KORTE TERMIJN**: acties vanaf nu tot 2,5 jaar (2023-2024);
- **STRAKS**: tussen 3 en 6 jaar (2025-2028); en
- **LATER**: > 6 jaar (2028 en verder).

De acties voor de kortere termijn (**KORTE TERMIJN**) zijn zo concreet mogelijk uitgewerkt in dit plan van aanpak. Op basis van monitoring stellen we onze aanpak zo nodig tussentijds bij. Op basis van de kennis en ervaring en een evaluatie van het plan van aanpak, bepalen we de prioriteiten en concrete (vervolg)acties voor de verdere toekomst. Voor **LATER** beperken we ons in dit plan dus vooral op het beschrijven van (mogelijke) ontwikkelrichtingen.

De acties in dit plan zijn geordend op de volgende actielijnen:

- I. Reguleren van de openbare ruimte
- II. Regisseren van stadsbreed en duurzaam aanbod
- III. Stimuleren van gebruik
- IV. Borging in de gemeentelijke organisatie

I. Reguleren van de openbare ruimte

De leidende principes en keuzes die we in dit plan van aanpak beschrijven moeten verankerd worden in het gemeentelijk beleid. Het aanbod van deelmobiliteit wordt grotendeels uitgegeven in de openbare ruimte. Deze schaarse en kostbare ruimte willen wij als stad zo goed mogelijk benutten. Wij willen regie houden op de geboden kwaliteit en de borging van publieke waarden en er alles aan doen om overlast te voorkomen. We zetten in op de volgende acties:

- Het vergunnen van deelvervoer
- Het stellen van voorwaarden aan deelmobiliteit
- Het inrichten van de openbare ruimte voor deelmobiliteit

I. Reguleren openbare ruimte			
	Lopend	Korte termijn (2023-2024)	Straks (2025-2028)
Vergunnen van deelvervoer	(1) Uitvoeren vergunningstelsel deeltweewielers	(1) Uitvoeren vergunningstelsel deeltweewielers	(3) Onderzoek uniforme vergunningsvoorwaarden
	(2) Toewerken naar nieuw samenwerkingsmodel autodelen		

Stellen voorwaarden aan deelmobiliteit	(4) Ontwikkelen landelijke standaard data-uitwisseling		
Inrichten van de openbare ruimte voor deelmobiliteit		(5) Pilot belijning openbare ruimte voor deeltweewielers	(7) Openbare ruimte permanent geschikt(er) maken
		(6) Onderzoek omvormen auto-parkeervakken deeltweewielers	

Het vergunnen van deelvervoer

1. **LOPEND** Sinds begin 2021 is het **vergunningstelsel voor deeltweewielers** van kracht. De vergunning voor e-deelbromfietsen (e-deelscooters) loopt tot 01/01/2023, de vergunning voor e-deelfietsen tot 01/07/2024. De vergunning voor deelfietsen is sinds begin 2022 niet ingevuld. Alle vergunningen kunnen met 2 x 1 jaar worden verlengd. Daarnaast loopt een pilot met de e-deelbakfiets in de vorm van een concessie. De contractmanager ziet toe op aanbod, gebruik en naleving van de vergunningsvoorwaarden. Hij zorgt voor de voorbereiding van besluitvorming over verlenging van de vergunning voor de drie categorieën.
2. **LOPEND** De 'Beleidsregels Autodate' uit 2007 zijn gedateerd omdat er in de afgelopen 15 jaar veel meer deelauto's, deelauto-aanbieders en verschillende deelauto-concepten zijn bijgekomen. **Nieuwe beleidsregels en aangescherpte voorwaarden** zijn daarom noodzakelijk. We hebben eind 2021 een marktconsultatie uitgevoerd om de markt actief te betrekken bij dit traject.
3. **STRAKS** We onderzoeken of we kunnen **toewerken naar uniforme vergunningsvoorwaarden toepasbaar op alle deelmodaliteiten** in de stad en grijpen het verlopen van de vergunningen voor deeltweewielers in de periode 2024 tot 2026 hiervoor aan.

Het stellen van voorwaarden aan deelmobiliteit

4. **LOPEND** In samenwerking met andere grote steden, CROW en het Ministerie van IenW werken wij mee aan de ontwikkeling en toepassing van **één datastandaard voor een uniforme uitwisseling** tussen aanbieders en steden (CDS-M). Deze standaard gaat zowel over de techniek als over het geheel aan benodigde overeenkomsten waarmee privacy en bedrijfsgevoeligheid worden geborgd. Door standaardisatie maken we uitwisseling van data ten behoeve van beleid, regulering van de openbare ruimte én contractmanagement beter mogelijk en makkelijker.

Het inrichten van de openbare ruimte voor deelmobiliteit

5. **KORTE TERMIJN** Het starten van **een pilot met belijning** in de openbare ruimte voor **deeltweewielers** zonder een vaste plek, in afstemming met bewoners. Met deze pilot onderzoeken we of hiermee parkeernauwkeurigheid en de vindbaarheid van de deelvoertuigen verbetert.
6. **KORTE TERMIJN** Het onderzoeken van de mogelijkheid om **autoparkeervakken (tijdelijk of permanent) om te vormen tot parkeerzones voor deeltweewielers**. Hiervoor wordt zowel gekeken naar de randvoorwaarden (vergunningen, vergoedingen) als naar de inrichting (zoals de inzet van fietsvlonders).
7. **STRAKS** Op basis van actie 5 en 6 maken we de openbare ruimte permanent geschikt(er) voor deeltweewielers en organiseren we daarmee het aanbod beter op straat.

II. Regisseren van stadsbreed en duurzaam aanbod

We werken toe naar een stadsbreed, duurzaam aanbod van deelmobiliteit in Utrecht. We bouwen het stedelijk netwerk van deelmobiliteit op vanuit 'nabijheidslogica'; deelaanbod op de hoek van de straat, op loopafstand van de voordeur. En vanuit 'netwerklogica'; bundeling van aanbod op knooppunten en in hubs gericht op de ketenreis (een reis met verschillende vervoersmiddelen). Bij het plaatsen van het aantal en type deelvoertuigen houden we rekening met de ruimtelijke, demografische en sociaaleconomische context. We verwachten daarbij op termijn een verschuiving van een aanbod gestuurde aanpak naar het beter inspelen op de vraag van doelgroepen. De A-B-C-zones uit het Mobiliteitsplan 2040 zijn het vertrekpunt voor het stapsgewijs uitrollen van deelmobiliteit in de openbare ruimte. In bijlage 2 hebben we tabellen opgenomen voor de ontwikkellogica en deelmobiliteit in deze zones. We zetten in op de volgende richtingen:

- Het bundelen van aanbod op specifieke locaties in buurten of op overstaplocaties
- Inzetten op een compleet aanbod met een sterke samenhang
- Het uitrollen van aanbod in voor hele stad en voor iedereen
- Inspelen op verandermomenten zoals herinrichting of uitbreiding vergunningplicht
- Inzetten van de transitie naar 100% zero emissie deelmobiliteit
- Overige acties die bijdragen aan de transitie van bezit naar gebruik

II. Regisseren aanbod			
	Lopend	Korte termijn (2023-2024)	Straks (2025-2028)
Bundelen aanbod in buurten of op overstaplocaties	(1) Inzet op en onderzoek naar deelhub in de buurt	(3) Ontwikkeling buurt- en wijkhubs**	(6) Aanbieder onafhankelijke clusterplekken voor deelauto's
	(2) Deelmobiliteitsaanbod in parkeergarages	(4) Ondersteunen organische hub-vorming	(7) Doorontwikkeling strategie hubs
		(5) Plaatsen deelmobiliteit bij overstappunten	
Inzetten op een compleet aanbod met samenhang	(8) Aanpak regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS	(9) Vervolg op de MaaS-pilot in Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern**	
		(10) Integratie van het aanbod van deelauto's in MaaS-apps	
		(11) Onderzoek condities voor free-floating	
Uitrollen van aanbod voor hele stad en voor iedereen	(12) Periodiek peilen interesse aanbieden deelfietsen	(14) Pilot met deelmobiliteit in buurthub Kanaleneiland	
	(13) Uitbreiden van het aanbod aan deeltweewielers op straat	(15) Inclusieve deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling	(17) Proposities en oplossingen die inclusiviteit bevorderen
		(16) Verkenning naar de mogelijkheden voor inclusieve deelmobiliteit	(18) Proposities én prikkels forenzen en bezoekers (GoW)
			(19) Maatwerk voor wijken zonder parkeervergunningplicht

Inspelen op verandermomenten	(21) Proef met het aanwijzen uitgiftelocaties voor deelauto's	(22) Plaatsen van deelmobiliteit bij herinrichtingsprojecten
		(23) Pilot deelfietsen tussen ontwikkelingen en OV-knopen
Inzetten transitie naar 100% zero emissie	(24) Faciliteren passend netwerk van laadinfrastructuur	(25) Ontwerpen oplossingen slimmer laden deelauto's
Overige acties van bezit naar gebruik	(26) Autodelen onder particulieren laten groeien	(27) Uitvoeren acties andere vormen van deelvervoer

** Benodigd budget afhankelijk van externe bijdragen en/of vervolg nog onzeker

Het bundelen van aanbod op specifieke locaties in buurten of op overstaplocaties

- LOPEND** We doen **onderzoek naar deelhubs in de buurt**. Een eerste pilot loopt sinds 2020 in de Grifthoekgarage. Een onlangs afgeronde studie buurthubs levert daarnaast voorstellen op voor andere pilotlocaties verspreid over Utrecht met elk een specifiek onderzoeksdoel. De ervaringen uit de Grifthoek en de uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we voor de ontwikkeling van nieuwe wijk- en buurthubs.
- LOPEND** Er is in het najaar van 2021 een **garageabonnement voor deelauto's** in de markt gezet. In parkeergarage Croeselaan zijn 17 deelauto's van 3 aanbieders geplaatst.
- KORTE TERMIJN** We breiden het aantal **wijk- en buurthubs** in de openbare ruimte en de gemeentelijke garages uit. Op dit moment zijn o.a. de volgende hublocaties in beeld: het Nicolaaskerkhof, het Krachtstation Kanaleneiland (zie actie 12), Parkeergarage Vaartsche Rijn en de Springweggarage.
- KORTE TERMIJN** Op locaties waar meerdere aanbieders van deelauto's naast elkaar staan of waar meerdere aanbieders een aanvraag voor indienen, proberen we ook andere voorzieningen en/of een ander type deervoertuigen te plaatsen zodat zich **een hub** vormt, daar **waar groeiende vraag** waarschijnlijk is.
- KORTE TERMIJN** Om ketenreizen te stimuleren plaatsen we **deelmobiliteit bij multimodale overstappunten** zoals NS-stations en P+R's. We doen dit in samenwerking met stakeholders zoals ProRail, NS en Goedopweg. We onderzoeken daarbij of het mogelijk is om elektrische deeltweewielers gebruik te laten maken van inpandige stallingen.
- STRAKS** **Aanbieder onafhankelijke clusterplekken/dropzones voor deelauto's**. Indien we in Utrecht ook free floating en/of back-to-many systemen toelaten en naarmate ook het vaste aanbod in hubs flexibeler wordt, kunnen er experimenten worden opgezet met plekken (of vlekken) die gereserveerd zijn voor deelauto's, maar niet voor een specifieke aanbieder of kenteken.
- STRAKS** en **LATER** **We ontwikkelen de hubsstrategie door** tot een logisch en dekkend netwerk van deelmobiliteit in hubs dat samen met 'los aanbod' zorgt dat er altijd voldoende vervoersmogelijkheden op loopafstand zijn.

Inzetten op een compleet aanbod met een sterke samenhang

- LOPEND** Er is een **regionaal plan voor de opschaling van deelmobiliteit** (Korte Termijn Aanpak Versterken, 2022 t/m 2024) opgesteld door de partners binnen Goedopweg. Hier zetten we in op een regionaal vervoerssysteem van deelmobiliteit, waarbij het faciliteren van flexibeler gebruik van deelmobiliteit voor de reiziger tussen gemeenten kenmerkend is.

9. **KORTE TERMIJN** De **MaaS-pilot in Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern** loopt eind 2022 af en wordt vervolgens geëvalueerd. In Goedopweg-verband bepalen we of, en zo ja welk vervolg er op de pilot komt.
10. **KORTE TERMIJN** Een MaaS-platform maakt slimmer en duurzamer reizen toegankelijker, doordat via één app alle vervoersopties te plannen, te boeken en te betalen zijn. We onderzoeken hoe we **wenselijke integratie met MaaS** in het nieuwe deelautobeleid kunnen opnemen.
11. **KORTE TERMIJN** Om de doelgroep voor autodelen uit te breiden en meer flexibiliteit te bieden voor de gebruiker onderzoeken we hoe Utrecht **ook free-floating en back-to-many concepten** kan faciliteren. Een divers aanbod, dat aansluit op onze maatschappelijke doelen, maakt het voor inwoners aantrekkelijker en makkelijker om te kiezen voor de vorm die bij hun behoeften past. Free-floating deelauto's bieden meer flexibiliteit voor gebruikers, doordat ze het voertuig op punt A kunnen ophalen en op punt B weer kunnen inleveren en de kosten tijdens de huur niet doorlopen terwijl de gebruiker op de bestemming is. Het biedt de optie om interstedelijke ritten mogelijk te maken. Tegelijkertijd moet deze vorm van autodelen de meerwaarde voor de stad Utrecht nog bewijzen. Het risico op korte, binnenstedelijke ritten en substitutie van OV- en fietsritten is groter met free-floating deelauto's dan met de bestaande concepten. Met aanvullende voorwaarden en goede monitoring toetsen we aannames en volgen we de effecten nauwlettend, met oog voor eventuele perverse prikkels.

Het uitrollen van aanbod voor hele stad en voor iedereen⁵

12. **LOPEND** Via een marktconsultatie peilen we jaarlijks onder aanbieders of er interesse is in het **aanbieden van deelfietsen** in Utrecht.
13. **LOPEND** We werken samen met aanbieders aan het **uitbreiden van het aanbod aan deeltweewielers**, met als doel om in stappen toe te groeien naar een stadsbreed aanbod.
14. **KORTE TERMIJN** We onderzoeken via de **pilot met deelmobiliteit in buurthub Kanaleneiland** de motivaties en barrières van groepen die moeilijk toegang hebben tot mobiliteit, bijvoorbeeld vanwege een laag inkomen, beperkte digitale vaardigheden of taalachterstanden. Voor deze doelgroepen is er sprake van een aantal drempels voor gebruik, zoals prijs, abonnementsstructuur van sommige aanbieders en kosten die samenhangen met het betalen van borg en eigen risico. Op basis van de uitkomsten ontwikkelen we zo mogelijk een schaalbaar concept voor vergelijkbare locaties in Utrecht.
15. **KORTE TERMIJN** Samen met een woningcorporatie en projectontwikkelaar wordt binnen het kader van een Europees (Interreg-)project **een propositie ontwikkeld om deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen**, met specifieke aandacht voor sociale huurwoningen, **toegankelijk(er) te maken** voor midden en lagere inkomens. Propositie wordt in de praktijk getest in een pilot.
16. **KORTE TERMIJN** Samen met andere gemeenten (en evt. Het Rijk) starten we een **verkenning naar de mogelijkheden voor inclusieve deelmobiliteit**. We brengen bestaande inzichten en kennis bij elkaar om zo inzichtelijk te maken wat er nog nodig is om drempels weg te nemen zodat iedereen in de gemeente mee kan profiteren van deelmobiliteit. Hierin verkennen we

⁵ In de Raadsbrief Anders Reizen (7357682/211111749.hb) beantwoorden we de motie 'Deelmobiliteit ook voor ouderen en mindervaliden' (21/T234). We constateren dat commerciële aanbieders nog geen passende (maatwerk)oplossingen kunnen bieden vanwege de beperkte omvang van beide doelgroepen en de fase waarin de meeste deelmarkten zitten (nog geen solide businesscase). Acties gericht op deelmobiliteit voor iedereen hebben daarom op de kortere termijn vooral betrekking op lagere inkomens. Tegelijkertijd blijven we waar mogelijk zoeken naar mogelijkheden om deelmobiliteit ook voor deze doelgroepen aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld door aanbieders aan te spreken op toegankelijkheid en eenvoud bij het boeken en betalen).

specifiek oplossingen voor gebruikers die geen creditcard hebben en niet de middelen om mogelijke risico's behorend bij gebruik van deelmobiliteit af te dekken. Ook zetten we **mogelijke oplossingen voor de onrendabele top** van deelmobiliteit uiteen. Daar waar commerciële aanbieders te weinig potentie zien – bijvoorbeeld in bepaalde gebieden of voor bepaalde doelgroepen – gaan we op zoek naar mogelijke (maatwerk)oplossingen om toch, samen met de markt, aanbod te realiseren als we denken dat dit maatschappelijk meerwaarde biedt. Bijvoorbeeld het ontwerpen van een aanbod met diensten passend bij lagere inkomensgroepen, onderzoeken van de mogelijkheden voor een concessie (met overheidsbijdrage of omzetgarantie) of het inzetten van publieke organisaties als launching customers.

17. **STRAKS** Op basis van de inzichten en uitkomsten van de pilot in Kanaleneiland (actie 14) en de verkenning met mede-overheden (actie 16) richten we in Utrecht (of breder waar logisch) **proposities en oplossingen** in die drempels wegnemen en deelmobiliteit inclusiever maken.
18. **STRAKS** We betrekken werkgevers en publiekstrekkingen via Goedopweg om samen te komen tot **interessante proposities én prikkels voor forenzen en bezoekers** om deelmobiliteit te gebruiken, weliswaar niet als vervanging van OV. Er wordt ook onderzocht waar en hoe proposities gericht op dubbelgebruik ingezet kunnen worden. Bijvoorbeeld gebruik van zakelijke deelauto's door omwonenden.
19. **STRAKS** In wijken **zonder parkeervergunningplicht en hoog percentage autobezit** is permanent aanbod van deelmobiliteit vaak (nog) niet rendabel. We onderzoeken de mogelijkheid om samen met aanbieders te experimenteren met maatwerk voor wijken. Bijvoorbeeld deelvervoer op afroep, luxe typen deelvervoer, deelbakfietsen ter vervanging van de tweede (of derde) auto.
20. **LATER** Naar aanleiding van de mogelijkheden en adviezen uit actie 14 en 15, willen we investeren in **'deelmobiliteit voor iedereen'**. Hierbij zetten we in op de 'value case' van deelmobiliteit in plaats van op de 'business case'. Daarnaast kijken we naar verschillende mogelijkheden om ook aanbieders een aandeel in deze maatschappelijke verantwoordelijkheid te laten nemen.

Inspelen op verandermomenten zoals herinrichting of uitbreiding vergunningplicht

21. **KORTE TERMIJN** We onderzoeken hoe we aanbod beter kunnen sturen en procedures van plaatsing kunnen versnellen en vereenvoudigen. We doen een **proef waarbij we een aantal locaties voor deelauto's aanwijzen** op basis van inzichten en data. Voor deze locaties nemen we alvast aanwijzingsbesluiten zodat geïnteresseerde aanbieders direct aanbod kunnen plaatsen. Bij succes breiden we de methode uit over de stad. Het aanvragen van een passende locatie naar keuze blijft mogelijk voor aanbieders.
22. **STRAKS** We organiseren een **pilot rondom de herinrichting van een straat of gebied** (UPP4-projecten). Daarin onderzoeken we of er een stimulerende werking uitgaat van op de meest aantrekkelijke plaats ruimte voor deelmobiliteit creëren. Daarnaast oriënteren we ons op hoe en waar (bijvoorbeeld fiets- en autoparkeerbeleid) we specifieke normen voor deelmobiliteit voor herinrichtingsprojecten (vergelijkbaar met de parkeernormen voor nieuwbouw) kunnen vastleggen.
23. **STRAKS** We oriënteren ons op een **pilot rondom inzet van de deelfiets tussen grote gebiedsontwikkelingen en OV-knooppunten**. In ontwikkelingen zoals Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek worden duizenden extra fietsbewegingen verwacht. Een van de denkrichtingen is het voorbeeld van de 'Wisselfiets' pilot in Amsterdam.

Inzetten van de transitie naar 100% zero emissie deelmobiliteit

24. **KORTE TERMIJN** We ontwikkelen een **passend netwerk van laadinfrastructuur** en de juiste randvoorwaarden voor de transitie naar zero emissie (0% CO₂-uitstoot). We onderzoeken in welk jaar en met welke randvoorwaarden het realistisch en haalbaar is voor marktpartijen en gemeente om te verplichten dat deelauto's zero emissie zijn. De gemeente heeft, in afstemming met concessiehouders en deelautoaanbieders tijd nodig om voldoende laadinfrastructuur te organiseren. Bovendien willen we voorkomen dat het enkel aanbieden van elektrische deelauto's een rem vormt op de groei van het gebruik. We maken samen met de deelautoaanbieders en concessiehouders een plan voor de overgang van de huidige deelautovloot naar zero emissie inclusief een (ver)plaatsingsplan voor laadpalen op standplaatsen. Met aanbieders die worden toegestaan eigen laadpalen mee te nemen, sluiten wij een overeenkomst af.
25. **STRAKS** Experimenteren met/samen met aanbieders werken aan de inzet van **deelauto's in de balancerings van het energienet** en het ontwerpen van **oplossingen voor slimmer laden van deelauto's** zoals het voorkomen van laadpaalkleven, gebruik van snelladers en de inzet van technologie om te kunnen reserveren aan een openbare laadpaal voor deelauto's die gebruik maken van openbare laadinfra.

Overige acties die bijdragen aan de transitie van bezit naar gebruik

26. **KORTE TERMIJN** We zetten ons in om **autodelen onder particulieren – gedeeld autogebruik – te laten groeien** en kiezen een aantal maatregelen die hieraan bijdragen. Het autodelen onder particulieren kan plaatsvinden via een platform (zoals Snappcar), een coöperatie, of onderling tussen verschillende huishoudens. Er bestaat al een parkeervergunning die het autodelen tussen huishoudens in verschillende rayons mogelijk maakt. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om vaste parkeerplaatsen ook toe te kennen aan deelauto's van particulieren en coöperaties met het doel dit aanbod zichtbaarder en toegankelijker te maken. We onderzoeken tevens of het mogelijk is om andere incentives of privileges te koppelen aan het inzetten van de eigen auto als deelauto.
27. **STRAKS** We oriënteren ons op acties die zich richten op **andere vormen van deelvervoer** zoals 'ride sharing' of op een betere benutting van het bestaande wagenpark van (deel)auto's door een combinatie met carpooling of naar het idee van de proef met de 'wisselfiets'.
28. **LATER** We denken mee over geschikte **parkeerproducten die bij de transitie van bezit naar gebruik** en een toekomst van flexibel autogebruik met leen-, huur- en deelauto's of tijdelijke abonnementen op auto's. Te denken valt aan tijdelijke of verhandelbare parkeerrechten of het inrichten van parkeertegoeden die inwoners flexibel kunnen inzetten.

III. Stimuleren van gebruik

Om in stappen toe te groeien naar de ambitie (zie hoofdstuk 3) stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit. Stimuleren kan door enerzijds deelaanbod aantrekkelijker te positioneren dan privéauto's (zie actielijn II), en anderzijds beleid aan te scherpen (zie randvoorwaarden in hoofdstuk 2). Daarnaast zetten we in op de volgende richtingen:

- Het uitvoeren van onderzoek om zicht te krijgen op vraag(ontwikkeling), behoeften en wensen van doelgroepen
- Het inzetten van communicatie om voordelen en aanbod breed onder de aandacht te brengen
- Het op verandermomenten aanbieden van probeeraanbod om de drempel voor (nieuw) gebruik zo laag mogelijk te maken

- Het faciliteren en belonen van bewonersinitiatieven om afstand te doen van privéauto's en voertuigen te delen.

** Benodigd budget afhankelijk van externe bijdragen en/of vervolg nog onzeker

Het uitvoeren van onderzoek om zicht te krijgen op vraag(ontwikkeling), behoeften en wensen van doelgroepen

1. **LOPEND** We **monitoren** de toename van **het gebruik van alle vormen van deelmobiliteit** via de tweejaarlijkse Inwonersenquête. (zie ambitie en actielijn IV, actie 2). En we **verzamelen inzichten over gebruik** van deelmobiliteit via enquêtes die de aanbieders uitzetten. Dit is een eis in het vergunningstelsel voor deeltweewielers. Specifieke doelgroepen bevragen we via enquêtes en aanvullend organiseren we focusgroepen/gesprekken waar relevant.
2. **KORTE TERMIJN** De genoemde acties, gecombineerd met de andere acties gericht op

III. Stimuleren vraag			
	Lopend	Korte termijn (2023-2024)	Straks (2025-2028)
Uitvoeren onderzoek t.b.v. zicht op vraag(ontwikkeling)	(1) Monitoren gebruik deelmobiliteit en verzamelen inzichten over gebruik via aanbieders.	(2) Opstellen gebruikers-profielen t.b.v. gerichtere acties	
Het inzetten van communicatie	(3) Brede communicatiecampagne t.b.v. bewustwording	(3) Mogelijk vervolg van de campagne uit 2022**	
	(4) Aanpassen van de website van gemeente Utrecht	(6) Diverse initiatieven op het terrein van communicatie	
	(5) Ontwerp landelijke uniforme identiteit voor deelmobiliteitshubs	(7) Centraal informatiepunt voor bewoners	
Aanbieden probeeraanbod op 'slimme verandermomenten'	(8) Probeertegoed eerste gebruik (i.c.m. campagne; actie 4)		
		(10) Pilot probeeraanbod verandermomenten leven	(11) Pilot probeeraanbod verandermomenten stad
		(9) Pilot probeeraanbod voor omwonenden plaatsing	(12) Stimuleringsacties specifieke doelgroepen
			(13) O.b.v. resultaten permanent inrichten tegoeden
Het faciliteren bewonersinitiatieven		(14) Arrangement vervanging privéauto en leefbaarheid	(15) Stedelijke opschaling bewonersarrangement(en)

monitoring en evaluatie en data over gebruik (zie actielijn IV) zetten we in om scherp in beeld te krijgen welke **specifieke gebruikersprofielen** er zijn om onze **acties gericht en daarmee effectiever in te zetten**. Zo kunnen we ook onderscheid maken tussen doelgroepen, buurten in

de stad, type deelfervoer en de relatie met het autobezit (geen, één of twee auto's). Zie bijlage 1 voor een eerste aanzet.

Het inzetten van communicatie om voordelen en aanbod breed onder de aandacht te brengen

3. **LOPEND** In de eerste helft van 2022 voeren we een **brede communicatiecampagne** uit ("Blij dat ik deel"). Een eerste 'flight' (Q1) richt zich op het vergroten van het bewustzijn over (de voordelen van) deelmobiliteit. Een tweede 'flight' (Q2) richt zich op het aanzetten tot het (eerste) gebruik, in combinatie met een probeeraanbod (zie actie 9).
4. **LOPEND** De communicatiekanalen (o.a. website en wijkberichten over herinrichting) **van gemeente Utrecht passen we aan om inwoners wegwijs te maken in deelmobiliteit**. We maken het aanbod in de stad goed zichtbaar en het kostenvoordeel inzichtelijk.
5. **LOPEND** We werken samen met de andere grote steden, het ministerie van IenW en diverse provincies aan een ontwerp voor een landelijke **uniforme identiteit voor deelmobiliteitshubs**. We toetsen dit ontwerp op een aantal voorbeeldlocaties (o.a. hub Parkeergarage Vaartsche Rijn). De intentie is om deze identiteit door te voeren voor alle buurt- en wijkhubs in de openbare ruimte (zie actielijn II, acties 3 en 4) en de gemeentelijke parkeergarages, maar ook zoveel mogelijk digitaal (o.a. MaaS-apps).
6. **KORTE TERMIJN** We nemen **diverse initiatieven** op het terrein van **communicatie**. We ontwikkelen een 'message house' zodat in alle communicatie een eenduidige boodschap wordt gecommuniceerd. We besteden voortdurend aandacht aan het onderwerp deelmobiliteit op social media. Dit is een goede manier om continu het onderwerp onder de aandacht te brengen. We onderzoeken of het onderwerp voldoende inhoud heeft om er een apart kanaal (zoals Utrecht Fietst) voor in te richten of dat we dat via de bestaande kanalen van de gemeente doen.
7. **KORTE TERMIJN** We richten een **centraal (digitaal) informatiepunt** in over deelmobiliteit voor bewoners; deelfervoer@utrecht.nl. Vragen via dit punt geven inzichten die bijdragen aan de aanscherping van teksten op de website, antwoorden op veelgestelde vragen en lopende projecten. Bij het informatiepunt kunnen mensen ook terecht met klachten over deelmobiliteit. Verzoeken over aanbod in buurten en wijken worden behandeld in het loket om parkeerplekken op te heffen.

Het aanbieden van probeeraanbod om de drempel voor (nieuw) gebruik zo laag mogelijk te maken, zoveel mogelijk op 'slimme verandermomenten'

8. **LOPEND** Onderdeel van de brede communicatiecampagne (zie actie 3) is het verleiden van bewoners tot eerste gebruik van een deelfoertuig. Daartoe bieden we een **probeertegoed** van €40,- per persoon aan, zodat (ca. 2.000) inwoners laagdrempelig en goedkoop of gratis gebruik kunnen maken van het aanbod.
9. **KORTE TERMIJN** We ontwikkelen een **(pilot) probeeraanbod voor omwonenden** bij de uitbreiding van betaald parkeren in samenspel met de plaatsing van nieuwe deelfervoermiddelen in die gebieden.
10. **KORTE TERMIJN** In co-creatie met aanbieders formuleren en lanceren we een **(pilot) probeeraanbod gekoppeld aan verandermomenten in het leven van bewoners**. Dit zijn momenten waarop bewoners bewust nadenken over hun reisgedrag. In eerste instantie voor een jaar en mogelijk na effectmeting met een langere looptijd. De meest kansrijke verandermomenten waar de gemeente een duidelijke rol in speelt zijn verhuizing (naar en binnen de gemeente) en het behalen van het rijbewijs.
11. **STRAKS** We ontwikkelen een **(pilot) probeeraanbod gekoppeld aan verandermomenten van de stad**, omdat op deze momenten reispatronen en -routines tijdelijk worden doorbroken en

bewoners bewust nadenken over reisgedrag. Meest kansrijke verandermomenten: herinrichting van de openbare ruimte (bijv. verwijderen van parkeerplaatsen), bouw- en wegwerkzaamheden, plaatsen van laadinfrastructuur, invoering van vergunningplicht, verhoging van de parkeertarieven en uitbereiding van de milieuzone. We zetten deze actie in eerste instantie in voor één jaar en mogelijk na effectmeting voor een langere looptijd. Een voorbeeld waar we dit toepassen is de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard.

12. **STRAKS** We nemen het initiatief tot gesprekken met aanbieders om (tijdelijke) **stimuleringsacties** gericht op **specifieke doelgroepen** te ontwikkelen, zoals Utrechters met een laag inkomen. We verkennen bijvoorbeeld of het zinvol en haalbaar is om een speciale tariefstelling voor U-pas houders te hanteren. We vragen aanbieders onder welke condities zij deze stimuleringsacties kunnen inrichten. Te denken valt aan tijdelijke acties voor onderwijzers of mensen in de zorg. Stimuleringsacties voor werkgevers en werknemers is in de eerste instantie een verantwoordelijkheid van Goedopweg.
13. **STRAKS** en **LATER** We onderzoeken of het zinvol en haalbaar is om een **structureel pakket van stimuleringsmaatregelen** te ontwerpen op basis van de inzichten van de korte termijn stimuleringsregelingen. Te denken valt aan (maandelijkse) tegoeden voor bepaalde doelgroepen, of het **permanent inrichten** van een succesvol gebleken **probeeranbod**.

Het faciliteren en belonen van bewonersinitiatieven om afstand te doen van privéauto's en voertuigen te delen.

14. **KORTE TERMIJN** Het ontwikkelen van één of meerdere **(bewoners)arrangementen** met de mogelijkheid parkeerplaatsen in te ruilen voor deelmobiliteit in de straat in combinatie met bijvoorbeeld meer groen, straatmeubilair of verblijfsruimte. Groepen bewoners (straten) kunnen we op deze manier verleiden om gemakkelijker de overstap te maken van privévervoer naar gedeeld vervoer. Tegelijkertijd verbetert hiermee de leefkwaliteit door het opheffen van parkeerplaatsen en terugbrengen van andere functies in hun directe woonomgeving, in lijn met de ambitie van de coalitie om jaarlijks 0,5 – 1% van de parkeerplekken in de stad op te heffen. De arrangementen worden getest in een beperkt aantal pilots in Utrechtse straten. Uiteindelijk moeten bewoners die hiervan gebruik willen maken hun aanvraag kunnen doen via een toegankelijk (leefbaarheids)loket (conform voornemen Coalitieakkoord 2022-2026).
15. **STRAKS** en **LATER** Op basis van de leerervaringen in de pilots worden de arrangementen doorontwikkeld, met als doel om uiteindelijk te komen tot **stedelijke opschaling**, waarbij de gemeente één of meerdere standaard arrangementen structureel aanbiedt.

IV. Borging in de gemeentelijke organisatie

Deelmobiliteit is een relatief nieuwe manier van verplaatsen. Dat zien we ook terug in hoe deelmobiliteit momenteel binnen de gemeente Utrecht is georganiseerd. Om ervoor te zorgen dat deelmobiliteit wordt gezien als een duurzame, gemeenschappelijke opgave, is het noodzakelijk om de hele gemeentelijke organisatie mee te nemen. De organisatie moet ook qua kennis en capaciteit toegerust zijn op groei van deelmobiliteit in de stad. We zetten in op de volgende actierichtingen:

- Het organiseren van monitoring en evaluatie van aanbod, gebruik en projecten
- Het organiseren van betrokkenheid/medewerking van interne stakeholders
- Het ontwikkelen en stroomlijnen van procedures en werkprocessen
- Het organiseren van een goede en efficiënte samenwerking met externe partners

IV. Borgen organisatie

	Lopend	Korte termijn (2023-2024)	Straks (2025-2028)
Organiseren van monitoring en evaluatie	(1) Dashboard met informatie over aanbod en gebruik	(2) Opstellen monitoringsplan, verkennen plan enquête	
Organiseren van medewerking van interne stakeholders	(3) vastleggen wijze van samenwerking	(4) Vergroten betrokkenheid binnen organisatie	
Ontwikkelen en stroomlijnen procedures en werkprocessen	(5) We stroomlijnen procedures en werkprocessen	(7) Toolkits met communicatieproducten	
		(8) Werkstroom toetsen van plannen van ontwikkelaars	(8) Toetsen van plannen van ontwikkelaars
Organiseren samenwerking met externe partners	(9) Leveren bijdrage aan landelijke netwerken rondom deelmobiliteit	(12) Verbeteren samenwerking aanbieders	
	(10) Stimuleren regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS	(13) Inbreng lessen/ervaringen in nieuwe OV-concessie (PU)	(13) Inbreng lessen/ervaringen in nieuwe OV-concessie (PU)
	(11) Gemeenschappelijk toegepast onderzoek		

Het organiseren van monitoring en evaluatie van aanbod, gebruik en projecten

- LOPEND** We gebruiken **een dashboard** met relevante informatie over het aanbod en gebruik van deelmobiliteit in Utrecht. Input hiervoor is de daartoe ontwikkelde datastandaard (zie actielij II actie 5, CDS-M). Dit geeft managementinformatie (aantal voertuigen, gemiddeld gebruik per dag, etc.) weer. Daarnaast geeft het (geografische) inzichten die we kunnen gebruiken voor verdergaande beleidsvorming, handhaving/regulering en contractmanagement. Om dit in de praktijk te toetsen (inclusief de juiste afspraken over dataverwerking en privacy) voeren we een proef uit in samenwerking met andere grote gemeenten.
- KORTE TERMIJN** We stellen een **monitoringsplan** op waarmee we het effect van de acties in dit plan en de voortgang van onze ambitie meten. Deze gegevens gebruiken we voor beleidsvorming, bijsturing en verantwoording richting onder andere de Raad in de vorm van een jaarlijkse rapportage over deelmobiliteit. Bovendien **verkennen we de mogelijkheid voor het uitvoeren van een extra enquête over (deel)mobiliteit** onder Utrechters (zie hoofdstuk 3).

Het organiseren van betrokkenheid/medewerking van interne stakeholders

- LOPEND** We ontwikkelen **werkprocessen waarin de wijze van samenwerking** is vastgelegd. We denken hierbij aan een procedure voor de structurele betrokkenheid van de verantwoordelijken bij de plaatsing van deelmobiliteit op straat en de naleving/het voorkomen van overlast.
- KORTE TERMIJN** We dragen de ambitie op het terrein van deelmobiliteit en voorgenomen acties in dit plan uit via diverse gemeentelijke kanalen en via interne media. **Zo vergroten we de betrokkenheid.** Daarnaast verkennen we de mogelijkheid en meerwaarde van:
 - het inzetten van 'ambassadeurs' als linking-pin binnen diverse organisatieonderdelen;

- het organiseren van een 'deelmobiliteitstafel', waarin vertegenwoordigers van de belangrijkste interne stakeholders zitten;
- een nadere oriëntatie op de mogelijkheden waarop de gemeente het goede voorbeeld geeft richting de samenleving voor wat betreft het gebruik van deelmobiliteit.

Het ontwikkelen en stroomlijnen van procedures en werkprocessen

3. **LOPEND** We **stroomlijnen (operationele) procedures en (werk)processen**, en communiceren daarover, zowel in- als extern. Deelautoaanbieders hebben behoefte aan snelle en transparante procedures, bijvoorbeeld ten aanzien van het aanvragen van een parkeervergunningen en laadpalen. Aanbieders van deelfietsen en -scooters hebben eveneens behoefte aan heldere procedures en snel schakelen met de gemeente voor het plaatsen van deeltweewielers in de openbare ruimte. Hiertoe ondernemen we de volgende acties:
 - we onderzoeken hoe we bestaande procedures en werkprocessen efficiënter kunnen inrichten en het tempo van o.a. vergunningverlening kan worden versneld;
 - we verkennen of het haalbaar en wenselijk is om de aanvraagprocedures voor laadpalen en voor deelauto parkeervergunningen beter op elkaar af te stemmen of (deels) te integreren;
 - we beschrijven taken en verantwoordelijkheden en werkprocessen, en verspreiden deze, bijvoorbeeld via intranet. Dit doen we in afstemming met andere betrokken onderdelen;
4. **KORTE TERMIJN** Om deelmobiliteit goed te laten landen bij interne en externe stakeholders (zie ook actielijn III, actie 7) ontwikkelen we **toolkits met communicatieproducten** die we verspreiden via diverse kanalen, onder meer:
 - beschrijvingen van procedures/werkprocessen in relatie tot deelmobiliteit;
 - woordvoeringslijn en Q+A's ten behoeve van communicatie wethouder;
 - factsheets over voordelen van deelmobiliteit, aantal voertuigen, gebruik; en
 - een communicatie- / participatieleidraad bij plaatsing deelvoertuigen.
5. **KORTE TERMIJN** en **STRAKS** We richten een permanente werkstroom in voor het beoordelen van mobiliteitsbeheerplannen bij bouwontwikkelingen, het **monitoren en toetsen van de plannen** en inzet van het Bereikbaarheidsfonds.
 - In het **Mobiliteitsbeheerplan** (Parkeervisie) neemt de initiatiefnemer op hoe mobiliteit voor een bouwontwikkeling duurzaam en langdurig wordt geregeld. De (juridisch vastgelegde) afspraken met mobiliteitsdienstverleners zijn hierin opgenomen, onder andere over de kwaliteit en flexibiliteit van het mobiliteitsaanbod. De procedure voor het toetsen van mobiliteitsbeheerplannen moet nog worden uitgewerkt. Vanuit deelmobiliteit denken we hierover mee. Daarnaast toetsen we mobiliteitsbeheerplannen.
 - In de Parkeervisie wordt een op te richten **Bereikbaarheidsfonds** geïntroduceerd. Ontwikkelaars moeten een bijdrage doen aan dit fonds wanneer niet alle parkeerplaatsen (uitgaande van de parkeereis) aangelegd worden en geen alternatief wordt geboden. Met dit fonds dragen we bij aan alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals bestaande of geplande gemeentelijke deelhubs. Dit kan versnippering en niet efficiënte oplossingen voorkomen mits dit op gebiedsniveau wordt geregisseerd en bekostigd. Vanuit deelmobiliteit denken we hierover mee.

Het organiseren van een goede en efficiënte samenwerking met externe partners

6. **LOPEND** We leveren een actieve (personele en financiële) **bijdrage aan landelijke netwerken** zoals Natuurlijk Deelmobiliteit en het vervolg op City Deals en Green Deals. Hierin staat gezamenlijke kennisdeling en –ontwikkeling en het standaardiseren en harmoniseren van beleid(instrumenten) centraal. Ook vragen wij in deze en andere verbanden zoals de G4

aandacht voor de gevolgen van marktordening met als doel hier samen een marktordening te ontwikkelen die zoveel mogelijk publieke belangen dient.

7. **LOPEND** We stimuleren de **regionale samenhang van deelmobiliteit en MaaS** om toe te werken naar een regionaal dekkend netwerk. We doen dit via een bijdrage aan (de uitvoering) van het regionale uitvoeringsprogramma deelmobiliteit en MaaS van Goedopweg en we zoeken samenwerking met omliggende gemeenten om enkele ritten in de regio mogelijk te maken.
8. **LOPEND** We verstevigen structurele samenwerking om **toegepast onderzoek** te doen naar deelmobiliteit (in de regio). In dit kader zijn we in 2021 toegetreden tot een consortium met de Hogeschool Utrecht, het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM), de Provincie Utrecht en Goedopweg, op het thema Slimme en Duurzame Mobiliteit.
9. **KORTE TERMIJN** We willen de **samenwerking met de aanbieders versterken** en verder brengen dan de operationele processen. Tegelijkertijd zijn er een aantal thema's die een delicate balans vragen tussen overheid en markt, hierin willen samen met de markt toewerken naar regulering en werken aan innovaties en oplossingen. Met de komst van het nieuwe samenwerkingsmodel voor deelauto's zullen we samen met deelautoaanbieders een overeenkomst tekenen om de samenwerking vast te leggen. Reguliere bijeenkomsten en werkgroepen rondom bepaalde thema's zijn hier onderdeel van. Met de andere aanbieders van deelmobiliteit inventariseren we welke behoefte zij hebben omtrent het samenwerkingsproces en reguliere bijeenkomsten.
10. **KORTE TERMIJN** en **STRAKS** We blijven in gesprek met de Provincie Utrecht over onze inzichten en opgedane ervaringen met deelmobiliteit voor **doelgroepen met een smallere beurs** met het doel om te onderzoeken of en hoe deelmobiliteit – bijvoorbeeld als een soort aanvullend OV – een **plek** moet krijgen in de **nieuwe OV-concessie (2025)**.

BIJLAGE 1: Deelmobiliteitsaanbod, potentie en acties per gebiedstype

We willen graag de acties organiseren rondom specifieke gebruikersprofielen, onderscheid maken tussen type doelgroep en relatie met het autobezit om de acties gericht in te zetten. Daarvoor is meer inzicht in de gebruikers, toekomstige gebruikers, gebruik en de correlatie met het type wijk nodig. In het plan van aanpak zetten we in op het vergaren van data en inzichten door te leren van wat we doen (goede monitoring en evaluatie), data van aanbieders te verzamelen en meer grip te krijgen op vraagontwikkeling en behoeften van de verschillende doelgroepen. In de tabel hieronder maken we een eerste aanzet tot het combineren van gebiedstypes, bewoners, autobezit, aanbod en acties.

Gebiedstype (Autobezit, parkeerzone, ruimte, doelgroepen)	Passend aanbod per doelgroep (in gebiedstypen)	Potentie deelmobiliteit (Kansen & risico's)	Selectie acties gericht op verzilveren potentie of beheersing/wegnemen van risico's
Binnenstad + centrumgebieden Jaarbeurs, USP en Leidsche Rijn Centrum Autobezit: laag (ca. 0,3/0,4) Vergunningplicht (A-zone) Hoge druk op de openbare ruimte Veel bezoekers aan retail, horeca, evenementen. Veel alleenstaanden, studenten, starters.	Bezoekers en forenzen: o Deelfietsen o Deelscooters Last mile vervoer (voor de regio) Bewoners: o Deelauto o Deelbakfietsen o Deelscooters Voor de incidentele rit die niet met eigen fiets of ov wordt gemaakt	Kansen: o Last mile vervoer voor forenzen en incidentele reizigers. Deelmobiliteit (zichtbaar, herkenbaar) plaatsen op overstappunten (OV-hubs) in een ketenreis (deelauto's in garages). Risico's: o Substitutie lopen en fietsen, vergroting druk openbare ruimte door stalen deeltweewielers in de openbare ruimte. o Bewoners ontnemen van alternatieven voor de incidentele reis bij uitsluiten van deze zones voor bepaalde typen deelvervoer	o Plaatsing aanbod rondom OV-knopen, actielijn II actie 3 en 5 Croeselaan, Vaartsche Rijn o Acties gericht op bezoekers en forenzen, actielijn II actie 18 o Inzet op Mobility-as-a-service, actielijn II actie 9 en 10 o Bewoners bij bouw- en andere werkzaamheden verleiden tot parkeren op afstand i.c.m. aanbod deelmobiliteit actielijn III, actie 11. o Beter organiseren van deeltweewielers in de openbare ruimte actielijn I, actie 5 en 6. o Meer ruimte voor deelmobiliteit bij herinrichtingsprojecten (UPP4-projecten), actielijn II actie 22
De vooroorlogse wijken Voorbeelden: Oost, Rivierenwijk, Lombok Autobezit: gemiddeld (ca. 0,5/0,6) Grotendeels vergunningplicht (B-zone) Weinig openbare ruimte, krappe straatprofielen, smalle stoepen en in een aantal straten geconcentreerde retail. Veel kleine huishoudens, studenten, hogere inkomens.	Bezoekers en forenzen: o Deelfietsen o Deelscooters Beschikbaar voor de retourreis (naar een knooppunt) Bewoners: o Deelauto o Elektrische deelfietsen o Deelbakfietsen o Deelscooters Voor de incidentele rit die niet met eigen fiets of ov wordt gemaakt.	Kansen: o Bewoners verleiden afscheid te nemen van autobezit en het faciliteren van een blijvende autoluwe leefstijl. o Clustering van deelmobiliteit op een slimme plek in hubs i.c.m. leefruimte door verwijderen parkeerplaatsen. o Behoefte onder doelgroep hoogopgeleide bewoners die incidenteel auto nodig hebben, maar niet eraan gehecht zijn, tevens huishoudens die interesse hebben vanuit duurzaamheid of kostenbesparing. o Uitbreiding zone vergunningplicht/betaald parkeren koppelen aan gerichte communicatie en evt. probeeraanbod/korting.	o Pilots met buurthubs, zie actielijn II actie 3, 4 o Ontwikkelen bewonersarrangement(en), verwijderen parkeerplaatsen, plaatsing deelmobiliteit en investeringen in leefbaarheid, zie actielijn III actie 14 o Faciliteren van bewoners die auto's willen delen, zie actielijn II actie 26 o Bij plaatsing nieuw aanbod omwonenden verleiden met een probeeraanbod, zie actielijn III actie 9 o Meer ruimte voor deelmobiliteit bij herinrichtingsprojecten (UPP4-projecten), actielijn II actie 22
De naoorlogse wijken Voorbeelden: Kanaleneiland, Overvecht	Bezoekers en forenzen: o Deelfietsen o Deelscooters Beschikbaar voor de retourreis, opvangen	Kansen: o Bewoners verleiden afscheid te nemen van de tweede auto en toevoegen van vervoersopties. o Uitbreiding zone vergunningplicht/betaald parkeren koppelen aan gerichte	o Campagne & probeeraanbod, actielijn III acties 3 en 8 o Toegepast onderzoek naar belemmeringen doelgroep, zie actielijn II actie 14 en 16

<p>Autobezit: gemiddeld (ca. 0,6/0,7) Over het algemeen geen vergunningplicht Veel gestapelde bouw met veel openbare ruimte en groen en geconcentreerde winkelcentra in het hart. Gemengde huishoudens, potentiële vervoersarmoede.</p>	<p>korte binnen stedelijke ritten.</p> <p>Bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Deelauto o (Elektrische) deelfietsen o Deelbakfietsen o Deelscooters <p>Voor de incidentele rit die niet met eigen fiets of ov wordt gemaakt.</p>	<p>communicatie en evt. probeeraanbod/korting.</p> <p>Risico's:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aanbieders zien geen businesscase en daarom blijft aanbod achter. o Een deel van de bewoners heeft een laag inkomen. Deze groep kan de commerciële prijs voor deelmobiliteit niet betalen. Deelmobiliteit is vaak ook geen optie door factoren gerelateerd aan vervoersarmoede (gebrek aan vaardigheden, culturele belemmeringen, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> o Pilots buurtbus Krachtstation, koppeling U-pas, zie actielijn II actie 14 en 17 o Actie gericht op wegnemen onrendable top/onrendabel aanbod, zie actielijn II actie 16 o Inzet op onderling autodelen, zonder tussenkomst van een platform of winsttoogmerk, zie actielijn II actie 26 o Probeeraanbod bij uitbreiding betaald parkeren; verandermomenten in de stad actielijn III actie 11
<p>Buitenwijken/VINEX-wijken: Leidsche Rijn, Vleuten-De Meern</p> <p>Autobezit: hoog (ca. 0,8/0,9). Veel tweede autobezit (30-40%). Geen vergunningplicht. VINEX-wijken met een lage bebouwingsdichtheid, ruime straatprofielen, functiescheiding. Gezinnen, auto-georiënteerd.</p>	<p>Bezoekers en forenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Elektrische deelfietsen o Deelscooters <p>Beschikbaar voor de retourreis, opvangen korte binnen stedelijke ritten.</p> <p>Bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Deelauto (op afroep) o Elektrische deelfietsen o Deelbakfietsen <p>Als vervanging voor de tweede auto of autorit naar het centrum</p>	<p>Kansen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Bewoners verleiden afscheid te nemen van de tweede auto en toevoegen van vervoersopties als alternatief voor gebrek aan fijnmazig ov. o Inzet van e-deelbakfietsen ter vervanging van tweede auto's (bijv. t.b.v. vervoer kinderen naar sportclub) o Inzet van e-deelfietsen als alternatief voor grotere fietsafstanden tussen Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern en binnenstad, Oost en USP. <p>Bedreiging:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aanbod van deelmobiliteit schiet tekort waardoor vraag niet gestimuleerd wordt. 	<ul style="list-style-type: none"> o Maatwerk acties gericht op de vervanging van tweede auto's. Bijvoorbeeld door probeeraanbod e-bakfietsen, luxe vervoer, vervoer op afroep, actielijn II actie 19 o Actie gericht op wegnemen onrendable top/onrendabel aanbod, zie actielijn II actie 16 o Acties gericht op bezoekers en forenzen, actielijn II actie 18

BIJLAGE 2: Ontwikkellogica deelmobiliteit in ABC zones

NU en STRAKS

PARKEER-/ MOBILITEITZONE A1, A2, B1 (met parkeervergunning)	
Deelfietsen	In het zicht, makkelijk te pakken (In de historische binnenstad en in Leidsche Rijn Centrum buiten het voetgangersgebied)
E-bikes E-bakfietsen	In het zicht, makkelijk te pakken (In de historische binnenstad en in Leidsche Rijn Centrum buiten het voetgangersgebied en/of geclusterd met andere deelmobiliteit in een hub)
E-scooters	Op loopafstand en/of geclusterd met andere deelmobiliteit in een hub, in de historische binnenstad wordt niet voorzien in aanbod van e-scooters
Deelauto's	Zichtbaar, dichterbij dan de eigen auto. Eventueel geclusterd in een hub

LATER

	ZONE B2 (zonder parkeervergunning)	ZONE C1 (wonen)	ZONE C2 (werken)
Deelfietsen	In het zicht én geclusterd in een buurthub (op loopafstand)	Nabij OV-haltes, gericht op natransport	Nabij OV-haltes, gericht op natransport
E-bikes	In het zicht én geclusterd in een buurthub (op loopafstand)	Nabij OV-haltes, gericht op natransport	Nabij OV-haltes, gericht op natransport
E-bakfietsen	In het zicht én op loopafstand, eventueel geclusterd in een buurthub	Geclusterd in buurthub op max ca. 400m loopafstand	
E-bromfietsen	Op loopafstand, geclusterd in een buurthub	Geclusterd in buurthub op max ca. 400m loopafstand	Nabij OV-haltes, gericht op natransport
Deelauto's	Op loopafstand én geclusterd in een buurthub	Geclusterd in buurthub op max ca. 400m loopafstand	Geclusterd in buurthub op max ca. 400m loop- of fietsafstand