

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S. van der Hijden	Datum	25 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	7357682/2106091333-sh
E-mail	s.van.der.hijden@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang Acties Anders Reizen 2020-2022
Bijlage(n)	2 (onderaan bijgevoegd)	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In het voorjaar van 2020 hebben wij u via een [raadsbrief](#) geïnformeerd over de acties op de (samenhangende) thema's mobiliteits- en verkeersmanagement, smart mobility en deelmobiliteit die de gemeente in de jaren tot en met 2022 wil uitvoeren. In deze brief geven wij u een totaaloverzicht van de voortgang op deze acties 'anders reizen' (voorheen deelopgave mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement). In het voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 dat nu bij uw raad ligt, zetten we in op 'anders reizen': we willen inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip te reizen, met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route. In deze update ligt de nadruk ditmaal op deelmobiliteit en smart mobility, waarbij we ook een aantal moties beantwoorden:

- Laadpunten voor elektrische (deel)mobiliteit (454);
- (Tussen)resultaten MaaS (19/T50);
- Informeren over selectie aanbieders deelmobiliteit (20/T586); en
- Update Buurthubs (Q1/Q2) inclusief toegang deelmobiliteit minima (Commissiebehandeling PB 2021).

1. Deelmobiliteit

De ambitie op het terrein van deelmobiliteit, zoals vastgelegd in het voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040, is dat Utrechters in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur hoeven te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in hun mobiliteitsbehoefte. Dat vereist de komende jaren een kwalitatieve en kwantitatieve schaa sprong. Hierna volgt een overzicht van de stappen die we hebben gezet in deze richting en de acties die we voorzien op korte termijn.

Vergunningverlening deeltweewielers

Per 27 januari 2021 geldt de vergunningplicht voor het commercieel aanbieden van voertuigen in de openbare ruimte conform het voorstel dat op [17 december 2020](#) in uw raad is aangenomen. In deze

Datum 25 juni 2021
Ons kenmerk 7357682/2106091333-sh

raadsvergadering heeft de wethouder toegezegd om in het tweede kwartaal uw raad te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit. In deze brief lichten wij de uitkomst toe. De aanvraagprocedure en de beoordeling van de 15 vergunningaanvragen¹ op basis van selectiecriteria is met grote zorgvuldigheid afgerond. Het resultaat is dat we aan twee aanbieders vergunning verlenen die ingaan op 1 juli 2021:

- Donkey Republic NL B.V. voor 600 deelfietsen; en
- Tier Mobility Netherlands B.V. voor 500 elektrische deelfietsen en 300 elektrische deelbromfietsen (e-scooters).

Voor wat betreft deelfietsen is Donkey Republic de enige aanbieder die op alle hoofdonderdelen voldoende punten scoort en daarmee aan de voorwaarden voldoet. Vanuit het Living Lab deelfietsen heeft Donkey Republic al een aanbod van 500 fietsen. Dit aanbod breiden zij uit naar 600 deelfietsen. Naast het stallen in bestaande fietsenrekken zal Donkey Republic gebruik gaan maken van de inpandige stallingen van de gemeente. Zij werken ook samen met NS, en plaatsen ook deelfietsen in de stallingen van NS. Vanuit deze stallingen biedt NS hun eigen product – OV-fiets – aan. Deze worden veel gebruikt door forenzen en dagjesmensen. Hiermee heeft de stad een goed aanbod deelfietsen voor bewoners en bezoekers.

Voor wat betreft elektrische deelfietsen krijgt TIER Mobility Netherlands BV (TIER) een vergunning voor 500 elektrische deelfietsen. De eerste 125 staan op 1 oktober 2021 op straat en dit groeit in gelijke stappen naar het vergunde aantal van 500. TIER zorgt ervoor dat vraag en aanbod goed op elkaar worden afgestemd dankzij optimale herverdeling en exploitatie. Voor een minimaal beslag op de openbare ruimte stallen ze de elektrische fietsen zoveel mogelijk inpandig (ook in samenwerking met NS in hun stallingen) en in de bestaande fietsenrekken. Ter vergroting van de verkeersveiligheid en vermindering fietsdrukke worden gebruikers omgeleid van drukke gebieden. Zij zijn uniek in de voorgenomen samenwerking met winkeliers in onze stad, die zij inzetten als accu-wissel station. Hierdoor zijn er minder logistieke bewegingen nodig voor de operatie.

TIER heeft ook voor de elektrische deelbromfiets (e-scooters) het beste plan van aanpak waarmee zij een vergunning krijgen voor de aangevraagde 300 deelbromfietsen. De elektrische deelbromfietsen kunnen zeer nauwkeurig worden gestald, en het stallen dichtbij water wordt geblokkeerd. De eerste 75 voertuigen staan 1 oktober 2021 op straat, dit aantal groeit in 3 gelijke periodes naar het vergunde aantal voertuigen. Wij verbinden beide aanbieders opdat zij kunnen samenwerken om de verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen. De beoordeling van de vergunningaanvragen wordt nader toegelicht in bijlage 1.

Pilot elektrische deelbakfietsen

Cargoroo plaatst in juni en juli 90 van de 100 elektrische deelbakfietsen (zgn. buurtbakfietsen) op vaste plekken in verschillende buurten in Utrecht (zie [persbericht](#)). De laatste 10 volgen later. De oorspronkelijke planning (uit de [raadsbrief](#) van 11 november 2020) is een paar maanden vertraagd door een gebrek aan fietsonderdelen, waar de hele branche last van ondervindt. De locaties zijn gekozen op basis van draagvlakonderzoeken met meer dan 900 positieve reacties met verzoek tot plaatsing. Gezocht is naar locaties die goed zichtbaar zijn, waar voldoende ruimte blijft voor voetgangers en nabij de woningen van de bewoners die interesse hebben getoond. De impact op de omgeving houden we beperkt door te kiezen voor een eenvoudige inrichting van de plek: enkel een pictogram op de stoep ter markering. Direct omwonenden zijn via een wijkbericht geïnformeerd over het voornemen tot plaatsing van een buurtbakfiets. In samenspraak met bewoners en ondernemers is nog een klein aantal locaties aangepast. De locaties worden via een aanwijzingsbesluit vastgelegd.

¹ Met het indienen van de vergunningaanvraag zijn de aanbieders akkoord gegaan met de gestelde voorwaarden in [nadere regel artikel 5:14a](#); Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen.

Laadpunten voor elektrische (deel)mobiliteit

Naar aanleiding van de overgenomen motie 454 'Laadpunten voor elektrische (deel)mobiliteit' hebben we in kaart gebracht wat het realiseren van laadpunten voor elektrische (deel)mobiliteit aan voor- en nadelen heeft en wat de mogelijke bijdrage kan zijn van het aanbieden van verschillende vormen van elektrisch vervoer in de breedste zin. Onze bevindingen zijn als volgt. De voordelen zijn dat gebruikers van eigen elektrische tweewielers (niet-deelmobiliteit) in de stad de accu van hun voertuig kunnen opladen, waardoor ze lange ritten kunnen maken. Ook hoeven aanbieders minder logistieke bewegingen uit te voeren. Gebruikers van deelmobiliteit hebben hier geen voordelen van, aangezien de (geselecteerde) aanbieders ervoor zorgen dat de verwisselbare accu's zijn opgeladen en een systeem van meerdere kleine virtuele hubs flexibeler is dan een aantal vaste stallingsplaatsen voorzien van laadpunten in de openbare ruimte.

Aan laadpunten kleven een aantal bezwaren, namelijk (1) dat gebruikers altijd hun (grote, zware) eigen oplader moeten meenemen, (2) dat er naar verwachting weinig behoefte is aan onderweg opladen, o.a. vanwege afstanden die gereden worden; (3) dat de afneembare accu's van fietsen vaak op de bestemming worden opgeladen; (4) dat de noodzakelijke beveiliging van het openbare laadpunt kostbaar en gevoelig voor vandalisme is; en ten slotte (5) dat de laadpaal voor een commerciële partij niet terug te verdienen is. Onze conclusie is dat het plaatsen van laadpunten in de openbare ruimte voor deelmobiliteit, anders dan auto's, geen aantoonbare positieve invloed heeft op het gebruik van elektrische (deel)voertuigen. Daarnaast wegen de voordelen niet op tegen de nadelen. In bijlage 2 zijn de argumenten verder uitgewerkt.

Focus deelmobiliteit tweede helft 2021

We werken aan een samenhangende set van acties op het terrein van deelmobiliteit, waarvan het vergunningstelsel inmiddels is gerealiseerd. De tweede helft van dit jaar werken we aan de volgende acties:

1. *Concretiseren en inrichten samenwerkingsmodel deelauto's*: op dit moment is er weinig ruimte voor nieuwe aanbieders en de (door)ontwikkeling van concepten die passen bij de stad (zoals Mobility as a Service). Daarom werken we samen met de deelautoaanbieders toe naar nieuwe beleidsregels voor deelauto's.
2. *Stimuleringsregeling verandermomenten*: vormgeven van stimuleringsacties op verandermomenten in het leven van bewoners (zoals verhuizen) en de stad (zoals de invoering van betaald parkeren). Streven is dat inwoners bij de geselecteerde verandermomenten via een financiële stimulans op een laagdrempelige manier kennis kunnen maken met een vorm van deelmobiliteit.
3. *Arrangementen bewonersinitiatieven*: ontwikkelen van 'arrangementen', waarbij we inspelen op energie en enthousiasme in de stad door bewoners te faciliteren die initiatief tonen een voertuig te delen.
4. *Communicatie deelmobiliteit*: ontwikkelen van een communicatieplan waarmee meer mensen in de stad begrijpen waarom Utrecht gelooft in de kracht van voertuigen delen. Hierin staat hoe we omwonenden informeren over de plaatsing van nieuwe deelvoertuigen (en waar mogelijk ook proactief te betrekken) en hoe we onder kansrijke doelgroepen het gebruik willen stimuleren.
5. *Data dashboard*: ontwikkelen van een dashboard dat alle data over (het gebruik van) deelmobiliteit op een begrijpelijke manier samenbrengt en visualiseert. Dit helpt ons bij beleidsvorming, beheersing kwaliteit openbare ruimte en beheersing van de kwaliteit van individuele aanbieders.

2. Smart Mobility

De inzet van innovatieve data- en technologie gedreven producten en diensten draagt bij aan het verminderen van gereisde kilometers, het veranderen van mobiliteitskeuzes (meer lopen, fietsen, OV en deelvervoer) en het verschonen (elektrificeren) van mobiliteit. Binnen dit thema smart mobility zet de gemeente in op het versnellen van drie transities: van passieve naar actieve mobiliteit; van bezit naar gebruik; en van statisch naar dynamisch tijd- én ruimtegebruik. Binnen ieder van deze sporen worden de volgende pilots, studies en projecten uitgevoerd.

Van passieve naar actieve mobiliteit

Fietsdrukte leidt op sommige plekken in de stad tot knelpunten. Dit jaar organiseren we een 'Pilot fietsdrukte', bestaande uit experimenten op het (brom)fietspad langs de Biltstraat, nabij de Berekuil. We testen of we de beleving van fietsdrukte kunnen verminderen, zodat fietsers zich comfortabel en zonder stress kunnen verplaatsen. Het eerste experiment is erop gericht om snelheidsverschillen terug te dringen door een intelligent snelheidsadvies, waarbij digitale borden zijn gekoppeld aan sensoren op het fietspad. We testen dit eerst laagdrempelig met gewone borden. Later volgen twee andere experimenten: een optische hindernis en een aanpassing van de belijning. Voor de monitoring verspreiden we enquêtes onder de doelgroep en houden we metingen. Bij een geslaagde pilot herhalen we de succesvolste ingrepen elders in de stad. Deze ingrepen zijn een aanvulling op fysieke herinrichtingen.

Van bezit naar gebruik

Buurthubs zijn herkenbare 'fixeerpunten' in de buurt waar bewoners deelmobiliteit en evt. aanvullende voorzieningen kunnen vinden. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijk en logisch alternatief voor de eigen auto en efficiënter omgaan met de openbare ruimte. Een eerste pilot loopt sinds vorig jaar in de Grifthoekgarage. De Universiteit Utrecht heeft het afgelopen jaar [onderzoek](#) gedaan naar reisgedrag en attitudes ten aanzien van verschillende vervoersmiddelen van bewoners rondom deze deelhubs. Een onlangs afgeronde studie buurthubs levert daarnaast voorstellen op voor andere pilotlocaties verspreid over Utrecht met elk een specifiek onderzoeksdoel. Op dit moment zijn daarvoor in beeld de locaties Nicolaaskerkhof, omgeving van het Krachtstation Kanaleneiland, Parkeergarage Vaartsche Rijn en een woonbuurt in de Balije in De Meern.

We verkennen een pilot in Kanaleneiland onder andere vanuit de wens om zicht te krijgen op factoren die een rol spelen bij de toegang tot deelmobiliteit voor minder draagkrachtige groepen (toezegging tijdens commissiebehandeling Programmabegroting 2021 in november 2020). Voor deze doelgroepen is sprake van een aantal drempels voor het gebruik van deelmobiliteit. Naast de prijs, betreft het de abonnementsstructuur van sommige aanbieders, een gebrek aan digitale vaardigheden, en kosten die samenhangen met het betalen van borg² en eigen risico in geval van een ongeluk of diefstal. Sinds april is de Fietshub Overvecht actief, waarbij U-pashouders voor 30 euro een tweedehands fiets kunnen kopen en die fiets tot een jaar na aanschaf gratis kunnen laten repareren (raadsbrief: 8699601/2103231100-nv). Bij het ontwikkelen van een stimuleringsregeling verandermomenten (zie boven) verkennen we of het zinvol en haalbaar is om specifiek probeeraanbod voor deelmobiliteit te creëren voor U-pashouders.

We willen de pilots met buurthubs in samenwerking met stakeholders gaan realiseren in 2021 en 2022, in opmaat naar een meer stadsbreed aanbod. Daarnaast werken we aan een uitbreiding van het aanbod aan deelauto's in gemeentelijke parkeergarages, zoals de garages Croeselaan en Vaartsche Rijn. Deelautoaanbieders tonen grote interesse in deze locaties.

² Bij de MaaS-app Gayio (MaaS-pilot Leidsche Rijn) betaal je geen borg.

Na besluitvorming over de Samenwerkingsovereenkomst en het Stedenbouwkundig Plan, ligt de focus in Merwede op het uitwerken van de governance structuur en het in stappen toewerken naar uitvoering van het innovatieve (deel)mobiliteitsconcept, door middel van het oprichten van een publiek-privaat Mobiliteitsbedrijf. Verder doen we in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern sinds september 2020 ervaring op met de Mobility as a Service-app Gaiyo. We testen en promoten de app actief in deze wijken, maar Gaiyo is ook al in de rest van Utrecht en landelijk beschikbaar. Door de tweede lockdown per oktober 2020 is de publiekscampagne in het pilotgebied grotendeels stilgezet. De campagne is eind mei hervat. In de tussentijd is het deelaanbod in de MaaS-app vergroot en zijn extra functionaliteiten toegevoegd. Na een flinke stijging in het aantal nieuwe gebruikers bij de start zakte de groei ten gevolge van Covid-19 in. Vanwege de lockdown en de effecten op (keten)reizen, overwegen we de pilot tot en met juni 2022 te verlengen tot eind 2022. Het besluit hierover neem we in het najaar.

MaaS kan bijdragen aan het stimuleren van duurzame en gezonde alternatieven voor de auto, reizen gemakkelijker maken en bereikbaarheid verbeteren. De markt rondom MaaS is zich nog volop in ontwikkeling. Vanuit commerciële motieven kan MaaS ook leiden tot ongewenst mobiliteitsgedrag, zoals meer stedelijke autoritten of het uitsluiten van doelgroepen. Om dit te voorkomen is sturing op publieke toegevoegde waarde noodzakelijk. Op landelijk niveau blijft Utrecht hier aandacht voor vragen.

Van statisch naar dynamisch ruimtegebruik

We brengen de kansen voor dynamisch ruimtegebruik in kaart voor de Twijnstraat, waarbij er in de tijd meerdere functies worden toegekend aan dezelfde ruimte. Dit doen we aan de hand van een technische scan en een co-creatie sessie met bewoners en partijen die actief zijn in de Twijnstraat. Op basis van het adviesrapport bepalen we het vervolg.

Om de (groene) ambities te realiseren is in de visie 'Tuinen van Moreelse' geen ruimte meer opgenomen voor de taxibuffer aan de Laan van Puntenburg. Er is een alternatieve plek voorzien aan het Moreelsepark tussen Tulpenburgh en de Inktpot. Consequentie van het verplaatsen van de buffer is dat chauffeurs geen zicht meer hebben op de standplaatsen. We werken aan een digitale oplossing waarbij sensoren of camera's in/op standplaatsen worden gezet en waarbij een app de data omzet naar informatie over beschikbaarheid. Onze inzet is de oplossing in de tweede helft van 2021 te testen via een pilot. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met Taxiplatform Regio Utrecht.

Procesacties

De afgelopen periode zijn ook een aantal integrale procesacties uitgevoerd, die randvoorwaardelijk zijn voor het uitvoeren van de drie transitieën. Samen met de provincie Utrecht en andere gemeenten uit de regio is samengewerkt aan een uitvoeringsplan voor de landelijke opgave Digitalisering Overheden. Alle decentrale overheden moeten per 2023 de levering van de 15 belangrijkste data items structureel geborgd hebben. Daarnaast ontwikkelen we dit jaar een procesinstrument voor projectleiders in het ruimtelijke domein. Hiermee maak je mobiliteitskeuzes in het planvormingsproces meer integraal én explicieter. Daardoor vergroot de kans dat succesvolle mobiliteitsconcepten daadwerkelijk in gebiedsontwikkeling worden meegenomen, inclusief de financiering daarvan.

Zelfrijdend vervoer

In een [raadsbrief](#) van 28 april 2021 over het voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 zijn we ingegaan op de uitkomsten van de studie naar de ruimtelijke impact van zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit, die in het coalitieakkoord was aangekondigd.

3. Mobiliteitsmanagement

De doelstelling van mobiliteitsmanagement is het organiseren van samenwerking tussen partijen die bij de mobiliteit van doelgroepen zijn betrokken en het beïnvloeden van reisgedrag. Het omvat acties gericht op het stimuleren van gezond en duurzaam mobiliteitsreisgedrag van inwoners, bezoekers, werkgevers en publiekstrekkers.

Voor de maatregelen van mobiliteitsmanagement werken we samen met de regionale samenwerkingsorganisatie GoedopWeg (een samenwerking tussen gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat, ministerie van I&W en de Provincie Utrecht). Sinds de zomer 2020 maken we met behulp van de Corona gebiedsaanpakken afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen in Utrecht Oost, het Stationsgebied en Lage Weide/ De Wetering-Haarrijn. Sinds begin 2021 is daar ook het gebied A12-zone/Papendorp bijgekomen. We werken in deze gebieden aan een veilige herstart alsook aan een duurzame doorstart van het gewenste mobiliteitsgedrag: met duurzamer vervoer reizen, gespreid op de dag reizen, thuiswerken en op afstand studeren. Tijdens de Corona-crisis hebben we gezien dat werknemers en studenten vaker thuiswerken en -studeren en daarvan hebben we de voordelen ervaren. Zoals toegezegd in de commissiebespreking van het Mobiliteitsplan op 10 juni jl. informeren wij u in het laatste kwartaal van 2021 over de opbrengst uit de gesprekken met werkgevers.

Vanuit de onderwijsaanpak ontwikkelen we duurzame oplossingen voor de parkeerproblematiek van docenten. Zo organiseren we parkeervoorzieningen aan de rand van de stad in combinatie met deelfietsabonnementen. Op de Westelijke Stadboulevard (WSB) willen we met mobiliteitsmanagement spitsmijdingen realiseren. In april 2021 is op de WSB een verkeersonderzoek met camera's uitgevoerd, om te bepalen welke groepen reizigers welke trajecten rijden. De resultaten van het onderzoek vormen input voor maatregelen voor bewoners, werkenden en bezoekers die gebruik maken van de WSB. De eerste maatregelen worden eind 2021 op straat gezet.

SportUtrecht voert in opdracht van de gemeente en Goedopweg een fietsstimuleringsaanpak uit op basisscholen en in de wijken. Het doel daarbij is om meer mensen op een verkeersveilige manier aan het fietsen te krijgen. Daarbij valt te denken aan het geven van fietslessen op scholen en in wijken en houders van een U-pas die bij de fietshub in Overvecht goedkoper een fiets kunnen aanschaffen.

4. Verkeersmanagement

Door middel van verkeersmanagement beogen we verkeersstromen te beïnvloeden. Het doel daarbij is een zo optimaal mogelijke verkeersafwikkeling vanuit het perspectief van onder andere doorstroming en veiligheid. Verkeersmanagement omvat alle acties gericht op het sturen en regelen van het verkeer met verschillende technieken op het Utrechts verkeersnetwerk. Met Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) werken we via een combinatie van maatregelen op een slimme, innovatieve manier aan toekomstbestendige verkeersoplossingen voor de groeiende stad:

- Slimme verkeerslichten en systemen;
- Prioriteren van verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers voorrang boven auto's);
- Verkeer stimuleren om de meest gewenste routes binnen het Utrechtse verkeersnetwerk te gebruiken.

Zo levert DVM een basale bijdrage aan wat we willen als gemeente en als samenleving: een schone, gezonde, leefbare en (verkeers)veilige stad, waar je vlot en veilig van A naar B kunt. We implementeren DVM als eerste op de Westelijke Stadsboulevard en Socrateslaan.

Slimme verkeerslichten (iVRI)

Op dit moment zijn circa 15 kruispunten in de stad voorzien van een iVRI. Deze intelligente verkeerslichten communiceren met infrastructuur en gebruiker. Ze detecteren bijvoorbeeld (groepen) gebruikers die een kruispunt naderen zodat de afwikkeling van verkeer verbetert. De iVRI's werken bovendien in de keten, waardoor ze bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten beter prioriteren. Onze ambitie: eind 2021 50 iVRI's volledig operationeel. Het realiseren van de iVRI's doen we in een landelijke samenwerking met collega-overheden en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Voor het omzetten van de overige ongeveer 150 verkeerslichten naar iVRI's zijn we in gesprek met het Rijk over de financiering. Daarnaast vindt omzetting plaats bij het reguliere VRI-vervangingsprogramma (einde levensduur). Voor de fiets doen we in 2021 de eerste proeven met de iVRI, o.a. op het kruispunt Archimedeslaan – Pythagoraslaan. Met behulp van radar detecteren de iVRI's (groepen) fietsers die zo sneller of langer groen licht hebben.

Slimme fiets-app

Samen met de provincie werken we aan een fiets-app. Via de app maakt de fietser op afstand contact met verkeerslichten, waardoor de lichten eerder of langer op groen staan. Op dit moment zitten we in de testfase. Naar verwachting werkt de fiets-app eind dit jaar bij alle verkeerslichten in de stad.

Multimodaal netwerk

In 2020 zijn we gestart om een zogenaamd multimodaal netwerk- en sturingskader voor de hele stad te maken. Dat is een verdere operationele vertaling voor het inzetten van verkeersmanagement conform de strategische kaders van het Mobiliteitsplan 2040. Multimodaal betekent dat we, al naar gelang de sturingswens, bepaalde groepen verkeersdeelnemers meer of minder ruimte kunnen geven. Het laat zien hoe we al het verkeer in de stad in fasen dynamisch willen regelen en sturen. We werken nu de eerste conceptkaarten uit die als (beleidsmatige) basis dienen voor het instellen en inregelen van de (i)VRI's en/of DVM-systemen. De komende jaren maken we het netwerk- en sturingskader stap voor stap naar de praktijk, zoals bij de Socrateslaan en de WSB. We rollen onze aanpak uit, beproeven het en waar nodig sturen we bij. De verwachting is dat we steeds meer kunnen sturen per modaliteit, maar dat de uitdagingen complexer worden. Dat vraagt blijvende aandacht vanuit monitoring en vanuit beheer.

Vernieuwing bewegwijzering

Afgelopen jaar is in ongeveer de helft van de stad de autobewegwijzering van een update (aanpassingen aan borden en routes) voorzien. Dit jaar werken we aan de andere helft, zodat eind 2021 de hele stad is geüpdatet. In het stationsgebied vervangt nieuwe voetgangersbewegwijzering het tijdelijke systeem. Later dit jaar volgt de voetgangersbewegwijzering in de binnenstad. Voor de fiets hebben we de ambitie om verbeteringen door te voeren in de bewegwijzering. We werken nu een plan uit voor alle fietsbewegwijzering in de stad. Voor de uitvoering daarvan is echter nog geen dekking, dus de realisatie laat nog even op zich wachten. In het laatste kwartaal van 2021 berichten we u over de stand van zaken op dit punt.

Datum 25 juni 2021
Ons kenmerk 7357682/2106091333-sh

Tot slot: Anders Reizen na COVID-19

COVID-19 heeft grote invloed gehad op de mobiliteit in onze stad. Zo bestaan er zorgen over de afname van het gebruik van openbaar vervoer. Nu het leven weer op gang komt is het tegelijkertijd de uitdaging om positieve effecten – zoals meer thuiswerken, meer gespreid over de dag reizen en veranderend mobiliteitsbeleid van werkgevers – vast te houden. De acties in het kader van 'Anders Reizen' die in deze brief beschreven worden, dragen hieraan bij. We volgen de ontwikkelingen de komende periode nauwlettend en anticiperen hierop waar mogelijk en nodig in lijn met het Mobiliteitsplan 2040.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage 1: Nadere toelichting voorlopige vergunningverlening deeltweewielers

Het resultaat van de beoordeling van de vergunningaanvragen voor tweewielers is dat wij aan twee aanbieders vergunning verlenen, namelijk aan:

- Donkey Republic NL B.V. voor 600 deelfietsen en
- Tier Mobility Netherlands B.V. voor 500 elektrische deelfietsen en 300 elektrische deelbromfietsen.

Deelfietsen

Donkey Republic is de enige aanbieder die op alle hoofdonderdelen voldoende punten scoort en daarmee aan de voorwaarden voldoet. Deze aanbieder biedt op dit moment al deelfietsen aan, en vergroot hiermee het aangeboden aantal voertuigen.

Wij verwachten dat het aanbod van 600 deelfietsen van Donkey Republic voldoende bijdraagt aan een stadsbreed dekkend netwerk, zonder dat dit zorgt voor verrommeling van de openbare ruimte. Donkey Republic zorgt hiervoor door naast het stallen in de rekken, de deelfietsen zoveel mogelijk aan te bieden in de inbandige fietsenstallingen. Verder kan vraag en aanbod goed op elkaar afgestemd worden, door met virtuele hubs te werken waarvoor geen borden en objecten nodig zijn in de openbare ruimte.

Naast de deelfietsen die in de openbare ruimte worden aangeboden, biedt NS vanuit de eigen stallingen OV-fiets aan. Deze worden veel gebruikt door forenzen en dagjesmensen. Hiermee heeft de stad een goed aanbod voor bewoners en bezoekers.

Elektrische deelfietsen

Voor elektrische deelfietsen is ruimte geboden voor 500 voertuigen. Tier is de aanbieder met het beste plan van aanpak en vraagt vergunning aan voor 500 voertuigen. De eerste 125 staan vanaf oktober 2021 op straat. Dit aantal groeit in 3 gelijke fasen tot in januari 2022 naar 500 elektrische deelfietsen. Tier zorgt ervoor dat vraag en aanbod goed op elkaar worden afgestemd dankzij een optimale herverdeling en exploitatie. Voor een minimaal beslag op de openbare ruimte stallen de elektrische fietsen zoveel mogelijk inbandig en worden gebruikers omgeleid van drukke gebieden. Zij zijn uniek in de voorgenomen samenwerking met winkeliers in onze stad, die zij inzetten als accu-wissel station. Hierdoor zijn er minder logistieke bewegingen nodig voor de operatie.

Elektrische deelbromfietsen

Voor de elektrische deelbromfiets is conform de nadere regel ruimte voor 1 aanbieder en 300 voertuigen. Tier heeft ook voor de elektrische deelbromfiets het beste plan van aanpak waarmee zij een vergunning krijgen voor de aangevraagde 300 deelbromfietsen. De elektrische deelbromfietsen kunnen worden gestald met een nauwkeurigheid van 20 centimeter en stallen bij water wordt geblokkeerd. O.a. inzet van dynamic pricing zorgt voor een natuurlijke herverdeling van de voertuigen. De eerste 75 voertuigen staan vanaf oktober 2021 op straat, dit aantal groeit in 3 gelijke fasen tot in januari 2022 tot 300 voertuigen.

Bijlage 2: Nadere toelichting beantwoording motie laadpunten elektrische (deel)mobiliteit

Naar aanleiding van de overgenomen motie 454 'Laadpunten voor elektrische (deel)mobiliteit' van raadsleden Schilderman (D66) en Koppelaar (S&S) hebben we in kaart gebracht wat het realiseren van laadpunten van elektrische (deel)mobiliteit aan voordelen en nadelen zou hebben en wat de mogelijke bijdrage kan zijn van het aanbieden van verschillende vormen van elektrisch vervoer in de breedste zin.

De voordelen zijn:

- gebruikers van eigen elektrische tweewielers (niet-deelmobiliteit) in de stad kunnen de accu van hun voertuig opladen. Dit bevordert dat bewoners of werknemers die langere afstanden moeten afleggen dit zonder battery-anxiety kunnen doen;
- aanbieders hoeven minder logistieke bewegingen uit te voeren voor het opladen van de accu's.

Gebruikers van deelmobiliteit hebben hier geen voordelen van, aangezien de aanbieders ervoor zorgen dat de verwisselbare accu's zijn opgeladen (de aanbieder die wij voor elektrische fietsen hebben geselecteerd, zoekt samenwerking met lokale winkeliers, om daar accu's te wisselen en op te laden) en een systeem van meerdere kleine virtuele hubs flexibeler is dan een aantal vaste stallingsplaatsen voorzien van laadpunten in de openbare ruimte.

Er kleeft een aantal praktische nadelen aan laadpunten, namelijk:

- gebruikers van die hun eigen elektrische tweewieler moeten altijd hun eigen oplader meenemen. Dat is een groot blok, dat per (brom)fiets/motor verschilt. Deze oplader is niet geïntegreerd in het voertuig zoals dat bij auto's het geval is;;
- de range van elektrische fietsen/scooters/bromfietsen is meestal voldoende voor de afstanden die gereden worden. Thuis laden is bijna altijd voldoende (en veel makkelijker en goedkoper). Dus de vraag is hoeveel behoefte er daadwerkelijk aan deze laadpunten is;
- de accu's van elektrische fietsen zijn afneembaar, en kunnen dus op de plaats van bestemming mee naar binnen worden genomen, om ze daar op te laden;
- het stopcontact dat voor het laden van fietsen/ scooters/ bromfietsen gebruikt wordt is niet beveiligd waardoor er ook stroom uit kan komen zonder dat de stekker verbonden is; Vanwege veiligheid is dat op straat niet toegestaan. Er moet dus altijd een klepje voor, dat met een sleutel/pasje kan worden opengemaakt. Dat bestaat, maar het gaat makkelijk stuk en is gevoelig voor vandalisme. Bovendien moet er dan een laadpas aanschaf worden door de gebruiker;
- een laadpaal kost geld en moet worden terugverdiend (of door de gemeente worden betaald). Een fiets laadt maar 0,5 tot max 0,8 kWh per sessie. Dat kost 30 cent. Daarmee is de laadpaal voor een commerciële partij niet terug te verdienen. Ook de kosten voor de transactie van een sessie zijn hoger dan de stroomkosten. Deze kosten liggen vaak tussen 25 cent en 1,5 euro.

Onze conclusie is dat het plaatsen van laadpunten in de openbare ruimte voor deelmobiliteit, anders dan auto's, geen aantoonbare positieve invloed heeft op het gebruik van elektrische (deel)voertuigen. Daarnaast wegen de voordelen niet op tegen de nadelen.