

**OVER
MORGEN**

**Uitvoeringsagenda
programma Deelmobiliteit
2021-2025**

Gemeente Nijmegen

Inhoudsopgave

Inhoud

1	Samenvatting	3
2	1. Inleiding	4
3	2. Deelmobiliteit in Nijmegen	5
4	3. Tweewielers in bestaande stad	7
5	4. Deelauto's in bestaande stad	11
6	5. Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling	16
7	6. Tijdlijn	18
8	7. Budget	19
9	Bijlage 1 – Type deelsystemen en concepten	20
10	Bijlage 2 – Type deelauto's	23
11	Bijlage 3 – Overzicht aantallen voertuigen	24

Samenvatting

De vraag naar en het aanbod van deelmobiliteit in Nijmegen neemt toe. Een verdere ontwikkeling van het aanbod van deelmobiliteit in Nijmegen levert een bijdrage aan doelstellingen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en (sociale) inclusiviteit. Om die ontwikkeling te versterken is er een uitvoeringsagenda 2021-2025 en bijbehorende beleidsregels nodig dat helpt om het aanbod vanuit de markt te reguleren en te stimuleren.

De gemeente maakt een aantal keuzes die bijdragen aan de ontwikkeling van deelmobiliteit;

- De gemeente kiest voor het toelaten van max. twee keer 200 deelfietsen (voor de eerste vergunningsperiode) volgens een back-to-many systeem*, waarbij de (enkele) ritten per deelfiets op gereguleerde plekken, verspreid over de hele stad, gestart en beëindigd kunnen worden.
- De gemeente kiest voor het toelaten van max. twee keer 100 deel-e-scooters (voor de eerste vergunningsperiode) volgens een free floating systeem*. Er worden aanbieders geselecteerd die zorgen voor minimale overlast in openbare ruimte en die een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de modal split voor binnenstedelijk verkeer (het vervangen van met name binnenstedelijke autoritten).
- De gemeente kiest ervoor om deelbakfietsen pas stadsbreed toe te laten nadat het gebruik en de impact op de openbare ruimte positief is geëvalueerd bij het eHUBS-project.
- De gemeente kiest ervoor om fossiele standplaatsgebonden deelauto's* vanaf 2024 geen vergunning te verlenen.
- De gemeente biedt ruimte aan aanbieders met zonebased-deelauto's* (zonder eigen autodate-parkeerplek) om zo meer aanbod te kunnen creëren, met minder impact op de parkeerdruk. Door de flexibiliteit van het zonebased systeem hoeven er geen parkeerplekken meer te worden afgekruist.
- De gemeente kiest voor het toelaten van max. twee keer 15 freefloating deelauto's (voor de eerste vergunningsperiode). Het gaat hierbij om deelauto's die tevens in andere steden kunnen worden achtergelaten.
- De gemeente plaatst extra laadpalen in gebieden waar zero-emissie zonebased en freefloating deelauto's zijn.
- De gemeente gaat inwoners en bedrijven laten kennismaken met parttime deelauto's.

• Zie toelichting deelsystemen en concepten in bijlage 1

1. Inleiding

1.1. Aanleiding voor de uitvoeringsagenda

Het aanbod van deelmobiliteit in Nederland is groeiende. Er komen steeds meer aanbieders op de markt, met diverse typen voertuigen. Van deelbakfiets tot deel-e-scooter en van deel-biro (kleine eenpersoonsvoertuigen) tot elektrische deelauto. Tevens neemt de vraag vanuit inwoners autonoom toe. Voor aanbieders van deelmobiliteit liggen er kansen in Nijmegen. Zij zien in Nijmegen zelf of in vergelijkbare steden een toename van de vraag naar hun product. Daarom ontvangt de gemeente Nijmegen aanvragen van zowel bestaande aanbieders als van nieuwe aanbieders om toestemming te krijgen voor uitbreiding of het opstarten van exploitatie in de openbare ruimte.

Het aanbod vanuit de markt biedt kansen voor de stad Nijmegen. Deelmobiliteit heeft de belofte in zich om bij te dragen aan een leefbare, bereikbare, duurzame en aantrekkelijke stad. Om deze kansen te kunnen verzilveren is het nodig om als gemeente het aanbod te reguleren, te faciliteren of te stimuleren (afhankelijk van het deelconcept). De huidige regulering past niet meer bij wat de markt te bieden heeft. Op dit moment is het alleen mogelijk om een standplaatsgebonden deelauto (via autodateplek) te faciliteren. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is nu geen ruimte om deeltweewielers te exploiteren¹. Er zal een wijziging van de APV worden doorgevoerd om ruimte te kunnen bieden aan de deelvoertuigen. Deze uitvoeringsagenda geeft weer aan welke nieuwe deelconcepten ruimte wordt geboden en hoe die bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente. In de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen 2021 zijn de keuzes verder uitgewerkt.

1.2. Opbouw uitvoeringsagenda

Deze uitvoeringsagenda is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de context geschetst. Hier wordt stilgestaan bij het huidige aanbod in Nijmegen, welke beleidsdocumenten raakt het en de huidige deelmobiliteitsmarkt (concepten, verschijningsvormen). In hoofdstuk 3 en 4 wordt respectievelijk het kader voor deeltweewielers en deelauto's in de bestaande stad weergegeven. In hoofdstuk 5 komt het kader aan bod voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. Tot slot worden in hoofdstuk 6 en 7 het tijdspad voor invoering en het budget behandeld.

1.3 Onderliggende documenten

Kansrijke locaties/gebieden voor de verschillende deelconcepten worden in het plaatsingsplan in kaart gebracht dat onderdeel uitmaakt van deze uitvoeringsagenda. Hierin zijn de locaties en gebieden opgenomen waarvoor aanbieders van deelfietsen, deel-e-scooters en deelauto's een vergunning kunnen aanvragen. Met betrekking tot deelautovergunningen zorgt het plaatsingsplan voor een versnelling van de procedure.

In de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen 2021 zijn de voorwaarden opgenomen waar de aanbieders aan dienen te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen, deel-e-scooters en deelauto's.

¹ Momenteel zijn er alleen deel-e-bikes en deelbakfietsen in de openbare ruimte in het kader van het eHUBS-project.

2. Deelmobiliteit in Nijmegen

2.1. Bijdrage aan opgave van de stad

Nijmegen staat voor een groeiopgave (15.000 nieuwe woningen) en wil dit gezien de schaarse ruimte binnen de huidige fysieke contouren realiseren. Hiervoor is het van belang om een efficiënt mobiliteitssysteem in te richten dat zich richt op het beter benutten van bestaande infrastructuur. Met deze opgave is het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 opgesteld. Hierin geeft de gemeente aan in te willen zetten op ruimtelijk efficiënte (en duurzame) oplossingen. Kortom, geen groei van het autobezit binnen de stad, maar inzetten op alternatieven zoals de fiets, voetgangers, deelauto's, deel(bak)fietsen en deel-e-scooters. Samen met OV en actieve mobiliteit vormt deelmobiliteit de belangrijkste pijler van een duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem dat een alternatief voor de privéauto biedt en steeds meer huidige autobezitters kan verleiden om over te stappen.

Deze uitvoeringsagenda is geen opzichzelfstaand document. Het geeft invulling aan de pijler Duurzame Stad uit het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030, dat een bouwsteen is voor de Omgevingsvisie. Daarnaast sluit dit kader aan op de parkeernota Parkeren in Nijmegen 2020-2030 (zie hoofdstuk 6) en gaan de ontwikkelingen van de zero-emissie deelauto (zie hoofdstuk 5) hand in hand met het in 2021 opgestelde Programma laadinfrastructuur Nijmegen 2021-2023.

2.2. Huidig aanbod deelmobiliteit in de stad

Het huidige aanbod van deelmobiliteit bestaat in Nijmegen uit deelauto's en deel(bak)fietsen. Er zijn momenteel drie vormen van deelauto's in de stad aanwezig: de klassieke deelauto met 'autodate'-plekken (Greenwheels, MyWheels en Studentcar), de elektrische hub-auto (Amber) als onderdeel van het eHUBS-project² en de auto's die door particulieren via het peer-to-peer platform Snappcar worden aangeboden. De klassieke deelauto heeft nu een eigen vaste parkeerplek en is bedoeld voor retourritten waarbij de gebruiker de auto na gebruik weer op dezelfde plek inlevert. Deze auto's zijn vooralsnog fossiel.

De elektrische hub-auto's van Amber maken onderdeel uit van het eHUBS-project en zijn sinds juni 2020 aanwezig in Nijmegen. Deze auto's kunnen worden opgehaald op acht aangewezen locaties en in het hele land (of op een andere hub in Nijmegen) worden achtergelaten. Hierdoor kan de gebruiker een enkele trip maken. De e-hubs in Nijmegen zijn tevens voorzien van deel-e-bikes en deelbakfietsen (zie volgende alinea). De particuliere deelbare auto's zijn er in diverse soorten en maten en maken op reguliere wijze gebruik van de openbare parkeerplekken. Deze auto's kennen een lager gebruik dan de commerciële 24/7 deelauto's.

Qua deelfietsen beperkt het aanbod zich tot een drietal initiatieven: de OV-fiets, de e-hub-fietsen (Urbee en Cargoroo) en de Ovelo (van GoAbout). De OV-fiets is de bekendste deelfiets en is beschikbaar bij drie treinstations (Nijmegen, Goffert en Heyendaal). Deze fietsen werken via het back-to-one systeem en dienen (in principe) altijd op dezelfde locatie te worden ingeleverd. Dit geldt ook voor de e-hub-fietsen van Urbee en Cargoroo. Deze fietsen zijn in juni 2020 geplaatst. De Urbee-fiets is een elektrische fiets en de Cargoroo is een elektrische bakfiets. Deze fietsen bevinden zich verdeelt over 10 e-hubs (zie afbeelding 1). In de uitvoeringsagenda houden we rekening met de geleerde lessen de introductie van Ovelo en de eHUBS.

² In dit document wordt onderscheid gemaakt tussen eHUBS (het project, als onderdeel van het INTERREG-programma) en e-hubs (de fysieke locaties)



Afbeelding 1: De tien locaties van de e-hubs

2.3. Doelstellingen voor inzet deelmobiliteit

Dit kader heeft als doelstelling om het aanbod van deelmobiliteit te vergroten en verbreden. Door het aanbod te verbreden en te verruimen ontstaat een steeds flexibeler en gebruiksvriendelijker duurzaam mobiliteitssysteem. Het systeem is geen doel op zich. Het biedt kansen op het gebied van duurzaamheid, inclusieve bereikbaarheid en laat leefbaarheid en verdichting hand in hand gaan.

Deelmobiliteit draagt bij aan duurzaamheid doordat het kansen biedt om schoner en actiever te reizen, voor zowel de bezoekers als de inwoners van de stad. De gebruiker van deelmobiliteit maakt vaker gebruik van actief vervoer (lopen en fietsen) en maakt bewustere keuzes qua gebruik van de (tweede) auto. Bovendien zijn de gemaakte autokilometers gemiddeld schoner³. Met de initiatieven uit deze uitvoeringsagenda beogen we dit proces te versnellen en ook een bijdrage te leveren aan de transitie naar een schoon wagenpark.

Deelmobiliteit biedt ook kansen voor de verbetering van de bereikbaarheid onder een brede doelgroep. Het biedt een oplossing voor bewoners uit gebieden waar de OV-bereikbaarheid minder optimaal is en/of mensen geen eigen vervoer ter beschikking hebben. Deelmobiliteit biedt deze doelgroep extra mogelijkheden.

Tot slot draagt deelmobiliteit bij aan de leefbaarheid in zowel bestaande wijken als op nieuwbouwlocaties. De eerdergenoemde verdichtingsopgave kan alleen plaatsvinden als er slimmer met ruimte en mobiliteit wordt omgegaan en gebruik wordt gemaakt van de voordelen van deelmobiliteit. De inzet van deelmobiliteit beoogt een afname van de parkeerbehoefte. Met een lagere parkeerbehoefte kunnen projecten makkelijker gerealiseerd worden. Ook is er met een lagere parkeerbehoefte meer ruimte voor openbaar groen, wat een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte kan geven.

³ Deelautoritten zijn gemiddeld schoner dan reguliere autoritten doordat er of elektrisch wordt gereden of in de nieuwste fossiele modellen.

3. Tweewielers in bestaande stad

3.1. Algemene beleidskeuzes voor tweewielers

De gemeente Nijmegen wil ruimte bieden aan aanbieders van deeltweewielers in de stad, omdat het aanbod een bijdrage kan leveren aan de doelstellingen van de gemeente. Hierbij hanteert de gemeente drie algemene uitgangspunten:

- Goed aanbod van deelmobiliteit stimuleert een verlaging van het autobezit en gebruik. Door het aanbod te vergroten wordt het gemakkelijker voor bewoners om een andere vervoerswijze te kiezen.
- De gemeente wil een gelijk speelveld creëren voor alle potentiële aanbieders. Dit biedt de inwoners en bezoekers van de stad Nijmegen keuzevrijheid qua aanbieders.
- Het aanbod mag niet leiden tot overlast in de openbare ruimte. Daarom worden aantallen voertuigen gemaximeerd.

Op basis van deze uitgangspunten kiest de gemeente Nijmegen ervoor om een aantal deelconcepten wel toe te laten en een aantal concepten (nog) niet. De concepten die worden toegelaten zullen worden toegelicht in de volgende paragrafen. Het gaat hierbij om deel(-e-)bikes, deel-e-scooters en deelbakfietsen. In deze modaliteiten ziet de gemeente Nijmegen een toegevoegde waarde ten aanzien van haar doelstellingen. De gemeente kiest voor een vergunningsstelsel in de APV om het mogelijk te maken voor aanbieders om hun diensten te exploiteren in de openbare ruimte. Voor deel-LEV's (Lichte Elektrische Voertuigen zoals de Biro en de Stint) en deelstepjes ziet de gemeente voorlopig geen toegevoegde waarde. Deze modaliteiten vervangen vooral de ritten te voet of te fiets. Daarnaast zorgt het voor extra vormen van vervoer op het fietspad waar het toch al druk is. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. De gemeente kiest ervoor om geen vergunningen aan te bieden aan deel-LEV's.

3.2. Uitvoeringsagenda voor deelfietsen

De gemeente wil het gebruik van deelfietsen mogelijk maken in de openbare ruimte. Het uitgangspunt hierbij is een goede balans tussen de toegevoegde waarde voor de doelstellingen en het borgen van het risico op overlast in de openbare ruimte. Het wordt voor een aantal deelfietsaanbieders mogelijk om een vergunning te krijgen, die hen toe staat om hun voertuigen te exploiteren in de openbare ruimte. De voorschriften op basis waarvan de gemeente een vergunning verleend worden in Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen opgenomen.

3.2.1. Beleidskeuzes

Beleidskeuze 1 - 'Er worden vergunningen verleend op basis van de APV aan maximaal twee deelfietsaanbieders, met een looptijd van twee jaar na de datum van vergunningverlening.'

De gemeente Nijmegen wil haar inwoners en bezoekers keuze bieden uit meerdere aanbieders, maar wil ook een overzichtelijk aanbod creëren. Daarom wordt ervoor gekozen om maximaal twee aanbieders toe te laten. Met een plafond van twee keer 200 voertuigen is er voldoende aanbod om de betrouwbaarheid van de dienst te kunnen garanderen, zonder dat er extra druk komt op bestaande fietsparkeerplekken en de openbare ruimte. Een looptijd van twee jaar is een logische looptijd voor de vergunningen, in verband met de innovatieve markt en de periode van afschrijving van de fietsen. Indien er regionale ontwikkelingen zijn op het gebied van de deelfietsen heeft de gemeente de mogelijkheid het aantal vergunningen te verhogen (max 25%).

Na twee jaar worden de vergunningen opnieuw toegekend. De gemeente zal de aantallen bij iedere nieuwe vergunningsronde opnieuw vaststellen. Bij succes, bijdrage aan doelstellingen en minimale overlast, zal het aantal worden uitgebreid.

Beleidskeuze 2 – ‘Bij meer aanvragen voor de beschikbare vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende toets.’

De gemeente biedt aan deelfietsaanbieders de ruimte om mee te dingen naar de vergunningen. Dit wordt op passende wijze gecommuniceerd aan marktpartijen. Er zijn echter meer marktaanbieders dan dat er vergunningen zijn. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid dat er meerdere aanbieders aan de voorwaarden kunnen voldoen, wat leidt tot schaarste op het gebied van vergunningen.

Om te kunnen selecteren welke aanbieders deelfietsen in Nijmegen kunnen aanbieden, vindt een vergelijkende toets plaats op basis van het handavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan die de aanbieder met de aanvraag indient. Daaruit moet de kwaliteit van de dienst, de bijdrage aan duurzame bereikbaarheid en het voorkomen van overlast in de openbare ruimte blijken. De twee aanbieders die hier het hoogste op scoren krijgen een vergunning toegekend. De voorwaarden, selectiecriteria en puntentelling worden in de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen uitgewerkt.

Beleidskeuze 3 - ‘Deelfietsen worden aangeboden via een back-to-many systeem met digitaal afgebakende parkeerplekken (dropzones).’

Nijmegen heeft als uitgangspunt om deelfietsen binnen de hele gemeente toegankelijk te maken. Daarom wordt gekozen om éénrichtingsritten (volgens back-to-many-systeem, zie bijlage 1) te faciliteren. Dit vergroot de mogelijkheden voor de gebruiker doordat hij per rit een keuze kan maken, bijvoorbeeld bij veranderende weersomstandigheden. Vanaf het station kan de gebruiker op de heenreis een deelfiets pakken en voor de terugreis kan hij gebruik maken van de bus.

Om te voorkomen dat de deelfietsen tot verrommeling leiden en overal worden geplaatst, heeft de gemeente een plaatsingsplan met dropzones opgesteld. Het uitgangspunt is dat 60% van de inwoners van Nijmegen binnen 400 meter een dropzone heeft. Dit dropzone-locatieplan wordt beschikbaar gesteld aan de inschrijvers voor de vergunning. De aanbieders bakenen de dropzones af via geofencing in hun app. De deelfietsen kunnen alleen op deze locaties worden geopend en gesloten (behalve voor een tussentijdse stop).

3.3. Uitvoeringsagenda voor deel-e-scooters

Op het gebied van deel-e-scooters maakt de gemeente Nijmegen een aantal beleidskeuzes die het mogelijk maken om deel-e-scooters aan te bieden. Hierbij is een goede balans tussen de toegevoegde waarde voor de doelstellingen en het borgen van het risico op overlast in de openbare ruimte het uitgangspunt. Doordat de deel-e-scooters in de openbare ruimte worden aangeboden is een vergunning op basis van de APV nodig. De voorschriften op basis waarvan de gemeente een vergunning verleend worden in Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen opgenomen.

3.3.1. Beleidskeuzes

Beleidskeuze 1 - ‘Er worden vergunningen verleend op basis van de APV aan maximaal twee deel-e-scooteraanbieders, met een looptijd van twee jaar na de datum van vergunningverlening.’

De gemeente Nijmegen wil haar inwoners en bezoekers keuze bieden uit meerdere aanbieders maar ook een overzichtelijk aanbod creëren, daarom kiest de gemeente om

maximaal twee aanbieders toe te laten. Met een plafond van twee keer 100 voertuigen is er voldoende aanbod om de betrouwbaarheid van de dienst te kunnen garanderen, zonder dat de druk op de openbare ruimte te groot wordt. Een looptijd van twee jaar is een logische looptijd voor de vergunningen, in verband met de innovatieve markt en de periode van afschrijving van de voertuigen. Indien er regionale ontwikkelingen zijn op het gebied van de deel-e-scooter heeft de gemeente de mogelijkheid het aantal vergunningen te verhogen (max 25%).

Beleidskeuze 2 – ‘Bij meerdere aanvragen voor de vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende toets, waarbij de aanbieders worden geselecteerd die de beste bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid in Nijmegen.’

Er zijn meer marktaanbieders dan dat er vergunningen worden verleend. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid dat er meerdere aanbieders aan de voorschriften voldoen. De gemeente wil echter werken met een beperkt (twee) aantal aanbieders.

Om te kunnen selecteren welke aanbieders deel-e-scooters in Nijmegen kunnen aanbieden, vindt een vergelijkende toets plaats op basis van het handhavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan die de aanbieder met de aanvraag indient. Daaruit moet de kwaliteit van de dienst, de bijdrage aan duurzame bereikbaarheid en het voorkomen van overlast in de openbare ruimte blijken. De twee aanbieders die hier het hoogste op scoren krijgen een vergunning toegekend. De voorwaarden, selectiecriteria en puntentelling worden in de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen uitgewerkt.

Beleidskeuze 3 - ‘Deelscooters worden aangeboden via een free floating systeem, dit betekent dat er geen vaste plekken zijn om de scooter te parkeren; lange afstand ritten worden gestimuleerd.’

Voor deel-e-scooters geldt dat Nijmegen als uitgangspunt heeft het servicegebied nagenoeg voor de hele gemeente beschikbaar te maken. De gemeente wil daarbij wel dat lange ritten aantrekkelijk worden gemaakt, zodat de deel-e-scooter een goed alternatief vormt voor het autogebruik.

In het plaatsingsplan staat vermeld waar de vergunning geldig is om overlast te voorkomen. Bij o.a. winkelstraten en in grote delen van het centrum is de vergunning op basis van de APV dan niet geldig. De gemeente Nijmegen ziet de deel-e-scooter als belangrijk alternatief voor de auto bij binnenstedelijke verplaatsingen van de rand van de stad, naar het centrum en vice versa. Binnen het servicegebied geldt free floating, waarbij de algeheel geldende parkeerregels van toepassing zijn. In het handhavingsplan krijgt de aanbieder de mogelijkheid om aan te tonen hoe zij overlast in de openbare ruimte gaat voorkomen.

3.4. Beleidskeuze Deelbakfietsen

De deelbakfietsen maken nu onderdeel uit van het eHUBS-project. Aanbieder Cargoroo biedt op 5 e-hubs momenteel bakfietsen aan en zal dit uitbreiden naar 10 e-hubs in de zomer van 2021. In 2022 wordt het gebruik van de deelbakfietsen geëvalueerd. Bij een positieve evaluatie vanuit het eHUBS-project worden er ook vergunningen verleend voor deelbakfietsen. De aantallen worden op basis van de evaluatie vastgesteld.

3.5. Voorwaarden Deeltweewielers

Bij de aanvraag voor een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen en deel-e-scooters dienen de aanbieders aan een aantal voorschriften te voldoen. Dit zijn voorschriften op het gebied van fysieke kwaliteit van de voertuigen, digitale kwaliteit van de bijbehorende app, de bedrijfsvoering en het verstrekken van data voor beleidsoptimalisatie. Daarnaast dient een handhavingsplan, dataplan en gebruikersplan

te worden ingediend. Hierin beschrijven de aanbieders hun aanpak om overlast in de openbare ruimte te voorkomen en tonen zij aan hoe hun service een bijdrage levert aan de duurzame bereikbaarheid van Nijmegen. Op basis van de kwaliteit van deze plannen wordt beoordeeld welke aanbieders worden toegelaten. De voorschriften en beoordelingscriteria worden nader uitgewerkt in de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen.

3.6. Overig aanbod

Naast deel-e-scooters, deelfietsen en deelbakfietsen zijn er andere voertuigen die worden ingezet als deelvoertuig. Hierbij valt te denken aan deelstepjes en deel-LEV's (lichte elektrische voertuigen). De gemeente ziet op dit moment geen meerwaarde in het toelaten van deelstepjes en deel-LEV's.

3.6.1. Deelstepjes

De deelstepjes zoals we die kennen in andere Europese steden zijn in Nederland nog niet toegelaten op de openbare weg (het RDW werkt wel aan een goedkeuring). Door het aanbod van deelscooters en deelfietsen ziet de gemeente vooralsnog geen toegevoegde waarde om vergunningen te verlenen voor deelstepjes. Bovendien zijn de ervaringen in andere Europese steden gemengd. Het kan bijdragen aan verrommeling van de openbare ruimte en biedt vooral vervoerwaarde op kleine korte stukken, waarbij het ten koste gaat van verplaatsingen die anders te voet of met de fiets worden gedaan, en dus ten koste gaat van actieve mobiliteit.

3.6.2. Deel-LEV's

De deel-LEV's die momenteel (bijv. in Rotterdam) worden uitgevoerd met Biro-voertuigen worden in Nijmegen als onwenselijk gezien. Door de breedte van de voertuigen nemen Biro's veel ruimte op fietspaden in, die juist bedoeld zijn om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren. Daarnaast bieden ze qua snelheid geen meerwaarde t.o.v. de deel-e-scooter of elektrische deelfietsen. Ook in andere LEV's die nog ontwikkeld worden ziet de gemeente Nijmegen vooralsnog geen meerwaarde.

4. Deelauto's in bestaande stad

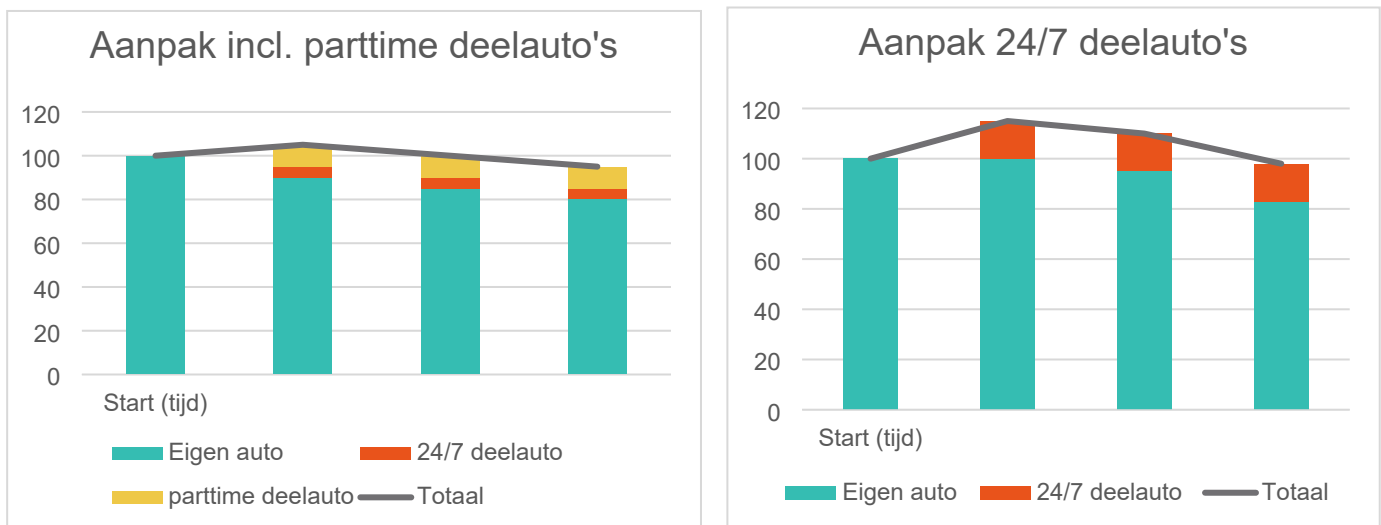
4.1. Algemene beleidskeuzes voor deelauto's

De deelauto is een belangrijke schakel voor het realiseren van onze duurzame ambities. Zoals eerder uitgelegd in dit kader, zijn deelauto's over het algemeen schoner, met name de elektrische variant. Bovendien helpen elektrische deelauto's bij aan de transitie naar schoner vervoer. Daarnaast staat een auto in particulier bezit voor een groot deel van de tijd stil. Door autobezitters te stimuleren afstand te doen van hun (tweede) auto en gebruik te maken van deelauto's, komt er meer (parkeer)ruimte vrij dat bijvoorbeeld aan groenvoorzieningen kan worden besteed dan wel ruimte die nodig is voor de groei van de stad. Voor de overstap naar deelauto's is de kwaliteit en beschikbaarheid ervan echter cruciaal. Om met deelauto's de duurzame ambities na te streven, hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Het deelmobiliteitsaanbod elektrificeren.
- Het aanbod van deelauto's vergroten om de beschikbaarheid van deelauto's te garanderen.
- Inwoners stimuleren om gebruik te maken van deelmobiliteit.
- De kwaliteit van deelmobiliteit te verhogen zodat het uiteindelijk leidt tot minder autobezit en duurzamere mobiliteitskeuzes.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de kaders voor deelauto's in de bestaande stad opgesteld. Hierin wordt beschreven op welke deelautoconcepten wordt ingezet en op welke wijze. Een verdere toelichting over deze deelautoconcepten is in Bijlage 2 toegevoegd.

De gemeente streeft naar een vergroting van het aanbod van deelauto's. Dit kan ertoe leiden dat de parkeerdruk eerst vergroot wordt door een toename van het aantal deelauto's, alvorens er verlichting van de parkeerdruk optreedt (zie voorbeeld afbeelding 2). Om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de bestaande openbare ruimte, wil de gemeente Nijmegen naast standplaatsgebonden deelauto's ook inzetten op zonebased deelauto's en parttime deelauto's. Voor het stimuleren van de parttime deelauto's (private shared leaseauto's) maakt de gemeente afspraken met aanbieders en richt een activatiecampagne in om inwoners kennis te laten maken met dit concept. Deze parttime deelauto's kenmerken zich doordat ze een vaste hoofdgebruiker hebben, maar ook beschikbaar zijn voor sub-gebruikers (de deelautogebruikers) die deze concepten via één app kunnen gebruiken. Hierdoor kan de bestaande autovloot dubbel worden gebruikt. De gemeente ziet kansen voor dubbelgebruik van zakelijke auto's van de gemeente zelf, bedrijven, en auto's van particulieren.



Afbeelding 2: Parkeerdruk bij aanbod incl. parttime deelauto's en aanbod 24/7 deelauto's

4.2. Elektrificeren van huidige deelauto's

De doelstelling is om in 2025 50% van de huidige deelautovloot te elektrificeren. In 2028 zullen de fossiele deelauto's volledig zijn uitgefaseerd.

- Om dit doel te halen, worden met de bestaande deelautoaanbieders (Greenwheels en MyWheels) afspraken gemaakt om op korte tot middellange termijn de deelauto's te vervangen door elektrische auto's. De gemeente zorgt dat de nieuwe laadinfrastructuurconcessie anticipeert op deze ontwikkeling.
- Nieuwe aanvragen, die binnenkomen, worden vanaf 2024 alleen nog gehonoreerd indien het volledig elektrische auto's betreft. Zo wordt het deelaanbod op een voor de markt werkbare manier verduurzaamd en behoudt de consument keuzevrijheid.

4.3. Uitbreiding standplaatsgebonden deelauto's

De uitbreiding van het aantal standplaatsgebonden deelauto's wordt gecontroleerd gefaciliteerd:

- Op basis van de data-analyse is een inschatting gemaakt van het verwachte aantal deelauto's voor de komende jaren, per wijk. Kansrijke locaties voor deelauto's zijn in het plaatsingsplan weergegeven als voorkeurslocatie. In het plaatsingsplan worden de parkeerplekken opgenomen die middels een verkeersbesluit gereserveerd kunnen worden voor het aanbieden van deelauto's, wanneer hier een vergunning voor wordt uitgegeven.
 - o Aanbieders kunnen voor deze plekken een vergunning aanvragen.
 - o De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first serve' principe.
 - o Per plek krijgen de aanbieders een vergunning voor 4 jaar.
 - o Huidige aanbieders die een autodateplek hebben binnen betaald parkeergebied of door de gemeente gefaciliteerd zijn met een verkeersbesluit buiten betaald parkeergebied of dit aangevraagd voor 1-9-2021 krijgen automatisch een deelautovergunning voor 4 jaar voor de desbetreffende plek.
 - o De huidige autodatevergunning is geldig voor onbepaalde tijd. De nieuwe tijdsduur van de vergunning van vier jaar ligt in lijn met de afschrijfperiode van de voertuigen.
 - o Wanneer de plek na 4 jaar vrijkomt en er meerdere aanvragen voor worden ingediend, vindt er een selectie plaats. Bij de selectie wordt beoordeeld in hoeverre de plannen van de aanbieders op de gebruikers

- aansluiten. De komende jaren worden hier de voorwaarden voor opgesteld op basis van gebruikersinzichten uit het monitoring en het evaluatieplan.
- Bewoners (in bestaande wijken) die op eigen initiatief een deelauto in eigen beheer willen starten komen ook in aanmerking voor een standplaats. De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en er dus geen 'extra' auto bij komt.

4.4. Zone based deelauto's

De gemeente wil de trend van de markt volgen die meer beweegt naar een 'zonebased' deelauto aanbod. Bij een zonebased systeem kent de deelauto geen vaste (afgekruipte) parkeerplek meer maar mag hij binnen een digitaal afgebakende zone (meestal een wijk of deel van een wijk) in een parkeervak worden geplaatst. Het 'zonebased' systeem is gunstiger voor de parkeerdruk omdat geen vakken worden onttrokken aan het parkeeraanbod. Dus wanneer een deelauto in gebruik is wordt er dan niet langer een plek aan het aanbod onttrokken. Dit systeem is daarom wenselijker.

- Voor deze zonebased deelauto's gelden dezelfde voorwaarden als voor de standplaatsgebonden deelauto's, als opgenomen in de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen.
- De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first served' principe.
- Er worden in 2021 vergunningen voor 24 zonebased deelauto's verleend, waarvan maximaal 12 zone based deelauto's per aanbieder.
- De vergunningen worden verstrekt voor een afgebakende parkeerzone (dit is uitgewerkt in het plaatsingsplan).
- In de periode 2022-2025 worden er jaarlijks extra vergunningen verleend voor zonebased deelauto's (zie bijlage). Uitgangspunt blijft dat een aanbieder maximaal 50% van de vergunningen kan aanvragen. Zo ontstaat er geen lock-in voor een dominante aanbieder en wordt een gelijk speelveld gefaciliteerd.
- Met de aanbieder(s) worden afspraken gemaakt over de druk van elektrische deelauto's op de laadpalen in de omgeving. Laadpaalkleven moet worden voorkomen, dus dit is een belangrijk selectie criterium. Indien nodig zullen er laadpalen moeten worden bijgeplaatst.

4.5. Free floating deelauto's

Er wordt een vergunning verleend voor free floating deelauto's voor een periode van twee jaar. Bij de volgende vergunningsperiode worden de maximum aantallen opnieuw vastgesteld. De free floating deelauto's kunnen op alle reguliere parkeerplekken worden achtergelaten.

- Er is ruimte voor twee aanbieders. Om te kunnen selecteren aan welke aanbieders de vergunningen worden verleend, vindt een vergelijkende toets plaats op basis van het handhavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan die de aanbieder met de aanvraag indient.
- Wanneer de free floating deelauto's tussen meerdere steden kunnen worden uitgewisseld, is de aanbieder verantwoordelijk om met Bureau Parkeerbeheer afspraken te maken om de parkeeracties te registeren.
- Het uitgangspunt is dat het huidige gereguleerde parkeergebied als servicegebied voor de vergunning wordt ingesteld. Een eventuele uitbreiding van het servicegebied wordt gekoppeld aan uitbreiding van het gereguleerde parkeergebied.
- Met de aanbieders worden afspraken gemaakt over de monitoring van het aantal deelauto's in het Nijmeegse servicegebied. Er mogen in dit servicegebied maximaal 15 deelauto's op eenzelfde moment worden geparkeerd. Als buffer dient de aanbieder gebruik te maken van particuliere hubs.

- Met de aanbieder(s) worden afspraken gemaakt over de druk van elektrische deelauto's op de laadpalen in de omgeving. Laadpaalkleven moet worden voorkomen. Indien nodig zullen er laadpalen moeten worden bijgeplaatst. Er worden met de aanbieder afspraken gemaakt om laadpaalkleven te voorkomen.

4.6. Voorwaarden deelauto's

Bij de aanvraag voor een vergunning voor het aanbieden van deelauto's dienen de aanbieders aan een aantal voorschriften te voldoen. Dit zijn voorschriften op het gebied van fysieke kwaliteit van de voertuigen, digitale kwaliteit van de bijbehorende app, de bedrijfsvoering en het verstrekken van data voor beleidsoptimalisatie.

Daarnaast dienen de aanbieders die free floating deelauto's willen aanbieden een handhavingsplan, dataplan en gebruikersplan in te dienen. Hierin beschrijven de aanbieders hun aanpak om overlast in de openbare ruimte te voorkomen en tonen zij aan hoe hun service een bijdrage levert aan de duurzame bereikbaarheid van Nijmegen. Op basis van de kwaliteit van deze plannen wordt beoordeeld welke aanbieders een vergunning voor free floating deelauto's krijgen. De voorschriften en beoordelingscriteria worden nader uitgewerkt in de Beleidsregels Deelmobiliteit Nijmegen.

4.7. Gemeentelijk wagenpark

Nijmegen is voornemens om haar gemeentelijke wagenpark buiten kantoortijden gedeeltelijk in te zetten als deelauto. De ambitie is om in 2023 minimaal 30% en in 2025 minimaal 50% van de zakelijke poolauto's⁴ van de gemeente beschikbaar te kunnen stellen als parttime deelauto.

- De 'reguliere' poolauto's kunnen buiten kantoortijden beschikbaar worden gesteld aan derden, die de auto met een app kunnen openen.
- In 2021 zullen de auto's in eerste instantie beschikbaar worden gesteld voor gemeentepersoneel.
- Wanneer de ervaring goed is en enkele praktische bezwaren zijn verholpen (openstellen garage e.d.), kunnen ook inwoners gebruikmaken van de voertuigen.
- Daarnaast wordt ook de mogelijkheid verkend om de gemeente aan te laten haken op het eHUBS-project.

⁴ Het betreft hier de reguliere auto's van de gemeente die voor zakelijke persoonsritten worden gebruikt en niet het totale wagenpark van de gemeente.

4.8. Wagenpark bedrijfsleven en semipublieke partijen

Ook het wagenpark van bedrijven leent zich goed voor het aanbieden van parttime deelauto's. De gemeente wil bedrijven (binnen de bebouwde kom) verleiden om zakelijke poolauto's buiten kantoortijden als deelauto beschikbaar te stellen.

- De gemeente stelt een regeling op waar maximaal 10 bedrijven aan kunnen deelnemen;
 - o Deze bedrijven krijgen de eerste twee jaar vrijstelling voor hun bedrijfsparkeervergunning (€ 360 - € 1200 per jaar).
 - o Daarbij geldt de voorwaarde dat de parttime deelauto's openbaar toegankelijk zijn en volledig elektrisch zijn aangedreven.
 - o De gemeente zal per bedrijf één laadpunt voor maximaal 50% meefinancieren ten behoeve van de parttime elektrische deelauto, op privaat openbaar toegankelijk terrein.
 - o Ook worden met deze bedrijven afspraken gemaakt over de rapportage van de openbare beschikbaarheid.
- De gemeente gaat actief in gesprek met het bedrijfsleven en de semipublieke partijen die het convenant 'verduurzaming wagenpark TPN West en Bijsterhuizen' hebben ondertekend. Het doel is om samen middels een gewijzigd convenant de intentie uit te spreken om de kansen voor dubbelgebruik van hun wagenpark te gaan benutten.

4.9. Particuliere deelleaseauto's

De gemeente wil ook het dubbelgebruik van de auto's van particulieren stimuleren. Hier ziet de gemeente een kans voor private deelleaseauto's weggelegd.

- Om het gebruik van deellease te stimuleren zal de gemeente een aanbieder van private deelleaseauto's selecteren die de inwoners van Nijmegen een proefaanbod mag doen.
- Via een uitvraag wordt een aanbieder geselecteerd die een budget krijgt om inwoners een proefaanbod te doen. Gedurende die proefperiode (drie maanden) kunnen inwoners ervaren hoe het is om private deelauto's te gaan delen.

5. Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

In de parkeernota Parkeren Nijmegen 2020-2030 is vastgelegd wat de kaders zijn voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling. Hier staat beschreven welke deelautoratio van toepassing is in Nijmegen. In gebieden met parkeerregime is het mogelijk om maximaal 20% reductie te bedingen op basis van de geldende parkeernorm. Naast het plaatsen van sec deelauto's kan het ook door de inzet van deelauto's in combinatie met het aanbieden van een MaaS-concept⁵. Hiervoor geldt een beschikbaarheidsgarantie van 10 jaar.

Voor projecten in gebieden zonder parkeerregime geldt tevens een maximale reductie van 20%. De ontwikkelaar dient dan wel aannemelijk te maken dat het aanbod met MaaS-dienst en deelbakfietsen, deel-e-scooters en deel- of lease-e-bikes ter aanvulling van de deelauto beter aansluit bij de toekomstige gebruikers en bijdraagt aan het stimuleren van actief en schoon vervoer. Om hierop te toetsten en een acceptabele afwijking toe te staan zal gebruik worden gemaakt van de Benchmark 'City Deal – elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling'.

MaaS

Een mogelijkheid om reductie te krijgen op de parkeernorm is het aanbieden van een MaaS-abonnement aan bewoners, dat toegang geeft tot openbaar vervoer en alle vormen van deelmobiliteit. Het concept MaaS bestaat uit een app waarin diverse modaliteiten kunnen worden gepland, geboekt en betaald worden. Als voorwaarde wordt aan het MaaS-concept gesteld dat het interoperabel is en dat minimaal alle deelconcepten van de e-hubs, de deelfietsen en deel-e-scooters die in Nijmegen aanwezig zijn, ontsloten zijn (vanaf 1-5-2021) via de MaaS-dienst die de projectontwikkelaar aanbiedt.

Naast de app (en het abonnement) waarbij de deelmobiliteit 'op straat' en het OV kan worden aangeboden, dient de projectontwikkelaar ook te waarborgen en garanderen dat er voldoende aanbod is voor de behoefte van de bewoners zelf. Dit kan door het aanbieden van deelauto's, deelbakfietsen, deel-e-scooters en deel-e-bikes.

Benchmark 'City Deal – elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling'

Voor gebieds- en projectontwikkeling in gebieden buiten parkeerregime zijn geen maximaalvrijstellingen benoemd. Wel kan ook hier maximaal 20% verlaging van de parkeernorm worden behaald. Het exacte percentage wordt per project beoordeeld en is onder andere afhankelijk van de locatie, type woningen, de doelgroep, het aanbod van deelmobiliteit en de parkeernorm. Het mag niet leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving van het project. De gemeente maakt hierbij gebruik van de Benchmark City Deal 'elektrische deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling'. Hiermee kan op basis van referentieprojecten een haalbaar reductiepercentage worden vastgesteld.

In de Benchmark worden tientallen projecten in Nederland vergeleken waarbij deelmobiliteit is geïmplementeerd bij stedelijke gebiedsontwikkeling. De projecten zijn gerangschikt op hun bereikbaarheidswaarde per openbaar vervoer en fiets. Daarnaast is o.a. informatie beschikbaar over het type woningen, de doelgroep, het aanbod van deelmobiliteit en de parkeernorm en bijbehorende reductiepercentage. De Benchmark zal periodiek worden herzien, om nieuwe ontwikkelingen te kunnen verwerken en zo meer gestaafde inzichten te kunnen bieden.

⁵ MaaS staat voor Mobility as a Service. Het is een dienst, ondersteund met een app, waarbij alle vormen van deelmobiliteit en openbaar vervoer (en parkeren) zijn te boeken. In Nederland worden er in samenwerking met het ministerie van I&W momenteel 7 pilots uitgevoerd waarbij MaaS-apps worden ontwikkeld. Verder uitleg in bijlage 1.

De Benchmark kan gebruikt worden om met projectontwikkelaars het gesprek te voeren over een haalbare parkeerreductie in de projecten in Nijmegen zonder parkeerregime. Door deze koppeling blijft Nijmegen in de pas lopen met landelijke ontwikkelingen.

6. Tijdlijn

2021	Q3	Start inschrijving voor reguliere deelauto's
	Q3	Start uitvraag vergunningen deelfietsen
	Q3	Start uitvraag vergunningen deel-e-scooters
	Q3	Start gesprekken convenant deelauto's bedrijfsleven
	Q3	Start animopeiling parttime deelauto's particulieren
	Q4	Start aanbesteding campagne parttime deelauto's particulieren
	Q4	Start exploitatie deelfietsen
	Q4	Start exploitatie deel-e-scooters
	Q4	Start proef openstellen wagenpark gemeente
	Q4	Start campagne parttime deelauto's particulieren
	Q4	Evaluatie e-hubs + start verkenning deelbakfietsen
	Q4	Start regeling parttime deelauto voor bedrijven
	Q4	Start regeling parttime deelauto voor particulieren
	2022	Q1
Q1		<i>Optioneel: start regeling deelbakfietsen</i>
2023	Q1	Wagenpark gemeente voor 40% opengesteld
	Q1	Alleen klassieke deelauto-vergunningen voor elektrische auto's
	Q3	Verlening vergunningen deelauto's
2025	Q4	Wagenpark gemeente voor 60% opengesteld
	Q4	Klassieke deelauto's voor 50% elektrisch

7. Budget

In de uitvoeringsagenda is een aantal stimuleringsmaatregelen genoemd om de transitie naar duurzaam delen te kunnen versnellen. In totaal is hier € 125.000 voor nodig.

Deeltweewielers

Voor de aanbieders van deeltweewielers is voor 2020-2021 geen budget voor subsidie voorzien. Er zal budget beschikbaar moeten zijn voor het selectieproces voor de vergunningen.

Reguliere deelauto's

Voor de aanbieders van deelauto's is voor 2020-2022 geen budget voor subsidie voorzien. Wel is er in het procesbudget van de gemeente ruimte om de interne organisatie in te richten..

Parttime deelauto's particulieren

Om de inwoners van Nijmegen kennis te laten maken en enthousiast te krijgen voor het concept deelleaseauto's, is eenmalig budget gereserveerd voor 2021. Het budget zal gebruikt worden voor een campagne met kennismakingsaanbod. De gemeente komt hierin aanbieders tegemoet in hun mogelijke werving van deelnemers die na het kennismakingsaanbod afhaken.

Parttime deelauto's gemeente

In de aanbesteding voor het nieuwe wagenpark van de gemeente is ruimte opgenomen voor de inzet van deelauto's. Hier is geen specifiek budget voor nodig.

Parttime deelauto's bedrijven

Om bedrijven te helpen met het aanbieden van elektrische parttime deelauto's is een budget nodig om de laadvoorziening gedeeltelijk te faciliteren en om de ontheffing van de zakelijke parkeervergunning te budgetteren. Het budget is voldoende om 10 bedrijven te helpen. Voor de gemeente bedraagt dit proceskosten van

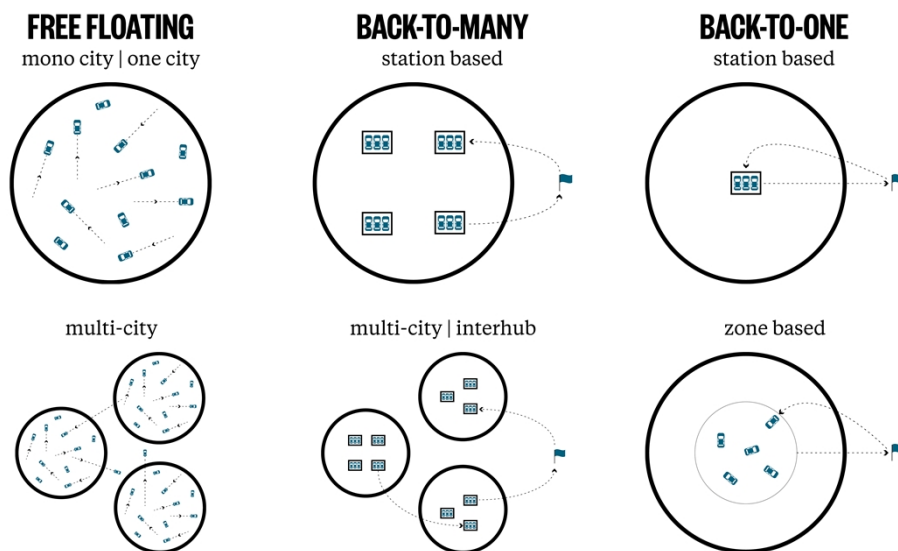
Interne organisatie deelmobiliteit algemeen

pm.

Bijlage 1 – Type deelsystemen en concepten

Type systemen

Of het nu gaat om deelauto's, deelfietsen, deel-e-scooters, of deelmotorscooters, allemaal manifesteren ze zich op een bepaalde manier in de openbare ruimte. Hieronder worden de verschillende systemen toegelicht. We onderscheiden op basis van de literatuur drie hoofdsystemen: free floating, back-to-many en back-to-one. Per systeem bestaan er nog sub-varianten. In afbeelding 3 worden deze systemen schematisch weergegeven.



Afbeelding 3: Schematisch overzicht verschillende deelsystemen

Free floating

Mono-city en multi-city

Bij een free floating systeem kunnen de voertuigen binnen een bepaald gebied overal worden ontgrendeld en overal, dus ook op een andere plek, worden achtergelaten. De meeste deel-e-scooters en deelmotorscooters werken op deze wijze en in grote (internationale) steden zijn ook free floating deelauto's actief. Het voordeel is dat er geen faciliteiten vanuit de gemeente nodig zijn en dat het de meeste vrijheid voor de gebruiker biedt. Het nadeel is dat de voertuigen 'overal' achtergelaten kunnen worden en dus kunnen zorgen voor 'vervuiling' van het straatbeeld. Dit is dan niet expliciet gereguleerd. Er is wel de mogelijkheid om via geo-fencing bepaalde plekken (bijvoorbeeld winkelstraten of parken) uit te sluiten. Het is dan via de gebruiksvoorwaarden niet mogelijk om op die plek het voertuig achter te laten. Sinds juni 2020 is in Nederland het eerste interstedelijke free floating concept actief. Dit zijn de deelauto's van Sixt Share, die in drie grote steden kunnen worden achtergelaten.

Voorbeelden: *Felyx*, *Check*, *GoSharing* (e-scooter), *DriveNow/Car2go* (deelauto) en *Sixt Share* (deelauto).

Back-to-many

Station based

Het back-to-many systeem kan binnen een stad 'station based' worden uitgevoerd, waarbij de voertuigen op diverse plekken binnen een stad/regio achtergelaten kunnen worden. Deze variant komt met name voor bij deelfietsen. Van oorsprong worden de deelfietsen aangeboden bij speciale fietsrekken door de hele stad. Met de moderne gps-technieken worden de fietsen tegenwoordig steeds vaker aangeboden zonder de fysieke infrastructuur. Er worden dan door middel van geofencing zogenoemde 'dropzones' ingesteld waar de fietsritten kunnen worden gestart en beëindigd. Het voordeel van dit systeem is dat het de mogelijkheid van eenrichtingsritten faciliteert, maar ook ruimtelijke afbakening biedt. Het nadeel is dat de ruimtelijke capaciteit op piekmomenten berekend moet zijn en dat de gebruiker geen ultieme deur-tot-deur oplossing heeft.

Voorbeeld: *HTM Bike (deelfiets), Donkey Republic (deelfiets), GoAbout (deelfiets)*

Inter-hub

Bij het back-to-many systeem zijn er meerdere specifieke locaties aangewezen waar voertuigen kunnen worden achtergelaten. Dit is een voordeel voor de gebruiker aan wie hiermee meer flexibiliteit wordt geboden. De gebruiker kan het voertuig openen op de ene locatie en afsluiten op de andere locatie, waardoor een eenrichtingsrit mogelijk is. De gebruiker hoeft dus niet te betalen voor de tijd tussen de heen- en terugrit. Voor de exploitant is het voordeel dat een voertuig vaker gebruikt kan worden.

Een specifieke variant hiervan is het inter-hub systeem, waarbij het gaat om deelauto's die meerdere hubs hebben in meerdere gemeenten, zoals bij de e-hubs. Het nadeel hiervan is vooral van administratieve aard. Door het gebruik van openbare parkeerplekken zijn er voor honderden deelauto's parkeervergunningen/ontheffingen nodig. Momenteel wordt er gewerkt aan een oplossing voor deze belemmering.

Voorbeeld: *Amber (deelauto)*

Back-to-one

Station based (standplaatsgebonden)

Het back-to-one systeem kan worden uitgevoerd volgens het standplaatsgebonden model, waarbij het voertuig naar een specifieke plek wordt teruggebracht. Dit systeem wordt gehanteerd bij deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. In het geval van een deelauto gaat het dan om een gereserveerde parkeerplek. Bij deelfietsen gaat het om één ophaal- en inleverpunt en voor deelbakfietsen is een stuk stoep afgekaderd. Het voordeel van het systeem is de overzichtelijkheid. Er is ruimte gereserveerd, wat zowel voor de gebruiker als vanuit het ruimtelijke perspectief duidelijkheid geeft. Het nadeel is dat dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. Op het moment dat de deelauto in gebruik is, kan er geen andere auto op die parkeerplek parkeren. En ook op de bakfietslocaties kunnen geen andere fietsen worden gestald.

Voorbeelden: *Greenwheels (deelauto), MyWheels (deelauto), OV-fiets (deelfiets), Cargoaroo (deelbakfietsen), Urbee (deel-e-bike)*

Zone based

Bij het back-to-one systeem dient het voertuig altijd op dezelfde locatie teruggebracht te worden. Voor zone based geldt dat hier geen specifieke parkeerplek voor is gereserveerd, maar dat het voertuig zich kan bevinden in een (digitaal) afgebakend gebied. Dit systeem manifesteert zich met name bij deelauto's. Het voordeel hierbij is dat er geen parkeerplek dient te worden afgekruist (en dus onttrokken aan het totaal). Het nadeel is dat een gebruiker niet altijd exact weet waar de auto zich bevindt (wel zichtbaar via de app). Ook is er bij het retourneren geen parkeerplek voor het voertuig

gegarandeerd. Voor elektrische deelauto's is de randvoorwaarde voor het zone based systeem dat er voldoende laadpalen aanwezig zijn om te garanderen dat de auto's weer opgeladen kunnen worden.

Voorbeelden: *MyWheels*⁶ (deelauto), *Juuve* (deelauto)

Concepten

Er kan bij deelmobiliteitsconcepten een onderscheid worden gemaakt op basis van beschikbaarheid. Wij onderscheiden hierin drie verschijningsvormen die aangeven hoe 'open' een dienst kan zijn.

Volgtijd beschikbaar en openbaar

De meeste deelconcepten zijn altijd en voor iedereen beschikbaar. Het gaat dan met name om de voertuigen die zich in de openbare ruimte bevinden. In sommige gevallen kiezen aanbieders er wel voor om hun voertuigen niet tussen 01:00 uur en 06:00 uur aan te bieden.

Volgtijd beschikbaar en besloten gebruikersgroep

Twee type deelaanbieders maken gebruik van besloten gebruikersgroepen. In de eerste categorie vallen de deelvoertuigen die voor zakelijk gebruik dienen. Het gaat dan om poolauto's voor bedrijven of om zakelijke deelauto's zoals Amber. Amber werkt met besloten en openbare hubs (de e-hubs in Nijmegen zijn openbaar). Bij de besloten hub zijn de deelauto's (en soms ook deelfietsen) beschikbaar voor enkel werknemers. Bij de tweede categorie voor besloten gebruikersgroepen gaat het om bewoners. Zij kunnen zich verenigen in een coöperatie van particulieren die gezamenlijk één of meerdere auto's beheren. Deze constructie is ook mogelijk bij nieuwbouwlocaties waar de projectontwikkelaar deelauto's aanbiedt bij een wooncomplex.

Parttime beschikbaar

Sommige deeldiensten zijn niet fulltime beschikbaar. Dit betreft met name de peer-to-peer deelauto's, waarbij particulieren hun eigen auto aanbieden als deelauto op een platform. In het verlengde hiervan is het deelleaseconcept ontwikkeld. Hierbij wordt een auto onder gunstige financiële voorwaarden voor de consument privé geleased, met als voorwaarde dat de auto een deel van de tijd beschikbaar is als deelauto via een platform.

Mobility as a Service

Alle deelconcepten vormen samen het concept MaaS (Mobility as a Service). Deze term wordt gebruikt voor het geïntegreerd aanbieden van alle vormen van openbaar vervoer en deelmobiliteit via één applicatie. Via deze app kan de consument zijn reis centraal boeken, plannen en betalen. Momenteel wordt MaaS ontwikkeld in Nederland. Door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zijn zeven pilots uitgeschreven waarbij MaaS in de praktijk wordt getest. Hierdoor zijn er straks meerdere MaaS-aanbieders beschikbaar die al het duurzame vervoer via hun app kunnen aanbieden. Het ministerie coördineert hierbij de technologische ontwikkeling en maakt het mogelijk dat de verschillende diensten interoperabel worden aangeboden. Dit is een autonome marktontwikkeling en biedt ook bezoekers en inwoners van Nijmegen uiteindelijk de mogelijkheid om via één app gebruik te maken van alle deelaanbieders en het openbaar vervoer. Eind 2021 zullen de meeste deelmobiliteitconcepten in Nijmegen via diverse MaaS-apps kunnen worden aangeboden.

⁶ In Nijmegen werkt MyWheels nog wel met standplaatsgebonden deelauto's.

Bijlage 2 – Type deelauto's

Klassieke deelauto's

Met de 'klassieke deelauto' wordt het concept bedoeld waarbij de deelauto 24/7 beschikbaar is, voor iedereen toegankelijk is en volgens het back-to-one systeem werkt. Het bekendste voorbeeld hiervan is Greenwheels, dat samen met MyWheels en Studentcar actief is in Nijmegen. Deze auto's zijn momenteel standplaatsgebonden (station based).

Parttime deelauto's

Parttime deelauto's kenmerken zich doordat ze een vaste hoofdgebruiker hebben, maar ook beschikbaar zijn voor sub-gebruikers (de deelautogebruikers) die deze concepten via één app kunnen gebruiken. Hierdoor kan de bestaande autovloot dubbel worden gebruikt. Zakelijke poolauto's van bijvoorbeeld de gemeente en bedrijven worden voornamelijk tijdens kantoortijden gebruikt. In de weekenden en avonden kunnen deze voertuigen beschikbaar worden gesteld als deelauto. Dit zijn de momenten waarop de vraag naar deelauto's relatief hoger ligt. Bij parttime deelauto's is er dus één hoofdgebruiker (bijv. een bedrijf of de gemeente) die de basale kosten van de auto draagt en het eerste gebruikersrecht heeft. Voor de sub-gebruikers is het een 'normale' deelauto die op gezette tijden via een app beschikbaar is.

De parttime deelauto's kunnen vanwege de blijvende veranderingen als gevolg van corona steeds interessanter worden. Mensen zullen vaker thuiswerken en dus minder vaak de auto gebruiken, waardoor deze met anderen gedeeld kan worden.

Particuliere deelleaseauto's

Voor veel bewoners is de klassieke deelauto als eerste auto geen optie. Zij hebben de auto op vaste momenten nodig, waardoor ze meer zekerheid willen over de beschikbaarheid ervan. Ook maken veel bewoners nog flink wat kilometers (5.000-15.000 km per jaar). De auto wordt door hen echter niet op ieder moment van de week gebruikt. Sommigen gebruiken de auto enkel doordeweeks voor woon-werkverkeer (en vanwege de groei van thuiswerken zelfs minder) en anderen bezitten een auto enkel voor recreatie in het weekend. Voor hen biedt het deelleaseconcept uitkomst. Bij dit concept is de leaseauto een deel van de tijd beschikbaar voor de particuliere hoofdgebruiker en een deel van de tijd beschikbaar voor derden als deelauto. Op welke momenten de deelleaseauto beschikbaar is voor derden, is in afstemming met de hoofdgebruiker. De voorwaarde is wel dat de auto een significant deel van de tijd als deelauto beschikbaar moet zijn.

Het deelleaseconcept is in opkomst in Nederland. O.a. in de gemeente Den Haag zijn in diverse buurten in totaal 100 deelleaseauto's beschikbaar gesteld. Snappcar biedt sinds juni 2020 een deelleasepropositie aan richting ANWB-leden. Het deelleaseconcept verschilt van de particuliere auto's die via peer-to-peer platforms (zoals Snappcar) worden verhuurd. Deze auto's worden doorgaans minder vaak gehuurd dan andere deelautoconcepten, door onder andere sleutelhandelingen.

Bijlage 3 – Overzicht aantallen voertuigen

	Periode 2021-2023	Periode 2023-2025
Deelfietsen	2 x 200	n.t.b.
Deel-e-scooters	2 x 100	n.t.b.
Deelbakfietsen	n.t.b. (excl. eHubs)	n.t.b.
Deelauto's freefloating	2 x 15	

	Periode 2021-2025
Deelauto's standplaatsgebonden	60

	2021	2022	2023	2024
Deelauto's zonebased	24 (min 50% zero emissie)	24 (min 75% zero emissie)	36 (100% zero emissie)	36 (100% zero emissie)