



Actieplan Deelmobiliteit

April 2024

Inhoud

Apeldoorn in 2040.....	5
Mobiliteitsbeleid in samenhang bezien	5
Apeldoorn groeit door.....	5
Mobiliteitstransitie is randvoorwaarde voor ontwikkeling Apeldoorn.....	5
Relatie beleidskaders en deelnota's.....	7
1 Inleiding.....	8
1.1 Aanleiding voor dit actieplan voor deelmobiliteit	8
1.2 Wat is deelmobiliteit?.....	8
1.3 Proces.....	9
1.4 Leeswijzer.....	10
2 Huidige situatie en doorkijk.....	11
2.1 Deelmobiliteit in gemeentelijk beleid.....	11
2.1.1 Woest Aantrekkelijk Apeldoorn, Omgevingsvisie (januari 2022).....	11
2.1.2 Stadsrandhubs Apeldoorn (2022).....	11
2.1.3 Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn (april 2021)	11
2.1.4 Mobiliteitsplan Kanaalzone (juli 2023).....	12
2.1.5 Consultatiedocument PMA (2023).....	12
2.1.6 Stationshub Apeldoorn (voorjaar 2022).....	12
2.2 Huidige situatie	12
2.2.1 Deelmobiliteit in Apeldoorn	12
2.2.2 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn (2021).....	12
2.2.3 Ontwikkeling autobezit 2020 - 2022	13
<i>Intermezzo – welke rol speelt deelmobiliteit in de stedelijke ontwikkeling?.....</i>	14
2.3 Toekomstige ontwikkelingen van deelmobiliteit in Nederland en daarbuiten	15
2.3.1 Deelmobiliteit en een autoluwe binnenstad.....	15
2.3.2 Voorwaarden voor succes	16
3 Visie op deelmobiliteit in Apeldoorn.....	17
3.1 Lonkend perspectief (waar doen we het voor?).....	17
3.2 Visie op deelmobiliteit	17
3.3 Resultaten	18
4 Uitwerking.....	19
4.1 Openbare ruimte en kwaliteit van aanbod.....	19
4.2 Het inrichten van een MaaS-app, die alle deelmobiliteit in Apeldoorn ontsluit	19
4.3 Microdeelmobiliteit	20
4.4 Deelauto's	21

4.5	Buurthubs.....	22
4.6	Aanvullende maatregelen.....	22
4.7	Inzet op de adoptie van deelmobiliteit.....	22
4.8	Mobiliteitscorrectie.....	23
4.9	In uitvoering.....	24
4.10	Periode 2024-2026.....	24
4.11	Flankerend beleid	24
5	Conclusie en aanbevelingen.....	26
5.1	Conclusies	26
5.2	Aanbevelingen	27
	Bijlage 1: Stellingen raad (PMA), 19 januari 2023	28
	Bijlage 2: Bestaand beleid gemeente Apeldoorn	32
	Bijlage 3: Ontwikkelingen m.b.t. de organisatie van deelmobiliteit	36
	Bijlage 4: Aanvullende maatregelen.....	39

Apeldoorn in 2040

Mobiliteitsbeleid in samenhang bezien

Apeldoorn groeit door

In de 'Verkeersvisie 2016-2030' en de 'Omgevingsvisie Woest Aantrekkelijk Apeldoorn' staat de toekomst van Apeldoorn beschreven, waarbij duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid belangrijke uitgangspunten zijn. Apeldoorn ontwikkelt naar minimaal 180.000 inwoners met de bijbehorende voorzieningen. In de Omgevingsvisie is aangegeven waar de belangrijkste ontwikkelgebieden liggen, namelijk in de Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone en in de zuidelijke stadsrand. De nadere uitwerking hiervan staat beschreven in de rapporten: 'Het stadspark van Apeldoorn – Ontwikkelperspectief' en 'BSK – Uitvoeringsagenda 2.0'.

Mobiliteitstransitie is randvoorwaarde voor ontwikkeling Apeldoorn

Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat we op een andere manier moeten omgaan met mobiliteit omdat anders de stad onbereikbaar wordt. Uit de 'Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn' en het 'Onderzoek hoofdwegen Apeldoorn 2040' blijkt de noodzaak om anders met mobiliteit om te gaan: inzetten op mobiliteitstransitie is een randvoorwaarde om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

Om de mobiliteitstransitie verder vorm te geven, zetten we in op goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Dat betekent inzetten op een uitgebreider fietsnetwerk en looproutes. We realiseren overstappunten (hubs) op treinstations, bij OV-haltes en bij locaties aan de stadsrand. Aanbod van duurzaam vervoer op deze locaties, maar ook kleinschalig in de woonwijken, stellen nieuwe en bestaande inwoners in staat om duurzaam te reizen. Hierdoor blijft de belasting op het wegennet acceptabel. Ook het hanteren van lage parkeernormen in combinatie met een aanbod van deelmobiliteit bij nieuwbouw is een randvoorwaarde om de stad bereikbaar te houden.

In de ontwikkeling van Apeldoorn heeft de binnenstad speciale aandacht. Hier ontwikkelen we het Stadspark van Apeldoorn. In het Stadspark is er ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen en maken we een groenere openbare ruimte waar het voor bezoekers en inwoners aantrekkelijker is om te verblijven. In de binnenstad en daarbuiten bevorderen we schonere vervoerwijzen. We faciliteren elektrisch laden en stellen randvoorwaarden aan schonere bevoorrading van de binnenstad.

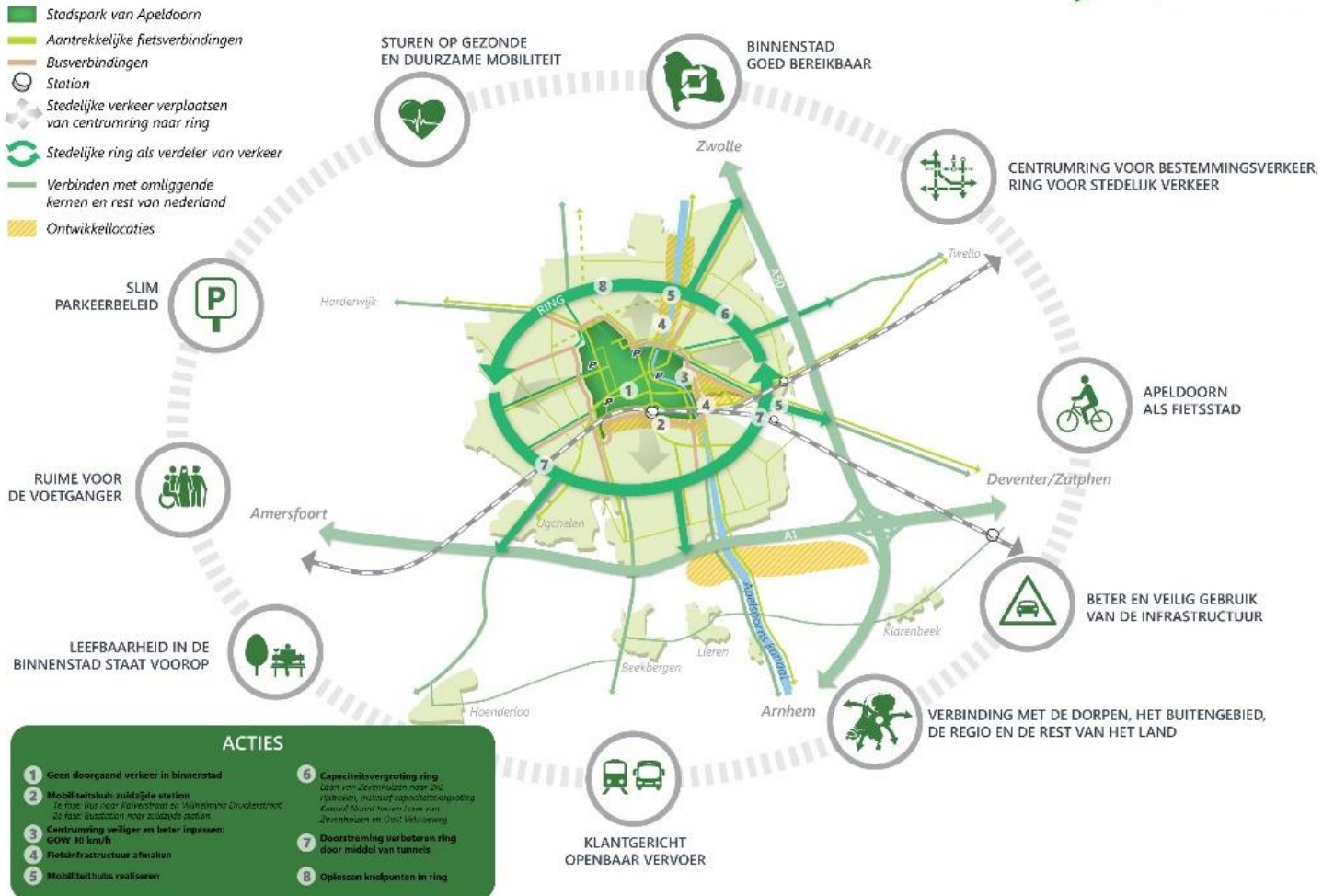
Het stedelijke verkeer verplaatsen we naar de ring. Om deze verschuiving mogelijk te maken treffen we de komende jaren op de ring fysieke maatregelen (waaronder op de Laan van Zevenhuizen en spoor kruisingen).

We verbeteren de bereikbaarheid van Apeldoorn in de regio door in te zetten op goede verbindingen voor de automobilist, fietsers en treinreizigers.

Digitale ontwikkelingen en slimme toepassingen helpen om het gewenste mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen, om de doelstellingen uit de Omgevingsvisie te kunnen realiseren.

De figuur op de volgende pagina geeft deze mobiliteitsstrategie weer.

MOBILITEITSSTRATEGIE APELDOORN



Figuur 1: Schematische weergave mobiliteitstransitie

Relatie beleidskaders en deelnota's

In de onderstaande afbeelding is de relatie tussen de verschillende kader stellende documenten weergegeven. Hierin moeten een aantal specifieke onderwerpen nog nader worden uitgewerkt. Voor u ligt in dit geval het "Actieplan Deelmobiliteit".



Figuur 2: relatie ruimtelijke beleidskaders

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor dit actieplan voor deelmobiliteit

Apeldoorn staat voor een uitdagende periode van groei en ontwikkeling. De uitdaging is om in 2040 zo'n 12.500 woningen toegevoegd te hebben, vooral door middel van inbreiding, zoals langs de kanaaloevers en het spoor. Het aantal inwoners groeit in die periode naar minimaal 180.000. Een dergelijke groei gaat gepaard met een toenemende vraag naar mobiliteit. Tegelijkertijd is de ambitie om in het centrum van Apeldoorn op maaiveldniveau ruimte te maken voor groen, water, verblijven, klimaatadaptatie, etc. zodat ook na 2040 de stad nog steeds leefbaar, gezond en duurzaam is. Al deze ambities tezamen hebben ruimteclaims die zonder aanvullende en ingrijpende maatregelen niet binnen de beschikbare ruimte oplosbaar zijn.

Ervaring leert dat deelmobiliteit de ruimteclaim van zowel geparkeerde voertuigen als rijdende voertuigen fors kan verminderen. Hiermee ontstaat er ruimte voor een leefbare stad voor mensen, groen en water. Ook speelt deelmobiliteit steeds meer een rol bij het mogelijk maken van nieuwe woningbouw- en gebiedsontwikkelingen.

Een substantieel deel van de openbare ruimte is ingericht voor autogebruik (rijbanen) en autobezit (parkeerplaatsen, veelal voor inwoners). Het ruimtebeslag van een auto is per persoon vele malen groter dan dat van andere vervoersmiddelen (zie figuur 1).



Figuur 2: Ruimtebeslag per persoon van de verschillende vervoersvormen

1.2 Wat is deelmobiliteit?

Deelmobiliteit is het geheel van voertuigen en voorzieningen om gezamenlijk een voertuig te gebruiken en wordt gezien als een vorm van duurzame mobiliteit. Bij deelmobiliteit is de berijder van het voertuig niet de eigenaar van het voertuig en het voertuig kan afwisselend door verschillende

personen gebruikt worden. Eigendom is bij een bedrijf of bij een groep inwoners. Deelmobiliteit is een aanvulling op de bestaande vervoersmethoden, zoals openbaar vervoer en privé-voertuigen.

Belangrijkste doelen van deelmobiliteit zijn het bezit van voertuigen te beperken en de privé-kosten voor vervoer te verlagen. Doordat meerdere personen gebruik maken van een deelvoertuig worden per persoon de kosten, zoals aanschaf, verzekering en onderhoud lager. Met het gezamenlijk gebruik wordt het aantal benodigde voertuigen in een straat of wijk minder. Door gezamenlijk auto's te delen zijn er minder parkeerplaatsen nodig, waardoor ruimte op een andere manier gebruik kan worden voor bijvoorbeeld ontmoeten. Voor de stad ontstaat het voordeel dat deelvoertuiggebruik leidt tot minder autoverkeer, een betere bereikbaarheid en schonere lucht. Met een breed aanbod van deelvoertuigen ontstaat hiermee een vliegwieleffect van voordelen die op elkaar ingrijpen.

Verhuur van voertuigen kan ook gezien worden als een vorm van deelmobiliteit. Verhuur gaat vaak over een langere periode waarbij het voertuig bij een verhuurbedrijf opgehaald moet worden en daar ook weer teruggebracht moet worden. Verhuur kent aan de voorkant een uitgebreide en ingewikkelde procedure. Deelmobiliteit betreft vaak een kortere periode, waarbij reservering, persoonsverificatie, ontsluiting en betaling via een app plaatsvindt. Verder gaan de ontwikkelingen op gebied van deelmobiliteit snel. Er rijden al meer dan 20 jaar deelauto's rond in Nederland. De laatste jaren worden er ook deelscooters en deelfietsen aangeboden en komen er steeds meer andere deelvoertuigen, zoals de deelbakfiets. Tezamen maken die voertuigen via een zogeheten MaaS-app onderdeel uit van een integraal mobiliteitssysteem. Deze ontwikkelingen zorgen voor nieuwe situaties in de openbare ruimte, waarvan op dit moment de meest bekende de geparkeerde scooters zijn.

In Apeldoorn kennen wij verschillende aanbieders van deelvoertuigen. Het meest bekend is waarschijnlijk de OV-fiets, die bij het station gebruikt kan worden, en in het verleden de scooters van Go-Sharing. Maar ook deelauto's worden aangeboden in Apeldoorn, zoals door Greenwheels, Mywheels en SnappCar. Daarnaast zijn er verschillende bewonersgroepen ('closed communities') die gezamenlijk een auto gebruiken, met burens of in grotere groepen. Deze groepen zijn niet altijd bekend bij de gemeente, waardoor niet duidelijk hoeveel van deze groepen er zijn.

Om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van deelmobiliteit en om richting te geven aan de ontwikkeling van deelmobiliteit in Apeldoorn is dit Actieplan Deelmobiliteit opgesteld.

1.3 Proces

In het proces om tot dit Actieplan Deelmobiliteit in Apeldoorn te komen, zijn er twee belangrijke fases doorlopen. In de eerste fase is er een uitgebreide analyse uitgevoerd. Hierbij is er zowel kwantitatieve data verzameld over het huidige aanbod en gebruik van deelmobiliteit, als meningen en wensen ingewonnen bij gemeentelijke beleidsmakers.

In de tweede fase is er toegewerkt naar een visie op deelmobiliteit die passend is bij de Apeldoornse context. Hierbij is enerzijds rekening gehouden met de vastgestelde relevante documenten en de analyse uit de eerste fase en anderzijds de uitgesproken wensen vanuit de Raad in het PMA van januari 2023, waarbij ook de raadsenquête over deelscooters is meegenomen. In dit Actieplan is uitgewerkt hoe een regierol voor de gemeente Apeldoorn eruitziet, inclusief een minimaal scenario om deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van de mobiliteitstransitie te laten zijn. In dit minimale scenario is de rol van de gemeente vooral ondersteunend van aard. Daarnaast zijn er aanvullende ambitiepakketten geïdentificeerd waarmee de gemeente Apeldoorn extra sturing/versnelling kan aanbrengen op verschillende (aanpalende) onderwerpen van deelmobiliteit. De regierol, het minimale scenario daarin en de ambitiepakketten zijn intern getoetst en vervolgens besproken met de wethouder Mobiliteit en de wethouders Stadsmaken.

De aldus verkregen inzichten vormen de basis voor het opstellen/aanpassen van beleidsdocumenten (APV, vergunningsvoorwaarden, contracten) en voor het uitrollen van deelmobiliteit in en rond Apeldoorn.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de bovenliggende kaders, achtergronden en huidige situatie in Apeldoorn beschreven. Hierbij is een intermezzo opgenomen over de rol van deelmobiliteit in Apeldoorn. De huidige situatie en rol van deelmobiliteit vormen samen de basis voor de visie op deelmobiliteit in Apeldoorn, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Met deze visie is in hoofdstuk 4 een uitwerking gemaakt van maatregelen die getroffen kunnen worden met als laatste een actieprogramma voor de aankomende jaren in hoofdstuk 5.

In de bijlagen worden ingegaan op de stellingen van de PMA van januari 2023 (bijlage 1), het bestaande beleid (bijlage 2), verdere ontwikkelingen (bijlage 3) en optionele aanvullende maatregelen (bijlage 4).

2 Huidige situatie en doorkijk

2.1 Deelmobiliteit in gemeentelijk beleid

Deelmobiliteit is een relatief nieuwe ontwikkeling die in de Verkeersvisie 2016 – 2030 beperkt openomen is. Toen is deelmobiliteit vooral gezien als onderdeel van het openbaar vervoer met een mogelijke proef van deelfietsen en deelauto's, als alternatief voor de traditionele bus. Inmiddels zijn er verschillende beleidsdocumenten die richting geven voor de uitrol van deelmobiliteit in Apeldoorn. Deze zijn hieronder samengevat. Zie voor een uitgebreide beschrijving bijlage 2.

2.1.1 Woest Aantrekkelijk Apeldoorn, Omgevingsvisie (januari 2022)

Apeldoorn wil doorgroeien tot minimaal 180.000 inwoners. In de Omgevingsvisie (vastgesteld januari 2022) is beschreven hoe deze groei eruit gaat zien. Een belangrijke drijfveer achter de Omgevingsvisie is de combinatie van ruimtelijke ambities en de groeiende vraag naar mobiliteit. Door bestaande ontwikkelingen dichtbij voorzieningen te plaatsen, zoals in de binnenstad, spoorzone en kanaalzone (BSK), wil de gemeente Apeldoorn inzetten op gezonde en duurzame mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van lagere parkeernormen om ruimte te creëren. Bovendien worden nieuwe vormen van (deel)mobiliteit (al dan niet geconcentreerd in mobiliteitshubs aan de rand van de stad) geïntroduceerd om efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte.

2.1.2 Stadsrandhubs Apeldoorn (2022)

Met de aanduiding van mobiliteitshubs in de Omgevingsvisie heeft Advier en verkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van stadsrandhubs. De resultaten van deze verkenning zijn drie veelbelovende locaties: Vlijtseweg, Omnisport en Apeldoorn west. Inmiddels wordt voor de mobiliteitshubs ingestoken op de locaties Omnisport en station. De locatie Vlijtseweg wordt een parkeergarage voor de woningbouw met voorzieningen voor deelmobiliteit.

De verkenning benadrukt het cruciale belang van deelmobiliteit, vooral in combinatie met fietsen, als een essentieel onderdeel van de stadsrandhubs. Deze hubs kunnen fungeren als overgangspunten tussen verschillende vervoerswijzen en als parkeerfaciliteiten voor auto's die niet direct naar het stadscentrum hoeven door te rijden. De samenwerking tussen diverse stakeholders, zoals gemeentelijke instanties, vervoersbedrijven en bedrijven in de omgeving, wordt gepresenteerd als een kernaspect van het bevorderen van duurzame mobiliteit en het effectief aanpakken van de verstedelijkingsuitdagingen waarmee Apeldoorn wordt geconfronteerd. De verkenning wijst erop dat stadsrandhubs niet alleen een praktische oplossing kunnen bieden voor de mobiliteitsbehoefte, maar ook bij kunnen dragen aan de transformatie naar een meer duurzame en slimme samenleving, waarin mobiliteit, ruimte en organisaties op elkaar zijn afgestemd.

2.1.3 Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn (april 2021)

De mobiliteitsvisie voor de binnenstad van Apeldoorn (vastgesteld in april 2021) biedt inzicht in de huidige mobiliteitspatronen en identificeert knelpunten in het verkeerssysteem in en rondom de binnenstad. Met een focus op duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling, beoogt de visie een transitie naar een toekomstgericht mobiliteitsbeleid te bewerkstelligen.

Eén van de speerpunten van de mobiliteitsvisie is het integreren van duurzame mobiliteitsconcepten en inzetten op actievere vormen van vervoer door lopen en fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt bereikt door het hanteren van lagere parkeernormen in de binnenstad en het organiseren van bezoekersparkeren aan de rand van het centrum. Aanvullend wordt ruimte gemaakt voor fietsers, wandelaars en bezoekers van de stad door het doorgaande autoverkeer tegen te gaan in de binnenstad. Op deze manier wordt de focus verlegd van autoverkeer naar duurzamere vervoerswijzen.

2.1.4 Mobiliteitsplan Kanaalzone (juli 2023)

In de Kanaalzone Noord zijn grote plannen voor woningbouw; circa 1680 woningen met voorzieningen voor de wijk en de stad. Dit leidt ook tot een groei van de mobiliteit en een parkeerdruk op de wijk. In de zomer van 2023 zijn de verschillende plannen in Kanaalzone Noord naast elkaar gelegd en is gekeken naar een goede mobiliteitsoplossing, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Kanaalzone. Onderdeel van het plan is de inrichting een parkeergarage met deelmobiliteit aan de noordzijde van de Vlijtseweg, in combinatie met het nieuwe zwembad.

2.1.5 Consultatiedocument PMA (2023)

Met de verschillende ontwikkelingen op deelmobiliteit en bijkomende vragen is er in januari 2023 met de gemeenteraad van gedachten gewisseld. De raadsleden geven aan dat Apeldoorn regie moet pakken en wil stappen zetten in een uitrol van deelmobiliteit in de gemeente. Terwijl er uitdagingen zijn, biedt de opkomst van deelmobiliteit kansen om deze vorm van vervoer innovatief en duurzaam te integreren in de stad, en is het van belang dat Apeldoorn flexibel beleid en kaders implementeert om deze vorm van mobiliteit te bevorderen en te ondersteunen.

2.1.6 Stationshub Apeldoorn (voorjaar 2022)

De stedelijke mobiliteitshub bij het station moet de positie van het treinstation Apeldoorn gaan versterken. Er wordt in de directe omgeving van de stationshub in de binnenstad en in de Spoorzone een fors nieuw programma toegevoegd (doelgroepen wonen, werken en leren). De doorontwikkeling van treinstation naar volwaardige mobiliteitshub moet ervoor gaan zorgen dat deze doelgroepen gebruik kunnen maken van duurzame mobiliteitsoplossingen waarbij de groei van het autoverkeer wordt beperkt. De eerste belangrijke stappen in de hubontwikkeling zijn reeds gezet met een alliantie tussen de provincie Gelderland, NS, ProRail en de gemeente Apeldoorn. Ook het ministerie van I&W heeft warme interesse getoond. Deze partijen hebben gezamenlijk een ambitiesdocument 'investeer in de Spoorzone' omarmd.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Deelmobiliteit in Apeldoorn

In Apeldoorn rijden er nog beperkt deelfoertuigen rond. De deelscooters van GO Sharing zijn er niet meer en de twee grootste aanbieders van deelauto's in Nederland (Greenwheels en MyWheels) hebben in totaal enkele tientallen deelauto's in Apeldoorn staan. Ook het aanbod van particuliere (peer-to-peer) deelauto's via SnappCar is beperkt. Er is dus qua deelmobiliteit een verschil tussen de feitelijkheid van nu en de wens voor straks. Het overbruggen van dit verschil is een serieuze uitdaging, omdat er, zowel politiek als maatschappelijk, scepsis zal zijn of deelmobiliteit de hoge verwachtingen gaat waarmaken. En dat geldt eigenlijk voor alle Nederlandse steden met een vergelijkbare omvang als Apeldoorn.

2.2.2 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn (2021)

Om de 2 jaar worden de inwoners van Apeldoorn gevraagd naar hun ervaring van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn. In het laatste onderzoek uit 2021 is voor het eerst ook ingegaan op deelmobiliteit en de ervaringen met betrekking tot deelscooters, deelauto's en deelfietsen.

Het blijkt dat een deel van de verplaatsingen in Apeldoorn met deelmobiliteit plaatsvindt, namelijk 6% van alle ritten. Vooral de deelauto doet het best goed met de helft van alle deelfervoer-ritten. Inwoners vinden dat er voldoende mogelijkheid is voor deelscooters (Go Sharing reed nog). Deelauto's, zowel aangeboden als particulier bieden onvoldoende mogelijkheid voor het maken van ritten, aldus onze inwoners. Verder zijn onze inwoners het meest positief over het gebruik van de

deelfiets, zoals de OV-fiets. Over deelscooters is men meer verdeeld en de particuliere deelauto's zijn de minst populaire vorm van deelmobiliteit.

Ongeveer 20% van de inwoners geeft aan dat meer deelauto's gewenst zijn om aan de vraag te voldoen, terwijl 9% van mening is dat er meer deelscooters en deelfietsen nodig zijn. Opvallend is dat inwoners aangeven bereid te zijn om verder te lopen naar deelauto's dan naar ander deelmobiliteit, zoals deelscooters en deelfietsen. Uit het onderzoek blijkt dat jongeren, vooral degenen jonger dan 30 jaar, meer gebruik maken van deelscooters dan ouderen. Deelscooters worden door ongeveer 50% van de inwoners als overlast ervaren, vooral in het centrum van de stad. Opvallend is echter dat deelscooters hier ook het meest worden gebruikt en dat inwoners in dit gebied er positiever over zijn.

2.2.3 Ontwikkeling autobezit 2020 - 2022

Bij het onderzoeken van de ontwikkeling van personenautobezit in de afgelopen jaren, dan zien we hierin een toename, zowel in absolute als in relatieve zin. Deze toename is zichtbaar in de gehele gemeente Apeldoorn, maar verder ingezoomd op het Centrum dan neemt het absolute aantal daar procentueel gezien harder toe. Het autobezit per huishouden neemt ook toe, want het aantal auto's groeit sneller dan het aantal inwoners.

Gebied	2020			2022			Verschil 2020 - 2022	
	Auto's	Inwoners	Per huishouden	Auto's	Inwoners	Per huishouden	Percentuele stijging inwoners	Percentuele stijging auto's
Apeldoorn	82.420	163.818	1,1	83.795	165.611	1,1	+1,1%	+1,7%
Centrum	3.125	7.370	0,6	3.275	7.650	0,7	+3,8%	+4,8%

Tabel 1: Ontwikkeling autobezit in Apeldoorn

Intermezzo – welke rol speelt deelmobiliteit in de stedelijke ontwikkeling?

In 1995 startte Greenwheels als eerste in Nederland met het aanbieden van deelauto's. Sinds die tijd is het aantal commerciële deelauto's gestaag gegroeid. Eerst in de grote steden, waar de deelauto vandaag de dag een significante rol speelt binnen de mobiliteit, en langzaam maar zeker ook steeds meer in steden met 100.000 inwoners of meer. In Apeldoorn is momenteel het aantal commerciële en particuliere deelauto's nog beperkt (enkele tientallen) maar groeiend.

Een paar jaar later, in 2000, startte de NS met de OV-fiets in Utrecht en Delft. Inmiddels staan er 22.000 OV-fietsen in Nederland, waarvan er een kleine 400 in Apeldoorn op het station. In 2021 had Apeldoorn de primeur om het slot van de OV-fiets te kunnen openen met de OV-chipkaart.

Een significante doorbraak in de zichtbaarheid van deelmobiliteit in Nederland vond plaats met de introductie van de elektrische deelscooter, met bedrijven als GoSharing, felyx en Check als pioniers. Deze deelscooters zijn via mobiele apps eenvoudig te ontgrendelen en te huren, waardoor ze vooral populair zijn onder jonge stadsbewoners. De laatste jaren hebben verschillende leveranciers hun vloot uitgebreid met elektrische deelfietsen en mogelijk dat daar in de toekomst nog andere elektrische deelvoertuigen bijkomen, zoals bakfietsen en stepjes. Tezamen worden deze types voertuigen ook wel aangeduid met de term micromobiliteit.

De deelscooters (en deelfietsen) zijn in korte tijd een aantrekkelijk alternatief geworden voor korte ritten, waardoor mensen binnenstedelijk de auto wat vaker laten staan en zo bijdragen aan het verminderen van verkeerscongestie. Uit een recent landelijk onderzoek (Movares e.a.) blijkt dat ca. 25% van een deelscooterrit een vervanger is van een autorit. Maar tegelijkertijd is het ook een vervanger voor een fietsrit of een OV-rit.

Tegelijkertijd met het succes van deelscooters kwam ook een aantal zorgpunten naar boven, zoals:

- *Aanbieders van deelscooters hanteren bij voorkeur het principe van free floating. Dat betekent dat overal in het verzorgingsgebied scooters kunnen worden afgemeld. Het gevolg is een behoorlijke mate van overlast van -al dan niet omgevallen- deelscooters, die de doorgang op trottoirs belemmeren. En bij gemeenten die bepaalde gebieden uitsluiten, zoals de binnenstad, ontstaat overlast aan de randen van die gebieden. Dit is eenzelfde waterbedeffect als dat we kennen bij betaald parkeren*
- *De diversiteit aan aanbieders van deelvoertuigen leidt tot veel verschillende mobiliteitsapps op je telefoon. Hierdoor is de behoefte ontstaan aan MaaS-platforms, waarmee alle deelmobiliteit bereikbaar wordt vanuit een MaaS-app. Landelijk zijn er al een zevental MaaS-pilots uitgevoerd, maar een eenduidig platform waar alle aanbieders van deelmobiliteit op zijn aangesloten lijkt nog redelijk ver weg.*
- *De ene wat meer dan de ander, maar de huidige aanbieders van deelmobiliteit zijn pioniers, die hun businessmodel nog aan het kneden zijn. Dit maakt dat continuïteit van dienstverlening nog lang geen zekerheid is. Zo is GoSharing bij verschillende gemeenten, waaronder Apeldoorn, alweer vertrokken en is Amber hun vernieuwende concept van free floating autodelen op veel plaatsen alweer aan het loslaten.*

2.3 Toekomstige ontwikkelingen van deelmobiliteit in Nederland en daarbuiten

Buiten de vier grote steden staat het aanbod en gebruik van deelmobiliteit nog in de kinderschoenen. Toch zijn er voldoende onderzoeken die laten zien dat de potentiële animo voor het gebruik van deelmobiliteit en de effecten daarvan op het autogebruik groot zijn. Bijvoorbeeld:

- Deloitte verwacht dat in 2040 80% van de gereden kilometers wordt afgelegd met gedeelde auto's (Deloitte, 2017).
- Meer recent: uit de evaluatie door Rebel van de MaaS-pilot Leidsche Rijn komt onder andere naar voren dat onder de gebruikers van Gaiyo (de MaaS-app in deze pilot) het gebruik van de eigen auto sterk is afgenomen. Een constatering die Goudappel al eerder getrokken had onder gebruikers van deelauto's van Greenwheels.
- Een onderzoek uit 2021 van de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) laat zien dat bij een verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving de bereidheid van nieuwe inwoners om geen eigen auto mee te brengen groot is. Onder ideale omstandigheden geeft 70% van een maatgevende doorsnede van de Nederlandse bevolking aan daartoe bereid te zijn. Voor specifieke doelgroepen, zoals jongeren of hoogopgeleiden, stijgt dit percentage zelfs tot 80%.

Deelmobiliteit is daarmee een cruciale schakel in het terugdringen van het autogebruik én autobezit, met als doel binnenstedelijk een substantiële ruimtebesparing, waardoor er in de openbare ruimte meer mogelijkheden komen voor klimaat-adaptieve maatregelen én voor het verbeteren van het leefklimaat. In relatie tot de binnenstedelijke opgave woningbouw (verdichtingsopgave) leidt een lager autobezit tot een vermindering van de vraag naar parkeerruimte en daarmee tot een belangrijke reductie van de benodigde investeringen in parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Deelmobiliteit is daarmee misschien wel de belangrijkste pijler van de binnenstedelijke mobiliteitstransitie.

2.3.1 Deelmobiliteit en een autoluwe binnenstad

Voor het realiseren van een autoluwe binnenstad speelt deelmobiliteit een belangrijke rol:

- a. Inwoners van de binnenstad en andere ontwikkelgebieden minder afhankelijk maken van de eigen auto is misschien wel de grootste uitdaging. Verschillende factoren spelen hierin een rol, zoals:
 - i. Belangrijk is dat er in de nabijheid van de ontwikkelgebieden (op fietsafstand) veel banen zijn en andere voorzieningen, zoals scholen, winkels, supermarkten, zorgfuncties, recreatieplekken, et cetera. Dat verkleint de noodzaak van het hebben van een eigen auto.
 - ii. Een recente Nederlandse studie (Van de Kamp, 2020) toont aan dat gratis parkeren in de nabijheid van de woning de kans op de aanschaf van een auto vergroot en de kans op het wegdoen van een auto verkleint. Invoeren van een realistische prijs voor parkeren voor de nieuwe inwoners van de binnenstad is dus nodig. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat er door een nieuwe ontwikkeling parkeeroverlast ontstaat in de directe omgeving. Uitbreiding van parkeerregulering is daarom onvermijdelijk.
 - iii. Het onderzoek van de TU/e laat zien dat een hoogwaardig en betaalbaar aanbod deelmobiliteit de meest bepalende factor is in het verleiden van nieuwe inwoners om te kiezen voor deelmobiliteit en geen eigen auto mee te brengen. Door dit aanbod ook toegankelijk te laten zijn voor de bestaande woners van de binnenstad is er ook voor deze doelgroep voor veel verplaatsingen een alternatief voor het gebruik van de eigen auto.

- b. Naast een hoogwaardige fietsinfrastructuur is een goed aanbod deelmobiliteit in de wijken rondom het centrum, de buitenwijken en de dorpen de enige extra manier om mensen te verleiden niet met de (eigen) auto naar de binnenstad te gaan.
- c. Bezoekers die met bus of trein naar Apeldoorn komen hebben voor een bestemming, die niet direct naast het OV-knooppunt gelegen is, natransport (vanaf het OV-station naar de bestemming) nodig. Voor hen moeten er in de directe nabijheid van het OV-knooppunt voldoende deelvoertuigen beschikbaar zijn (knooppunthub). En deelmobiliteit is ook van meerwaarde op een stadsrandhub, zodat de gebruikers van die hub voor het natransport niet volledig afhankelijk zijn van een hoogfrequente buslijn.

2.3.2 Voorwaarden voor succes

De vraag is wat de ideale omstandigheden zijn waaronder deelmobiliteit de bepalende succesfactor is voor de mobiliteitstransitie. Uit het onderzoek van de TU/e komen de volgende belangrijke factoren naar voren:

- De nabijheid van een OV-knooppunt;
- Een goede fiets infrastructuur (fietspaden en stallingen);
- Stringenter parkeerbeleid voor de eigen auto.

Echter, de meest bepalende factor voor het niet meebrengen van een eigen auto bleek de aanwezigheid van een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit. Als een dergelijk aanbod ontbreekt, dan daalt de bereidheid om geen eigen auto mee te brengen al snel naar 10%.

Voor een hoogwaardig aanbod werden de volgende kenmerken genoemd:

- Een korte loopafstand naar het deelvoertuig;
- Diversiteit in aanbod van deelvoertuigen;
- Gebruiksgemak, zoals al het totale aanbod deelvoertuigen beschikbaar via een MaaS-app;
- Beschikbaarheid.

En dit alles moet goedkoper zijn dan het hebben van een eigen auto. Deze laatste voorwaarde gaat alleen haalbaar zijn als de eigen auto niet per se nodig is voor de dagelijkse verplaatsingen. Daarom is het ook zo belangrijk dat de (binnen)stad een plek is met diversiteit aan stedelijke functies, zoals wonen, werken, winkelen en recreëren. Op deze manier werken grote steden toe naar een zogeheten 10-minuten stad, waarin de meeste dagelijkse bestemmingen binnen 10 minuten fietsend te bereiken zijn. Apeldoorn is dat eigenlijk al, maar het gemak waarmee die bestemmingen op de fiets bereikbaar zijn, zal verbeteren als binnenstedelijk de fiets meer ruimte krijgt, ook als dit ten koste gaat van de auto.

3 Visie op deelmobiliteit in Apeldoorn

Op basis van de huidige situatie en doorkijk en de rol die deelmobiliteit kan vervullen is een visie voor deelmobiliteit in Apeldoorn opgesteld. Deze is hieronder beschreven.

3.1 Lonkend perspectief (waar doen we het voor?)

Apeldoorn is straks een parkachtige stad waar een grote diversiteit aan mensen in harmonie wonen. De kindvriendelijke en breed toegankelijke openbare ruimte is van iedereen en ingericht voor ontmoeten, spelen en bewegen. Zeker in de binnenstad is het straatbeeld levendig met een groene beleving. Voor binnenstedelijke verplaatsingen wordt vooral gekozen voor de fiets, deelmobiliteit en OV, waardoor van verkeerscongestie nauwelijks meer sprake is. De meeste verplaatsingen in de (binnen)stad zijn volledig emissieloos.

Voor het groeien in het aantal inwoners en tegelijkertijd toewerken naar een meer klimaat adaptieve en leefbare binnenstad is een binnenstad zonder doorgaand autoverkeer randvoorwaardelijk. Dit is ook al vastgelegd in de kaders voor het Stadspark van Apeldoorn. De twee belangrijkste doelen, gerelateerd aan deelmobiliteit, daarbij zijn:

1. Een reductie op het aantal verplaatsingen met een auto van en naar de binnenstad
2. Een reductie op het aantal geparkeerde auto's op straat in de binnenstad

3.2 Visie op deelmobiliteit

Deelmobiliteit draagt bij aan de bovenstaande doelen van Apeldoorn door middel van een **hoogwaardig aanbod van verschillende vormen** van deelmobiliteit, dat in voldoende mate **beschikbaar** is voor iedere inwoner en bezoeker van Apeldoorn. In de binnenstad zijn deelvoertuigen straks vooral te vinden bij **OV-knooppunten** en in **buurt- en wijkhubs**, die qua energie zoveel mogelijk **zelfvoorzienend** zijn. Dankzij het inrichten van **microhubs** voor deelscooters en deelfietsen is de overlast van deelvoertuigen in de openbare ruimte tot een minimum beperkt. Voor micro-vervoer worden er voorwaarden gesteld aan de aanbieders voor gebruik van de openbare ruimte. Daarom zijn er een beperkt aantal vergunningen uitgegeven voor de micro-deelvoertuigen.

De gemeente voert de **volledige regie over de plaatsen** waar deelmobiliteit wordt aangeboden en heeft een 'dikke vinger in de pap' met betrekking tot de **kwaliteit van dienstverlening**. Cruciaal daarbij is de **intensieve samenwerking** tussen gemeente en de verschillende aanbieders van deelvoertuigen. Dankzij die samenwerking is er in de stad een flexibel aanbod van deelvervoer dat meebeweegt met de piek- en dalmomenten van de vraag naar deelmobiliteit, hetgeen noodzakelijk is om een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit ook betaalbaar te laten zijn. Het gebruik van OV en deelmobiliteit is volledig transparant **geïntegreerd via MaaS-apps**.

We richten ons vooral op **nieuwe inwoners en verhuizende mensen**. Ervan uitgaand dat mensen gemiddeld eens per zeven jaar verhuizen komt dat neer op zo'n 23.000 inwoners per jaar in Apeldoorn, exclusief nieuwe inwoners. Dit is een succesvolle strategie om met name in de binnenstad het autobezit te verminderen, zowel bij nieuwe ontwikkelingen als in de bestaande binnenstad. Deze aanpak benut het moment van verhuizen, zijnde hét moment waarop mensen hun mobiliteitskeuzes opnieuw overwegen. Onder deze groep is de bereidheid om geen auto mee te brengen groter, vooral als er nog geen kinderen zijn. Als we met deze aanpak succesvol zijn, dan hoeft er op bestaande inwoners geen druk te worden gezet om de eigen auto weg te doen. Wel kunnen huidige inwoners die hun auto sporadisch gebruiken mogelijk verleid worden om die auto weg te doen.

Bij de nieuwbouw wordt de **verantwoordelijkheid voor het aanbieden van deelmobiliteit bij de ontwikkelende partij** neergelegd, via de anterieure contracten. De ontwikkelende partij kiest de

aanbieder van deelmobiliteit zelf uit. De exploitatie, contractbeheer met deze aanbieder loopt via de private partij (verhuurder woning, VVE). De deelvoertuigen zijn hierbij onderdeel van de gebiedsontwikkeling op private eigendommen / grond. Het aanbod van deelmobiliteit is primair voor de inwoners van de ontwikkeling georganiseerd. De private partij kan bestaande omwonenden toestaan om van de deelvoertuigen gebruik te maken.

3.3 Resultaten

Ten opzichte van begin 2024 zijn aldus de volgende resultaten geboekt:

- Dankzij een stadsbreed en hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit is het aantal autoverplaatsingen naar en van de binnenstad met een ritlengte van minder dan 5,0 km¹ meer dan gehalveerd. Met name de goedkope elektrische deelfiets heeft daarbij een cruciale rol gespeeld.
- In combinatie met grotere gebiedsontwikkelingen zijn er diverse openbare parkeergarages/mobiliteitshubs bijgekomen op fietsafstand van de binnenstad. Deze worden zodanig goed gebruikt door bezoekers (en werknemers) van de binnenstad dat de bestaande garages in de binnenstad nu mobiliteitshubs zijn geworden die voor meer dan de helft gevuld zijn met geparkeerde auto's van inwoners van de binnenstad. Hierdoor is het mogelijk geworden om in de binnenstad het aantal parkeerplaatsen op straat (langsparkeren) meer dan te halveren. Zo is er ruimte gecreëerd voor meer 'groen' en voor de verbetering van de infrastructuur voor lopen en (deel)fietsen.
- Dankzij de aanwezigheid van deelmobiliteit en de promotiecampagnes is onder nieuwe inwoners in de binnenstad, incl. een groot deel van de BSK-gebieden, het gemiddelde autobezit 1 op 2 (of lager) per huishouden.
- Het aantal autobezoekers aan de binnenstad is sterk afgenomen door een goede balans tussen aangeboden parkeergarages en stedelijke hubs. Desondanks is zowel het totale aantal bezoekers als de gemiddelde verblijfsduur van deze bezoekers toegenomen met meer dan 25%.

¹ Ter informatie: de afstand van het Stadhuis naar Van der Valk (Oost) is hemelsbreed 3,8 km.

4 Uitwerking

In het vorige hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het deelmobiliteitsbeleid beschreven. Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling naar oplossingsrichtingen die Apeldoorn op dit moment gaat uitwerken. In bijlage 3 en 4 staan voorstellen voor eventueel aanvullende maatregelen die nu niet meegenomen worden in het beleid.

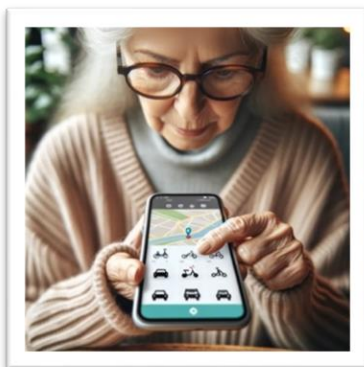
4.1 Openbare ruimte en kwaliteit van aanbod

Als hoeder van de openbare ruimte bepaalt de gemeente waar deelmobiliteit in de openbare ruimte mag worden aangeboden. Aanbieders kunnen met een voorstel komen, maar uiteindelijk bepaalt de gemeente of er een aanbod van deelvoertuigen mag komen en waar. Hiervoor heeft Apeldoorn haar APV al aangepast, zodat de gemeente gerechtigd is om voorwaarden te stellen aan het verlenen van een vergunning voor het aanbieden van microdeelmobiliteit in de openbare ruimte. Daarnaast toetst de gemeente deelmobiliteit in algemene zin vanuit de Omgevingsvisie. We hanteren hiervoor onderstaande kaders:

- Per type deelvoertuig een zo gelijk mogelijk speelveld voor aanbieders.
- De kans op overlast in de openbare ruimte ten gevolge van het aanbod deelmobiliteit minimaliseren.
- Een efficiënt gebruik van de openbare ruimte, oftewel met zo min mogelijk voertuigen voldoen aan de vraag naar deelmobiliteit.
- Op termijn moet het aanbod deelmobiliteit toegankelijk zijn voor alle inwoners en bezoekers van Apeldoorn.
- In verband met meer zekerheid over de continuïteit van dienstverlening: de aanbieders van deelmobiliteit een reële kans bieden op een gezonde business case.
- In verband met marktwerking: per type deelvoertuig meerdere aanbieders.

Door het inrichten van een goede infrastructuur voor deelmobiliteit wordt dit alternatief voor het gebruik van de auto aantrekkelijker. En daarmee wordt Apeldoorn als locatie aantrekkelijker voor aanbieders van deelmobiliteit.

4.2 Het inrichten van een MaaS-app, die alle deelmobiliteit in Apeldoorn ontsluit



Iedere aanbieder heeft zijn eigen app. Uit het oogpunt van gebruiksgemak voor onze inwoners en bezoekers is het wenselijk als er MaaS-apps komen die stadsbreed deelmobiliteit ontsluiten. Bij voorkeur is de MaaS-app gekoppeld aan een landelijk dataplatform waarin alle informatie over beschikbaarheid van deelvoertuigen voor handen is. Dit laatste is echter nog ‘work in progress’.

De huidige aanbieders van MaaS-apps hebben ieder hun eigen afspraken met aanbieders van deelmobiliteit.

Hun verdienmodel is een vergoeding per rit. De hoogte van de vergoeding kan per aanbieder verschillend zijn. En soms moet je dan alsnog de app van de aanbieder opstarten. En er is geen garantie dat achter de MaaS-app niet een partij zit die ook belang heeft bij een aanbieder van deelmobiliteit. Met andere woorden: er is lang niet altijd sprake van onafhankelijkheid tussen de MaaS-partij en de aanbieders van deelmobiliteit. En andersom, soms wil een aanbieder helemaal niet

samenwerken met MaaS-partijen. Hierdoor kunnen verschillend aanbieders van deelvervoer in Apeldoorn mogelijk niet allemaal beschikbaar zijn in de landelijke MaaS-apps.

Als Apeldoorn echt grip wil krijgen op de kwaliteit van het aanbod deelmobiliteit, dan is het wenselijk om een eigen MaaS-app in te laten richten. Deze MaaS-app zou dan alleen gebruik moeten maken van nationale standaarden op het gebied van data-uitwisseling, zodat aanbieders geen nieuwe interfaces hoeven te maken. Het uitwisselen van data wordt dan een verplichting om in Apeldoorn deelvoertuigen in de openbare ruimte aan te mogen bieden. De afspraken met aanbieders zijn per type voertuig voor alle aanbieders gelijk, zodat er altijd sprake is van een level playing field.

De eigen MaaS-app is geen exclusief product. Landelijke opererende MaaS-apps blijven in Apeldoorn ook gewoon werken.

Voordelen van zo'n eigen MaaS-app:

- Voor de inwoner van Apeldoorn is er altijd een laagdrempelige toegang tot een onafhankelijke MaaS-app beschikbaar, die alle deelvoertuigen in de openbare ruimte ontsluit. Er hoeft dan ook maar sprake te zijn van één factuurrelatie.
- Op het moment dat er gestuurd moet worden op aanbod, bijvoorbeeld omdat er op een dropzone te veel of te weinig deelvoertuigen staan, dan kan daar op eenduidige wijze invulling aan worden gegeven. Nu doen aanbieders zelf iets of niets. Zo geven sommige aanbieders korting op een rit als je een deelscooter gebruikt die op een verkeerde plek staat. Voor zover bekend kent de markt nog niet het mechanisme van korting geven als je de scooter brengt naar een plek waar behoefte is, zoals bij een (bijna) lege mobiliteitshub.
- Met het stroomlijnen van de dienstverlening, zoals het centraliseren van de klachten, ontstaat er ook behoefte aan een operationele organisatie, binnen of buiten de gemeente. Voor zo'n dienstverlenende organisatie is een MaaS-app, die informatie heeft over alle deelvoertuigen in de stad, een belangrijk hulpmiddel.
- De eigen MaaS-app is min of meer randvoorwaardelijk voor een aantal van de aanvullende maatregelen uit Bijlage 4.
- Via de stadspas is voor specifieke inwonersgroepen een reductie in de prijsstelling te realiseren, bijvoorbeeld voor mensen met een kleinere beurs of in gebieden met een beperkt openbaar vervoersaanbod. Zo'n specifieke reductie is lastig te organiseren zonder een eigen MaaS-app.

4.3 Microdeelmobiliteit

Voor micromobiliteit (tweewielers en overige kleine (elektrische) voertuigen) zijn onderstaande uitwerkingen gewenst:

- Middels een vergunningensysteem maakt de gemeente afspraken met een beperkt aantal aanbieders (schaarse vergunning). Die afspraken gaan ook over het minimum en maximum aantal voertuigen (per voertuigtype) en bevatten spelregels met betrekking tot het naar boven of beneden bijstellen van de werkelijke aantallen.
- De gemeente definieert een servicegebied waarbinnen deelvoertuigen overal kunnen worden aan- en afgemeld. Aanvullend een set van microhubs om de voertuigen gestructureerd aan te kunnen bieden in de openbare ruimte. Microhubs kunnen zowel fysiek als digitaal ingericht worden, hiervoor volgt een nadere uitwerking.
- Het totale servicegebied, dus incl. de microhubs, is bij voorkeur voor alle aanbieders gelijk (level playing field).
- Het servicegebied is een dynamisch iets, waarbij een aanpassing in samenspraak met de aanbieders wordt bepaald, maar waarin de gemeente de uiteindelijke keuzes maakt.

- De gemeente maakt afspraken met individuele aanbieders van deelmobiliteit om overlast zo snel mogelijk op te ruimen en zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij hoort ook een eenduidige rol van de gemeente als handhaver.
- De gemeente geeft zichzelf een mogelijkheid om bij een overvloed aan klachten van een specifieke aanbieder de vergunning in te trekken, dan wel bij de eerstvolgende gelegenheid deze niet te verlengen.
- Omdat deelmobiliteit een markt in beweging is moeten dergelijke afspraken de gemeente voldoende ruimte laten om mee te kunnen bewegen met belangrijke ontwikkelingen in de markt. Daarvoor zijn rapportages over het gebruik van de voertuigen vanuit de verschillende aanbieders noodzakelijk.

4.4 Deelauto's

- In de bestaande stad staan de meeste deelauto's op een individuele, exclusief gereserveerde standplaats. Uitbreiding vindt plaats zodra een aanbieder, of een collectief van inwoners, zich meldt met een verzoek voor een extra standplaats (al dan niet met laadpaal) in de openbare ruimte. De gemeente zal zo'n uitbreiding faciliteren, mits dat niet conflicteert met de leefbaarheid van de directe omgeving. Geen conflict is bijvoorbeeld het geval als met het plaatsen van de deelauto het autobezit in de wijk aantoonbaar afneemt.
 - Met deze werkwijze van organisch groeien is marktwerking in een woonwijk lastig te organiseren. Dat wordt makkelijker als de gemeente besluit om naast individuele standplaatsen ook buurthubs in te richten en daarbij stimuleert dat op zo'n buurthub meerdere aanbieders tegelijkertijd voertuigen plaatsen. In dat geval kunnen buurtbewoners kiezen uit verschillende aanbieders. Meer hierover in paragraaf 4.5.
- 
- Kansen voor deelauto's liggen er vooral in de grote gebiedsontwikkelingen (BSK en Apeldoorn-Zuid). Snelheid in het realiseren van bouwvolumes lukt daar alleen als er in ieder gebied collectieve parkeervoorzieningen komen met een aantrekkelijk aanbod aan deelmobiliteit. Alleen dan kan de parkeereis omlaag en worden de business cases van individuele ontwikkelingen haalbaar. De keerzijde is helaas wel dat de business case van de collectieve voorziening zelden haalbaar is. En toch besluiten steeds meer gemeenten de uitdaging aan te gaan, vaak met financiële steun vanuit het Rijk (WBI-gelden). Een logische uitdaging is wel om de individuele ontwikkelaars bij te laten dragen aan het verlagen van de onrendabele top van deze collectieve parkeervoorziening met deelmobiliteit. In de ontwikkeling van BSK wordt bij woningbouwopgaves nagedacht over de invulling van deelmobiliteit. Zo wordt in de plannen met betrekking tot de ontwikkeling Veldhuis (Spoorzone) gesproken over de ontwikkeling van een mobiliteitshub aan de zuidzijde van het spoor. Mits de ontsluiting goed is, is de verwachting dat zo'n knooppunthub een aantrekkelijke locatie is voor iedere aanbieder van deelmobiliteit. Vanuit de beoogde regierol op locaties voor deelmobiliteit is het in elk scenario wenselijk dat de gemeente, al dan niet in samenwerking met de provincie, eigenaar wordt van deze mobiliteitshub. Dit is in lijn met ontwikkelingen als de Merwede-Kanaalzone (Utrecht), Knoop-XL (Spoorzone in Eindhoven) en de visie van Amsterdam op wijkhubs. Zelfs in deze grote gemeenten komt deelmobiliteit in gebouwde mobiliteitshubs niet van de grond als de gemeente niet de regie neemt, incl. het bijbehorende financiële risico.

- Op dit moment worden de plannen voor een hub in de vorm van een parkeergarage met deelmobiliteitsvoorzieningen aan de Vlijtseweg in detail uitgewerkt. De locatie valt binnen de Kanaalzone. Dat betekent dat met voldoende nieuwe inwoners in de directe omgeving deze hub ook voor deelauto's interessant is. Met de provincie Gelderland wordt invulling gegeven aan een stadsrandhub aan de oostzijde van Apeldoorn en een stedelijke hub nabij het station.

4.5 Buurthubs

De gemeente stelt een plan op hoe in de loop van de tijd wijken voorzien gaan worden van buurthubs, mogelijk in combinatie met microhubs. Hiermee ontstaat er een netwerk van deelmobiliteit in de stad en dorpen, om voor alle inwoners een goed en gevarieerd aanbod te bieden. Dat plan kan de volgende aspecten meenemen:

- Prioritering: beginnen bij buurten en dorpen waar de behoefte (en dus de slaagkans) het grootst is.
- Aansluiten bij landelijke standaarden met betrekking tot inrichting en zichtbaarheid.
- Het inrichten van een vergunningstelsel, waarin ook beleidsregels zijn opgenomen over een minimumkwaliteit van dienstverlening op een buurthub en knooppunthub.
- De aanleg en inrichting van een buurthub toevoegen aan de standaard aanpak voor gebiedsontwikkelingen (BSK/Apeldoorn-Zuid).
- Regelmatig evalueren en bijsturen.



4.6 Aanvullende maatregelen

Naast de opgenomen maatregelen, zoals in dit hoofdstuk beschreven, zijn er verschillende extra stappen mogelijk. Die aanvullende stappen zullen vooral gericht zijn op:

- Het verbeteren van het aanbod deelmobiliteit (kwalitatief en kwantitatief).
- Een prominente rol in het integreren van al het aanbod deelmobiliteit binnen de gebiedsontwikkelingen.
- Het ontsluiten van deelmobiliteit voor mensen voor wie mobiliteit minder toegankelijk is vanwege te hoge kosten (vervoersarmoede).
- Het aanbod toegankelijk krijgen voor alle inwoners van Apeldoorn door het aanbod te spreiden over heel de stad en de dorpen.
- Het uitbreiden van het aanbod deelmobiliteit naar buurgemeenten.
- Het verkennen van de functie van deelmobiliteit voor WMO-vervoer en leerlingenvervoer.
- Verkennen van deelmobiliteit bij recreatie.

Welke aanvullende maatregelen wanneer worden opgepakt is vooral afhankelijk van de politieke ambities en de beschikbaarheid van capaciteit en middelen die benodigd zijn voor de uitvoering. In Bijlage 4 worden deze vervolgstappen nader uitgewerkt.

4.7 Inzet op de adoptie van deelmobiliteit

Mobiliteit en de keuze voor een vervoermiddel is veelal gewoontegedrag. Dit gewoontegedrag veranderen gaat niet vanzelf en is niet (altijd) makkelijk te doorbreken. Het is van belang om, naast het fysiek en beleidsmatig op orde brengen en houden van deelmobiliteit, deelmobiliteit een goed

(gebruikt) vervoersalternatief te laten zijn voor de eigen auto en zo invloed heeft op de snelheid van de transitie naar een binnenstad voor haar inwoners, bezoekers en werknemers. Daarbij kan niet voorbijgegaan worden aan gedragsinterventies (zowel in de openbare ruimte als beleidsmatig) om (nieuwe) inwoners van Apeldoorn gebruik te laten maken van deelmobiliteit. Denk hierbij aan:

- Bewustwording van deze nieuwe vervoersalternatieven middels campagnes of de inzet van andere informatievoorzieningen.
- Inzetten op het verlagen van (financiële) drempels om gebruik te maken met deelmobiliteit in de vorm van kennismakingsacties of andere gedragsinterventies.
- Deze interventies al dan niet koppelen aan verandermomenten (verhuizing, gezinsuitbreiding, et cetera). Deze verandermomenten bieden een kansrijk moment om inwoners te verleiden om andere vervoersopties te overwegen.
- En dat alles bij voorkeur in combinatie met de inzet van een MaaS-app.

4.8 Mobiliteitscorrectie

De “Beleidsregel parkeren 2023” geeft de voorwaarden en de normen voor het aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen. Voor de BSK wordt gestuurd op duurzame mobiliteitsalternatieven zoals deelvervoer om minder auto-afhankelijk te worden. De beleidsregel gaat uit van een mobiliteitscorrectie van 20% voor alternatieve mobiliteitsconcepten. Deze correctie is gebaseerd op de inzet van (waar mogelijk elektrische) deelmobiliteit, waarbij 1 deelauto 5 reguliere auto’s vervangt. Ook buiten de BSK kan een correctie toegepast worden. Met een mobiliteitsplan kan de initiatiefnemer aantonen hoe deelvervoer past binnen de ontwikkeling. Het mobiliteitsplan is onderdeel van de anterieure overeenkomst.

Voor het aanbod van deelvervoer bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn kwalitatieve eisen nodig. Deze eisen worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst en geborgd in het omgevingsplan of bij verlening van de omgevingsvergunning.

Deze eisen bestaan uit:

- Openbaar toegankelijk. Ook voor mensen buiten de ontwikkeling zijn de deelvoertuigen bij voorkeur openbaar toegankelijk zodat dat ook andere inwoners en bezoekers van Apeldoorn gebruik kunnen maken van de deelvoertuigen. De deelvoertuigen zijn in eerste instantie bedoeld voor de inwoners en gebruikers van de ontwikkeling. Door de voertuigen ook toegankelijk te maken, heeft de voorziening toegevoegde waarde voor de stad en kunnen de deelvoertuigen meer benut worden.
- Aansluiten op (gemeentelijk) digitaal systeem (maas-app). De deelvoertuigen worden digitaal ontsloten via een openbaar reservering- en betalingssysteem. De data over gebruik worden anoniem gedeeld met de gemeente, waarbij de gemeente gebruiksrecht heeft.
- Makkelijk bereikbaar voor gebruikers van het deelvervoer. Het aanbod van deelvervoer is eenvoudig toegankelijk voor de gebruikers door de voertuigen op maaiveld of nabij een lift te plaatsen. De deelvoertuigen zijn dichterbij en gemakkelijker fysiek bereikbaar dan de privévoertuigen. Gebruik van trappen is niet toegestaan bij de toegang.
- Gevarieerd en voldoende aanbod van auto’s en micro-mobiliteit. Indien er meerdere deelauto’s en/of micro-mobiliteit worden er verschillende typen aangeboden. De verschillende zitten in maatvoering, aandrijving etc. waarbij er een voorkeur is voor zero-emissie. Hiermee is er voor de gebruikers de mogelijkheid om het voertuig te gebruiken dat voor de rit het meest gunstig is.
- Aanbod voor minimaal 10 jaar. De deelvoertuigen worden voor een periode van minimaal 10 jaar na oplevering van de 1^e woning aangeboden. Hiermee wordt voor de nieuwe inwoners en gebruikers van de ontwikkeling de garantie gegeven voor gebruik gedurende een langere periode. Vervolg

Om de in hoofdstuk 3 beschreven Visie op het gebied van deelmobiliteit te behalen, is in de komende jaren een divers aantal maatregelen nodig. Hieronder zijn deze beschreven:

4.9 In uitvoering

- De huidige APV biedt ruimte om de overlast ten gevolge van micro-deelmobiliteit tegen te gaan. Om dit in werking te kunnen stellen dient er eerst een vergunningstelsel voor micro-deelmobiliteit uitgewerkt te zijn.
- Op basis van dit vergunningstelsel zullen er vergunningen verstrekt worden aan een beperkt aantal aanbieder van micro-deelmobiliteit.
- Inzetten op een breed aanbod deelmobiliteit bij de mobiliteitshub zoals de Vlijtseweg.

4.10 Periode 2024-2026

- Inrichten van een organisatie die toeziet op naleving van de afspraken en de regie heeft over monitoring en evaluatie.
- Inrichten van een centrale klachtenprocedure (bij voorkeur via het bestaande KCC) voor deelmobiliteit.
- Handhavingsplan voor deelmobiliteit uitwerken en inrichten.
- Plan maken voor het inrichten van buurthubs voor deelauto's en ander vormen van deelmobiliteit.
- Uitwerken van een laagdrempelig vergunningstelsel voor deelauto's.
- Plan maken voor realisatie van micro-hubs voor deelfietsen, deelscooters en andere micro-deelmobiliteit.
- Plan opstellen hoe we de inwoners van Apeldoorn gebruik gaan laten maken van de deelmobiliteit (gedragsverandering), mogelijk op basis van doelgroepenbeleid.
- Het aanbod deelmobiliteit bij de mobiliteitshub Vlijtseweg inbedden in de stadsbrede aanpak van deelmobiliteit.
- Het opstellen van een financiële doorkijk van alle plannen met betrekking tot deelmobiliteit.
- Het organiseren van financiële middelen voor het dekken van (initiële en structurele) tekorten, bijvoorbeeld door een deel van die kosten weg te leggen bij ontwikkelaars
- Het opstellen van een plaatsingsplan voor deelmobiliteit met langjarige beschikkingsrecht over deze plaatsen.
- Inzetten op eigenaarschap van de mobiliteitshub bij het station.
- Het in gebruik nemen van een MaaS-app.
- Prioritering in de verdere ambities met deelmobiliteit (zie bijlage 4) en op basis daarvan een meerjarenplanning deelmobiliteit laten vaststellen.
- Afstemmen met Veluwe Deelfiets over de samenwerking in recreatief deelvervoer in de gemeente.
- Afstemming met regiogemeenten over gemeente grensoverschrijdende deelmobiliteit en vergunningstelsel.

4.11 Flankerend beleid

Naast het opstellen en uitvoeren van het beleid voor deelmobiliteit zijn er nog aanvullende beleidsaanpassingen nodig:

- Het invoeren van betaald parkeren/ vergunning parkeren rondom grotere ontwikkelingen.

- Het inrichten van en hoogwaardige binnenstedelijke fietsinfrastructuur, zodat de binnenstad en de belangrijke bestemmingen in de stad uitstekend bereikbaar zijn per fiets.

5 Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Apeldoorn staat voor een uitdagende periode van groei en ontwikkeling. De uitdaging is om in 2040 zo'n 12.500 woningen toegevoegd te hebben, vooral door middel van inbreiding, zoals langs de kanaaloevers en het spoor. Het aantal inwoners groeit in die periode naar tenminste 180.000. Een dergelijke groei gaat gepaard met een toenemende vraag naar mobiliteit. Tegelijkertijd is de ambitie om op maaiveldniveau ruimte te maken voor groen, water, verblijven en klimaatadaptatie. Dat is noodzakelijk om ook na 2040 de stad nog steeds leefbaar, gezond en duurzaam te laten zijn. Al deze ambities tezamen hebben ruimteclaims die zonder aanvullende en ingrijpende maatregelen niet binnen de beschikbare ruimte oplosbaar zijn. De enige mogelijkheid om binnenstedelijk ruimte terug te winnen is een gedeeltelijk herbestemming van de ruimte die nu toegekend is aan de auto, zowel rijdend (wegen) als stilstaand (parkeerplaatsen op maaiveld). Oftewel een leefbare binnenstad voor haar inwoners en bezoekers. De leefbare binnenstad komt er alleen als we er in slagen in die binnenstad het aantal autoverplaatsingen substantieel te verlagen en auto's meer te laten parkeren in parkeergarages. Om dit te realiseren is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. De volgende afgeleide mobiliteitsdoelen zijn daarvoor onvermijdelijk:

1. Meer inwoners van Apeldoorn verleiden om bij een bezoek aan de binnenstad minder vaak te kiezen voor de auto als vervoersmiddel en daarvoor de alternatieven op orde te hebben.
2. Meer nieuwe inwoners van de binnenstad verleiden geen eigen auto mee te brengen en daarvoor de alternatieven op orde te hebben.
3. Het realiseren van extra parkeercapaciteit in parkeergarages en het beter benutten van alle parkeercapaciteit in de binnenstad.

Deelmobiliteit draagt bij aan de bovenstaande doelen van Apeldoorn door middel van een hoogwaardig aanbod van verschillende vormen van deelmobiliteit, dat in voldoende mate beschikbaar is voor iedere inwoner en bezoeker van Apeldoorn. In de binnenstad zijn deelvoertuigen straks vooral te vinden bij OV-knooppunten en in buurt- en wijkhubs, die qua energie zoveel mogelijk zelfvoorzienend zijn. Dankzij het inrichten van microhubs voor deelscooters en deelfietsen is de overlast van deelvoertuigen in de openbare ruimte tot een minimum beperkt.

De gemeente voert de volledige regie over de plaatsen waar deelmobiliteit wordt aangeboden en heeft een 'dikke vinger in de pap' met betrekking tot de kwaliteit van dienstverlening. Cruciaal daarbij is de intensieve samenwerking tussen gemeente en de verschillende aanbieders van deelvoertuigen. Dankzij die samenwerking is het mogelijk om in de stad een flexibel aanbod te creëren dat meebeweegt met de piek- en dalmomenten van de vraag naar deelmobiliteit, hetgeen noodzakelijk is om een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit ook betaalbaar te laten zijn. Het gebruik van OV en deelmobiliteit is volledig transparant geïntegreerd via MaaS-apps.

We richten ons vooral op nieuwe inwoners en verhuizende mensen. Dit is een succesvolle strategie om met name in de binnenstad het autobezit te verminderen, zowel bij nieuwe ontwikkelingen als in de bestaande binnenstad. Deze aanpak benut het moment van verhuizen, zijnde hét moment waarop mensen hun mobiliteitskeuzes opnieuw overwegen. Onder hen is de bereidheid om geen auto mee te brengen groter, vooral als er nog geen kinderen zijn. Als we met deze aanpak succesvol zijn, dan hoeft er op bestaande inwoners geen druk te worden gezet om de eigen auto weg te doen. Wel kunnen huidige inwoners die hun auto sporadisch gebruiken mogelijk verleid worden om die auto weg te doen.

5.2 Aanbevelingen

De actielijst uit hoofdstuk 5 geeft invulling aan de volgende aanbevelingen:

- Stapsgewijs toegroeien naar een regierol van de gemeente op het aanbod deelmobiliteit in de stad. Die regierol begint met het krijgen van grip op de locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden. In eerste instantie gaat het daarbij om de openbare ruimte en in eigen parkeergarages (oud en nieuw).
- Kiezen van een organisatievorm die passend is bij de regierol van de gemeente. Vervolgens daarvoor een business case opstellen en financiële middelen regelen.
- Een Nota Parkeernormen, die effectief stuurt op een lager autobezit onder nieuwe inwoners in de binnenstad en ontwikkelaars laat bijdragen aan het aanbod van deelmobiliteit voor deze nieuwe inwoners.
- Op basis van ervaringen elders in het land -en mogelijk eigen pilots- het stadsbrede aanbod deelmobiliteit op termijn uitbreiden naar buurgemeenten.
- Aangehaakt blijven bij landelijke initiatieven om te komen tot meer standaardisatie en een eenduidig platform voor het uitwisselen van data van deelmobiliteit.

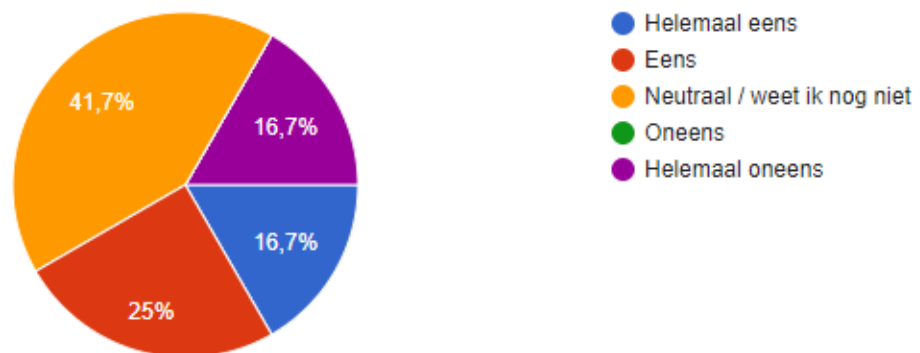
Bijlage 1: Stellingen raad (PMA), 19 januari 2023

Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 1 van 7

Apeldoorn gaat regie nemen op het aanbod van deelmobiliteit. Om dit te bekostigen wordt een bijdrage van initiatiefnemers gevraagd, als extra eis bij de toe te passen reductie op de parkeernorm

12 antwoorden

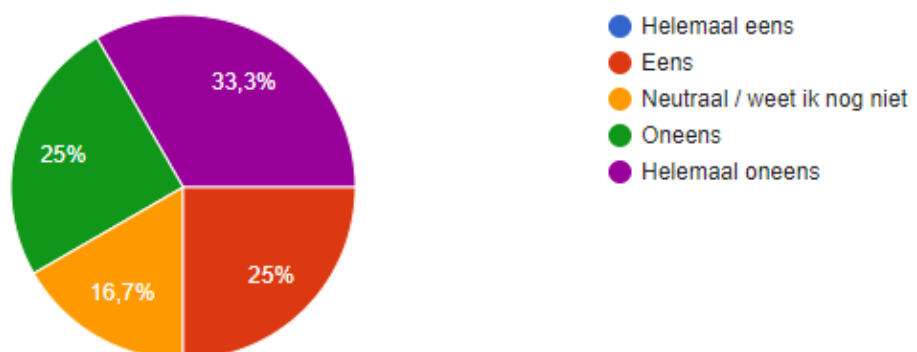


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 2 van 7

Deelauto's bij gebiedsontwikkelingen zijn alleen beschikbaar voor de bewoners van het gebied. Bezoekers en overige inwoners van Apeldoorn mogen geen gebruik maken van deze deelauto's.

12 antwoorden

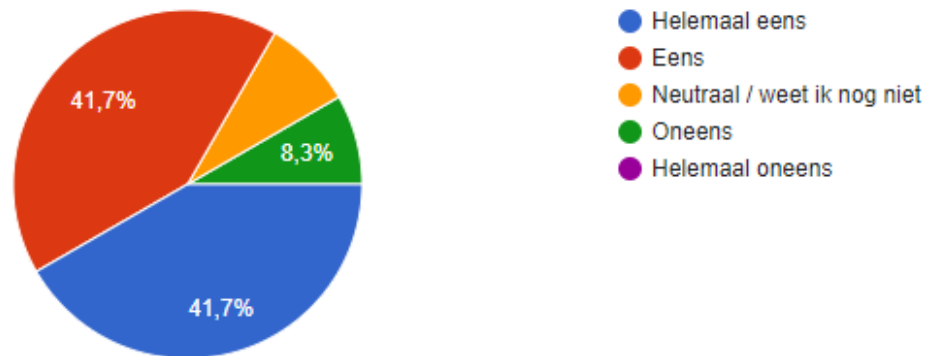


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 3 van 7

Middels een vergunningensysteem, concessie of aanbesteding voor deelvervoeraanbieders gaan we deelvervoer (niet zijnde deelauto's) reguleren. De winnaars mogen dan voor de vastgestelde concessie/vergunning/aanbestedingsperiode onder voorwaarden hun deelvervoersysteem in Apeldoorn uitrollen.

12 antwoorden

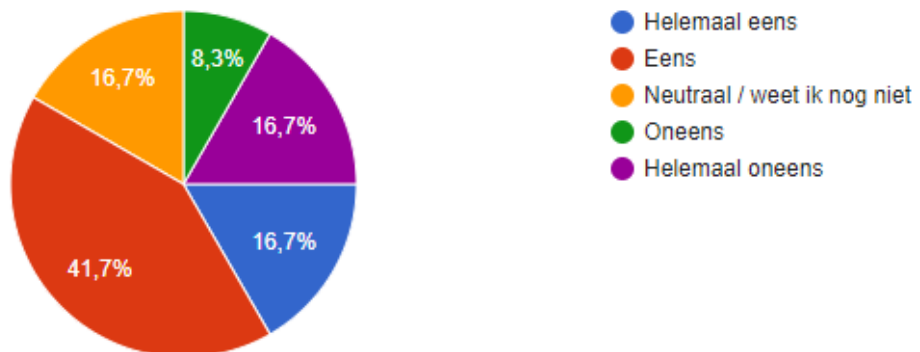


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 4 van 7

Als gemeente stimuleren we deelmobiliteit en gaan we actief op zoek naar aanbieders van deelvervoer die in Apeldoorn willen komen rijden. Daarbij zorgen we voor afspraken die de continuïteit waarborgen. We faciliteren waar mogelijk en dragen zo nodig financieel bij aan de continuïteit van deelmobiliteit.

12 antwoorden

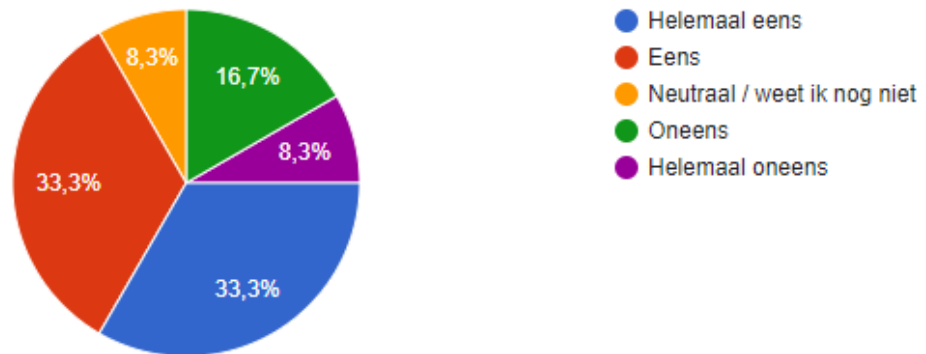


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 5 van 7

Overal waar auto's mogen parkeren mogen deelauto's geparkeerd worden.

12 antwoorden

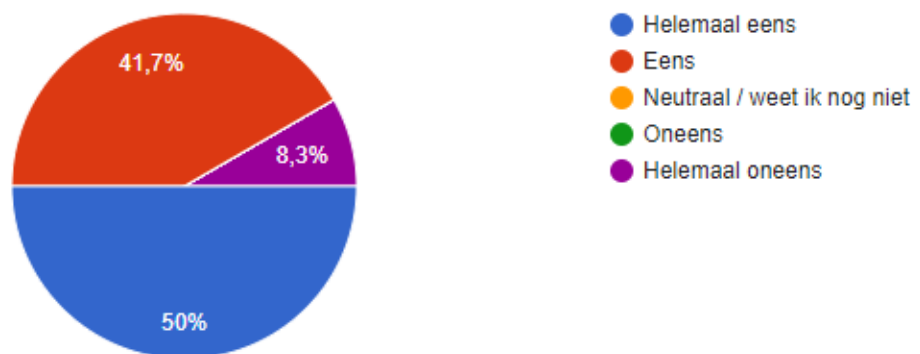


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 6 van 7

In de gebieden waar deelvervoer aangeboden wordt werken we aan een fijnmazig netwerk van straathubs in zodat de deelvoertuigen een duidelijke plek in de openbare ruimte hebben en niet voor overlast zorgen.

12 antwoorden

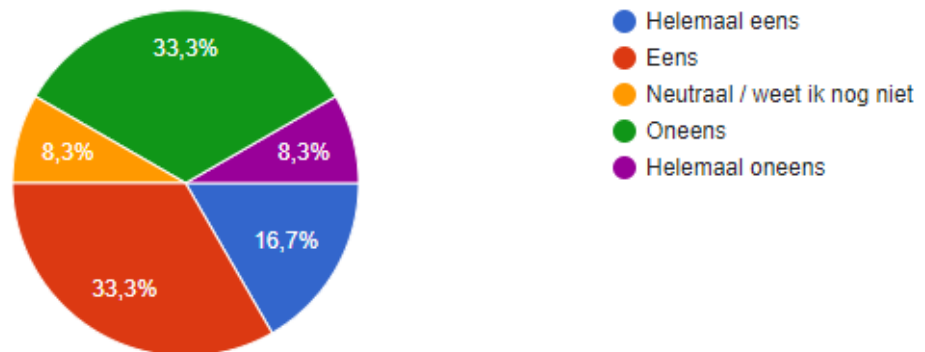


Onderwerp Deelmobiliteit

Stelling 7 van 7

Als gemeente verlenen we geen subsidie aan deelfervoeraanbieders en laten we het aan de deelfervoeraanbieders om deze gebieden wel of niet te bedienen. Dit betekent waarschijnlijk dat deelfervoer in buitengebied voorlopig beperkt of niet aanwezig zal zijn.

12 antwoorden



Bijlage 2: Bestaand beleid gemeente Apeldoorn

Woest Aantrekkelijk Apeldoorn, Omgevingsvisie (januari 2022)

Apeldoorn staat voor een uitdagende periode van woningbouwgroei en ontwikkeling. De gemeente beseft dat deze groei gepaard gaat met een toenemende vraag naar mobiliteit. Om de stad leefbaar, gezond en duurzaam te houden, is het essentieel om bewust om te gaan met de manier waarop mensen zich verplaatsen. In januari 2022 heeft de gemeente de 'Omgevingsvisie' gepresenteerd, waarin een duidelijke koers wordt uitgezet voor de toekomst van de mobiliteit in Apeldoorn.

Een belangrijke drijfveer achter de Omgevingsvisie is de combinatie van ruimtelijke ambities en de groeiende vraag naar mobiliteit. Apeldoorn wil doorgroeien tot minimaal 180.000 inwoners. Door voorzieningen dichtbij bestaande ontwikkelingen te plaatsen, zoals de binnenstad, spoorzone en kanaalzone (BSK), wil de gemeente Apeldoorn inzetten op gezonde en duurzame mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van lagere parkeernormen om het autogebruik te ontmoedigen. Bovendien worden nieuwe vormen van (deel)mobiliteit (al dan niet geconcentreerd in mobiliteitshubs aan de rand van de stad) geïntroduceerd om efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte.

Een andere belangrijke pijler van de visie is het bevorderen van fietsbereikbaarheid tussen de binnenstad en omliggende wijken. Parkeervoorzieningen worden gecentraliseerd aan de rand van de binnenstad, zodat deze goed met de auto bereikbaar blijven. Tegelijkertijd zullen deze parkeerlocaties dienen als knooppunten voor deelmobiliteit. Door de integratie van multifunctionele voorzieningen in deze locaties wordt er een meerwaarde gecreëerd voor de omgeving. Hierbij wordt ingezet op het transformeren van bestaande parkeergarages tot overstappunt met aanbod van kleinschalig vervoer, zoals elektrische (deel)fietsen en (deel)scooters.

Het centraal station van Apeldoorn zal worden omgevormd tot een mobiliteitsknooppunt met diverse deelmobiliteitsvoorzieningen. Hierdoor wordt het station een integraal knooppunt waar verschillende vervoersmiddelen naadloos op elkaar aansluiten.

In de gebiedsprofielen worden specifieke opgaven benoemd voor nieuwe mobiliteitsconcepten. Om de ontwikkelambities van de bestaande stad goed te laten functioneren, is het noodzakelijk dat de ontwikkelpartners actief betrokken worden bij het uitwerken van parkeerconcepten en deelmobiliteit. Samenwerking met de markt is essentieel om innovatieve en duurzame oplossingen te realiseren en een breed draagvlak te creëren voor de mobiliteitsvisie.

De Omgevingsvisie van januari 2022 markeert een belangrijke stap in de ontwikkeling van duurzame mobiliteit in Apeldoorn. Door in te zetten op gezonde en duurzame verplaatsingswijzen, zoals lopen en fietsen, het stimuleren van deelmobiliteit, en het herontwerpen van het centraal station tot een mobiliteitsknooppunt, wil de gemeente een leefbare en toekomstbestendige stad creëren. Het betrekken van ontwikkelpartners en samenwerking met de markt spelen een cruciale rol bij het verwezenlijken van de ambitieuze mobiliteitsdoelen. Met deze visie zet Apeldoorn een positieve stap richting een duurzame en aantrekkelijke stad voor haar inwoners en bezoekers.

Visie op Mobiliteit (april 2021)

De mobiliteitsvisie voor de binnenstad van Apeldoorn, vastgesteld in april 2021, biedt inzicht in de huidige mobiliteitspatronen en identificeert knelpunten in het verkeerssysteem. Met een focus op duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling, beoogt de visie een transitie naar een toekomstgericht mobiliteitsbeleid te bewerkstelligen.

In 2019 werd het grootste deel van de verplaatsingen in Apeldoorn per fiets gedaan, namelijk 37%. Op de tweede plaats staat de auto, met een aandeel van 31%, gevolgd door het openbaar vervoer (OV) met slechts 6%. Deze verdeling is sinds 2014 onveranderd gebleven, wat aangeeft dat er weinig vooruitgang is geboekt met het stimuleren van OV-gebruik naar het centrum. In 2021 was het aantal verplaatsingen met deelmobiliteit 6%, waarbij veel gebruikt werd gemaakt van de deelscooter in het totaal (I&O onderzoek 2021).

De bereikbaarheid van het centrum per auto wordt als laag beoordeeld, met een score van 5,7. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door de moeilijke vindbaarheid van parkeergarages en de aanzienlijke druk van autoverkeer. Het openbaar vervoer scoort iets beter, met een beoordeling van 6,3, maar blijft desondanks relatief weinig gebruikt als vervoersmiddel naar het centrum.

Eén van de speerpunten van de mobiliteitsvisie is het integreren van duurzame mobiliteitsconcepten en inzetten op actievere vormen van vervoer door lopen en fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt bereikt door het hanteren van lagere parkeernormen in de binnenstad en het organiseren van parkeren aan de rand van het centrum. Op deze manier wordt de focus verlegd van autoverkeer naar duurzamere vervoerswijzen.

Het centrum van Apeldoorn beschikt over zes parkeergarages en vier maaiveldvoorzieningen met een totale capaciteit van 3.102 parkeerplaatsen. Daarnaast is er ook straatparkeren mogelijk met een capaciteit van 2.265 parkeerplaatsen. In totaal biedt het centrum 5.367 parkeerplaatsen voor auto's, wat gelijk staat aan bijna 80% van de oppervlakte van het Wilhelminapark, losstaand van de negatieve impact hiervan zoals verkeer, luchtvervuiling en ongelukken.

De algehele parkeerdruk in het gebied is maximaal 50%, wat aangeeft dat er nog voldoende capaciteit beschikbaar is. Echter, op lokaal niveau zijn er soms (woon)gebieden met een parkeerdruk van meer dan 100%. Dit geldt ook voor de zaterdagmiddag waarbij er veel vraag is naar parkeergelegenheid.

De mobiliteitsvisie van Apeldoorn, gepresenteerd in april 2021, geeft een gedetailleerd beeld van de huidige mobiliteitspatronen en uitdagingen in de stad. Met een focus op duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling wil de visie de verplaatsingspatronen in de stad verbeteren en de transitie naar duurzame mobiliteit stimuleren. Door het integreren van duurzame mobiliteitsconcepten bij ruimtelijke ontwikkelingen en het heroverwegen van parkeernormen in de binnenstad, streeft de gemeente Apeldoorn naar een toekomst waarin duurzame vervoerswijzen de overhand krijgen en de leefbaarheid van de stad verder wordt versterkt.

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn (2021)

In 2021 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn. Het onderzoek richtte zich ook op deelmobiliteit en de perceptie en ervaringen van inwoners met betrekking tot deelscooters, deelauto's en deelfietsen. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek uiteengezet.

Uit het onderzoek blijkt dat een aanzienlijk deel van de inwoners van Apeldoorn geen toegang heeft tot deelmobiliteit of niet weet of dit beschikbaar is voor hen. Dit kan een belemmering vormen voor de bredere acceptatie en het gebruik van deelmobiliteit in de stad en maakt verdere kennisoverdracht richting de inwoners wenselijk.

Ongeveer 20% van de inwoners geeft aan dat meer deelauto's gewenst zijn om aan de vraag te voldoen, terwijl 9% van mening is dat er idealiter meer deelscooters en deelfietsen nodig zijn. Deze cijfers suggereren dat een groter aanbod van deelmobiliteit kan leiden tot een grotere acceptatie en interesse bij de inwoners. Vooral de potentie van deelauto's lijkt hoog te zijn.

Opvallend is dat inwoners aangeven bereid te zijn om verder te lopen naar deelauto's dan naar ander deelmobiliteit, zoals deelscooters en deelfietsen. Dit kan aangeven dat deelauto's worden gezien als een waardevol en aantrekkelijk alternatief voor eigen autobezit.

Uit het onderzoek blijkt dat jongeren, vooral degenen jonger dan 30 jaar, meer gebruik maken van deelscooters dan ouderen. Dit duidt op een generatieverschil in de voorkeur voor bepaalde vervoerswijzen, wat relevant kan zijn bij het ontwikkelen van beleid en aanbod voor deelmobiliteit.

Deelscooters worden door ongeveer 50% van de inwoners als overlast ervaren, vooral in het centrum van de stad. Opvallend is echter dat deelscooters hier ook het meest worden gebruikt en dat inwoners in dit gebied er positiever over zijn. Dit suggereert dat de ervaren overlast mogelijk wordt gecompenseerd door het nut en de voordelen van de deelscooters in dit drukke gebied.

Het onderzoek naar bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn in 2021 biedt waardevolle inzichten in de perceptie en ervaringen van inwoners met betrekking tot deelmobiliteit. Hoewel een groot deel van de inwoners nog geen toegang heeft tot deelmobiliteit, lijkt er potentie te zijn voor een groter aanbod, vooral op het gebied van deelauto's.

Mobiliteitsplan Kanaalzone (juli 2023)

In het Mobiliteitsplan voor de Kanaalzone

De gemeente Apeldoorn heeft plannen om de komende jaren 12,000 nieuwe woningen te bouwen, voornamelijk in de Kanaalzone-Noord, Binnenstad en Spoorzone. Deze locaties zijn gekozen vanwege hun nabijheid bij voorzieningen, wat duurzame vervoersmodaliteiten zoals fietsen, OV en deelmobiliteit bevordert. De gemeente erkent dat mobiliteitshubs en deelmobiliteit nuttig zijn, maar alleen niet genoeg voor gedragsverandering. Aanvullende maatregelen zijn nodig, zoals extra mobiliteitsaanbod en flankerend parkeerbeleid. Apeldoorn en Gelderland delen de ambitie voor deelmobiliteit, met Apeldoorn die actiever betrokken is, bijvoorbeeld met deelauto's in de binnenstad. Ontwikkelaars worden aangemoedigd deelmobiliteit te ondersteunen. Samenwerking en synergie tussen provincie, gemeente en ontwikkelaars spelen een sleutelrol in het stimuleren van deelmobiliteit en duurzame verstedelijking in de Kanaalzone-Noord.

Stadsrandhubs Apeldoorn (2022)

De gemeente Apeldoorn heeft Advier ingeschakeld om een grondige verkenning uit te voeren naar de haalbaarheid van stadsrandhubs. De verkenning stelt centrale vragen over geschikte locaties, kansrijke doelgroepen, potentieel bereik, strategieën voor gedragsbeïnvloeding, relevante stakeholders en de concrete inrichting en services van deze hubs. De resultaten van deze verkenning zijn drie veelbelovende locaties: Vlijtseweg, Omnisport en Apeldoorn-West. Elke locatie wordt geëvalueerd op diverse criteria, waaronder bereikbaarheid via verschillende transportmiddelen, de aantrekkingskracht op specifieke doelgroepen, beschikbare parkeerfaciliteiten en mogelijke synergie met bestaande functies in de buurt.

De verkenning benadrukt het cruciale belang van deelmobiliteit, vooral in combinatie met fietsen, als een essentieel onderdeel van de stadsrandhubs. Deze hubs zouden fungeren als overgangspunten tussen verschillende vervoerswijzen en als parkeerfaciliteiten voor auto's die niet direct naar het stadscentrum hoeven door te rijden. De samenwerking tussen diverse stakeholders, zoals gemeentelijke instanties, vervoersbedrijven en bedrijven in de omgeving, wordt gepresenteerd als een kernaspect van het bevorderen van duurzame mobiliteit en het effectief aanpakken van de

verstedelijkingsuitdagingen waarmee Apeldoorn wordt geconfronteerd. De verkenning wijst erop dat stadsrandhubs niet alleen een praktische oplossing kunnen bieden voor de mobiliteitsbehoefte, maar ook bij kunnen dragen aan de transformatie naar een meer duurzame en slimme samenleving, waarin mobiliteit, ruimte en organisaties op elkaar zijn afgestemd.

Consultatiedocument PMA (2023)

De opkomende deelmobiliteit wordt in Apeldoorn erkend als een sleutelgebied om duurzame en efficiënte doelen te bereiken volgens de Omgevingsvisie Woest Aantrekkelijk Apeldoorn. Hoewel 10% van de ondervraagden momenteel bereid is deelmobiliteit te gebruiken en meer dan 50% binnen 10 minuten toegang wil hebben, wijzen deelscooters op hun populariteit. De beleidsregel van 2019 biedt 20% korting op parkeerplaatsen met een sterk mobiliteitsplan, vooral bij ontwikkelingen zoals Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone. Terwijl enkele uitdagingen blijven, biedt de snelle opkomst kansen om deelmobiliteit innovatief en duurzaam te integreren in de stad, en het is van belang dat Apeldoorn flexibel beleid en kaders implementeert om deze vorm van mobiliteit te bevorderen en te ondersteunen.

Bijlage 3: Ontwikkelingen m.b.t. de organisatie van deelmobiliteit

De markt van deelmobiliteit staat nog in de kinderschoenen waarbij de aanwezigheid van marktpartijen nog niet stabiel is.

Het pionieren in de wereld van deelmobiliteit geldt ook voor gemeenten. Iedere gemeente is nog op zoek naar zijn eigen rol in het geheel. En dat geldt trouwens ook voor het ministerie. Tot voor kort was bij veel gemeenten het adagium: het aanbod deelmobiliteit is aan de markt. De opkomst van deelscooters, en dan met name de overlast die daarmee veroorzaakt wordt, heeft veel gemeenten, waaronder Apeldoorn, doen inzien dat er ook een rol voor de gemeente ligt. De gemeente gaat over de openbare ruimte. Het daar aanbieden van commerciële mobiliteitsdiensten vereist een vorm van regulering. Waar moet die regulering dan uit bestaan? Het antwoord op deze vraag is, onder andere, afhankelijk van de ambities van de gemeente.

Micromobiliteit (deelscooters, deelfietsen en andere kleine voertuigen)

Aanbieders van deelscooters en deelfietsen hebben vooral behoefte aan een groot servicegebied, zodat hun deelvoertuigen voor veel ritten een goede oplossing bieden. Het servicegebied mag echter niet te groot zijn, omdat dan de kosten van het beheer te snel toenemen en er meer voertuigen nodig zijn met een gemiddeld lager gebruik. Gemeenten constateren dat zonder regels de overlast in de buurt van populaire bestemmingen, zoals de stationsomgeving en in de wijken, groot is. Maar ze constateren ook dat met het uitsluiten van de directe omgeving van zo'n populaire bestemming (dus geen onderdeel laten zijn van het servicegebied) de overlast zich verplaatst naar de rand van het uitgesloten gebied. Daarnaast is deelmobiliteit een belangrijke schakel in combinatie met het gebruik van openbaar vervoer. Om uit deze impasse te komen wordt bij aantrekkelijke bestemmingen steeds vaker, in samenspraak tussen gemeente en aanbieders, gekozen voor zogeheten micro-hubs; vaste locaties waar het deelvoertuig wel mag worden afgemeld en daarbuiten niet. Een micro-hub kan variëren van een met belijning en bebording aangegeven stuk trottoir tot een gebouwde voorziening, zoals bijvoorbeeld een afgesloten stuk van een bewaakte fietsenstalling. Het heeft de voorkeur een micro-hub dropzone exclusief te maken voor deelvoertuigen van een of meer bepaalde soorten micromobiliteit (scooter, fiets, brommer, stepjes, etc.), maar geen onderscheid te maken tussen aanbieders. Hier en daar is een gemeente in gesprek met aanbieders over een slimme werkwijze in het geval dat een micro-hub vol (of leeg) dreigt te raken, bijvoorbeeld door het realtime differentiëren van tarieven. Dergelijke ontwikkelingen staan echter nog in de kinderschoenen.

Deelauto's

De markt van commerciële deelauto's² kent een geheel andere dynamiek dan die voor microdeelmobiliteit. Na het terugtrekken van Amber als aanbieder van free floating deelauto's is de deelauto vooral lokaal gericht en primair voor een Roundtrip, waarbij de deelauto weer op dezelfde plek wordt ingeleverd. De deelauto staat óf bij een OV-knooppunt (en doet dan primair dienst als natransport van een OV-reis) óf in een woonwijk (en dan bestaat de primaire gebruikersgroep uit de direct omwonenden). Deelauto's worden bijgeplaatst zodra de aanbieder over de financiële middelen beschikt en er vertrouwen in heeft dat op die locatie een gezonde business case mogelijk is. Maar omdat alle aanbieders landelijk opereren en de investeringen in een elektrische deelauto hoog zijn is de concurrentie voor Apeldoorn groot om te kunnen groeien in het aantal deelauto's.

² Naast commerciële deelauto's zijn er ook particuliere initiatieven voor het delen van (eigen) auto's. Die deelauto's zijn dan beschikbaar voor een beperkte groep deelnemers. Als zo'n deelauto daarvoor op de openbare weg moet staan, dan staat de gemeente daar in beginsel positief tegenover.

Gebiedsontwikkelingen

De ambities met betrekking tot het realiseren van nieuwe woningen worden vooral binnenstedelijk ingevuld. In de praktijk komt dat erop neer dat bepaalde gebieden hoge volumes krijgen. Zo ook in Apeldoorn (BSK: Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone). In dergelijke grote gebiedsontwikkelingen loont het financieel en ruimtelijk enorm om het parkeren deels gebiedsgericht op te lossen (en dus minder per individuele deelontwikkeling) en zo te sturen op een lager autobezit onder de nieuwe inwoners. Dat sturen lukt alleen als er voor de huishoudens zonder eigen auto een volwaardig en betaalbaar alternatief komt voor een verplaatsing die anders met de eigen auto zou zijn gemaakt. Naast de traditionele vormen van OV (trein en bus) is dat vooral een goed en breed aanbod deelmobiliteit. In de praktijk leidt dit per ontwikkelgebied meestal tot één of meer openbare parkeergarages met daarin een aanbod van deelmobiliteit (dus een mobiliteitshub). Gemeenten zoeken daarin nog hun weg. Duidelijk is wel dat dergelijke gebiedsvoorzieningen er niet zomaar komen en oplossing gezocht moet worden voor de financiering. De vraag wie verantwoordelijk wordt voor het organiseren van een aanbod deelmobiliteit is op de meeste plekken nog onbeantwoord. Het meest voorkomende fallback-scenario is dat iedere deelontwikkelaar bij zijn eigen ontwikkeling verantwoordelijk is voor een aanbod deelmobiliteit en bij verkoop die verantwoordelijkheid doorlegt naar de koper(s) van het vastgoed.

Als een gebiedsontwikkeling in de directe nabijheid van een OV-knooppunt ligt, dan ontstaat er een unieke kans op dubbelgebruik van de deelvoertuigen. Naast de inwoners zijn dan de OV-reizigers een tweede belangrijke doelgroep. Het goede nieuws is dat de vraag naar deelmobiliteit vanuit deze twee doelgroepen goddeels complementair is. Voor aanbieders van deelmobiliteit een zeer aantrekkelijke combi, waar de gemeente haar voordeel mee kan doen op andere locaties (“voor wat hoort wat”). Daarmee zou een mobiliteitshub bij een OV-knooppunt voor een gemeente in principe altijd prioriteit moeten hebben.

Mobiliteitshubs

In stedelijke gebieden, waar ruimte schaars is en verkeerscongestie een groeiend probleem vormt, bieden mobiliteitshubs een slimme oplossing. In de context van dit document is een mobiliteitshub een vaste plek waar aanbod is van deelmobiliteit zoals deelauto's, deelfietsen en/of deelscooters. Naarmate de omvang van de mobiliteitshub toeneemt, zal ook de kwaliteit van dienstverlening toenemen (diversiteit, beschikbaarheid, et cetera). Door het breed aanbieden van verschillende vervoerswijzen kunnen mensen makkelijker het vervoermiddel kiezen dat het beste past bij hun behoefte voor een specifieke reis. Bij grotere mobiliteitshubs zoals de stadrandhubs is tevens een combinatie van openbaar vervoer en privé-voertuigen aanwezig.

Mobiliteitshubs spelen een cruciale rol bij het aanpakken van de verdichtingsopgave in stedelijke gebieden. Ze moedigen duurzaam reisgedrag aan, verminderen verkeerscongestie en dragen bij aan een efficiënter ruimtegebruik. Als onderdeel van een alomvattende en geïntegreerde mobiliteitsstrategie, kunnen mobiliteitshubs, samen met deelauto's, deelfietsen en deelscooters, een belangrijke rol spelen in het vormgeven van de toekomst van mobiliteit in Apeldoorn en het creëren van een leefbare en duurzame stedelijke omgeving.

Lokale autoverhuurders

Naarmate binnenstedelijk het autobezit onder (nieuwe) inwoners daalt neemt de vraag naar deelmobiliteit toe. Die toename zal zich vooral voordoen in het weekend. Schommelingen in de vraag leiden tot piekbelasting wat kosteneffectief altijd moeilijk is op te vangen. Heel voorzichtig beginnen

lokale autoverhuurders, met een traditionele piek op werkdagen, kansen te zien om in de weekenden hun vloot als deelvoertuig in te zetten. Een voor alle partijen gunstige ontwikkeling.

Dienstauto's

Een soortgelijke kans op dubbelgebruik ligt er bij grote organisaties. Deze stimuleren hun medewerkers om niet met de eigen auto naar kantoor te komen. Met name organisaties met een lokale functie, zoals de gemeente, woningcorporaties of zorginstellingen, hebben dan voor hun personeel in de buitendienst eigen dienstauto's beschikbaar. Door deze auto's in de toekomst niet meer zelf te leasen, maar gebruik te maken van de diensten van een aanbieder van deelmobiliteit is een uitstekende match te maken met de behoefte aan deelmobiliteit vanuit inwoners in de omgeving.

Buurtbewoners

Een nieuwe type samenwerking is die tussen buurtbewoners. Zij maken samen afspraak over 1 of meerdere privéauto's om gezamenlijk te delen. Overwegingen hierin kunnen kosten, gebruik, samenwerking, beperken auto's in de wijk en andere zijn. De gemeente heeft momenteel niet goed zicht op deze informele samenwerkingen. Soms melden deze samenwerkingen zich omdat er behoefte is aan een vaste parkeerplek voor de gedeelte auto's. Hier willen wij graag aan meewerken. Vraag hierbij is hoe de gedeelde auto en of bewonersgroep zichtbaar is.

Vervoersarmoede

Met het Actieplan Armoede helpt Apeldoorn mensen die te weinig financiële mogelijkheden hebben voor de minimaal benodigde goederen en voorzieningen. Voor een deel van deze groep mensen is het hebben van een eigen auto een must, maar ook een financiële molensteen. Het is het onderzoek waard om uit te zoeken hoe voor deze groep mensen deelvoertuigen goedkoper kunnen worden aangeboden, bijvoorbeeld op dalmomenten.

Bijlage 4: Aanvullende maatregelen

Naast de opgenomen maatregelen zoals in het hoofdrapport beschreven, zijn er verschillende extra stappen mogelijk. Die aanvullende stappen zullen vooral gericht zijn op:

- Het verbeteren van het aanbod deelmobiliteit (kwalitatief en kwantitatief)
- Een prominente rol in het integreren van al het aanbod deelmobiliteit binnen de gebiedsontwikkelingen
- Het ontsluiten van deelmobiliteit voor mensen voor wie mobiliteit minder toegankelijk is vanwege te hoge kosten (vervoersarmoede)
- Het aanbod toegankelijk krijgen voor alle inwoners van Apeldoorn door het aanbod te spreiden over heel de stad en de dorpen
- Het uitbreiden van het aanbod deelmobiliteit naar buurgemeenten

Uitwerking

Beter aanbod deelmobiliteit

In het minimum scenario is de gemeente de regisseur, en in veel gevallen eigenaar, van de locaties waar deelmobiliteit kan worden aangeboden. Maar wie neemt het initiatief voor het plaatsen van deelmobiliteit? Voor micromobiliteit is dat steeds vaker de gemeente. In dat geval worden bijna altijd met een vergunningenstelsel per aanbieder onder- en bovengrenzen aangegeven voor de omvang van de vloot. De ruimtelijke argumenten die daarvoor worden gebruikt zijn, bijvoorbeeld:

- Het voorkomen van overlast in de openbare ruimte
- Het efficiënt gebruiken van de openbare ruimte.

Tot nu toe ligt voor het plaatsen van deelauto's het initiatief bijna altijd bij de markt. Zij vragen de gemeente om een standplaats in te richten in een buurt met potentie. Afhankelijk van de parkeersituatie in die buurt zal de gemeente wel of niet het verzoek van de marktpartij inwilligen.

Voor beide soorten van deelmobiliteit biedt de APV-context de gemeente weinig tot geen instrumenten om de kwaliteit van het aanbod te verbeteren. Denk bij kwaliteitsverbetering bijvoorbeeld aan:

- Aanbieders verplichten hun voertuigen ook via MaaS-apps te ontsluiten.
- Ervoor zorgen dat het overall aanbod goed verspreid is over het totale servicegebied.
- Zekerheid geven dat er op bepaalde mobiliteitshubs altijd een minimum aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar is.
- Continuïteit van dienstverlening, zodat aanbieders niet zomaar vertrekken, bijvoorbeeld omdat ze ergens anders meer rendement kunnen maken.
- Diversiteit in aanbod (grote auto's, kleine auto's, bestelbusjes, bakfietsen, ...)

Om over dergelijke wensen afspraken te kunnen maken dient er een concessie of aanbesteding te worden uitgeschreven, vaak in aanvulling op de beleidsregels van een vergunningensysteem. Overwogen kan worden om dit regionaal of provinciaal op te pakken. Voor micromobiliteit is daarvoor vermoedelijk nog wel animo te vinden, maar de meeste aanbieders van deelauto's haken in de praktijk nog af bij het uitschrijven van vergunningen.

Als de gemeente buurthubs en wijkhubs gaat inrichten en op die locaties initiatiefnemer is om te komen tot een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit, dan zullen aanbieders een belangrijk deel van het exploitatierisico bij de gemeente leggen.

Sturingsmogelijkheden hebben op de kwaliteit van het aanbod deelmobiliteit is waarschijnlijk eerder in te vullen op grotere mobiliteitshubs, waar deelvoertuigen achter een slagboom of toegangspoort staan opgesteld. Daarbij zou dan bijvoorbeeld gestart kunnen worden met de knooppunthub bij het

Centraal Station, de garage met deelvervoer aan de Vlijtseweg en mogelijk de herontwikkeling op het Zwitsalterrein. In al die gevallen is het dan zaak dat ontwikkelaars, die voor hun nieuwbouw profiteren van de aanwezigheid van de mobiliteitshubs, substantieel meebetalen aan de beschikbaarheid van een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit. Dit moet in de nota parkeernormen opgenomen worden.

Integreren van aanbod deelmobiliteit binnen gebiedsontwikkelingen

Op dit moment geven bij een binnenstedelijke ontwikkeling van nieuwe woningen ons gemeentebestuur een reductie op de parkeereis. De reductie is opgenomen in de Beleidsregel Parkeren. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar op basis van een mobiliteitsplan deelvoertuigen plaats bij de ontwikkeling. Deze werkwijze kent een aantal bezwaren, zoals:

- Continuïteit van het aanbod. Standaard wordt van de ontwikkelaar geëist dat het aanbod voor een periode van minstens 10 jaar beschikbaar is. Die zekerheid aan de voorkant afkopen bij een aanbieder van deelvoertuigen is kostbaar, terwijl op voorhand niemand weet of dat aanbod ook in de toekomst werkelijk nodig is.
- Handhaving. Een gemeentelijke organisatie is niet ingericht op het regelmatig verifiëren of het aanbod deelmobiliteit nog voldoet aan de afspraken uit het Mobiliteitsplan.
- Kwaliteit. De kans dat een geïsoleerd aanbod deelmobiliteit voldoet aan de voorwaarden voor een hoogwaardig en betaalbaar aanbod is heel klein. Daarvoor is integratie met het aanbod deelmobiliteit in de openbare ruimte eigenlijk onmisbaar.
- Marktontwikkelingen. De markt van deelmobiliteit is nog volop in ontwikkeling. Denk bijvoorbeeld aan zaken als ontsluiten via een MaaS-app. Het is voor een vastgoed eigenaar (of VVE) vrijwel onmogelijk om die ontwikkelingen te kunnen volgen. De kans dat het aanbod 'verouderd' is dus redelijk groot.

Deze bezwaren zijn te verhelpen door regie te pakken met de volgende maatregelen:

- De ontwikkelaar koopt de verantwoordelijkheid voor het aanbod deelmobiliteit af middels een storting (bedrag per woning) in een gemeentelijk Mobiliteitsfonds.
- De ontwikkelaar legt op eigen terrein voldoende parkeer- en stalcapaciteit aan voor deelvoertuigen en stelt die capaciteit om niet beschikbaar aan de gemeente.
- De gemeente creëert, waarschijnlijk via een concessie, een pool met aanbieders van deelmobiliteit die bereid zijn aanbod op private locaties te plaatsen. Per nieuwe ontwikkeling kunnen aanbieders uit de pool meedingen.
- De gemeente zorgt voor een aanvullend aanbod deelmobiliteit op gebiedsniveau, bij voorkeur in een wijkhubs, buurthubs of knooppunthub.
- De gemeente zorgt ervoor dat al het aanbod deelmobiliteit, ook die in de openbare ruimte, via de eigen MaaS-apps voor de gebruiker volledig transparant geïntegreerd is tot een totaalaanbod.

Op deze manier houdt de gemeente grip op (continuïteit van) het aanbod, is er voor alle inwoners van het gebied een hoogwaardig aanbod te creëren en kan er meegegroeid worden met de marktontwikkelingen.

Opmerkingen:

- Binnen de kaders van deze ambitie is het denkbaar dat de gemeente aanvullend ook afspraken maakt met verhuurbedrijven over het op hun dalmomenten, veelal het weekend, beschikbaar stellen van hun huurauto's als deelauto. In samenspraak kunnen gemeente en verhuurders in de binnenstad geschikte locaties vinden voor het tijdelijk stallen van de

voertuigen. Dit kan bijvoorbeeld een in het weekend lege parkeerlocatie zijn bij een school of een kantoor. Het voordeel van deze aanpak is dat daarmee op het piekmoment meer deelvoertuigen beschikbaar zijn en dat er meer diversiteit in het aanbod komt.

- Voor de ontwikkeling Knoop-XL kiest de gemeente ervoor om voor het inrichten van een gebiedsbreed aanbod deelmobiliteit een separate organisatie in te richten (Mobility XL). Deze organisatie wordt verantwoordelijk voor de afspraken met de individuele ontwikkelaars, met de aanbieders van deelmobiliteit en met de eigenaren van parkeer- en stalcapaciteit waar de verschillende deelvoertuigen moeten worden geplaatst. Ook zorgt deze organisatie voor de integratie van al het aanbod deelmobiliteit in het gebied, mogelijk via een eigen MaaS-app. Hier zou ook een mobiliteitscoördinator bij kunnen die individuele adviezen geeft aan inwoners en gemeente.

Op dit moment maakt deze uitwerking geen onderdeel uit van het actieplan Deelmobiliteit.

Het ontsluiten van deelmobiliteit voor mensen voor wie mobiliteit om financiële redenen minder toegankelijk is

De kosten van het hebben van een auto zijn aanzienlijk en worden over het algemeen onderschat. Omdat ruimte binnenstedelijk zo'n ontzettend schaars goed is zal het bezit van een auto in een autoluwe binnenstad de komende jaren alleen maar duurder worden. Dit raakt vooral de gezinnen met een laag inkomen, waarvoor het hebben van een eigen auto financieel niet (meer) haalbaar is. Voor deze groep een betaalbaar alternatief bieden zorgt ervoor dat ze nog enigszins mobiel blijven. Grote gemeenten als Rotterdam en Amsterdam voeren hiervoor reeds experimenten uit (zie kader), waaruit overigens is gebleken dat voor deze doelgroep geld niet het enige issue is.

Experiment deelmobiliteit - gemeente Amsterdam

Mobiliteitsgedrag van Stadspashouders en belangstelling voor tijdelijk gratis gebruik deelscooters Felyx (februari 2022)

Resultaten:

Ruim een kwart van de ondervraagden geeft aan dat zij vaak niet naar plekken toe kunnen vanwege gebrek aan vervoer (27%), de helft heeft hier soms last van (51%). Bijna een vijfde (18%) heeft hier nagenoeg nooit mee te maken en 5% heeft hier geen moeite mee. In West heeft een kleiner aandeel, namelijk 63%, moeite om ergens te komen vanwege gebrek aan vervoer.

Van een zestal voorgelegde mogelijke belemmeringen bij het reizen, is het gebrek aan geld voor ruim een derde van de ondervraagde Stadspashouders iets waar zij vaak mee te maken hebben (36%), nog eens 45% geeft aan dat zij hier wel eens mee te maken hebben waardoor zij beperkt worden bij het reizen. Daarnaast heeft de helft vaak of soms geen hulp van anderen wat belemmerend werkt bij het reizen. Een derde heeft (wel eens) last van fysieke beperkingen of voelt zich (wel eens) onveilig waardoor zij niet kunnen reizen. Voor een vijfde speelt mee dat men niet weet hoe je navigatie of OV apps en websites of plattegronden moet gebruiken om ergens te komen en een tiende heeft moeite met de OV chipkaart.

De business cases van de aanbieders van deelmobiliteit laten nog geen ruimte om de prijzen structureel te verlagen. Dat betekent dat er gezocht moet worden naar maatwerk-oplossingen, zoals bijvoorbeeld de Apeldoornse Stadspas.

De logische plaats om hier handen en voeten aan te geven is de eigen MaaS-app. In dat geval is het denkbaar dat iedere inwoner van Apeldoorn die gebruik maakt van de eigen MaaS-app daarin een mobiliteitstegoed vult, waarvan de huur van een deelvoertuig wordt betaald. Voor inwoners die om sociale redenen een Stadspas bezitten kan extra tegoed worden bijgestort.

Het aanbod toegankelijk krijgen voor alle inwoners van Apeldoorn door het aanbod uit te spreiden over heel de stad

Deelmobiliteit kan een belangrijk middel zijn om inwoners van Apeldoorn die meer naar de rand van de stad wonen te verleiden om voor een bezoek aan de binnenstad niet automatisch te kiezen voor de (eigen) auto. Daarnaast zijn er aan de rand van de stad ook bestemmingen die relevant zijn voor inwoners van de binnenstad. Voor dergelijke ritten is het wenselijk dat er een alternatief is voor het gebruik van de (eigen) auto. Dat betekent dat het servicegebied uiteindelijk ook deze gebieden moet

omvatten en dat er in deze gebieden ook altijd aanbod is van deelmobiliteit. Dat laatste is moeilijker te organiseren dan het eerste.

Het uitbreiden van het aanbod naar buurgemeenten

Een deel van de autobezoekers aan de binnenstad is afkomstig uit buurgemeenten. Over het algemeen is dit niet een doelgroep die te verleiden is om in een Stadsrandhub te gaan parkeren. Aan de rand van de binnenstad wordt al een beter verhaal, maar dergelijke voorzieningen met overstapmogelijkheid heeft Apeldoorn nog niet. Vandaar dat het te overwegen is om in buurgemeenten actief deelvoertuigen (primair micromobiliteit) te plaatsen. Het idee is dan als volgt:

- Het servicegebied van Apeldoorn wordt uitgebreid met enkele dropzones in buurgemeenten.
- Met aanbieders die al in Apeldoorn actief zijn worden afspraken gemaakt over het plaatsen van deelvoertuigen in de buurgemeente.
- Er komt een campagne waarbij het gebruik van deze deelvoertuigen voor een rit naar Apeldoorn (en terug) wordt gestimuleerd.

Deze aanpak heeft enkele voordelen, zoals:

- Een buurgemeente is in de regel te klein voor een gezonde business case voor de aanbieder. Zonder koppeling met Apeldoorn komt die deelmobiliteit er niet.
- Een deelscooter of deelfiets die gebruikt wordt om van de buurgemeente naar de binnenstad van Apeldoorn te gaan kan daar worden afgemeld en dus hergebruikt worden door anderen in de binnenstad.
- In de binnenstad van Apeldoorn is altijd weer wel een scooter te vinden om weer mee naar huis te rijden (buurgemeente).

Oftewel, door het dubbelgebruik worden de deelvoertuigen efficiënter gebruikt, waardoor de business case er voor de aanbieder beter uitziet. Tegelijkertijd verlaagt het aantal autoverplaatsingen in de binnenstad van Apeldoorn en heeft de buurgemeente een aanbod van deelmobiliteit. Een dergelijke samenwerking is recent gestart tussen Nijmegen en Wijchen.