



Onderwerp Nota deelmobiliteit, vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2023/259250
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Zijlstra, T.
Telefoonnummer	023-5113339
Email	tzijlstra@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Haarlem is een groeiende stad waar 10.000 woningen gebouwd gaan worden. Dit heeft gevolgen voor het verkeer binnen en buiten de stad. Met de groei van het aantal woningen zullen we anders moeten gaan reizen. Zoals ook opgenomen in het mobiliteitsbeleid is er meer ruimte nodig voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en kan het autogebruik niet meegroeien. De Nota deelmobiliteit beschrijft op welke wijze deelauto's en andere deelvoertuigen ingezet kunnen worden om tot deze andere manier van reizen te komen.</p> <p>In de nota wordt een stevige ambitie voor deelmobiliteit neergelegd: <i>"Lopen, fietsen en het gebruik van ov en deelmobiliteit is zo aantrekkelijk dat Haarlemmers hun particuliere autogebruik verminderen en op termijn hun eigen auto de deur uit doen. Deelmobiliteit is hierbij een noodzakelijke aanvulling op de alternatieven voor de particuliere auto"</i>. Dit vraagt om een actieve rol van de gemeente om de kansen die deelmobiliteit biedt te benutten en de risico's in te perken.</p> <p>Om de bovenstaande ambitie te realiseren wordt ingezet op de realisatie van de volgende doelen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Stimuleren van vraag en aanbod van deelmobiliteit, zodanig dat deelmobiliteit een volwaardig onderdeel wordt van het mobiliteitssysteem en een goed alternatief biedt voor particulier autobezit.2. Creëren van relatief meer parkeerruimte voor deelauto's en relatief minder voor particuliere auto's, zodat het totale aandeel auto's afneemt.3. Inzetten op duurzame mobiliteit door stapsgewijs vanaf 2025 uitsluitend emissievrije commerciële deelvoertuigen en ondersteunende diensten toe te laten. <p>In de nota worden de instrumenten beschreven aan de hand waarvan de bovenstaande doelen verwezenlijkt worden. Voorts wordt er een actieprogramma opgesteld, waarin de uitvoering van de nota wordt uitgewerkt. Bij voorkeur loopt het stimuleren van deelmobiliteit gelijk met de uitrol van het gereguleerd parkeren. Mogelijk gaat de voorbereiding en inrichting van deelmobiliteit hieraan vooraf.</p>

Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer. De reacties vanuit de commissie worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	- Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in de gemeenteraad van 23 september 2021. - Vaststellen Wijzigingsverordening Algemene plaatselijke verordening Haarlem 2022 (2022/757261) in de gemeenteraad van 23 augustus 2022.
Besluit College d.d. 21 maart 2023	Het college van burgemeester en wethouders besluit: 1. De nota Deelmobiliteit vrij te geven voor inspraak. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

In het coalitieakkoord zijn de ambities voor de stad verwoord: er is gekozen voor minder gebruik van en minder ruimte vóór de auto. Er wordt ingezet op een forse uitbreiding van het gebied met gereguleerd parkeren. Een gekoppelde maatregel bij de uitbreiding van het gereguleerd parkeren is het stimuleren van de vraag naar en het aanbod van deelmobiliteit.

Deelmobiliteit is een vorm van vervoer waarbij één voertuig meerdere gebruikers kan bedienen, in tegenstelling tot een particulier voertuig. Deelmobiliteit biedt daarmee grote kansen om de stad bereikbaar te houden, ruimte te creëren voor extra woningen en groenvoorzieningen, de parkeerdruk te verlagen en de luchtkwaliteit en gezondheid te verbeteren. Deelmobiliteit kan echter ook tot overlast leiden. De nota deelmobiliteit richt zich op het benutten van de kansen en het zoveel mogelijk inperken van eventuele nadelen.

Haarlem kiest voor het opschalen van deelmobiliteit. De ambitie van de gemeente is dat deelmobiliteit zo aantrekkelijk is dat Haarlemmers hun autogebruik verminderen en op termijn hun eigen auto van de hand doen. Daarvoor moet het aanbod van deelmobiliteit in Haarlem substantieel worden vergroot en aantrekkelijk worden. De gemeente wil dit doen door het stadsbreed stimuleren van zowel vraag als aanbod. Ook zal in gereguleerde parkeerzones en in ontwikkelzones relatief minder parkeerruimte voor particuliere auto's komen en meer voor deelauto's. Ten slotte moet vanaf 2025 in Haarlem alle commerciële deelmobiliteit stapsgewijs emissievrij zijn, om te kunnen bijdragen aan het verbeteren van luchtkwaliteit en het verminderen van CO₂-uitstoot.



Op basis van de uitgangspunten uit de Nota deelmobiliteit wordt een actieprogramma opgesteld waarin de maatregelen worden beschreven die worden doorgevoerd met behulp van de in de nota beschreven instrumenten.

De inspraakreacties die binnenkomen vanuit de commissie Beheer en uit de inspraakprocedure worden verwerkt, waarna de definitieve nota ter vaststelling aan de raad wordt aangeboden. Het actieprogramma voor 2023-2024 zal bij de definitieve vaststelling als bijlage aan de nota worden toegevoegd.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De Nota deelmobiliteit vrij te geven voor inspraak.

3. Beoogd resultaat

Met onderliggend collegebesluit worden alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op de ontwerpnota deelmobiliteit. Deze reacties zullen alle in behandeling worden genomen en worden betrokken bij het vaststellen van de definitieve versie van de nota. Het beoogde resultaat van de nota is dat deelmobiliteit zo aantrekkelijk wordt dat Haarlemmers hun autogebruik flink verminderen en op termijn hun eigen auto van de hand doen.

Bij de vaststelling van de nota in de raad wordt beoogd dat ook de motie 20.13 Bike en Ride (2021/537668) wordt afgedaan en ook de toezegging Informatie over Mobility Hub bij Figeo terrein (2020/1148182).

4. Argumenten

- 1. Er wordt uitwerking gegeven aan de ambitie in het Mobiliteitsbeleid om met deelmobiliteit schone en meer ruimte-efficiënte mobiliteit te stimuleren.*

De inzet van deelmobiliteit kan een belangrijke bijdrage leveren. Een randvoorwaarde bij de inzet van deelmobiliteit is dat de mogelijke overlast moet worden beperkt. (Zie paragraaf 5. Risico's en kanttekeningen.) Deze overlast wordt naar het zich laat aanzien veroorzaakt door deelscooters en mogelijk door deelfietsen en niet of nauwelijks door deelauto's.

- 2. De Nota uitwerking parkeerregulering maakt de tweede auto per huishouden onaantrekkelijk en hiervoor biedt deelmobiliteit een goed alternatief.*

De uitbreiding van het betaald parkeren in wijken met een hoge parkeerdruk maakt het parkeren van een tweede auto in de openbare ruimte duur en het parkeren van een derde auto zelfs onmogelijk. De inzet van deelmobiliteit loopt daarom zoveel mogelijk parallel met de uitbreiding van parkeerregulering. Het ruimtegebruik van de geparkeerde auto vermindert daardoor en deelmobiliteit biedt een alternatief voor particulier autobezit.

3. De noodzaak leeft om de afspraken en regels verder te harmoniseren waardoor een gelijk en eerlijk speelveld ontstaat.

Veel aanbieders van deelvoertuigen die interesse tonen in Haarlem of concrete voorstellen doen om deelvoertuigen te plaatsen in Haarlem, werden in de afgelopen twee jaar vaak verzocht geduld te bewaren totdat er vastgesteld beleid voor deelmobiliteit zou zijn. Met de Nota deelmobiliteitsbeleid kunnen aanbieders van deelmobiliteit beter, sneller en eenduidiger te woord worden gestaan.

4. De gemeente dient een actieve rol te pakken bij het realiseren van de gewenste deelmobiliteit.

Er wordt ingezet op een goede samenwerking met marktpartijen en met regionale overheden. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in de keuze om te werken met hubs. In buurt- en wijkhubs worden verschillende vormen van deelmobiliteit aangeboden. Dit zijn kleinschalige hubs, bedoeld om lopend te kunnen bereiken. Vanuit regionale samenwerking wordt ook gestuurd op stads- en regiohubs, waarbij alle vormen van (deel)mobiliteit op elkaar kunnen aansluiten en op het openbaar vervoer. Hubs worden vormgegeven door een herkenbare symbolentaal die landelijk worden ingezet.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Deelscooters veroorzaken mogelijk overlast.

De introductie van deelscooters in Haarlem in november 2020, is gepaard gegaan met overlast van hinderlijk geparkeerde scooters. Hoewel fors verminderd en gestabiliseerd, zijn er hierover nog steeds een beperkt aantal meldingen. Vooruitlopend op de Nota deelmobiliteit is er al een vergunningsplicht ingesteld middels de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Deelscooteraanbieders dienen zich aan de voorschriften te houden die zijn gesteld in de Nadere regels bij het APV-artikel over deelvoertuigen. De Nota deelmobiliteit is leidend en kan, bij een nieuwe vergunningsronde, ook leiden tot aanpassingen in de Nadere regels. Een ultieme sanctie is dat de vergunning wordt ingetrokken.

Voor deelscooters (en -fietsen) lijkt free-floating de beste werkwijze, maar daar waar bundeling logisch is, bijvoorbeeld omdat de vraag hoog is en de ruimte beperkt, kan gebruik worden gemaakt van hubs (gemarkeerde plekken waar meerdere deelmobiliteitsvormen gebundeld worden aangeboden). Free-floating betekent dat het deelvoertuig overal binnen een servicegebied (en waar dit volgens de gemeentelijke regels is toegestaan) kan worden ingeleverd.

2. Deelscooters worden vooral gebruikt door jonge mensen die de fiets laten staan.

Dit is een belangrijk punt van aandacht, omdat deelscooters in de eerste plaats een bijdrage aan de mobiliteitstransitie zouden moeten leveren. In de vergunningsplicht en de bijhorende voorschriften is ook gesteld dat deelscooteraanbieders data leveren aan de hand waarvan goed wordt gemonitord welke bijdrage ze leveren aan de mobiliteitstransitie. Indien het gewenste effect uitblijft kan worden bijgestuurd.



3. Met de toename van deelauto's wordt de parkeerdruk alleen maar hoger.

De parkeerdruk in Haarlem is hoog. Als daar deelauto's bijkomen, lijkt de parkeerdruk nog hoger te worden. De ambitie (en ook een veelgebruikte rekenregel door het CROW) is dat een deelauto ongeveer vijf particuliere auto's vervangt. De verwachting is dat huishoudens met twee auto's een dure parkeervergunning voor de tweede auto heroverwegen, wanneer zij in gereguleerd parkeergebied wonen (dat wordt uitgebreid).

6. Uitvoering

De Nota deelmobiliteit zal per 21 maart 2023 vrijgegeven worden voor inspraak voor een periode van acht weken. Dit betekent dat de inspraakperiode op 16 mei afloopt. De gebruikelijke inspraakperiode van zes weken is vanwege de meivakantie met twee weken verlengd. Alle reacties die uiterlijk 16 mei 2023 binnenkomen, worden indien van toepassing verwerkt in het beleid, waarna het beleid, voorzien van een nota van beantwoording door het college van B&W ter vaststelling aan de raad wordt gestuurd. De verwachting is dat de behandeling hiervan op 6 juli 2023 in de commissie Beheer en op 28 september 2023 in de raad zal plaatsvinden. De uitvoering van maatregelen, die worden genomen met de inzet van de instrumenten die in de nota worden beschreven, wordt uitgewerkt in het later op te leveren actieprogramma. Het programma voor 2023-2024 wordt ter informatie meegestuurd als bijlage van de vast te stellen definitieve nota.

7. Bijlage

Bijlage 1: Nota deelmobiliteit Haarlem