



**Gemeente  
Haarlem**

# **Nota deelmobiliteit**

**Door delen ruimte creëren  
voor een leefbare stad**

15 maart 2023

Beheer en Beleid Openbare Ruimte (BBOR)

# Samenvatting

In het vastgestelde Mobiliteitsbeleid is de mobiliteitstransitie beschreven, die stelt dat het niet laten groeien van het aantal (particuliere) auto's, ondanks de toename van het aantal woningen, gedeeltelijk kan worden bereikt met de inzet van deelauto's en andere deelvoertuigen.

Deelmobiliteit is een vorm van vervoer waarbij één voertuig door meerdere gebruikers kan worden bediend. Het biedt daarmee grote kansen om de stad bereikbaar te houden, zodoende woningen bij te bouwen, de parkeerdruk te verlagen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het roept echter ook discussie op, wanneer hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen tot overlast leiden. Deze nota richt zich op het benutten van kansen en inperken van de risico's van deelmobiliteit.

Haarlem kiest voor het opschalen van deelmobiliteit. De ambitie is dat deelmobiliteit zo aantrekkelijk wordt dat Haarlemmers hun autogebruik verminderen en op termijn hun eigen auto van de hand doen. Daarvoor moet het aandeel deelmobiliteit significant worden vergroot, door het stimuleren van vraag en aanbod, stadsbreed. Ook moet in gereguleerde parkeerzones en in ontwikkelzones relatief meer parkeerruimte komen voor deelauto's en minder voor particuliere auto'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 CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Door het toenemen van deelauto's en daarmee het vervangen van particuliere auto's, kan ruimte ter grootte van vijf voetbalvelden worden gewonnen. Om de grote ambitie te realiseren is een actieve houding van de gemeente nodig. Daarbij wordt ingezet op het faciliteren van bewonersinitiatieven en op een goede samenwerking met marktpartijen en regionale overheden.

De inzet van deelmobiliteit loopt bij voorkeur zoveel mogelijk parallel met de uitbreiding van parkeerregulering in wijken met een hoge parkeerdruk. Het ruimtegebruik van de geparkeerde auto vermindert daardoor en deelmobiliteit biedt een alternatief voor particulier autobezit.

Voor deelauto's zal gewerkt gaan worden met vaste standplaatsen en *zone-floating*. Voor deelfietsen en -scooters 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*. Daarmee kan eventuele overlast van hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen worden vermeden.

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 ov. Hubs worden vormgegeven door een landelijk herkenbare symbolentaal.

Deelauto's krijgen in Haarlem ruim baan. Er wordt geen plafond ingesteld aan het aantal parkeervergunningen voor deelauto's vanwege de hoge potentie van de bespaarde (parkeer)ruimte. Aanbieders van deelfietsen- en scooters zijn gebonden aan een vergunningsplicht, vastgelegd in de APV. De vergunninghouders zijn gebonden aan een vergunningstermijn, een voertuigenplafond en een bepaalde vergunningsduur. Het gerealiseerde effect wordt gemonitord en geëvalueerd.

Om het aanbod van en de vraag naar deelmobiliteit te vergroten wordt gerichte communicatie ingezet, die gepaard gaat met vindbare en duidelijke gebruiksinformatie. Ook worden probeeracties geïntroduceerd voor gebruikers, waarmee het gebruik van deelvoertuigen wordt gestimuleerd. Op basis van de uitgangspunten uit de Nota deelmobiliteit wordt een actieprogramma opgesteld.

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Context en doel	4
1.3 Stand van zaken	5
1.4 Leeswijzer	5
<b>2. Huidige situatie</b>	<b>6</b>
2.1 Deelvoertuigen en deelsystemen	6
2.2 Deelauto's	6
2.3 Deelfietsen en -scooters	8
<b>3. Ambitie en doelstellingen</b>	<b>10</b>
3.1 Ambitie	10
3.2 Doelstellingen	10
3.3 Omvang van de ambitie	11
3.4 Leidende principes	11
<b>4. Instrumenten</b>	<b>14</b>
4.1 Algemeen	14
4.2 Deelauto's	16
4.3 Deelfietsen en -scooters	18
<b>5. Het vervolg</b>	<b>20</b>
5.1 Communicatie	20
5.2 Monitoring, vergunningen en evaluatie	21
5.3 Financiën	23
<b>Bijlagen</b>	<b>25</b>
Bijlage 1   Begrippenlijst	25
Bijlage 2   Nadere regels APV deelvoertuigen	27

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke stad te zijn, is in de Omgevingsvisie een duidelijke richting aangegeven voor de gewenste ontwikkeling van de stad tot 2045. De visie benoemt de zes grote opgaven voor de stad en komt op basis daarvan tot zes strategische keuzes die in sterk onderlinge samenhang hieraan bijdragen.

Eén van de zes strategische keuzes is de inzet op de *Mobiliteitstransitie*, waarbij de rol van de (particuliere) auto afneemt ten gunste van die van lopen, fietsen en ov. Er wordt ingezet om het aantal woningen in Haarlem de komende jaren met ruim 10.000 te laten toenemen. De ambitie is dat deze inbreiding niet leidt tot meer auto's, omdat de ruimte hiervoor ontbreekt en omdat er veel ruimte nodig is voor andere strategische keuzes, zoals *Vergroenen & Vernatten*.

Met het vastgestelde Mobiliteitsbeleid is globale invulling gegeven aan de mobiliteitstransitie. Daarin staat dat het niet laten groeien van het aantal (particuliere) auto's (ondanks de toename van het aantal woningen) gedeeltelijk kan worden bereikt met de inzet van deelauto's en andere deervoertuigen. Deze Nota deelmobiliteit beschrijft de volgende stap van de concrete uitwerking.

## 1.2 Context en doel

Met een deervoertuig wordt bedoeld: *“een publiek toegankelijk voertuig dat voor een korte tijd en tegen betaling wordt aangeboden door een (commerciële) aanbieder, in de openbare ruimte, 24/7, zonder tussenkomst van de aanbieder, door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt en waarbij keus is uit meerdere voertuigen”*. Er bestaan verschillende soorten deervoertuigen. Binnen de scope van deze nota vallen deelfietsen, deelpakfietsen, deelscooters, deelsteps (en alle elektrische varianten daarvan) en deelauto's. De ov-fiets valt strikt genomen niet onder deze definitie.

Het doel van deze nota is om de kansen die deelmobiliteit biedt zo goed mogelijk te benutten, erop toe te zien dat er actie wordt ondernomen en om de nadelen van deelmobiliteit zoveel mogelijk in te perken. Daartoe worden in deze nota kaders gegeven aan de gewenste groei van het gebruik van deervoertuigen en wordt de rol van de gemeente beschreven om er uitvoering aan te geven.

De gemeente heeft hierbij een actieve rol en richt zich als zodanig op het faciliteren van deelmobiliteitsaanbieders, het sturen op een stadsbreed aanbod, het stimuleren van het gebruik van deervoertuigen, het voorkomen van overlast van deervoertuigen – zoals deelscooters die op ongewenste plekken worden achtergelaten – en het streven naar verdere verduurzaming van deelmobiliteit. Op basis van evaluaties kunnen eventueel accenten worden verlegd.

De inzet van de gemeente in het stimuleren van deelmobiliteit als alternatief voor particulier autobezit loopt zoveel mogelijk parallel met de uitrol van de parkeerregulering in de verschillende wijken (zie Nota uitwerking parkeerregulering). Zo kunnen de bezitters van een tweede auto bij het aanvragen van hun relatief dure parkeervergunning een persoonlijke afweging maken of een deervoertuig een goed alternatief is voor hun autogebruik. Dit helpt bij de keuze deze tweede auto van de hand te doen. Daarnaast moet bij de uitwerking van de parkeerregulering rekening worden

gehouden met de vergunningen voor deelauto's. De ambitie (en ook een veelgebruikte rekenregel) is dat een deelauto ongeveer vijf particuliere auto's vervangt. Iedere deelauto levert dus ruimte op in de openbare ruimte ter grootte van vier geparkeerde auto's.

### 1.3 Stand van zaken

Hoewel er in Haarlem nog geen beleid(skader) is voor deelvoertuigen, zijn er wel deelvoertuigen in de stad te vinden; zo zijn in het verleden afspraken gemaakt met een aantal aanbieders en zijn er enkele bewonersinitiatieven met deelauto's gefaciliteerd. Deelfietsen en -scooters zijn nog tamelijk nieuw en onbekend in Haarlem en mogelijk komen er nieuwe vormen van deelmobiliteit bij. Meerdere gemeenten zijn in meer of mindere mate zoekende hoe hiermee om te gaan. Door nu duidelijke kaders vast te stellen wordt samenhang, duidelijkheid en eenduidigheid gerealiseerd in aansluiting op de reeds aanwezige deelmobiliteit en een grotere bijdrage geleverd aan de gewenste mobiliteitstransitie.

Vooruitlopend op deze nota geldt voor het aanbieden van deelscooters vanaf medio 2023 al een vergunningsplicht. Na het afronden van de uitgevoerde pilots was het noodzakelijk helderheid te geven aan de aanbieders. Hiervoor is een artikel opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en zijn Nadere regels vastgesteld. De gekozen uitwerking hierbij is in lijn met en valt binnen de kaders van de voorliggende nota.

### 1.4 Leeswijzer

Er is voor gekozen de veelal Engelse begrippen in deze nota niet te vertalen, enerzijds omdat deze begrippen lastig zijn te vertalen en anderzijds omdat de Engelse begrippen inmiddels veel worden gebruikt. Voor de precieze betekenis is in het laatste hoofdstuk van deze nota een begrippenlijst opgenomen. Cursief gedrukte woorden zijn opgenomen in de begrippenlijst.

Er wordt in deze nota gebruikgemaakt van de term 'deelfietsen'. Hieronder worden zowel deelfietsen als deelbakfietsen gerekend, tenzij er in de tekst onderscheid wordt gemaakt. Bovendien vallen onder 'deelfietsen' ook deelfietsen met elektrische trapondersteuning (e-bikes).

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie in Haarlem beschreven, gecombineerd met een uitleg van de verschillende deelsystemen en -voertuigen. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambitie van de stad en koppelt deze aan de doelstellingen voor deelmobiliteit. In hoofdstuk 4 komen de instrumenten aan bod die leiden tot gemaakte keuzes. Afsluitend wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan op communicatie, monitoring, financiering en besluitvorming en geeft uitleg over wat het actieprogramma inhoudt. Het actieprogramma is het concrete plan dat uitwerking geeft aan de uit deze nota voortkomende maatregelen en activiteiten.



*Figuur 1: Een deelauto van aanbieder MyWheels in Haarlem*

## 2. Huidige situatie

### 2.1 Deelvoertuigen en deelsystemen

In het vorige hoofdstuk is aangegeven wat in deze nota onder deelvoertuigen verstaan wordt. Het onderscheid met huren wordt hierdoor duidelijk in twee aspecten: (1) de fysieke afwezigheid van de aanbieder bij de transactie en (2) het aanbieden van de voertuigen in de openbare ruimte. Initiatieven waarbij bewoners gezamenlijk een voertuig delen – met of zonder eigendom van het voertuig door deze bewonersgroep – worden ook onder deelmobiliteit geschaard. Hiervoor is gekozen omdat ook deze vorm bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie en de gemeente hierbij een rol kan pakken.

Een netwerk van deelvoertuigen vormt gezamenlijk een deelsysteem, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen open en gesloten deelsystemen.

- **Open deelsysteem** – Een grootschalig systeem met hoge dichtheid waarin voertuigen door iedereen gedeeld kunnen worden in de openbare ruimte. Eenmalige registratie is nodig en abonnementsvormen zijn mogelijk. Voorbeelden in Haarlem zijn MyWheels en Felyx.
- **Gesloten (multimodaal) deelsysteem** – Gericht op een specifieke groep gebruikers, zoals een bedrijf of een specifieke groep bewoners. Bij een multimodaal deelsysteem worden verschillende typen voertuigen aangeboden. Er is vaak keuze tussen eenmalige registratie en een abonnementsvorm. Voorbeelden in Haarlem zijn appartementencomplexen De Meester en New Harlem, waar respectievelijk Hely en MyWheels deelvoertuigen aanbieden.

### 2.2 Deelauto's

#### Typen deelauto's

Deelauto's met vaste standplaatsen zijn al jarenlang op bescheiden schaal aanwezig in Haarlem. Er kunnen vier groepen aanbieders worden onderscheiden:

- Commerciële aanbieders; GreenWheels en MyWheels zijn de bekendste in Haarlem.
- Bewonersinitiatieven, waarbij zelfstandig een auto wordt gedeeld of waarbij een commerciële partij wordt ingeschakeld (zoals OnzeAuto of MobiGo).
- Particuliere aanbieders die via een platform hun particuliere auto aanbieden; SnappCar is het bekendste platform en op basis van hun aanbod in Haarlem zeer actief. Er is bij deze vorm geen sprake van een standplaats of een stadsbrede parkeervergunning. Er is daarom geen rol voor de gemeente bij deze vorm van autodelen. Wel worden ontwikkelingen op het gebied van particuliere aanbieders gevolgd en er wordt op de webpagina naar verwezen.
- Daarnaast bestaat er een zakelijke (B2B) autodeelmarkt, waarbij deelvoertuigen exclusief door werknemers van bedrijven worden gebruikt. Deze valt buiten de scope van deze nota.

Haarlem is de zesde autodeelstad van Nederland, gekeken naar het aantal deelauto's dat 24/7 beschikbaar is per 100.000 inwoners<sup>1</sup>. Landelijk is 83% van alle aangeboden deelauto's een particuliere auto die via platforms als SnappCar worden gedeeld. Dit percentage geeft geen inzicht in het gebruik van de deelauto's. Aangenomen wordt dat de particuliere deelauto's via een platform gemiddeld minder vaak worden gebruikt dan commerciële deelauto's. Voor het aanbieden

---

<sup>1</sup> <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/top-10-van-het-jaar>

van een commerciële deelauto bepaalt de onderliggende businesscase het noodzakelijke minimum gebruik, terwijl dat voor de particuliere deelauto niet relevant is.

### **Gebruikers deelauto's**

Er zijn twee hoofdgroepen regelmatige gebruikers van deelauto's te onderscheiden. De eerste groep betreft gebruikers die regelmatig een tweede auto nodig heeft, maar ervoor gekozen heeft deze niet aan te schaffen of heeft weggedaan. De tweede groep heeft helemaal geen auto, maar heeft wel geregeld een auto nodig. Beide groepen hebben om hun moverende redenen afgezien van de aanschaf van een (tweede) auto ondanks de regelmatige behoefte. Uit onderzoek<sup>2</sup> blijkt dat hun motivatie vooral financieel (deelauto is goedkoper dan eigen auto, indien met de eigen auto niet meer dan grofweg 12.000 km per jaar wordt gereden) en/of praktisch (geen parkeermogelijkheid) is. Landelijk onderzoek laat zien dat vooral de tweede groep groeit: relatief jonge stedelingen die de aanschaf van een auto uitstellen. Het is te verwachten dat een deel van deze groep op den duur alsnog een auto zal kopen. De verwachting is ook dat deze groep afziet van een eventuele tweede auto.

### **Parkeren na gebruik**

Verskillende aanbieders stappen steeds meer over van het autodelen met een vaste standplaats naar autodelen met *zone-floating*. Dit houdt in dat de deelauto binnen een bepaalde zone (of *deelzone*, vaak ter grootte van een buurt) teruggezet kan worden. In Haarlem zijn dat momenteel de deelauto's die in niet-gereguleerd gebieden worden aangeboden. Bij toepassing van zone-floating in gereguleerd parkeergebied heeft dit gevolgen voor de vergunningverlening. Met de aanbieders zullen afspraken gemaakt worden over de indeling in deelzones (gericht op stedelijke dekking en het beperken van loopafstanden) en de aansluiting op de *parkeerzones*, aangezien het verlenen van vergunningen in Haarlem nu gebeurt op kenteken en niet is gekoppeld aan een buurt.

Haarlem kent momenteel meerdere vaste standplaatsen waar commerciële aanbieders met een vergunning mogen parkeren (*autodate*-plekken, gereserveerd voor één aanbieder), maar deze zijn op verschillende manieren toegekend. Deze afspraken worden met de nieuwe beleidskaders geharmoniseerd.

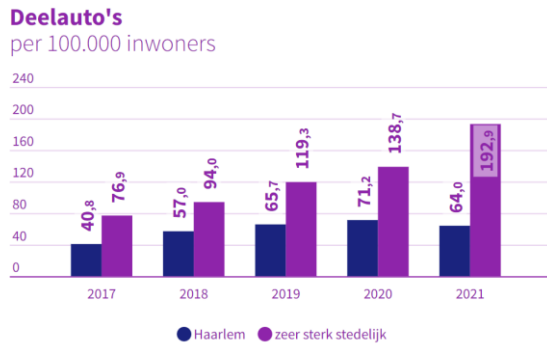
Een deel van de huidige deelauto's is elektrisch en dat aandeel neemt toe. Dit is een gewenste ontwikkeling, maar heeft ook gevolgen voor het aantal benodigde laadpalen. Bij een vaste standplaats kan een laadpaal niet gebruikt worden door anderen en dat levert geen efficiënte benutting op. Bij zone-floating is er geen sprake van deze beperking.

### **Huidig aanbod en gebruik**

In 2022 werden in totaal 126 commerciële deelauto's in Haarlem aangeboden.

---

<sup>2</sup> Bron: KiM, 2021, "Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland" via [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)



Figuur 2: Ontwikkeling aantal deelauto's van commerciële aanbieders in Haarlem vergeleken met gemiddelde van vergelijkbare steden (bron: CROW)

In vergelijking met andere steden heeft Haarlem relatief weinig deelauto's van commerciële aanbieders. Uit gegevens van het CROW blijkt dat Haarlem drie keer minder deelauto's heeft dan andere steden met een vergelijkbare verstedelijking. Als ook de andere aanbieders van deelauto's worden meegenomen in de vergelijking dan staat Haarlem in de top-10 van het aantal deelauto's per 100.000 inwoners<sup>3</sup>. Dit betekent dat een relatief groot aantal particuliere deelauto's wordt aangeboden op platforms zoals SnappCar. Zoals eerder beschreven zegt dit cijfer niet iets over het gebruik, maar het aanbod geeft hiervoor wel een indicatie. Haarlem wil dat het aanbod van deelauto's groeit. Daarbij gaat het om zowel commerciële deelauto's als deelauto's van bewonersinitiatieven.

MyWheels en GreenWheels geven aan dat hun deelauto's in Haarlem bijzonder goed gebruikt worden; zij willen hun aanbod graag uitbreiden, vooral nu bekend is dat de parkeerregulering flink wordt uitgebreid. Hierbij zijn zij nu in afwachting van de vaststelling van de kaders. De huidige vraag naar deelauto's in Haarlem wordt gezien als een indicatie dat er onder inwoners van Haarlem behoefte is aan meer deelauto's van commerciële aanbieders. Verwacht wordt dat bij een groter aanbod en een goede spreiding (afstand tot huisadres speelt een rol in de afweging om gebruik te maken van een deelauto) de vraag naar deelauto's ook zal stijgen.

## 2.3 Deelfietsen en -scooters

### Typen deelfietsen en -scooters

Deelscooters zijn een inmiddels een bekende verschijning in Haarlem. Deelscooters passen in een bredere maatschappelijke ontwikkeling dat mensen, vooral jongere generaties, minder hechten aan bezit en vooral een service (willen) kopen. Initiatieven met deelfietsen zijn eerder niet succesvol gebleken en nu nog op zeer kleine schaal (met uitzondering van de OV-fiets) in Haarlem aanwezig. Deelsteps zijn er niet; het gebruik hiervan op de openbare weg is vooralsnog verboden. Deelbakfietsen zijn in andere gemeenten recent geïntroduceerd, maar nog niet in Haarlem. Bakfietsen kunnen met name handig zijn als (zware) boodschappen op relatief korte afstanden vervoerd moeten worden.

### Parkeren na gebruik

Deelfietsen en -scooters kennen een beperkt ruimtebeslag en worden in de openbare ruimte geparkeerd. Met een recente wijziging in de APV is het aanbieden van deelfietsen en -scooters gebonden aan een vergunningsplicht. Zo kan de gemeente het aanbod reguleren door de voertuigen

<sup>3</sup> Bron: CROW, 2020, via: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/aanbod-deelauto-s>



toe te laten of door een verbod in te stellen. In de Nadere regels van de vergunningsplicht zijn de voorwaarden opgenomen. Dit is vooruitlopend op de vaststelling van deze nota ingevoerd, op verzoek van de Haarlemse gemeenteraad, voornamelijk naar aanleiding van hinderlijk geparkeerde deelscooters, na de introductie van een proef met deelscooters (gestart in november 2020).

De deelscooters mogen op basis van *free-floating* overal aangeboden en gestald worden binnen het *servicegebied*. Dit gebied is door de gemeente bepaald als het gehele gemeentelijk grondgebied met uitzondering van verboden zones. *Verboden zones* zijn bepaalde gebieden waarin deelvoertuigen niet achtergelaten mogen worden, zoals een voetgangersgebied of het stationsplein. Voor gebruikers is dit de meest flexibele oplossing. Een alternatief voor *free-floating* is het parkeren in zogenoemde hubs. Hierbij mogen de deelscooters alleen binnen een gemarkeerd vak worden geparkeerd. Haarlem gaat hier ervaring mee opdoen door een parkeervak in te richten aan de noordzijde van het NS-station.



Figuur 3: (hinderlijk) geparkeerde deelscooters in Haarlem. Bron: Haarlems weekblad

#### Huidig aanbod en gebruik

Er rijden twee soorten deelscooters in Haarlem rond: de snorfiets die maximaal 25 km/u mag rijden en de bromfiets die maximaal 45 km/u mag rijden. Voor beiden geldt sinds kort dat een helm verplicht is. In Haarlem wordt vooralsnog geen onderscheid gemaakt in de vergunningsvoorwaarden tussen beiden. Mocht hier aanleiding voor zijn dan zal er bij het verlenen van nieuwe vergunningen rekening mee worden gehouden.

Er zijn momenteel twee commerciële aanbieders in Haarlem. Op basis van de data die deze twee aanbieders (Felyx en GO Sharing) overeenkomstig de vergunningsvoorwaarden beschikbaar hebben gesteld is berekend dat er ongeveer 600 ritten per dag gemaakt worden. Met ongeveer drie ritten per deelscooter per dag blijkt dat er in een behoefte wordt voorzien. Onduidelijk is wat de bijdrage is aan de transitie, omdat het vooral korte ritten betreft die niet noodzakelijkerwijs met een auto zouden zijn afgelegd als de scooter niet ter beschikking was geweest.

Soort	Aanbieder	# in Haarlem
Deelfietsen	UwDeelfiets	20
Deelscooters	Felyx	100
	Go Sharing	100

Figuur 4: Huidige aantallen deelfietsen en -scooters in Haarlem.

# 3. Ambitie en doelstellingen

## 3.1 Ambitie

Met deze nota wordt invulling gegeven aan de ambitie om schone en ruimte-efficiënte mobiliteit<sup>4</sup> zodanig te stimuleren dat de woningbouwopgave wordt mogelijk gemaakt, terwijl het ruimtegebruik van de geparkeerde auto vermindert<sup>5</sup>. Hieraan kan de inzet van deelmobiliteit een belangrijke bijdrage leveren. Daarom is de ambitie uit het mobiliteitsbeleid aangevuld met een specifieke ambitie voor deelmobiliteit:

*"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".*

Een belangrijke randvoorwaarde bij de inzet van deelmobiliteit is dat de mogelijke overlast moet worden beperkt. Deze overlast wordt naar het zich laat aanzien veroorzaakt door deelscooters en mogelijk door deelfietsen en niet of nauwelijks door deelauto's.

## 3.2 Doelstellingen

De ambitie voor deelmobiliteit is vertaald naar doelstellingen. De komende vijf jaar ligt de nadruk op het benutten van de kansen waarbij deelmobiliteit een rol kan spelen in het verminderen van het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte in de wijken met de hoogste parkeerdruk. Voor de periode daarna wordt ingezet op het behalen van de doelstellingen in de breedte.

Er worden drie doelstellingen onderscheiden die helpen om de ambitie te behalen:

1. Vraag en aanbod van deelmobiliteit wordt zodanig gestimuleerd, dat het aandeel deelmobiliteit significant wordt vergroot. Daarmee wordt deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem en een goed alternatief voor particulier autobezit, met een duidelijk zichtbare plek in de openbare ruimte.
2. Mede door de inzet van deelmobiliteit vermindert het totale aandeel auto's en het aantal autoritten van bewoners. Hierbij wordt het parkeerbeleid gevolgd: er komt relatief minder parkeerruimte voor particuliere auto's en tegelijk komt er relatief meer parkeerruimte voor deelauto's in de gereguleerde parkeerzones (die uitgebreid worden) en in ontwikkelzones.
3. Vanaf 2025 moeten in Haarlem alle nieuwe commerciële deelvoertuigen en ondersteunende diensten (stapsgewijs) emissievrij zijn: zowel de deelvoertuigen als de ondersteunende auto's die de voertuigen verplaatsen en voorzien van opgeladen accu's. Zo wordt optimaal bijgedragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, in aansluiting op en in aanvulling op de (toekomstige) milieuzones.

Om deze drie doelstellingen te halen worden de volgende randvoorwaarden gesteld:

1. Het bieden van een goed alternatief voor particulier autobezit is een belangrijke randvoorwaarde voor het succes van deelmobiliteit. Het aantal deelvoertuigen voor bewoners in Haarlem moet aanzienlijk groeien, zodat de dekking van het aanbod volstaat en de loopafstanden vanaf de woning niet te groot worden.

---

<sup>4</sup> Mobiliteitsbeleid, gemeente Haarlem, 2021

<sup>5</sup> Nota uitwerking parkeerregulering

2. Bewoners en bezoekers beschikken over een goed netwerk van vervoersopties: naast een goed aanbod van deelmobiliteit beschikken zij ook over goede aansluitingen op het ov en op het fietsnetwerk, waarbij de reiziger wordt gestimuleerd steeds de meest duurzame mobiliteitsvorm te kiezen, bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende aanbod van deelvoertuigen op ov-knooppunten, P+R's en bestemmingslocaties.

### 3.3 Omvang van de ambitie

De vraag naar deelmobiliteit zal naar verwachting toenemen met de uitbreiding van het gereguleerd parkeren. Immers, de invoering van parkeerregulering in een wijk vormt voor bewoners een logisch moment waarop zij hun autobezit heroverwegen. Omdat deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto vaak financieel voordeliger is, kunnen bewoners door het aanbieden van deelmobiliteit gestimuleerd worden hun auto te verkopen. Het aantal commerciële deelauto's en deelauto's door bewonersinitiatieven is nu nog te beperkt om aan de verwachte toename van de vraag te kunnen voldoen.

Het gewenste groeitempo van het aantal beschikbare deelauto's in Haarlem hangt sterk samen met het tempo van de invoering van de parkeerregulering. Omdat de prijs van de parkeervergunning voor de tweede auto per huishouden relatief hoog is, ligt met name hier de groeipotentie. Het aandeel van de tweede auto in het totaal aantal parkeervergunningen (15.000) is momenteel 10%. Het vervangen van de tweede auto door deelauto's waarbij één deelauto vijf particuliere auto's<sup>6</sup> vervangt betekent dat 300 deelauto's in bestaand gereguleerd gebied in potentie voldoende zijn om afscheid te nemen van 1.500 tweede auto's. De groeiambitie voor de komende vijf jaar is ingesteld op 75% van de potentie, zijnde 225 deelauto's extra; het aantal deelauto's in bestaand gereguleerd gebied komt dan uit op 100 plus 225 is 325. Met de uitbreiding van het gereguleerd gebied (van 15.000 parkeerplaatsen naar 35.000) betekent de 75%-ambitie dat in het uitgebreide gereguleerde parkeergebied kan worden doorgegroeid naar 525 deelauto's. In totaal worden dan vier keer 525 is 2.100 geparkeerde auto's uitgespaard in gereguleerd gebied. Dit komt overeen met een ruimtebesparing ter grootte van vijf voetbalvelden.

Voor deelfietsen en -scooters is de groeiambitie gelimiteerd door enerzijds de mate waarin daadwerkelijk wordt bijgedragen aan het vervangen van autoritten en anderzijds door de eventuele overlast die kan worden voorkomen of beperkt. Het huidige plafond van 200 scooters en fietsen lijkt vooralsnog passend op de vraag.

### 3.4 Leidende principes

Om de ambities en doelstellingen te realiseren zijn een aantal leidende principes voor deelmobiliteit geformuleerd, die ten grondslag liggen aan de beleidskeuzes om de deelmobiliteitsdoelen te realiseren. Er wordt onderscheid gemaakt in principes voor de gebruiker ("wat vindt de gebruiker als reiziger belangrijk?") en principes voor de stad ("wat is van belang bij het behalen van de doelstellingen?").

---

<sup>6</sup> De rekenregel dat één deelauto vijf privéauto's vervangt, is een gangbaar uitgangspunt, gehanteerd door het CROW.

## Principes voor de gebruiker

1. <i>Klantgerichtheid</i>	De klant staat voorop. Deelmobiliteit moet voor de gebruiker een groot gebruiksgemak hebben zonder (hoge) drempels. Het gebruik moet helder en eenvoudig zijn.
2. <i>Vindbaarheid</i>	Om gebruikt te kunnen worden moeten de voertuigen goed vindbaar zijn in de openbare ruimte en/of in hubs. De vindbaarheid kan worden vergroot door herkenbare plekken te maken met een onderscheidende en uniforme uitstraling.
3. <i>Spreiding over de stad</i>	Deelmobiliteit moet beschikbaar zijn in de hele stad en niet alleen in drukbezochte gebieden zoals het centrum. Juist in de minder drukke gebieden wordt het aantrekkelijk gemaakt om de eigen auto te laten staan en is het ov niet altijd het geschikte alternatief.
4. <i>Keuzevrijheid</i>	De klant moet kunnen kiezen tussen verschillende aanbieders per type voertuig (deelauto, deelfiets, deelscooter, deelbakfiets). Daarmee wordt marktwerking mogelijk en een monopoliepositie tegengegaan en kan gezocht worden naar het aanbod dat het beste aansluit bij de mobiliteitsbehoefte.
5. <i>Interoperabiliteit</i>	Nastreven van interoperabiliteit betekent dat gebruikers niet voor elke aanbieder een andere account of app nodig hebben. Dit verlaagt de drempel om deelsystemen te gebruiken. De deelsystemen van alle aanbieders in Haarlem moeten met elkaar verbonden zijn op alle aspecten van het mobiliteitssysteem, zowel fysiek (hubs, ov-knooppunten en P+R-voorzieningen) als digitaal. Alle apps van de aanbieders moeten kunnen aansluiten op een Mobility-as-a-Service <sup>7</sup> (MaaS)-platform.

## Principes voor de stad

1. <i>Actieve rol en samenwerking</i>	De uitdaging voor deelmobiliteit in de stad is groot (10.000 woningen erbij zonder toename van auto's) en dat betekent dat er zowel aan aanbod- als vraagzijde een stevige opgave ligt. Om een dergelijke grote ambitie te realiseren is een actieve houding van de gemeente noodzakelijk en is een goede samenwerking met marktpartijen en partners in de stad cruciaal.
2. <i>Voortvarende aanpak</i>	De bijhorende snelle realisatie in aansluiting op de uitrol van de parkeerregulering maakt een voortvarende aanpak noodzakelijk waarbij voor Haarlem nieuwe deelmobiliteitssystemen worden ingevoerd zonder uitgebreide pilots en voorstudies (bijvoorbeeld bij de ontwikkelzones). Bijsturing vindt plaats door de Nadere regels aan te passen bij de vergunningsverlening.
3. <i>Inclusief</i>	Deelmobiliteit moet beschikbaar in alle wijken van Haarlem en voor Haarlemmers van alle inkomensniveaus.
4. <i>Rode knop</i>	De inzet van de gemeente is om kansen te benutten en overlast tegen te gaan. Bij herhaaldelijke constatering van overlast is er een mogelijkheid om sancties op te leggen en desnoods vergunningen in te trekken.

<sup>7</sup> Mobility-as-a-Service is een dienst waarmee gebruikers via een gezamenlijk digitaal kanaal meerdere typen mobiliteitsdiensten kunnen plannen, boeken en betalen.

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| 5. <i>Toekomst-<br/>bestendig</i>  | Het is ongewis welke nieuwe ontwikkelingen in deelmobiliteit gaan komen. Bepaalde trends zijn al het in het buitenland te zien, zoals deelsteps. Het beleid dient flexibel te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Ervaringen met en nieuwe ontwikkelingen bij de aanbieders en bij andere gemeenten worden gemonitord. |
| 6. <i>Sturing op<br/>kwaliteit</i> | Nastreven van kwaliteitsverbeteringen, op basis van de resultaten uit evaluaties, gebeurt door eisen te stellen in de vergunningsuitgifte en waar nodig bij te stellen.   |
| 7. <i>Duurzaam</i>                 | Alle nieuwe commerciële deelvoertuigen die vanaf 2025 worden ingezet voor deelmobiliteit, dienen emissievrij te zijn.   |

# 4. Instrumenten

## 4.1 Algemeen

### ➤ **Opzetten samenwerking aanbieders, gemeente en medeoverheden**

Samenwerking is nodig met aanbieders van deelmobiliteit en met bewonersinitiatieven, met een actieve rol van de gemeente. Door laagdrempelig contact kan snel gehandeld worden als aanpassingen nodig zijn, klachten binnenkomen of overlast zich voordoet. Elk kwartaal is er overleg met de aanbieders aan de hand van een evaluatie. Elke aanbieder heeft in de marktverkenningsgesprekken al aangegeven mee te willen werken aan een dergelijke vorm van samenwerking.

Ook heeft Haarlem oog voor regionale samenwerking in de metropoolregio Amsterdam (MRA). Samen wordt bekeken wat er nodig is om deelmobiliteit ook een regionale functie te laten vervullen, vanuit de doelstelling dat het vooral autoritten dient te vervangen voor duurzamer vervoer. Daarnaast gaat Haarlem samen met de provincie Noord-Holland inventariseren waar deelmobiliteit en ov elkaar op ov-knooppunten in Haarlem als first- en last-mile functie kunnen versterken. Ook verkent Haarlem of deelmobiliteit kan worden aangeboden als aanvulling op P+R-locaties en in hoeverre Park+Bike-faciliteiten daar een waardevolle toevoeging zijn.

### ➤ **Deelmobiliteit als open systeem**

Er wordt gestreefd naar een stadsbreed systeem van deelmobiliteit: open voor bewoners en bezoekers, ook in de ontwikkelzones. In de ontwikkelzones wordt aansluiting gezocht met het stedelijk aanbod. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Per gebied wordt bepaald hoe groot de behoefte is aan deelmobiliteit, passend bij het aantal bewoners, functies, parkeernorm en plek in de stad.
- Per gebied wordt zoveel mogelijk gewerkt met deelmobiliteit in hubs.
- De projectontwikkelaar, in afstemming met de gemeente, is verantwoordelijk voor het organiseren. Met aanbieders van deelfietsen en -scooters, die een vergunning hebben, worden afspraken gemaakt over aanbod en garantie van aanwezigheid.
- Onderzocht wordt hoe deelmobiliteitsaanbod voor iedereen (ook niet-bewoners) toegankelijk gemaakt kan worden, zowel fysiek als digitaal. Er wordt naar gestreefd dat potentiële gebruikers het aanbod aangereikt moeten krijgen.

### ➤ **Monitoren op basis van data**

Voor deelauto-aanbieders geldt dezelfde eis als voor aanbieders van deelfietsen en -scooters voor het aanleveren van data. Het gaat om zowel kwantitatieve en kwalitatieve data. De eisen voor het leveren van data worden opgenomen in de voorwaarden en voorschriften voor de parkeervergunning voor deelauto's. De verzamelde data dienen uitsluitend voor de evaluatie van het gebruik en de toetsing aan de gestelde doelen. Het gaat om uitsluitend commerciële data, die niet worden gedeeld met derden. De evaluatie bevat enkel geanonimiseerde gegevens en kan wel openbaar worden gedeeld.

Voor deelfietsen- en scooters is het aanleveren van deze data vastgelegd in de Nadere regels APV deelvoertuigen<sup>8</sup>. Gezien de eerste doelstelling van deze nota (een daling van het aantal geparkeerde

---

<sup>8</sup> Zie bijlage 2.

auto's en verminderen van het aantal autoritten) hecht de gemeente veel waarde aan de analyse van de gebruikers van deelfietsen en – scooters en meer specifiek hun genegenheid om de auto te laten staan.

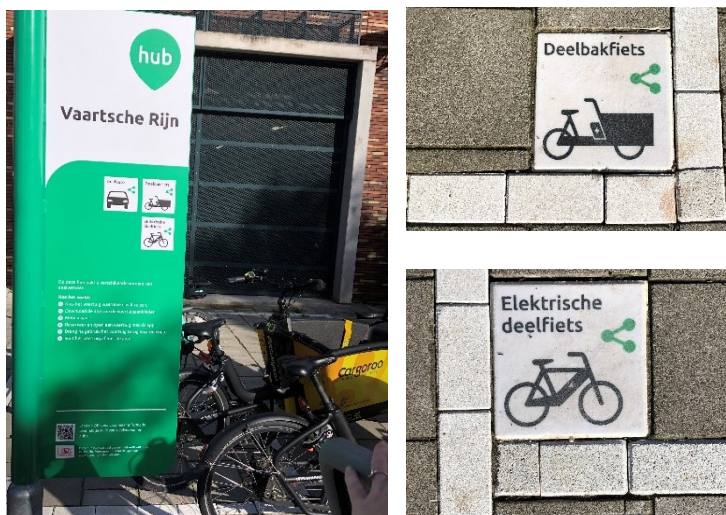
### ➤ **Standaardisering data**

Om sturing te kunnen geven aan de bijdrage van deelmobiliteit aan de beleidsdoelen is het noodzakelijk inzicht in gebruiksdata te hebben. Net zoals alle andere steden dat doen, verplicht Haarlem aanbieders tot het delen van data.

Verplaatsingsgegevens worden opgenomen in het deelmobiliteitsdashboard van het CROW<sup>9</sup>. Zo kan de uitvoering van de vergunning worden gecontroleerd. De gegevens worden geanonimiseerd aangeleverd, zodat de privacy van gebruikers is verzekerd. Om de verzamelde data effectief te analyseren en te vergelijken wordt gewerkt met een uniforme standaard, de City Data Standaard – Mobility (CDS-M), een open standaard voor data-uitwisseling tussen steden en deelmobiliteitsaanbieders. Haarlem kiest voor deze standaard.

### ➤ **Deelmobiliteit krijgt een herkenbare uitstraling**

Voor het aanbieden van deelvoertuigen worden overal in de stad herkenbare landelijke symbolen gebruikt, die recent zijn ontwikkeld om deelmobiliteit in de openbare ruimte aan te duiden. Dit maakt deelmobiliteit niet alleen beter herkenbaar, maar ook netter en aantrekkelijker georganiseerd. Een voorbeeld van de nieuwe landelijke identiteit is weergegeven in figuur 4.1.



*Figuur 4.1: Voorbeeld hub Vaartsche Rijn, Utrecht*

Deze vormgeving zal worden gebruikt voor alle vormen van deelmobiliteit. Daaronder vallen hubs, maar ook vaste standplaatsen voor deelauto's en parkeervakken voor deelscooters in het stationsgebied.

### ➤ **Onderzoek naar toegankelijkheid voor lage inkomens**

Beschikbaarheid, diversiteit en betaalbaarheid van het aanbod zijn belangrijk voor de inclusiviteit van mobiliteit. De haalbaarheid van kleinschalige projecten wordt onderzocht. Een eerste concreet idee is om de korting die de Haarlempas biedt ook voor deelmobiliteit mogelijk te maken.

<sup>9</sup> <https://dashboarddeelmobiliteit.nl/>

### ➤ **Verplicht aanbieden in alle wijken**

In wijken waar de vraag kleiner is zullen aanbieders minder snel geneigd zijn hun deelauto's aan te bieden. In het licht van inclusiviteit van mobiliteit: door voorwaarden te stellen om tot een betere spreiding te komen van deelvoertuigen door de hele stad, wordt het aanbod voor een bredere groep bewoners interessant.

### ➤ **Faciliteren van hubs**

Een hub is een gemarkeerde plek waar deelmobiliteit gebundeld wordt aangeboden. Een vaste standplaats voor alleen een deelauto, zonder andere typen deelvoertuigen ernaast, is dus geen hub. Haarlem richt zich vanuit deelmobiliteit eerst op experimenten met de aanleg van buurt- en wijkhubs, om bij behaalde successen uit te breiden met nieuwe hubs.

- **Buurthubs:** primair bedoeld om deelmobiliteit aan te bieden voor bewoners in de buurt. Buurthubs zijn gericht op kortere ritten en bieden deelscooters, -fietsen en -bakfietsen aan. De loopafstand is kort en de hub ligt bij voorkeur midden in de buurt.
- **Wijkhubs:** gericht op deelmobiliteit voor de bewoners van de wijk en overstappunt voor bezoekers van de wijk. Wijkhubs zijn ten opzichte van buurthubs iets groter en er worden ook deelauto's aangeboden. De loopafstand is iets langer.

Naast buurt- en wijkhubs is er ook aandacht het aanbieden van deelvervoer in stads- en regiohubs. Dit loopt parallel aan de eerdergenoemde regionale samenwerking. Deelbakfietsen zijn er niet in stads- en regiohubs.

- **Stadshubs:** bedoeld om regionaal openbaar vervoer, eigen fiets en deelmobiliteit aan elkaar te koppelen voor bezoekers en bewoners. Een voorbeeld hiervan is het nieuwe ov-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.
- **Regiohubs:** bedoeld voor de overstap tussen auto, ov en deelmobiliteit richting stedelijk gebied voor bezoekers. Een voorbeeld is de P+R locatie bij station Spaarnwoude, waar ook een Park+Bike-faciliteit kan worden gerealiseerd.

De inrichting van hubs wordt zoveel mogelijk gecombineerd met een buurtgerichte beheeropgave. Op die wijze kan de hub meegenomen worden in het ontwerp van de herinrichting en logisch onderdeel worden van de buurt. Op basis van de ervaringen met de eerste hubs worden nieuwe hubs overwogen.

In het actieprogramma worden keuzes gemaakt voor kansrijke locaties voor hubs, door middel van een kaart met 'zoekgebieden voor hubs'. De geformuleerde uitgangspunten vanuit ruimte, gebruik en aanbieders zijn het vertrekpunt. De gemeente neemt het voortouw en investeert in de inrichting van hubs. De aanbieders worden betrokken bij de keuze voor buurt- en wijkhubs.

## **4.2 Deelauto's**

### ➤ **Geen voertuigenplafond voor deelauto's**

Het bewust niet instellen van een voertuigenplafond voor deelauto's, betekent dat de gemeente dit loslaat. De verwachting is dat onrendabele deelauto's vanzelf verdwijnen.

### ➤ **Vaste standplaatsen en zone-floating voor deelauto's**

Er zal voor deelauto's gewerkt gaan worden met vaste standplaatsen en zone-floating. Voor deelauto's zal er geen free-floating zijn in Haarlem. Op basis van ervaringen in Amsterdam worden free-floating-deelauto's vooral gebruikt voor heel korte ritten in de stad. Haarlem is echter een veel



compactere stad; binnen de stad kan het merendeel van de ritten gemakkelijk met de fiets of scooter worden afgelegd.

Vaste standplaats: een deelauto heeft een eigen parkeerplaats. Dat is bevorderlijk voor de vindbaarheid en herkenbaarheid van deelauto's, maar heeft als nadeel dat de parkeerplaats niet door andere auto's gebruikt kan worden, wanneer de deelauto in gebruik is. Vooral als de parkeerplaats voorzien is van een laadpaal is dit niet efficiënt. Op basis van gebruikerservaringen wordt de inzet van vaste standplaatsen geëvalueerd. Het voordeel van vaste standplaatsen is dat hiermee gemakkelijker een netwerk van deelauto's met beperkte loopafstand tot ieder huishouden kan worden gevormd.

Zone-floating: de deelauto's kunnen binnen een aangewezen zone vrij parkeren. Elke andere auto kan op de plek gaan staan die de zone-floating-auto bij vertrek achterlaat. En ten opzichte van free-floating wordt de gebruiker minder verleid korte ritten te maken. Het kan gaan voorkomen dat er in de digitaal begrensde zone soms geen plek meer is wanneer een gebruiker een auto wil *achterlaten*. De verwachting is dat dit op korte termijn nog niet aan de orde is. Van belang is dat een deelzone volledig binnen een parkeerzone valt en dat waar de deelauto's binnen de zone ook geparkeerd staan er altijd een goed netwerk van deelauto's beschikbaar is. Een evaluatie moet daarbij uitwijzen of dit het geval is of dat er moet worden bijgestuurd. Hier wordt ook de samenwerking gezocht met de aanbieders.

#### ➤ **Deelauto's faciliteren in garages**

Er zijn meerdere openbare parkeergarages in Haarlem. Deze parkeergarages worden ook (beperkt) door bewoners gebruikt als alternatief voor straatparkeren. In de Nota uitwerking parkeerregulering wordt extra ingezet op het gebruik van garages door bewoners. Deze garages zijn ook potentiële plekken om deelauto's aan te bieden. Per aanvraag wordt onderzocht of deelauto's in de garages kunnen worden gefaciliteerd, in nauw overleg met de deelauto-aanbieders.

#### ➤ **Deelauto's krijgen voorrang bij toekenning laadpalen**

Haarlem heeft in haar beleid voor het plaatsen van laadpalen een aantal toetsingscriteria opgenomen. Om elektrische deelauto's te stimuleren krijgen aanbieders van deze auto's voorrang bij de behandeling en toekenning van een aanvraag. De voorrang is niet onbeperkt, omdat bezitters van elektrische auto's ook laadpalen nodig hebben. Hier ligt een kans voor zone-floating; een laadpaal voor zone-floating heeft voorrang boven een laadpaal voor een vaste standplaats. Hierbij zal ook laadpaalkleven door deelauto's voorkomen moeten worden.

#### ➤ **Aanvragen parkeervergunning deelauto**

In gereguleerd gebied wordt aangesloten bij de gekozen reguleringsvorm in de Nota uitwerking parkeerregulering: betaald parkeren met een parkeervergunning. Aanbieders van commerciële deelauto's kunnen een parkeervergunning aanvragen en kunnen daarbij kiezen tussen een vaste standplaats en *zone-floating*. Er wordt geen extra parkeerruimte gecreëerd; er wordt ingezet op het vervangen van parkeerruimte voor particuliere voertuigen door deelauto's. De parkeervergunningen voor deelauto's zullen een bepaalde looptijd hebben.

#### ➤ **Deelauto's krijgen voorrang bij toewijzing parkeervergunning**

Het toewijzingsproces van parkeervergunningen voor deelauto's is een geleidelijk proces dat gelijk oploopt met de uitbreiding van het gereguleerd parkeren. Er is in de Nota uitwerking parkeerregulering gekozen voor het instellen van een vergunningenplafond. Voor deelauto's worden ook vergunningen toegekend als het plafond is bereikt. Aanvragen komen dus niet op een wachtlijst.

De vergunningen voor deelauto's tellen uiteraard wel mee bij het bepalen van de parkeerdruk en hebben dus invloed op het vergunningenplafond.

In de Parkeerverordening en de Verordening parkeerbelastingen is het verlenen van parkeervergunningen geregeld. De voorwaarden en voorschriften voor de parkeervergunning voor deelauto's worden hieraan toegevoegd. Daarin worden commerciële deelauto's en deelauto's vanuit een bewonersinitiatief zoveel mogelijk op dezelfde wijze behandeld.

➤ **Meewerken aan regionaal deelauto-systeem met flexibele parkeermachtiging**

Deelauto's hebben als nadeel dat ze in iedere stad een andere parkeervergunning nodig hebben. Dat belemmert de flexibiliteit van de inzet van deelauto's, zeker als de markt verder groeit. Om hier op in spelen wordt door een aantal gemeenten een proef uitgevoerd met een flexibele parkeermachtiging voor deelauto's. De parkeervergunning van een deelauto-aanbieder kan daardoor in verschillende gemeenten gebruikt worden. Haarlem is voornemens flexibele parkeermachtigingen in te voeren in samenwerking met zes steden die in 2023 een proef met dit systeem uitvoeren. Haarlem heeft aandacht voor mogelijke ongewenste effecten als de deelautorit goedkoper blijkt te zijn dan reizen die normaal met de trein worden gedaan. Een evaluatie moet uitwijzen of er sprake is van voldoende meerwaarde is voor de inwoners van Haarlem.

➤ **Bewonersinitiatieven worden gefaciliteerd**

Bewonersinitiatieven waarbij bewoners samen een of meerdere auto's willen delen, worden gefaciliteerd door de gemeente. Deze initiatieven worden geregeld bijgestaan door stichtingen die hen adviseren en begeleiden, maar ook de gemeente kan hen hierin adviseren. Een inspirerend voorbeeld hierbij is de gemeente Den Haag, die actief buurtinitiatieven steunt, waarbij bewoners auto's delen als groep of coöperatie. Voor Haarlem wordt onderzocht of een bewonersinitiatief voorrang kan worden gegeven bij het afgeven van een parkeervergunning. Daarbij wordt erop geanticipeerd dat misbruik wordt voorkomen. Vanaf 2025 moet dit emissievrij zijn en zal dus gepaard gaan met de aanvraag van een laadpaal. Hiermee wordt een deelautoparkeerplaats gecreëerd die exclusief voor de deelauto van het bewonersinitiatief is. Een deelauto vanuit een bewonersinitiatief wordt vervolgens hetzelfde behandeld als een commerciële aanbieder.

### 4.3 Deelfietsen en -scooters

➤ **Vergunningenplafond voor deelfietsen en -scooters**

Voor deelfietsen en -scooters wordt wel een voertuigenplafond ingesteld, om overlast van hinderlijk geparkeerde voertuigen te voorkomen. Met de aanpassing van de APV zijn vergunningen leidend geworden in de mogelijkheid om deelfietsen en -scooters aan te bieden. Aanbieders kunnen een vergunning aanvragen als zij aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Deze vergunningsvoorwaarden staan beschreven in de Nadere Regels van de APV die al eerder op verzoek van de raad zijn opgesteld. Het deelmobiliteitsbeleid is echter leidend. Dit betekent dat de Nadere regels aangepast worden wanneer (de evaluatie van) het beleid daar aanleiding toe geeft.

De selectiecriteria (artikel 5) en vergunningsvoorwaarden (artikel 6) in de Nadere regels zijn een uitwerking van onderstaande beleidskeuzes. Er wordt bijvoorbeeld getoetst op de bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit. De vergunningsvoorwaarden en selectiecriteria worden tweejaarlijks geëvalueerd – en waar nodig aangepast – om te borgen dat de opgestelde voorwaarden nog bijdragen aan het behalen van de gemeentelijke doelstellingen.

➤ **Inzet op vervangen autoritten**

Een van de doelstellingen van het Haarlemse deelmobiliteitsbeleid is korte autoritten te vervangen voor duurzamer vervoer per bijvoorbeeld een deelfiets of een deelscooter. De praktijk in andere steden laat zien dat dit voor een deel gebeurt. Echter, er zijn ook ongewenste effecten, waarbij deelfiets- en -scooterritten ten koste gaan van lopen en ov-gebruik en waarbij deelscooterritten fietsritten vervangen. Het is daarom belangrijk dat de deelfietsen en -scooters een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Daarop wordt in gesprek met de aanbieders ingezet: als blijkt dat er sprake is van vervanging van lopen en openbaar vervoer, leidt dat mogelijk tot aanpassingen in de servicegebieden of andere maatregelen zodat de tweewielers wel bijdragen aan vervanging van autoritten.

➤ **Combinatie van free-floating en hubs**

Deelfietsen en -scooters worden gezien als vervoermiddelen die nabij de woningen moeten worden aangeboden om als alternatief voor de auto te worden gezien. Free-floating lijkt daarvoor de beste werkwijze, maar daar waar bundeling logisch is, bijvoorbeeld omdat de vraag hoog is en de ruimte beperkt (wat kan leiden tot overlast van hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen), kan gebruik worden gemaakt van hubs. De directe omgeving rondom de hub zal dan als *verboden zone* moeten worden bestempeld, waarmee de overlast wordt vermeden.

Deelfietsen en -scooters zullen niet gebonden zijn aan één hub: ze kunnen na ingebruikname vanuit een hub op elke andere locatie binnen het servicegebied (maar buiten de verboden zones) gestald worden. Dit heet *back-to-many*.

In het stationsgebied zal een proef worden gedaan met parkeervakken waar deelscooters moeten worden gestald. Het stationsgebied is verder een verboden zone. De proef wordt in het tweede kwartaal van 2023 uitgevoerd. Op basis van de evaluatie worden nieuwe parkeervakken voor deelscooters overwogen. Voor het stationsgebied zal hierbij aansluiting worden gezocht met de gewenste nieuwe uitstraling.

➤ **Deelbakfietsen uitsluitend in hubs**

Deelbakfietsen worden uitsluitend aangeboden in hubs omdat ze veel ruimte innemen.

➤ **Deelfietsen en -scooters faciliteren bij ov-knooppunten**

In de G4-steden blijkt dat de deelfietsen en -scooters niet alleen voor de volledige reis wordt gebruikt, maar ook als verlengstuk van het ov (last-mile vanaf of first-mile naar het station). Ook in Haarlem worden zogenoemde ketenreizen aantrekkelijker gemaakt, door op belangrijke ov-knooppunten rekken of vakken te realiseren voor deelfietsen en -scooters. Ook worden kansen gezien in de combinatie van parkeren op een P+R-locatie en verder reizen met een deelfiets of -scooter. Daarbij moet de gebruiker, net zoals nu geldt voor een ov-reis, gratis kunnen parkeren. Indien op instigatie van Provincie Noord-Holland, MRA en NS pilots worden overwogen met de ov-fiets op ov-knooppunten zonder treinstation, dan kan daar vanuit de gemeente aansluiting op worden gezocht. Ook in het Fietsbeleid komt dit aan bod.

# 5. Het vervolg

## 5.1 Communicatie

Naast mond-op-mondreclame en de zichtbaarheid op straat, is ook communicatie belangrijk voor de introductie van deelmobiliteit bij bewoners, om daarmee het gebruik te bevorderen. Bewoners worden zo meer bekend met de mogelijkheden en doen een eerste ervaring op met het gebruik van een deelvoertuig, als vervanging van autoritten, als aanvulling op het ov of als een nieuwe manier van reizen op zich. Het delen van berichten over de positieve bewonerservaringen met deelvoertuigen is belangrijk voor een goede naamsbekendheid. De commerciële aanbieders hebben hierbij een gedeeld belang met de gemeente. Hierin zal dus aansluiting gezocht worden, waarbij zoveel mogelijk de lead bij de aanbieders komt te liggen.

De basis voor goede communicatie is vindbare en duidelijke gebruiksinformatie. Op de website van Haarlem zal een subpagina worden gemaakt met up-to-date informatie over alle in Haarlem beschikbare vormen van deelmobiliteit. Er worden pagina's aangemaakt voor doelgroepen zoals gebruikers, aanbieders en projectontwikkelaars.

Voor specifieke gebruikers, zoals bewonersinitiatieven, worden naar voorbeeld van de gemeente Den Haag webpagina's beschikbaar gesteld met onderscheid tussen coöperaties en bewonersgroepen, maar ook kan per buurt gezocht worden naar bestaande initiatieven, met links naar de partijen waarmee samengewerkt wordt.

Haarlem wil bewonersinitiatieven met elkaar in contact brengen zodat ze van elkaar kunnen leren en ideeën die voortvloeien uit het maatschappelijk middenveld of het bedrijfsleven ondersteunen. Ook hiervoor zal een webpagina worden ingezet.

Het is voor deelmobiliteit belangrijk een communicatiestrategie in te zetten met communicatie(boodschappen) op maat per doelgroep, per gebied en per doelstelling. Een eerste opzet voor de in te zetten communicatiemiddelen en -kanalen per doelgroep zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Doelgroep	Doel	Mogelijke middelen
<b>Bewoners</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informatievoorziening over deelmobiliteit. Wat is het en hoe werkt het? Vanuit perspectief bewoner.</li><li>• Bewustwording over mogelijkheden van deelmobiliteit. Waarom delen?</li><li>• Afscheid nemen van eigen auto. Vergunning, spijtoptanten etc.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gerichte informatievoorziening op belangrijke moment in het leven van bewoners, zoals een nieuwe inschrijving in de gemeente of een verhuizing binnen de gemeente.</li><li>• Pagina op haarlem.nl</li><li>• Andere online en offline campagnemiddelen en -kanalen, zoals social media, printuitingen op straat of foldermaterialen.</li><li>• Gemeenteloket: ondersteunt bewonersinitiatieven die gericht zijn op het delen van mobiliteit, door een parkeervergunning voor een vaste autodeelplek te faciliteren.</li></ul>
<b>Bezoekers</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informatievoorziening over deelmobiliteit. Wat is het en</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pagina op haarlem.nl</li></ul>

	<p>hoe werkt het? Vanuit perspectief bezoeker.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bewustwording over mogelijkheden deelmobiliteit, zoals voertuigen voor de last-mile op stads- en regiohubs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andere online campagnemiddelen en -kanalen, zoals social media, printuitingen op straat of foldermaterialen.</li> </ul>
<b>Deelmobiliteits-aanbieders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informereren ambities en opgaven gemeente. Draagvlak creëren bij partijen.</li> <li>Informereren over voorwaarden en vergunningsaanvraag.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gerichte informatievoorziening op belangrijke momenten in vergunningsverlening, zoals invoering regulering in nieuwe buurt.</li> <li>Online informatievoorziening op haarlem.nl en persoonlijk contact met medewerkers van de gemeente.</li> <li>Ieder kwartaal (digitale) gesprekken gericht op verder stimuleren aanbod en gebruik.</li> </ul>

## 5.2 Monitoring, vergunningen en evaluatie

Tweejaarlijks wordt geëvalueerd of inzet van deelmobiliteit voldoende bijdraagt aan het behalen van de gemeentelijke doelen en niet tot te veel overlast leidt. De evaluatie leidt mogelijk tot herziening van de Nadere regels bij deelfietsen en -scooters. Voor deelauto's kan het leiden tot een aanpassing in de procedure van de toewijzing van parkeervergunningen.

Monitoring vindt plaats op basis van kritische prestatie-indicatoren (KPI's) zoals opgenomen in de doelenboom van Haarlem. Daarnaast worden enkele aanvullende KPI's opgenomen om de voortgang op de doelstellingen uit deze nota in beeld te hebben. KPI's zijn variabelen waarmee de prestaties geanalyseerd worden. De KPI's voor deelmobiliteit in Haarlem zijn:

Doelstelling	KPI's uit doelenboom	Aanvullende KPI's
Deelmobiliteit is een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem en draagt bij aan het verminderen van autogebruik en -bezit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal geparkeerde auto's (parkeerdruk)</li> <li>Aantal deelauto's</li> <li>Aantal parkeervergunningen 1e auto</li> <li>Aantal parkeervergunningen 2e auto</li> <li>Gebruik van de deelauto's</li> <li>Gebruik van deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
Openbare ruimte vrijspelen in gereguleerd gebied	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal parkeerplaatsen die anders zijn ingericht met deelvoertuigen</li> <li>Aantal gerealiseerde hubs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
Verduurzamen van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal laadpalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percentage emissievrije deelauto's</li> </ul>

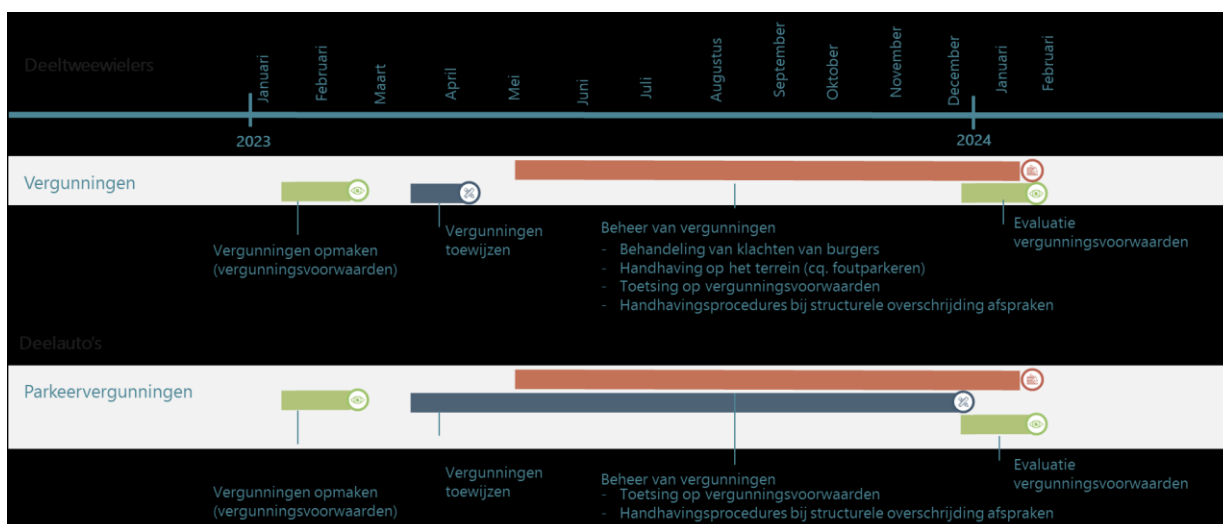
Om te bepalen of het deelmobiliteitsaanbod aansluit op de vraag analyseert de gemeente de geanonimiseerde gebruikersdata die de aanbieders aanleveren. Voor deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen is in de vergunning aangegeven welke data de aanbieders dienen aan te leveren. Het frequent leveren van een soortgelijke dataset zal ook onderdeel zijn van de voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunning voor deelauto's.

Data van de aanbieders:

- **Kwantitatieve data:** aantallen unieke gebruikers, leeftijd gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, gemiddelde loopafstand naar een voertuig, aantal beschikbare deelvoertuigen per buurtcode/ in gebruik zijnde deelvoertuigen per wijk en postcode, aantal defecte deelvoertuigen, aantal en locaties vernielde deelvoertuigen, aantal ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;
- **Kwalitatieve data:** informatie die verzameld wordt door aanbieder via enquêtes onder (potentiële) klanten over in ieder geval: relatie met autobezit en -gebruik, *modal shift* en verbetering van aanbod. In het geval de gemeente Haarlem zelf kwalitatief onderzoek wil doen in het kader van monitoring en evaluatie, verzendt de vergunninghouder de enquête naar zijn klanten.

Het structureel niet leveren van de voorwaardelijke data kan, na waarschuwing, het intrekken van de (parkeer)vergunning tot gevolg hebben.

De evaluatie is onderdeel van een tweejaarlijkse cyclus. Onderstaand een (compactere) illustratie van een cyclus van een jaar:



### Vergunningen opmaken

Het vaststellen van de voorwaarden in de Nadere regels op basis waarvan vergunningen worden afgegeven en de wijze waarop een afweging wordt gemaakt als er meer aanvragen zijn dan te vergeven vergunningen.

### Vergunningen toewijzen

Het nagaan of er voldaan wordt aan de voorwaarden en beoordelen op basis van afwegingscriteria.

### Beheer van vergunningen

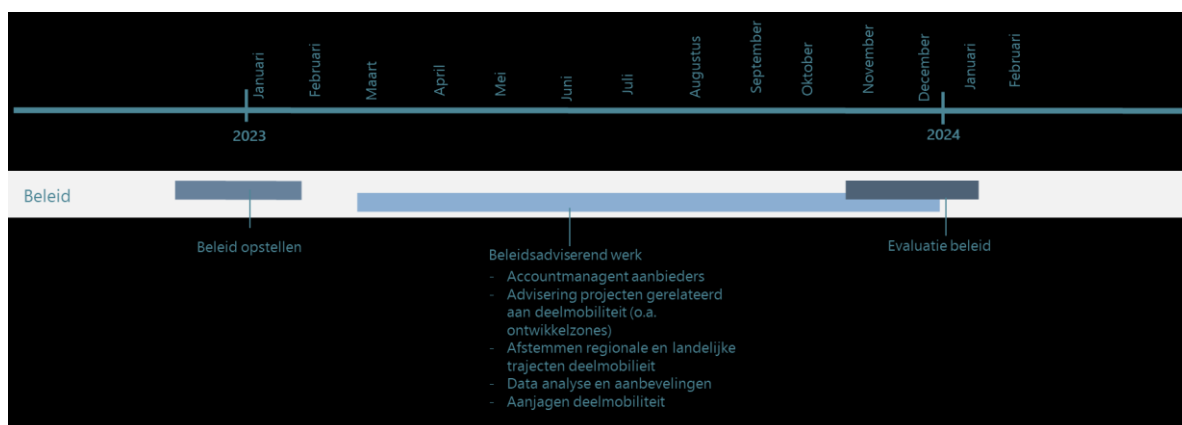
Het beheer van vergunningen is een continu proces dat plaatsvindt vanaf toewijzing van de vergunningen. Het omvat de behandeling van klachten van bewoners, de handhaving op foutparkeren, de continue toetsing op vergunningvoorwaarden en het initiëren van handhavingprocedures bij structurele overschrijding van deze afspraken.

### Evaluatie vergunningvoorwaarden

Tweejaarlijks worden de vergunningsvoorwaarden intern geëvalueerd. Deze technische evaluatie geeft input voor de beleidsevaluatie die in samenspraak met de aanbieders plaatsvindt. Er wordt een verslag opgesteld van de bevindingen waarin wordt aangegeven of de Nadere regels voor deelfietsen en -scooters en de voorwaarden voor parkeervergunningen voor deelauto's nog voldoen. Indien er aanleiding is om de regels/voorwaarden voor deelfietsen en -scooters te wijzigen (zoals het wijzigen van vergunningsvoorwaarden of het aanpassen van een vergunningenplafond voor een voertuigcategorie), dan moeten de Nadere regels opnieuw door het college van B&W worden vastgesteld.

### Tweejaarlijkse cyclus evaluatie beleid

Ook voor de evaluatie van het beleid is een tweejaarlijkse cyclus opgesteld. Deze bestaat voornamelijk uit beleidsadvies. Zowel accountgesprekken met aanbieders, data-analyse, als het coördineren van projecten in de stad waar deelmobiliteit een rol in speelt, zijn hier onderdeel van.



Op basis van een evaluatie van het behalen van de doelstellingen voor beide vormen van deelmobiliteit en onderliggende oorzaken worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor aanscherping van het beleid.

## 5.3 Financiën

Omdat deelmobiliteit in potentie een flinke bijdrage kan leveren aan de realisatie van de beoogde doelen wordt stevig ingezet op de groei van het aanbod van en de vraag naar deelmobiliteit. Daarvoor is het van belang dat er voldoende bekendheid is bij bewoners en bezoekers, er een aantrekkelijk alternatief wordt geboden en er voldoende deelvoertuigen beschikbaar zijn. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar. Deze middelen zijn gereserveerd in het coalitieakkoord voor de periode 2024-2026 (€250.000 per jaar). Omdat commerciële deelmobiliteitsaanbieders hierbij ook een belang hebben zal met hen worden onderhandeld over de bijdrage die zij inbrengen. De middelen worden besteed aan (1) campagnes, (2) probeeracties gericht op verleiden, (3) inrichting (van hubs) en (4) onderzoek.

### ➤ Campagnes | Bekendheid vergroten

Om de bekendheid met deelmobiliteit te vergroten wordt een campagne opgezet. De gemeente is bewust de zender van de boodschap en werkt daarin samen met de aanbieders. In de campagne richt de gemeente zich op:

- *Beschikbaarheid van deelvoertuigen:* wat is het, voor wie is het bedoeld. Centraal staat dat deelmobiliteit voor iedereen is en welk type voertuigen in Haarlem beschikbaar zijn.
- *Gemak van gebruik:* hoe te huren, hoe te gebruiken en hoe en waar te parkeren. Doel is om de kennis van (toekomstig) gebruikers te vergroten en de drempel te verlagen.

### ➤ **Probeeracties | Hobbels wegnemen**

Om de bekendheid met deelmobiliteit in de hele stad te vergroten, positioneert de gemeente de deelvoertuigen in buurt- en wijkhubs. Bij de inrichting van de hubs en/of toekenning van (parkeer)vergunningen voor deelvoertuigen informeert de gemeente de buurtbewoners over deze ontwikkeling, over de locatie en over het uitproberen van de deelvoertuigen. Hierbij hoort ook een introductie of probeeractie, waarmee eventuele vooroordelen kunnen worden weggenomen en het gebruik van deelvoertuigen wordt gestimuleerd.

Daarbij is aandacht voor welke deelvoertuigen passend zijn in een bepaalde wijk en welke prijsstelling daarbij hoort. Onderdeel kan zijn om samen met een of meerdere aanbieders afspraken te maken om de korting die de Haarlemspas biedt in te zetten voor deelmobiliteit.

### ➤ **Inrichting | Zichtbaarheid van de hubs en vaste standplaatsen op straat**

Het aangeven van alle locaties van de buurt- en wijkhubs voor deelmobiliteit vergt nog een nadere uitwerking van de kanskaart (onderdeel van het actieprogramma). Wel kan gestart worden met locaties die voor de hand liggen zoals in het stationsgebied. De hubs worden vormgegeven conform de landelijk herkenbare identiteit, die door bureau Mijksenaar is ontwikkeld. Dit betekent een 'hub'-bord en tegels met de iconen voor de verschillende deelvoertuigen. Voor de autodeelplekken geldt dat daar een 'autodate'-bord moet worden geplaatst.

### ➤ **Onderzoek | Datadashboard en gebruikersonderzoek**

Het monitoren van data vindt op regelmatige basis plaats en moet daarom efficiënt en doelmatig plaats kunnen vinden. Daarvoor wordt aansluiting gezocht bij het dashboard deelmobiliteit van het CROW en de City Data Standaard Mobility. Daarnaast voorziet de gemeente dat nadere onderzoeken nodig kunnen zijn om bijvoorbeeld potentiële gebruikers beter in beeld te hebben. Voor het datadashboard en de onderzoeken worden ook middelen gereserveerd. Vastgesteld moet worden waar in de organisatie dit gebeurt.

### ➤ **Financieel overzicht**

Samengevat wordt op hoofdlijnen het gereserveerde budget voor stimulering van deelmobiliteit als volgt ingezet. Voor 2023 is het voorstel om een deel van de middelen voor 2024 reeds eerder in te zetten, namelijk in 2023 na vaststelling van het deelmobiliteitsbeleid. Er wordt voor BBOR 0,5 FTE beoogd om de uitrol van de nota te begeleiden.

	2023	2024	2025	2026
Campagnes: bekendheid met deelvoertuigen		€ 65.000	€ 15.000	€ 15.000
Probeeracties en proefprojecten: stimulering		€ 65.000	€ 15.000	€ 15.000
Implementatie: zichtbaarheid van de hubs en autodeelplekken op straat		€ 100.000	€ 200.000	€ 200.000
Onderzoek: datadashboard en gebruikersonderzoek		€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
Totaal		€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000



# Bijlagen

## Bijlage 1 | Begrippenlijst

<b>Achterlaten:</b>	Zie 'stallen'.
<b>Back-to-many:</b>	Het voertuig kan op verschillende hubs worden ingeleverd.
<b>Deelzone:</b>	Een zone, meestal ter grootte van een buurt, waarbinnen een deelauto op basis van zone-floating kan worden achtergelaten.
<b>Free-floating:</b>	Het voertuig kan overal binnen een servicegebied en waar dit volgens de gemeentelijke regels is toegestaan, worden ingeleverd.
<b>Geofencing:</b>	Een geofence is een virtuele afbakening van een fysieke locatie en creëert een grens tussen servicegebied en het gebied eromheen.
<b>Gereguleerd parkeren:</b>	Een systeem (betaald parkeren met parkeervergunningen, vergunninghouderparkeren of parkeerschijfzone) waarin een parkeerrecht nodig is om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats.
<b>Hub:</b>	Een gemarkeerde plek waar meerdere deelmobiliteitsvormen gebundeld wordt aangeboden: <ul style="list-style-type: none"><li>○ In een 'buurthub' worden alleen deelscooters en deelfietsen aangeboden.</li><li>○ In een 'wijkhub' wordt een bredere mix aan voertuigen aangeboden, inclusief deelauto's.</li></ul>
<b>Laadpaalkleven:</b>	Het onnodig lang bezet houden van een laadpaal door een elektrische (deel)auto.
<b>Last-mile:</b>	De laatste fase in de reis waarbij een korte afstand naar huis of naar bestemming overbrugd wordt.
<b>Mobility-as-a-Service:</b>	Afgekort tot MaaS, MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps.
<b>Modal shift:</b>	Een verandering in de keuze van het vervoermiddel. Mede door deelmobiliteit wordt getracht een modal shift te realiseren, waarbij in plaats van de auto wordt gekozen voor actieve, gezonde en schonere vervoerwijzen.
<b>Parkeerregulering:</b>	Systeem (betaald parkeren met parkeervergunningen, vergunninghouderparkeren of parkeerschijfzone) waarin een parkeerrecht nodig is om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats.
<b>Parkeerzone:</b>	Een zone waarbinnen met een geldige parkeervergunning kan worden geparkeerd. Een parkeerzone is vaak ter grootte van een wijk en dus normaliter veel groter dan een buurt of deelzone.
<b>P+R:</b>	Parkeren + Reizen. Een parkeerterrein aan de rand van de eerste schil rond een stadscentrum (of verder weg), waar voordelig kan worden geparkeerd, indien men daarna verder reist met ov.
<b>Servicegebied:</b>	Het gebied waarbinnen de huur van een deelvoertuig kan worden gestart en afgesloten. Door middel van geofencing wordt het servicegebied virtueel afgebakend. In de openbare ruimte worden zo onzichtbare grenzen gecreëerd. Dat betekent dat ook binnen het servicegebied 'eilandjes' kunnen worden gecreëerd waarbinnen de huur van een deelscooter niet kan worden gestart en afgesloten, zoals bijvoorbeeld een deel van de binnenstad. Het

is toegestaan om buiten het servicegebied te rijden en eventueel te parkeren, maar het afsluiten van de huur kan alleen in het servicegebied. In de app van de aanbieder is het servicegebied inzichtelijk. Het servicegebied is flexibel, omdat aanpassingen gemakkelijk kunnen worden gedaan.

**Stallen:**

Het parkeren van een deelvoertuig en de huur beëindigen. Stallen kan alleen in een servicegebied, hub of zone of op een standplaats. Stallen is iets anders dan parkeren: een deelvoertuig kan tijdens de huur tijdelijk geparkeerd worden, ook buiten een servicegebied. 'Achterlaten' of 'parkeren na gebruik' zijn hetzelfde als 'stallen'.

**Verboden zone:**

Specifieke zones waar het verboden is om het deelvoertuig achter te laten. Vaak wordt een free-floatingbeleid gecombineerd met verboden zones. Dat betekent dat het voertuig overal achtergelaten mag worden, behalve in de verboden zones. Deze zones zijn vaak virtueel afgebakend door geofencing.

**Vergunningenplafond:**

Een maximaal aantal vergunningen per voertuigtype.

**Voertuigenplafond:**

Een maximaal aantal voertuigen per voertuigtype.

**Zone-floating:**

Elektrische deelauto's worden in een zone in gebruik genomen en worden in dezelfde zone bij een publieke laadpaal teruggeplaatst.

## Bijlage 2 | Nadere regels APV deelvoertuigen

De belangrijkste punten uit het APV-artikel:

1. Het is verboden zonder vergunning van het college deelvoertuigen aan te bieden.
2. Het verbod is enkel van toepassing op deelfietsen en -scooters, niet op auto's.
3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken indien het aanbieden gevaar oplevert voor gebruiker of verkeer, nadelige invloed heeft op milieu, afbreuk doet aan leefomgeving, onevenredig veel beslag legt op de openbare ruimte of aan het uiterlijk ervan. Ook kan een vergunning worden ingetrokken indien de vergunninghouder zich niet aan de voorschriften houdt.
4. Het college kan een maximaal aantal deelvoertuigen en een maximaal aantal vergunninghouders per categorie deelvoertuigen vaststellen.
5. Het college kan stallingsplaatsen of openbare plaatsen aanwijzen waar het verboden is om deelvoertuigen ter gebruik aan te bieden.

Een greep uit de belangrijkste vergunningsvoorwaarden/selectiecriteria:

1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit: aanbieden van uitsluitend emissievrije deelfietsen en -scooters, tegengaan verrommeling in de openbare ruimte, borgen van de verkeersveiligheid borgen en zorgen voor een afname van het autogebruik.
2. Stadsbreed dekkend netwerk van deelvoertuigen: samen met de aanbieders zoekt de gemeente naar een goede verdeling in de stad.
3. Dienstverlening / logistieke prestaties: hierbij committeren de aanbieders zich aan het tegengaan van overlast en in het geval van overlast snel te handelen.
4. Communicatie – dit laatste punt gaat over het stimuleren van deelmobiliteit. De aanbieders tonen daarmee aan dat ze een goede 'ambassadeur' van deelmobiliteit zijn.

Voertuigenplafond:

Niet aan alle aanvragen die aan deze voorwaarden voldoen wordt een vergunning verleend. In de Nadere regels zijn per voertuigcategorie een voertuigenplafond, een maximaal aantal aanbieders voor dit plafond en een maximale vergunningsduur opgenomen. De reden hiervoor is dat hiermee overlast wordt voorkomen en er geen wildgroei kan ontstaan.

Het voertuigenplafond wordt tweejaarlijks geëvalueerd en indien daar aanleiding voor is kan het bij een nieuwe vergunningsronde worden aangepast. De gemeente baseert een aanpassing op de inbreng van de vergunninghouders en mogelijk aanvullende partijen die deelmobiliteit willen aanbieden. Het uitgangspunt van de gemeente daarbij is dat meer aanbod bijdraagt aan de gemeentelijke doelstellingen.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
15 maart 2023

Tekst: [Naam],  
Fotografie: [Naam],  
Ontwerp: [Naam],  
Drukwerk: [Naam]

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](http://haarlem.nl)