

Beleidskader Deelmobiliteit 2022 – 2025



Inhoud

Samenvatting	3
1. Inleiding	7
2. Deelmobiliteit in Arnhem	8
3. Deeltweewielers in de bestaande stad	10
4. Deelauto's in bestaande omgeving	13
5. Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling	17
Bijlage 1: Deelsystemen	18
Bijlage 2: Deelauto concepten	20
Bijlage 3: Overzicht aantallen voertuigen	21

Samenvatting

Het aanbod van deelmobiliteit groeit. Er zijn meerdere aanbieders met verschillende deelconcepten die de Arnhemse markt op willen. Dit biedt kansen voor Arnhem, want deelmobiliteit draagt bij aan de ambitie om een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad te zijn. Om de kansen die deelmobiliteit biedt te benutten en ongewenste effecten in de openbare ruimte te beperken, is dit beleidskader opgesteld. Hierin is uiteengezet op welke deelconcepten wordt ingezet en op welke wijze deze worden gereguleerd, gefaciliteerd of gestimuleerd.

Deelmobiliteit wordt in dit kader gedefinieerd als voertuigen die in de openbare ruimte staan, gedeeld worden door meerdere personen die geen eigenaar zijn en die beheerd en geëxploiteerd worden door een commerciële partij. Tot aan 2025 worden deelauto's met een verbrandingsmotor nog toegestaan. Daarna wordt alleen vergunning verleend aan zero emissie voertuigen.

Rol van de gemeente

De gemeente is de beheerder van de openbare ruimte én heeft ambities op het vlak van de energietransitie. Een transitie waarbij elektrisch deelvervoer een belangrijke rol kan spelen. De gemeente Arnhem wil:

- De doelstelling van 1000 elektrische deelauto's in 2030 halen uit het programma New Energy made in Arnhem;
- Nu voor dit moment faciliteren we de aanbieders met het neerzetten van auto's, fietsen en bakfietsen in de openbare ruimte (wel met voorwaarden);
- Nu (nog) niet actief aanbieders werven, omdat er genoeg aanbod lijkt te zijn;
- Bij vergunningverlening geven we voorrang aan partijen die al een afspraak hebben met bewoners, omdat we vraaggestuurd willen werken;
- Bij stagnatie of een te langzame groei gaat de gemeente actief inwoners van Arnhem en aanbieders van deelvervoer benaderen om deelvervoer te stimuleren;
- Dit beleidskader voor slechts de eerste 3 jaar gebruiken, omdat we ook willen aansluiten bij de regionale aanpak van deelvervoer.
- Vanaf 2025 moeten alle deelauto's elektrisch zijn.

Omdat de deelconcepten worden aangeboden in de openbare ruimte, zullen er (schaarse) vergunningen worden verleend. Er worden eisen gesteld op het gebied van o.a. de kwaliteit van de dienst, hoe met data wordt omgegaan en de interoperabiliteit van het deelsysteem. Per deelconcept zijn keuzes gemaakt voor het maximumaantal voertuigen, het type deelsysteem en de locatie of het gebied waar deze mogen worden aangeboden. Deze locaties en gebieden komen voort uit een ruimtelijke analyse, waarvan de resultaten in een interactieve kaart zijn weergegeven. In een plaatsingsplan wordt het aantal deelvoertuigen per wijk vastgelegd. Dit plaatsingsplan wordt pas vastgelegd na dit beleidskader in overleg met Openbare Ruimte en andere stakeholders. Dit plaatsingsplan is een dynamisch document, dat aangepast kan worden zodra blijkt dat de vraag naar deelvervoer groter wordt.

Om in aanmerking te komen voor een vergunning dienen de aanbieders aan een aantal voorwaarden te voldoen, welke in de beleidsregels zijn opgenomen. Vergunningen voor deelbakfietsen, standplaatsgebonden deelauto's* en zone based deelauto's* worden toegekend aan de eerste aanvragen die binnenkomen en die aan de voorwaarden voldoen, totdat alle vergunningen zijn vergeven. Aanvragen voor vergunningen voor free floating deelauto's, deelfietsen en deel-e-scooters dienen bovendien van een handnavingsplan, gebruikersplan en dataplan te zijn voorzien.

* Zie bijlage 1 voor toelichting over de verschillende type deelsystemen

Samenvatting van de beleidskeuzes voor de verschillende deelconcepten:

Deeltweewielers

- Twee (elektrische) deelfietsaanbieders worden toegelaten. Gedurende 2 jaar kan iedere aanbieder 200 deelfietsen aanbieden volgens een back-to-many systeem*. De aanbieders worden op basis van de kwaliteit van hun ingediende plannen geselecteerd.
- Als pilot wordt één deel-e-scooter aanbieder toegelaten. Deze aanbieder krijgt de mogelijkheid om gedurende 1,5 jaar 150 voertuigen aan te bieden volgens een free floating systeem*. De aanbieder wordt op basis van de kwaliteit van de ingediende plannen geselecteerd.
- Er worden 40 locaties aangewezen waar deelbakfietsen aangeboden kunnen worden via een back-to-one-systeem*. Op basis van het principe 'first come, first serve' worden vergunningen aangeboden aan de eerste aanbieders die hier een aanvraag voor indienen. De aanbieders krijgen een vergunning voor 2 jaar. Eén aanbieder kan voor max. 20 locaties een vergunning krijgen.

Deelauto's

- Op basis van de data-analyse is een inschatting gemaakt van het te verwachten aantal deelauto's voor de komende jaren. Geschikte locaties voor standplaatsgebonden* deelauto's zijn in het plaatsingsplan vastgelegd. Er wordt op basis van de prognose ingezet op 185 deelauto's (en standplaatsen) in de periode 2021-2025. Dit aantal is inclusief bestaande deelauto's en lopende aanvragen. Op basis van het principe 'first come, first serve' worden vergunningen aangeboden aan de eerste aanbieders die hier een aanvraag voor indienen. Er geldt een maximum van 50 standplaatsgebonden deelauto per aanbieder.
- Aanbieders die vóór 2023 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning per locatie tot 2025. Aanbieders die in 2023 tot en met 2025 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning tot 2027.
- De standplaatsen van de vergunningen die verlopen in 2025 worden via een nader te bepalen verdelingsmechanisme in de markt gezet.
- Vanaf 2025 mogen er geen fossiele deelauto's meer bijgeplaatst worden. Alle bestaande fossiele deelauto's dienen voor 2027 te zijn uitgefaseerd.
- Bewoners die een deelauto in eigen beheer willen starten komen ook in aanmerking voor een standplaats.
- Er wordt gedurende twee jaar een pilot uitgevoerd met 10 zone based* deelauto's. De zones komen overeen met de vergunningszones. Vergunningen worden verleend aan de aanbieders die hier als eerst een aanvraag voor indienen. Er geldt een maximum van 5 zone based deelauto's per aanbieder.
- Er wordt een pilot uitgevoerd met free floating* deelauto's. De pilot heeft de duur van anderhalf jaar. De aanbieder wordt op basis van de kwaliteit van de ingediende plannen geselecteerd.

* Zie bijlage 1 voor toelichting over de verschillende type deelsystemen

- De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om deelmobiliteit een deel van de eigen vloot als parttime deelauto** beschikbaar te stellen buiten kantooruren en wil deze ambitie samen met ondernemers en maatschappelijke partners uitspreken door middel van een convenant

Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

- Er wordt in Arnhem per zone een locatie-afhankelijke parkeernormreductie ingesteld. De verhouding deelauto's tegenover het aantal gereduceerde parkeerplekken is afhankelijk van de locatie en van de inzet van andere vormen van deelmobiliteit of voorzieningen voor e-bikes. De *Parkeervisie* is hierin leidend **.
- Per project dient de projectontwikkelaar te onderbouwen hoe het aanbod van deelmobiliteit, de voorzieningen, het parkeeraanbod, de locatie en doelgroep op elkaar aansluiten.
- Er worden afspraken gemaakt zodat de projectontwikkelaar zich minimaal 5 jaar aan het aanbieden van deelmobiliteit committeert door middel van het aanbieden van een goedkoper abonnement voor bewoners en aanvullende acties onderneemt indien er parkeeroverlast optreedt.

.** Parkeervisie moet nog worden vastgesteld.

1. Inleiding

Aanleiding voor beleidskader

Het aanbod van deelmobiliteit groeit. Naast deelauto's verschijnen ook andere deelconcepten in de Nederlandse straten, zoals deelfietsen, deel-e-bikes, deel-e-scooters en deelbakfietsen. Door een toename van zowel het aanbod als de vraag ontstaat een volwassen deelmobiliteitsmarkt. Net als bij de andere grote Nederlandse steden, zijn er meerdere aanbieders die graag de Arnhemse markt op willen.

Het aanbod vanuit de markt biedt ook kansen voor de stad Arnhem. Deelmobiliteit biedt de mogelijkheid voor zowel bewoners als bezoekers van de stad om zich (eventueel in combinatie met openbaar vervoer) snel en schoon te verplaatsen. Bovendien biedt het een kans op een afname van autobezit en -gebruik. Daardoor kan deelmobiliteit bijdragen aan een betere doorstroming en minder ruimtebeslag door geparkeerde auto's. Dit draagt vervolgens weer bij aan de ambities van Arnhem om een groene en levendige stad te zijn en te blijven.

De huidige regulering past niet meer bij wat de markt te bieden heeft in relatie tot de gemeentelijke ambitie. Op dit moment worden in Arnhem alleen standplaatsgebonden deelauto's* (via een autodate-plek) en in beperkte mate deelfietsen gefaciliteerd, terwijl vanuit de markt en gebruikers vraag en aanbod is voor meer en ook innovatievere concepten. Om de kansen van deelmobiliteit te kunnen benutten is het nodig om als gemeente het aanbod te faciliteren, reguleren en waar nodig te stimuleren (afhankelijk van het deelconcept). Dit beleidskader zorgt enerzijds dat de gemeente ruimte voor nieuwe concepten kan bieden, en dat anderzijds de risico's van wildgroei en foutgeparkeerde deelvervoermiddelen kan worden beperkt. In dit beleidskader is uiteengezet op welke deelconcepten wordt ingezet en op welke wijze deze worden gereguleerd, gefaciliteerd of gestimuleerd.

Opbouw beleidskader

Eerst wordt in hoofdstuk 2 de beleidscontext in Arnhem beschreven. In hoofdstuk 3, 4 en 5 worden de beleidskeuzes en voorwaarden beschreven, uitgesplitst naar deeltweewielers (waaronder deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen), deelauto's in de bestaande omgeving en deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. In de bijlagen worden de verschillende deelsystemen en deelconcepten verder toegelicht.

Onderliggende documenten

Er is een ruimtelijke analyse uitgevoerd om de kansrijke locaties en gebieden voor de verschillende deelconcepten in kaart te brengen. De locaties en gebieden zijn in het plaatsingsplan vastgelegd, dat als onderliggend digitaal document is opgeleverd¹.

Het implementatieplan is ter aanvulling op dit beleidskader opgesteld. In het implementatieplan zijn de concrete stappen uiteengezet die de gemeente onderneemt om de verruiming van het deelmobiliteitsaanbod te realiseren.

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

* Zie bijlage 1 voor toelichting over de verschillende type deelsystemen

¹ Beschikbaar via website gemeente Arnhem.

2. Deelmobiliteit in Arnhem

2.1. Doelstellingen voor inzet deelmobiliteit

De gemeente Arnhem wil een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad zijn. Een duurzame stad, waar wordt geïnvesteerd in schone energie. Hierin is een belangrijke rol voor deelmobiliteit weggelegd.

Door (potentiële) autobezitters te verleiden om gebruik te maken van alternatieven zoals deelmobiliteit, en hierdoor afstand te doen van hun (tweede) auto of de aankoop ervan uit te stellen, komt er meer (parkeer)ruimte vrij. Deze ruimte kan worden ingezet voor meer groen, openbare voorzieningen of woningen. Daarnaast vergroten bepaalde vormen van deelmobiliteit de bereikbaarheid van gebieden die minder goed zijn ontsloten door openbaar vervoer. Dit maakt het bezit en gebruik van de privéauto minder noodzakelijk en helpt daarmee vervoerarmoede te voorkomen. Bovendien biedt deelmobiliteit een duurzaam alternatief voor de privéauto. Gebruikers van deelauto's maken bewuster gebruik van de auto's en leggen er daarom minder kilometers mee af. Tevens zijn de kilometers die zij afleggen vaak schoner, met name in het geval van elektrische deelauto's. Deelmobiliteit speelt een rol in het verminderen van de CO₂-uitstoot van de mobiliteitssector in Arnhem, zoals benoemd in het programma New energy made in Arnhem (NemiA). Hierin is als doel opgenomen om Arnhem in 2030 te voorzien van 2000 deelfietsen en 1000 (elektrische) deelauto's.

2.2. Aansluiting bestaand beleid

In 2020 zijn de *Beleidsregels deelfervoer* opgesteld waarin de basisvoorwaarden zijn opgenomen voor het toelaten van aanbieders van deelmobiliteit in de stad. Deze beleidsregels worden herzien aan de hand van dit beleidskader.

Het aanbod van deelmobiliteit heeft effect op de parkeergelegenheid in de stad. In de *Parkeervisie* wordt opgenomen hoe met deelmobiliteit wordt omgegaan vanuit het oogpunt van parkeren.

Het deelfervoer speelt ook een belangrijke rol bij de Visie mobiliteitshubs, die nog vastgesteld moet worden én het beleid van Economische zaken waar het gaat om toerisme. Bij de uitwerking van het Plaatsingsplan worden de keuzes uit deze beleidsvelden ingebracht.

2.3. Huidig aanbod deelmobiliteit in de stad

Het huidige aanbod (eerste kwartaal 2021) van deelmobiliteit bestaat in Arnhem uit deelauto's en deelfietsen.

Er zijn drie vormen van deelauto's in de stad aanwezig; de standplaatsgebonden deelauto's, de 'back-to-many' deelauto's en particuliere deelauto's*;

- De standplaatsgebonden deelauto (Greenwheels, MyWheels en WeDriveSolar) heeft nu een eigen vaste parkeerplek ('autodate' plek) en is bedoeld voor retourritten waarbij de gebruiker de auto na gebruik weer op dezelfde plek inlevert. Deze auto's zijn deels fossiel en deels elektrisch.
- De (elektrische) back-to-many deelauto's van Amber zijn in juni 2020 geplaatst als onderdeel van het Europese eHub project. Deze auto's hebben ook aangewezen plekken, maar kunnen worden achtergelaten op de daarvoor bestemde locaties ('hubs') door het hele land. De auto's kunnen daarom worden gebruikt voor enkele ritten tussen verschillende steden. De hubs in Arnhem zijn tevens voorzien van deel-e-bikes.
- De particuliere auto's die via het platform Snappcar worden gedeeld maken gebruik van de openbare parkeerplekken. Deze auto's kennen een lager deelgebruik dan de commerciële 24/7 deelauto's.

Het aanbod deelfietsen beperkt zich tot de OV-fiets, de eHub-fietsen (Deelfiets Nederland en in zomer 2021 ook Cargoroo) en de Keobikes. De OV-fiets is de bekendste deelfiets en is beschikbaar bij het treinstation Arnhem Centraal. De fietsen dienen (in principe) altijd op dezelfde locatie te worden

* Zie bijlage 1 voor toelichting over de verschillende type deelsystemen

ingeleverd. Dit geldt ook voor de eHub-fietsen van Deelfiets Nederland en Cargoaroo. De Deelfiets Nederland-fiets is een elektrische fiets en de Cargoaroo is een elektrische bakfiets. Arnhem kent momenteel drie eHubs.

Gebruik in 2021

Sinds de start van het eHubsproject in 2020 is in Arnhem meer structurele aandacht besteed aan deelvervoer en zijn er ook cijfers bijgehouden.

Modaliteit	Aantal voertuigen	Gemiddeld aantal km per voertuig
Elektrische deelfiets	24 ²	56
Elektrische bakfiets	8 ³	58
Deelauto	53	20000

Sinds de start van de monitoring in 2020 is er natuurlijk een ongewone situatie geweest. Ondanks deze situatie is het gebruik van deelvervoer toch toegenomen (b.v. Amber is met 100 % gegroeid)

² In 2020 zijn er fietsen geplaatst van Urbee. Door diefstal en vernieling heeft Urbee besloten haar fietsen weer weg te halen. Vervanger is DeelfietsNL die in februari 2022 start.

³ Vanaf 15 juni 2021

3. Deeltweewielers in de bestaande stad

Algemene beleidskeuzes voor deeltweewielers

Deeltweewielers bieden kansen om zowel inwoners als bezoekers binnen de stad duurzamer te laten reizen en hun last-mile (vanuit treinstations en P&R's) te faciliteren. Onder deeltweewielers vallen (elektrische) deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Omdat deze vormen van deelmobiliteit een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van Arnhem, wil de gemeente Arnhem de ruimte bieden aan aanbieders om deze in de stad aan te bieden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het aanbod moet een significante bijdrage leveren aan een duurzame verandering in het autogebruik- en bezit;
- De inwoners en bezoekers van de stad moeten keuzevrijheid hebben tussen meerdere aanbieders;
- Het aanbod mag niet leiden tot overlast in of overbelasting van de openbare ruimte.

Op basis van deze uitgangspunten is ervoor gekozen om een aantal deelconcepten wel en een aantal concepten (nog) niet in Arnhem toe te laten. De deelconcepten die worden toegelaten, zijn (elektrische) deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. In 'Light Electric Vehicles' (LEV) zoals Biro's, Stints en deelsteps wordt voorlopig geen toegevoegde waarde gezien. Deze modaliteiten vervangen vooral de ritten te voet of te fiets. Daarnaast resulteren deze nieuwe voertuigen in extra vormen van vervoer op het fietspad, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. De komende drie jaar zullen daarom geen vergunningen voor deze type deelvoertuigen worden verleend.

Omdat de deeltweewielers worden aangeboden in de openbare ruimte, zullen voor deze concepten vergunningen worden verleend op basis van de APV. In dit beleidskader worden de beleidskeuzes per concept weergegeven. Een verdere toelichting over deze deelsystemen en concepten is in bijlage 1 en 2 toegevoegd. In de Beleidsregels Deelmobiliteit Arnhem worden de voorwaarden vermeld op basis waarvan de gemeente de vergunning verleent.

3.1. Beleidskeuzes voor (elektrische) deelfietsen

De ambitie is om de bereikbaarheid van Arnhem te verbeteren voor bezoekers en bewoners van de stad. De succesvolle combinatie van openbaar vervoer en deelfietsen kunnen hier een grote bijdrage aan leveren. Dit kunnen zowel reguliere fietsen als elektrische fietsen zijn. In beginsel is het doel om het aanbod van deelfietsen in de stad reguleren. Om het gebruik van deelfietsen ook onder lage inkomens te vergroten, wordt onderzocht of een financiële bijdrage (bijv. via de Gelrepass) mogelijk is.

Beleidskeuze 1 - 'Er worden vergunningen verleend op basis van de APV aan maximaal 2 deelfietsaanbieders, met een looptijd van 2 jaar na de datum van vergunningverlening.'

Door het toelaten van maximaal 2 deelfietsaanbieders hebben inwoners en bezoekers de keuze uit meerdere aanbieders, maar wordt ook een overzichtelijk aanbod gecreëerd. Het maximum van twee deelfietsaanbieders houdt de markt overzichtelijk en biedt tegelijkertijd ook marktwerking tussen de aanbieders.

De aanbieders hebben de mogelijkheid om zowel reguliere deelfietsen als elektrische deelfietsen aan te bieden. De aanbieders kunnen hun aanbod aanpassen aan de vraag vanuit gebruikers. Voor de elektrische deelfietsen zal de gemeente niet in de infrastructuur voorzien. De aanbieder moet zelf zorgen voor volle accu's, door deze tijdig te vervangen. De gemeente eist dat de aanbieder zorgt dat de accu's van deze fietsen ten alle tijden voldoende zijn opgeladen.

Beleidskeuze 2 - 'Via vergunningen worden er twee keer 200 deelfietsen in Arnhem toegelaten.'

De deelfietsaanbieders kunnen met een vergunning maximaal 200 deelfietsen per aanbieder plaatsen. Het maximaal aantal van in totaal 400 deelfietsen past bij de omvang van de gemeente Arnhem. Dit maximaal aantal zorgt voor voldoende aanbod om de beschikbaarheid van de dienst te kunnen garanderen, zonder extra druk op bestaande fietsparkeerplekken en de openbare ruimte te veroorzaken.

De huidige vergunningen van de bestaande aanbieders (de eHub-fietsen en de Keobikes uit de OV-concessie) blijven van kracht en tellen niet mee in het maximaal aantal aanbieders en deelfietsen. Na afloop van de eHubs-pilot en de OV-concessie is er geen plaats voor deze uitzonderingen. Er zal dan enkel ruimte zijn voor deelfietsen via de gemeentelijke vergunningen.

Beleidskeuze 3 – ‘Met meer aanvragen dan beschikbare vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende toets.’

Doordat er meer marktpartijen zijn dan dat er ruimte is voor vergunningen, is er sprake van schaarste. Om te kunnen selecteren welke aanbieders deelfietsen in Arnhem mogen aanbieden, vindt een vergelijkende toets plaats op basis van het handavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan die de aanbieder met de aanvraag indient. Daaruit moet de kwaliteit van de dienst, de bijdrage aan duurzame bereikbaarheid en het voorkomen van overlast in de openbare ruimte blijken. De twee aanbieders die hier het hoogste op scoren krijgen een vergunning toegekend. De voorwaarden, selectiecriteria en puntentelling worden in de Beleidsregels Deelmobiliteit Arnhem uitgewerkt.

Beleidskeuze 4 - ‘Deelfietsen worden aangeboden via een back-to-many systeem met dropzones.’

De deelfietsen worden geplaatst volgens een back-to-many deelsysteem*, waarbij verspreid over de stad (digitaal) locaties zijn afgebakend waar de deelfietsen kunnen worden geopend en afgesloten (‘geo-fenced dropzones’). De dropzones bevinden zich altijd op locaties waar openbare fietsenstallingen aanwezig zijn. Doordat de fietsen op meerdere plekken gepakt en achtergelaten worden, kan de gebruiker enkele ritten maken. Dit systeem vergroot de bezetting per deelfiets en past bij hetgeen wat de gebruikers vragen en wat de markt momenteel aanbiedt. Het back-to-many systeem met dropzones zorgt enerzijds voor vrijheid en flexibiliteit voor de eindgebruiker en voorkomt anderzijds overlast van foutgeparkeerde deelfietsen in de openbare ruimte.

Bij het aanwijzen van de dropzones is gekeken naar waar het gebruik van deelfietsen in Arnhem de meeste potentie heeft. Hiervoor is gebruik gemaakt van een ruimtelijke analyse. In het plaatsingsplan zijn de dropzones vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met plekken waar het onwenselijk is dat deelfietsen gestald worden, zoals in drukke winkelstraten.

De dropzones worden beschikbaar gesteld aan de aanvragers van een vergunning. De aanbieders bakenen de dropzones af via geofencing in hun app. De deelfietsen kunnen alleen op deze locaties worden geopend en afgesloten (behalve voor een tussentijdse stop).

3.2. Beleidskeuzes voor deelscooters

De deelscooters bieden meerwaarde ten aanzien van de deelfiets door hun snelheid (max 45km/u) en zijn minder kwetsbaar en gevoelig voor schade en diefstal dan elektrische deelfietsen. Deelscooters kunnen echter ook een obstakel vormen in de openbare ruimte. Daarom kiest de gemeente Arnhem voor een pilot waarin ervaring wordt opgedaan met één aanbieder in de stad. De voorwaarde is dat deze scooters een elektrische aandrijving hebben (e-scooters). Hierbij wordt gekeken of de voertuigen een toegevoegde waarde bieden op het gebied van deelmobiliteit, zonder overlast in de openbare

* zie toelichting deelsystemen in bijlage 1

ruimte te veroorzaken. Om het gebruik van deelscooters ook onder lage inkomens te vergroten, wordt onderzocht of een financiële bijdrage (bijv. via de Gelrepas) mogelijk is.

Doordat de deelscooters worden aangeboden in de openbare ruimte, is een vergunning op basis van de APV nodig. De voorwaarden op basis waarvan de gemeente een vergunning verleend worden in Beleidsregels Deelmobiliteit Arnhem opgenomen.

Beleidskeuze 1 - ‘Er wordt één vergunning voor een pilot verleend op basis van de APV aan één deelscooteraanbieder, met een looptijd anderhalf jaar.’

Door middel van een pilot worden de voor- en nadelen van elektrische deelscooters in Arnhem onderzocht. Doordat één aanbieder van deelscooters wordt toegestaan biedt dat weliswaar geen marktwerking, maar kunnen er wel goede afspraken met de aanbieder worden gemaakt om overlast van deelscooters in de openbare ruimte te voorkomen. De pilot is succesvol als geen negatieve effecten optreden in de openbare ruimte en een significant aandeel autoritten wordt vervangen door de deelscooter (in combinatie met OV). Na een succesvolle evaluatie kunnen meerdere deelscooteraanbieders worden toegelaten. Deze evaluatie vindt één jaar na plaatsing van de deelscooters plaats. Dit geeft de gemeente een half jaar de tijd om bij eventuele nieuwe vergunningen de juiste aantallen te bepalen en de selectieprocedure te starten.

Beleidskeuze 2 – ‘Met de vergunning voor een pilot krijgt de aanbieder de ruimte om 150 deelscooters in Arnhem aan te bieden.’

Dit maximumaantal deelscooters past bij de omvang van de gemeente en is een overzichtelijk aantal voor de pilotfase.

Beleidskeuze 3 – ‘Bij meerdere aanvragen voor de vergunning wordt de aanbieder geselecteerd op basis van een vergelijkende toets.’

Doordat er meerdere marktpartijen worden verwacht die deelscooters in Arnhem willen aanbieden, is er sprake van schaarste. Hiervoor vindt de vergelijkende toets plaats. De selectie van de aanbieder gaat op basis van de kwaliteit van de dienst, waarbij het handavingsplan, gebruikersplan en dataplan van de aanbieders worden beoordeeld.

In het gebruikersplan wordt voor deel-e-scooters specifiek aandacht gevraagd voor hoe de aanbieder automobilisten beoogt te overtuigen gebruik te gaan maken van de e-deel-scooters in plaats van de auto.

Beleidskeuze 4 - ‘Deelscooters worden aangeboden via een free floating systeem met aandacht voor gebruik op de binnenstedelijke corridors.’

De deelscooters worden aangeboden via een free floating systeem*. Hierbij kunnen deelscooters in principe overal in Arnhem worden achter gelaten, met uitzondering van locaties waar dit ongewenst is. Het pilotgebied wordt gekozen op basis van waar het gebruik van deelscooters in Arnhem de meeste potentie voor gebruik heeft en niet tot overlast zal leiden. Hiervoor is gebruik gemaakt van een ruimtelijke analyse. Het servicegebied is opgenomen in het plaatsingsplan. In samenspraak met de afdeling handhaving en de aanbieder kunnen o.a. parken, winkelstraten en pleinen worden uitgesloten. De aanbieder is verantwoordelijk om deze gebieden via geofencing uit te sluiten. Het is dan voor de eindgebruiker niet mogelijk om de e-scooterrit af te sluiten op die plekken. Dit voorkomt hinder in de openbare ruimte, maar biedt de eindgebruiker tegelijkertijd maximale flexibiliteit en draagt bij aan een snelle en schone verplaatsing door de stad. Rondom stations kunnen speciale

* zie toelichting deelsystemen in bijlage 1

'wisselvakken' (stallingsplekken voor de deel-e-scooters) worden aangewezen, waardoor de e-scooters op één plek geconcentreerd worden.

3.3. Beleidskeuzes deelbakfietsen

De markt voor deelbakfietsen is nog klein. De ambitie is om in te zetten op buurten waar vraag naar deelbakfietsen te verwachten is. Voor deelbakfietsen zien we vooral mogelijkheden voor gebruik door bewoners vanuit woonwijken voor het vervoeren van boodschappen en andere goederen.

Beleidskeuze 1: *'De deelbakfietsen worden aangeboden via een back-to-one systeem'.*

De deelbakfietsen dienen altijd weer teruggebracht te worden naar een vaste standplaats. De keuze voor een back-to-one systeem* past bij het gebruik van deze voertuigen en de nog kleine schaal waarop ze worden ingezet.

Beleidskeuze 2: *'Er worden 40 locaties aangewezen waar deelbakfietsen kunnen worden aangeboden'*

Op basis van een data-analyse is een inschatting gemaakt van buurten met de meeste potentie voor deelbakfietsen. Aan de hand hiervan zijn 40 locaties in het plaatsingsplan aangewezen waar de deelbakfietsen kunnen worden aangeboden. De afdeling handhaving wordt betrokken bij het aanwijzen van het pilotgebied. Er wordt voorkomen dat fietsen in winkelstraten en parken kunnen worden achtergelaten. In deze buurten worden 20 locaties worden aangewezen waar deelbakfietsen geplaatst kunnen worden. Deze locaties zijn opgenomen in het plaatsingsplan. Wanneer de markt groeit en er ook in andere buurten behoefte aan deelbakfietsen wordt verwacht, zullen er in meer buurten locaties voor deelbakfietsen worden aangewezen.

Beleidskeuze 3: *'Vergunningen voor het aanbieden van deelbakfietsen worden vergeven op basis van het principe 'first come, first serve'.*

Door vooraf in een plaatsingsplan plekken aan te wijzen, kan er snel gehandeld worden als aanbieders zich melden. De gekozen plekken worden op basis van het principe 'first come, first serve' vergeven aan die hier een aanvraag voor indienen. Per aanbieder worden maximaal 20 vergunningen (20 locaties) vergeven.

Beleidskeuze 4: *'De aanbieders voor de eerste 40 plekken krijgen een vergunning op basis van de APV van maximaal 2 jaar.'*

Optioneel kan na 2 jaar worden gekeken naar een vergunningenmodel met meerdere aanbieders.

4. Deelauto's in bestaande omgeving

4.1. Algemene beleidskeuzes voor deelauto's

De deelauto is een belangrijke schakel in de duurzaamheidsambities van Arnhem.

Deelauto's zijn over het algemeen schoner, met name de elektrische variant. Bovendien helpen elektrische deelauto's bij het stimuleren van elektrisch rijden. Door het gebruik van deelauto's te stimuleren, komt er meer (parkeer)ruimte vrij. De ambitie is om autobezitters die hun (tweede) auto weinig gebruiken te verleiden om over te stappen op alternatieven. Voor de overstap naar deelauto's is de beschikbaarheid, kwaliteit en gebruiksgemak van de deelauto's van belang. Daarom willen we door vergroting van het aanbod de beschikbaarheid van deelauto's garanderen, maar zonder de

* zie toelichting deelsystemen in bijlage 1

parkeerdruk te laten toenemen. Dit doen we door mee te groeien met de vraag. Daarbij wordt ingezet op de transitie naar 100% elektrische deelauto's.

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd om met de deelauto's de duurzame ambities na te streven:

- De deelauto faciliteert voornamelijk ritten van inwoners naar bestemmingen buiten Arnhem;
- Het aanbod van deelauto's wordt vergroot om de beschikbaarheid van deelauto's te garanderen en aan de vraag te voldoen;
- Een toenemende parkeerdruk als gevolg van de toename van deelauto's wordt beperkt;
- De mogelijkheden, keuzevrijheid en mobiliteitsgarantie van gebruikers blijven behouden of worden door een divers deelauto-aanbod zelfs vergroot;
- Het deelauto-aanbod wordt volgens tijdspad volledig geëlektrificeerd. Vanaf 2025 mogen er geen fossiele deelauto's meer bijgeplaatst worden en alle bestaande fossiele deelauto's dienen voor 2027 te zijn uitgefaseerd.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de beleidskaders voor deelauto's in de bestaande stad opgesteld. Hierin wordt beschreven op welke deelconcepten en deelsystemen wordt ingezet en op welke wijze. In bijlage 1 en 2 is een verdere toelichting over deze deelsystemen en concepten toegevoegd. In de Beleidsregels Deelmobiliteit Arnhem worden de voorwaarden vermeld op basis waarvan de gemeente de vergunningen verleent.

4.2. Uitbreiding standplaatsgebonden deelauto's

De uitbreiding van het aantal standplaatsgebonden deelauto's* wordt gecontroleerd gefaciliteerd. Met een data-analyse is een inschatting gemaakt van het verwachte aantal deelauto's voor de komende jaren. Op basis van deze analyse wordt op 185 deelauto's (en standplaatsen) ingezet, inclusief bestaande deelauto's en lopende aanvragen. De kansrijke locaties voor deelauto's zijn in het plaatsingsplan vastgelegd. Middels een verkeersbesluit kunnen deze plekken (in de toekomst) worden gereserveerd voor het aanbieden van deelauto's.

- De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first served' principe, met in acht nemen van afspraken bewoners met aanbieders;
- Er geldt een maximum van 50 standplaatsgebonden deelauto's per aanbieder.
- Aanbieders die vóór 2023 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning tot 2025.
- Aanbieders die in 2023 tot en met 2025 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning tot 2027.
- De reeds aanwezige standplaatsgebonden deelauto's krijgen automatisch een vergunning toegekend met de geldigheid voor vier jaar.
- Bewoners die op eigen initiatief een deelauto in eigen beheer willen starten komen ook in aanmerking voor een standplaats. De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en er dus geen 'extra' auto bij komt.

4.3. Zone based deelauto's

Gedurende 2 jaar wordt er een pilot uitgevoerd met 10 zone based deelauto's*, verspreid over 7 parkeerzones. De zone based deelauto's kunnen in deze aangewezen zones worden achtergelaten. Er hoeft geen parkeervak voor de deelauto's te worden afgekruid. Dit heeft een gunstig effect op de parkeerdruk en biedt meer flexibiliteit aan de gebruikers en aanbieders. Na één jaar wordt de pilot geëvalueerd op basis van de voor- en nadelen van dit concept ten opzichte van de standplaatsgebonden deelauto's. Bij een positieve evaluatie wordt gekeken of het aantal vergunningen voor zone based deelauto's kan worden uitgebreid.

* zie toelichting deelsystemen in bijlage 1

* zie toelichting deelsystemen in bijlage 1

- Voor deze zone based deelauto's gelden dezelfde voorwaarden als voor de standplaatsgebonden deelauto's, als opgenomen in de Beleidsregels Deelmobiliteit Arnhem.
- De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first served' principe.
- Er geldt een maximum van 5 zone based deelauto's per aanbieder.
- Met de aanbieders worden afspraken gemaakt over de druk van elektrische deelauto's op de laadpalen in de omgeving. Laadpaalkleven moet worden voorkomen. Indien nodig zullen er laadpalen moeten worden bijgeplaatst.

4.4. Free floating deelauto's

Gedurende 1,5 jaar wordt er een pilot uitgevoerd met free floating deelauto's, volgens het voorbeeld uit Eindhoven**. De free floating deelauto's kunnen op alle reguliere parkeerplekken worden achtergelaten.

- Voor deze free floating deelauto's gelden dezelfde voorwaarden als voor de standplaatsgebonden deelauto's.
- Deze pilot wordt met één aanbieder uitgevoerd. Aanbieders kunnen een aanvraag indienen om een vergunning voor deze pilot te krijgen. Om te kunnen selecteren met welke aanbieders de pilot wordt uitgevoerd, vindt een vergelijkende toets plaats op basis van het handhavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan die de aanbieder met de aanvraag indient.
- Wanneer de free floating deelauto's tussen meerdere steden kunnen worden uitgewisseld, is de aanbieder verantwoordelijk voor het maken van afspraken met Parkeerbeheer over de registratie van parkeeracties.
- Het uitgangspunt is dat het huidige gereguleerde parkeergebied als servicegebied voor de pilot wordt ingesteld.
- Met de aanbieders worden afspraken gemaakt over de monitoring van het aantal deelauto's in het Arnhemse servicegebied. Er mogen in dit servicegebied maximaal 15 deelauto's op eenzelfde moment worden geparkeerd. Als buffer dient de aanbieder gebruik te maken van particuliere hubs.
- Met de aanbieder(s) worden afspraken gemaakt over de druk van elektrische deelauto's op de laadpalen in de omgeving. Aanbieders zijn verplicht om met de concessiehouder(s) van laadpalen afspraken te maken over het gebruik van laadpalen door deelauto's.
- Na een jaar wordt de pilot geëvalueerd op de mate van gebruik van de deelauto's. Wanneer de pilot is geslaagd, kan een vergunningsstelsel worden opgesteld voor meerdere aanbieders.

4.5. Parttime deelauto's stimuleren

Parttime deelauto's zijn auto's die een deel van de tijd exclusief toegankelijk zijn voor een afgebakende doelgroep en daarna beschikbaar zijn als deelauto's (zie bijlage 2).

- De mogelijkheid wordt onderzocht om ook het zakelijke autogebruik van de gemeente in te zetten om de markt van deelauto's te laten groeien. Dit kan via twee opties; door een deel van de gemeentelijke vloot buiten de kantooruren beschikbaar te stellen als deelauto's of door gebruik van het openbare aanbod te stimuleren.
- Daarnaast wordt onderzocht of in een gezamenlijk convenant met ondernemers en maatschappelijke partners (bijv. woningcorporaties) de ambitie uit kan worden gesproken om de huidige poolautovloot om te zetten naar parttime deelauto's.

4.6. Coöperatieve deelauto's in eigen beheer door particulieren

Naast professionele aanbieders wil de gemeente ook bewoners faciliteren die met hun straat of buurt in eigen beheer gaan auto's delen en hun eigen autobezit verminderen. Wanneer bewoners zorgen

** In Eindhoven is momenteel een pilot gaande, waarbij de aanbieder (Amber) maximaal 50 plekken tegelijkertijd in gereguleerd parkeergebied kwijt mag. In Eindhoven bedraagt het servicegebied nagenoeg de hele stad. 70% van de boekingen vindt plaats in het gereguleerde parkeergebied.

dat er netto minder auto's op straat komen middels coöperatief autodelen⁴, stelt de gemeente in gereguleerd gebied een parkeervergunning ter beschikking.

⁴ Om de netto balans op te maken wordt gekeken naar hoeveel bewoners hun auto weg doen en hun parkeervergunning inleveren en naar hoeveel deelauto's daarvoor worden neergezet. Wanneer het saldo negatief is, komt er budget beschikbaar voor de buurt.

5. Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

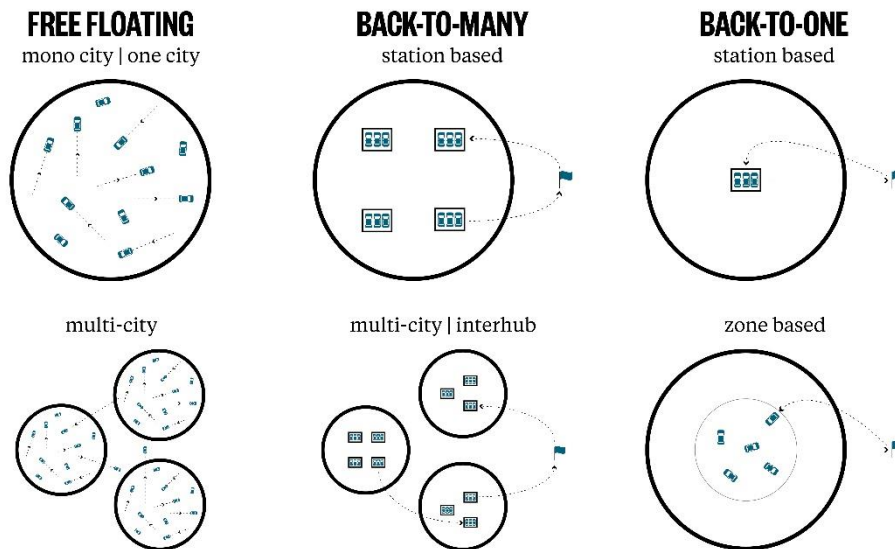
5.1. Algemene beleidskeuzes voor deelauto's in gebiedsontwikkeling

Door deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen aan te bieden in combinatie met een lage parkeernorm, kan er meer groen, (openbare) voorzieningen of woningen worden gerealiseerd. Om parkeeroverlast in de omliggende omgeving te voorkomen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het deelmobiliteitsaanbod en parkeerreductie moeten aansluiten bij de locatie en het type bewoners.

- Per project dient de projectontwikkelaar te onderbouwen waarom het aanbod deelmobiliteit en andere voorzieningen in combinatie met een lager parkeeraanbod past bij de locatie en de beoogde doelgroep. De gemeente kan hierop kwantitatief en kwalitatief toetsen alvorens een reductie op de parkeernorm op het betreffende project wordt toegestaan.
- De parkeernormreductie is locatie-afhankelijk. In de *Parkeervisie* wordt de parkeernormreductie per zone vastgesteld
- De deelautoratio (verhouding deelauto's tegenover het aantal gereduceerde parkeerplekken) is eveneens locatie-afhankelijk, met name omdat de autoafhankelijkheid met de locatie samenhangt. In gebieden met een goede OV-bereikbaarheid kan met minder (deel)auto's de bereikbaarheid gewaarborgd worden. In de *Parkeervisie* wordt de deelautoratio per zone vastgesteld.
- Er kan van de deelautoratio worden afgeweken door de alternatieve inzet van andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelbakfietsen of deel-e-scooters, of voorzieningen gericht op het faciliteren van e-bikeritten (stallingsvoorzieningen of gunstig aanbod via de ontwikkelaar). Deze alternatieven kunnen maximaal 20% van de te plaatsen deelauto's vervangen.
- De projectontwikkelaar en (indien van toepassing) belegger committeren zich voor minimaal 5 jaar aan het aanbieden van deelmobiliteit voor het betreffende project. In een overeenkomst wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar de bewoners van een nieuwe ontwikkeling een korting geven op het abonnement van een deelfervoeraanbieder gedurende 5 jaar.
- Voorafgaand aan de projectontwikkeling buiten het betaald parkeerregime geeft de projectontwikkelaar/belegger een borgstelling af. Indien na realisatie van het project de parkeerdruk in de omliggende omgeving is toegenomen, dient de ontwikkelaar/belegger het aanbod van deelmobiliteit aantrekkelijker te maken (bijv. door de inzet van campagnes) of elders externe parkeerruimte in te kopen.

Bijlage 1: Deelsystemen

Er bestaan verschillende systemen waarin deelmobiliteit kan worden aangeboden. Het deelsysteem bepaalt of de deelauto, -fiets of -scooter naar dezelfde locatie moet worden teruggebracht, of ergens anders kan worden achtergelaten. We onderscheiden drie hoofdsystemen: free floating, back-to-one en back-to-many. Per systeem bestaan er nog sub-varianten (afbeelding 1). In deze bijlage worden de verschillende systemen toegelicht, zodat in de volgende hoofdstukken helder is wat deze systemen inhouden.



Afbeelding 1: Schematisch overzicht van de verschillende deelsystemen

Free floating

Bij 'free floating' kunnen de voertuigen binnen een afgebakend gebied overal worden ontgrendeld en overal worden achtergelaten. Er hoeven dus geen parkeerplekken voor de voertuigen worden gereserveerd. De deel-e-scooters werken op deze wijze en in Amsterdam zijn ook free floating (mono-city/one city) deelauto's actief.

In het geval van mono-city/one city is het afgebakende gebied één stad. Bij multi-city kunnen de voertuigen in meerdere steden worden opgepikt en achtergelaten. Sinds juni 2020 kunnen de deelauto's van Sixt Share in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam worden achtergelaten. Sixt Share is daarmee de eerste aanbieder die de auto's via het multi-city free floating systeem aanbiedt.

Free floating geeft de gebruiker de meeste vrijheid. Bovendien is het voordeel dat de gemeente zelf geen faciliteiten hoeft aan te bieden. Het nadeel is dat de voertuigen overal achtergelaten kunnen worden en dus tot 'vervuiling' van het straatbeeld kan leiden. Om te voorkomen dat de voertuigen op ongewenste locaties (bijvoorbeeld winkelstraten of parken) worden achtergelaten, kunnen deze locaties via geo-fencing worden uitgesloten. Het is dan via de gebruiksvoorwaarden niet mogelijk om op die plek te parkeren. Bovendien geldt voor elektrische deelauto's de randvoorwaarde dat er voldoende laadpalen in het gebied aanwezig zijn om te garanderen dat de auto's weer opgeladen kunnen worden.

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

Back-to-many

Bij 'back-to-many' kunnen de voertuigen op meerdere specifieke locaties worden opgehaald en achtergelaten, waardoor een enkele rit (one-way) mogelijk is. In tegenstelling tot free floating zijn er specifieke plekken aangewezen waar de voertuigen kunnen worden geparkeerd.

In het geval van multi-city/inter-hub kunnen de voertuigen ook in andere steden/gemeenten worden opgepikt en achtergelaten. Dit is bijvoorbeeld de eHubs het geval. Een andere vorm is 'station based', waarbij de voertuigen alleen binnen dezelfde stad kunnen worden opgepikt en achtergelaten bij de aangegeven parkeerplekken. Deze variant komt met name voor bij deelfietsen. Oorspronkelijk wordt dit systeem uitgevoerd met speciale fietsrekken door de hele stad, maar tegenwoordig worden de parkeerplekken ook enkel door middel van geofencing afgebakend.

Het voordeel van dit systeem is dat het parkeren beter kan worden gereguleerd, maar dat de gebruiker nog steeds veel vrijheid heeft. Een nadeel is dat de ruimtelijke capaciteit op piekmomenten berekend moet zijn en dat de gebruiker geen ultieme deur-tot-deur oplossing heeft. Ook is het nadeel is dat er voor alle deelauto's een parkeervergunning/ontheffing nodig is. Vooral voor de deelauto's die door het multi-city/inter-hub systeem tussen meerdere steden worden uitgewisseld is dit een uitdaging, waar momenteel aan wordt gewerkt.

Voorbeeld 'multi-city/inter-hub': *Amber (deelauto)*

Voorbeeld 'mono-city': *HTM Bike (deelfiets), Donkey Republic (deelfiets), GoAbout (deelfiets)*

Back-to-one

Bij het back-to-one systeem dient het voertuig altijd op dezelfde locatie teruggebracht te worden. In het geval van 'station based' (ook wel standplaatsgebonden genoemd), moet het voertuig altijd naar dezelfde plek worden teruggebracht. Bij deelauto's gaat het dan om een gereserveerde parkeerplek. Deelfietsen kunnen bij één punt worden opgehaald en ingeleverd en voor deelbakfietsen kan bijvoorbeeld een stuk stoep worden afgekaderd. Voor 'zone based' geldt dat er geen specifieke plek gereserveerd is, maar een (digitaal) afgebakend gebied. Dit systeem wordt met name voor deelauto's ingezet.

Het voordeel van 'back-to-one' is de ruimtelijke overzichtelijkheid. Omdat het voertuig altijd naar dezelfde plek moet worden teruggebracht, beperkt het de gebruiker echter wel in de vrijheid. Voor de 'station based' variant wordt er ruimte gereserveerd, wat zowel voor de gebruiker als vanuit het ruimtelijke perspectief duidelijkheid geeft. Het nadeel is dat hierdoor dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. Wanneer het voertuig in gebruik is, kan er geen ander voertuig parkeren. Wat dat betreft biedt 'zone based' het voordeel dat er geen specifieke parkeerplek dient te worden afgekruid. Het nadeel is daarentegen dat de gebruiker niet altijd exact weet waar de auto zich bevindt. (Dit is echter wel zichtbaar op de app). Bovendien is er bij het retourneren geen parkeerplek gegarandeerd. Ook geldt voor elektrische deelauto's de randvoorwaarde dat er voldoende laadpalen in de zone aanwezig zijn om te garanderen dat de auto's weer opgeladen kunnen worden.

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

Voorbeelden 'zone based': *MyWheels/Buurauto (deelauto), Juuve (deelauto)*

Bijlage 2: Deelauto concepten

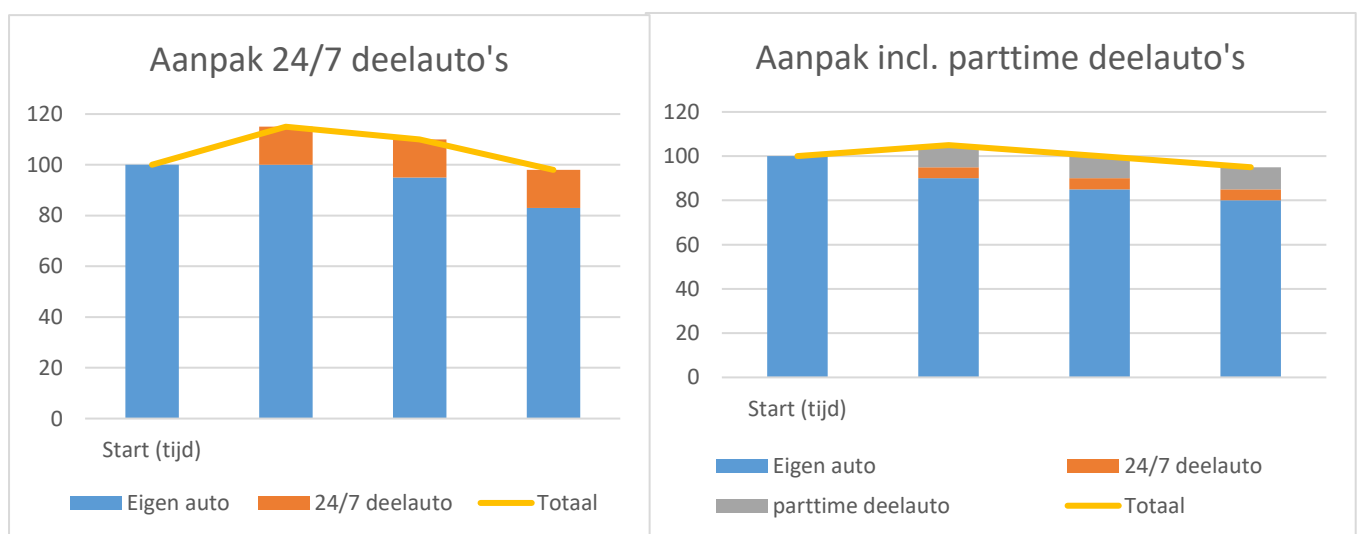
Klassieke deelauto's

Met de 'klassieke deelauto' wordt het concept bedoeld waarbij de deelauto 24/7 beschikbaar is, voor iedereen toegankelijk is en volgens het back-to-one systeem werkt.

Parttime deelauto's

Een vergroting van het aanbod van deelauto's kan leiden tot een toename van de parkeerdruk, alvorens er verlichting van de parkeerdruk optreedt (zie voorbeeld afbeelding 2). Om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare openbare ruimte om te gaan, kunnen parttime deelauto's worden ingezet. Parttime deelauto's kenmerken zich doordat ze een vaste hoofdgebruiker hebben, maar ook beschikbaar zijn voor sub-gebruikers (de deelautogebruikers) die deze concepten via één app kunnen gebruiken. Hierdoor kan de bestaande autovloot dubbel worden gebruikt. Zakelijke poolauto's van bijvoorbeeld de gemeente en bedrijven worden voornamelijk tijdens kantoor tijden gebruikt. In de weekenden en avonden kunnen deze voertuigen beschikbaar worden gesteld als deelauto. Dit zijn de momenten waarop de vraag naar deelauto's relatief hoger ligt. Bij parttime deelauto's is er dus één hoofdgebruiker (bijv. een bedrijf of de gemeente) die de basale kosten van de auto draagt en het eerste gebruikersrecht heeft. Voor de sub-gebruikers is het een 'normale' deelauto die op gezette tijden via een app beschikbaar is.

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



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

Particuliere deelleaseauto's

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

derden, is in afstemming met de hoofdgebruiker. De voorwaarde is wel dat de auto een significant deel van de tijd als deelauto beschikbaar moet zijn.

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

Bijlage 3: Overzicht aantallen voertuigen

	Periode 2021-2023 (2 jaar)	Periode 2023-2025
Deelfietsen	2 x 200 (excl. eHubs)	n.t.b.
Deelbakfietsen	20 (excl. eHubs)	n.t.b.
Deelauto's zone based	10	n.t.b.

	Periode 2021-2023 (1,5 jaar)	Periode 2023-2025
Deel-e-scooters	1 x 150	n.t.b.