

Nota beleid en vergunningen deelaute's

Autodelen biedt voordelen voor velen



autodate



Van

Gemeente Rotterdam,
Cluster Stadsontwikkeling, afdeling Mobiliteit

Datum

8 december 2020

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
2 Deelautoconcepten,ontwikkelingen en effecten	8
2.1 Deelautoconcepten en verschijningsvormen	8
2.2 Autodelen groeit in Nederland en ook in Rotterdam	11
2.3 Effecten van autodelen	13
3 Ambities van de stad en de opgaven voor autodelen	16
3.1 Beleidskaders in relatie tot deelauto's	16
3.2 Autodelen draagt bij aan de ambities van de stad	16
3.3 Groeiambitie deelauto's in Rotterdam	17
4 De Rotterdamse keuzes voor deelauto's	19
4.1 Van bezit naar bewust gebruiken	19
4.2 Duurzaam ruimtegebruik	21
4.3 Meer keuze voor de reiziger	23
5 Parkeervergunning en -abonnementen voor deelauto's	26
5.1 Parkeervergunning voor deelauto's	26
5.2 Parkeerabonnementen voor deelauto's in stadsgarages	28
6 Procedures	29
6.1 Aanvraagprocedure parkeervergunningen	29
6.2 Procedure rondom inzet deelauto's per verschijningsvorm	31
6.3 Procedure plaatsing van laadpalen ten behoeve van deelauto's	32
7 Communicatie, informatie en bewustwording	34
Bijlagen	36
A: Opgave per gebied en ambitie voor autodelen per doelgroep	36
B: Beleidskaders in relatie tot deelauto's	37

Samenvatting



Deelauto's zijn al sinds jaar en dag te vinden in Rotterdam. Vooralsnog hebben deelauto's geen aanzienlijk aandeel in de Rotterdamse mobiliteit. Wel is de laatste jaren een flinke groei te zien in het aantal aanvragen van deelautoaanbieders om uit te breiden en te starten in Rotterdam. Tot nu toe ontbrak echter een gemeentelijke visie op deelauto's. Met deze 'Nota beleid en vergunningen deelauto's' komt daar verandering in. Deze nota geeft antwoord op de vraag op welke wijze en in welk tempo het autodelen in Rotterdam zich moet ontwikkelen om optimaal bij te dragen aan de geformuleerde hogere beleidsdoelen op het vlak van een vitale economie, gezonde stad en aantrekkelijke woonstad. Het vormt daarnaast een instrument om de gewenste

strategische, tactische en operationele beleidskeuzen voor deelauto's vast te leggen, en een toetsingskader bij het beoordelen van nieuwe aanvragen van deelautoaanbieders.

Deelautoconcepten

Er bestaan verschillende deelautoconcepten. In Rotterdam wordt op hoofdlijnen onderscheid gemaakt tussen free-floating (one-way) en stationbased (two-way). Bij free-floating is er geen vaste parkeerplaats waar de deelauto wordt aangeboden en moet worden achtergelaten. Bij stationbased dient het voertuig te worden geparkeerd op de toegewezen parkeerplaats(en).

De drie centrale opgaven voor autodelen

Deelauto's als onderdeel van de deelmobiliteit kunnen bijdragen aan de mobiliteitstransitie in Rotterdam. De drie centrale opgaven voor autodelen tot 2030 in Rotterdam zijn:

- van bezit naar bewust gebruiken – minder autokilometers voor een schonere lucht;
- duurzaam ruimtegebruik – minder auto's voor het realiseren van de woningbouwopgave en een betere balans van functies in het openbaar gebied;
- meer keuze voor de reiziger – aanbieden van slimme, aantrekkelijke en concurrerende alternatieven voor een betere deur-tot-deur-mobiliteit (mobiliteitstransitie).

Ambitie voor deelauto's in Rotterdam

Bij de groeiambitie voor deelauto's in Rotterdam is gekeken naar de landelijke doelstelling voor autodelen, het autobezit in Rotterdam, het huidige aantal deelauto's en de verwachte groei van het inwonersaantal tot 2030. Rotterdam streeft ernaar dat in 2030 tussen de 4% en 5% van alle auto's deelauto's zijn, waarvan naar verwachting de meeste via deelautoplatformen (zakelijk of particulier delen van (lease)auto's).

Rotterdamse beleidskeuzes voor deelauto's

De volgende beleidskeuzes voor deelauto's dragen bij aan de drie centrale opgaven en het realiseren van de groeiambitie.

- Deelauto's worden bewust gebruikt, bij voorkeur voor de langere afstanden.
- Alle deelauto's in Rotterdam zijn uiterlijk in 2025 emissievrij.
- De gemeente, de Verkeersonderneming en deelauto-aanbieders werken aan gedragsverandering, waardoor deelauto's meer en vaker gebruikt worden.
- Op de openbare weg in de binnenstad is de deelauto een aanvulling op de fiets en het openbaar vervoer.
- Buiten de binnenstad komen er op basis van de gebiedseigenschappen meer mogelijkheden voor deelauto's door maatwerk.
- Deelauto's maken integraal deel uit van de planvorming bij herontwikkeling en nieuwe gebiedsontwikkelingen.
- Deelauto's dragen bij aan vervoersinclusiviteit van Rotterdam.
- Deelauto's maken integraal deel uit van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitshubs en Mobility-as-a-Service (MaaS).
- De gemeente werkt mee aan een regionaal deelautosysteem.

Beleidsinstrumentarium

De Rotterdamse beleidskeuzes zijn uitgewerkt in een beleidsinstrumentarium. Regelgeving zoals opgenomen en vastgelegd in deze nota is ook opgenomen in het Uitvoeringsbesluit Parkeren. Bij het juridisch instrument is onderscheid gemaakt tussen de parkeervergunningen en -abonnementen voor deelauto's. Ter ondersteuning van de beleidskeuzes worden procedurele beleidsinstrumenten ingezet, zoals de aanvraagprocedure parkeervergunningen, procedure rondom inzet van deelauto's per verschijningsvorm en procedure plaatsing van laadpalen ten behoeve van deelauto's.

Communicatie, informatie en bewustwording zijn essentiële onderdelen om de deelautoconcepten meer onder de aandacht te brengen en zodoende het gebruik hiervan te vergroten. Vandaar dat de gemeente Rotterdam haar communicatie(boodschappen) voor deelauto's inricht per doelgroep, gebied en doelstelling. Eén van de belangrijkste communicatiemiddelen hierin is een webpagina op [Rotterdam.nl](https://www.rotterdam.nl).

1 Inleiding



Aanleiding

In Rotterdam zijn al lange tijd deelautoaanbieders aanwezig zoals Greenwheels (al sinds 1995) en Connectcar/ Studentcar, die deelauto's aanbieden aan bewoners en aan medewerkers van bedrijven. Daarnaast bieden veel particulieren hun auto's aan via online-platforms zoals SnappCar. Rotterdam is één van de grote steden die in 2015 een proef heeft gedaan met het aanbieden van deelauto's aan bewoners en medewerkers, deze proef was in het Timmerhuis. Echter, we zien dat deelauto's tot op heden geen groot aandeel hebben in de Rotterdamse mobiliteit. De afgelopen jaren is deelmobiliteit volop in de belangstelling komen te staan. Steeds meer bedrijven,

bewoners, ontwikkelaars en overheden zoeken naar mogelijkheden om autodelen op de kaart te zetten.

De laatste jaren is een flinke groei te zien in het aantal aanvragen van deelautoaanbieders om uit te breiden en te starten in Rotterdam. In 2019 zijn verzoeken van aanbieders van free-floating deelauto's voor het starten van een pilot in Rotterdam gehonoreerd zonder een specifieke visie op deelauto's. Daarnaast heeft een aantal grote aanbieders van free-floating deelauto's aangegeven interesse te hebben om in Rotterdam te willen starten. Ook project- en gebiedsontwikkelaars zien veel potentie in de deelauto.

De gemeente Rotterdam heeft op landelijk niveau de Green Deal Autodelen II ondertekend in 2018. Hierin zijn afspraken gemaakt over op welke manier het autodelen bevorderd kan worden. In de Green Deal Autodelen II is onder meer afgesproken dat:

- bedrijven, overheden en burgers maximaal gebruikmaken van de mogelijkheden van autodelen;
- het netwerk in Nederland tot 100.000 deelauto's in 2021 groeit en een populatie kent van 700.000 gebruikers van deelauto's;
- het aantal parkeerplaatsen op straat verminderd wordt, waardoor in de steden meer ruimte vrijkomt voor groen en recreatie.

De nieuwe ontwikkelingen, de landelijke afspraken en de vraag op welke wijze en in welk tempo het autodelen in Rotterdam zich moet ontwikkelen om optimaal bij te dragen aan een vitale economie, gezonde stad en aantrekkelijke woonstad heeft geleid tot het besluit om een kader voor deelauto's op te stellen. Hierbij is ook gekeken naar het effect van verschillende deelautoconcepten op een aantal mobiliteitsthema's.

Doel van deze nota

Het gebruik van deelauto's is één van de pijlers van duurzaam mobiliteitsbeleid in de stad. De 'Nota beleid en vergunningen deelauto's' heeft tot doel kaders te scheppen voor het omgaan met autodelen in samenhang met de reeds geformuleerde hogere beleidsdoelen op de gebieden van een vitale economie, een gezonde stad en een aantrekkelijke woonstad.

Daarbij vormt deze nota een instrument om gewenste (strategische, tactische en operationele) beleidskeuzes voor deelauto's vast te leggen. Deze nota bevat beleidskeuzes waarbinnen het deelauto-aanbod zich gecontroleerd verder kan ontwikkelen. De gemeente zet in op stimuleren van aantrekkelijke deelautosystemen en het gebruik ervan.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op verschillende deelautoconcepten, de ontwikkeling van deelauto's en het effect daarvan. In hoofdstuk 3 wordt onder andere op basis van de al geformuleerde hogere beleidsdoelen op de gebieden van een vitale economie, gezonde stad en aantrekkelijke woonstad geschetst aan welke opgaven van de stad de deelauto een bijdrage kan leveren. De ambitie voor deelauto's in Rotterdam is eveneens in dit hoofdstuk opgenomen. De voorgaande hoofdstukken vormen vervolgens de basis voor de in hoofdstuk 4 beschreven negen beleidskeuzes. Om deze beleidskeuzes te implementeren, is gebruikgemaakt van verschillende beleidsinstrumenten (zoals bijvoorbeeld parkeervergunningen deelauto's, handhaven, communicatie en informatie). Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 5 tot en met 7.



Afbeelding 1.1 Ondertekening Green Deal Autodelen II (bron: Green Deal autodelen)

2 Deelautoconcepten, ontwikkelingen en effecten

2.1 Deelautoconcepten en verschijningsvormen

Autodelen kan omschreven worden als een vorm van mobiliteit waarbij meerdere personen om de beurt gebruikmaken van één of meer gezamenlijke deelauto's. Dit kan zowel door de partijen of personen onderling geregeld zijn, als door een deelautoaanbieder. Internationaal en op landelijk niveau zijn er verschillende vormen van autodelen te onderscheiden.

Enkele verschillen

Autodelen verschilt van traditionele autoverhuur, waarbij de klant de auto dient op te halen bij het verhuurbedrijf en de auto doorgaans alleen per hele dag kan huren.

Autodelen verschilt ook van leasen, omdat een leaseauto niet wordt gedeeld in het dagelijks gebruik. Autodelen verschilt van taxidiensten in de zin dat een autodeler de auto zelf bestuurt. Autodelen is iets anders dan carpoolen. Bij carpoolen reis je samen met anderen in één auto. Bij autodelen gebruiken verschillende mensen hetzelfde voertuig op verschillende momenten.

'Ridesourcing'-diensten als Uber vallen niet onder autodelen (en niet onder carpoolen).

Bron: Factsheet *Wat is autodelen? Definities en afbakening*, CROW

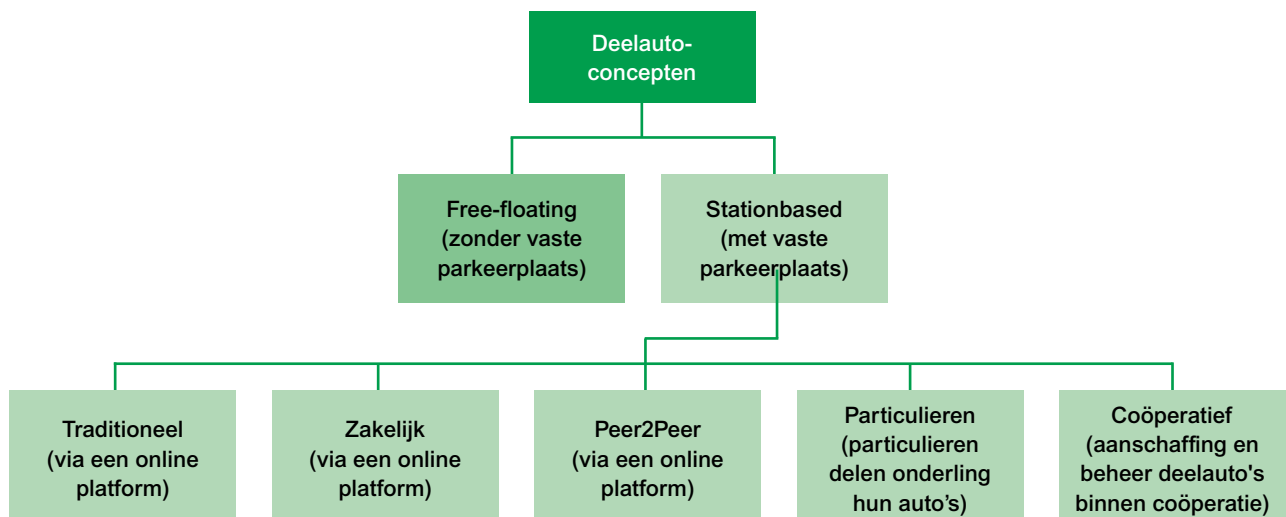
In Rotterdam wordt op hoofdlijnen onderscheid gemaakt tussen twee deelautoconcepten: free-floating en station-based, zoals ook weergegeven in afbeelding 2.1.

Free-floating (one-way)

Het concept free-floating (zie afbeelding 2.2) is niet nieuw in Rotterdam en wordt ook wel one-way autodelen genoemd. Deze voertuigen worden aangeboden en beheerd door een commerciële partij. Bij dit concept is er geen vaste parkeerplek waar de deelauto wordt aangeboden en moet worden achtergelaten. Het van-A-naar-B-principe. Elk voertuig moet beschikken over een stadsbrede parkeervergunning om in het gehele gereguleerde gebied (en daarbuiten) te mogen parkeren. De aanbieders maakten voorheen met name gebruik van fossiele brandstof aangedreven free-floating deelauto's. De laatste tijd is een ontwikkeling zichtbaar van aanbieders met 100% elektrisch aangedreven deelauto's. In Rotterdam kennen we onder meer Witkar Rotterdam en Lev als aanbieders van free-floating deelauto's.



Afbeelding 2.2 Weergave free-floating (bron: CROW)



Afbeelding 2.1 De verschillende deelautoconcepten



Onder het concept free-floating wordt de laatste tijd ook onderscheid gemaakt naar een zone-floating (zie afbeelding 2.3). Bij zone-floating gaat het om een free-floating-concept binnen een parkeersector of buurt. Hierbij heeft de deelauto binnen een parkeersector of buurt geen vaste plek.



Afbeelding 2.3 Weergave zone-floating (bron: CROW)

Stationbased (two-way)

Stationbased autodelen (zie afbeelding 2.4) kennen we al jaren in Rotterdam (onder andere Greenwheels sinds 1995). Bij stationbased autodelen, ook wel two-way genoemd, dient het voertuig te worden geparkeerd op één of meerdere toegewezen parkeerplaatsen. Dit zijn de zogenoemde autodate-parkeerplaatsen. Op een autodate-parkeerplaats kunnen alle autodeelorganisaties hun deelauto's parkeren. De deelauto dient dus weer terug te worden gebracht naar deze vaste locatie(s). Het is dus voor de gebruiker niet mogelijk de auto bij de beëindiging van de transactie elders achter te laten. Indien sprake is van betaald parkeren, dienen de deelauto's naast een standplaats ook te beschikken over een parkeervergunning voor de sector waarin de standplaats zich bevindt.



Afbeelding 2.4 Weergave stationbased (bron: CROW)

Binnen stationbased autodelen wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende vormen:

- **Traditioneel:** De deelauto's worden via een (commercieel) online-platform aangeboden en staan op een vaste standplaats (waaronder Greenwheels). Ze dienen na gebruik ook weer naar die plek te worden teruggebracht. De deelauto's hebben naast een standplaats ook een sector-parkeervergunning voor de sector waarin de standplaats zich bevindt (alleen binnen betaald-parkeren-zones).
- **Zakelijk:** Deelauto's worden via een (commercieel) platform flexibel ingezet voor zakelijke doeleinden. Vaak maken ze daarbij juist ook gebruik van privéterreinen of -parkeergarages van bijvoorbeeld bedrijven of kantoorgebouwen (onder meer Juuve en Amber).
- **Particulier:** Hierbij delen particulieren hun privéauto met vrienden, familie en kennissen. Dit zonder tussenkomst van derden, zoals een online-platform.
- **Peer-to-peer (zie ook kader):** Hierbij bieden particulieren hun privéauto aan om te delen tegen betaling via een online-platform (bijvoorbeeld SnappCar). De aanbieder van het online-platform verzorgt de juridische en administratieve kant van het autodelen. De aanbieder van het platform is dus geen eigenaar van de voertuigen. Verder is een speciale tussenvorm van peer-to-peer

en particulier autodelen in opkomst (zoals Buurauto). Hierbij worden auto's van een aanbieder (via een online-platform) gedeeld door veelal een vaste groep gebruikers (onder andere door buurtbewoners). Deze worden geschaard onder de peer-to-peer-vorm.

- **Coöperatief:** Bij coöperatief autodelen schaffen bewoners middels een (speciaal opgerichte) coöperatie voertuigen aan. Dit kan de aankoop van voertuigen zijn of het aangaan van leasecontracten. Deze voertuigen delen en beheren zij middels deze coöperatie. De coöperatie (dus de bewoners) is zelf verantwoordelijk voor de voertuigen.

Peer-to-peer

De grootste vorm van autodelen in Rotterdam is momenteel peer-to-peer. Eigenaren van auto's stellen hun auto beschikbaar, tegen een vergoeding, voor anderen, via een online-platform. Hierdoor is het bijvoorbeeld voor huishoudens mogelijk om geen (tweede) auto te bezitten en in het geval van behoefte aan een auto deze te huren via het online-platform. Ook is het bijvoorbeeld mogelijk om voor een vakantie of verhuizing een grotere auto te huren.

Verschijningsvormen van deelautoconcepten

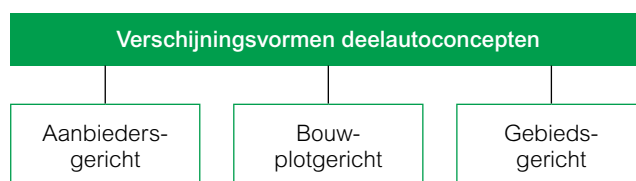
Oorspronkelijk zijn deelauto's door de deelautoaanbieders in samenwerking met de gemeente in de openbare ruimte geplaatst. Daarnaast zijn deelauto's, als onderdeel van de mobiliteitstransitie, veel vaker ook gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen. Door project- en gebiedsontwikkelaars wordt steeds vaker ingezet op deelauto's als alternatief voor de eigen auto. Door het inzetten van deelauto's krijgen ontwikkelaars korting op het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij deelauto's (zowel free-floating als stationbased) wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende verschijningsvormen, zie ook afbeelding 2.5:

- **Aanbiedersgericht:** Bij de aanbiedersgerichte vorm doet een deelautoaanbieder het verzoek aan de gemeente om deelauto's op straat (openbaar gebied) te mogen plaatsen. Voorbeelden hiervan zijn Juuve en Lev waarbij deelauto's vanaf de openbare weg worden aangeboden.
- **Bouwplotgericht:** Bij de bouwplotgerichte vorm gaat het om deelauto's die in een bestaand bouwcomplex (renovatie) of bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden geïntegreerd. Het Timmerhuis is hier een voorbeeld van. Dit is één van de eerste bouwplotontwik-

kelingen in Nederland (2015), waarbij bewoners en ambtenaren van de gemeente Rotterdam (in privésituatie) de mogelijkheid kregen gebruik te maken van de aangeboden deelauto's.

- **Gebiedsgericht:** De gebiedsgerichte vorm is vergelijkbaar met de bouwplotgerichte vorm, maar dan maken de bewoners of werknemers in meerdere bouwontwikkelingen in een gebied gebruik van deelauto's. Voorbeelden van in voorbereiding zijnde pilots zijn Merwe-Vierhavens en het Rotterdam Central District.



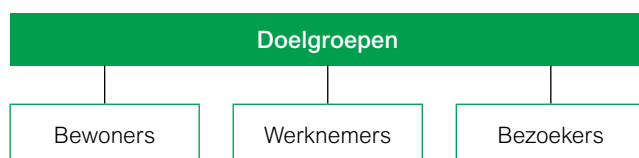
Afbeelding 2.5 Verschijningsvormen deelautoconcepten

Doelgroepen

Deelauto's vormen voor verschillende doelgroepen een aantrekkelijke manier van reizen en daardoor een meerwaarde voor de volgende typen gebruikers, zie ook afbeelding 2.6:

- **Bewoners:** Veel huishoudens in Rotterdam bezitten één of meerdere eigen of zakelijke (lease)auto's. Een deelauto kan daarvoor een alternatief bieden, zeker als de eigen (tweede) auto niet zo vaak wordt gebruikt. De voordelen van deelauto's voor inwoners zijn onder andere:
 - ontzorgen (geen onderhoud, verzekeren, tanken/ opladen etc.);
 - kostenbesparing (geen kosten voor onderhoud, verzekeringen, brandstof, afschrijving en parkeren);
 - betere leefomgeving (minder eigen autobezit zorgt voor meer ruimte voor andere functies).
- **Werknemers:** Voor werknemers (en werkgevers) kunnen deelauto's ook van meerwaarde zijn. In het kader van ketenmobiliteit kunnen zakelijke rijders het eerste of laatste gedeelte van de reis met een deelauto maken. Dat kan naar gebieden waar bijvoorbeeld de beschikbaarheid van openbaar vervoer (OV) minder is. De werknemer hoeft daar dan geen eigen of leaseauto voor in te zetten. Ook kunnen deelauto's bij bedrijven/ kantoren aangeboden worden, zodat meerdere werknemers daar gebruik van kunnen maken. De voordelen van deelauto's voor werknemers zitten vooral in het niet hoeven te beschikken over een eigen of zakelijke leaseauto, het ontzorgen en kostenbesparing.
- **Bezoekers:** Bezoekers aan Rotterdam zullen de deelauto voornamelijk gebruiken om naar Rotterdam te

rijden of om het eerste of laatste stuk van de reis mee te maken (ketenmobiliteit). Afhankelijk van de bestemming kunnen bezoekers de deelauto achterlaten nabij de bestemming (free-floating) of nabij een overstappunt (P+R of hub). De voordelen van deelauto's voor bezoekers zitten in het niet hoeven te beschikken over een eigen auto, het ontzorgen en de kostenbesparing ¹.



Afbeelding 2.6 Doelgroepen voor deelauto's

Voordelen deelauto's voor gebruikers

Naast de effecten van autodelen voor de stad zijn er uiteraard ook voordelen voor gebruikers van deelauto's. Eigen auto's staan immers een groot deel van de tijd stil, terwijl deze wel geld kosten (zoals afschrijving, belasting, verzekering). Een kleine middenklassenauto kost, volgens het Nibud, gemiddeld circa € 485 per maand.

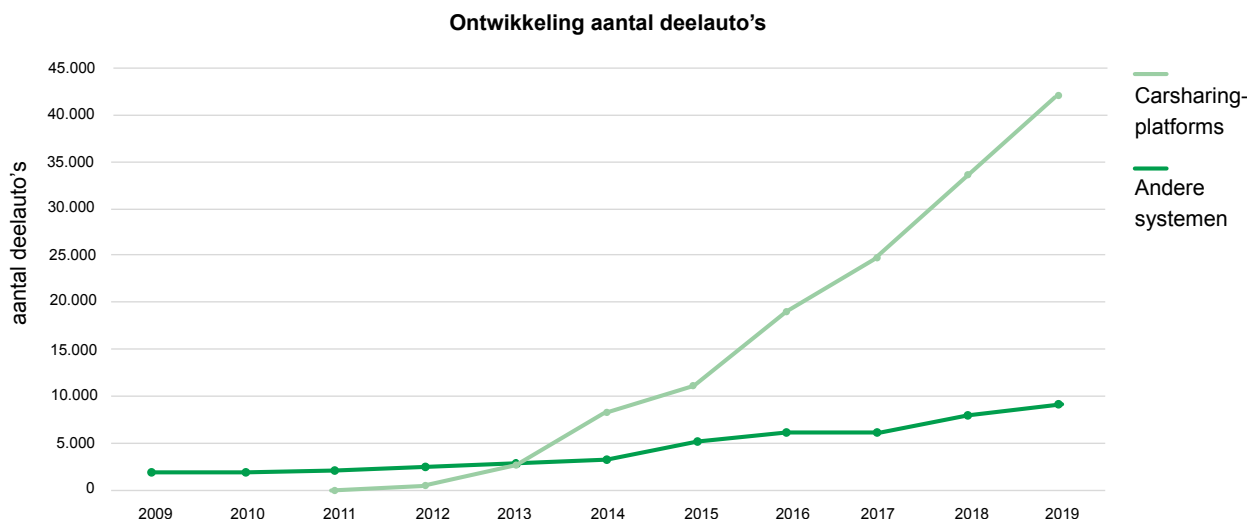
In plaats van een auto te bezitten voor gemiddeld circa € 485 per maand kan een deelautogebruiker ook zestien keer één dag een deelauto voor circa € 30 per dag huren. Dat is dus om de dag een deelauto. Als een gebruiker een deelauto minder vaak nodig heeft, bijvoorbeeld tien keer per maand, dan is de deelauto-gebruiker dus goedkoper uit dan de autobezitter.

Daarnaast wordt de grootte van een gekochte auto vaak niet bepaald door het dagelijks gebruik, maar juist door het incidentele gebruik. Bijvoorbeeld voor de jaarlijkse vakantie naar Zuid-Frankrijk met gehele gezin. De diversiteit in het aanbod aan deelauto's maakt het mogelijk om voor incidenteel gebruik een groter model te kiezen dan voor het dagelijks gebruik.

2.2 Autodelen groeit in Nederland en ook in Rotterdam

Volgens onderzoek van CROW-KpVV waren er in Nederland in de eerste helft van 2019 ca. 51.000 deelauto's. In een jaar tijd (van 1e kwartaal 2018 tot 1e kwartaal 2019) waren er ruim 10.000 deelauto's bijgekomen. De landelijke groei van het aantal deelauto's zet hiermee onverminderd door (zie afbeelding 2.7). De meeste deelauto's worden aangeboden via particuliere carsharing-platformen (peer-to-peer zoals SnappCar). Deze vorm van autodelen groeide het afgelopen jaar met 25%. Met "andere systemen" (zie afbeelding 2.7) worden andere concepten van deelauto's bedoeld, waaronder commercieel aangeboden deelauto's door aanbieders. Bij alle vormen van autodelen is het aanbod het afgelopen jaar gegroeid.

¹ <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/#:~:text=Rekenvoorbeeld,totaal%20303%20euro%20per%20maand.> Alle kosten zijn zonder eventuele abonnementskosten (en de daarbij behorende kortingen) Juuve: 30 euro per dag, Greenwheels: 49 euro per dag, SnappCar: gemiddeld 35 euro per dag (d.d. 22 juni '20)



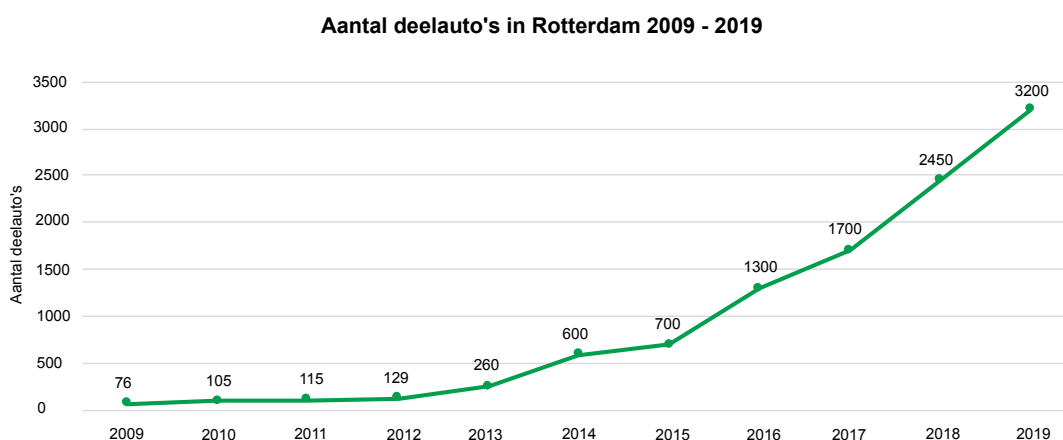
Afbeelding 2.7: Ontwikkeling aantal deelauto's in Nederland ²

Ook in Rotterdam is een groei in het aantal deelauto's te zien. In afbeelding 2.8 is het aantal deelauto's van 2009 tot en met 2019 weergegeven. In totaal zijn er in 2019 circa 3.200 deelauto's in de stad, zowel free-floating als station-based. Dit is circa 1,4% van het totale autobezit van de stad (circa 225.000 in 2019). Dit aandeel ligt beduidend hoger dan het landelijk gemiddelde. Dit is te verklaren doordat deelauto's nog vooral in stedelijke gebieden worden aangeboden. Ook lijkt Rotterdam de afgelopen jaren een inhaalslag te maken wat betreft het aantal deelauto's in de stad ten opzichte van de andere steden binnen de G4. Net als in andere steden worden in Rotterdam de meeste deelauto's aangeboden via particuliere carsharing-platformen (peer-to-peer). In Rotterdam zijn momenteel circa 375 parkeervergunningen voor (commerciële)

deelauto's uitgegeven. Daarnaast worden er stationbased deelauto's aangeboden in wijken waar sprake is van vrij parkeren en een parkeervergunning dus niet aan de orde is. Een deel van de overige deelauto's via de particuliere carsharing-platformen maakt ook gebruik van een gewone particuliere parkeervergunning. Hoeveel dat er zijn, is niet bekend.

Van deelautoaanbieders die in Rotterdam actief zijn maakt meer dan de helft gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen. Sommige aanbieders bieden zowel elektrische als fossiel aangedreven voertuigen aan.

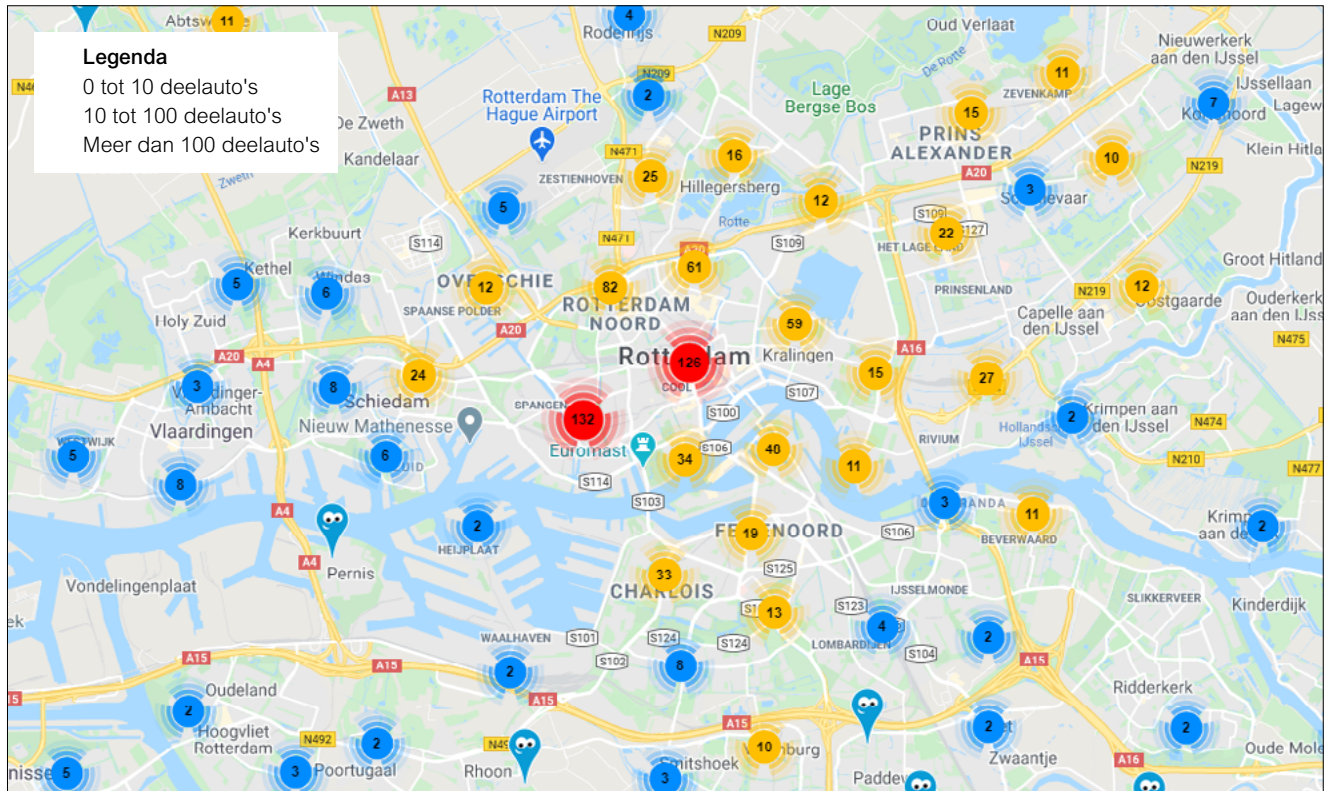
De deelauto's staan redelijk verspreid door de stad (zie afbeelding 2.9), waarbij de meeste deelauto's in de binnenstad staan.



Afbeelding 2.8: Aantal deelauto's in Rotterdam, van 2009 tot en met 2019 ³

² Bron: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/aanbod/aanbod-resultaat>

³ Bron: CROW, dashboard Autodelen, <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home>



Afbeelding 2.9: Momentopname in oktober 2020 van de spreiding van deelauto's in Rotterdam (bron: rijjeweg.nl)

Ontwikkelingen op het gebied van autodelen

Autodelen als onderdeel van deelmobiliteit is in ontwikkeling. Enkele ontwikkelingen die invloed hebben op autodelen zijn:

- **Mobiliteitstransitie in gebiedsontwikkelingen:** Deelmobiliteit, waaronder deelauto's, maakt steeds vaker deel uit van gebiedsontwikkelingen.
- **Ontstaan van mobiliteitshubs met deelmobiliteit:** De ontwikkeling van grotere of kleinere vervoersknooppunten waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen neemt toe. Autodelen is bij deze hubs in ontwikkeling, denk daarbij aan centrale punten in woonwijken, OV-knopen en P+R-locaties.
- **Mobility-as-a-Service (MaaS) is in opkomst:** Het eenvoudig kunnen reserveren (via de mobiele telefoon en apps) en betalen van een complete reis maakt het voor reizigers makkelijker om een deelauto te gebruiken.
- **Groei van free-floating autodelen:** Door de technische mogelijkheden wordt het free-floating autodelen steeds populairder en eenvoudiger. Bij dit deelautoconcept gebruiken de deelautoaanbieders geen vaste autodate-parkeerplaatsen.
- **(Stadsbrede) parkeervergunningen:** Door de free-floating deelautoaanbieders worden steeds meer aanvragen gedaan voor stadsbrede parkeervergunningen. Deze vergunning geldt voor het gehele gereguleerde gebied. Daarnaast willen deze aanbieders ook graag regionaal

- (binnen de MRDH) en landelijk opereren, waardoor er ook vraag is naar regionale of landelijk geldende parkeervergunningen. Ook vragen bewoners en bedrijven om meer flexibiliteit van de 'eigen' parkeervergunning door in meerdere sectoren te kunnen parkeren.
- **Aanscherpen (flexibilisering) parkeernormen:** vooral in stedelijke gebieden is de verdichtingsopgave op het gebied van woningbouw groot. Door aanscherping van het parkeerbeleid en flexibilisering van de parkeernormen neemt het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen af.
- **Diversiteit van voertuigen:** De ontwikkeling van nieuwe en andersoortige voertuigen staat niet stil. Niet alle deelauto's zijn per definitie traditionele personenauto's. Een voorbeeld hiervan is de Birò, welke wordt ingezet als deelauto door Lev (kleine elektrische deelauto's). De komende jaren zal de diversiteit van voertuigen verder toenemen.

2.3 Effecten van autodelen

Nederland telde in 2019 naar schatting 515.000 autodelers. Tot op heden is maar beperkt (recent) onderzoek uitgevoerd naar de effecten van autodelen. In Nederland heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) in 2015 een landelijke studie verricht naar autodelen (vooral gericht op de traditionele vorm van autodelen). Het Planbureau voor de

Leefomgeving (PBL) heeft tevens in 2015 de effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot onderzocht. Verder hebben het CROW en de gemeente Amsterdam onderzoek uitgevoerd naar autodelen. De inzet van meer deelauto's in Rotterdam kan een bijdrage leveren aan de kennis over de effecten van autodelen in Nederland.

Effecten van stationbased autodelen:

Uit de resultaten uit bovengenoemde onderzoeken⁴ zijn drie effecten te benoemen:

- **Stationbased-autodelers bezitten minder eigen auto's**

Gemiddeld staan auto's 23 uur per dag stil (zo'n 95% van de tijd). Gebruikers van deelauto's bezitten ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen. De deelauto komt landelijk vooral in de plaats van een tweede of derde auto. Autodelen zorgt er hiermee voor dat er minder parkeerruimte nodig is en dat er een betere balans kan ontstaan van ruimtegebruik tussen functies in de openbare ruimte. Op de vraag hoeveel eigen auto's iedere deelauto vervangt is geen eenduidig antwoord te geven. De verschillende onderzoeken geven aan tussen de één en vijf. Kennisplatform CROW gaat zelfs verder en stelt in zijn factsheet autodelen dat één deelauto landelijk circa acht tot dertien auto's vervangt. Daarbij gaat het om circa vier tot zes auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus circa vijf tot zeven auto's die niet worden aangeschaft.

- **Stationbased-autodelers rijden minder kilometers**

Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruikmaken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddeld 1.600 kilometer per jaar). Voordat zij een auto deelden, hadden autodelers gemiddeld ongeveer één auto per huishouden; sinds het autodelen is dat gedaald naar 0,7 auto per huishouden. Autodelers rijden minder, omdat ze nu geen eigen auto (of geen tweede of derde auto) meer hebben; zij zijn daardoor selectiever (bewuster) in hun verplaatsingsgedrag en autogebruik, ook bij hun 'eigen' eerste auto. Sommige autodelers rijden meer dan voorheen: zij nemen nu vaker de auto in plaats van de fiets of het openbaar vervoer.

- **Stationbased-autodelen heeft een positief effect op de luchtkwaliteit**

Onderzoek van PBL onder autodelers, onder andere SnappCar, MyWheels, Greenwheels en car2go, wijst uit dat de emissies van onder meer CO₂, NOx en PM10 afnemen. Dit komt doordat er minder gereden wordt en doordat deelauto's over het algemeen ook kleiner, nieuwer en schoner zijn dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark. De door mobiliteit veroorzaakte CO₂-uitstoot is bij de autodelers gedaald met 8 tot 13%. Voor een deel komt dit doordat zij minder kilometers rijden; voor een deel doordat ze minder auto's bezitten. Bij de productie en sloop van auto's komt immers ook CO₂ vrij.

Effecten van free-floating autodelen:

De onderzoeken naar free-floating autodelen zijn beperkt. Op basis van beperkt onderzoek⁵ kan het volgende effect worden benoemd:

- **Free-floating-autodelers gebruiken de deelauto in plaats van de fiets of het OV**

Sommige autodelers rijden meer dan voorheen: zij nemen nu vaker de auto in plaats van de fiets of het openbaar vervoer. Op basis van ervaringen in andere Europese steden worden (met name free-floating) deelauto's ook gebruikt voor korte ritjes binnen de stad. Dit kan ertoe leiden dat het OV of de fiets minder gebruikt worden. Uit een tussenevaluatie (2013) van de gemeente Amsterdam naar de effecten van car2go blijkt dat de effecten gering zijn. car2go vervangt vooral ritten die eerst met het openbaar vervoer of met de auto werden gemaakt. Aan de andere kant helpt car2go bij de bewustwording dat je geen auto hoeft te bezitten om er een te kunnen gebruiken. Deze verdringing van de fiets en het OV, met name in de binnenstad, past niet bij de eerder beschreven ontwikkelingen in de mobiliteit. Voor inzicht in de (negatieve) effecten van (free-floating) autodelen is meer onderzoek nodig.

⁴ bron: <https://autodelen.info/cijfers-autodelen>, <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home>
PLB-notitie (Hans Nijland, Jordy van Meerkerk en Anco Hoen), Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot

⁵ bron: <https://autodelen.info/cijfers-autodelen>, <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home>
PLB-notitie (Hans Nijland, Jordy van Meerkerk en Anco Hoen), Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot

Effect deelautopilots of -ontwikkelingen in Rotterdam

Om de effecten in Rotterdam te onderzoeken zijn diverse pilots binnen ruimtelijke ontwikkelingen gestart. De meeste pilots lopen nog, hier zijn dus nog geen effecten van bekend.

Effect autodelen algemeen

Door de mogelijkheid om gebruik te maken van een deelauto zullen naar verwachting bewoners mogelijk hun autobezit aanpassen. Sommige bewoners doen bijvoorbeeld hun auto weg of schaffen er zelfs geen aan. Andere bewoners schaffen bijvoorbeeld geen tweede auto aan.

Met regelmaat ziet de gemeente Rotterdam bewoners het initiatief nemen om gebruik te maken van deelauto's. Hierbij gaat het over particulier autodelen of peer-to-peer. Een voorbeeld hiervan is in Bergpolder waar een deelautoaanbieder de bewoners (en gemeente) begeleidt.

Naar aanleiding van de aanpak van de parkeersituatie in Bergpolder is op verzoek van de gemeente een voorstel voor de promotie van elektrische deelauto's in de wijk gemaakt door de deelautoaanbieder Buurauto. Het voorstel van Buurauto betrof het plaatsen van een vijftal elektrische deelauto's in Bergpolder voor een periode van minimaal twaalf maanden en het voeren van een drie maanden durende bewustwordingscampagne. Als tegenprestatie werd aan de deelnemers gevraagd om een kort verslag te maken van hun ervaringen. Buurauto heeft voor de PR en marketing en alle overige met de inzet van de vijf deelauto's gemoeide kosten gezorgd. De gemeente heeft medewerking verleend bij het verkrijgen van de benodigde parkeervergunningen, gereserveerde parkeerplaatsen en laadpalen.

Deze pilot heeft plaatsgevonden in de periode van december 2017 tot en met mei 2018. De pilot heeft een bijdrage geleverd aan de bewustwording in de wijk voor het gebruik van deelauto's. Momenteel zijn er opnieuw bewonersinitiatieven om deelauto's in te zetten in dit gebied.

3 Ambities van de stad en de opgaven voor autodelen



3.1 Beleidskaders in relatie tot deelauto's

Op basis van het strategisch beleid, verwoord in onderstaande Rotterdamse beleidskaders op het gebied van mobiliteit, nul emissie, openbaar vervoer, fiets en parkeren, is de relatie met de deelauto afgeleid. De volgende beleidskaders hebben een relatie tot deelauto's:

- Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR)
- Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA)
- Nul Emissie Mobiliteit
- OV-visie Rotterdam 2018-2040
- Fietskoers 2025
- Nota Betaald parkeren in Rotterdam 2019
- Uitvoeringsbesluit parkeren 2020
- Nota vergunningen deelmobiliteit.

In bijlage B is per beleidsdocument kort toegelicht wat het inhoudt en wat de relatie is met deelauto's.

3.2 Autodelen draagt bij aan de ambities van de stad

Een bereikbare stad is een stad waar mobiliteit kansen biedt voor alle Rotterdammers om te wonen, werken, leren, recreëren en spelen. Een stad waarin iedereen mee kan doen. Die voor inwoners, bezoekers en toeristen keuzes biedt om veilig te lopen, fietsen, het OV te pakken en auto te rijden. En dat op een gezonde en duurzame manier: met schone lucht, minder CO₂-uitstoot en het stimuleren van schone en gezonde vervoerwijzen.

Deelauto's als onderdeel van de deelmobiliteit kunnen bijdragen aan de mobiliteitstransitie in Rotterdam. Deelauto's dragen bij aan minder auto's in de stad, geven ruimte voor andere functies in het openbaar gebied en zorgen daardoor voor een prettige leefomgeving. Doordat elektrisch aangedreven of nul-emissievoertuigen worden ingezet en er bewust en minder auto wordt gereden in de stad, wordt minder CO₂ uitgestoten, wat zorgt voor een verbetering van

de luchtkwaliteit. Mobiliteitstransitie, deelmobiliteit en deelauto's maken daarom ook integraal deel uit van het Rotterdamse mobiliteitsbeleid.

Met bewoners en deelautoaanbieders wordt gewerkt aan verdere voorstellen om deelautogebruik te bevorderen en daarmee de parkeerbehoefte(-druk) te verminderen en de kwaliteit van de buitenruimte in de bestaande stad en nieuwe gebiedsontwikkelingen te bevorderen.

In Rotterdam krijgen ook deelauto's een prominentere rol om bij te kunnen dragen aan de ambities van de stad. De drie centrale opgaven voor autodelen tot 2030 in Rotterdam zijn, zie ook afbeelding 3.1:

- **Van bezit naar bewust gebruiken – minder autokilometers voor een schonere lucht**

Deelauto's dragen bij aan minder auto's in de stad. In een deeleconomie maken mensen ook bewuster een keuze om wel of niet te rijden. Deelauto's dragen bij aan het beperken van de groei van het aantal gereden autokilometers. Als gevolg van de vermindering van het aantal autokilometers en door het gebruik van schonere deelauto's, neemt ook de uitstoot in de stad af. Dit draagt bij aan de afspraak in het huidige coalitieakkoord van de Rijksoverheid en de gemeente om de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen.

- **Duurzaam ruimtegebruik – minder auto's voor het realiseren van de woningbouwopgave en een betere balans van functies in het openbaar gebied**

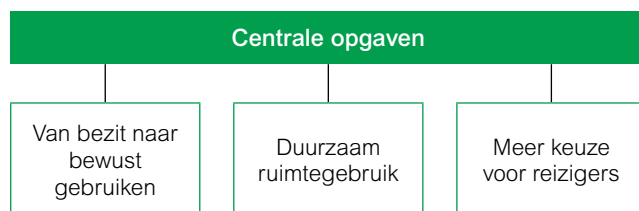
Door de groei van de stad komt er meer druk op de openbare ruimte. Meer mensen betekent meer mobiliteit en dus meer vraag naar wegen, fietspaden en parkeerplaatsen. Die ruimte is er niet, of is veel te duur. Doordat inwoners minder auto's bezitten ontstaat er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De ruimte die niet door rijdende of stilstaande auto's wordt gebruikt, kan worden benut voor onder andere meer groen, spelen en/of terrassen.

- **Meer keuze voor de reiziger – aanbieden van slimme, aantrekkelijke en concurrerende alternatieven voor een betere deur-tot-deur-mobiliteit (mobiliteitstransitie)**

Aan de Rotterdamse Klimaattafel Mobiliteit hebben bedrijven, organisaties en instellingen afgesproken (november 2019) om samen maatregelen te nemen om CO₂-uitstoot door het verkeer te verminderen en de mobiliteitstransitie te versnellen. Om die transitie mogelijk te maken, moet er een

goed alternatief voor de auto beschikbaar zijn, anders verloopt de transitie minder snel. De deelauto helpt daarbij door onder meer een schakel te zijn in de mobiliteitsketen.

Het aandeel deelauto's in de stad is nu nog (te) beperkt om een significante bijdrage te leveren aan de bovengenoemde opgaven. De effectiviteit van deelauto's kan pas goed in beeld worden gebracht als er meer zicht is op de effecten van deelauto's. De diverse pilots dragen hier nu al aan bij.



Afbeelding 3.1 Drie centrale opgaven voor deelauto's

3.3 Groeiambitie deelauto's in Rotterdam

Zoals in hoofdstuk 2 reeds beschreven waren er 51.000 deelauto's in Nederland in 2019. Dit is goed voor circa 0,6% van het totale aantal auto's (van 8,5 miljoen). Het percentage deelauto's verschilt overigens sterk tussen stedelijke en niet-stedelijke gebieden. In zeer sterk stedelijke gebieden ligt het percentage op bijna 2%. In niet-stedelijke gebieden is dit 0,1%.⁶

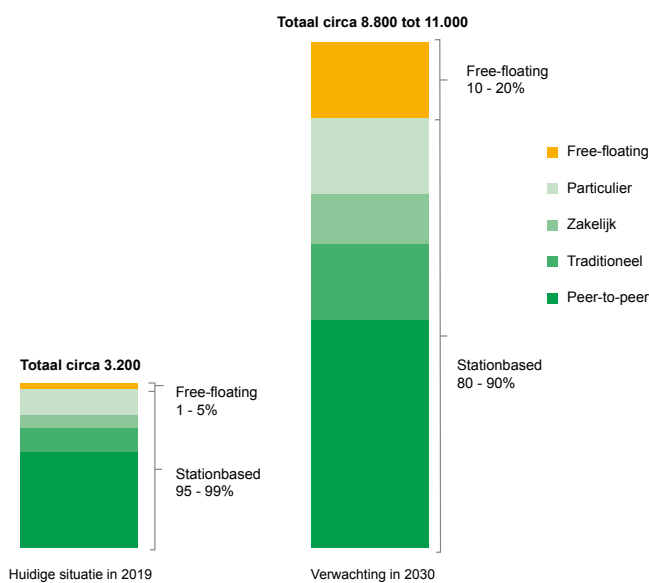
Vanuit de Green Deal Autodelen II wordt voor 2021 als doel gesteld om 100.000 deelauto's in Nederland te hebben. Dat is bijna een verdubbeling van het aantal deelauto's in 2019. Met een vergelijkbare groei (50.000 per drie jaar) zou dit op de langere termijn betekenen dat er in 2030 circa 250.000 deelauto's in Nederland zijn (circa 3% van het totaal aantal auto's). Hierover zijn echter nog geen afspraken gemaakt.

In Rotterdam waren in 2019 ca. 225.000 auto's, waarvan 3.200 deelauto's (1,4%). In 2019 was in Rotterdam het percentage deelauto's minder dan het percentage dat men gemiddeld zag in zeer sterk stedelijk gebied (namelijk 2%). Om deze achterstand in te halen, is dus een groei in het aantal deelauto's nodig. Daarnaast verwacht Rotterdam tot 2030 te groeien met 22.000 inwoners tot 660.000 inwoners. Rotterdam, als partner van de Green Deal Autodelen, wil als sterk stedelijk gebied ambitieuzer zijn dan het gemiddelde van Nederland. Daarnaast wil de stad voorkomen dat door

⁶ bron: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/aanbod/aanbod-resultaat>

de nieuwe inwoners er ongeveer 11.000 nieuwe auto's bijkomen. Rotterdam heeft daarom als groeiambitie dat in 2030 tussen de 4 en 5% van alle auto's deelauto's zijn. Bij een gelijkblijvend totaal aantal auto's komt dit neer op 8.800 tot 11.000 deelauto's in 2030.

Naar verwachting worden in 2030, net als nu, de meeste deelauto's via carsharing-platformen aangeboden (peer-to-peer), zie ook afbeelding 3.2. Een deel daarvan zal op openbaar gebied worden en kunnen worden aangeboden, daarnaast zullen veel deelauto's bij een ruimtelijke ontwikkeling (bouwplotgericht of gebiedsgericht) worden ingebracht als mobiliteitsoplossing. Ook is de verwachting dat de markt voor free-floating deelauto's toeneemt. Al moet dit systeem en de marktpotentie zich nog wel bewijzen. De meeste deelauto's zullen naar verwachting nog steeds vallen onder het concept stationbased.



Afbeelding 3.2 Verwachting verdeling deelauto's over verschillende concepten in 2030

Deze ambitie geldt voor Rotterdam als geheel. Daarbinnen heeft elk gebied zijn eigen opgave waar autodelen aan bij kan dragen. In bijlage A wordt per gebiedsindeling de opgave besproken en wordt beschreven welke ambitie voor deelauto's in dit gebied geldt. Voor de ambitie wordt onderscheid gemaakt in het concept van autodelen per doelgroep (bewoners, werknemers en bezoekers). In deze tabel wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden: binnenstad, stadswijk, buitenwijk, kleine kern, kantoorgebied, bedrijventerreinen, havengebied en OV-knooppunt

4 De Rotterdamse keuzes voor deelauto's



De Rotterdamse beleidskeuzes voor deelauto's dragen bij aan de drie centrale opgaven en het realiseren van de groeiambitie, zoals benoemd in hoofdstuk 3. Deze beleidskeuzes geven richting aan toekomstige besluiten en nader uit te werken plannen. Ze zijn aanvullend op bestaand beleid en op bestaande plannen. Om deze beleidskeuzes te implementeren wordt gebruikgemaakt van verschillende beleidsinstrumenten, deze zijn opgenomen in hoofdstuk 5 tot en met 7.

4.1 Van bezit naar bewust gebruiken

Minder autokilometers voor een schonere lucht.

1. Deelauto's bewust gebruiken, bij voorkeur voor de langere afstanden

Eén van de leidende principes in de RMA is ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV. Dit geldt met name voor de binnenstad, maar ook zoveel mogelijk voor de woonwijken. De deelauto kan een bijdrage leveren aan minder gereden autokilometers in de stad. Rotterdam wil het gebruik van deelauto's zoveel mogelijk koppelen aan langere ritten (langer dan 7,5 km), zodat de (elektrische) fiets of OV primair voor de 'kortere' ritten worden gebruikt. De deelautoaanbieders geven aan dat de gemiddelde ritlengte groter is dan deze 7,5 km (vooral bij stationbased). Tevens zien zij voldoende mogelijkheden om de korte ritjes te ontmoedigen (bijvoorbeeld door middel van een hoog starttarief).

Beleidskeuze

Rotterdam streeft er dan ook naar dat de komende jaren, wanneer het deelautosysteem vooral lokaal opererend is, de ritlengte van minimaal 50% van de deelautoritten boven de 7,5 km ligt. Wanneer het deelautosysteem regionaal is uitgerold (bijvoorbeeld MRDH-breed) wordt het aandeel korte ritten beperkt tot gemiddeld 25%. Monitoring van de deelautoritten, besproken tijdens de evaluatiemomenten met de deelautoaanbieders, maakt de gemiddelde ritlengte inzichtelijk (zie ook paragraaf 5.1).

2. Alle commerciële deelauto's in Rotterdam zijn uiterlijk in 2025 emissievrij

In het huidige coalitieakkoord van de Rijksoverheid én van de gemeente Rotterdam is de ambitie opgenomen om de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen. In de aanpak Nul Emissie Mobiliteit zet Rotterdam in op het versneld verschonen van specifieke groepen gebruikers in de personenmobiliteit. De deelauto is er daar één van. Het merendeel van de bestaande deelautoaanbieders biedt nu al elektrisch aangedreven voertuigen aan. Potentieel nieuwe deelautoaanbieders geven allemaal aan met elektrisch aangedreven voertuigen te willen starten. Doordat straks alle commerciële deelauto's emissievrij aangedreven worden en er door de opkomst van deelauto's naar verwachting minder 'eigen' auto's rondrijden, zal het Rotterdamse 'wagpark' verder vergroenen.

Beleidskeuze

In Rotterdam zijn in 2025 alle deelauto's in de stad elektrisch aangedreven. Bij nieuw aangeboden deelauto's (vanaf 1 januari 2021) dienen uitsluitend elektrisch aangedreven voertuigen ingezet te worden.

3. De gemeente Rotterdam, de Verkeersonderneming en de deelautoaanbieders werken aan gedragsverandering, waardoor deelauto's meer en vaker gebruikt worden

Dat deelauto's kunnen zorgen voor minder autokilometers en meer ruimte in de stad is mooi, maar het gebruik van deelauto's gaat niet vanzelf. Daar is een gedragsverandering bij reizigers (bewoners, werknemers en bezoekers) voor nodig.

De gemeente start in samenwerking met de Verkeersonderneming en aanbieders een gedragscampagne over de voordelen van het gebruik van deelauto's. Zij hebben aangegeven hier graag samen in op te willen trekken. Concreet kan hierbij gedacht worden aan een probeeractie deelauto's. Gedragsverandering gaat niet in één keer, maar volgt een proces van: opmerken, overwegen, uitproberen, gedrag vasthouden en ambassadeurschap. De Verkeersonderneming kan in al die fases van gedragsverandering van autobezit naar (deel)autogebruik een rol spelen. De gedragscampagne bestaat uit diverse activiteiten en acties gericht op bewoners en werknemers, gedacht kan worden aan:

Opvallen

- communicatie over de mogelijkheden van deelauto's
- belevingsacties zoals het 'mobiliteits-circus'

Overwegen

- keuzehulp deelmobiliteit
- communicatie over beschikbaarheid van deelauto's

Uitproberen

- uitprobeeraanbod voor bewoners
- reisproef bewoners (één maand gratis reizen met deelauto)
- uitprobeeraanbod bij bedrijven

Blijven doen

- deelautopool op bedrijventerreinen
- pop-up hubs met deelmobiliteit
- deelautoreistegoed bij inleveren kenteken

Ambassadeurs

- ambassadeurs met maatwerk ondersteunen
- delen van succesverhalen via mediakanalen

Beleidskeuze

Om de voorgenomen groeiambitie van 8.800 naar 11.000 deelauto's in 2030 te kunnen behalen, gaat de gemeente Rotterdam, in samenwerking met de Verkeersonderneming en de deelautoaanbieders, werken aan pilots (zoals een gedragscampagne) om de gedragsverandering bij de reizigers (bewoners, werknemers en bezoekers) te bewerkstelligen.



4.2 Duurzaam ruimtegebruik

Minder auto's voor het realiseren van de woningbouw-opgave en een betere balans van functies in het openbaar gebied.

4. In de binnenstad is de deelauto een aanvulling op de fiets en het OV

In de binnenstad is de parkeerdruk hoog, vanwege de grote dichtheid van bewoners en de grote hoeveelheid bezoekers. Zoals in het RMA beschreven, wordt in de binnenstad voornamelijk gewandeld, gefietst, of wordt het OV gebruikt. Het autogebruik en -bezit in de binnenstad dient laag te zijn. Deelauto's dienen niet concurrerend te zijn met fiets en OV, maar aanvullend op. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners en werknemers, en daarnaast de bezoekers.

Bewoners en werknemers

In de binnenstad woont de groeiende doelgroep mensen die geen eigen auto bezit. Ook staat nog veel verdichting van woningen in de planning in de binnenstad. Voor deze doelgroep is het van belang dat in de nabijheid van hun woning een deelauto beschikbaar is.

In de binnenstad heeft de gemeente Rotterdam meerdere openbare parkeergarages (stadsgarages). Voorbeelden hiervan zijn Schouwburgplein 1 en 2, Kruisplein, Boompjes, Kiphof en de Meent. De gemeente Rotterdam is voornemens om openbare parkeergarageabbonementen voor deelauto's uit te geven. Naast dat een garageabbonement in tegenstelling tot een straat-parkeervergunning vrij prijzig is, is parkeren (en laden) in garages geen vanzelfsprekendheid. Om het parkeren van deelauto's in parkeergarages mogelijk te maken is het nodig om:

- voertuigen toegang te verlenen tot de verschillende garages (abbonement en kentekenregistratie);
- gebruikers van deelauto's toegang te verlenen tot garages. Dit is momenteel nog niet mogelijk zonder parkeerkaart, maar zou in de toekomst bijvoorbeeld middels mobiele telefoons geregeld kunnen worden. Hiervoor is naar verwachting ook maatwerk per garage en per aanbieder nodig.
- de vindbaarheid van de voertuigen in garages te verbeteren. Met name daar waar de telefoonverbinding slecht is, kan het lastig zijn om de juiste locatie van het voertuig te vinden. Mogelijk dat voor stationbased voertuigen gedacht kan worden aan vaste parkeerplekken, hierbij is echter geen dubbelgebruik van deze plekken mogelijk.

- aandacht te besteden aan brandveiligheid bij het parkeren/opladen van elektrische deelauto's in garages. Door TNO wordt onderzocht hoe hiermee om kan worden gegaan. De huidige aanbeveling die de brandveiligheid verbetert, is het plaatsen van laadpalen nabij de ingang van parkeergarages. Ook kunnen elektrische auto's beter niet dicht bij de ventilatie worden gezet, om te voorkomen dat bij brand giftige verbrandingslucht wordt verspreid.

Bezoekers

Veel bezoekers aan Rotterdam brengen een bezoek aan de binnenstad. Het huidige gemeentelijk beleid is erop gericht zo min mogelijk auto's op straat te parkeren en zoveel mogelijk in parkeergarages. Dit wordt afgedwongen, doordat het uurtarief straat-parkeren relatief hoog is ten opzichte van het uurtarief voor parkeren in stadsgarages. Bezoekers aan Rotterdam die aankomen met een (deel) auto moeten gestimuleerd worden om gebruik te maken van de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad. Hier moeten voldoende mogelijkheden (capaciteit en laadvoorziening) zijn voor het parkeren van deelauto's.

Beleidskeuze

Door deelauto's in parkeergarages te parkeren is de zichtbaarheid minder dan op straat, dit kan nadelig zijn voor de bekendheid en bewustwording van deelauto's. Voor het vergroten van de zichtbaarheid van deelauto's en de nadere uitwerking van verschillende issues zoals hierboven genoemd, wordt vooralsnog gekozen om een beperkt aantal deelauto's in de binnenstad op straat te laten parkeren. Hierbij wordt in de openbare ruimte met name ingezet op free-floating deelauto's. Free-floating deelauto's hebben namelijk geen vaste parkeerplaats, dus kan de parkeerplaats ook door andere auto's gebruikt worden. Daarnaast worden bewoners gemotiveerd om hun privéauto te delen en/of hun auto weg te doen (zie beleidsuitgangspunt 3).

De gemeente Rotterdam is voornemens om openbare parkeergarageabonnementen voor deelauto's uit te geven. Om dit mogelijk te maken zijn er nog verschillende aandachtspunten.

Voor bezoekers van de binnenstad wordt ingezet op het gebruikmaken van P+R-voorzieningen aan de rand van de stad.

5. Buiten de binnenstad meer mogelijkheden voor deelauto's door maatwerk

Conform de ambities per deelautoconcept en gebiedstype (zie bijlage A) zijn hieronder voor verschillende gebieden de ambities wat betreft deelauto's benoemd.

In de **(oude) stadswijken** is veel ruimtegebrek. Free-floating deelauto's hebben het voordeel dat dubbel ruimtegebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Echter, bij slechte spreiding kunnen de voertuigen lokaal voor een verhoogde parkeerdruk zorgen. Met de inzet van de stationbased deelauto's (bewezen effectief en vertrouwd systeem) heeft de gebruiker meer zekerheid op een beschikbare parkeerplaats, immers zijn hiervoor vaste autodate-parkeerplaatsen. In de stadswijken wordt geen onderscheid gemaakt tussen bezoekers, werknemers en bezoekers.

In de **buitenwijken en de kleine kernen** bieden buurt- en wijkhubs met deelmobiliteit een goede locatie voor het aanbieden van deelauto's (en andere deelmobiliteit). In veel van deze gebieden geldt geen regulering van parkeren middels vergunningen. In de meeste gevallen is ruimtegebrek geen issue in deze gebieden. Omdat wordt ingezet op buurt- en wijkhubs, is het waarschijnlijker dat stationbased partijen in deze gebieden zullen opereren. Zij hebben immers meer zekerheid dat het voertuig weer wordt teruggebracht naar de plek van herkomst. In de buitenwijken en de kleine kernen wordt geen onderscheid gemaakt tussen bezoekers, werknemers en bezoekers.

In **kantoorgebieden en bedrijventerreinen** wordt ingezet op het gebruik van hubs met stationbased deelauto's voor werknemers. Het karakter van de meeste reizen zal immers two-way zijn. Idealiter kunnen bewoners in deze gebieden gebruikmaken van het zakelijke aanbod van deelauto's, bijvoorbeeld in de avonduren of in het weekend.

Bezoekers van deze gebieden kunnen middels een deelauto uit hun eigen gemeente of vanaf een OV-knoop naar deze gebieden reizen. Gezien vanaf een OV-knoop wordt de deelauto in dat geval ingezet als middel voor betere ketenmobiliteit en hiermee voor de last mile(s).

Beleidskeuze

In oude stadswijken wordt ingezet op een combinatie van free-floating en stationbased deelauto's. Voor de buitenwijken en kleine kernen is een aanpak met buurt- en wijkhubs een geschikte aanpak. Hier kunnen (stationbased) aanbieders hun voertuigen aanbieden op een vaste en voor de bewoners herkenbare plek. Tot slot wordt voor kantoorgebieden en bedrijven-terreinen ingezet op hubs met stationbased deelauto's voor werknemers. Waarbij wordt ingezet op dubbel gebruik van deze deelauto's door ze beschikbaar te stellen voor bewoners in de avonden en in de weekenden. Daarnaast worden bewoners gemotiveerd om hun privéauto te delen en/of hun auto weg te doen (zie beleidsuitgangspunt 3).

6. Deelauto's maken integraal deel uit van de planvorming bij herontwikkeling en nieuwe gebiedsontwikkelingen

Voor een projectontwikkelaar is het mogelijk om deels vrijstelling op de geldende parkeernorm te krijgen en daarmee parkeerruimte voor een ander doel te benutten. Dit is geregeld in de Nota parkeernormen waarin voor de auto (en fiets) flexibele parkeernormen zijn opgenomen. Door de inzet van deelmobiliteit kan vrijstelling worden verkregen en wordt een lagere parkeernorm gehanteerd.

Om bewoners van Rotterdam toch te voorzien in de behoefte aan een auto wanneer deze nodig is, bieden deelauto's een goede uitkomst. De bijbehorende vrijstelling is niet vrijblijvend en dient in een vroeg stadium van het proces door de ontwikkelaar en een deelautoaanbieder in samenwerking met gemeente te worden geïmplementeerd.

Beleidskeuze

Bij plannen voor herontwikkeling en gebiedsontwikkeling wordt bepaald op welke wijze deelauto's een bijdrage kunnen leveren aan de mobiliteitsbehoefte van de bewoners en op welke wijze deelauto's in de nadere planuitwerking worden meegenomen. Op basis daarvan wordt de vrijstelling op de parkeernorm bepaald. De inzet van deelauto's op basis van deze vrijstelling op de parkeernorm is niet vrijblijvend. Het aanbod van deelauto's bij dergelijke ontwikkelingen kan beschikbaar worden gesteld aan iedereen (openbaar) of enkel aan de bewoners en/of gebruikers van een bouwplot of gebied (niet-openbaar).

4.3 Meer keuze voor de reiziger

Aanbieden van slimme, aantrekkelijke en concurrerende alternatieven voor een betere deur-tot-deur-mobiliteit (mobiliteitstransitie).

7. Deelauto's dragen bij aan vervoersinclusiviteit van Rotterdam

In sommige Rotterdamse gebieden, zoals Rotterdam-Zuid, komt vervoersarmoede voor. Dit betekent dat inwoners zich minder goed kunnen verplaatsen (vanwege beschikbare modaliteiten, geld en/of culturele waarden en normen), waardoor ze minder makkelijk voorzieningen, winkels en banen kunnen bereiken.

Eén van de leidende principes van het RMA is dat 'iedereen mee kan doen'. Dit wordt bereikt door een verrijking van de mobiliteitskeuzes. Door het verrijken (vergroten van het aanbod) van de mobiliteitskeuze wordt Rotterdam (vervoers)inclusiever. De deelauto kan hier goed aan bijdragen. Met deelauto's kunnen meerdere mensen zonder een eigen auto te bezitten toch gebruikmaken van een auto indien gewenst. Meer voorzieningen, winkels en banen zijn daardoor bereikbaar.

De Verkeersonderneming werkt aan de mobiliteitstransitie en gedragsverandering en heeft daarvoor een aantal actieprogramma's en experimenten lopen. Een aantal daarvan zijn specifiek geënt op deelmobiliteit en/of vervoersarmoede. Een voorbeeld daarvan is het experiment de Rotterdamse MaaS-beleving, waarbij honderd mensen uit alle wijken en culturen vier maanden meededen met een experiment om zoveel mogelijk gebruik te maken van al het vervoer dat beschikbaar is in Rotterdam. Eén van de conclusies van dit experiment was dat mensen aangeven hun eigen auto blijvend te willen wegdoen als deelauto's en andere mobiliteit voldoende beschikbaar zijn.

Beleidskeuze

Samen met deelautoaanbieders en de Verkeersonderneming gaat de gemeente bekijken hoe de deelauto's bijdragen aan de vervoersinclusiviteit van Rotterdam.

8. Deelauto's maken integraal deel uit van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitshubs en MaaS

Een mobiliteitshub is een (knoop)punt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk. Op dit punt komen verschillende vervoerswijzen (en andere functies) samen. Een hub kan zowel een begin-, eind- als overstappunt van de reis zijn. Er worden in Nederland verschillende typen hubs gehanteerd. In Rotterdam bestaat nog geen eenduidige categorisering/typologie van hubs. In het project Merwe-Vierhavens (M4H) worden de typen hubs op drie aspecten onderscheiden:

- gebruik van de hub per dagdeel;
- mate en behoefte van deelmobiliteit;
- collectieve voorzieningen gekoppeld aan de hub.

Deelauto's kunnen deel uitmaken van de ontwikkeling van in principe alle soorten en typen hubs. Aanbieders geven aan dat deelauto's vooral in gebieden met hoge parkeerdruk ingezet kunnen worden en dat hubs bij voorkeur aansluiten op het OV-netwerk. De deelauto verzorgt vanaf de hub dan het gebied waar over het algemeen minder OV beschikbaar is (onder andere op bedrijventerreinen). Op korte termijn ziet de gemeente Rotterdam vooral dat deelauto's ingezet worden op hubs bij nieuwe ontwikkellocaties (zowel in openbaar gebied als in garages), bij OV-overstaplocaties en op wijk- en buurtgebonden hubs, om zo de parkeerdruk te verlagen of om minder parkeerplaatsen aan te hoeven leggen.

Daarnaast groeit landelijk het aanbod van Mobility-as-a-Service (MaaS). Er komen daarom ook steeds meer MaaS-platformen (in de vorm van een app) bij. Met deze MaaS-apps kan een reiziger makkelijk een reis plannen, boeken, reserveren, betalen en de reis maken. In Rotterdam is één van de zeven MaaS-pilots van start gegaan, waarbij Rotterdam, Den Haag en Rotterdam The Hague Airport samen optrekken. De deelautoaanbieders hebben aangegeven graag te participeren in deze of andere MaaS-initiatieven.

Beleidskeuze

Bij iedere nieuwe hub-ontwikkeling (lokaal of regionaal) moeten samen met de aanbieders de mogelijkheden van de inzet van deelauto's bekeken worden. Belangrijk is dat er bij de ontwikkeling van hubs rekening wordt gehouden met het ruimtebeslag van deelauto's (autodateplekken of deelautozone) en laadvoorzieningen. Doordat de ontwikkelingen met deelauto's en andere deelmobiliteit nu snel gaan, is het wenselijk een Rotterdamse strategie op hubs in relatie tot OV en deelmobiliteit op te stellen.

Rotterdam streeft ernaar dat op termijn alle deelautoaanbieders in de stad aangesloten zijn bij één of meerdere MaaS-platformen, waardoor het voor de reiziger makkelijker wordt gebruik te maken van de deelauto.

9. De gemeente Rotterdam werkt mee aan een regionaal deelautosysteem en zet zich actief in voor kennisontwikkeling en -deling

De gemeente Rotterdam werkt samen met andere gemeenten in de regio (MRDH) en de G5-gemeenten. Net als de deelautoaanbieders ziet de gemeente Rotterdam (en ook Den Haag) graag dat 'lokale' deelautosystemen zoveel mogelijk regionaal worden uitgerold. Op deze manier komt een deelautosysteem het beste tot zijn recht en draagt het optimaal bij aan de doelen van minder autobezit en autogebruik. Aanbieders zien hiervoor voldoende kansen om dit regionaal en daarbuiten (G5) te ontwikkelen. Op deze manier kunnen ze schaalvoordelen behalen, waardoor deelauto's op termijn goedkoper kunnen worden aangeboden.

Het autodelen en vooral het free-floating autodelen is een vrij nieuwe tak van sport die zich snel ontwikkelt. Zoals in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) is beschreven, wil Rotterdam een 'proeftuin' zijn voor nieuwe innovatieve mobiliteitsoplossingen. Rotterdam wil graag leren hoe deelauto's bijdragen aan de opgaven van de stad. Rotterdam werkt hierin samen en deelt deze kennis graag met anderen. De gemeente Rotterdam doet dit onder andere binnen de Greendeal Autodelen II en de Citydeal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling. Ten behoeve van de samenwerkingen en kennisontwikkeling deelt de gemeente Rotterdam een (geanonimiseerde) samenvatting van de evaluatie/monitoring van de verschillende aanbieders.

Beleidskeuze

De gemeente Rotterdam werkt mee aan een regionaal deelautosysteem en zet zich daarvoor in op de volgende manieren:

- samen met gemeente Den Haag in MRDH-verband onderzoek doen naar haalbaarheid, kansen en mogelijkheden van een regionaal autodeelsysteem-deelautosysteem;

- afspraken maken met G5 en Ministerie van I&W over uitwisselbare stadsbrede vergunningen. In eerdere gesprekken (G5) is echter aangegeven dat uitwisselbare stadsbrede vergunningen in praktische zin moeilijk te realiseren zijn, omdat iedere gemeente haar eigen parkeerbeleid voert (inclusief eigen Uitvoeringsbesluit parkeren en Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen). Dit geldt dus ook voor de handhaving op het parkeren door deelauto's en verrekening van parkeerkosten/-belasting.

Daarnaast zet Rotterdam zich actief in voor het ontwikkelen en delen van kennis. rondom autodelen.

5 Parkeervergunning en -abonnementen voor deelauto's

De beleidskeuzes uit hoofdstuk 4 zijn in dit hoofdstuk nader uitgewerkt in een juridisch beleidsinstrumentarium. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen parkeervergunning en -abonnementen voor deelauto's. Daar waar het parkeren in een stadsgarage betreft wordt gesproken over parkeerabonnementen. De kennis van en ervaring met deelauto's in garages is nog in ontwikkeling en wordt proefondervindelijk toegepast. Regelgeving over de parkeervergunningen autodelen is opgenomen in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

5.1 Parkeervergunning voor deelauto's

In de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen is het verlenen van parkeervergunningen geregeld. In het Uitvoeringsbesluit parkeren zijn de nadere voorschriften en beperkingen met betrekking tot het verlenen, intrekken, weigeren, de geldigheid en het gebruik van parkeervergunningen uitgewerkt. De voorwaarden en voorschriften voor de parkeervergunning voor deelauto's zijn ook hierin opgenomen. De procedure voor het aanvragen van parkeervergunningen is opgenomen in paragraaf 6.1.

Aantal parkeervergunningen voor commerciële deelauto's

In Rotterdam kunnen deelauto's buiten het gereguleerde parkeergebied net als gewone personenauto's zonder vergunning geparkeerd worden. Binnen het gereguleerde gebied is daarvoor wel een parkeervergunning nodig. Op dit moment zijn er twee typen parkeervergunningen voor deelauto's. Een sectorgebonden en een stadsbrede parkeervergunning. Met de sectorgebonden parkeervergunning kunnen deelauto's alleen in één specifieke pakteersector worden geparkeerd (ideaal voor stationbased deelauto's). Met een stadsbrede parkeervergunning kan in het hele gereguleerde gebied worden geparkeerd. In totaal zijn er op dit moment circa 375 parkeervergunningen voor commerciële deelauto's verleend. Daarvan is 57% sectorgebonden en 43% stadsbreed.

Stationbased

Stationbased deelauto's maken gebruik van een toegewezen vaste parkeerplaats. Deze vaste parkeerplaats wordt op basis van een parkeerbesluit ingericht en aangeduid met

een bord P-vergunninghouders (bord E9 van bijlage 1 van het RVV 1990) en een onderbord met de tekst "Autodate". Bij een vaste parkeerplaats met een laadpunt wordt één parkeerplaats ingericht voor een deelauto en een tweede parkeerplaats voor openbaar laden door elektrische voertuigen (zie in het "Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen" de nadere informatie over inrichting laad- en autodate-parkeerplaatsen). Dit systeem is al jaren een beproefd concept in Rotterdam. De inwoners zijn ermee bekend en het systeem zorgt voor weinig reuring en overlast. Voor de huidige sectorgebonden parkeervergunningen voor stationbased deelautoaanbieders wordt bij elke aanvraag bekeken wat hierin in die wijk/buurt op basis van het vergunningenplafond mogelijk is.

Voor dit concept is een sectorparkeervergunning nodig of zelfs geen vergunning als het buiten gereguleerd gebied is. Hierdoor is door de stad heen sprake van een spreiding van de druk op de parkeercapaciteit. De gemeente Rotterdam wil dat de beschikbaarheid van stationbased deelauto's de komende jaren toeneemt in de stad. De gemeente wil daar een actievere rol in gaan spelen. Hoe deze actievere rol eruitziet wordt later onder meer in het kader van het Rotterdams Klimaatakkoord, in overleg met de aanbieders, nader uitgewerkt.

Free-floating

Free-floating deelauto's zijn niet gebonden aan een vaste parkeerplaats, deze voertuigen kunnen gebruikmaken van verschillende parkeerplaatsen binnen een sector of stad. Deze relatief nieuwe vorm van deelauto's moet zich komende jaren nog bewijzen, wat betreft gebruik, spreiding over de stad en mogelijke overlast. Momenteel is in circa de helft van de parkeersectoren het vergunningenplafond bereikt en bestaat hierdoor een wachtlijst voor een parkeervergunning. Vooral in de binnenstad en de oude stadswijken komen veel bewoners (en bedrijven) niet in aanmerking voor een tweede vergunning. Omdat naar verwachting de free-floating deelauto's in deze sectoren voornamelijk gebruikt zullen worden, neemt de parkeerdruk hier ook het snelste toe. Voor deze vorm van deelauto's stelt de gemeente Rotterdam daarom een limiet in. Voor 2021 is het aantal stadsbrede deelautovergunningen voor free-floating deelauto's gemaximeerd op zeshonderd.



Daarbij gaat de gemeente uit van circa drie tot vijf aanbieders met maximaal tweehonderd deelauto's. De gemeente gaat uit van verschillende aanbieders. Verschillende aanbieders betekent meer keuzevrijheid voor de gebruikers. Aanbieders hebben ieder hun eigen aanbod, met verschillende autotypen. Door deze ruimte te bieden is er ook meer ruimte voor concurrentie. Dit heeft naar verwachting een positief prijseffect voor de gebruikers.

In 2021 wil de gemeente bekijken hoe dit systeem past binnen Rotterdam en of het bijdraagt aan de doelen van de stad en de opgaven voor autodelen. Als dit het geval is, kan het aantal beschikbare parkeervergunningen voor free-floating deelauto's in 2022 en/of daarna worden uitgebreid. Uitbreiding is naar verwachting nodig om aan de gestelde groeiambitie te kunnen voldoen.

Handhaving

Free-floating deelauto's maken geen gebruik van een vaste parkeerplaats. Stationbased deelauto's maken wel gebruik van een vaste parkeerplaats. De vaste parkeerplaatsen zijn voorzien van een verkeersbord en onderbord "Autodate". Voor de gebruiker van een stationbased deelauto is het handig om te weten waar de auto staat geparkeerd en dat na een reis deze vaste parkeerplaats niet bezet is. De handhaving van foutgeparkeerde auto's en voertuigen zonder een daarvoor geldige vergunning op een vaste autodate-plek is voor dit type deelauto's van essentieel belang.

Rotterdam zet scanauto's in om te controleren of voldoende parkeergeld is betaald of dat het voertuig een geldende parkeervergunning heeft. Als blijkt dat niet of te weinig is betaald of geen geldende vergunning voor het voertuig

aanwezig is, wordt er een naheffingstoeslag parkeerbelasting van de gemeente opgelegd. Wanneer een verkeersover-treding wordt begaan door een bestuurder van een voertuig (bijvoorbeeld parkeren op de stoep), kan de politie of BOA-handhaver hiervoor een boete geven (gericht aan de betreffende aanbieder).

De (scan)handhaving is voor geparkeerde deelauto's niet anders dan voor andere geparkeerde auto's in Rotterdam. Regels over handhaving zijn te vinden op de website van de gemeente Rotterdam:

- <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/parkeren-op-straat/>
- <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/betaald-parkeren/>

Handhaving bij vaste plekken met een laadpunt

In het "Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen" is opgenomen dat uit de gebruiks-data van het bestaande openbare laadnetwerk blijkt dat tot nu toe excessief laadpaalkleven nog niet op grote schaal gebeurt. Omdat elektrisch rijden nog steeds in ontwikkeling is, wil Rotterdam niet door middel van beprijzen het laadpaalkleven tegengaan. Het is van belang om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij steeds hogere bezetting van het laadnetwerk.

Hierdoor wordt uitgegaan van de inzet van positieve prikkels om de auto te verplaatsen om zo excessen in laadpaalkleven (>24 uur aangesloten) tegen te gaan. Zolang een aangesloten elektrisch voertuig geen andere elektrische rijder belemmert in het laden, kan een langere connectie-tijd benut worden voor flexibel laden.

5.2 Parkeerabonnementen voor deelauto's in stadsgarages

Op dit moment zijn er twee typen abonnementen voor deelauto's. Het onbeperkte abonnement (24/7) tegen een vast tarief en het flexibele abonnement waarbij er betaald wordt voor het aantal geparkeerde uren. In beide gevallen betreft dit geen gereserveerde plaats, mocht dit gewenst zijn vindt er een toeslag plaats van 25%, omdat een gereserveerde plaats niet door andere doelgroepen kan worden gebruikt.

Stationbased

Het plaatsen van deelauto's binnen een gebiedsontwikkeling is er op dit moment op gericht om de herkenbaarheid van deelauto's op straat te faciliteren. Het doel is deze na verloop van tijd zoveel mogelijk in stadsgarages te stallen. Met het faciliteren van deelauto's in de garages ontstaat er meer ruimte in het openbaar gebied voor bijvoorbeeld groen en terrassen.

Bij nieuwbouwontwikkeling waarbij deelauto's in een te bouwen stadsgarage gefaciliteerd worden, is het zaak in een vroeg stadium afspraken te maken tussen de gemeente, de ontwikkelaar en mogelijke deelautoaanbieder(s). Onder meer over het aantal af te nemen parkeerplaatsen. De gemeente is niet altijd eigenaar van de grond waarop de stadsgarage wordt gerealiseerd. Als gevolg hiervan kunnen de gestelde ambities van een ontwikkeling sterk verschillen en daarmee van invloed zijn op het vervolg van het totale project. Verder speelt hierbij mee dat de inzet van een aantal deelauto's in de stadsgarage in de vorm van een vrijstelling op de parkeereis in de Beleidsregeling parkeernormen voor de auto en de fiets Rotterdam 2018 juridisch niet vrijblijvend is.

Bij een bestaande bouwontwikkeling is de opname van deelauto's in een stadsgarage bij een functieverandering of renovatie ook juridisch gekoppeld aan deze beleids-regeling. Ook hier is het van belang dat er in een vroeg stadium afspraken over de deelmobiliteit worden gemaakt met de deelautoaanbieder en de eigenaar/beheerder van de stadsgarage of wijkstallingsgarage.

Het stationbased deelautoconcept gaat uit van een plek in een specifieke stadsgarage. Ervaring op straat laat zien dat stationbased deelauto's langer een parkeerplaats bezet houden dan een free-floating deelauto. De lagere turnover van een parkeerplaats bij stationbased komt in een stadsgarage niet ten gunste van de exploitatie hiervan.

Free-floating

Het deelautoconcept free-floating heeft geen vaste plek en bij goed functioneren van het concept, bezet het minder lang een parkeerplaats. Dit concept lijkt op dit moment gunstiger voor de exploitatie van een stadsgarage. Daar waar we zien dat de parkeerdruk ten gevolge van free-floating deelauto's op straat sterk toeneemt, kan het door de gemeente beschikbaar stellen van parkeerplaatsen in stadsgarages uitkomst bieden.

Ook bij dit concept dienen in een vroeg stadium, aan de hand van de parkeereis bij een gebiedsontwikkeling(en) of overige bouwinitiatieven in het gebied, afspraken te worden gemaakt over het aantal te reserveren parkeerplaatsen in een parkeergarage.

6 Procedures



In dit hoofdstuk wordt beschreven welke procedurele beleidsinstrumenten worden ingezet ter ondersteuning van de beleidskeuzes uit hoofdstuk 4. Verschillende procedures komen aan bod: de aanvraagprocedure parkeervergunningen, de procedure rondom inzet van deelauto's per verschijningsvorm en de procedure plaatsing van laadpalen ten behoeve van deelauto's.

6.1 Aanvraagprocedure parkeervergunningen

In deze paragraaf staat beschreven hoe het proces voor de aanvraag van de parkeervergunning voor deelautoaanbieders eruitziet.

Free-floating nieuw of uitbreiding

Bij de aanvraagprocedure voor nieuwe free-floating deelautoaanbieders of bij een uitbreiding van het aantal stadsbrede parkeervergunningen voor bestaande aanbieders gelden de volgende voorwaarden:

- De volledig ingediende aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst (zie stap 1). Nieuwe aanbieders mogen met maximaal tweehonderd parkeervergunningen starten of als bestaande aanbieder tot dit

aantal uitbreiden. Voor alle free-floating aanbieders tezamen geldt een limiet (vergunningenplafond). Na één jaar vindt een evaluatie plaats. De resultaten daarvan worden meegenomen in de overweging of het vergunningenplafond naar boven kan worden bijgesteld.

- De aanbieder heeft tot drie maanden na afgifte van de parkeervergunningen de tijd om de voertuigen op straat aan te bieden, zodat niet onnodig de markt bezet wordt gehouden. Als dit na deze drie maanden niet haalbaar is gebleken, kunnen, na gesprek met de aanbieder, de parkeervergunningen worden ingetrokken.
- De gemeente bericht aanbieders minimaal vier weken vooraf op welke datum en welk tijdstip de aanvraag ingediend kan worden. De behandeling van de aanvraag en selectie tot het verlenen van de parkeervergunning neemt maximaal zes weken in beslag.

De procedure bestaat uit de volgende drie stappen:

Stap 1 Aanvragen van de parkeervergunning(en)

De aanbieder dient de vergunningaanvraag samen met de benodigde vereisten (zie Uitvoeringsbesluit parkeren) in via de website van de gemeente Rotterdam. Dit gebeurt via een daartoe bestemd aanvraagformulier op www.rotterdam.nl.

rotterdam.nl. De volledig ingediende aanvragen worden vervolgens behandeld op volgorde van binnenkomst. De deelautoaanbieder ontvangt over zijn aanvraag een ontvangstbevestiging.

Stap 2 Beoordelen van aanvraag

Als blijkt dat de aanvraag niet volledig is, wordt de aanbieder in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van twee weken de ontbrekende of onvolledige documenten aan te leveren. Als de aanvraag niet tijdig en/of niet volledig wordt aangevuld, wordt deze buiten behandeling gesteld en wordt de aanvrager hierover bericht.

De beoordeling van de aanvraag wordt in behandeling genomen door de afdeling Mobiliteit van het cluster Stadsontwikkeling (SO) van de gemeente Rotterdam. Binnen vier weken na de datum van in behandeling name van de aanvraag wordt op basis van de volgorde van binnenkomst aanvraag, voorwaarden en voorschriften (zie Uitvoeringsbesluit parkeren) besloten of een aanbieder in aanmerking komt voor de parkeervergunning(en). Daarnaast wordt het exploitatieplan (toetsing SO) getoetst, enkel bij goedkeuring van dit exploitatieplan komt de aanbieder in aanmerking voor de parkeervergunning(en). De aanbieders worden bericht over het wel of niet in aanmerking komen voor de parkeervergunning(en).

Voorafgaand aan de verlening van de parkeervergunning kan de aanbieder uitgenodigd worden om de aanvraag en het exploitatieplan toe te komen lichten. Op deze manier wordt gewaarborgd dat het deelsysteem op een zorgvuldige manier wordt uitgerold over Rotterdam.

Stap 3 Verlenen van de parkeervergunning(en)

Van de aanbieders die in aanmerking komen voor de parkeervergunning(en) wordt bepaald hoeveel parkeervergunningen verstrekt kunnen worden. Dit is afhankelijk van het maximum aantal beschikbare parkeervergunningen in verband met het vergunningenplafond.

Als het aangevraagde aantal parkeervergunningen op basis van de volgorde van binnenkomst hoger ligt dan het vergunningenplafond, dan wordt een deel van de aangevraagde parkeervergunningen tot het plafond gehonoreerd en wordt het overige deel van de aangevraagde parkeervergunningen, boven het vergunningenplafond, van deze aanbieder afgewezen.

Het kan voorkomen dat vergunningen worden ingetrokken of aanbieders zich terugtrekken. Dit betekent dat er weer ruimte vrijkomt voor het aanvragen van parkeervergunningen. De ruimte die hierbij ontstaat komt vrij voor de toegewezen aanbieders die nog niet het maximum aantal van tweehonderd parkeervergunningen hebben bereikt en hun parkeervergunningen willen uitbreiden. In geval van uitbreiding van het aantal parkeervergunningen voor een aanbieder die reeds over één of meerdere parkeervergunningen beschikt, bepaalt het moment van aanvragen van deze uitbreiding de plaats van een aanbieder op de lijst van toegewezen aanbieders.

Het aantal beschikbare parkeervergunningen (binnen het aangevraagde aantal) wordt verstrekt door de afdeling Parkeervoorzieningen van het cluster Stadsbeheer (SB). Na ontvangst van de parkeervergunning(en) kan de aanbieder vervolgens starten.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie na één jaar wordt bepaald of er ruimte is het vergunningenplafond te verhogen. Als hier aanleiding voor is, wordt een nieuwe aanvraagprocedure parkeervergunningen deelauto's doorlopen.

Stationbased nieuw of uitbreiding

Bij de aanvraagprocedure voor nieuwe stationbased deelautoaanbieders of bij een uitbreiding van de vloot van bestaande aanbieders gelden de volgende spelregels:

- De volledig ingediende aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst (zie stap 1).
- De aanbieder heeft tot drie maanden na afgifte van de parkeervergunningen de tijd om de voertuigen op straat of in de stadsgarage aan te bieden, zodat niet onnodig de markt bezet wordt gehouden. Als dit na deze drie maanden niet haalbaar is gebleken, kunnen, na gesprek met de aanbieder, de parkeervergunningen worden ingetrokken.
- De behandeling van de aanvraag en het verlenen van de parkeervergunning neemt maximaal zes weken in beslag.

De procedure bestaat uit de volgende drie stappen:

Stap 1 en stap 2 zijn gelijk aan die van de aanvraagprocedure voor nieuwe free-floating deelautoaanbieders of bij een uitbreiding van het aantal stadsbrede parkeervergunningen voor bestaande aanbieders. De benodigde vereisten voor stationbased deelauto's zijn opgenomen in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

Stap 3 Aanvragen en verlenen van parkeervergunningen

De aanbieders die een goedgekeurde aanvraag hebben en dus voldoen aan de vereisten uit het uitvoeringsbesluit kunnen in aanmerking komen voor de parkeervergunning(en). Het betekent niet automatisch dat aan deze aanbieders direct het volledig aangevraagde aantal verstrekt wordt. Bij elke aanvraag wordt bekeken wat hierin in de betreffende wijk/buurt of stadsgarage mogelijk is. Voorafgaand aan het verlenen van de parkeervergunning op straat dient voor de aangevraagde locatie(s) een parkeer-/verkeersbesluit te worden vastgesteld.

Het aantal beschikbare parkeervergunningen (of binnen het aangevraagde aantal) wordt verstrekt door de afdeling Parkeervoorzieningen van het cluster Stadsbeheer (SB). Na ontvangst van de parkeervergunning kan de aanbieder vervolgens starten.

Free-floating en stationbased bestaand zonder uitbreiding
Voor de bestaande free-floating en stationbased deelauto-

aanbieders blijven de parkeervergunningen van kracht. Met dien verstande dat ook zij zich dienen te houden aan de beleidsregels zoals opgenomen in de Nota beleid en vergunningen deelauto's, alsook aan de voorschriften en beperkingen zoals per 2021 opgenomen in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

6.2 Procedure rondom inzet deelauto's per verschijningsvorm

De procedure rondom de inzet van deelauto's is mede afhankelijk van de verschijningsvorm van de deelauto's. Voor elke verschijningsvorm kan de te doorlopen procedure tussen de gemeente, ontwikkelaar en deelautoaanbieder(s) er anders uitzien, dit is weergegeven in Tabel 6.1. In deze tabel is de procedure op hoofdlijnen weergegeven, uiteraard kan dit per geval afwijken. Nadere invulling van de concreet te doorlopen procedures worden in een later stadium opgesteld.

Tabel 6.1 Procedure rondom inzet van deelauto's per verschijningsvorm

Verschijningsvorm	Deelautoaanbieder(s)	Ontwikkelaar(s)	Gemeente
Aanbiedersgericht	Initiatiefnemer 1. Intakegesprek met gemeente 2. Exploitatieplan opstellen 4. Start autodelen		1. Intakegesprek met aanbieder 3. Aanvraagprocedure parkeervergunningen en mogelijk verstrekken vergunningen (binnen plafond)
Bouwplotgericht	2. Gesprek(ken) met ontwikkelaar(s) 3. Exploitatieplan opstellen 6. Start autodelen	Initiatiefnemer 1. Intakegesprek met gemeente 2. Gesprek(ken) met aanbieder(s) 4. Locatie-overeenkomst met aanbieder(s)	0. Vaststellen parkeereis/ mobiliteitseis o.b.v. bouwopgave 1. Intakegesprek met ontwikkelaar(s) 5. Aanvraagprocedure parkeervergunningen en mogelijk verstrekken vergunningen (binnen plafond) en locatie-overeenkomst
Gebiedsgericht	2. Gesprek(ken) met ontwikkelaar(s) 3. Exploitatieplan opstellen 6. Start autodelen	Initiatiefnemer 1. Intakegesprek met gemeente 2. Gesprek(ken) met aanbieder(s) 4. Locatie-overeenkomst met aanbieder(s)	0. Opstellen gebiedsvisie, mobiliteitsstrategie en kaders/ randvoorwaarden deelmobiliteit en hubs 1. Intakegesprek met ontwikkelaar(s) 5. Aanvraagprocedure parkeervergunningen en mogelijk verstrekken vergunningen (binnen plafond)

Naast de bovengenoemde verschijningsvormen en initiatiefnemers kan het ook zo zijn dat het initiatief vanuit bewoner(s) komt. Bewoners kunnen ervoor kiezen de eigen auto weg te doen en eventueel met andere buurtbewoners autodelen te introduceren. Na een bewonersinitiatief bekijkt de gemeente op welke manier ze de bewoner(s) hierbij kan helpen.

6.3 Procedure plaatsing van laadpalen ten behoeve van deelauto's

In het 'Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' staat het laadbeleid van de gemeente beschreven. De verwachte groei van het aantal elektrische auto's zal ook leiden tot een grotere laadbehoefte. Deze groeiende laadbehoefte is deels op te vangen door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfra, maar zal ook verlangen dat de laadinfrastructuur in de stad verder wordt uitgebreid. De groeiende vraag naar laadpunten brengt uitdagingen met zich mee, zoals de combinatie met

de energietransitie en de ruimtelijke inpassing van laadpunten in de stad. Het uitgangspunt van dit aangepaste laadkader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer. Het laadkader biedt voldoende flexibiliteit voor opschaling. Het is Rotterdams beleid om door middel van de reguliere laders en snelladers (≥ 50 kW voor specifieke doeleinden en doelgroepen) te plaatsen om de transitie naar elektrisch rijden te ondersteunen.

Een reguliere lader wordt geplaatst wanneer er voldoende vraag is naar het opladen van elektrische voertuigen. Het vraaggestuurd plaatsen wordt voortgezet en is een combinatie geworden van aanvragen door e-rijders, analyse van gebruik bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per gebied. Bijplaatsing wordt overwogen wanneer de druk op een laadpaal hoog is. Wanneer een nieuwe e-rijder een aanvraag doet, wordt er gekeken of er binnen 200 meter loopafstand al een laadpunt staat met ruimte om te laden. Als dit het geval is wordt de e-rijder naar deze laadpaal doorverwezen. Met nieuwe, innovatieve



laadpunten in de openbare ruimte blijft geëxperimenteerd worden, zoals op dit moment met lantaarnpalen die geïntegreerd worden met een oplaadpunt en slimme laadpleinen.

Belangrijke randvoorwaarden voor het openbare laadnetwerk blijven, zo wordt er gebruikgemaakt van groene stroom en kan de laadinfrastructuur door middel van flexibele aansturing worden ingezet om het energienet beter te benutten en flexibel in te zetten. Op locaties waar veel geladen zal worden voor bedrijfsvoering zoals onder andere voor stadsdistributie, taxi's, groepsvervoer of deelauto's zonder vaste plek (free-floating), kan de gemeente opdracht geven voor het plaatsen van één of meerdere laadpalen. De keuze voor de locatie en het plaatsen van de openbare laadpunten is maatwerk en moet zorgvuldig in een vroeg stadium van het proces met de gemeente worden afgewogen. Voor stationbased wordt verwacht dat de aanbieder zelf zijn behoefte aangeeft.

Aanbieders van deelauto's hebben aangegeven dat het aanvragen van meerdere laadpalen tegelijk een tijdrovend proces is. Zij zien graag dat aanvragen van laadpalen (en parkeervergunningen) efficiënter verloopt en dat het mogelijk is dat er realtime en zeven dagen in de week geautomatiseerd kentekenwijzigingen doorgevoerd kunnen worden. Ook zien zij bij voorkeur een koppeling tussen beide processen. De gemeente Rotterdam onderzoekt of en in welke mate deze processen in de toekomst efficiënter ingericht kunnen worden.

7 Communicatie, informatie en bewustwording



Communicatie, informatie en bewustwording zijn essentiële onderdelen om de deelautoconcepten meer onder de aandacht te brengen en zodoende het gebruik hiervan te vergroten. De communicatie over deelauto's sluit aan op de kernboodschap van deelmobiliteit in brede zin. Deze kernboodschap is nog in ontwikkeling.

De gemeente Rotterdam richt haar communicatie(boodschappen) voor deelauto's in per doelgroep, per gebied en per doelstelling. Op basis hiervan worden de juiste communicatiemiddelen en -kanalen om de doelgroep te bereiken bepaald. Dit is opgenomen in onderstaande tabel. Een van de belangrijkste communicatiemiddelen hierin is de webpagina van de gemeente.

Webpagina

Voor meerdere doelgroepen wordt een webpagina met informatie over autodelen op Rotterdam.nl verder uitgewerkt. Op deze pagina wordt informatie gedeeld:

- over de ambities/opgaven voor de stad voor deelauto's;
- voor gebruikers (bewoners, bezoekers) van deelauto's, bijvoorbeeld over de typen deelautoconcepten en de beschikbare deelautoaanbieders;
- voor bedrijven, bijvoorbeeld met algemene informatie over parkeervergunningen en de laadinfrastructuur. De gedetailleerde informatie kan opgevraagd worden bij de gemeente.

Doelgroep	Doel	Mogelijke middelen
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> - Informatievoorziening over deelmobiliteit. - Bewustwording over mogelijkheden deelmobiliteit, eventueel ingericht per gebied (zie bijlage A). 	<ul style="list-style-type: none"> - Webpagina op Rotterdam.nl over deelmobiliteit met informatie over de deelautoconcepten en deelmobiliteitsaanbieders. - Andere online en offline campagnemiddelen en -kanalen, zoals social media, printuitingen op straat of foldermaterialen
Bezoekers	<ul style="list-style-type: none"> - Informatievoorziening over deelmobiliteit. - Bewustwording over mogelijkheden deelmobiliteit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Webpagina op Rotterdam.nl over deelmobiliteit met informatie over de deelautoconcepten en deelmobiliteitsaanbieders. - Andere online en offline campagnemiddelen en -kanalen, zoals social media, printuitingen op straat of foldermaterialen
Werknemers	<ul style="list-style-type: none"> - Informatievoorziening over deelmobiliteit. - Bewustwording over mogelijkheden deelmobiliteit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Online/offline campagne met de Verkeersonderneming
Deelauto-aanbieders, project-ontwikkelaars	<ul style="list-style-type: none"> - Informeren ambities en opgaven gemeente m.b.t. deelauto's. - Draagvlak creëren bij partijen door inzet deelauto's. - Informatievoorziening over kaders deelauto's, o.a. typen deelautoconcepten, parkeervergunningen, abonnementen parkeergarage, laadinfrastructuur, deelauto verschijningsvormen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Online informatievoorziening op Rotterdam.nl - Persoonlijk contact met medewerkers van de gemeente

Bijlagen

A: Opgave per gebied en ambitie voor autodelen per doelgroep⁷

Gebiedstype	Opgave stad	Opgave deelauto's	Ambitie deelauto's per doelgroep		
			Bewoners	Werknemers	Bezoekers
Binnenstad	Nu: Ruimtegebrek Opgave: Meer ruimte bieden aan fietsen, lopen en OV en verbeteren verblijfskwaliteit	Van bezit naar bewust gebruik Duurzaam ruimtegebruik	Parkeren van deelauto's met name in garages (free-floating en/of stationbased) Indien op straat, nadruk op free-floating (dubbel ruimtegebruik)	Parkeren van deelauto's met name in garages Indien op straat nadruk op free-floating (dubbel ruimtegebruik)	Zoveel mogelijk stimuleren gebruik P+R aan de rand van de stad en anders in garages
Stadswijk	Nu: Ruimtegebrek, Opgave: Focus op OV, fiets en voetganger en verbeteren/ vergroten buitenruimte	Van bezit naar bewust gebruik Duurzaam ruimtegebruik	Inzet met nadruk op free-floating (dubbel ruimtegebruik) en mogelijk hubs	Inzet met nadruk op free-floating (dubbel ruimtegebruik) en mogelijk hubs	Inzet met nadruk op free-floating (dubbel ruimtegebruik)
Buitenwijk	Nu: Ruimte genoeg, hoger autobezit dan binnenstad en stadswijken, OV op grotere afstand (voor- en natransport knelpunt) Opgave: Verbeteren aansluiting op OV	Van bezit naar bewust gebruik	Wijkhubs voor deelmobiliteit Inzet van zowel stationbased als free-floating mogelijk	Wijkhubs voor deelmobiliteit Inzet van zowel stationbased als free-floating mogelijk	OV-knopen aanvullen met deelmobiliteit Inzet van zowel stationbased als free-floating mogelijk
Kleine kern	Nu: Hoog autogebruik op de stad, OV lage frequentie en ver weg Opgave: Faciliteer aansluiting op HOV	Van bezit naar bewust gebruik Meer keuze voor de reiziger	Wijkhubs voor deelmobiliteit Vaak voldoende parkeergelegenheid: stationbased goed in te zetten	Wijkhubs voor deelmobiliteit Vaak voldoende parkeergelegenheid: stationbased goed in te zetten	Vaak voldoende parkeergelegenheid: stationbased goed in te zetten
Kantoor-gebied en bedrijventerrein	Nu: Grootste deel van de tijd staan de meeste voertuigen stil (alleen woonwerk verkeer) Opgave: Verbeteren aansluiting op OV (voor- en natransport)	Van bezit naar bewust gebruik Meer keuze voor de reiziger	Combineren met zakelijk aanbod	Hubs Stationbased, eventueel per community (bedrijf en/of gebouw)	Stationbased, mogelijkheden vanaf OV-knopen naar bedrijventerrein aanbieden
Haven-gebied	Nu: Slecht bereikbaar met het OV Opgave: Verbeteren aansluiting op OV (voor- en natransport)		n.v.t.	Stationbased of free-floating	Stationbased of free-floating
OV-knoop	Nu: Beperkte keuze mogelijk bij overstap OV naar deelmobiliteit Opgave: Koppelingen tussen verschillende modaliteiten, aanvulling op OV-netwerk	Van bezit naar bewust gebruik Meer keuze voor de reiziger	Stationbased of free-floating, maatwerk per OV-knoop	Stationbased of free-floating, maatwerk per OV-knoop	Stationbased of free-floating, maatwerk per OV-knoop

⁷ Gebiedstypen binnenstad, stadswijk, buitenwijk en kleine kern en de bijbehorende opgaven zijn gebaseerd op het RMA

B: Beleidskaders in relatie tot deelauto's

Op basis van het strategisch beleid, verwoord in onderstaande Rotterdamse beleidskaders op het gebied van mobiliteit, nul emissie, openbaar vervoer, fiets en parkeren, is de relatie met de deelauto afgeleid. Per beleidsdocument wordt kort toegelicht wat het inhoudt en wat de relatie is met deelauto's.

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR)

De hoofdlijnen van het Rotterdamse mobiliteitsbeleid zijn vastgelegd in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) dat de gemeenteraad in 2017 heeft vastgesteld. In het SVPR schetst de gemeente hoe zij de toekomst van mobiliteit in Rotterdam zich ziet ontwikkelen. In het SVPR staat de bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. Zo komen auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer beter met elkaar in balans. Rotterdam investeert in slimme mobiliteit en nieuwe vervoerwijzen, waarbij de stad functioneert als proeftuin. Het gebruik van de auto wordt beperkt, met name in de binnenstad.

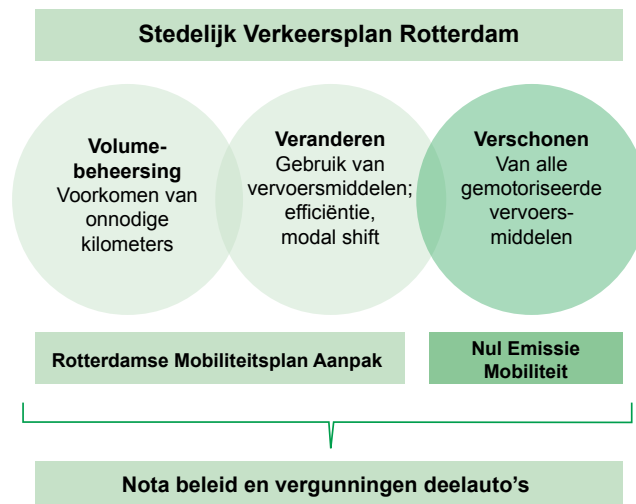
In het SVPR zijn deelauto's niet specifiek genoemd. Echter kunnen deelauto's een bijdrage leveren aan verschillende beleidskeuzes uit het SVPR:

- minder autokilometers binnen de Ring;
- aantrekkelijke en levendige binnenstad en de city lounge versterken;
- gezonde leefomgeving: versterken leefkwaliteit en zero emissie;
- versterken nieuwe vervoerwijzen.

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA)

Een verdere uitwerking van het SVPR is beschreven in de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA) dat de gemeenteraad begin 2020 heeft vastgesteld. De RMA is een aanpak om te werken aan een betere bereikbaarheid van onze groeiende stad. Een aanpak die vanuit mobiliteit een aantal uitdagingen in Rotterdam ondersteunt. Dit is beschreven in vier leidende principes:

1. Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV
2. Veilige en gezonde verbindingen
3. Iedereen kan meedoen!
4. Vitaal economisch verkeer



Afbeelding B.1: Nota beleid en vergunningen deelauto's borduurt voort op bestaande beleidskaders

De RMA is een uitwerking van de eerste twee onderdelen van de SVPR (zie afbeelding B.1). De RMA geeft aan dat de mobiliteitstransitie in de binnenstad al jaren aan de gang is. Een toenemende variëteit aan vervoerwijzen zoals deelfietsen, -scooters en andere 'light electric vehicles' vraagt om meer ruimte. Dit betekent dat de ruimte voor infrastructuur wordt herverdeeld, waarbij gekozen is om de actieve mobiliteit (fiets en, voetganger) en het OV meer ruimte te geven.

Deelauto's kunnen bijdragen aan meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV en het feit dat meer mensen toegang krijgen tot mobiliteit door de verrijking van mobiliteitskeuzes (verkleining vervoersarmoede). Ook wordt in de RMA gesproken over verbetering van ketenmobiliteit in Rotterdam door onder andere realisatie van (wijk)hubs. Bij deze ontwikkeling kunnen deelauto's een belangrijke rol spelen.

Nul Emissie Mobiliteit

De aanpak Nul Emissie Mobiliteit uit 2019 geeft richting en focus aan de activiteiten om het gemotoriseerde verkeer in Rotterdam emissievrij te maken. Conform het SVPR (zie ook afbeelding B.1) begint het verduurzamen van de mobiliteit in Rotterdam met het voorkomen van onnodige kilometers: volumebeheersing. Gevolgd door het beïnvloeden van de keuze voor schone vervoersmiddelen als fiets en openbaar vervoer: veranderen van het gebruik van vervoersmiddelen. Het verschonen richt zich als laatste op het emissievrij maken van de (resterende) gemotoriseerde vervoersmiddelen. Het doel van de aanpak Nul Emissie Mobiliteit is het verschonen van de stedelijke mobiliteit

door in te zetten op gemotoriseerde voer- en vaartuigen zonder uitstoot. Daarmee leveren we een bijdrage aan de energietransitie in Rotterdam en omgeving. De overgang van fossiele auto's in bezit naar gebruik van elektrische deelauto's draagt bij aan dit beleidsdoel.

Richting 2030 is nog sprake van een behoorlijke opgave met betrekking tot de klimaatdoelen. Momenteel wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van het thema personenvervoer. Versterken van de elektrische deelauto wordt gezien als één van de belangrijke pijlers van dit onderdeel. De elektrische deelauto lijkt met name kansrijk voor het vervangen van incidenteel autogebruik (enkele keren per week en een jaarkilometrage van minder dan 10.000 km per jaar). Dit betreft circa 30% van de (geparkeerde) auto's. Elektrisch rijden zorgt juist voor deze categorie voor een sterke afname van luchtvervuiling en een afname van circa 15% van de CO₂-uitstoot van het personenautoverkeer. In het kader van het Rotterdams Klimaatakkoord uit november 2019, worden de mogelijkheden van het uitwisselen van elektrische (deel)auto's voor bedrijven en bewoners verkend. Bedrijven en bewoners hebben de (piek)behoefte namelijk niet op hetzelfde moment. Door (deel)auto's dubbel te gebruiken kunnen deze mogelijk goedkoper aangeboden worden.

OV-visie Rotterdam 2018-2040

De OV-visie Rotterdam 2018-2040 borduurt voort op de kaders uit het SVPR, waarin voor het openbaar vervoer de concrete uitwerking van de mobiliteitstransitie is opgenomen. De OV-visie maakt het mogelijk dat het openbaar vervoer, samen met de fiets, structurerend kan worden voor de verdichtingsopgave en de daaruit voortvloeiende stedelijke mobiliteitsbehoefte. In lijn met de doelstellingen van het SVPR leidt dit tot minder autokilometers binnen de Ruit en meer schone autokilometers op het regionale en stedelijke netwerk.

Om de uitlopers van het netwerk efficiënter te kunnen benutten en de multimodale deur-tot-deur-reis te verbeteren, dienen de first & last mile en het tussenliggende OV-aanbod optimaal op elkaar afgestemd te worden. Diensten als deelauto's, deelfietsen en zelfrijdende voertuigen dragen bij aan de ontwikkeling van Mobility-as-a-Service, met als doel op de first & last mile een efficiënter (vraaggestuurd) vervoerproduct te kunnen aanbieden.

Fietskoers 2025

De Fietskoers 2025, vastgesteld in november 2019, is een uitwerking van onder meer het SVPR, maar ook de OV-visie. De fiets heeft een belangrijke rol (hefboomfunctie) in de mobiliteitstransitie. Een transitie naar meer lopen, fietsen en openbaar vervoer door het maken van radicale keuzes. Het fietsbeleid zet onder andere in op meer ruimte maken voor snelle en langzame fietsers.

Ook is een relatie gelegd met de ontwikkeling van mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Het zorgvuldig inpassen van hubs in de openbare ruimte is van groot belang. Rotterdam streeft ernaar om de komende jaren te experimenteren met hubs voor deelmobiliteit op OV-locaties aan de rand van de stad, bijvoorbeeld bij Merwe-Vierhavens (M4H), Kralingse Zoom en Rotterdam Alexander, maar ook in de binnenstad. Parkeergarages, (fiets)servicepunten en wijk- of buurtgerichte locaties kunnen ook dienen als een geschikte plek voor een hub. Bij dergelijke hubs kunnen deelauto's ook een belangrijke rol vervullen voor de verrijking van het mobiliteitsaanbod.

Nota Betaald parkeren in Rotterdam 2019

In de nota Betaald parkeren in Rotterdam 2019 is het huidige beleid op punten gewijzigd. Eén van de sturingsmechanismen om invloed uit te oefenen op de parkeerdruk in de wijk heeft betrekking op het stimuleren van alternatieven. Door het aanmoedigen van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer of bijvoorbeeld de deelauto kan het autobezit verminderen en de parkeerdruk worden verlaagd. Een andere maatregel heeft betrekking op het verlagen van het vergunningenplafond. Dit is het maximaal aantal vergunningen dat binnen een sector kan worden uitgegeven. Bewoners die, door het ontstaan van een wachtlijst, moeten wachten op een bewonersvergunning worden geïnformeerd over de alternatieven, zoals een vergunning voor de nabijgelegen parkeersector, het parkeren van de auto op een P+R-locatie of gebruikmaken van een deelauto in de wijk.

Uitvoeringsbesluit parkeren 2020

In het Uitvoeringsbesluit parkeren 2020 worden de spelregels, voorschriften en beperkingen met betrekking tot het verlenen, intrekken, weigeren, de geldigheid en het gebruik van parkeervergunningen in Rotterdam in 2020 geregeld.

Beleidskeuzes en beleidsinstrumenten die volgen uit deze nota worden daar waar het aan de orde is opgenomen in wet- en regelgeving (Uitvoeringsbesluit parkeren).

Nota vergunningen deelmobiliteit

Rotterdam wil deelmobiliteit stimuleren en doorgaan op de positieve ingezette lijn met voldoende vrijheden voor exploitanten. Deelmobiliteit heeft een belangrijke rol in de opgaven waar deze stad voor staat. Hoewel de meeste exploitanten van deelmobiliteit bereid zijn om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de gemeente aan te bieden, had de gemeente Rotterdam onvoldoende instrumenten om in te grijpen op het moment dat zich excessen voordoen. In deze nota is alle informatie over de vergunningen voor deelmobiliteit (fietsen, stepjes, snorfietsen, e.d.) gebundeld, voor zowel exploitanten van deelmobiliteit als adviserende en uitvoerende diensten. In deze nota vindt u informatie over wanneer en op welke manier een vergunning moet worden aangevraagd, en welke procedures en voorschriften gelden. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt onder welke voorwaarden en voorschriften deelmobiliteit in de stad geëxploiteerd kan worden en op basis waarvan wel of geen vergunning wordt verleend.

