

# Beleidsregels Deelmobiliteit

*Gemeente Vlaardingen*

*2023*



Gemeente Vlaardingen



## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>2</b>
1.1. <i>Aanleiding</i> .....	2
1.2. <i>Mobiliteitsopgave voor Vlaardingen</i> .....	2
1.3. <i>Opbouw beleidsregels deelmobiliteit</i> .....	3
1.4. <i>Gerelateerde documenten</i> .....	3
<b>2. Mobiliteitsbeleid in Vlaardingen</b> .....	<b>4</b>
2.1. <i>Doelstelling voor inzet deelmobiliteit</i> .....	4
2.2. <i>Aansluiting bestaand beleid</i> .....	4
<b>3. Deelmobiliteitsaanbod</b> .....	<b>6</b>
3.1. <i>Huidig aanbod</i> .....	6
3.2. <i>Trends</i> .....	7
3.3. <i>Marktkansen</i> .....	8
<b>4. Beleidskader</b> .....	<b>9</b>
4.1. <i>Deeltweewielers in de bestaande stad</i> .....	9
4.1.1. <b>Beleidskeuzes voor deelscooters</b> .....	9
4.1.2. <b>Beleidskeuzes voor (elektrische) deelfietsen</b> .....	11
4.1.3. <b>Beleidskeuzes voor deelbakfietsen</b> .....	12
4.2. <i>Deelauto's in de bestaande stad</i> .....	13
4.2.1. <b>Uitbereiding standplaats gebonden en zonefloating deelauto's</b> .....	13
4.2.2. <b>Freefloating deelauto's</b> .....	14
4.2.3. <b>Coöperatieve deelauto's in eigen beheer door particulieren</b> .....	15
4.3. <i>Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling</i> .....	15

## 1. Inleiding

### 1.1. Aanleiding

Het aanbod van deelmobiliteit groeit. Naast deelauto's verschijnen ook andere deelconcepten in de Nederlandse straten, zoals deelfietsen, deel-e-bikes, deel-e-scooters en deelbakfietsen. Door een toename van zowel het aanbod als de vraag ontstaat een volwassen deelmobiliteitsmarkt. Hoewel het aanbod niet overal in Nederland even snel groeit, zijn er meerdere aanbieders die geïnteresseerd zijn in het plaatsen van hun aanbod in Vlaardingen.

Het aanbod vanuit de markt biedt kansen voor Vlaardingen. Door deelmobiliteit te faciliteren wordt het mobiliteitsaanbod verbreed. Naast OV, auto en fiets, kunnen bewoners en bezoekers ook gebruik maken van deelscooters en deelauto's. Bewoners en bezoekers kunnen zichzelf met deelmobiliteit snel, schoon en effectief verplaatsen. Dit kan ook in een combinatie met OV of eigen vervoer. Deelmobiliteit kan daarnaast bijdragen aan een betere doorstroming van verkeer en minder ruimtebeslag.

Op dit moment wordt deelmobiliteit in beperkte mate toegestaan in de gemeente Vlaardingen, zonder dat hiervoor specifieke regulering is. Dit past niet meer bij de huidige marktontwikkelingen. Daarnaast is de gemeente Vlaardingen voornemens om een visie op Duurzame Mobiliteit in 2024 vast te stellen. In opmaat daar naartoe heeft de gemeente de ambitie om deelmobiliteit wel al passende ruimte te bieden in relatie tot de gemeentelijke ambities. Er worden op dit moment alleen reactief aanbieders van deelauto's en deelscooters gefaciliteerd door de gemeente met een samenwerkingsovereenkomst. Om de kansen van deelmobiliteit te kunnen benutten is het nodig om als gemeente het aanbod te faciliteren, reguleren en waar nodig te stimuleren (afhankelijk van het deelconcept). Dit kan bijdragen aan de ontwikkeling van deelmobiliteit dat van meerwaarde is, zonder overlast.

In deze Beleidsregels Deelmobiliteit wordt uiteengezet welke keuzes Vlaardingen op korte termijn maakt ten aanzien van deelmobiliteit en hoe het toewerkt naar een nieuwe visie op Duurzame Mobiliteit. Het creëren van deze beleidsregels zorgt enerzijds dat de gemeente ruimte voor nieuwe concepten kan bieden, en dat anderzijds de risico's op overlast kan worden beperkt. De beleidsregel biedt een richtlijn om het aankomende jaar verder te werken aan het uitrollen van deelmobiliteit, waarna de beleidsregel deelmobiliteit integraal kan worden meegenomen in de verdere uitwerking van het Actieplan Mobiliteit.

### 1.2. Mobiliteitsopgave voor Vlaardingen

Deelmobiliteit moet positief bijdragen aan de bestaande en toekomstige mobiliteitsopgave van de gemeente Vlaardingen. In 2018 heeft gemeente Vlaardingen het Actieplan Mobiliteit 2030 vastgesteld. Dit document geeft richting aan het creëren van een veilig, bereikbaar en gezond Vlaardingen. In 2021 is de mobiliteitsagenda vastgesteld door de Raad. Dit is het eerste uitvoeringsprogramma van het Actieplan Mobiliteit. Het moet bijdragen aan meerdere opgaven, zoals de verstedelijkingsopgave, die de gemeente samen oppakt met de regio. Dit houdt in dat er een grote woningbouwopgave ligt, die zal moeten worden ingepast binnen de beperkte beschikbare ruimte in de gemeente. Vlaardingen zal de aankomende jaren blijven groeien en ontwikkelen. Hierbij hoort ook een verwachte stijging in het aantal verkeersbewegingen en parkeerdruk. Met deze groeiende uitdagingen wil de gemeente Vlaardingen blijven werken aan de ambitie om een bereikbare en gezonde stad blijven. Om deze duurzame groei te kunnen bewerkstelligen, ziet de gemeente Vlaardingen een rol weggelegd voor deelmobiliteit, als aanvulling op het openbaar vervoer en de fiets.

### 1.3. Opbouw beleidsregels deelmobiliteit

In hoofdstuk 2 wordt de Vlaardingse context besproken, dit gaat in op de huidige beleidscontext, en aanpalend beleid. Het derde hoofdstuk gaat in op het huidige aanbod van deelmobiliteit, en de verwachte trends. Hoofdstuk 4 bespreekt de beleidskeuzes en hoofdstuk 5 gaat in op de uitvoering en plaatsing van deelmobiliteit.

### 1.4. Gerelateerde documenten

Deze beleidsregels zijn opgesteld naar aanleiding van de goedkeuring van de APV-wijziging op 23 juni 2023 door de raad in relatie tot deelmobiliteit. In de nadere regels zijn de voorwaarden opgenomen waar de aanbieders aan dienen te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen, deel-e-scooters, deelbakfietsen, deelauto's. Op dit moment is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig met de ontwikkeling van regelgeving omtrent Light Electric Vehicles (LEV's), ook wel het 'LEV-kader' genoemd. Het LEV-kader zal onder andere het gebruik van elektrische (deel) steps reguleren maar is nog niet vastgesteld. Gemeente Vlaardingen wacht de ontwikkelingen van het LEV-kader af, voordat eventuele vergunningskeuzes worden gemaakt.

## 2. Mobiliteitsbeleid in Vlaardingen

### 2.1. Doelstelling voor inzet deelmobiliteit

De gemeente Vlaardingen wil een veilige, bereikbare en gezonde stad zijn. Een duurzame stad waarin wordt bijgedragen aan nationale en regionale verstedelijkingsopgaves. Vlaardingen zal dit moeten gaan realiseren door stadsvernieuwing en transformatie. Dit heeft ook effect op de verkeersdruk en verkeersstromen. Vlaardingen ziet deelmobiliteit als middel om een breder mobiliteitsaanbod aan te kunnen bieden. Door een breder mobiliteitsaanbod kan men in plaats van de auto een keer met de deelscooter naar zijn werk, of de deelfiets gebruiken om de laatste kilometer naar huis te fietsen vanaf de metro. Dit biedt de gebruiker een breed assortiment aan mobiliteitskeuzes en draagt tegelijkertijd bij aan een afname van het aantal autoverkeersbewegingen, waardoor Vlaardingen bereikbaar en toegankelijk blijft.

Daarnaast maken veel deelauto-gebruikers bewuster gebruik van de auto's en leggen er daarom minder kilometers mee af. Tevens zijn de kilometers die zij afleggen vaak schoner, met name in het geval van elektrische deelauto's. Zo is 13,1% van de deelauto aanbod al elektrisch<sup>1</sup>, tegenover 3,8% van de volledige Nederlandse autovloot<sup>2</sup>. Hierdoor wordt er minder CO<sub>2</sub> en uitlaatgassen uitgestoten in Vlaardingen. Dit draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en gezonde gemeente. Onderzoek van CE Delft<sup>3</sup> heeft tevens aangetoond dat in Rotterdam deelscooters hebben bijgedragen aan CO<sub>2</sub>.

Op het vlak van bereikbaarheid vergroten bepaalde vormen van deelmobiliteit de bereikbaarheid van gebieden die minder goed zijn ontsloten door openbaar vervoer. Dit maakt het bezit en gebruik van de privéauto minder noodzakelijk en helpt daarmee vervoerarmoede (minder toegang tot voorzieningen en banen vanuit bepaalde wijken) te voorkomen.

### 2.2. Aansluiting bestaand beleid

Op dit moment heeft gemeente Vlaardingen geen deelmobiliteitsbeleid. Het aanbod van deelmobiliteit wordt momenteel gereguleerd met individuele afspraken met aanbieders. Zo zijn er met diverse aanbieders afspraken gemaakt voor het toestaan van deelscooters in Vlaardingen. Een solide juridische basis hiervoor ontbreekt. Voor autodelen kunnen autodate-plekken worden vergeven door middel van een parkeerverordening. Op dit moment zijn er geen vergunningsmogelijkheden voor zonefloating deelauto's waarbij de deelauto kan worden geparkeerd binnen een digitaal afgebakend zone (vaak een buurt). Voor deze deelauto's wordt geen parkeerplaats gereserveerd. In niet gereguleerd parkeergebied van de gemeente, kunnen privéauto's geparkeerd worden zonder vergunning. Dit geldt ook voor deelauto's. Zonefloating deelauto's zijn dus wel te vinden in het niet gereguleerde parkeergebied van gemeente Vlaardingen. Deze deelauto's hebben geen autodatevergunning.

Zoals al genoemd in de inleiding, vormen het Actieplan Mobiliteit en de Mobiliteitsagenda de fundering voor mobiliteitsbeleid in de gemeente Vlaardingen tot en met 2030.

Het *Actieplan Mobiliteit* is het spoorboekje voor het uitvoeren van mobiliteitsbeleid. Het functioneert als kader stellend beleid. Het actieplan geldt als visie, waarin de kernopgaven voor Vlaardingen zijn geschetst en de ambities per mobiliteitsthema. Langzaam verkeer, parkeren en de binnenstad zijn bijvoorbeeld kernopgaves. Deelmobiliteit wordt hierin niet benoemd. De kernopgaves zijn verder uitgewerkt in de Mobiliteitsagenda.

<sup>1</sup> <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor-1/elektrische-deelauto-resultaat>

<sup>2</sup> <https://nederlandelektrisch.nl/actueel/verkoopcijfers>

<sup>3</sup> [https://ce.nl/wp-content/uploads/2022/02/CE\\_Delft\\_210383\\_Effect-of-shared-electric-mopeds-on-CO2-emissions\\_FINAL.pdf](https://ce.nl/wp-content/uploads/2022/02/CE_Delft_210383_Effect-of-shared-electric-mopeds-on-CO2-emissions_FINAL.pdf)

De *Mobiliteitsagenda 2021-2023 met een doorkijk naar 2030* is de concrete uitvoeringsagenda voor de gemeente Vlaardingen op het vlak van mobiliteit. De agenda definieert de acties die dienen te worden uitgevoerd op de korte termijn. Deelmobiliteit stimuleren wordt in de mobiliteitsagenda benoemd als alternatief voor traditioneel voornamelijk autoverkeer. Als onderdeel van het innovatiebudget wil de gemeente kijken naar het stimuleren van deelmobiliteit in bestaande en nieuwe wijken. Dit is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn (2023-2026), en zal vooral gericht zijn op gedragsverandering en andere niet fysieke maatregelen.

Vanuit *regionaal en nationaal beleid* kijkt de gemeente Vlaardingen in het kader van deelmobiliteit vooral naar hubs. Hubs worden door de gemeente Vlaardingen gezien als centrale overstappunten waarbij er minder focus ligt op een fijnmazig netwerk. Hiervoor zijn alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets, te voet of deelmobiliteit een mogelijkheid voor de 'last mile' verbinding.

Met betrekking tot parkeerbeleid heeft gemeente Vlaardingen in 2019 de *beleidsregel parkeernormen 2019* laten vaststellen. Hierin wordt het aanbieden van autodelen als verlaging van de parkeernorm bij nieuwbouwwontwikkelingen omschreven als onderdeel van maatwerk. Het verlagen van de parkeernorm is mogelijk indien deelauto's voor minstens 10 jaar worden aangeboden bij de projectontwikkeling. De verlaging betreft de vervanging van 3 autoparkeerplaatsen voor 1 deelautoparkeerplek (2 netto parkeerplaatsen winst). In deze beleidsregel worden beleidskeuzes toegelicht en nadere regels opgesteld die aanvullend zijn op het bestaande parkeerbeleid.

Voor wat betreft de openbare laadinfra zijn de Beleidsregels Concessie Openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021 van kracht. Deze zijn afgeleid van het regionale Beleidskader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (mei 2020). In regionaal verband voert Vlaardingen met 30 gemeenten een Concessie Openbare laaddiensten met laadaanbieder EQUANS waarbinnen aandacht is voor deelmobiliteit. Op basis van de concessieovereenkomst die de gemeente Vlaardingen gesloten heeft met EQUANS geldt dat Vlaardingen exclusiviteit toekent aan EQUANS voor de plaatsing en het beheer en onderhoud van nieuwe openbare laadpalen en het beheer en onderhoud van alle bestaande openbare laadpalen in Vlaardingen. Overig gemeentelijk beleid waar deze beleidsregel deelmobiliteit op moet aansluiten is de *toekomstvisie Vlaardingen 2020-2040*. Dit beleidsstuk visualiseert Vlaardingen in 2040, en identificeert verschillende ambities voor Vlaardingen. Hierin zet de gemeente onder andere in op het samenwerken met ondernemers om te anticiperen op de transitie naar duurzame mobiliteit ter vervanging van vervuilende voertuigen. Ook worden verschillende duurzame initiatieven van bewoners en bedrijven gestimuleerd.

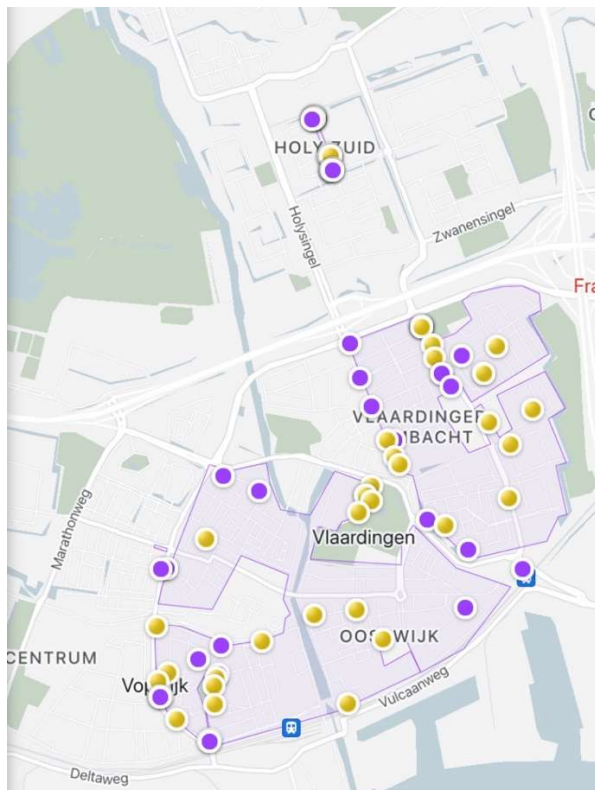
### 3. Deelmobiliteitsaanbod

Deelmobiliteit komt in vele vormen en maten, waarbij aanbieders verschillende deelsystemen hanteren. In bijlage 1 is alle achtergrond te vinden over de mogelijke deelsystemen. In Vlaardingen worden op dit moment alleen deelauto's en deelscooters aangeboden. In Rotterdam zijn wel deelfietsen en freefloating deelconcepten beschikbaar, iets wat onder marktkansen zal worden besproken. In Bijlage 2 omvat een begrippenlijst met toelichting op verschillende termen die benoemd worden.

#### 3.1. Huidig aanbod

Op dit moment is Greenwheels de enige deelautoaanbieder in de gemeente. De aanbieder heeft twee deelauto's in de gemeente, waarvan 1 bij het station. Dit zijn beide standplaatsgebonden deelauto's, waarbij de deelauto op eenzelfde plek wordt moeten opgehaald en teruggebracht. Andere grote Nederlandse deelauto aanbieders (en dus andere concepten) zijn nog niet actief in de Vlaardingen.

Daarnaast wordt op dit moment alleen deelscooters aangeboden van Check. De aanbieder heeft maximaal 100 scooters in de gemeente. GO Sharing en Felyx waren eerder actief in Vlaardingen maar zijn nu niet actief in de gemeente. De deelscooters worden geëxploiteerd volgens het freefloating concept, waarbij de voertuigen op uitzondering van een paar gebieden na overal kunnen worden achter gelaten. (zie bijlage voor nadere toelichting). Check heeft een servicegebied dat groten delen van de gemeente afdekt.



*Figuur 1: Servicegebied Check (rechts) in gemeente Vlaardingen. Servicegebied op 31 augustus 2023*

### 3.2. Trends

In de brede zin is de Nederlandse deelmobiliteitsmarkt in ontwikkeling. Er vindt marktconsolidatie plaats door middel van overnames en fusies (MyWheels en Amber) en buitenlandse spelers betreden de markt, zowel qua tweewielers als qua auto's. Daarnaast ontwikkelt MaaS (Mobility-as-a-Service) zich verder door o.a. vanuit de pilot's van het ministerie van I&W als door partijen als NS en RET. Hieronder worden de trends voor deelauto's, deelfietsen en overige deelconcepten apart toegelicht.

#### **Deelauto's**

Op dit moment worden er in Vlaardingen slechts zeer beperkt deelauto's aangeboden. De grootste ontwikkeling in het aanbod deelauto's is de toename van freefloating deelautoconcepten. De auto's bevinden zich net zoals deelscooters in een stadsbreed servicegebied en kunnen worden opgehaald en teruggezet in het servicegebied. Ook faciliteren sommige aanbieders interstedelijk autodelen, waarbij je bijvoorbeeld van Rotterdam naar Amsterdam kan rijden met je freefloating deelauto. Om freefloating autodelen te faciliteren zijn in andere steden stadsbrede parkeervergunning geïntroduceerd. Bovendien wordt er gewerkt aan een systeem van een flexibele parkeermachtiging die het mogelijk maakt om interestedelijke freefloating eenvoudiger te kunnen faciliteren.

Naast freefloating deelauto's worden ook steeds meer deelauto's als zonefloating auto aangeboden. Het belangrijkste voordeel van zonefloating deelauto's is dat geen permanente parkeerplek inneemt. Dit heeft een gunstig effect op de parkeerbalans in een gebied. De verschillende deelautoconcepten trekken verschillende doelgroepen aan. Zo ligt de gemiddelde leeftijd van gebruikers van traditionele deelauto's, hoger dan de gebruikers van freefloating-concepten. Door het aanbieden van verschillende autodeelvorm wordt autodelen voor een groter gedeelte van de samenleving aantrekkelijk.

#### **Deelfietsen**

Op dit moment worden er in Vlaardingen geen deelfietsen aangeboden. We onderscheiden op hoofdlijnen twee concepten. De standplaatsgebonden deelfietsen - met de OV-fiets als verreweg het bekendste voorbeeld. Deze fietsen haal je op bij het station en breng je op dezelfde plek weer terug. In Vlaardingen zijn OV-fietsen niet meer beschikbaar. Daarnaast zijn er in de afgelopen jaren andere concepten ontwikkeld. In buurgemeente Rotterdam zijn bijvoorbeeld veel verschillende deelfietsaanbieders actief. Zo biedt BAQME freefloating bakfietsen aan. Donkey Republic, Lime en Vaimoo bieden deelfietsen aan. Deze deelfietsen zijn beschikbaar via een freefloating systeem waarbij ze net zoals de deelscooters, in hun servicegebied kunnen worden teruggeplaatst. Hierbij is er soms sprake van digitaal-geografische afgebakende plekken (dropzones) waar de fietsen achtergelaten kunnen worden.

In sommige gevallen dienen de deelfietsen terug te worden geplaatst in speciale fietsenrekken. Hierbij is sprake van het 'back-to-many-systeem'. Dit biedt de gebruiker de vrijheid om enkele ritten te maken met de fiets, maar kunnen de fietsen niet overal vrij worden gestald. Parkeerlocaties kunnen ook bestaande openbare fietsenstallingen zijn of P+R locaties. Voor een hub/dropzone-systeem is wel een hoge dekkingsgraad nodig om het gebruiksvriendelijk te houden. Hierbij is 300 meter als maximum loopafstand een handteerbare richtlijn.

#### **Overige concepten**

Naast openbare vormen van deelmobiliteit zijn er ook besloten vormen van deelmobiliteit. Denk hierbij aan de zakelijke deelauto's en deelfietsen. Deze deelvoertuigen zijn vaak alleen beschikbaar voor medewerkers. Ook zijn er besloten deelautoconcepten voor (nieuwbouw) appartementencomplexen/wijken waar er met de buurgemeenschap één of meerdere auto's wordt gedeeld. Dit wordt vaak aangeboden in autoluwe woonwijken waar het autobezit laag is. Daarnaast zijn er besloten zakelijke fietsconcepten, zoals een deelfietsstelsel voor de bedrijven in het havengebied Vijfsluizen.



Deelstepjes zijn vooral in andere Europese steden het fenomeen van deelmobiliteit. In Nederland zijn deelstepjes tot nu toe niet toegestaan onder de Nederlandse wet, echter heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangekondigd dat ze de wetgeving voor deelstepjes en LEV voertuigen binnen één à twee jaar op orde wil hebben voor Nederlandse implementatie van de deelstep. Ook worden er nu al varianten op de deelstep aangeboden die wel toegestaan zijn. Zo biedt het bedrijf Citysteps een deel-e-step aan die al wel in Nederland is goedgekeurd door de RDW. Het meenemen van de mogelijke implementatie van de deelstep in Nederland is daarom van belang om Vlaardingen adaptief te houden voor mogelijke toekomstige trends.

### 3.3. Marktkansen

Met de naaste ligging van Rotterdam, zijn er veel koppelkansen voor Vlaardingen wat betreft deelmobiliteit. Donkey Republic biedt bijvoorbeeld niet alleen in Rotterdam, maar ook al in Schiedam deelfietsen aan. Deeltweewielers bieden kansen om zowel inwoners als bezoekers binnen de stad duurzamer te laten reizen en hun last-mile (vanuit treinstations en P&R's) te faciliteren. Aangezien deze partijen in naastgelegen gemeenten al actief zijn, is het makkelijk om servicegebieden uit te breiden. Dit creëert marktkansen voor het Vlaardingse aanbod.

Naast Greenwheels hebben andere deelautopartijen aangegeven wel geïnteresseerd te zijn om in Vlaardingen auto's te plaatsen. Het stimuleren van nieuwe deelauto-aanbieders kan leiden tot meer keuzevrijheid voor gebruikers.

Daarnaast is de gemeente bezig met het ontwikkelen van een nieuwe VMBO en MBO campus. De gemeente ziet Vlaardingen als MBO-stad en gaat samen met Albeda en Lentiz een nieuwe onderwijslocatie in de gemeente ontwikkelen<sup>4</sup>. Dit is een locatie die de gemeente als kansrijk beschouwt voor deelmobiliteit en specifiek de 'last mile', waarbij studenten hun ov-reis kunnen combineren met deelmobiliteit om de onderwijslocatie te bereiken.

Daarnaast staat de gemeente ook open voor besloten vormen van deelmobiliteit, zij het bij een gebiedsontwikkeling (op eigen terrein of in de openbare ruimte) of in de vorm van een lokaal aanbod waarbij meerdere burens bijvoorbeeld één deelauto delen. De gemeente ziet kansen in het ondersteunen van dit soort initiatieven zolang de druk op de openbare ruimte dat toelaat en de parkeerdruk niet te hoog is.

---

<sup>4</sup> <https://www.albeda.nl/nieuws/albeda-lentiz-en-gemeente-vlaardingen-bouwen-nieuwe-school-in-district-u-voor-mbo-stad-vlaardingen/>

## 4. Beleidskader

In dit beleidsregel worden de beleidskeuzes toegelicht voor deeltweewielers (deelfietsen en deelscooters), deelauto's en deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. Voor elk onderdeel wordt toegelicht wat de beleidskeuze is, en waarom deze keuze is gemaakt.

### 4.1. Deeltweewielers in de bestaande stad

#### Uitgangspunten voor deeltweewielers

Deeltweewielers bieden kansen om zowel inwoners als bezoekers binnen de stad duurzamer te laten reizen en hun last-mile (vanuit haltes/stations) te faciliteren. Zo kunnen plekken bereikt worden die met het regulier OV minder goed toegankelijk zijn. Onder deeltweewielers vallen (elektrische) deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Omdat deze vormen van deelmobiliteit een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van Vlaardingen, wil de gemeente de ruimte bieden aan aanbieders om deze deelvormen in de stad aan te bieden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Inwoners uit de stad moeten de keuzevrijheid hebben tussen meerdere aanbieders
- Het aanbod mag niet leiden tot overlast in of tot overbelasting van de openbare ruimte.
- De gebruikers moeten verleid worden om te kiezen voor actieve mobiliteit.

Op basis van deze uitgangspunten is ervoor gekozen om een aantal deelconcepten wel en een aantal concepten (nog) niet in Vlaardingen toe te laten. De deelconcepten die worden toegelaten, zijn (elektrische) deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Andere 'Light Electric Vehicles' (LEV) zoals Biro's (compacte 45 km/uur voertuigen) en deelsteps zijn in Nederland nog nieuw. Voor dat deze concepten worden toegelaten wil de gemeente Vlaardingen eerst onderzoeken zien die aantonen dat deze types voertuigen bijdragen aan duurzame, veilige en actieve mobiliteit. Hiervoor wordt het nationale LEV-kader afgewacht.

Omdat de deeltweewielers worden aangeboden in de openbare ruimte, zullen voor deze concepten vergunningen worden verleend op basis van de APV en nadere regels. Deeltweewielers hanteren verschillende systemen. In de nadere regels Deelmobiliteit Vlaardingen worden de voorwaarden vermeld op basis waarvan de gemeente de vergunning verleend. In de onderstaande paragrafen worden de beleidskeuzes voor deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen toegelicht. Hierbij wordt een keuze gemaakt om relatief meer deelfietsen te toe te laten, omdat deze ook bijdragen aan actieve mobiliteit. Qua servicegebied voor de deelfietsen is het erop gericht om vooral mobiliteit te faciliteren in combinatie met de metro. De beleidskeuzes ten aanzien van de deelscooter zijn deels gericht op het faciliteren van langere afstanden (bijv. richting Rotterdam), waarbij het aan aantrekkelijk alternatief is voor automobiliteit.

Naast het stadsbrede aanbod is het mogelijk om voor besloten systemen (met specifieke pendels naar bijvoorbeeld bedrijvenlocaties) hun voertuigen in de hubs bij de metrostations achter te laten, mits dit niet tot overlast leidt in combinatie met het stadsbrede aanbod.

#### 4.1.1. Beleidskeuzes voor deelscooters

De ambitie is om de bereikbaarheid van Vlaardingen te verbeteren voor bezoekers en bewoners van de stad. Deelscooters bieden meerwaarde ten aanzien van de deelfiets door hun snelheid (max 45km/u) en zijn minder kwetsbaar en gevoelig voor schade en diefstal. Deelscooters kunnen echter ook een obstakel vormen in de openbare ruimte. Op dit moment draagt deze aanbieder bij aan het invullen van een deel van de mobiliteitsbehoefte van zowel de gemeente als haar inwoners. Tegelijkertijd biedt de aanbieder gebruikers ook de vrijheid om zelf keuzes te maken. Gemeente Vlaardingen kiest daarom voor het opstellen van een vergunning voor twee deelscooteraanbieders. De voorwaarde is dat deze scooters een elektrische aandrijving hebben (e-scooters).

Doordat de deelscooters worden aangeboden in de openbare ruimte, zijn de vergunningen op basis van de APV nodig. De voorwaarden op basis waarvan de gemeente een vergunning verleend worden in de nadere regels Deelmobiliteit Vlaardingen opgenomen.

*Beleidskeuze 1: Er worden vergunningen verleend op basis van de APV aan maximaal 2 deelscooteraanbieders, met een looptijd van 2 jaar na de datum van vergunningverlening.*

Hiermee behoudt de gemeente de mogelijkheid om de aanbieders te selecteren die de beste kwaliteit leveren ten aanzien van het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en bijdrage aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

*Beleidskeuze 2: Er wordt in totaal een maximaal aantal van 250 deelscooters aangeboden door de partijen. Er geldt een maximum van 125 deelscooters per aanbieder.*

Het maximaal aantal van 250 deelscooters past bij de omvang van de gemeente. Het biedt voldoende dekking om een serviceniveau te waarborgen en is acceptabel qua druk op de openbare ruimte.

*Beleidskeuze 3: Er worden alleen aanbieders toegelaten die een minimale beschikbaarheidsgarantie afgeven en 80% van het door het gemeente aangewezen kernservicegebied bedienen.*

De gemeente wil dat mensen op deelmobiliteit kunnen vertrouwen. Daarom willen we aanbieders toelaten die bereid zijn om te zorgen dat er altijd een minimumaantal voertuigen is (50% van het maximaal vergunbare aantal per aanbieder) en een spreiding over de gemeente. Daarbij dient 80% van het door de gemeente aangewezen kernservicegebied volledig bedient te worden. Eventueel aan te leggen hubs zullen hier onderdeel van uitmaken.

*Beleidskeuze 4: Met meer aanvragen dan beschikbare vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende toets.*

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

*Beleidskeuze 5: In de buurt van (metro)stations dienen deelscooters in centrale wisselvakken te worden geplaatst om overlast te voorkomen. Aanbieders dienen hierop te sturen middels beloningen/prijsprikkels.*

Om overlast te voorkomen op locaties waar veel vervoersmodaliteiten samen komen, is er gekozen voor het aanwijzen van wisselvakken (stallingsplaatsen voor deelscooters) rondom het station 'Vlaardingen centrum', 'Vlaardingen west' en 'Vlaardingen Oost'. Dit zijn locaties die in de deelscooterapps worden aangegeven als parkeervakken. Naast de wisselvakken kan er in de omgeving van de stationsgebieden niet geparkeerd worden door een aangepast (geo-fenced) deelscooterservicegebieden. De deelscooters zijn voor de gebruiker ook op een centrale plek te vinden, wat meer zekerheid biedt dat de deelscooter aanwezig zal zijn.

*Beleidskeuze 6: Deelscooteraanbieders worden geselecteerd op de kwaliteit van hun operatie om zo overlast te voorkomen.*

Deelscooteraanbieders dienen aannemelijk te maken dat hun vloot in zo groot mogelijke mate operationeel is. Als een deelscooter kapot is, dient deze binnen 24 uur gerepareerd te worden. Deelscooters moeten geen overlast geven, en als deelscooters niet gebruikt kunnen worden door defecten, dient dit zo snel mogelijk opgelost te worden.

*Beleidskeuze 7: 45 km/uur deelscooters worden toegestaan, maar de aanbieder dient altijd te zorgen dat de vloot voor minimaal een helft uit 25km/u deelscooters bestaat.*

De gemeente Vlaardingen wil haar gemeente zo bereikbaar mogelijk maken. Door ook deelscooters te faciliteren die 45 km/uur rijden kunnen grotere afstanden worden bereikt. Echter is het niet wenselijk om alleen 45 km/uur deelscooters aan te bieden, door het snelheidsverschil tussen andere wegdeelnemers. Daarom kiest de gemeente ervoor dat bij aanvang een minderheid van de deelscootervloot uit 45 km/uur deelscooters te laten bestaan. Mocht gedurende de vergunning

overtuigend aantoonbaar zijn dat 45km/uur scooters op veilige wijze significant leiden tot meer vervangende autoritten, dan is het mogelijk om de verhouding te wijzigen.

#### 4.1.2. Beleidskeuzes voor (elektrische) deelfietsen

Naast de doelstelling om een aantrekkelijk alternatief voor autoritten te bieden middels deelscooters, wil de gemeente ook actieve mobiliteit stimuleren. Gezonde mobiliteit zoals fietsen en lopen staat voorop in Vlaardingen en deelfietsen kunnen daaraan bijdragen. Dit kunnen zowel reguliere fietsen als elektrische fietsen zijn. In beginsel is het doel om het aanbod van deelfietsen in de stad reguleren.

*Beleidskeuze 1: Er wordt gestart met een vergunning voor deelfietsen in Vlaardingen waarbij er voor 2 jaar een vergunning wordt verleend op basis van de APV aan maximaal twee deelfietsaanbieders.*

Hiermee behoudt de gemeente de mogelijkheid om de aanbieders te selecteren die de beste kwaliteit leveren ten aanzien van het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en bijdrage aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

*Beleidskeuze 2: Er wordt een totaal maximumaantal van 300 deelfietsen aangeboden door de partijen. Er geldt een individueel maximum van 150 deelfietsen per aanbieder.*

Het maximumaantal van 300 deelfietsen biedt meer mogelijkheden om dekking over de gehele gemeente te realiseren en een voldoende serviceniveau te waarborgen. Bij dit aantal blijft de druk op de openbare ruimte acceptabel.

*Beleidskeuze 3: Er worden alleen aanbieders geselecteerd die bereid zijn om de gehele bebouwde kom te bedienen en een minimale beschikbaarheidsgarantie afgeven en het door het gemeente aangewezen kernservicegebied bedienen.*

De gemeente wil dat mensen op deelmobiliteit kunnen vertrouwen en het aantrekkelijk maken om intergemeentelijke ritten met de fiets te maken. Daarom willen we aanbieders toelaten die bereid zijn om te zorgen dat er altijd een minimaal aantal voertuigen is (50% van het maximaal vergunbare aantal per aanbieder) en een spreiding over de gemeente. Daarbij dient 80% van het door de gemeente aangewezen kernservicegebied volledige bedient te worden. Eventueel aan te leggen hubs zullen hier onderdeel van uitmaken.

*Beleidskeuze 4: Met meer aanvragen dan beschikbare vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende toets.*

Door het toelaten van maximaal twee deelfietsaanbieders hebben inwoners en bezoekers de keuze uit meerdere aanbieders, maar wordt ook een overzichtelijk aanbod gecreëerd. Het maximum van twee deelfietsaanbieders houdt de markt overzichtelijk en biedt tegelijkertijd ook marktwerking tussen de aanbieders. Bij meerdere inschrijvingen voert de gemeente een vergelijkende toets uit op basis van het handhavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan dat de aanbieder met de aanvraag indient. De kwaliteit van de dienst en de bijdrage aan duurzame bereikbaarheid staan voorop samen met het voorkomen van overlast in de openbare ruimte. De specifieke voorwaarden, selectiecriteria en puntentelling worden in de nadere regels Deelmobiliteit Vlaardingen uitgewerkt.

*Beleidskeuze 5: 1 jaar na de datum van vergunningverlening wordt het aanbod (elektrische) deelfietsen geëvalueerd.*

Aangezien het aanbieden van deelfietsen een nieuw proces is, wordt er na een jaar na de ingang van de vergunningen geëvalueerd. De tussentijdse evaluatie gebruikt worden om uitdagingen in het huidige vergunningstraject bij te schaven, denk hierbij aan onvoorziene overlast of zwerffietsen. Bij een positieve evaluatie (met belangrijkste KPI: gebruik per voertuig, dekkingsgraad en minimale overlast) is het mogelijk om het aantal voertuigen uit te breiden.

**Beleidskeuze 6: *Aanbieders van elektrische fietsen zullen niet gefaciliteerd worden bij hun operatie***

De aanbieders hebben de mogelijkheid om zowel reguliere als elektrische deelfietsen aan te bieden. Aanbieders zijn hierin vrij te kiezen welke vorm ze aanbieden, maar de gemeente wenst ook voldoende e-bikes, omdat ze een aantrekkelijkere optie te bieden. Voor elektrische deelfietsen zal de gemeente geen infrastructuur aanbieden. De aanbieders zijn zelf verantwoordelijk om volle accu's te leveren door deze tijdig te vervangen en voldoende zijn opgeladen voor de operatie.

**Beleidskeuze 7: *Deelfietsen worden aangeboden via een freefloating systeem met enkele dropzones op drukke locaties en een aantal no-parking-zones***

Deelfietsen kunnen worden opgehaald en geplaatst door heel Vlaardingen. Op een aantal locaties zijn er (digitaal) afgebakende locaties. Dit heten ook wel geo-fenced zones. Bijvoorbeeld rondom het station. Doordat de fietsen op veel plekken gepakt en achtergelaten worden, kan de gebruiker enkele ritten maken. Dit systeem vergroot de bezetting per deelfiets en past bij hetgeen wat de gebruikers vragen en wat de markt aanbiedt. Door te werken met afgebakende zones op drukke plekken in de gemeente zoals het station of de binnenstad wordt overlast van foutgeparkeerde deelfietsen in de openbare ruimte voorkomen.

**Beleidskeuze 8: *In de buurt van drukke locaties dienen deelfietsen in centrale (digitaal weergeven) wisselvakken te worden geplaatst om overlast te voorkomen. Dit is bijvoorbeeld rondom winkelcentra, onderwijsinstellingen, stations en de binnenstad.***

De locaties worden vastgesteld in het plaatsingsplan. Hierbij wordt rekening gehouden met plekken waar het onwenselijk is dat deelfietsen gestald worden, zoals in drukke winkelstraten en rondom station en de binnenstad.

#### **4.1.3. Beleidskeuzes voor deelbakfietsen**

Qua deelbakfietsen blijft de markt nog achter ten aanzien van de bijvoorbeeld de deelscooters. Er zijn in Nederland twee aanbieders actief. Een aanbieder richt zich op back-to-one deelbakfietsen en een aanbieder hanteert het freefloating concept. De laatste is ook actief in Rotterdam.

**Beleidskeuze 1: *Er worden vergunningen verleend op basis van de APV aan maximaal 1 back-to-one deelbakfietsaanbieder, met een looptijd van 2 jaar na de datum van vergunningverlening.***

Vlaardingen kiest ervoor om alleen back-to-one deelbakfietsen toe te laten. Hiervoor kunnen speciale plekken worden aangewezen. Bij de locaties wordt rekening gehouden met de robuustheid van een netwerk. De plekken zijn op loopafstand van elkaar, zodat de gebruiker er meer op kan vertrouwen. Het aanwijzen van de plekken gebeurt op basis van data-analyse ten aanzien van gebruikers en maatschappelijke opgave (bijv. parkeerdruk) in combinatie met inspraak vanuit handhaving.

**Beleidskeuze 2: *Er worden 10 locaties aangewezen waar deelbakfietsen gestart kan worden. Bij intensief gebruik kan worden opgeschaald tot 25 deelbakfietsen.***

Met 10 locaties is het mogelijk om een betrouwbaar deelbakfietsen aan te bieden dat past bij de omvang van Vlaardingen. Op basis van gebruikscijfers (minimale verhuur van voertuigen) en doelstellingen (vervanging van autoritten) is er ruimte om op te schalen tot maximaal 25 deelbakfietsen voor 1 aanbieder.

**Beleidskeuze 3: *De vergunning wordt toegewezen op basis van het first-comes-first-served-principe***

Gezien de marktomstandigheden is het uitdagend om een kwalitatieve selectie toe te passen. Voor de eerste deelbakfietsvergunningen wordt een first-comes-first-served principe toegepast, met een aantal minimale eisen.

## 4.2. Deelauto's in de bestaande stad

Deelauto's worden gezien als een belangrijke aanvulling op het Vlaardingse mobiliteitsaanbod. Deelauto's zijn vaak schoner dan auto's in privébezit, zeker gezien het sterk groeiende aandeel elektrische deelauto's. De ambitie is om het gebruik van de deelauto te stimuleren en zo alternatieven te bieden voor weinig gebruikte auto's naast het aanbieden van een breed vervoersaanbod. Om deelauto's aantrekkelijk te maken is de beschikbaarheid, kwaliteit en gebruiksgemak van de deelauto's van belang. In Vlaardingen wordt ingezet op het vergroten van het aanbod, door het mee te laten groeien met vraag. Er wordt ingezet op een transitie naar 100% elektrische deelauto's.

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

- De deelauto faciliteert voornamelijk ritten van inwoners naar bestemmingen buiten Vlaardingen;
- Het aanbod van deelauto's wordt vergroot om de beschikbaarheid van deelauto's te garanderen en aan de vraag te voldoen;
- Een toenemende parkeerdruk als gevolg van de toename van deelauto's wordt beperkt, door spreiding over de gemeente;
- De mogelijkheden, keuzevrijheid en mobiliteitsgarantie van gebruikers blijven behouden of worden door een divers deelauto-aanbod zelfs vergroot;
- Het deelauto-aanbod wordt volgens tijdspad volledig geëlektrificeerd. Vanaf 2025 mogen er geen fossiele deelauto's meer bijgeplaatst worden en alle bestaande fossiele deelauto's dienen voor 2027 te zijn uit gefaseerd.
- Elektrische (stationbased) deelauto's maken gebruik van de openbare laadpalen van EQUANS die aangevraagd kunnen worden via [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl). Het college wijst hierbij één laadvak aan voor het opladen van elektrische deelauto's (autodate) en één openbaar laadvak voor alle elektrische voertuigen ongeacht het verwacht gebruik. Het is aanbieders van deelauto's niet toegestaan eigen laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de beleidsregels voor deelauto's opgesteld. In de nadere regels Deelmobiliteit Vlaardingen worden de voorwaarden vermeld op basis waarvan de gemeente de vergunningen verleend voor deelauto's. Deze uitgangspunten zullen tevens van toepassing zijn op (afgesloten) concepten die worden geïmplementeerd binnen gebiedsontwikkelingen, in overeenstemming met de bestaande beleidsregels parkeernormen van de gemeente Vlaardingen.

### 4.2.1. Uitbereiding standplaats gebonden en zonefloating deelauto's

De uitbreiding van het aantal standplaats gebonden deelauto's worden gecontroleerd gefaciliteerd. Door middel van het deelmobiliteitsprognosemodel is een inschatting gemaakt van het verwachte aantal deelauto's voor de komende jaren. Op basis van die deelmobiliteitsprognose wordt ingezet op 10 deelauto's exclusief de bestaande deelauto's en lopende aanvragen. De kansrijke locaties voor deelauto's worden nader met de aanbieders vastgesteld. Middels een verkeersbesluit kunnen deze plekken (in de toekomst) worden gereserveerd voor het aanbieden van deelauto's.

Uit de deelmobiliteitsprognose blijkt dat er in 2025 behoefte is aan 10 deelauto's. Het wordt als wenselijk gezien om het standplaatsgebonden aanbod uit te breiden met maximaal 4 standplaats gebonden deelauto's. Naast de standplaatsgebonden deelauto's is de gemeente van plan om, wanneer een aanbieder interesse toont, een tweejarige pilot te lanceren voor zonefloating deelauto's. Hiervoor worden maximaal 6 vergunningen verleend verspreid over 2 parkeerzones. Deze zonefloating auto's worden ingezet in het centrum van Vlaardingen en kunnen worden opgehaald en teruggebracht in dezelfde zone. Dit heeft een gunstig effect op de parkeerdruk en biedt meer flexibiliteit aan de gebruikers en aanbieders. Ook hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen. Na één jaar wordt de pilot geëvalueerd op basis van de voor- en nadelen van dit concept ten opzichte van de standplaats gebonden deelauto's. Bij een positieve evaluatie wordt gekeken of het aantal vergunningen voor zone based deelauto's kan worden uitgebreid.

Beleidskeuze 2: *Er wordt een pilot gestart voor het verlenen van zonefloating deelauto vergunningen met maximaal 6 zonefloating vergunningen. Voor standplaats gebonden en zonefloating deelauto's gelden dezelfde beleidskeuzes:*

- De voorwaarden voor het aanbieden van standplaats gebonden en zonefloating deelauto's zijn opgenomen in de nader regels Deelmobiliteit Vlaardingen
- De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first served' principe.
- Er geldt een maximum 4 standplaatsgebonden deelauto's.
- Er geldt een maximum van 3 zonefloating deelauto's per aanbieder. Indien na 6 maanden na het openstellen van de vergunningen voor zonefloating deelauto's geen tweede partij zich heeft gemeld, mag partij 1 alle 6 vergunningen aanbieden.
- De al aanwezige standplaats gebonden deelauto's krijgen automatisch een vergunning toegekend met de geldigheid voor vier jaar.
- Aanbieders die in 2024 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning per locatie tot 2027.
- Aanbieders die in 2024 tot en met 2026 een aanvraag indienen komen in aanmerking voor een vergunning per locatie tot 2028.

#### **4.2.2. Freefloating deelauto's**

Naast standplaats gebonden en zonefloating deelauto's wil de gemeente Vlaardingen ruimte bieden aan freefloating deelauto's. In buurgemeente Rotterdam zijn freefloating deelauto's uitgerold in de vorm van een pilot en positief ontvangen. Freefloating deelautosystemen werken met gemeente brede parkeervergunningen en service gebieden. Vanuit freefloating aanbieders is er de wens om niet alleen per gemeente zulke vergunningen te faciliteren, maar regionaal aan te pakken bijvoorbeeld vanuit de MRDH. In eerste instantie zal de gemeente Vlaardingen de mogelijkheid faciliteren om door maximaal twee verschillende aanbieders freefloating deelauto's aan te bieden in een beperkt servicegebied in Vlaardingen Centrum. Afhankelijk van de ontwikkelingen binnen MRDH kan de gemeente de vergunningen aanpassen.

Beleidskeuze 1: *Gemeente Vlaardingen bepaalt een servicegebied waarin freefloating deelauto's worden toegestaan met een maximum van vijf deelauto's.*

Beleidskeuze 2: *Gemeente Vlaardingen zal twee aanbieders toestaan freefloating deelauto's aan te bieden met maximaal vijf deelauto's voor een periode van 2 jaar.*

Na één jaar wordt geëvalueerd hoe freefloating deelauto's functioneren in Vlaardingen en of het plafond kan worden opgeschaald.

Aanvullend gelden de volgende beleidskeuzes:

- Voor deze freefloating deelauto's gelden dezelfde voorwaarden als voor de standplaats gebonden deelauto's, als opgenomen in de nadere regels Deelmobiliteit Vlaardingen.
- Aanbieders kunnen een aanvraag indienen om een vergunning voor freefloating deelauto's te krijgen. Hiervoor wordt gewerkt op een first come, first serve basis. Indien er meerdere aanbieders zich melden, zal een vergelijkende toets worden toegepast.
- Wanneer de freefloating deelauto's tussen meerdere steden kunnen worden uitgewisseld, is de aanbieder verantwoordelijk voor het maken van afspraken met Parkeerbeheer over de registratie van parkeeracties.
- Het uitgangspunt is dat het huidige gereguleerde parkeergebied als servicegebied wordt ingesteld. Een eventuele uitbreiding van het servicegebied voor de stadsbrede vergunning wordt gekoppeld aan uitbreiding van het gereguleerde parkeergebied.
- Met de aanbieders worden afspraken gemaakt over de monitoring van het aantal deelauto's in het Vlaardingse servicegebied. Er mogen in elk van de twee deelgebieden maximaal 4 deelauto's op eenzelfde moment worden geparkeerd. Als buffer dient de aanbieder gebruik te maken van particuliere hubs.
- Om eventuele overbelasting van het openbare laadnetwerk te herkennen en te voorkomen dienen aanbieders van freefloating deelauto's een onderbouwde verwachting af te geven van

waar hun elektrische auto's zullen laden. De gemeente besluit vervolgens op basis van de afgegeven verwachting of zij opdracht geeft tot plaatsing van een openbare laadpaal.

- Na een jaar wordt geëvalueerd op de mate van gebruik van de deelauto's. Indien positieve resultaten uit de evaluatie komen kan het deelautoplafond worden verhoogd,

#### **4.2.3. Coöperatieve deelauto's in eigen beheer door particulieren**

De gemeente Vlaardingen staat positief tegenover particulieren die samen met hun omgeving of gemeenschap willen gaan autodelen. De gemeente wil naast professionele aanbieders ook bewoners faciliteren die met hun straat of buurt in eigen beheer auto's willen delen. De gemeente vindt het daarom belangrijk om een interessepeiling te doen voor autodelen in 'warme kring'.

*Beleidskeuze 1: De gemeente gaat een interessepeiling doen naar autodelen in warme kring/coöperatief autodelen, op plekken waar de markt geen gebruik maakt van de beschikbare vergunningen.*

Indien die interesse er is, wil de gemeente ook bewoners de mogelijkheid bieden om een deelautostandplaats te kunnen aanvragen. Hiervoor moet wel kunnen worden aangetoond dat er geen extra auto's bijkomen.

*Beleidskeuze 2: Bewoners die op eigen initiatief een deelauto in eigen beheer willen starten komen ook in aanmerking voor een standplaats. De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en er dus geen 'extra' auto bij komt.*

### **4.3. Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling**

Samen met de MRDH staat Vlaardingen voor een verdichtingsopgave. Er is de noodzaak om in een korte periode veel nieuwe woningen te realiseren om de woningopgave aan te kunnen. Door deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling aan te bieden in combinatie met een lage parkeernorm, kan er meer groen, (openbare) voorzieningen of woningen worden gerealiseerd. Zeker in de hoog stedelijke regio waarin Vlaardingen zich bevindt, zijn dat waardevolle kansen. Echter moeten de ontwikkelingen ook passen bij de omgeving, en moet maatwerk in nieuwbouwwijken niet leiden tot overlast in bestaande wijken. Om parkeeroverlast in de omliggende omgeving te voorkomen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het deelmobiliteitsaanbod en parkeerreductie moeten aansluiten bij de locatie en het type bewoners.

Momenteel heeft de gemeente Vlaardingen al in haar parkeerbeleid opgenomen dat het reduceren van de parkeernorm mogelijk is maar maatwerk vereist. Zo kan het faciliteren van deelauto's per deelauto een nettowinst van twee parkeerplaatsen opleveren.

Aanvullende beleidskeuzes voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling zijn:

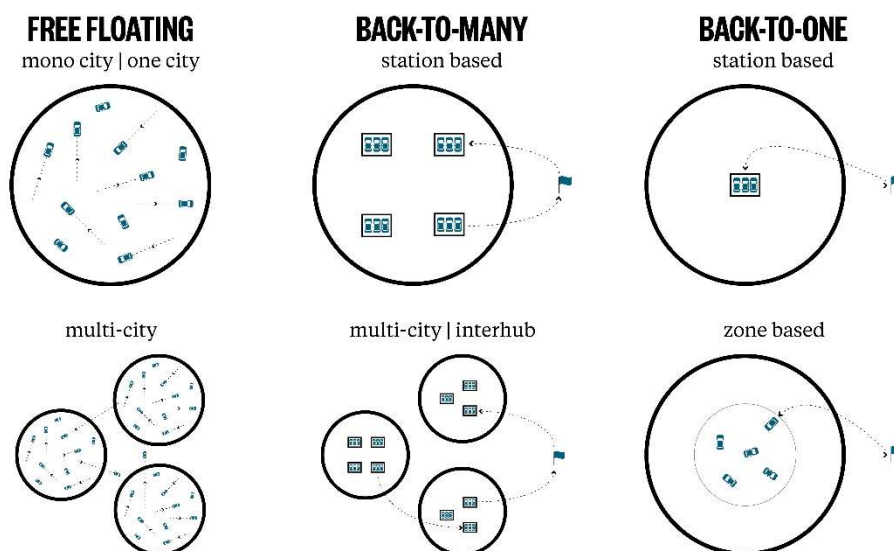
- Per project dient de projectontwikkelaar te onderbouwen waarom het aanbod deelmobiliteit en andere voorzieningen in combinatie met een lager parkeeraanbod past bij de locatie en de beoogde doelgroep. De gemeente kan hierop kwantitatief en kwalitatief toetsen alvorens een reductie op de parkeernorm op het betreffende project wordt toegestaan.
- Er kan van de deelautoratio worden afgeweken door de alternatieve inzet van andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelbakfietsen of deel-e-scooters, of voorzieningen gericht op het faciliteren van e-bikeritten (stallingsvoorzieningen of gunstig aanbod via de ontwikkelaar). De projectontwikkelaar dient afname-garantie te bieden voor ten minste 2 van de vergunninghouders voor deeltweewielers en freefloating deelauto's indien zij gebruik willen maken van de aanbieders die actief zijn in Vlaardingen. Anders wordt van de ontwikkelaar verwacht dat ze met de door hen gekozen aanbieder overeenstemming bereiken over de garantie voor afname in relatie tot de gebiedsontwikkeling.
- De projectontwikkelaar overlegt een mobiliteitsplan, waarin het aannemelijk maakt dat de afspraken met de vergunninghouders bijdragen aan de afname van de autobehoeft van nieuwe bewoners. Deze alternatieven kunnen maximaal 50% van de te plaatsen deelauto's



vervangen. Voorafgaand aan de projectontwikkeling buiten het betaald parkeerregime geeft de projectontwikkelaar een borgstelling af. Indien na realisatie van het project de parkeerdruk in de omliggende omgeving is toegenomen, dient de ontwikkelaar het aanbod van deelmobiliteit aantrekkelijker te maken (bijv. door de inzet van campagnes) of elders externe parkeerruimte in te kopen.

## Bijlage 1: Deelsystemen

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



Afbeelding 1: Schematisch overzicht van de verschillende deelsystemen

### Freefloating

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

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

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

Voorbeelden: *Felyx*, *Check*, *GO Sharing* (e-scooter), *ShareNow* (deelauto) en *Sixt Share* (deelauto), *BAQME* (deelbakfietsen).

### **Back-to-many**

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

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

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

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

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

### **Back-to-one**

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

Het voordeel van 'back-to-one' is de ruimtelijke overzichtelijkheid. Omdat het voertuig altijd naar dezelfde plek moet worden teruggebracht, beperkt het de gebruiker echter wel in de vrijheid.

Voor de 'station based' variant wordt er ruimte gereserveerd, wat zowel voor de gebruiker als vanuit het ruimtelijke perspectief duidelijkheid geeft. Het nadeel is dat hierdoor dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. Wanneer het voertuig in gebruik is, kan er geen ander voertuig parkeren.

Wat dat betreft biedt 'zone based' het voordeel dat er geen specifieke parkeerplek dient te worden afgekruist. Het nadeel is daarentegen dat de gebruiker niet altijd exact weet waar de auto zich bevindt. (Dit is echter wel zichtbaar op de app). Bovendien is er bij het retourneren geen parkeerplek gegarandeerd. Ook geldt voor elektrische deelauto's de randvoorwaarde dat er voldoende laadpalen in de zone aanwezig zijn om te garanderen dat de auto's weer opgeladen kunnen worden.

Voorbeelden 'station based': *Greenwheels (deelauto), MyWheels, OV-fiets (deelfiets), Cargoroo (deelbakfietsen), WeDriveSolar (deelauto)*

Voorbeelden 'zone based': *MyWheels (deelauto)*

## BIJLAGE 2: BEGRIPPENLIJST

APV	Algemene Plaatselijke Verordening: gemeentelijke regels die gaan over de fysieke leefomgeving
Beleidsregels Deelmobiliteit	Spelregels voor deelvervoer aanbieders in de gemeente Vlaardingen
Ketenmobiliteit	De keten van verschillende vormen van transport die gebruikt wordt voor het afleggen van een reis
Deelmobiliteit	Deelmobiliteit betekent het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar. Deelvervoer biedt gebruikers op korte termijn toegang tot een van de vervoersmiddelen wanneer dat voor de gebruiker nodig is
Deelmobiliteitsconcept	Het product/service dat een deelvervoersaanbieder aanbiedt
Deelsystemen	Vormen van deelmobiliteit
Deeltweewielers	Deelfietsen, deelscooters en deelsteppen (nog niet toegestaan in Nederland)
Duurzame bereikbaarheid	Bereikbaarheid die langdurig wordt aangeboden
Duurzame mobiliteit	Transportmiddelen die geen directe uitstoot hebben van schadelijke- of klimaatgassen, bijvoorbeeld elektrische auto's of fietsen
Fietsersbond	Belangenvereniging die opkomt voor de belangen van de fietser
Infrastructurele capaciteit voor extra autoverkeersbewegingen	De capaciteit die de infrastructuur heeft voor het opvangen van extra verkeer
KPI	Kritieke prestatie indicatoren
'Last mile' van	De laatste nog af te leggen afstand tussen de halte van het openbaar vervoer en de bestemming
Mobiliteitshubs	Locaties in de gemeente waar meerdere vormen van deelvervoer worden aangeboden en ingeleverd kunnen worden
Mobiliteitsoplossing	Oplossing in de vorm van een aanbod voor de vraag naar transport (mobiliteit)
Mobiliteitssysteem	Een samenhangend systeem bestaande uit verschillende vormen van mobiliteit die het mogelijk maakt om een reis te maken van A naar B
Mobility as a Service	Een vervoersmiddel dat je niet bezit maar als service afneemt
Ov-knooppunt	Een knooppunt waar meerdere vormen van Openbaar Vervoer samenkomen
OV-netwerk	Een netwerk van openbaar vervoer waarin bestaande uit verschillende vormen van mobiliteit zoals de bus en trein
Parkeereis	Een eis die het aantal parkeerplaatsen voorschrijft bij een functie van een gebouw
Plaatsingsplan	Een plan voor het uitrollen en plaatsen van deelmobiliteit in de gemeente

Registratienummer: 1962733

## **Nadere regels Deelmobiliteit**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen, overwegende dat

- het stimuleren van slimme mobiliteitsoplossingen zoals deelmobiliteit een van de focuspunten is uit het Actieplan Mobiliteit om de gemeente veilig, gezond en bereikbaar te houden;
- het beleidskader deelmobiliteit uitgangspunten geeft ten aanzien van een passende en verantwoorde groei van het aanbod aan deelmobiliteit door de afgifte van vergunningen;
- met deze nadere regels een eenduidig proces ontstaat dat aansluit bij de praktijk
- via deze nadere regels invulling wordt gegeven aan de opdracht van de Vlaardingse gemeenteraad.

Gelet op 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen 2019 en artikel 160 Gemeentewet en beleidskader Deelmobiliteit

Besluit:

Deze 'Nadere regels Deelmobiliteit' vast te stellen;

## **Hoofdstuk 1**

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

**Deelmobiliteit:** systeem van deervoertuigen die door meerdere huishoudens gebruikt (lees: gedeeld) kunnen worden;

**Deervoertuig:** een publiek toegankelijk voertuig, dat voor een korte duur (vaak minder dan 24 uur) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder. Dit kan tevens ook een partij zonder winst oogmerk zijn, zoals een stichting, die deze dienst aanbiedt;

**Elektrische fiets (e-fiets):** een fiets, uitgerust met elektrische trapondersteuning, met een maximumsnelheid van 25 km/h;

**Elektrische scooter (e-scooter):** een motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h of 25 km/h (ook wel bromfiets of snorfiets genoemd), uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig;

**Interoperabiliteit:** set aan standaarden en afspraken, gericht op wederzijdse openstelling van dienstverlening tussen verschillende aanbieders van deelmobiliteit;

**Laadpaalkleven:** het langdurig en/of onnodig bezet houden van een elektrisch oplaadpunt door een elektrische voertuig terwijl deze reeds is opgeladen;

**MaaS:** (Mobility as a Service) het aanbod van verschillende soorten mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real time informatie aan klanten worden aangeboden, door klanten worden geboekt, betaald en transacties worden afgehandeld;

**Plaatsingsplan:** digitale geografisch georiënteerde weergave van de gemeente met kenmerken zoals de afbakening van zones en hubs, aantallen per zone en bijvoorbeeld aangewezen locaties waar wel of niet geparkeerd mag worden;

**Standplaatsgebonden deelauto:** deelauto die wordt aangeboden op de daarvoor bestemde parkeerplaats. De auto moet na iedere rit naar dezelfde daarvoor bestemde parkeerplaats worden teruggebracht;

**Zonebased deelauto:** deelauto die wordt aangeboden in een daarvoor bestemd gebied (zone), overeenkomstig met een vergunningszone voor betaald parkeren. De deelauto heeft geen vaste

parkeerplaats waarnaar de auto na een rit moet worden teruggebracht. Wel moet de deelauto altijd naar de daarvoor bestemde zone worden teruggebracht:

**Freefloating deelauto:** deelauto die wordt aangeboden. De deelauto heeft geen vaste parkeerplaats en kan in ieder regulier parkeervak worden achtergelaten. De deelauto kan gebruikt worden voor enkele ritten, zowel binnen de stad, alsmede ook naar andere plaatsen waar aanbieder een zone heeft om desbetreffende auto achter te kunnen laten:

**TOMP-API:** een software-interface die het mogelijk maakt dat applicaties van MaaS providers met aanbieders van deelmobiliteit kunnen communiceren;

**Vergunning:** vergunning om voertuigen op openbare plaatsen ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden, als bedoeld in artikel 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen 2019;

**Vergunningenplafond:** het maximum aantal vergunningen dat wordt verleend voor een bepaalde categorie voertuigen;

**Voertuig:** voertuig als bedoeld in artikel 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen 2019;

**Voertuigenplafond:** het maximum aantal voertuigen van een bepaalde categorie voertuigen waarvoor de vergunningen worden verleend.

## Hoofdstuk 2

### Artikel 2 Deelvoertuigen

#### Artikel 2.1 Categorieën en typen voertuigen

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor deelauto's, deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen. Vergunningen voor andere voertuigen worden geweigerd.

#### Artikel 2.2 Vereisten aanvrager

De aanvrager is:

- a. een rechtspersoon, zijnde een in het handelsregister van de Nederlandse Kamer van Koophandel geregistreerde partij, waarbij uit de statuten en uit het feitelijk handelen van de aanvrager blijkt dat zij het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft, en
- b. geen moeder-, dochter-, of zusteronderneming van, of op een andere wijze verweven met, een andere onderneming die voor dezelfde periode voor dezelfde deelvoertuigcategorie een vergunning heeft aangevraagd.

#### Artikel 2.3 Vergunningen voor reeds in Vlaardingen aanwezige deelauto's

Het college verleent vergunningen met een looptijd tot en met 31 december 2027 na de datum van vergunningverlening voor de aanbieders van deelauto's en slechts voor het aanbod van deelauto's waarvoor op peildatum, zijnde de vaststelling van deze nadere regels door het college, een (zonebased) parkeervergunning is verleend en/of een vaste parkeerplaats is gereserveerd.

#### Artikel 2.4 Vergunningen- en voertuigenplafond

1. Op grond van artikel 5.2a, derde lid van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen 2019 wordt in deze tabel voor de vier categorieën deelvoertuigen uit artikel 2.1 het voertuigenplafond, het vergunningenplafond en de maximale vergunningsduur aangegeven:

Voertuig-categorie	Subcategorie	Voertuigen-plafond	Vergunningen-plafond	Maximale vergunnings-duur
Deelauto	Standplaats-gebonden	4 (voor 2023-2024) – exclusief gebieds-ontwikkelingen	Geen, zie Artikel 2.4 lid 4	4 jaar
	Zonebased	6 (voor 2023-2024) – exclusief gebieds-ontwikkelingen	Geen, zie Artikel 2.4 lid 4	4 jaar
	Freefloating	10 (voor 2023-2024)	2, max. 50% van het voertuigenplafond per vergunning	2 jaar
Deelfietsen	Fietsen & e-fietsen	300	2, Max. 50% van het voertuigenplafond per vergunning	2 jaar
Deelscooters	E-scooters	200	2; Max. 50% van het voertuigenplafond per vergunning	2 jaar
Deelbakfietsen	E-bakfietsen	10	1	2 jaar

2. Het college kan het plafond voor deelmobiliteit jaarlijks met maximaal 50% te verhogen, indien het gebruik van de deelvoertuigen dit naar oordeel van het college rechtvaardigt. Een reden om hiervan af te kunnen zien is in ieder geval ervaren overlast veroorzaakt door deelvoertuigen.
3. Het college maakt bij gebiedsontwikkelingen maatwerkafspraken met betrekking tot de aantallen deelvoertuigen op basis van de parkeerregulering.
4. Bij meerdere inschrijvingen voor vaste stand plaatsgebonden en zonefloating deelauto's, kan een aanbieder maximaal 50% van de vergunningen krijgen. Indien 6 maanden na de vergunningverlening niet meer dan 1 partij zich heeft gemeld, vervalt het in dit lid genoemde maximum van 50%. De vergunningen worden verleend volgens een 'first-come, first-served principe'.
5. Het college hanteert bij de vergunningsverlening tijdsvakken. Indien een vergunning wordt afgegeven dan geldt deze voor het bij de vergunning vermelde tijdvak. Voor deelauto's, van de subcategorie 'Standplaats-gebonden' en de subcategorie 'Zonebased' vangt het eerste tijdvak aan op het moment dat artikel 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen inwerking treedt tot en duurt tot en met 31 december 2027. Voor deelauto's, van de subcategorie 'Freefloating', deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen vangt het eerste tijdvak aan op het moment dat artikel 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen inwerking treedt en duurt tot en met 31 december 2025.
6. Na het eerste tijdvak duren de tijdsvakken voor deelauto's telkens vier jaar, behalve voor de subcategorie Freefloating, en vangen aan op 1 januari van het jaar na afloop van het lopende tijdvak. Na afloop van het eerste tijdvak duren de vergunningen voor deelauto's van de subcategorie 'Freefloating', deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen telkens twee jaar en vangen aan op 1 januari van het jaar na afloop van het lopende tijdvak.

### **Artikel 2.5 Mogelijkheid aanvragen vergunning**

1. Aanvragen voor een vergunning voor deelfietsen/deel-e-bikes en deelbakfietsen en deelscooters kunnen alleen worden ingediend in de periode van 1 juni tot en met 31 augustus van het lopende kalenderjaar voor vergunningen die vergeven worden voor het eerst volgende tijdvak.
2. Indien niet alle vergunningen zijn verleend voor het lopende tijdvak dan blijft het aanvragen van vergunningen voor dit tijdvak mogelijk tot het plafond zoals omschreven in artikel 2.4, maar pas nadat het college heeft beslist op aanvragen die binnen de periode genoemd in het eerste lid of het vierde lid zijn ingediend.
3. Het college maakt het mogelijk om digitaal een aanvraag in te dienen en deze mogelijkheid moet worden gebruikt voor de vergunningaanvraag.
4. In afwijking van hetgeen bepaald in het eerste lid geldt voor de aanvraag van vergunningen voor het eerste tijdvak, dat wil zeggen het eerste tijdvak na ingang van het vergunningstelsel, dat na vaststelling van deze nadere regels door het college, deze vergunning aangevraagd kan worden vanaf de datum van vaststelling van de nadere regels tot één maand na deze datum.
5. Indien het college een vergunningsaanvraag heeft afgewezen dan kan door dezelfde aanvrager in de periode van vijf maanden na dagtekening van het afwijzende besluit geen nieuwe vergunning voor hetzelfde type deelmobiliteit worden aangevraagd.

### **Artikel 2.6 Beslistermijn**

1. Het college beslist binnen 8 weken na afloop van de termijn als bedoeld in artikel 2.5 eerste lid, dan wel binnen 8 weken na afloop van de termijn als bedoeld in artikel 2.5, vierde lid.
2. Bij een vergelijkende toets als bedoeld in artikel 4.1 beslist het college, in afwijking van lid 1 op de aanvraag binnen 12 weken na de dag van ontvangst daarvan.
3. Het college kan de beslissing éénmalig voor ten hoogste 4 weken verdagen.

## **Hoofdstuk 3**

### **Artikel 3.1 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen**

1. Een aanvraag voor een vergunning dient aan de volgende indieningsvereisten te voldoen:
  - a. een aanvraag wordt schriftelijk ingediend via de speciaal daarvoor bestemde webpagina;
  - b. de aanvraag is in de Nederlandse taal opgesteld, en;
  - c. de aanvraag bevat een toelichting als omschreven in artikel 4.2.
2. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager in de gelegenheid om binnen een termijn van twee weken na toezending van het verzoek tot aanvulling de aanvraag aan te vullen.
3. Is na afloop van deze termijn de aanvraag onvolledig dan wijst het college de aanvraag af.

### **Artikel 3.2 Weigeringsgronden voor vergunningen**

1. Aanvullend op de weigeringsgronden in 5.2a van de Algemene Plaatselijke Verordening Vlaardingen 2019 wijst het college een aanvraag af indien:
  - a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen dan bedoeld in artikel 2.1, eerste lid;
  - b. de aanvrager niet voldoet aan de vereisten als genoemd in artikel 2.2;
  - c. het vergunningenplafond wordt overschreden en de vergunning na toepassing van de in artikel 4.1 opgenomen verdelingsprocedure wordt verleend aan een andere aanvrager;
  - d. Uit de privacyverklaring niet of onvoldoende blijkt dat aanvrager persoonsgegevens verwerkt in overeenstemming met de vigerende wet- en regelgeving;
  - e. de aanvraag niet (volledig) is ingediend binnen het door het college vastgestelde tijdvak voor het indienen van een aanvraag, tenzij het plafond zoals genoemd in artikel 2.4 nog niet is bereikt, of;
  - f. de aanvraag op één of meer van de onderdelen uit artikel 4.2 minder scoort dan 2/3 van het totaal te verkrijgen punten.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid kan de aanvraag voor een vergunning worden geweigerd indien uit de aanvraag niet blijkt dat wordt voldaan of kan worden voldaan aan de



verplichtingen die gelden voor de vergunninghouder op grond van hoofdstuk 5 of indien de aanvraag niet wordt vergezeld door een uitvoeringsplan zoals omschreven in artikel 4.2.

## **Hoofdstuk 4**

### **Artikel 4.1 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfiets**

1. Het college voert een vergelijkende toets uit voor aanvragen voor freefloating deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen indien er, nadat de aanvragen voor zover nodig tijdig zijn aangevuld of de termijn om de aanvraag aan te vullen ongebruikt is verstreken, meer aanvragen zijn ingediend die voldoen aan de voorwaarden genoemd in artikel 2.4 dan het aantal vergunningen dat het vergunningenplafond toelaat.
2. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria volgens de puntentelling die is beschreven in artikel 4.2.
3. Per type deelvoertuig worden de vergunningen verleend aan de aanvragers met het hoogste aantal punten,
4. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben dan wordt vergunning verleend aan de aanvrager die op het eerste onderdeel van de beoordeling in artikel 4.2 het hoogst scoort. Indien daarna nog steeds niet op basis van de puntentelling kan worden uitgemaakt op welke aanvraag een vergunning kan worden verleend, wordt met behulp van een loting bepaald op welke aanvraag een vergunning wordt verleend.
5. De loting vindt in het openbaar plaats door de voorzitter van de werkgroep die de aanvragen toetst, in aanwezigheid van de voltallige werkgroep en een ambtenaar van de Gemeente Vlaardingen.
6. De in dit artikel bedoelde vergelijkende toets wordt uitgevoerd door een werkgroep bestaande uit een oneven aantal van tenminste drie ambtenaren waarbij zij zich kunnen laten ondersteunen door een extern bureau.
7. De werkgroep maakt een proces-verbaal van de puntentoekening waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekening.

### **Artikel 4.2 Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen**

Bij de aanvraag dient de aanvrager een uitvoeringsplan in te dienen met toelichting op onderstaande onderdelen in te dienen, waarbij geldt dat iedere motivering voor elk genummerd onderdeel maximaal 2000 woorden mag beslaan en op enigerlei wijze van schrijfbeveiliging dient te zijn voorzien.

1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit; hoe draagt de operatie bij aan:
  - a. Een betere luchtkwaliteit en beter (lokaal) klimaat;
  - b. Afname autobezit en -gebruik;
  - c. Toename gebruik actieve mobiliteit;
  - d. Bestrijding van vervoersarmoede;
  - e. De verkeersveiligheid, en;
  - f. Voorkomen verrommeling van de openbare ruimte.
2. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen;
  - a. Op welke doelgroepen is de operatie gericht en wat is de maatschappelijke meerwaarde van focus op deze doelgroepen;
  - b. Hoe wordt een zo goed mogelijke dekking nagestreefd, en;
  - c. In welke gebieden binnen de stad zullen de deelvoertuigen in elk geval worden aangeboden.
3. Data en interoperabiliteit
  - a. Op welke wijze wil de aanvrager door het leveren van inzichten in het gebruik van de deelvoertuigen bijdragen aan de optimalisatie van het beleid van de gemeente;
  - b. Welke aanvullende data wordt geleverd om de effecten van de aangeboden deelmobiliteit inzichtelijk te maken;

- c. Welke (data)standaarden worden toegepast en in welke mate die interoperabiliteit bevorderen, en;
  - d. Welke MaaS-platforms de aanvrager is aangesloten en de mate van bereidheid om aan te sluiten bij een MaaS-platform, waarmee de vergunningverlener in de toekomst een zakelijke overeenkomst sluit.
4. Dienstverlening/ logistieke prestaties
- a. Wat zijn de kenmerken van de voertuigen (uitrusting, veiligheid, comfort);
  - b. Hoe ziet het exploitatiemodel eruit (tarieven, abonnementen, aanpassen aanbod aan vraag etc.);
  - c. Het wordt voorkomen en verholpen dat deelvoertuigen op ongewenste of hinderlijke plekken terecht komen, in de openbare ruimte, stallingen of andere plaatsen. De aanbieder draagt een significante verantwoordelijkheid voor het voorkomen van hinderlijke situaties en is gehouden om adequaat in te grijpen wanneer deelvoertuigen onbedoeld op dergelijke locaties geplaatst worden. Het opstellen van duidelijke richtlijnen en het regelmatig communiceren van de juiste parkeerpraktijken wordt van de aanbieder verwacht;
  - d. Hoe vindt de operationele herverdeling van voertuigen plaats, en;
  - e. Hoe het onderhoud plaatsvindt, waarbij ten minste is beschreven hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden, hoe de voertuigen geïnspecteerd worden op gebreken, hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden en hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen dan wel van straat gehaald worden.
5. Communicatie
- a. Hoe klachten en meldingen van klanten en derden (niet – zijnde klanten) kunnen worden ingediend, binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd en hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling. Laat hierbij zien welke werkelijke resultaten in andere steden zijn behaald. De registratie van klachten is onderdeel van de kwartaalrapportage;
  - b. Hoe en via welke kanalen en met welke beoogde effecten de eindgebruikers geïnstrueerd worden over de juiste manier van gebruiken en het stallen of parkeren van de voertuigen;
  - c. Hoe de aanvrager vanaf de periode voorafgaand aan de start van de exploitatie haar dienst onder de aandacht gaat brengen en welke aanpak wordt ingezet om inwoners kennis te laten maken met de deelvoertuigen en te motiveren dit te gaan gebruiken;
  - d. Hoe de aanbieder (te lange) stilstand van voertuigen probeert te voorkomen en hoe effectief die aanpak is in andere steden, en;
  - e. Hoe de samenwerking met de reeds in Vlaardingen en in de regio actieve, mobiliteitsaanbieders is, waarbij gestreefd wordt naar promotie van deelmobiliteit en duurzame mobiliteit in z'n geheel.

De bijbehorende maximale score per onderdeel is:

Onderdeel	Score
1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit	24
2. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen	15
3. Data en interoperabiliteit	16

4.	Dienstverlening/logistieke prestaties	20
5.	Communicatie/samenwerking in de regio	25
	Totaal	100

#### **Artikel 4.3 Aanpassen van de vergunningsplafonds opgenomen in artikel 2.4**

1. Als het vergunningsplafond is bereikt, maar het voertuigenplafond nog niet is bereikt, dan kunnen één of meerdere vergunninghouders het college verzoeken om het aantal voertuigen dat op grond van de individuele vergunningen geëxploiteerd mag worden te verhogen vanaf 1 januari van het volgende kalender jaar. Dit dient verzoek moet ingediend zijn op 1 november van het lopende kalenderjaar. Indien er meerdere vergunningshouders om een uitbreiding van het door hun aan te mogen bieden voertuigen vragen en hierdoor het voertuigplafond overschreden zou worden wordt de nog beschikbare capaciteit naar rato verdeeld op basis van de reeds afgegeven vergunningen.
2. Indien de vergunninghouders kunnen aantonen door middel van hun gebruikscijfers dat de drempelwaarden voor gebruik en voor substitutie worden overschreden kan het college het maximaal aantal vergunde aantallen voertuigen jaarlijks verhogen met 50%.
  - a. De drempelwaarde voor het gebruik van deelmobiliteit bestaat uit de volgende twee onderdelen, die beiden moeten gelden:
    - i. drie verhuren per dag, op basis van het gemiddelde over het maximaal aantal vergunde voertuigen gedurende minstens drie opeenvolgende maanden, en;
    - ii. 35% substitutie voor auto-gerelateerd verkeer (taxi en privéautogebruik) of fietsritten groter dan vijf kilometer, aangetoond middels een onafhankelijk onderzoek onder gebruikers.
  - b. De drempelwaarde voor het gebruik van zonefloating en standplaatsgebonden deelauto's bestaat uit één van de volgende drie waarden waaraan voldaan moet worden:
    - i. Minstens 14 gebruikers per voertuig per maand,
    - ii. Minstens 20 ritten per voertuig per maand, of;
    - iii. Minstens 1000 gereden kilometers per voertuig per maand.
  - c. De drempelwaarde voor het gebruik van freefloating deelauto's is één verhuur per dag per voertuig van minstens een half uur,
  - d. De drempelwaarde voor het gebruik van deelbakfietsen is 1,5 verhuringen per dag

### **Hoofdstuk 5 Verplichtingen**

#### **Artikel 5.1 Verplichtingen ten aanzien van deelvoertuigen**

Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van de deelvoertuigen:

- a. De vergunninghouder is verplicht zich te houden aan de in het uitvoeringsplan van de aanvraag omschreven toelichting;
- b. De voertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming van de aanvrager en/of beeldmerk/branding van gemeentelijke deelmobiliteit;
- c. De voertuigen zijn herkenbaar en hebben een uniforme uitstraling;
- d. De deel-e-scooters hebben een maximale lengte van 1,75 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,14 meter;
- e. De (elektrische) deelfietsen hebben een standaard wiel- en framemaat (oftewel 26/28 inch) en de zadels zijn op hoogte verstelbaar;
- f. De deelfietsen en deelscooters beschikken over goedwerkende remmen, verlichting, een bel/claxon en comfortabele wielen (conform RDW eisen of anderszins);

- g. De voertuigen dienen te kunnen worden geopend en afgesloten via een digitaal smartlock en een app. De app mag op geen enkele manier uitnodigen tot gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden;
- h. De deelvoertuigen dienen voor al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen diefstal en vandalisme. De deelscooters en deelauto's dienen WA verzekerd te zijn;
- i. De vergunninghouder heeft een automatisch systeem waarmee de bestuurder van het deelvoertuig te allen tijde kan zien wat de status van de accu is;
- j. De deelauto's waar vanaf 2025 een vergunning voor wordt verleend zijn uitsluitend elektrisch, dan wel volledig door waterstof aangedreven;
- k. De aandrijving van de voertuigen die worden ingezet voor de bedrijfsvoering veroorzaken geen schadelijke stoffen (zero-emissie);
- l. De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van maximaal 20 meter traceerbaar is indien deze geparkeerd of uitgelogd is, en;
- m. De aanvrager vraagt de gebruikers van de voertuigen toestemming te verlenen om hun gegevens in geanonimiseerde vorm aan de gemeente te verstrekken ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoelstellingen. De gemeente ontvangt elk kwartaal een geanonimiseerd overzicht van het gebruik van het deelmobiliteitsaanbod.

## **Artikel 5.2 Verplichtingen ten aanzien van data en interoperabiliteit**

1. Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van data en interoperabiliteit:

- a. De vergunninghouder werkt mee aan het realiseren van een dashboard voor monitoring en analyse, en daarvoor een real-time GPS-trace aan de voertuigen te koppelen waarbij de vergunninghouder gebruik maakt van de door het college voorgeschreven standaarden in artikel 5.1 aanhef en onder l en m, die zoveel mogelijk overeenkomen met landelijke standaarden (zoals bijvoorbeeld gehanteerd in het kader van de MaaS-pilots) en waarbij de GPS-trace – die in voertuig of app kan zitten - informatie geeft over de locatie met een intervaltijd van ten minste 15-30 seconden. Per trace is daarbij in ieder geval de volgende informatie te lezen:
  - I. de start- en eindlocatie van de rit (waarbij minimaal een locatie binnen Vlaardingen ligt);
  - II. de duur van de rit, en;
  - III. het tijdens de rit afgelegde aantal kilometers;
- b. De vergunninghouder is in het geval van deelauto's aangesloten bij Nationaal Parkeerregistratie of bereid dat in de toekomst te doen en voldoet t.z.t. aan de voorgeschreven interfacebeschrijving;
- c. De nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren is maximaal 20 meter;
- d. De vergunninghouder waarborgt dat het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en data voldoet aan geldende wet- en regelgeving;
- e. De vergunninghouder levert per kwartaal een rapportage met in ieder geval de volgende gegevens aan de gemeente met betrekking tot de zes daaraan voorafgaande kalendermaanden:
  - I. Gemiddeld aantal keer dat een deelvoertuig per dag is gebruikt;
  - II. Gebruik in Vlaardingen;
  - III. Gemiddelde leeftijd van gebruikers;
  - IV. Gebruik (inclusief tijdstip in- en uitcheck) per metrostation, binnen een straal van 150 meter;
  - V. Gemiddeld aantal kilometers per rit;
  - VI. Pieken en dalen in het gebruik (weekenddagen versus werkdagen, spijstijden versus niet spijstijden, 7-19 uur versus 19 -7 uur);
  - VII. Het aantal unieke gebruikers;
  - VIII. Gemiddelde parkeertijd – gedurende welke het voertuig ter gebruik wordt aangeboden - per voertuig per wijk;
  - IX. Het aantal boekingen via het eigen platform en het aantal boekingen via MaaS-platforms;

- X. Eventuele clustering van deelvoertuigen en of dit problemen oplevert;
- XI. Het aantal van de straat verwijderde en (ter plaatse) gerepareerde deelvoertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van staat zijn gehaald en (ter plaatse) gerepareerden,;
- XII. Het aantal ontvangen klachten en hoe deze klachten zijn afgehandeld en verholpen.

### **Artikel 5.3 Verplichte exploitatie**

1. De vergunninghouder van een vergunning voor deelscooters- of deelfietsen exploiteert drie maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste de helft en binnen zes maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen.
2. De vergunninghouder van een vergunning voor standplaatsgebonden deelauto's of zone-based deelauto's exploiteert drie maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen.

### **Artikel 5.4 Verplichtingen ten aanzien van het gebruik van deelvoertuigen**

Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van het gebruik van deelvoertuigen:

- a. De vergunninghouder controleert of de (potentiële) gebruiker in bezit is van een geldig rijbewijs van de gebruiker van het voertuig indien de wet een rijbewijs voorschrijft, voor aanvang van het gebruik van het voertuig;
- b. De vergunninghouder bevordert de veiligheid van de gebruiker, waaronder het gebruik van een helm bij deelscooters;
- c. De vergunninghouder draagt zorg voor het vrijhouden van doorgangen, en wegen waaronder fietspaden, autowegen en op stoepen dit mede om (kwetsbare) doelgroepen (bijv. blinden en slechtzienden; ouderen; ouders met kindwagens) niet te hinderen en de vergunninghouder ook zorg draagt dat gebruikers op een veilige en sociaal wenselijke manier parkeren, en;
- d. De vergunninghouder draagt zorg voor het zo min mogelijk beslagleggen op laadpalen in de openbare ruimte door een deelauto en onderneemt adequate actie om laadpaalkleven te voorkomen. De aanbieder dient strikte naleving van deze maatregel te waarborgen, waarbij de gemeente het recht heeft om passende sancties richting de aanbieder op te leggen bij het niet naleven van deze verplichting. Mogelijke sancties kunnen variëren en kunnen onder andere bestaan uit het opleggen van boetes en in ernstige gevallen zelfs de tijdelijke schorsing of intrekking van de vergunning van de aanbieder.

### **Artikel 5.5 Verplichtingen ten aanzien van onderhoud van deelvoertuigen**

Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van het onderhoud van de deelvoertuigen:

- a. De vergunninghouder zorgt dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters zijn gesteld of anderszins defect zijn of onbruikbaar (waaronder in ieder geval worden begrepen defecten die een comfortabel en veilig gebruik in de weg staan en defecten aan het GPS-trackingsysteem), binnen 24 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse gerepareerd zonder hinder of overlast ter plaatse, en;
- b. De vergunninghouder of diens opdrachtnemer gebruikt, bij de vervanging van accu's alleen emissievrije voertuigen of vervangt de accu's op een ander wijze waarbij geen emissie in Vlaardingen plaatsvindt.

### **Artikel 5.6 Verplichtingen ten aanzien van een evenredige verdeling van deelvoertuigen**

Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van een evenredige verdeling van voertuigen:

- a. De vergunninghouder borgt de aanwezigheid van deelvoertuigen binnen het kernservicegebied en zorgt daarom dat er (na de aanloopperiode) te allen tijde 33% van het verleende aantal voertuigen aanwezig is (rijdend of geparkeerd) en zorgt voor aanvulling van voertuigen indien nodig, en;

- b. De vergunninghouder borgt een evenredige verdeling van de voertuigen binnen de gemeentegrenzen en zorgt voor herverdeling van voertuigen indien nodig en volgt hierbij aanwijzingen van het college op.

#### **Artikel 5.7 Verplichtingen ten aanzien van communicatie en bereikbaarheid**

Aan een vergunning worden in elk geval de volgende verplichtingen verbonden ten aanzien van communicatie en bereikbaarheid:

- a. De vergunninghouder heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat in ieder geval telefonisch (24 uur 7 dagen per week, 365 dagen per jaar) en per e-mail bereikbaar is op en dat in staat is om ter stond te reageren;
- b. Klachten van derden (niet-klanten) kunnen zowel telefonisch (maandag tot en met vrijdag tussen 9-17 uur nationale feestdagen uitgezonderd)) als per e-mail en social media (7 dagen in de week) bij de vergunninghouder worden ingediend in de Nederlandse taal;
- c. Klachten over potentieel gevaar dienen binnen één uur te worden opgelost. Vervolgens is de deelaanbieder verplicht om binnen maximaal één uur passende maatregelen te nemen als reactie daarop. Deze bepaling laat de mogelijkheid tot (spoed)bestuursdwang onverlet.

### **Hoofdstuk 6**

#### **Artikel 6.1 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeentebblad.

#### **Artikel 6.2 Citeertitel**

De citeertitel is 'Nadere regels deelmobiliteit'

Vlaardingen, 7 november 2023

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,

  
de secretaris  
drs. E. Stolk

  
de locoburgemeester  
drs. B.T Bickers

## Bijlage 1 Kernservicegebied deeltweewielers, zonefloating en freefloating deelauto's

Het kaartmateriaal hieronder is bedoeld ter indicatie en kan worden aangepast op basis van het gebruik, de meldingen en de wensen van de gemeente. Er wordt gebruik gemaakt van een dynamische kaart, die te allen tijde kan worden aangepast naar de wensen van de gemeente en in overleg met de aanbieders.

