

# Evaluatie

## Pilot Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's



### Revisie

7 juli: initieel document

13 juli: review intern

12 september: voorlaatste versie

5 oktober: concept FINAL versie

19 oktober: vastgesteld in stuurgroep

Versie: 1.0

Datum: 19-10-2023

Auteur: Projectteam

## Samenvatting

Vijf gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Nijmegen) en twee aanbieders van deelauto's (Sixt, Mywheels/Amber) hebben in samenwerking met SHPV, RDW en het Ministerie van I&W het concept van de Flexibele Parkeermachtiging in een pilot getest. In de pilot zijn 4 andere manieren van omgaan met parkeren van deelauto's geprobeerd:

- Flexibel aan- en afmelden: parkeerrecht voor deelauto verkrijgen bij start parkeren, in plaats van vast parkeerrecht voor een specifieke deelauto;
- Betalen van een bedrag per minuut, in plaats van een vast tarief per jaar;
- Begrenzen van capaciteit van zones binnen een gemeente;
- Flexibel omgaan met die zonegrens in plaats van een harde zonegrens.

Na een pilotperiode van 6 maanden zijn deze functionaliteiten geëvalueerd op Wenselijkheid, Uitvoerbaarheid en Levensvatbaarheid. Dit levert het volgende beeld op:

	Doelstelling	Resultaat
I	Lukt het om deelauto's flexibel te koppelen aan beschikbare ruimte voor parkeren van deelauto's in de gemeente, zodanig dat dit kwalitatief van voldoende niveau is en significant minder werk voor gemeenten en aanbieders met zich meebrengt?	Dit is gelukt en aangetoond. Zie in paragraaf 2.2 een detaillering.
II	Zijn de nieuwe problemen die het concept met zich meebrengt, aanvaardbaar klein? Denk daarbij bijvoorbeeld aan: problemen met capaciteit-schaarste bij de aanbieders (deelauto-aanbieder kan auto niet meer kwijt in een zone omdat een andere partij 'zijn' plekje heeft ingenomen), budgetproblemen bij gemeente vanwege betalen voor gebruik in plaats van vast bedrag per kwartaal, e.d.	Hier zijn serieuze knelpunten inzichtelijk geworden bij het hanteren van een groter aantal zones. Zie in paragraaf 2.4 een detaillering.
III	Levert deze manier van werken op termijn ook efficiëntie van het gebruik van openbare ruimte op? Hoewel op dit moment nog vrijwel nergens de max-grens van het aantal deelauto's in een gemeente wordt bereikt, proberen we toch bewijs te vinden voor deze verwachting.	Er is geen direct bewijs gevonden hiervoor, anders dan dat er wel een aanwijzing is dat de flexibele parkeermachtiging leidt tot meer gebruik van deelauto's, onder andere omdat het operationele frictie wegneemt
IV	En, is het systeem juridisch toepasbaar. En welke aanpassingen moeten gemeenten in hun parkeerbeleid en verordening doorvoeren	Juridisch zijn er wegen gevonden die zo goed mogelijk het concept invullen.

### Conclusies

Op basis van de evaluatie van de data van de pilot en de beleving en bevinding van alle deelnemers aan de pilot, komen we tot de volgende conclusies.

1. De eerste conclusie dat het initieel uitgedachte concept grotendeels gewenst is, uitvoerbaar blijkt en levensvatbaar kan zijn, maar dat wel een aantal aanscherpingen in de aanpak nodig zijn. (paragraaf 2.3.2);
2. Het dynamisch aan- en afmelden van deelauto's is een zeer gewenste en uitvoerbare dienst, die zowel gemeente als deelauto-aanbieder veel voordelen biedt; daarbij is het handhaven van eisen

aan de voertuigen (zoals: alleen EV) goed mogelijk;

3. Betalen per minuut is in de pilot context van minder waarde dan het dynamisch aan- en afmelden. Geleerd is dat het noodzakelijk blijft om met een gemeentelijke vergunning te werken, en dat de Gemeentewet de mogelijkheid biedt een speciaal tarief voor parkeren van deelauto's te kunnen inregelen. Op die manier is deze functie uitvoerbaar en levensvatbaar.

Betalen per minuut zal niet zozeer leiden tot een efficiënter gebruik van parkeerruimte voor deelauto's (zoals we vooraf verwachtte) maar wel het nadeel van de buffer aan vergunningen die aanbieders aanhouden wegnemen en meer flexibiliteit kunnen bieden in de keuze uit parkeervoorzieningen voor deelauto's (straat, parkeergarage of andere).

4. Ten aanzien van zonering is de conclusie dat dat vooral een belang dient van gemeenten en uitvoerbaar is. Zonering dient dan enerzijds voor het meten van de bezetting, en dat is een uitvoerbare dienst met weinig bezwaren. Anderzijds dient zonering als begrenzing van capaciteit, en voor aanbieders is een capaciteitsgrens ongewenst. De verwachting ten aanzien van het aantal keren dat in de pilot de zonegrens bereikt werd, is niet uitgekomen: er is maar 3x een zonegrens bereikt.
5. Ten aanzien van de flexibele zonegrens is de conclusie dat een flexibele zonegrens door aanbieders verkozen wordt boven de harde grens. De variant die uitvoerbaar wordt geacht is variant waarbij de gemeentelijke grens onder voorwaarden flexibel is. Gemeenten bereiken hiermee ook hun doelen, maar de aanpak wijkt wel af van de huidige aanpak met harde zonegrenzen. De uitvoerbaarheid moet dus nog onderzocht worden.

Ook zijn de kosten per minuut voor het parkeren met een deelauto via 'reversed engineering' berekend. Uitgangspunt daarbij is gelijke kosten/opbrengsten voor aanbieder/gemeente. Het vergunningstarief is dan geen gelijk bedrag per jaar, maar afhankelijk van het aantal geparkeerde minuten. Het uurtarief is dan in Rotterdam € 0,39, in Den Haag € 0,62, in Eindhoven € 0,10 en in Nijmegen € 0,18.

Er zijn verder verschillende inzichten duidelijk geworden:

- zonering is ook toepasbaar voor hubs, hubs vormen dan een kleine zone;
- de bevonden aanpak leent zich ook voor standplaatgebonden deelauto's, ook hier is dan sprake van een kleine zone;
- de administratie die met de flexibele parkeermachtiging ontstaat kan bron zijn voor dashboarding voor gemeenten; en
- de voorziening kan een eenvoudiger entree zijn voor kleinere gemeenten om te beginnen met deelauto's.

De aanbeveling is om direct te beginnen met de realisatie van het Dynamisch aan- en afmelden van deelauto's. Parallel kan worden gewerkt aan het verder bespreken van een landelijke standaard voor de Flexibele Parkeermachtiging, waarbij Betalen per minuut en Zonering ook onderdeel zijn. Tot slot kan ook worden gestart met het juridisch uitwerken van de oplossingsrichting die in de pilot is gevonden.

# Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave.....	4
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>5</b>
1.1 Aanpak Pilot.....	5
1.2 Doelstelling pilot.....	5
1.3 Functionele inrichting van de pilot.....	6
1.4 Juridische inrichting van de pilot.....	8
1.5 Operationele afspraken tijdens de pilot.....	8
1.6 Technische realisatie van de pilot.....	9
1.7 Oorspronkelijke en gerealiseerde planning.....	9
1.8 Pilot start en pilot periode.....	10
1.9 Einde van de pilot.....	10
<b>2 Evaluatie.....</b>	<b>11</b>
2.1 Evaluatie criteria.....	11
2.2 Flexibel aan- en afmelden parkeren met kenteken deelauto.....	11
2.3 Betalen per minuut.....	14
2.4 Zonering.....	18
2.5 Zonering met flexibele maximale capaciteit-grenzen.....	20
2.6 Samenvatting.....	21
2.7 Andere inzichten.....	22
<b>3 Conclusies en aanbevelingen.....</b>	<b>24</b>
3.1 Conclusies.....	24
3.2 Aanbevelingen.....	25
<b>Bijlage A. Pilot data.....</b>	<b>26</b>
A.1 Heatmaps.....	26
A.2 Maximale bezetting in deelauto zones.....	29
<b>Bijlage B. Initieel concept Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's.....</b>	<b>31</b>
B.1 De belangen.....	31
B.2 Beperkingen van de huidige oplossing.....	32
B.3 Het nieuwe concept "Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's".....	32
B.4 De win.....	33

# 1 Inleiding

De deelauto is in opkomst. Voor steeds meer gebruikers is een deelauto handig in plaats van een eigen (tweede) auto, of als deel van een multimodale reis die niet per eigen auto wordt gereden. Die deelauto staat, als hij niet in gebruik is, ergens geparkeerd, te wachten op een gebruiker. Die parkeerplek is veelal een openbare parkeerplaats die wordt geleverd door de betrokken gemeente.

Die parkeerplaatsen zijn veelal schaars, en in veel gevallen moet parkeerbelasting worden betaald. Gemeenten zien de deelauto als middel in de mobiliteitstransitie, als besparing van ruimte in de bebouwde kom (één deelauto vervangt meerdere privé auto's) en/of het bieden van meer vormen van mobiliteit in de gemeente. Gemeenten verstrekken daarom parkeervergunningen aan de aanbieders, waardoor tegen nultarief of een vast tarief rechtmatig geparkeerd kan worden, veelal tegen een relatief laag tarief vergeleken met het tarief van straatparkeren.

Het gebruik van parkeervergunningen op de huidige manier werkt, maar kent ook een aantal nadelen, zowel voor de gemeenten als voor de aanbieders van deelauto's. Er is een mogelijk betere oplossing bedacht onder de naam: de Flexibele Parkeermachtiging. De nadelen van de huidige aanpak en de mogelijk betere aanpak zijn beschreven<sup>1</sup> en opgenomen in Bijlage B.

Vijf gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Nijmegen) en aanvankelijk drie aanbieders van deelauto's (Sixt, Mywheels en Amber) hebben in samenwerking met SHPV, RDW en het Ministerie van I&W afgesproken dit concept van de Flexibele Parkeermachtiging in een pilot te testen. Dit rapport doet verslag van die pilot.

## 1.1 Aanpak Pilot

De pilot heeft als doel te testen of het geschetste concept realiseerbaar en werkbaar is. Én of het daadwerkelijk een betere invulling geeft aan de doelen en belangen van gemeenten en aanbieders van deelauto's.

### Missie

Met de Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's zoeken we een toekomstbestendige manier om deelauto-parkeren te organiseren, die beter groei faciliteert (voor alle partijen) en gemeenten beter in staat stelt om regie daarop te voeren.

Vooraf aan de daadwerkelijke pilot is eerst een dialoog georganiseerd tussen de deelnemende gemeenten onderling en met aanbieders over het concept van de Flexibele Parkeermachtiging, hoe we de pilot zouden willen organiseren en de doelstelling van de pilot. Het resultaat van die dialoog is vastgelegd in een Blauwdruk voor de Pilot<sup>2</sup>.

## 1.2 Doelstelling pilot

De vastgestelde doelstelling aan de pilot is om antwoord te krijgen op de volgende vragen:

- I. Lukt het om deelauto's flexibel te koppelen aan beschikbare ruimte voor parkeren van deelauto's in de gemeente, zodanig dat dit kwalitatief van voldoende niveau is en significant minder werk voor gemeenten en aanbieders met zich meebrengt?

<sup>1</sup> Document: 210330 Concept Flexibele Deelauto Parkeermachtiging\_v3.pdf

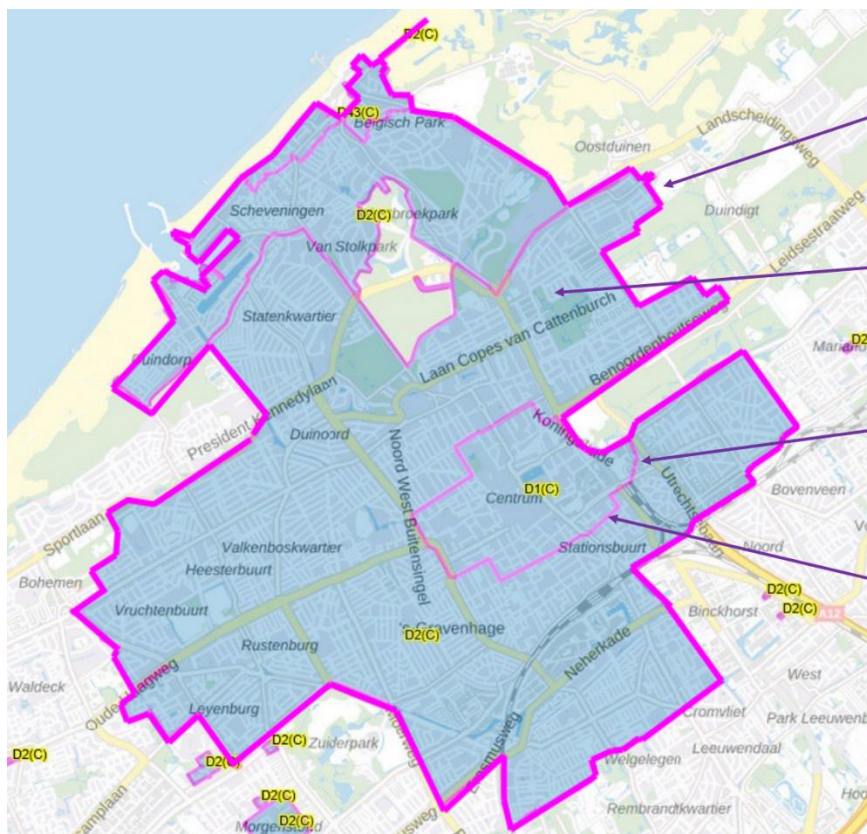
<sup>2</sup> Document: 211119 Blauwdruk Pilot Flexibele Parkeermachtiging V0.20.pdf

- II. Zijn de nieuwe problemen die het concept met zich meebrengt, aanvaardbaar klein? Denk daarbij bijvoorbeeld aan: problemen met capaciteit-schaarste bij de aanbieders (deelauto-aanbieder kan auto niet meer kwijt in een zone omdat een andere partij 'zijn' plekje heeft ingenomen), budgetproblemen bij gemeente vanwege betalen voor gebruik in plaats van vast bedrag per kwartaal, e.d.
- III. Levert deze manier van werken op termijn ook efficiëntie van het gebruik van openbare ruimte op? Hoewel op dit moment nog vrijwel nergens de max-grens van het aantal deelauto's in een gemeente wordt bereikt, proberen we toch bewijs te vinden voor deze verwachting.
- IV. En, is het systeem juridisch toepasbaar. En welke aanpassingen moeten gemeenten in hun parkeerbeleid en verordening doorvoeren?

### 1.3 Functionele inrichting van de pilot

Het concept kan worden opgebouwd uit de volgende functionaliteiten, waarbij elke volgende functionaliteit extra flexibiliteit toevoegt (zie ook afbeelding):

- het dynamisch aan- en afmelden van parkeeracties van deelauto's
- betalen per minuut in plaats van een vast (vergunning)tarief per deelauto per periode
- sturen op maximale zonecapaciteit & autokenmerken, en
- flexibiliseren van benutting van zonecapaciteit tussen aanbieders.



Betaald parkeren buitengrens, waarbinnen een aanbieder een kenteken kan aanmelden onder de vergunning. Sturing op het aantal vergunningen per aanbieder.

Betalen per minuut per geparkeerde deelauto, in plaats van een vast jaarbedrag voor een vergunning.

Zonegrens, waarbinnen een maximum aantal geparkeerde deelauto's van deze aanbieder geldt

Flexibel gebruik van zoneruimte, waarbij teveel gebruik van zoneruimte wordt opgelost uit de zoneruimte van andere aanbieders en/of flexibele afspraken over het terugdringen van het zonegebruik.

Al deze functionaliteiten zijn meegenomen in de pilot. In onderstaande paragrafen is elke functionaliteit kort toegelicht, geduid hoe het in de pilot is toegepast en wat de verwachting is van het effect.

### 1.3.1 Dynamisch aan- en afmelden van parkeeracties van deelauto's

Wat is het? De deelaanbieder meldt een kenteken van een deelauto aan op het moment dat de auto geparkeerd wordt (en meldt het kenteken af bij vertrek). Dit dynamisch aan- en afmelden van parkeeracties van deelauto's maakt het voor gemeente en aanbieder eenvoudiger om alle mogelijke auto's van deelaanbieders in een gemeente in te zetten, en niet alleen die auto's die op kenteken bij de gemeente zijn geregistreerd. Die strikte setting werd in de praktijk al verlaten, met complexe en per gemeente verschillende procedures voor kentekenwissels.

Wat zit in de pilot? Deze functionaliteit is in de pilot getest. De aanbieder start daarbij de parkeeractie van een deelauto op basis van de GPS locatie (en het kenteken).

Wat is de verwachting? De verwachting is dat deze functionaliteit als voordeel biedt dat:

1. aanbieders minder operationeel gedoe hebben bij het inzetten van verschillende voertuigen op een vergunning in een stad, met als mogelijk gevolg dat zij veel makkelijker interstedelijk verkeer kunnen bieden aan eindgebruikers, makkelijker auto's in onderhoud of reparatie kunnen omwisselen en laagdrempeliger kunnen uitbreiden naar andere gemeentes
2. gemeenten veel minder operationeel werk hebben aan kentekenwissels
3. gemeenten gedetailleerd inzicht krijgen in benutting van het parkeerrecht voor deelauto's

### 1.3.2 Betalen per minuut in plaats van een vast (vergunningstarief) per deelauto per periode

Wat is het? De deelauto gaat betalen per geparkeerde minuut in plaats van een vast jaartarief. In de proef is het uitgangspunt dat er een gelijke opbrengst is voor gemeente en kosten voor aanbieder. Dat betekent een veel lager tarief per minuut ten opzichte van straat parkeren, maar wel kosten die afhankelijk worden van parkeerduur.

Wat zit in de pilot? In de pilot wordt achteraf berekend wat de tarieven en kosten zouden zijn als per minuut zou zijn betaald. In de pilot gold formeel nog steeds het vergunningstarief.

Wat is de verwachting? We verwachten dat deze functionaliteit met zich meebrengt dat de aanbieder efficiënter en bewuster omgaat met geparkeerde auto's en daardoor de openbare ruimte efficiënter benut. Het heeft als nadeel dat gemeenten bang zijn voor lagere inkomsten, en deelaanbieders bang zijn voor hogere kosten.

### 1.3.3 Sturen op maximale zonecapaciteit & autokenmerken

Wat is het? Gemeente deelt haar openbare ruimte in in zones, en stelt een maximum aan het aantal deelauto's dat in een zone geparkeerd mag staan, en stelt ook eisen aan de kenmerken van die auto's. Tezamen met alle andere maatregelen die een gemeente treft aan andere gebruikers van de openbare ruimte, kan een stad zo het centrumgebied ontlasten, en een populaire strandlocatie bereikbaar houden. Gemeente kan in een zone ook sturen op autokenmerken, zoals elektrisch of fossiel aangedreven, en daarmee duurzame auto's kan stimuleren.

Het brengt met zich mee dat de aanbieder moet bepalen hoe om te gaan met de situatie dat het aantal parkeerplekken voor de auto met deze kenmerken tegen deelauto-tarief op de beoogde bestemming van de berijder 'op' is. Aanbieder kan het hogere parkeertarief accepteren, de berijder uitnodigen een andere bestemming te kiezen, óf de rit weigeren.

Wat zit in de pilot? In de pilot is elke gemeente opgedeeld in één of meer zones met een maximale capaciteit en eis van EV of niet. Indien een zone vol zit, kan de aanbieder de auto niet meer aanmelden tegen deelauto-tarief. De aanbieder kan de auto wel aanbieden tegen straattarief. Deze tarieven zijn in de pilot uitsluitend administratief gebruikt en niet daadwerkelijk verrekend met de aanbieder; in de pilot gold formeel nog steeds het vergunningstarief.

Wat is de verwachting? De verwachting is dat de overschrijding van aantallen in zones veelal zal meevallen, uiteraard afhankelijk van hoe strak de grens is ingesteld. Maar voor een aantal zones zal die instelling zeer relevant zijn en zal de begrenzing vaker worden overschreden. Verwachting is dat aanbieders een lastiger proces hebben om te voorkomen dat klanten naar zo'n (volle) zone toe willen rijden.

#### 1.3.4 Flexibiliseren van benutting van zonecapaciteit tussen aanbieders

Wat is het? Aanbieder kan, indien zijn eigen zoneruimte op is tijdelijk zoneruimte van een andere aanbieder gebruiken indien daar ruimte is. Dit maakt het voor aanbieders mogelijk flexibeler om te gaan met de bezetting in een zone ten opzichte van een vaste verdeling van de ruimte in een zone. Typisch zou je de ruimte in een zone opdelen naar rato van het aantal vergunningen dat een aanbieder heeft. Een volgende te parkeren deelauto van een aanbieder zou dan niet meer (tegen deel-auto tarief) kunnen, terwijl er mogelijk wel ruimte is in het totaal aantal beschikbare plekken voor deelauto's. Met deze functionaliteit doorbreek je deze beperking.

Het zal de gemeente 'om het even' zijn want de totale maximale belasting van een zone is begrensd. Voor aanbieders zijn er 2 invalshoeken:

- voordeel is dat hiermee flexibeler kan worden omgegaan met de schaarse capaciteit op populaire plekken en meer-gebruik mogelijk is;
- nadeel is dat hiermee flexibeler kan worden omgegaan met de schaarse capaciteit op populaire plekken en mogelijk de normale capaciteit op zo'n locatie niet beschikbaar is (want gebruikt door een ander).

Wat zit in de pilot? Deze functionaliteit wordt alleen meegenomen in de evaluatie op basis van de ervaringen met de zonecapaciteit.

Wat is de verwachting? Er is nog geen duidelijke verwachting of deze benadering helpt of niet.

### 1.4 Juridische inrichting van de pilot

Om de pilot juridisch juist uit te voeren, zijn een aantal keuzen gemaakt. Ten eerste is vastgesteld dat bestaande vergunningen onverminderd de formele juridische kaders bieden voor het parkeren van deelauto's in de betrokken steden. De proef functioneert daarbinnen, en de administratie die in de proef wordt bijgehouden, werkt als een schaduw administratie: de parkeerminuten worden niet echt verrekend met de deelauto aanbieders.

Ten tweede is een afspraak gemaakt tussen alle partijen (gemeenten en aanbieders) die is vastgelegd in het Blauwdruk document<sup>3</sup>. Dit omdat incidenteel de werkwijze in de pilot kan leiden tot parkeren van deelauto's zonder formele juridische grond. Die afspraak omvat:

- Geen van de partijen maakt misbruik van ruimte die de pilot biedt;
- Incidenten worden gemonitord, en wekelijks is de mogelijkheid ze te bespreken;
- Er kan elk moment een rode-knop worden ingedrukt (figuurlijk) als een gemeente vindt dat het opportunistisch gebruik uit de hand loopt.

### 1.5 Operationele afspraken tijdens de pilot

Om de pilot operationeel goed uit te voeren, zijn ook operationele afspraken gemaakt en vastgelegd in de Blauwdruk. Deze afspraken zijn:

---

<sup>3</sup> Document: 211119 Blauwdruk Pilot Flexibele Parkeermachtiging V0.20.pdf



- Er worden in de proef geen andere eisen aan de voertuigen gesteld dan die nu al gelden in de vergunningen, hoewel dat in het concept wel zou kunnen. Aanbieders kunnen dit echter niet zomaar veranderen;
- Gemeenten zijn vrij om zones te kiezen en een maximale capaciteit in te stellen;
- Bij overflow in een zone, kan de aanbieder een gewone parkeertransactie starten (tegen in principe normaal straattarief). Deze parkeertransacties worden óók niet verrekend met de aanbieder;
- Er zijn korte lijnen afgesproken tussen alle partijen, zodat incidenten of vermoedens daartoe snel kunnen worden uitgezocht.

## 1.6 Technische realisatie van de pilot

De technische realisatie is gestart nadat de werking en invulling van de pilot in de workshops duidelijk werd. Die realisatie omvatte 4 hoofdlijnen:

1. Het Nationaal Parkeer Register (NPR)<sup>4</sup> dat wordt ontwikkeld, onderhouden en geëxploiteerd door RDW is ingezet als primair backoffice. RDW heeft een extra kaartlaag, de deelauto-laag, toegevoegd aan het NPR. Het NPR voert handhaving en vult al veel pilot functionaliteit in. De deelauto aanbieders gebruiken het NPR om een voertuig aan te melden op een parkeerplaats.
2. Voor de (zone)capaciteitsmanager is DOOP gevraagd de module te leveren. De capaciteitsmanager houdt de bezetting van een zone bij en geeft aan of er nog ruimte is als een extra auto voor een zone wordt aangemeld.
3. De aanbieders hebben moeten inbouwen in hun back office systemen dat een auto zich aanmeldt bij het NPR zodra deze parkeert in een van de pilot zones, en afmeldt bij vertrek. Ook is ingebouwd dat opnieuw moet worden aangemeld als de zone vol is en tegen normaal tarief moet worden geparkeerd.
4. De gemeenten hebben moeten valideren of het gebruik van de deelauto-laag in het NPR leidt tot problemen bij handhaving, en aanpassen van de systemen indien dat het geval is.

Aanvankelijk was punt 3 een lastige wat betreft planning: de kalender van de aanbieders zat vol. Daarna bleek ook de check en het gevolg van punt 4 soms een tijdrovende factor.

## 1.7 Oorspronkelijke en gerealiseerde planning

In de oorspronkelijke planning was de start van het project in het najaar van 2021 met workshops en technische realisatie tot en met februari '22 en de pilot zelf van maart t/m augustus '22. Uiteindelijk was de start van de pilot pas in november '22 en liep de pilot tot en met mei '23. De reden voor 8 maanden vertraging was:

- Vakantieperiode;
- Het duurde langer voordat tenminste twee aanbieders de aansluiting met het NPR hadden geïmplementeerd. In de stuurgroep is het besluit genomen om de proef te starten als tenminste 2 aanbieders konden meedoen. Later werd duidelijk dat 2 aanbieders zouden fuseren, waardoor bij één aanbieder de verdere ontwikkeling van de app werd gestopt. Er is uiteindelijk een pilot gedraaid met 2 aanbieders (Sixt en Mywheels/Amber).
- Daarna bleek dat het handhavingssysteem van een aantal gemeenten (Den Haag en Amsterdam) niet overweg konden met de extra laag in het NPR. Daarvoor zijn enkele maatregelen genomen aan de zijde van het NPR. Dat bleek voor Den Haag afdoende; voor Amsterdam nog niet, de uitvoerende partij van Amsterdam moest zelf een impact analyse en test doen maar had daarvoor geen (priori)tijd. Uiteindelijk is in afstemming met de stuurgroep besloten te starten zonder Amsterdam. Amsterdam is uiteindelijk eind April '23 technisch aangehaakt.

---

<sup>4</sup> Het Nationaal Parkeer Register (NPR) is een landelijke database waarin alle actuele parkeerrechten op kenteken geregistreerd staan.

## 1.8 Pilot start en pilot periode

Op 15 november 2022 is de pilot van start gegaan. Dat betekent: op dat moment is het de functie in het NPR geactiveerd. De twee aanbieders hebben daar de steden gefaseerd geactiveerd voor de nieuwe manier van werken. Daarbij zijn een aantal technische fouten aan het licht gekomen, die snel zijn verholpen.

Gedurende de pilotperiode zijn diverse kleine issues geweest, die zijn uitgezocht en afgehandeld. In enkele gevallen was er een fout bij de aanbieder gemaakt, in enkele gevallen was gemeente of NPR de veroorzaker. Alle gevallen zijn in overleg en in redelijkheid afgehandeld.

## 1.9 Einde van de pilot

Richting het einde van de pilot hebben vrijwel alle partijen (gemeenten en aanbieders) aangegeven niet terug te willen vallen in de situatie van voor de pilot. Er is daarom met betrokken gemeenten, aanbieders en SHPV/RDW een 'overgangsoptelling' ingeregeld, waarbij de belangrijkste 'win' voor partijen behouden blijft. Die win is het dynamisch aanmelden van de parkeeractie van deelauto's, zodat geen kentekenwissels meer hoeven worden doorgevoerd in de vergunningenadministratie.

De pilot is 15 mei 2023 afgesloten.

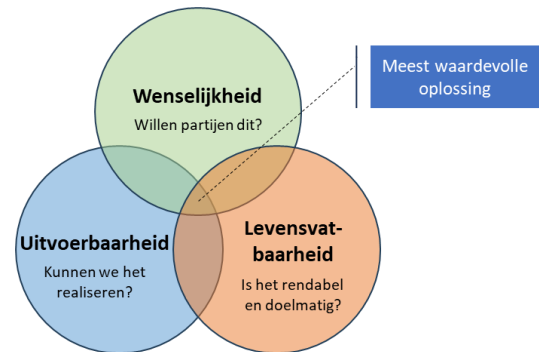
## 2 Evaluatie

De evaluatie vormt de input voor besluitvorming over een mogelijk vervolg voor de Flexibele Parkeermachtiging. Daarin zit ook de argumentatie waaruit de toekomstige dienst moet bestaan, en welke leermomenten relevant zijn voor een toekomstige uitrol. Hoe wordt dit vorm gegeven?

### 2.1 Evaluatie criteria

De evaluatie wordt opgezet volgens de aanpak van Design Thinking. In die methodiek is elke innovatie te beoordelen aan de hand van 3 invalshoeken:

- **Wenselijkheid:** in welke mate is de innovatie gewenst door gebruikers?
- **Uitvoerbaarheid:** in welke mate zijn we in staat de innovatie te realiseren?
- **Levensvatbaarheid:** in welke mate is het economisch en politiek een goed idee om uit te voeren?



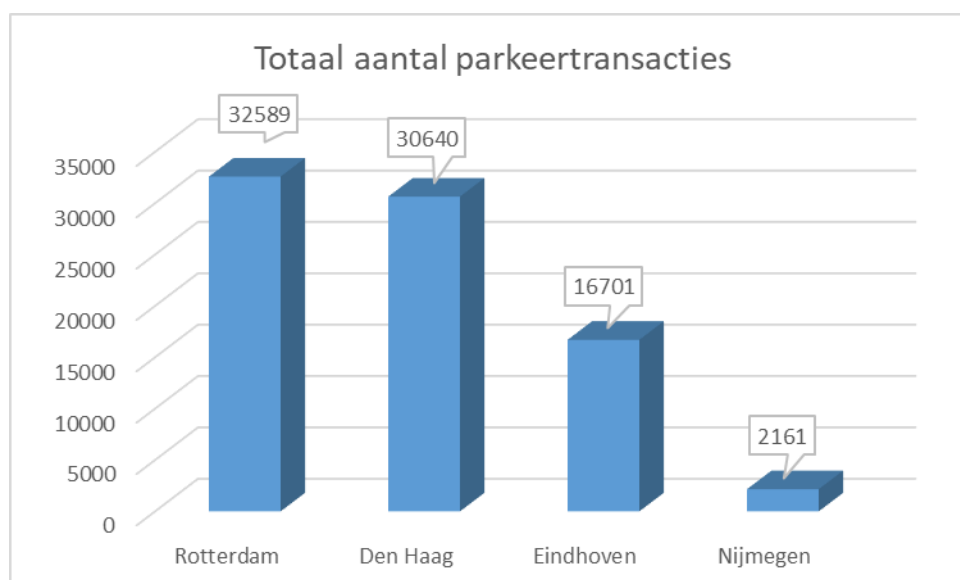
Per functionaliteit (zie paragraaf 1.3 voor een uitleg) worden deze criteria geëvalueerd. De input daarvoor bestaat uit:

- De data die gedurende de pilot is verzameld;
- De ervaringen en leermomenten die gedurende de pilotperiode zijn opgedaan;
- De interviews die met alle aanbieders en gemeenten zijn gehouden;
- Het interview met RDW en SHPV met betrekking tot uitvoerbaarheid en levensvatbaarheid.

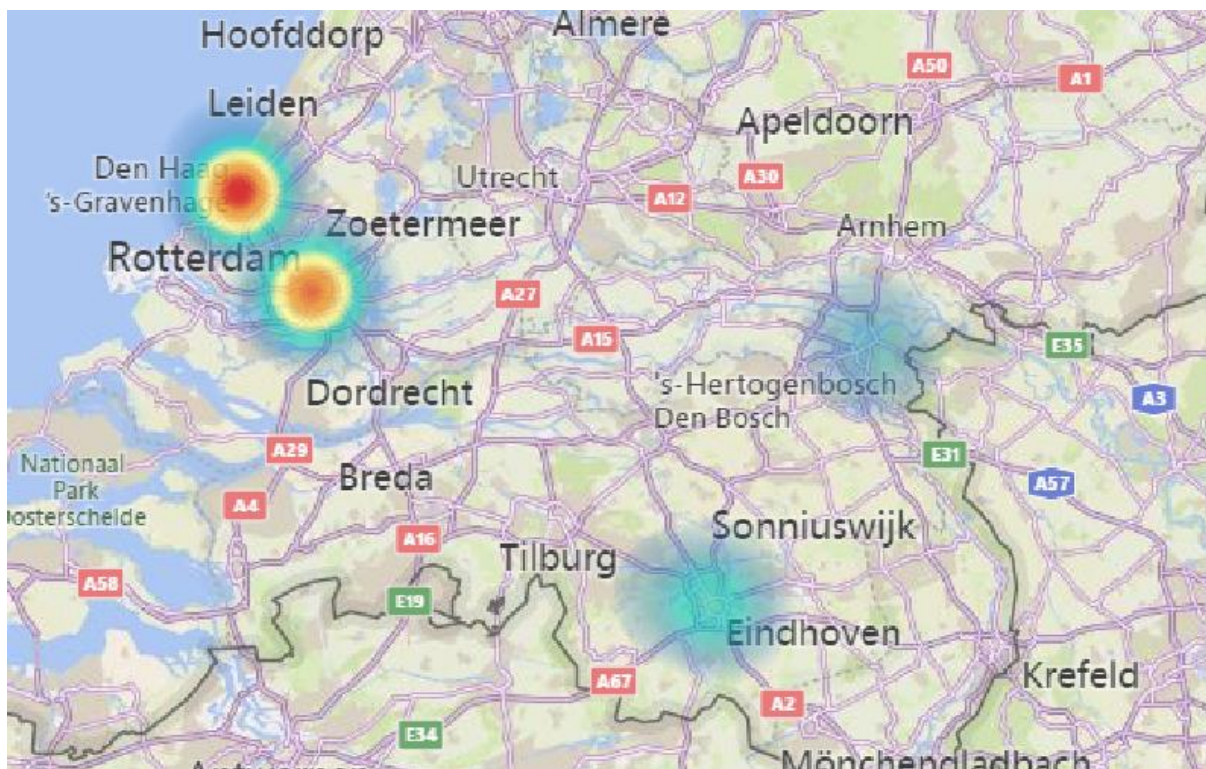
### 2.2 Flexibel aan- en afmelden parkeren met kenteken deelauto

Gedurende de pilot zijn 82.091 parkeeracties aan- en afgemeld. De meeste parkeerhandelingen vonden plaats in Rotterdam en Den Haag; dat is ook goed te verklaren doordat die steden groter zijn en de deelauto meer wordt gebruikt, maar ook omdat in die steden beide aanbieders actief waren. In Eindhoven en Nijmegen was maar één aanbieder actief.

In de cijfers en grafieken in dit rapport komt Amsterdam niet terug. De reden daarvoor is dat er geen significante data uit Amsterdam is verzameld omdat zij pas zeer laat technisch zijn aangehaakt.

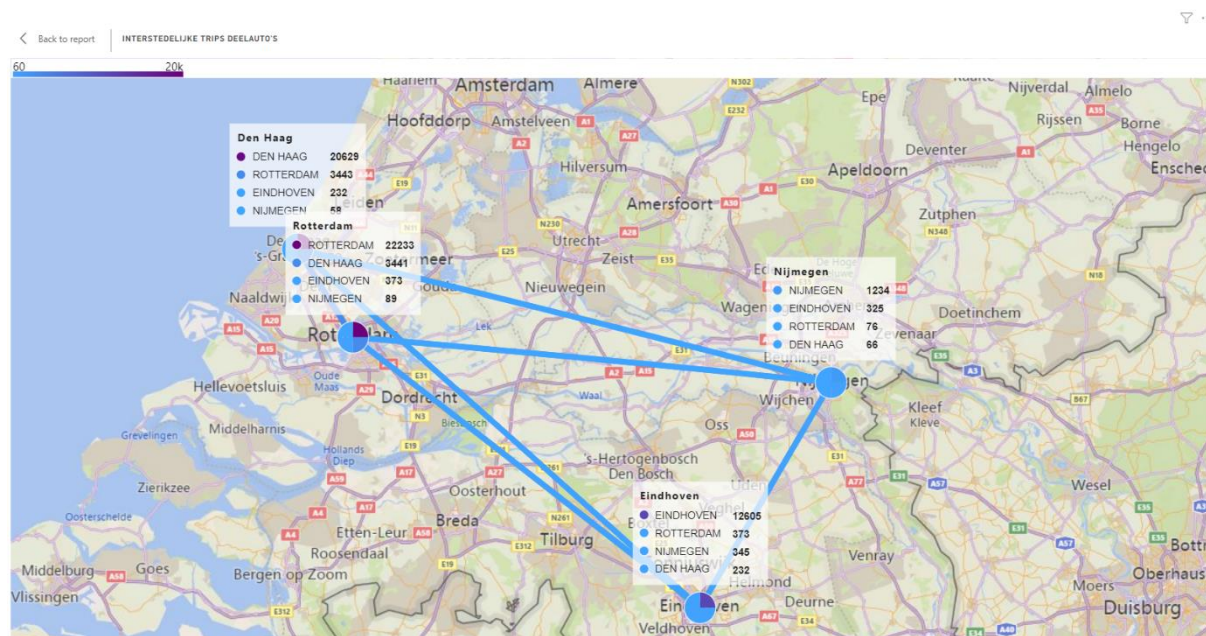


Figuur 1 Totaal aantal parkeertransacties gedurende de pilotperiode



Figuur 2 Aantal parkeertransacties uitgedrukt in een heatmap

Aan het einde van een parkeerhandeling begint een rit, en aan het einde van die rit begint weer een parkeerhandeling. Uit de pilotdata is herleid dat in de pilotperiode 65.754 ritten<sup>5</sup> zijn gemaakt, waarvan 9.053 (13,7%) interstedelijke ritten. In onderstaande figuur zijn de interstedelijke ritten tussen de 4 steden inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3 Herkomst en bestemming van ritten, afgeleid uit de parkeerdata

<sup>5</sup> We weten niet of een rit feitelijk één rit was of meerdere, met stops buiten het gebied dat in de pilot zit.

### 2.2.1 Flexibel aan- en afmelden: wenselijkheid

Gemeenten en aanbieders bevestigen dat het flexibel aan- en afmelden van een kenteken voor het parkeren van de deelauto veel voordeel biedt. Gemeenten geven aan dat het gemeente veel werk uit handen neemt, daarmee geld bespaart. Dit betreft dan besparen op handelingen om:

- de vergunningenadministratie op orde te houden,
- handhaving goed uit te voeren (voorheen bijvoorbeeld was handhaving soms ook gebaseerd op uiterlijke kenmerken van de deelauto),
- onterechte naheffingen (die toch gebeuren) te corrigeren, en
- diensten uit te denken en implementeren om bovenstaande te stroomlijnen

Aanbieders zijn mogelijk nog positiever. Het flexibel aan- en afmelden is een grote steun in de rug om interstedelijk gebruik van de deelauto mogelijk te maken. Het scheelt de aanbieders veel geld, omdat:

- geen tijd en aparte middelen meer nodig zijn om kentekenwissels door te voeren bij een interstedelijke rit (manueel of maken en onderhouden van een specifieke API van gemeente);
- geen tijd en geld meer nodig is om naheffingen uit te zoeken op rechtmatigheid, en te reclameren indien onrechtmatig;
- er minder extra vergunningen hoeven worden aangehouden (en dus die kosten niet hoeven betaald te worden) om kentekenwissels uit te voeren; het blijft overigens nog steeds nodig om een buffer te hebben maar die kan kleiner zijn.

Er komt hierdoor meer aanbod op straat dat interstedelijk gebruikt kan worden, en dit aanbod gaat sneller in meer gemeenten aangeboden kunnen worden.

### 2.2.2 Flexibel aan- en afmelden: uitvoerbaarheid

De pilot heeft aangetoond dat het proces om flexibel een parkeeractie aan- en af te melden uitvoerbaar is, al waren er bij de implementatie wel meer obstakels dan aanvankelijk gedacht. Deze obstakels waren:

- Implementatie vereist tijd en capaciteit van ontwikkelaars, en die is bij aanbieders, gemeenten en bij RDW schaars. Hoewel de omvang van de klus beperkt is, vraagt deze implementatie toch veel tijd vanwege de schaarste;
- Door het toevoegen van een kaartlaag in het NPR, ontstaat een risico op onjuist gedrag van handhavingssystemen bij gemeenten in betaald parkeren gebied. Dit komt omdat die handhavingssystemen niet de goede kaartlaag selecteren en gebruiken, maar de eerste kaartlaag met een uurtarief (dat tot op heden de enige en daardoor de juiste kaartlaag met uurtarief was). Daardoor kan een verkeerde naheffing (onjuist bedrag) worden verstuurd aan de eigenaar van een voertuig.
- Door het toevoegen van een kaartlaag in het NPR en nieuwe meldingen vanuit het NPR moeten gemeenten controleren hoe deze in rapportages belanden en zouden moeten belanden.

### 2.2.3 Flexibel aan- en afmelden: levensvatbaarheid

Gemeenten en aanbieders geven aan dat het voordeel van deze nieuwe functionaliteit ruim opweegt tegen de implementatiekosten van dit proces in de eigen organisatie. Om de exploitatie van deze service die SHPV hiervoor biedt te bekostigen, zal SHPV gemeenten en aanbieders een prijs vragen voor de service. Die prijs is nog niet vastgesteld. Verder zijn er ook nog de ontwikkelkosten aan de zijde van SHPV/RDW.

Indien de exploitatie-prijs aan gemeenten in de orde grootte is van het huidige tarief voor straatparkeren, is dat voor (de deelnemende) gemeenten een aanvaardbare tarief. Anders ligt het

voor de bijdrage van aanbieders. Als hetzelfde model op aanbieders wordt toegepast als wat 'providers' van straatparkeren betalen, dan is dat wel een potentieel obstakel voor die partijen.

Indien een aanvaardbaar aansluittarief voor aanbieders wordt gekozen, en er dekking voor de eenmalige ontwikkelkosten is, is het Flexibel aan- en afmelden levensvatbaar!

## 2.2.4 Flexibel aan- en afmelden: conclusie

De conclusie ten aanzien van het flexibel aan- en afmelden van parkeeracties van deelauto's is dat deze functionaliteit voldoet aan de verwachting, gewenst is en voor alle partijen goed te implementeren is.

## 2.3 Betalen per minuut

Gedurende de pilot was de gemiddelde parkeerduur per deelauto 199 minuten<sup>6</sup>. Er is een rekenmodel ontwikkeld waarmee een tarief per minuut wordt berekend dat op basis van de werkelijke parkeerminuten gedurende de pilotperiode berekent welke minuutprijs resulteert in (zo nauwkeurig mogelijk) gelijke kosten voor de deelaanbieder en gelijke opbrengsten voor de gemeente.

De referentie daarbij is het vergunningstarief van de gemeente, en het aantal vergunningen dat de aanbieder daar heeft verkregen. Het aantal vergunningen van de beide deelnemende aanbieders wordt hier niet vermeld omdat dit als bedrijfsvertrouwelijk is bestempeld. De tarieven zijn dat niet:

Stad	Gehanteerd vergunningstarief
Rotterdam	€ 43,60 per maand
Eindhoven	€ 7,50 per maand
Den Haag	€ 56,84 per maand
Nijmegen	€ 8,33 per maand

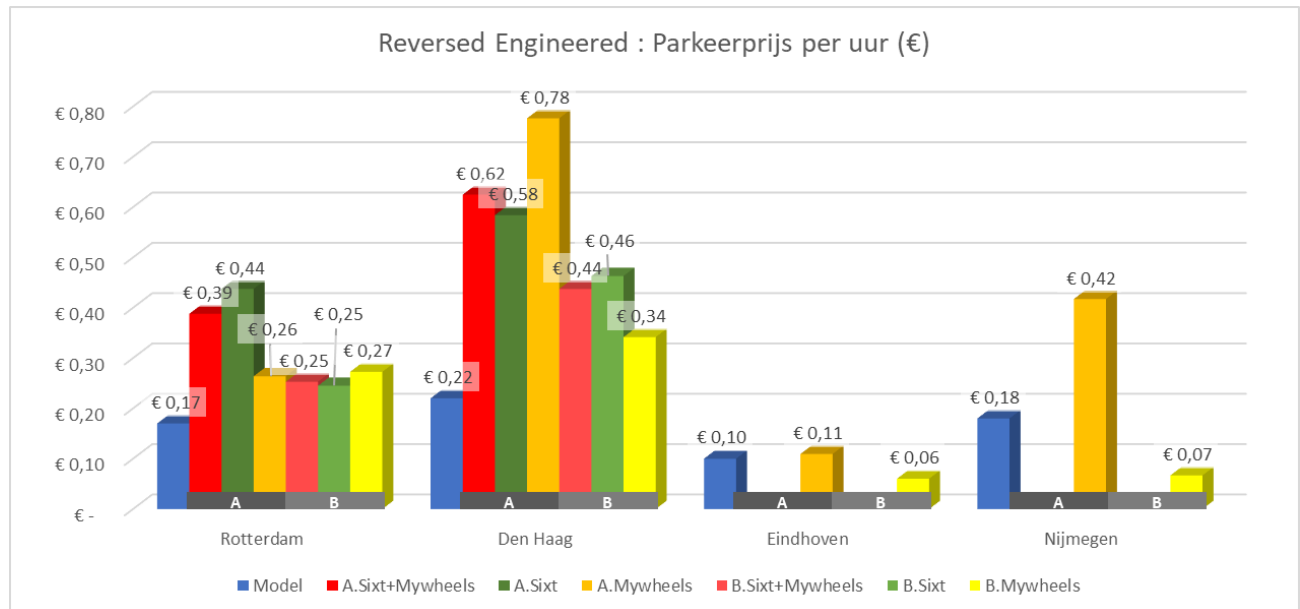
Daarbij de volgende beschouwingen:

Uitgangspunt voor het model	Nuancering daarvan
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergelijk is gemaakt ten opzichte van de stadsbrede parkeervergunning</li> </ul>	In het 'oude' denken is dat niet altijd de beste vergunning, en een zonevergunning is vaak goedkoper dan de stadsbrede vergunning.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachturen tussen 23:00 en 7:00 zijn niet meegenomen in de berekening van de parkeerduur</li> </ul>	Voor een vergunning zijn nachturen niet relevant, voor straatparkeren wel. Steden en ook de zones in steden hanteren echter andere (gratis) nachturen, of soms geen gratis nachturen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>De pilotperiode is geëxtrapoleerd naar een jaar op basis van algemene jaarcijfers van deelautogebruik van één van de aanbieders.</li> </ul>	De referentie naar de jaarstatistiek van één aanbieder is niet gelijk aan de referentie van andere aanbieders.
<ul style="list-style-type: none"> <li>De variatie in de cijfers is gebruikt om de variatie van de prijs per minuut te benaderen.</li> </ul>	De variatie in de cijfers is maar een beperkte voorspelling van de schommelingen in de toekomst.
<ul style="list-style-type: none"> <li>De kosten/opbrengst van parkeerminuten tegen straatparkeertarief zijn <u>niet</u></li> </ul>	Op die kosten heeft de aanbieder in de proef niet gestuurd, omdat dit een schaduw-administratie betrof. In een werkelijke situatie is het aannemelijk dat daarop wel wordt

<sup>6</sup> Hierin zijn nachturen tussen 23:00 en 7:00 niet meegenomen

meegenomen als opbrengst in de vergelijking.	gestuurd omdat die kosten (veel) hoger zijn dan de kosten per minuut voor deelauto-parkeren.
--	--

Op basis van bovenstaande uitgangspunten ontstaat het volgende beeld van de prijzen voor het parkeren van deelauto's per uur (te berekenen per minuut). Deze prijs leidt dus tot eenzelfde opbrengst voor de gemeente gegeven alle aannamen zoals in de tabel hierboven opgenomen. Gezien al die aannamen, moet deze prijs als een indicatie worden gezien, en niet als een advies.



Figuur 4 Prijs per parkeer-uur voor deelauto's

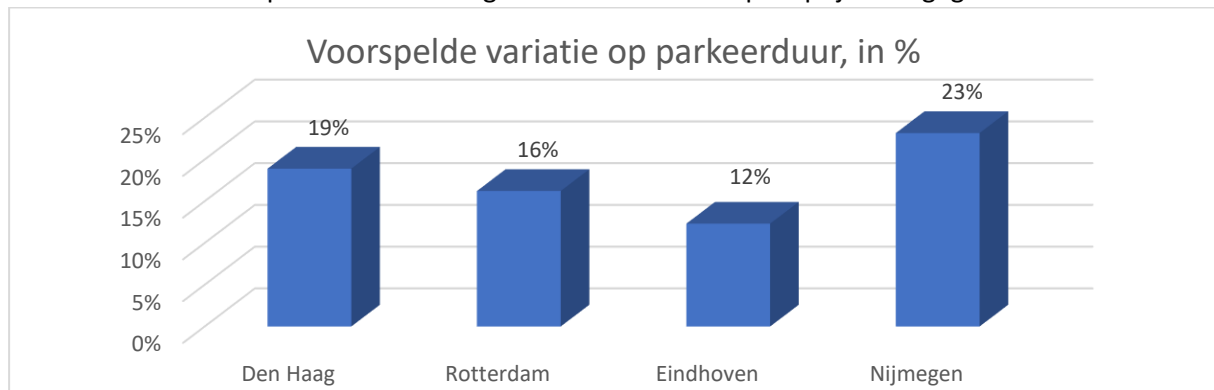
In figuur 4 zijn drie varianten per stand en per aanbieder afgebeeld:

- De meest linkse kolom toont de prijs die *vooraf* was berekend op basis van toen beschikbare getallen (Model);
- De drie kolommen daarnaast, samen groep A, zijn berekend met de werkelijke aantallen vergunningen, en toont dus welk uurtarief gehanteerd moet worden om gelijke kosten/opbrengst te krijgen op basis van die werkelijke aantallen vergunningen;
- De drie laatste kolommen, samen groep B, zijn berekend met het daadwerkelijk aantal gebruikte vergunningen in de stad, en toont dus welk uurtarief gehanteerd moet worden om gelijke kosten/opbrengst te krijgen op basis van die daadwerkelijk aantallen gebruikte vergunningen. Het aantal daadwerkelijk gebruikte vergunningen is verkregen door over de pilotperiode het maximaal aantal gelijktijdig geparkeerde auto's van elk merk te berekenen. Dat aantal is het benodigde aantal vergunningen in die periode geweest; de aanbieders hadden er meer.

In de figuur is ook de prijs opgenomen die in het initiële model zat, vooraf aan de proef. De reden dat de modelprijs afwijkt, is:

- Er wordt dus *minder* geparkeerd per vergunning dan in het model;
- Vergunningen kosten geld per jaar, maar niet voor elke vergunning is een auto actief in de stad. Er is een buffer, er was een auto-tekort en dergelijke.

Verder is ook gekeken naar de bandbreedte van de waarnemingen, en is die vertaalt in een bandbreedte van het parkeertarief. In figuur 5 is die variatie op de prijs weergegeven.



Figuur 5 95% betrouwbaarheidsinterval van de parkeerminuten per dag per gemeente

Deze betrouwbaarheidsinterval geeft aan dat, op grond van de pilotdata, te verwachten valt dat 95% van de toekomstige parkeerminuten op een toekomstige dag max 19% (voor Rotterdam) meer of minder minuten is dan het gemiddelde getal. Meer parkeerminuten betekent meer kosten/opbrengsten, en andersom. In dit geval is het interval significant (zie de figuur), en dat is een extra argument om de gevonden tarieven alleen te zien als indicatie.

### 2.3.1 Betalen per minuut: wenselijkheid

Uit de pilot is niet duidelijk of 'betalen per minuut' conform de verwachting daadwerkelijk bijdraagt aan efficiënt gebruik van parkeerruimte voor deelauto's. Die prikkel was er nu niet daadwerkelijk, want een schaduwadministratie. Maar in de evaluatie geven de aanbieders ook aan dat de financiële prikkel om zo kort mogelijk geparkeerd te staan, er al is zonder parkeerkosten per minuut. Elke deelauto die stil staat, kost geld. Een deelauto die rijdt, levert geld op. De aanbieders doen daarom al enorm hun best om die auto te laten rijden, en passen het aanwezige aanbod al aan, aan de verwachte vraag.

Een ander, nieuw inzicht dat naar voren kwam betreft de wenselijkheid van 'betalen per minuut'. Deelauto's staan niet alleen op straat, ook op andere locaties en in parkeergarages. Nu koopt de aanbieder bij elke gemeente een vergunning en bij elke exploitant vaak een jaarabonnement. Terwijl de deelauto maar op één plek tegelijk staat (als hij niet rijdt). Als alle exploitanten parkeren per minuut voor deelauto's tegen een deelautotarief mogelijk maken, heeft de aanbieder geen financiële drempels en daardoor meer flexibiliteit.

Tot slot dient hier ook de buffercapaciteit genoemd te worden. Aanbieder(s) hanteren een buffercapaciteit in vergunningen om schommelingen in aantallen geparkeerde auto's op te vangen. Die buffer kost geld terwijl daar grotendeels geen waarde tegenover staat – anders dan dat de bekeuringen duurder zijn. Het hanteren van een buffer is een ongewenst fenomeen. Betalen per minuut voorkomt de kosten van de buffer.

### 2.3.2 Betalen per minuut: uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van 'betalen per minuut' moet opgedeeld in 2 invalshoeken: technisch/operationeel en juridisch.



### Operationeel perspectief

De proef en de praktijk van alle dag toont aan dat 'betalen per minuut' van deelauto's goed uitvoerbaar is. Het bewijs is straatparkeren. De proef heeft geleerd dat bij enkele gemeenten na de introductie van Betalen per minuut voor deelauto's een enkele fout uit de regressietest<sup>7</sup> volgt, maar ook dat die op te lossen zijn. Verder is het dagelijks werk van SHPV en RDW-NPR.

### Juridisch perspectief door Pels Rijcken

Vanuit juridisch perspectief is deze vraag lastiger. Er is op ons verzoek door Pels Rijcken onderzoek gedaan naar dit onderwerp<sup>8</sup>. Zij stellen dat gemeenten twee soorten parkeerbelasting kunnen heffen:

1. Betaaldparkerenbelasting, en
2. Parkeervergunningbelasting

Het is niet mogelijk om 'Betalen per minuut' voor deelauto's uit te voeren als Betaaldparkerenbelasting (dus los van een vergunning). De reden is dat de Gemeentewet uitsluitend toestaat dat het parkeertarief *'afhankelijk wordt gesteld van parkeerduur, parkeertijd, ingenomen oppervlakte en ligging van de terreinen.'* Bij de flexibele parkeermachtiging zal een parkeerminuut een ander (lager) tarief kennen dan het reguliere tarief, terwijl geen onderscheid wordt gemaakt op genoemde kenmerken. Dat is dus niet toegestaan.

De tweede vorm van parkeerbelasting is gekoppeld aan een vergunning. Pels Rijcken ziet een mogelijkheid om in plaats van een vast jaartarief te werken met een prijs per minuut. Daartoe wordt de aanpak toegepast die er bestaat voor bezoekers van bewoners met een bewonersvergunning. Vergunninghouder krijgt een parkeurentegoed toegekend, die hij kan inzetten voor parkeren per minuut van een bezoeker. In de vergunningsvoorwaarden zijn de geldende tarieven voor die parkeerminuten opgenomen. Deze voorziening is alleen geldig als de vergunninghouder voldoet aan alle vergunningseisen, en kan ook toestaan dat geparkeerd wordt in gebieden waar een parkeerverbod geldt.

De gedachte is om deze in te passen toe te passen op de aanbieder van deelauto's, die een vergunning hebben. Die krijgen dan een hoeveelheid parkeeruren die zij kunnen inzetten voor hun deelauto's, tegen een tarief per minuut. Dit betekent wel dat de aanbieder bij elke gemeente een vergunning moet krijgen. Pels Rijcken ziet ook daar een mogelijkheid om die last voor de aanbieders te vereenvoudigen en een centrale partij te machtigen om de vergunningen uit te geven.

### 2.3.3 Betalen per minuut: levensvatbaarheid

De impact van betalen per minuut beoordelen we als extra bovenop het flexibel aan- en afmelden van deelauto's. Die impact omvat:

1. Administratie van te betalen parkeerminuten tegen deelautotarief aan gemeentezijde
2. Administratie van de parkeerminuten bij aanbieder, en frequente betalingen
3. Financiële afhandeling (clearing) van betalingen naar gemeenten

Ad 1) en 3) zijn reguliere activiteiten van SHPV; nadat eenmalig deze manier van werken is ingeregeld, vereist het beperkt extra werk. Ad 2) is een beperkt extra last voor de aanbieder. Daar

<sup>7</sup> Een *regressietest* is een test waarbij je controleert of de kwaliteit van bestaande functionaliteit behouden blijft bij het doorvoeren van een update of het implementeren van een nieuwe versie

<sup>8</sup> Pels Rijcken, Advies Flexibele Parkeermachtiging, 26 januari 2022, zaaknummer 11017379

staat de besparing op buffer vergunningen en bekeuringen, en flexibeler gebruik van parkeerplekken tegenover.

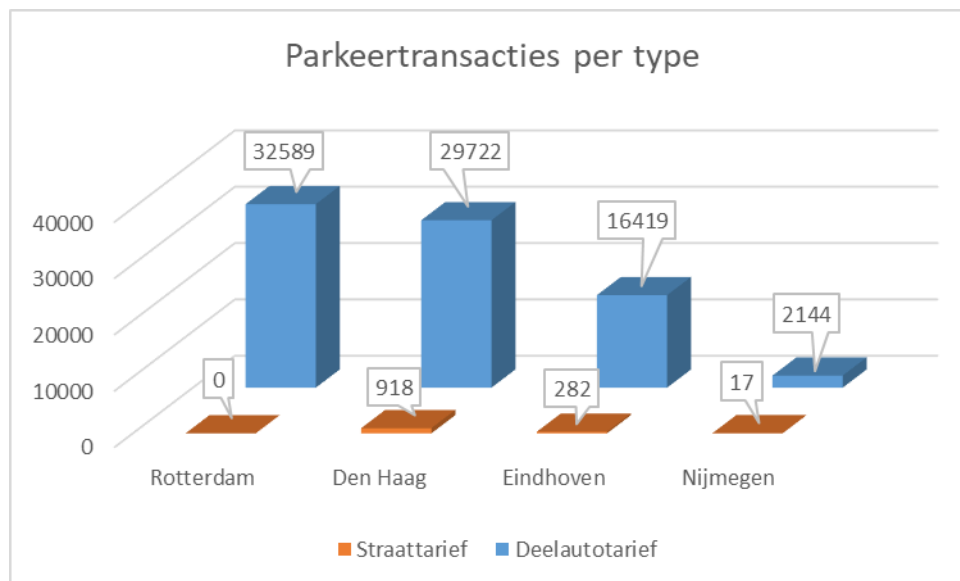
### 2.3.4 Betalen per minuut: conclusie

Betalen per minuut voor het parkeren van deelauto's is realiseerbaar, op een andere (formeel-juridische) manier dan vooraf bedacht. Het zal niet zozeer leiden tot een efficiënter gebruik van parkeerruimte voor deelauto's, zoals we vooraf verwachtte. Het zal wel het nadeel van de buffer aan vergunningen die aanbieders aanhouden wegnemen en meer flexibiliteit kunnen bieden in de keuze uit parkeervoorzieningen voor deelauto's (straat of parkeergarage).

## 2.4 Zonering

De mogelijkheid om zones in te stellen gedurende de proef, is door de deelnemende gemeenten verschillend ingevuld. Eindhoven heeft een groot aantal zones ingesteld, om zo op wijkniveau te kunnen meten en sturen. Amsterdam heeft één zone ingesteld, hoewel in de toekomst wel wordt overwogen meer zones te hanteren. Den Haag had aanvankelijk ook meerdere zones, maar heeft op verzoek van een van de aanbieders dat aantal teruggebracht naar 3 zones.

In onderstaande grafiek is te zien hoe vaak per gemeente een Betaald Parkeren transacties is gedaan. Dat is in principe een indicatie dat de zone vol is, en een gewoon parkeerrecht moet worden verkregen. 1,5%<sup>9</sup> van alle transacties was een betaald parkeren transactie tegen straattarief.



Figuur 6 Parkeertransacties per type Deelautotarief en Straattarief

Maar er is ook een andere waarneming. In bijlage A2 is een tabel opgenomen met het aantal keren dat de zonecapaciteit is bereikt voor alle deelauto-zones, en er dus een tekort kon ontstaan. Dat een zone vol is, is een directe indicatie dat de aanbieder de volgende auto tegen straatparkeertarief moest parkeren. Dat 'vol' zijn van een zone is slechts 3 keer voorgekomen, dat was in één zone in Den Haag.

Hoe snel een zone vol zit hangt van meerdere factoren af. Een ervan is de ingestelde maximale parkeer capaciteit van de zone door een gemeente. Als er veel vraag is naar parkeren in een zone met

<sup>9</sup> In het concept rapport werd een veel hoger percentage gemeld. Er is echter een fout in de brondata over Rotterdam ontdekt en gecorrigeerd, wat tot deze nieuwe cijfers leidt.

een krappe maximale parkeercapaciteit, zal die eerder vol zitten. Een andere factor is het aantal zones. Veel zones met elk een krappe maximale parkeercapaciteit, leidt eerder tot een volle zone dan een grote zone met een opgetelde maximale parkeercapaciteit. Uit de pilot weten we niet exact wat de reden is dat een zone vol is, wel dat die grens met de door gemeente gekozen zones en maximale capaciteit maar een enkele keer bereikt is.

#### 2.4.1 Zonering: wenselijkheid

In sommige gebieden is de parkeersituatie (door alle auto's, niet alleen de deelauto's) precair. Daar wil je als gemeente echt sturen op gebruik van de parkeerruimte, en daarin maken de aantallen deelauto's ook een verschil. Denk aan centrum gebieden in de steden, maar ook Scheveningen of de Airport. Bovendien, zo stellen gemeenten, kan het positief discrimineren van deelauto's leiden tot vragen bij de bewoners: waarom zij wel en wij niet. Op bewonersbijeenkomsten is al het nodige gedoe over parkeerproblematiek. Zonering kan ook bijdrage aan de politieke acceptatie van (meer) deelauto's. Een ander doel van gemeenten voor zonering is het meten van de bezetting van geparkeerde deelauto's in die zone. Voor dat doel is een capaciteitsgrens per zone niet van belang.

De aanbieders zijn geen voorstander van zonering met capaciteitsgrens. Bij genoemde schaarste problemen stellen zij dat de deelauto juist deel van de oplossing is en niet het probleem. Immers, bij frequente gebruikers van deelauto's is het privebezit van een auto 61% to 70% lager<sup>10</sup>. De extra deelauto's resulteren dus uiteindelijk in minder auto's geparkeerd op straat.

De weerstand bij aanbieders zit hem erin dat ze een berijder die op weg is naar een bestemming niet willen weigeren of sturen naar een andere zone indien de gewenste zone vol is. Ook is er de onzekerheid over hoeveel ruimte er is in een zone: bij de start van de rit zou er voldoende capaciteit kunnen zijn, maar dat kan tijdens de rit veranderen. De aanbieder wil de klant niet anders behandelen in de deelauto vergeleken met een rit met een prive auto. Ook dan kan een zone vol zijn, maar dat is dan omdat er geen parkeerplek meer vrij is. Die grens is geaccepteerd door alle automobilisten. Een andere grens voor deelautogebruikers is voor de aanbieders ongewenst en moeilijk uitvoerbaar.

#### 2.4.2 Zonering: Uitvoerbaarheid

De pilot heeft aangetoond dat de zonering voor gemeenten en SHPV goed is toe te passen. Gemeenten hebben zones getekend en maximale capaciteit gedefinieerd. En er is een capaciteitsmanagementmodule gerealiseerd die de bezetting per zone bijhield, en die module heeft de taak volbracht. Er zijn wel een aantal verstoringen geweest, onder andere als gevolg van verkeerde zonegrenzen. Bovendien is de GPS van deelauto of scanauto nog wel eens onzuiver, wat tot een verkeerde boeking of verkeerde controle leidt.

De uitvoerbaarheid van zonering met capaciteitsgrens bij de aanbieder van deelauto's is lastig. Deelautoaanbieders geven aan dat zij geen 'normale' manier kennen om de gebruiker van een deelauto te motiveren naar een andere zone te gaan. Zij zullen de klant willen bedienen, en de auto zo snel mogelijk weer weg zien te krijgen uit de zone.

#### 2.4.3 Zonering: Levensvatbaarheid

De levensvatbaarheid van zonering met als doel de bezetting meten is hoog. De levensvatbaarheid van zonering met capaciteitsgrens is in de huidige opzet niet eenduidig vast te stellen, omdat de

---

<sup>10</sup> KiM, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland, Oktober 2021

aanbieders er lastig mee overweg kunnen. De vraag is dan of de meerwaarde voor gemeenten opweegt tegen het nadeel dat de aanbieders ervaren.

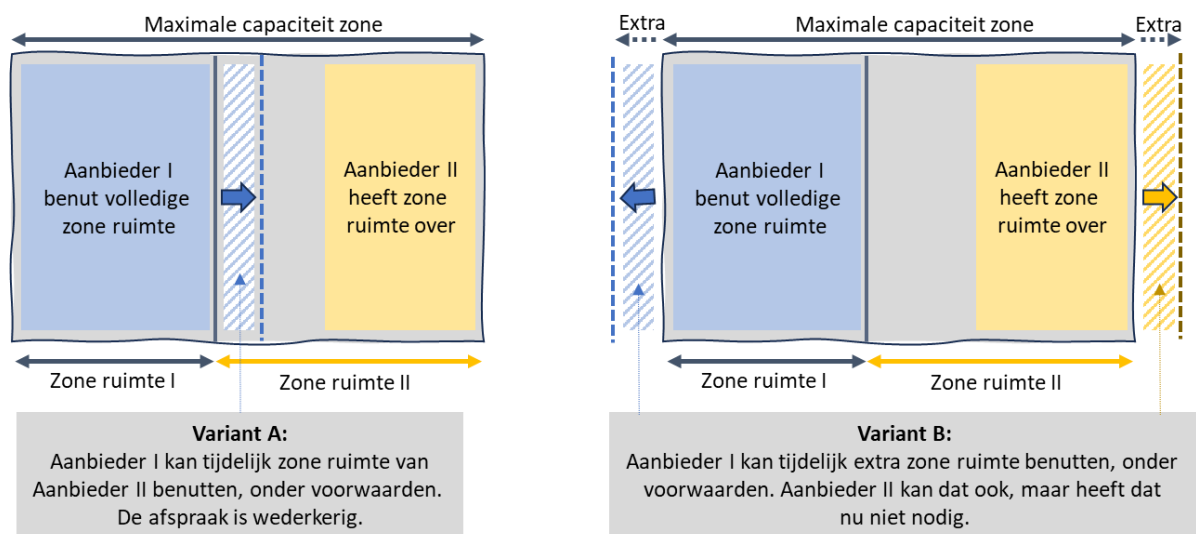
#### 2.4.4 Zonering: conclusie

Zonering bedient een belang van gemeenten en is uitvoerbaar. Voor het meten van de bezetting in een zone is dat prima. Voor aanbieders is zonering met beperkende capaciteitsgrens ongewenst. De verwachting ten aanzien van het aantal keren dat de zonegrens bereikt werd, is niet uitgekomen: er is maar 3x een zonegrens bereikt.

### 2.5 Zonering met flexibele maximale capaciteit-grenzen

Het principe van de flexibele grenzen voor zone-capaciteit is in de proef defacto getest: er waren geen kosten verbonden aan het over de grenzen van de zone heengaan, daarom ontstond ook geen noodzaak of schaarste om iets te doen met die overvraging van capaciteit.

De initiële gedachte bij deze voorziening was dat capaciteit van aanbieder één door aanbieder twee gebruikt kan worden als aanbieder één capaciteit over heeft en aanbieder twee capaciteit tekort komt. Gedurende de evaluatie is daar een alternatieve aanpak voor ontstaan. We noemen dat **variant B**, en de oorspronkelijke aanpak **variant A**. In variant B is een tijdelijke overbezetting in een zone toegestaan, met een afspraak dat binnen een gestelde termijn de bezetting weer binnen de capaciteit komt. Onderstaande figuur 7 illustreert de aanpak van beide varianten. Beide varianten worden hieronder meegenomen in de evaluatie.



Figuur 7 Varianten A en B voor flexibele zonering

#### 2.5.1 Flexibele zonering: wenselijkheid

Zones met capaciteitsgrens zijn door de aanbieders niet gewenst; maar als er zones worden ingevoerd, dan is het voor de aanbieders gewenst om flexibeler met de maximale zone-capaciteit om te gaan. Voor aanbieders zijn harde grenzen aan zone-capaciteit lastig om mee om te gaan. Minder zones en meer flexibele omgang met de maximale zone-capaciteit is gewenst.

Zonering met capaciteitsgrens is door gemeenten voor een aantal gebieden gewenst, maar een flexibele omgang met de maximale zone-capaciteit is niet perse een wens maar mogelijk ook niet nadelig. Het doel van de zone met capaciteitsgrens is om een lagere parkeerdruk in een zone voor

elkaar te krijgen, en zolang dat doel behouden en behaald blijft, is dat een mogelijk aanvaardbare optie.

### 2.5.2 Flexibele zonering: uitvoerbaarheid

In de pilot is geen aparte voorziening hierover ingericht, maar is het zeer voorstelbaar dat zo'n voorziening, volgens variant A of B, in de centrale verwerking van SHPV/NPR goed kan werken. De capaciteitsmodule die er wel was, kan hiermee worden uitgebreid.

Variante A, waarbij zone-ruimte van andere aanbieders wordt gebruikt, vinden aanbieders moeilijk uitvoerbaar. Niet voor de ontvanger van zone-ruimte, wel voor de gever. Dat betekent namelijk een ingewikkelde situatie waarin geen duidelijkheid bestaat waarop een aanbieder op enig moment kan rekenen. Flexibele grenzen zijn wel gewenst, maar niet door elkaars ruimte te benutten.

Variante B is voor de aanbieders een veel betere oplossing. Feitelijk is variant B de oplossing die nu ook al door aanbieders wordt toegepast, door een buffer aan vergunningen aan te houden om fluctuaties op te vangen. Door die buffer onderdeel te maken van de vergunning en toe te passen op zones, ontstaat een beter werkbaar invulling van zones voor de aanbieders.

Voor gemeenten betekenen beide varianten dat de werkwijze in de vergunningsvoorwaarden moet worden opgenomen. Onder de aanname dat de *handhaving* van de flexibele capaciteitsgrens via het NPR wordt gerealiseerd, is het uitvoerbaar voor een gemeente.

### 2.5.3 Flexibele zonering: levensvatbaarheid

De operationalisering bij SHPV/RDW van beide varianten is een extra functionaliteit in de geboden oplossing en lijkt levensvatbaar aan te bieden. Voor gemeenten is de impact beperkt en maakt het mogelijk dat zonering wordt toegepast en ook uitvoerbaar is door aanbieders. Conclusie is ook voor gemeenten: levensvatbaar.

Voor de aanbieders is variant A niet levensvatbaar: de onzekerheid is groot waardoor extra kosten mogelijk ontstaan. Variante B is een veel minder onzekere aanpak waarop de aanbieder beter zijn processen kan inregelen. Daarmee veel beter levensvatbaar.

### 2.5.4 Flexibele zonering: conclusie

Uit de pilot evaluatie blijkt dat een flexibele zegengrens gewenst is voor de aanbieders, maar in de uitvoering alleen de variant met flexibele capaciteitsgrenzen (variant B). Gemeenten bereiken hiermee ook hun doelen, maar de aanpak wijkt wel af van de huidige aanpak met harde zegengrenzen. De uitvoerbaarheid moet dus nog onderzocht worden.

## 2.6 Samenvatting

De hiervoor beschreven analyse kan worden samengevat in onderstaande tabel. Daarbij zijn de 3 stakeholders en hun houding ten aanzien van het onderwerp uitgebeeld.

Functionaliteit	Wenselijkheid	Uitvoerbaarheid	Levensvatbaarheid
Dynamisch aan/afmelden			
Betalen per minuut			
Zonering met vaste capaciteit			
Zonering met flex. capaciteit variant A			
Zonering met flex. capaciteit variant B			

= positief    = neutraal    = negatief    
 gemeente    aanbieder    SHPV/RDW

## 2.7 Andere inzichten

Uit de pilot en de evaluatiegesprekken kwamen ook de volgende learnings naar voren. Ze zijn opgenomen als idee, en moeten in een vervolgstap juridisch en operationeel verder worden uitgewerkt.

### 2.7.1 Meerdere exploitanten

In één gemeente kunnen meerdere exploitanten parkeerruimte bieden aan deelauto's, zoals bijvoorbeeld een private parkeergarage. Voor aanbieders staat voorop dat er vraag moet zijn naar deelauto's vanaf die plekken, maar als die vraag er is, is een extra abonnementstarief of extra handelingen ongewenst. De voorziening van de Flexibele Parkeermachtiging kan voor zo'n private exploitant én de deelautoaanbieder de drempel verlagen én flexibiliteit vergroten.

### 2.7.2 Hubs

Hubs zijn overstapplaatsen van vervoermiddel. Daar komen meerdere vervoersvormen samen, waaronder lopen en vaak ook een eigen fiets of auto (die je op de hub parkeert). Voor veel hubs is een deelauto ook relevant. De flexibele parkeermachtiging kan het beheersen van geparkeerde deelauto's op een hub vergemakkelijken; de hub kan worden ingericht als compacte zone, met alle parameters die daarbij horen. Eventueel kan die zone iets groter gedefinieerd worden, dat ook omliggende straatdelen beschikbaar zijn voor deelauto's.

### 2.7.3 Standplaatsgebonden deelauto's

Waar de pilot zich heeft gericht op freefloating deelauto's, stellen we vast dat het model ook goed kan werken voor standplaatsgebonden deelauto's. De standplaats wordt daarmee een soort Hub.

### 2.7.4 Dashboarding

Gemeenten hebben behoefte aan de parkeerdata van deelauto's. Doel van die data is om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid te monitoren en verbeteren en de vergunningsvoorwaarden te controleren. De via de flexibele parkeermachtiging verkregen data kan prima als brondata van deze databehoeftes worden gebruikt, en daarmee bron zijn voor bijvoorbeeld dashboarding van die data. De aanbieder hoeft daarmee niet tweemaal dezelfde data aan te leveren. Dashboarding vereist wel aanvullende investeringen (omvang nog niet bekend).

### 2.7.5 Internationale kentekens

Aanbieders willen ook auto's met niet-Nederlandse kentekens gebruiken in Nederland. Aanbieders zijn steeds vaker internationale spelers; de verwachting is dat deze vraag alleen maar zal toenemen. NPR en modules zouden daarom geschikt moeten zijn om internationale kentekens 'aan' te kunnen.

### 2.7.6 Kleinere gemeenten, randgemeenten

Kleinere gemeenten (die zijn aangesloten op het NPR) kunnen snel beginnen met deelauto's op basis van de Flexibele Parkeermachtiging, waarmee de belangrijkste stuurinstrumenten direct beschikbaar zijn. Gemeente zal wel alsnog een vergunning moeten verstrekken.

### 3 Conclusies en aanbevelingen

De doelstelling aan de pilot was om antwoorden te krijgen op een aantal sleutelvragen. Wat zijn die antwoorden?

	Doelstelling	Resultaat
I	Lukt het om deelauto's flexibel te koppelen aan beschikbare ruimte voor parkeren van deelauto's in de gemeente, zodanig dat dit kwalitatief van voldoende niveau is en significant minder werk voor gemeenten en aanbieders met zich meebrengt?	Dit is gelukt en aangetoond. Zie in paragraaf 2.2 een detaillering.
II	Zijn de nieuwe problemen die het concept met zich meebrengt, aanvaardbaar klein? Denk daarbij bijvoorbeeld aan: problemen met capaciteit-schaarste bij de aanbieders (deelauto-aanbieder kan auto niet meer kwijt in een zone omdat een andere partij 'zijn' plekje heeft ingenomen), budgetproblemen bij gemeente vanwege betalen voor gebruik in plaats van vast bedrag per kwartaal, e.d.	Hier zijn serieuze knelpunten inzichtelijk geworden bij het hanteren van een groter aantal zones. Zie in paragraaf 2.4 een detaillering.
III	Levert deze manier van werken op termijn ook efficiëntie van het gebruik van openbare ruimte op? Hoewel op dit moment nog vrijwel nergens de max-grens van het aantal deelauto's in een gemeente wordt bereikt, proberen we toch bewijs te vinden voor deze verwachting.	Er is geen direct bewijs gevonden hiervoor, anders dan dat er wel een aanwijzing is dat de flexibele parkeermachtiging leidt tot meer gebruik van deelauto's, onder andere omdat het operationele frictie wegneemt
IV	En, is het systeem juridisch toepasbaar. En welke aanpassingen moeten gemeenten in hun parkeerbeleid en verordening doorvoeren	Juridisch zijn er wegen gevonden die zo goed mogelijk het concept invullen.

#### 3.1 Conclusies

Op basis van de evaluatie van de data van de pilot en de beleving en bevinding van alle deelnemers aan de pilot, komen we tot de volgende conclusies.

1. De eerste conclusie dat het initieel uitgedachte concept grotendeels gewenst is, uitvoerbaar blijkt en levensvatbaar kan zijn, maar dat wel een aantal aanscherpingen in de aanpak nodig zijn. Die aanscherpingen betreft:
  - a. Het vergunningstelsel, waarbij vergunningen voor aanbieders per gemeente worden toegekend, kan voorlopig niet worden losgelaten. Er is een alternatieve aanpak in beeld (paragraaf 2.3.2);
  - b. Zonering met harde capaciteitsgrenzen is moeilijk uitvoerbaar voor aanbieders, en ook het uitwisselen van capaciteitsruimte tussen aanbieder is moeilijk uitvoerbaar. Er is een alternatieve aanpak in beeld die beter aansluit (paragraaf 2.5, variant B);
  - c. Reserveren van een parkeerplek is onhaalbaar. Dit is minder relevant als punt b) goed is uitgewerkt omdat dan op een andere manier met parkeerschaarste wordt omgegaan.
2. Het dynamisch aan- en afmelden van deelauto's is een zeer gewenste en uitvoerbare dienst, die zowel gemeente als deelauto-aanbieder veel voordelen biedt; daarbij is het handhaven van eisen



aan de voertuigen (zoals: alleen EV) eveneens prima ingevuld;

3. Betalen per minuut is in de pilot context van minder waarde dan het dynamisch aan- en afmelden. Geleerd is dat het noodzakelijk blijft om met een gemeentelijke vergunning te werken om met de mogelijkheden die de Gemeentewet biedt een speciaal tarief voor parkeren van deelauto's te kunnen inregelen. Op die manier is deze functie uitvoerbaar en levensvatbaar. In combinatie met de wens om ook andere exploitanten van parkeerruimte laagdrempelig op te nemen als mogelijke parkeerplaats, kan betalen per minuut van grote waarde zijn en wel zeer gewenst worden.
4. Zonering met harde (potentieel krappe) grenzen voor deelaanbieders stuit op weerstand bij aanbieders. Die weerstand kan niet worden weggenomen door flexibel om te gaan met de ruimte die andere aanbieders 'over' hebben. De aanpak om met een tijdelijk extra zonecapaciteit onder voorwaarden te werken is de beste insteek om verder uit te werken. In combinatie met betalen per minuut leidt dat ook niet tot minder inkomsten of onrechtmatig gebruik van de parkeervoorziening.

## 3.2 Aanbevelingen

Gezien de conclusies is er een duidelijke aanleiding om de dienst Flexibele Parkeermachtiging verder in te richten. Voorstel is om de volgende onderwerpen op te pakken.

### 3.2.1 Realiseren service Dynamisch aan- en afmelden van deelauto's

Eerste aanbeveling is om direct te starten met het realiseren van de service voor het Dynamisch aan- en afmelden van deelauto's. Vrijwel alle kaders zijn daarvoor duidelijk. Er is al op verzoek van gemeenten en aanbieders een tijdelijke voorziening operationeel die dit faciliteert voor partijen. Ook dat is reden om direct te beginnen met de realisatie van de 'echte' oplossing.

### 3.2.2 Toewerken naar landelijke standaard Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's

De pilot leert dat, in aanvulling op Dynamisch aan- en afmelden van deelauto's, de functionaliteiten "Betalen per minuut" en "Zonering met (flexibele) capaciteitsgrenzen" kansen bieden, maar dat nog keuzen gemaakt moeten worden. Het is dus nodig om met geïnteresseerde gemeenten en aanbieders het gesprek aan te gaan om op basis van de pilotervaring te komen tot een gezamenlijke standaard. Die kan dan daarna ook worden gerealiseerd.

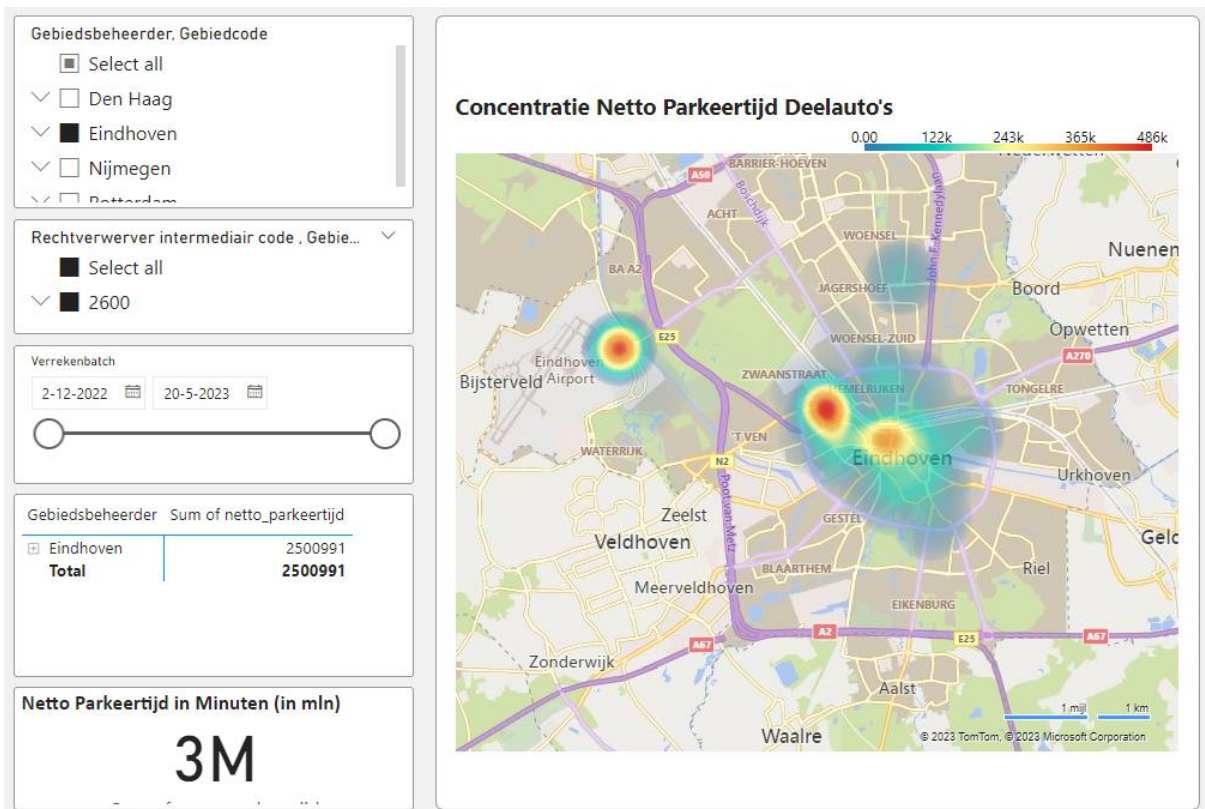
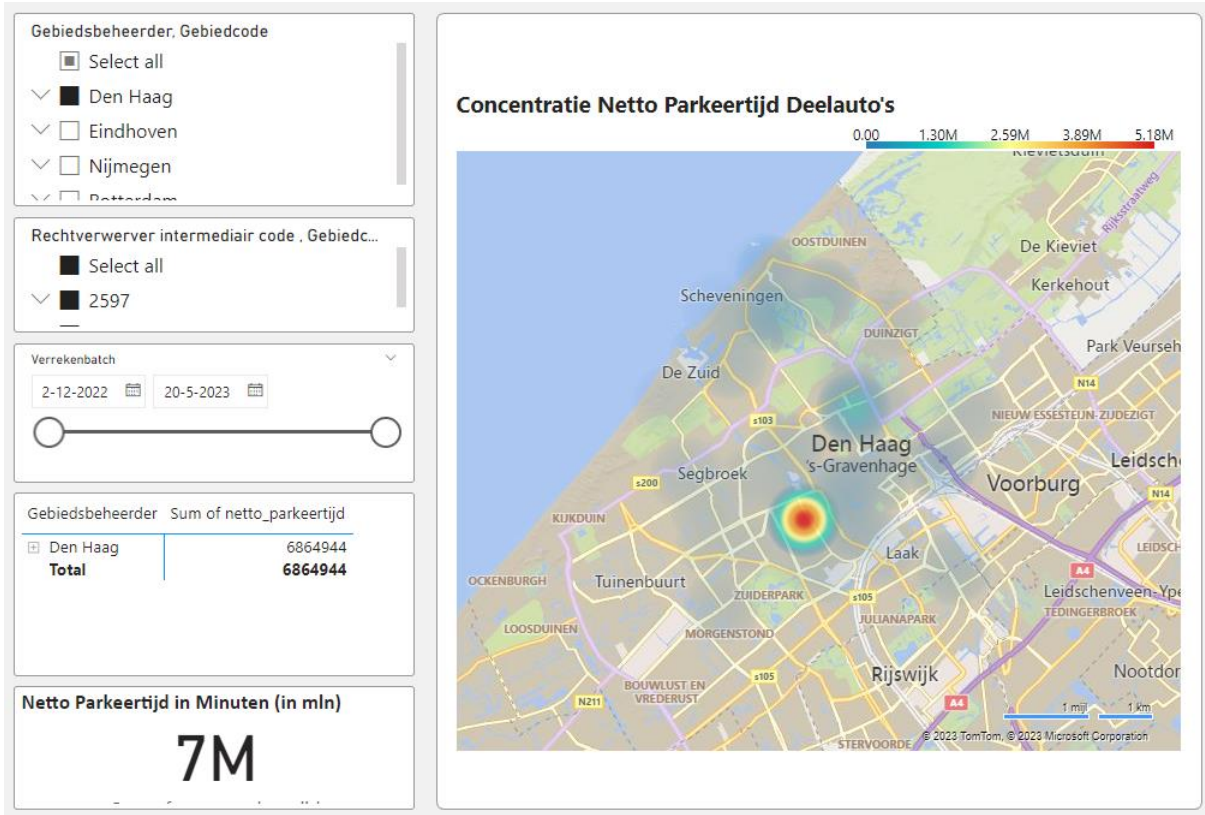
### 3.2.3 Uitwerken formele basis

Er blijven een aantal formeel-juridische vraagstukken open staan, die moeten worden uitgezocht. Deze zijn:

1. De prijs-per-minuut-aanpak is in de pilot juridisch onderzocht, en daaruit kwam de suggestie voor een aanpak. Die aanpak is hier als gewenst uitgekomen, maar moet uitgebreider worden onderzocht om zeker te zijn dat het een solide oplossing is;
2. De juridische verkenning gedurende de pilot heeft ook een mogelijke aanpak opgeleverd om vergunningen gecentraliseerd te verstrekken aan aanbieders van deelauto's. Dat vereenvoudigt het werk voor aanbieders en gemeenten ook. In de huidige oplossingsrichting blijft de gemeente verantwoordelijk als formele verstrekker van een vergunning, maar kan het operationele proces mogelijk bij een centrale partij worden belegd. Dit is mede relevant wanneer de controle op de uitvoering van een vergunning óók bij die centrale partij ligt. Deze centrale functie kan verder worden onderzocht en uitgewerkt.

# Bijlage A. Pilot data

## A.1 Heatmaps



Gebiedsbeheerder, Gebiedcode

- Select all
- Den Haag
- Eindhoven
- Nijmegen
- Rotterdam

Rechtverwerver intermediair code , Gebied...

- Select all
- 2600

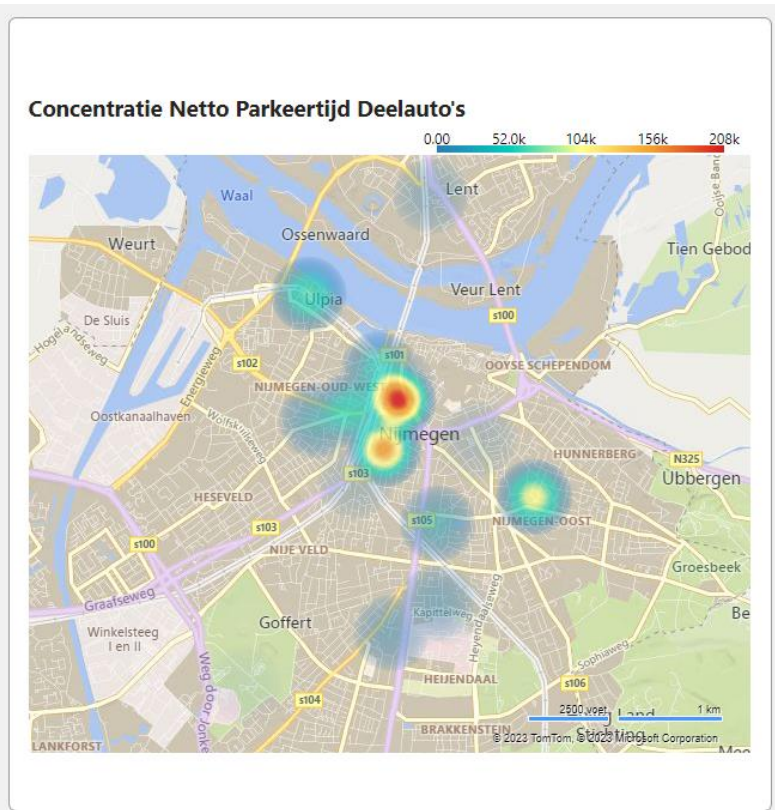
Verrekenbatch

2-12-2022 20-5-2023

Gebiedsbeheerder	Sum of netto_parkeertijd
Nijmegen	720781
<b>Total</b>	<b>720781</b>

**Netto Parkeertijd in Minuten (in mln)**

# 721K



Gebiedsbeheerder, Gebiedcode

- Select all
- Den Haag
- Eindhoven
- Nijmegen
- Rotterdam

Rechtverwerver intermediair code , Gebied...

- Select all
- 2597

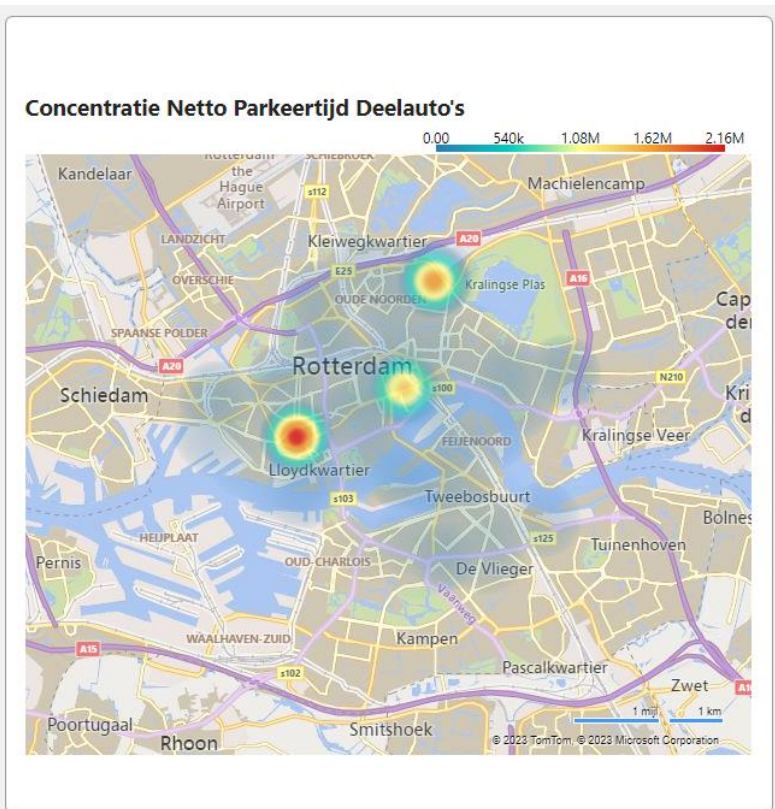
Verrekenbatch

2-12-2022 20-5-2023

Gebiedsbeheerder	Sum of netto_parkeertijd
Rotterdam	6293134
<b>Total</b>	<b>6293134</b>

**Netto Parkeertijd in Minuten (in mln)**

# 6M



Concentratie\_Netto\_Parkeertijd

Interstedelijke\_Trips

Max\_Gelijktijdige\_Parkeri  
ngen\_Eindhoven

Gebiedsbeheerder, Gebiedcode

Select all

Eindhoven

Begintijd

29-11-2022  20-5-2023

Gebiedcode	s_conc	Count of nr_parkings_conc
DEELSCHOUW	2	108
DEELSCHRIV	3	223
DEELSTATWG	5	636
DEELSTRATU	3	138
DEELSTRYP	17	2295
DEELVILLAP	5	446
DEELVONDKW	6	770
DEELWITTED	9	2033
DEELWMARKT	2	184
DEELWOENSX	4	528
DEELWOWAND	3	161
<b>Maximum</b>	<b>31</b>	<b>16419</b>

Maximum Aantal Gelijktijdige Parkeringen  
31

### Gelijktijdige Parkeringen Parkeerzones Eindhoven

Aalst 2023 TomTom © 2023 Microsoft Corporation

## A.2 Maximale bezetting in deelauto zones

Stad	Deelauto Zone	Aantal x geparkrd	Capaciteit	Gelijktijdig geparkeerd	Frequentie	Zone Vol	Zone Sixt Vol	Zone Mywheels Vol
Rotterdam	Zone 1	7200	200	31	3	Nee	Nee	Nee
	Zone 2	11469	200	51	1	Nee	Nee	Nee
	Zone 3	7910	200	34	4	Nee	Nee	Nee
Den Haag	D1	4390	20	20	3	Ja	Ja	Nee
	D2	23824	400	85	2	Nee	Nee	Nee
	D43	1507	20	15	1	Nee	Nee	Nee
Eindhoven	DEELWITTED	2033	9999	9	1	Nee		Nee
	DEELBINSTO	493	9999	6	1	Nee		Nee
	DEELVILLAP	446	9999	5	6	Nee		Nee
	DEELGRBERG	791	9999	5	4	Nee		Nee
	DEELSTRYPS	2295	9999	17	1	Nee		Nee
	DEELMARIEN	138	9999	3	3	Nee		Nee
	DEELVONDKW	770	9999	6	1	Nee		Nee
	DEELOUDESP	310	9999	4	1	Nee		Nee
	DEELPTSTAT	134	9999	2	23	Nee		Nee
	DEELWOENSX	528	9999	4	17	Nee		Nee
	DEELBERGEN	312	9999	4	2	Nee		Nee
	DEELFLIGHT	1325	9999	31	1	Nee		Nee
	DEELPHILIP	1001	9999	7	3	Nee		Nee
	DEELROCHUS	324	9999	3	12	Nee		Nee
	DEELSTATWG	636	9999	5	5	Nee		Nee
	DEELSCHOOT	1084	9999	6	3	Nee		Nee
	DEELSCHOUW	108	9999	2	11	Nee		Nee
	DEELWOWAND	161	9999	3	4	Nee		Nee
	DEELBLOEMP	183	9999	3	3	Nee		Nee
	DEELHEMELR	852	9999	6	7	Nee		Nee
	DEELWOWAZD	140	9999	4	2	Nee		Nee
	DEELPARKTH	49	9999	2	2	Nee		Nee
	DEELPTKLIP	165	9999	2	7	Nee		Nee
	DEELWMARKT	184	9999	2	14	Nee		Nee
	DEELIRISBU	415	9999	6	1	Nee		Nee
	DEELPTFENS	307	9999	2	40	Nee		Nee
	DEELAALSWG	254	9999	3	3	Nee		Nee
	DEELSTRATU	138	9999	3	2	Nee		Nee
	DEELDORGLN	132	9999	3	4	Nee		Nee
	DEELPHARXP	29	9999	3	1	Nee		Nee
	DEEELZENT	122	9999	2	14	Nee		Nee
	DEELBOMAPL	117	9999	3	1	Nee		Nee
DEELSCHDAG	35	9999	2	1	Nee		Nee	
DEELSCHRYV	223	9999	3	9	Nee		Nee	
DEELRUNGRF	38	9999	2	1	Nee		Nee	
DEELLIMBZD	49	9999	3	1	Nee		Nee	
DEELKRONEH	20	9999	2	1	Nee		Nee	
DEELDRENTD	32	9999	2	4	Nee		Nee	
DEELLOOYAK	1	9999	1	1	Nee		Nee	
DEELLEEGHW	17	9999	2	2	Nee		Nee	
DEELEINDJE	9	9999	1	9	Nee		Nee	

Stad	Deelauto Zone	Aantal x geparkrd	Capaciteit	Gelijktijdig geparkeerd	Frequentie	Zone Vol	Zone Sixt Vol	Zone Mywheels Vol
	DEELLUXBLN	3	9999	1	3	Nee		Nee
	DEELZANDRK	7	9999	1	7	Nee		Nee
	DEELMARCLN	5	9999	1	5	Nee		Nee
	DEELJAVLN	1	9999	1	1	Nee		Nee
	DEELVARSP	3	9999	1	3	Nee		Nee
<b>Nijmegen</b>	CENTRUM	632	10	7	4	Nee		Nee
	1E_RING	516	60	6	5	Nee		Nee
	2E_RING_O	308	60	5	3	Nee		Nee
	R	146	60	4	3	Nee		Nee
	X	150	30	3	3	Nee		Nee
	S	51	60	3	2	Nee		Nee
	U	144	60	2	31	Nee		Nee
	Y	62	30	3	4	Nee		Nee
	Q	29	60	3	1	Nee		Nee
	Z	17	30	1	17	Nee		Nee
	2E_RING_W	80	60	3	1	Nee		Nee
	W	9	60	1	9	Nee		Nee

Uitleg van de kolommen:

- Eerst de Stad en deelauto-zone
- Aantal keer geparkeerd toont het totaal aantal keer in de pilotperiode dat een deelauto is geparkeerd
- Capaciteit: de door gemeente ingestelde maximale capaciteit voor de aanbieders samen (indien van toepassing)
- Gelijktijdig geparkeerd: maximaal aantal gelijktijdig geparkeerde auto's gedurende de pilot periode, alle actieve aanbieders samen
- Frequentie: frequentie van dit maximaal aantal, hoe vaak is de zone op dit aantal geweest
- Zone vol: is de zone met dat maximaal aantal vol?
- Zone aanbieder vol: heeft de aanbieder zijn max bereikt in de zone?

## Bijlage B. Initieel concept Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's

### B.1 De belangen

Het krachtenspel rondom het parkeren van deelauto's draait om de belangen van de volgende 'stakeholders':

#### Klant van deelauto's

De gebruiker van een deelauto kiest een deelauto op basis van prijs, beschikbaarheid, voorkeursaanbieder(s) en loopafstand. De gebruiker rijdt naar de bestemming – bij voorkeur zonder zorgen over of er een parkeerplek is en zonder zorgen over parkeerkosten. Als er voldoende beschikbaarheid is en geen zorgen over parkeren zijn, kan de deelauto een extra prikkel zijn om minder te leunen op een privé auto.

#### Deelauto aanbieders

Deelauto's aanbieders stellen auto's beschikbaar aan gebruikers in gemeenten. De auto's staan, bij de start van de huur en na afloop van de huur, geparkeerd. Tijdens de huur zijn ze onderweg, binnen of buiten de gemeente. Afhankelijk van de propositie van de aanbieders mag de auto buiten de startgemeente komen of zelfs buiten de startgemeente eindigen.

Aanbieders zoeken naar manieren om de deelauto's dicht bij klanten en bestemmingen te laten komen en daar te kunnen parkeren, en dat parkeren eenvoudig te faciliteren. Daarbij is het parkeertarief van belang, mede omdat de auto's veel geparkeerd staan op betaald-parkeren plekken (met hoge kosten tot gevolg als het straat tarief moet worden betaald), en de administratieve last. Tot slot zijn ook vaak voorzieningen nodig als een laadpaal.

#### Gemeenten

Deelauto's helpen bij het terugdringen van autobezit, terugdringen van het aantal auto's en daarmee de parkeerdruk in een gebied (uiteindelijk) en het versneld milieuvriendelijk maken van het autopark. De gemeente heeft daarbij meer invloed in de keuze van vervoermiddelen dan bij particulier bezit. Als deze deelauto's niet worden gebruikt, staan ze geparkeerd. Hoewel deelauto's op langere termijn een oplossing zijn voor parkeerdruk, kunnen ze op kortere termijn een tijdelijke extra parkeerdruk geven, met name in gewilde locaties (bijvoorbeeld centrumgebied).

Gemeenten bieden daarom binnen grenzen ruimte aan deelauto's, maar willen regie behouden (bijvoorbeeld op spreiding), de openbare ruimte efficiënt benutten (met bijvoorbeeld een maximale parkeerduur of progressief parkeertarief) en leren van de ontwikkelingen die in deze markt plaatsvinden. Naast kwaliteitseisen aan de auto's stellen gemeenten grenzen met een maximum aantal vergunningen, liefst per zone binnen de gemeente.

Parkeerplekken zijn een schaars goed. Gemeenten hebben ook de opdracht te streven naar een gelijk speelveld voor marktpartijen. Door de groeiende vraag naar deelauto's en het toenemend aantal aanbieders, is het steeds lastiger om een gelijk speelveld in stand te houden met een vast aantal deelauto's per aanbieder.

Sommige gemeenten streven óók naar interoperabiliteit in het aanbod van deelauto's, onder andere via MaaS-providers. Die interoperabiliteit is van belang omdat daarmee een efficiënter gebruik van aanwezige deelauto's mogelijk is, en er dus bij gelijke vraag minder aanbod hoeft te zijn.

## MaaS providers

MaaS providers bedienen de eindklant met multimodaal aanbod en in veel gevallen interoperabele inzet van deelauto's, indien van waarde in een reis. Om de klant optimaal te bedienen is het van belang beschikbaarheid van deelauto maar ook van parkeerplek (en evt kosten) bij de bestemming te kennen.

## B.2 Beperkingen van de huidige oplossing

De huidige aanpak met parkeervergunningen is voor betrokkenen niet optimaal. Gemeenten geven stadsbrede parkeervergunningen af maar weten niet waar en hoe effectief die worden gebruikt, én kunnen voor de duur van die vergunning die plekken niet aan een andere aanbieder geven of voor een ander doel gebruiken. Bovendien ontstaat er een administratieve last door alle kentekenwissels die aanbieders aanvragen, onder andere door de groei van het interstedelijk verkeer met deelauto's. Met het groeiende aantal aanbieders en deelauto's wordt dat een steeds ingewikkelder probleem.

Deelauto-aanbieders hebben hinder van het aanvraagproces en de structuur van de huidige vergunningen die veelal gekoppeld zijn aan het kenteken. Belangrijkste nadelen zijn de complexiteit van kentekenwissels, en de buffer aan vergunningen die aanbieders moeten aanhouden om fluctuaties op te vangen, de vaste kosten per vergunning en het gebrek aan standaardisatie. Verder lopen ze soms tegen het probleem van het maximum aantal vergunningen (per aanbieder en totaal plafond) dat de gemeente aanbiedt. Voor deelauto-aanbieders en MaaS-aanbieders is er geen manier om beschikbaarheid van (straat)parkeren op de bestemming te bieden.

## B.3 Het nieuwe concept "Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's"

Veel van de belangen van partijen kunnen ingevuld worden en veel van de beperkingen van de huidige oplossing kunnen mogelijk verholpen worden met de Flexibele Parkeermachtiging voor Deelauto's. We noemen dit een machtiging, zodat het niet verward wordt met het fiscaal juridisch begrip vergunning (wat de machtiging zeker eerst niet is).

### Voor gemeenten

De Flexibele Parkeermachtiging betekent dat gemeenten kunnen sturen op het maximum aantal geparkeerde free-floating deelauto's (met bepaalde kenmerken, zoals EV) in zones in het gemeentelijk grondgebied. Ze sturen dus niet op welke aanbieder hoeveel vergunningen krijgt; het maximum aantal deelauto's geldt voor alle aanbieders bij elkaar. Er kunnen wel eisen gelden aan de toegelaten aanbieders in het algemeen.

Gemeenten hanteren dus een zoning van het grondgebied, en bepalen per zone het maximum aantal deelauto's dat daar free-floating geparkeerd mag staan, en welke eisen gesteld worden aan het voertuig (brandstof, lengte), maximale parkeerduur en parkeerkosten voor deelauto's van een bepaald type.

Handhavers controleren via het kenteken van de deelauto of deze legitiem geparkeerd staat, precies zoals ze dat bij alle andere geparkeerde auto's doen. De controle bewijst dat het juiste type voertuig geregistreerd staat en dat het gemeentelijk beleid in die zone gerespecteerd wordt. Periodiek ontvangt de gemeente overzicht van de parkeeraantallen, en eventueel parkeerkosten per aanbieder. Dit inzicht kan worden gebruikt om beter beleid te ontwikkelen.

### Voor deelaanbieders

Deelaanbieders verwerven een Flexibele Parkeermachtiging. Die machtiging is specifiek voor een type deelauto en afhankelijk van bijvoorbeeld de brandstof geeft dat meer of minder mogelijkheden binnen de aangesloten gemeenten.



Met die machtiging kunnen aanbieders een deelauto in elke deelnemende gemeente parkeren, mits het totaal aantal beschikbare parkeerplekken van dat type in die zone van de gemeente nog niet bezet is. De deelaanbieder kan een plek in een zone vooraf reserveren (ongeacht de gemeente) voor een one-way gebruiker. Als er geparkeerd wordt, geeft de deelauto-aanbieder dat digitaal door aan SHPV (kenteken met vergunning). Per zone kan een speciaal parkeertarief voor deelauto's worden berekend.

In geval van een overflow van de capaciteit in een zone worden afspraken gemaakt over hoe snel die overflow wordt opgeheven, en of dan bijvoorbeeld het gewone straattarief wordt gehanteerd.

### Voor MaaS providers

MaaS providers kunnen een multimodale rit bieden en daarin met vertrouwen een deelauto opnemen, omdat ook de parkeerplek op de bestemming gereserveerd<sup>2</sup> kan worden. Dit betreft dan een reservering in de zone-ruimte, en niet perse ruimte op straat.

## B.4 De win

Gemeenten hoeven niet per deelaanbieder aparte afspraken te maken, of die periodiek te herzien. Gemeenten sturen op die factoren die zij relevant vinden, kunnen op veel makkelijkere wijze regie houden, en bieden daarbij een gelijk speelveld naar de markt. Gemeenten zijn af van het werk voor het verstrekken van vergunningen, en bieden een transparanter systeem naar de aanbieders. De openbare ruimte wordt efficiënter benut.

Deelauto-aanbieders regelen de Flexibele Parkeermachtiging bij één loket (SHPV), éénmalig voor alle deelnemende gemeenten. Die machtiging geeft toegang tot parkeren in alle aangesloten gemeenten! Daarbij zijn de rigide grenzen van de aantallen vergunningen flexibel geworden, zodat aanbieders meer kunnen bieden aan klanten zolang de absolute grenzen van de gemeenten daar ruimte voor bieden. De kosten zijn meer afhankelijk van daadwerkelijk gebruik, terwijl als er geparkeerd moet worden een speciaal tarief voor deelauto's wordt gehanteerd.