

# AGENDA DEELMOBILITEIT



Samenvatting november 2019



EINDHOVEN



## 1. AANLEIDING

Eindhoven kent een forse woningbehoefte. De komende vijf jaar komen er 15.000 woningen bij binnen het bestaande stadscentrum. En daarna voorzien we de uitdaging om tot 2040 40.000 woningen te realiseren, waarvan ca. 25.000 in het centrum. Dit betekent minstens zoveel extra bewoners in dezelfde ruimte. Deze mensen willen ook allemaal werken en recreëren. In 2025 is de Eindhovense binnenstad autoluw om te zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat en schone lucht. Dat wil zeggen dat in de binnenstad volop ruimte is voor fietsers, voetgangers en groen. Daarnaast is zo'n autoluwe binnenstad enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Dit sluit aan op het strategische doel 2040 uit 'Eindhoven op weg' voor de mobiliteitstransitie: minder autogebruik en meer gebruik van lopen, fietsen en openbaar vervoer.

*Kortom meer bebouwing, minder ruimte voor mobiliteit en een grotere mobiliteitsvraag, dit is de uitdaging. Dit vraagt dat we anders omgaan met de mobiliteit in de stad. Deelmobiliteit kan een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie doordat het zorgt voor het rijden van minder autokilometers, afname van auto bezit en daardoor minder benodigde parkeerruimte.*

*Aan de andere kant willen we als gemeente grip houden op het gebruik van de (schaarse) openbare ruimte en de orde en veiligheid hierin handhaven. In de Agenda Deelmobiliteit staat het voorstel hoe we in Eindhoven invulling willen geven aan deelmobiliteit en wat de voorgestelde houding van de gemeente is.*

**Deelmobiliteit is een middel om een aantal overkoepelende ambities te bereiken die we als stad hebben:**

- **Mobiliteitstransitie:** Groei van het aandeel fiets, lopen, openbaar vervoer en afname van het autogebruik om de stad gezonder te maken en prettiger om in te verblijven.
- **Autoluwe binnenstad:** Om te komen tot een gezonde en leefbare autoluwe binnenstad die enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer creëren we meer ruimte voor de fiets, voetganger en groen.
- **Duurzame verplaatsingen:** Actief stimuleren van elektrische mobiliteit. We zetten hiervoor in op een goede aansluiting van trein, bus, fiets en auto om zo het fietsen en reizen met het openbaar vervoer te stimuleren. Daarnaast zetten we in op duurzame mobiliteit en schonere auto's.
- **Innovatief sturen:** Data wordt gebruikt om te onderzoeken wat er speelt, te evalueren welke effecten maatregelen hebben en te voorspellen welke richting we op gaan en te ondersteunen in de uitvoering.
- **Fysiek invulling geven aan het concept 'Mobiliteit als Dienst (MaaS)'**: We blijven vol inzetten op MaaS en de inzet van deelauto's.
- **Versnellen van vergroenen en ontharden:** Aandacht voor een leefbare en gezonde buitenruimte heeft onze prioriteit. Er ligt een grote opgave in het ontharden (operatie Steenbreek) van de openbare ruimte.

## 2. BETROKKENEN

**In het speelveld van deelmobiliteit zijn nu nog drie spelers actief: de aanbieders, de gebruikers en de overheid. Allen met hun eigen wensen, belangen en motieven:**

- De overheid (met haar beleidsdoelstellingen) bestaande uit Rijk, provincie, regio's en gemeenten.
- De aanbieder van deelmobiliteit / platform voor deelmobiliteit (met commercieel belang / business-case). Dit kunnen de bestaande aanbieders zijn, maar ook lokale ondernemers.
- De gebruiker (met haar behoefte en bereidheid om gebruik te maken van een deelvoertuig). Hierbij moet gedacht worden aan individuele gebruikers, maar ook bedrijfsgebonden gebruikers.

Met de komst van MaaS (Mobility as a Service) wordt er een extra stakeholder toegevoegd namelijk de MaaS dienstverlener. Deze vormt een schakel naar aanbieders van deelmobiliteit en vervoersaanbieders. De gemeente Eindhoven is initiatiefnemer van één van de MaaS-pilots die in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart worden. In eerste instantie richt de pilot zich op werknemers van de gemeente Eindhoven en ASML. In de volgende fase kunnen meerdere werkgevers in de regio aansluiten en daarna is de MaaS-dienst ook te gebruiken voor andere doelgroepen zoals inwoners en bezoekers. Vanuit de MaaS-pilot wordt er dus een impuls gegeven aan het MaaS-ecosysteem in Eindhoven en omgeving. We streven ernaar dat er in 2022 een MaaS-ecosysteem in de stad is van aanbieders en gebruikers.

**De Eindhovense MaaS-pilot heeft dan ook de volgende relatie met deze opgestelde Agenda Deelmobiliteit:**

- De Agenda Deelmobiliteit stelt kaders voor aanbieders van deelmobiliteit in Eindhoven, welke ook gelden voor de MaaS-pilot. Denk hierbij aan waar aanbod geplaatst mag worden, in welke aantallen en met welke criteria (bijvoorbeeld ten aanzien van aanleveren data en interoperabiliteit). Hiermee beogen we als gemeente dat aanbod goed zichtbaar, aantrekkelijk en beschikbaar is.
- De MaaS-pilot maakt dat er in ieder geval één MaaS-dienstverlener op korte termijn actief zal zijn in de stad. Aan aanbieders van deelmobiliteit, die een plek in de stad willen verwerven, wordt gevraagd hier (zoveel als mogelijk) aansluiting bij te zoeken, als ze die aansluiting nog niet hebben.



### 3. DEELMOBILITEIT IN EINDHOVEN

De Agenda Deelmobiliteit bevat de volgende richtinggevende keuzes die per thema de aanpak en uitgangspunten weergeven:

#### 3.1. Rol gemeente

Als gemeente nemen we een uitnodigende en pro-actieve houding aan. We kiezen ervoor om komende jaren deelmobiliteit in de stad te organiseren, waarvoor we de nodige kaders vaststellen en het een en ander reguleren. Zo creëren we een level playingfield voor aanbieders, waarbinnen de spelregels duidelijk zijn. Vanuit deze rol nodigen we als gemeente aanbieders uit om actief te worden in onze stad. Buiten de formele verhoudingen vinden we het belangrijk om met elkaar in gesprek te gaan en blijven om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoefte van de (beoogde) gebruikers en de ontwikkelingen in de stad om het netwerk van deelmobiliteit in Eindhoven vorm te geven.

#### RICHTINGGEVENDE KEUZE 1

De gemeente Eindhoven heeft een uitnodigende houding naar de inzet van verschillende vormen van duurzame deelmobiliteit in de stad en houdt regie op de uitrol, kwaliteit en ordening.

#### 3.2. Doelgroepen en gebruik

We zien bewoners, bezoekers, forenzen en werknemers als belangrijke doelgroepen, voor wie we een passend aanbod willen bieden. Inzicht in gebruiksmotieven is daarbij van belang. Met alleen het plaatsen van aanbod, verwachten we dat mensen niet vanzelfsprekend gebruik gaan maken van deelmobiliteit. Ook vinden we het belangrijk dat mensen keuzevrijheid ervaren voor het vervoermiddel (of de aanbieder) dat hen op dat moment het beste past. Daarbij zien we een grote potentie in het positioneren van alternatieven voor – met name – tweede auto's. Om de beoogde doelgroepen op een goede manier te bedienen en kennis te laten maken met deelmobiliteit, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Bewoners, forenzen en bezoekers hebben toegang tot



een breed aanbod van mobiliteitsdiensten;

- Aanbod van deelmobiliteit staat op een (strategisch goede) plek in de fysieke ruimte waar marktpartijen en/of bewonerscollectieven deelmobiliteit/gedeelde mobiliteit kunnen aanbieden;
- Om mensen het gemak van deelmobiliteit te laten ervaren, zien we het als gemeentelijke taak om dit gebruik te stimuleren middels een stimuleringsaanpak voor een soepel eerste gebruik.
- Gebruik van deelmobiliteit mag niet tot verkeersonveilige situaties leiden.

#### RICHTINGGEVENDE KEUZE 2

In Eindhoven stimuleren we het verkeersveilig en duurzaam gebruik van deelmobiliteit in de fysieke ruimte.

#### 3.3. Netwerk en schaal

Om een werkend deelmobiliteitssysteem te laten slagen, is voldoende schaal essentieel. We sturen om die reden aan op een netwerk van deelmobiliteit. Primair binnen de Ring, op hubs (faciliteren overstaplocaties) aan de randen van de stad, bij knooppunten (NS Station en HOV-haltes) en in samenwerking met bedrijven/werkgevers rondom werklocaties. Ook nemen we de netwerkgedachte mee in onze wensen en eisen voor mobiliteitsoplossingen bij nieuwe ontwikkelingen. Het succes van het gebruik van deelmobiliteit hangt samen met de fijnmazigheid van het systeem (voldoende aanbod- en terugbreng-mogelijkheden), het functioneren van de diensten als onderdeel van een netwerk en het bredere mobiliteitssysteem. Het aanbieden van een netwerk van deelmobiliteit is in onze ogen essentieel om gebruikers het comfort en de zekerheid van vervoer te bieden. Zo grijp je nooit mis als je op pad gaat. Omdat we voorzien dat verschillende aanbieders en ook verschillende modaliteiten/concepten een plek kunnen krijgen in de stad, is het zaak om goede afspraken te maken over wat we onder een netwerk verstaan, maar ook hoe de gebruiker het aanbod in Eindhoven ook echt als een netwerk van deelmobiliteit ervaart. Dit heeft een fysieke component (aanbod in de openbare ruimte), maar zeker ook een digitale (zichtbaarheid en betaling via een platform/app). Als gemeente willen wij (ruimtelijk en) in onze voorwaarden dit netwerkgevoel zo goed mogelijk stimuleren.

#### We hanteren hiervoor de volgende uitgangspunten:

- We werken aan een stadsbreed systeem van deelmobiliteit dat bestaat uit deelauto's, deelfietsen en (eventueel) Light Electric Vehicles (denk o.a. aan E-scooters).
- We hanteren daarbij zowel een top-down als bottom-up aanpak: met aanbieders werken we aan een stadsbreed systeem, met een ingroeimodel. Tegelijkertijd kijken we naar de behoefte van de (beoogde) doelgroep, en zoeken we met bewoners of bedrijven naar manieren om hen te faciliteren bij specifieke wensen

en eigen initiatieven;

- We kiezen voor een start uitrol van tweewielers binnen de Ring van de stad, waarbij bij voldoende gebruik of vraag uitbreiding van het aanbod denkbaar is in samenspraak met de aanbieders van de deeldiensten. Ook kijken we naar een uitbreiding van locaties buiten de Ring en de omgeving van de stad Eindhoven, waarbij we zoeken naar samenwerking met partners zoals omliggende gemeenten, regio, Brabantstad en het bedrijfsleven.
- Bij voorkeur is het totale aanbod van deelmobiliteitsdiensten via alle aanbieders zichtbaar, en liefst ook te raadplegen/huren. Dit vraagt in de basis om de bereidheid van aanbieders om data over (beschikbaar) aanbod te delen, en op termijn aan te sluiten bij de MaaS-pilot van de gemeente Eindhoven en de daarin gehanteerde MaaS-platforms.
- Bij het uitstippelen van het netwerk bewaken we als gemeente dat de driehoek van kosten (en baten), noodzaak en gemak in balans te zijn, om zo randvoorwaarden voor aantrekkelijkheid van het aanbod voor gebruikers te borgen.
- Bij (gebieds)ontwikkelingen in de stad stimuleren we het aanbieden van deelmobiliteit t.o.v. de eigen auto. Ook zien we er op toe dat aanbod nabij nieuwe (groot-schalige) ruimtelijke ontwikkeling aansluit op het stadsbrede netwerk van deelmobiliteit.

### RICHTINGGEVENDE KEUZE 3

We werken toe naar een stadsbreed en samenwerkend netwerk van deelmobiliteit met een gezonde mix van aanbod.

#### 3.4. Aanbod

Vanuit gebruikersperspectief zijn voldoende aanbod, toegankelijkheid van het systeem en betrouwbaarheid belangrijke voorwaarden. Vanuit aanbiedersperspectief is er voldoende schaal/omvang nodig om een systeem in de lucht te kunnen houden, denk aan klantpotentieel, maar ook aan operationele invulling (capaciteit en kosten voor de backoffice, herpositioneren aanbod etc.).

#### Hiervoor hanteren we de volgende uitgangspunten:

- We willen dat het aanbod van deelmobiliteit voor de beoogde doelgroepen binnen handbereik is in gebieden binnen de Ring en op overstaplocaties. Fysiek, maar ook in tarifiering en gemak bij het lenen van deeldiensten.
- We starten met het leggen van een goede basis door:
  - Ons wensbeeld qua aanbod en locaties helder te maken en daarover te communiceren;
  - Helder te maken waar starten we (locaties), met welke omvang (minimumaantallen per modaliteit) en wat de fasering voor invoering en groei is;
  - Deelmobiliteit aan te bieden op overstaplocaties en hubs.



- Bij de afspraken die we maken per type deelmobiliteit houden we rekening met de afschrijvingstermijnen die aanbieders hanteren.
- Met aanbieders en disciplines binnen de gemeente (o.a. parkeerbeleid, ruimtelijke ordening) stemmen we geschikte locaties voor het startscenario (de basis) vast. We behouden de mogelijkheid om hierin flexibel in te kunnen springen op veranderende vraag (door bijvoorbeeld het verplaatsen van aanbod of het bijplaatsen bij extra vraag).

### 3.5. Locaties (en inrichting)

Duidelijk is dat deelmobiliteit haar effect op de openbare ruimte heeft. Als gemeente vinden we dat we een belangrijke rol spelen bij de inrichting van plekken waar deelmobiliteit wordt aangeboden. In het bijzonder om overlast te voorkomen, maar ook om aanbod herkenbaar en aantrekkelijk te positioneren. We vinden een uniforme uitstraling belangrijk en willen daar in samenspraak met aanbieders een keuze in maken. Denk daarbij aan de inrichting van parkeerplaatsen voor deelauto's, maar ook de vormgeving van parkeervakken (bijvoorbeeld voor e-scooters) en fietsenrekken voor deelfietsen.

#### Uitgangspunten hiervoor zijn:

- We streven naar herkenbaarheid van locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Dit betekent een uniforme uitstraling, maar ook herkenbare, goed vindbare (zichtbare) plekken;
- De gemeente bepaalt de vormgeving voor deelmobiliteit in Eindhoven. Voor de verschillende verschijningsvormen van deelmobiliteit wordt een ontwerp gemaakt en met de (beoogde) aanbieders overlegd of dit past bij hun systemen;
- Als deelaanbod ergens binnen staat, moet zowel binnen als buiten duidelijk zichtbaar zijn waar en hoeveel aanbod van deelmobiliteit aanwezig is;
- Binnen deze uitwerking verkennen we de mogelijkheid om deelmobiliteit flexibel te plaatsen op bestaande parkeervakken zodat het aanbod van deelmobiliteit/deelfietsen in de woonwijk niet ten koste gaat van bestaande fietsparkeerrekken.

## RICHTINGGEVENDE KEUZE 4

Deelmobiliteit in Eindhoven is zichtbaar, herkenbaar, uitnodigend en voor iedereen toegankelijk.

### 3.6. Nieuwe ontwikkelingen

Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn de vastgestelde beleidsdoelen (terugdringen autogebruik, stimuleren duurzame vervoersalternatieven, en actieve promotie van het gedeeld gebruik van voertuigen om zo de leefbaarheid en luchtkwaliteit te verbeteren) belangrijke leidende principes. We voorzien hierin een belangrijke rol voor deelmobiliteit, onder andere in relatie tot ruimtegebruik. Belangrijk is daarbij dat we als gemeente de regie voeren en de samenhang met het aanbod aan deelmobiliteit in de rest van de stad waarborgen, waardoor nieuwe ontwikkelingen aansluiten bij de (deel)mobiliteit in de rest van de stad.

#### Uitgangspunten bij nieuwe ontwikkelingen zijn:

- Bij (gebied)ontwikkelingen is een vaste parkeerplaats bij de woning niet meer het uitgangspunt. We stimuleren deelmobiliteit in aansluiting bij het stadsbrede netwerk.
- De Nota Parkeernormen is leidend bij ontwikkelingen.
- We zetten in op een mobiliteitscorrectie bij nieuwe ontwikkelingen. Als mobiliteit op een andere wijze georganiseerd wordt, kan een ontwikkelaar een beperkter aantal parkeerplaatsen realiseren.
- In de openbare ruimte worden locaties gereserveerd om deelmobiliteit een plek te geven.
- In iedere ontwikkeling worden afspraken gemaakt over de aansluiting op het aanbod van deelmobiliteit, passend bij de functie en gebruikers.
- Locaties waar openbaar toegankelijke deelmobiliteit aangeboden wordt, zijn herkenbaar, goed zichtbaar, aantrekkelijk en voor iedereen toegankelijk.
- Deelmobiliteit moet bruikbaar zijn voor het vervoeren van (grote) spullen. Er wordt daarom rekening gehouden met het kortdurend parkeren nabij de ingang van gebouwen.

### 3.7. Bewoners initiatieven

De gemeente Eindhoven ontvangt steeds vaker particuliere initiatieven van bewoners (die vaak bij elkaar in de buurt wonen) die gezamenlijk een auto willen delen. We zoeken naar passende manieren om deze verzoeken van bewonerscollectieven een plek te geven.

#### De uitgangspunten hiervoor zijn:

- Vanuit de gemeente komt er een eerste aanspreekpunt dat bewoners adviseert over inhoud, proces en financiering.
- We zien auto's als deelauto's als deze door ten minste 4 huishoudens gedeeld worden die zich in een straal van 500 meter van elkaar bevinden. Deze deelauto's komen in aanmerking voor 1 parkeervergunning, die in maximaal 2 vergunningsgebieden geldig is. Voor een gedeelde auto kan een vaste parkeerplek worden aangevraagd wanneer de auto gedeeld wordt door ten minste 10 huishoudens.



- Als bewonerscollectieven ervoor kiezen om een elektrische auto te delen, kunnen ze bij de gemeente een aanvraag doen voor een openbare laadpaal.
- Als een dergelijke deelauto door bewonersinitiatief aantoonbaar leidt tot 3 auto's minder in een straat, kan er in overleg (en op initiatief van bewoners) gezorgd worden dat 1 parkeerplaats in de straat onthard/vergroend wordt samen met de straat (in het kader van Operatie Steenbreek).

## 4. ACTIEAGENDA

In 2019 brengen we de basis op orde voor deelmobiliteit in Eindhoven (fase 1), zodat we ons kunnen voorbereiden op het organiseren van het aanbod in 2020 (fase 2).



### Fase 1: Basis voor deelmobiliteit op orde

#### Actie 1: Juridisch kader

Om in te kunnen grijpen bij verkeersonveilige of ongewenste situaties is het nodig om juridische kaders op te stellen en de APV aan te passen. Het gaat onder meer om het instellen van een verbod voor het plaatsen van deelfietsen. Zo kunnen we de gewenste kwaliteitscriteria en geschiktheidseisen doorvertalen naar een vergunning.

#### Actie 2: Aanspreekpunt/loketfunctie Eindhoven

Binnen de gemeentelijke organisatie organiseren we een loketfunctie voor deelmobiliteit. Bij dit loket kunnen aanbieders, bewoners, bedrijven en gebiedsontwikkelaars terecht met hun (aan)vragen en voorstellen. Ook geeft het aanspreekpunt advies over de gemeentelijke procedures.

#### Actie 3: Kwaliteitseisen en criteria voor inpasbaarheid

De geformuleerde ambities en uitgangspunten worden geconcretiseerd naar een plan voor kwaliteitseisen en inpasbaarheid van deelmobiliteit.

#### Dit plan omvat:

- De locaties waar en in welke aantallen deelmobiliteit gewenst is; binnen de Ring (stadscentrum, woonwijken), knooppunten (NS Station, HOV-stations), hubs en nabij voorzieningen.
- Opstellen van 'Eindhoven Deelmobiliteit-ontwerp' en dit ontwerp opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.
- Richtlijnen voor het ruimtelijk inpassen van verschillende soorten deelmobiliteit (parkeeroplossingen per locaties) incl. aandacht voor flexibiliteit.

#### Actie 4: Datadashboard

We ontwikkelen een datadashboard voor inzicht in gebruikersmotieven en doelgroepen. Zo kunnen we de impact van aanbod van deeloplossingen in de stad volgen. Daarmee wordt het ook mogelijk om snel en gericht bij te sturen op aanbod en achterblijvende vraag. We maken daarom met de aanbieders van deelmobiliteit afspraken over hoe en welke data zij beschikbaar zullen stellen om inzicht te krijgen in het gebruik van de deelmobiliteit in de stad. Onderdeel hiervan is ook de verzamelde data vanuit MaaS-pilots Nederland.

#### Actie 5: Communicatie

Vanuit Eindhoven gaan we actief communiceren over onze ambities en aanpak voor deelmobiliteit om zo de dialoog te starten en interesse te vergroten bij aanbieders van deelmobiliteit. Dit doen we via onze eigen website, via vakbladen en congressen. Met de G4 steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag delen we kennis over deelmobiliteit en werken we aan uniforme afspraken over 2019datawinning en -deling, stadsbrede parkeervergunningen en interoperabiliteit.



## Fase 2: Organiseren van aanbod

### Actie 6: Organiseren van aanbod

We maken een plan voor het organiseren van aanbod, zoals een marktconsultatie: organiseren van uitvraag aan aanbieders van deelmobiliteit. Dit gebeurt in samenhang met MaaS-pilot Eindhoven. Voor dit plan stellen we een startscenario op (locaties en aantallen voertuigen) en (afspraken over) een ingroeimodel, bij voorkeur in samenwerking met geselecteerde marktpartijen.

### Actie 7: Stimuleren van gebruik

De genoemde doelgroepen zullen misschien niet vanzelfsprekend gebruik gaan maken van deelmobiliteit wanneer dit op straat geplaatst wordt. Daarom hoort bij het organiseren van het aanbod ook een stimuleringsaanpak waarmee we Eindhovenaren en (frequente) bezoekers/forenzen kennis willen laten maken met het aanbod van deelmobiliteit en zo het gebruik hiervan willen stimuleren. We zoeken hierin de samenwerking met de verschillende aanbieders van deeldiensten.

### Actie 8: Deelmobiliteitsgesprekken

Het toekomstbeeld en de uitgangspunten bepalen de richting waarop deelmobiliteit in Eindhoven zich ontwikkelt. Met een adaptieve aanpak kijken we jaarlijks of we onze aanpak moeten bijstellen. Met monitoring en evaluatie brengen we in beeld wat de ontwikkelingen zijn in het volledige speelveld, data speelt hierin een belangrijke rol. De gemeente organiseert gesprekken met bewoners, werkgevers en werknemers uit de gemeente.

#### Doel van de gesprekken is:

- Een beeld te vormen bij de behoefte van de (potentiële) gebruikers;
- Een beeld te vormen bij gewenste vormen van deelmobiliteit;
- Een beeld te vormen bij geschikte/gewenste locaties voor deelmobiliteit en wijze van aanbod en inpassing daarvan in de openbare ruimte;
- In gesprek te gaan over de manier waarop deelmobiliteit binnen de gemeente Eindhoven geïntroduceerd kan worden.

[deelmobiliteit@eindhoven.nl](mailto:deelmobiliteit@eindhoven.nl)