

AGENDA DEELMOBILITEIT EINDHOVEN

Samenvatting

Het delen van vervoermiddelen is een ontwikkeling die sterk in opkomst is. Bij het delen van vervoermiddelen gaat het om een verschuiving van het bezit naar het gebruik. Het delen van auto's, fietsen en ook andere vervoermiddelen zoals scooters of steps (Light Elektric Vehicle's) is in opkomst. We zien de meerwaarde van deelmobiliteit, voor gebruikers – zowel bewoners als forenzen en bezoekers – maar ook voor gemeenten. Als gemeente Eindhoven willen we ons voorbereiden op de komst van deelmobiliteit, of liever gezegd: we willen organiseren dat deelmobiliteit een plek krijgt in de stad en bijdraagt aan het behalen van onze doelstellingen. In de Eindhovense Agenda Deelmobiliteit, vastgesteld in april 2019, staat hoe Eindhoven hier invulling aan wil geven, welke rol, strategie en uitgangspunten. Tevens bevat de Agenda Deelmobiliteit de acties die we ondernemen om dit op een goede manier te organiseren.

Het doel van dit paper is om onder de aandacht te brengen welke rol de overheid vervult bij het organiseren van deelmobiliteit en hoe die ingevuld kan worden. Dit richt zich zowel op het de inhoud van de Agenda Deelmobiliteit als het belang om interne processen goed te regelen. Een samenhangend netwerk van verschillende modaliteiten is het uitgangspunt, en om dit te realiseren is de dialoog tussen de verschillende spelers van groot belang. De integratie tussen deelmobiliteit en het nieuwe mobiliteitsconcept Mobiliteit als dienst (MaaS) speelt hierin natuurlijk ook een belangrijke rol.



Figuur 1: Deelfietsen ITS EU Congress 2019

Inleiding

Door het economische succes van de Brainportregio wordt het steeds drukker in Eindhoven en de regio, en staat de bereikbaarheid onder de druk. Dit zien we terug in files op de belangrijke autoroutes, veel fietsverkeer en stijging in het gebruik van het (H)OV. Ook de ontsluiting richting omliggende dorpen en steden en vice versa behoeft aandacht, met name het verkeer stad-in en stad-uit.

De komende jaren gaat er in Eindhoven veel veranderen: we hebben een grote binnenstedelijke ontwikkelopgave. Eindhoven staat voor een forse verdichtingsopgave en dat betekent zo'n 15.000 tot 35.000 extra woningen en zo'n 700.000 m² extra voor werken, horeca, detailhandel, en voorzieningen in de binnenstad en het gebied binnen de Ring. Dit is een forse toename van zowel inwoners als bezoekers met ieder hun mobiliteitsbehoefte.

Het is zaak om een duidelijk beeld te vormen bij hoe we de stad goed leefbaar en bereikbaar kunnen houden. Deelmobiliteit zien we als een kans om bij deze ontwikkelingen onze ruimtelijke, mobiliteits- en duurzaamheidsambities direct mee te nemen. Anderzijds willen we als gemeente grip houden op het gebruik van de (schaarse) openbare ruimte en de orde en veiligheid hierin handhaven.

Met deelmobiliteit bedoelen we álle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto of een deelfiets. Ook meerijden met iemand of reizen met een flex-concept past binnen gedeelde mobiliteit. ('Gedeelde mobiliteit is maatwerk', Provincie Noord-Brabant, 2018).

Wat levert deelmobiliteit op?

Het jaar 2025 is als mijlpaal benoemd voor een autoluwe Eindhovense binnenstad die enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Binnen zo'n autoluwe binnenstad is volop ruimte voor de fiets, voetganger en groen om zo te zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat en schone lucht in het centrum. 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. Uit onderzoek blijkt dat autodelers ongeveer 20% minder autokilometers rijden en 30% minder auto's bezitten dan voordat ze met autodelen begonnen (PBL, 2015). Hierdoor dalen de hieraan gerelateerde CO₂-emissies in Nederland met gemiddeld 8 tot 13 procent en is minder parkeerruimte nodig. Tot slot zijn deelauto's kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark (Agenda Autodelen Amsterdam, 2019). Dus deelmobiliteit levert een significante bijdrage aan het realiseren van zowel onze Eindhovense als onze regionale ambities. Specifiek zijn binnen de Eindhovense Agenda Deelmobiliteit de volgende doelstellingen gespecificeerd:

- Mobiliteitstransitie: Groei van het aandeel lopen (met 10%), fiets (met 10%), en OV (met 50%), afname van het aandeel auto (met 9%) 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 wel

bereikbaar blijft voor bestemmingsverkeer werken we aan de ambitie van een autoluwe binnenstad, waar volop ruimte is voor de fiets, voetganger en groen.

- Actief sturen op verduurzaming van verplaatsingen: Stimuleren elektrische voertuigen/mobiliteit. We zetten in op een goede aansluiting van trein, bus, fiets en auto om zo het fietsen en reizen met openbaar vervoer te stimuleren. We zetten in op duurzame mobiliteit en schonere auto's. We stimuleren elektrische mobiliteit en promoten actief gebruik van voertuigen zonder uitstoot.
- Innovatief sturen: Het doel is om innovatief te sturen op het inwinnen en inzetten van data en 'slimme' oplossingen. Data wordt gebruikt om te onderzoeken wat er speelt, te evalueren welke effecten maatregelen hebben en te voorspellen welke richting we opgaan.
- Fysiek invulling te geven aan het concept 'Mobiliteit als dienst': Ook blijven we vol inzetten op Mobility as a Service (MaaS) en de inzet van deelauto's.
- Versnellen van vergroenen en ontharden: een duurzaam en gezond stadscentrum is de ambitie; een autoluwe binnenring wordt hiervan het icoon. Aandacht voor een leefbare en gezonde buitenruimte heeft onze prioriteit.

In Balans

Binnen de wereld van deelmobiliteit zijn drie voorname spelers: de aanbieders, de gebruikers en de overheid. Allen met hun eigen wensen, belangen en motieven om hierbinnen actief te zijn. Het is de kunst om te zorgen dat je zo goed mogelijk 'in balans bent'.

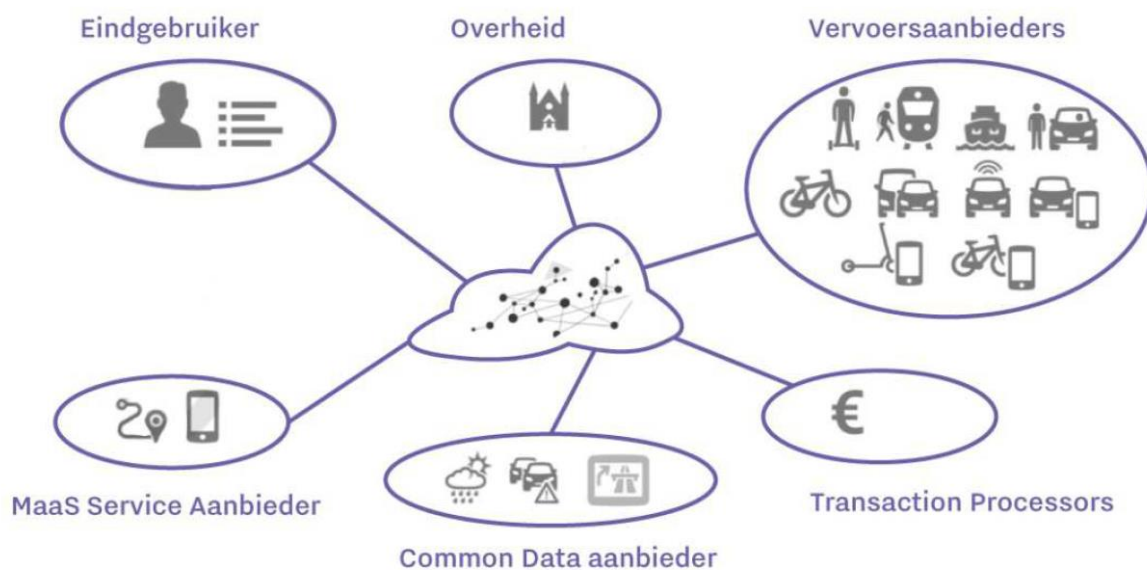
- De overheid: (met haar beleidsdoelstellingen) bestaande uit Rijk, provincie, regio's en gemeenten.
- De aanbieder van deelmobiliteit/platform voor deelmobiliteit (met commercieel belang/businesscase). Dit kunnen de bestaande aanbieders zijn, maar ook lokale ondernemers.
- De gebruiker (met haar behoefte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

De invalshoek voor vormgeving van systeemkenmerken en verschijningsvormen kan vanuit elke optiek verschillen. Wanneer de aanbieder deze vanuit haar commerciële bril insteekt, hoeft de wijze waarop een systeem vorm krijgt niet per definitie een overheidsbelang te dienen of aansluiting te vinden bij de behoeften van de gebruiker. Soms is de gebruiker ook niet per definitie de 'reiziger' waar je als overheid de (beleids)focus op wilt leggen.

Met de komst van MaaS wordt er een extra stakeholder aan het speelveld 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 IenW gestart wordt.

MaaS pilot Eindhoven

Vanuit de MaaS-pilot willen we een impuls geven 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. Vanuit de MaaS-pilot wordt een MaaS-dienstverlener gecontracteerd, die in ieder geval een samenwerking moet hebben met twee deelfietsaanbieders, twee deelauto aanbieders en OV-partijen. De MaaS-pilot kent verschillende faseringen: in de eerste fase richt de pilot zich op werknemers van de gemeente Eindhoven en van 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.



Figuur 2 MaaS-ecosysteem

Om deze doelstellingen te kunnen realiseren zijn in de Agenda Deelmobiliteit vier richtinggevende keuzes vastgesteld die we in 2019 concreet uitwerken. Deze richtinggevende keuzes zijn voortgekomen uit literatuuronderzoek, expert sessies en gesprekken met aanbieders van deelmobiliteit.

Richtinggevende keuzes Eindhoven Deelmobiliteit

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.

Op twee manieren geeft de gemeente Eindhoven deelmobiliteit in de stad (en regio) een boost. Enerzijds zijn we actief betrokken bij één van de Maas-pilots die vanuit het Ministerie van IenW uitgevraagd is. Hierbij ligt de focus op Maas-dienstverleners. Anderzijds willen we toewerken naar een stadsbreed netwerk van deelmobiliteit, waarmee de focus meer organiseren van aanbod ligt en hoe/waar dit een plek kan krijgen in de stad om deelmobiliteit toegankelijk en aantrekkelijk te maken

voor bewoners, forenzen en bezoekers.

Richtinggevende keuze 2: in Eindhoven stimuleren we het verkeersveilig en duurzaam gebruik van deelmobiliteit in de fysieke ruimte.

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 vervoersmiddel (of de aanbieder) dat hen op dat moment het beste past. Om de beoogde doelgroepen op een goede manier te bedienen en kennis te laten maken met deelmobiliteit, hanteren we verschillende uitgangspunten. Voorbeelden hiervan zijn:

- 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 de deeldiensten te laten ervaren, zien we het als gemeentelijke taak om dit gebruik (bij de start) te stimuleren middels een stimuleringsaanpak. Daarmee sturen we aan op een soepele kennismaking/eerste gebruik en het wegnemen van eventuele hobbels/bezwaren.
- Gebruik van deelmobiliteit mag niet tot verkeersonveilige situaties leiden.

Richtinggevende keuze 3: We werken toe naar een stadsbreed en samenwerkend netwerk van deelmobiliteit met een gezonde mix van aanbod.

Om een werkend deelmobiliteit-systeem te laten slagen, is voldoende schaal essentieel. We sturen om die reden vanuit de gemeente Eindhoven aan op een stadsbreed systeem van deelmobiliteit dat bestaat uit deelauto's, deelfietsen en (eventueel) Light Electric Vehicles (denk o.a. aan E-scooters). Primair binnen de Ring, op hubs (faciliteren overstap) aan de randen van de stad, bij knooppunten (NS Station en HOV-haltes) en in samenwerking met bedrijven/werkgevers rondom werklocaties. Bij voldoende gebruik of vraag is uitbreiding naar locaties buiten de Ring en de omgeving van de stad Eindhoven mogelijk. 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.

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. Op termijn sluiten alle deelmobiliteitsdiensten in Eindhoven aan bij de MaaS-pilot binnen de gemeente en de daarin gehanteerde MaaS-platforms. Bij het uitstippelen van

het netwerk bewaken we als gemeente dat de driehoek kosten (en baten), urgentie en gemak in balans te zijn, om zo randvoorwaarden voor aantrekkelijkheid van het aanbod voor gebruikers te borgen. Daarnaast stimuleren we het aanbieden van deelmobiliteit bij (gebieds)ontwikkelingen in de stad t.o.v. de eigen auto. Ook zien we er op toe dat aanbod nabij nieuwe (grootschalige) ruimtelijke ontwikkeling aansluit op het stadsbrede netwerk van deelmobiliteit.

Richtinggevende keuze 4: Deelmobiliteit in Eindhoven is zichtbaar, herkenbaar, uitnodigend en voor iedereen toegankelijk.

Duidelijk is dat deelmobiliteit haar effect op de (inrichting van de) openbare ruimte zal hebben. Het is daarom van belang dat de inpassing van deelmobiliteit in de openbare ruimte verder uitgewerkt wordt. 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 voorzien dat we 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. Ook aanduiding van aanbod middels een herkenbaar bord of logo behoort tot het eenduidig vanuit de gemeente positioneren van deelaanbod. Daar waar deelaanbod inpandig, bijvoorbeeld inpandige fietsparkeergelegenheden, moet duidelijk zichtbaar zijn van buiten, maar ook in de parkeergelegenheid waar en hoeveel aanbod van deelmobiliteit aanwezig is. Binnen deze uitwerking verkennen we de mogelijkheid om deelfietsen flexibel te plaatsen op bestaande parkeervakken zodat het aanbod van deelmobiliteit/deelfietsen in de woonwijk niet ten koste gaat van bestaande fietsenrekken.

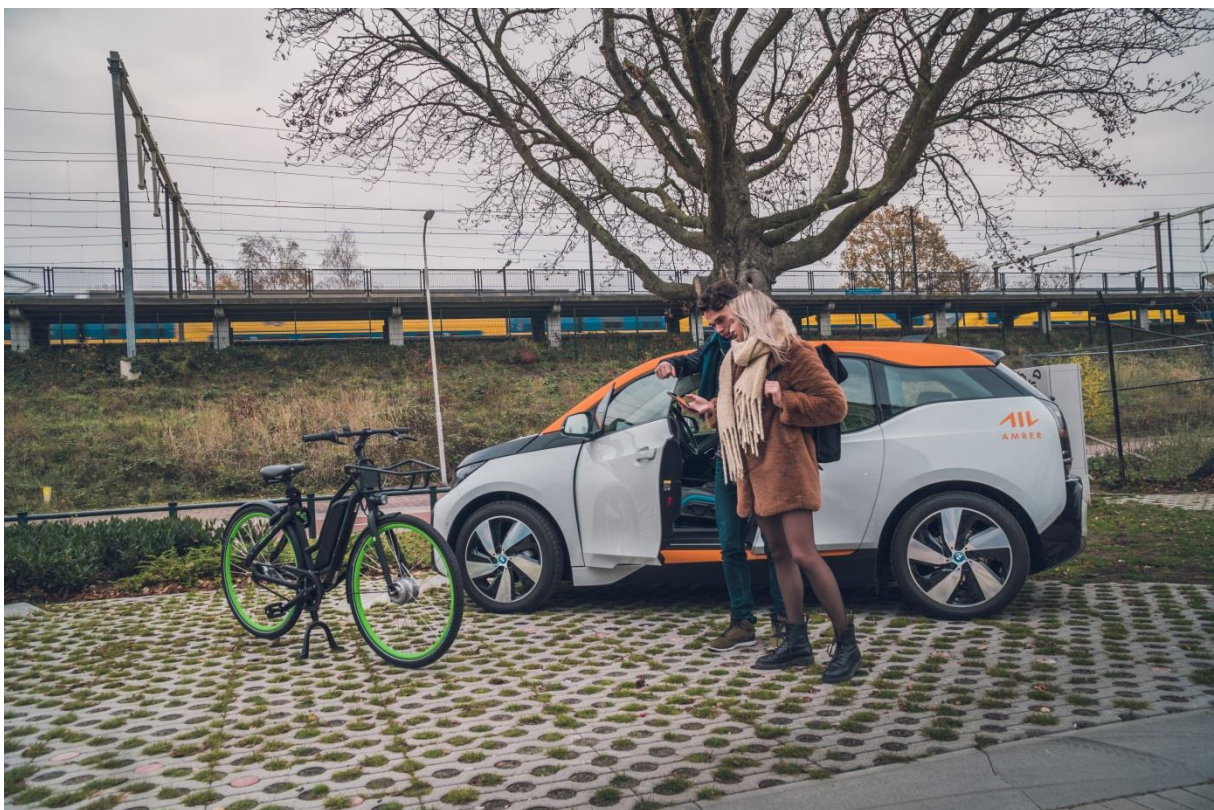
Daarnaast hebben we uitgangspunten die specifiek gelden voor nieuwe ontwikkelingen of bij bewoners initiatieven.

Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen

Bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen wordt een impuls gegeven aan deelmobiliteit. Er worden hierbij wensen en eisen meegegeven als richtlijnen om te groeien naar een stadsbreed systeem van deelmobiliteit, passend bij de functie en gebruikers die met de ontwikkeling voorzien worden. Daarnaast is een vaste parkeerplaats bij de woning bijvoorbeeld niet meer uitgangspunt en zetten we in op een mobiliteitscorrectie. Wanneer mobiliteit op een andere wijze (bijvoorbeeld met deelmobiliteit) georganiseerd wordt, kan een ontwikkelaar een beperkter aantal parkeerplaatsen realiseren. Hierin worden ontwikkelaars gestimuleerd om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het stadsbrede aanbod van deelmobiliteit. Dit betekent ook dat locaties waar openbaar toegankelijke deelmobiliteit wordt aangeboden, herkenbaar, goed zichtbaar aantrekkelijk en voor iedereen toegankelijk moet zijn.

Particuliere deelmobiliteit

Wanneer voertuigen door meerdere mensen of huishouden gebruikt worden, noemen we dit particuliere deelmobiliteit (of gedeelde mobiliteit). De insteek hiervoor is dat gedeeld gebruik leidt tot minder auto's op straat. Er is sprake van gedeelde mobiliteit als deze door ten minste 4 huishoudens wordt gedeeld en als deze zich in een straal van maximaal 500 meter van elkaar bevinden. Deze deelauto's komen in aanmerking voor 1 parkeervergunning, die in maximaal 2 vergunningsgebieden geldig is. Een vaste parkeerplek kan aangevraagd worden wanneer deze auto door minimaal 10 huishoudens wordt gedeeld. Daarnaast kan er ook een aanvraag worden gedaan voor een openbare laadpaal wanneer het een elektrische auto betreft. De gemeente adviseert bewoners over de inhoud, proces en financieringsmogelijkheden in het ontplooiën van een deelinitiatief.



Figuur 3 Amber Mobility

Basis op orde

De richtinggevende keuzes zijn de basis voor de actieagenda waar we nu mee aan de slag zijn. Voor 2019 is gesteld dat we de basis op orde willen hebben, en hier zijn vijf hoofdactiviteiten voor geformuleerd:

1. Juridisch kader

Zoals eerder aangegeven hebben we in Eindhoven een uitnodigende uithouding, maar willen we het aanbod organiseren in de stad en in kunnen grijpen bij verkeersonveilige situaties. Hiervoor is het nodig om juridische kaders op te stellen en de APV aan te passen. Dit houdt

onder andere in dat we in eerste instantie een verbod instellen op het plaatsen van deelfietsen en LEV's zonder vergunning. Een vergunningstelsel zorgt ervoor dat we de gewenste kaders kunnen stellen aan de kwaliteit en geschiktheid van deelmobiliteit in Eindhoven.

2. Loket

Binnen de gemeentelijke organisatie organiseren we een loketfunctie voor deelmobiliteit. Hier kunnen aanbieders, bewoners, bedrijven en gebiedsontwikkelaars terecht met hun (aan)vragen en voorstellen. Hierbij komen verschillende interne processen kijken en het is van belang om hiervoor de verschillende rollen, verantwoordelijkheden en procedures in beeld te brengen. Hierbij kijken we naar onze inbreng bij de inrichting van deelmobiliteit, bij beheer en onderhoud, en het leveren van inbreng bij (gebieds)ontwikkelingen.

3. Kwaliteitseisen/criteria

Binnen deze activiteit worden de ambities en uitgangspunten geconcretiseerd naar een plan voor kwaliteitseisen en inpasbaarheid van deelmobiliteit. Dit houdt onder andere in dat er een plaatsingsleidraad komt voor de plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Daarnaast wordt er een 'Eindhovens Deelmobiliteit Ontwerp' opgesteld en dit wordt opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Dit ontwerp omvat een uniforme, stadsbrede aanduiding van aanbod deelmobiliteit, een logo voor Eindhovense deelmobiliteit, inrichtingseisen en ontwerp voor deelauto's, deelfietsen en LEV's. Verder worden er richtlijnen opgesteld voor het ruimtelijk inpassen van verschillende soorten deelmobiliteit (parkeeroplossingen per locatie) met aandacht voor flexibiliteit.

4. Datadashboard

Er wordt een datadashboard ontwikkeld om inzicht te krijgen in gebruikersmotieven en beter zicht te krijgen op de doelgroepen (bewoners, forenzen, bezoekers). Hierdoor wordt het mogelijk om snel en gericht bij te sturen op aanbod en achterblijvende vraag. Om deze data te verkrijgen worden afspraken gemaakt met de aanbieders over hoe en welke data zij aan ons beschikbaar stellen. Onderdeel hiervan is ook de verzamelde data vanuit de MaaS-pilots in Nederland.

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.

Wanneer we deze basis op orde hebben in 2019, gaan we door naar fase 2 in 2020, namelijk het organiseren van het aanbod en het stimuleren van gebruik.

Conclusie

Deelmobiliteit is sterk in opkomst, van deelfietsen tot deelscooters en andere LEV's. We zien hiermee een verschuiving van bezit naar gebruik van vervoersmiddelen. Als gemeente zien we de meerwaarde van deze nieuwe vorm van mobiliteit en willen we organiseren dat deelmobiliteit een passende plek

krijgt in de stad. Hiervoor hebben we in april 2019 een Agenda Deelmobiliteit vastgesteld. Dit paper geeft daarom inzicht in inhoud van de Agenda Deelmobiliteit en de rol, strategie, uitgangspunten en richtinggevende keuzes die wij als gemeente nemen. Nu is het tijd voor de volgende stap, we brengen de basis op orde in 2019 en richten we ons hiervoor op het vaststellen van een juridisch kader, een loket, de kwaliteitseisen en criteria voor inpasbaarheid in de openbare ruimte, het datadashboard en hoe dit aansluit bij de MaaS-pilot in Eindhoven, en de communicatie. In dit paper hebben we onder de aandacht gebracht welke activiteiten we ondernemen om dit te realiseren, op het Nationaal Verkeerskundecongres willen we verder ingaan over hoe we hier nu praktisch invulling aan geven.

Referenties

1. KIM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015). *Mijn auto, jouw auto, onze auto*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Den Haag.
2. Gemeente Amsterdam (2019) *Agenda Autodelen Amsterdam*.
3. Agenda Deelmobiliteit Eindhoven (2019).