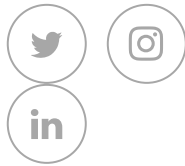




← TERUG NAAR HET OVERZICHT

17 SEPTEMBER 2020



## Deelmobiliteit van nul tot nu | n#3: De Eindhovense Agenda Deelmobiliteit





*In de serie Deelmobiliteit van 0 tot nu schetsen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland met collega's, partners en opdrachtgevers. We belichten onze initiatieven, opdrachten en ervaringen en werken zo met u toe naar onze visie op de samenhang tussen deelmobiliteit en binnenstedelijke (gebieds)ontwikkelingen.*

**In dit derde deel zijn we in Eindhoven. In het najaar van 2018 stelt de gemeente Eindhoven zichzelf hardop de vraag wat haar rol is in het speelveld van deelmobiliteit. De stad kent een enorme verdichtingsopgave en wijken met een hoge parkeerdruk. In Eindhoven wordt één van de zeven MaaS-pilots vormgegeven: medewerkers van de gemeente en van één van de grootste werkgevers die Eindhoven rijk is, ASML, krijgen de primeur om gebruik te maken van het MaaSplatform dat verschillende vormen van deelmobiliteit ontsluit. Deze stad met grote groene en bereikbaarheidsambities heeft de deuren opengezet voor deelmobiliteit.**



**Birgit Cannegieter**, Adviseur mobiliteit bij APPM en Astrid Zwegers, coördinator slimme en groene mobiliteit bij de gemeente Eindhoven nemen je mee in



de totstandkoming van de Agenda Deelmobiliteit voor Eindhoven.

## M Niet half-half

Astrid: "Het begon met de ambitie om verder te denken dan pilots. Op meerdere plekken zagen we deelfietspilots ontstaan. We concludeerden daarbij dat als je iets maar 'half-half' neerzet, dat dit nooit zal brengen wat je voor de stad wilt. Daarom was onze keuze al snel om te gaan toewerken naar een stadsbreed netwerk van deelmobiliteit. Daar kwam Birgit ons mee helpen. Samen hebben we een duidelijke grondslag gelegd: we zijn alle beleidsstukken ingedoken, binnen de gemeente, maar ook stukken van andere steden zoals die van de B5 (samenwerking van vijf Brabantse gemeenten) en de provincie. Daarmee stond een duidelijke basis. Vervolgens zijn we met diverse disciplines binnen ons mobiliteitsteam de diepte in gedoken. We constateerden dat netwerkdenken nog lang niet vanzelfsprekend is. Je wilt niet maar één hub ontwikkelen, maar je moet een netwerk ontwikkelen. Ook is het belangrijk dat je afspraken maakt over flankerend beleid, denk aan: OV, fietsnetwerk en parkeerbeleid.

Deelmobiliteit is een schakel in het geheel. Een nieuwe schakel, die nog geen vanzelfsprekend plekje heeft."

Birgit: "Van een 'college deelmobiliteit' gingen we als snel over in een gesprek

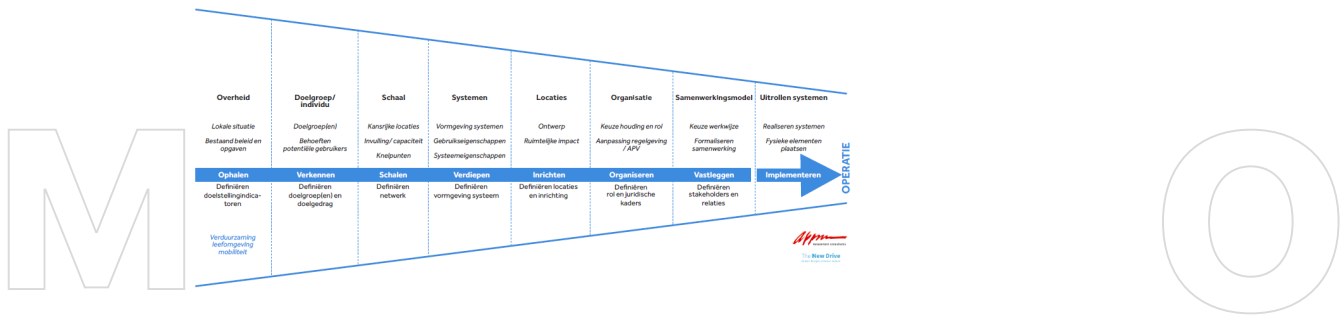


M

over de opgaven in de stad en hoe keuzes van invloed zouden zijn op de werkzaamheden van de diverse collega's. Zo maakten we met Astrids collega's en aanbieders van deelmobiliteit 'de puzzel' compleet. In deze tijd ontwikkelden we de 'Deelfietstrechter' (zie [blog n#2](#)) door tot de 'Deelmobiliteittrechter'. Belangrijkste verschil zit erin dat je een verbijzondering kunt maken in locaties en systemen: iedere modaliteit heeft andere kenmerken en gebruikersgroepen. Daarmee kun je bijvoorbeeld kiezen voor ander typen locaties of andere eisen stellen aan nabijheid. Voor deelauto's wil je korte ritten bijvoorbeeld niet stimuleren. Dit type aanbod leent zich meer voor een back-to-one systeem, waar je auto's terugbrengt naar de plek waar je ze geleend hebt. Bij deelscooters en deelfietsen wil je juist dat ze zo veel mogelijk gebruikt worden, de fiets zeker ook voor korte ritten. Dit betekent dat je deze voertuigen op meerdere plekken moet kunnen terugbrengen. Een andere belangrijke vraag – vooral voor wijken met een hoge parkeerdruk – was hoe deelaanbod van commerciële aanbieders zich verhoudt tot deelinitiatieven van bewoners."

O

O



Astrid: "Toen we de ambitie op papier hadden, was het belangrijk om de rol van de gemeente te bepalen. Aan aanbieders van deelfietsen, deelscooters en deelauto's stelden we in marktgesprekken de vraag welke basis (of vraag) vanuit de gemeente zij nodig hadden om te kunnen starten. Zo hebben we met de juiste spelregels en vergunningenkader een 'voedingsbodem' voor deelmobiliteit gelegd in Eindhoven."

## Starten in coronatijd

In Eindhoven kunnen aanbieders van deelmobiliteit een vergunning aanvragen voor 2-3 jaar. Voorwaarde is dat aanbieders data met de gemeente delen en dat er integratie met de MaaS-pilot plaatsvindt, zodat we toegankelijkheid tot aanbod vergroten en zelf ook inzicht krijgen in gebruik en optimalisatie van het systeem. Vanaf 1 april dit jaar konden de vergunningen aangevraagd worden, maar toen kwam corona... In korte tijd waren alle vergunningen voor deelscooters vergeven. Astrid: "We hebben de indruk dat corona zorgt voor terughoudendheid van andere aanbieders. We willen zelf ook graag deelfietsen. We gaan nu in gesprek met

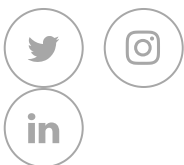
aanbieders om te kijken welke rol we hier – mogelijk anders dan bij deelscooters

M

en -auto's – in kunnen spelen. Zo ontwikkelen we stevig door in Eindhoven en zoeken we ook naar manieren om deelmobiliteit en gebiedsontwikkeling (Internationale Knoop XL) aan elkaar kunnen koppelen en tot goede kaders, uitgangspunten en afspraken kunnen komen. Zo houden we de stad aantrekkelijk én bereikbaar.”

O

Meer over uitgangspunten voor deelmobiliteit bij nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen lees je volgende week in deel #4 van deze blogsessie.



023 - 562  
16 30

[info@appm.nl](mailto:info@appm.nl)

© APPM 2019

Algemene voorwaarden

by Offff



O