



# Aanpak deelmobiliteit

Gemeente 's-Hertogenbosch

# Aanpak deelmobiliteit

## Inhoudsopgave

1.	Waarom een aanpak deelmobiliteit?	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling	5
2.	Waar richt de aanpak voor deelmobiliteit zich op?	6
2.1	Definitie deelmobiliteit	6
2.2	Focus op commerciële en coöperatieve deelmobiliteit	6
3.	Leidende principes	7
3.1	We sturen op doorontwikkeling van deelmobiliteit in de transitie naar duurzame mobiliteit om te komen tot een slim, schoon en inclusief mobiliteitssysteem.	8
3.2	We stellen de gebruiker centraal en streven naar een volwaardig, deelmobiliteits-systeem dat door iedereen gebruikt kan worden. Deelmobiliteit dient schoon, toegankelijk en inclusief te zijn en mag niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.	9
3.3	We zetten in op de adaptieve en stapsgewijze ontwikkeling van een deelmobiliteitssysteem.	10
3.4	We formuleren doelen en spelregels voor aanbieders waarbij afspraken worden vastgelegd in een vergunningensysteem in 2022. In de tussentijd werken we met samenwerkingsovereenkomsten met de aanbieders van deelmobiliteitssystemen.	11
4.	Wat gaan we daarvoor doen?	12
4.1	Communicatie en informatievoorziening	12
4.2	We ondersteunen initiatieven die zich richten op inclusieve en coöperatieve deelmobiliteit	13
4.3	Spelregels voor aanbieders van deelmobiliteit	13
4.4	Leidraad deelmobiliteit voor projectontwikkelaars	17
4.5	Creëren van ruimte voor deelmobiliteit: mobiliteitshubs en servicegebieden	19
4.6	Samenwerken aan de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem	21

### Colofon

Opgesteld door Berenschot in opdracht van de Gemeente 's-Hertogenbosch

September 2021

## 1. Waarom een aanpak deelmobiliteit?

**Een goed functionerend systeem van deelmobiliteit draagt bij aan gemeentelijke doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. We zien dat zowel de vraag naar als het aanbod van deelmobiliteit (autonoom) toeneemt en vragen oproept voor overheden. Daarom heeft de gemeente 's-Hertogenbosch een aanpak voor deelmobiliteit ontwikkeld. Hiermee wil 's-Hertogenbosch de ontwikkeling van deelmobiliteit stimuleren en in goede banen leiden. De aanpak beschrijft allereerst de aanleiding en de doelen (hoofdstuk 1). Hoofdstuk 2 gaat in op de afbakening van de aanpak. Vervolgens benoemen we in hoofdstuk 3 leidende principes. Deze geven richting aan de beleidsinstrumenten die we inzetten (hoofdstuk 4).**

### 1.1 Aanleiding

#### Deelmobiliteit is in opkomst

In de afgelopen jaren is het netwerk en het aanbod van deelmobiliteit (samen: het deelmobiliteitssysteem) sterk gegroeid, met name in stedelijke gebieden. In Nederland gaat het om deelfietsen (regulier, e-bikes en andere fietsvormen zoals bakfietsen), deelscooters en deelauto's. In 's-Hertogenbosch bestaat het deelmobiliteitssysteem onder meer uit deelfietsen bij bushaltes, stationslocaties en transferia en deelscooters en deelauto's in wijken en bij bedrijven. We hebben als gemeente in 2018 ook de Green Deal Autodelen II ondertekend om autodelen te stimuleren.

In het buitenland zien we dat ook de e-step, die in Nederland (nog) niet is toegestaan, aan populariteit wint. Naar verwachting zet de opkomst van deelmobiliteit de komende jaren door. Niet alleen omdat steeds meer reizigers bekend raken met deelmobiliteit, maar ook omdat de grenzen tussen particulier vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit vervagen door digitalisering en de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten.

#### Ontwikkeling van deelmobiliteit heeft maatschappelijk meerwaarde en biedt kansen

Een verdere ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch heeft in potentie de volgende maatschappelijke meerwaarde:

- **Duurzaam en schoon.** Reizigers die gebruik (gaan) maken van deelmobiliteit reizen bewuster en duurzamer dan de gemiddelde reiziger, omdat ze relatief meer gebruik maken van het openbaar vervoer en de fiets en daarnaast meer bewust gebruik maken van de auto. Daarbij komt dat deelvoertuigen steeds vaker elektrisch zijn. Daarmee verlagen elektrische deelauto's de drempel voor elektrisch rijden en kunnen ze een deel van de fossiele automobiliteit vervangen. Zo draagt deelmobiliteit bij aan versnelling van de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere schadelijke emissies; kortom aan de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem en een schone leefomgeving.
- **Bewegingsvrijheid en flexibiliteit.** Deelmobiliteit vergroot de bewegingsvrijheid van mensen die niet over een eigen vervoersmiddel beschikken. Ook kan het deelaanbod de toegang tot deelname aan de maatschappij verbeteren en sociale cohesie en inclusie vergroten. Voor dit laatste zijn vooral initiatieven van collectieven van particulieren (bijvoorbeeld vanuit een VvE, wijk of dorp) interessant. Deelmobiliteit vormt zo een flexibele aanvulling op het openbaar vervoersysteem, met name op tijden waarop en plekken waar openbaar vervoer minder beschikbaar is of voor activiteiten waar het openbaar vervoer minder goed in kan voorzien.

- **Beter benutten van schaarse ruimte.** Deelmobiliteit bespaart ruimte. Een deelvoertuig kent gemiddeld een hogere bezettingsgraad dan een regulier voertuig. Zo vervangt een deelauto vaak een tweede auto van huishoudens. Uit onderzoek van PBL (2015) blijkt ook dat groei van deelmobiliteit leidt tot een afname van eigen autobezit en automobilititeit. Dat betekent dat er minder voertuigen nodig zijn om in dezelfde mobiliteitsvraag te voorzien. Dit verkleint het aantal benodigde parkeerplaatsen en bespaart ruimte. De bespaarde ruimte kan vervolgens worden gebruikt voor andere doeleinden, zoals het verbeteren van de leefbaarheid van gebieden, stedelijke verdichting en woningbouw. Zo helpt deelmobiliteit om stedelijke ruimte optimaal te benutten en duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

### Ontwikkeling van deelmobiliteit gaat niet vanzelf en roept vragen op

Verdere ontwikkeling van deelmobiliteit gaat niet vanzelf. Gebruikers moeten de kans krijgen om het aanbod en de mogelijkheden van deelmobiliteitsdiensten te leren kennen. Sommige aanbieders komen niet verder dan de startup-fase of lopen tegen procedures en bezwaren aan. Vaak zijn er gewoonweg nog geen kaders voor groei. Dit bemoeilijkt de opschaling van deelmobiliteit, vanwege een gebrek aan investeringszekerheid voor aanbieders en een gebrek aan grip en sturingsmogelijkheden vanuit gemeentelijk perspectief.

Daarbij roept de opkomst van deelmobiliteit ook diverse vragen op voor de gemeente, onder meer op het gebied van ruimtelijke inpassing (wat zijn geschikte plekken voor deelmobiliteit?), juridische vragen (wat is de rolverdeling tussen aanbieder en overheid?), gebiedsontwikkeling (hoe kunnen ontwikkelaars deelmobiliteit opnemen in hun plannen?) en het beheer van de openbare ruimte (hoe voorkomen we overlast van deelvoertuigen?).

## 1.2 Doelstelling

### We leiden de ontwikkeling van deelmobiliteit in goede banen en benutten de kansen

Bewoners en bezoekers van 's-Hertogenbosch hebben belang bij een goed aanbod van deelmobiliteit. Aanbieders van deelmobiliteit en projectontwikkelaars hebben baat bij spelregels, zodat voor hen duidelijk is onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van deelmobiliteit in de gemeente 's-Hertogenbosch. Daarom hebben we deze aanpak opgesteld.

***Doel van de aanpak is het stimuleren en in goede banen leiden van de ontwikkeling van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch en hierbij de kansen te benutten die deelmobiliteit biedt in de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem en hierbij potentiële overlast in de openbare ruimte te voorkomen.***

Om deze doelen te realiseren zetten we in op de stapsgewijze ontwikkeling van een deelmobiliteitssysteem (te beginnen met deelfietsen, deelscooters, deelauto's) dat een volwaardig en duurzaam onderdeel vormt van het toekomstige mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch. Volwaardig betekent dat iedere Bosschenaar en alle bezoekers gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Duurzaam houdt in dat alle (nieuwe) deelmobiliteit (inclusief dagelijkse operatie) zero emissie is. Zo draagt het deelmobiliteitssysteem bij aan de stadsbrede opgave om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

## 2. Waar richt de aanpak voor deelmobiliteit zich op?

### 2.1 Definitie deelmobiliteit

Onder deelmobiliteit verstaan we (semi-)publiek toegankelijke vervoersmiddelen, zoals een deelfiets, deelscooter of deelauto, die tijdelijk door steeds wisselende reizigers worden gebruikt en waarmee reizigers zichzelf kunnen verplaatsen. Het netwerk en aanbod met verschillende typen deelmobiliteit vormen samen het deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch.

### 2.2 Focus op commerciële en coöperatieve deelmobiliteit

Het deelmobiliteitssysteem bestaat uit verschillende aanbieders van deelmobiliteit. We maken onderscheid naar commerciële, coöperatieve en particuliere deelmobiliteit:

- *Commerciële deelmobiliteit* bestaat uit deelvoertuigen van aanbieders en platforms met een winstoogmerk. Daarbij zijn er diensten voor bewoners (B2C ofwel business-to-consumer) en aanbod voor werkgevers (B2B ofwel business to business). Naast fysieke aanbieders van deelvoertuigen zijn er ook virtuele aanbieders. Hierbij gaat om commerciële partijen die via digitale platforms (apps, websites) deelvoertuigen van andere partijen aanbieden. Dit wordt ook weleens aangeduid onder de noemer 'Mobility as a Service' (MaaS).
- *Coöperatieve deelmobiliteit* bestaat uit deelvoertuigen of deelmobiliteitsdiensten die door groepen van particulieren zijn aangeschaft of ingekocht. Het verschil tussen coöperatieve deelmobiliteit en commerciële of particuliere deelmobiliteit is dat bij coöperatieve deelmobiliteit de voertuigen (bijvoorbeeld een deelauto) gezamenlijk bezit is van een groep mensen, die hiervoor een coöperatie hebben opgericht en ieder meebetalen. Bij commerciële en particuliere deelmobiliteit huurt een persoon het deelvoertuig van de ander (particulier of van een bedrijf) tegen betaling, maar is en blijft het voertuig eigendom van de verhurende persoon of het verhurende bedrijf.
- *Particuliere deelmobiliteit* bestaat uit voertuigen die particulieren onderling delen (C2C ofwel consumer to consumer), al dan niet met behulp van een digitaal platform. Hierbij is het voertuig in bezit van een consument zelf, die zijn auto of ander voertuig tegen betaling uitleent.

De aanpak voor deelmobiliteit richt zich primair op commerciële deelmobiliteitsdiensten en coöperatieve deelmobiliteit. Daarbij ligt de focus in eerste instantie op deelauto's, deelfietsen en deelscooters. De aanpak is ook van toepassing op nieuwe (toekomstige) vormen van deelmobiliteit (passend binnen de gegeven definitie en benoemde focus), zonder deze expliciet te benoemen. Denk hierbij aan deelbakfietsen, deelsteps, deelbrommobielen of andere deelvoertuigen in de categorie LEV (light electric vehicles). We gaan er dan van uit dat de betreffende voertuigen door Rijksoverheid zijn goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg. Initiatieven van bewoners om onderling voertuigen te delen (C2C) zijn – geredeneerd vanuit het mobiliteitssysteem – relatief kleinschalig. In deze aanpak geven we daarom geen kaders mee voor particuliere deelinitiatieven. Wel moedigen we particuliere deelinitiatieven aan, omdat deze kunnen bijdragen aan duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we onder meer door via onze communicatiekanalen informatie te verstrekken over particuliere deelinitiatieven.

#### Buiten scope

De aanpak richt zich *niet* op leaseconstructies zoals leaseauto's en leasefietsen. Meerrijddiensten en collectief vervoer, zoals OV-diensten, doelgroepenvervoer, ideëel vrijwilligersvervoer en initiatieven als een seniorenbus, vormen weliswaar een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch, maar vallen buiten de scope van deze aanpak. Wel stimuleren we dergelijke initiatieven, zoals benoemd in het Actieplan Duurzame Mobiliteit.

### 3. Leidende principes

Om richting te geven aan de verdere ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch en de inzet van beleidsinstrumenten hebben we vier leidende principes geformuleerd:



1. We sturen op doorontwikkeling van deelmobiliteit in de transitie naar duurzame mobiliteit om te komen tot een slim, schoon en inclusief mobiliteitssysteem.



2. We stellen de gebruiker centraal en streven naar een volwaardig deelmobiliteitssysteem dat door iedereen gebruikt kan worden. Deelmobiliteit dient schoon, toegankelijk en inclusief te zijn en mag niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.



3. We zetten in op de adaptieve en stapsgewijze ontwikkeling van een deelmobiliteitssysteem.



4. We formuleren doelen en spelregels voor aanbieders waarbij afspraken worden vastgelegd in een vergunningensysteem in 2022. In de tussentijd werken we met samenwerkingsovereenkomsten met de aanbieders van deelmobiliteitssystemen.

1. De aanpak deelmobiliteit stuurt de doorontwikkeling van deelmobiliteit in de transitie naar duurzame mobiliteit om te komen tot een slim, schoon en inclusief mobiliteitssysteem. Dit doen we door kaders te stellen voor aanbieders van deelmobiliteit en projectwikkelaars. Ook sturen we door middel van afspraken over servicegebieden (waar wel en waar geen deervoertuigen mogen rijden of gestald mogen worden) en het benoemen van locaties voor mobiliteitshubs.
2. De aanpak deelmobiliteit stelt de gebruiker centraal en streeft naar een volwaardig en zero-emissie deelmobiliteitssysteem dat door iedereen gebruikt kan worden; zowel inwoners, werknemers als bezoekers. We streven naar koppeling tussen verschillende vervoersopties zodat mensen gemakkelijk gebruik kunnen maken van verschillende vervoersopties en stellen eisen stellen aan aanbieders om hieraan te voldoen. Deelmobiliteit dient toegankelijk en inclusief te zijn voor iedereen en mag niet tot overlast leiden in de openbare ruimte. Schoon houdt in dat alle (nieuwe) deelmobiliteit (inclusief dagelijkse operatie) zero emissie is. Zo draagt het deelmobiliteitssysteem bij aan de stadsbrede opgave om in 2050 klimaatneutraal te zijn.
3. De aanpak deelmobiliteit kiest voor een adaptieve aanpak dat meebeweegt in een stapsgewijze ontwikkeling van deelmobiliteit. Daarbij zullen we in de komende periode samen met ondernemers, maatschappelijke partners en bewoners ontdekken wat goed werkt en wat juist niet.
4. De aanpak formuleert doelen en spelregels voor aanbieders waarbij afspraken worden vastgelegd in een vergunningensysteem. Dit vergunningensysteem gaan we opstellen en leggen we voor aan de gemeenteraad in het najaar van 2022. In de tussentijd werken we met samenwerkingsovereenkomsten met de verschillende aanbieders van deelmobiliteitssystemen


Hierna gaan we dieper in op de leidende principes.


### 3.1 We sturen op doorontwikkeling van deelmobiliteit in de transitie naar duurzame mobiliteit om te komen tot een slim, schoon en inclusief mobiliteitssysteem.


We werken aan een transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de ambitie van een bereikbare stad waarin het gezond wonen en leven is. De ontwikkeling van deelmobiliteit past hierbij. De mate waarin deelmobiliteit bijdraagt aan de gewenste transitie hangt met name af van de vervoersbeweging die door een deelrit wordt vervangen. Deelfietsen die ervoor zorgen dat bezoekers vaker met het openbaar vervoer naar de stad komen dragen bij aan de gewenste transitie. Net als een deelauto die wordt gebruikt voor ritten die anders met een tweede auto zouden zijn gemaakt en zo autobezit minder noodzakelijk maakt en ruimte bespaart. Ook een elektrische deelauto of deelfiets die wordt gebruikt voor zakelijk verkeer en maakt dat werknemers met het openbaar vervoer naar kantoor reizen zorgt voor CO<sub>2</sub>-reductie en daarmee aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem.

We zien – op hoofdlijnen – de volgende meerwaarde voor de verschillende soorten deelmobiliteit:

- Deelfietsen** zijn een vorm van actieve mobiliteit en kennen verschillende verschijningsvormen met verschillende doelen. Zo zijn er deelfietsen rondom stations en bushaltes die het openbaar vervoersnetwerk versterken en de zogenoemde last mile verzorgen. De belangrijkste doelgroepen zijn dan werknemers, studenten/scholieren en bezoekers. Daarnaast zijn er deelfietsssystemen die werken met (virtuele) hubs. De doelgroep bestaat dan uit bewoners, werknemers of bezoekers die flexibel reizen tussen verschillende locaties in de gemeente of van en naar omliggende gemeenten. Deelfietsen dragen onder meer bij aan een schone, leefbare en gezonde stad, vergroten de flexibiliteit van reizigers en verbeteren de bereikbaarheid van plekken die minder goed zijn ontsloten via andere vervoersmiddelen.


- Zero emissie deelscooters** vormen een flexibele mobiliteitsoptie voor vervoer naar locaties die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ook kunnen ze een deel van de last mile ritten verzorgen, richting (afgelegen) bedrijventerreinen of gebouwen met publieke functies zoals het ziekenhuis of de Brabanthallen. Daarnaast kunnen deelscooters een belangrijke rol spelen in het verbinden van 's-Hertogenbosch met steden en dorpen waarmee geen directe verbinding is via het openbaar vervoer. Belangrijke doelgroepen zijn dan werknemers en bezoekers. Deelscooters kunnen ook dienen voor mobiliteit tussen wijken en mobiliteit van de stad naar de regio. De doelgroep bestaat dan uit inwoners en bezoekers.


- Zero emissie deelauto's** kunnen private (tweede) auto's van inwoners vervangen. Daarmee besparen deelauto's (parkeer)ruimte in de stad, die vervolgens voor andere doeleinden kan worden aangewend. Deelauto's zijn ook van meerwaarde indien ze gebruikt worden voor zakelijke ritten en zo werknemers stimuleren om met de fiets of openbaar vervoer naar hun werk te reizen.



Naast bovenstaande categorieën ontstaan er op dit moment ook nieuwe categorieën zoals de elektrische step en andere kleine elektrische voertuigen (LEV's). Ook die aanvragen beoordelen we op basis van de spelregels in deze aanpak.

Hoe Bosschenaren en bezoekers zich bewegen blijft natuurlijk een individuele keuze. Wel kan een slimme strategie voor de ontwikkeling van het deelaanbod de keuzevrijheid van en gebruiksgemak voor reizigers vergroten en het reisgedrag beïnvloeden. Daarom sturen we bij de ontwikkeling van deelmobiliteit op de bijdrage van de betreffende deelmobiliteitsdienst(en) aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarbij stellen we verplicht dat alle (nieuwe) deelmobiliteit (inclusief dagelijkse operatie) zero emissie is. Zo draagt het deelmobiliteitssysteem bij aan de stadsbrede opgave om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Dit werkt logischerwijs ook door in de beleidsinstrumenten die we inzetten, waaronder samenwerkingsovereenkomsten met aanbieders van deelmobiliteit. Ook sturen we door middel van afspraken over servicegebieden (waar wel en waar geen deelvoertuigen mogen rijden of gestald mogen worden) en het benoemen van locaties voor mobiliteitshubs.

### 3.2 We stellen de gebruiker centraal en streven naar een volwaardig, deelmobiliteits-systeem dat door iedereen gebruikt kan worden. Deelmobiliteit dient schoon, toegankelijk en inclusief te zijn en mag niet tot overlast leiden in de openbare ruimte.

We zetten de gebruiker centraal. Hiertoe streven we naar een dekkend en laagdrempelig deelmobiliteitssysteem. Dat betekent dat het aanbod en netwerk van deelvoertuigen herkenbaar en zichtbaar is voor gebruikers en dat alle Bosschenaren en bezoekers er gebruik van kunnen maken. Hierbij zijn we ons ervan bewust dat niet iedere schakel in dit netwerk voor iedereen toegankelijk zal zijn, denk bijvoorbeeld aan coöperatieve deelmobiliteitsdiensten of deelmobiliteitsdiensten die onderdeel uitmaken van een projectontwikkeling. We moedigen initiatiefnemers hiervan wel aan om hun aanbod breed beschikbaar te maken. Om te zorgen voor een samenhangend en laagdrempelig netwerk van deelmobiliteitsdiensten wordt van aanbieders onder meer verwacht dat ze aansluiten op de open standaard voor Mobility as a Service (zie navolgend kader). Dit moet zorgen voor een goed functionerend en gebruiksvriendelijk netwerk met een hoge dekkings- en bezettingsgraad. Daarmee hebben we het volgende streefbeeld voor het te ontwikkelen deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch:



- Er is een gezonde mix van aanbod op diverse locaties;
- Deelmobiliteitsdiensten zijn zo veel mogelijk voor iedereen toegankelijk en dragen bij aan een inclusief mobiliteitssysteem;
- Locaties voor deelmobiliteitsdiensten zijn afgestemd op de gebruikersdoelgroepen;
- De verschillende producten, diensten en/of systemen werken zonder beperkingen samen;
- Het is voor commerciële partijen en/of bewonerscollectieven duidelijk onder welke voorwaarden zij deelmobiliteitsdiensten kunnen aanbieden;
- Er is een gelijk speelveld voor aanbieders (binnen de geldende wettelijke kaders).
- Alle (nieuwe) deelmobiliteit (inclusief dagelijkse operatie) is zero emissie.
- Overlast in de openbare ruimte wordt voorkomen door de aanbieders en indien toch overlast ontstaat dient deze zo snel mogelijk opgelost te worden. Hierover worden concrete afspraken gemaakt.

#### **Mobility as a Service (MaaS)**

Mobility as a Service (afgekort MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in eigen vervoersmiddelen. Vrij vertaald betekent het: Mobiliteit als Dienst. MaaS is een verzamelterm die duidt op het integraal aanbieden van verschillende vormen van vervoer door één dienstverlener, meestal via een app. Het ideaalbeeld van MaaS is dat de gebruiker centraal staat en voor zijn mobiliteitsvraag uit meerdere vervoersopties kan kiezen, zonder hierbij afhankelijk te zijn van eigen vervoer. MaaS omvat een reisplanner, reisadvies, het boeken van vervoer en betalen ervan. Hierbij gaat het onder meer om deelfietsen, deelscooters en deelauto's, maar ook openbaar vervoer en taxi's.

De organisatie van MaaS-diensten vraagt een samenspel tussen overheden, vervoersaanbieders (openbaar en privaat) en (technologische) dienstverleners. De uitvoering en ontwikkeling is voornamelijk een markttaak, waarbij op landelijk niveau de regelgeving en standaarden worden gedefinieerd. Lokale diensten (en overheden) zullen binnen de landelijke kaders gaan opereren. Momenteel werken we met andere Brabantse overheden samen aan een uniform programma aan (technische) eisen voor MaaS-aanbieders, zodoende niet alleen een lokaal MaaS-systeem te laten ontstaan, maar een interstedelijk MaaS-systeem, zodoende ook interstedelijke en regionale reizigers een vervoersaanbod te gaan bieden. Vanuit Brabantstad wordt daarbij dan weer verdere aansluiting gezocht bij landelijke MaaS-standaarden.

### 3.3 We zetten in op de adaptieve en stapsgewijze ontwikkeling van een deelmobiliteitssysteem.

Deelmobiliteit is een relatief nieuw concept. Het aantal aanbieders en gebruikers groeit, nieuwe deelconcepten doen hun intrede en technologische ontwikkeling staat niet stil. De afgelopen jaren is in 's-Hertogenbosch gepioneerd met deelmobiliteit. Zo is al samen met JADS en Goodmoovz onder de noemer 073-elektrisch een project gestart om datadriven deelauto's te implementeren en hierbij gebruikerswensen mee te nemen. Ook lopen enkele coöperatieve deelautopilots in Haverleij en de Muntel. Nu staan we voor de volgende stap: een versnelling in de groei van het aanbod en het gebruik van deelmobiliteit. Een volgende stap is vervolgens beheersen en beheren. Daarom kiezen we voor een adaptieve aanpak. Zo willen we ervoor zorgen dat de aanpak voor deelmobiliteit:

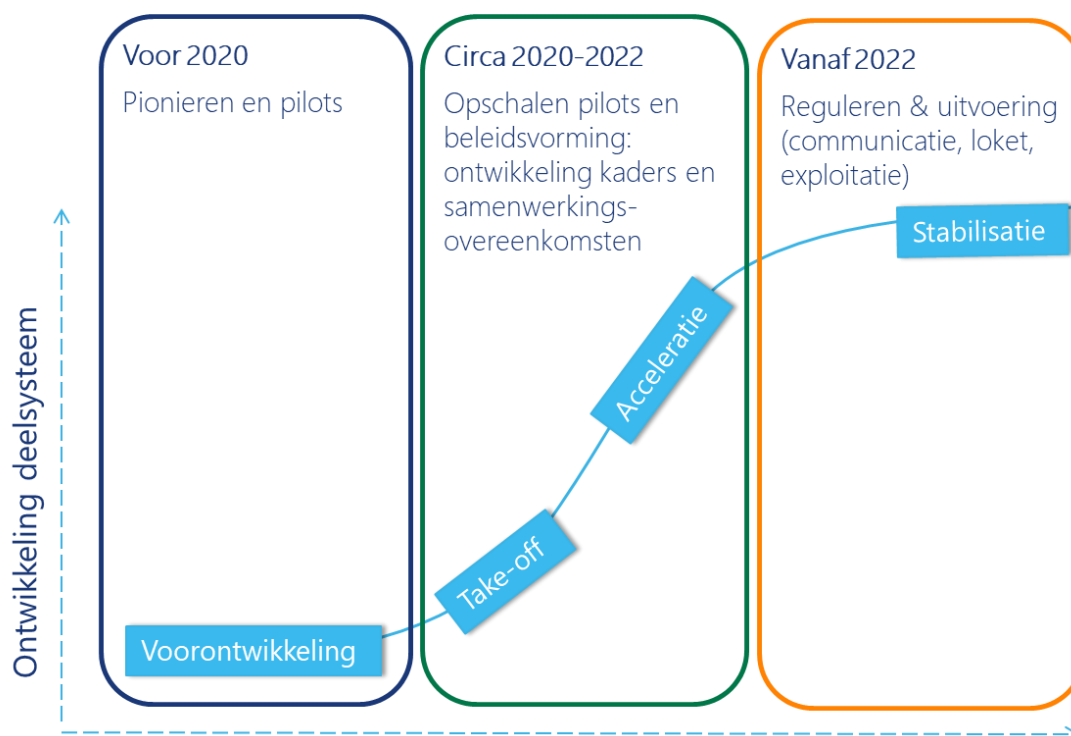


1. kan meebewegen met de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem;
2. inspeelt op nieuwe concepten en ontwikkelingen;
3. ruimte biedt voor aanbieders en andere partijen om te kunnen groeien;
4. het publiek belang borgt: toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid voor onze inwoners en het voorkomen en beperken van overlast in de openbare ruimte.

We beschrijven drie fasen in de ontwikkeling van deelmobiliteit; waarin we als gemeente telkens een iets andere rol hebben:

- Voor 2020: De periode van pionieren en verkennen: globaal gezegd de periode tot het opstellen van deze aanpak: waarin we kennis en ervaring hebben opgedaan met deelmobiliteit middels pilots en samen met aanbieders deelmobiliteit een (beperkte) plek hebben gegeven in onze gemeente.
- 2020-2022: De periode van opschaling: waarin we met een select aantal aanbieders op grotere schaal ervaring opdoen met deelmobiliteit en de kaders opstellen die we vastleggen in de aanpak deelmobiliteit. In deze interimperiode leggen we de afspraken (gebaseerd op deze kaders) vast middels samenwerkingsovereenkomsten. We schalen op in het aanbod, maar houden dit aanbod en het aantal aanbieders beperkt zodoende grip te houden op aanbod en effecten. Ervaringen delen we in een community deelmobiliteit' waarin we samen met aanbieders leren. Ook leggen we de focus op communicatie richting bewoners en andere partijen en zetten we in op duurzame gedragsverandering.
- Vanaf 2022: De periode van regulering en verdere inbedding: waarin we middels een vorm van vergunningensysteem deelmobiliteit beheren en beheersen.

Deze drie fasen kunnen we als volgt weergeven:



Figuur 1: we bewegen mee met de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem

### 3.4 We formuleren doelen en spelregels voor aanbieders waarbij afspraken worden vastgelegd in een vergunningensysteem in 2022. In de tussentijd werken we met samenwerkingsovereenkomsten met de aanbieders van deelmobiliteitssystemen.

We nodigen aanbieders en (collectieven) van inwoners uit om een deelmobiliteitssysteem te ontwikkelen dat bijdraagt aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. We zijn gesprekspartner, maar stellen ook de benodigde kaders en voorwaarden om overlast te voorkomen en vooraf zekerheid te bieden aan aanbieders van deelmobiliteit, projectontwikkelaars, initiatiefnemers en gebruikers. Hierbij gaat het om spelregels op het gebied van onder meer de kwaliteit van de openbare ruimte en handhaving hiervan, het beheer van deelmobiliteitsmiddelen, gegevensverzameling en verantwoordelijkheidsverdeling. Daarbij faciliteren we deelmobiliteit met het uitgeven van parkeervergunningen en vergunningen voor het plaatsen van deelmobiliteitsmiddelen. Waar nodig maken we gebruik van juridische instrumenten. Zo willen we de kansen van deelmobiliteit benutten en tegelijkertijd grip houden op het gebruik van de (schaarse) openbare ruimte, zorg dragen voor een prettige en gezonde leefomgeving en de openbare orde en (verkeers)veiligheid handhaven. In opmaat naar een vergunningensysteem dat voorzien wordt in 2022 hanteren we (tijdelijke) samenwerkingsovereenkomsten waarin de basisafspraken worden vastgelegd. In paragraaf 4.3 wordt dit verder uiteengezet.



## 4. Wat gaan we daarvoor doen?

Als gemeente ondersteunen en stimuleren we deelmobiliteitsinitiatieven die bijdragen aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem, een positieve use-case (sociaal nuttig) hebben, die economisch rendabel zijn (businesscase) en klimaatneutraal (zero-emissie) zijn. We hanteren hierbij een brede duurzaamheidsdoelstelling. Het initiatief ligt bij burgers (particulieren en coöperaties) en commerciële partijen, maar we denken actief mee en nodigen aanbieders en gebruikers uit om hierover het gesprek aan te gaan. Daarbij hebben we spelregels om de ontwikkeling van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch in goede banen te leiden. Concreet zetten we hiertoe de volgende instrumenten in:

1. Communicatie en informatievoorziening
2. We ondersteunen initiatieven gericht op inclusieve en coöperatieve deelmobiliteit
3. Spelregels voor aanbieders van deelmobiliteit
4. Leidraad voor projectontwikkelaars
5. Creëren van ruimte voor deelmobiliteit: mobiliteitshubs en servicegebieden
6. Samenwerken aan de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem

### 4.1 Communicatie en informatievoorziening

We stimuleren de ontwikkeling van deelmobiliteit door het aanbod van deelmobiliteitsdiensten bij een breder publiek onder de aandacht te brengen en het gebruiksgemak ervan te bevorderen. Hiervoor maken we gebruik van onze eigen communicatiekanalen, richten we een meldpunt in (bijvoorbeeld een centraal emailadres / aanspreekpunt voor vragen of opmerkingen) in en vervullen we de rol van kennismakelaar.

#### 1. We brengen deelmobiliteit gericht onder de aandacht

Veel mensen moeten een drempel over om de overstap naar deelmobiliteit te maken. Het is daarom belangrijk om potentiële gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) actief en gericht te informeren en enthousiasmeren. Dat is deels aan marktaanbieders, maar we kunnen hier ook als gemeente een rol in spelen. Dit doen we als volgt:

- **We maken deelmobiliteit online goed zichtbaar en vindbaar:** onbekend maakt immers onbeminde. We maken gebruik van onze communicatiekanalen en treden in overleg met aanbieders om een actueel overzicht van deelmobiliteitsdiensten en nieuwe initiatieven te bieden. Waar relevant verwijzen we naar andere (online)platforms met informatie over deelmobiliteit, waaronder een kostencalculator voor het berekenen van de financiële voordelen van autodelen.
- **We communiceren gericht en op het juiste moment.** Een goede timing helpt om de aandacht op deelmobiliteit te vestigen. Uit onderzoek blijkt dat mensen het meest openstaan voor autodelen als er veranderingen in hun leven plaatsvinden. Voor bewoners zien we kansen in actieve communicatie over deelmobiliteit via lopende participatietrajecten (waaronder voor ontwikkeling van laadinfrastructuur), de gemeentelijke gedragscampagne 'Lekker Onderweg' en informatievoorziening over voorgenomen werkzaamheden in hun omgeving. Bezoekers willen we informeren over deelmobiliteit via citymarketing en informatie over bezoekmogelijkheden. De mogelijkheden voor bedrijven en andere werkgevers brengen we op de hoogte via bestaande netwerken zoals de Bossche Energiecoalitie en het Brabants Mobiliteitsnetwerk.
- **We delen wat er lokaal speelt:** we bieden een podium voor goede voorbeelden van deelmobiliteit en nieuwe initiatieven van particulieren en collectieven. Zo brengen we deelmobiliteit in positieve zin onder de aandacht en proberen we initiatieven verder te helpen.

## 2. We richten een meldpunt in voor aanbieders en gebruikers

We zorgen voor een (digitaal) meldpunt voor aanbieders en gebruikers, bijvoorbeeld door middel van een website, emailadres en aanspreekpunt binnen de gemeente waar aanbieders en gebruikers informatie kunnen inwinnen en vragen en opmerkingen kunnen plaatsen over het aanbod van deelmobiliteit, lopende experimenten of mogelijkheden voor (bewoners)initiatieven.

## 3. We vervullen de rol van kennismakelaar

We vervullen de rol van kennismakelaar bij de ontwikkeling van Mobility-as-a-Service (Maas) concepten, die het gebruiksgemak van deelmobiliteit bevorderen. Een naadloze onderlinge aansluiting van modaliteiten zorgt immers voor een meer keuzevrijheid en een flexibel mobiliteitsaanbod voor gebruikers. We volgen MaaS-pilots, waaronder in Eindhoven, nauwgezet, zodat we de lessen hieruit kunnen toepassen in 's-Hertogenbosch, in samenwerking met aanbieders van deelmobiliteit en de deelnemers van de Bossche community duurzame mobiliteit.

## 4.2 We ondersteunen initiatieven die zich richten op inclusieve en coöperatieve deelmobiliteit

We bieden indien mogelijk extra ondersteuning aan deelmobiliteitsinitiatieven die een aantoonbare sociale bijdrage leveren in een wijk of kern en die zonder een initiële startondersteuning vanuit de markt onvoldoende of niet van de grond kunnen komen. Hierbij gaat het met name om initiatieven die de sociale cohesie in wijken kunnen versterken, zoals coöperatieven van bewoners en/of initiatieven die vervoersarmoede helpen reduceren, maar niet direct een sluitende business case hebben of anderzijds hulp in de opstartfase kunnen gebruiken. De ondersteuning is tijdelijk van aard en bedoeld om een initiatief van de grond te krijgen. De ondersteuning kan bestaan uit expertise, (financiële) middelen voor de exploitatie of fysieke (parkeer)ruimte. Deze vorm van ondersteuning geldt niet exclusief voor kleinschalige (coöperatieve) deelmobiliteitsaanbieders; een initiatief voor inclusieve en coöperatieve deelmobiliteit van een grotere commerciële aanbieder (nieuw initiatief of aanvullend op bestaande dienstverlening) kan ook hieronder vallen.

## 4.3 Spelregels voor aanbieders van deelmobiliteit

Er is reeds een aantal aanbieders van deelmobiliteit actief in 's-Hertogenbosch, waaronder rondom stationslocaties, in het Paleiskwartier en in woonwijken. Daarnaast hebben diverse aanbieders interesse getoond om in 's-Hertogenbosch te starten. We nodigen aanbieders uit om met voorstellen te komen om het deelmobiliteitssysteem te versterken en bijdragen aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Aanbieders van deelmobiliteit en projectontwikkelaars hebben baat bij spelregels, zodat voor hen duidelijk is onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch. We willen ruimte geven aan initiatieven voor deelmobiliteit, maar regie houden om overlast voor inwoners en andere gebruikers van de openbare ruimte te voorkomen.

Het navolgende model (figuur 3) geeft inzicht in de verschillende mogelijkheden voor het al dan niet reguleren van het aanbod van deelmobiliteit. In het verleden is deelmobiliteit niet specifiek gereguleerd (Spoor A). Met deze aanpak wordt het aanbod van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch -in eerste instantie- beperkt gereguleerd (Spoor B). Dat houdt in dat we middels samenwerkingsovereenkomsten een aantal afspraken vastleggen tussen aanbieders van deelmobiliteit en de gemeente 's-Hertogenbosch. Daarbij starten we met het opstellen van een vergunningensysteem voor aanbieders van deelmobiliteit (Spoor C). Een verdergaande mogelijkheid bestaat uit het aanbesteden van (een bepaalde vorm) van deelmobiliteit (spoor D). Dit kan bijvoorbeeld via het verlenen van een concessie. Dit is niet aan orde in deze aanpak, maar wordt voor de volledigheid wel beschreven.



Figuur 2: reguleren deelmobiliteit

#### Tijdelijk: beperkte regulering met samenwerkingsovereenkomst

Totdat een vergunningstelsel van kracht gaat werken we aan de hand van samenwerkingsovereenkomsten. Deze bevatten een set met basisregels en afspraken over taken, rollen en verantwoordelijkheden. Tabel 1 geeft inzicht in de aspecten in de samenwerkingsovereenkomst. Bijlage 1 bevat een voorbeeld van een samenwerkingsovereenkomst.

Tabel 1: aspecten in samenwerkingsovereenkomst

- 1. Samenwerking.** De aanbieder zorgt voor een direct en vast contactpersoon voor de gemeente. Daarbij vindt ieder kwartaal overleg plaats over eventuele knelpunten in de praktijk en verbetermogelijkheden van de deelmobiliteitsdiensten.
- 2. Doelen.** De aanbieder onderbouwt hoe de aangeboden deelmobiliteitsdiensten bijdragen aan de gewenste transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem, zoals verwoord in deze aanpak deelmobiliteit en het actieplan Duurzame Mobiliteit.
- 3. Looptijd.** De aanbieder en de gemeenten spreken, vooruitlopend op een vergunningensysteem, een periode af waarbinnen de aanbieder deelmobiliteit mag aanbieden.
- 4. Duurzaamheid.** De gemeente 's-Hertogenbosch vereist dat deelvoertuigen van nieuwe toetreders zero-emissie zijn. Dit geldt bij voorkeur ook voor de operationele ondersteuning vanuit de aanbieder, zoals beheer en onderhoud van voertuigen. Voor al operationele aanbieders wordt ingezet op uitfasering van niet-zero emissie voertuigen.
- 5. Beheer- en onderhoudsplan.** De aanbieder maakt in een beheer- en onderhoudsplan duidelijk hoe wordt omgegaan met operationele aspecten zoals foutief gestalde voertuigen, de herverdeling van voertuigen, het

onderhoud en de veiligheid van voertuigen, de afhandeling van klachten en communicatie met gebruikers en inwoners.

6. **Servicegebied.** De aanbieder benoemt samen met de gemeente een servicegebied. Hierbij hanteren we de principes van het gelijke speelveld, om oneigenlijke concurrentie te voorkomen. Dat betekent dat hetzelfde servicegebied ook geldt voor aanbieders die op een later moment toetreden. Wijziging van het servicegebied op basis van daadwerkelijk gebruik of voortschrijdende inzichten, is in overleg zowel op initiatief van de gemeente als de aanbieder(s) mogelijk.
7. **Interoperabiliteit en MaaS.** De aanbieder conformeert zich aan de algemene standaard voor open-MaaS (TOMP-API) om op termijn één MaaS-app voor het gebruik van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch (en omgeving) aan te kunnen bieden en gebruiksgemak en interoperabiliteit te bevorderen.
8. **Dataverzameling en -deling.** De aanbieder stelt geanonimiseerde gebruiksdata ter beschikking aan de gemeente. Hierbij gaat het (voor zover beschikbaar) onder meer om de bezettingsgraad van voertuigen, locatiedata en mobiliteitsstromen. Aanbieders moeten daarnaast zorgen voor aansluiting op het landelijk dashboard deelmobiliteit van het CROW.
9. **Communicatie.** De gemeente zal op haar website een pagina wijden aan de deelmobiliteitsdiensten, met informatie gericht aan bewoners en gebruikers, Hierbij gaat het onder meer informatie over waar zij met vragen, suggesties of klachten terecht kunnen.
10. **Evaluatie.** Periodiek vindt een evaluatie plaats om een besluit te kunnen nemen over verlenging van de samenwerkingsovereenkomst. Insteek hierbij is om diensten voort te zetten, mits aan de afgesproken uitgangspunten en geldende kaders voor deelmobiliteit wordt voldaan.

### Uiteindelijk: reguleren met vergunningensysteem

Gezien de snelle groei van het aanbod en het aantal aanbieders van deelmobiliteit heeft de aanpak deelmobiliteit als eindbeeld het aanbod te gaan reguleren door het invoeren van een vergunningensysteem. Dat betekent dat aanbieders, via een wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), de plicht krijgen om een vergunning aan te vragen voor het aanbieden van deelmobiliteit. Doel is enerzijds om aanbieders zekerheid te bieden over de voorwaarden waaronder ze kunnen investeren in deelmobiliteit (bijvoorbeeld een vastgelegde looptijd voor een vergunning van enkele jaren) en anderzijds om overlast te voorkomen en de kwaliteit van het deelmobiliteitssysteem te borgen. Daarmee draagt het vergunningensysteem bij aan een gelijk speelveld voor aanbieders en keuzevrijheid en gebruiksgemak voor gebruikers. Daarnaast kan ook de ontwikkeling van het aanbod en bijdrage aan gewenste transitie een rol spelen in de keuze om een vergunningensysteem in te voeren:

- Indien sprake is van onevenwichtig aanbod (in bepaalde delen van de gemeente overaanbod, terwijl in andere delen geen of beperkt toegang is tot deelmobiliteit)
- Indien blijkt dat deelaanbod onvoldoende toegankelijk is voor bepaalde doelgroepen (met het oog op inclusiviteitsdoelstelling)
- Indien integratie van deelmobiliteit in een bredere (deel)mobiliteitssysteem in Noord-Brabant (en landelijk) achterblijft bij verwachtingen (bijv. door beperkte aansluiting op andere MaaS-diensten of ontstane drempels voor gebruiksgemak in Noord-Brabant).

Een vergunningensysteem vraagt om een gerichte afweging tussen de voor- en nadelen. Zo dient goed onderbouwd te worden aan welke eisen precies een aanbieder dient te voldoen en op welke basis deze afweging gemaakt wordt.

In het vergunningensysteem kan onderscheid worden gemaakt naar minimumvoorwaarden, voorschriften en selectiecriteria:

1. **Minimumvoorwaarden** zijn eisen waar alle aanbieders aan moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Hierbij gaat het onder meer om eisen op het gebied van veiligheid en duurzaamheidsprestaties van voertuigen.
2. **De voorschriften** zijn eisen waar een aanbieder aan moet voldoen tijdens de looptijd van de vergunning en waar de gemeente op handhaaft. Daarbij toetst de gemeente vooraf of de aanbieder voldoende aannemelijk maakt dat aan de voorschriften kan worden voldaan. Hierbij gaat onder meer om het delen van gebruiksgegevens.
3. **De selectiecriteria** zijn alleen van toepassing indien de gemeente 's-Hertogenbosch een voertuigplafond invoert en aanbieders (gezamenlijk) boven dit plafond uitkomen bij het aanvragen van een vergunning.

De exacte invulling van de mix van minimumvoorwaarden, voorschriften en selectiecriteria hangt af van het type deelmobiliteitsdienst. Om (onnodige) regeldruk te voorkomen betreft de gemeente aanbieders bij de verkenning naar het invoeren van een vergunningensysteem. Ook werkt de gemeente 's-Hertogenbosch samen met andere (Brabantse en landelijke) gemeenten om vergunningscriteria te stroomlijnen.

Een vergunningensysteem is juridisch gezien een 'zwaardere vorm' van samenwerking en handhaving. Inhoudelijk zullen veelal dezelfde aspecten worden vastgelegd in een vergunning als bij een samenwerkingsovereenkomst. Naast de aspecten die onderdeel uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst wordt hierbij gedacht aan de volgende aspecten:

- **Voertuigplafond.** De gemeente wil grip houden op deelmobiliteit en overlast in de openbare ruimte zoveel mogelijk beperken. Daarom wordt het aantal deelvoertuigen gemaximeerd met het instellen van een zogenaamd voertuigplafond. De belangrijkste reden voor het invoeren van dit plafond is dat we niet te veel voertuigen willen in relatie tot de openbare ruimte en de omvang van de gemeente als geheel. In andere woorden; vraag en aanbod zijn dan in balans om een 'dekkend' systeem te kunnen bieden in alle wijken en kernen. Indien het plafond is bereikt, worden er geen nieuwe vergunningen meer verleend. Afhankelijk van het aanbod, spreiding en overlast kan jaarlijks het vigerende plafond worden herzien.
- **Betrouwbaarheid en veiligheid.** Om ervoor te zorgen dat gebruikers kunnen rekenen op een betrouwbaar en veilig aanbod van deelvoertuigen wil de gemeente hier nadere eisen aan stellen. Aanbieders worden gevraagd om inzicht hoe onderhoud van de deelvoertuigen plaatsvindt en dienen er voor te zorgen dat te allen tijde een (nader in te vullen) minimumpercentage van de voertuigen operationeel is.
- **Data en privacy.** De gemeente wil de uitvoering van de vergunning controleren en regie houden op de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem. Daarom verwacht de gemeenten van aanbieders dat zij geanonimiseerde gebruiksdata ter beschikking stellen en zorgen voor aansluiting op het dashboard van het CROW. Op deze wijze kunnen we beleidsmatig bijsturen, bijvoorbeeld om te bepalen of en wanneer een vergunningensysteem relevant wordt. Meer specifiek gaat het om real-time data over waar welke van deelvoertuigen staan, wat de status is (verhuurd, beschikbaar) en hoe lang het deelvoertuig al die status heeft. Van aanbieders wordt ook verwacht dat dat ze een dataplan opstellen, waar waarin wordt beschreven welke data worden opgeslagen ten behoeve van welk doel en waaruit blijkt dat bij de verwerking van persoonsgegevens wordt gehandeld in overeenstemming met de relevante wetgeving ten aanzien van gegevensbescherming.

### **Transitieperiode tussen nu en vergunningensysteem**

#### *Deelfietsen*

*We zetten vooral in om het deelfietsaanbod te vergroten. Momenteel loopt vanuit de provincie een proef met 100 deelfietsen bij bushaltes (de Bravofiets) en kennen we de OV-fiets van NS en onze eigen transferiumfiets. Dit zijn allemaal zogeheten 'stationbased- deelfietsen die functioneren als 'verlengstuk' van het OV of autoreizen en werken met hubs (transferium, station of bushalte). Voornemen is om met twee aanbieders freefloating (elektrische) deelfietsen te gaan implementeren in onze gemeente, waarin we maximaal 400 (elektrische) deelfietsen willen laten aanbieden, bovenop de huidige deelfietsen bij bushaltes en transferia.*

#### *Deelscooters*

*In de periode tot dit vergunningensysteem zullen we de afspraken met de twee huidige deelscooteraanbieders voortzetten, waarbij we het aanbod uitbreiden van de 250 deelscooters nu naar een aantal van maximaal 400 deelscooters (verdeeld over de twee aanbieders). Gebleken is dat er grote vraag is naar deze diensten en om alle wijken (in ieder geval deels) te kunnen bedienen is uitbreiding gewenst. We willen naast de snorfietsvariant ook ervaringen opdoen met de bromfietsvariant, die een helmplicht kent.*

#### *Deelauto's*

*Momenteel zijn er meerdere deelautoaanbieders op kleine schaal actief in onze gemeente, doch is het totale aanbod aan deelauto's nog beperkt en onvoldoende om een echt alternatief te kunnen bieden aan bewoners voor de eigen auto. Doel is in de periode tot dit vergunningensysteem het deelauto-aanbod verder uit te breiden en hierbij ook verschillende concepten te toetsen (freefloating, hub-based, coöperatief autodelen). Ook hierin werken we met de tijdelijke overeenkomsten. Middels het wijklaadplan zijn voor alle wijken en kernen deelautohubs opgesteld; hiermee kunnen we het aanbod in goede banen leiden en parkeeroverlast vermijden. We stellen dat nieuwe aanbieders alleen zero-emissie deelauto's mogen aanbieden.*

## **4.4 Leidraad deelmobiliteit voor projectontwikkelaars**

Deelmobiliteit maakt steeds vaker integraal onderdeel uit van gebiedsontwikkeling, met name in hoogstedelijke gebieden met beperkte ruimte, bijvoorbeeld in de Spoorzone of gebieden nabij stations. Deelmobiliteit maakt het mogelijk om met grotere dichtheden te bouwen, omdat ze een ruimte-efficiënte mobiliteitsoplossing vormen. Deelmobiliteit raakt hierbij direct de verstedelijkingsopgave. Er zijn immers minder vervoermiddelen nodig om in dezelfde mobiliteitsvraag te voorzien. Ook kan deelmobiliteit in een bredere mobiliteitsvraag voorzien doordat meerdere typen aan vervoer aangeboden kunnen worden, passende bij de gemeentelijke doelen en type ontwikkeling en doelgroep. Zo vergroot deelmobiliteit de mogelijkheden om binnenstedelijk meer woningen te realiseren in 's-Hertogenbosch en daarbij een passende bereikbaarheid te blijven garanderen.

Deelmobiliteit als onderdeel van gebiedsontwikkeling is niet alleen interessant voor de gemeente 's-Hertogenbosch, inwoners en toekomstige gebruikers, maar ook voor projectontwikkelaars. Deelmobiliteit, en dan met name deelauto's, bespaart immers (een investering in) parkeerruimte die ook voor andere doeleinden kan worden gebruikt, bijvoorbeeld om de betaalbaarheid van woningen te vergroten. Anders gesteld; deelmobiliteit kan zorgen voor een passende bereikbaarheidsgarantie voor een (toekomstige) doelgroep, zonder onnodige woonkosten (bijvoorbeeld voor een parkeerplaats) in rekening te brengen.

We stimuleren projectontwikkelaars dan ook om deelmobiliteit op te nemen in gebiedsontwikkeling. Indien een ontwikkelaar deelauto's integreert in de planvorming en -uitwerking kan deze onder voorwaarden een reductiefactor op de parkeernorm toepassen. We stellen onder meer voorwaarden om ervoor te zorgen dat bewoners kunnen rekenen op een structureel en passend aanbod van deelauto's om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Hierbij vraagt elke ontwikkeling om een specifieke mobiliteitsoplossing en niet om een blauwdruk.

Tegelijkertijd is er behoefte aan kaders en richtlijnen. Daarom hebben we een leidraad voor projectontwikkelaars opgesteld. De leidraad (zie tabel 2) geeft inzicht in de criteria die de gemeente gebruikt voor de beoordeling van de business case en use case van het aanbod van deelauto's als onderdeel van gebieds- en projectontwikkeling. Afspraken over het deelauto-aanbod leggen we in beginsel publiekrechtelijk vast via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan (later: omgevingsplan) en/of via de omgevingsvergunning. Eventueel aanvullende afspraken nemen we op in een (anterieure) overeenkomst met de initiatiefnemer(s) van een gebieds- of projectontwikkeling.

Tabel 2 leidraad deelauto's voor projectontwikkelaars

### **Leidraad deelauto's voor projectontwikkelaars**

Bij een voorgenomen gebiedsontwikkeling kunnen initiatiefnemers van de gebiedsontwikkeling met het aanbieden van deelauto's in aanmerking komen voor een reductie op de parkeernorm. Hiertoe dient de initiatiefnemer inzicht te geven in de business case en use case van het aanbod van deelauto's. We toetsen de business case en use case aan de hand van de volgende voorwaarden:

#### **1. Sluitend exploitatiemodel**

Van initiatiefnemers wordt verwacht dat ze een sluitend exploitatiemodel indienen. Het exploitatiemodel dient goed onderbouwd te zijn en tenminste inzicht te geven in:

- hoe de deelmobiliteitsdiensten werken;
- welke doelgroepen worden aangesproken;
- in welke mobiliteitsbehoefte wordt voorzien voor deze doelgroepen;
- wat de gebruikskosten zijn voor deze doelgroepen;
- wat de exploitatie van de dienst kost en hoe deze kosten worden gedekt;
- voor wie (bewoners, omwonenden, bezoekers) en wanneer het aanbod beschikbaar is;
- hoe met (toekomstige) gebruikers wordt gecommuniceerd over het aanbod;
- de aard, structuur en financiële gezondheid van het bedrijf dat de diensten aanbiedt.

#### **2. Aantoonbaar langjarig aanbod van deelauto's:**

Er moet aantoonbaar sprake zijn van langjarig aanbod (ten minste 10 jaar) van de deelauto's en de hiervoor benodigde parkeerplaatsen. Dit kan bewijs zijn van (voorgenomen) aanschaf en exploitatie van eigen deelauto's, inclusief benodigde infrastructuur, of door het tonen van een (voor)contract met een aanbieder van deelauto's. In dit laatste geval moet de initiatiefnemer aannemelijk maken (garanderen) dat voor een alternatief wordt gezorgd indien de aanbieder gedurende de afgesproken periode de diensten niet volgens contract levert of kan leveren.

#### **3. Zorg voor kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte en deelauto's**

De initiatiefnemer dient inzicht te geven in hoe een juist gebruik (inclusief stallen) van de voertuigen in de (semi-) openbare ruimte wordt nageleefd en hoe eventuele vragen en meldingen worden afgehandeld. Dit kan met een onderhouds- en beheersplan dat duidelijk maakt hoe wordt omgegaan met operationele aspecten zoals foutief gestalde voertuigen, het onderhoud en de hygiëne van voertuigen, de afhandeling van klachten en communicatie met gebruikers en omwonenden. Daarbij dienen voertuigen uiteraard te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

#### **4. Bijdrage aan transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem**

De initiatiefnemer dient kwalitatief te onderbouwen hoe met deelauto's een bijdrage wordt geleverd aan de gewenste transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem en hoe het aanbod aansluit op bestaande (deel)mobiliteit in de (nabije) omgeving van het initiatief. Hierbij moet iedere nieuwe deelauto zero emissie zijn.

#### 5. Dataverzameling en -deling

De initiatiefnemer dient aan te geven hoe de gemeente periodiek (ten minste jaarlijks) inzicht krijgt in geanonimiseerde gebruiksdata. Indien er sprake is van openbaar toegankelijke deelvoertuigen deelmobiliteit, dan is aansluiting op de algemene standaard voor open-MaaS (TOMP-API) vereist.

## 4.5 Creëren van ruimte voor deelmobiliteit: mobiliteitshubs en servicegebieden

Deelmobiliteit vraagt (letterlijk) om een plek in de (openbare) ruimte. Dat kan op verschillende manieren:

- Een van de mogelijkheden om deelmobiliteit aan te bieden is middels mobiliteitshubs. Mobiliteitshubs zijn locaties waar het overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel plaatsvindt en waar efficiëntie en gebruiksgemak voor reizigers centraal staat. Allerlei vormen van deelmobiliteit kunnen worden aangeboden bij een mobiliteitshub, vaak aangevuld met een bepaalde vorm van openbaar vervoer. Mobiliteitsdiensten die gebruik maken van hubs zijn diensten waarbij een vervoermiddel alleen bij een hub gestald worden. Een hub is (meestal) een fysiek herkenbare locatie in de openbare ruimte die als zodanig herkenbaar is voor gebruikers dat op die plek alleen deelvoertuigen gestald worden.
- Een tweede vorm vormen servicegebieden. Servicegebieden zijn geografisch afgebakende gebieden waarbinnen een bepaalde vorm van deelmobiliteit gestald mag worden, binnen de daar geldende (algemene) regels conform het stalen van vervoermiddelen. Mobiliteitsdiensten die gebruik maken van servicegebieden zijn diensten waarbij een vervoermiddel 'freefloating' wordt aangeboden; ofwel in feite overal gestald kan worden. Meestal zijn de locaties digitaal te vinden via een app. Servicegebieden zijn virtuele gebieden en worden niet als zodanig herkenbaar gemaakt in de openbare ruimte, maar zijn te zien op (digitale) kaarten.
- Een hybride vorm bestaande uit beide aspecten is ook denkbaar, maar in de praktijk nog weinig toegepast. Een toepassing kan zijn om in gebieden waar voldoende (openbare) ruimte beschikbaar is of waar geen parkeerregime geldt een servicegebied te hanteren zonder vaste 'hubs' in combinatie met een 'hubsysteem' op plekken waar wel ruimtelijk een schaarste is, bijvoorbeeld in en om de binnenstad of nabij stationslocaties of andere belangrijke (recreatieve) plekken.

Vooralsnog hanteren we het idee van mobiliteitshubs en servicegebieden. Wellicht zal in de toekomst een hybride systeem handig of noodzakelijk blijken. In dat geval zullen we dat principe verkennen samen met deelmobiliteitsaanbieders.

### Wat wil de gemeente 's-Hertogenbosch met mobiliteitshubs?

We willen ruimte creëren voor een aantal mobiliteitshubs om het gebruik van deelmobiliteit in de gemeente te stimuleren. De gemeente streeft naar een gelijkmatig (geografisch) dekkend systeem van mobiliteitshubs en faciliteert de (fysieke) ontwikkeling van hubinfrastructuur, bijvoorbeeld door het aanbieden van laadinfrastructuur of stallingsvoorzieningen. De gemeente biedt tevens de ruimte voor verschillende aanbieders om deelvoertuigen aan te bieden.

Doel is uiteindelijk een gemeentebreed netwerk van deelhubs te realiseren waardoor alle inwoners binnen acceptabele (loop)afstand toegang hebben tot ten minste een deelmobiliteitshub. Zodoende wordt de inclusiviteit gewaarborgd. Met name in en om de binnenstad en eventueel andere gebieden waar de ruimte schaars is, is hierbij een integrale (ruimtelijke) afweging noodzakelijk. Belangrijke eerste stap is het inventariseren van wat geschikte locaties zijn. Dit doen we in overleg met partijen in de stad, onder meer via het participatietraject voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

## Type mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs hebben een aantal voordelen. Ten eerste kan een mobiliteitshub helpen om deelmobiliteit toegankelijk en bereikbaar te maken voor gebruikers. Op die manier helpt een hub in het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit en een doelmatige en effectieve inzet van vervoersmiddelen. Dit verlicht de druk op het wegennet en vergroot bewegingsvrijheid van mensen zonder eigen vervoersmiddel. Ten tweede kunnen hubs de overstap op een andere vervoerswijze makkelijker maken en daarmee de keuzevrijheid voor reizigers vergroten. Deelmobiliteit is hierbij vaak een toevoeging op het bestaande vervoersaanbod bij een station, bushalte of carpoolplaats. Ten derde kan een mobiliteitshub, door het aanbod van extra mobiliteitsdiensten, de 'first and last mile' van een reis verzorgen en daarmee de bereikbaarheid van bepaalde locaties verbeteren. Tot stimuleren mobiliteitshubs – indien aanwezig – het gebruik van duurzame en actieve vormen van mobiliteit. We vinden inclusieve, duurzame en actieve mobiliteitsvormen dan ook een belangrijk onderdeel van een mobiliteitshub. Een goede bereikbaarheid voor voetgangers is hierbij fundamenteel voor elke mobiliteitshub.

We maken in beginsel onderscheid naar vier type hubs:

- **Centrale hub.** De centrale hub is een grootschalige hub. Typisch is de stedelijk omgeving en mix aan functies en voorzieningen op korte afstand. Mobiliteitsvormen voor grotere afstanden (de trein) zijn hier aanwezig en worden aangevuld met een groot aanbod aan busdiensten en deelmobiliteit voor middellange en korte afstand zoals deelfietsen en deelauto's. Op een centrale hub is vaak een groot aanbod aan extra voorzieningen, gericht op verblijven en ontmoeten. In de gemeente 's-Hertogenbosch is het centraal station een voorbeeld van een centrale hub.
- **Transferium / stadsrandhub.** Een stadsrandhub is een mobiliteitshub aan de rand van het stedelijk gebied zoals een transferium of carpoolplaatsen. De mobiliteitshub richt zich op het overstappen van auto op een openbaar vervoerssysteem en (deel)fiets. Eventueel zijn er enkele voorzieningen die de overstap en eventuele wachttijd aantrekkelijk maken. In de gemeente 's-Hertogenbosch zijn de transferia een succesvol voorbeeld van een hub aan de rand van de stad. Uitbreiding van het mobiliteitsaanbod bij transferia vergroot de keuzevrijheid voor bezoekers. Mogelijk kunnen we bestaande carpoolplaatsen verder ontwikkelen naar hubs.
- **Stadsdeelhub.** Een stadsdeelhub is een hub op een centrale plek in de stedelijke context, met name op centrale locaties in woon- en werkomgevingen. Denk bijvoorbeeld aan een stadsdeelcentrum of groter wijkwinkelcentrum. Het verzorgingsgebied van de stadsdeelhub is in de regel een heel stadsdeel. Het aanbod van mobiliteitsvoorzieningen richt zich met name op lokale verplaatsingen, maar is groter en tevens gevarieerder dan het aanbod van een wijkhub. In de gemeente 's-Hertogenbosch zijn momenteel nog geen stadsdeelhubs, maar we zien hier op termijn wel mogelijkheden toe, bijvoorbeeld bij grootschalige ontwikkelingen zoals het EKP-Terrein.
- **Wijkhub.** De wijkhub is in principe een kleinschalige mobiliteitshub, maar varieert in grootte en functie. Deze mobiliteitshub is dynamisch en sluit aan op de behoeften van de specifieke locatie zoals woonwijken, gebieden met detailhandel, onderwijsinstellingen, kantoren en industrie. In de regel bestaat het aanbod van een wijkhub uit enkele (elektrische) deelauto's en/of fietsen. We zetten in op een integrale ontwikkeling van wijkhubs waarbij we per stadsdeel een 'dekkend' deelhubstelsel opzetten dat de hele wijk dient. Tevens leggen we de connectie met de wijkgerichte ontwikkeling van laadplannen, juist omdat deelmobiliteitshubs ook elektrische laadpalen omvatten.

## Wat wil de gemeente 's-Hertogenbosch met servicegebieden?

Servicegebieden zijn (virtuele) zones waarbinnen een deelmobiliteitsaanbieder een dienst mag aanbieden en specifiek gesteld waarbinnen deervoertuigen gesteld of geparkeerd mogen en kunnen worden door gebruikers. Dat kunnen deelfietsen zijn, deelscooters of deelauto's.

In beginsel geldt dat servicegebieden voor het gehele bebouwde gebied gelden, met uitzonderingen waar dat verboden is middels een APV. Dat zijn stadsparken en (een deel van) winkelgebieden zoals de binnenstad van 's-Hertogenbosch en de winkelzone Rosmalen. In feite gelden voor deelfietsen en deelscooters dezelfde stallingsregels als conventionele (snor)fietsen; deze mogen in de openbare ruimte worden gestald mits deze geen hinder en overlast veroorzaken voor andere (weg)gebruikers zoals voetgangers. Ook de (verkeers)veiligheid mag niet in gedrang komen.

Voor de servicegebieden geldt net als bij het netwerk aan mobiliteitshubs dat gestreefd wordt naar een gelijkmatig en dekkend gebied waarbij alle inwoners binnen acceptabele loopafstand toegang hebben tot de diensten. In beginsel zijn hiermee alle wijken en kernen aangesloten, met uitzondering van de genoemde gebieden waar dat middels een lokale verordening verboden is. Per aanbieder wordt aangegeven –afhankelijk van het type dienst en de omvang van de dienst- welke gebieden daadwerkelijk bediend worden. Ook hier geldt dat gemeente samen met de aanbieder zal streven naar een zo gelijkmatig mogelijke geografische verdeling, zowel in wijken als in de kernen. Het principe van inclusieve mobiliteit geldt hier. Servicegebieden kunnen dynamisch zijn, wat wil zeggen dat aanpassingen in overleg mogelijk zijn, bijvoorbeeld bij gewijzigd aanbod en gewijzigde vraag. In geval van structurele overlast kan een servicegebied ook aangepast worden in overleg. Per aanbieder wordt middels de samenwerkingsovereenkomst het servicegebied gedefinieerd en vastgelegd.

#### 4.6 Samenwerken aan de ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem

Voor de verdere ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch is samenwerking met andere overheden, aanbieders en gebruikers van groot belang. Zo is voor gebruikers een hoge dekkingsgraad van het netwerk met een betrouwbaar, toegankelijk en divers aanbod van deelmobiliteitsdiensten belangrijk. Dat vraagt enerzijds om samenwerking tussen aanbieders, zodat het netwerk van deelvoertuigen zo veel mogelijk als systeem functioneert. Anderzijds vergt dit samenwerking tussen overheden, onder meer om het aanbod van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch te laten aansluiten op het aanbod in andere Brabantse gemeenten. Daarbij willen we leren van ervaringen van gebruikers, aanbieders en andere overheden. Het doel en aard van de samenwerking varieert per type samenwerkingspartner(s):

##### 1. Samenwerking met gebruikers

We werken samen met gebruikers om inzicht te krijgen in hoe het deelmobiliteitssysteem in de praktijk werkt en wat we als gemeente kunnen doen om de verdere ontwikkeling van het deelmobiliteitssysteem in 's-Hertogenbosch te stimuleren en in goede banen te leiden. Voor gebruikers is het immers niet alleen belangrijk dat de techniek in orde is, maar ook dat het gebruiksvriendelijk, veilig, inclusief en functioneel is. Daarbij spelen bestaande gebruikers - koplopers - vaak een belangrijke rol in het enthousiasmeren van nieuwe gebruikers. De samenwerking met gebruikers krijgt vorm via gebruikersonderzoek (via de aanbieders) en periodieke rondetafelgesprekken met diverse groepen gebruikers. Zo willen we reflectie en feedback organiseren op onze rol als gemeente. Ook kunnen gebruikers een rol gaan spelen in toekomstige communicatie en gedragscampagnes voor deelmobiliteit.



##### 2. Samenwerking met aanbieders, onderzoekers en maatschappelijke partners

Het Bossche mobiliteitssysteem van de toekomst en de exacte rol van deelmobiliteit hierin is nog niet bekend. Samen moeten we de komende jaren leren en praktijkervaring opdoen. Daarom onderzoeken we de mogelijkheden voor het creëren van een 'transitiearena' voor deelmobiliteit. Een transitiearena is een samenwerkingsverband waarbinnen verschillende partijen onderzoeken, testen, samenwerken en kennis uitwisselen. Binnen deze arena kunnen nieuwe en innovatieve deelconcepten worden getoetst aan de complexiteit van het mobiliteitssysteem en op hun bijdrage aan de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. De



transitiearena brengt overheden, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke partijen samen en creëert ruimte voor leren en innoveren.

De Bossche Community Duurzame Mobiliteit vormt een goed startpunt voor de transitiearena op het gebied van deelmobiliteit. De community maakt onderdeel uit van het Brabants mobiliteitsnetwerk. Dit brede netwerk van diverse (markt)partijen, werkgevers, overheden en belangenpartijen is gefocust op het slimmer en duurzamer organiseren van mobiliteit. Binnen dit netwerk zijn niet alleen diverse type aanbieders, diensten en disciplines vertegenwoordigd, ook verschillende type modaliteiten (fiets, auto). Door in het Brabant Mobiliteitswerk kennis en ervaring uit te wisselen op het gebied van deelmobiliteit kunnen partijen van elkaar leren, de ontwikkeling van deelmobiliteit in Noord-Brabant versterken en vraag (zoals werkgevers) en aanbod (deelmobiliteitsdiensten) bij elkaar brengen.

### 3. Samenwerking met andere overheden (Brabantstad, Green Deal Autodelen II, EU)

Om de drempel voor het gebruik van deelmobiliteit voor de gebruiker te verlagen is het belangrijk dat systemen interoperabel zijn. Daarbij is het van belang over gemeentegrenzen heen te kijken, omdat gebruikers zich ook tussen gemeenten bewegen. Er zijn steeds meer deelmobiliteitsdiensten die one-way-trips van de ene naar de andere gemeente mogelijk (willen) maken. Dat vraagt mogelijk om afspraken over geofencing (een digitaal servicegebied), waardoor gebruikers een deelvoertuig in meerdere gemeenten kunnen gebruiken. Ook kunnen gemeenten van elkaar leren en bijdragen aan de ontwikkeling van deelmobiliteit door beleidskaders af te stemmen en onderlinge aansluiting van deelmobiliteitsdiensten te stimuleren.



Binnen Brabantstad werken de vijf grote steden en de provincie Noord-Brabant reeds samen om te profiteren van elkaars sterkten en met gezamenlijk kracht zich in te zetten voor alle inwoners. Voor deelmobiliteit en MaaS is dit een interessant samenwerkingsverband waar ook gezamenlijk kaders worden gesteld voor de doorontwikkeling hiervan. Ook binnen de regio Noordoost Brabant krijgt samenwerking rondom deelmobiliteit steeds meer aandacht, om ook gemeentegrensoverschrijdende deelmobiliteitsconcepten mogelijk te maken. Als gemeente 's-Hertogenbosch zien we hierbij een taak als regionale centrumgemeente ok met andere omliggende gemeenten hierover informatie uit te wisselen en de doorontwikkeling mogelijk te maken, zodoende de kansen van deelmobiliteit voor regionale verplaatsingen beter te gaan benutten.