

Beleidsregel plaatsing commerciële en particuliere deelauto's in Eindhoven

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven;
mede gelet op:

- artikel 225 van de Gemeentewet;
- de Parkeerverordening 2009;
- de Verordening op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen;
- het Uitwerkingsbesluit parkeren;
- het Aanwijsbesluit parkeren;
- het Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit;
- artikel 4:81 van de Algemene wet Bestuursrecht;
- het Coördinatiebesluit "Samenhangende besluitvorming inzake het aanwijzen van standplaatsen voor deelauto's en het aanwijzen of opheffen van parkeergelegenheden alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen".

overwegende, dat het wenselijk is om een beleidsregel vast te stellen omtrent de plaatsing van deelauto's in Eindhoven,

besluit:

vast te stellen de Beleidsregel plaatsing commerciële en particuliere deelauto's in Eindhoven (hierna: Beleidsregel plaatsing deelauto's).

Begripsbepaling

De definities en termen uit de Parkeerverordening 2009, de Verordening op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen, het Aanwijsbesluit parkeren, het Uitwerkingsbesluit parkeren en het Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit zijn van toepassing op deze beleidsregel.

Inleiding

Volgens het Masterplan Mobiliteit 2050 (vastgesteld d.d.12 maart 2024) maken we ruimte voor de mobiliteitstransitie. We zetten in op meer lopen, fietsen, schonere mobiliteit, de ontwikkeling van hubs en aanbod van deelvervoer, waaronder deelauto's. Autodelen heeft een gunstig effect op vermindering van het autobezit en -gebruik en daarmee heeft het de potentie om ruimte te besparen. Tegelijkertijd geeft het inwoners die geen auto (kunnen) bezitten toegang tot automobilititeit. Daarnaast is het aanbod commerciële deelauto's volledig elektrisch. Dat maakt deze mobiliteitsoptie ook emissievrij. In de komende jaren worden stappen gezet om deelvervoer een serieus alternatief te maken voor autobezit. De voorwaarde hiervoor is dat er voldoende aanbod is van deelauto's. Een betrouwbaar stadsbreed dekkend netwerk van deelvervoer is daarom essentieel. Deelvervoer wordt zichtbaar, herkenbaar en logisch geordend in de openbare ruimte. Dit stimuleert het gebruik.

Er worden parkeervakken aangewezen, alleen bestemd voor het parkeren van (specifieke) deelauto's. Hiermee krijgt de deelauto een vaste en herkenbare standplaats. Aan het aanwijzen van een vaste standplaats voor een deelauto in de openbare ruimte kunnen de volgende redenen ten grondslag liggen:

- De deelautoaanbieder heeft op basis van verzoeken door inwoners, gebruiksgegevens of analyse een aanvraag gedaan voor het (bij)plaatsen van een deelauto in een buurt. Zo groeien we toe naar een stadsbreed dekkend aanbod.
- Het aanwijzen van vaste standplaatsen voor eerdere 'zone-floating' deelauto's. Zone-floating deelauto's zijn deelauto's die geen vaste parkeerplek hebben, maar altijd terug moeten worden gebracht naar een bepaalde zone (vaak een buurt). Deze deelauto's geven we een vaste standplaats, omdat we zo (1) voor een betrouwbaar en zichtbaar aanbod zorgen en (2) zekerheid bieden dat deelauto's toegang hebben tot laadvoorzieningen.
- Ten behoeve van de mobiliteitsoplossing van een nieuwe (woningbouw)ontwikkeling worden deelauto's in de openbare ruimte geplaatst, zodat naast de bewoners van de nieuwe ontwikkeling ook omwonenden hier gebruik van kunnen maken.
- Voor het faciliteren van particulier deelautogebruik door een deelautogroep wordt een vaste standplaats voor de particuliere deelauto aangewezen.

1. Aanwijzen vaste standplaats deelauto in combinatie met laadpaal

Het aanbod commerciële deelauto's is volledig elektrisch. Voor een efficiënte exploitatie van een deelauto, is het belangrijk dat de deelauto direct op de eigen standplaats kan opladen. De standplaats dient daarom een laadpaal ter beschikking te hebben. Wat betreft de elektrificatie eisen van particuliere deelauto's worden de ontwikkelingen op het gebied van milieu- en zero-emissiezone voor personenauto's gevolgd. Hierdoor kan het voorkomen dat een standplaats voor een particuliere deelauto wordt aangewezen, zonder laadpaal.

We maken onderscheid tussen:

- Commerciële of particuliere deelauto bij een door de gemeente gefaciliteerde laadpaal, d.w.z. een laadpaal die in opdracht van gemeente wordt geplaatst (1.1.);
- Commerciële of particuliere deelauto bij laadpaal op basis van een overeenkomst tussen een deelautoaanbieder of een particuliere deelautogroep met de gemeente. Deze laadpalen worden door de desbetreffende overeenkomsthouder geplaatst en deze laadpaal is niet geschikt voor regulier opladen van elektrische voertuigen die niet onder de overeenkomst vallen (1.2.);
- Particuliere deelauto zonder laadpaal (1.3.).

1.1 Commerciële of particuliere deelauto bij een door de gemeente gefaciliteerde laadpaal

Bij de aanwijzing van een standplaats voor één of meerdere deelauto's is het uitgangspunt dat gezocht wordt naar twee parkeervakken die zowel aan deze Beleidsregel als aan het Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit voldoen. Er wordt dan een laadpaal door de gemeente gefaciliteerd. Het uitgangspunt is dat er een nieuwe laadpaal met twee aansluitingen geplaatst wordt als één of meerdere parkeervakken worden aangewezen voor een elektrische deelauto. Dit doen we om de voorziene groei van de laadvraag van elektrische voertuigen te faciliteren. De transitie naar elektrische auto's is ingezet en volgens het Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit Eindhoven faciliteren we deze transitie. Er wordt altijd gezocht naar twee aangrenzende parkeervakken, omdat een laadpaal met twee aansluitingen altijd tussen twee parkeervakken wordt geplaatst. Voor het efficiënt en optimaal gebruik van de laadpaal is het van belang dat er enkel elektrische voertuigen parkeren en laden bij de laadpaal, en deze parkeervakken vrijgehouden worden van overige geparkeerde auto's. Dit is ook afgesproken met de concessiehouder van de laadpalen. Hierom worden beide aangrenzende parkeervakken bij de laadpaal bestemd. Dit kunnen ofwel (1) twee parkeervakken voor deelauto's zijn of (2) één parkeervak voor een deelauto in combinatie met een parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen. In het laatste geval komt er daarmee een extra laadpaal beschikbaar voor de buurt. Hierdoor wordt al eerder geanticipeerd op toekomstige toename van laadpalen en zal er minder snel een volgende laadpaal nodig zijn in de buurt.

Besluitvorming van deze situatie geschiedt zoals omschreven onder artikel 2, punt 1.

Uitzonderingen standplaats voor deelauto bij bestaande laadpaal

Uitzondering op het plaatsen van een nieuwe laadpaal is wanneer het meest geschikte parkeervak voor een standplaats voor een deelauto in de omgeving een parkeervak bij een bestaande laadpaal is. In deze gevallen wordt een aangrenzend parkeervak bij een bestaande laadpaal aangewezen als parkeergelegenheid voor een deelauto. De consequentie hiervan is dat er een parkeervak vervalt voor het opladen van andere elektrische voertuigen. Er wordt dan waar mogelijk een nieuwe laadpaal in de omgeving geplaatst, om de (voorziene) laadvraag van elektrische voertuigen te faciliteren.

Een goed aanbod van deelauto's kan een reden zijn voor bewoners om af te zien van het gebruik of aanschaffen van een (tweede) privéauto. Daarmee is de verwachting dat een deelauto op termijn zorgt voor een lagere parkeerdruk en zorgt voor meer ruimte op straat. Daarmee draagt een deelauto bij aan onze stadsbrede ambities op het gebied van mobiliteitstransitie. Dit geldt ook als het plaatsen van nieuwe laadpalen vertraagd wordt in verband met het ACM-prioriteringskader of netcongestie. We geven bij bestaande laadpalen voorrang aan het plaatsen van deelauto's boven het laden van individuele particuliere auto's. Dit doen we omdat alle deelauto's (commercieel en particulier) kunnen worden gebruikt door meerdere individuen en het delen van voertuigen bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. Besluitvorming van deze situatie geschiedt zoals omschreven onder artikel 2, punt 2.

1.2 Commerciële of particuliere deelauto bij laadpaal op basis van overeenkomst met gemeente (laadpaal niet geschikt voor openbaar laden)

Het is ook mogelijk dat een commerciële deelautoaanbieder of een particuliere deelautogroep de laadpaal bij de deelauto('s) zelf plaatst op basis van een overeenkomst met de gemeente. In dit geval is de laadvoorraad niet geschikt voor regulier openbaar laden.

In het geval er twee deelauto's worden geplaatst, worden beide parkeervakken aangewezen als parkeergelegenheid voor deelauto's.

In het geval er één deelauto wordt geplaatst, wordt er enkel één parkeervak aangewezen als parkeergelegenheid voor een deelauto en blijft het tweede aangrenzende parkeervak beschikbaar voor regulier parkeren.

Besluitvorming van deze situatie geschiedt zoals omschreven onder artikel 2, punt 3.

1.3 Particuliere deelauto zonder laadvoorziening

In het geval van een particuliere deelauto worden de (toekomstige) eisen op het gebied van milieu- en zero-emissiezone voor personenauto's gevolgd. Hierdoor kan het voorkomen dat een particuliere deelauto op brandstof, en zonder laadvoorziening, wordt geplaatst.

Wanneer in de toekomst de brandstof deelauto wordt vervangen voor een elektrische deelauto, moet de plek wel geschikt zijn om een laadvoorziening met twee aansluitingen te kunnen plaatsen. Daarom wordt de plek alvast getoetst volgens de Plaatsingscriteria en inrichtingskaders Laadvoorzieningen in Eindhoven.

Besluitvorming van deze situatie geschiedt zoals omschreven onder artikel 2, punt 4.

2. Besluitvorming

Hierdoor ontstaan de volgende besluitvormingsmogelijkheden:

1. Er wordt een parkeervak aangewezen als standplaats, c.q. parkeergelegenheid voor een deelauto en het tweede, aangrenzende parkeervak als parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen bij een nieuwe laadvoorziening.
2. Er worden een of meerdere parkeervakken bij een bestaande laadpaal aangewezen als standplaats, c.q. parkeergelegenheid voor een deelauto. Hiervoor wordt de bestaande aangewezen parkeergelegenheid voor het opladen van elektrische voertuigen opgeheven.
3. Er worden twee aangrenzende parkeervakken aangewezen als standplaats, c.q. parkeergelegenheid voor deelauto's bij een nieuwe laadvoorziening.
4. Er wordt één parkeervak aangewezen als standplaats, c.q. parkeergelegenheid voor een deelauto.

Besluitvorming volgens punten 1 of 2 geschiedt middels samenhangende besluitvorming op grond van het coördinatiebesluit "Samenhangende besluitvorming inzake het aanwijzen van standplaatsen voor deelauto's en het aanwijzen of opheffen van parkeergelegenheden alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen". Hiertoe wordt besloten tot zowel een wijziging van het Aanwijsbesluit parkeren voor het aanwijzen van parkeergelegenheden bestemd voor een deelauto, als ook een verkeersbesluit voor het aanwijzen, dan wel intrekken van parkeergelegenheden alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Besluitvorming volgens punten 3 of 4 geschiedt middels een wijziging van het Aanwijsbesluit parkeren.

3. Plaatsingscriteria deelauto's

Het bepalen van een geschikte locatie voor een deelauto hangt van veel factoren af. Het gaat altijd om maatwerk, maar we houden in ieder geval rekening met de volgende aspecten in de selectie van twee parkeervakken. De locaties voor de vaste parkeervakken voor deelauto's worden getoetst door de disciplines mobiliteit, parkeren, gebiedscoördinator, laadinfra en stadsbeheer.

- Er wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeergelegenheid voor het aanwijzen van een parkeervak voor een deelauto.

- De parkeervakken zijn bij voorkeur op de hoek van een rij parkeervakken en op een centrale locatie in de buurt. De deelauto is dan het meest zichtbaar voor (toekomstige) gebruikers.

- De parkeervakken zijn geschikt om een laadpaal te plaatsen volgens het Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit Eindhoven. Alle commerciële deelauto's in de openbare ruimte dienen emissievrij te zijn volgens de ambities op het gebied van zero-emissie.

- Het parkeervak voor de deelauto ligt bij voorkeur niet onder een boom in verband met onderhoud van de auto. Een deelauto waarvoor we een parkeervak bestemmen staat altijd op hetzelfde parkeervak geparkeerd wanneer deze niet in gebruik is. Daardoor is deze gevoeliger om vuil te worden. Een vieze deelauto stimuleert het gebruik van de auto niet.

- Waar mogelijk wordt een combinatie gemaakt met hubs voor deeltweewielers om deelvervoer logisch, herkenbaar en zichtbaar te ordenen in de stad.

- Indien deelauto's ten behoeve van een woningbouwontwikkeling worden geplaatst, wordt een maximale loopafstand tussen de nieuwe woningen en deelauto standplaats gehanteerd volgens de Nota Parkeernormen, zodat deze goed bereikbaar is voor de bewoners.

Indien zich situaties voordoen waarbij gegronde en onderbouwde redenen zijn om van de voorgaande plaatsingscriteria af te wijken, is maatwerk in de openbare ruimte mogelijk. De gemeente maakt deze afweging en neemt in dat geval een beslissing. Dit geldt niet voor aanpassingen die schade toebrengen aan de weg, gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van de weg, of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan (een toegankelijke en veilige openbare ruimte voor iedereen), of een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud aan de weg.

3.1 Capaciteit en prioriteitsstelling uitgifte deelautovergunningen

In gebieden en/of op weggedeelten, die op grond van de Parkeerverordening 2009 zijn aangewezen voor betaald parkeren en/of het parkeren door vergunninghouders, geldt het volgende:

Parkeergelegenheid voor deelauto's wordt meegeteld in de capaciteit en het maximaal uit te geven aantal vergunningen van het desbetreffende parkeergebied zoals vastgelegd in het Aanwijfsbesluit parkeren. Aanvullend hebben deelautovergunningen conform het Uitwerkingsbesluit parkeren de hoogste prioriteit volgens de "prioriteitstelling uitgifte vergunningen".

Volgens deze werkwijze wordt rekening gehouden met deelauto's in gebieden met gereguleerd parkeren. Een goed aanbod van deelauto's kan een reden zijn voor bewoners om af te zien van het gebruik of aanschaffen van een (tweede) privéauto. Daarmee is de verwachting dat een deelauto op termijn zorgt meer ruimte op straat.

Eindhoven, 8 mei 2026

*Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven,
, secretaris.*