



Congres Volkhuysvesting: bouwen voor iedereen

Mobiliteit in gebiedsontwikkeling

Van planvorming tot bewoning

Goedemiddag!



Ruth Hiddink
Adviseur mobiliteit



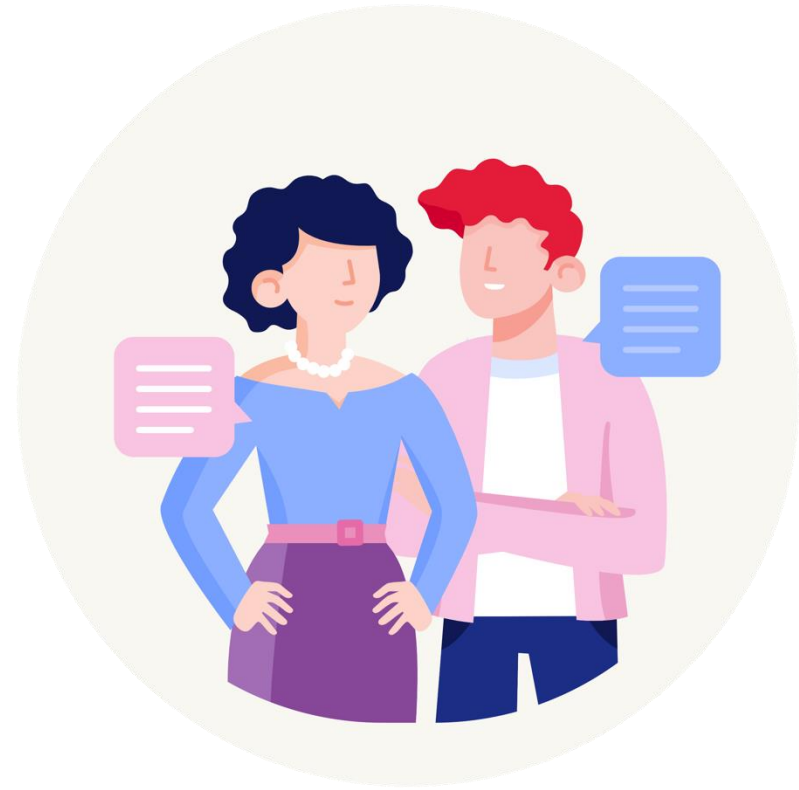
Roos Selman
Adviseur mobiliteit

&Morgen is onderdeel van het expertnetwerk van de provincie Utrecht
voor het versnellen van woningbouwprojecten



Waar denk je aan... bij mobiliteit & gebiedsontwikkeling

Wat is het eerste woord dat in je opkomt?



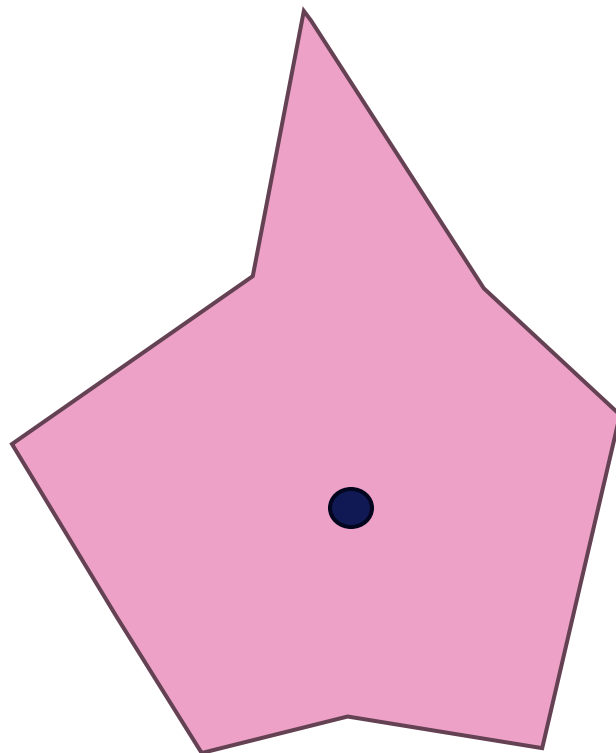
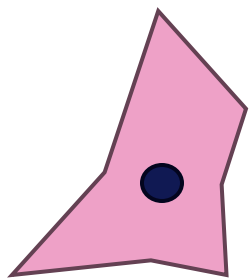
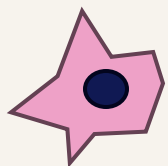
Mobiliteit gaat over veel meer dan
auto's, doorstroming en kruispunten





Mobiliteit gaat om de verbinding tussen mensen en activiteiten



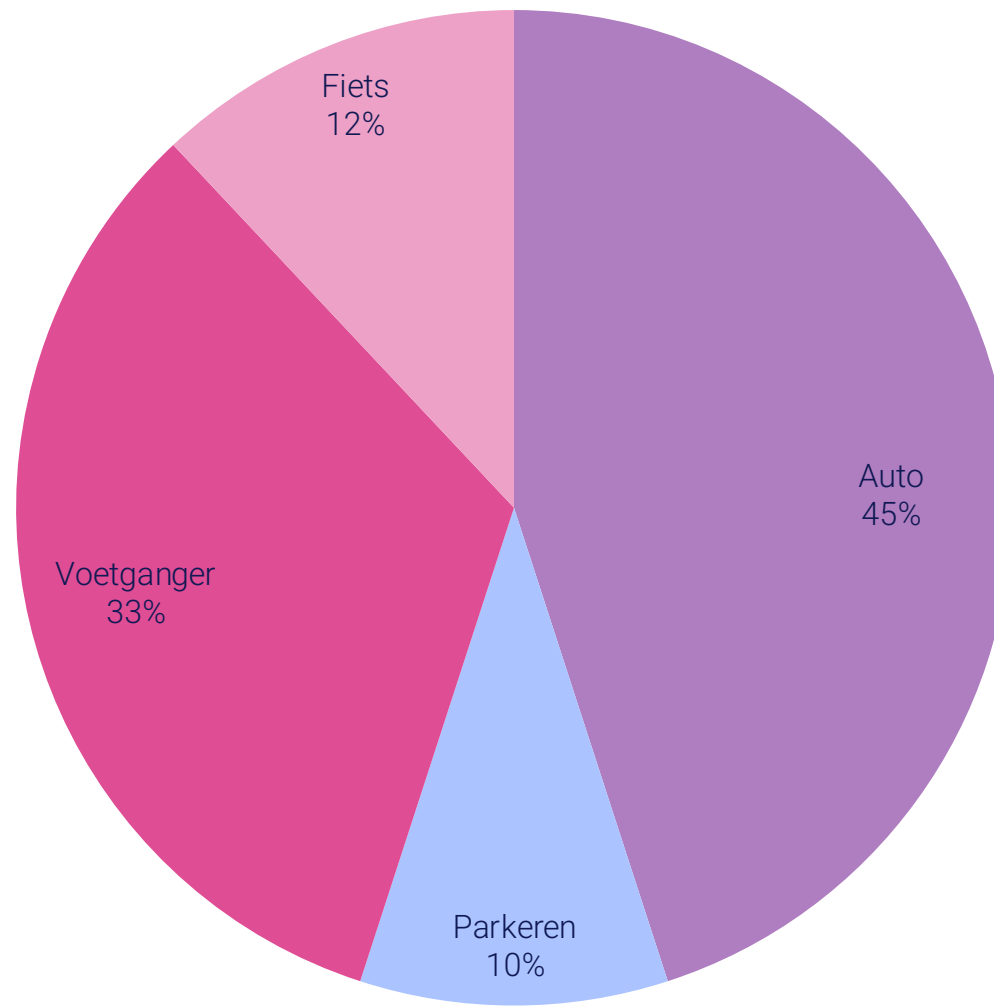


Bewegingsvrijheid en verantwoordelijkheid

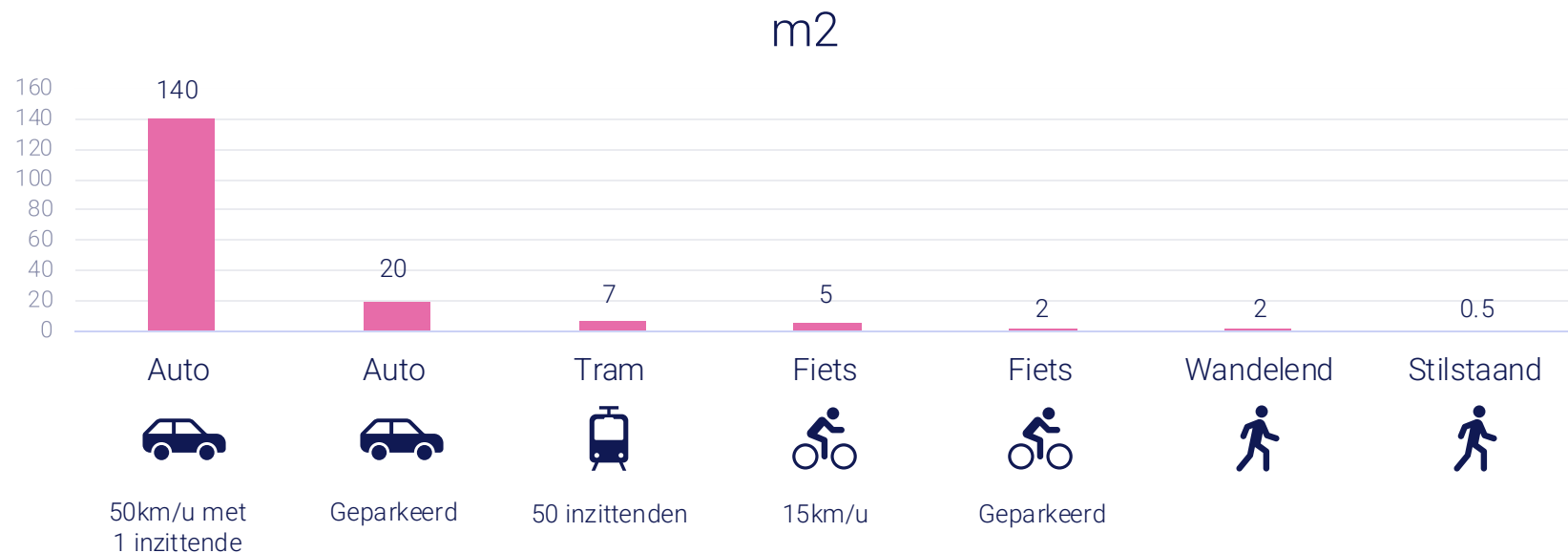


Mobiliteit gaat over ruimte

Oppervlakte van de straat



Mobiliteit gaat over ruimte

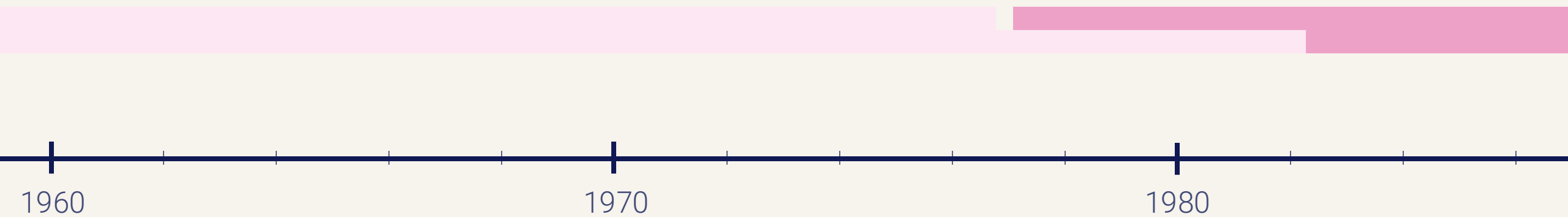


Elektrische auto's Verstedelijking CO₂ reductie Aantrekkelijke dorpen
Verstedelijking Inclusiviteit Elektrische fietsen Elektrificatie
Toerisme Behoud eigen karakter Veranderende demografie
Woningbouwopgave Omgevingswet Mobiliteitsarmoede Bereikbare banen
Mondige burgers Verkeersveiligheid Van bezit naar delen Logistieke bewegingen
Groene gemeente Toename fietstypen Deelfietsen Beheer en onderhoud
Verdichting Toenemende snelheidsverschillen op fietspaden Deelauto's Elektrische bakfietsen
Landbouwverkeer Vestigingsklimaat Dorpenstructuur Klimaatadaptatie
Klimaatcrisis Sluipverkeer Technologische ontwikkelingen Omgevingsvisie
Verbreden wegennet Inclusieve mobiliteit Vergrijzing
Toename pakketdiensten

Het oplossen van de opgaven lukt niet,
als we dezelfde oplossingen blijven bedenken



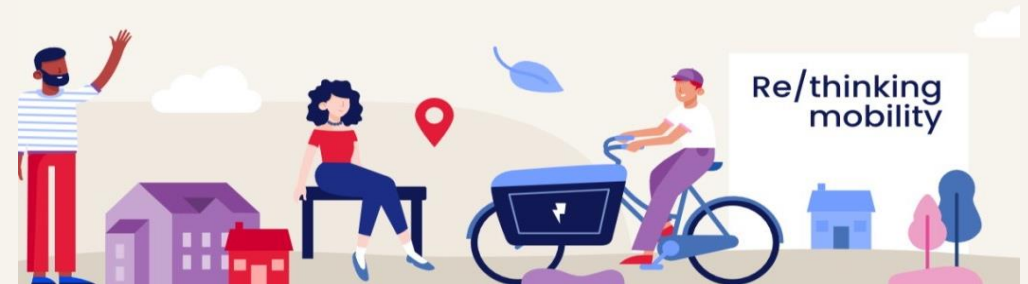
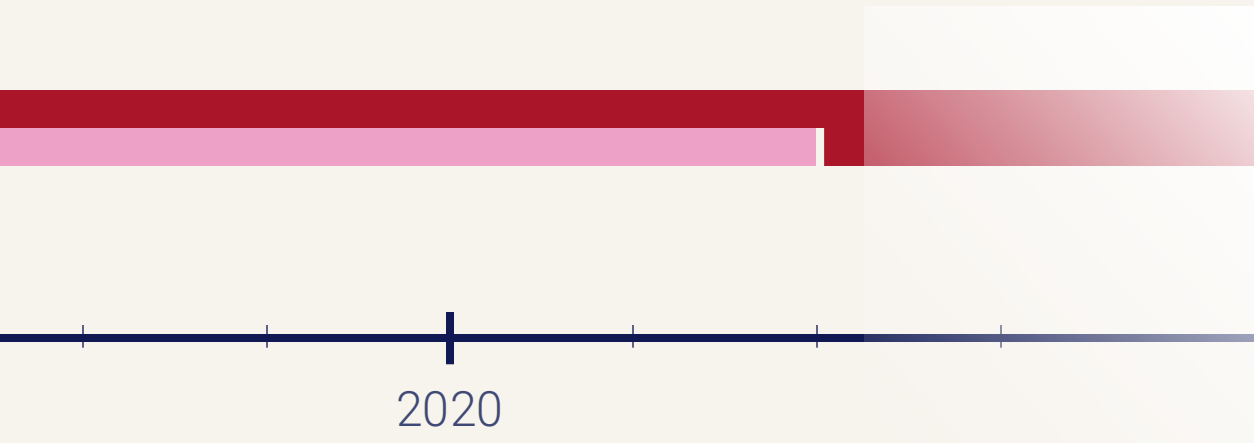
Voorspel en realiseer



Voorspel en biedt alternatieven



Integrale en duurzame aanpak



Mobiliteit & gebiedsontwikkeling

- Vroeger was “alles” makkelijker, er was ruimte genoeg
 - We bouwden aan de rand van de stad, met voldoende ruimte voor infrastructuur en parkeerplaatsen
- En nu? De ruimte is schaars... en we willen veel meer met dezelfde m2's
 - Enorme woningbouwopgave
 - Tegelijkertijd de roep om leefbare, aantrekkelijke, duurzame en gezonde leefomgeving
 - Mobiliteit van “vroeger” vormt een knelpunt...

In het kort

- Tekort aan betaalbare woningen, urgentie om nieuwe woningen te bouwen
- Met name binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, bereikbaarheid is daarin essentieel
- Kansen voor gebiedsontwikkeling om mobiliteitstransitie te stimuleren

Steeds meer steen

Verstening van Nederland: tekort aan groen in grote steden groeit

Door Bette de Koning · 13 uur geleden · Aangepast: 8 uur geleden



RTL Nieuws

Meer huizen en minder openbaar groen: de vergroening van Nederlandse steden staat onder druk. Dit blijkt uit een recent rapport van Natuur & Milieu en ingenieursadviesbureau Sweco. Het aantal vierkante meters groen per woonadres is gemiddeld met een kwart gedaald ten opzichte van vijf jaar geleden.



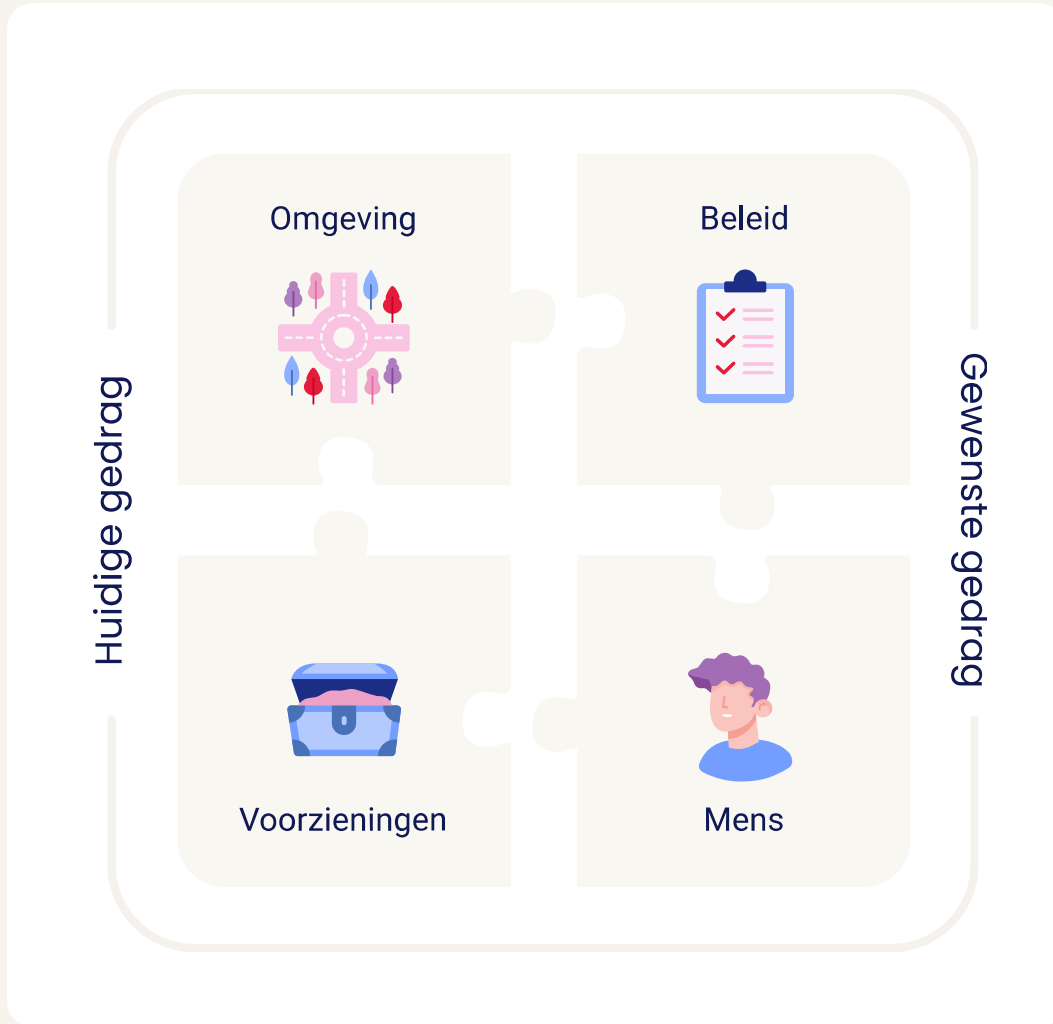
NOS Nieuws · Maandag 3 maart, 13:36



Start bouw autovrije wijk Utrecht, 'parkeerplekken nemen veel ruimte in'

In Utrecht gaat vandaag de eerste paal in de grond voor een wijk waar in principe geen auto's mogen rijden. Het lijkt erop dat Merwede de grootste autovrije wijk van Nederland wordt.

Gedrag als basis voor verandering



Om (mobiliteits)gedrag te veranderen moeten alle vier elementen onderzocht worden en bekeken worden waar aanpassingen wenselijk en mogelijk zijn.

- ✓ **Fysieke omgeving**
Ruimtelijke inrichting, woonomgeving, infrastructuur, barrières, etc.
- ✓ **Beleid en regelgeving**
Omgevingsvisie, mobiliteitsvisie, parkeren, etc.
- ✓ **Voorzieningen**
Deelmobiliteit, fietsenstallingen, digitaal reserveringsplatform, etc.
- ✓ **Menselijke factoren**
Persoonlijke behoeften, voorkeuren, wensen en allerhande psychologische factoren

De rol van mobiliteit in de verschillende gebieden...

Landelijk gebied

- Circa 5% woonachtig
- Weinig voorzieningen nabij
- Afhankelijkheid van de auto voor werk en voorzieningen
- Openbaar vervoer beperkt en/of op afstand, soms zelfs niet aanwezig
- Sterk social weefsel

De stadscentra

- Circa 19% woonachtig
- Woningen, voorzieningen en werk nabij
- Frequent openbaar vervoer
- Korte afstanden makkelijk op de fiets of lopend af te leggen
- De auto beperkt nodig
- Gericht op het individu

Kleinere steden, grotere dorpen & wijken aan de rand van de stad

- Circa 75% woonachtig
- Afstanden tot voorzieningen en werk verder weg, maar nog in nabijheid
- De auto vervult nog een belangrijke rol voor de bereikbaarheid
- Sociale cohesie verschilt van wijk tot wijk

...en met verschillende type doelgroepen en reizigers...

De fanatieke
autogebruiker →
gas erop



De praktische
reiziger →
gemak.



De calculerende
reiziger → waar voor je
geld



De imago
reiziger → kijk
mij eens



De groene
reiziger →
milieu op 1



De gewoonte
reiziger → geen
gedoe



De vitale
reiziger →
gezond oud
worden



Proces

Van planvorming tot bewoning

Proces mobiliteit in gebiedsontwikkeling

&morgen

MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE)

Het MPvE bevat de ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling

Er is een beperkte visie op het gewenste functioneren van mobiliteit op gebieds- en projectniveau

Implementatieplan

Het implementatieplan legt de gemaakte keuzes in het mobiliteitsplan vast in afspraken en contracten tussen betrokken partijen en overheden. Het vormt de brug tussen het mobiliteitsplan en de daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte, het aanbod aan mobiliteitsmiddelen en de gedragsinterventies binnen een gebiedsontwikkeling

Implementatie van onderdelen van het mobiliteitsplan ligt soms bij andere onderdelen van de organisatie of bijv. bij de ontwikkelaar



INITIATIEFFASE

DEFINITIEFFASE

ONTWERPFASE

REALISATIEFFASE

BEHEER

Start project

Er wordt overeengekomen dat er op een locatie gebiedsontwikkeling plaats gaat vinden.

Mobiliteit is een van de gebiedsopgaven die generiek wordt benoemd

Mobiliteitsplannen

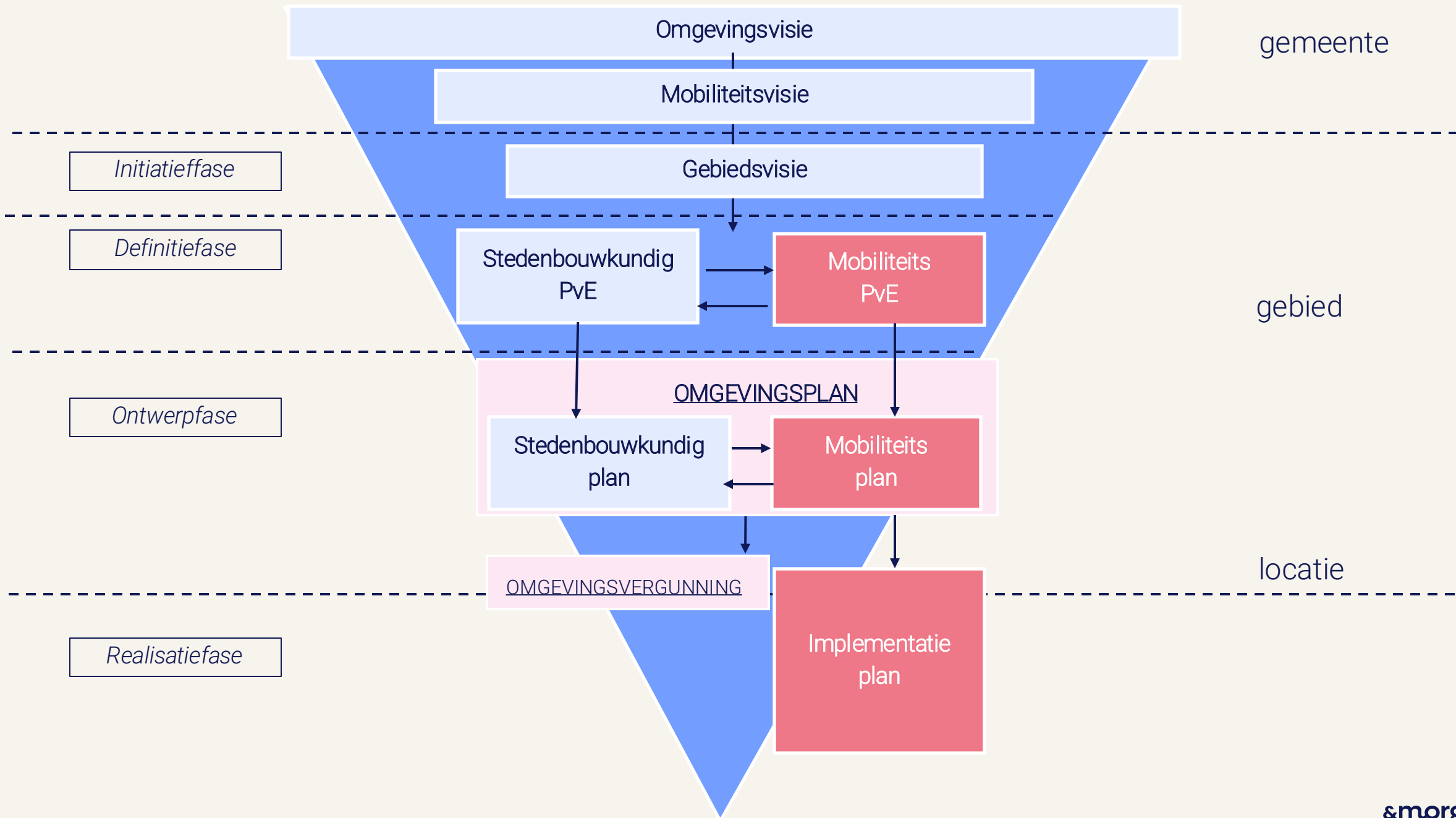
Het mobiliteitsplan gaat in op de vraag hoe mobiliteitsoplossingen in een gebied de ruimte krijgen, georganiseerd moeten worden en hoe het gewenste reisgedrag bij bewoners wordt gerealiseerd

Er kan relatief laat in het process veel discussie ontstaan over of het mobiliteitsplan wel voldoende bijdraagt aan de ambities op mobiliteit

Monitoring

Hoe werkt mobiliteit in de praktijk?

Evaluatie ontbreekt over nieuwe vormen van mobiliteit



Keuzemomenten voor mobiliteit

1. MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE):
schept ruimtelijke kaders en uitgangspunten voor mobiliteit binnen gebiedsontwikkelingen, zoals voor wensen en eisen voor voetgangers, fiets, OV, deelmobiliteit en parkeren
 - Vroegtijdig uitspreken van ambities en wensen
 - Vertaling van ambities en uitgangspunten naar eisen, wensen en randvoorwaarden
2. Mobiliteitsplan:
stelt hoe de gebiedsontwikkeling volgens het STOMP-principe bereikbaar, veilig, leefbaar en gezond wordt ingericht.
 - Uitwerking van STOMP-principes naar het gebied op basis van de eisen, wensen en randvoorwaarden
3. Implementatieplan:
gericht op ontwikkeling en uitvoering tijdens de realisatie- en bewoningsfase van de woningbouwontwikkeling
 - Mobiliteitsaanbod, communicatie en gedragsinterventies die passen bij fasering van de woningbouw

2. Deelmobiliteit	
Ambitie	Bewoners worden door het aantrekkelijke mobiliteitsaanbod gestimuleerd anders te gaan reizen,
Eisen	Het aanbod van deelmobiliteit is betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk voor alle bewoners en werknemers binnen en buiten het gebied.
Wensen	Parkeren van de prive-auto wordt bij voorkeur op afstand van de woning (aan de rand van het gebied) gerealiseerd in hubs, waardoor alternatieven zoals de fiets, OV en deelmobiliteit dichterbij de woning beschikbaar zijn.
Randvoorwaarden	De gemeente biedt een kortingsregeling op de parkeernorm bij de toepassing van deelmobiliteit.



Cartesius in Utrecht

Een voorbeeld

Een voorbeeld

Cartesius in Utrecht



De Cartesiusdriehoek in Utrecht is in transformatie naar een nieuwe stadswijk met ruim 2.800 woningen en ruimte voor commerciële functies.

Een voorbeeld



Cartesius in Utrecht: Uitgangspunten voor mobiliteit (want MPvE was er destijds niet)

De omgekeerde wereld

In plaats van

- wegen verbreden om meer capaciteit voor auto's te creëren

naar

- de restcapaciteit op de weg als uitgangspunt nemen voor het aantal extra auto's dat door de de wijk op de weg terecht komt



Mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan maken vanuit het STOMP-principe



Minder focus op de auto

- Cartesius kent een lage parkeernorm; niet alle bewoners kunnen een vergunning krijgen (bijv. 11 voor de 70 huishoudens in appartementenblok Solo).
- Er zijn geen doorgaande routes voor verkeer
- Er kan niet in de openbare ruimte geparkeerd worden.

Een voorbeeld

Cartesius in Utrecht: Implementatieplan



- Invoering betaald parkeren in woonwijken er omheen
- Gefaseerd plaatsen (bij oplevering van de woningen) van 16 deelauto's
- Op basis van behoefte deel-e-bikes beschikbaar stellen
- Deelmobiliteit wordt via een hoogwaardig MaaS-aanbod aangeboden
- Het vervoer zal 1 dag per week voor bewoners geregeld zijn



Een voorbeeld

Cartesius in Utrecht: wat zeggen de cijfers?

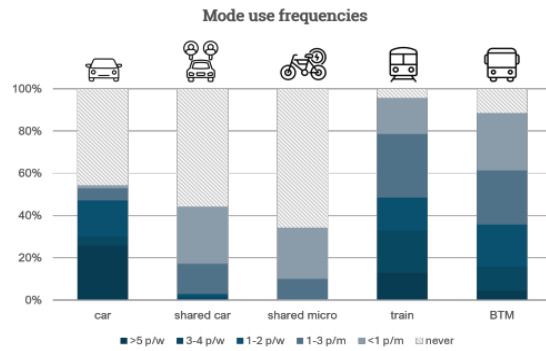
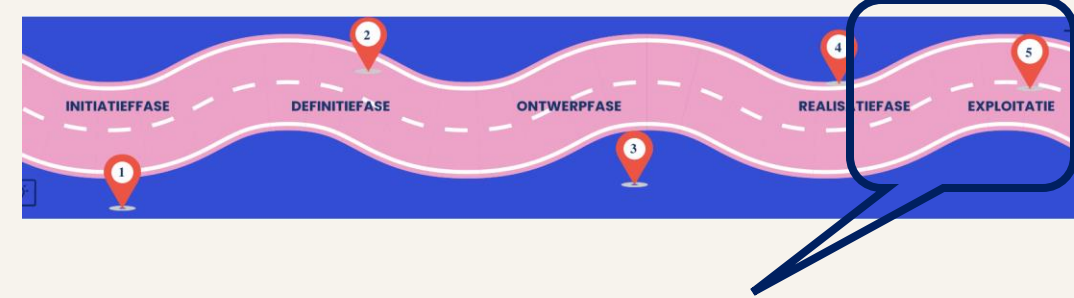


Figure 5.1: Use frequency of different modes

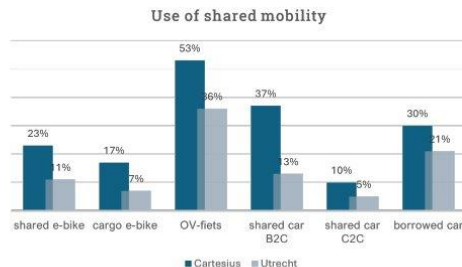


Figure 5.2: Use of shared modes in the past 12 months

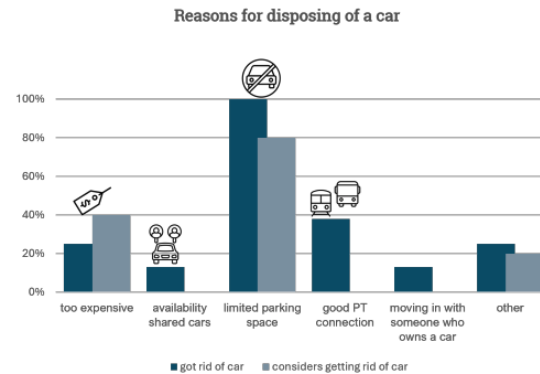


Figure 5.11: Reasons for disposing of a car

Bewonersonderzoek laat zien

- dat het OV-gebruik is gestegen, met name onder de niet-zelfgeselecteerde bewoners (in de helft van de gevallen ten koste van autogebruik)
- 33% van de autobezitters heeft een auto weggedaan, of overweegt dat (waarbij 38% goed openbaar vervoer als reden noemt)
- Het gebruik van deelmobiliteit ligt hoger dan in de rest van Utrecht

Aan de voorwaarden voor succes wordt door het minder faciliteren van de auto in combinatie met goede alternatieven en geïntegreerd ruimtelijk beleid voldaan

En kan het nog beter?

Uitgangspunten voor mobiliteit

In een vroege fase in het planproces de eisen, randvoorwaarden en wensen vastleggen

De omgekeerde wereld

In plaats van

- wegen verbreden om meer capaciteit voor auto's te creëren

naar

- de restcapaciteit op de weg als uitgangspunt nemen voor het aantal extra auto's dat door de wijk op de weg terecht komt

Nog meer vanuit nieuwe kaders denken

In plaats van

- het bouwen van aparte parkeerplekken voor bewoners, bedrijven en bezoekers onder elke plot

naar

- delen van parkeerplekken binnen gebouwde parkeervoorzieningen (net zoals in de openbare ruimte)

Mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan maken vanuit het STOMP-principe

Minder focus op de auto

- Cartesius kent een lage parkeernorm; niet alle bewoners kunnen een vergunning krijgen (bijv. 11 voor de 70 huishoudens in appartementenblok Solo).
- Er zijn geen doorgaande routes voor verkeer
- Er kan niet in de openbare ruimte geparkeerd worden.

Meer inzet op alternatieven

- Het creëren van betere gezamenlijke fietsenstallingen onder appartementencomplexen door een hogere fietsparkeernorm voor bewoners, betere kwaliteitseisen van de stalling en plekken voor bezoekers op de fiets

Implementatieplan

Het mobiliteitsplan implementeren al voor dag 1 en bijsturen tijdens realisatie

Maatregelen in de fysieke ruimte

- Invoering betaald parkeren in woonwijken er omheen
 - Tijdelijk gratis openbaar parkeren in openbare ruimte (op braakliggend terrein waar voorheen bouwkeet stond)
- Gefaseerd plaatsen (bij oplevering van de woningen) van 16 deelauto's
 - Januari '25 gerealiseerd (2 jaar en 8 maanden na eerste oplevering woonblok)
- Op basis van behoefte deel-e-bikes beschikbaar stellen
- Het vervoer zal 1 dag per week voor bewoners geregeld zijn
 - o Kennismakingsabonnement voor deelauto's en voor 5 uren en circa 35 km per maand

Communicatie

- Communicatie over het parkeerbeleid
- Communicatie over het stimuleren van alternatieven



Figure 5.3: Use of free trip minutes

En we ontwikkelen door..



Met praktijkinitiatieven



13 februari 2025

Infrastructuur

Nieuws

Voor ons geen verrassing: goede fietsinfrastructuur maakt een groot verschil. Uit onderzoek van het Centraal Planbureau (CPB) blijkt dat investeren in fietsinfrastructuur écht werkt. Door de aanleg van goede fietspaden zijn er in Nederland nu 350.000 extra forenzen die de fiets naar het werk pakken. Dat is een flinke stijging van 20% naar 25%. Bovendien zijn mensen dichter bij hun werk gaan wonen en worden steden compacter en aantrekkelijker.

Met onderzoek

In gesprek

Wat vinden jullie?

- Een MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) zou helpen bij de projecten waar ik bij betrokken ben

- Ik merk dat het mobiliteitsconcept meer wordt vormgegeven op basis van het STOMP-principe

- Een implementatieplan is nodig in de projecten waar ik bij betrokken ben

- Gedragsverandering is altijd onderdeel van de mobiliteitsoplossing

Kun jij wat extra hulp rond mobiliteit gebruiken in je project?

Ga naar: <https://www.versnellingwoningbouw.nl/hoe-kunnen-we-u-helpen/expertnetwerk> en vraag een expertsessie aan





Contact



Stadsplateau 5
3521 AZ Utrecht



(030) 215 50 80



info@enmorgen.nl



www.enmorgen.nl