

# Hoe kunnen Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs Woerden faciliteren?

Raadsbijeenkomst

14 januari 2021

Marco de Jong



# Agenda

1. Deelmobiliteit en mobiliteitshubs?
2. De aanleiding
3. De uitdaging
4. Wie en hoe kunnen faciliteren?
5. Samengevat en advies

# 1. Deelmobiliteit?

“Het delen van een vervoermiddelen.

Een verschuiving van het bezit naar het gebruik.

Het delen van auto's, fietsen, scooters of steps is in opkomst.”

Bron: Agenda Deelmobiliteit Gemeente Eindhoven 10 april 2019



# 1. Mobiliteitshub?

## ***Werkdefinitie – Mobiliteitshub***

*Een mobiliteitshub is een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk. Op dit knooppunt komen verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur, groottes en schaalniveaus samen. Een hub fungeert als begin-, eind- of overstappunt in de reis. Daarbij is een onderscheid te maken tussen vervoerstromen van personen en vervoerstromen van goederen (logistiek en stadsdistributie), die kunnen overlappen.*

Bron: CROW



## 2. Aangenomen raadsvoorstel

12 maart 2020



## 2. Visie

- De schaarse (parkeer)ruimte zo **eerlijk** mogelijk verdelen;
- Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk **faciliteren**;
- Een parkeerdruk van hoger dan 85% zien te **voorkomen**;
- **Betaalbare** parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
- Inzetten op **duurzame** vormen van mobiliteit (waaronder fiets en deelmobiliteit);
- **Flexibel** inrichten om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen.



## 2. Uitgangspunten

1. Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als **autoluw** 'kernegebied';



## 2. Uitgangspunten

5. Het inrichten van **mobilityhubs** en goede **fietsparkeervoorzieningen** mogelijk te maken;
6. Gemeente op te treden als **gebiedsregisseur** mobiliteit;
7. Zoeken naar mogelijkheden voor een **parkeervoorziening** net buiten de binnenstad.





### 3. De uitdaging



# Verdichting van de bestaande stad

- Verdichting
- Hoogbouw
- Transformatie
- Woningsplitsing
- Kleinere wooneenheden



# Tegelijkertijd **meer ruimte** nodig voor...



## Verblijfsfuncties

Ontmoeten, speelvoorzieningen en ontspannen



## Voorzieningen

Afvalinzameling, oplaadpalen, fietsparkeerplekken en laden en lossen



## Auto-alternatieven

Brede trottoirs, fietspaden, OV en deelmobiliteit

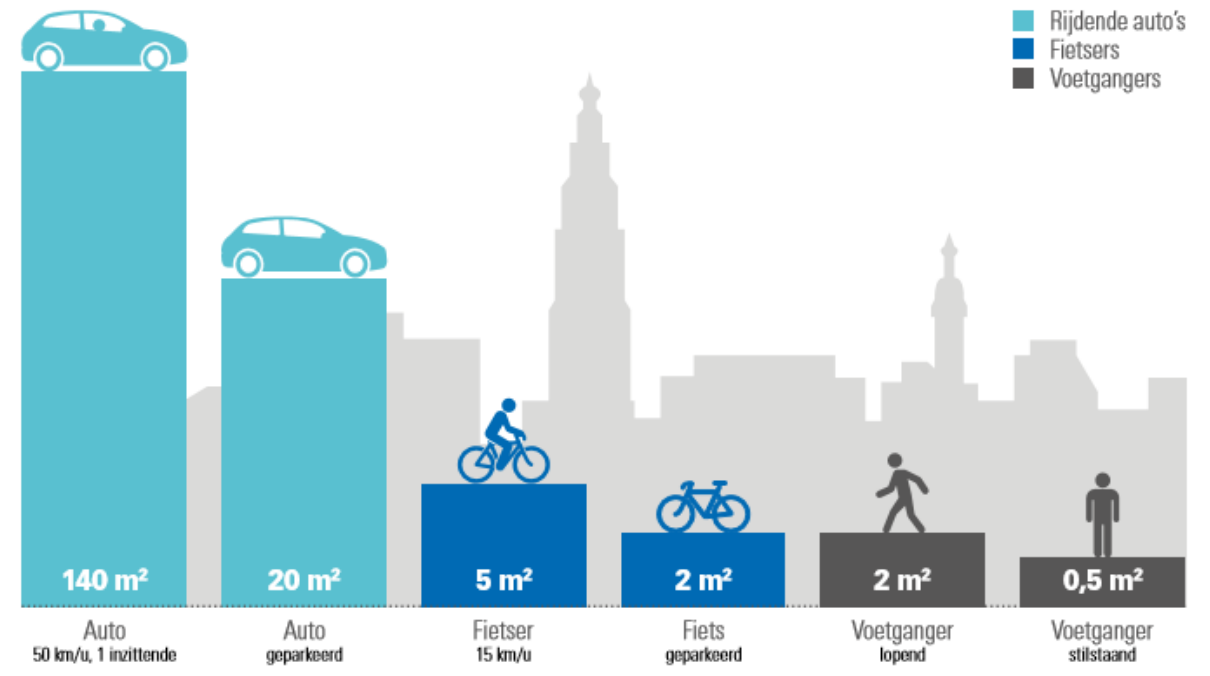


## Klimaatadaptatie

Meer groen /water

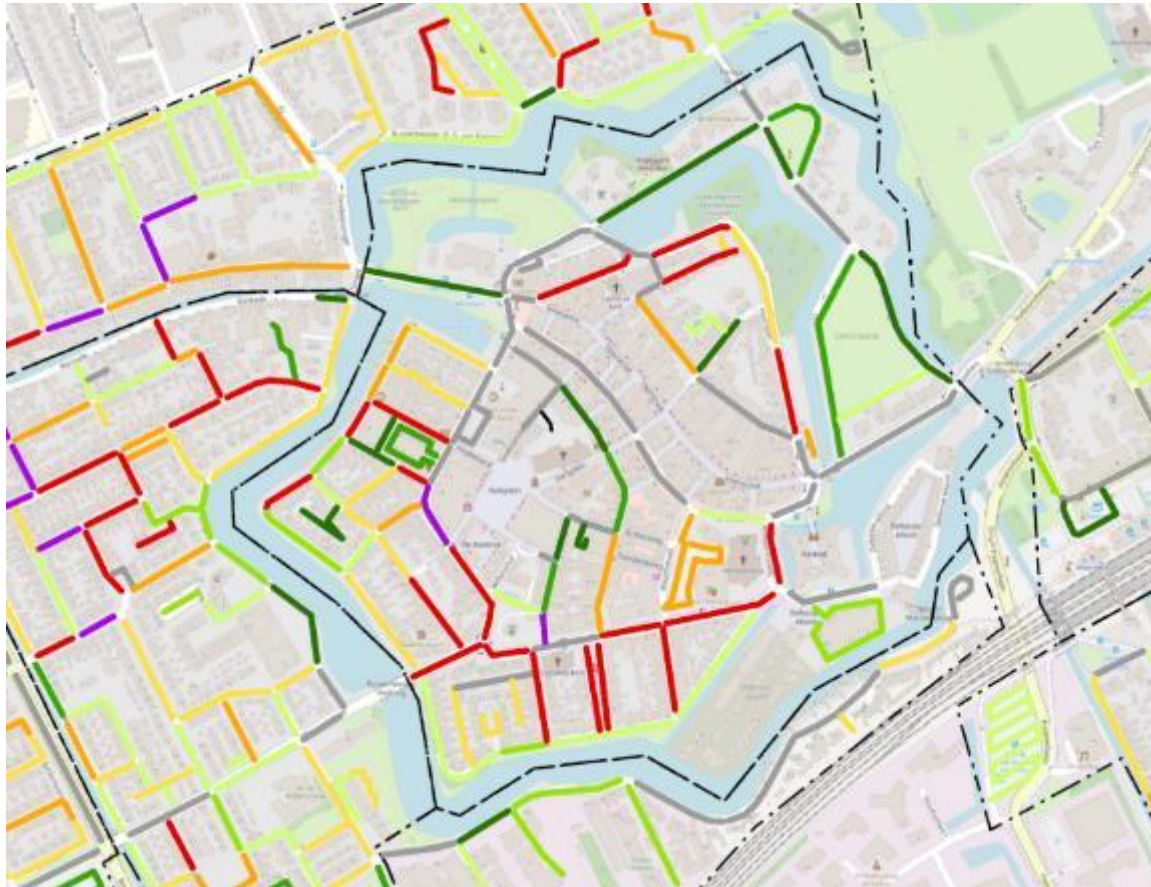
## We moeten kiezen: hoeveel ruimte krijgt de auto?

- De auto neemt relatief veel openbare ruimte in beslag (11% in Amsterdam)
- Zoeken naar een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen
- Nieuw accent: blijvend bereikbaar en gastvrij, maar minder dominantie van (geparkeerde) auto's



*Ruimtegebruik verschillende vervoersmiddelen*











# Bezetting werkdagavond



Bezetting werkdag | 18:00 uur

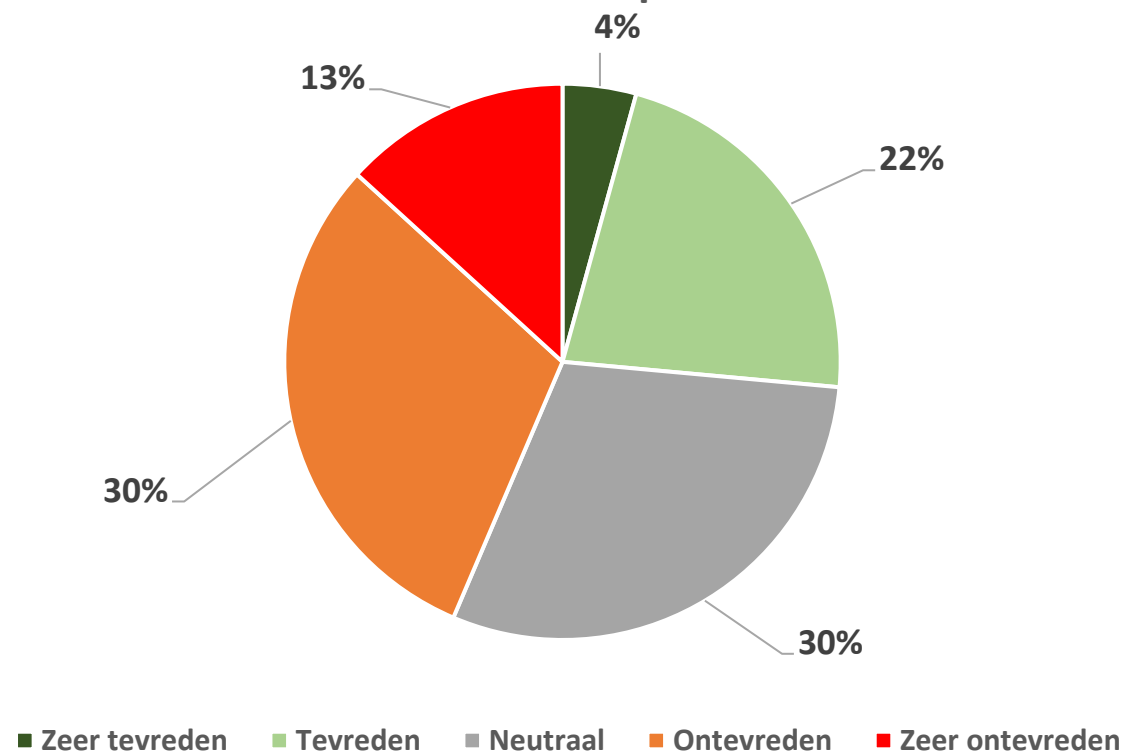
## LEGENDA

### Bezettingsgraad

-  0 %
-  > 0 - 25 %
-  ≥ 25 - 50 %
-  ≥ 50 - 70 %
-  ≥ 70 - 85 %
-  ≥ 85 - 100 %
-  ≥ 100 - 120 %
-  ≥ 120 %
-  geen capaciteit
-  geen meting

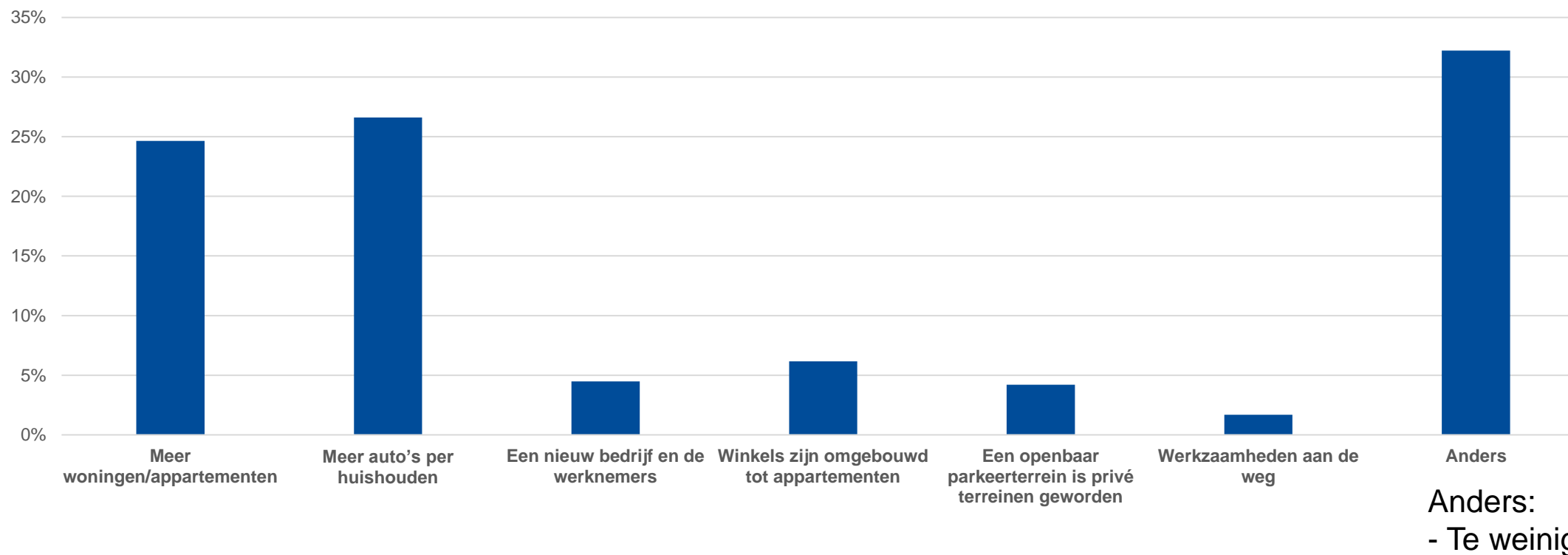
# Informatieavond enquête

Hoe tevreden bent u over het parkeren in Woerden?



# Informatieavond parkeerbeleid enquête

Waardoor is volgens u de parkeersituatie veranderd?



## Ruimte wordt (tijdelijk) **nog** schaarser?

- Aanpassing 1,5 meter samenleving
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Meer ruimte voor terrassen
- Meer ruimte voor recreatie / parken

= **minder** ruimte voor de (geparkeerde) auto?

**Autogebruik neemt toe? Wringt**



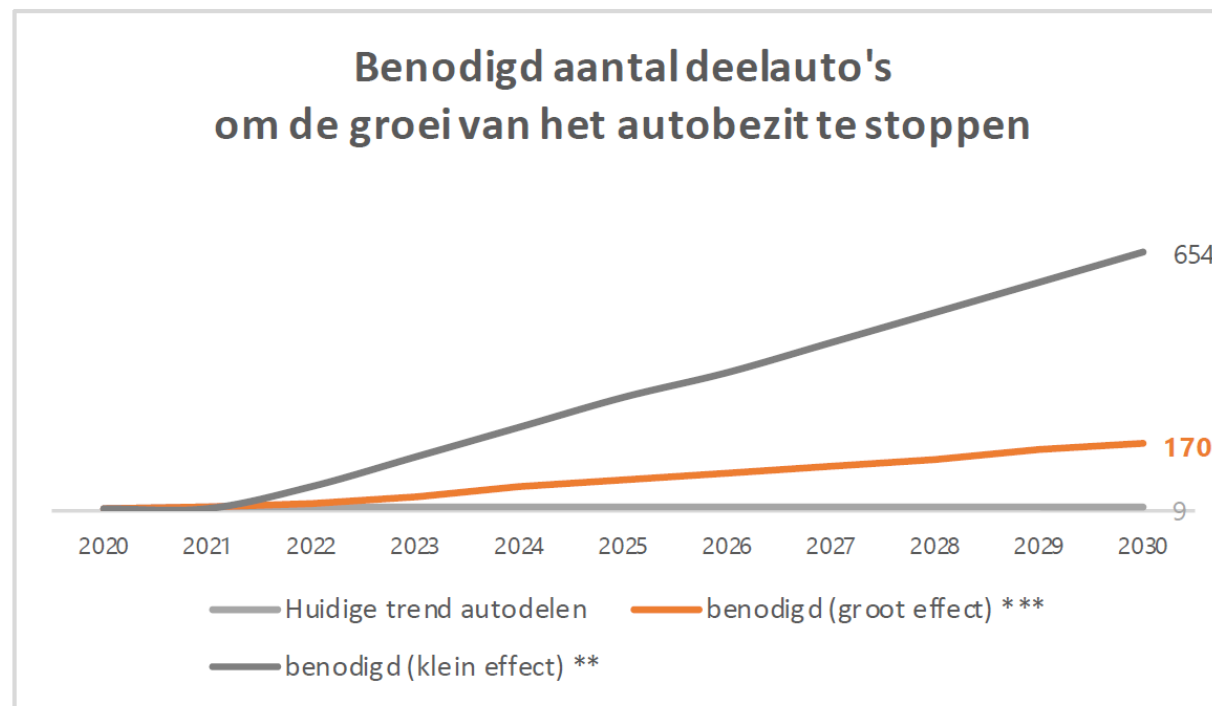


Uitdaging verdichtingsopgave:

*Groei als stad in het aantal inwoners,  
maar niet in het aantal auto's*

## Kerncijfers autodelen

*Gemeente Woerden*



\*\* Klein effect: 1 roundtrip deelauto vervangt 4 particuliere auto's

## Meer **grip** op parkeren

- Verschillende ruimtelijke claims vragen om keuzes
- Elke m2 kan maar één keer worden gebruikt
- Sturen op parkeren is een manier om de leefbaarheid in de stad te vergroten
- Maar hoe doe je dat?



# Drie pijlers **deelmobiliteit** oplossing.

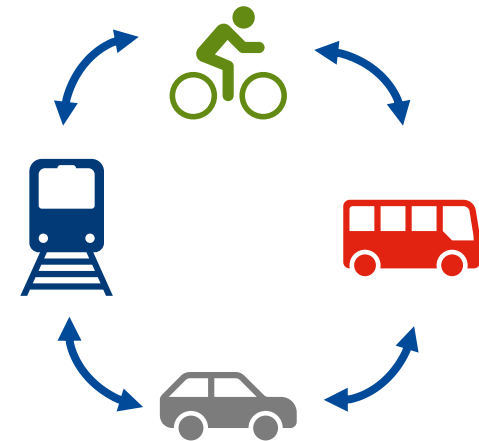
Pijler 1  
ruimtelijke ontwikkeling



Pijler 2  
openbare ruimte



Pijler 3  
Ketenreis



# Pijler 1: Ruimtelijke ontwikkeling

## Waarom

- Verdichtingsopgave/binnenstedelijke groei, waarbij parkeren vaak de bottleneck is
- Deelmobiliteit kan zorgen voor minder autobezit en –gebruik
- Dit zorgt voor behoud leefbaarheid stad

## Hoe

- **Nota parkeernormen:** specifiek ingaan op de rol van deelmobiliteit
- Ontwikkelaars stellen een **mobiliteitsplan** op. Hoe gaan zij om met deelmobiliteit?
- Dit leidt tot **mobiliteitshubs** bij nieuwe ontwikkelingen



# Mobiliteitsplannen ontwikkelaars

Trapezium



Nieuwe stad



Merwede



## Pijler 2: **openbare ruimte.**

### Waarom

- Verlaging autobezit en –gebruik is een positief effect van deelmobiliteit
- Idealiter zorgt dit voor meer vrije openbare ruimte
- Maar er zijn ook negatieve effecten (Parijs, Lissabon, Amsterdam). Namelijk ‘vervuiling’ van de openbare ruimte



### Hoe

- Bepalen van de stedelijke ambitie: vrijheid, reguleren of stimuleren? In een **plan deelmobiliteit**
- Hieruit volgt welke deelmodaliteit waar de voorkeur geniet: een **afwegingskader**
- Dit mondt uit in het **vergunningenbeleid (APV)**

## Pijler 3: ketenreis.

### Waarom

- Deelmobiliteit maakt de gehele ketenreis aantrekkelijker (succes OV-fiets)
- Vertraging in de ketenreis zit hem vaak in de first- en last-mile
- Op regionaal niveau kan de ketenreis aantrekkelijk gemaakt worden t.o.v. de auto



Deelfiets



Trein



Elektrische  
deelauto

### Hoe

- Wat we willen bereiken en hoe we dat bereiken wordt vastgesteld in een **regionaal lobbyplan**.
  - Bestaande structuren kunnen hiervoor gebruikt worden
- Wederom is er een **afwegingskader** nodig. Waar heeft welke modaliteit de voorkeur.
  - Maar dit keer met regionale afstemming



## 4. Wie en hoe kunnen we faciliteren?



Werkdagmiddag	Parkeerdruk
Centrum	57%
Schilderskwartier	71%
Bloemenkwartier	61%
Bomenkwartier	46%
Honthorst	33%
Staatsliedenkwartier	58%
Valk Boumanlaan	62%
Parkeergarage Castellum	14%
Parkeergarage Defensie-Eiland	6%

# Aanbesteding mobiliteitsdienst

## Mobiliteit geregeld met één app en pas

*Reizen was nog nooit zo gemakkelijk*

Woon jij in Hogekwartier, dan hebben wij goed nieuws voor je. Binnenkort kan je gebruik maken van een nieuwe vorm van mobiliteit in jouw wijk: deelmobiliteit. Zo kan je praktisch overal komen zonder gebruik te maken van je eigen auto. Hoe? Door te reizen met Axxel. Je kunt met Axxel namelijk kiezen uit meerdere vervoersmogelijkheden: een elektrische deelauto, het openbaar vervoer of de OV-fiets. Zo kies je, afhankelijk van jouw bestemming of het weer, het vervoersmiddel dat op dat moment het beste past. Flexibel, gemakkelijk en betaalbaar.



# Hogekwartier lessen uit de praktijk

- Er is vanuit aanbod gedacht, in aantallen deelauto's ingevuld
  - Vijftig parkeerplaatsen minder door 1-3 deelauto's?!
  - Geen goede communicatie bij verhuurders
- 
- Geen regulering in de omgeving



# Marktwerving een antwoord op alles? -> Samenwerking



**AD** ABONNEREN LOGIN

NIEUWS REGIO SPORT SHOW VIDEO FUN PREMIUM

▲ Marieke Hamburg (r) en Anouk Pouwelse bij de Go-Sharing scooters van Jan van Eindhoven.

### Het was al chaos, en dan staan er ineens 30 deelscooters voor de school: 'Dit lijkt een grapje'

Het is al elke dag chaos in de spits bij basisschool De Vijfhoeven in Tilburg, nu het gebied wordt opgeknapt en er dus vrijwel geen parkeerplaatsen zijn. Dinsdagmorgen stond directeur Marieke Hamburg echter helemaal met haar mond vol tanden. De laatste vijf parkeerplaatsen voor haar school stonden vol met tientallen deelscooters, netjes op een rij.

Bart Gotink 08-12-20, 10:36  
Laatste update: 19:58  
Bron: bd

f 11



319 vind-ik-leuks

omroepbrabant Midden op het fietspad, in voetgangersgebieden of zelfs in een winkelkarretje. De groene deelscooters van Go Sharing zie je overal opduiken en parkeren blijkt vaak een probleem. 🛒 Brabant telt nu 700 deelscooters, maar dat worden er meer: "In Eindhoven gaat een tweede partij ook scooters aanbieden."



# Uitdaging.

Hoe bewoners te **verleiden** tot gebruik van deelmobiliteit en af te zien van autobezit?



# 'Ideaal' aanbod deelmobiliteit.

1. Vraaggestuurd
2. Beschikbaarheidsgarantie (op ieder moment)
3. Betaalbaar
4. Divers
5. Groeimodel
6. Toekomstvast



# 'Ideaal' aanbod deelmobiliteit, vervolg.

7. Interoperabiliteit

8. Flexibiliteit

9. Uitvoerbaar

10. Opschaalbaar



# Naast Honing ook Azijn.

## **Regulering in de omgeving?**

Vergunningenbeleid, Tarieven

## **Loopafstand naar je eigen auto?**

Eigen oprit/in de straat of een gebiedsgerichte voorziening op afstand, hoe veel afstand?





# Scenario's.

## **Scenario 1 *marktwerking:***

de gemeente eist van de ontwikkelaar dat deze zelf een passende vorm van deelmobiliteit regelt.

## **Scenario 2 *faciliteren:***

de gemeente eist dat ontwikkelaar zelf deelmobiliteit regelt én dat deze ontsloten wordt via een gemeentebrede Mobility Service Provider (MSP), waarmee alle mobiliteitsdiensten beschikbaar komen via een generieke app.

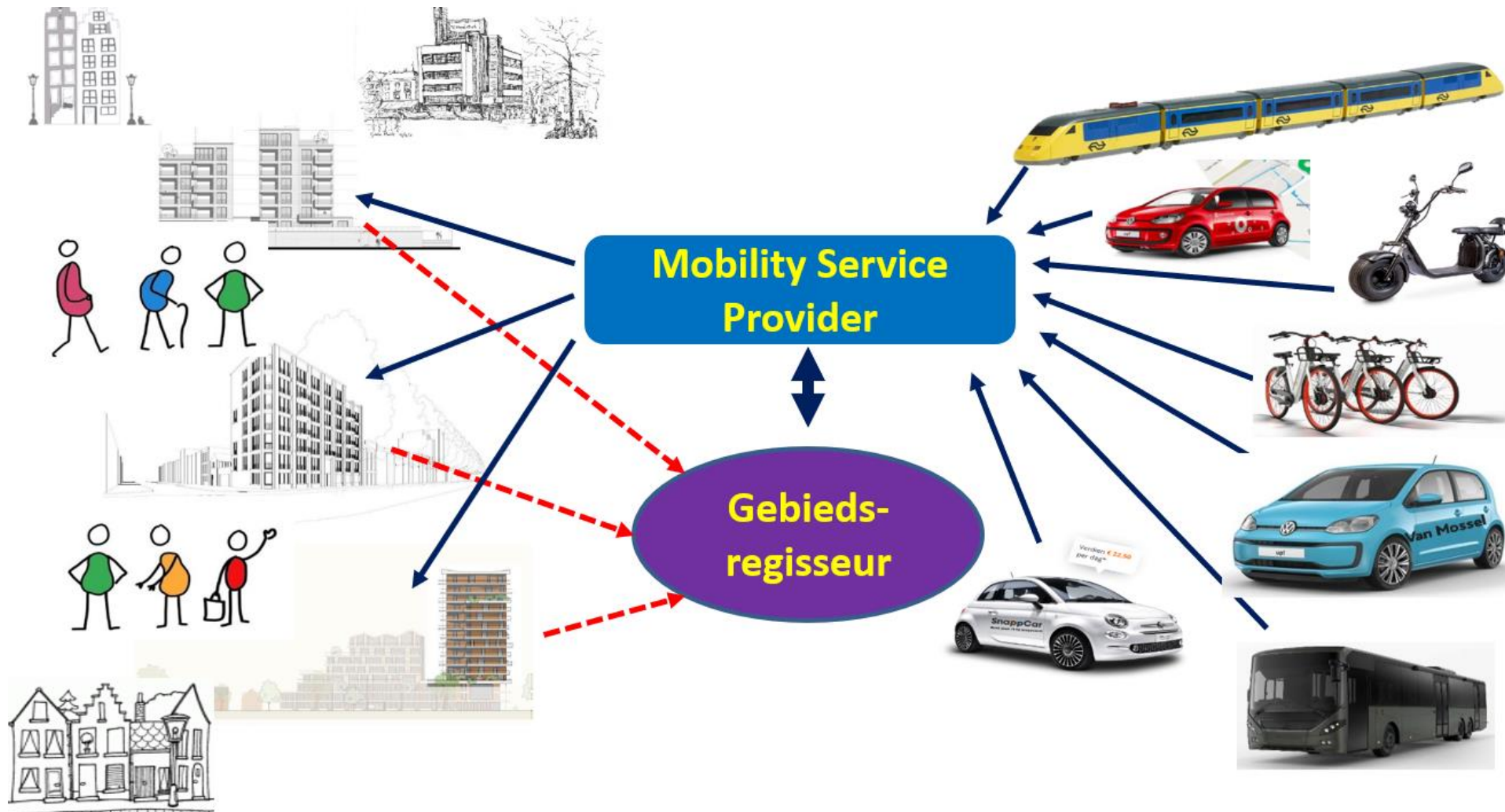
## **Scenario 3 *regisseren:***

de gemeente stelt aanvullende kwaliteitseisen aan het aanbod van deelmobiliteit en eist dat deze ontsloten wordt via een gemeentebrede Mobility Service Provider.

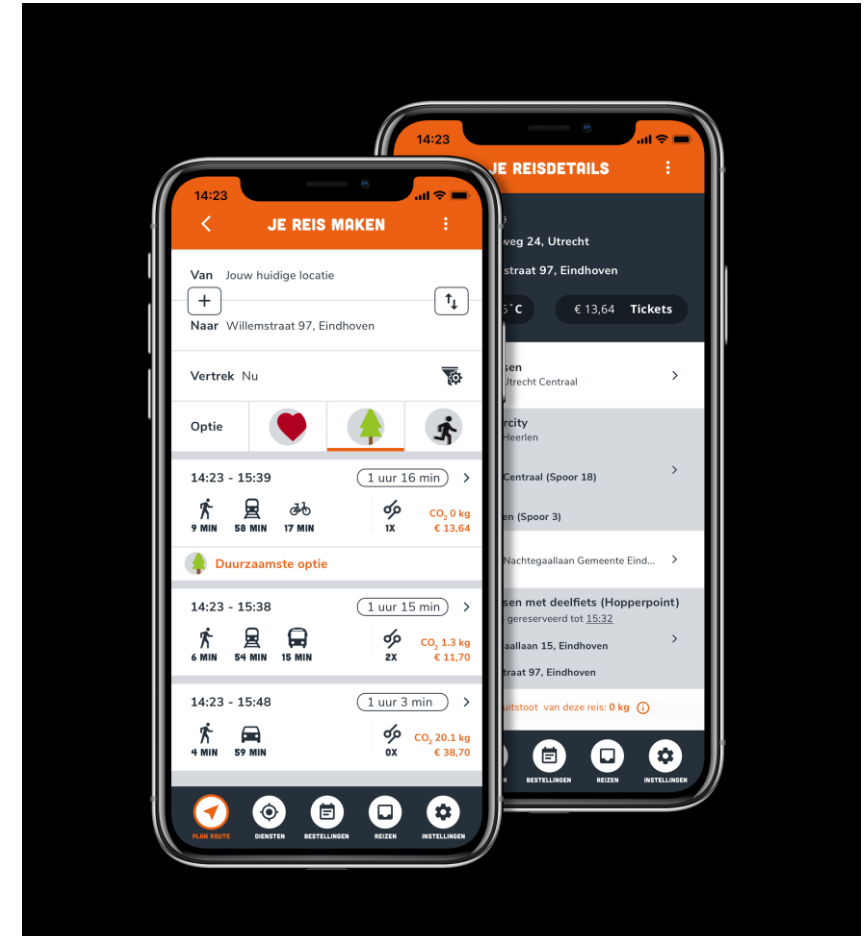
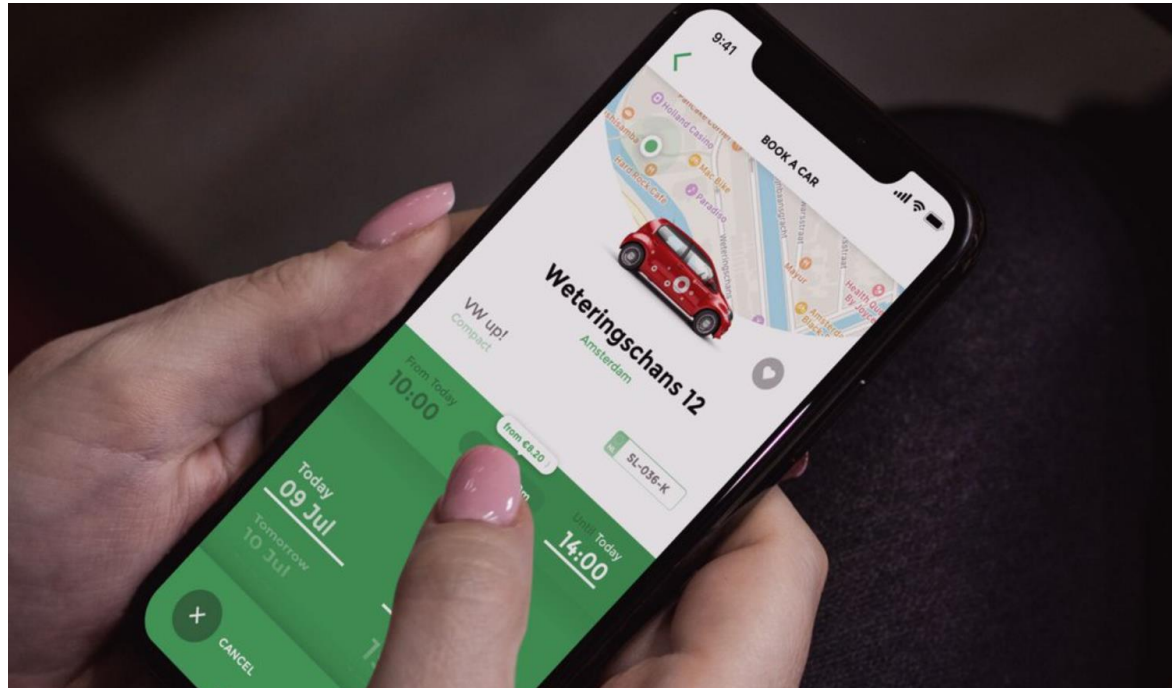
## **Scenario 4 *beheren en exploiteren:***

de gemeente regelt zelf de Mobility Service Provider en zorgt dat er een hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit beschikbaar is voor de hele stad.

# Deelmobiliteit – Gebiedsgericht



# Boeken vanuit één leverancier naar boeken vanuit één app



# 5. Samengevat

Opgave: extra woningen de komende 10 jaar, vooral binnenstedelijk

Uitdaging: Ruimte is daar het meest schaarse goed, dus bovengronds steeds minder plaats voor het parkeren van de eigen auto en ondergronds (te) duur, zeker bij sociale huur.

Enig denkbare oplossing: relatieve vermindering autobezit, zonder afbreuk te doen aan de woonklimaat

Maar: mobiliteit is een essentieel onderdeel van het moderne leven, zeker ook binnenstedelijk

Essentiële vraag voor het kunnen realiseren van de verdichtingsopgave:

Hoe binnenstedelijk voor specifieke doelgroepen mobiliteitsdiensten zodanig aantrekkelijk te maken dat eigen autobezit niet aan de orde is?

Twee belangrijke issues bij de beantwoording van deze vraag: geld en ruimte

- Wie betalen er voor aspecten als beschikbaarheidsgarantie (onrendabele top door piekbelasting)?
- Wie betalen er voor de gebouwde voorziening waar de mobiliteit wordt aangeboden?
- Hoe zorgen we er voor een efficiënt aanbod, zodat het ruimtebeslag minimaal is?

## 5. Advies – Regierol gemeente

- Nu: iedere ontwikkelaar eigen plan deelmobiliteit en geen beleid op deelmobiliteit
- Straks: regie- coördinerende en randvoorwaarde schepende rol gemeente
- Gemeentelijke randvoorwaarden, zoals
  - Beschikbaarheidsgarantie
  - Eenduidige ontsluiting alle deelmobiliteit (één app)
  - Ruimte voor lokale spelers
  - Betaalbaar (inclusiviteit)
  - Duurzaam
  - Aangewezen plaatsen voor de openbare ruimte
- Geen parkeerfonds, maar mobiliteitsfonds

# 5. Advies – Gebiedsgerichte deelmobiliteit

1. Inzet op reductie autobezit bij, nieuwe ontwikkeling én in de directe omgeving
2. Flexibiliteit: niet rechtstreeks schakelen met leverancier van deelmobiliteit, maar via soort van mobiliteitsmakelaar
3. Focus niet op aantal auto's, maar op dienstverlening
4. Maak deelmobiliteit integraal onderdeel van de woonformule
5. Stroomlijn de diverse mobiliteitsplannen => samenvoegen
6. Zie gemeente als gebiedsontwikkelaar
7. Gemeente regisseert mobiliteit en ontwikkelaar/belegger koopt af

