(Deel)mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

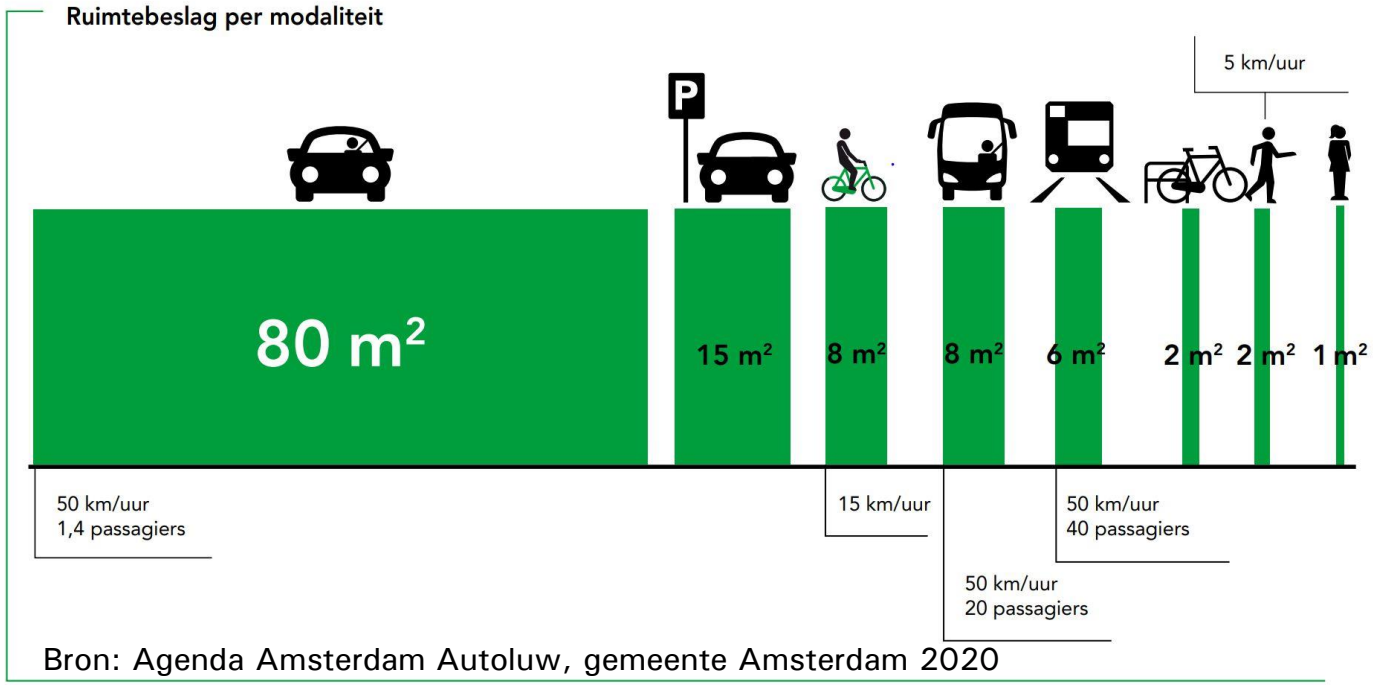
PRESENTATIE CITYDEAL ELEKTRISCHE DEELMOBILITEIT 31 AUGUSTUS 2021

bpd
bouwfonds property development

Mobiliteit en gebiedsontwikkeling

- **Woningnood en grote ruimtedruk op steden**: 50% openbare ruimte is parkeren en wegen
- Mobiliteit is belangrijk voor **haalbare, duurzame en betaalbare** gebiedsontwikkeling
- Vertrekpunt zijn **onze bewoners en andere gebruikers** met hun verhuizing als kans voor gedragsverandering
- **Aantrekkelijke woon- en leefomgeving** (**autoluw** verblijfsgebied) en nabij alle voorzieningen (**10 of 15-minutenstad**)

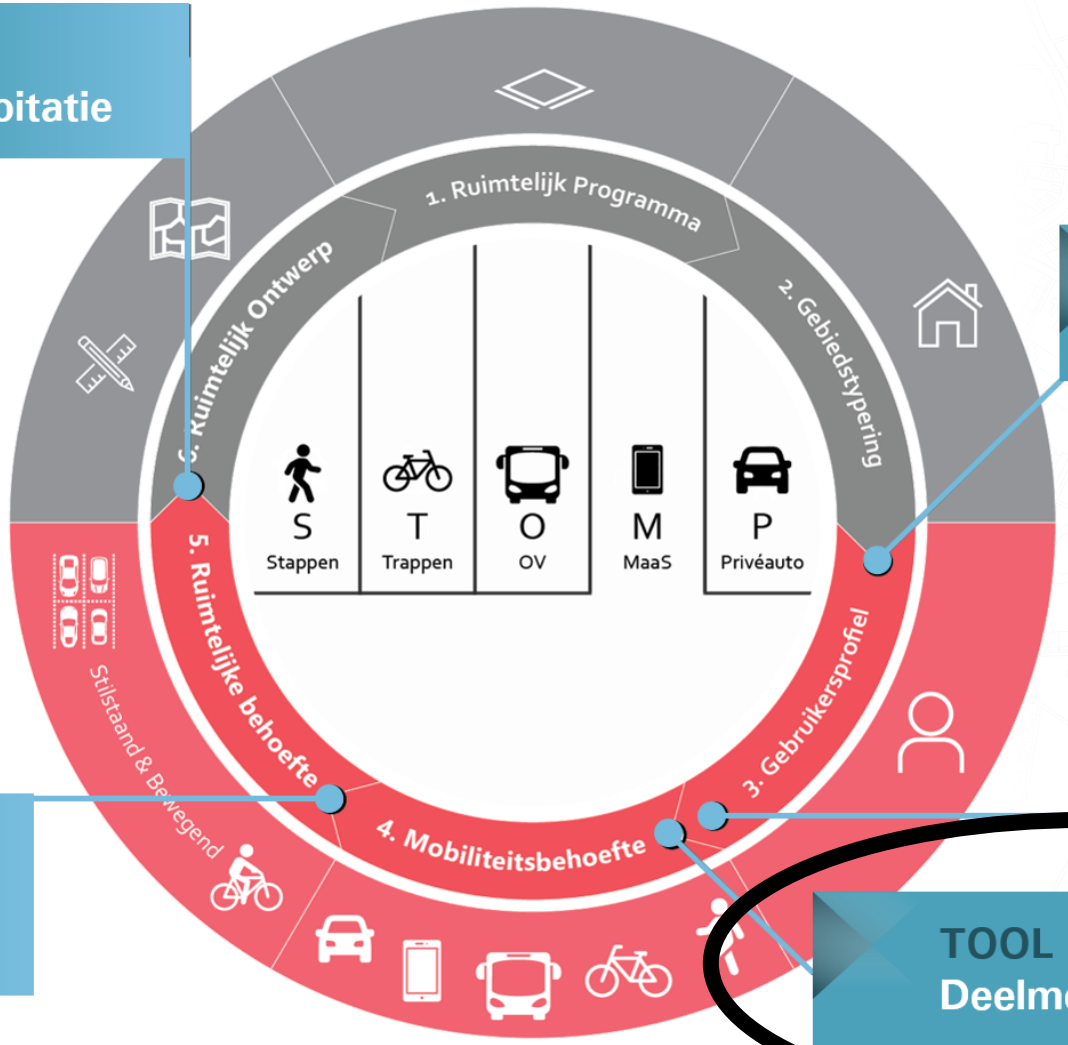
Ruimtebeslag bepaalt volgorde van modaliteit



Bron: Agenda Amsterdam Autoluw, gemeente Amsterdam 2020

Een leidraad met concrete tools voor tenders en projecten

TOOL 5
Parkeerexploitatie



TOOL 1
Mobiliteitskaart

TOOL 2
Autobezit

TOOL 3
Deelmobiliteit

TOOL 4
Parkeerbalans en verkeersgeneratie

Leidraad als clickable PDF

Inhoudsopgave

Klik op de vraag om meteen naar deze pagina te navigeren.

1. Introductie
- 1.1 Waarom hebben we bij BPD een Toolbox Mobiliteit & Gebiedsontwikkeling nodig?
- 1.2 Waar kan ik de Toolbox Mobiliteit & Gebiedsontwikkeling voor gebruiken?
- 1.3 Welke informatie vind ik in deze Toolbox, en waar?

2. Mobiliteit en gebiedsontwikkeling
- 2.1 Wat is duurzame gebiedsontwikkeling?
- 2.2 Wat is duurzame mobiliteit?
- 2.3 Waarom zijn duurzame gebiedsontwikkeling en duurzame mobiliteit belangrijk?
- 2.4 Hoe hangen mobiliteit en ruimte samen met gebruikers?
- 2.5 Wat zijn de belangrijkste mobiliteitstrends voor BPD?

3. Samenwerking met de gemeente
- 3.1 Met welke actoren binnen de gemeente krijg ik te maken?
- 3.2 Welke informatie heb ik nodig van de gemeente?

4. STOMP als ordeningsprincipe
- 4.1 Wat is STOMP?
- 4.2 Wat betekent STOMP voor mijn gebiedsontwikkeling?
- 4.3 Wie gaat er eigenlijk over openbaar vervoer?

5. MaaS en deelmobiliteit
- 5.1 Hoe kan ik het autobezit, het autogebruik en / of het aantal benodigde autoparkeerplaatsen in mijn gebied naar beneden brengen?
- 5.2 Wat is MaaS, en is het hetzelfde als deelmobiliteit?
- 5.3 Wat kunnen MaaS en deelmobiliteit voor mijn gebiedsontwikkeling betekenen?
- 5.4 Wat zijn kansrijke doelgroepen voor deelmobiliteit?
- 5.5 Wat zijn mobiliteitshubs?
- 5.6 Wat voor soorten mobiliteitshubs bestaan er?
- 5.7 Wanneer is een mobiliteitshub kansrijk voor mijn gebiedsontwikkeling?
- 5.8 Wie zijn potentiele aanbieders van deelmobiliteit?
- 5.9 Hoe ga ik om met de verdeling van schaarse parkeerplekken?

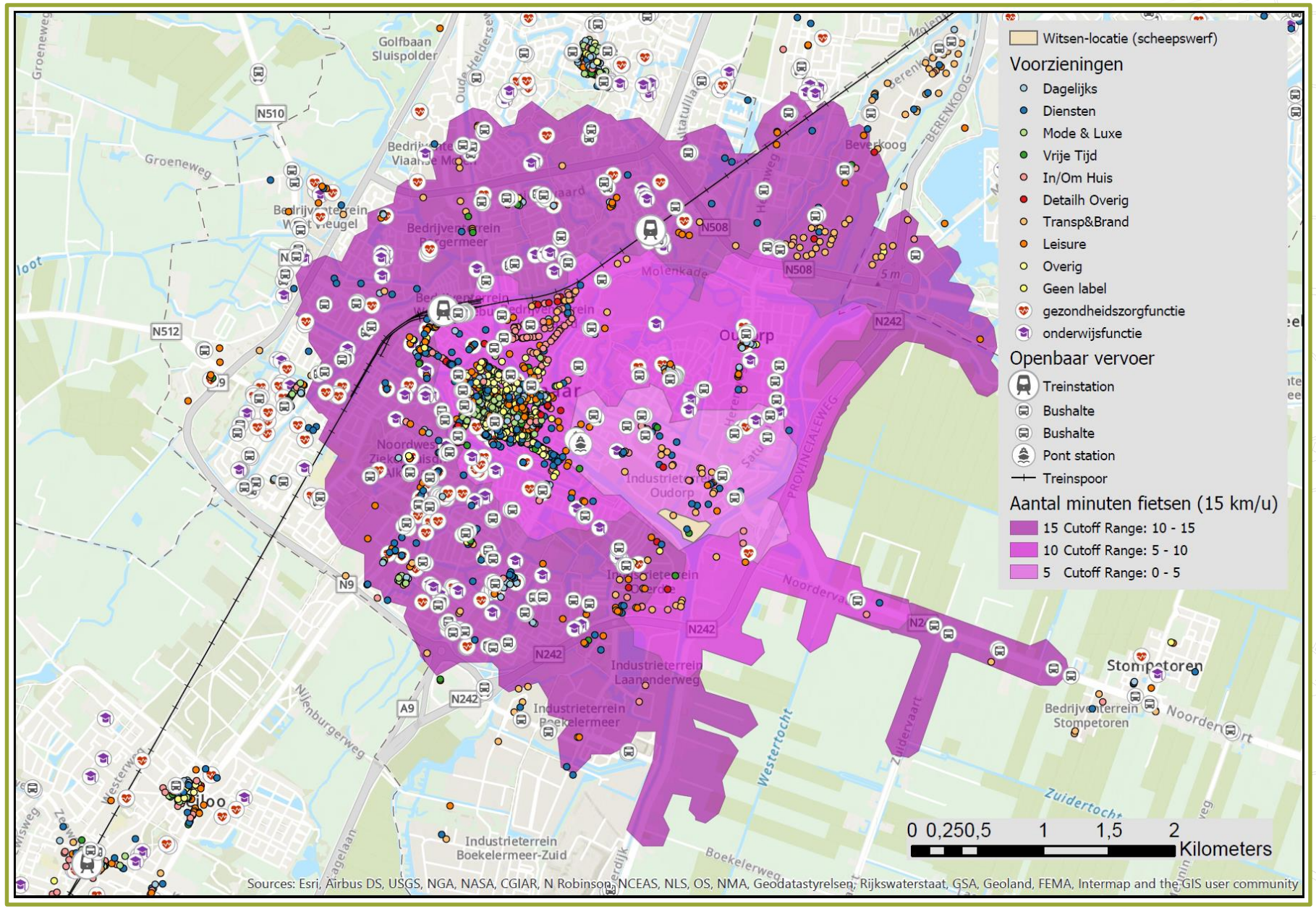
6. Organisatie en bekostiging van mobiliteit
- 6.1 Hoe slaat mobiliteit neer in een goed ontwerp?
- 6.2 Zijn parkeervoorzieningen echt zo bepalend in de kosten van mobiliteit?
- 6.3 Hoe werk ik in een gebiedsontwikkeling samen met deelmobiliteitsaanbieders?
- 6.4 Wat gebeurt er als er meerdere ontwikkelaars betrokken zijn bij de gebiedsontwikkeling en het deelmobiliteitsconcept?
- 6.5 Stuur ik de deelmobiliteitsaanbieder zelf aan?
- 6.6 Welke kosten heeft een deelmobiliteitsaanbieder, en hoe worden die gedekt?
- 6.7 Wat is een gebiedsorganisatie?

7. Zes stappen om mobiliteit en gebiedsontwikkeling te integreren
- 7.1 Wat doe ik in stap 1 (Ruimtelijk Programma)?
- 7.2 Wat doe ik in stap 2 (Gebiedstypering)?
- 7.3 Wat doe ik in stap 3 (Gebruikersprofiel)?
- 7.4 Wat doe ik in stap 4 (Mobiliteitsbehoefte)?
- 7.5 Wat doe ik in stap 5 (Ruimtelijke behoefte)?
- 7.6 Wat doe ik in stap 6 (Ruimtelijk ontwerp)?

8. Tools
- 8.1 Hoe werkt tool 1: Mobiliteitskwaliteit en nabijheid voorzieningen?
- 8.2 Hoe werkt tool 2: Autobezit BPD?
- 8.3 Hoe werkt tool 3: Potentie Deelmobiliteit Whize-doelgroepen?
- 8.4 Hoe werken tools 4 en 5: Rekenmodel Mobiliteit en Parkeerexploitatie?
  - 8.4.1 Toepassing Tool 4: Rekenmodel Mobiliteit
  - 8.4.2 Toepassing Tool 5: Rekenmodel Parkeerexploitatie
- 8.5 Hoe werkt de mobiliteitscorrectie in het praktijkvoorbeeld Campinaterrein?
- 8.6 Hoe werkt een afweging tot grond aankoop (case Meeuwenlaan)?

9. VERDIEPING
- 9.1 Trends in mobiliteit

Tool 1 Mobiliteitskaarten projectlocatie
(Deel)mobiliteit is locatie, locatie, locatie: autoafhankelijk en 10-minutenstad



Tool 2 Autobezit als vertrekpunt voor realistische en flexibele parkeernormen
Hoogte van parkeernormen bepalend voor deelmobiliteit(scorrectie)

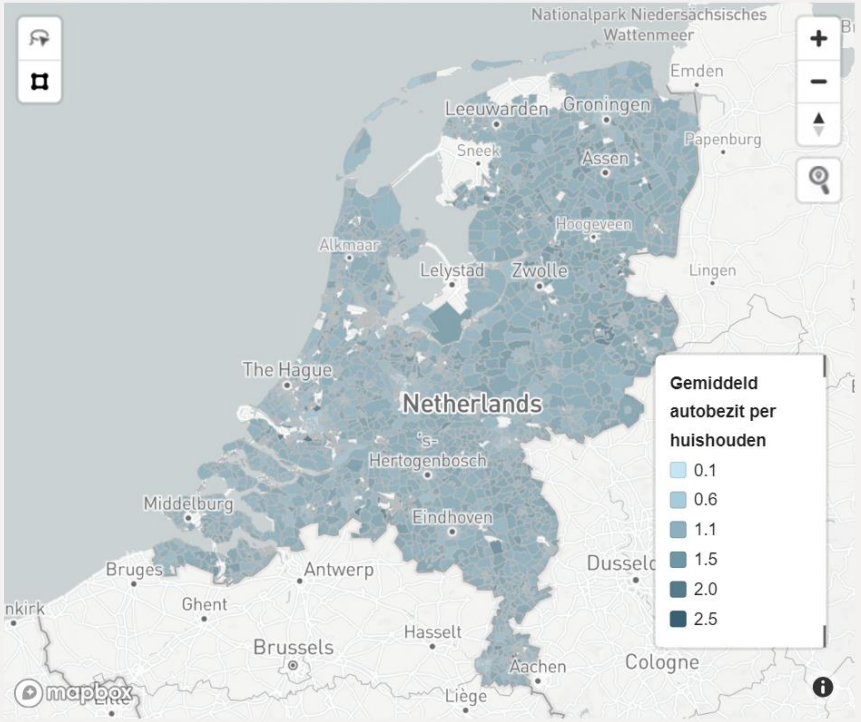
Autobezit dashboard bpd

Gemeente: Alle

Minimale aantal huishoudens: 1

Schaalniveau kaart: Wijk Buurt

Het gemiddelde aantal auto's per huishouden op wijkniveau (bron: CBS)



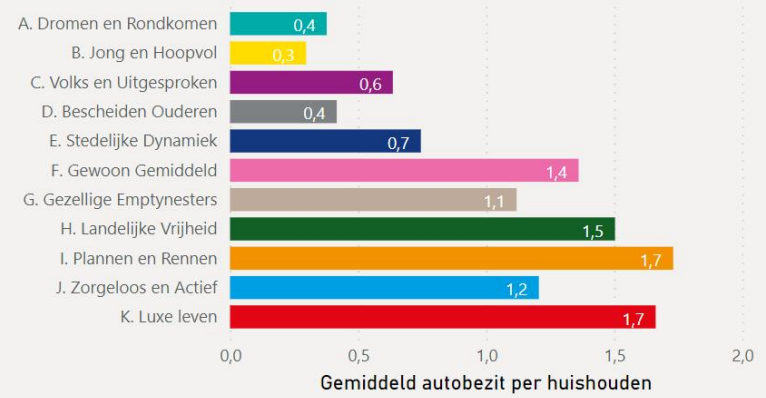
1,0

Het gemiddelde autobezit per huishouden in Nederland

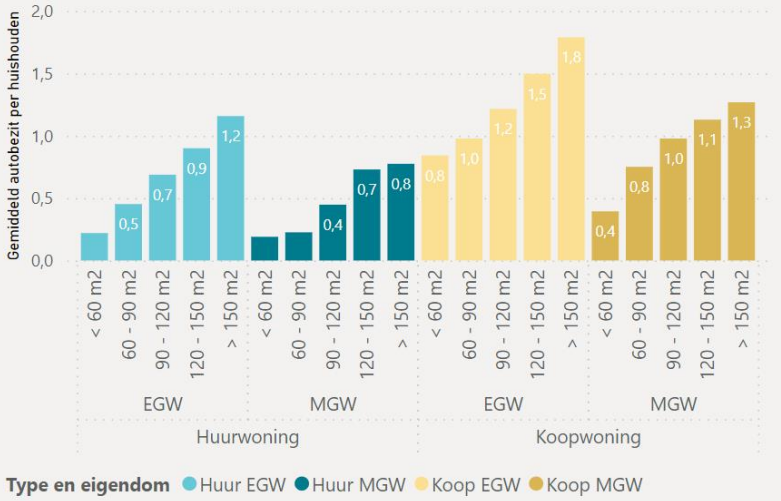
13%

Aandeel lease

Gemiddeld aantal auto's per whize segment (bron: Whooz, gecorrigeerd o.b.v. CBS)



Gemiddeld aantal auto's per eigendom, woningtype en oppervlakte (GBO) in m2 (bron: Whooz, gecorrigeerd o.b.v. CBS)



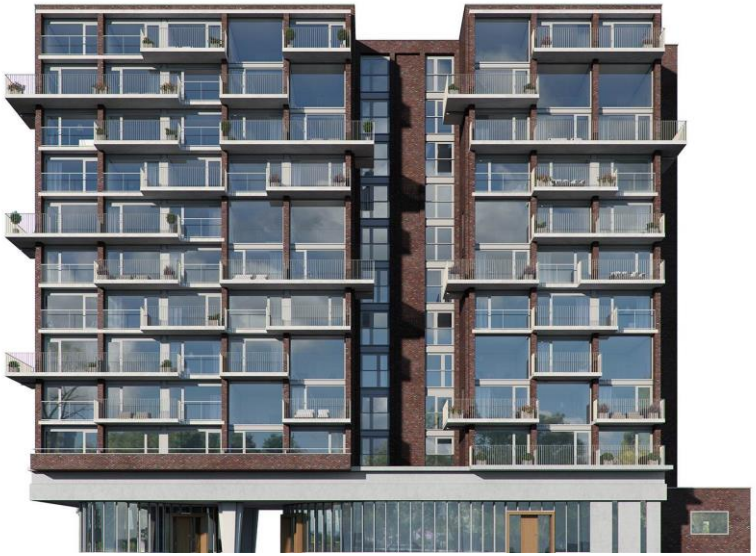
Tool 3
Deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen: hulpmiddelen

- Succesfactoren deelmobiliteit: locatie, dichtheid, functiemenging, parkeerbeleid enz.
- Kansrijke doelgroepen deelmobiliteit: incidentele autogebruiker, vervanging eerste of tweede auto
- Overzicht deelmobiliteitsaanbieders
- Wat is een goede (buurt)hub?: bij voorkeur openbaar en op maaiveld
- Organisatie deelmobiliteit en parkeren in gebiedsontwikkeling: regisseur, exploitant, eigenaar

Succesfactoren (deel)mobiliteitshubs Bron: informatie (deel)mobiliteitsaanbieders bewerking BPD	Score Locatie
1. Grote steden vanaf 125.000-175.000 inwoners	+/-
2. Ligging nabij knooppunt/NS-station	+/-
3. Gemengd gebied met andere functies in omgeving	+/-
4. Lage parkeernorm < 1 parkeerplaats per woning	+/-
5. Hoge (woning)dichtheid vanaf 70 woningen per ha. en gebouwde parkeeroplossing	+/-
6. Gereguleerd parkeren (vergunning of betaald) in de omgeving van de locatie	+/-
7. Projectomvang vanaf 100 woningen	+/-
8. Openbare Hub voor zowel project (kopers/huurders) als buurt (omwonenden)	+/-
9. Ruimte voor Hub/parkeerplaatsen op maaiveld	+/-
10. Serieuze interesse van Hub-exploitant(en)	+/-
11. De juiste doelgroep (zie Tool 3: potentie deelmobiliteit Whize-doelgroepen)	+/-
12. Afgestemd aanbod deelvervoersmiddelen op locatie en doelgroep	+/-
13. Gevarieerd en flexibel aanbod deelvervoer	+/-
14. Voldoende garantie beschikbaarheid deelvervoer	+/-
15. Goede communicatie met bewoners	+/-
Totaalscore van 0 (kansarm) tot 15 (kansrijk)	**Circa**

Stand van zaken deelmobiliteit: 5 projecten in samenwerking gerealiseerd en circa 10 projecten in aanbouw

Zwolle HSK20



Tilburg Piushaven Stadskade

Leidschendam Molenpad

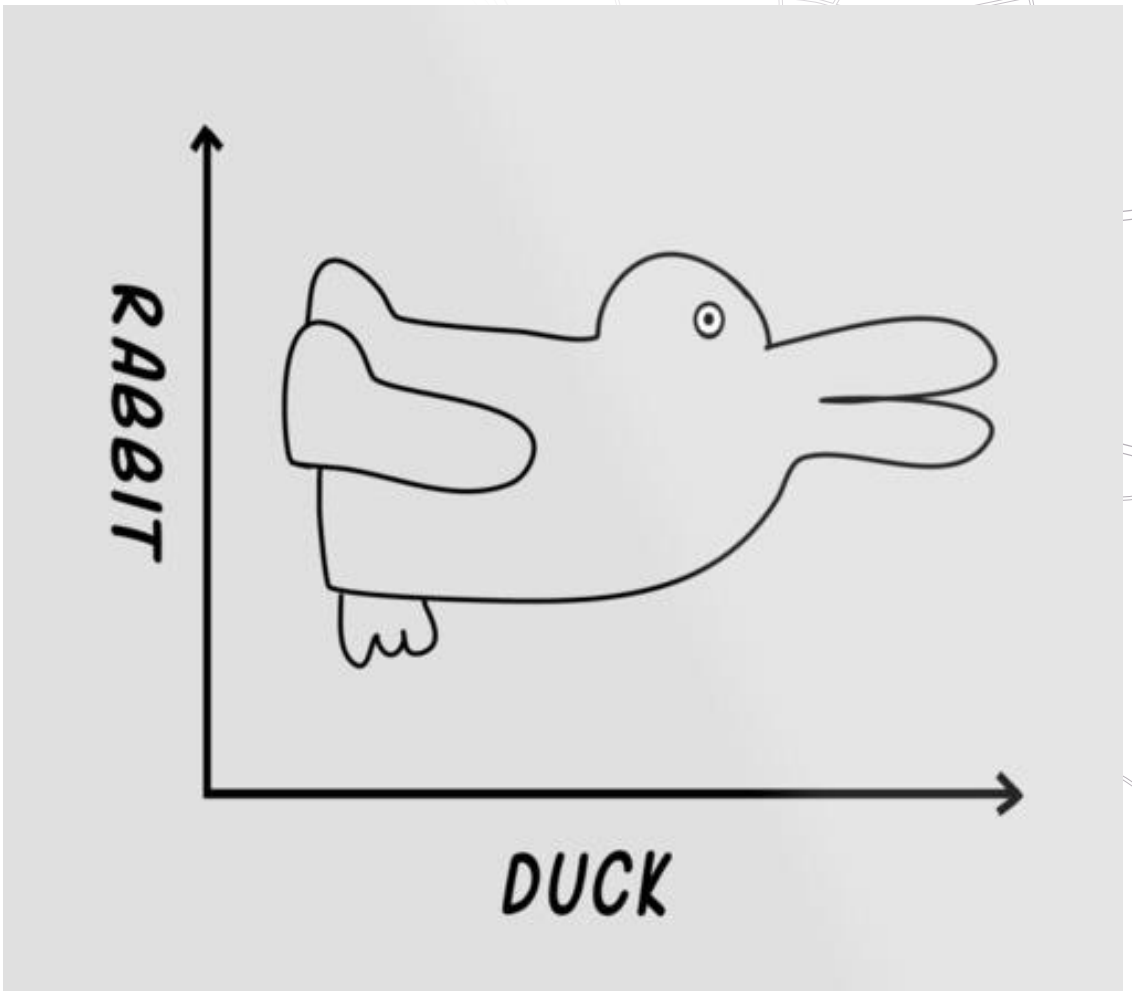
Tilburg Zuiderpark

Den Bosch Haverleij

Stand van zaken: circa 10 projecten met deelmobiliteit in aanbouw

Wat is nodig voor het succesvol realiseren van deelmobiliteit?

- Omdenken en doen
- Parkeerregulering
- Realistische en flexibele parkeernormen
- Aanpak deelmobiliteit/MaaS voor hele gemeente/regio
- Goed aanbod deelmobiliteit: gericht op doelgroep, woningen en locatie, multimodaal, tijdig gereed en met sluitende business case
- ....



Voor meer informatie: Stijn Boogerd, 06 20 39 81 79, s.boogerd@bpd.nl

bpd
bouwfonds property development

Onderdeel van Rabobank