

Call for Paper Nationaal Verkeerskundecongres 2023

Mobiliteitsprogramma's van Eisen " Borgen van duurzame mobiliteit aan de voorkant"

Onderdeel: Praktijkkennis

Presentatie 30 minuten door MRA - platform Smart Mobility in samenwerking met de gemeente Purmerend en de Vervoerregio Amsterdam

Samenvatting

Het MRA-platform Smart Mobility is een kennis- en ontwikkelingsplatform voor de regio MRA en opgericht om smart mobility oplossingen die bijdragen aan de duurzame mobiliteitstransitie verder te brengen. Zie ook www.smartmobilitymra.nl

Tijdens het Nationaal Verkeerskundig Congres, presenteren wij graag de door ons ontwikkelde aanpak voor de Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE). Een product waarin de integrale ambities, eisen en wensen rondom (slimme) mobiliteit voor een gebied zijn vastgesteld. Sinds het ontwikkelen van de methodiek, afkomstig uit de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility (2019), zijn er door gemeenten uit de regio 9 MPvE's opgesteld voor grote gebiedsontwikkelingen. Dit gebeurde op initiatief van de gemeenten en in nauwe samenwerking met de Vervoerregio, het MRA-platform Smart Mobility, de Provincie Noord - Holland, ontwikkelaars, grondeigenaren en andere stakeholders.

Samen met de Vervoerregio en de gemeente Purmerend lichten we tijdens de sessie graag de volgende punten toe:

- Het doel en proces achter het opstellen van een MPvE;
- De inzichten vanuit de monitor MPvE die begin 2023 is uitgevoerd;
- Het MPvE Waterlandkwartier, Purmerend.

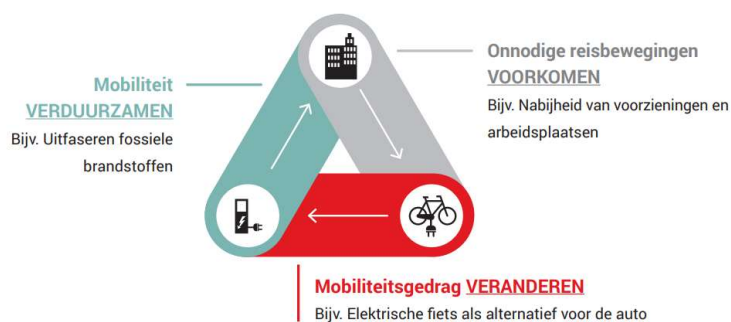
Aanleiding

De grote woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) legt in toenemende mate druk op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Gemeenten en ontwikkelaars kiezen er vaker voor om gebieden te ontwikkelen waar de (fossiele) auto een kleinere rol speelt, door in te zetten op schone en slimme mobiliteitsconcepten in nieuwe wijken. Vanuit het MRA-platform Smart Mobility dragen wij bij aan die mobiliteitstransitie. Nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals mobiliteitshubs en deelvervoer, hebben een andere ruimtelijke impact en vragen om nieuwe samenwerkingen. Daarom is het belangrijk om hier vroeg in het proces van de gebiedsontwikkeling over na te denken. Wij bieden hier handvatten voor. Eén zo'n handvat is het ontwikkelde proces voor een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Een MPvE borgt namelijk aan de voorkant van gebiedsontwikkelingsprocessen duurzame mobiliteit.

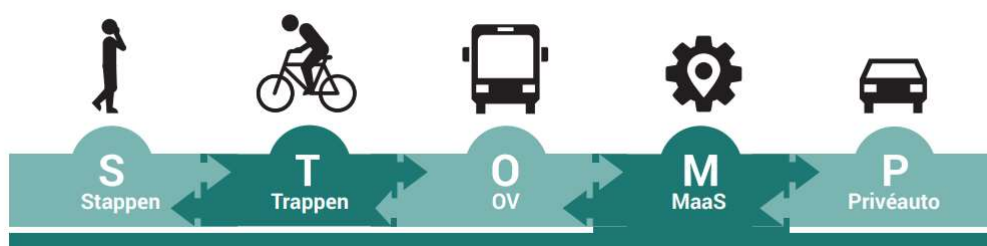
Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility & Mobiliteitsprogramma van Eisen
 Vanuit het MRA-platform Smart Mobility is de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility opgesteld, waar het concept van een MPvE een belangrijk onderdeel is. De leidraad is een praktische handreiking voor het concretiseren van nieuwe mobiliteitsconcepten in gebiedsontwikkelingen. Zo wordt de mobiliteitstransitie benut om slim gebruik te maken van de schaarse ruimte binnen de MRA en te werken aan toekomstbestendige, bereikbare en leefbare gebieden. De leidraad is primair gericht op projectmanagers en mobiliteitsadviseurs van gemeenten, maar biedt ook waardevolle inzichten voor de vastgoedpartijen en mobiliteitsaanbieders waar ze mee samenwerken in de gebiedsontwikkelingen.

De leidraad gaat uit van de volgende ordeningsprincipes die terugkomen in het MpvE. De eerste is Trias Mobilica als strategie voor duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkeling. De Trias Mobilica is een strategie die helpt bij het borgen van mobiliteit in een gebiedsontwikkeling en bestaat uit drie stappen:

- Voorkomen van onnodige reisbewegingen;
- Veranderen van mobiliteitsgedrag;
- Verduurzamen van mobiliteit.



De andere ordeningsprincipe betreft STOMP. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service en particuliere auto. STOMP helpt bij het prioriteren van de verschillende modaliteiten in een gebied en past daarmee goed bij de tweede stap van de Trias Mobilica.



CROW hanteert de volgende definitie voor STOMP: Verplaatsingen kunnen worden onderverdeeld in: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Particuliere auto. De mens staat hierbij centraal. Door functiemenging en nabijheid waar mogelijk toe te passen ontstaan beloopbare gebieden (S). Samen met fietsen (T) hebben deze soort verplaatsingen op wat kortere afstanden de voorkeur, omdat het gezonde en schone verplaatsingen betreffen. Voor langere afstanden bieden de (elektrische) fiets en OV uitkomst als schone en ruimte efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. Met MaaS kan eenvoudig multimodaal worden gereisd waarbij vervoermiddelen in privé bezit, deelmobiliteit en ov aan elkaar wordt gekoppeld in één reis. Zo heeft MaaS invloed op alle verplaatsingen via S, T, O en P (zie figuur). De privéauto geldt als sluitstuk. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen plek mag zijn voor auto's. Zo zal bijvoorbeeld in landelijke gebieden een grotere rol blijven voor de privé auto dan in stedelijke gebieden

Mobiliteitsprogramma van Eisen

In een MPvE staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Het MPvE gaat dus over meer onderwerpen dan alleen smart mobility, het gaat integraal in op alle mobiliteitsaspecten. Dit is noodzakelijk omdat de inzet van smart mobility oplossingen het totale mobiliteitsgebruik in het gebied beïnvloedt. De uitgangspunten worden in een MPvE zoveel mogelijk uitgewerkt in concrete en SMART geformuleerde eisen en wensen die gelden voor de ontwikkelaars in het gebied. Daarnaast kan sprake zijn van randvoorwaarden die door de gemeente zelf moeten worden ingevuld. Een MPvE zorgt voor mobiliteitseisen die worden meegenomen in Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE's).

Waarom is een MPvE noodzakelijk?

Het MPvE zorgt ervoor dat mobiliteit integraal in de gebiedsontwikkeling is meegenomen en dat de kansen voor de toepassing van smart mobility zijn verkend. Het vormt een helder uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en werkt als een kader voor het stedenbouwkundig plan en vastgoedontwikkelingen in het gebied. Het proces om te komen tot een MPvE zorgt ervoor dat gemeente, andere overheden en marktpartijen tijdig met elkaar het gesprek voeren over de mobiliteit in het gebied. Daarnaast kunnen de resultaten inspirerend werken voor de herziening van gemeentelijk beleid en voor de aanpak van andere gebiedsontwikkelingen.

Toepassing

Sinds de eerste pilots in 2020 zijn er voor negen grote gebiedsontwikkelingen in de regio MPvE's opgesteld in samenwerking met het platform. Daarnaast pakken sommige gemeenten het product nu zelfstandig op. In Zaanstad is het opstellen van een MPvE zelfs een standaard processtap binnen het gebiedsontwikkelingsproces geworden. Ook buiten de MRA-regio wordt het product toegepast en zien we vergelijkbare initiatieven in andere

regio's van het land. We kunnen hiermee stellen dat het MPvE een succesvol concept is, ontwikkeld en aangejaagd door het MRA-platform.

Ontwikkeling	Programma - aantal woningen	Type ontwikkeling
Meneba - Zaanstad 2020	662	Herontwikkeling industriegebied
Hortuswijk - Almere 2020	660-1.400	Uitbreiding - transformatieve Floriadeterrein
Legmeer - Amstelveen 2021	3.500	Herontwikkeling bedrijventerrein
Sloterdijk 1 Zuid - Amsterdam 2021 (Ontwikkelvisie blokhub)	4.700	Inbreiding - herontwikkeling werkgebied
Cruquius - Haarlemmermeer 2022	2.500-5.000	Uitbreiding
Nieuw-Vennep Haarlemmermeer 2022	3.000-4.000	Uitbreiding
Waterlandkwartier - Purmerend 2022	1.800	Inbreiding - herontwikkeling woon/werkgebied
Zaanstad-Noord (oplevering mei 2023)	1.100	Inbreiding - kleine ontwikkellocaties in bestaand gebied
Zaanstad- Centrum-Oost (oplevering mei 2023)	800	Inbreiding/herontwikkeling

Overzicht van de 9 MPvE's die in samenwerking met het MRA-platform Smart Mobility zijn opgesteld.

MpvE Waterlandkwartier gemeente Purmerend

Eind 2022 is het MPvE voor het Waterlandkwartier in Purmerend opgeleverd, welke in 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het Waterlandkwartier is een centraal gelegen en bestaand gebied, waar nog ruimte is voor 1.800 nieuwe woningen. Deze woningen moeten op een leefbare en duurzame wijze worden ingepast. Tegelijkertijd zorgt de ontwikkeling voor uitdagingen rondom bereikbaarheid.

Purmerend is van oudsher een VINEX-locatie, die steeds meer is opgeschoven richting de weilanden. Nu wordt er ingezet op binnenstedelijk bouwen. Waterlandkwartier in Gemeente Purmerend moet een leefbare plek worden met ruimte voor groen, speelpleinen en recreatie en waarin de auto geen prominente plek meer heeft. Zo'n soort toekomstvisie wordt uitgebreid omschreven in een masterplan en kwaliteitsplan. Om

ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met een aanpak voor slimme, schone mobiliteit met oplossingen die goed aansluiten op deze gebiedsplannen, is het belangrijk om een MPvE op te stellen.

Het MPvE gaat uit van een mobiliteitstransitie die zich tussen nu en 2040 zal voordoen. Toekomstige bewoners van het Waterlandkwartier hebben niet meer standaard een auto voor de deur, maar doen veel te voet of met de fiets. Voor grotere afstanden maken ze gebruik van OV en deelmobiliteit. Op het Beatrixplein – waar je nu nog gratis kunt parkeren – zijn plannen voor een de ontwikkeling van de eerste mobiliteitshub

Om te komen tot het MPvE is vroegtijdig het gesprek aangegaan met de ontwikkelaar, de provincie, de Vervoerregio en andere stakeholders. Het MPvE is gezamenlijk met de GREX vastgesteld door de raad en de eisen en wensen worden meegenomen in de stedenbouwkundige kaders voor de verschillende deelgebieden.

Voorbeeld van de eisen en wensen, zoals opgenomen in het MPvE:

Fietsen



Ambitie

De fiets is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van de stad. Directe, aantrekkelijke en sociaal veilige fietsroutes verbinden Waterlandkwartier met de rest van de stad én met de regio.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
F1	Een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk in het Waterlandkwartier verbindt woningen, OV-haltes, voorzieningen en het stationsgebied, met goede oriëntatie en brede, vrijliggende en (sociaal) veilige fietspaden.	R: Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdnet, met een omrijdfactor van maximaal 1,4 gerekend vanaf de voordeur. R: De fietsaansluiting Purmerweg-Waterlandlaan wordt verbeterd en een fietspad langs het spoor tussen het station en Waterlandlaan/Purmerweg (oostzijde) wordt aangelegd. W: Maximaal 500 meter omreistijd voor fietsers als gevolg van 'missing links' bij barrières als spoor/waterwegen.
F2	Waterlandkwartier is met comfortabele, duidelijke en directe fietsroute verbonden met de regionale snelfietsroutes, de binnenstad, het Dijklander Ziekenhuis en het Leeghwaterpark.	R: Fietsstructuren vanuit de gehele stad komen samen in het Waterlandkwartier. Missende schakels worden toegevoegd aan het fietsnetwerk. W: Alle doorgaande fietsroutes zijn bij voorkeur vrijliggend of ingericht als fietsstraat.
F3	Vrijliggende fietspaden voldoen aan de eisen van de Ontwerpwijzer fietsverkeer van CROW. De minimale breedte van een tweekerichtingsfietspad op een hoofdroute is 4 meter. De minimale breedte voor overige fietsverbindingen is 3,5 meter.	R: Voetgangers- en fietstunnels zijn sociaalveilig ingericht. Dit betekent op korte termijn een kwalitatieve verbetering van de spoortunnel op de Waterlandlaan/Purmersteenweg.
F4	Voldoende opstelruimte voor fietsers op kruispunten met verkeerslichten op de routes van/naar Waterlandkwartier.	
F5	Inpandige fietsenstallingen in nieuwbouwblokken voldoen aan de eisen en normeringen van de Purmerendse bouwbrief.	R: Van de fietsparkeerplaatsen moet minstens 20% geschikt zijn voor speciale fietsen (e-bikes, cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooter) en voorzien van laadplekken.
F6	Beperkte ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte om te zorgen voor verblijfskwaliteit en groenvoorzieningen.	R: Fietsparkeren op straat is alleen toegestaan voor kortparkeren van bezoekers van woningen of voorzieningen, op daarvoor ingerichte locaties (parkeervakken verspreid over de wijk). W: Fietsenstallingen bij publieke voorzieningen en OV-haltes zijn bij voorkeur inpandig.
F7	Fietsenstallingen bij publieke voorzieningen, station Purmerend Centrum en OV-haltes zijn direct bereikbaar vanaf het fietspad, liggen op loopafstand en voorzien van voldoende stallingscapaciteit voor verschillende typen fietsen (stadfiets, e-bike, scooter) om te voldoen aan de toekomstige vraag.	
F8	Bij station Purmerend Centrum is een grote inpandige fietsenstalling aanwezig	

Monitor MpvE

Het MRA -platform heeft het afgelopen jaar de reeds uitgevoerde MPvE's onder de loep genomen middels een monitor. Hierbinnen is nadrukkelijk gekeken hoe de uitgangspunten van de MPvE's zijn meegenomen in het verdere planproces en zijn ontvangen bij verschillende stakeholders. Dragen de MPvE's bij aan het beoogde doel? Onderzoeksvragen die zijn gesteld:

- Zijn de geformuleerde eisen en wensen opgenomen in het uiteindelijke Stedenbouwkundig Programma van Eisen?

- Wat is de uiteindelijke status van het document?
- Hoe heeft de samenwerking tussen verschillende stakeholders het gebiedsontwikkelingsproces bevorderd? Waar staat het gebiedsontwikkelingsproces nu?
- Zijn er mogelijkheden om het proces om te komen tot een MPvE te versimpelen of te standaardiseren?

De monitor moet ook zorgen voor duidelijke kaders voor de gemeenten, provincies en vervoerregio om MPvE's goed te borgen in beleidsstructuren en subsidiestromen.

Voor de monitor zijn de MPvE's en evaluatienota's geanalyseerd en gesprekken gevoerd met de bij de MPvE's betrokken mobiliteitsexperts, projectmanagers gebiedsontwikkeling en betrokken stakeholders vanuit de provincie en de Vervoerregio. In Juni 2023 zullen de resultaten van de monitor gepubliceerd worden in een compact rapport.

Inzichten en resultaten

De belangrijkste inzichten en resultaten hierbij op hoofdlijnen:

- *Het proces van het MPvE wordt vrijwel altijd als erg waardevol ervaren, met name het vroegtijdig in gesprek gaan over mobiliteit met de verschillende stakeholders is van grote meerwaarde;*
- *Het product MPvE heeft een sterk structurerende werking binnen de verschillende projectteams;*
- *MPvE's worden nog steeds te vaak opgesteld op het moment dat er al teveel stedenbouwkundige kaders vastliggen, waardoor het lastig is om ambities te verhogen;*
- *De context van de gebiedsontwikkelingen waarvoor MPvE's zijn opgesteld lopen erg uiteen. Hierdoor is het lastig om de verschillende MPvE's met elkaar te vergelijken. Tegelijkertijd geeft dit het belang aan van een zorgvuldig doorlopen proces waarbij de context van de gebiedsontwikkeling centraal staat in het opstellen van het MPvE;*
- *MPvE's worden niet altijd vastgesteld door raad of college;*
- *De beperkte mate van flexibiliteit in een MPvE is een issue. Hoe bouw je flexibiliteit in binnen een MPvE op het moment dat bepalende randvoorwaarden nog niet duidelijk zijn (HOV, ontsluiting rijkswegen, vastgoedontwikkelingen);*
- *Het doorvertalen van de uitgangspunten van het MPvE in een mobiliteitsconcept is van belang om ervoor te zorgen dat de uitgangspunten ook bij de ontwikkelaars scherp op het netvlies blijven staan en geborgd worden in het verdere planproces;*
- *Een aantal gebiedsontwikkelingen waarvoor een MPvE is opgesteld liggen momenteel stil of zijn vertraagd. Hierdoor is het lastig om de borging van de opgestelde MPvE's op waarde te schatten.*