

# 17

## Mobiliteit als vastgoedervice

Friso Metz en Minze Walvius, Advier

Praktijkpaper

Presentatie in een sessie van 30 minuten

Hoofdthema: verschillende modaliteiten

### Samenvatting

Bij de (her-)ontwikkeling van woongebieden wordt de auto beter gefaciliteerd dan de mens. De ruimte voor de auto-(infrastructuur) en de regelgeving die hieraan ten grondslag ligt gaat uit van resultaten uit het verleden en niet geënt op de toekomst.

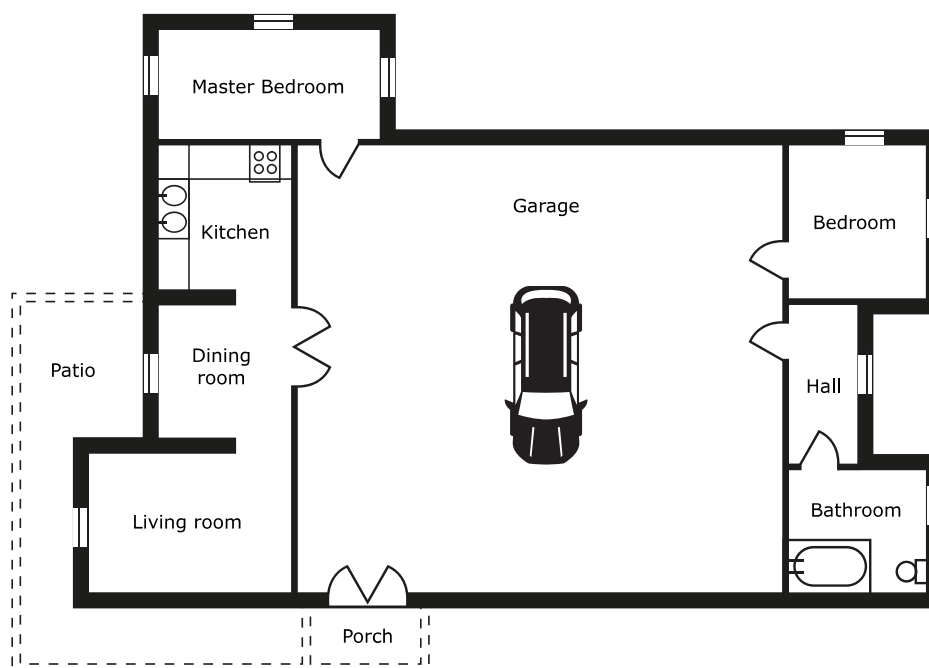
Gesteund door de INTERREG-projecten SHARE-North (deelmobiliteit en mobipunten) en MOVE (nieuwe mobiliteitsoplossingen in het landelijk gebied) heeft Advier internationale kennis en ervaring vergaard en inspireert gebiedsontwikkelaars te denken en te ontwerpen op basis van de wereldwijde trends die invloed hebben op de mobiliteit.

Er zijn drie cruciale factoren die maken dat het realiseren van innovatieve mobiliteit een gouden kans is:

1. Inspelen op de waarde van ruimte
2. Aanbieden van een totaal mobiliteitsconcept
3. Inspelen op gedrag, de verhuizing als life changing moment.

*‘Wie wil er niet wonen aan een park, een plein of een waterpartij? Deze locaties zijn niet voor niets het duurst. Waarom wonen er dan zoveel mensen aan een parkeerplaats?’*

Wat een ruimteverspilling door de auto. In het licht van de toekomst zijn de wijken uit de jaren ‘60, ‘70 en ‘80 een toonbeeld van hoe het niet moet. ’s Ochtends vertrekt iedereen met de auto naar het werk, ’s avonds keert men terug. Auto’s passeren elkaar maar nauwelijks, maar intussen beslaan de te brede ongebruikte straten veel ruimte. En in de avond staat het vol, want de garage is verbouwd tot studeerkamer of speelkamer. Zo zijn we het gewend. Iedereen wil voor de deur parkeren, maar niemand beseft hoe onnavolgbaar duur en onnodig dit is.



*Als we woningen zouden ontwerpen zoals we steden ontwerpen, dan zou onze woning er zo uitzien.*

Terugdraaien lijkt lastig. Maar kijk naar het fenomeen speelstraten in Gent (Vlaanderen). Daar zijn gedurende een week lang de auto’s en parkeerplaatsen ingeruild voor bankjes en barbecues. Na die week wilde niemand de straat terug. Experimenteren, laten zien en voelen hoe het anders kan, dat zorgt voor gedragsverandering. Wat is het effect van het auto vrij maken van binnensteden in het kader van de coronacrisis?

Een transitie op ruimteverdeling en mobiliteit moet je op het niveau van de wijk inzetten. Hoe ingewikkeld is het eigenlijk? Als we met z’n allen beslissen dat die auto niet voor de deur staat maar honderd meter verderop komt de ruimte vrij voor wandelaar en fietser. Bedenk ook hoeveel ruimte je creëert als je alle logistieke voorzieningen concentreert bij wat we mobipunten noemen. Hier vind en stal je je deelfiets en deelauto, hier staan ook de vuilcontainers en de bushalte is er vlakbij. Je kunt het uitbreiden met andere services, zoals pakketkluisen.

In de ontwikkeling van nieuwe wijken kunnen we echter alleen ruimte maken door minder infra en parkeerplaatsen aan te leggen. De redenatie is dan dat we de parkeernorm kunnen verlagen door wat deelauto's neer te zetten en een **doelgroepenanalyse te doen**. In plaats van dit "afpellen van de parkeernorm" moeten leefbaarheidsdoelstelling voorop staan en zou alleen de "rest ruimte" voor de auto ontwikkeld moeten worden. We bouwen immers geen wijken voor auto's maar voor mensen.

De grote megatrends in de samenleving zullen de komende jaren onze manier van verplaatsing drastisch veranderen. Bij de ontwikkeling van nieuwe woninglocaties is het zaak om hier nu al op in te spelen, we bouwen immers niet alleen voor nu, maar vooral ook voor de toekomst. Vooral in de mobiliteit geldt: ervaring uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst.

Steeds meer wordt weer primair ingezet op het ontwikkelen van aantrekkelijke woongebieden. Door flexibiliteit in te bouwen, kan ingespeeld worden op verschillende toekomstscenario's. Daardoor kan voor bewoners, blijvend, maatwerk worden geleverd. Ook kan worden voorkomen dat desinvesteringen worden gedaan in bijvoorbeeld parkeergarages en parkeerinfra waaraan geen behoefte meer is. Het aanbod van parkeerplaatsen leidt vaak ook tot het gebruik daarvan. Is het niet door de bewoners zelf, dan wel aan bedrijven en bewoners uit de omgeving. Dit leidt tot een levenloze plint, iets wat volgens de nota van uitgangspunten juist moet worden voorkomen.

Bij (binnen)stedelijke ontwikkelingen wordt dan ook steeds meer nagedacht over het reduceren van parkeerplaatsen door het betere organiseren van de totale mobiliteit. Internationale ervaringen geven steeds meer consensus over de potentie om mobiliteit op een vernieuwende manier te organiseren.

Het meest bekende voorbeeld is de wijk Vauban in Freiburg. Het concept dat daar is ontwikkeld werkt nog steeds en vindt steeds meer navolging in andere (Duitse) steden.



*De autoluwe wijk Vauban in Freiburg (Duitsland) is in 1992 aangelegd met een zeer lage parkeernorm. Het autobezit daalt er nog steeds van jaar tot jaar wat resulteert in een "parkeernorm < 0,25. De aanpak leert dat het (net) faciliteren van vervoerwijzen leidt tot het (net) gebruik daarvan.*

Inmiddels is er veel geleerd in Vauban en wordt deze aanpak ook doorontwikkeld in andere steden. De twee belangrijkste leerpunten hierbij zijn:

1. Het gebruik van de vervoerwijzen loopt parallel aan de mate waarin men deze faciliteert.
2. De verhuizing is een zogenaamde "Life Changing Moment". Uit onderzoek van het KiM blijkt al dat 40% van de mensen hun reisgedrag wijzigt na de verhuizing. Dit is het perfecte moment om in te spelen op gedragsverandering. In plaats van het faciliteren van "oud" gedrag wordt tijdens de verhuizing ingezet op "gewenst" gedrag.

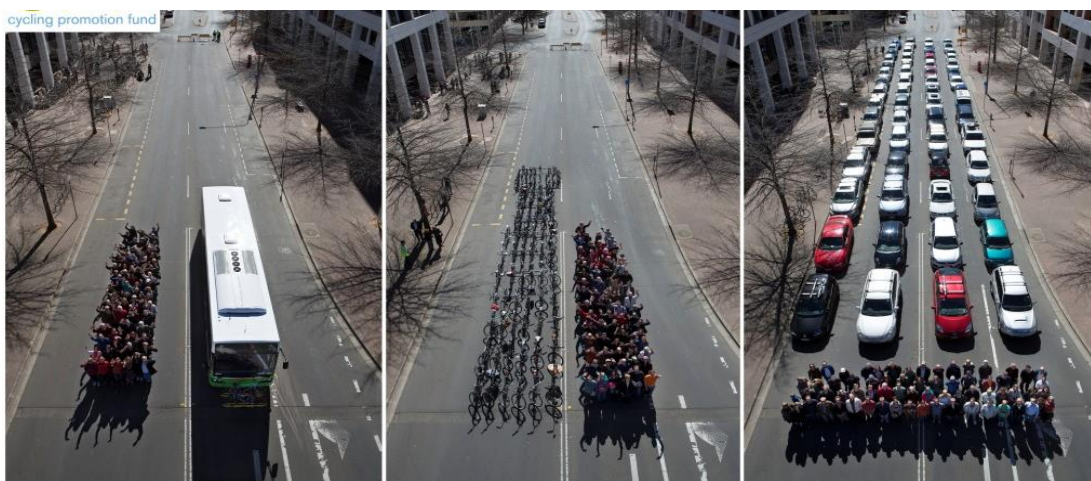
Bovenstaande vergt enig "omdenken" voor ontwikkelaars en beleidsmakers. In plaats van het faciliteren van autoverkeer op basis van gemeten gedrag uit het verleden (parkeerdrukmetingen en doelgroep analyses (die uitgaan van het oude gedrag) moet worden ingezet op het gewenste gedrag en dienen de faciliteiten hiervoor aangeboden te worden. Autodelen is hierbij slechts één van de middelen in een totaalpakket dat ingezet moet worden om een gedragsverandering te bewerkstelligen. Dat autodelen de meeste ruimtewinst oplevert houdt niet in dat dit het belangrijkste middel is in de mix van middelen die aangeboden moet worden.

De overheid moet dan wel wat meer bewegen. We schrijven infrastructuur nu eenmaal niet graag af. Traditioneel verkeersbeleid en ontwerp - de parkeernorm is in beton gegoten - houdt innovatie tegen. Terwijl in nieuwbouwwijken bewoners actief worden in mobiliteits-VVE's. Huseigenaren beslissen daarin coöperatief over hun eigen mobiliteit in relatie tot de ruimte die het inneemt. Zij gaan hierdoor beseffen wat die parkeerplaats en eigen auto hun kost. Geld en ruimte kan dan aan andere zaken besteed worden.

Er zijn drie cruciale factoren die maken dat het realiseren van innovatieve mobiliteit een gouden kans is:

1. Inspelen op de waarde van ruimte
2. Aanbieden van een totaal mobiliteitsconcept
3. Inspelen op gedrag, de verhuizing als life changing moment.

## De waarde van ruimte



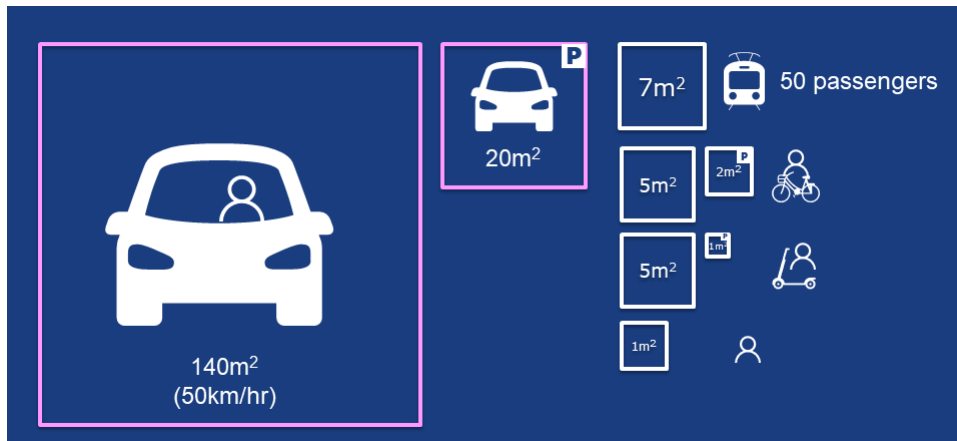
Lopen vs bus

Lopen vs fiets

Lopen vs auto

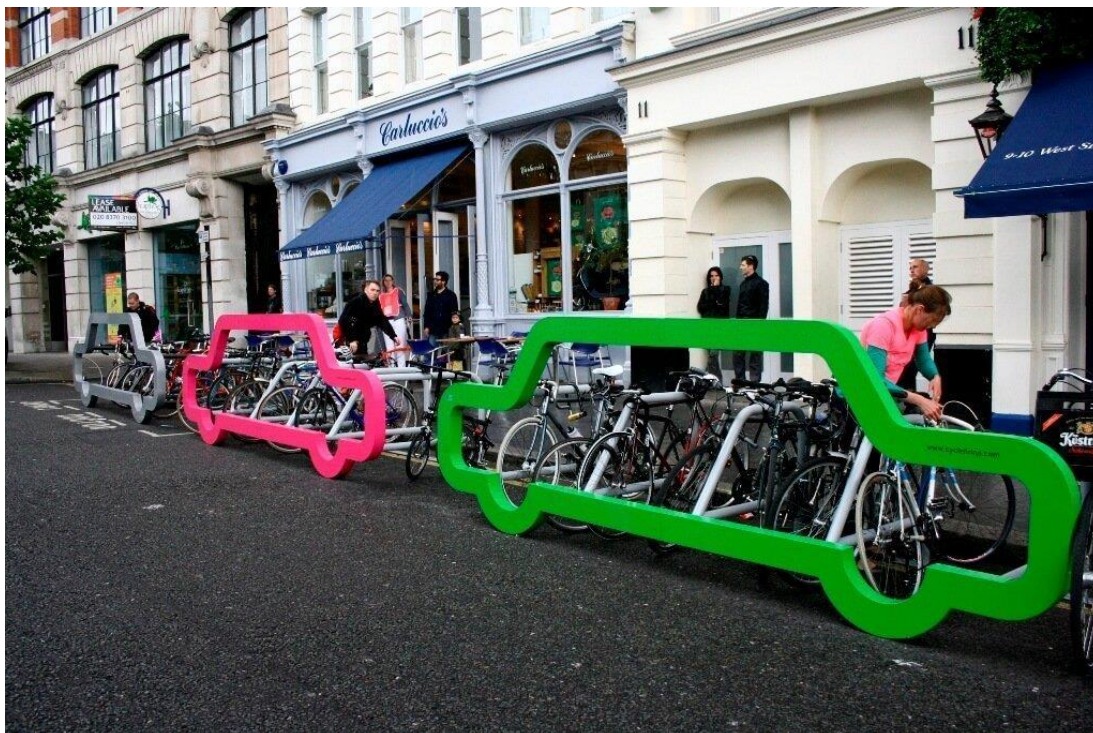
*Ruimtebeslag van vervoermiddelen (bron: Cycling Ppromotion Fund)*

De bovenstaande afbeelding laat zien hoe groot de verschillen in ruimtebeslag zijn. Op het vlak van persoonlijke vrijheid en zelfontplooiing scoort de auto hoog, wat bijdraagt aan de populariteit van autobezit. Qua ruimtebeslag scoort de auto echter enorm slecht. Daarbij is nog niet eens rekening gehouden met de impact van zaken als geluidsnormering op het ruimtebeslag van de weg.



*The benodigde ruimte om 1 persoon te vervoeren.*

Ook op andere vlakken presteert de auto slecht. Naast het ruimtebeslag van rijdende voertuigen gaat het om het ruimtebeslag van stilstaande voertuigen. Een niet onbelangrijk aspect, aangezien auto's meer dan 95 procent van hun tijd ongebruikt stil staan. Bovendien zijn ze de bepalend voor de aanblik van straten, wijken en steden. Onderzoek in een gemiddelde woonstraat in Bremen wees uit dat 70 procent van de geparkeerde auto's van dinsdag tot en met vrijdag op dezelfde plek stond – ongebruikt.



*Tien fietsen op de plek van één auto (foto: Cyclehoop).*

Architect Marco Casagrande maakt het ruimtebeslag van auto's inzichtelijk met het ontwerp van de TIKKU. Daarmee maakt hij de huidige ruimtebeslag van auto's in steden zelfs belachelijk.

*“Tikku is a needle of urban acupuncture, conquering the no-man’s land from the cars and tuning the city towards the organic. It can be erected on site overnight at any carcity of the world. Wherever a car can go, Tikku can grow.”*



*De TIKKU. Bron: Casagrande laboratories*

De afnemende behoefte aan parkeerruimte voor de auto schept ruimte om in te spelen op de nieuwe mobiliteitstrends. Fietsenstallingen worden gericht ingezet voor Small Personal Mobility (meer persoonsgebonden, hobbymatige mobiliteit).

Bovenstaande cijfers zijn slecht gericht op stilstaande voertuigen. De infrastructuur die ook een groot deel van de dag niet gebruikt wordt is hierin nog niet meegenomen. De onderstaande afbeelding laat dit ruimtegebruik zien in benodigd oppervlakte in beweging en in stilstand. Dat 70% van de parkeerplaatsen gedurende de dag niet wordt gebruikt is hierin nog niet eens meegenomen.

Het bovenstaande leidt tot de volgende uitgangspunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen:

1. De huidige nieuwbouwontwikkelingen moeten dusdanig flexibel zijn, dat:
  - er geen onnodige investeringen worden gedaan (<10 jaar);
  - de beschikbare ruimte kan worden aangepast en verbeterd aan nieuwe functies en tijdperken;
  - het parkeer- en stallingsbeleid ruimte biedt voor de nieuwe mobiliteitswerkelijkheid.
2. Het uitgangspunt voor verplaatsingen in de stad is de menselijke maat. Iedere vervoerwijze die een grotere claim op de ruimte legt qua afmetingen, ineffectieve infrastructuur en/of stallingsruimte gaat ten koste van de ruimte voor leefbaarheid en vormt een barrière voor de voetganger.
3. Ontwerpen vindt plaats o.b.v. de **waarde van de ruimte**, dus niet in langzaam en snelverkeer, maar in ruimte-intensief en ruimte-extensief verkeer;

4. Aansluitend hierop wordt ingezet op het **prioriteren van faciliteiten en services** gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De auto (ruimte intensief-verkeer) heeft de laagste prioriteit bij de indeling en verdeling van de ruimte;
5. Parkeren mag, maar op minimaal dezelfde afstand als een OV-halte, en verder weg dan de fiets en de deel-auto.

## Aanbieden van een totaal mobiliteitsconcept

*Autodelen kan wel degelijk opschalen, concludeert Münzel, mits het een van de opties is van een 'multimodaal mobiliteitssysteem', dat wil zeggen als een optie in een geïntegreerde dienst in combinatie met andere vervoerswijzen. Om mensen minder autoafhankelijk te maken en ervoor te zorgen dat de verschillende vervoerswijzen goed op elkaar aansluiten, zijn aanpassing van beleid en regelgeving nodig, aldus Münzel.*

*Promotieonderzoek K. Munzel, Verkeerskunde januari 2020*

In onze planningstraditie heeft de auto een centrale plaats ingenomen. De term 'bereikbaarheid' is vaak synoniem met autobereikbaarheid terwijl Nederland ook een sterke fietstraditie kent. Het is echter veelzeggend dat openbaar vervoer, fietsen en lopen als 'alternatieven' worden aangeduid.

In steden zijn de grenzen bereikt met betrekking tot autobereikbaarheid. Er is geen ruimte meer om wegen uit te breiden. Ook is er geen ruimte meer voor de stilstaande auto. Uit onderzoek blijkt dat auto's het grootste deel van de dag stil staan. Veel auto's maken weinig kilometers. In veel gevallen is het toegang hebben tot een auto financieel gezien voordeliger dan het bezitten van een auto.

Door deelmobiliteit aan te bieden in combinatie met goede fiets en OV voorzieningen, neemt de autoafhankelijkheid af en wordt het gemakkelijker om de (tweede) auto van de hand te doen. Daardoor heeft de deelauto een enorme potentie als het gaat om het besparen van ruimte. Voorwaarde is wel dat deelmobiliteit onderdeel is van een totaal multimodaal mobiliteitssysteem. Hierbij speelt ook de opkomst van elektrische fietsen en speed pedelecs, deze dragen bij aan een lagere autoafhankelijkheid.

## Gedrag: inspelen op life changing moments

Vanuit de gedragspsychologie is bekend dat Life Changing Moments een grote impact hebben op het gedrag van mensen. Bij verplaatsingen is er in sterke mate sprake van gewoontegedrag. Mensen maken in de regel geen bewuste keuzes over de manier waarop ze reizen. Er is vooral sprake van vaste patronen. Het menselijk brein heeft een beperkte verwerkingscapaciteit. Door gewoonten te ontwikkelen, hoeft er bij herhaalde activiteiten niet steeds opnieuw een keuze te worden gemaakt.

Bepaalde gebeurtenissen in het leven kunnen mensen worden 'losgeweekt' uit hun vaste patroon. Denk aan een verandering van baan, een huwelijk of echtscheiding, het krijgen van kinderen of het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Ook gebeurtenissen in de omgeving zoals de tijdelijke afsluiting van een snelweg hebben een dergelijke impact.

*Levensgebeurtenissen, zoals verhuizen, doorbreken gewoontegedrag. Dit geldt ook voor mobiliteit. Mensen moeten nadenken hoe ze zich na een verhuizing gaan verplaatsen. Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) laat zien dat jongvolwassenen relatief veel verhuizen en enkele interviews laten zien wat dit in de praktijk betekent. Jongvolwassenen geven aan dat hun mobiliteitsgedrag door verhuizen (circa 40%) verandert. De levensgebeurtenis leidt ook tot objectief waargenomen veranderingen. Door een verhuizing schaffen mensen eerder een auto aan en neemt de voorkeur voor de auto toe. Omdat de levensgebeurtenis mensen uit hun gewoontegedrag haalt biedt het de mogelijkheid om de effectiviteit van beleidsinterventies te verhogen.*

Kimnet

Het verhuismoment is een life changing moment waarop heel gemakkelijk kan worden ingespeeld. Daarom is dit een van de meest kansrijke events om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Oude gewoonten hebben geen betekenis meer, omdat woon-werkroutes veranderen, er op andere plekken boodschappen worden gedaan etc, er ineens (g)een treinstation in de buurt is etc. Het enige wat overblijft zijn de waarden en belevingen die mensen hebben ten opzichte van bepaalde vervoermiddelen. Iemand die niet van fietsen houdt, wordt na het moment van verhuizing niet ineens een fietsfan.

Het nieuwe gedrag wordt sterk bepaald door:

- De aanwezigheid en de kwaliteit van voorzieningen op het gebied van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto's.
- De randvoorwaarden vanuit de omgeving, zoals betaald parkeren, autovrije zones, aantal voertuigen dat men mee mag nemen, fietsenstalling, etc.
- De beschikbaarheid van informatie over het mobiliteitssysteem. Door goede informatie te verstrekken over duurzame mobiliteit, worden nieuwe bewoners gestimuleerd om de mogelijkheden te ontdekken. Dit bevordert het snel ontwikkelen van nieuwe gewoontes.

Vanzelfsprekend moet het gewenste gedrag logisch volgen uit het ontwerp. Modaliteiten die (beleidsmatig) gewenst zijn moeten het meest toegankelijk zijn. De loopafstand vanuit de woning is hierbij een belangrijk aandachtspunt, immers indien de loopafstand naar de eigen auto korter is dan de loopafstand naar het OV, is de auto de meest voor de hand liggende optie. De gewenste nabijheid/afstand tot verschillende vervoerwijzen is hieronder schematisch weergegeven.





Advier heeft een Verhuismodel© ontwikkeld, dat duidelijk maakt hoe het reisgedrag op verschillende momenten kan worden beïnvloed.

Moment	Betekenis voor reisgedrag	Beïnvloeden
Oriëntatie op gebied en woning (inclusief mobiliteit)	Mobiliteitsleefstijl bepaalt gebiedskeuze: Ov-gebruikers gaan niet in een wijk wonen met een slechte ov-ontsluiting; fanatieke autogebruikers gaan niet in de binnenstad wonen waar ze hun auto's niet kwijt kunnen	Informatie over mobiliteit op de betreffende locatie, bewonersavonden
Uiteindelijke keuze	Acceptatie van randvoorwaarden zoals betaald parkeren, keuzes voor auto en OV	Verkoop/verhuurmoment benutten door het verstrekken van een 'Verhuisbox'
Verhuizing zelf	Klussen, verbouwen, pendelen (met spullen) van de ene naar de andere woning	Aanbod van duurzame 'klusmobiliteit'
Periode na de verhuizing	Ontdekken van het nieuwe reisgedrag	Ruimte bieden om te experimenteren met nieuw reisgedrag, de inzet van een mobiliteitscoach, et cetera Bestendigen van patronen

*Het Verhuismodel© van Advier*

Vanzelfsprekend staat mobiliteit niet alleen. De ontwikkeling moet zich zoveel mogelijk richten op de duurzame en bewuste koper/bewoner met een energiezuinig en duurzaam mobiliteitsprofiel.