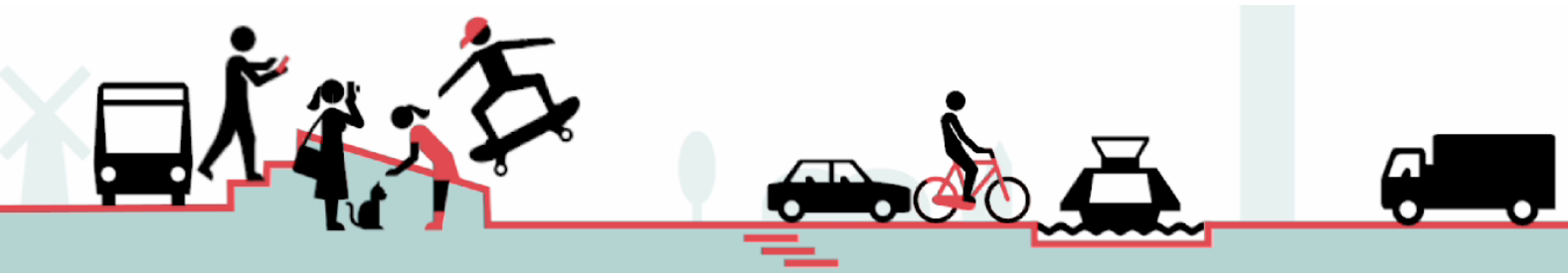


Borgen van mobiliteit in gebiedsontwikkeling met het MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE)

Paper voor het Nationaal Verkeerskundig Congres 2021



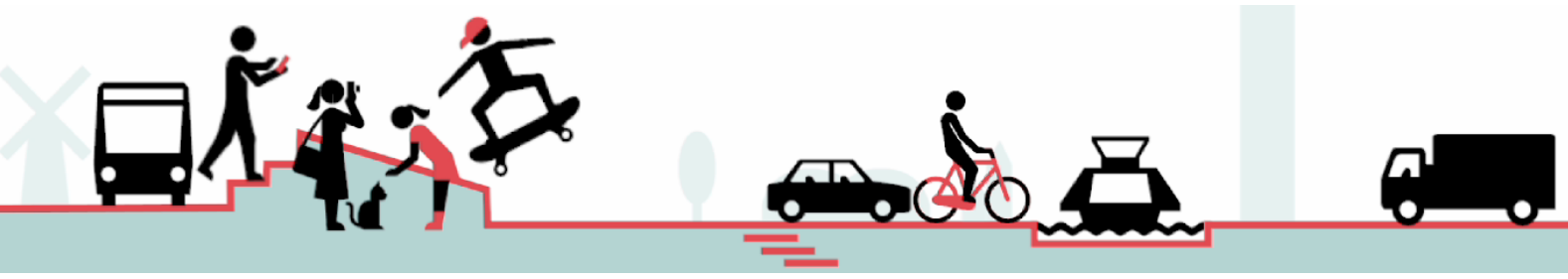
Samenvatting

De afgelopen twee jaar zijn er in verschillende gemeenten (Almere, Zaanstad, Amstelveen) binnen de Metropoolregio Amsterdam praktijkervaringen opgedaan met het samenstellen van MobiliteitsProgramma's van Eisen. 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.

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. Denk dan aan onderwerpen als nabijheid, actieve mobiliteit, logistiek, mobiliteitshubs en zero emissie. In dit paper zijn acht onderwerpen uitgelicht.



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. Het opstellen van een MPvE is altijd maatwerk, omdat het startpunt in elk gebied anders is, ambities verschillen en er andere stakeholders actief zijn. Het MPvE is een product dat de gemeente opstelt. In het proces om te komen tot een MPvE onderscheiden we wel een aantal vaste stappen die in elk project toepasbaar zijn en in dit paper zijn uitgewerkt. Tot slot delen we acht geleerde lessen die voortkomen uit de praktijkervaringen die de betrokken gemeenten, hun samenwerkingspartners en het MRA Smart Mobility Platform hebben opgedaan.



Inleiding

1.1 Mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling: twee werelden die samen kunnen én moeten komen

De toepassing van slimme en schone mobiliteitsoplossingen in gebiedsontwikkelingen is steeds meer randvoorwaardelijk om leefbare en bereikbare plekken te creëren. Passende mobiliteitsoplossingen worden zo belangrijk dat woningbouwplannen vaak simpelweg niet meer kunnen worden gerealiseerd zonder. Dit vraagt om een integrale blik vanuit twee 'werelden' die elk een eigen taal spreken. Soms gaat dat goed, maar soms is ook onduidelijk wie waarvan is en hoe beide 'werelden' elkaar kunnen versterken.

1.2 De ruimtelijke impact van slimme en schone mobiliteit

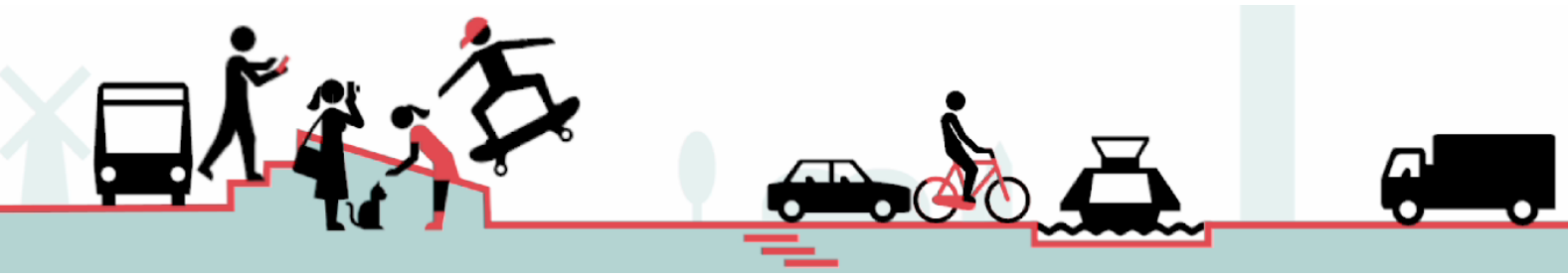
Er is binnen gebiedsontwikkelingen een hoge verwachting over de mogelijke toepassingen en effecten van smart mobility, terwijl we tegelijkertijd met veel innovaties nog aan het begin zitten van de ontwikkeling en nog niet exact weten wat de impact is. Daarom is het van belang dat we voldoende flexibiliteit inbouwen om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Om de kansen die smart mobility biedt zo goed mogelijk te benutten is het zaak om vroeg in het proces van de gebiedsontwikkeling integraal te kijken naar de toekomstige mobiliteit in het gebied. Als we het bijvoorbeeld hebben over de introductie van deelmobiliteitsconcepten, gaat het ook over de relatie met de te hanteren parkeernormen en de kansen die dat biedt voor de inrichting van de openbare ruimte. Een concept met mobiliteitshubs heeft een andere ruimtelijke impact dan traditionele parkeervoorzieningen op de bouwkevel zelf. Een maatregel staat nooit op zichzelf.

1.2 Een 'MobiliteitsProgramma van Eisen' (MPvE) om het goede gesprek te voeren

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen is een goed middel om vroegtijdig in een gebiedsontwikkeling expliciet in beeld te krijgen wat eisen, wensen en randvoorwaarden zijn. Het samenspel met andere duurzaamheidsthema's is in deze fase dan ook extra wenselijk, het biedt kansen om slimme verbindingen te leggen en spanningen tussen maatregelen onderling te benoemen en op te lossen. Een duurzame gebiedsontwikkeling houdt rekening met aspecten als duurzame energie, klimaatadaptatie, circulariteit, gezondheid en zeker ook duurzame mobiliteit. In het stedenbouwkundig programma van eisen en het stedenbouwkundig plan komen al deze thema's samen. Belangrijk aandachtspunt in de praktijk is een te grote 'stapel van eisen' op de verschillende thema's. Dit kan zelfs de haalbaarheid van het project in gevaar brengen.

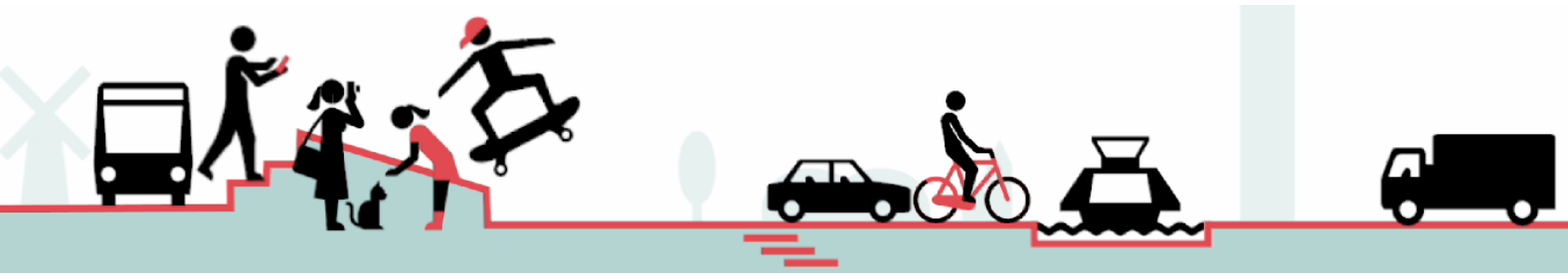
1.3 Het MRA platform Smart Mobility als aanjager van MPvE's

Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het MRA platform Smart Mobility actief. Het platform initieert en verbindt activiteiten op het gebied van smart mobility met elkaar en deelt actief haar kennis over de mobiliteitstransitie. Deze rol vervult het platform rondom vijf inhoudelijke thema's: MaaS, logistiek, digitalisering, smart infra en gebiedsontwikkeling.



Binnen het thema gebiedsontwikkeling is de leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility ontwikkeld, waarvan recent een vernieuwde versie is gepubliceerd. Binnen deze leidraad is het MPvE als belangrijk procesinstrument geïntroduceerd. De afgelopen twee jaar is er binnen de MRA onder andere in Almere (wijk Hortus op het Floriadeterrein), Zaanstad (Meneba) en Amstelveen (Legmeer) ervaring opgedaan met het opstellen van MPvE's. Deze zijn [hier](#) te raadplegen. Deze praktijkervaringen zijn positief en steeds meer gemeenten kiezen ervoor het MPvE op te nemen in hun standaard werkwijze voor gebiedsontwikkeling.

In dit paper willen we graag het recept van het MPvE delen, omdat wij erin geloven dat MPvE's helpen bij de versnelling van de mobiliteitstransitie in gebiedsontwikkelingen. In de Metropoolregio Amsterdam en daarbuiten!



Het Mobiliteitsprogramma van Eisen

2.1 Waarom is een MPvE noodzakelijk?

Het MPvE zorgt ervoor dat mobiliteit tijdig en 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 MPvE is een gemeentelijk product, maar het wordt bij voorkeur in cocreatie met de betrokken marktpartijen opgesteld. De ervaring is dat de resultaten van een MPvE ook inspirerend kan werken voor de herziening van gemeentelijk beleid en voor de aanpak van andere gebiedsontwikkelingen.

2.2 Waaruit bestaat een MPvE?

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 het randvoorwaarden bevatten die de gemeente zelf moet invullen.

Welke soort uitgangspunten zijn er te onderscheiden?



Ambitie

Welke ambitie willen we waarmaken?



Eisen

Welke toetsbare eis wordt gesteld om de ambitie te behalen?



Wensen

Welke wens kan bijdragen aan het behalen van de ambitie?

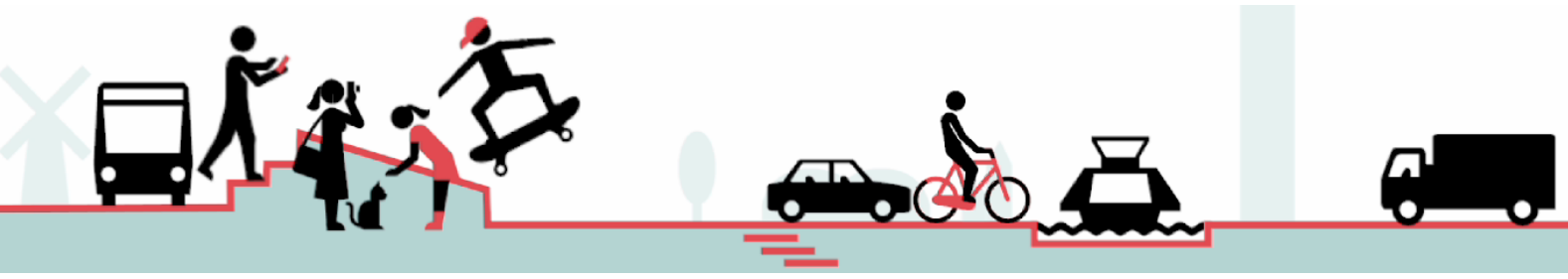



Randvoorwaarden

Welke randvoorwaarden moet door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te halen?

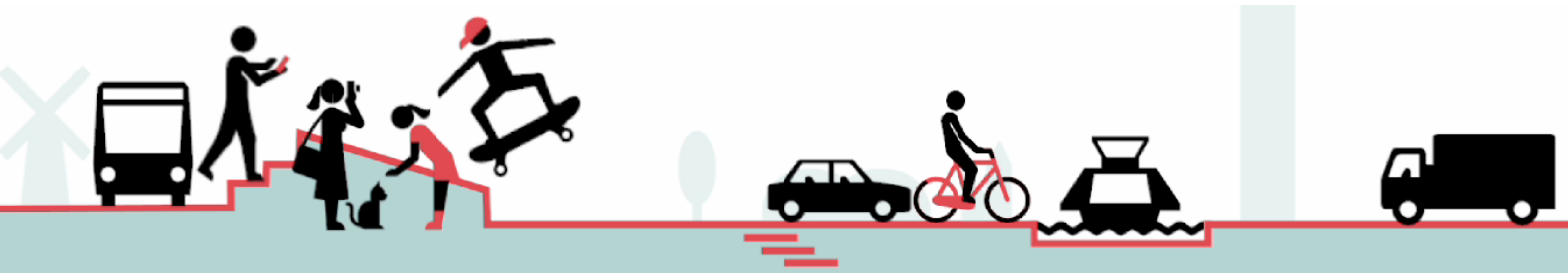
2.2 Welke onderwerpen kunnen aan bod komen in een MPvE?

In de leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility zijn acht inhoudelijke thema's benoemd die een rol kunnen spelen in MPvE's. Deze thema's zijn gekoppeld aan de Trias Mobilica (het voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit) en het [STOMP-principe](#) (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Prive auto). Per thema is een (niet uitputtende) checklist uitgewerkt, waaruit per gebiedsontwikkeling de onderwerpen gefilterd kunnen worden die behandeld kunnen worden in het MPvE.



| | | | |
|---|--|---|--------------------------------------|
|  | A. Nabijheid van voorzieningen & arbeidsplaatsen |  | E. Auto, parkeren en (smart) infra |
|  | B. Actieve mobiliteit (lopen & fietsen) |  | F. Logistiek |
|  | C. Openbaar vervoer |  | G. Zero emissie & laadinfrastructuur |
|  | D. Mobility as a Service (MaaS), deelmobiliteit en mobiliteitshubs |  | H. Datadelen en digitalisering |

| Onderwerp | Wat houdt het in? |
|---|---|
| A. Nabijheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen | Door nabijheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen te organiseren in een gebied voorkom je onnodige vervoersbewegingen, is er minder verkeersruimte nodig en is er meer plek voor hoogwaardige verblijfsruimte in de openbare ruimte. De kwaliteit van de openbare ruimte draagt op die manier bij aan de leefbaarheid van het gebied. Nabijheid draait dus om het streven naar een optimale balans tussen wonen, werken, recreatie en andere voorzieningen die bovendien op een slimme en fijnmazige manier verbonden zijn. |
| B. Actieve mobiliteit (lopen & fietsen) | Actieve mobiliteit staat voor lopen en fietsen. Dit zijn ook de eerste twee modaliteiten uit het STOMP ordeningsprincipe (Stappen en Trappen). Investeren in de voetgangersinfrastructuur helpt om een stad bereikbaar, inclusief en/of gezond te houden. Investeren in de fietsinfrastructuur draagt bij aan het realiseren van een bereikbare, schone en gezonde gebieden. |
| C. Openbaar vervoer | Openbaar vervoer (ov) is na Stappen & Trappen de derde modaliteit in het STOMP-principe. Het aanbod aan ov is een zeer bepalend element voor de bereikbaarheid van het gebied. Naast collectief openbaar vervoer kan er sprake zijn van kleinschaliger vraaggericht openbaar vervoer, of doelgroepenvervoer. |
| D. Mobility as a Service (MaaS), deelmobiliteit en mobiliteitshubs | MaaS is onderdeel van het STOMP ordeningsprincipe. MaaS maakt multimodaal reizen mogelijk door de verschillende (deel)mobilitieopties inzichtelijk te maken, waarbij reizigers per reis op basis van persoonlijke voorkeur keuzes kunnen maken. Een mobiliteitshub is een hoogwaardige fysieke locatie die een gevarieerd aanbod van vervoersmiddelen combineert met een aangename verblijfsmogelijkheid. |
| E. Auto, parkeren en (smart) infra | In het STOMP-ordeningsprincipe is de particuliere auto het sluitstuk. We zien de ruimte voor de prive-auto daarom meer als resultante dan als |



| | |
|---|--|
| | startpunt van de gebiedsontwikkeling. Dat betekent dus niet dat de prive-auto nergens meer ruimte krijgt, maar dat we eerst de alternatieve vervoerswijzen in beeld brengen om daarna te kijken hoe de prive-auto nog een rol speelt. Binnen dit onderwerp besteden we nadrukkelijk aandacht aan parkeerbeleid in brede zin en parkeernormen in het bijzonder, maar ook aan de benodigde infrastructuur om dit te faciliteren. |
| F. Logistiek | Logistiek is grofweg te verdelen in mainportlogistiek, bouwlogistiek en stadslogistiek. Waar woningen gerealiseerd worden is het slim om eisen aan bouw- en stadslogistiek in het MPvE mee te nemen. Binnen de stadslogistiek is er weer een onderverdeling te maken in afval, bouw, facilitair, horeca, retail food & non-food en service logistiek. |
| G. Zero emissie & laadinfrastructuur | Zero emissie wil zeggen dat vervoermiddelen zoals auto's en logistieke voertuigen geen schadelijke stoffen uitstoten. Binnen dit onderwerp staan de maatregelen centraal die de transitie naar emissievrij faciliteren en/of afdwingen |
| H. Datadelen en digitalisering | Datadelen en een digitalisering zijn in de toekomst steeds belangrijker voor het succesvol verweven van gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Digitalisering stelt ons in staat nauwkeuriger te monitoren wat we willen weten, zoals mobiliteitsgebruik en populaire routes en bestemmingen. Het digitaliseren van de openbare ruimte biedt kansen om de beschikbare ruimte op verschillende momenten van de dag anders in te zetten. |

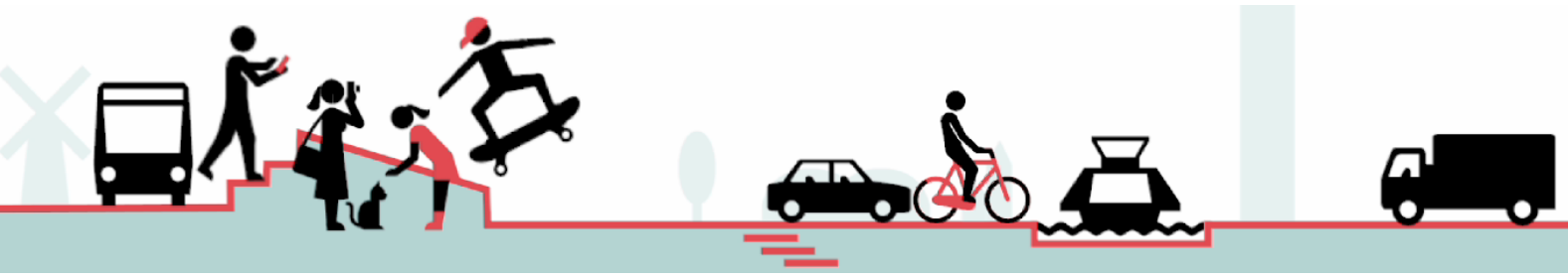
2.4 Hoe stel je een MPvE op?

Het opstellen van een MPvE is altijd maatwerk, omdat het startpunt in elk gebied anders is, ambities verschillen en er andere stakeholders actief zijn. Het MPvE is een product dat de gemeente opstelt. In het proces om te komen tot een MPvE onderscheiden we wel een aantal vaste stappen die in elk project toepasbaar zijn.

I. Analyse van het gebied om de context in beeld te krijgen

De gebiedsanalyse bestaat uit een analyse van de huidige situatie, de situatie tijdens de ontwikkeling van het gebied en de toekomstige (eind)situatie. Hierbij is het bijvoorbeeld van belang goed in beeld te brengen wat het programma is van de gebiedsontwikkeling. Hoeveel woningen komen er en hoe zijn die verdeeld over verschillende prijssegmenten? En komen er ook bedrijven en/of maatschappelijke functies? Hoe ziet de planning er globaal uit? Hierbij is het ook van belang over de grenzen van het gebied te kijken. Waar zitten arbeidsplaatsen en hoe zijn die te bereiken? Welke voorzieningen kunnen de toekomstige bewoners gebruiken? Dergelijke analyses gaan generiek over het project, dus zullen niet specifiek voor het MPvE in beeld hoeven te worden gebracht maar vormen wel belangrijke input. Specifiek voor mobiliteit gaat het aanvullend wel om een analyse van de bestaande infrastructuur en het mobiliteitsgebruik in en om het gebied.

II. Uitvoeren beleidsanalyse om ambities en maatschappelijke doelen te inventariseren



Een MPvE bouwt altijd voort op bestaand mobiliteitsbeleid. In de beleidsanalyse worden relevant regionaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid en - visies verzameld en geïnventariseerd. Als het goed is, is hier al een begin mee gemaakt bij het opstellen van de mobiliteitsvisie. In het MPvE wordt dit verder geconcretiseerd. De ervaring leert dat bestaande visiedocumenten (ambities) en beleidstukken (eisen) wel toereikend zijn om de algemene mobiliteitsonderwerpen in het MPvE mee te vullen, maar dat de kansen voor smart mobility nog niet altijd goed zijn geborgd in beleid. Tijdens de inventarisatie kunnen dus ook bepaalde aandachtspunten in beeld worden gebracht, die voor het gebied specifiek moeten worden uitgewerkt en die later inspiratie kunnen bieden voor de herziening van gemeentelijk beleid.

III. Toekomstige mobiliteitsbehoefte bewoners, gebruikers en bezoekers in beeld brengen

Op basis van het beoogde programma van een gebiedsontwikkeling is het mogelijk om alle doelgroepen in beeld te brengen. Denk dan aan bewoners, gebruikers en bezoekers. In sommige gevallen zal al een uitgewerkte doelgroepenanalyse beschikbaar zijn, bijvoorbeeld vanuit de betrokken ontwikkelaar(s). Als dat er niet is kan er bijvoorbeeld data worden gebruikt van bestaande wijken die een vergelijkbaar programma kennen.

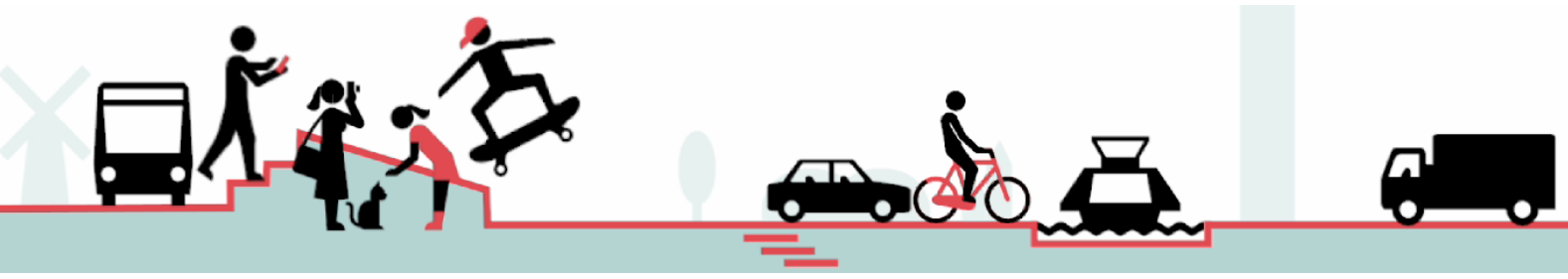
Om zeker te weten dat in het MPvE de juiste keuzes gemaakt worden kan met behulp van data-analyse de mobiliteitsbehoefte van de verwachte doelgroepen inzichtelijk worden gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld worden verwerkt in een modal split. Het STOMP-principe helpt om de mobiliteitsbehoefte per modaliteit te ordenen. In veel gevallen zal de modal split nog weinig data over deelmobiliteitsgebruik (de M van Maas uit STOMP) bevatten. Hierbij is het dus ook van belang in te schatten hoe groot de veranderbereidheid van de toekomstig bewoners en gebruikers zal zijn en hoe dat kan resulteren in een meer duurzame modal split. Zo kan in het MPvE vraaggericht worden gewerkt aan passende oplossingen voor de eindgebruikers.

IV. Oriënteren op de inzet van nieuwe mobiliteitsconcepten

Voordat het MPvE wordt opgesteld is het goed om te weten welke nieuwe mobiliteitsdiensten en concepten er beschikbaar zijn, bijvoorbeeld op het gebied van deelmobiliteit, laadpleinen, mobiliteitshubs en logistieke concepten. Dit kan door middel van een analyse van de ervaringen elders in ons land of zelfs over de grens, maar het kan ook specifiek worden gemaakt voor het gebied zelf door het organiseren van een marktconsultatie. De blik van buiten naar binnen helpt om zelf aan de slag te gaan in creatieve werksessies waarbij het eerste MPvE concept wordt samengesteld.

V. Opstellen van het Mobiliteitsprogramma van Eisen

De belangrijkste stap is natuurlijk het opstellen van het MPvE zelf. Dat kan van grof naar fijn door eerst alle relevante ambities te verzamelen en deze vervolgens te concretiseren en toetsbaar te maken. In een MPvE maken we onderscheid tussen harde (SMART geformuleerde) eisen en meer abstract geformuleerde wensen die verder in de ontwikkeling kunnen of moeten worden uitgewerkt door de betrokken vastgoedontwikkelaars. Daarnaast kan sprake zijn van randvoorwaarden die door de gemeente of andere betrokken overheidspartijen moeten worden ingevuld. De voorgaande vier stappen zijn de basis om het goede gesprek te voeren over kansen, dilemma's en benodigde



kaders om een toekomstbestendige wijk te realiseren. De geformuleerde eisen, wensen en randvoorwaarden kunnen bijvoorbeeld worden geclusterd conform de modaliteiten uit het STOMP-principe.

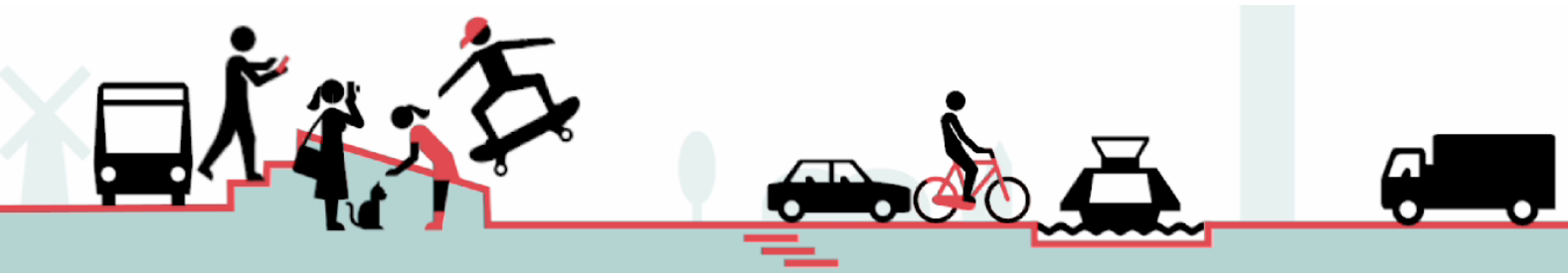
We zien in de praktijk dat de mate van concreetheid van de gestelde eisen mede afhankelijk is van de situatie in het gebied. Als de gemeente zelf grondeigenaar is, is het makkelijker om bepaalde eisen te stellen (en bijvoorbeeld mee te geven bij de grondverkoop) dan als marktpartijen de grond in eigendom hebben (en er in een anterieure overeenkomst afspraken moeten worden gemaakt). Daarnaast geldt dat als er sprake is van versnipperd grondeigendom (een ontwikkeling met veel verschillende private partijen), het belangrijker dat de gemeente een sterke regierol heeft en dus concretere eisen formuleert.

Als er slechts sprake is van één private grondeigenaar kan de gemeente wellicht volstaan met wat abstractere eisen, zodat er meer ruimte blijft voor eigen invulling van de ontwikkelaar zelf.

Het eindresultaat na deze stap is een MPvE die een compleet overzicht geeft van de mobiliteitseisen, wensen en randvoorwaarden binnen de gebiedsontwikkeling. Het besluitvormingstraject is afhankelijk van de inhoud van het MPvE en daarmee is het dus maatwerk. Staan er eisen in het MPvE die afwijken van bestaande beleidskaders dan zal de gemeenteraad er sneller bij betrokken moeten worden dan als dat niet het geval is.

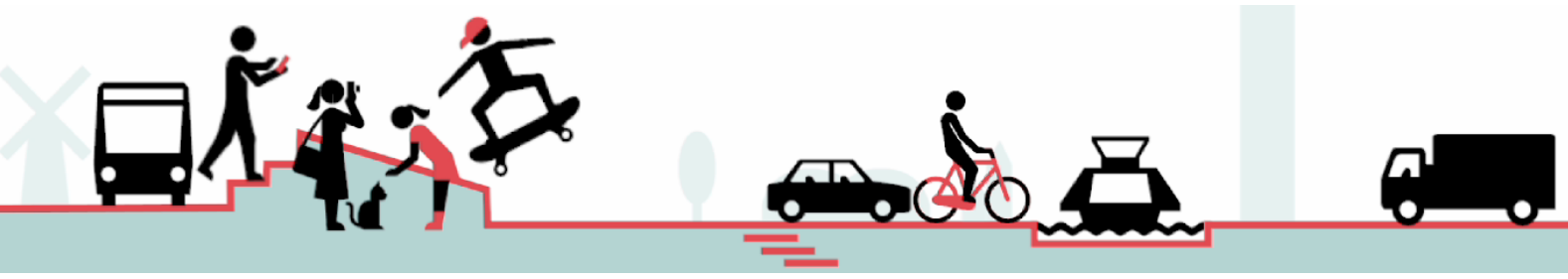
VI. Advies over bredere toepassing van MPvE's en gewenste beleidsaanpassingen

Als afsluiting van het proces om te komen tot een MPvE adviseren we om met de betrokken partijen een goede evaluatie te doen. Onderwerpen die daarin aan bod kunnen komen zijn bijvoorbeeld de doorlopen stappen, de manier waarop de eisen zijn geformuleerd en de kwaliteit en bruikbaarheid van het eindproduct. Door gezamenlijk de tijd te nemen om hierop te reflecteren, kunnen ook aanbevelingen worden gegeven voor de toekomstige inzet van MPvE's en voor de herziening van gemeentelijk mobiliteitsbeleid.



De lessons learned uit de eerste MPvE's in de MRA

1. **Zet het MPvE tijdig in.** Na vaststelling van een stedenbouwkundig plan en/of vergevorderde afspraken met de betrokken vastgoedontwikkelaars zijn de mogelijkheden om alsnog slimme en schone mobiliteitsconcepten in te zetten veel minder groot. Zorg er dus voor dat het MPvE input is voor het stedenbouwkundig plan;
2. **Zorg voor een gelijk kennisniveau en verwachtingen bij stakeholders.** De inzet van een MPvE kan helpen om vroegtijdig het gesprek te voeren tussen alle betrokken deelnemers, zowel intern binnen de gemeente als in de samenwerking met de partners in een gebied;
3. **Maak een goede inschatting van de toekomstige mobiliteitsbehoefte,** dat helpt om de mobiliteit vraaggericht te benaderen. Slimme inzet van data-analyses kan helpen om dit beeld neer te zetten;
4. **Voer open het gesprek** over de mogelijkheden om ook eisen te formuleren die (nog) geen grondslag hebben in vastgesteld gemeentelijk beleid. Zo bied je de ruimte om snel in te spelen op nieuwe innovaties en kan een MPvE ook inspiratie bieden voor de toekomstige vernieuwing van beleid;
5. **Denk na over de benodigde besluitvorming** over het opgestelde MPvE. Is een college- en/of raadsbesluit over het MPvE gewenst? En hoe verhoudt het MPvE zich tot andere privaot- en publiekrechtelijke instrumenten?
6. **Bespreek de gewenste concreetheid** van de te formuleren eisen. In een gebied waar maar één ontwikkelaar actief is, kan wellicht worden volstaan met abstracte eisen en ambities die door de ontwikkelaar zelf nader uitgewerkt kunnen worden in mobiliteitsconcept en/of stedenbouwkundig plan. In gebieden met meer versnipperd grondbezit is wellicht een sterkere regierol vanuit de gemeente noodzakelijk en moeten eisen concreter worden neergezet;
7. **Denk na over de inbedding.** De uitwerking van het MPvE kan een sterke invloed hebben op het uit te werken stedenbouwkundig plan. Daarom is het van belang procesmatig en inhoudelijk goed na te denken over de relatie met het stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) en beide producten wellicht gezamenlijk op te laten lopen;
8. **Denk goed na over de mate van flexibiliteit** binnen het MPvE en maak eventueel afspraken over de manier waarop toekomstige wijzigingen in het MPvE worden aangebracht. Het MPvE wordt namelijk relatief vroeg in het proces van de gebiedsontwikkeling uitgewerkt. En aangezien gebiedsontwikkelingen vaak een lange looptijd hebben en de ontwikkelingen binnen de mobiliteitswereld snel gaan, is het goed om adaptief te blijven.



Over het MRA platform Smart Mobility

Het Platform Smart Mobility zorgt voor samenwerking, oplossingen en slagkracht. Zo stimuleren én versnellen we innovaties om de groeiende Metropoolregio Amsterdam bereikbaar, veilig en leefbaar te houden

Contact Vervoerregio Amsterdam

MRA-platform Smart Mobility

Jodenbreestraat 25

1011 NH Amsterdam

www.smartmobilitymra.nl