

**OVER
MORGEN**

Benchmark

Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling

City Deal

Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Vraagstelling en onderzoeksmethode	3
2.1.	<i>Onderzoeksvraag</i>	3
2.2.	<i>De vier kernfactoren</i>	4
2.3.	<i>Deelnemende gebieds- en projectontwikkelingen</i>	5
2.4.	<i>De analyse</i>	6
3.	Onderzoeksresultaten	7
3.1.	<i>Algemene bevindingen en trends</i>	7
3.2.	<i>Resultaten en conclusies binnenstedelijke locaties met IC-station op loopafstand</i>	8
3.3.	<i>Resultaten en conclusies locaties met corridor-IC-stations op loopafstand</i>	9
3.4.	<i>Stedelijke locaties met IC-station op korte fietsafstand</i>	9
3.5.	<i>Locaties met matige OV-bereikbaarheid</i>	10
4.	Vervolgonderzoek en bruikbaarheid benchmark	12

Colofon

Datum	11 maart 2021
Opdrachtgever	Rijkswaterstaat
Opgesteld door	Nick Knoester en Anouk Schouten
Contact	nick.knoester@overmorgen.nl
Website	www.overmorgen.nl

1. Inleiding

Op 5 februari 2018 hebben diverse gemeenten, projectontwikkelaars en deelauto-aanbieders de City Deal 'Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling' ondertekend. Deze City Deal heeft als hoofddoel om de ontwikkeling van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling te bevorderen door onder andere de uitwisseling van kennis en ervaring over dit thema. Nu enkele projecten gerealiseerd zijn maken we in deze benchmark de eerste balans op. Dit document levert een bijdrage aan de kennisontwikkeling door projecten binnen en buiten de City Deal in beeld te brengen en te analyseren.

Door middel van deze analyse kunnen eerste voorzichtige conclusies getrokken worden over welke parkeeraantallen bij wat voor type locaties en doelgroepen realistisch zijn. Dit geeft antwoord op de vraag die momenteel bij veel gemeenten speelt. Steeds vaker wordt bij nieuwbouwprojecten de mogelijkheid onderzocht om middels de inzet van deelmobiliteit het parkeerareaal te reduceren. Met de bijna twintig projecten die we voor deze benchmark hebben onderzocht, kan een beeld worden geschetst van welke parkeernormreductie en deelauto-ratio haalbaar zijn op basis van de OV-bereikbaarheid, doelgroep, parkeerregime en het deelmobiliteitsaanbod.

2. Vraagstelling en onderzoeksmethode

2.1. Onderzoeksvraag

De hoofdvraag die in deze benchmark is onderzocht luidt: 'waar en onder welke omstandigheden kan deelmobiliteit een positieve bijdrage leveren aan de reductie van de parkeerbehoefte?'

Deze vraag komt primair voort uit de hoofddoelstelling van de City Deal: meer woningen en meer hoogwaardige openbare ruimte realiseren door ruimte voor parkeren te reduceren. Daarom is in dit onderzoek de behaalde parkeerreductie bepalend voor een positieve bijdrage van deelmobiliteit in projectontwikkelingen. Hierbij zijn de omgevingsfactoren (OV-)bereikbaarheid en parkeerregime meegenomen naast de doelgroep voor wie het type woningen worden gebouwd. Het eventuele succes van het gebruik van deelmobiliteit is een factor die hierbij wordt meegenomen, maar niet het hoofddoel is. Deelmobiliteit is immers een middel en geen doel op zich.

De bovenstaande factoren hebben wij in het volgende schema gevat:



Afbeelding 1 – schematische weergave van factoren die parkeernormreductie beïnvloeden.

Afbeelding 1 geeft weer dat de combinatie van aanbod van mobiliteit (deelmobiliteit en aanvullende fietsvoorzieningen), OV-bereikbaarheid, parkeerregime en doelgroep/type woningen effect kan hebben op de mogelijke parkeernormreductie die haalbaar is bij een projectontwikkeling. Hierbij vraagt ieder type project, dat verschilt qua bereikbaarheid, parkeerregime en doelgroep/type woningen een ander aanbod van (deel)mobiliteit om tot de beoogde parkeernormreductie te komen.

2.2. De vier kernfactoren

Om de hoofdvraag te beantwoorden kijken we primair naar de impact van vier type factoren die in afbeelding 1 zijn weergegeven. Hierbij richten we ons eerst op de eerste relatief statische factoren: de OV-bereikbaarheid en het parkeerregime. Vervolgens kijken we naar de doelgroepen(mix), het aanbod van deelmobiliteit en naar aanvullende fietsvoorzieningen, zoals stallingsfaciliteiten of het aanbod van lease-e-bikes.

OV-Bereikbaarheid

OV-bereikbaarheid beschouwen wij op basis van eerdere onderzoeken als de belangrijkste factor voor het succes van parkeerreductie middels deelmobiliteit. De nabijheid van hoogwaardig OV, met name (IC-)stations, biedt een belangrijk alternatief voor woon-werkverkeer en heeft daarmee een grote impact op de behoefte om een eigen auto te bezitten. Het biedt bewoners de mogelijkheid om veel banen, ook in andere steden, te bereiken per trein.

Parkeerregime

Het parkeerregime is een tweede factor die invloed heeft op de kans van slagen van parkeerreductie in relatie tot deelmobiliteit. Het invoeren van blauwe zones of parkeertarieven maakt het minder aantrekkelijk om een eigen auto te bezitten. Op deze wijze kan een gemeente het bezit van (tweede) auto's ontmoedigen, waardoor een lagere parkeernorm mogelijk is. De mobiliteitsbehoefte van de bewoners kan dan deels worden opgevangen door deelmobiliteit.

Doelgroep (type woningen)

De doelgroep is een derde belangrijke factor, maar is vaak pluriform. Eerdere verkenningen laten zien dat bij projecten met kleinere woningen (en dus minder vaak bewoond door gezinnen) deelmobiliteit over het algemeen vaker wordt ingezet. In dit onderzoek richten wij ons op de omvang van de woningen en type huur of koop. Verdiepend onderzoek naar de doelgroep die daadwerkelijk bij gebiedsontwikkeling voor deelmobiliteit openstaat of hier gebruik van maakt is wenselijk, maar niet haalbaar om in dit onderzoek mee te nemen.

Aanbod (deel)mobiliteit

Het aanbod van deelmobiliteit en hoe dit in de markt wordt gezet is een laatste belangrijke factor die in dit onderzoek is meegenomen. Zelfs wanneer de overige omstandigheden gunstig zijn, kan een mismatch tussen de vraag vanuit bewoners naar deelmobiliteit en het aanbod van deelmobiliteit invloed hebben op de slagingskans van een project.

2.3. Deelnemende gebieds- en projectontwikkelingen

In dit onderzoek zijn 19 gebieds- en projectontwikkelingen meegenomen. Dit zijn projecten zowel binnen, als buiten de City Deal 'Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling'¹ (zie onderstaande tabel).

Naam project	Gemeente
De Hoef West*	Amersfoort
Hogekwartier*	Amersfoort
Energiek*	Amstelveen
Havenpark*	Apeldoorn
Hero	Breda
Schoemaker Plantage	Delft
EKP-terrein Noord	Den Bosch
Energiekwartier*	Den Haag
Binck Eiland	Den Haag
Proeftuin Erasmusveld*	Den Haag
ENKA	Ede
STACK	Haarlem
Wickevoort	Haarlemmermeer
Maanwijk	Leusden
Boompjes 60-68	Rotterdam
Zuiderpark	Tilburg
Levels	Utrecht
Wisselspoor*	Utrecht
HSK20	Zwolle

Tabel 1 – De geanalyseerde projecten.

In deze deelnemende projecten wordt deelmobiliteit aangeboden. De projecten zijn onlangs afgerond, of nog in ontwikkeling. Door middel van een online vragenlijst zijn de details van deze projecten opgevraagd bij projectontwikkelaars en gemeenten, zoals het aantal en type woningen, doelgroep, aantal parkeerplaatsen en het deelmobiliteitsaanbod. In de bijlage is een overzicht van alle deelnemende projecten met de uitkomsten van de vragenlijst opgenomen.

¹ Projecten met een * zijn onderdeel van de initiële City Deal (getekend in 2018). Voor deze projecten zijn leerdoelen geformuleerd.

2.4. De analyse

Voor de analyse zijn projecten gecategoriseerd op basis van de OV-bereikbaarheid van de projectlocaties, aangezien dat de belangrijkste onderscheidende statische factor is. We maken hierbij onderscheid tussen vier type locaties met verschillende niveaus van bereikbaarheid.:

- Binnenstedelijke locaties met IC-station op loopafstand
Dit zijn locaties binnen maximaal 10 minuten lopen vanaf een IC-station in de stad.
- Locaties met corridor-IC-stations op loopafstand.
Dit zijn stations die niet in een dichtbevolkte binnenstad liggen, maar wel op een corridor tussen twee grote steden liggen en minimaal vier keer per uur een IC-verbinding hebben (zoals station Ede-Wageningen, Heemstede-Aerdenhout en Amersfoort Schothorst).
- Stedelijke locaties met IC-station op korte fietsafstand.
Dit zijn locaties op +/- 10 minuten fietsen van een IC-station.
- Locaties met matige OV-bereikbaarheid.
Dit zijn locaties waarbij minimaal een kwartier nodig is om per tram/bus/fiets een IC-station te bereiken².

Om te bepalen of de inzet van een deelmobiliteit bij projecten geslaagd is, kijken we naar het primaire doel van de inzet; de parkeerreductie. Per categorie is daarom gekeken naar de relatie tussen OV-bereikbaarheid en de reductie op de parkeernorm. Daarnaast is gekeken naar de invloed die de doelgroep/type woningen, parkeerregime en aanbod van deelmobiliteit hebben op de mogelijke reductie van de parkeernorm. Met als belangrijkste vraag: is de reductie op deze locatie haalbaar gebleken? Heeft het niet geleid tot toegenomen parkeerdruk in de omgeving en is er geen tekort aan parkeerplekken bij realisatie van parkeren op eigen terrein? Dan beschouwen we het project als geslaagd. De resultaten en conclusies zijn in het volgende hoofdstuk per categorie uitgewerkt.

² Reistijd is in absolute zin meetbaar en het afkaderen van de niveaus is arbitrair. Uit literatuur blijkt dat reistijd ook een gevoelswaarde kent. Bij projecten die op rond de 10 a 15 fiets-minuten van een IC-station afliggen is ook rekening gehouden met de relatieve ligging in een stad en positionering ten aanzien van de snelweg om het project in te delen.

3. Onderzoeksresultaten

Voor dit onderzoek zijn 19 projecten geanalyseerd aan de hand van de opgehaalde informatie uit de enquêtes. Om te onderzoeken waar en onder welke omstandigheden de deelmobiliteit een positieve bijdrage kan leveren aan de reductie van de parkeerbehoefte, is met name gekeken naar de behaalde parkeerreductie en de OV-bereikbaarheid, doelgroep, parkeerregime en deelmobiliteitsaanbod van de projecten.

In dit hoofdstuk worden de resultaten en conclusies van deze analyse gedeeld. De onderzochte projecten zijn relatief recent en voor een groot deel nog in ontwikkeling. Daarom zijn voorzichtige conclusies getrokken en kunnen er nog geen uitspraken worden gedaan voor de langere termijn.

In dit hoofdstuk worden eerst de algemene resultaten en conclusies weergegeven, gevolgd door resultaten en conclusies per projectcategorie (op basis van de OV-bereikbaarheid).

3.1. Algemene bevindingen en trends

De vijf gerealiseerde projecten lijken de aanname te bevestigen dat de nabijheid van hoogwaardige OV-verbindingen van cruciaal belang zijn. De vier succesvol gerealiseerde projecten, waarbij parkeernormreducties van tussen de 25% en 50% zijn toegepast, liggen allemaal op loopafstand van IC-stations. Het is op dergelijke locaties dus mogelijk om een hoge ambitie te hebben voor het afschalen van het parkeeraanbod. Er is hierbij geen onderscheid tussen 'stedelijke locaties naast IC-stations' en 'locaties naast corridor-IC-stations'. Het aanbod en de nabijheid van een IC-verbinding op zich lijkt tot nu toe de belangrijkste factor voor succesvolle deelmobiliteitsprojecten te zijn. Het biedt immers een zeer hoogwaardig alternatief voor de auto voor het woon-werkverkeer. Hiermee wordt een belangrijke grondslag voor het bezitten van een auto weggenomen. Zelfs de afwezigheid van een parkeerregime lijkt op deze type locaties geen invloed te hebben.

De deelauto-ratio (hoeveel parkeerplekken ingeruild worden voor een deelauto) ligt in deze vijf projecten tussen de 1:8 en 1:13. Dit ligt aanzienlijk hoger dan de gemiddelden uit de 'Evaluatie City Deal 2019'³ waar destijds de deelauto-ratio tussen de 1:4 en 1:6,5 lag (dit gold voor niet gerealiseerde projecten). De gerealiseerde projecten laten zien dat met de nabijheid van IC-stations in ieder geval een relatief kleiner aanbod van deelauto-aanbod kan volstaan om voldoende in de mobiliteitsbehoefte van bewoners te voorzien.

Wat hierbij meespeelt is de diversiteit aan doelgroepen die van de deelmobiliteit gebruik kan gaan maken. Het Delftse project Schoemakers Plantage en een achtergrondinterview leren dat de aanwezigheid van een pluriforme doelgroep ook invloed heeft op de benodigde deelauto's en de businesscase van de deelauto. De businesscase van die Delftse deelauto's is mede gunstig doordat er meerdere doelgroepen gebruik maken van de deelauto's met complementaire mobiliteitsbehoeften. De ZZP'er doordeweeks overdag, de student (uit de omliggende buurt) in de avond en de gezinnen in het weekend. In een dergelijke situatie kan met minder deelauto's aan de behoefte worden voldaan. De projecten in de buurt van met name de stedelijke IC-stations lenen zich hier beter voor.

Dit is anders bij projecten waarbij een uniforme doelgroep aanwezig is, met een vergelijkbaar mobiliteitspatroon (en afhankelijk van de locatie; ook minder alternatieven). Zij hebben de deelauto vaker 'op hetzelfde moment' nodig. In dergelijke projecten is een lagere deelauto-ratio nodig. Waarbij de kanttekening geplaatst dient te worden dat die een ongunstig effect kan hebben op de businesscase. Zeker wanneer er wordt gericht op het vervangen van de tweede auto, die vaker voor kleine en korte ritjes wordt gebruikt.

³ Monitoring City Deal: Verkenning naar succesfactoren voor elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling

De projecten op de overige type locaties ('stedelijke locaties met IC-station op korte fietsafstand' en 'locaties met matige OV-bereikbaarheid') zijn nog in ontwikkeling. Voor deze type locaties zal de tijd ons leren welke ambitie haalbaar is. Op dergelijke locaties is meer kennis over maatwerk nodig om daarvoor vast te kunnen stellen op welke wijze deelmobiliteit in relatie tot parkeernormreductie succesvol geïmplementeerd kan worden. Op deze locaties is de bereikbaarheid per OV van minder grote invloed en daarom kijken we in deze analyse ook naar enkele algemene trends op het gebied van aanvullend mobiliteitsaanbod.

Bij de ongeveer helft van de projecten worden niet alleen deelauto's geleverd, maar ook deel-e-bikes, deelbakfietsen en deel-e-scooters. Ook worden in bijna de helft van de projecten particuliere of collectieve stallingsvoorzieningen gerealiseerd. Deze oplossingen komen tegemoet aan de noodzaak om autoloze alternatieven te organiseren voor woon-werkverkeer.

Een nieuwe ontwikkeling die daar op aansluit is het aanbieden van lease-e-bikes of lease-speedpedelecs in gebiedsontwikkelingen. Op basis van ons eerdere onderzoek kwam anekdotisch naar voren dat deel-e-bikes in projecten vooral bij de start als proefrit worden gebruikt waarna over werd gestapt op een eigen e-bike. Twee projecten voorzien nu in deze vraag door lease-e-bikes te leveren.

Een andere vorm van aanvullend mobiliteitsaanbod is een complete MaaS-oplossing, dat wordt aangeboden in het project Boompjes 60-68 (Rotterdam). Dit is een interessante ontwikkeling om in de gaten te houden. Er is in Rotterdam immers veel (freefloating) aanbod van deelmobiliteit op straat. De vraag is welke effecten dit zal gaan hebben op het gebruik van het deelmobiliteitsaanbod in de parkeergarage dat exclusief voor bewoners is. Gaat dat met elkaar concurreren of is dat complementair?

3.2. Resultaten en conclusies binnenstedelijke locaties met IC-station op loopafstand

De vier projecten op binnenstedelijke locaties met IC-station op loopafstand hebben een relatief hoge parkeernormreductie. Bij het gerealiseerde project HSK20 in Zwolle ging de parkeernorm van 1,4 naar 0.7. Bij de andere drie projecten is de parkeernorm door de reductie eveneens onder de 1.0 uitgekomen. In de parkeernormreducties zit onderling een groot verschil. De uitschieter in Rotterdam is te verklaren door een combinatie van een breed aanvullend aanbod (incl. MaaS-oplossing) en een doelgroep die past in het type 'early adaptor' (uit de hoogstedelijke vrije huursector).



IC station op loopafstand

Deelaanbod	Project	Parkeer-regime	Woning-aanbod	Parkeernorm reductie
	HSK20 - Zwolle	parkeer-regime in wijde omgeving	mix koop en huur klein en middelgroot	50% gerealiseerd
	Boompjes 60-68 - Rotterdam	parkeer-regime in wijde omgeving	Vrij sector huur mix grootte	70% in ontwikkeling
	EKP-terrein Noord - Den Bosch	parkeer-regime rondom buurt	onbekend	27% in ontwikkeling
	Havenpark - Apeldoorn	parkeer-regime in wijde omgeving	mix koop en huur diverse grootte	25% in ontwikkeling

Afbeelding 2 – schematische weergave van project met deelmobiliteit op loopafstand van IC-stations.










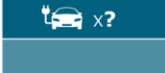


Aangezien van deze projecten alleen HSK20 reeds is gerealiseerd, is het voorbarig om hier conclusies uit te trekken. Wel kan er geconcludeerd worden dat bij dit specifieke project deelmobiliteit in combinatie met parkeernormreductie succesvol is geïmplementeerd. De ambitie was in lijn met de vraag in de realiteit. Op basis van deze vier projecten lijkt de 20%-norm die in veel steden met een IC-station van toepassing is aan de lage kant.

3.3. Resultaten en conclusies locaties met corridor-IC-stations op loopafstand

Drie van de vier projecten op loopafstand van corridor-IC-stations zijn reeds gerealiseerd. Twee van deze projecten hebben succesvolle resultaten geboekt. Er is na realisatie van deze projecten geen parkeerprobleem ontstaan en de deelauto's worden bovendien voldoende gebruikt. De afwezigheid van een parkeerregime lijkt hier weinig invloed op te hebben. Bij STACK is een parkeerregime afwezig en bij ENKA is er alleen een parkeerregime in de directe omgeving.

De inzet van deelauto's in het project Hogekwartier in Amersfoort is vooralsnog minder succesvol geïmplementeerd. Er is parkeerdruk in de wijk en de deelauto's worden minder vaak gebruikt dan vooraf begroot. Uit dit project is een belangrijke les te leren over het aanbod van deelmobiliteit. Het dient aantrekkelijker in de markt te worden gezet (o.a. qua tarifiering). Deze les wordt nu in Hogekwartier meegenomen door de mobiliteitsaanbieder om zo het aanbod aantrekkelijker voor bewoners te maken. Daarnaast leert deze casus dat fasering ook een belangrijke rol speelt (de auto's waren niet beschikbaar vanaf de start voor de juiste doelgroep). Het is belangrijk om aantrekkelijk deelauto-aanbod vanaf de start aan te bieden, zodat het verhuismoment (een opportuniteit voor gewoonteverandering) benut kan worden.

Corridor-IC station op loopafstand

Deelaanbod	Project	Parkeer-regime	Woning-aanbod	Parkeernorm reductie
	STACK - Haarlem	 geen parkeer-regime	Koopappartementen	 43% gerealiseerd
	ENKA - Ede	 parkeer-regime rondom project	sociale huur appartementen	 26% gerealiseerd
	Hogekwartier - Amersfoort	 geen parkeer-regime	onbekend	 20% in ontwikkeling
	De Hoef West - Amersfoort	 geen parkeer-regime	mix sociale- en middeldure huur	 20% in ontwikkeling

Afbeelding 3 – schematische weergave van project met deelmobiliteit op loopafstand van corridor-IC-stations.

3.4. Stedelijke locaties met IC-station op korte fietsafstand

Over projecten in de categorie 'stedelijke locatie op fietsafstand van een IC-station' kunnen geen harde conclusies worden getrokken. Er zijn hier wel aanmerkelijk lagere parkeernormreducties toegepast dan bij de projecten die op loopafstand van IC-stations liggen.

De projecten met de hoogste reductie, Energiekwartier in Den Haag en Hero-terrein in Breda, liggen midden in de stedelijke kern. Bij Energiekwartier in Den Haag worden door de gemeente geen vergunningen voor straatparkeren uitgegeven aan de bewoners. Door deze vorm van regulering wordt het bezit van een (tweede) auto minder

aantrekkelijk en kan de parkeerbehoefte worden gereduceerd. Bij Hero-terrein in Breda is geen parkeerregime, maar is dat naast een reserveringsruimte in het plangebied wel een maatregel die overwogen zal worden indien het project leidt tot aanzienlijke parkeerdruk in de omliggende buurt.

Bij het project Schoemakers Plantage in Delft is een parkeerregime niet nodig geweest voor het succes van het project. Hier is geen parkeerregime van toepassing en is vooral de doelgroep doorslaggevend geweest in het succes. Daarnaast heeft een breed aanbod van deelmobiliteit er waarschijnlijk ook aan bijgedragen dat er na realisatie nog parkeerplekken over zijn.

IC station op fiets afstand

Deelaanbod	Project	Parkeer-regime	Woning-aanbod	Parkeernorm reductie
 x4	Schoemakers Plantage - Delft	 geen parkeer-regime	mix huur (sociaal en vrij) en koop (mix grootte)	 0% gerealiseerd
 x11	Hero-terrein - Breda	 parkeer-regime in ontwikkeling	mix huur (sociaal en vrij) en koop (mix grootte)	 20% in ontwikkeling
 x12	Energiekwartier - Den Haag	 parkeer-regime in wijde omgeving	onbekend	 18% in ontwikkeling
 x40	Energiek - Amstelveen	 parkeer-regime in wijde omgeving	mix sociale- en vrije sector huur	 9% in ontwikkeling
 x3	Levels - Utrecht	 parkeer-regime rondom project	koop (mix grootte)	 0% in ontwikkeling
 x4	Winkelspoor- Utrecht	 parkeer-regime rondom project	koop (mix grootte)	 8% in ontwikkeling
 x?	Binck Eiland - Den Haag	 geen parkeer-regime	mix vrije sector huur en koop (mix grootte)	 5% in ontwikkeling

Afbeelding 4 – schematische weergave van project met deelmobiliteit op korte fietsafstand van een IC-station

3.5. Locaties met matige OV-bereikbaarheid

In deze categorie zijn projecten met een lage OV-bereikbaarheid geanalyseerd. Dit zijn Proeftuin Erasmusveld en Zuiderpark die beide op 15 minuten fietsen van een IC-station liggen, maar wel over een tramverbinding met het stadscentrum beschikken, en de projecten Wickevoort en Zuiderpark die meer perifeer gelegen zijn.

In het gedeeltelijk gerealiseerde Proeftuin Erasmusveld in Den Haag sluit de toegepaste parkeerreductie niet aan op de parkeerbehoefte. Door gebrek aan parkeergelegenheid staat de verkoopbaarheid van de woningen onder druk. De toepassing van deelmobiliteit in dit project blijkt daarom niet geslaagd. Voor de ontwikkeling van Proeftuin Erasmusveld is er een *fall-back-scenario* met ruimte voor extra parkeerplaatsen waarvoor geld is gereserveerd. Hier zal mogelijk gebruik van worden gemaakt. Proeftuin Erasmusveld ligt nabij de A4 en het deelmobiliteitsaanbod en OV-bereikbaarheid lijken hier niet op te wegen tegen de voorkeur voor de auto.

In Maanwijk is een lage parkeerreductie toegepast en in Wickevoort en Zuiderpark geen. In deze projecten is de deelauto vooral een extra vervoermiddel, gericht op het vervangen van een tweede of derde auto. Deze projecten zijn gelegen in buurten met een relatief hoge parkeernorm. Er ontbreekt stimulans richting bewoners om een auto weg te doen en van deelmobiliteit gebruik te maken. Het is daarom interessant om in de gaten te houden of deelmobiliteit hier gaat aanslaan.



Matige OV-bereikbaarheid

Deelaanbod	Project	Parkeer-regime	Woning-aanbod	Parkeernorm reductie
x? 	Proeftuin Erasmusveld - Den Haag	parkeer-regime < 500 meter	mix sociale huur, vrije sector huur en koop	12% gerealiseerd
x2 	Zuiderpark - Tilburg	geen parkeer-regime	koop (mix grootte)	0% in ontwikkeling
x3 	Maanwijk - Leusden	geen parkeer-regime	mix sociale huur en koop (mix grootte)	6% in ontwikkeling
x20 	Wickvoort - Haarlemmermeer	geen parkeer-regime	mix sociale huur, vrij sector huur en koop	0% in ontwikkeling

Afbeelding 5 – schematische weergave van project met deelmobiliteit met matig OV-bereikbaarheid

4. Vervolgonderzoek en bruikbaarheid benchmark

Deze benchmark 'Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling' van februari 2021 is een belangrijk startpunt, maar vergt doorontwikkeling om een constructieve bijdrage te leveren aan het beleid en de discussie over de kansen van deelmobiliteit en gebiedsontwikkeling. De huidige analyse geeft vooral richting. De komende jaren zal de benchmark verrijkt worden met nieuwe projecten, waaronder ook meer gerealiseerde projecten. Er kunnen dan robuustere conclusies worden getrokken over realistische parkeernormreducties in combinatie met deelmobiliteit, in verhouding tot de (ov-)bereikbaarheid, parkeerregime, doelgroepen en aanvullend mobiliteitsaanbod. Er is vooral behoefte aan meer kennis over de doelgroepen. Welke eindgebruiker laat zich nu wel verleiden om gebruik te maken van deelmobiliteit en op welke manier? Dergelijke vraagstukken zullen de komende jaren steeds scherper kunnen worden beantwoord.

De benchmark kan gebruikt worden als belangrijk referentiedocument. Met meer onderbouwde inzichten wordt de benchmark steeds beter bruikbaar voor beleid. Het helpt bij de discussie over wat een haalbare parkeernormreductie is per type gebied. De nu vaak toegepaste generieke parkeernormreductie van 20% voor een hele gemeente kan gedifferentieerd worden naar bereikbaarheidsniveau, met als achterliggend doel om de parkeerambitie beter in lijn te krijgen met de realiteit. In beleid en toetsingen van mobiliteitsparagrafen kunnen in de toekomst ook lessen over de effecten van aanvullend aanbod (deeltweewielers en stallingsvoorzieningen) worden toegevoegd.

Bovendien kan de benchmark worden ingezet als een dynamische formuleringswijze van beleid om zo mee te kunnen groeien met actuele ontwikkelingen. De gemeente Nijmegen is de eerste Nederlandse gemeente die in het beleidskader deelmobiliteit naar de benchmark refereert. Hierin is opgenomen dat parkeernormreductie voor projecten buiten parkeerregime getoetst kunnen worden aan referentieprojecten uit de benchmark, waarbij de situering vergelijkbaar is met het desbetreffende project.

Door deze toepassingen zullen de uitgangspunten uit de City Deal 'elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling' steeds adequater kunnen worden toegepast en een bijdrage leveren aan de doelstelling om meer woningen met minder bijbehorende parkeerplaatsen te bouwen.