

Robuustheidstoets Mobiliteitsysteem Middelsee

Middelsee

Kenmerk: 012193.20220608.P2.01

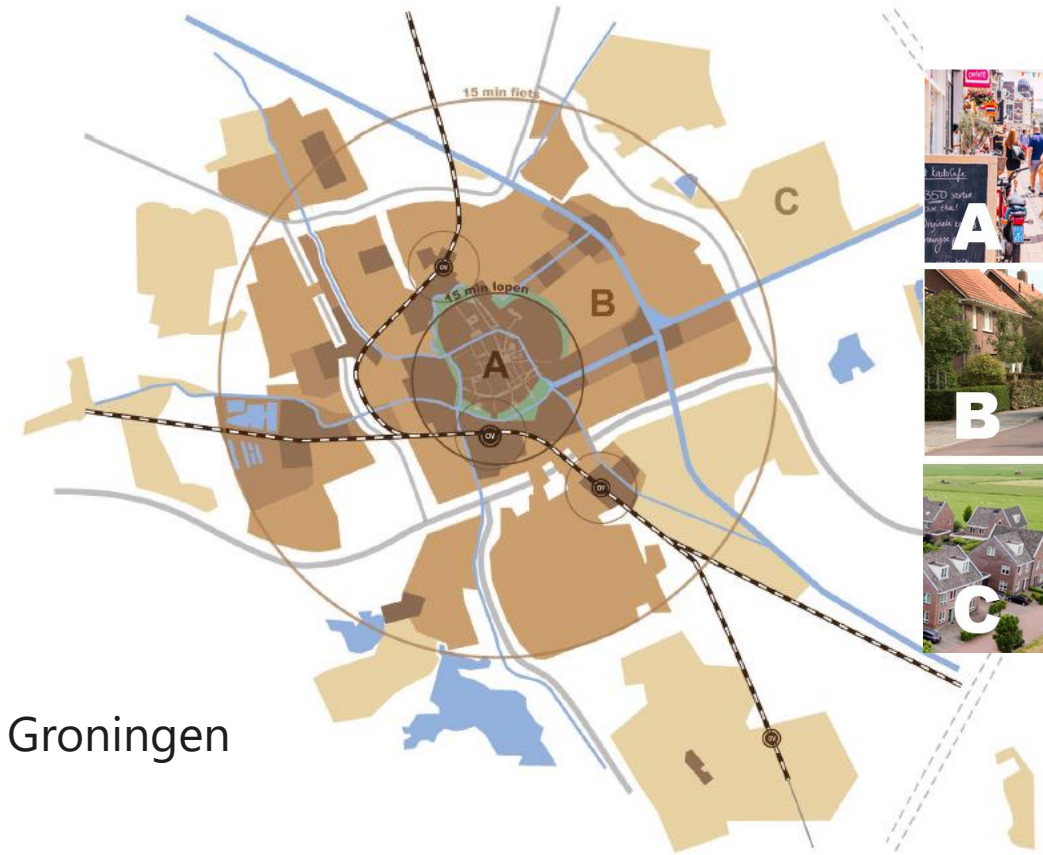
Datum: 16 juni 2022

Concept

IMOSS



Ruimtelijk beleid A-B-C mobiliteitsmilieus



Groningen

Mobiliteitsbeleid

Prio wandelen, OV. Auto, fiets als gast, geen straat-p, shared space



Herstel balans vervoerwijzen. Fiets is hoofdgebruiker, sturend p-beleid



Mobiliteit ontvlechten, faciliteren. Grotere rol auto, OV verbindend naar centra



Ruimtelijk beleid

Mix m2 BVO: 50-70% wonen, FSI 2,0
Wonen > ca 100-200 won/HA
Overig > 10.000 m2 BVO/HA



Mix m2 BVO: 70-90% wonen, FSI: 0,5
Wonen ca 30-60 won/HA
Overig ca 1.000 m2 BVO/HA

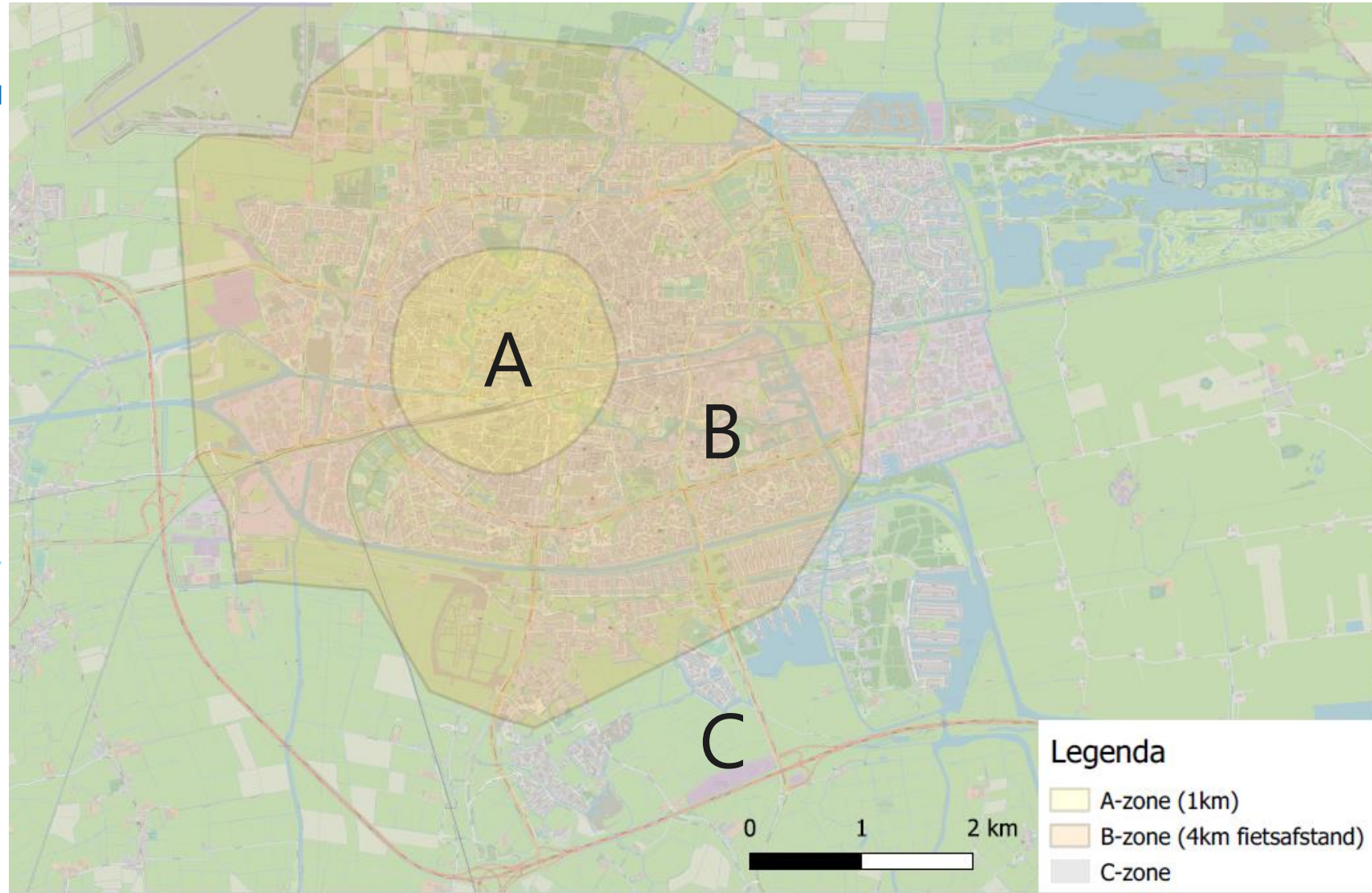


Mix m2 BVO: 90-100% wonen, FSI: 0,2
Wonen < ca 30 won/HA
Overig ca 100 m2 BVO/HA

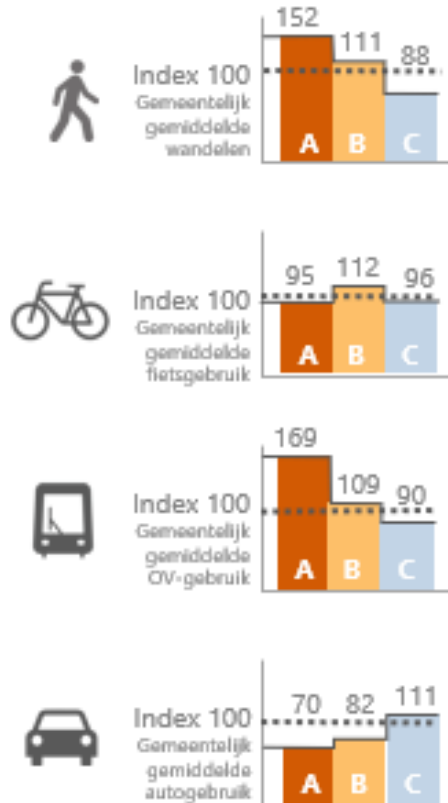
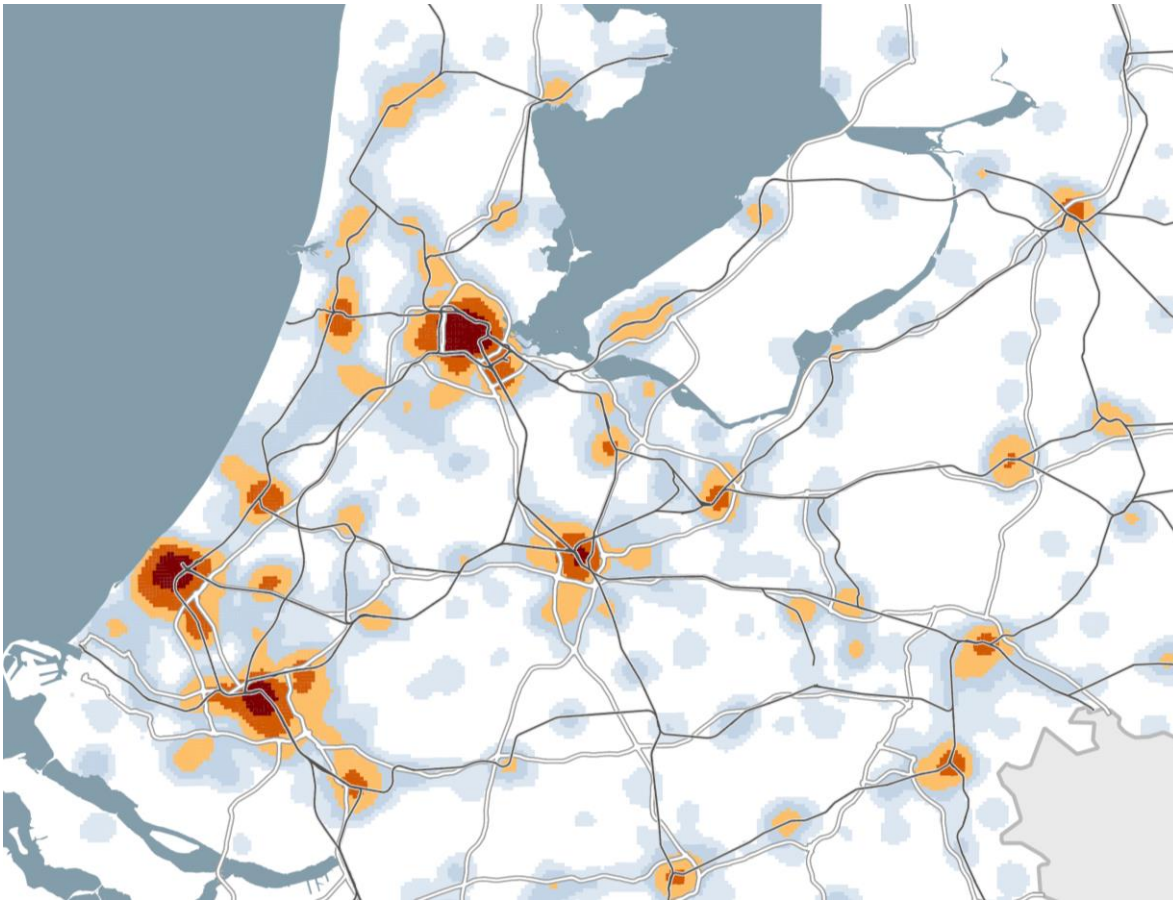


Ruimtelijk beleid A-B-C mobiliteitsmilieus

- **A-zone**, binnen een kwartier beloopbaar vanuit het centrumhart. Vanuit mobiliteit is dit de optimale plek voor stedelijke verdichting, omdat mensen hier veelal lopen en fietsen. In de inrichting is de voetganger hoofdgebruiker. De auto is alleen welkom als gast. Hierbij horen lage parkeernormen, hoge tarieven, beperkt straatparkeren. Bij het OV ligt de prioriteit bij betrouwbaarheid, hoge snelheden zijn niet overal mogelijk vanwege de gewenste verblijfskwaliteit.
- **B-zone**, binnen een kwartier fietsafstand vanuit het stadshart. Het gaat hier om de gemengde stad, deels vooroorlogs, deels naoorlogs. Ook hier is verdichting logisch, omdat mensen vooral de fiets gebruiken. De inrichting moet beter in balans komen met het mobiliteitsgebruik: meer ruimte voor fiets en doorgaande OV-verbindingen (betrouwbaarheid en doorstroming), ten koste van autogebruik.
- **C-zone**, suburbane en rurale gebieden. Door de grotere afstand tot voorzieningen ligt de focus in dit gebied meer op de auto als hoofdvervoerswijze. Bij de inrichting van wegen en straten zijn modaliteiten meer ontvlochten i.p.v. gemengd gebruik. OV kent in deze gebieden meer een verbindende rol naar stedelijke centra.



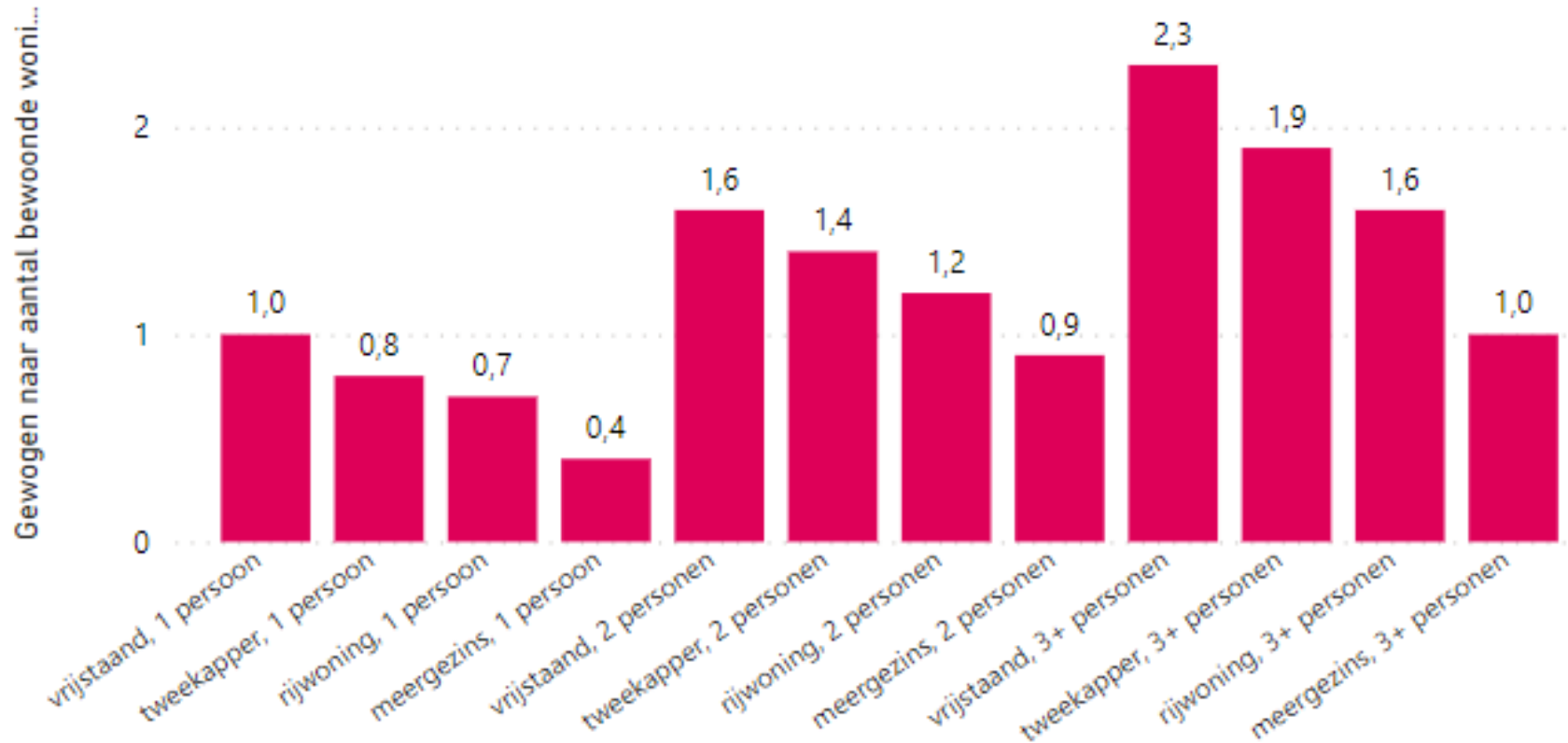
Ruimtelijk beleid A-B-C mobiliteitsmilieus



Uit OViN-onderzoek blijkt een duidelijk verband met werkelijk mobiliteitsgedrag:

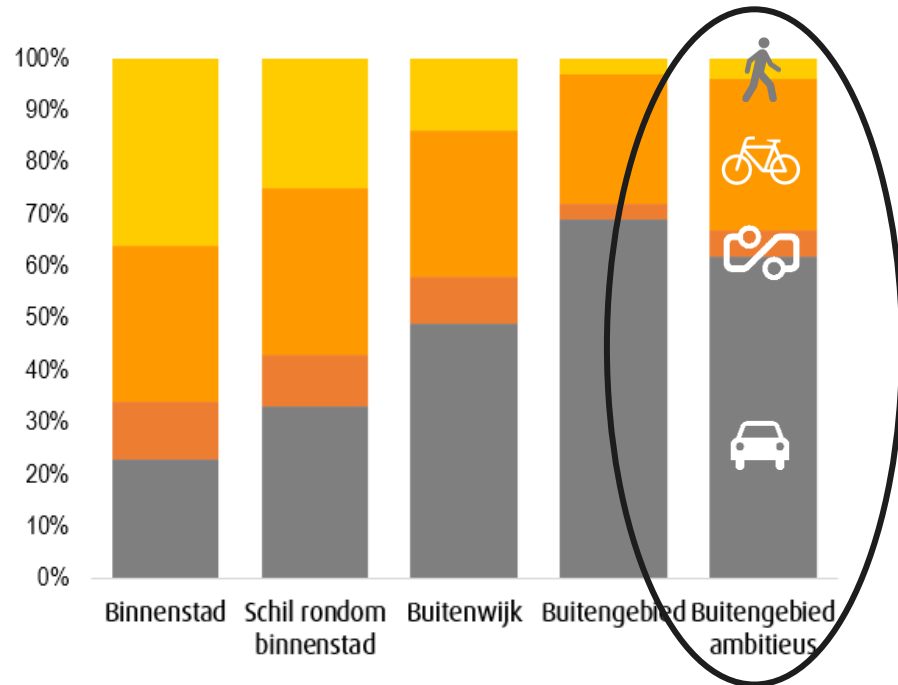
- In A-milieus is het aandeel wandelen in de totale vervoerwijzekeuze ca 50% hoger dan het gemeentelijk totaalgemiddelde. OV-gebruik is zelfs ca 70% hoger. Fietsgebruik is hier ca 5% lager dan gemiddeld en autogebruik zelfs ca 30% lager.
- In B-milieus is het aandeel wandelen, fietsen en OV-gebruik ca 10% hoger dan het gemeentelijk gemiddelde. Autogebruik ligt juist ca 20% lager.
- In C-milieus is het juist omgekeerd: het aandeel auto is ca 10% hoger, wandelen en OV-gebruik juist ca 10% lager. Het fietsgebruik is ongeveer gemiddeld.

Gemiddeld autobezit per woningtype



Gemiddeld autobezit in Nederland per woning type op basis van CBS data

5. Middelsee Robuustheid



In het algemeen geldt: hoe verder van de stad, hoe meer autogebruik. Links het indicatieve beeld voor de vervoerwijzeverdeling van/naar de binnenstad Leeuwarden, het gebied binnen de RING (schil), Buiten de RING (buitenwijk) en het buitengebied. In Middelsee is een aanzienlijk autogebruik onvermijdelijk. Met gerichte maatregelen is het de verwachting dat zich hier een vervoerwijzeverdeling ontwikkelt die tussen buitenwijk en buitengebied in ligt. Dit vereist wel een samenhangende combinatie van:

1. Goede mobiliteitsverbindingen, o.a. voor fietsen naar het station en de binnenstad
2. Ambitieuze parkeermaatregelen en inzet van deelmobiliteit
3. Parkeren op afstand en aanbieden van wijkvoorzieningen in community hubs
4. Verblijfsinrichting van de openbare ruimte die uitnodigt om te lopen en te fietsen

5. Middelsee Robuustheid

Redeneerlijn autoparkeerconcept

Vertrekpunt voor de redeneerlijn: huidige parkeernormen Middelsee.

Stap 1: alleen bewoners van middeldure en dure woningen krijgen één inpandige parkeerplaats onder de appartementen in het gebied of op de oprit van het huis. Alle andere bewoners parkeren hun eerste auto met abonnement in hubs (geclusterd in gebouwde voorziening)

Stap 2: alle bezoekers parkeren in hubs. Straatparkeren wordt nergens toegestaan, geheel Middelsee wordt parkeervrij, uitgezonderd minder validen, ingewikkelde logistiek en verhuizingen.

Stap 3: alle parkeren in de hubs vindt plaats met dubbelgebruik

Stap 4: er komen geen abonnementen voor 2^{de} of 3^{de} auto's. Deze behoefte wordt volledig ingevuld met deelmobiliteit (meerdere vervoerwijzen).

Fietsparkeren: zo dicht mogelijk bij de woningen

Voor het fietsparkeren zijn ook ambitieuze maatregelen wenselijk. Fietsparkeren moet zo dicht mogelijk bij de woningen plaatsvinden, bij voorkeur in gemeenschappelijke, inpandige bergingen op maaiveld of op eigen kavel.

Alleen specifieke deelfietsvoorzieningen (bijzondere uitvoeringen) kunnen geclusterd worden.

Handhaving!!!

Beoordeling mobiliteitssysteem Middelsee

| Voorwaarden voor Mobiliteitssysteem | Situatie in Middelsee |
|--|-----------------------|
| Goede mobiliteitsverbindingen, o.a. voor fietsen naar het station en de binnenstad | ✓ |
| Ambitieuze parkeermaatregelen en inzet van deelmobiliteit | ✓ |
| Parkeren op afstand en aanbieden van wijkvoorzieningen in community hubs | ✓ |
| Verblijfsinrichting van de openbare ruimte die uitnodigt om te lopen en te fietsen | ✓ |
| Geen straat parkeren | ✓ |
| Bezoekers parkeren in HUBS | ✓ |
| Bewoners krijgen geen vergunning voor een tweede parkeerplaats | ✗ |
| Fietsparkeren zo dicht mogelijk bij de woningen | ✓ |

Conclusie

- Middelsee is een woonwijk in het buitengebied waar de auto veelvuldig gebruikt zal worden
- Middelsee ligt deels in het B en deels in het C mobiliteitsmilieu
- Veel voorwaarden om het mobiliteitssysteem te laten slagen zijn aanwezig
- Deelmobiliteit is maatwerk voor de verschillende delen van Middelsee
- Deelmobiliteit moet aanwezig zijn vanaf dag 1
- Parkeren niet op straat moet aanwezig zijn vanaf dag 1
- Goede fietsvoorzieningen naar het centrum moeten aanwezig zijn vanaf dag 1.