

Mobiliteitsplan Nieuwstad Zwolle

Mobiliteitsplan voor nieuwbouwproject aan
de Bisschop Willebrandlaan te Zwolle



Opdrachtgevers

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

BEMOG Projektontwikkeling

Mobiliteitsplan ontwikkeling Nieuwstad Zwolle

015923.202311016R1.05

14 november 2023

Definitief

© Copyright Goudappel BV 14-11-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2	6. MaaS-concepten	12
2. Zwolse mobiliteitsvisie	4	7. Privéauto	14
3. Stappen	6	Bijlage A: Onderbouwing van het effect van autodelen	22
4. Trappen	8		
5. Openbaar vervoer	10		

1. Inleiding

BEMOG Projektontwikkeling is voornemens om het terrein waar de huidige Oving-garage, een Renault-dealer, op gevestigd is, te transformeren tot woongebied. De woningbouwontwikkeling in de wijk Diezerpoort, ten Noordoosten van het stadscentrum van Zwolle, heet Nieuwstad en bestaat uit twee woongebouwen met totaal 95 appartementen. De appartementen vallen in de categorieën sociale huur, goedkope koop, middeldure koop en dure koop. Naast de ontwikkeling, op de hoek van de Bisschop Willebrandlaan en de Van Wevelinkhovenstraat, ligt een begraafplaats. In de huidige situatie zijn er twee afzonderlijke parkeerterreinen die worden gebruikt door het garagebedrijf en de begraafplaats. In de toekomstige situatie wordt dit één geheel en maken beide functies gebruik van hetzelfde parkeerterrein. Het parkeerterrein wordt dan gedeeld met de naastgelegen begraafplaats en maakt ook deel uit van het plangebied.

Om de nieuwe bewoners en gebruikers te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte dienen verschillende modaliteiten gefaciliteerd te worden. BEMOG Projektontwikkeling heeft Goudappel BV gevraagd een mobiliteitsconcept voor de geplande ontwikkeling Nieuwstad op te stellen. Dit concept is reeds vastgesteld door de gemeenteraad van Zwolle. Voorliggende rapportage, het mobiliteitsplan, betreft een uitwerking van dit concept.



Figuur 1.1: Ligging ontwikkellocatie

Doelgroep

Bij Nieuwstad wordt ingezet op sociale duurzaamheid en inclusiviteit. Om dat te doen wordt beoogd aan te sluiten bij de verwachte doelgroepen die er gaan wonen. Bij Nieuwstad worden twee doelgroepen voorzien:

- *Actieve empty nesters*: ouders van wie de kinderen uit huis zijn maar die zelf nog actief in het leven staan.
- *Starters en doorstromers*: mensen die voor het eerst of de tweede keer een huis kopen of huren. Vaak jongeren die een actieve levensstijl hebben.

Leeswijzer

In voorliggend rapport zetten we eerst de mobiliteitsvisie van Zwolle kort uiteen. Daarna wordt volgens het STOMP-principe¹ per modaliteit toegelicht hoe deze een plek krijgt in ontwikkeling Nieuwstad. Bij het stappen worden belangrijke routes genoemd, bij het trappen de mogelijkheden tot veilig stallen en bij openbaar vervoer worden de belangrijkste lijnen benoemd. De mogelijkheden met MaaS-concepten zijn verweven in het hoofdstuk dat ingaat op de privéauto.

¹ STOP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en de Privéauto.

2. Zwolse mobiliteitsvisie

Zwolle groeit; de komende 10 jaar komen er zo'n 10.000 woningen bij, waarvan zeker 3.000 in en rond te binnenstad. De woningbouwopgave en inbreidingsambities leiden tot een toenemend aantal verkeersbewegingen en daarmee; behoefte aan ruimte. De ambitie voor stedelijke groei staat daarmee steeds meer op gespannen voet met het waarborgen van de leefbaarheid en duurzaamheidsopgaven. De gemeente Zwolle heeft in haar mobiliteitsvisie² een zestal uitgangspunten beschreven om Zwolle gedurende en na de groei, bereikbaar, vitaal en leefbaar te houden:

- Goede bereikbaarheid laat Zwolle bloeien;
- Mobiliteit die duurzame stedelijke groei mogelijk maakt;
- Gastvrije ontvangst voor verkeersdeelnemers;
- De juiste mobiliteit verbetert gezondheid en vitaliteit van de stad;
- Versnelling klimaatadaptatie en energietransitie mogelijk;
- Inclusieve stad door letterlijk en figuurlijk drempels weg te nemen.

Deze uitgangspunten komen grofweg terug in drie bouwstenen:

- Een gastvrije, bereikbare stad;
- Een verkeersveilige en toegankelijke stad;
- Een innovatieve, vitale wereldfietsstad.

Het uitgangspunt voor de gemeente Zwolle, bij alle drie de speerpunten, is het STOP-principe. Het gaat bij dit principe om de prioriteit die gesteld wordt aan de verschillende modaliteiten; stappen, trappen, openbaar vervoer en de privéauto. Daarbij staat langzaam verkeer voorop, dit dient zich veilig door een gebied te kunnen bewegen. Daarna komt het openbaar vervoer, dat dient op bereikbare plaatsen aanwezig te zijn en voldoende ontsluiting met omliggende regio's te bieden. De privéauto staat achteraan in het STOP-principe. Er zullen altijd reizigers zijn die de auto gebruiken. Ook voor hen dient ruimte gefaciliteerd te worden. Echter, tegenwoordig worden ook MaaS-concepten tot het rijtje gerekend, volgens het STOMP-principe. De MaaS-concepten bieden de mogelijkheid om het bezit van een voertuig overbodig te maken, omdat de volledige reisketen inzichtelijk gemaakt wordt en geboekt en betaald kan worden en er hiermee ook gebruikgemaakt kan worden van het delen van voertuigen. Daardoor zijn minder parkeerplaatsen nodig en kan deze ruimte voor andere doeleinden gebruikt worden.



Figuur 2.1: STOP-principe naar mobiliteitsvisie Zwolle (2019)

² [Mobiliteitsvisie Zwolle \(2019\) Mobiliteit brengt Zwolle verder](#)

Vanuit de ontwikkeling ligt de ambitie er om aan te sluiten bij de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van mobiliteit. Juist dit type stedelijkheid en de geografische ligging van de locatie vormen hierbij een uitstekend vertrekpunt. De basis voor het mobiliteitsplan voor de ontwikkeling Nieuwstad vormt hierdoor het STOMP-principe.



Figuur 2.2: STOMP-principe

3. Stappen

3.1 Visie Zwolle

Wandelen is gezond, draagt bij aan de vitaliteit van mensen, behoeft geen modaliteit of stallingsplaats en zorgt niet voor geluidshinder of luchtvervuiling. Zwolle leent zich uitstekend voor verplaatsingen te voet vanwege de veilige en prettige wandelroutes die reeds aanwezig zijn. In de mobiliteitsvisie (2019) is omschreven dat Zwolle te komende jaren inzet op wandelroutes om wandelen aantrekkelijk en aangenaam te maken. Wel is de voetganger de meest kwetsbare verkeersdeelnemer. Juist voor deze modaliteit dient voldoende ruimte gefaciliteerd te worden.

3.2 Stappen bij Nieuwstad

Binnen het plangebied Nieuwstad worden twee verschillende woongebouwen gerealiseerd. Het tussenliggende gebied tussen beide gebouwen wordt voornamelijk ingevuld met groen en het faciliteren van langzaam verkeer. Deze veilige routes sluiten aan de noord- en zuidzijde van de ontwikkellocatie aan op de bestaande infrastructuur voor het langzaam verkeer. Hierbij wordt middels maatvoering en comfort rekening gehouden met mindervaliden door de verbindingen rolstoelvriendelijk uit te voeren. De faciliteiten voor het langzaam verkeer op het terrein van Nieuwstad vormen een organisch geheel met de bestaande openbare infrastructuur. Op verschillende locaties sluit dit aan op het langzaam verkeer netwerk in de directe omgeving. Tevens is een logische directe

verbinding aanwezig met het parkeerterrein op maaiveld, dat in de huidige situatie door de bezoekers aan de begraafplaats wordt gebruikt. De loopafstand tot dit parkeerterrein is daarmee zeer beperkt en sluit goed aan op het terrein.



Figuur 3.1: Ontsluiting langzaam verkeer in Nieuwstad (aangegeven in bruin)

De ontwikkeling Nieuwstad ligt aan de Bisschop Willebrandlaan. Dit is een relatief drukke weg maar heeft brede trottoirs aan beide zijden. Middels verkeerslichten kan de straat op verschillende locaties veilig worden overgestoken. In figuur 3.2 is de bereikbaarheid van de voetganger binnen circa 10 minuten wandelen inclusief logische wandelroutes weergegeven. Binnen 10 minuten wandelen kunnen verschillende supermarkten, een school en een huisartsenpraktijk worden bereikt. De bewoners kunnen deze dagelijkse voorziening gemakkelijk en middels veilige en directe routes bereiken. De ontwikkeling is daarnaast op 10 minuten loopafstand van de Diezerstraat, de winkelstraat van Zwolle. De route gaat dwars door woonwijken met trottoirs en veilige oversteekplaatsen. In de omgeving liggen drie bushaltes die bereikt kunnen worden. In hoofdstuk 5 is de bereikbaarheid van openbaar vervoer nader uitgewerkt.



Figuur 3.2: Bereikbaarheid voetganger in circa 10 minuten wandelen vanaf Nieuwstad (bron ondergrond: Streetsmart)

4. Trappen

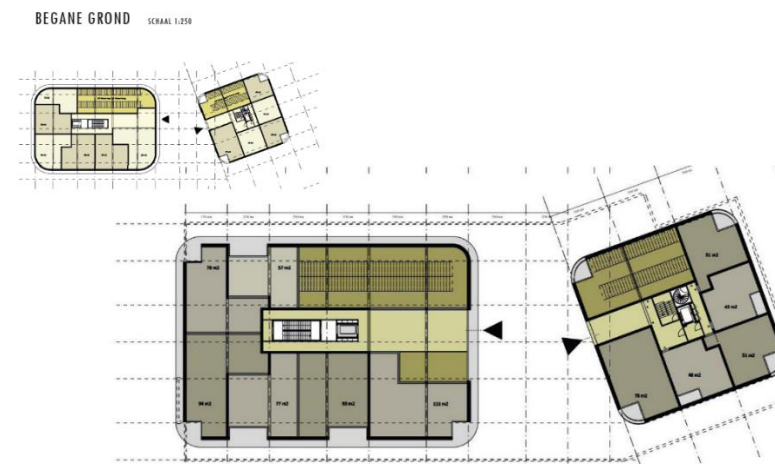
4.1 Visie Zwolle

Zwolle is wereldfietsstad. Uit onderzoek van de gemeente is gebleken dat er het meest gefietst wordt van alle steden in Nederland (met 50% fietsgebruik van alle verplaatsingen), wat komt door onder andere uitstekende fietsstraten, fietsrotondes, regensensoren bij verkeerslichten en fietssnelwegen met tunnels en bruggen. De fietser kan zich dus veilig, snel en gemakkelijk door de stad bewegen. Zwolle wil komende jaren blijven inzetten op het aantrekkelijker maken van fietsen door aanpassingen in de infrastructuur en de inzet op verkeersmanagement om fietsen te bevorderen.

Daarnaast is het van belang dat de fietser zijn of haar fiets goed kan stallen, wanneer op de plaats van bestemming is aangekomen. Door verstedelijking ontstaat een extra vraag naar parkeerplaatsen, ook voor de fiets. Daarom zijn er rond het stadshart verschillende fietsenstallingen waar verschillende type fietsen gestald kunnen worden. Denk naast de gewone fiets, aan ruimte voor een bakfiets of laadfaciliteiten voor een elektrische fiets. Om een hoge kwaliteit te behouden van de buitenruimte, met veel plek voor groen, spelen, lopen en fietsen wordt ingezet op inpandige fietsenstallingen. Het doel van de gemeente Zwolle is om in 2030 geen fietsen meer op straat te hebben staan in het centrum maar allemaal veilig en uit het zicht in hoogwaardige, bewaakte servicestallingen.

4.2 Trappen bij Nieuwstad

Binnen Nieuwstad zelf wordt voorzien in het goed en kwalitatief faciliteren van fietsparkeren met oog voor een comfortabel gebruik. Voor bewoners worden in beide woongebouwen op de begane grond gezamenlijke fietsenstallingen gerealiseerd waar zij de fiets veilig kunnen stallen. In figuur 4.1 zijn de fietsenstallingen bij de ontwikkeling weergegeven.



Figuur 4.1: Fietsenstallingen bij Nieuwstad

Met langzaam verkeer, zoals de fiets, wordt bij Nieuwstad extra rekening gehouden. De routes voor het fietsverkeer vanuit het plangebied sluiten aan op de fietspaden op de Van Wevelinkhovenstraat, ten noorden van Nieuwstad. Omdat de fietsparkeervoorziening op maaiveld is gelegen is hier geen belemmering om deze te bereiken en wordt dit vanaf de woningen eerder bereikt dan de daaronder gelegen parkeergarage. Dit is tekenend voor het feit dat bij Nieuwstad het primaat ligt bij het fietsverkeer. In totaal worden inpandig circa 372 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in een zogenaamde 'hoog/laag' fietsenstalling. De lage fietsparkeerplaatsen kunnen ook gebruikt worden door bijvoorbeeld e-bikes. Buiten het gebouw worden op maaiveld 48 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers, waarmee de totale capaciteit circa 420 fietsparkeerplaatsen bedraagt.

CROW heeft fietsparkeerkencijfers³ opgesteld die als basis dienen voor het te verwachten aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij verschillende functies. Deze fietsparkeerkencijfers bevatten een minimum en maximum bandbreedte. CROW schrijft voor dat per appartement (met fietsenberging) 2.0 - 3.0 fietsparkeerplekken aangeboden dienen te worden. Per woning worden bij Nieuwstad, met 372 fietsparkeerplekken, net iets minder dan 4 fietsparkeerplaatsen aangeboden voor bewoner, waarmee er dus een overschot aan fietsparkeerplekken voor bewoners is. Bij de uitwerking naar VO/DO zal gekeken worden of dit aantal daadwerkelijk benodigd blijkt. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid maakt het realiseren van een hoogwaardige fietsvoorziening het mogelijk een afdracht te doen op het parkeren voor de auto. In overleg met de gemeente Zwolle is het, vanwege de beschikbare overcapaciteit in het fietsparkeren voor bewoners, mogelijk om het benodigde aantal autoparkeerplaatsen te corrigeren met 5%.

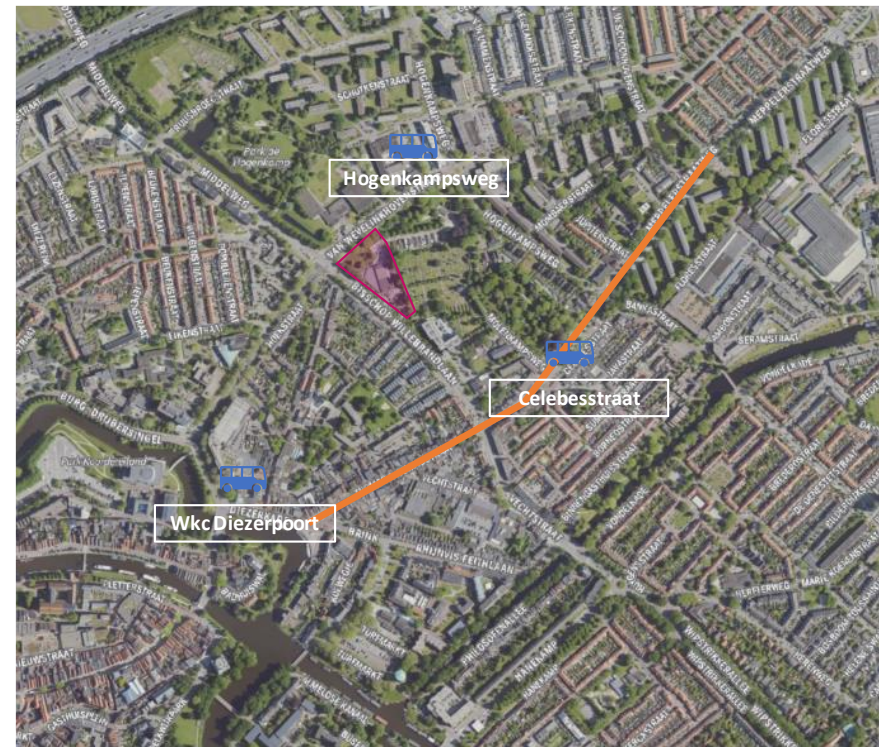
De bandbreedte voor fietsparkeren van bezoekers ligt tussen de 0,5 en 1,0 fietsparkeerplaats per woning. Bij de ontwikkeling Nieuwstad worden conform de fietsparkeerkencijfers 24 nietjes ingezet voor fietsparkeren van bezoekers, aan beide kanten van de nietjes kunnen fietsen geparkeerd worden, waardoor plaats is voor in totaal 48 fietsen (0,5 fietsparkeerplaats voor bezoekers per woning). Binnen Nieuwstad worden hoog-laag rekken ingezet waarbij ook ruimte-efficiënt het plaatsen van de fiets in de hoge rekken gemakkelijk is. Conform norm zijn 285 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers benodigd, het plan daarentegen biedt ruimte voor 372 fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Eén van de doelgroepen die beoogd wordt voor Nieuwstad zijn starters. Dit zijn mogelijk ook gezinnen met jonge kinderen die bijvoorbeeld naar school gebracht moeten worden. Daarom wordt in een aparte ruimte in de fietsenstalling eveneens middels een hoogwaardige fietsenstalling voldoende rekening gehouden met zogeheten buitenmodel fietsen. Dit zijn fietsen met bijzondere maten zoals bakfietsen en fietsen met een krat. Omdat er sprake is van een fors overschot in het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan deze ruimte, indien in de praktijk blijkt dat er (meer) behoefte is aan fietsparkeerplaatsen voor bijvoorbeeld 'buiten-modelfietsen' eenvoudig hiervoor benut worden.

³ [Rapportage Fietsparkeerkencijfers 2019 \(fietsberaad.nl\)](https://www.fietsberaad.nl/).

5. Openbaar vervoer

5.1 Visie Zwolle

De gemeente Zwolle ziet openbaar vervoer als goede vervanging voor de privéauto. Het kan tenslotte op reistijd, kosten en betrouwbaarheid een hoop voordelen geven. Openbaar vervoer is daarmee een belangrijk onderdeel in de ketenmobiliteit. Het biedt de kans om grote afstanden te overbruggen met een kleinere kans op vertraging door files. Op regionaal niveau is de trein op dit moment zeker sneller. Zo ben je met de trein tijdens de spits sneller in Utrecht of Groningen dan met de auto. Meer lokale bestemmingen zoals de wijken Voorst of Marslanden zijn lastiger te bereiken met het openbaar vervoer waardoor de auto nog aantrekkelijk blijft. Het is van belang dat openbaar vervoer aantrekkelijk is en blijft in de gehele keten. Zwolle zoekt naar kansen om de reistijd met het OV van deur tot deur naar beneden te brengen; ook bij meer lokale bestemmingen. Dat betekent dat ook de modaliteit die voor de 'first mile', van huis naar een OV-halte/station, wordt ingezet veilig gesteld kan worden op locatie en dat voor de 'last mile' modaliteiten op het station aanwezig zijn of dat het goed te wandelen is naar de eindbestemming.



Figuur 5.1: Bushaltes rondom Nieuwstad (bron ondergrond: Streetsmart)

5.2 Nieuwstad

Ontwikkeling Nieuwstad is goed ontsloten door het openbaar vervoer. Als basisrichtlijn in stedelijk gebied geldt 400-600 meter loopafstand naar een OV-halte voor stadslijnen die fungeren als voor- en natransport Nabijgelegen in de directe omgeving van Nieuwstad is de bushalte Hogenkampsweg. Deze is op 350 meter loopafstand van Nieuwstad. In tabel 5.1 zijn de lijnen en frequenties van de bushalte weergegeven.

halte	afstand	lijnen	frequentie
Hogenkampsweg	350 meter	4 richting station	2x per uur
		4 richting Aa-landen Oost	2x per uur
		13 richting station	2x per uur
		13 richting Aa-landen Noord	2x per uur
Celebesstraat	ca. 450 meter	3 richting Berkum + Hessepoort	2x per uur
		3 richting station	2x per uur

Tabel 5.1: Lijnen en frequenties bij bushalte Hogenkampsweg

Buslijnen 4 en 13 zijn de lijnen die langs deze halte komen. Het station is hierdoor dus makkelijk te bereiken met de bus, maar ook wijken en buurten die ten noorden van Nieuwstad liggen kunnen goed bereikt worden. Deze buslijn komt onder andere langs halte Wkc Diezerpoort, zoals in figuur 5.1 weergegeven. Daarnaast is op 500 meter afstand halte Celebesstraat gelegen. Buslijn 3 station – Berkum stopt bij deze halte.

Het treinstation is op circa twee kilometer afstand van Nieuwstad. Dat is circa 8-9 minuten fietsen met een traditionele fiets, of nog korter met een e-bike, of circa 25 minuten lopen. Vanaf Zwolle Centraal vertrekken treinen richting alle windstreken en richting zowel steden als dorpen. Daardoor bestaat een goede verbinding met de rest van het land en is het aantrekkelijk om gebruik te maken van openbaar vervoer. Daarnaast biedt het station voldoende mogelijkheid om de fiets veilig en gemakkelijk te stallen.

afstand	lijnen	frequentie
2 kilometer	Intercity richting Rotterdam Centraal	2x per uur
	Intercity richting Roosendaal	2x per uur
	Sprinter richting Enschede	2x per uur
	Sprinter richting Utrecht Centraal	2x per uur
	Stoptrein richting Emmen	2x per uur
	Sprinter richting Leeuwarden	2x per uur
	Sprinter richting Amsterdam Centraal	2x per uur
	Intercity richting Groningen	2x per uur

Tabel 5.2: Lijnen en frequenties bij station Zwolle

6. MaaS-concepten

6.1 Concept MaaS

Onder Mobility as a Service-concepten kunnen verschillende elementen worden volstaan. Het is een relatief nieuw begrip en volgt het principe dat niet langer het bezit van vervoersmiddelen maar het hebben van een abonnement op het gebruik van vervoersmiddelen leidend is.

Het kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in haar meest recente publicatie MaaS⁴ als volgt omschreven:

“MaaS is een dienst op het gebied van personenmobiliteit, waarbij de dienstverlening bestaat uit het bieden van een onlineplatform met mogelijkheden voor het zoeken naar, vergelijken van, eventueel reserveren van en betalen voor verschillende soorten mobiliteitsdiensten, aan de hand van actuele en voor die reiziger relevante informatie over die diensten. MaaS wordt primair ontsloten voor de klant middels een app.”

⁴ Mobility-as-a-Service: kansen en verwachtingen, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020)

⁵ “Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie” Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2021)

Door mobiliteit te ontsluiten via één dienst, zijn gebruikers niet langer meer afhankelijk van het bezit van vervoersmiddelen, waardoor één van de belangrijkste voordelen is dat er minder ruimte nodig is om vervoersmiddelen te stallen. Het betreft voornamelijk minder benodigde ruimte voor (fiets)parkeerplaatsen en stallingen.

6.2 Deelmobiliteit in Nieuwstad

Bij ontwikkeling Nieuwstad worden elektrische deelauto's, als vorm van MaaS, gestald. Uit diverse onderzoeken⁵ blijkt dat de parkeervraag van bewoners met 15% tot 30% gereduceerd kan worden als gevolg van het stallen van deelauto's. Momenteel hanteren de aanbieders van deelauto's, veelal de volgende uitgangspunten: per 30 woningen wordt 1 deelauto aangeboden, waarbij elke deelauto 5 privéauto's vervangt⁶. Bij de locatieontwikkeling worden 3 deelauto's toegepast, die gezamenlijk 15 (5 x 3) eigen auto's vervangen. Per saldo daalt de parkeervraag met 12 (15 – 3) parkeerplaatsen.

⁶ MoMo Car Sharing

⁷ https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/the_state_of_carsharing_europe.pdf

Om te zorgen dat de deelauto's veelvuldig worden ingezet, dient het gebruik ervan eenvoudig te zijn. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen de ontwikkeling (op eigen terrein) beschikbaar en *zichtbaar* moeten zijn;
- *variëteit* wordt geboden *in het aanbod* van de deelauto's;
- *gemak* en *flexibiliteit* wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken;
- de kosten van het gebruik van de deelauto worden ondergebracht in de *servicekosten*.

Voor de elektrische deelauto's bij Nieuwstad is rekening gehouden met oplaadpunten. Zo zijn de auto's altijd voldoende opgeladen om direct gebruikt te worden.

De ligging van Nieuwstad buiten gereguleerd parkeren maakt de toepassing van MaaS op deze locatie lastig. Binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling bestaat de mogelijkheid deelmobiliteit in te zetten.

6.3 Borging

BEMOG Projectontwikkeling stelt bij oplevering 3 deelauto's beschikbaar en draagt zorg voor een borging van 10 jaar. Vooraf wordt al in een brochure of in een gesprek richting (toekomstige) bewoners kenbaar gemaakt dat het aanbod van deelauto's onderdeel is van de ontwikkeling. Daarnaast is monitoring een belangrijke manier van zorgdragen voor het succes van deelmobiliteit. Wanneer de bewoners zijn ingetrokken kan ook hun behoefte worden gemonitord. Op basis

wordt een nog een aanvullend aanbod van deelmobiliteit (modaliteiten, deelscooter of -fiets en aantallen) bepaald.

7. Privéauto

7.1 Visie Zwolle

De mobiliteitsvisie van Zwolle gaat in op STOP, waarbij de privéauto onderdeel is van het volledige mobiliteitsaanbod. De toekomstige bewoners en bezoekers van Nieuwstad die een eigen auto hebben, dienen deze te kunnen parkeren. Daarom dient voor hen een mogelijkheid tot parkeren te worden gerealiseerd. Het bezit van een tweede auto wordt ontmoedigd door onder andere de inzet van deelmobiliteit en de communicatie hierover vooraf.

7.2 De auto in Nieuwstad

Bij Nieuwstad wordt een parkeerkelder voor de bewoners en een parkeerterrein op het maaiveld voor de bezoekers ontwikkeld. Het parkeerterrein op het maaiveld voor de bezoekers wordt tevens gedeeld met de bezoekers en medewerkers van de naastgelegen begraafplaats. In figuur 7.1 is het auto parkeren weergegeven.

In de half-verdiepte parkeerkelder worden maximaal 95 parkeerplaatsen gerealiseerd, enkel toegankelijk voor bewoners. Daarnaast wordt het bestaande parkeerterrein van de begraafplaats getransformeerd, waardoor in de toekomstige situatie in totaal 29 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waarvan 5 tot 7 plekken gereserveerd voor bezoek aan de begraafplaats, die buiten de bezoektijden benut kunnen worden door bezoek aan de nieuwe woningen. In het ontwerp is ook rekening gehouden met een opstelplek voor de rouwauto (lijkwagen).



Figuur 7.1: Autoparkeren bij Nieuwstad

7.3 Parkeren voor bewoners

7.3.1 Uitgangspunten

Voor de bewoners wordt een half verdiepte parkeerbak onder de appartementen gebouwd. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd bij Nieuwstad is berekend aan de hand van gemeentelijke normering. De gemeente Zwolle heeft haar parkeerbeleid beschreven in de 'Regeling parkeernormen 2016', versie 2021 (datum inwerkingtreding: 18 januari 2022). De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning).

De parkeernormen beschrijven het benodigde aantal parkeerplaatsen uitgaande van een traditioneel autogebruik. De gemeente Zwolle heeft in haar mobiliteitsvisie actief beleid op het beperken van het autogebruik en -bezit door in te zetten op alternatieve vervoerwijzen. Op basis van dit beleid is ook een maatwerkbalans opgesteld, waarin rekening wordt gehouden met inzet op deze alternatieve vormen van mobiliteit.

Functieprogramma

Het beoogde functieprogramma is door BEMOG Projektontwikkeling opgegeven⁷. Het functieprogramma bestaat uit in totaal 95 appartementen, verdeeld in verschillende prijscategorieën. In tabel 7.1 is het woningbouwprogramma naar woningtype gepresenteerd.

woningtype	prijssegment	m ²	aantal
huur, appartement	sociaal	<60	9
koop, appartement	goedkoop	<60	20
koop, appartement	midden laag	<75	17
koop, appartement	midden hoog	<80	21
koop, appartement	duur	>80	28
totaal			95

Tabel 7.1: Woningaantallen verdeeld naar woningtypen

Gemeentelijke parkeernormen

Conform de Regeling Parkeernormen 2016 wordt de parkeeropgave bepaald op basis van de parkeerkencijfers⁸ van CROW⁹. Binnen de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid gemaakt naar de ligging ten opzichte van het centrum. De ontwikkellocatie is conform de kaart 'locatie en stedelijkheidsgraad' van de gemeente Zwolle (d.d. 05-04-2016, versie 2021) gelegen in 'schil centrum' en in sterk stedelijk gebied. Binnen deze categorie is in CROW-publicatie 381 een bandbreedte van parkeerkencijfers opgenomen. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid wordt uitgegaan van de gemiddelde kencijfers in de bandbreedte. Samengevat zijn de gemeentelijke parkeernormen bepaald op basis van de volgende uitgangspunten:

- schil centrum;
- sterk stedelijk gebied;
- gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte.

⁷ Ontvangen per e-mail d.d. 27 oktober 2023.

⁸ CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (December 2018).

⁹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

In tabel 7.2 zijn de gemeentelijke parkeernormen naar woningtypen gepresenteerd.

Type functie	parkeernorm CROW	parkeernorm bezoekers	eenheid
huur, appartement, sociaal	0,8	0,3	ppl per woning
koop, appartement, goedkoop	1	0,3	ppl per woning
Koop, appartement, midden*	1,2	0,3	ppl per woning
koop, appartement, duur	1,3	0,3	ppl per woning

* De woningtypen 'koop appartement midden laag' en 'midden hoog' is samengevoegd, omdat volgens CROW kencijfers hetzelfde parkeerkencijfer gehanteerd kan worden.

Tabel 7.2: Gemeentelijke parkeernormen per woningtype in schil centrum

7.3.2 Deelauto's

Zoals in paragraaf 6.2 is toegelicht, worden bij Nieuwstad 3 elektrische deelauto's aangeboden. Op basis van ervaring en referentieprojecten vervangt 1 deelauto 5 reguliere auto's. Netto kan dus een reductie van 12 parkeerplaatsen worden berekend.

7.3.3 Resultaat gemeentelijke parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma, de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans opgesteld. In tabel 7.3 is het resultaat opgenomen.

woningtype	omvang	doelgroep	parkeervraag
huur, appartement, sociaal	9	bewoners	7,2
koop, appartement, goedkoop	20	bewoners	20
koop, appartement, midden	38	bewoners	45,6
koop, appartement, duur	28	bewoners	36,4
totaal			109,2
reductie hoogwaardige fietsparkeervoorziening			-5
reductie deelauto's			-15
stallen deelauto's			3
totaal bewoners			89,2

Tabel 7.3: Parkeervraag conform gemeentelijk parkeerbeleid

Zoals in tabel 7.3 is weergegeven komt de totale parkeerbehoefte van de bewoners, uitgaande van de gemeentelijke parkeernormen, afgerond op 110 parkeerplaatsen. Hierin is al rekening gehouden met de beoogde woningtypen. Vanwege de overcapaciteit in het aantal fietsparkeerplaatsen voor de bewoners is het benodigde aantal autoparkeerplaatsen gereduceerd met 5%. Met de inzet van drie deelauto's kan een reductie van 15 parkeerplaatsen (netto 12) worden toegepast. Bij een verhuizing heroverweegt men vaak de mobiliteitsgewoonte en voorziet dat moment om mogelijk de tweede auto weg te doen en/of deelmobiliteit te gaan gebruiken. Daarmee komt het aantal benodigd parkeerplaatsen voor bewoners op 90 parkeerplaatsen, welke volledig beschikbaar zijn in de halfverdiepte parkeergarage.

7.4 Parkeren voor bezoekers

De bewoners van de woningen krijgen bezoekers. Voor hen dient voldoende parkeergelegenheid te worden gerealiseerd. In de gemeentelijke parkeernorm is een bezoekersaandeel opgenomen van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Bij Nieuwstad bedraagt de parkeerbehoefte van de bezoekers naar gemeentelijke parkeernormen 29 parkeerplaatsen.

De gehanteerde parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoek staat al geruime tijd onder druk. Daarbij is 0,3 bezoekersparkeerplaatsen per appartement, op het maaiveld, landschappelijk niet gewenst. De ervaring¹⁰ is dat het eerder arbitrair vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekers parkeren te hoog is. Daar waar voor het bewoners parkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken, is dit voor bezoekersparkeren voor de functie wonen nog niet het geval. Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig beter in beeld te brengen. In de bezoekersregeling worden bezoekers digitaal aan- en afgemeld. Met deze data is een onderzoek uitgevoerd naar kenmerken van bezoekers parkeren, met doel te komen tot beter inzicht in de kenmerken en differentiatie in bezoekers parkeren, om daarmee te kunnen komen tot passendere parkeerkencijfers voor bezoekers parkeren. Recentelijk is naar aanleiding van dit onderzoek een publicatie¹¹ verschenen waarin wordt aangetoond dat, zeker in stedelijk gebied, een parkeerkentgetal voor bezoekers parkeren van 0,2 parkeerplaats per woning voldoende zal zijn, en ook voldoende reserve heeft om

ook bij de iets hogere parkeervraag in de laatste maanden van het jaar te voldoen aan het benodigd aantal parkeerplaatsen. Op 95 woningen zou dat betekenen dat voor bezoek (0,2*95) 19 parkeerplaatsen voldoende moet zijn op de piekmomenten. Minder benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld is eveneens wenselijk voor de ruimtelijke kwaliteit en de ruimte voor meer groenvoorzieningen in het gebied.

Voor het bezoek van de woningen en de begraafplaats zijn op maaiveld 29 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 5 tot 7 gereserveerd voor de begraafplaats. Met een behoefte van 19 parkeerplaatsen ontstaat een sluitende balans.

7.4.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen op maaiveld

Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat, over het algemeen, bij een begraafplaats het bezoek voor een plechtigheid overdag doordeweeks aanwezig is. Dit sluit aan bij de huidige openingstijden van de begraafplaats, die in de periode van 1 april tot 2 november lopen tot 19.30 uur en van 3 november tot 31 maart tot 16.30 uur. Reguliere bezoekers zijn daarom in de avond niet aanwezig. De piekmomenten van het bezoek voor woningen liggen, conform de aanwezigheidspercentages van CROW, 's avonds op werkdagen (80%) en in het weekend (60%). In de praktijk zal daarom naar verwachting beperkt sprake zijn van de combinatie tussen bezoek aan de woningen en regulier bezoek aan de begraafplaats. De parkeerplaatsen op het maaiveld zullen daarom door zowel het bezoek van de woningen als door bezoekers van de begraafplaats worden gebruikt. Mocht in een uitzonderlijk geval wel sprake zijn van de combinatie tussen bezoekers aan de begraafplaats en de nieuwe woningen zijn er in de

¹⁰ <https://vexpan.nl/artikelen/parkeerkencijfer-voor-bezoek-aan-bewoners-de-grote-onbekende/>

¹¹ Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende. Sweco en Stienstra adviesbureau voor stedelijk verkeer. Bijdrage aan het Colloquium Vervoer planologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht.

directe omgeving, binnen acceptabele loopafstand, voldoende alternatieve openbare parkeerlocaties beschikbaar.

In totaal zijn in de toekomstige situatie 29 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 5 tot 7 voor de begraafplaats. Voor bezoekers van de woningen zijn op het maatgevende moment (zaterdagavond) 19 parkeerplaatsen benodigd, welke ook op maaiveld beschikbaar zijn. Uitgaande van een theoretisch gelijktijdigheid tussen de bezoekers aan de begraafplaats en het maximale bezoek aan de woningen zijn 3 parkeerplaatsen resterend welke gebruikt worden voor het stallen van de deelauto's. Hiermee is sprake van een sluitende parkeerbalans (totaal 29 parkeerplaatsen op het maaiveld).

7.5 Elektrisch laden

Op dit moment is 6,4% van het volledige wagenpark in Nederland elektrisch¹². Naast auto's zijn ook steeds meer fietsen en scooters elektrisch. Deze voertuigen dienen opgeladen te worden. Elektrisch rijden groeit nog steeds. Door het kabinet is verplicht dat alle nieuwe leaseauto's vanaf 2030 moeten elektrisch zijn. Daarnaast ligt er een wetsvoorstel dat verbiedt dat vanaf 2030 nog nieuwe benzine- en dieselauto's worden verkocht. Ook wordt het bewustzijn van klimaatverandering in de maatschappij steeds groter. Kortom: het aandeel elektrische auto's groeit. Daarop moet worden voorbereid in nieuwe woningbouwontwikkelingen zoals Nieuwstad. Toch rijdt nog niet iedereen elektrisch, waardoor op voorhand bij elke parkeerplaats een laadpaal plaatsen niet rendabel is. Om te voorkomen dat parkeerterreinen volledig herbouwd moeten worden, is het van belang om parkeerplaatsen voor te bereiden op de mogelijke komst van een laadpaal. Dit kan

middels bekabeling onder de grond (kan mogelijk ook met lege mantelbuizen) zodat het laadpunt later makkelijk kan worden aangesloten. De eigenaar van de parkeerplaats is dan zelf verantwoordelijk voor het laten plaatsen van een laadpunt. Ook voor het bezoekersparkeren op maaiveld dient voorbereid te worden op het elektrisch laden. Van deze parkeerplaatsen dient 10% bij oplevering voorzien te zijn van een laadpaal. Bij de overige parkeerplaatsen kunnen op een later moment nog laadpalen worden gerealiseerd.

7.6 Verkeersgeneratie

7.6.1 Aanpak

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) is afhankelijk van de ontwikkeling en het functioneren van de functie. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling bepaald op basis van het aangeleverde functieprogramma, CROW parkeernormen en de verkeersgeneratiekencijfers, zoals opgenomen in CROW-publicatie 381 (toekomstbestendig parkeren, december 2018). Overeenkomstig met de parkeerkencijfers zijn voor het berekenen van de verkeersgeneratie de CROW verkeersgeneratiekencijfers op de gemiddelde positie binnen de bandbreedte gehanteerd. De gehanteerde verkeersgeneratie kencijfers zijn voor de beoogde woningcategorieën opgenomen in tabel 7.4 in aantallen motorvoertuigbewegingen (mvt) naar eenheid per etmaal op een gemiddelde weekdag.

¹² <https://nederlandelektrisch.nl/actueel/verkoopcijfers>

CROW functie	Verkeersgeneratie kencijfer CROW	eenheid
huur, appartement, sociaal	4,3	ppl per woning
koop, appartement, goedkoop	4,3	ppl per woning
koop, appartement, midden	5,1	ppl per woning
koop, appartement, duur	6,8	ppl per woning

Tabel 7.4: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers conform CROW 381

De verkeersbelasting van woningen ligt op werkdagen echter hoger. Het werkdagetmaal is daarom de maatgevende periode. Conform CROW wordt de verkeersgeneratie vermenigvuldigd met een factor 1,11 om de gemiddelde werkdag te berekenen.

In tabel 7.5 zijn daarnaast de te hanteren spitsfactoren opgenomen om de verkeersbelasting in het ochtend- en avondspitsuur te berekenen. De verkeersbelasting van de toekomstige woningen op zaterdagmiddag is gebaseerd op expert judgement. De weergegeven spitsfactor betreft het percentage van de verkeersgeneratie per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Spitsmoment	Totaal percentage	Waarvan aankomsten	Waarvan vertrekken
Ochtendspitsuur	8%	11%	89%
Avondspitsuur	9%	80%	20%

Tabel 7.5: Spitsfactoren

7.6.2 Resultaat

Op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten is de verkeersgeneratie bepaald. De totale verkeersgeneratie bij de nieuwbouwwontwikkeling is weergegeven in tabel 7.6 per weekday- en werkdagetmaal in aantallen mvt.

CROW functie	Weekdagetmaal	Werkdagetmaal
huur, appartement, sociaal	39	43
koop, appartement, goedkoop	86	96
koop, appartement, midden	194	216
koop, appartement, duur	190	211
Totaal	510	566

Tabel 7.6: Verkeersgeneratie in mvt

In tabel 7.6. is inzichtelijk gemaakt dat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling Nieuwstad te Zwolle circa 566 per werkdagetmaal bedraagt.

7.6.3 Spitsintensiteiten

Ten behoeve van de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de maatgevende momenten, de spitsperioden, is de verkeersgeneratie vertaald naar verkeersstromen en een verkeersbelasting in de spitsuren. Verkeer kiest over het algemeen de weg van de minste weerstand tussen de herkomst en bestemming. Dit betreft bijvoorbeeld in afstand de meest directe route en/of qua tijd de kortste route.

De parkeervoorziening van de beoogde ontwikkeling sluit aan op de Van Wevelinkhovenstraat. De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling wordt daarom afgewikkeld op de Van Wevelinkhovenstraat, waarna het zich gelijkmatig (50% / 50%) verdeelt in de richting de Middelweg of Hogenkampseweg.

Met behulp van de spitsfactoren, zoals weergegeven in tabel 7.5 is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling tevens vertaald naar spitsintensiteiten in het ochtend- en avondspitsuur. Dit is onderverdeeld in aankomsten en vertrekken. In combinatie met de verkeersverdeling. In tabel 6 zijn de verkeersintensiteiten in het ochtend- en avondspitsuur naar aankomsten en vertrekken weergegeven.

Spitsmoment	Totaal percentage	Waarvan aankomsten	Waarvan vertrekken
Ochtendspitsuur	46	5	41
Avondspitsuur	51	41	10

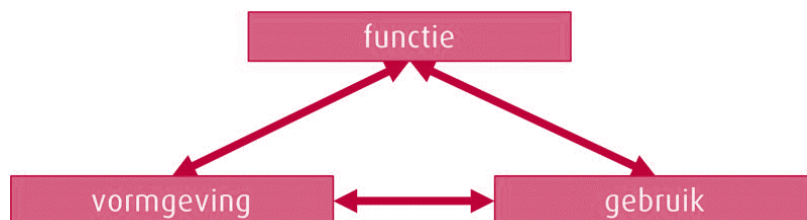
Tabel 7.7: Spitsintensiteiten

¹³ Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

7.7 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid op wegvakniveau wordt beoordeeld aan de hand van de principes beschreven in Duurzaam Veilig¹³. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook figuur 7.2). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingsweg: Deze wegen kunnen gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn de wegen bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling tussen wegvakken.
- Erftoegangswegen: Zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.



Figuur 7.2: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

Met behulp van de Wegenscan¹⁴, gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit gebaseerd op de huidige vormgeving van het betreffende wegvak. Naast het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg spelen hierbij de omgevingskenmerken een belangrijke rol. Een overschrijding van de wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder bij gebruikers. Dat maakt de wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde. Door de toekomstige verkeersintensiteit te toetsen aan de wenselijke verkeersintensiteit ontstaat een beeld van de eventueel beschikbare restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving.

Van Wevelinkhovenstraat

De Van Wevelinkhovenstraat is een geasfalteerde voorrangsweg van circa. 11 meter breed. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur. Fietzers en gemotoriseerd verkeer delen de rijbaan en er is onderscheid gemaakt middels

fietsstroken aan weerszijden van de weg met een breedte van circa 2 meter. Voor voetgangers is aan beide zijde van de weg een trottoir. Ten opzichte van de bestaande aansluiting is de Van Wevelinkhovenstraat vormgegeven als een voorrangsweg. Op basis van de vormgeving en maximum snelheid heeft de Van Wevelinkhovenstraat voornamelijk een verkeerskundige functie als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 6.700 mvt/etmaal op doorsnede¹⁵. Vanwege de verkeersverdeling van 50% in beide richtingen leidt dit tot een toename van circa 4%. Dit valt binnen de verkeerskundige marge, waarin circa 10% wordt aangehouden als gevolg van het fluctueren van de verkeersintensiteit over de dagen van de week en de periodes in het jaar. Gezien de huidige vormgeving en beperkte toename als gevolg van het plan verwachten we geen verkeersonveilige situatie op de Van Wevelinkhovenstraat bij de nieuwbouwontwikkeling.

7.8 Bereikbaarheid

Op basis van de huidige vormgeving en de bestaande aansluitingen op de Van Wevelinkhovenstraat in de vorm van uitritten en voorrangskruispunten in combinatie met de bij ons bekende verkeersintensiteiten verwachten we dat de nieuwbouwontwikkeling Nieuwstad goed ontsloten kan worden op de bestaande weg. Geadviseerd wordt om de aansluiting van de parkeergarage voor de ontwikkeling vorm te geven als een voorrangskruispunt en/of uitritconstructie, conform de vormgeving van de bestaande aansluitingen. De bereikbaarheid van de Bisschop Willebrandlaan en Van Wevelinkhovenstraat komt, mede door de beperkte verkeersgeneratie en de voorrangssituatie, hiermee niet in het geding.

¹⁴ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van wegkenmerken het evenwicht tussen de vormgeving, functie en het gebruik wordt bepaald. Wegkenmerken zijn o.a. wegbreedte, aanwezigheid fiets- en voetgangersvoorzieningen, afstand tot de bebouwing en vormgeving parkeervoorzieningen.

¹⁵ Conform geleverde informatie gemeente Zwolle.

Bijlage A: Onderbouwing van het effect van autodelen

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af. Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden.* Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar

hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Het KiM stelde in 2015 al dat ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken.

Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

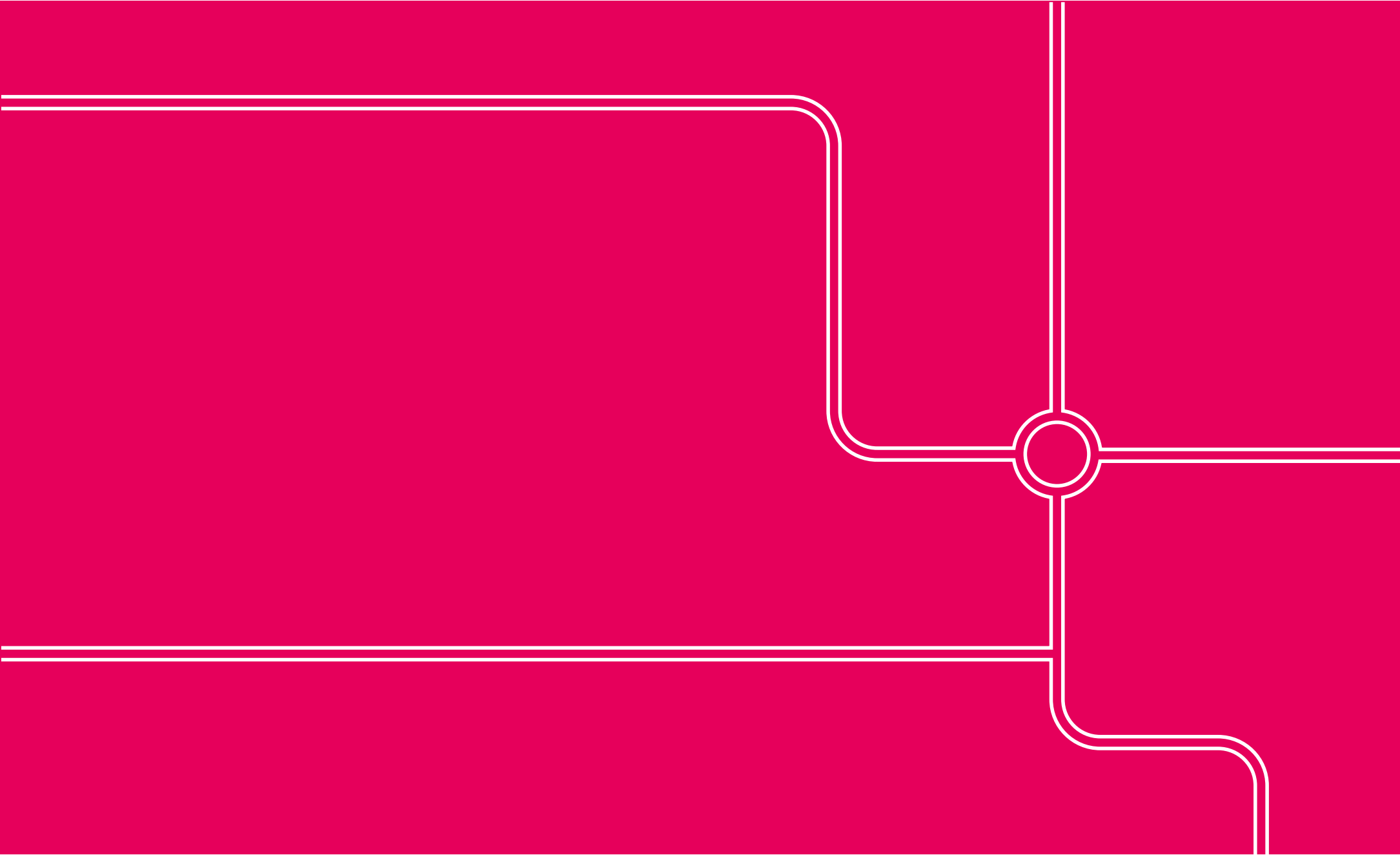
- de deelauto's binnen het complex beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen.

Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Het toenemend gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe¹. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelauto systeem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemend deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch (4% ten opzichte van 1%). Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemend deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrij komt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing² vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's³. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken⁴. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken⁵. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo-)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32