

Verslag

Inspiratiesessie Schieoevers Noord Deelmobiliteit - 2 februari 2021

Op dinsdag 2 februari vond de inspiratiesessie plaats over deelmobiliteit in Schieoevers Noord, als onderdeel van de themaweek bereikbaarheid. Vanwege de coronamaatregelen vond de bijeenkomst online plaats, via het programma Zoom. Er waren circa 28 deelnemers. Zij konden mondeling en via een chatfunctie vragen stellen.

Agenda

- Introductie (Frances Rasker, De Wijde Blik)
- Schieoevers Noord en het participatietraject (Olga Wagenaar, Amvest)
- Deelmobiliteit: wat en waarom? (Shelley Bontje, Mobycon)
- De psychologie van deelmobiliteit (Dirkje van der Ven, Wavy)
- Mobiliteitshubs (Maarten Markus, AM)
- Deelmobiliteit in de praktijk (Matthijs Boon, Hely)
- Vraag & Antwoord

Introductie

Frances Rasker, gespreksleider van communicatiebureau De Wijde Blik, opent de avond. Verder zijn aanwezig Bas Wilmink en Johan Boonstoppel (Gemeente Delft), Olga Wagenaar (Amvest), Maarten Markus (AM), Shelley Bontje (Mobycon), Dirkje van der Ven (Wavy), Matthijs Boon (Hely) en een groep geïnteresseerden. Frances licht de agenda voor vanavond kort toe.

Schieoevers Noord en het participatietraject

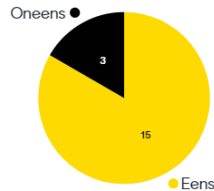
Olga Wagenaar (Amvest) geeft een korte toelichting op het project Schieoevers Noord, het Ruimtelijk Kwaliteitskader en de ontwikkelplannen van de twee deelgebieden Kabeldistrict en Delfts Schiekwartier en het participatietraject. Aan de hand van de online peilingtool Mentimeter worden de meningen van de deelnemers over de toekomst van deelmobiliteit in beeld gebracht.

Verlag

DEELMOBILITEIT: TOEKOMST OF HYPER?

Deelmobiliteit gaat in een woon- en werkgebied als Schieoevers Noord een grote vlucht nemen.

SCHIE
DEVERS



Ik kom uit een generatie waar deelmobiliteit niet leeft. Ik heb er geen gevoel bij. Ik geloof niet dat de toekomstige bewoners van Schieoevers Noord allemaal gebruik gaan maken van deelmobiliteit.

Hopelijk geeft deze inspiratiesessie het vertrouwen in de toekomst van deelmobiliteit. Ook uit de enquête bleek dat er meer mensen zijn die twifelen aan deelmobiliteit.

Deelmobiliteit: wat en waarom?

Shelley Bontje licht toe hoe zij als mobiliteitsadviseur bij Mobycon aankijkt tegen deelmobiliteit. Het doel van deelmobiliteit is het creëren van een prettigere en veiligere leefomgeving die makkelijk bereikbaar is. Een gebied wordt daarin primair ingericht voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Privéauto's staan op de laatste plaats. Op die manier kan er efficiënter worden omgegaan met de ruimte en blijft er meer ruimte vrij voor groene, veilige en sociale straten. Shelley toont een aantal afbeeldingen die aantonen dat in Delft al op veel plekken anders wordt ingezet op de inrichting van de ruimte.

Zie je verschil in leeftijd als het gaat om de populariteit van deelmobiliteit?

Er is een verschil in doelgroep en in type reis. Shelley verwacht niet dat over drie jaar iedereen bij elke reis een vorm van deelmobiliteit gebruikt. Wel verwacht zij dat sommige doelgroepen het vaak gaan gebruiken bij bepaalde type reizen. Cijfers wijzen op een groei van gebruik van deelmobiliteit.

Deelmobiliteit loopt de kans een containerbegrip te worden. Ik heb het idee dat het vaak wordt gebruikt voor commerciële doeleinden. Wat versta jij onder deelmobiliteit?

Shelley noemt deelfietsen, deelbakfietsen, deelauto's en verschillende variaties hierop. Er zit een groot verschil in aanbieders, sommigen coöperatief, anderen commercieel. Er zit niet altijd commercieel belang achter.

De psychologie van deelmobiliteit

Dirkje van der Ven (Wavy) is gedragsexpert met een specialisatie in mobiliteitsgedrag. Aan de hand van haar eigen onderzoek noemt zij 5 tips om het starten met autodelen te stimuleren. 1) Er is een trend te

Verslag

zien: een groeiend gebruik van deelmobiliteit. Maak de sociale norm zichtbaar. Als mensen iets zien, zijn ze geneigd te volgen. 2) Een gewoonte hangt af van de context. Het beste moment om een nieuwe gewoonte te introduceren, is op het moment dat de context verandert. Gebruik het momentum. 3) Geef garanties als antwoord op zorgen. Vaak is een beperkende factor in deelmobiliteit dat men geen controle heeft. Geef deze controle terug door bijvoorbeeld een noodnummer in te stellen. 4) Deel succesverhalen. Door persoonlijke ervaringsverhalen kunnen mensen overtuigd en gemotiveerd worden. 5) Neem zo veel mogelijk drempels weg. De overstap moet zo makkelijk mogelijk zijn.

Is het aangeven van de voordelen van deelmobiliteit voor de persoon zelf niet van groter belang? In plaats van het noemen van alle beperkingen.

Dit valt samen met het delen van succesverhalen. De echte overtuiging komt uit het laten zien van de voordelen. Niet alleen beargumenteerd, maar ook emotioneel ondersteund. De uitdaging zit niet in de goede intentie van mensen, maar in de overstap naar het daadwerkelijk doen.

Hoe kun je personen dan het beste overhalen hun auto weg te doen?

Gebruik het momentum van een verandering van context. Als bijvoorbeeld een uitlaat stuk is, staan mensen voor een keuze. Of opnieuw 800 euro investeren, of overstappen naar een andere vorm van mobiliteit. Door de verwachting op te bouwen en het moment waarop mensen openstaan voor verandering aan te grijpen, kan de overstap gemaakt worden.

Naast de individuele voordelen en succesverhalen, denk ik dat het delen van het collectieve gewin, het verbeteren van de leefkwaliteit van het gebied, ook van groot belang is.

Mobiliteitshubs

Maarten Markus, manager duurzaamheid bij AM, licht toe hoe hij kijkt naar mobiliteit als een van de duurzaamheidspijlers in gebiedsontwikkeling. Een vraagstuk dat speelt bij nieuwe projecten van AM, is de volgorde van ontwikkeling. Ga je eerst bouwen en dan de mobiliteitsaspecten vormgeven, of denk je eerst na over hoe de mobiliteit vorm krijgt en pas je op basis hiervan de stedelijke inrichting aan? Maarten toont de mobiliteitsaanpak van AM. Deze aanpak begint bij een analyse die de vraag naar mobiliteit in kaart brengt. Op basis hiervan wordt een mobiliteitshub ingericht.

Een AM mobiliteitshub is een fysieke locatie waar deelmobiliteit wordt aangeboden op basis van een mobiliteitsbehoefte en parkeerbeleid en waar afspraken gelden die zekerheid bieden. De ervaring uit vorige projecten heeft geleerd dat goede samenwerking succes bepaalt.

Werkt AM samen met verschillende mobiliteitsaanbieders?

Ja, AM werkt samen met meerdere aanbieders. Het type aanbieder hangt af van de specifieke mobiliteitsbehoefte op een locatie.

Verlag

De
 Wjde
Blik

Vertegenwoordiger Delft Technology Park:

Delft Technology Park, het aangrenzende gebied, werkt ook met deelmobiliteit. Een onderdeel van de kracht van deelmobiliteit is dat het toegankelijk is op meerdere plekken. Ik zou graag verder praten over een verbinding tussen de twee gebieden op het gebied van deelmobiliteit.

Heeft AM ook onderzoek gedaan naar de mobiliteitsbehoefte in werkgebieden en de rol die deelmobiliteit hierin kan spelen?

AM heeft geen specifiek onderzoek gedaan naar de mobiliteitsbehoefte in gebieden met grotendeels werkfunctie. Hier ligt wel veel potentie. In theorie zou erin gemengd woon-werk gebied kansen liggen voor deelmobiliteit.

De incidentele behoefte aan mobiliteit is in woongebied in het weekend vaak groter. De incidentele behoefte in bedrijfsgebied is door de wees vaak groter, omdat mensen de auto bijvoorbeeld nodig hebben voor een werkafpraak. Deze twee behoeftes zouden gecombineerd kunnen worden.

Minder parkeerplaatsen leidt tot hogere parkeerdruk. Een oplossing zou deelmobiliteit kunnen zijn. Maar, is het niet zo dat ruimtegebrek in de openbare ruimte wordt opgelost met het mobiliteitsparadigma?

Dit hangt van de context en de regels af. Op een plek met betaald parkeren zullen de effecten van deelmobiliteit meevallen. Bij een nieuwbouwproject in Amsterdam bijvoorbeeld krijg je geen parkeervergunning of vaste parkeerplek. Een parkeerplek is dus geen zekerheid. Parkeerproblematiek heeft daarom vooral te maken met de maatregelen in het gebied. Hetzelfde geldt voor plekken die niet goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fietsafstanden groot zijn. Op deze plekken ben je erg afhankelijk van de auto en zal deelmobiliteit maar in een beperkte mate effect hebben.

Hoe gaan jullie daarmee om in Delfts Schiekwartier?

Een aantal woningen zullen een parkeerplek krijgen, maar niet allemaal. De woningen zonder parkeerplek zijn vaak voor doelgroepen die geen auto hebben. Zij zullen dus juist blij zijn met de mogelijkheid tot deelmobiliteit. Zo speelt deelmobiliteit bij het kopen van een woning al een rol.

De ambitie van 15.000 woningen is dusdanig groot dat deelmobiliteit misschien onvrijwillig nodig is om op een beperkte oppervlakte mobiliteitskwesities op te lossen. Wanneer in dit proces wordt er uitgerekend hoeveel capaciteit er nodig is om te voldoen aan de behoefte van de nieuwe bewoners?

15.000 woningen is voor heel Delft, niet alleen Schieoevers. De rekenexercities over de capaciteit zijn uitgevoerd tijdens de MER (milieueffectrapportage). De normering ligt in lijn met de visie van de gemeente. Bij het Kabeldistrict zal de verhouding tussen de mobiliteitsvraag en het (deel-)mobiliteitsaanbod organisch tot stand

Verslag

komen omdat het gebied niet in één keer wordt ontwikkeld. De verwachting is dat we juist eerder te veel parkeerplekken zullen hebben. Door gefaseerde bouw kunnen we dit monitoren en aanpassen waar nodig.

Deelmobiliteit in de praktijk

Matthijs Boon licht toe wie Hely is. Het doel van Hely is leefbaardere en ruimere straten door minder geparkeerde auto's op straat. Hely werkt met een app die in verschillende deelmobiliteitsbehoeftes voorziet. De app en service zijn gebruiksvriendelijk en snel toegankelijk. Hely maakt duurzame mobiliteit (elektrische auto's) voor iedereen toegankelijk. Het lokale aanbod van deelvervoer wordt samen met bewoners bepaald en is daarom specifiek gericht op de lokale vraag.

Voor het Kabeldistrict wordt samen het ambitieniveau bepaald. Deze ambitie bestaat uit de mate waarin deelmobiliteit 'gewone' mobiliteit vervangt. Doelstelling is om deelmobiliteit vanaf dag 1 te integreren. Maar, er is flexibiliteit. Het aanbod kan worden bijgesteld op basis van de veranderende behoefte.

Hoe wordt de balans tussen vraag en aanbod gemonitord?

Hely wil in samenwerking met de ontwikkelaar vanaf dag 1 in contact staan met de bewoners. Door hen actief te betrekken blijft deelmobiliteit top-of-mind.

Naar mijn mening is een van de grootste risico's van deelmobiliteit dat de markt nog vrij jong is. Hoeveel zekerheid kan deelmobiliteit bieden dat dit over 15 jaar nog steeds business is?

Hely zou niet zijn gestart als zij niet verwachtten dat zij onderdeel uitmaken van een groeiende markt. Hely verdubbelt elk jaar in grootte. De trend is dat autobezit steeds minder vanzelfsprekend is en dat deelmobiliteit steeds goedkoper wordt.

Richt Hely zich vooral op bewoners, of ook voor bedrijven?

Hely heeft 15 locaties in zakelijke dienstverleningsverband. De mobiliteitsvraag is bij elk bedrijf anders. Maatwerk is daarom van groot belang.

Wat is jullie verwachting voor Schieoevers?

Hiervoor is maatwerk nodig. Door in gesprek te gaan met de zittende en toekomstige bedrijven en enquêtes te verspreiden, kan de specifieke vraag worden bepaald. We gaan op korte termijn een mobiliteitshub op Kabeldistrict openen om te kijken naar het effect. Op deze manier kan de lokale vraag het best in beeld worden gebracht.

Er zijn verschillende voorbeelden waarin deelauto's en deelfietsen op willekeurige plekken geparkeerd worden en hierdoor overlast veroorzaken. Ziet Hely hier problemen en, misschien wel belangrijker, oplossingen om dit te voorkomen?

Verslag

De Wijde
Blik

Dit fenomeen heet 'free floating'. Dit gebeurt veel in de grote steden. Het product wat Hely aanbiedt, is 'station-based' en moet geparkeerd worden op een vaste plek en is gekoppeld aan een reserveringssysteem. Maarten denkt wel dat de negatieve voorbeelden nodig waren om de kwaliteit van deelmobiliteit te vergroten.

Shelley Bontje nuanceert de slechte voorbeelden. Niet alleen verkeerd geparkeerde deelmobiliteit wordt als vervelend ervaren, ook reguliere foutparkeerders. Omdat de deelfietsen of deelauto's een duidelijk kenmerk hebben (zoals een oranje kleur), valt het probleem meer op.

Ik ga ervan uit dat een deel van de nieuwbouw op Schieoevers Noord sociale huurwoningen betreft. Het adviesbureau Overmorgen heeft onderzoek gedaan naar in hoeverre deelmobiliteit bereikbaar is voor kwetsbare groepen. Dit heeft aangetoond dat deelmobiliteit nog niet betaalbaar genoeg is, om voor iedereen toegankelijk te zijn. Ik hoop dat hier rekening mee gehouden wordt.

Tot slot

Frances bedankt alle aanwezigen voor hun deelname en het inbrengen van vragen en reacties. Nieuwe vragen kunnen worden gemaïld worden naar info@schieoeversnoord.nl.