

De “Module Mobiliteit”

toepassen in gebiedsontwikkelingen en projecten



Najaar 2021

Definitief concept versie 1



Gemeente Utrecht

Deze presentatie bestaat uit vier delen

1.

- Het eerste deel beschrijft de context en aanleiding van de Module Mobiliteit als hulpmiddel om op een slimme en duurzame manier mobiliteit vroegtijdig en meer integraal in ruimtelijke planvorming te verankeren.

2.

- Het tweede deel schetst de manier hoe we nu mobiliteit in gebiedsontwikkeling een plek geven en waar de huidige werkwijze knelt. Ook maken we inzichtelijk welke meerwaarde de Module Mobiliteit kan bieden.

3.

- Het derde deel laat zien uit welke onderdelen de Module Mobiliteit bestaat en hoe je deze kan toepassen.

4.

- In het afsluitende vierde deel vertellen we meer over hoe we de Module Mobiliteit in de praktijk gaan testen en op basis daarvan verbeteren. We sluiten af met een procesverantwoording.



Deel 1.

Context en aanleiding



Context

- In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) staan de ambities die de gemeente heeft op de grote vraagstukken voor de stad. Daarin staat dat er in Utrecht een grote behoefte is aan nieuwe woningen maar dat ruimte schaars is. **Onze bouwopgave zet de overbelaste infrastructuur verder onder druk.** Terwijl er ook andere functies zoals groen, openbare ruimte en noodzakelijke voorzieningen om extra ruimte vragen. Vroegtijdig in gebiedsontwikkelingen moeten er keuzes gemaakt worden.
- **De toepassing van slimme en schone mobiliteitsoplossingen in gebiedsontwikkelingen is steeds meer randvoorwaardelijk.** Alleen op deze manier is de gewenste groei in de stad te realiseren en een gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken.
- **Mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling zijn twee werelden die samen kunnen en moeten komen.** Want onder invloed van de mobiliteitstransitie en de opkomst van smart mobility komen steeds meer schonere en slimmere alternatieven beschikbaar voor personenvervoer en de logistiek. Dit vraagt in veel gevallen om een andere ruimtelijk ontwerp, nieuwe werkwijzen en samenwerkingsvormen om een gebied te ontwikkelen.



Aanleiding



- Het Mobiliteitsplan 2040 en de Strategie Smart Mobility 2040 zijn belangrijke beleidspijlers die de urgentie van duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen in gebiedsontwikkelingen benadrukken. Daarnaast doen we in steeds meer ruimtelijke projecten in Utrecht ervaring op met de toepassing ervan, maar constateren ook dat het nog beter kan en moet. Gezamenlijk vormt dit de aanleiding om een Utrechtse Werkwijze te creëren om mobiliteit vroegtijdig en meer integraal in ruimtelijke planvorming te verankeren.
- **De Module Mobiliteit en de bijbehorende bouwstenen geeft hier invulling aan.**
- We noemen het bewust een Module, omdat het een onderdeel vormt van een groter geheel: het complete programma van eisen van een gebiedsontwikkeling. Daarmee willen we ook recht doen aan de filosofie van het integraal werken, wat ook een belangrijke onderdeel is van de nieuwe Omgevingswet.



De uitgangspunten van het Mobiliteitsplan 2040 vormen de basis voor de Module Mobiliteit

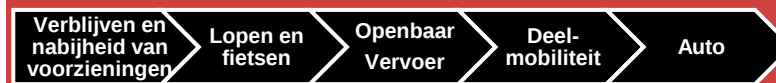
Stem ruimtelijke functies en capaciteit infrastructuur op elkaar af

Door een slimme stedenbouwkundige structuur, goed ingepaste straten en fijnmazige loop-en fietsroutes



Zorg dat ruimtelijke plannen bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem

Door onderstaande ontwerpvolgorde te hanteren en rekening te houden met slimme en efficiënte logistiek



Neem concrete bereikbaarheidseisen op in Omgevingsvisies en Programma's van Eisen

En schep vervolgens de ruimte om deze concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept.

 **Ambitie**
 **Eisen**
 **Wensen**
 **Randvoorwaarden**



Deel 2.

Huidige werkwijze, knelpunten & Meerwaarde van de Module Mobiliteit



UPP: zó werken wij nu aan ruimtelijke projecten

UPP 1 is als uitgangspunt genomen voor de Module Mobiliteit

Deze nieuwe werkwijze is ook toepasbaar op UPP 0 en UPP2

Het Utrechts PlanProces (UPP) voor complexe Ruimtelijke Projecten

= bestuurlijk besluit

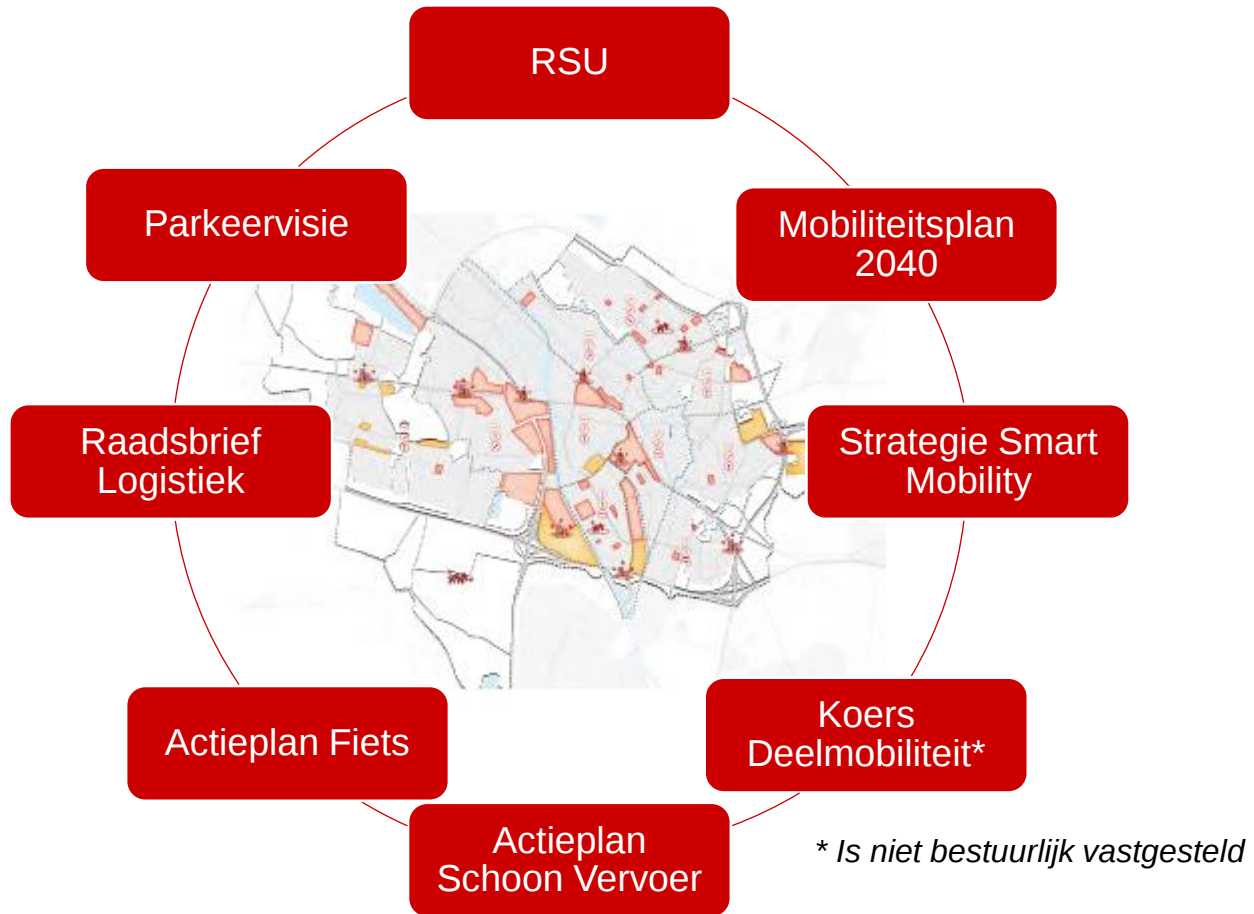
Versie juni 2019

Faseren →		INITIATIEFFASE	DEFINITIEFFASE Omgevingsvisie deelgebied	DEFINITIEFFASE Programma van Eisen	ONTWERPFASE Stedenbouw- kundig Plan	ONTWERPFASE (Bouw)planontwerp	VOORBEREIDINGSFASE	REALISATIE- FASE	Beheer- fase				
Beslissen en Beheersen:	↓												
Resultaat fase + besluit	UPP 0: Plot- ontwikkeling	- Intentie- document - Intentie- en plankosten- overeenkomst	Intentie- document B&W	In geval van BP, optioneel: - Anterieure overeenkomst		- VO + DO bouwplan - DO inricht.pl. - voorbereiden bouw. maken - opstellen BP of aanvragen omgevingsvergunningen	- bestek + aanbesteding bouw - vergunningen bouw - voorb. woonr. maken - uitvoeren bouw. maken - procedure BP of omgevingsvergunning	BP (met Expl.plan) Raad	- uitvoering bouw - opleveren bouw - uitvoeren woonrijp m.				
	UPP 1: Gebieds- ontwikkeling	- Intentie- document - Intentie- en plankosten- overeenkomst	Intentie- document B&W	Optioneel: - Omgevings- visie deelgebied	Omg. Visie dg Raad	- Stedenb. kundig PVE - Anterieure overeen- komst	SP (B&W alleen bij grex)	- VO + DO bouwplan - DO inricht.pl. - voorbereiden bouw. maken - opstellen BP	- bestek + aanbesteding bouw - vergunningen bouw - voorb. woonr. maken - uitvoeren bouw. maken - procedure BP	BP (met Expl.plan) Raad	- uitvoering bouw - opleveren bouw - uitvoeren woonrijp m.		
	UPP 2: Bouwvlek- ontwikkeling	- Intentie- document - Intentie- en Plankosten- overeenkomst	Intentie- document B&W		- Bouwenvelop - Anterieure overeenkomst	BE (+ opt. overeenk.) B&W	- VO + DO bouwplan (incl. buitenruimte) - voorbereiden BRM - onderzoeken BP	- bestek + aanbesteding bouw - vergunningen bouw - voorb. woonr. maken - uitvoeren bouw. maken - opstellen en procedure BP	BP (met Expl.plan) Raad	- uitvoering bouw - opleveren bouw - uitvoeren woonrijp m.			
	UPP 3: Bereik- baarheid	- Start- document	Start- document B&W	Optioneel: - Omgevings- visie deelgebied / Variantenstudie	Varianten studie B&W	- Integraal Programma van Eisen + Functioneel Ontwerp	IPVE+FO B&W (Raad alleen bij cat.B)	- VO tracé en maaiweld - onderz. BP - voorb. BRM	Voor- ontwerp tracé B&W	- DO tracé en maaiweld - opstellen BP	- bestek + aanbesteding tracé - vergunningen tracé - voorb. woonr. maken - uitvoeren bouw. maken - opstellen en procedure BP	BP Raad	- aanleg infra tracé - uitvoeren woonrijp m.
	UPP 4: Buiten- ruimte	- Start- document	Start- document B&W	Optioneel: - Varianten- studie	Varianten studie B&W	- Integraal Programma van Eisen	IPVE buiten- ruimte B&W	- VO buiten- ruimte - onderz. BP - voorb. BRM	Voor- ontwerp Buiten- ruimte B&W	- DO buiten- ruimte - opstellen BP	- bestek + aanbesteding buitenruimte - uitvoeren bouw. maken - opstellen en procedure BP	BP Raad	- aanleg buitenruimte
Organisatie	Opdracht- gevers	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit	Ruimtelijk regisseur / Progr.man. mobiliteit / Progr.man. gez. leefkld.	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit	Ruimtelijk regisseur	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit	Ruimtelijk regisseur / Programmamanager mobiliteit				
	Opdracht- nemers + opstellers	Initiatiefnemer bij UPP 0, 1 en 2 (aangevuld door ruimtelijk regisseur/ gebiedscoördinator) / Deelprogr.man. bij UPP 3	Projectmanager & team	Projectmanager & team	Bij GREX: projectmanager & team Verder: particuliere ontwikkelaar met toetsen door projectmanager & team	Bij GREX: projectmanager & team Bij UPP 3&4: IBU / SW Verder: particuliere ontwikkelaar met toetsen door projectmanager & team	Bij GREX en UPP 3&4: IBU / SW Verder: particuliere ontwikkelaar met toetsen door projectmanager met FOV (bouwinsp.)	Bij UPP 3&4: door/ namens IBU/SW Verder: particuliere ontwikkelaar met toetsen door FOV + SW					
Tijds- planning		± 1 - 3 maanden	Bij UPP 1, 3 en 4: ± 12 maanden	± 12 maanden (bij UPP 2: ± 6 mnd)	± 6 maanden	± 9 maanden (bij UPP 3: ± 12 maanden)	± 9 - 12 maanden (bij UPP 3 en 4: ± 6 - 9 maanden)	± 12 - 24 maanden (bij UPP 3 & 4: ± 3 - 24 mnd)					
Commu- nicatie en participatie		Na besluit communicatie en/of participatie met belanghebbenden	Participatie volgens Utrechts participatiebeleid	Participatie volgens Utrechts participatiebeleid	Participatie volgens Utrechts participatiebeleid	Participatie volgens Utrechts participatiebeleid	Participatie volgens Utrechts participatiebeleid	Communicatie belanghebbenden + Bij bestemmingsplan: zienswijzen en beroepsprocedure	Communicatie belanghebbenden				
Financiële dekking		Programma stedelijke ontwikkeling / Programma begroting / Investeringsprogr. / Meerj. Progr. Bereikb.	Voorfinanciering uit Prog.begr of IP (bij UPP 1 met GREX: voorbereidingskrediet)	Voorfinanciering uit Prog.begr of IP (bij UPP 1 met GREX: voorbereidingskrediet)	Inhoudelijk + financieel kader vastgesteld	Dekking uit exploitatie / kredietbesluit (bij UPP 1 met grondtoelafte: GREX)	Dekking uit exploitatie (kredietbesluit, overeenk., grondexploitatie) en/of toezegging subsidies	Dekking uit exploitatie (kredietbesluit, overeenk. grondexploitatie) en/of besluit subsidiegelden	Dekking uit exploitatie (overeenkomst, grondexpl. of leges) en/of uitkering subsidie				
UPP 0: Plotontwikkeling = minder complexe ontwikkeling van 1 gebouw / gebouwencombinatie op 1 bouwvlek, met 1 eigenaar, waarvan doorgaans alleen de bestemming verandert UPP 1: Gebiedsontwikkeling = complexe ontwikkeling in een buurt, of gehele buurt, gehele wijk, stadsdeel. Kan zowel private ontwikkeling zijn, als GREX-project met uitgeefbaar terrein UPP 2: Bouwvlekontwikkeling = complexe ontwikkeling van een plan van 1 gebouw / gebouwencombinatie op 1 bouwvlek, met 1 eigenaar, van beperkte omvang / verandering, met geen/ beperkt openb. gebied, gering maatsch. gevoeligheid UPP 3: Bereikbaarheidsproject uit Programma Bereikbaarheid (fysieke infrastructuurprojecten voor auto, fiets, OV, HOV/tram) UPP 4: Buitenruimte ontwikkeling = buitenruimteproject los van bouwprojecten of bereikbaarheidsprojecten, dus bijv. stadspark of ecologische zone													



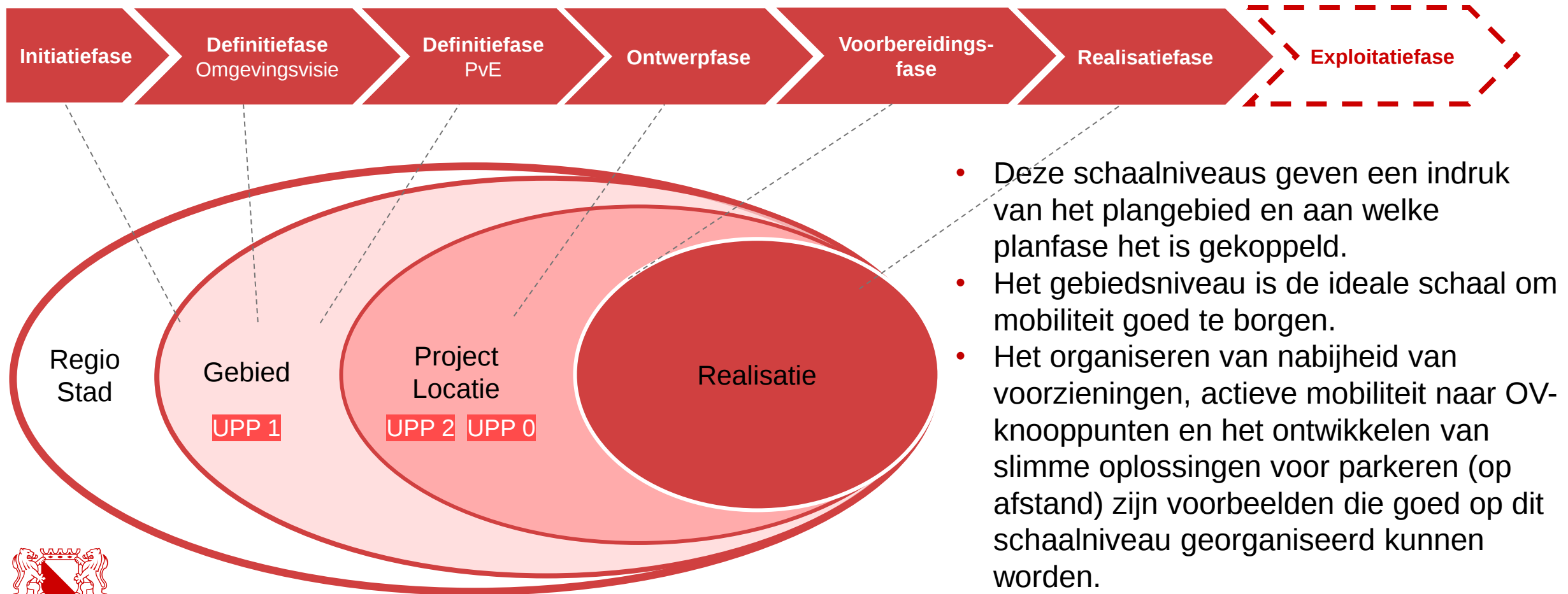
Dit is het huidige beleid op het gebied van mobiliteit

- Als basis voor de Module Mobiliteit is een brede beleidsanalyse uitgevoerd. Hierin is het huidige Utrechtse beleid omtrent mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen geanalyseerd.
- De acht beleidsstukken die hiernaast zijn afgebeeld vormen de basis waarop de Module Mobiliteit is gebouwd.



De fases van een gebiedsontwikkelingsproces in relatie tot schaalniveaus

Utrechts Plan Proces

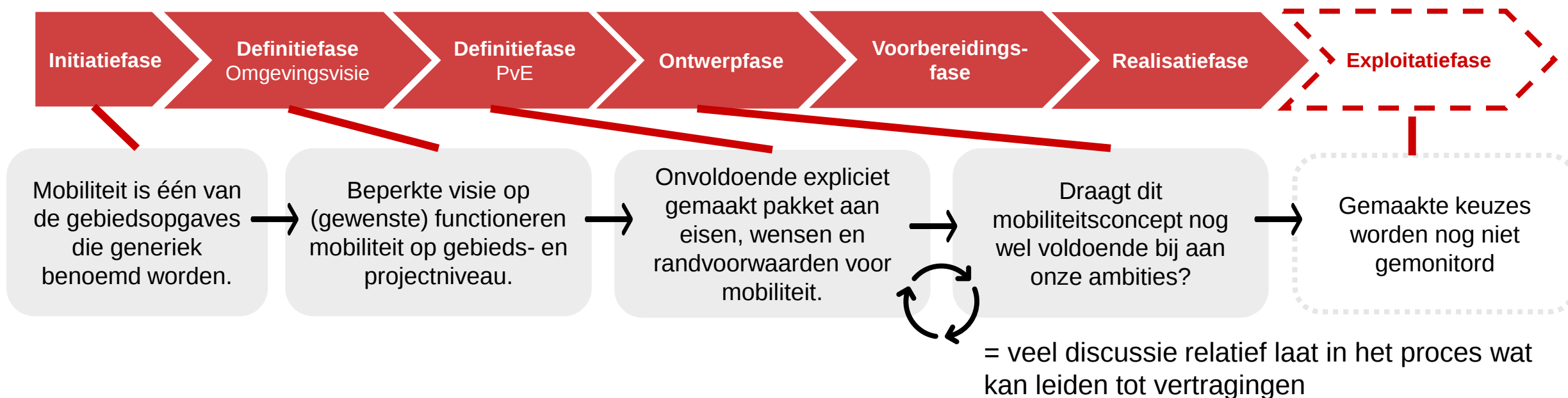


- Deze schaalniveaus geven een indruk van het plangebied en aan welke planfase het is gekoppeld.
- Het gebiedsniveau is de ideale schaal om mobiliteit goed te borgen.
- Het organiseren van nabijheid van voorzieningen, actieve mobiliteit naar OV-knooppunten en het ontwikkelen van slimme oplossingen voor parkeren (op afstand) zijn voorbeelden die goed op dit schaalniveau georganiseerd kunnen worden.



Een (grobe) schets van “hoe het meestal gaat”

Utrechts Plan Proces



Waar knelt het nu in de ruimtelijke projecten?

Teveel gedoe

Gebrek aan bewijs

“Er zijn te weinig praktijkvoorbeelden om zeker te weten dat ik de juiste dingen doe”

“Plaats die deelhubs maar buiten mijn projectgebied, want dat is teveel risico”

Onzekerheid over proces

“ik weet niet welke eisen ik wanneer op tafel moet leggen om een toekomstbestendige mobiliteitsoplossing te faciliteren”

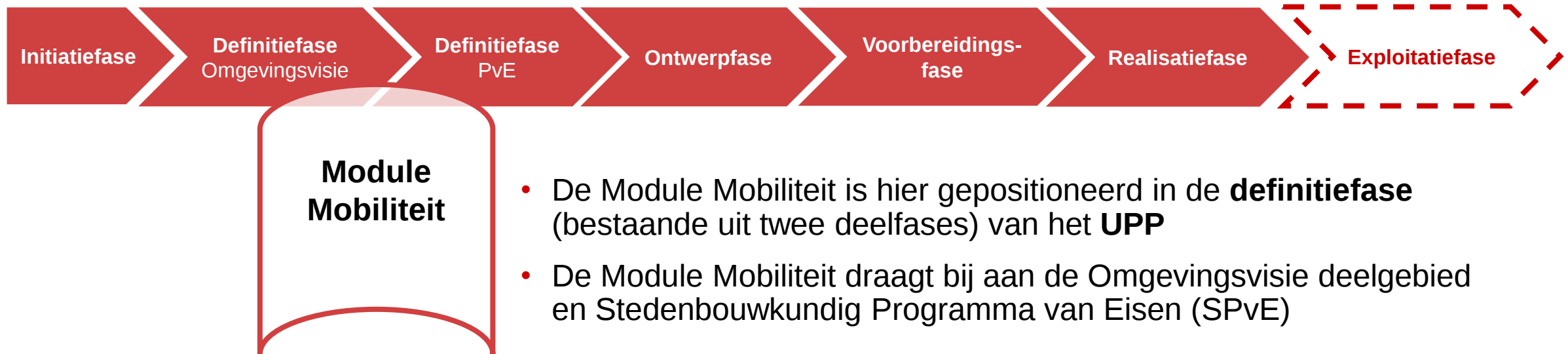
Kloof tussen stads- en gebiedsniveau

“Ik ben ambitieus, maar moet werken met vrij algemene beleidskaders op mobiliteit & parkeren”



Module Mobiliteit in het Utrechtse plan- en projectproces (UPP)

Utrechts Plan Proces



De meerwaarde van de Module Mobiliteit

1

Vroegtijdig uitspreken van ambities en wensen

*Het maakt in een
vroeg stadium
expliciet welke
ambities en wensen
je hebt voor het
gebied*

2

Sneller inzicht of je compleet (genoeg) bent

*Het biedt
comfort dat je de
juiste dingen doet
aan de hand van een
integrale
mobiliteitschecklist*

3

**Het maakt
mobiliteitsambities
tastbaar en
realistisch**

Het zorgt voor een concrete vertaling van ambities en uitgangspunten naar eisen, wensen en randvoorwaarden.

4

**Eenduidige
werkwijze waarmee
je slimmer van
elkaars projecten
kan leren**

*Het werken met
logische bouwstenen
voorkomt dat je het
wiel zelf moet
uitvinden.*



Deel 3.

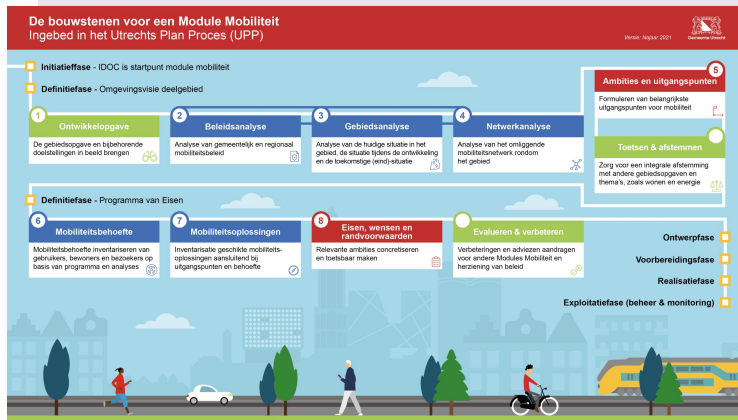
De onderdelen van de Module Mobiliteit



De Module Mobiliteit bestaat uit 3 onderdelen

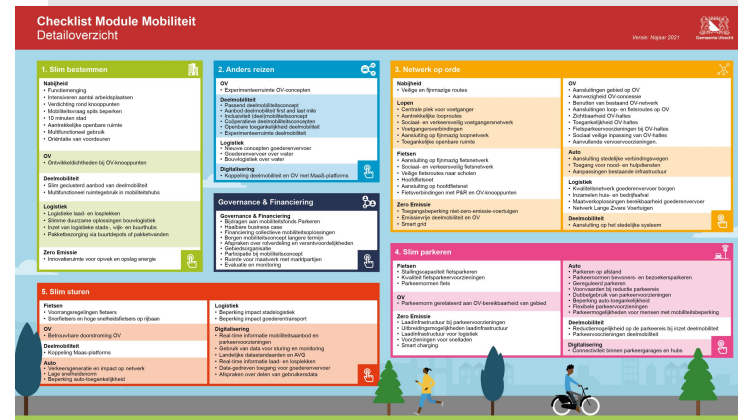
De procesaanpak

De procesaanpak is een interactief document waarin de 8 bouwstenen zijn toegelicht die doorlopen moeten worden om een Module Mobiliteit samen te stellen



De checklist

De checklist is een interactief document waarin alle mobiliteitsonderwerpen overzichtelijk zijn weergegeven die relevant kunnen zijn voor een gebiedsontwikkeling



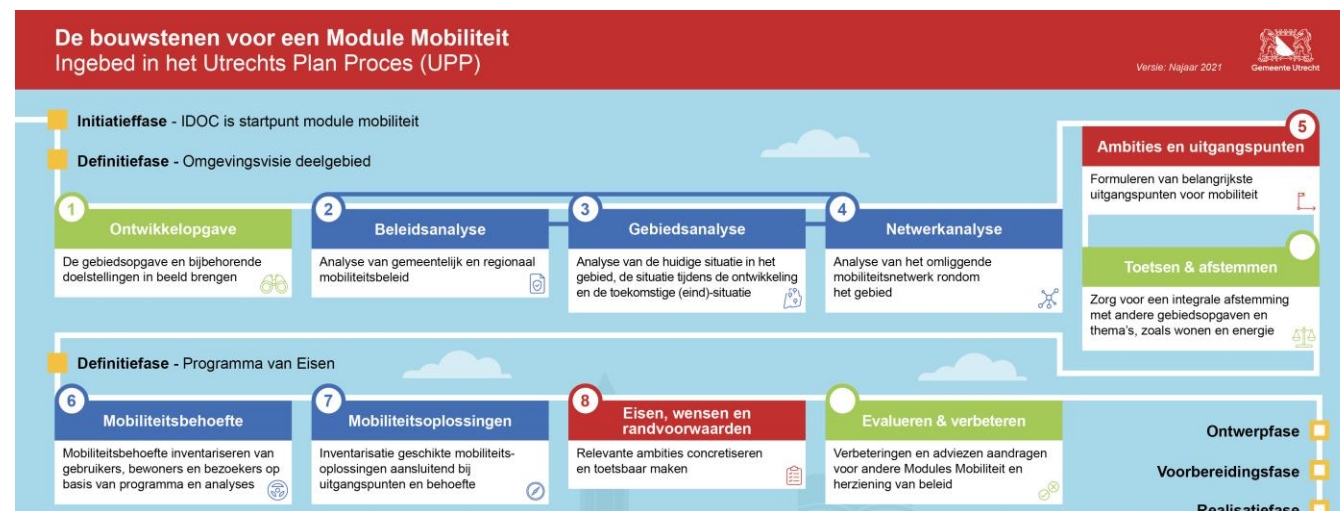
De voorbeelduitwerkingen

Dit is een overzicht van voorbeelden van geformuleerde eisen, wensen en randvoorwaarden om je een idee te geven hoe je ambities en uitgangspunten kan concretiseren



Hoe kan je de bouwstenen gebruiken?

- De bouwstenen vormen gezamenlijk de procesaanpak voor de Module Mobiliteit. Deze procesaanpak is ingebed in het UPP
- Het is een interactief document. Elke bouwsteen kan je aanklikken voor meer informatie
- Elke bouwsteen bevat een toelichting, handzame tools die je verder helpen en beschrijft wie opdrachtgever en penvoerder is van deze bouwsteen
- De rode bouwstenen zijn deelproducten die in de planproducten terecht komen. De blauwe bouwstenen vormen de onderbouwing voor deze deelproducten. De groene bouwstenen zijn er om integraliteit en lerend vermogen te borgen.



Beleidsanalyse

Analyse van gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid tijdens de ontwikkeling en de toekomstige (eind-)situatie

Welke kaders zijn al vastgelegd en geven richting? In de beleidsanalyse wordt relevant regionaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid en - visies verzameld en geïnventariseerd. In de Module Mobiliteit wordt dit verder geconcretiseerd en uitgewerkt op gebiedsniveau. De ervaring leert dat bestaande visiedocumenten (ambities) en beleidstukken (eisen) wel toereikend zijn om de algemene mobiliteitsonderwerpen in de Module Mobiliteit mee te vullen, maar dat er ook zaken zijn waar nog geen of onvoldoende beleid op is. Tijdens de inventarisatie kunnen dus ook bepaalde aandachtspunten in beeld worden gebracht, die voor het gebied specifiek moeten worden ontwikkeld en die later inspiratie kunnen bieden voor de herziening van gemeentelijk beleid. Het Mobiliteitsplan 2040 en de checklist van de Module Mobiliteit, aangevuld met bijvoorbeeld de ordeningsprincipes van STOMP of Thames, kunnen helpen alle belangrijke mobiliteitsthema's in beeld te brengen.

Uitgangspunt
• RSU
• Mobiliteitsplan 2040
• Strategie Smart Mobility 2040

Penvoerder
• Mobiliteitsadviseur
• Evt. extern adviesbureau

Tool
• Overzicht van ordeningsprincipes Mobiliteit
• Checklist Module Mobiliteit

Opdrachtgever
• Projectmanager
• Penvoerder
• Mobiliteitsadviseur
• Evt. extern adviesbureau



De bouwstenen voor een Module Mobiliteit

Ingebed in het Utrechts Plan Proces (UPP)

Versie: Najaar 2021



Initiatieffase - IDOC is startpunt module mobiliteit

Definitiefase - Omgevingsvisie deelgebied

1

Ontwikkelopgave

De gebiedsopgave en bijbehorende doelstellingen in beeld brengen



2

Beleidsanalyse

Analyse van gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid



3

Gebiedsanalyse

Analyse van de huidige situatie in het gebied, de situatie tijdens de ontwikkeling en de toekomstige (eind)-situatie



4

Netwerkanalyse

Analyse van het omliggende mobiliteitsnetwerk rondom het gebied



5

Ambities en uitgangspunten

Formuleren van belangrijkste uitgangspunten voor mobiliteit



Toetsen & afstemmen

Zorg voor een integrale afstemming met andere gebiedsopgaven en thema's, zoals wonen en energie



Definitiefase - Programma van Eisen

6

Mobiliteitsbehoefte

Mobiliteitsbehoefte inventariseren van gebruikers, bewoners en bezoekers op basis van programma en analyses



7

Mobiliteitsoplossingen

Inventarisatie geschikte mobiliteitsoplossingen aansluitend bij uitgangspunten en behoefte



8

Eisen, wensen en randvoorwaarden

Relevante ambities concretiseren en toetsbaar maken



Evalueren & verbeteren

Verbeteringen en adviezen aandragen voor andere Modules Mobiliteit en herziening van beleid

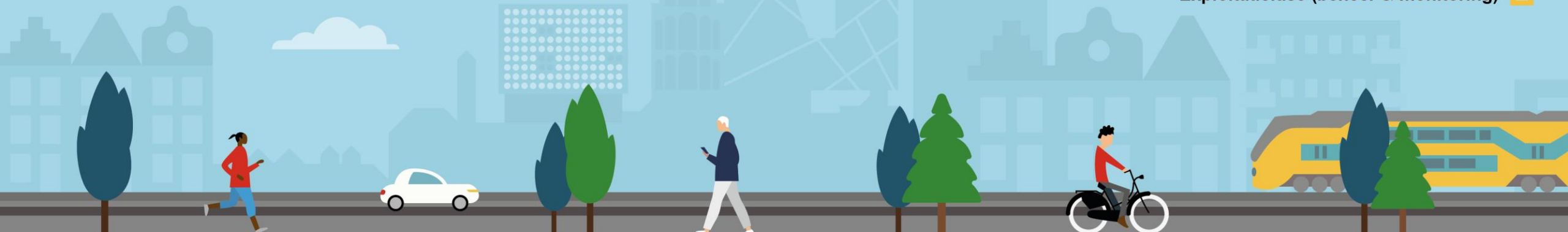


Ontwerpfase

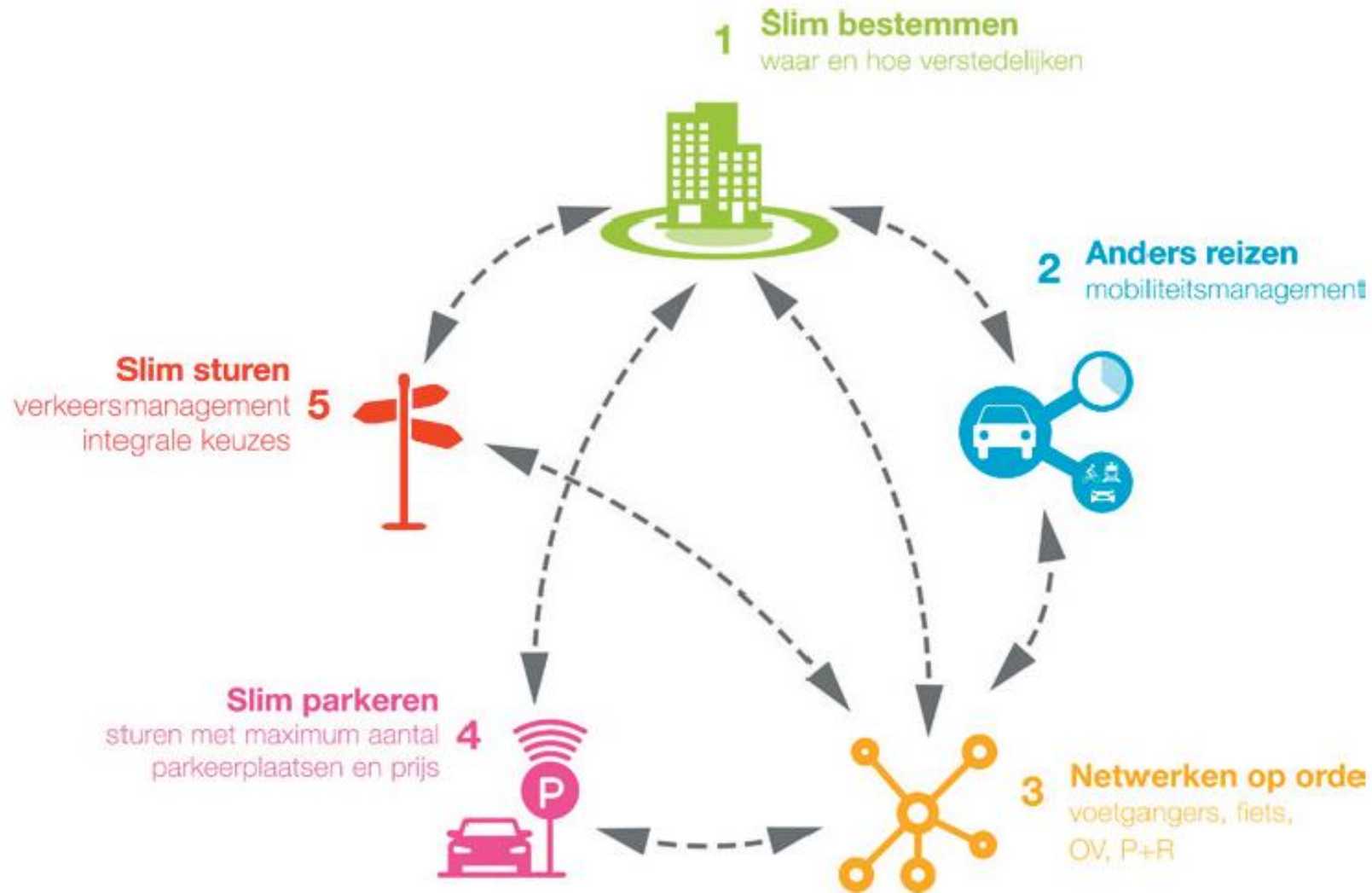
Vorbereidingsfase

Realisatiefase

Exploitatiefase (beheer & monitoring)

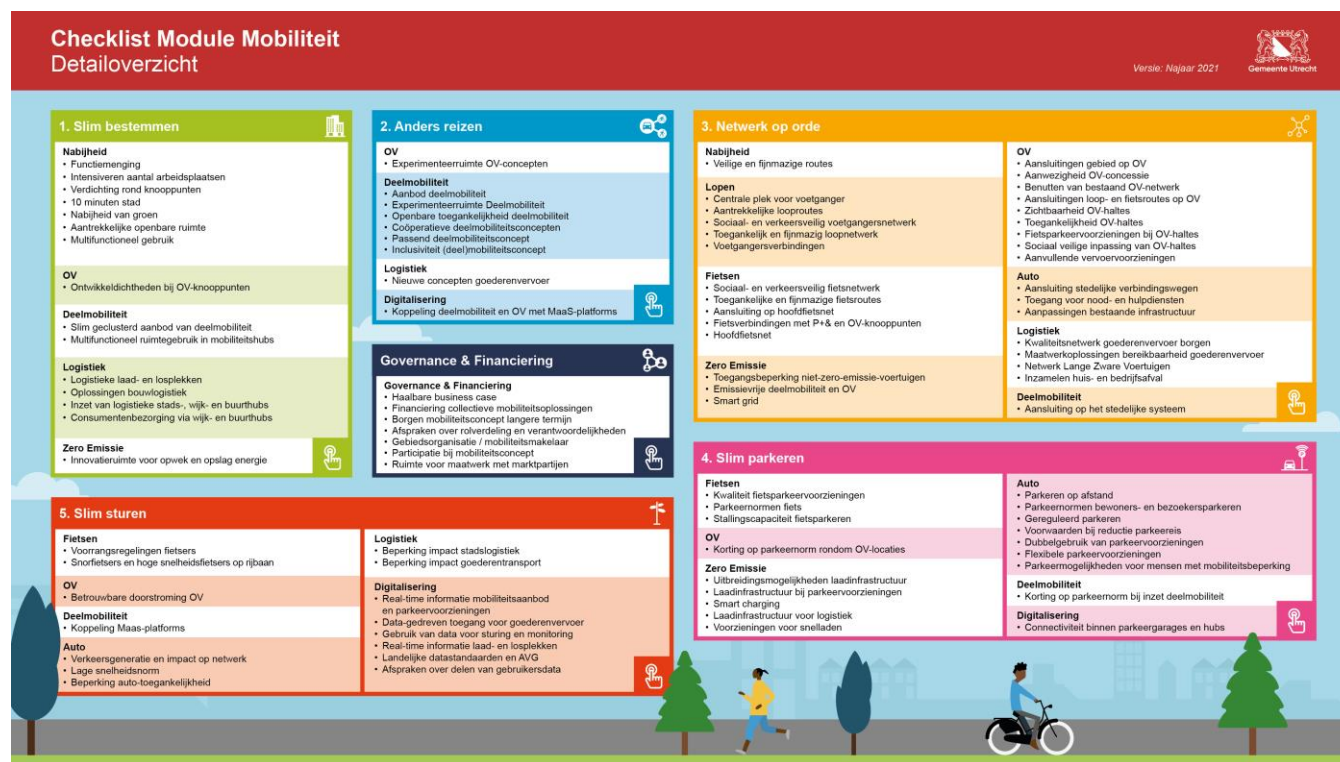


De 5 sporen uit het Mobiliteitsplan 2040 vormen de basis voor de checklist



Hoe kan je de checklist gebruiken?

- De checklist zet je in bij bouwsteen 2, 5 en 8 uit het stappenplan.
- Naast de 5 sporen uit het mobiliteitsplan hanteren we verschillende subthema's en voegen een extra categorie Governance en Financiering toe
- Het is een interactief document. Elk onderdeel kan je aanklikken voor meer informatie
- Als je doorklikt bevat elk item een korte toelichting, verwijzing naar het relevante beleid en tips om er verder invulling aan te geven



1. Slim bestemmen



Nabijheid

- Functiemenging
- Intensiveren aantal arbeidsplaatsen
- Verdichting rond knooppunten
- Mobiliteitsvraag spits beperken
- 10 minuten stad
- Aantrekkelijke openbare ruimte
- Multifunctioneel gebruik
- Oriëntatie van voordeuren

OV

- Ontwikkelrichtingen bij OV-knooppunten

Deelmobiliteit

- Slim geclusterd aanbod van deelmobiliteit
- Multifunctioneel ruimtegebruik in mobiliteitshubs

Logistiek

- Logistieke laad- en losplekken
- Slimme duurzame oplossingen bouwlogistiek
- Inzet van logistieke stads-, wijk- en buurthubs
- Pakketbezorging via buurtdepots of pakketwanden

Zero Emissie

- Innovatieruimte voor opwek en opslag energie



2. Anders reizen



OV

- Experimenteerruimte OV-concepten

Deelmobiliteit

- Passend deelmobiliteitsconcept
- Aanbod deelmobiliteit first and last mile
- Inclusiviteit (deel)mobiliteitsconcept
- Coöperatieve deelmobiliteitsconcepten
- Openbare toegankelijkheid deelmobiliteit
- Experimenteerruimte deelmobiliteit

Logistiek

- Nieuwe concepten goederenvervoer
- Goederenvervoer over water
- Bouwlogistiek over water

Digitalisering

- Koppeling deelmobiliteit en OV met MaaS-platforms



Governance & Financiering



Governance & Financiering

- Bijdragen aan mobiliteitsfonds Parkeren
- Haalbare business case
- Financiering collectieve mobiliteitsoplossingen
- Borgen mobiliteitsconcept langere termijn
- Afspraken over rolverdeling en verantwoordelijkheden
- Gebiedsorganisatie
- Participatie bij mobiliteitsconcept
- Ruimte voor maatwerk met marktpartijen
- Evaluatie en monitoring



5. Slim sturen

Fietsen

- Voorrangsregelingen fietsers
- Snorfietsers en hoge snelheidsfietsers op rijbaan

OV

- Betrouwbare doorstroming OV

Deelmobiliteit

- Koppeling MaaS-platforms

Auto

- Verkeersgeneratie en impact op netwerk
- Lage snelheidsnorm
- Beperking auto-toegankelijkheid

Logistiek

- Beperking impact stadslogistiek
- Beperking impact goederentransport

Digitalisering

- Real-time informatie mobiliteitsaanbod en parkeervoorzieningen
- Gebruik van data voor sturing en monitoring
- Landelijke datastandaarden en AVG
- Real-time informatie laad- en losplekken
- Data-gedreven toegang voor goederenvervoer
- Afspraken over delen van gebruikersdata



3. Netwerk op orde



Nabijheid

- Veilige en fijnmazige routes

Lopen

- Centrale plek voor voetganger
- Aantrekkelijke looproutes
- Sociaal- en verkeersveilig voetgangersnetwerk
- Voetgangersverbindingen
- Aansluiting op fijnmazig loopnetwerk
- Toegankelijke openbare ruimte

Fietsen

- Aansluiting op fijnmazig fietsnetwerk
- Sociaal- en verkeersveilig fietsnetwerk
- Veilige fietsroutes naar scholen
- Hoofd fietsnet
- Aansluiting op hoofd fietsnet
- Fietsverbindingen met P&R en OV-knooppunten

Zero Emissie

- Toegangsbeperking niet-zero-emissie-voertuigen
- Emissievrije deelmobiliteit en OV
- Smart grid

OV

- Aansluitingen gebied op OV
- Aanwezigheid OV-concessie
- Benutten van bestaand OV-netwerk
- Aansluitingen loop- en fietsroutes op OV
- Zichtbaarheid OV-haltes
- Toegankelijkheid OV-haltes
- Fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes
- Sociaal veilige inpassing van OV-haltes
- Aanvullende vervoervoorzieningen

Auto

- Aansluiting stedelijke verbindingswegen
- Toegang voor nood- en hulpdiensten
- Aanpassingen bestaande infrastructuur

Logistiek

- Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer borgen
- Inzamelen huis- en bedrijfsafval
- Maatwerkoplossingen bereikbaarheid goederenvervoer
- Netwerk Lange Zwarte Voertuigen

Deelmobiliteit

- Aansluiting op het stedelijke systeem



4. Slim parkeren



Fietsen

- Stallingscapaciteit fietsparkeren
- Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen
- Parkeernormen fiets

OV

- Parkeernorm gerelateerd aan OV-bereikbaarheid van gebied

Zero Emissie

- Laadinfrastructuur bij parkeervoorzieningen
- Uitbreidingsmogelijkheden laadinfrastructuur
- Laadinfrastructuur voor logistiek
- Voorzieningen voor snelladen
- Smart charging

Auto

- Parkeren op afstand
- Parkeernormen bewoners- en bezoekersparkeren
- Gereguleerd parkeren
- Voorwaarden bij reductie parkeereis
- Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen
- Beperking auto-toegankelijkheid
- Flexibele parkeervoorzieningen
- Parkeermogelijkheden voor mensen met mobiliteitsbeperking

Deelmobiliteit

- Reductiemogelijkheid op de parkeereis bij inzet deelmobiliteit
- Parkeervoorzieningen deelmobiliteit

Digitalisering

- Connectiviteit binnen parkeergarages en hubs



Klik hier voor de uitwerking van dit checklistonderdeel



Klik hier om terug te gaan naar het overzicht



Fietsen			
Stallingscapaciteit fietsparkeren	Voldoende stallingscapaciteit voor fietsen, e-bikes en andere bijzondere fietsen in pandig en op straat, zowel voor bewoners als bezoekers. Hierbij geldt dat 20% van fietsparkeereis kan worden aangewend voor bezoekers en 80% voor bewoners.		
Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen	Fietsparkeervoorzieningen, voor reguliere fietsen maar ook bakfietsen en e-bikes, zijn makkelijk en veilig, voorzien van laadinfrastructuur voor e-bikes en hebben directe aansluiting op het fietsnetwerk	Mobiliteitsplan	
Parkeernormen fiets	- Minimale parkeernormen voor parkeren van eigen fiets. Dit is het minimale aantal fietsparkeerplekken voor bewoners en bezoekers. Iedere ontwikkelaar is vrij om bovenop het minimale aantal nog extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Dit geldt voor reguliere fietsen, maar ook bakfietsen, e-bikes, scooters, etc. - Reductie fietsparkeereis (10%) door de inzet van kwalitatief fietsparkeren.	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto Nota Parkeernormen Fiets en Auto Nota Fietsparkeren	Er is een onderlinge relatie tussen de aanwezigheid van OV en parkeernormen voor de fiets, deelmobiliteit en de auto in verband met de mogelijkheden voor reductie in het parkeerbeleid. Dit vraagt dus om een integrale blik.
OV			
Parkeernorm gerelateerd aan OV-bereikbaarheid van gebied	Reductie op parkeernorm door aanwezigheid van OV zit verwerkt in de parkeernormen per zone	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto	Kijk naar het samenstel van parkeernormen voor auto, fiets, deelmobiliteit.
Deelmobiliteit			
Reductiemogelijkheid op de parkeereis bij inzet deelmobiliteit	Mogelijkheid voor reductie parkeereis bij aanwezigheid deelmobiliteit voor bewoners en werknemers in het gebied. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 100% van de parkeereis mogelijk.	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto Nota Parkeernormen Fiets en Auto Parkeervisie	Kijk naar het samenstel van parkeernormen voor auto, fiets, deelmobiliteit.
Parkeervoorzieningen deelmobiliteit	Parkeervoorzieningen voor deelmobiliteit, bijvoorbeeld voor deelauto's en deelbakfietsen		
Ditalisering			
Connectiviteit binnen parkeergarages en hubs	Voldoende connectiviteit binnen parkeergarages en hubs, bijvoorbeeld voor ontgrendelen van(internet)communicatie met voertuigen		
Auto			
Parkeren op afstand	Parkeren op afstand voor bewoners en forenzen/bezoekers. Bewoners moeten 24/7 comfortabel, snel, en veilig van en naar de parkeerlocatie kunnen reizen	Routekaart Parkeerhubs Mobiliteitsplan	
Parkeernormen bewoners- en bezoeker-sparkeren	Parkeernorm voor bewoners- en bezoekersparkeren	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto	
Gereguleerd parkeren	Gereguleerd parkeren zowel binnen als het direct omliggende gebied (om overloop te voorkomen)		
Voorwaarden bij reductie parkeereis	Reductie van parkeereis mogelijk door aanbod van slimme en duurzame mobiliteit. Ook is door realiseren van extra fietsparkeerplaatsen reductie mogelijk op de autoparkeervraag in A en B zone. Inzet van Bereikbaarheidsfonds voor het meefinancieren van collectieve mobiliteitsoplossingen, zoals van parkeervoorzieningen op afstand en deelmobiliteit	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto	
Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen	Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen door bewoners en bezoekers	Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto	
Beperking auto-toegankelijkheid	Beperkte toegankelijkheid van gebied voor auto (autoluw of autovrij). Voor het binnengebied geldt zoveel mogelijk autovrij, ontsloten door inprikkers het gebied in.	Mobiliteitsplan	
Flexibele parkeervoorzieningen	De ruimte voor parkeervoorzieningen kan ook aan andere functies worden toegewezen. Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen, indien nodig, worden op- of afgeschaald		
Parkeermogelijkheden voor mensen met mobiliteitsbeperking	Parkeervoorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking	Parkeervisie	
Zero Emissie			
Laadinfrastructuur bij parkeervoorzieningen	Aanwezigheid laadinfrastructuur bij parkeervoorzieningen passend bij verwachte behoefte. Mits inpasbaar wordt bij 1 op de 20 parkeerplekken een laadpunt gerealiseerd. Als de ruimte dat toelaat wordt bij voorkeur gekozen voor een laadplein. De laadpalen worden in de openbare ruimte gratis geplaatst door de concessiehouder/exploitant.	Actieplan Schoon Vervoer Bouwbesluit	- Zie bouwbesluit - Geef als wens aan dat dit zoveel mogelijk als laadplein wordt ingericht.
Uitbreidingsmogelijkheden laadinfrastructuur	Mogelijkheden voor uitbreiding laadinfrastructuur bij parkeervoorzieningen. Bereid tenminste 20% van parkeerplekken voor op laadinfrastructuur realisatie		
Laadinfrastructuur voor logistiek	Laad- en losplekken voor logistiek voorzien van laadinfrastructuur		
Voorzieningen voor snelladen	Voorzieningen voor snelladen in of nabij het gebied, voor zowel auto's, OV als logistieke voertuigen		
Smart charging	Piekbelasting van elektriciteitsnet beperken door en bidirectionele laadinfrastructuur en een Smart Charging eis.		Geef als wens aan dat 20% van geparkeerde e-auto's gelijktijdig moeten kunnen laden en dat daar dus qua netaansluiting en slim energiesysteem rekening mee gehouden moet worden.

Hoe kan je de voorbeelduitwerkingen gebruiken?

- De ambities en uitgangspunten per onderwerp formuleer je in de vijfde bouwsteen uit het stappenplan. In de achtste bouwsteen concretiseer je elke ambitie en elk uitgangspunt met verder uitgewerkte eisen, wensen en randvoorwaarden.
- In deze visualisatie zijn per spoor voorbeelden opgenomen van ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden om een idee te geven hoe je een onderwerp kan uitwerken.
- Het complete pakket aan ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden moet als een Module in het SPvE van de gebiedsontwikkeling een plek krijgen. Hierbij is het van belang om tijdig de raakvlakken met andere inhoudelijke thema's te bespreken.

Voorbeelden van Eisen, Wensen en Randvoorwaarden		Module Mobiliteit		Versie: Hjaan 2021		Gemeente Utrecht	
1. Slim bestemmen		2. Anders reizen					
Ambitie	We streven het concept van de 10-minuten stad na.	Ambitie	Bewoners worden door het aantrekkelijke mobiliteitsaanbod gestimuleerd anders te gaan reizen.				
Eisen	Dagelijkse voorzieningen zoals werkplaatsen, scholen, supermarkten, ziekenhuis en culturele voorzieningen zijn binnen 10 minuten met de fiets of te voet bereikbaar vanaf de woning of werkomgeving.	Eisen	Het aanbod van deelmobiliteit is betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk voor alle bewoners en werknemers binnen en buiten het gebied.				
Wensen	Concentreer en verdicht het programma zoveel mogelijk rondom mobiliteitsknopen in het gebied.	Wensen	Parkeren van de prive-auto wordt bij voorkeur op afstand van de woning (aan de rand van het gebied) gerealiseerd in hubs, waardoor alternatieven zoals de fiets, OV en deelmobiliteit dichterbij de woning beschikbaar zijn.				
Randvoorwaarden	Aan de rand van het gebied wordt een collectieve parkeervoorziening voor bezoekersparkeren gerealiseerd.	Randvoorwaarden	De gemeente biedt een kortingsregeling op de parkeernorm bij de toepassing van deelmobiliteit.				
3. Netwerk op orde		4. Slim parkeren					
Ambitie	De fiets is voor bewoners het voornaamste vervoermiddel voor middellange afstanden.	Ambitie	De openbare ruimte is een aantrekkelijke autovrije verblijfsruimte.				
Eisen	Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur.	Eisen	De parkeernorm voor de appartementen in het gebied is X, inclusief bezoek.				
Wensen	Ontwerp het gebied primair voor de voetganger en fietser en voorkom straatparkeren van auto's.	Wensen	Autoparkeren zo veel mogelijk in parkeergarages of voorzieningen aan de rand van het gebied.				
Randvoorwaarden	In het exploitatieplan mobiliteit van de gemeente wordt experimenteerruimte mogelijk gemaakt voor nieuwe vormen van mobiliteit zo-dat die gebruik kunnen maken van de fietspaden.	Randvoorwaarden	De gemeente biedt een alternatieve parkeervoorziening buiten het gebied, waar tegen gereduceerd tarief op afstand geparkeerd kan worden.				
5. Slim sturen		Governance & Financiering					
Ambitie	De logistiek in het gebied is schoon en efficiënt.	Ambitie	De mobiliteitsoplossing voor het gebied is duurzaam en toekomstbestendig.				
Eisen	Logistieke voertuigen die het gebied binnenkomen zijn emissievrij.	Eisen	De ontwikkelaar betaalt een bijdrage van €X aan het Bereikbaarheidsfonds.				
Wensen	Aan de buitenkant van het gebied wordt een logistieke hub gerealiseerd dat dient als overslagpunt voor alle logistieke stromen die het gebied binnenkomen.	Wensen	De mobiliteitsoplossing is flexibel.				
Randvoorwaarden	De gemeente stelt een omgevingsplan op waarin er ruimte wordt gecreëerd voor een logistieke hub.	Randvoorwaarden	De gemeente heeft de regierol in mobiliteitsvraagstukken die het gebied overstijgen.				

1. Slim bestemmen



Ambitie	We streven het concept van de 10-minuten stad na.
Eisen	Dagelijkse voorzieningen zoals arbeidsplaatsen, scholen, supermarkten, ziekenhuis en culturele voorzieningen zijn binnen 10 minuten met de fiets of te voet bereikbaar vanaf de woning of werkomgeving.
Wensen	Concentreer en verdicht het programma zoveel mogelijk rondom mobiliteitsknopen in het gebied.
Randvoorwaarden	Aan de rand van het gebied wordt een collectieve parkeervoorziening voor bezoekersparkeren gerealiseerd.

3. Netwerk op orde



Ambitie	De fiets is voor bewoners het voornaamste vervoermiddel voor middellange afstanden.
Eisen	Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur
Wensen	Ontwerp het gebied primair voor de voetganger en fietser en voorkom straatparkeren van auto's.
Randvoorwaarden	In het exploitatieplan mobiliteit van de gemeente wordt experimenteerruimte mogelijk gemaakt voor nieuwe vormen van mobiliteit zo-dat die gebruik kunnen maken van de fietspaden.

5. Slim sturen



Ambitie	De logistiek in het gebied is schoon en efficiënt.
Eisen	Logistieke voertuigen die het gebied binnenkomen zijn emissievrij.
Wensen	Aan de buitenkant van het gebied wordt een logistieke hub gerealiseerd dat dient als overslagpunt voor alle logistieke stromen die het gebied binnenkomen.
Randvoorwaarden	De gemeente stelt een omgevingsplan op waarin er ruimte wordt gecreëerd voor een logistieke hub.

2. Anders reizen



Ambitie	Bewoners worden door het aantrekkelijke mobiliteitsaanbod gestimuleerd anders te gaan reizen,
Eisen	Het aanbod van deelmobiliteit is betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk voor alle bewoners en werknemers binnen en buiten het gebied.
Wensen	Parkeren van de prive-auto wordt bij voorkeur op afstand van de woning (aan de rand van het gebied) gerealiseerd in hubs, waardoor alternatieven zoals de fiets, OV en deelmobiliteit dichterbij de woning beschikbaar zijn.
Randvoorwaarden	De gemeente biedt een kortingsregeling op de parkeernorm bij de toepassing van deelmobiliteit.

4. Slim parkeren



Ambitie	De openbare ruimte is een aantrekkelijke autovrije verblijfsruimte.
Eisen	De parkeernorm voor de appartementen in het gebied is X, inclusief bezoek.
Wensen	Autoparkeren zo veel mogelijk in parkeergarages of voorzieningen aan de rand van het gebied.
Randvoorwaarden	De gemeente biedt een alternatieve parkeervoorziening buiten het gebied, waar tegen gereduceerd tarief op afstand geparkeerd kan worden.

Governance & Financiering



Ambitie	De mobiliteitsoplossing voor het gebied is duurzaam en toekomstbestendig.
Eisen	De ontwikkelaar betaalt een bijdrage van €X aan het Bereikbaarheidsfonds.
Wensen	De mobiliteitsoplossing is flexibel.
Randvoorwaarden	De gemeente heeft de regierol in mobiliteitsvraagstukken die het gebied overstijgen.

Deel 4.

Toepassen Module Mobiliteit in de praktijk en procesverantwoording



Hoe passen we de Module Mobiliteit in de praktijk toe?

- Alle bouwstenen van de Module Mobiliteit testen we in de praktijk en verbeteren we na evaluatie. Dat doen we door verschillende gebiedsontwikkelingen als pilots aan te wijzen en daar aan de slag te gaan.
- Als je als projectleider Gebiedsontwikkeling of adviseur Mobiliteit aan een gebiedsontwikkeling werkt die de definitiefase ingaat waarbij je mobiliteit goed wil borgen, dan is de Module Mobiliteit een geschikte manier.
- Meld je dan aan via Mark Verbeet (mark.verbeet@utrecht.nl). Bij hem kan je ook terecht voor vragen en kan je je laten informeren over de mogelijkheden voor cofinanciering en het betrekken van extra expertise.
- We zijn al begonnen met leren! Gebiedsontwikkeling Galgenwaard is de eerste pilot waar de Module Mobiliteit in de praktijk wordt getest.



Procesverantwoording

- De Module Mobiliteit is gemaakt door een divers ambtelijk kernteam, in samenwerking met adviesbureau Over Morgen (Anouk Schouten, Paul den Otter en Maarten de Vries).
- Opdrachtgevers: Arno Vermaas (PMR) en Gerard Eijkelenboom (Anders Reizen)

Het kernteam

Mark Verbeet	Procesmanager kernteam Senior Projectmanager Smart Mobility PMR
Sebastiaan van der Hijden	Cluster-trekker Smart Mobility en Deel-mobiliteit
Annechien de Gast	Adviseur UPP
Leon Peeters	Adviseur Mobiliteit
Stefan van Dorp	Adviseur Goederen-vervoer
Etienne de Jager	Senior Project-manager PMB
Jaap Martijn	Senior Project-manager PMR
Dimitri van Veen	Gebiedsadviseur Mobiliteit
Adriaan van Hoogstraten	Strategisch adviseur Mobiliteit

