

Deelmobiliteit en LEV's: het antwoord op verdichting

Ronnie Poorterman – Keypoint Consultancy –
ronnie.poorterman@keypoint.eu Ward de Jong – Keypoint Consultancy –
ward.de.jong@keypoint.eu

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Dit paper gaat in op de vraag: *hoe kunnen Light Electric Vehicles (LEV's) bijdragen aan het effect van deelmobiliteit als oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting, en hoe kunnen gemeenten hierin sturen?*

Verdichting in steden betekent dat meer mensen gebruik gaan maken van dezelfde hoeveelheid vierkante meters. Het gaat hierbij om woonruimte, maar ook om ruimte voor recreatie, natuur en mobiliteit. De totale beschikbare hoeveelheid ruimte wordt echter niet groter. Dit betekent dat extra ruimte voor woningbouw in een leefbare stad alleen goed gerealiseerd kan worden, wanneer de ruimte voor andere functies zoals mobiliteit afneemt.

Deelmobiliteit is in staat om autobezit te verlagen waardoor het ruimte-efficiënter is dan de privéauto. In het paper komen verschillende vormen van deelmobiliteit aan bod: deelauto's, deelfietsen en -scooters en de 'new kid on the block' de LEV's, zoals in de vorm van microcars. Het blijkt vaak dat hoe nieuwer de vorm van deelmobiliteit, hoe meer onbenutte potentie we zien om de druk op de openbare ruimte als gevolg van verdichting te verminderen.

Afgesloten wordt met een aantal 'must haves' waarmee gemeenten rekening kunnen houden bij het stimuleren van deelmobiliteit en LEV's in het kader van verdichting:

- Koppel het beleid omtrent parkeren, verdichting en deelmobiliteit: zie het niet als separate beleidsterreinen. Stel daarbij de verdichtingsopgave leidend voor het parkeerbeleid.
- Laat het toevoegen van deelmobiliteit altijd gepaard gaan met het wegnemen van parkeerplaatsen voor privéauto's.
- Voorkom escapisme met een gebiedsgericht parkeerregime, óók in de wijken zonder verdichting, om deelmobiliteit een kans te geven in kader van verdichting.
- Koppel de verdichtingsopgave aan de inrichting van de openbare ruimte: wees divers in het aanbieden van parkeervoorzieningen voor alternatieve mobiliteitsvormen.
- Nivelleer snelheden in de stad en geef ruimte voor de auto aan fietsen en LEV's.

1. Inleiding

1.1 Probleemstelling

De ruimte in steden is schaars en met de enorme woningbouwopgave, waarvoor 1 miljoen huizen gebouwd moeten worden, wordt de noodzaak om de ruimte slim te benutten alleen maar groter. Het gebruik van deelmobiliteit is een belangrijk deel van de oplossing. Maar deelmobiliteit is een breed begrip. In dit paper zoomen we in op de mogelijkheden van deelmobiliteit, en Light Electric Vehicles (LEV's) in het bijzonder, als oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting.

Verdichting

Veel steden in Nederland hebben te maken met problemen omtrent verdichting. Door een groeiende bevolking, waarvoor meer woningen nodig zijn, is er sprake van steeds meer verdichting in de stedelijke gebieden. Het is daarom dat stedelijke gebieden in Nederland onder druk staan. Naast grote steden als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag, worden ook kleinere steden (G40) steeds populairder. Het aanbod van voldoende woningen is momenteel het grootste probleem op de Nederlandse woningmarkt, met als gevolg een oplopend woningtekort (Boelhouwer, 2020). Dit betekent dat er aanzienlijk veel woningen bij moeten worden gebouwd. In veel gemeenten is afgesproken dat deze extra woningen niet in nieuwe wijken om de stad heen worden gebouwd, maar dat er zoveel mogelijk wordt verdicht in bestaande wijken. In binnensteden en direct omliggende woonwijken moet daarom ruimte worden gemaakt voor nieuwe woningen. Dit zijn echter gebieden waar de ruimte al schaars is. In combinatie met een groeiende bevolking, zorgt dat ervoor dat de ruimte in steden steeds meer onder druk komt te staan. Het vraagt om slimme en creatieve oplossingen voor het gebruik van schaarse ruimte.

Deelmobiliteit

Mobiliteit is steeds minder een sectorale opgave. Steeds meer is mobiliteit integraal verweven met andere opgaven zoals woningbouw en energietransitie. Deelmobiliteit wordt bijvoorbeeld als een van de oplossingen gezien om de problemen die gepaard gaan met verdichting tegen te gaan. Aanbieders van deelmobiliteit hebben als doel om een alternatief te bieden voor de privéauto en dragen daarmee bij aan een oplossing van de problemen van verdichting.

De uitwerking en impact verschilt per vorm van deelmobiliteit. Toegang tot deelauto's kan ervoor zorgen dat gebruikers zelf geen auto hoeven te bezitten. Het verlagen van autobezit betekent dat minder ruimte op straat wordt ingenomen door geparkeerde auto's. Voor deelfietsen en -scooters geldt een iets ander verhaal. Ook deze voertuigen kunnen een alternatief voor de privéauto bieden. Deelfietsen en -scooters gaan echter deels ook ten koste van lopen en fietsen. Daarnaast leveren deelfietsen en -scooters minder directe ruimtewinst op wanneer deze voertuigen niet in plaats van, maar in aanvulling op bestaande parkeercapaciteit voor (privé)auto's neergezet worden. Kijken we breder naar Light Electric Vehicles (LEV's), dan komt naast de elektrische fiets en -scooter bijvoorbeeld ook de microcar in beeld. Deze voertuigen zijn sterk in opkomst, zullen ook vaak in de vorm van deelvoertuigen aangeboden gaan worden en bieden op langere afstanden (tot 30km) een alternatief voor de auto (Kennisinstituut voor

Mobiliteitsbeleid, 2021). Voor veel mensen kunnen LEV's daarmee voorzien in een groot deel van de dagelijkse mobiliteitsbehoefte.

Uitdaging voor gemeenten

Gemeenten staan voor een grote uitdaging. Enerzijds is er sprake van verdichting waardoor steeds meer problemen zich voordoen met druk op de openbare ruimte. Anderzijds is er de opkomst van deelmobiliteit welke een belangrijk deel van de oplossing biedt voor deze problemen, maar ook gepaard gaat met allerlei nieuwe vraagstukken op het gebied van beleid, regelgeving en ruimtegebruik. Steeds meer gemeenten zien deelmobiliteit als een van de oplossingen voor hun problemen die gepaard gaan met verdichting. Er is echter vaak nog onvoldoende zicht bij gemeente op hoe zij deelmobiliteit over de volle breedte hiervoor kunnen inzetten. Over deelauto's is het meeste bekend, over deelfietsen en -scooters minder en over de bredere LEV-categorie het minst. Daarbij is het op dit moment vooral nog een onderwerp dat speelt in de grote steden in de Randstad. Het stimuleren van deelmobiliteit gebeurt buiten de grote steden nog maar beperkt, terwijl ook daar de verdichtingsopgaven fors zijn. Het is daarom voor gemeenten relevant om te weten waar rekening mee dient te worden gehouden bij het stimuleren van alle vormen van deelmobiliteit in het kader van verdichting.

1.2 Hoofdvraag

Zoals duidelijk werd in de inleiding hebben veel Nederlandse steden te maken met een grote verdichtingsopgave. Stedelijke gebieden staan steeds meer onder druk en de ruimte wordt alsmaar schaarser. Deelmobiliteit wordt mede door gemeenten gezien als een oplossing voor de problemen omtrent verdichting. In dit paper zal besproken hoe verschillende vormen van deelmobiliteit in staat zijn om deze problemen tegen te gaan, en hoe gemeenten hierin kunnen sturen. Daarbij besteden we ook nadrukkelijk aandacht aan de potentie van Light Electric Vehicles (LEV's). Dit resulteert in de volgende hoofdvraag welke centraal staat in dit paper:

Hoe kunnen Light Electric Vehicles bijdragen aan het effect van deelmobiliteit als oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting, en hoe kunnen gemeenten hierin sturen?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, gaan we in op de volgende deelvragen:

- *Hoe zorgt verdichting voor extra druk op de openbare ruimte?*
- *Hoe kan de inzet van deelmobiliteit en in het bijzonder LEV's bijdragen aan een oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting?*
- *Waarmee dienen gemeenten rekening te houden bij de inzet van deelmobiliteit en LEV's in het kader van verdichting?*

1.3 Leeswijzer

Het onderwerp is ingeleid en de hoofd- en deelvragen zijn benoemd. In de volgende hoofdstukken wordt het onderwerp verder uitgewerkt en wordt antwoord gegeven op de

hoofd- en deelvragen. In hoofdstuk 2 gaan we dieper in op verdichting en de problemen die hiermee gepaard gaan. Hoofdstuk 3 behandelt het concept deelmobiliteit en LEV's waarbij het effect van deelmobiliteit op ruimtegebruik verder wordt behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 in de vorm van een aantal 'must haves' besproken waar gemeenten rekening mee dienen te houden bij de inzet van deelmobiliteit bij verdichting. Tot slot komen we in hoofdstuk 5 tot de conclusie van dit paper.

2. Grote verdichtingsopgave zorgt voor druk op de openbare ruimte

In de introductie werd duidelijk dat de ruimte in middelgrote steden in Nederland steeds meer onder druk komt te staan. Het aanbod van voldoende woningen is momenteel het grootste probleem op de Nederlandse woningmarkt, met als gevolg een oplopend woningtekort (Boelhouwer, 2020). In Nederland zijn één miljoen nieuwe woningen nodig. In de meeste Nederlandse gemeenten is vanwege het niet willen aantasten van de natuur afgesproken dat dit niet in nieuwe wijken rondom de stad gaat gebeuren, maar dat er woningen worden gebouwd binnen het stedelijk gebied. In de stadscentra en direct omliggende woonwijken moet daarom ruimte komen voor nieuwe woningen. Dit zijn echter gebieden waar de ruimte al schaars is. Dit zorgt ervoor dat de ruimte in de steden steeds meer onder druk komt te staan.

Om dit beter te duiden vergelijken we de gehele openbare ruimte met een taart. Deze taart bestaat uit meerdere stukken van verschillende omvang. Zo is er een flink stuk van de taart die wordt bezet door wonen, een stuk taart voor recreatie, voor natuur en een stuk voor mobiliteit. Wanneer er binnenstedelijk gebouwd wordt, dan willen meer mensen een stukje taart. De omvang van de gehele taart zou dus moeten groeien, maar dat kan uiteraard maar zeer beperkt (bijvoorbeeld met bebouwing de hoogte in). Het gevolg is dat dezelfde taart gedeeld moet worden met meer mensen. En waar de taartpunt voor de ene functie (zoals woningbouw) groeit, krimpt de taartpunt voor andere functies (zoals mobiliteit). Dit is exact wat er aan de hand is met de openbare ruimte in Nederlandse steden.

Woningen bijbouwen in binnenstedelijk gebied betekent dus dat de bestaande openbare ruimte in de toekomst door meer mensen benut zal gaan worden. Maar zoals gezegd groeit de openbare ruimte niet mee. De straten worden niet breder, het trottoir wordt niet breder, het stadspark groeit niet mee. De omvang van de openbare ruimte blijft dus hetzelfde, maar het aantal mensen waarover we het moeten verdelen wordt steeds groter. Het gevolg is dat je als gemeente heel zorgvuldig en restrictief moet zijn met de verdeling van de openbare ruimte (de Jong, 2021). Dit geldt voor de hoeveelheid ruimte die wij geven aan bijvoorbeeld wonen en industrie, maar ook aan mobiliteit. Enerzijds wil je een situatie waarin iedereen optimale mobiliteit geniet, maar anderzijds moet dit niet een te groot aandeel hebben in de totale omvang van de openbare ruimte. Gemeenten staan steeds vaker voor deze lastige taak om mobiliteit een goede rol te geven in de schaarse openbare ruimte. Er wordt daarom gekeken naar mobiliteitsoplossingen die ruimte-efficiënter zijn.

3. Deelmobiliteit als ruimte-efficiënte oplossing

Nederlandse steden willen het autobezit steeds vaker terugdringen en zo bijdragen aan het oplossen van de verdichtingsproblematiek. Het verminderen van het autobezit betekent immers minder auto's op straat. Deelmobiliteit kan ervoor zorgen dat gebruikers toegang hebben tot een voertuig zonder dit te hoeven bezitten. Een oplossing voor verdichting kan zijn om personenauto's op straat te vervangen door deelauto's of andere vormen van deelmobiliteit. Hierdoor komt er meer ruimte vrij voor andere functies in de openbare ruimte. We onderscheiden hierbij drie verschillende vormen van deelmobiliteit, die ook in het vervolg van dit paper verder aan bod komen: 1) deelauto's, 2) deelfietsen en -scooters en 3) de bredere categorie van Light Electric Vehicles (LEV's).

3.1 Deelauto's

Aanbieders van deelmobiliteit hebben als doel om het autobezit te verlagen. Minder autobezit betekent minder geparkeerde auto's op straat en draagt daarmee bij aan een oplossing van de problemen van verdichting. De toegang tot deelauto's kan ervoor zorgen dat gebruikers zelf geen auto hoeven te bezitten (Frenken, 2015). Zo kan 1 deelauto leiden tot 9 tot 13 minder privéauto's (4 tot 6 auto's worden verkocht, 5 tot 7 auto's worden niet aangeschaft) op de lange termijn (CROW, 2016).

Het aandeel van de deelauto in de mobiliteit is nog laag, maar het aanbod van deelauto's in Nederland groeit wel snel. In het voorjaar van 2020 werden in Nederland ruim 64.000 deelauto's aangeboden. Dat is een toename van 26% ten opzichte van 2019 (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021a). Aangezien deelauto's dus in staat zijn om autobezit op de lange termijn terug te dringen, is het een effectieve manier om de problemen omtrent verdichting tegen te gaan.

3.2 Deelfietsen en -scooters

Voor deelfietsen en -scooters geldt een iets ander verhaal als voor deelauto's. Ook deze voertuigen worden ingezet met als doel dat gebruikers zelf geen auto hoeven te bezitten. Maar de relatie met de privéauto is minder sterk dan die tussen deelauto en privéauto. Het merendeel van de deelfietsen, bijna 75%, bestaat uit de ov-fiets van NS. Daarnaast bieden grootschalige aanbieders zoals Donkey Republic en Tier Mobility in met name de grote steden deelfietsen aan. Verschillende ov-bedrijven zijn eveneens op de markt actief, zoals HTM fiets, KeoBike (Syntus/Keolis Group) en NextBike (ARRIVA) (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021a). Deelscooters van bijvoorbeeld GO Sharing en Felyx worden in steeds meer steden uitgerold. De redenen die mensen noemen om een deelscooter te gebruiken zijn onder andere de tijdswinst en het parkeergemak ten opzichte van een auto. Ook de 'funfactor' is een belangrijke motivator om een deelscooter te gebruiken (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021b).

Deelfietsen en -scooters gaan deels ook ten koste van lopen en fietsen. En deelfietsen en -scooters leveren minder direct een ruimtewinst op, omdat deze voertuigen vaak niet in plaats van, maar in aanvulling op bestaande parkeercapaciteit voor (privé)auto's in de openbare ruimte neergezet worden. Het parkeren van deze voertuigen levert in de praktijk de nodige uitdagingen op. Kijk voor de aardigheid maar eens op Twitter met de

#felyxchallenge, dan zie je de wonderlijkste voorbeelden van verkeerd geparkeerde deelscooters (niet alleen van Felyx overigens). In Apeldoorn leerde een peiling dat de meerderheid van de bevolking tevreden is over de elektrische scooters, al moeten de problemen met foutgeparkeerde scooters wel verholpen worden en werd opgetekend: 'Deelscooters vragen er ook om omgeschopt te worden'. Of kijk naar de ophef die ontstond rond drukke stranddagen in Scheveningen, waarbij geparkeerde deelscooters hinderlijk in de weg stonden (figuur 1).



Figuur 1: Geparkeerde deelscooters zonder en met parkeervakken

Hoewel er bij dit soort overlast kritiek is op de deelscooters, hoor je maar weinig over de forse inzet van verkeersregelaars om het autoverkeer tijdens Scheveningse stranddagen in goede banen te leiden. Dat werpt wel een ander perspectief op het aspect verkeersoverlast. En met de introductie van parkeervakken voor deelscooters wordt de situatie verbeterd. Idealiter zou dit ook vergezeld gaan met een reductie van het aantal autoparkeerplaatsen, niet alleen bij het strand maar ook in de steden. Een mooie manier om in te spelen op verdichting in de stad.

3.3 Light Electric Vehicles

Ondertussen zijn ook LEV's in opkomst, waaronder ook in de vorm van deelmobiliteit. Deelfietsen en -scooters zoals net besproken vallen hieronder, maar ook bijvoorbeeld de microcar. De Birò is al jaren bekend en krijgt toenemende concurrentie in de vorm van bijvoorbeeld de nieuwe Carver Electric en de Opel Rocks-e (figuur 2). Deze zullen ook in de vorm van deelmobiliteit aangeboden gaan worden. Gebruiksredenen zijn parkeergemak en het ondersteunen van onafhankelijke mobiliteit. Bijvoorbeeld voor boodschappen- of winkeltrips, recreatieve trips, ritten naar werk of school (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021b). Het beleid rond parkeren van microcars vraagt nog aandacht. Wanneer ze op de stoep geparkeerd mogen worden kunnen ze voetgangers tot last zijn. En reguliere parkeervakken zijn veel te groot. Speciaal op microcars gerichte parkeervakken zijn nog een unicum.



Figuur 2: Carver (bron: Carver earth) en Opel Rocks-e (bron: Autoweek)

De genoemde nadelen van (nieuwe vormen van) deelmobiliteit inclusief LEV's horen typisch bij de 'aanloopfase'. De voordelen zijn veel groter. Niet alleen als potentieel ruimte-efficiënt onderdeel van het mobiliteitsaanbod, maar ook om mensen gewend te laten raken aan het concept van deelmobiliteit. Jongeren die nu bijvoorbeeld een deelscooter gebruiken, zullen straks ook makkelijker de deelauto omarmen. Het gemak van flexibiliteit en de principes van plannen, boeken, betalen en gebruiken zijn ze immers al gewend.

Alle genoemde vormen van deelmobiliteit en LEV's zijn klein, licht en schoon en passen daarmee uitstekend in de stedelijke omgeving. De standaard personenauto wordt daarentegen steeds meer gezien als een inefficiënt voertuig binnen het stedelijk gebied. Door de verdichting in steden is er simpelweg minder ruimte voor de auto. Gebruikers kijken daarom steeds vaker naar alternatieve vormen van mobiliteit om de auto te laten staan of zelfs niet aan te schaffen. Deelmobiliteit en LEV's zijn in staat om autobezit te verlagen en zo een oplossing te bieden voor de problemen die ontstaan in steden als gevolg van verdichting.

4. Deelmobiliteit, LEV's en de rol van de gemeente

De vorige hoofdstukken lieten zien dat er enerzijds sprake is van een enorme verdichtingsopgave met de bijbehorende ruimtelijke problemen. Anderzijds is er de opkomst van deelmobiliteit en LEV's welke een potentiële oplossing zijn voor de problemen die ontstaan door verdichting. Steeds vaker weten gemeenten deze twee met elkaar te koppelen door deelmobiliteit in te zetten in het kader van verdichting. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor een aantal 'must haves' om deelmobiliteit en LEV's succesvol in te zetten en optimaal te laten bijdragen aan het tegengaan van de problemen omtrent verdichting. Daarover gaat dit hoofdstuk. Concreet besteden we aandacht aan:

- Integraliteit: verbinden van verdichting, deelmobiliteit en parkeren
- Parkeerbeleid: koppelen van zoet en zuur en waken voor escapisme
- Inrichten van de openbare ruimte: parkeervoorzieningen en maximumsnelheden

4.1 *Integraliteit: verbinden van verdichting, deelmobiliteit en parkeren*

Zoals eerder duidelijk werd hebben steeds meer gemeenten ruimtelijk beleid opgesteld om de problemen die gepaard gaan met verdichting tegen te gaan. Onderdeel hiervan is het beleid omtrent deelmobiliteit. Dit heeft meestal een duidelijke link met verdichting. Het parkeerbeleid is echter vaak nog losstaand beleid, terwijl daar wel een belangrijke sleutel ligt in het ruimtegebruik.

In de omgevingsvisie van veel gemeenten is het verlagen van de druk op de openbare ruimte in verband met verdichting een belangrijke doelstelling. In de meeste gevallen wordt vermeld dat dit ook in het parkeerbeleid terug dient te komen. Het blijkt echter dat het doel van parkeerbeleid van veel gemeenten in Nederland vooral gericht is op het goed aansluiten op de vraag naar parkeerruimte (de Jong, 2021).

Dit kenmerkt zich onder andere door het feit dat gemeenten hun parkeernormen vaak baseren op CROW-richtlijn cijfers (Provincie Zuid-Holland, 2017). Het CROW, kennisplatform voor mobiliteit, publiceert deze richtlijnen om gemeenten een indicatie te geven. In de praktijk maken gemeenten deze richtlijnen echter vaak tot norm. Sommige gemeenten zijn flexibeler als het gaat om parkeernormen, maar dat is eerder uitzondering dan regel. Het CROW zelf is echter tegen het gebruik van hun beschikbare streefcijfers als parkeernormen en benadrukt het belang van maatwerk (CROW, 2014). Het omzetten van deze kencijfers tot parkeernormen leidt er toe dat er geen maatwerk plaatsvindt en er over het algemeen te hoge parkeernormen worden toegepast.

Daarnaast is het parkeerbeleid te vaak gericht op het voorkomen van problemen omtrent parkeeroverlast door een te laag aanbod in parkeervoorzieningen. Een parkeerbeleid waarbij het aanbod van parkeren wordt afgestemd op de vraag is echter tegenstrijdig met de visie op verdichting. Enerzijds willen voldoen aan de parkeervraag met het huidige autobezit en anderzijds de problemen willen oplossen die gepaard gaan met verdichting, is steeds vaker onhaalbaar.

We zien dus dat de relatie tussen parkeerbeleid en het beleid omtrent verdichting in de meeste gevallen ontbreekt. Het is als gemeente van belang dat het beleid op deze thema's niet tegenstrijdig is, maar juist op elkaar aansluit. Neem in het parkeerbeleid ook de visie op verdichting mee. Dit betekent dat er wellicht niet altijd meer kan worden voldaan aan de klassieke parkeervraag, maar zo voorkom je als gemeente wel dat problemen omtrent verdichting de overhand nemen. Een goede manier om dit te doen is om de parkeernormen en parkeerregulatie aan te passen op het beleid wat je als gemeente voert op het gebied van ruimte en verdichting (verdichtingsopgave leidend voor parkeerbeleid). Zo creëer je een situatie waarbij het beleid omtrent parkeren, verdichting en deelmobiliteit op elkaar is afgestemd.

Must have: koppel het beleid omtrent parkeren, verdichting en deelmobiliteit: zie het niet als separate beleidsterreinen. Stel daarbij de verdichtingsopgave leidend voor het parkeerbeleid.

4.2 Inrichting parkeerbeleid

Koppelen zoet en zuur

Het taartdiagram in de inleiding liet zien dat een vierkante meter die besteed wordt aan parkeren van auto's ten koste gaat van andere functies in de openbare ruimte. Het toevoegen van deelmobiliteit dient in onze ogen dan ook altijd gepaard te gaan met het wegnemen van parkeerplaatsen voor privéauto's. Bij het aanbieden van deelauto's is dit gangbaar: vaak wordt een reguliere parkeerplaats ingewisseld voor een parkeerplaats voor een deelauto. Het zuur (de afname van het aantal reguliere parkeerplaatsen) is hier gekoppeld aan het zoet (het aanbod van deelauto's) en die koppeling is ook duidelijk zichtbaar. Mensen worden hiermee vanuit zoet én zuur gestimuleerd om hun privéauto de deur uit te doen.

Bij deelfietsen, -scooters en microcars is dit meestal nog niet het geval. Het aanbod van deelfietsen en scooters wordt bijvoorbeeld vaak toegevoegd aan de openbare ruimte zonder koppeling met een reductie van het aantal autoparkeerplaatsen. Fietsen en scooters worden dan op de stoep geparkeerd, waar ze juist ruimte wegnemen voor voetgangers. In het kader van verdichting en efficiënt ruimtegebruik is nu juist het beperken van de voetganger niet gewenst.

Voor microcars zoals de Birò en de Carver gelden niet overal dezelfde regels. Over het algemeen mogen deze voertuigen op de stoep worden geparkeerd en gelden dus in grote lijnen dezelfde bezwaren als bij deelfietsen en -scooters. Amsterdam laat zien dat het ook anders kan. Daar loopt tot 1 juli 2024 een proef waarbij een parkeervergunning benodigd is (gemeente Amsterdam, 2022). Met deze parkeervergunning kan in de hele stad geparkeerd worden op plekken waar betaald parkeren geldt. De microcar neemt dan een plek in waar anders een reguliere auto zou kunnen staan (figuur 3). Een goede stap, omdat hiermee de privéauto verder ontmoedigd wordt. Een volgende stap zou kunnen zijn om reguliere parkeervakken om te bouwen naar (meerdere, kleinere) parkeervakken voor microcars.



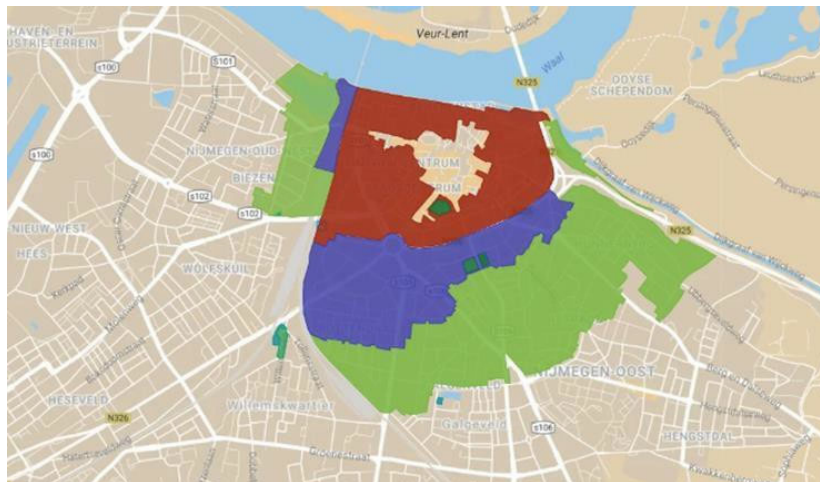
Figuur 3: Geparkeerde microcar in Amsterdam (bron: Birò)

Must have: laat het toevoegen van deelmobiliteit (deelauto's, -fietsen, -scooters en andere LEV's) altijd gepaard gaan met het wegnemen van parkeerplaatsen voor privéauto's.

Waak voor escapisme

In de vorige paragraaf bespraken we het koppelen van zoet en zuur in het parkeerbeleid. Een ander aspect waarmee rekening dient te worden gehouden wanneer deelmobiliteit wordt gestimuleerd, is escapisme. In het geval van escapisme wijken parkeerders uit naar omliggende gebieden waar een ander parkeerbeleid geldt. Het kan bijvoorbeeld gaan om betaald parkeren of het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen vanwege een lage parkeernorm. Wanneer in de nabije omgeving een mogelijkheid is om deze barrières te omzeilen, en om dus bijvoorbeeld wel gratis te kunnen parkeren, dan zullen parkeerders zich verplaatsen naar dit gebied. Het probleem aan deze situatie is dat er een aanzienlijke verschuiving van de parkeerlast van de streng gehandhaafde plek naar de omgeving ontstaat. Zo kan het zijn dat er in het gereguleerde gebied nauwelijks wordt geparkeerd, terwijl het omliggende gebied overbelast wordt.

Escapisme is dus al een probleem op zichzelf waarbij parkeerregulatie zorgt voor een niet evenredig verdeelde parkeerlast waardoor problemen ontstaan omtrent parkeren en ruimtegebruik. Het fenomeen escapisme heeft echter ook een directe invloed op het gebruik van deelmobiliteit. Als het omzeilen van parkeerregulatie met de privéauto mogelijk is, blijft autobezit en gebruik aantrekkelijk. Echter zou autobezit minder aantrekkelijk horen te zijn afgaande op de gehanteerde parkeerregulatie. Daarnaast zien we dat gebruikers mede vanwege hun gewoontegedrag in hun oude patroon van mobiliteit blijven hangen. Ze worden niet gestimuleerd om alternatieve vormen van mobiliteit te overwegen en gebruiken. Je ziet in dit geval dus dat escapisme het gebruik van deelmobiliteit sterk in de weg kan staan en daarmee de problemen die gepaard gaan met verdichting vergroot.



Figuur 4: Parkeerzones gemeente Nijmegen (bron: Gemeente Nijmegen)

Om dit patroon te doorbreken dienen er geen ontsnappingsmogelijkheden te zijn aan restricties in een gebied. We zien hierbij dat de schaal waarop parkeerbeleid is toegepast belangrijk is om escapisme in een gebied te voorkomen. Restrictief beleid hanteren in de ene wijk, maar in de naastgelegen wijk dit beleid niet in vergelijkbare mate doorzetten, kan leiden tot een verplaatsing van de parkeerlast. Doordat autobezit en gebruik op deze manier aantrekkelijk blijven, kan dit het succes van deelmobiliteit in de weg zitten. Het is als gemeente daarom belangrijk om het parkeerbeleid ruimtelijk goed in te passen. Een

parkeerbeleid waarin verschillende zones worden gehanteerd is daarvoor effectief. In dat geval wordt een streng gereguleerde zone omringd door een zone met minder strenge parkeerregulatie. Veel gemeenten werken al met een dergelijk schillenmodel, zoals gemeente Nijmegen (figuur 4). De uitdaging zit hem in het perfect af zien te stemmen van de schillen op elkaar. Meestal gebeurt dit door het afbouwen van de tarieven voor parkeren, maar kan ook door bijvoorbeeld het invoeren van zones voor vergunninghouders (en een LEV parkeervergunning voor de gehele stad, zoals in Amsterdam). Als gemeente is het van belang om te blijven monitoren waar escapisme zich voor doet. Door deze locaties te (her)beoordelen, kan er overwogen worden om ook hier wel of niet de parkeerregulatie aan te passen. Op deze manier sluiten de parkeerzones beter op elkaar aan waardoor escapisme wordt voorkomen en er meer ruimte is voor deelmobiliteit. Aan gemeenten dus de belangrijke taak om in hun parkeerbeleid rekening te houden met escapisme zodat deelmobiliteit een serieus alternatief is.

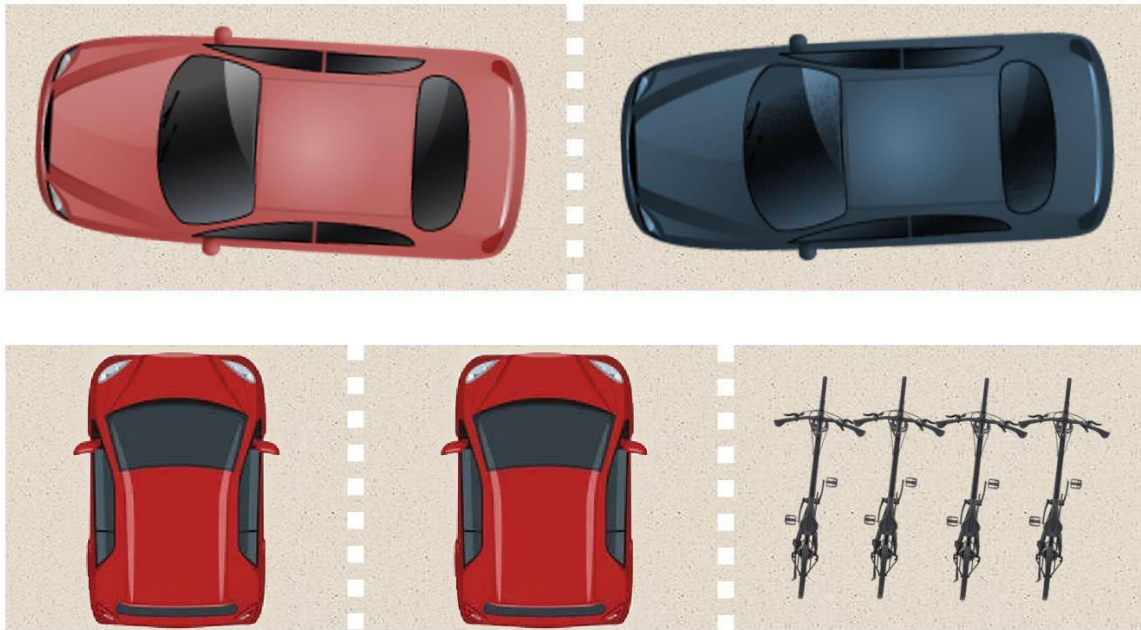
Must have: voorkom escapisme met een gebiedsgericht parkeerregime, óók in de wijken zonder verdichting, om deelmobiliteit een kans te geven in kader van verdichting.

4.3 *Inrichten van de openbare ruimte*

Naast de ruimtelijke inpassing van parkeerbeleid, is het ook van belang om de ruimte zelf aan te passen op deelmobiliteit en LEV's. Doordat de auto decennialang centraal stond, is zelfs in steden de openbare ruimte ingericht op de auto. De auto is bepalend geworden in onze openbare ruimte. Dit is historisch gezien niet gek aangezien we onze openbare ruimte logischerwijs aanpassen op de hedendaagse voertuigen die we veel gebruiken. Vanwege de mobiliteitstransitie en de stedelijke verdichting moeten we als samenleving echter snel schakelen naar alternatieve vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit en LEV's. Hierbij is het van belang dat ook de openbare ruimte een transitie doormaakt zodat het goed aansluit op deze alternatieve vormen van mobiliteit. Deelmobiliteit en LEV's vragen om een aanpassing van de openbare ruimte. Hieronder volgen enkele belangrijke aandachtspunten bij de inrichting van de openbare ruimte.

Parkeervoorzieningen

In het parkeerbeleid is er vaak veel oog voor de auto en weinig voor andere vormen van mobiliteit. Bij het inrichten van een woonwijk wordt er zelden rekening gehouden met bijvoorbeeld deelfietsen, -scooters en microcars. De gerealiseerde parkeerplaatsen zijn vrijwel altijd bestemd voor standaard personenauto's. Door als gemeente of projectontwikkelaar ook parkeervoorzieningen inclusief microcars en fietsen/scooters te realiseren, wordt de ruimte efficiënter gebruikt (figuur 5).



Figuur 5: Autoparkeren versus parkeren van LEV's (indicatief).

Zo wordt het aanbod voor deelmobiliteit vergroot. Daarnaast is het nodig om ook de vraag te stimuleren (zoals ook beschreven in de Aanpak regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS van Goedopweg (Keypoint / Witteveen & Bos, 2021)). In bovenstaand voorbeeld kun je denken aan het koppelen van deze parkeerplaatsen en deelvoertuigen aan de omliggende woningen, waardoor eigenaarschap ontstaat. Deelmobiliteit wordt daarmee minder 'unaniem' en meer van de bewoners (het wordt een beetje privé). Uit de literatuur blijkt namelijk dat e-bakfietsen, microcars, e-scooters en e-steps met name in privébezit ook een alternatief kunnen zijn voor autoritten (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021b). Door de deelmobiliteit duidelijk te koppelen aan de woningbouw, krijgt het mobiliteitsaanbod een meer privé-karakter dan bijvoorbeeld de deelscooters die nu vaak her en der in de openbare ruimte geplaatst worden.

Hierbij komt ook de term *nudging* om de hoek kijken. Het concept van nudging kan het best worden omschreven als: "een subtiele verandering in de keuzecontext dat het gedrag van mensen verandert, zonder opties te verbieden of economische prikkels te veranderen." (Thaler & Sunstein, 2008). Het is dus een vorm van gedragsbeïnvloeding waarbij veranderingen in de omgeving van mensen worden aangebracht, zonder hierbij dingen te verbieden of subsidies en dergelijke aan te bieden. Nudging wordt vaak ook wel gezien als een klein duwtje in de goede richting. Mensen worden geprikkeld om hun onbewuste gedrag aan te passen. In dit geval zou de verandering in de ruimte het aanpassen van parkeervoorzieningen zijn. Door parkeerplaatsen met bijvoorbeeld microcars bij de woningen te realiseren, zullen bewoners eerder besluiten om gebruik te maken van een microcar. Door dit op een zichtbare en goed bereikbare plek te doen, zal de verandering in de ruimte meer opvallen waardoor nudging een sterker effect zal hebben en mensen ook eerder geneigd zijn om er gebruik van te maken. Ook voorkom je op deze manier dat er alleen maar parkeervoorzieningen zijn voor auto's waarop mensen hun mobiliteitsgedrag aanpassen door dan maar een auto aan te schaffen. Ook dit is een

vorm van nudging, maar wel een die je wilt voorkomen. Wees als gemeente dus divers in het aanbieden van parkeervoorzieningen voor alternatieve mobiliteitsvormen zodat deze allemaal worden gestimuleerd.

Must have: koppel de verdichtingsopgave aan de inrichting van de openbare ruimte: wees divers in het aanbieden van parkeervoorzieningen voor alternatieve mobiliteitsvormen.

Maximumsnelheden

Voor lokale wegbeheerders brengt de komst van elektrische (deel)fietsen, -scooters en vooral LEV's nieuwe uitdagingen met zich mee. Een veel gehoorde zorg, ook van maatschappelijke organisaties, is drukte op de fietspaden. Niet zelden leidt deze zorg tot algemene scepsis over de nieuwe categorie voertuigen. Dit is spijtig omdat fietsers en LEV-gebruikers eerder een gezamenlijk dan een tegengesteld belang hebben: het inperken van de dominantie van auto's in de stad. Een oplossing ligt dan ook voor hand. Niet door voertuigen van het fietspad te weren maar door ruimte voor de auto aan fietsen en LEV's te geven. Dit stimuleert bovendien het gebruik van duurzaam en actief vervoer: voor veel gemeenten een beleidsdoel (LEV Kenniscentrum, 2021).

Door meer 50-km wegen in te richten als 30-km wegen, bijvoorbeeld als Gebiedsontsluitingsweg (GOW30), ontstaan meer mogelijkheden om scooters en microcars veilig tussen het overige gemotoriseerde verkeer te laten rijden en zo ruimte te maken op het fietspad. Door de nivellering van snelheden neemt bovendien de relatieve aantrekkelijkheid van de auto af, aangezien deze zijn snelheidsvoordeel verliest (voor zover dat voordeel er in de praktijk in de stad al was). Amsterdam verlaagt bijvoorbeeld eind 2023 de maximumsnelheid in de stad naar 30 kilometer per uur. Niet overal, maar wel op de meeste plekken, rekening houdend met doorstroming, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten (Gemeente Amsterdam, 2021).

Must have: koppel de verdichtingsopgave aan de inrichting van de openbare ruimte: nivelleer snelheden in de stad en geef ruimte voor de auto aan fietsen en LEV's.

5. Conclusie

Dit paper ging in op de vraag hoe LEV's kunnen bijdragen aan het effect van deelmobiliteit als oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting, en hoe gemeenten hierin kunnen sturen. Daartoe is allereerst stilgestaan bij de vraag hoe verdichting zorgt voor extra druk op de openbare ruimte. Verdichting in steden betekent dat meer mensen gebruik gaan maken van dezelfde hoeveelheid vierkante meters. Het gaat voor deze mensen om woonruimte, maar ook om ruimte voor recreatie, natuur en mobiliteit. De totale beschikbare hoeveelheid ruimte wordt niet groter. Dit betekent dat extra ruimte voor woningbouw in een leefbare stad alleen goed gerealiseerd kan worden wanneer het ten koste gaat van een andere functie in de openbare ruimte, zoals mobiliteit.

Vervolgens is ingegaan op de vraag hoe deelmobiliteit, met in het bijzonder LEV's, bijdragen aan een oplossing voor de problemen die gepaard gaan met verdichting. Deelmobiliteit is ruimte-efficiënter dan de privéauto. Daarbij kent deelmobiliteit verschillende verschijningsvormen. Deelauto's zijn al jaren in opkomst. Hun aandeel in de totale mobiliteit is echter nog altijd beperkt, maar inmiddels stijgt het aanbod fors en zal de exponentiële gebruikscurve ook een forse stijging gaan laten zien. Naast de deelauto zijn de afgelopen jaren de eerste ervaringen met deelfietsen en -scooters opgedaan. Vaak worden deze nog aangeboden in de openbare ruimte zonder directe link met de verdichtingsopgave. Door die link nadrukkelijker uit te werken, bieden deze vormen van deelmobiliteit de komende jaren veel meer potentie dan tot op heden is benut om gebruik te maken van ruimte-efficiënte deelmobiliteit. Als laatste zien we als 'new kid on the block' de Light Electric Vehicles (LEV's) met onder andere de microcars zoals de Birò, Carver en Opel Rocks-e in populariteit toenemen. Door hun grote inzetbaarheid kunnen ze in veel gevallen een alternatief bieden voor de reguliere auto. Beleid voor deze voertuigen, zeker in relatie tot verdichting, is er in deze 'pioniersfase' nog maar beperkt. We zien daarom dat ook hier nog veel potentie onbenut blijft om de druk op de openbare ruimte als gevolg van verdichting te verminderen.

Tot slot is besproken waar gemeenten rekening mee dienen te houden bij het stimuleren van deelmobiliteit en LEV's in het kader van verdichting. Dit is vertaald in zogenaamde 'must haves':

- Koppel het beleid omtrent parkeren, verdichting en deelmobiliteit: zie het niet als separate beleidsterreinen. Stel daarbij de verdichtingsopgave leidend voor het parkeerbeleid.
- Laat het toevoegen van deelmobiliteit altijd gepaard gaan met het wegnemen van parkeerplaatsen voor privéauto's.
- Voorkom escapisme met een gebiedsgericht parkeerregime, óók in de wijken zonder verdichting, om deelmobiliteit een kans te geven in kader van verdichting.
- Koppel de verdichtingsopgave aan de inrichting van de openbare ruimte: wees divers in het aanbieden van parkeervoorzieningen voor alternatieve mobiliteitsvormen.
- Nivelleer snelheden in de stad en geef ruimte voor de auto aan fietsen en LEV's.

Literatuur of Referenties

Boelhouwer, P. (2020). The housing market in The Netherlands as a driver for social inequalities: proposals for reform. International Journal of Housing Policy, 20(3), 447-456.

CROW (2016). Factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen.

De Stentor (2022). Apeldoorn spreekt zich uit in peiling: 'Deelscooters vragen er ook om omgeschopt te worden'.

Frenken, K., Meelen, T., Arets, M., & Van de Glind, P. (2015). Wat is nu eigenlijk deeleconomie. Me Judice, 27.

Gemeente Amsterdam (2021). Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/uur in de stad.

Gemeente Amsterdam (2022). Parkeervergunning voor emissieloze brommobiel.

Jong, de W. (2021). Parking in the city: take it or share it?. Radboud University Nijmegen.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021a). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland - Ontwikkelingen, effecten en potentie.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021b). Op weg met LEV – De rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem.

Keypoint / Witteveen & Bos (2021). Goedopweg - Aanpak regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS.

LEV Kenniscentrum (2021). White paper Transitie met LEV: de auto de stad uit en wat dan?

Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). Nudge: improving decisions about health. Wealth, and Happiness, 6, 14-38.