

Uitgangspunten en randvoorwaarden voor deelmobiliteit bij bouwontwikkelingen Gemeente Delft

1 Inleiding

De aantrekkelijkheid van de stad Delft en het grote aantal ontwikkelingen wat daarmee gepaard gaat maakt dat de openbare ruimte steeds schaarser wordt. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat ontwikkelingen vooral worden opgevangen in de bestaande stad, om daarmee het beperkte buitengebied van Delft te behouden. De toenemende druk op de openbare ruimte stelt de gemeente voor de uitdaging om zowel een gezonde leefomgeving te creëren als een bereikbare stad.

De gemeente Delft heeft in 2018 haar Nota Parkeernormen vastgesteld. Het parkeernormenbeleid is erop gericht om bij bouwontwikkelingen in voldoende parkeercapaciteit voor zowel de auto als de fiets te voorzien. Op basis van parkeernormen wordt een parkeereis vastgesteld die aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling moeten worden aangelegd. Deze parkeereis voorkomt dat er te veel of te weinig parkeerplaatsen worden gebouwd. Daarbij is er een mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis. In onderstaand citaat uit de Nota Parkeernormen wordt dit aangegeven:

Er kan voor meerdere functies binnen een bouwontwikkeling sprake zijn van bijzondere omstandigheden op basis waarvan een alternatieve toepassing van de parkeernormen wenselijk is. Voor deze alternatieve toepassing is de Facetherziening Parkeren (artikel 5.3 onder a) een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Via bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte. (Nota Parkeernormen Delft, 2018, p.18).

De inzet van deelmobiliteit is één van de mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis, die veelvuldig door initiatiefnemers wordt voorgesteld. Deelmobiliteit heeft namelijk invloed op parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Het autobezit bij gebruikers van deelauto's is namelijk lager dan bij bezitters van een eigen auto. Deelautogebruikers hebben geen (tweede) eigen auto meer nodig en daardoor ook geen eigen parkeerplaats. Aangezien meerdere bewoners dezelfde deelauto gebruiken, zorgen deelauto's voor een afname van de parkeerbehoefte. Dat geeft ruimte om in dat geval ook de parkeereis (naar beneden) bij te stellen.

Juist doordat initiatiefnemers vaak deelauto's inzetten als middel om de parkeereis te verlagen, is er beleidsmatig behoefte aan generieke afspraken ten aanzien van het effect van deelauto's op de parkeereis. Deze aanvulling op het gemeentelijk parkeerbeleid, zoals dat is verwoord in de Nota Parkeernormen 2018, voorziet hierin en biedt daarmee duidelijkheid en rechtszekerheid aan initiatiefnemers en omwonenden. Deze generieke afspraken gelden alleen voor woningen. Voor bedrijven is de inzet van deelmobiliteit in sommige gevallen wel mogelijk, maar een standaardisering is hier niet van toepassing.

Dit document is een aanvulling op die Nota Parkeernormen, maar ook op de gebiedsvisies parkeren die zijn vastgesteld, tenzij anders is opgenomen in de betreffende gebiedsvisie. De beleidsregels in deze nota zijn van toepassing op de in bestemmings- en omgevingsplannen opgenomen bevoegdheid om af te wijken van de parkeereis.

2 Invloed deelauto's op autobezit

In de inleiding is aangegeven dat deelmobiliteit invloed heeft op het autobezit en daarmee op de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Het effect van deelmobiliteit op de parkeerbehoefte is echter afhankelijk van een aantal factoren. Deze hebben invloed op het aantal eigen auto's dat (potentieel) gecompenseerd wordt door de inzet van deelauto's. Hieronder worden de factoren kort toegelicht.

2.1 Aanwezigheid van parkeerregulering

Wanneer deelauto's worden ingezet moet voorkomen worden dat toekomstige bewoners kunnen uitwijken naar beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving en daar voor overlast zorgen. Wanneer parkeren in de openbare ruimte gratis en onbeperkt is, kunnen nieuwe bewoners de auto altijd op relatief korte afstand van de woning parkeren. Ook wanneer het parkeeraanbod op eigen terrein beperkt is. De drempel voor het bezit van een eigen auto is hierdoor laag en de kans op overlast in de omgeving groot.

Op het moment dat er, door middel van parkeerregulering, geen gratis parkeerplaatsen in de buurt zijn, wordt autodelen aantrekkelijker. Daarnaast wordt de omgeving van de nieuwe ontwikkelingen beschermt tegen parkeeroverlast. Door een lagere parkeereis te hanteren wordt er een duidelijk signaal afgegeven aan toekomstige bewoners en worden vooral huishoudens getrokken die minder auto gebonden zijn. Autodelen is in dat geval een aantrekkelijk alternatief voor de eigen auto. Parkeerregulering in de omgeving maakt het mogelijk om het gebruik van de deelauto te optimaliseren.

De afstand waarbinnen regulering nodig is bij een nieuwe ontwikkeling is afhankelijk van het gebied (Nota Parkeernormen Delft, 2018) waar de ontwikkeling in valt. Per gebied zijn acceptabele loopafstanden gedefinieerd. In de binnenstad geldt een loopafstand van 800 meter, in de schil binnenstad en rest Delft is dit 400 meter.

In Delft wordt parkeerregulering proactief toegepast (zie hiervoor raadsbesluit parkeertransitie van 9 juli 2020). Er moet voor proactieve regulering rond bouwontwikkelingen aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling met een parkeeroplossing waarbij (inclusief eventuele korting op de parkeereis) minimaal 20 parkeerplaatsen gedeeltelijk of volledig op eigen terrein worden gerealiseerd.
- En/of er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling waarbij minimaal 10 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd ten opzichte van de normatieve parkeerbehoefte bij toepassingen van de standaard parkeernorm.

In die situaties wordt de omgeving beschermd voor ontwikkelingen door proactief parkeerregulering in te voeren. Bij dergelijke ontwikkelingen is er dus automatisch sprake van parkeerregulering. Daarmee wordt aan de randvoorwaarde voldaan dat de omgeving geen overlast ervaart door de toepassing van een lagere parkeereis en neemt de kans op succesvolle inzet van deelmobiliteit toe. Dit maakt een mobiliteitstransitie mogelijk. Bij ontwikkelingen die niet aan deze voorwaarden voldoen, kunnen nieuwe bewoners en bezoekers nog steeds gratis parkeren in de openbare ruimte en is de kans groter dat zij de eigen auto niet weg doen. Wanneer de parkeerdruk echter te hoog wordt, kan alsnog parkeerregulering worden ingevoerd om de parkeerdruk beter te kunnen spreiden.

Actuele informatie over het gebied waar parkeerregulering geldt is te vinden in het Aanwijzingsbesluit betaald parkeren Delft.

Indicator parkeerregulering:

Aanwezigheid parkeerregulering binnen de maximale acceptabele loopafstand (bijlage 5, Nota Parkeernormen Delft, 2018) van het gebied ten opzichte van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en/of de mate waarin de ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden voor invoering proactieve parkeerregulering.

2.2 Mate van autogebondenheid

Naast de parkeerregulering is ook de mate van autogebondenheid bepalend voor het succes van deelmobiliteit. Deze wordt beïnvloed door de mate waarin er een alternatieve vervoersmogelijkheid is voor de auto. Een deelauto is voornamelijk een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen. Wanneer de auto nodig is voor de dagelijkse (zoals de woon-werk) verplaatsingen, is de deelauto een minder aantrekkelijk alternatief. Als de dagelijkse verplaatsingen gemakkelijk zonder auto te maken zijn, wordt de deelauto een aantrekkelijker alternatief voor de eigen auto. Het bezit van een eigen auto is voor deze incidentele verplaatsingen namelijk geen voorwaarde.

Bij het bepalen van de autogebondenheid is het van belang dat mensen een concurrerend alternatief hebben voor (a) het bereiken van dagelijkse voorzieningen en (b) de reis van- en naar het werk. De overige verplaatsingen worden vooral incidenteel gemaakt en kunnen daarom ook met een gedeelde auto afgelegd worden. In heel Delft is het mogelijk om lopend of met de fiets de dagelijkse voorzieningen te bereiken. De gebieden binnenstad en schil binnenstad, zoals beschreven in de nota parkeernormen, bieden de meeste voorzieningen op loop-/fietsafstand. Voor het woon-werk verkeer is in veel gevallen de afstand groter. Voor de middellange afstanden kan de elektrische fiets een oplossing bieden. Voor de langere afstanden is het OV het enige concurrerende alternatief. Een verplaatsing met het OV is pas competitief als de totale reistijd van de deur-tot-deur (keten)verplaatsing maximaal anderhalf keer zo is als dezelfde reis per auto. Een beperkte reistijd naar een station is een voorwaarde om het OV concurrerend te laten zijn ten opzichte van de auto.

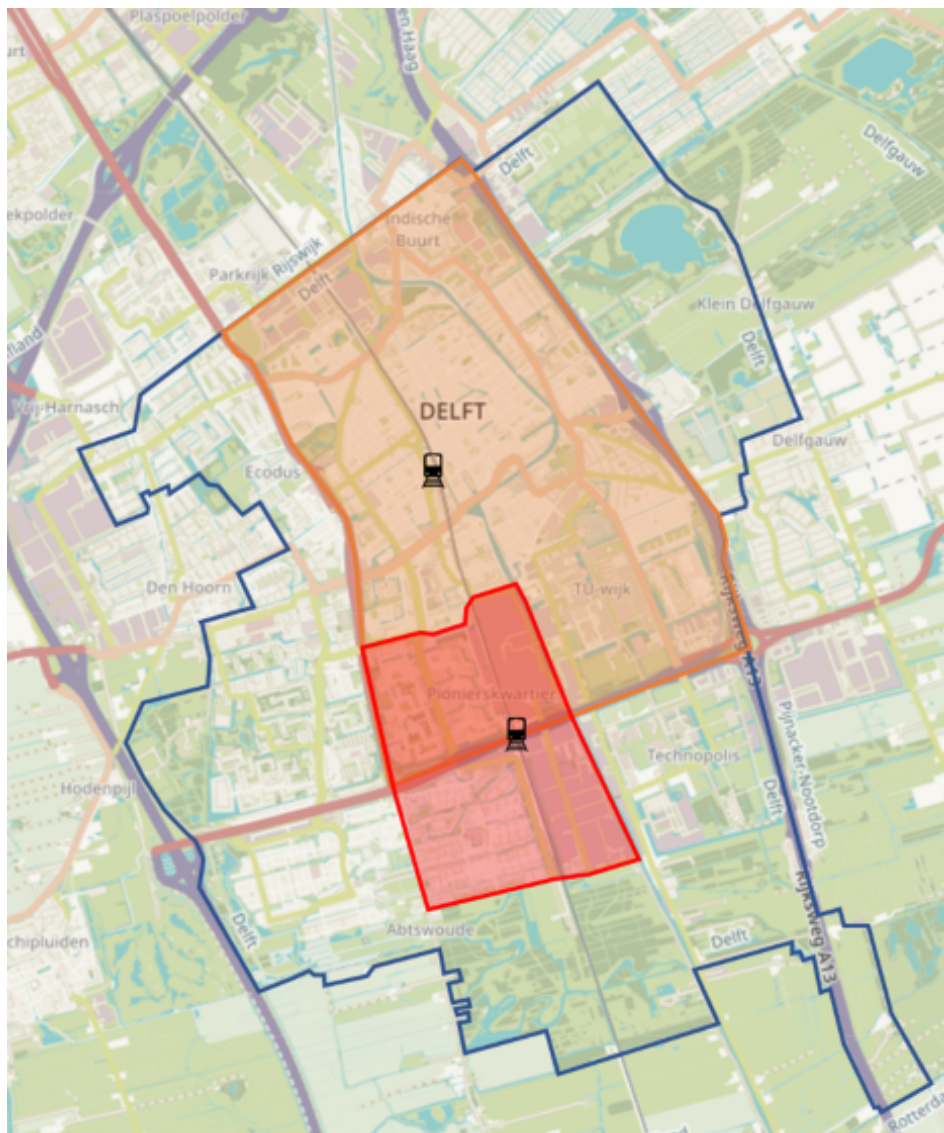
Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de 'acceptabele' afstand naar een treinstation. Hieruit blijkt dat de tijd die het kost om naar het station te komen belangrijker is dan de hemelsbrede afstand. Daarnaast zijn mensen bereid verder te reizen naar het OV-station naarmate het OV sneller is, de fre-

quentie hoger is en de reis over een grotere afstand gaat. Het binnenstedelijk fietsgebruik in Delft is groot, meer dan 50% van de verplaatsingen binnen de stad wordt gemaakt met de fiets. Veel Delftenaren zullen de fiets dan ook gebruiken als voortransport voor het OV. Daarbij is de inschatting dat zij bereid zijn om verder te fietsen naar station Delft dan naar station Delft Campus.

OV en voorzieningenniveau hebben niet alleen invloed op het gebruik van deelmobiliteit maar ook op de parkeernorm. Bij het vaststellen van de parkeernormen zijn nabijheid van het OV en voorzieningen belangrijke uitgangspunten. Daarbij wordt er onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden: binnenstad, schil binnenstad en rest Delft. Waarbij het voorzieningenniveau en aanbod OV in de binnenstad het hoogst is en in rest Delft het laagst. De invloed van deelmobiliteit is daarom het grootst in de gebieden binnenstad en schil binnenstad, dit is oranje weergegeven in onderstaande kaart. De invloed van station Delft Campus op de autogebondenheid is een kleiner gebied, en rood weergegeven op onderstaande kaart. De autogebondenheid in beide gebieden is relatief beperkt.

Indicator autogebondenheid

Invloedgebied voorzieningen en reistijd vanaf de ontwikkellocatie tot station Delft en/of station Delft Campus.



2.3 Reductie van de parkeereis

De potentie voor de succesvolle inzet van deelmobiliteit en de kans dat parkeeroverlast ontstaat in de omgeving is afhankelijk van de kenmerken van de locatie. De aanwezigheid van voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen (autogebondenheid) en de aanwezigheid van parkeerre-

gulering binnen acceptabele loopafstand van de nieuwe ontwikkeling vormen de belangrijkste omgevingsfactoren.

De reductie wordt berekend over het gebruikersdeel van de parkeereis en geldt alleen bij woningen.

Er zijn 4 categorieën te onderscheiden. De categorieën zijn als volgt, met daarbij een gradatie in de hoeveelheid reductie van de parkeereis:

Categorie 1: Binnen invloedgebied voorzieningen en station, en parkeerregulering

In deze categorie zijn de omstandigheden optimaal voor de inzet van deelmobiliteit. Er zijn voldoende alternatieven voor het maken van verplaatsingen met de auto. Incidenteel autogebruik wordt mogelijk gemaakt door het aanbieden van deelauto's. Bovendien is de omgeving gereguleerd (of wordt eventueel proactief gereguleerd) en daarmee beschermd tegen parkeeroverlast. Op dergelijke locaties is een reductie op de parkeereis tot 30% mogelijk.

Deze reductie van 30% komt voort uit de aanwezigheidspercentages van het CROW, die ook worden gebruikt in de Nota Parkeernormen. Volgens het CROW is overdag de 50% van de bewoners (met auto) thuis. De overige 50% gebruikt de auto dus voor de dagelijkse verplaatsing. Deelmobiliteit biedt vooral een alternatief voor de incidentele verplaatsing, ofwel voor de bewoners die overdag thuis zijn. Deelmobiliteit kan dus een reductie van 50% opleveren. Echter is deelmobiliteit momenteel nog in ontwikkeling, daarom wordt uitgegaan van een maximale reductie van 30%. Door de inzet van proactieve regulering vallen grotere ontwikkelingen die in het invloedgebied van het station liggen – automatisch in deze categorie. Ook al is er nu nog geen regulering in (een deel van) de omgeving rondom de ontwikkeling.

Categorie 2: Buiten invloedgebied voorzieningen en station, maar wel regulering

Als er minder alternatieven voor de auto beschikbaar zijn, is de autogebondenheid hoger. Meer mensen zijn in dat geval afhankelijk van de auto om van A naar B te reizen. Het autobezit zal daarom in de regel hoger liggen dan in categorie 1. Omdat de omgeving dankzij (proactieve) parkeerregulering beschermd is tegen parkeeroverlast hoeft de gemeente geen harde parkeereis op te leggen. In deze categorie is er daarom een maximale reductie van 20% van de parkeereis mogelijk.

Categorie 3: Binnen invloedgebied voorzieningen en station, maar geen regulering

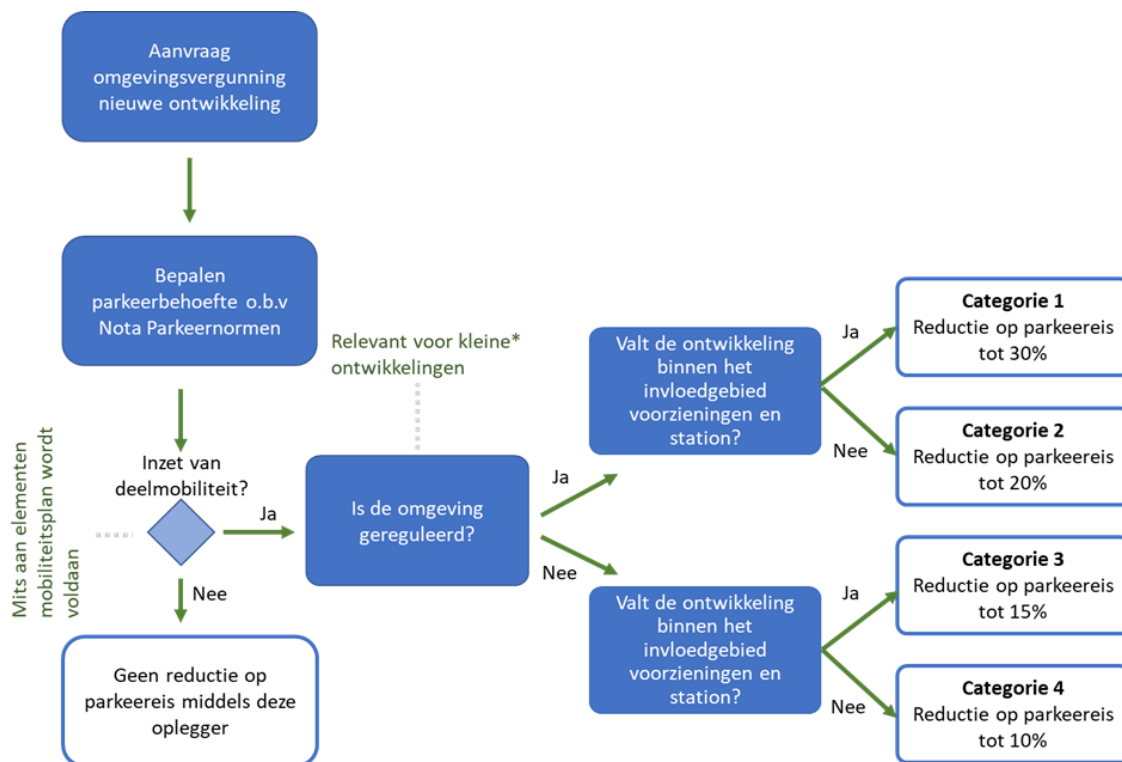
Ruimtelijke ontwikkelingen die in deze categorie vallen hebben voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen. Dit gecombineerd met de gestelde eisen aan het aanbod van deelmobiliteit, maakt dat er goede voorwaarden zijn om over te stappen op deelmobiliteit. De omgeving heeft echter geen regulering, waardoor het gebruik van deelmobiliteit niet kan worden afgedwongen. De reductie op de parkeereis is daarom maximaal 15%. Gezien de proactieve parkeerregulering zal dit alleen voor ontwikkelingen gelden waar slechts een beperkte inzet van deelmobiliteit. Grotere ontwikkelingen vallen 'automatisch' in categorie 1.

Categorie 4: Buiten invloedgebied voorzieningen en station en geen regulering

Binnen deze categorie is sprake van een grote mate van autogebondenheid. De deelauto zal in deze categorie vooral een alternatief zijn voor de 2e of 3e auto (bij meer incidentele verplaatsingen). Daarom is een maximale reductie van 10% op de parkeereis mogelijk. Gezien de proactieve parkeerregulering zal dit alleen voor ontwikkelingen gelden waar slechts een beperkte inzet van deelmobiliteit. Grotere ontwikkelingen vallen 'automatisch' in categorie 2.

Met een mobiliteitsplan voor een gebied of een ontwikkeling kan een nadere onderbouwing geleverd worden voor bijzondere omstandigheden die aanleiding zijn voor alternatieve toepassing van de reductie en het afwijken van de normatieve parkeerbehoefte.

Het stroomschema op de volgende pagina geeft de verschillende categorieën (inclusief de reductie) weer:



*ontwikkelingen die niet voldoen aan de voorwaarde om proactieve regulering in te voeren

3 Mobiliteitsplan

Naast de omgevingsfactoren is de wijze waarop deelauto's worden aangeboden bepalend voor het succes. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij besluiten geen eigen auto's te hebben. Daarnaast dient het aanbod te passen binnen de huidige ontwikkelingen die deelauto's doormaken.

Om in aanmerking te komen voor een reductie van de parkeereis dient er een mobiliteitsplan te worden opgesteld. Dit plan geeft aan op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht op de betreffende locatie. Het mobiliteitsplan bevat voor deelmobiliteit de volgende elementen:

1. Een marketingplan, waarin de beoogde doelgroep en de wijze van informeren en enthousiasmeren van de mobiliteitsdienst is uitgewerkt.
2. Een flexibel aanbod van deelmobiliteit. Dit aanbod is flexibel genoeg om aan de vraag te kunnen voldoen. De mate waarin een vast aantal en een flexibel aantal wordt aangeboden, is aan de ontwikkelaar zelf om te bepalen. Dit kan afhankelijk zijn van de fysiek beschikbare ruimte voor het opstellen van deelauto's. De ontwikkelaar geeft aan hoe er te allen tijde wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de bewoners.
3. Een voorstel hoe, in overleg met de (nieuwe) bewoners, wordt bepaald in welke mate de dienst ook een variëteit aan andere (elektrische) deelmodaliteiten bevat (fietsen, scooters, LEV's et cetera).
4. Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe dit gebeurt. Voor dit elektrisch vervoer zijn voldoende oplaadvoorzieningen in het plan opgenomen.
5. Een borging van deelmobiliteit en de bijbehorende dienstverlening gedurende minimaal 10 jaar.
6. Een aanbod van deelmobiliteit en bijbehorende dienstverlening dat bij oplevering van de (woning)ontwikkeling beschikbaar is, ook voor de buurt.
7. Een aanpak hoe om wordt gegaan met het delen van verkregen gegevens uit het gebruik van deelmobiliteit. Deze gegevens worden anoniem gedeeld met de gemeente Delft. Dit zijn in ieder geval, maar niet uitsluitend, de volgende gegevens: aantal gereserveerde ritten, aantal gemaakte ritten en gemiddelde afstand en tijd per rit.
8. Het aanbod voorziet in Interoperabiliteit en maakt gebruik van de TOMP-API (Transport Operator to Mobility Provider-API).

Uit het mobiliteitsplan blijkt hoe bovenstaand wordt geborgd en met de gemeente wordt gedeeld, ook tijdens het aanbieden van de dienst. Het is aan de gemeente om het mobiliteitsplan te toetsen en hierop akkoord te geven.

De aanbieder is verplicht om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de ontwikkeling deelmobiliteit wordt toegepast en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld. Het dient duidelijk te zijn voor bewoners dat zij niet vanzelfsprekend in aanmerking komen voor een parkeerplaats dan wel een parkeervergunning.

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit is op dit moment het uitgangspunt dat per vijf parkeerplaatsen die worden bespaard in ieder geval één parkeerplaats wordt gereserveerd voor deelmobiliteit. De extra te realiseren parkeerplaatsen voor deelmobiliteit zijn geen onderdeel van het gebruikersdeel parkeereis waarover een korting kan worden verkregen.

4 Monitoring

Het toepassen van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen gebeurt steeds meer. Resultaten over het gebruik hiervan geven echter niet allen hetzelfde beeld. Het is daarom van belang om voortdurend te blijven monitoren en de effecten van deelmobiliteit op autobezit scherper in beeld te krijgen. Op basis van deze periodieke monitoring zullen, wanneer nodig, aanpassingen gemaakt worden in dit document.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft op 13 juli 2021.