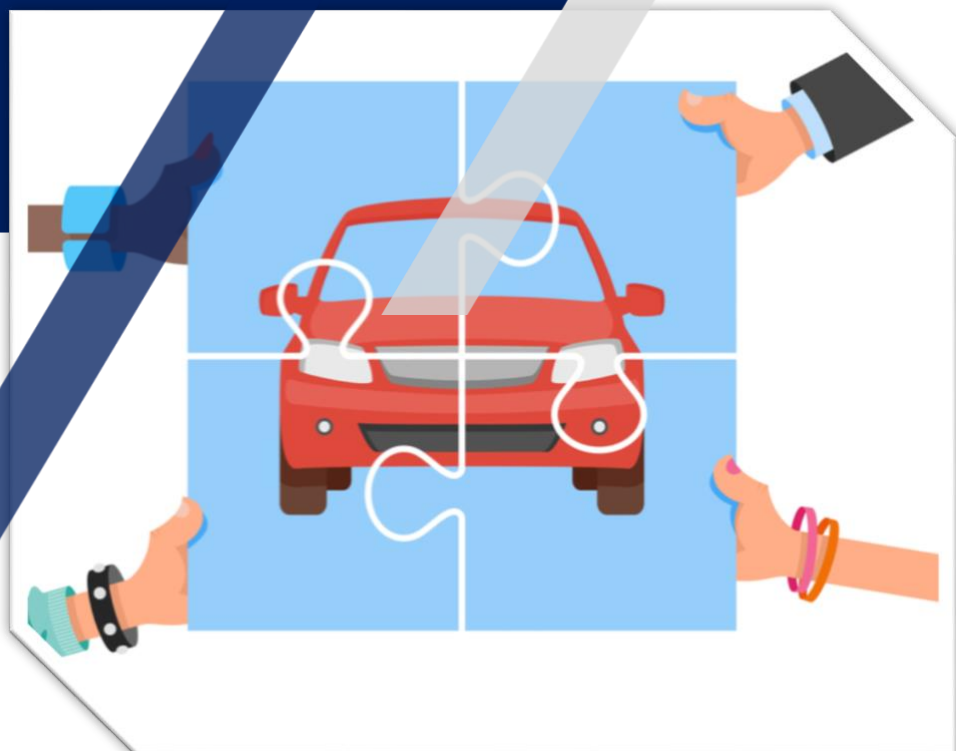


# Deelmobiliteit

## World of Food

Amsterdam



Opgesteld door: [REDACTED]

Opdrachtgever: Lingotto

Datum: 10-2022

Kenmerk: 2022-1130

Versie: Definitief

## Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
1.1    CONTEXT EN VRAAGSTELLING .....	3
1.2    SCOPE .....	3
1.3    LEESWIJZER.....	3
<b>2. DEELMOBILITEIT ALGEMEEN .....</b>	<b>4</b>
2.1    INLEIDING.....	4
2.2    SOORT DEELAUTO .....	5
2.3    VORMEN .....	5
<b>3. DEELMOBILITEIT EN GEBRUIKER.....</b>	<b>6</b>
<b>4. DEELMOBILITEIT EN GEMEENTE .....</b>	<b>7</b>
<b>5. DEELMOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING .....</b>	<b>7</b>
<b>6. DEELMOBILITEIT .....</b>	<b>8</b>
6.1    AANBIEDER VOOR HET GEBOUW .....	9
6.2    AANBIEDER VOOR HET GEBIED .....	9
6.3    AANBIEDER VOOR LINGOTTO.....	10
6.4    ADVIES .....	10
<b>7. FIETSEN EN OPENBAAR VERVOER.....</b>	<b>11</b>
7.1    FIETSPARKEREN .....	11
7.2    AANSLUITING OV .....	11
<b>8. SAMENVATTING .....</b>	<b>12</b>
<b>9. BRONNEN .....</b>	<b>13</b>

## 1. Inleiding

### 1.1 Context en vraagstelling

Lingotto heeft een plan voorgelegd bij de gemeente Amsterdam voor een ontwikkeling van een diversiteit aan functies waaronder een belangrijk deel wonen. In dit plan is het gebruik van deelauto's opgenomen voor het reduceren van de totaal aantal parkeerplaatsen die gerealiseerd dienen te worden. Dit kan echter alleen slagen als de deelauto's goed en voor lange tijd worden gebruikt. Als dit niet het geval is, kunnen bewoners besluiten toch hun eigen auto mee te willen nemen naar hun nieuw woning, dan wel een nieuwe aan te schaffen, terwijl daar in het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen in de parkeergarage geen rekening mee is gehouden. De gerealiseerde parkeermogelijkheden kunnen dan mogelijk niet toereikend zijn waardoor men in de straten eromheen parkeert, waar nieuwe bewoners geen recht op een parkeervergunning hebben. Dit kan overlast veroorzaken, wat de gemeente en (toekomstig) belegger voor zullen willen zijn. Dit rapport zet uiteen welke randvoorwaarden er in beginsel noodzakelijk zijn voor het succesvol inzetten van deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen en welke stappen de ontwikkelaar zal nemen om dit te bereiken.

### 1.2 Scope

Deelmobiliteit bestaat uit alle modaliteiten die gedeeld kunnen worden. Dit zijn dus niet alleen deelauto's, maar ook deelfietsen, deelscooters, deelstepjes en andere vormen van gedeelde mobiliteit. Openbaar Vervoer, zoals de bus, tram en trein worden ook geschaard onder (deel)mobiliteit. De ontwikkeling die alvorens wordt gerealiseerd heeft in het plan alleen het gebruik van deelauto's opgenomen als onderdeel van het Definitief Ontwerp. Ook heeft het plan in relatie tot de normering directe invloed op de inzet van deelauto's en zal het rapport daarom vooral ingaan op deelauto's. Wel zullen fietsen en het openbaar vervoer (hierna ov) kort worden aangehaald om een compleet beeld te schetsen hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de mobiliteit van de gemeente.

### 1.3 Leeswijzer

Het rapport zal eerst aspecten van deelmobiliteit die voor deze ontwikkeling van belang zijn uitleggen in de hoofdstukken 2 tot en met 5. Hoofdstuk 2 zal ingaan op de soorten en vormen van deelmobiliteit. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op het gebruikersperspectief. Hoofdstuk 4 haalt de visie van de gemeente aan. Hoofdstuk 5 bespreekt nogmaals de criteria voor parkeerplaatsreductie ter volledigheid. In hoofdstuk 6 worden de verschillende sporen uitgelegd die ingezet kunnen worden om deelauto's te laten slagen en sluit af met een advies welk spoor het beste past bij dit traject. Hoofdstuk 7 gaat kort in op fietsparkeren en de aansluiting met het ov-netwerk. Hoofdstuk 8 is een korte samenvatting waar de belangrijkste onderdelen kort worden aangehaald.

## 2. Deelmobiliteit algemeen

### 2.1 Inleiding

Deelmobiliteit kent vele verschillende modaliteiten en inrichtingen. Zoals eerder genoemd valt onder deelmobiliteit alle soorten van transportmogelijkheden die gedeeld worden met anderen en niet in het bezit zijn van of gebruikt wordt door maar één persoon. De meest voorkomende deelmobiliteit die erg zichtbaar is in de openbare ruimte is de tweewielerdeelmobiliteit. Onder deze soort vallen de verschillende vormen van fietsen (elektrisch, bak, etc.), elektrische scooters en elektrische stepjes. De stepjes worden in Nederland nog niet veel gebruikt omdat deze nog niet zijn toegestaan op de openbare weg. Echter, de overheid heeft wel de ambitie geuit om in 2023 bepaalde stepjes wel toe te staan. De scooters en fietsen worden al veel gebruikt in verschillende gemeenten.

Ook wordt de auto al steeds meer gebruikt als deelvoertuig. Dit wordt zowel privé als zakelijk steeds populairder. Daarnaast komen er ook meer initiatieven waarbij een persoon een auto koopt maar deze door een geselecteerde groep laat gebruiken tegen een eigen prijsschema en hiermee een soort privé deelauto creëert. Het grote voordeel van de stijgende populariteit van deelmobiliteit en met name de deelauto, is het beter in staat zijn om de openbare ruimte efficiënter en groener in te richten. Uit verschillende onderzoeken blijkt namelijk dat deelmobiliteit zorgt voor een vermindering van het autogebruik en -bezit (PBL, 2015; CROW, 2021;). Dit effect wordt enerzijds bereikt doordat autodelers de eigen auto weg doen, en anderzijds doordat gebruikers geen (extra) auto kopen. Ook gebruiken autodelers minder vaak de auto en rijden zij gemiddeld minder kilometers dan autobezitters. Het autogebruik neemt dus ook af door autodelen. Het onderzoek van PBL wijst tevens uit dat grote gebeurtenissen in de persoonlijke levenssfeer (zoals een verhuizing) vaak aanleiding zijn om mobiliteitsgedrag te heroverwegen. Een ideale situatie om gedragsverandering op gang te brengen. Het biedt dus mooie kansen maar om ervoor te zorgen dat de deelauto's daadwerkelijk goed gebruikt worden, is het belangrijk om de verschillende facetten van het gebruik en de inzet van een deelauto te overwegen.

## 2.2 Soort deelauto

Bij het inzetten van deelauto's bij een ruimtelijke ontwikkeling is het mogelijk om dit via een deelmobiliteitsaanbieder te doen zoals Greenwheels en MyWheels. Hierbij krijgt de aanbieder een vaste plek toegewezen waar een deelauto neergezet mag worden waar de bewoners gebruik van kunnen maken. Het is tevens mogelijk om de service in eigen handen te nemen. Er wordt dan een auto aangeschaft dan wel geleased die door alle bewoners gebruikt kunnen worden. De belegger zou het zelf in de hand kunnen houden of als verantwoordelijkheid bij een VvE neerleggen.

Beide soorten hebben ieder voor- en nadelen:

Soort	Voordeel	Nadeel
Aanbieder (Greenwheels, MyWheels, etc.)	Zekerheid d.m.v. contractuele afspraken	Aanbieders willen zich minder vaak committeren voor lange periode aan een specifiek gebouw
	Een derde partij regelt alle logistieke en administratieve processen	Geen auto alleen voor dat gebouw, anderen kunnen er ook gebruik van maken
Eigen deelauto	Deelt de auto alleen met bewoners van het gebouw dus gevoel van eigendom	Zelf logistiek en administratie regelen
	Eigen prijsschema	Mogelijk hogere kosten vanwege aanschaf van auto
	Eigen regie	VvE kan anders besluiten en het project stopzetten

## 2.3 Vormen

Een andere overweging is de vorm waarin de deelmobiliteit wordt aangeboden. Er zijn in beginsel drie vormen: free-floating, station-based en een hybride vorm. Bij de eerste vorm, free-floating, kunnen de voertuigen overal neergezet worden waar de dienstverlener dit toelaat. De dienstverlener kan aangeven waar een voertuig wel of niet geparkeerd mag worden a.d.h.v. parkeerzones. De tweede vorm, station-based, kan een voertuig alleen worden neergezet op de daarvoor aangewezen plaats. De laatste vorm, hybride, is een combinatie van de twee eerdergenoemde. Hierbij zijn er naast speciaal toegewezen plekken, zoals een hub, ook vrije zones waar een voertuig neergezet mag worden. Hieronder vind je een klein overzicht van de grootste voor- en nadelen van iedere vorm bij het gebruik van een deelauto:

Vorm	Voordeel	Nadeel
Station – based	Overlast is minimaal omdat de voertuigen alleen geparkeerd worden op de vooraf bedachte locatie. Hiermee kan er rekening gehouden worden met de parkeerdruk	De zichtbaarheid en het gemak van deelmobiliteit wordt verlaagd omdat de voertuigen nu niet meer verspreid door de stad staan en neergezet mogen worden. Het kan zijn dat de vaste staplaats ver weg is van je begin- of eindlocatie

Free-floating	Het gemak is erg groot. Je kan het voertuig neerzetten in de buurt van je eindbestemming en hoeft niet te zoeken naar een plek waar je het voertuig mag parkeren	De kans op overlast is hoger. De voertuigen kunnen overal worden neergezet en in sommige gebieden de parkeerdruk beïnvloeden
Hybride	Parkeren in gebieden met hoge parkeerdruk kan voorkomen worden terwijl er ook genoeg plaatsen overblijven waar geparkeerd kan worden verspreid over de stad	Het kan mogelijk verwarrend zijn als er veel verschillende kleine gebieden zijn waar er wel geparkeerd mag worden

### 3. Deelmobiliteit en gebruiker

Onderzoek van het CROW heeft uitgewezen dat er een significante wil is om geen auto aan te schaffen dan wel mee te nemen mits er een hoogwaardig alternatief wordt aangeboden (CROW, 2021). Deze alternatieven zijn niet alleen de trein en de fiets/scooter, maar juist ook de deelauto. Het onderzoek laat zien dat de deelauto een belangrijke factor speelt in het al dan niet wegdoen of meenemen van een auto. Het aanbod moet echter van hoge kwaliteit zijn en betaalbaar. Wat het aanbod hoogwaardig maakt kent meerdere eigenschappen maar de voornaamste is de mate van beschikbaarheid. Een hoge mate van beschikbaarheid is nodig om de mensen het gevoel van zekerheid en vertrouwen te geven dat er altijd een auto klaarstaat wanneer deze nodig is. De meeste autoritten die gemaakt worden bestaan echter uit geplande trips waar van tevoren al naar gehandeld kan worden. Een klein aandeel van het autogebruik wordt ingezet voor onverwachte activiteiten. Een goed reserveringssysteem kan hiermee een groot deel van de onzekerheid weg nemen. Ook de hoeveelheid auto's draagt hierbij een belangrijke rol. Een groter aantal auto's zorgt voor meer beschikbaarheid.

De deelauto moet niet alleen van hoogwaardig kwaliteit zijn, maar ook betaalbaar en een hoge mate van beschikbaarheid hebben. Het moet namelijk goedkoper of competitief zijn aan de kosten van de eigen auto wilt het laagdrempelig en aantrekkelijk zijn. Het onderzoek wees uit dat betaalbaarheid en beschikbaarheid op het gewenste moment een bepalende factoren zijn voor het gebruiken van een deelauto.

De communicatie naar de bewoners is ook erg belangrijk. Als men weet dat de auto's er zijn en hoe ze deze moeten gebruiken, zal dat een positief effect hebben op de bereidbaarheid om er gebruik van te maken. Het onderzoek heeft namelijk ook uitgewezen dat eerdere ervaring met deelmobiliteit de bereidbaarheid verhoogd. Het is dus belangrijk dat het laagdrempelig wordt aangeboden zodat er meer ervaring opgedaan kan worden waardoor men het vaker zal gebruiken.

#### 4. Deelmobiliteit en gemeente

De gemeente Amsterdam heeft in haar mobiliteitsvisie de inzet van deelmobiliteit voor een duurzamere gemeente naar voren laten komen. Door in de afgelopen tijd meerdere deelauto's neer te zetten verspreid over de gemeente, laat de gemeente een actieve houding zien en het vertrouwen in deelauto's. In Amsterdam zijn diverse aanbieders van elektrische auto's actief. De gemeente is ontvankelijk voor de inzet van deelauto's mits er zekerheid geboden kan worden dat de auto voor een lange periode bij de ontwikkeling blijft. De deelauto is ingezet als instrument om de parkeervraag te kunnen reduceren. De gemeente is echter huiverig voor de mogelijke overlast wanneer het verlaagde parkeerplaatsaantal niet toereikend is als de deelauto niet of niet goed opereert bij de ontwikkeling. Als de deelauto niet werkt op de manier waarop het nu is voorgesteld, kan dat leiden tot een verhoogde parkeerdruk in de omliggende straten. Het is daarmee van belang dat de aanbieder voor een lange periode het project voorziet van een deelauto. De overlast voor de omwonenden zal echter meevallen. Rondom de ontwikkeling zal namelijk een gebied van gefiscaliseerd parkeren gelden, waarbij de nieuwe bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

#### 5. Deelmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

De toegepaste reductie op de parkeervraag is gebaseerd op de mate van autogebondenheid en de mate van parkeerregulering nabij de ontwikkeling. Deze twee criteria zijn ook belangrijk voor ruimtelijke ontwikkelingen om de kans van slagen voor een deelauto te bepalen en daarmee de correcte reductie op de parkeervraag. Dit is al uitvoerig besproken in ons advies van de parkeerbilans maar omdat het belangrijk is voor het vaststellen van de kans van slagen, is het goed om het toch kort aan te halen.

De eerste omgevingsfactor waaraan getoetst wordt is de mate van autogebondenheid. De bereidheid om de eigen auto weg te doen (of niet aan te schaffen) en gebruik te maken van een deelauto, wordt mede bepaald door de mate waarin iemand afhankelijk is van de eigen auto. Dat is vooral wanneer er geen reëel alternatief in termen van reistijd en kosten is voor het reizen naar dagelijkse bestemmingen, bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen. Dagelijks een auto delen voor de rit naar het werk is beduidend minder aantrekkelijk en mensen zullen minder genegen zijn afscheid te nemen van de eigen auto. Voor incidentele autoverplaatsingen, die niet of zeer moeilijk met een alternatief vervoersmiddel plaats kunnen vinden, is het gebruik van de auto noodzakelijk.

De tweede omgevingsfactor is de mate van parkeerregulering. Bij een nieuwe ontwikkeling moet voorkomen worden dat toekomstige bewoners van dergelijke ontwikkelingen, kunnen uitwijken naar beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving en daar voor overlast zorgen. Als het parkeren in de openbare ruimte namelijk onbeperkt en gratis is, dan is er altijd wel een alternatief beschikbaar voor het parkeren van de auto op relatief korte afstand, ook bij een beperkt aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de beschikbaarheid van (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is de drempel voor autobezit laag. Als er in de directe omgeving parkeerregulering is, dan is er voldoende zekerheid dat de inzet van deelmobiliteit bij een nieuwe ontwikkeling niet leidt tot parkeerverlast in de omgeving. Dat geeft ook mogelijkheden om het parkeeraanbod bij de nieuwe ontwikkeling verder te verlagen. Een lager parkeeraanbod geeft namelijk een duidelijk signaal naar toekomstige bewoners dat de ruimte voor parkeren schaars is en dwingt hen daar rekening mee te houden. Op deze manier zal een ontwikkeling met een

beperkt parkeeraanbod vooral huishoudens trekken die minder auto gebonden zijn. Door het beperken van parkeeraanbod ontstaan de juiste randvoorwaarden om de kans op het gebruik van de deelauto te optimaliseren.

Voor deze ontwikkeling is vastgesteld dat de mate van autogebondenheid gemiddeld zal zijn. De dagelijkse voorzieningen bevinden zich hierdoor allen binnen fiets- of loopafstand. Voor de langere afstanden is het ov een goed concurrerend alternatief aangezien de verschillende vormen van modaliteit die voorhanden zijn. Tevens zijn er op de ontwikkellocatie in pandige (deel)fietsvoorzieningen voorhanden. Voor de bijzondere en grotere afstanden kan de deelauto's daarmee als een goede oplossing dienen. De mate van parkeerregulering is hoog aangezien er in de omgeving van de ontwikkellocatie sprake zal zijn van gefiscaliseerd parkeren, waar de nieuwe bewoners niet in aanmerking zullen komen voor een ontheffing. Daarmee zal de overlast voor de omwonenden ook beperkt blijven.

## 6. Deelmobiliteit

De gemeente heeft een toekomst vast plan nodig waarbij het vertrouwen wordt gegeven dat de deelauto's onderdeel blijven uitmaken van het project en er vijf tot tien jaar een deelauto aangeboden blijft. Ook moet de deelauto zodanig aantrekkelijk zijn voor de bewoners zodat er goed gebruik van wordt gemaakt en de parkeervraag conform verwachting zal zijn. De grootste onzekerheid is de parkeeroverlast die kan ontstaan als nieuwe bewoners toch een eigen auto nemen en hun ongenoegen uiten als blijkt dat de parkeermogelijkheden niet toereikend zijn. De omwonenden zullen minder overlast ervaren aangezien er een blauwe zone geldt waar de omwonenden een ontheffing voor hebben, maar de nieuwe bewoners hier geen recht op zullen hebben.

Het nadeel van het inzetten op autodelen is de onzekerheid bij de gebruikers maar ook bij de gemeente. Om deze onzekerheid te verminderen dan wel weg te nemen, zijn een aantal zaken belangrijk om in acht te nemen. Voor de gebruiker moet de deelauto een hoge mate van pakkans hebben en van hoog kwaliteit zijn, wilt een bewoner een potentiële gebruiker worden. Voor de gemeente is het belangrijk dat er een zekere mate is van vertrouwen dat een aanbieder voor een lange periode aangesloten blijft bij een ontwikkeling. Als de aanbieder namelijk na een jaar geen rendabele businesscase kan maken, zal deze mogelijk overgaan op verplaatsing van zijn vloot. Het is voor de ontwikkelaar/belegger dus belangrijk om deze verplaatsing te voorkomen. Om dit te bereiken zijn er verschillende mogelijkheden. In dit rapport stellen we drie sporen op om dit aan te vliegen. Ieder spoor zal hieronder worden toegelicht, aan het eind zal het advies volgen die onzes inziens de meeste kans van slagen zal hebben.



## 6.1 Aanbieder voor het gebouw

Het eerste spoor bestaat uit een aanbieder die een vaste deelauto bij de ontwikkeling plaatst. De gemeente doet al zaken met verschillende aanbieders, een van deze aanbieders zou daarom een logische partner kunnen worden.

Het voordeel van deze aanpak is dat de bewoners een gevoel van eigendom over de auto kunnen krijgen omdat er is dan een auto exclusief beschikbaar is gesteld voor deze ontwikkeling. De gemeente heeft de voorkeur voor deze aanpak uitgesproken ervan uitgaande dat deze aanpak voor de meeste zekerheid zorgt.

De uitdaging met deze aanpak is tweeledig. Aan de ene kant kan het lastig worden om de aanbieder een contract voor 10 jaar te laten tekenen om een deelauto daaraan te bieden. Dit komt omdat de aanbieder geen garantie heeft dat deze auto veel gebruikt zal worden en kan door een dergelijk contract er niet voor kiezen de auto elders te plaatsen als blijkt dat deze locatie niet winstgevend is. Aan de andere kant kan het aanbieden van één deelauto ervoor zorgen dat er een hoge mate van misgrijpen plaatsvindt. Aangezien de mate van beschikbaarheid bepalend is voor de populariteit van een deelauto, kan dit een sterk negatief effect hebben op het gebruik van de deelauto en werkt daarmee averechts.

Voor dit proces zijn marktconsultaties nodig om vast te stellen welke aanbieder hier mee in zee wil en op welke voorwaarden. Ook moet er dan 1 parkeerplaats zo ingericht worden dat deze een deelauto kan accommoderen. In een vervolgfase zal een marktconsultatie plaatsvinden, waarna de inzet van deelmobiliteit geconcretiseerd kan worden.

## 6.2 Aanbieder voor het gebied

Het tweede spoor bestaat uit het bundelen van de omringende projecten. Om een aanbieder mogelijk meer zekerheid te kunnen bieden is het mogelijk aantrekkelijker om gebiedsgericht te werk te gaan. Ter voorkoming dat iedere ontwikkelaar/belegger een eigen plan maakt, kunnen de krachten gebundeld worden en één plan gemaakt worden dat iedereen dient. De aanbieder mag dan op alle ontwikkelingen een parkeerplaats en meerdere auto's plaatsen zonder dat de auto exclusief hoort bij die ontwikkeling maar wordt uitgewisseld tussen verschillende locaties in de stad. Hiermee kunnen de auto's onderling gedeeld worden waardoor er meer auto's beschikbaar worden gesteld en de mate van beschikbaarheid hoger zal liggen. Dit zal het gebruiksgemak verhogen resulterend in een positievere houding t.o.v. deelauto's. Het kan echter wel zijn dat de auto vooral bij andere locaties komen te staan in plaats van op de ontwikkellocatie. Dit zou op te lossen zijn door dit goed te (digitaal) monitoren en meer auto's te laten plaatsen of het verspreidingsmodel nader onder de loop te nemen. Eventuele kosten kunnen daarnaast verdeeld worden onder de beleggers.

Hier zal de uitdaging vooral zitten in het op één lijn brengen van alle ontwikkelaars/beleggers. Voor dit proces zijn ook marktconsultaties nodig voor het vinden van een aanbieder, maar zullen eerst de verschillende ontwikkelaars/beleggers moeten samenkomen om te besluiten of dit iets is waar ze aan mee willen werken en zo ja op welke manier.

### 6.3 Aanbieder voor Lingotto

Het derde spoor bestaat uit het bundelen van meerdere ontwikkelingen van Lingotto. Met de ontwikkelprojecten komen er een hoop potentiële deelauto gebruikers erbij. Dit kan zeer interessant zijn voor aanbieders om uitwisseling tussen deze projecten te hebben. Een specifieke aanbieder krijgt dan het exclusieve recht om bij alle ontwikkelingen deelauto's aan te bieden. Hiermee kunnen ze veel nieuwe gebruikers krijgen, vooral bij de ontwikkelingen in grote steden. De aanbieder moet echter dan ook deelauto's leveren voor de kleinere ontwikkelingen die mogelijk minder opleveren. Lingotto houdt hiermee de controle over de deelauto's en kan grote zekerheid bieden aan gemeenten.

Dit project vereist een integrale aanpak over de verschillende projecten om de deelauto vraag goed in beeld te brengen. Dus naast marktconsultaties zijn ook interne gesprekken nodig om af te stemmen wat nodig is en op welke manier.

### 6.4 Advies

Het inzetten van deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen kent vele verschillende aspecten die ieder uitdagingen maar ook kansen kent. Om ervoor te zorgen dat de deelauto bij deze ontwikkeling een goede kans van slagen heeft, zijn verschillende kenmerken van grote invloed die elk aan bod zijn gekomen. Onzes inziens creëert spoor 1, gebouw specifiek aanbieden, de meeste zekerheid omdat deze de belangrijkste voorwaarden van succes vervult. De auto's zullen dan station-based bij het project geplaatst worden en krijgen een eigen toegewezen parkeerplaats. In de parkeerbalans zijn de plaatsen voor het stallen van deelauto's opgenomen. De deelauto zal echter niet alleen voor de bewoners zijn maar mogen ook door andere inwoners en of bezoekers gebruikt worden, maar er moet altijd een auto beschikbaar zijn voor de bewoners van het project. De VvE kan de zorg dragen dat mensen geholpen worden met het reserveren van de auto en het bekend maken bij de bewoners dat deze deelauto door hen gereserveerd kan worden. Hiermee wordt het laagdrempeliger en in combinatie met een hoge mate van beschikbaarheid, creëert dit de juiste omstandigheden om gebruik te stimuleren (CROW, 2021).

De uitdaging zit hem echter wel in het zorgen voor een aanbieder die zich voor lange tijd wilt verbinden aan een project. Ook is het belangrijk om de bewoners een hoge mate van vertrouwen te geven door een grote beschikbaarheid te garanderen. Onderzoek van het CROW (2012) heeft namelijk uitgewezen dat de mate van beschikbaarheid de meeste invloed heeft op het gebruik van de auto. Door ervoor te zorgen dat de auto ook door andere omwonenden gebruikt kan worden, zal een aanbieder eerder geneigd zijn zich voor langere tijd te binden. Ook kan je samen kijken hoe de hoge mate van beschikbaarheid gerealiseerd kan worden aangezien dit voor beide partijen van belang is.

## 7. Fietsen en openbaar vervoer

### 7.1 Fietsparkeren

Naast het stallen van auto's, is het stallen van fietsen ook een belangrijk aspect bij een nieuwe ontwikkeling. Het is belangrijk dat er kwalitatieve stallingsmogelijkheden zijn voor fietsen van de nieuwe bewoners. De fietsen moeten makkelijk te bereiken zijn en veilig en droog zijn. Voor de omwonenden is het ook belangrijk dat de fietsen niet in de openbare ruimte worden neergezet en daarmee het trottoir blokkeren en het straatbeeld minder aantrekkelijk maken. Het ontwikkelingsplan bevat daarom een inpandige fietsenstalling op beide publieke lagen die zorgt voor de gewenste kwalitatieve stalling voor bewoners én horecabezoekers.

### 7.2 Aansluiting ov

Voor het laten slagen van deelmobiliteit en voor het stimuleren van andere modaliteiten dan een eigen auto, is het belangrijk dat het ov snel en makkelijk te bereiken is. De ontwikkeling grenst aan een goed bus- en treinnetwerk. Er is gekeken naar de buslijnen en treintrajecten die binnen een straal van 5 minuten fietsen en 200m lopen vallen. Hieruit is onderstaand overzicht voortgekomen. De ontwikkellocatie ligt op:

- 5 minuten lopen vanaf de bushalte voor buslijn 44, 375, 376, 377 en 378;
- 6 minuten fietsen vanaf het treinstation Diemen Zuid; 8 minuten fietsen vanaf het intercitystation Amsterdam Bijlmer ArenA
- 6 minuten fietsen vanaf metrostation Venserpolder met metrolijnen in alle richtingen

Uit het overzicht kan geconcludeerd worden dat de ontwikkellocatie gunstig is gesitueerd t.o.v. het uitgebreide ov-netwerk van de regio Amsterdam. De ov-modaliteiten zijn snel te bereiken en zorgen voor een goede aansluiting met onder andere station Amsterdam Bijlmer Arena en Amsterdam Centraal van waar het gemakkelijk te reizen is naar andere steden.

## 8. Samenvatting

Voor de nieuwe ontwikkeling van Lingotto kan worden goedgekeurd, is er vanuit de gemeente gevraagd om een plan op te stellen waarmee er met zekerheid voor een lange periode deelmobiliteit aangeboden zal worden. Om het gebruik van deelauto's te laten slagen zijn er verschillende aspecten die ertoe doen: soort deelauto, vorm van aanbidding, gebruikersperspectief, gemeentebeleid en de omgeving van de ontwikkeling. Voor deze ontwikkeling is station-based met een externe aanbieder het meest geschikt. Hiermee worden er vaste parkeerplaatsen ingericht voor de deelauto en een aanbieder die de service in eigen handen houdt. De gebruiker heeft voornamelijk betaalbaarheid en beschikbaarheid als belangrijkste motieven voor wel of geen gebruikmaking van een deelauto. Een hoge mate van beschikbaarheid om misgrijpen te voorkomen is essentieel om het concept te laten slagen (CROW, 2021). De betaalbaarheid zorgt voor laagdrempeligheid en maakt het aantrekkelijk om het een keer te proberen. De gemeente heeft zelf al een aantal aanbieders van deelauto's en is daarmee ontvankelijk voor de inzet van deelauto's. Echter, de gemeente wil zekerheid van langdurig aanbod en niet een situatie waarbij na een jaar de aanbieder haar vloot verplaatst. Voor het opstellen van de parkeerbalans en daarmee de parkeervraag was er gekeken naar de autogebondenheid en de parkeerregulering. Hieruit was geconcludeerd dat deze ontwikkeling zich goed leent voor het inzetten van deelmobiliteit. Alleen restte de vraag nog hoe?

Er zijn drie sporen mogelijk: een aanbieder voor dit project, een aanbieder voor alle omringende projecten of een aanbieder voor alle projecten van Lingotto. Een aanbieder voor dit project heeft de meeste kans van slagen voor dit project. De deelauto zal aangeboden worden voor het project met een specifiek toegewezen parkeerplaats. Niet alleen de gebruikers maar ook andere omwonenden kunnen gebruik maken van deze dienst om het zo aantrekkelijker te maken voor de aanbieder. De VvE kan een grote rol spelen met het laagdrempelig houden om gebruik te maken van de deelauto door bijvoorbeeld de bewoners te helpen met het reserveren van de deelauto.

Dit alles creëert een kansrijke omgeving voor groene mobiliteit en zal de vermindering van de druk op parkeren ten goede komen.

## 9. Bronnen

CROW (2021). Deelauto versus autobezit. Een onderzoek naar de bereidheid om de privéauto weg te doen. Wat is het effect van deelauto's op autobezit?

Goudappel Coffeng (2019). Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

PBL: [REDACTED]. (2015). Effecten van autodelen op mobiliteit en CO2-uitstoot.