

“Wo parken die Holländer”?

*Der beste Fahrradplan ist ein
Auto-Plan mit begleitender
Parkplatzvision*



27 Februar 2020
Bas Govers
bgovers@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Die Holländer: mögen sie das Auto nicht?



Eine lange Planungstradition



Goudappel Coffeng

- 55 Jahre Erfahrung in der Mobilitätsplanung.
- Geboren, aufgewachsen und ausgebildet in den Niederlanden. Büros in Schweden, Belgien und den Vereinigten Staaten
- Über 250 Mobilitätsexperten: Stadtplaner, Verkehrsingenieure, Forscher, Psychologen, IT-Fachleute, Datenanalytiker
- Bei weitem die größte in diesem Bereich: "Wir machen es möglich"!



*Bas Govers
Program Director Excellent Cities
bgovers@goudappel.nl*

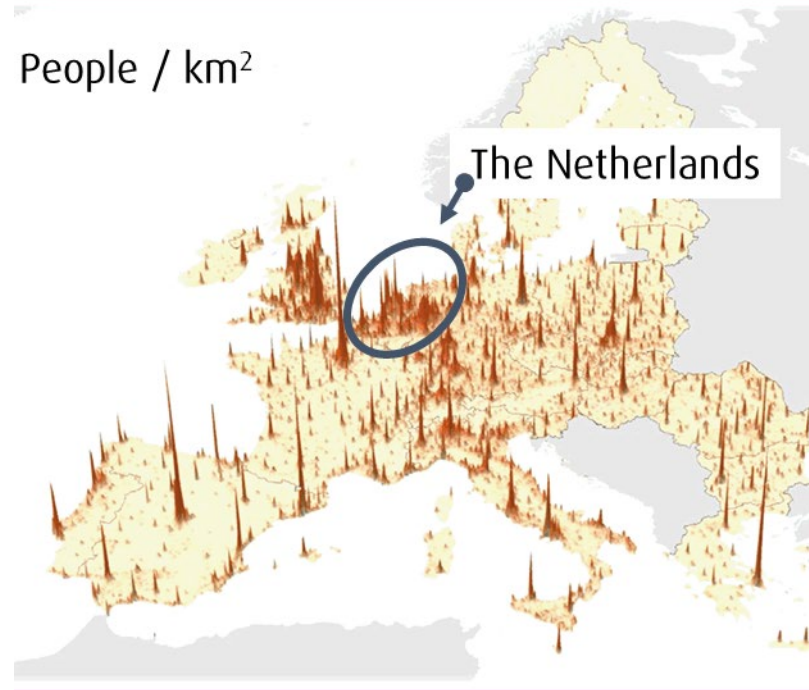
Unsere Referenzen...

Lebendige, attraktive, nachhaltige und lebenswerte Städte

- **Die weltweit höchste Nutzung des Fahrrads**
bis zu 50%!
- **Das verkehrssicherste Land der Welt**
3x sicherer als Großbritannien
- **Die kosteneffizientesten (öffentlichen) Verkehrssysteme**
80 % Kostendeckung in den größeren Städten
- **Integrierte Netzwerke**
eine Chipkarte für Mobilität im ganzen Land!

'Das Beste aus Raum und Infrastruktur herausholen'.

People / km²



Sicherheit für alles

Killed cyclists
per 100 million km

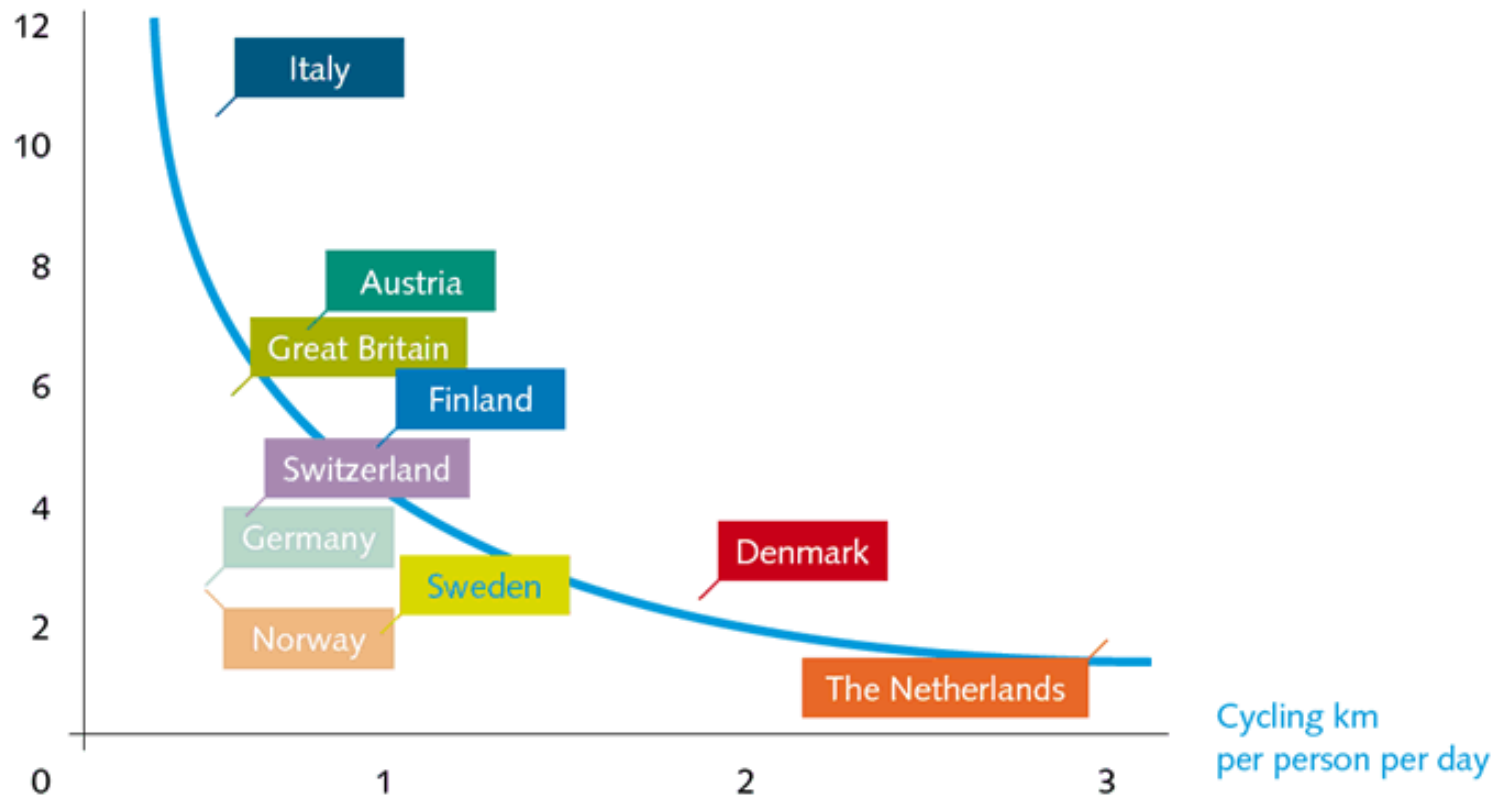
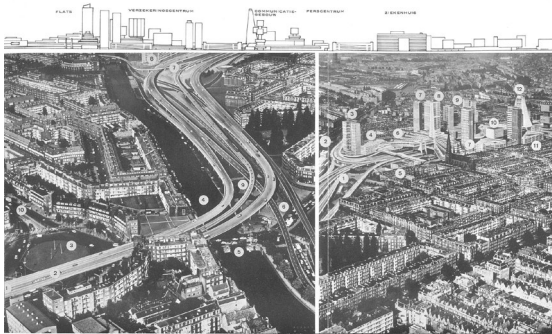
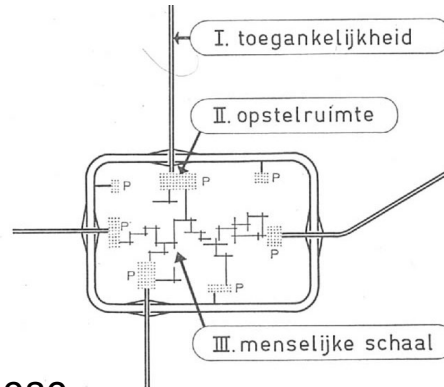


Figure 8: Relation between accidents and bicycle usage

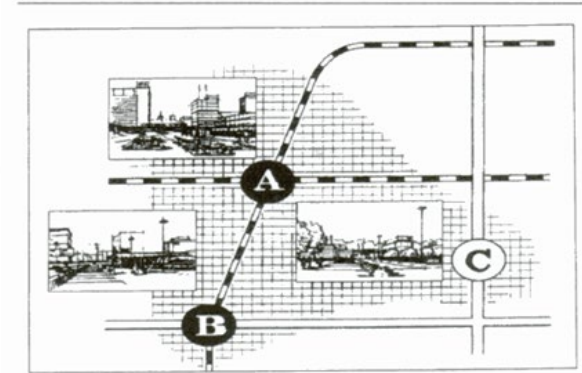
Entwicklung des Fachgebietes



1960s



1980s



2000s

>2010s



Road design



Network planning



Multimodal network design



Interdisciplinary planning

Auch die Niederländer lieben ihr Auto

Anzahl Autos pro 1000 Einwohner, 2017 (Quelle: Eurostat)

- D: 561
- NL: 487

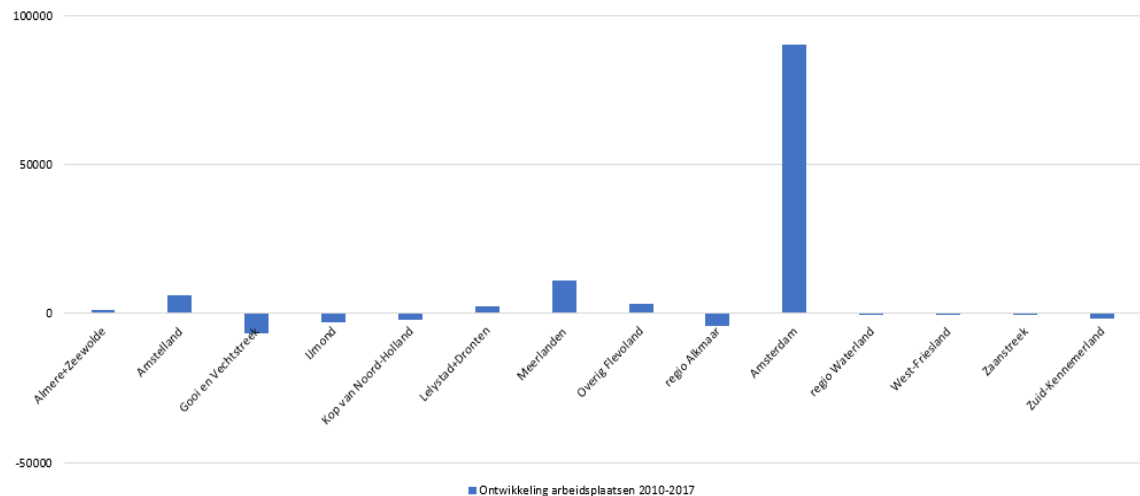
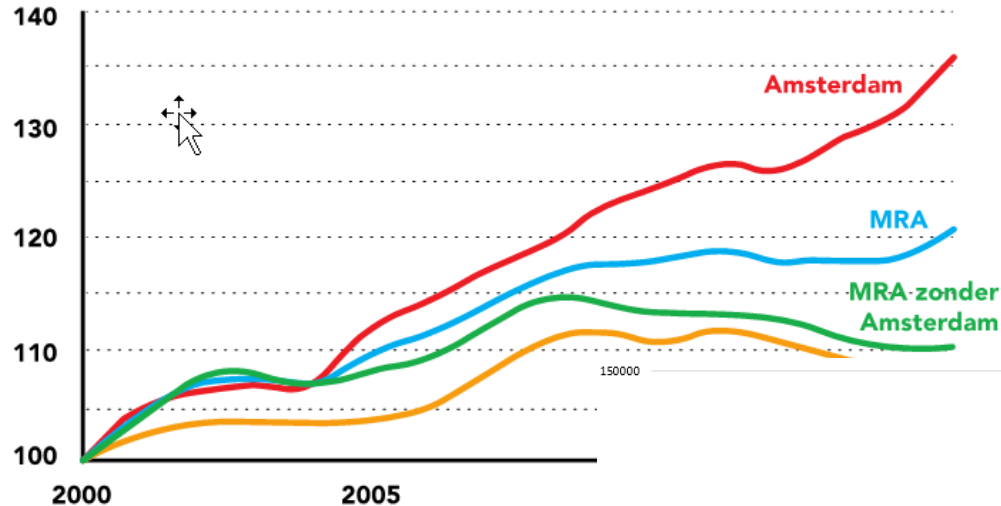
Modal Split (in %)	Zu Fuss	Fahrrad	Auto	öV	übrig	Quelle
D	22	11	57	10	-	Ergebnisbericht MiD (Mobilität in Deutschland) 2017
NL	18	27	47	5	3	Netherlands Travel Survey (OVIN), Statistics Netherlands CBD, 2016

Auch in die Niederlande...

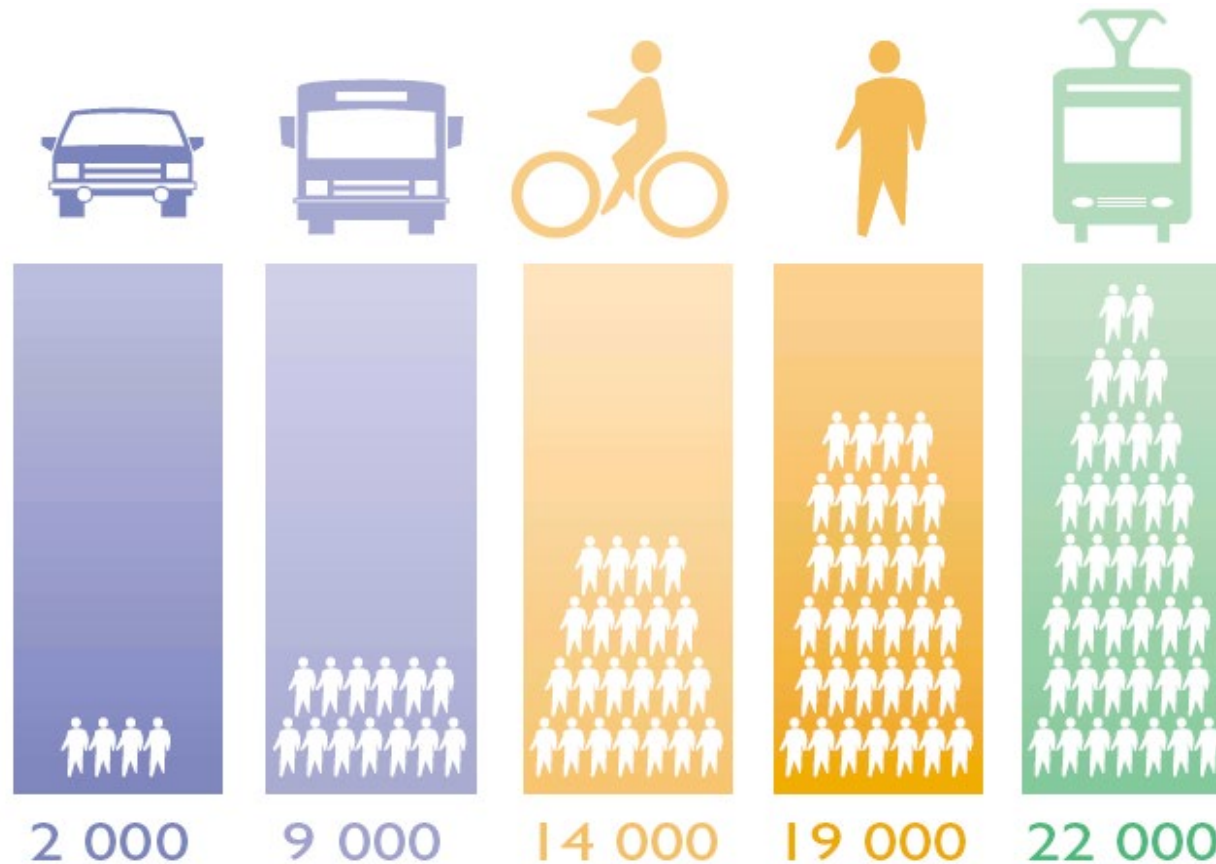


Die Beschäftigung wächst in der Stadt

groei
werkgelegenheid
(index: 2000=100)



Keinen Platz für das Auto in der Stadt



Nicht das Auto, nur den Fahrer von A nach B bringen

Erfahrung: Qualität der Zeit

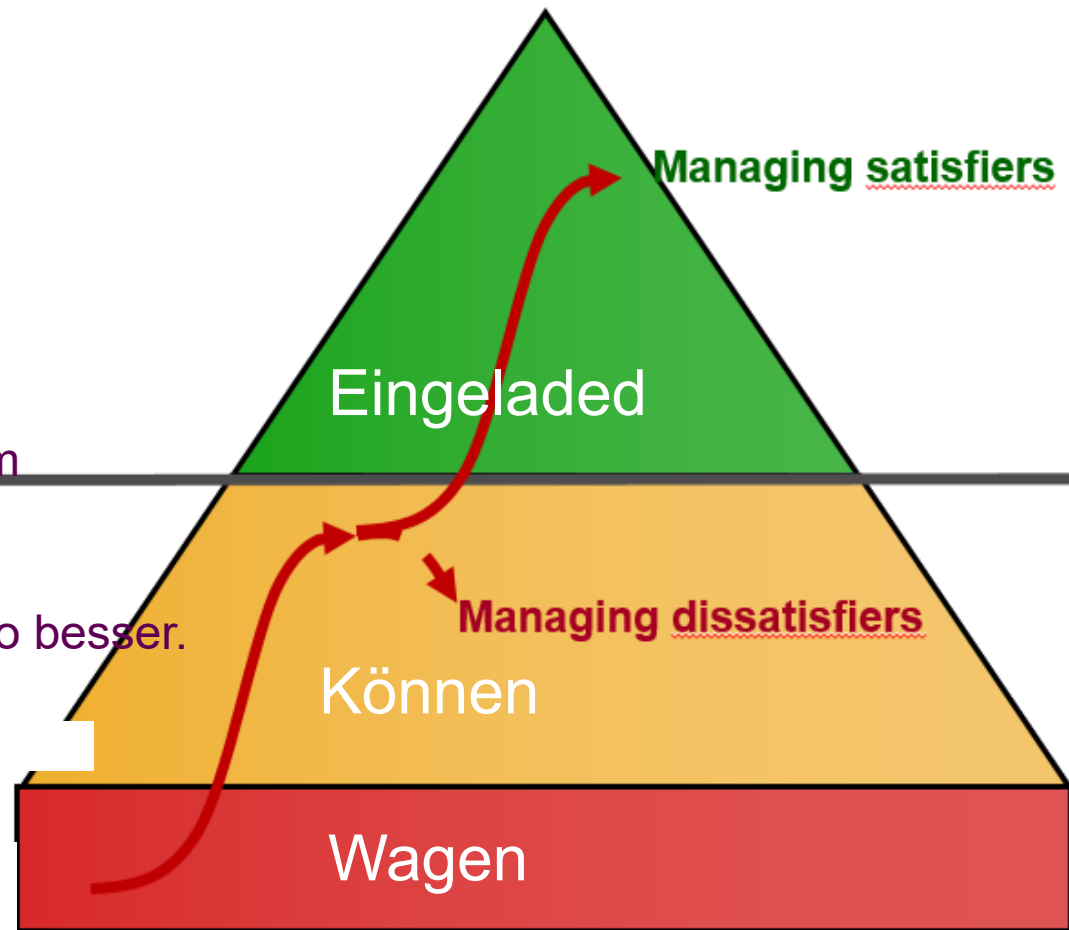
Komfortabel: persönliche
Bequemlichkeit

Ease: Bringen Sie mich nicht zum
Nachdenken

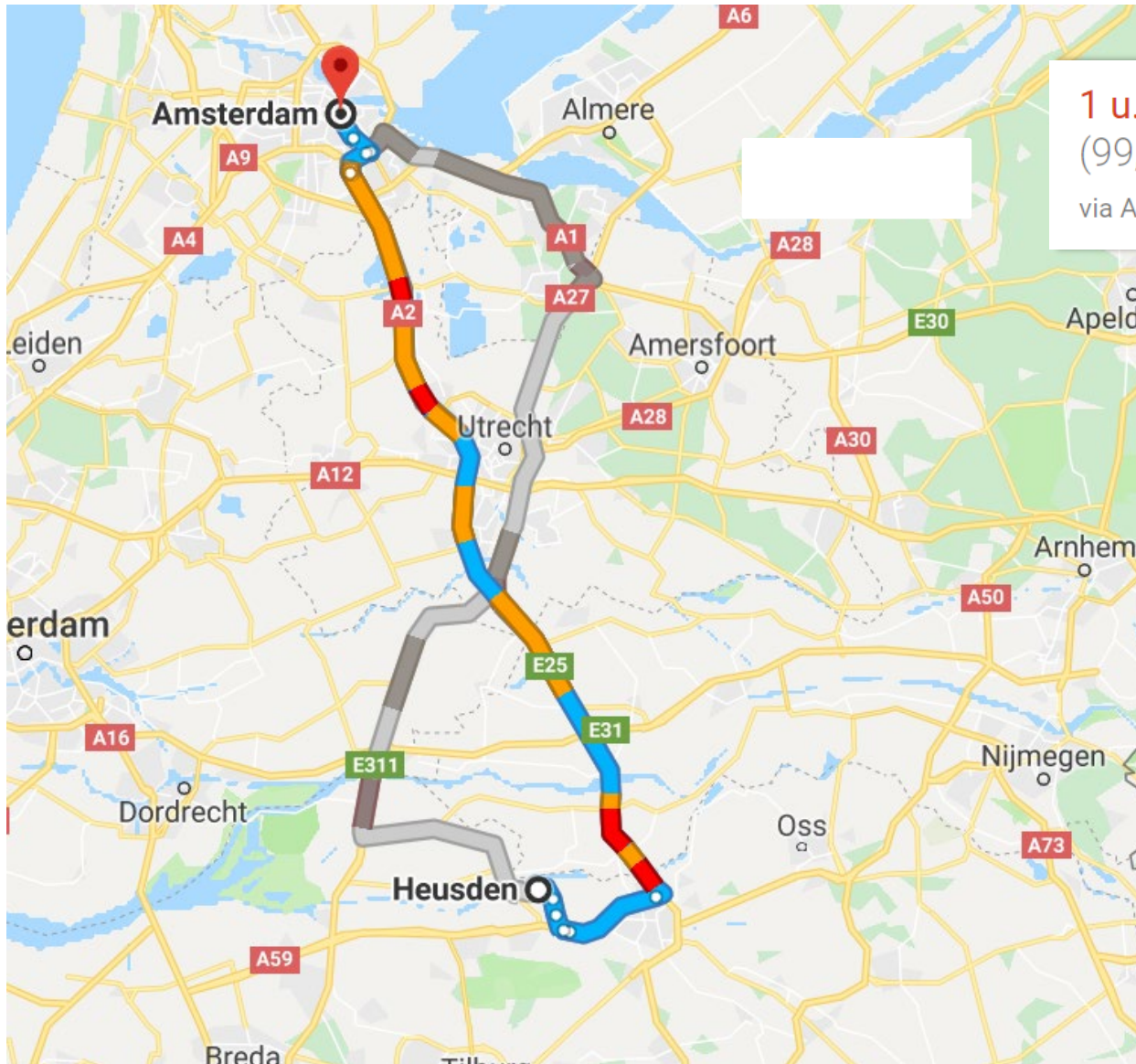
Geschwindig: je schneller, um so besser.

Zuverlässig: Bekommen was
Sie erwarten

Sicher: Geborgen und gesund



Meine Reise nach Amsterdam



1 u. 15 min. - 2 u. 40 min.
(99,3 km)

via A2

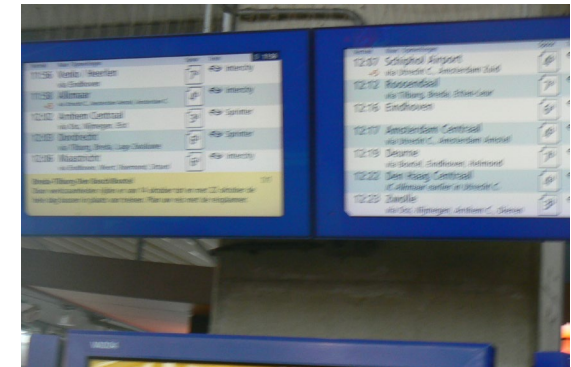
Die User-Erfahrung: vom Park and Ride



Zum Bahnhof: eine angenehme Umgebung



am Bahnhof: praktisch und schnell





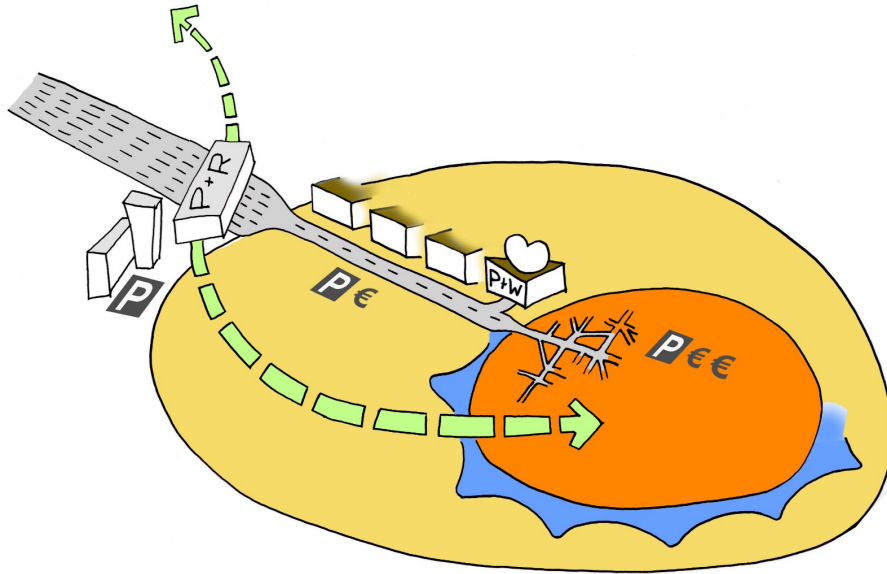
Von Amsterdam Central...



zum Büro auf den OV-Fiets



Ein Parkstrategie = Auswahl bieten für Besucher



P+R am Stadsrand: € 4,50 pro Tag
 P+Walk/ P+Bike: € 1,5 pro stunde, € 8,- pro Tag
 P im Zentrum: € 4,- pro stunde

Den Haag, Grote Marktstraat



Grote Marktstraat, 1985



Grote Marktstraat, 2017

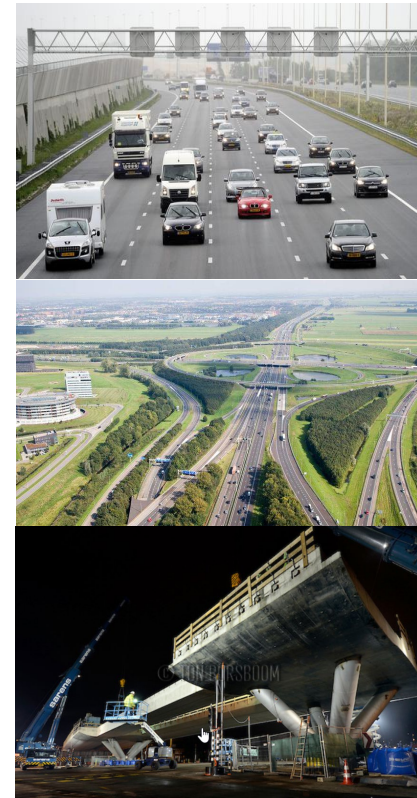
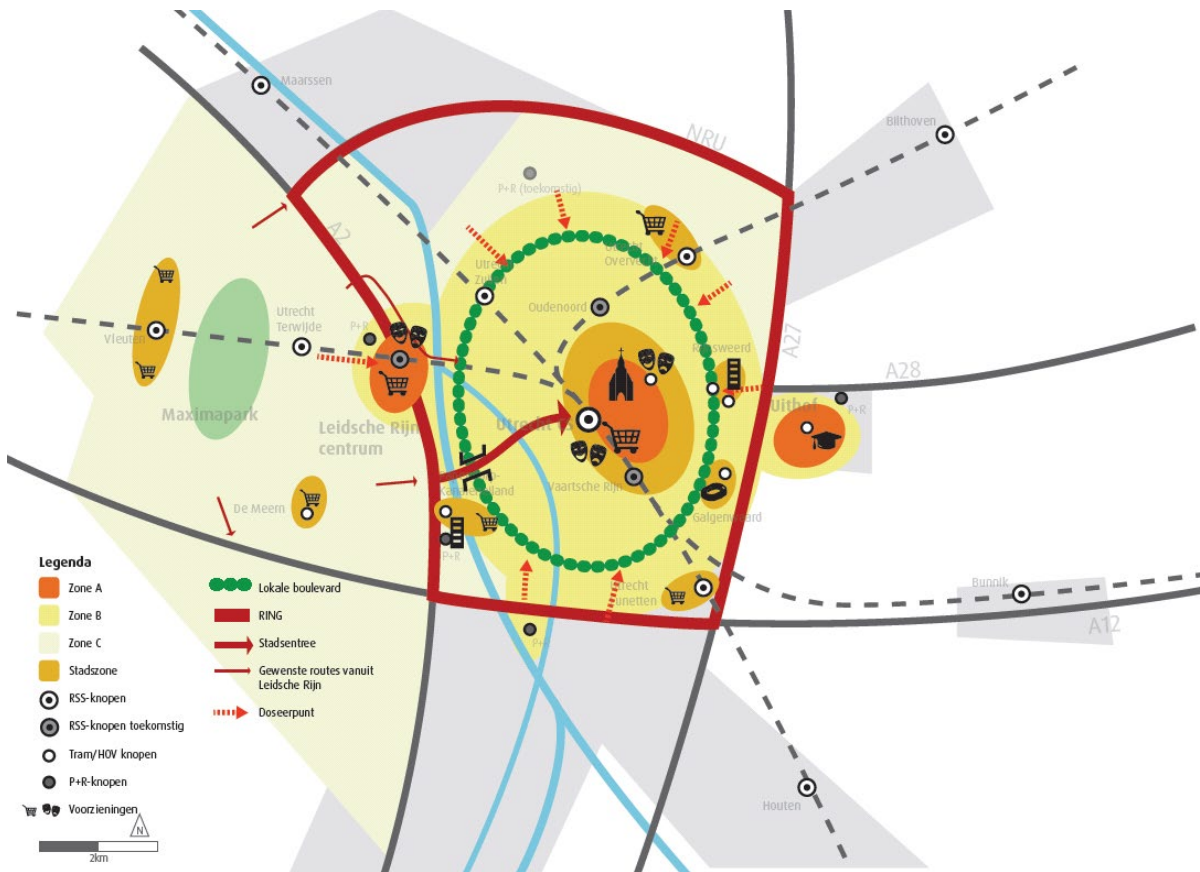
Rotterdam Weena



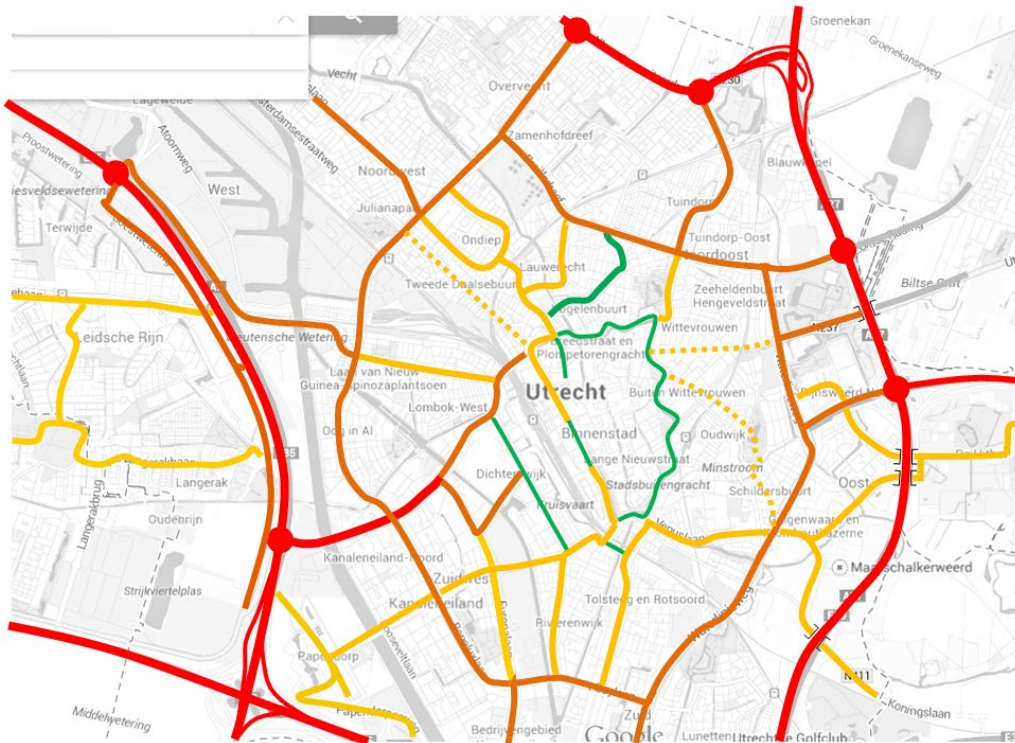
Utrecht Catharijnesingel



Ein Autostrategie = Politikgesteuerte Wahl der Route



Wie viel Verkehr kann die Stadt bewältigen?



Auto als Gast, Misschung
< 10.000 Pkw/ Tag

unbegrenztes Überqueren
10 – 15.000 Pkw/ Tag

Geregelter Übergang
15 – 20.000 Pkw/ Tag

Getrennte Kreuzung
> 20.000 Pkw/ Tag

Traffic management und Prioritäten



einen Strategie für die Einrichtung: ABC zoning



1000-1850



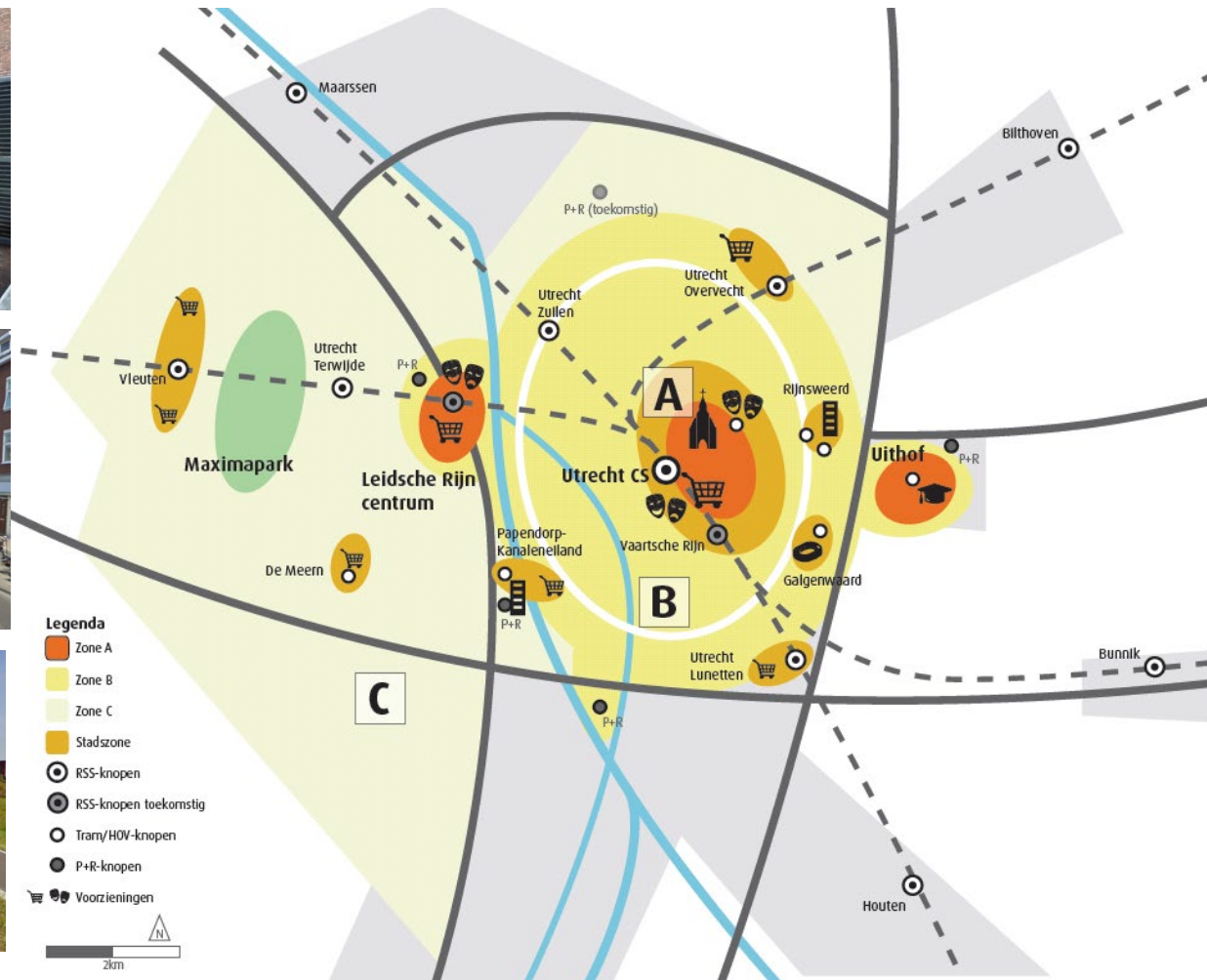
1850-1940



1950-2000

ABC – zoning in der Stadt

A**C**



Prinzipien für die Einrichtung



Schwerpunkt auf der Qualität des öffentlichen Raums, Vorrang für Fußgänger und Fahrräder, max. 5000 Autos pro Tag, nur Zielverkehr, gemeinsamer Raum, keine Verkehrsampel.



Räumliche Kontinuität, städtischer Charakter von Straßen, Plätzen und Boulevards, Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern, maximal 15.000 Autos pro Tag für einfaches Überqueren



Qualität der Flächen, Trennung der räumlichen Funktionen, getrennte Mobilitätsstrukturen für Autos, ÖPNV und Fahrräder.

Prinzipien für das Parken der Einwohner



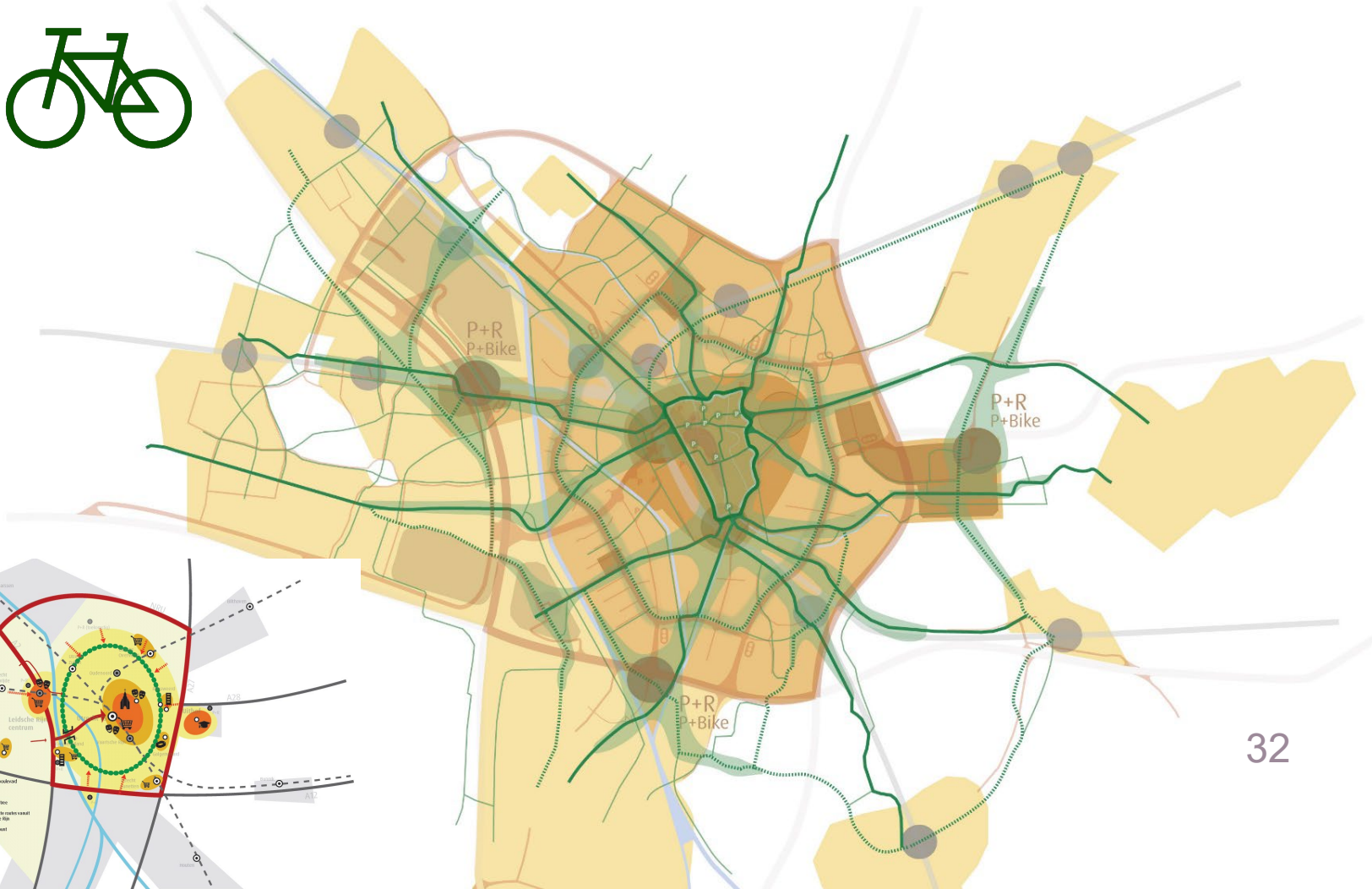
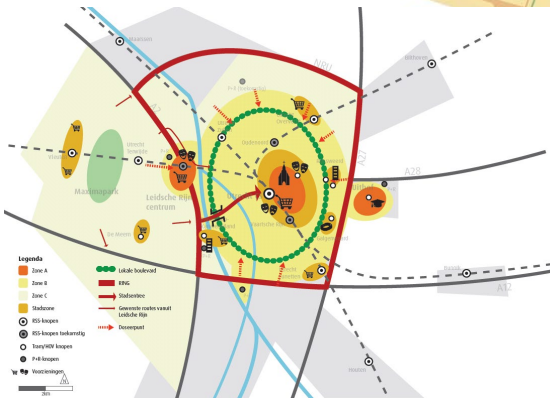
Normierung 0,5 pro Wohnung
Kein Besucherpark, kein Zweite Genehmigung möglich, Höhere preis, Parken in der Nähe, in Gebäuden



Normierung: 0,8 - 1,0 pro Wohnung,
Zweite Genehmigung möglich, niedriger Preis,
Besucherpark, Parken in der Nähe der
Wohnung, auf der Straße und in Gebäuden.



Normierung: 1,4 pro Wohnung
keine Regelung



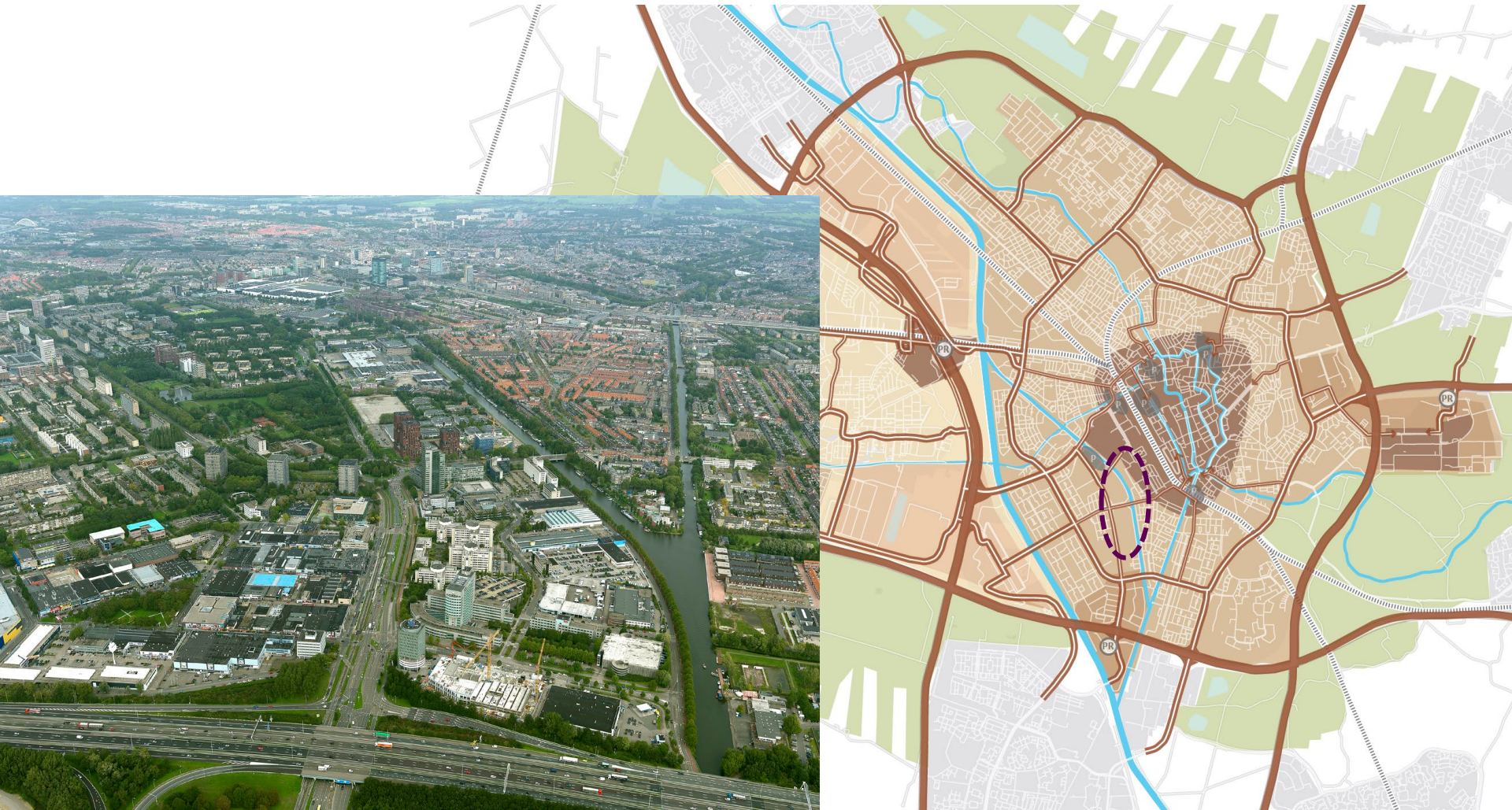
Das Design der Umgebung sendet eine Botschaft aus

Transformation der historische Stadt 'Singel' Utrecht

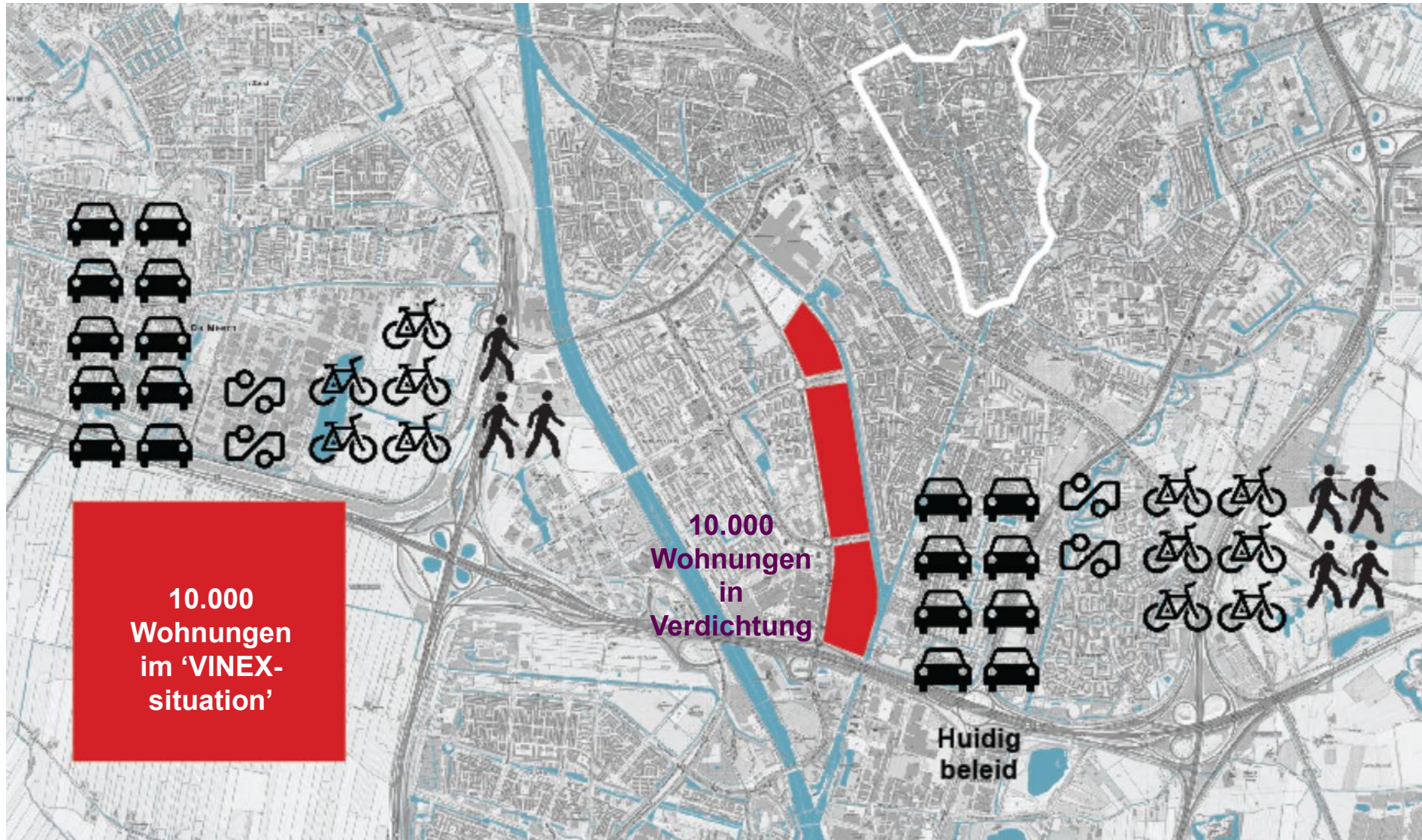
- Durchschnittliche Fahrzeuggeschwindigkeit von 43 km/h bis 32 km/h
- 50% mehr Radfahrer pro Tag (6.400),
- 30% weniger Autos pro Tag (4.100)



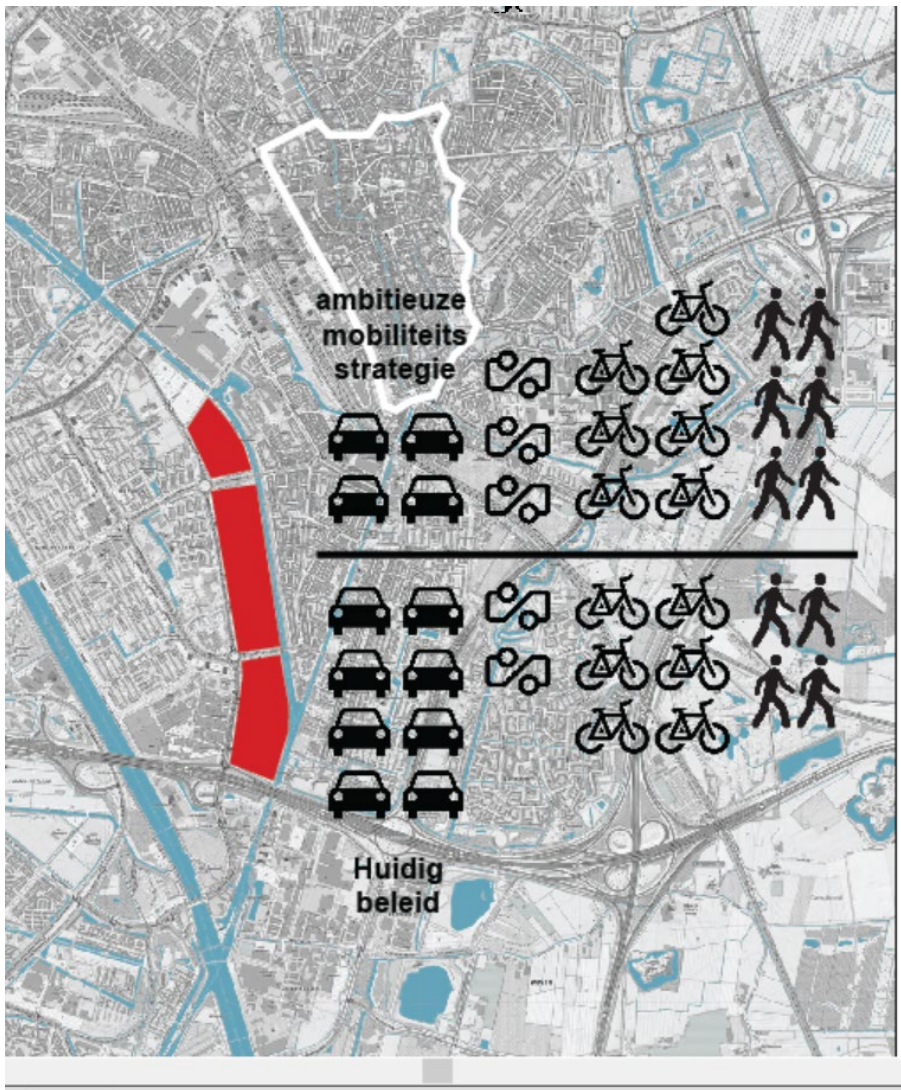
Ein raumlichen Entwickelstrategie Low-Car mit hoher Umweltqualität



Im C-zone oder B-zone?

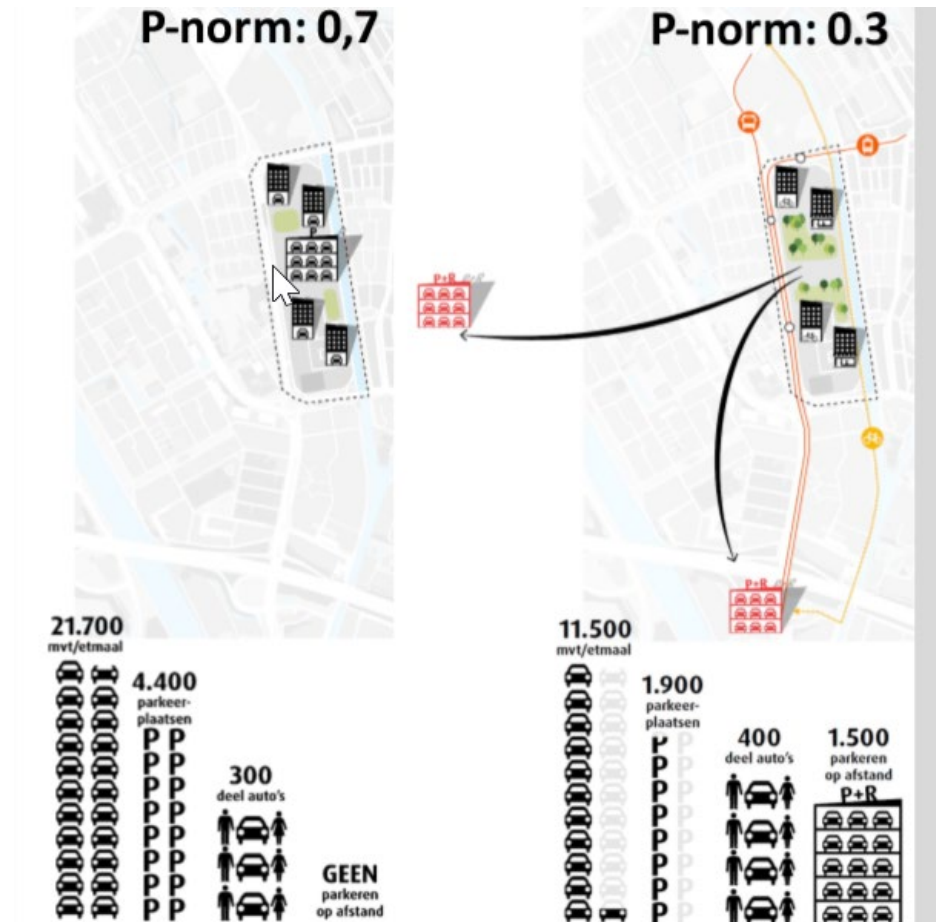


10.000 Wohnungen statt 6.000 Wohnungen

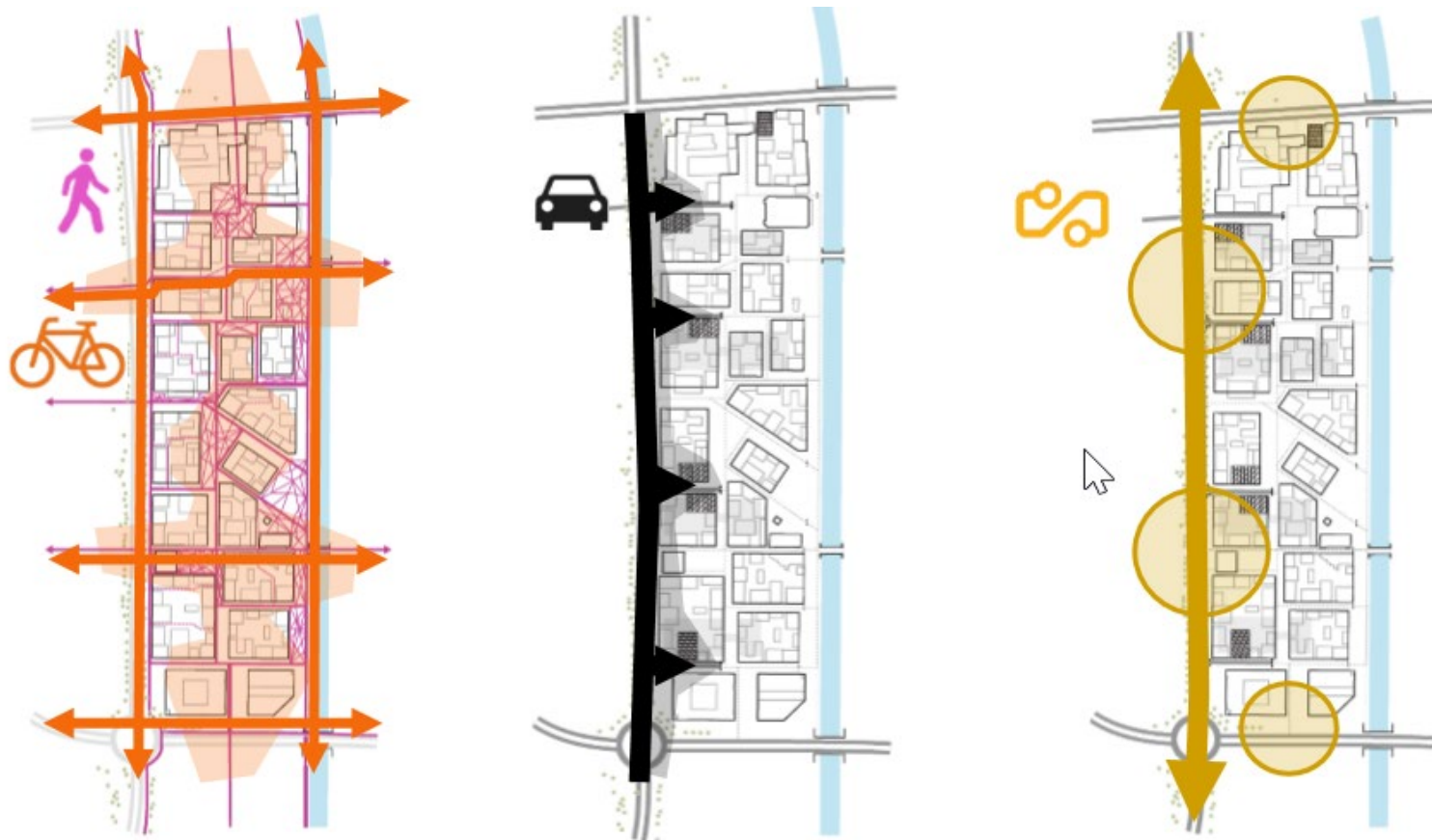


P-norm: 0,3 statt 0,7 pro Wohnung

- Transformation von B nach A-gebiet
- Mehr gemeinsame Mobilität
- Park + Ride für Einwohner und Besucher

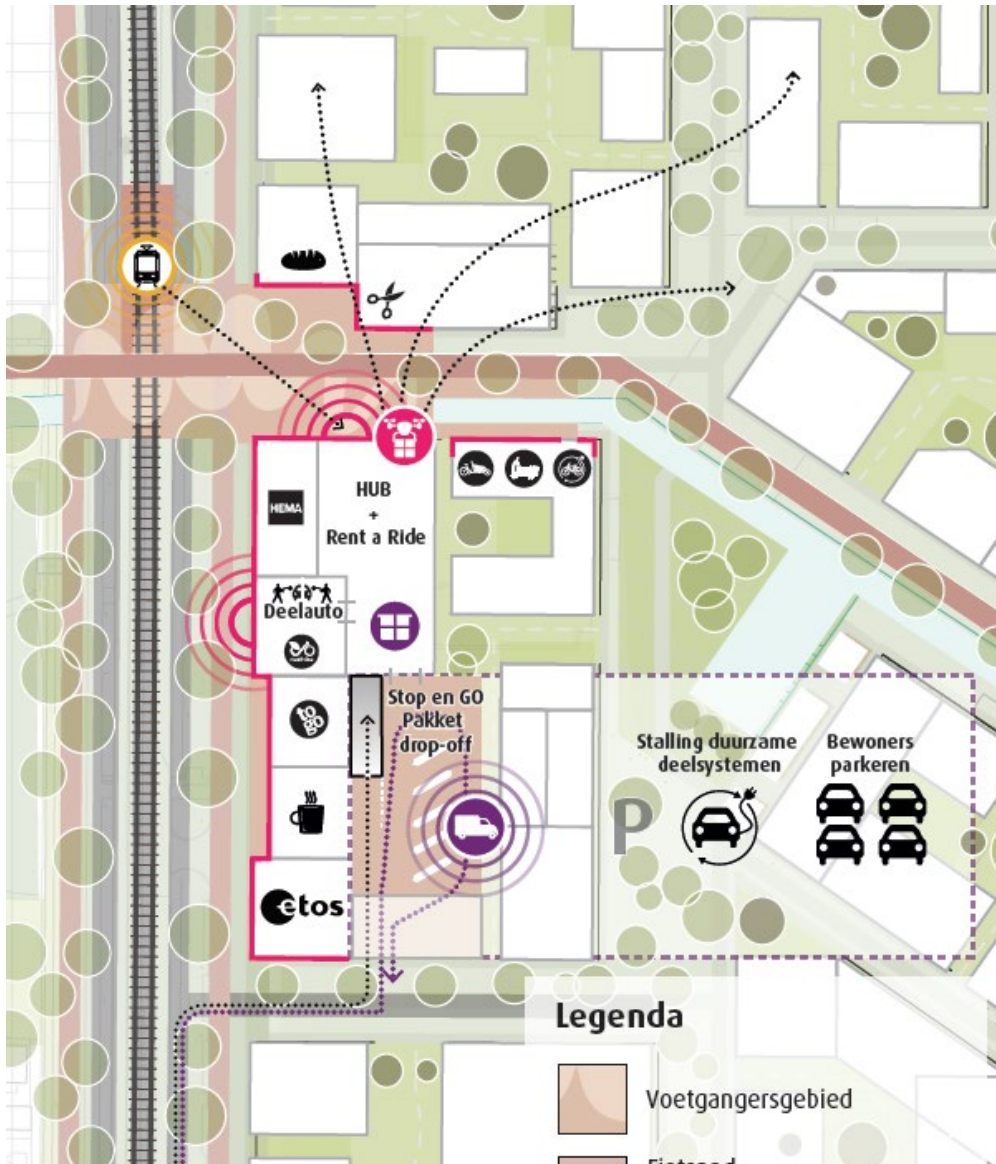


Figuur [2]: Factsheet verkeersgeneratie en parkeren bij norm 0,7 (regulier beleid, stap 1) versus 0,3 (ambitieuze mobiliteitsstrategie, stap 2). De deelauto's zijn onderdeel van de parkeerplaatsen binnen het gebied.



Figuur [1] Ontwerpprincipes voetgangers & fietsers, auto en OV. Bron: Stedenbouwkundig Plan.

Konzept Merwedekanaalzone



Räumlichen Mobilität

- Alle täglichen Dienstleistungen
- Attraktive Wander- und Fahrradrouten
- Nahtlose Verbindung zum (H)ÖV
- Autolow / autofrei

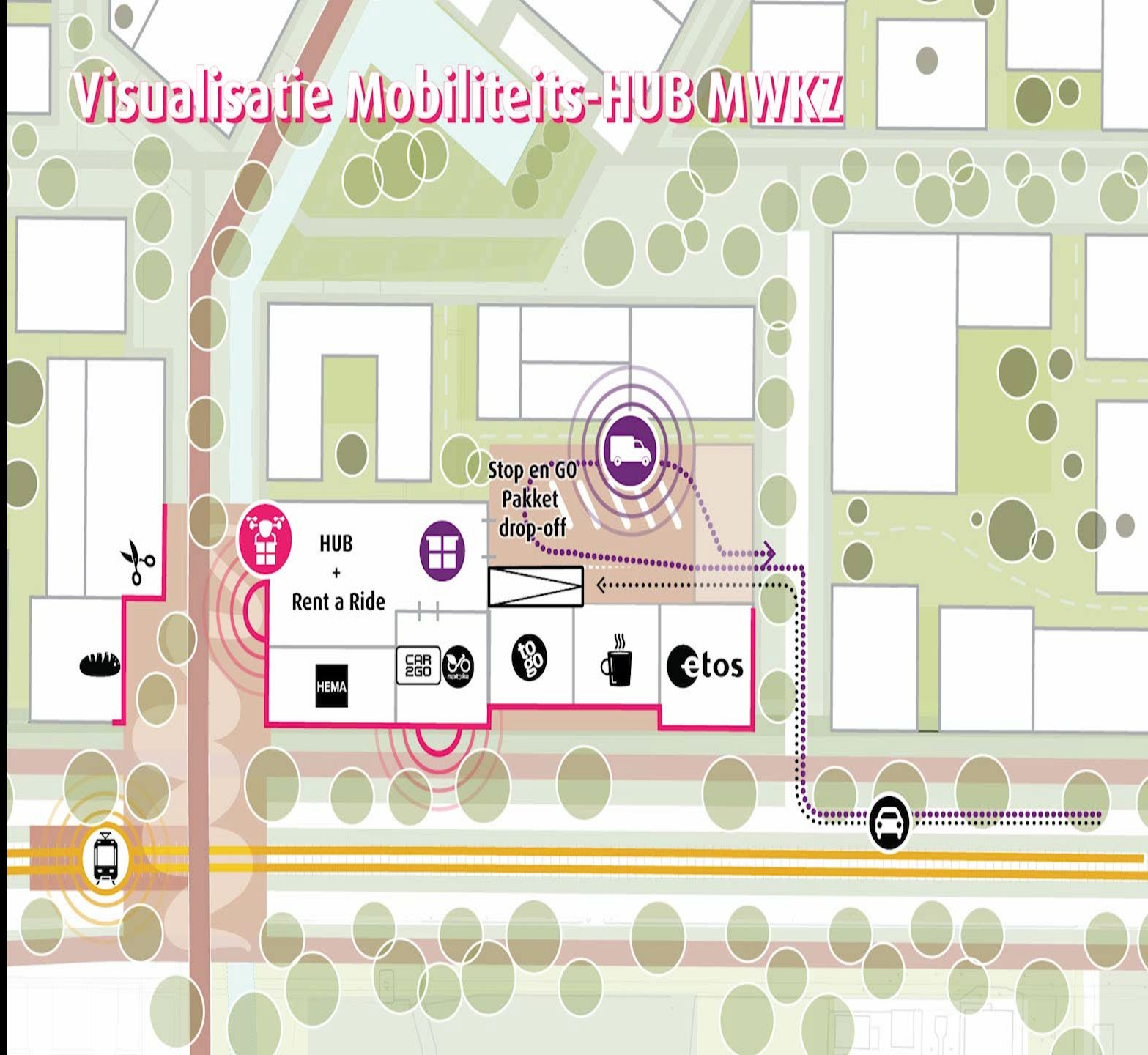
Mobility as a Service

- Verteilte Dienste
- Physischer Geschäft für Mobilitätsdienste
- Digitale Plattform und persönlicher Reiseassistent

Parkkonzept

- Niedriger P-Standard (unterirdisch)
- Verteilungs- und Dienstleistungsverkehr auf oberirdischen Höfen
- Entferntes Parken

Visualisatie Mobiliteits-HUB MWKZ



Verbesserte Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel!

	Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar (groei tov huidige situatie)		
			
Binnenstad	+ 4%	+20%	+27%
Utrecht Centraal	+10%	+11%	+32%
Uithof	+18%	+40%	+42%
Rijnsweerd	gelijk	+26%	+20%
Leidsche Rijn Centrum	+ 6%	+53%	+177%
Lage Weide	+21%	+27%	+75%
Papendorp	+13%	+18%	+46%
Overvecht	+10%	+23%	+26%

*Veränderung der Anzahl der Personen, die die
 Wirtschaftsgebiete in Utrecht in einer festgelegten
 Reisezeit erreichen können, in der gegenwärtigen
 Situation und mit den Maßnahmen des Mobilitätsplans*

Eine Stadt braucht ein integrierter Mobilitätsstrategie, ausgerichtet auf öffentliche Ziele



Ein integrierter Mobilitätsstrategie, der die Projekte und Programme bildet



Städtische Trends &
Schlüsselthemen



Messbare öffentliche Ziele



Integrierte Mobilitätsstrategie



Städtische Projekte/ Programme



Mobilitätsmanagement

*Ich danke ihnen
für ihre
Aufmerksamkeit*

*Bas Govers
bgovers@goudappel.nl*



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**