# Mobility Challenge Hoogkwartier

Kan het zichtbaar maken van de relatie tussen openbare ruimte en mobiliteit bewoners en ondernemers aanzetten om anders te denken over (deel)mobiliteit?

## Kennispaper

# MOBILITY CHALLENGE!

7 SEP – 9 NOV 2019

Gemeente Rotterdam

STADSLAB HOOGKWARTIER

# INHOUD


**1. Het experiment 03**

1.1 Aanleiding 03
1.2 Koppeling openbare ruimte en mobiliteit 03
1.3 Doel en opzet 03
1.4 Organisatie en samenwerking 05
1.5 Participatie 05
1.6 Verkeersexperimenten 07
1.7 Uitvoering experiment 07
1.8 Permanent resultaat en vervolg 09

**2. Monitoring 10**

2.1 Hoofdvraag en subvragen 10
2.2 Koppeling openbare ruimte en mobiliteit en gedragsverandering 10
2.3 Kwantitatief resultaat 11
2.4 Samenwerking (hoe het intern ging) 14

**3. Conclusies 15**

3.1 Conclusies omtrent hoofdvraag of de zichtbare koppeling tussen openbare ruimte en mobiliteit tot eerder tot gedragsverandering leidt 15
3.2 Conclusies omtrent deelnemers en gebruik 15
3.3 Conclusies omtrent samenwerking 16

**4. Aanbeveling 18**

Stappenplan 18

# 1. HET EXPERIMENT

## 1.1 Aanleiding

**De Mobility Challenge Hoogkwartier [hierna benoemd als 'MCH'] is een experiment op wijkniveau waarin de mobiliteitstransitie en de leefbaarheid van de wijk samen komen.**

Het project is ontstaan door een nadrukkelijke wens uit de wijk Hoogkwartier. Uit buurtbijeenkomsten bleek dat er veel behoefte was aan meer en betere openbare ruimte en groene plekken in de wijk. Wanneer je in de wijk rondloopt zie je vooral 'Bik en steen'; het straatbeeld wordt gedomineerd door auto's, bestrating en gebouwen. Het groen dat er is, zoals het park aan het Achterklooster en de strook aan de Groenendaal, heeft weinig verblijfskwaliteit waardoor het weinig uitnodigend is om te gebruiken.

## 1.2 Koppeling openbare ruimte en mobiliteit

Van oudsher is Rotterdam een autostad; een groot deel van de ruimte in de stad wordt ingenomen door auto's en straten. In het Hoogkwartier bevinden zich 768 parkeerplekken op straat die gezamenlijk meer ruimte innemen dan het groen in de wijk.

Het autogebruik en de openbare ruimte zijn nauw met elkaar verbonden thema's. De stad groeit in het aantal bewoners en auto's, maar gelijktijdig groeit ook de vraag naar gezondheid, groen en plaatsen voor ontmoeting. De toekomst vraagt om een bereikbare én groene stad. Daarom is gekozen om niet alleen vanuit mobiliteit een experiment op te zetten, maar juist een duidelijke koppeling te maken met de openbare ruimte.

## 1.3 Doel en opzet

Het doel van het experiment MCH was om te onderzoeken of het zichtbaar maken van de link tussen openbare ruimte en (deel)mobiliteit mensen tot andere mobiliteitskeuzes aanzet. Bewoners, ondernemers en werknemers in de wijk Hoogkwartier werden uitgedaagd om twee maanden lang de eigen auto niet te gebruiken en daarvoor in de plaats gebruik te maken van deelvervoer zoals deelauto's, (elektrische) fietsen, bakfietsen en het openbaar vervoer. De deelnemers plaatsten hun auto tijdelijk in een parkeergarage buiten de wijk. De vrijgekomen parkeerplekken werden omgebouwd tot groene openbare ruimte voor de wijk. Ook mensen zonder auto konden meedoen. Zo heeft deze groep ook kennis kunnen maken met deelvervoer en wordt daarmee – mogelijk – de aanschaf van een auto in de toekomst voorkomen.

MOBILITY
CHALLENGE

7 SEP – 9 NOV
MOBILITY
CHALLENGE!
DOE JE
MEE?
Hoogkwartier
www.MCHoogkwartier.nl
30
HUB

Beide groepen kregen het abonnement voor deelvervoer vergoed tijdens de MCH. De deelnemers met een eigen auto kregen een extra vervoersbudget aangeboden om de doorlopende vaste lasten van hun eigen auto te compenseren. Op een centrale plek in de wijk werd een 'HUB' ingericht. Hier konden alle deelnemers het deelvervoer ophalen en weer terugbrengen. Het mobiliteitsaanbod in de HUB bestond uit twee benzineauto's (Citroën C1 handgeschakeld), twee elektrische auto's (Nissan Leaf automaat), vier e-bikes, twee elektrische bakfietsen en twee reguliere fietsen.

## 1.4 Organisatie en samenwerking

De Mobility Challenge Hoogkwartier is een initiatief van het Stadslab Hoogkwartier en is in nauwe samenwerking met de gemeente Rotterdam gerealiseerd. In deze samenwerking fungeerde het Stadslab als een schakel tussen de wijk en de gemeente. Enerzijds haalt het Stadslab alle wensen op uit de wijk en anderzijds vertaalt zij het gemeentelijke beleid naar de wijk. Deze combinatie maakte dat het experiment uiteindelijk zonder veel weerstand vanuit de wijk kon plaatsvinden.

Voor de gemeente vormde de MCH tevens een intern experiment om te kijken hoe de samenwerking met een lokale partner die zich inzet voor de wijk een waardevolle invulling kan krijgen. Binnen dit experiment kon het Stadslab direct schakelen met de diverse afdelingen (Stadsontwikkeling, Stadsbeheer, Mobiliteit, Ruimte en Wonen). Mogelijk is dit voor de gemeente één van de middelen om - in de grote transities waar we nu voor staan - mensen aan te zetten tot gedragsverandering die nodig is voor een toekomstbestendige stad.

## 1.5 Participatie

Gedurende het gehele proces heeft participatie met de wijk een grote rol gespeeld met als doel een door de wijk gedragen invulling van de MCH te realiseren. Door middel van buurtbijeenkomsten, waarvoor de wijk via social media, nieuwsbrief en huis- aan-huis folders werd uitgenodigd, zijn alle stappen inhoudelijk besproken; aanleiding, concept, opzet en uitvoering zoals de invulling en locaties van de te vergroenen parkeerplekken en de HUB. Storytelling is heel belangrijk geweest in dit proces. Het experiment is door het Stadslab aan de wijk voorgelegd vanuit het perspectief om de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. Er is een visie opgezet waarin de wijk werd uitgelegd dat auto's veel ruimte innemen, ruimte die door andere vormen van mobiliteit ook voor de leefbaarheid (bijvoorbeeld groen) van de wijk ingezet kan worden. De focus lag op de impact van autogebruik op de openbare ruimte in de wijk.

In overleg met de wijk zijn gezamenlijk de locaties en invulling van de te vergroenen parkeerplekken bepaald. Er is gekozen om de parkeerplekken tegen het Achterklooster park te vergroenen. Zo kreeg het park extra entrees en fungeerden de groenplekken als groene vingers die vanuit het park de wijk in trokken. In de vormgeving van de groene plekken en de HUB is constant gezocht naar de link met mobiliteit; het groen werd omrand met gele strepen zoals bij tijdelijke parkeerplekken en de HUB kreeg de vormgeving van een benzinestation ('het deelstation').

Bij het participatieproces en de bewonersbijeenkomsten zijn BIZ Hoogkwartier (ondernemers), Stichting Bewoners Hoogkwartier en WMO RADAR betrokken.

## 1.6 Verkeersexperimenten

Tijdens de Mobility Challenge Hoogkwartier zijn ook twee verkeersexperimenten uitgevoerd om te testen hoe de wijk (verkeers)veiliger kan worden gemaakt: tijdelijk eenrichtingsverkeer in de Hoogstraat tussen het Oostplein en de Mariniersweg en een speciaal verlicht zebrapad op de Mariniersweg.

## 1.7 Uitvoering experiment

De uitvoering begon met de werving van deelnemers. Om deelnemers te werven is in de maand juni een wervingsstrategie opgezet. Deze strategie bestond uit o.a. een kick-off evenement, 4 billboards in de wijk, huis-aan-huis brieven, digitale nieuwsbrieven, website, uitlegvideo en social media campagne. Het wervingsproces heeft geleid tot in totaal 105 inschrijvingen voor de MCH, waarvan 31 inschrijvers met eigen auto en 74 zonder.

De opening vond plaats op zaterdag 7 september met een feestelijk evenement waarbij de wethouder Bokhove (Mobiliteit, jeugd en taal) het officiële startsein gaf. Het experiment vond plaats van 7 september tot en met 9 november 2019. Uiteindelijk hebben 47 personen daadwerkelijk meegedaan: 21 met auto en 26 zonder auto. Hiervan waren 42 deelnemers bewoner van het Hoogkwartier en 5 deelnemers werkzaam in het Hoogkwartier.

Gedurende het project was er continu communicatie met deelnemers d.m.v. telefoon, e-mail, nieuwsbrieven en bijeenkomsten. Via deze communicatie werden ervaringen gedeeld en verbeteringen besproken.

MOBILITY
CHALLENGE!
HUB
MOBILITY
CHALLENGE!

## 1.8 Permanent resultaat en vervolg

Het Stadslab en de gemeente Rotterdam streven ernaar elk experiment een vervolg te geven in de vorm van permanente verbeteringen voor de wijk. De MCH had een duidelijk einde, maar het gesprek met de wijk is verder gegaan. Na de Mobility Challenge Hoogkwartier zijn alle tijdelijke vergroeningen op de parkeerplekken weer verwijderd. Ook het experiment met het eenrichtingsverkeer in de Hoogstraat is gestopt. Veel bewoners van de wijk vonden dat jammer en waren van mening dat het extra groen zorgt voor een fijnere en gezondere wijk. Ook het experiment op de Hoogstraat kreeg veel positieve reacties. Mensen vonden dat de Hoogstraat veiliger was geworden en dat het er fijner fietsen was. De 'communicatie werkgroep Hoogkwartier', bestaande uit bewoners en ondernemers, heeft daarop het initiatief genomen om de wijk te raadplegen over permanentie van de experimenten door middel van een huis-aan-huis stemming. In totaal hebben 323 mensen hun stem uitgebracht via een website. 69,3 % van de mensen wil dat het extra groen definitief wordt en 83,2 % van de mensen wil dat het éénrichtingsverkeer voor auto's in de Hoogstraat definitief wordt.

Deze uitslag is op vrijdag 20 december overhandigd aan wethouder Bokhove en op 14 januari 2020 aangeboden aan de Commissie Energietransitie, Duurzaamheid, Economie en Mobiliteit van de gemeente Rotterdam. De gemeente heeft positief gereageerd op dit initiatief en toegezegd de 20 groenplekken en het eenrichtingsverkeer in de Hoogstraat definitief te realiseren. De locatie van de permanente groenplekken zal in samenspraak met de wijk worden bepaald.

Een belangrijk onderdeel van de opdracht was de mogelijkheid om de MCH op te schalen naar andere wijken in Rotterdam en wellicht andere steden. Inmiddels hebben meerdere wijken en steden belangstelling getoond.

# 2. MONITORING

**Het project is uitgebreid gemonitord door onderzoeksinstituut DRIFT, het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport (UPT) en de Veldacademie. DRIFT evalueerde de werkwijze van de gemeente als mede-organisator van dit mobiliteitsexperiment. Erasmus UPT evalueerde de effecten van het experiment op (veranderende) mobiliteitskeuzes van de deelnemers op basis van vier enquêtes. De Veldacademie richtte zich op de ervaring en het gebruik van de openbare ruimte.**

## 2.1 Hoofdvraag en subvragen

Voor de monitoring van de MCH is de volgende hoofdvraag opgesteld:

1. In hoeverre kan het zichtbaar maken van de relatie tussen openbare ruimte en mobiliteit bewoners en ondernemers in het Hoogkwartier aanzetten om anders te denken over (deel)mobiliteit?

En de volgende twee deelvragen:

1. Welke directe resultaten levert de MCH op (aantal deelnemers, gebruik deelvervoer etc)?
2. In hoeverre leidt de MCH tot een andere werkwijze bij de gemeente in samenwerking met stedelijke partners en tot een veranderende rol van de gemeente in de mobiliteitstransitie?

## 2.2 Koppeling openbare ruimte en mobiliteit en gedragsverandering

Bij het beantwoorden van de hoofdvraag baseren we ons op de verschillende enquêtes die zijn verspreid onder de deelnemers van de MCH, de verdiepende interviews die met deelnemers zijn gehouden, de reacties op buurtbijeenkomsten en de straatinterviews waarbij ook niet deelnemers zoals bezoekers, passanten en werknemers in de wijk zijn geïnterviewd.

Al tijdens de eerste buurtbijeenkomsten bleek dat de aanpak voor het verbeteren van de openbare ruimte goed resoneerde in de wijk. Een aantal bewoners gaf toe dat ze met enige weerstand naar de bijeenkomst waren gekomen, uit angst dat hun auto en/of vergunning ‘afgepakt’ zou worden. Na het horen van de hele visie over het verbeteren van de leefomgeving in de wijk, stonden ze sympathiek tegenover de Mobility Challenge.

Uit de enquêtes onder deelnemers bleek ook hier het verbeteren van de wijk de voornaamste reden om mee te doen aan de MCH.

De intensieve participatie en persoonlijke communicatie heeft geleid tot een zeer beperkt aantal klachten. Bij de gemeente is zelfs maar één klacht binnengekomen. Alle klachten zijn na een persoonlijke uitleg over de intenties van het experiment positief afgehandeld en ingetrokken.

In de resultaten over de koppeling tussen de openbare ruimte en mobiliteit is een verschil te zien tussen deelnemers en niet-deelnemers van de MCH. Beide groepen laten zich positief uit over de vergroening van de wijk. Maar er is een verschil in hoe ze het Hoogkwartier waarderen gedurende de MCH.

De groep deelnemers waardeerden het Hoogkwartier als wijk tijdens de MCH hoger, terwijl bij de straatinterviews geen significant verschil is in de waardering van de wijk. Hoewel een meerderheid van de niet-deelnemers bekend is met het gebied (personen die elke dag tot een aantal keren per week in het Hoogkwartier komen), waren de meesten niet op de hoogte van de MCH. De vergroening van de parkeerplekken MCH viel hen niet direct op. Een meerderheid van deze groep was na uitleg van de MCH echter wel positief over de vergroening, maar had de uitleg over de MCH nodig om het belang van het experiment te begrijpen. Bij het Stadslab zijn veel positieve reacties binnengekomen vanuit bewoners en ondernemers op het extra groen in de wijk. Deze reacties kwamen pas na de werkelijke uitvoering. Na afloop van de MCH en na het beëindigen van het tijdelijke eenrichtingsverkeer op de Hoogstraat werd de verkeersveiligheid door de deelnemers negatiever ervaren dan tijdens het experiment.

Uit de interviews blijkt dat de deelnemers van de MCH meer over mobiliteit zijn gaan nadenken en praten. Op basis van de beschikbare informatie uit de straatinterviews lijkt een andere manier van denken over mobiliteit minder sterk bij de niet-deelnemers. Voor hen spreekt het experiment niet voor zichzelf en is extra uitleg nodig om het belang van het experiment te begrijpen.

Opvallend is de grote hoeveelheid positieve reacties op de raadpleging na het experiment door de werkgroep communicatie (zie paragraaf 1.8). Hieruit blijkt dat de MCH een groter effect had op de wijk dan enkel de groep van deelnemers.

## 2.3 Kwantitatief resultaat

Van de 105 inschrijvingen na het wervingsproces, hebben uiteindelijk 47 personen aan het experiment deelgenomen; 21 met auto en 26 zonder auto.

Er zijn verschillende redenen voor het grote verschil tussen het aantal inschrijvingen en de daadwerkelijke deelnemers. Allereerst was er een aantal praktische redenen waardoor mensen zich niet konden inschrijven voor het deelvervoer via de app van Hely: 2 mensen hadden geen smartphone, 5 personen geen rijbewijs

en voor meerdere mensen verliep de registratie in de app moeizaam. Pas tijdens de registratieperiode werd het projectteam op de hoogte gebracht dat het bezit van een autorijbewijs een voorwaarde was om de registratie in de app te voltooien; in de HUB kon immers ook een fiets gehuurd worden. Daarnaast was er een aantal mensen dat hun registratie niet voltooid heeft, zelfs niet na verschillende reminders vanuit het Stadslab of Hely. De reden hiervoor is dat men zich mogelijk bedacht heeft in de tijd tussen de inschrijving en registratie. Van de mensen die zonder auto meededen vermoedde een aantal geen deelmobiliteit nodig te hebben of vonden ze Hely te duur. Van de mensen die met een eigen auto meededen bleek de drempel om hun eigen auto in de garage te zetten alsnog te hoog. Als alternatief wilden sommigen wel meedoen als 'deelnemer zonder auto'. Wat hierin mogelijk meegespeeld heeft is de tijd die zat tussen de inschrijving (eind mei) en de daadwerkelijke start van de MCH (begin september).

Volgens de gegevensregistratie van Hely hebben tijdens de MCH in totaal 24 personen (van de 46 registreerden) gebruik gemaakt van deelmobiliteit uit de HUB. De benzineauto is het meest gebruikt, gevolgd door de elektrische fiets, de elektrische auto en de elektrische bakfiets.

Van het totaal aantal deelnemers dat zich had geregistreerd in de Hely app, lag het gemiddelde gebruik van de HUB op zo'n 20-35% per week. Gemiddeld genomen maakten de deelnemers iets meer dan 1 ritje per maand. Van de deelnemers die geen gebruik van de HUB hadden gemaakt (ongeveer 29%) gaf de meerderheid aan nog geen vervoermiddel uit de HUB nodig gehad te hebben. Het deelvervoer werd vooral gebruikt voor verplaatsingen naar plekken die niet makkelijk bereikbaar zijn met het OV of incidentele ritjes zoals bezoek aan vrienden of familie die verder weg wonen.

Voor woon-werkverkeer bleek het deelvervoer niet haalbaar. Het probleem is het 'back-to-station' principe waardoor iemand de auto direct voor een hele dag moet huren om 's avonds weer af te leveren in de HUB. Deze kosten wegen niet op tegen een eigen auto. Ook mensen die een weekendje weg wilden liepen tegen dit probleem op. Hely werkt met een uurtarief waarbij stilstaan en rijden hetzelfde kost. Hoewel dit 'makkelijk' rekenen is voor de gebruiker, doet het psychologisch pijn: ook als de auto stilstaat loopt de teller door. Daarnaast werkt Hely met kalenderdagen in plaats van een uurtelling. Hierdoor vonden veel deelnemers zonder mobiliteitsbudget de prijzen om vervoermiddelen te huren erg hoog. Deelnemers met een vergoeding (de deelnemers met eigen auto) vonden het minder duur.

AUDIO
TELECOM

Stemming Hoogkwartier
323
69.3%
83.2%

Over het algemeen viel de behoefte voor deelmobiliteit uit de HUB lager uit dan verwacht. Dit bleek met name te komen doordat het Hoogkwartier goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en centraal in de stad ligt waardoor veel mensen geen aanvullende diensten vanuit de HUB nodig bleken te hebben. Het gebruik van de vervoermiddelen uit de HUB verliep soepel.

## 2.4 Samenwerking (hoe het intern ging)

De MCH is naast het fysieke experiment in de wijk ook een experiment geweest voor een nieuwe werkwijze binnen de Gemeente Rotterdam. Niet alleen de manier van samenwerken maar ook de organisatie en processen zijn op een andere manier ingestoken. De gemeente Rotterdam had zowel de rol van opdrachtgever als adviseur maar ook een faciliterende rol. Het Stadslab had met name de rol van projectmanager en coördinator van de uitvoering van het experiment en de communicatie met de wijk. Om een antwoord te formuleren op de tweede deelvraag zijn er enquêtes en interviews afgenomen onder werknemers van verschillende afdelingen van de gemeente die betrokken zijn geweest bij de MCH.

Allereerst gaven alle betrokken werknemers aan open te staan voor experimenten met een nieuwe rolverdeling. Belangrijk is om het doel niet uit het oog te verliezen en te leren hoe processen, organisatie en samenwerking verbeterd kunnen worden. De nieuwe werkwijze werd door iedereen als positief ervaren. De meeste werknemers voelden zich nauw betrokken bij het experiment. Tegelijkertijd waren veel werknemers nog op zoek naar hun rol. De taakverdeling was niet altijd duidelijk. Werknemers hadden behoefte aan meer regie.

Tijdens het experiment werd van de gebaande paden afgeweken. Dat kon soms tot wrijving leiden. Normaliter hebben werknemers van inhoudelijke afdelingen een adviserende rol bij projecten en hebben zij niet de rol om direct hands-on en uitvoerend te zijn. Volgens de werknemers kon de wrijving opgevangen worden door meer duidelijkheid over de rol- en taakverdeling en door meer duidelijkheid over het aantal uren dat voor de MCH gereserveerd was. De werkwijze voor de uitvoering van de MCH was een nieuwe werkwijze voor medewerkers. Medewerkers waren een procedurele werkwijze gewend, terwijl de MCH een meer organisatorische werkwijze vraagt. Daarom gebeurden werkzaamheden vanuit de organisatie vaak ad-hoc en konden niet altijd alle betrokken medewerkers bij alle overleggen aanwezig zijn.

# 3. CONCLUSIES

## 3.1 Conclusies omtrent hoofdvraag: leidt de zichtbare koppeling tussen openbare ruimte en mobiliteit tot eerder tot gedragsverandering?

1. **Koppeling mobiliteit en leefomgeving zorgt dat mensen meer open staan tot gedragsverandering ten opzichte van mobiliteit**
   De visie op hoe mobiliteit invloed heeft op de leefomgeving van een wijk in de vorm van storytelling werkt positief en zorgt dat mensen meer open staan voor een gedragsveranderingop dit gebied. De link is echter niet evident voor mensen: het moet hen eerst verteld worden.
2. **De wijkgerichte aanpak vergroot slagingskansen Mobility Challenge**
   Het betrekken van de buurt in de hele opzet van het experiment zorgt voor draagvlak en begrip bij een gevoelig thema als de eigen auto en parkeer-vergunning. Een wijkgerichte aanpak zorgt voor eigenaarschap van het project.
3. **Zichtbare verbeteringen in de wijk zorgt voor grotere betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving**
   Het fysiek tastbaar en zichtbaar maken van de verbeteringen voor de leefomgeving fungeert als vliegwiel in de betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving én is de eerste stap in de gedragsverandering naar andere omgang met mobiliteit.
4. **Duur Mobility Challenge was te kort om een gedragsverandering tot stand te brengen**
   Het aanzetten tot gedragsverandering in gebruik van mobiliteit kost tijd; in ieder geval meer dan 2 maanden. Idealiter zou het hele experiment een doorlooptijd van een jaar moeten hebben. Het geeft mensen dan de moge-lijkheid om ook gedurende het project deel te nemen. Dit geeft ook de mogelijkheid om klein te beginnen en de interesse van bewoners op te wekken en op die manier het experiment te laten groeien.

## 3.2 Conclusies omtrent deelnemers en gebruik

1. **Commerciële deelmobiliteit is momenteel enkel geschikt voor mensen die niet afhankelijk zijn van de auto.**
   Wanneer mensen de auto nodig hebben voor woon-werkverkeer is com-merciële deelmobiliteit in de huidige vorm duurder dan het bezit van een eigen auto.
2. **De mogelijkheden van commerciële deelmobiliteit zijn niet geschikt voor elk reisdoel.**
   Momenteel werkt het deelvervoer in de HUB met een back-to-station principe en wordt er betaald per kalenderdag. De auto moet altijd terug naar de wijk. Een combinatie met andere vormen van vervoer is daarom niet mogelijk.

3. **De behoefte aan deelvervoer is vrij laag voor een wijk in de binnenstad welke goed is aangesloten op het OV en op een locatie waar veel voorzieningen zijn.**
4. **Door de deelname aan de MCH werden deelnemers zich meer bewust van hun mobiliteitsgedrag dan voorheen.**
   Deelnemers maakten meer afgewogen keuzes in hun vervoermiddelen. Waar ze voorheen uit gewoonte makkelijk naar de eigen auto grepen, kozen ze nu vaker voor alternatieven.
5. **De 'HUB' als centrale plek om het deelvervoer op te halen heeft zich nog niet bewezen.**
   Mogelijk is dit op deze specifieke plek niet nodig, kan deze kleiner of zou deze gekoppeld moeten worden aan andere buurtfuncties om meer betekenis te hebben. Of wellicht is het uitrollen van meerdere HUB's waartussen uitwisseling kan plaatsvinden een betere dienst.
6. **Maak duidelijke afspraken met de deelvervoer aanbieder.**
   Onvolledige communicatie tussen de aanbieder en het projectteam leidde meermaals tot onduidelijkheid zoals de verplichting van een rijbewijs bij het installeren van de app (ook voor deelnemers zonder rijbewijs die alleen een fiets wilden gebruiken), de noodzaak van het bezit van een smartphone voor deelname en een onaangekondigde tariefverhoging gedurende de MCH.

## 3.3 Conclusies omtrent samenwerking

1. **De samenwerking met een lokale partner kan zorgen voor een soepele invoering van beleid.**
   De eigen auto en parkeervergunning zijn gevoelige thema's. Het top-down wegnemen van parkeerplekken leidt steevast tot grote weerstand. Tijdens de Mobility Challenge was daar geen sprake van. Door de samenwerking tussen Stadslab en gemeente kon het beleid van de gemeente goed geïntegreerd worden in het experiment.
2. **De samenwerking tussen verschillende afdelingen van de gemeente werkt enthousiasmerend en leidt tot nieuwe initiatieven.**
   De MCH begon met een grote bijeenkomst met alle afdelingen. Het enthousiasme dat hier ontstond bleef aanwezig gedurende het gehele proces. Tijdens de Challenge zijn door de afdeling Mobiliteit een tweetal extra experimenten toegevoegd.
3. **Experimenteren vraagt om een goede interne en externe processtructuur.**
   Vanwege de grote hoeveelheid betrokkenen is het belangrijk een duidelijke structuur neer te zetten waarin de rollen van alle betrokkenen helder zijn. Omdat de samenwerking in dit experiment nieuw was, waren de rollen niet altijd duidelijk. Halverwege de voorbereiding van het experiment is dit verbeterd met het opstellen van een kernteam voor de dagelijkse uitvoering.

4. **Experimenteren vraagt om een andere instelling van werknemers.**
   Een experiment vraagt enerzijds om een meer hands-on dan beleidsmatige aanpak en om meer flexibiliteit. In een experiment komen altijd onverwachte zaken voor die extra inzet vragen die van te voren niet kon worden ingeschat. De gemeente Rotterdam experimenteert vaker en kent een aantal werknemers die gewend zijn op deze manier te werken.
5. **De wijkgerichte aanpak kost veel tijd en daardoor zijn de kosten vrij hoog.**
   Bij een volgende Mobility Challenge zullen de kosten lager uitvallen doordat veel voorwerk al gedaan is.

# 4. AANBEVELINGEN

**De Mobility Challenge Hoogkwartier is geen blauwdruk en kan niet een-op-een worden toegepast in andere wijken. Demografie en de ligging van de wijk hebben grote invloed op de resultaten van het experiment. Tevens zijn de behoeftes op het gebied van mobiliteit en leefomgeving per wijk zeer specifiek. Er is wijk-gericht maatwerk nodig om een optimaal resultaat te behalen. De behoeftes uit een wijk zijn bepalend voor de invulling van de Challenge.**

## Stappenplan

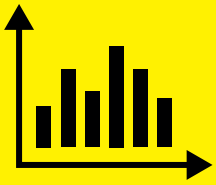
De aanbevelingen zijn omgezet in tot een stappenplan voor wie graag een Mobility Challenge wil opzetten:

**1**

**Wijkgerichte aanpak: start vanuit de wijk**

- Is er een initiatief in de wijk gerelateerd aan de thema's van de Challenge?
- Stimuleer dit initiatief en creëer het eerste draagvlak vanuit de wijk.
- Een wijkgerichte aanpak zorgt voor eigenaarschap van het project. Resultaten zijn direct zichtbaar in de eigen leefomgeving. Een experiment heeft meer effect op bewoners die er direct bij betrokken zijn en actief meedenken of actief meegenomen worden, dan bewoners of bezoekers die het enkel 'zien'.

**2**



**Doe gedegen onderzoek**

- Gebruik data uit de wijk (parkeerdruk, aantal parkeerplekken, demografie ontsluiting/bereikbaarheid OV etc.).
- Onderzoek de perceptie van bewoners en ondernemers op het gebied van mobiliteit en de leefbaarheid van de wijk.
- Breng de in de wijk al aanwezige (deel)mobiliteit in kaart.

**3**

**Zorg voor een projectstructuur met goede koppeling tussen wijk en gemeente**

- Verenig het initiatief in de wijk (bv in een buurtvereniging, bewoners-vereniging, ondernemersvereniging of Stadslab).
- Zet een goede projectorganisatie op; Zowel tussen gemeente en de lokale partner als intern bij de gemeente tussen de verschillende afdelingen.
- Trek (bij voorkeur vanuit de wijk) experts aan (kennis van de wijk, mobiliteit, stadmaken, stedenbouw, etc.).

## 4

**Storytelling; maak een goed verhaal passend bij wijk**

- Weet goed wie de (realistische) doelgroepen zijn.
- Stel een verhaal op vanuit de behoeftes en condities van de wijk.
- Maak een koppeling tussen leef-omgeving en mobiliteit.
- Maak het verhaal positief; vóór gezondheid, leefbaarheid en leef-omgeving i.p.v. 'tegen de auto'.

## 5

**Communicatie en participatie: informeer en betrek de wijk continue**

- Zorg voor een continue communicatie (open dialoog) met de wijk voor meer draagvlak
- Zorg voor een goede informatie-voorziening (huis-aan-huis brieven, website, digitale nieuwsbrief) met duidelijke afzender
- Organiseer buurtbijeenkomsten om de wijk op de hoogte te stellen en te laten meedenken aan de opzet
- Visualiseer de scenario's (maak inzichtelijk) van de mogelijke ver-beteringen in de wijk
- Zorg voor sterke visuele project branding in de wijk (bv posters, billboards) en online (website, social)

## 6

**Kies de juiste mobiliteitsoplos-singen**

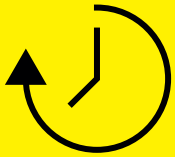
- Welke (extra) mobiliteitsoplossingen zijn er nodig in brede zin (bijvoorbeeld deelmobiliteit, auto's van straat in garage, meer fietsen, betere toegang tot OV...)
- Welke (extra) deelmobiliteitsoplos-singen zijn er nodig (eigen auto delen, delen van auto met buurt of VVE, delen via een deelmobiliteitsplat-form...). Kijk hierbij verder dan enkel de commerciële deelmobiliteit

## 7

**Kies de juiste mobiliteitsaanbieder (wanneer er gekozen wordt voor een experiment met deelmobiliteits-aanbieder)**

- Wordt er gekozen voor één platform of verschillende aanbieders van modaliteiten?
- Bepaal realistische voorwaarden voor aanbieder (bv; abonnements vorm, huren op reservering, huren per uur, huren per minuut)?
- Bepaal noodzaak voor lokale plek (HUB) waarin de modaliteiten zich bevinden.

## 8



**Neem de tijd**

- Neem voldoende doorlooptijd voor het experiment (idealiter een jaar).
- Geef mensen de mogelijkheid om ook later in te stappen terwijl het experiment al loopt.
- Bouw het experiment stap voor stap uit; wanneer het zichtbaar is in de wijk zullen meer mensen geneigd zijn mee te doen.

## 9

**Zorg dat het experiment een vervolg krijgt**

- Kenmerkend aan een experiment is dat je iets kunt leren door het te doen. Monitoring van deelnemers en gebruik is hierbij essentieel.
- Deel en reflecteert de resultaten met de wijk.
- Zorg dat het experiment een vervolg krijgt: kunnen uitkomsten permanent worden gemaakt? Bespreek en communiceer dit met de wijk.

De Mobility Challenge is een initiatief van het Stadslab Hoogkwartier
en is in nauwe samenwerking met de gemeente Rotterdam gerealiseerd.

De organisatie wil graag haar kennis delen. Neem contact op met de organisatie
via stadslab@hoogkwartier.nl

Partners:
- Stadslab Hoogkwartier
- Gemeente Rotterdam
- Hely
- MVRDV
- Bende
- Studio 1:1
- Drift
- Erasmus UPT
- Veldacademie
- BIZ Hoogkwartier
- Stichting Bewoners Hoogkwartier
- RADAR
- Humankind

Fotografie pag 4,6,8 Cathelijne Beckand Verwée
Fotografie pag 13 Sanne Donders en Stadslab Hoogkwartier

©2020, Gemeente Rotterdam en Stadslab Hoogkwartier