



1 REACTIE



GEPLAATST DOOR:
EDDIE KIPS
MENSENSTRAAT, VOOR VEILIGE EN UITNODIGENDE RUIMTE VOOR
MENSEN OP STRAAT

DI 17 NOV

VAN AUTODELEN NAAR RUIMTE VOOR MENSEN.

Steden en dorpen zijn er om in te leven. Buiten de deur speelt dat leven zich in de eerste plaats af in de openbare ruimte, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, boodschappen doen en spelen. Straten, pleinen en parken moeten daarvoor de ruimte bieden en uitnodigend, bruikbaar, begaanbaar en veilig zijn.

Voor kinderen is dit van belang om zich optimaal te kunnen ontwikkelen en stap voor stap de wereld te leren kennen, voor ouderen om er tot op hoge leeftijd zelfstandig te kunnen blijven wonen. En voor iedereen vormt prettige openbare ruimte een uitnodiging om in beweging te komen en er op uit te gaan. Wat weer bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. MENSENSTRAAT zet zich in voor deze aantrekkelijke, veilige en toegankelijke straten, waar mensen zich prettig voelen. Mensenstraten dus.

Voor het realiseren van mensenstraten is een omdenken nodig over het gebruik van de openbare ruimte en over mobiliteit. De discussie over de inrichting en het gebruik van woonstraten zit nu in een 'parkeer-frame': 'De gemeente moet zorgen dat mensen hun auto kunnen parkeren'. We zouden toe moeten naar een 'mobiliteits-frame'. Of een 'hoe verdelen wij onze OR-frame'. Nu reageert de overheid op wat er gebeurt (iedereen koopt een auto en verwacht een parkeerplek vlakbij huis). De overheid mag wat ons betreft meer sturen en het gebruik van de openbare ruimte actief ombuigen in de gewenste richting. Een beleid van parkeerdistributie kan daarin een goede stap zijn.

Bij **parkeerdistributie** gaat het om toedeling van een schaars artikel om ongewenste effecten te minimaliseren. In dit geval gaat het om inperken van een overvloed aan autoparkeren op bepaalde plekken en/of tijden waar en wanneer dat het lopen, fietsen en/of allerlei sociale activiteiten in de weg zit. Dat betekent dus dat we in veel buurten een flink deel van het autoparkeren willen verschuiven naar plekken waar het weinig hinder veroorzaakt.

Uitgangspunten voor parkeerdistributie zijn o.a. dat er voldoende alternatieve parkeerruimte is (bijvoorbeeld in parkeergarages op stille uren) en zo nodig extra parkeerruimte op grotere afstand (goed bereikbaar met fiets en o.v.). Verder is van belang dat voor parkeerplaatsen moet worden betaald, hoe aantrekkelijker (naar plaats en tijd) hoe hoger het tarief. Aantrekkelijke plaatsen worden gereserveerd voor bepaalde groepen zoals minder validen en gebruikers van deelauto's.

Autodelen is de laatste jaren bezig aan een opmars. Naast klassieke systemen als Greenwheels zit vooral het particuliere autodelen (Snappcar, Mywheels) in de lift. Inmiddels zijn in 95% van alle gemeenten één of meer deelauto's aanwezig. In totaal telt Nederland nu ca. 15.000 deelauto's en ca. 90.000 gebruikers. In het Energieakkoord is een streefcijfer opgenomen van 100.000 deelauto's in 2020.

Eerste vraag: helpt autodelen wel in de vermindering van het wagenpark en het beslag op de openbare ruimte? Uit onderzoek van het PBL blijkt dat bijna een derde van deze autodelers de eigen auto wegdoet of geen (extra) auto aanschaft. In het laatste geval komt de deelauto vaak in de plaats van een tweede of derde auto.

Het effect is er dus, zij het matig. Dat brengt ons bij een volgende vraag: hoe kun je autodelen stimuleren? Een lage parkeernorm en (dus) een dure parkeervergunning met lange wachttijden hebben het meeste effect op autodelen, is de ervaring van Greenwheels en de gemeente Utrecht. Ze werken beter dan belonen met bijvoorbeeld tegoedbonnen.

En het beslag op de openbare ruimte? Als het enige effect van autodelen is dat er meer vrije parkeerplekken in de straat komen en de wachttijd voor een parkeervergunning korter wordt, kom je niet echt verder. Door de vrijgespeelde ruimte een andere bestemming te geven (boom, fietsparkeerplek, bankje), maak je het effect van autodelen direct zichtbaar. Je kunt ook de vrijgekomen meters bundelen tot bijvoorbeeld een parkje, autovrij gedeelte in de straat etc. Ruilverkavelen dus. Naast zo'n collectieve beloning (meer groen) is ook een individuele beloning voor autodelers (en autolozers!) denkbaar, bijvoorbeeld lagere ozb (want minder beslag op de openbare ruimte).

Nog een interessante opgave: hoe kun je gezinnen met kinderen als nieuwe doelgroep aanboren? De komst van een kind is voor veel mensen het moment dat men de eerste auto koopt. Wat is er nodig om deze gezinnen te laten kiezen voor een deelauto?

Wat in ieder geval nodig is, is een actieve gemeente en een sterke wethouder. Een wethouder die buiten het parkeer-frame durft te denken, die opkomt voor de belangen van al die gebruikers van de openbare ruimte die geen auto bezitten. Een wethouder die staat voor de mensenstraat.

Marian Schouten, Steven Schepel, Eddie Kips

MENSENSTRAAT Voor veilige en uitnodigende ruimte voor mensen op straat

www.mensenstraat.nl

DEEL:



ANONIEM REAGEREN KAN NIET. LOG DAAROM EERST IN. OF REGISTREER.

REGISTREREN of LOG IN

1 REACTIES



Annemieke Molster
Stedenbouwkundige

2015-11-23 10:10:27

Ik ben het hier roerend mee eens. Ik zou zelfs nog iets verder willen gaan. We willen niet alleen parkeerdistributie, maar twee dingen: de vraag naar parkeerruimte verminderen door minder gebruik en minder bezit van de auto's en daarnaast de parkeerruimte die er is zo optimaal mogelijk gebruiken, zodat we er zo min mogelijk van nodig hebben en onze schaarse ruimte op een leukere, mooiere en/of nuttigere manier kunnen gebruiken.

Minder gebruik van de auto kan door de vervoersvraag te verminderen (bijvoorbeeld door thuis te werken) en door alternatieven aantrekkelijker te maken (OV, fiets, lopen). Als mensen altijd een alternatief hebben, kunnen ze hun auto weg doen. Als ze vaak een alternatief hebben, kunnen ze gaan autodelen. In beide gevallen resulteert dit niet alleen in minder gebruik, maar ook in minder bezit, waardoor de parkeervraag afneemt.

Ik vind het effect van autodelen op de parkeervraag trouwens niet matig. Als eenderde van de autodelers zijn auto wegdoet of geen extra auto aanschaft is dat heel wat. De cijfers van het PBL zijn echter niet de enige cijfers hierover. Er is ander onderzoek waarin expliciet aandacht is voor de effecten van autodelen op de openbare ruimte. Zie hiervoor de bachelorscriptie die Lukas Mohn maakte (aan de UvA onder begeleiding van Luca Bertolini) over de effecten van elektrisch autodelen: <http://dare.uva.nl/cgi/arno/show.cgi?fid=522635>. Hij haalt hierin verschillende onderzoeken aan. De cijfers lopen behoorlijk uiteen, maar hij geeft aan dat één deelauto tussen de 2,3 en 10,3 auto's vervangt. Gemiddeld zijn dit dus 6 à 7 minder auto's. Er moet één extra plek bij voor de deelauto, waardoor er netto 5 à 6 parkeerplaatsen minder nodig zijn. Dat is toch al gauw zo'n 62 à 75 m². Daar kun je wat leukes mee doen! En wat doet de grondprijis ergens hartje Amsterdam tegenwoordig? Kassa!

MEEST RECENTE BIJDRAGEN

BLOG: OVER DE GRENS #1: GRENZELOOS RUIMTE MAKEN

do 2 sep

door Wij Maken Nederland

BLOG: OVER DE GRENS #2: GRENZELOZE MOBILITEIT

do 2 sep

door Wij Maken Nederland

BLOG: OVER DE GRENS #3: GRENZELOOS LANDSCHAP

do 2 sep

door Wij Maken Nederland

DEMOCRATIE & ENERGIE #3: BURGERINITIATIEVEN

wo 1 sep

door Wij Maken Nederland

DEMOCRATIE & ENERGIE #2: WINDMOLENS

wo 1 sep

door Wij Maken Nederland

