

Enkele reacties van niet-inleiders op de uitnodiging.

+++

Graag participeer ik in de Netwerkbijeenkomst 'Van autodelen naar ruimtewinst' op 3 november. Naast milieu en ruimtewinst biedt autodelen ook anderen voordelen. Mensen gaan dingend samen doen. Nieuwe intermenselijke contacten bieden ook nieuwe kansen.

Autodelen betekent ook minder mini-autoritjes Bij autodelen moet je verplaatsing voorbereiden en in de agenda zetten. Minder van die mini-ritjes betekent meer lopen en fietsen. En dat is niet alleen veiliger voor anderen, maar ook gezonder voor de autodeler.

LATEN WE DE KLEINE VOORDELEN VAN AUTODELEN BREED UITMETEN.

Boudewijn Bach (adviseur MENSenSTRAAT, oud-docent TU Delft op het raakvlak stedenbouw en verkeer)

+++

Wij van Marknesse Duurzaam leven zoeken altijd naar de juiste middelen om duurzamer te leven in de gemeente Noordoostpolder. Een ruimtelijk gebied en daardoor veel afgelegde km. Het energieverbruik door deze ligging is zeer hoog. Wij zoeken naar oplossingen, die deze problematiek met zich meebrengt. **Hubèr Buijsman**, Marknesse Duurzaam,

www.marknesseduurzaam.nl

+++

Autodelen is eerder een consequentie dan dat het doel moet zijn voor Mensenstraat. Waar het ons om moet gaan is dat auto's niet stilstaan. Maak het duur/lastig voor mensen om hun auto te parkeren, daar moet het om gaan. Een consequentie daarvan is dat mensen dan auto's gaan delen. Dan staat de auto namelijk minder stil en heb je die variabele kosten minder. Het nationale beleid zou dan ook moeten zijn dat het bezit van een auto minder wordt belast, maar het stilstaan meer. Dat kan voor de belastingbetaler kostenneutraal. Wat je meer betaalt aan parkeren, betaal je minder aan motorrijtuigenbelasting. Dat zal nooit helemaal voor iedereen het zelfde uitpakken, maar bij benadering is dat dan het streven. De gevolgen voor gedrag zijn van zo'n min of meer kostenneutrale maatregel groot, in ons voordeel. Dit kan dan wel voordelig uitpakken voor de mensen die auto-afhankelijk zijn (in landelijke gebieden). Zij hebben doorgaans een eigen erf waar ze hun auto op kunnen parkeren. En de verstokte autoliefhebber in een gewone wijk offert zijn voortuin op om er een auto te kunnen parkeren. Deze mensen rekenen zich dan rijk, zijn blij dat ze goedkoper een auto kunnen bezitten. Alleen als ze ergens heen willen moeten ze alsnog betalen om te parkeren. Zij zullen dan ook strategieën gaan ontwikkelen om niet te parkeren: de vader des huizes zet moeder en dochter af bij het winkelgebied waar ze gaan shoppen en ondertussen gaat hij nog wat bijklussen als taxi tot ze klaar zijn. Of met moderne technologie spreek je af dat iemand die bij de winkels in de buurt woont die auto huurt voor twee uur. Dit om maar te illustreren dat je niet in moet zetten op 'autodelen', want dan denkt iedereen aan GreenWheels en dergelijke. Terwijl het allerlei vormen aan kan nemen. Je wil als Mensenstraat niet met een kluitje in het riet gestuurd worden door bijvoorbeeld een belastingvoordeel voor GreenWheels-achtigen. Dat gaat het verschil niet maken.

Belangrijk is dan ook dat het betaald parkeren de norm wordt, overal in het land. Altijd en overal moet je betalen. Soms heel weinig (Lauwersoog), soms de hoofdprijs (binnenstad van Amsterdam). Het is dan ook van belang dat gemeenten zelf de inkomsten mogen gebruiken voor de openbare ruimte. Dat is dan ook gunstig voor de voetganger. Het is nu mogelijk, met de techniek van vandaag, om plaatsafhankelijk betalen in te voeren. Het land hoeft niet volgezet te worden met parkeerautomaten. Iedereen moet zelf zijn parkeeradministratie bijhouden. In de meeste gevallen met de smartphone, maar je kan ook een kastje in je auto laten zetten.

ReindeR Rustema (verhinderd, <http://reinder.rustema.nl>)

+++

Ik moet terugdenken aan de inspanningen van Stop de Kindermoord/Kinderen Voorrang! om het StattAuto-initiatief (1988) uit Berlijn in Nederland verder te brengen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot Greenwheels (dat niet zo lang geleden door Volkswagen is overgenomen - dat laatste is dan weer pikant gezien de recente ontwikkelingen). In elk geval bestaan er sindsdien georganiseerde deelauto's en voorbeeld contractjes voor mensen die als groep één eigen auto delen. Wat minder auto's kan betekenen voor de kwaliteit van de openbare ruimte weten we eigenlijk wel, lijkt mij. In beperkte mate zijn er voorbeelden van het 'verstoppertje' van de auto's in ruimtelijke plannen, waardoor op straat de stilstaande auto nauwelijks aanwezig is. Maar er zijn ook voorbeelden van woonerven waar alle ruimte op straat wordt ingenomen door stilstaande auto's. Dat zijn bewoners die in gezamenlijkheid ervoor kiezen om letterlijk alle speelruimte op straat in te pikken voor de auto.

Binnen Goudappel Coffeng zijn er mensen die stellen dat (hoog opgeleide?) jongeren geen prijs meer stellen op bezit van een auto, maar wel willen kunnen beschikken over alle vormen van vervoer. De deel-economie in werking (met Airbnb en Uber als vervelende uitwassen daarvan). Als dat de trend is, wordt de wereld langzaam aan vanzelf mooier. Daar tegenin gaat de constatering dat jonge mensen het aanschaffen van een auto tegenwoordig vooral lijken uit te stellen. Wat de aanleiding is voor het uitstel weten we niet. De huidige economische onzekerheid voor nieuwelingen op de arbeidsmarkt? Wat de trigger is om een paar jaar later alsnog voor aanschaf te kiezen weten we eerlijk gezegd ook niet. Maar blijft het autobezit per saldo uiteindelijk ongeveer gelijk?

Van de grote steden is al langer bekend dat weinig parkeerruimte in de woonomgeving in combinatie met hoge tarieven er toe leidt dat mensen minder auto's bezitten. En dat de rem op de aanschaf van de tweede auto groot is. Maar Almere en Leidsche Rijn laten zien dat mensen die in een nieuwbouw gebieden wonen, verwachten dat per woning twee auto's geparkeerd kunnen worden. Goed openbaar vervoer en veilige fietsvoorzieningen staan de aanschaf van de tweede auto niet in de weg. Uit Utrecht weet ik dat beperkte parkeerruimte bij de werkgever maar beperkt een rem zet op het autobezit. Het zorgt vooral voor parkeeroverlast in de (ruime) omgeving. De autobezitter vindt het geen probleem dat de auto overlast veroorzaakt in de woonomgeving van een ander.

De winst van minder (stilstaande) auto's in de woonomgeving is hoe dan ook groot. Ook in ruim opgezette (nieuwbouw) wijken. Maar hoe sturen we in het autobezit? Een deelauto (volgens het Greenwheels-model of gedeeld bezit) spaart behoorlijk wat geld. Maar blijkbaar niet genoeg. Komt de vraag of we overal voor het parkeren geld in rekening moeten brengen, zoals Reinder voor stelt? En moet voor het draagvlak de wegenbelasting dan omlaag? Kunnen we voor de deelauto een belastingtruc bedenken die net zo veel effect heeft als de bijtellingsregeling voor leaseauto's? En gaat de elektrische fiets werkelijk forenzen verleiden om structureel de auto thuis te laten? Zodat de tweede auto als verschijnsel weer verdwijnt? Er zijn vast nog meer invalshoeken te bedenken.

Joost Verhoeven

+++

Ook ik denk dat het niet gaat bij MENS en STRAAT over autodelen maar over het oplossen van een probleem. Voor mij is dat probleem niet „dat auto's stil staan”, maar dat „er te weinig ruimte/kwantiteit en kwaliteit is in de openbare ruimte voor langzaamverkeer en ontmoeting(spelen) van/door jong en oud” Straten worden gedomineerd door auto's; ruimte voor rijdende auto's en voor parkeren. Zonde. Een goed thema om in te brengen bij het jaar van de ruimte. Stedelijke ontwikkeling moet juist voor de menselijke maat aandacht gaan hebben; dan is de stad leefbaar en nog meer een bijdrage aan de kenniseconomie (die ook om ontmoetingen draait). Ik ben wel blij dat er nu een maatschappelijk trend is van mensen die zelf geen auto willen bezitten; dat schept ruimte voor langzaam verkeer en voor

ontmoeting. Mits die trend ook door slimme overheids-strategieën wordt gestimuleerd en mits die ruimte die ontstaat ook echt ingezet kan worden voor een bankje, fiets-stalruimte, smallere straten etc.

Dus dat in een bijdrage voor het JvdR aangegeven wordt dat zo'n trend gestimuleerd kan worden (met de stroom mee roeien ipv er tegen in) vind ik wel slim. Ik zou wel beginnen met de probleemdefinitie dat goede steden meer ruimte bieden aan mensen. Mensen die lopen, die fietsen en die elkaar ontmoeten/spelen/genieten van het buiten zijn. Dat er meer ruimte kan komen door autodelen te stimuleren en dat die ruimte die ontstaat dan echt kan bijdragen aan betere steden.

Anne Koning (helaas verhinderd, www.annekoning.nl)

+++

1. Ik ben jarenlang gebruiker geweest van Greenwheel en heb mij daarbij regelmatig met de locaties van de parkeerplaatsen beziggehouden (aantrekkelijke en verleidelijke parkeerplaatsen). Helaas had en ik denk heeft de gemeente Utrecht daar geen aandacht voor. Dit punt is van fundamenteel belang willen huidige automobilisten verleid worden. Na een bekeuring voor het fout parkeren van een Greenwheelauto (de gereserveerde plaats was bezet door een ander en de politie weigerde maatregelen te nemen) heb ik dit voor laten komen en ben ik in het gelijk gesteld. Maar vervolgens heeft de gemeente haar beleid niet gewijzigd en ben je nog steeds niet strafbaar als je met een gewone wagen op een gereserveerde Greenwheel parkeerplaats gaat staan.
2. Ook heb ik regelmatig aandacht gevraagd dat er aan het wagenpark meer verschillende auto's worden toegevoegd, waaronder voor mijn achterban 'rolstoeltoegankelijke' wagens en wagens met een hoge instap.
3. We zien in LeidscheRijn, Overvecht, Kanaleneiland, Oog in al, enz grote problemen ontstaan wat betreft de oversteekbaarheid van straten. Na 18.00 uur worden veel oversteken geblokkeerd door geparkeerde auto's. We zien ook steeds vaker dat automobilisten op stoepen en uitritconstructies parkeren. De auto neemt langzaam het domein van de voetganger in beslag.....

Job Haug, Beleidsmedewerker Mobiliteit, Toegankelijkheid en Huisvesting, www.solgu.nl
www.batutrecht.nl

+++

Ik heb - samen met Sven Maltha van het Utrechtse onderzoeksbureau Dialogic en prof. Koen Frenken van de UU - onlangs het ontwerp onderzoek SharePark uitgevoerd i.o.v. de gemeente Utrecht (Marijn Kik). Dit stedenbouwkundige onderzoek richt zich op de kansen voor (her)inrichting van de stedelijke ruimte in Utrecht(-Zuid) door het delen van (m.n. elektrische) auto's en e-bikes. Ik beschik hierdoor over actuele onderzoeksgegevens op het gebied van autodelen en elektrisch rijden (NL en 030) met concrete uitwerkingen voor een aantal ontwikkellocaties in de stad. De onderzoeksresultaten van SharePark kan en wil ik heel graag inbrengen tijdens de bijeenkomst MENS en Straat. Ik hoop daarom dat er nog een plek beschikbaar is!

Robert Arends, stedenbouwkundige en bureaupartner, Terra Incognita, stedenbouw en landschapsarchitectuur, robert@terra-i.nl, www.terra-i.nl

+++

Sven Maltha, Initiatiefnemer SharePark, Partner / directeur, Dialogic Innovatie en Interactie, www.dialogic.nl

+++

Ik denk zelf dat het een hele goede manier is om ruimte terug te winnen van de auto en in te zetten voor meer verblijfskwaliteit in de straat en/of meer ruimte voor de voetganger. Steeds meer obstakels krijgen een plek op de stoep waardoor de loopruimte te krap wordt of voetgangers moeten slompen om obstakels heen. Als deze obstakels (zoals fietsen,

parkeerautomaten, laadpalen) een plek kunnen krijgen in een parkeervak, kan de voetganger weer lekker doorlopen. Maar parkeerruimte kan voor nog veel meer gebruikt worden: bijvoorbeeld ook als waterberging in geval van piekbuien, extra speelruimte, terrassen etc. Ik heb er op pinterest een bord van gemaakt: 'parking space alternatives'. Ik weet eigenlijk niet zeker of iedereen zomaar dat hele bord kan zien. Maar als je op pinterest zit. Kijk maar es. Nog een leuke link: <http://www.slettebak.org>. En bijgevoegd nog een (helaas niet gehonoreerde) subsidie aanvraag voor de ontwikkeling van een concept waarbij parkeersensoren je vertellen welke parkeerplaatsen in verschillende vormen van tijdelijkheid makkelijk voor iets anders gebruikt kunnen worden). Het lijkt me leuk er met jullie verder over door te denken. Hoe komt dit echt goed van de grond?

Annemieke Molster, Molster Stedenbouw, www.molster-stedenbouw.nl

+++

Eerlijk is eerlijk. Toen we begonnen was ik, Serge Calon eigenlijk alleen. Met gezonde weerstand werd ik gevolgd door mijn familie: vrouw (Esther) en twee zontjes (Roman en Misha). Met enig enthousiasme en volharding heb ik ze meegekregen. Nu kunnen ze niet meer terug. Tenminste 1 jaar lang hebben ze beloofd me te volgen. Met een jaar lang leven zonder auto. In 2015 deel ik onze ervaringen in een (video)blog en ga ik op zoek naar enthousiaste buurtgenoten. In Wijk West in Utrecht, in eerste instantie in Nieuw Engeland die met ons het experiment aandurven. Om met elkaar auto's en andere vervoersmiddelen te gaan delen. In mei kwam ons plan plotseling in een stroomversnelling. We hoorden van een project van Stichting Natuur & Milieu, waarbij we een vol-elektrische auto zouden kunnen leasen voor 1 jaar voor een scherpe prijs. Met dit aanbod ben ik buurtgenoten gaan benaderen en onderzocht de mogelijkheden om de elektrische auto met elkaar te delen. En dat lukte! In augustus spreken we met de huidige delers (vier huishoudens) af om het geslaagde deelproject nog iets groter te maken. We gaan een tweede auto met elkaar delen en zoeken daarvoor 3 a 4 nieuwe deelnemers! Ik ben nu dus niet langer alleen. We gaan er een beweging van maken! Want delen is het nieuwe hebben. Het is goedkoper, scheelt ruimte in de straten, en is beter voor het milieu. Doe je ook mee??

Serge Calon (<http://www.slettebak.org/>)

+++

Namens Greenwheels wil ik graag bij de bijeenkomst aanwezig zijn. Voor ons is de plek in de openbare ruimte een van de herkenbaarste aspecten van onze dienstverlening en de bijdrage aan minder auto's op straat een van de belangrijkste doelen.

Alicia Hobbel, Location Manager (www.greenwheels.com)

+++