



Autodelen: gevolgen voor de parkeerbehoefte

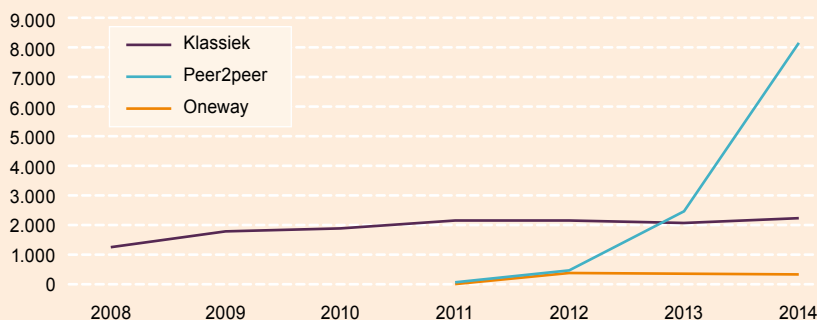
Autodelen is in opkomst. Toch zien we bij de parkeernormen en -kencijfers nog nauwelijks reducties voor autodelen. Is dat terecht? En als dat niet terecht is, welke reducties zijn dan van toepassing en in welke situaties?

Het CROW-KpVV onderscheidt drie auto-deelsystemen. Het eerste type is 'klassiek'; de gebruikers zijn lid van een provider en brengen de auto terug naar de plaats waar ze hem op hebben gepikt. Het tweede type is 'Oneway'. Hierbij zijn de gebruikers ook lid, maar kijken ze via internet of een app waar de dichtstbijzijnde auto geparkeerd is. Deze laten ze vervolgens achter op hun bestemming zonder de verplichting hem ook weer terug te rijden. Het derde type is 'Peer2peer', waarbij particulieren gebruik maken van elkaars auto via een app, zoals bijvoorbeeld SnappCar. Uit de grafiek blijkt dat het Peer2peer-gebruik snel toeneemt, terwijl de andere vormen nagenoeg constant blijven.

Uit een in het Tijdschrift Vervoerswetenschap gepubliceerd onderzoek blijkt dat autodelers overwegend in steden (met meer dan 100.000 inwoners) en een goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen wonen, in wijken met een grote bevolkingsdichtheid en een laag autobezit, zoals binnensteden.

Soorten autodeelsystemen

bron: CROW-KpVV



De schattingen over het aantal auto's dat door één deelauto vervangen wordt, variëren van 3 tot 22. Als je wilt inschatten hoe dit het autobezit als geheel beïnvloedt, moet je kijken naar het huidige aantal en potentiële aantal autodelers. Eind 2014 stond de teller op 110.000 autodelers, het potentieel wordt voor Nederland geschat op circa 400.000 autodelers. Dit is ruwweg 5% van het aantal personenauto's in Nederland. Omdat deelauto's vooral in hoogstedelijke gebieden aanwezig zijn, zal het aandeel in deze gebieden tot 10% bedragen (en de 'besparing' op het aantal auto's ook), terwijl het aantal in laagstedelijke gebieden nihil is.

Reductie parkeernormen

Een reductie van de parkeernormen in hoogstedelijke gebieden van 10% is dus mogelijk, met name voor bewoners en werknemers. Voor functies met een hoog aandeel bezoekers maakt het voor de

parkeerbehoefte (bij hun bestemming) niet uit of ze met een eigen auto of een deelauto komen.

Parkeerbehoefte

In hoogstedelijke gebieden met goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen kan autodelen dus een rol spelen bij het terugdringen van de parkeerbehoefte. Gemeenten en ontwikkelaars kunnen een deel van deze reductie regisseren, namelijk door te voorzien in deelauto's en daarbij een gereduceerde parkeernorm toe te passen. Een ander gedeelte, het Peer2peer autodelen, kan minder goed worden geregisseerd, maar leidt ook tot een afname van de parkeerbehoefte. Daarmee is de noodzaak om kritisch naar parkeernormen te kijken toegenomen; enerzijds om bouwen voor de leegstand te voorkomen en anderzijds om ontwikkelingen in omgevingen waar parkeerbehoefte de haalbaarheid van de plannen onder druk zet, toch mogelijk te maken.



Jubileumevent 10 jaar Spark

Parkeren in 2030

Er bestaan verschillende verwachtingen over de toekomst van mobiliteit en parkeren. Maar soms is sprake van wensdenken en werpen recente trendanalyses een ander licht op de materie. In het jubileumevent '10 jaar Spark' afgelopen oktober in Rotterdam, werden deze zaken belicht.

Autobezit, mobiliteit & stedelijke logistiek

Parkeren gaat over mensen, maar ook over auto's. In 2030 is die auto veel schoner en veiliger dan nu, maar helemaal zelf rijden zal hij nog niet. Het idee dat er minder auto's zullen zijn omdat jongeren minder vaak een auto hebben, lijkt niet te kloppen. De afgelopen jaren is het autobezit onder jongeren zelfs licht gestegen. Lokaal kunnen daar natuurlijk wel verschillen in zijn.

Uit de toekomstverwachtingen voor de mobiliteit komt de samenhang tussen welvaart en mobiliteit naar voren. Ook de demografische ontwikkeling (de ouderen van de toekomst zijn mobieler dan die van nu) wijst op een toename van mobiliteit. De groei zal waarschijnlijk meer in stedelijke gebieden geconcentreerd zijn, RO beleid is hierop van invloed. Klimaatbeleid kan ertoe leiden dat auto's schoner en daarom duurder in aanschaf worden maar goedkoper in gebruik.

In stedelijke logistiek is nog heel veel te verbeteren. Enerzijds leidt individualisering en welvaartsgroei tot meer vervoersbewegingen, maar efficiëntieverbetering houdt logistiek beheersbaar. Gebruik van data kan leiden tot betere afstemming van vraag en aanbod van goederen en personenvervoer. Nu zijn we nog bijna blind als het gaat om informatie hierover, maar in de toekomst gaan we van blind naar ziende en van doof naar horende. Ruimte en dus ook parkeerplaatsen zullen veel beter benut gaan worden.

Beter benutten en beter bereikbaar

Leiden investeert in parkeren. Wethouder Strijk legde de betekenis van de (bijna) 1000 nieuwe ondergrondse parkeerplaatsen voor de stad uit. Goede ondergrondse parkeerplaatsen zijn geen bron van inkomsten maar een aspect van goede bereikbaarheid van de stad in de komende decennia. En maken tegelijk een betere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk. De aanstaande digitalisering van het parkeren in Leiden zal vraag naar en aanbod van sneller en dichter bij elkaar brengen.

Bij de stellingen in het debat viel op dat 85% van de aanwezigen denkt dat de huidige parkeernormen leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. De stelling dat er in 2030 minder auto's zijn, kon maar op weinig bijval rekenen.

Prijsvraag

Om de generatie van de toekomst uit te dagen over parkeren in 2030 na te denken, was er de prijsvraag. Drie genomineerden hebben hun parkeeridee gepitcht. TU Delft studenten Mick de Waart en Brian Nap wonnen met hun idee 'Auto Correcting' zowel de eerste prijs als de publieksprijs.

Wat gaan we morgen doen?

Hebben we dan nu een antwoord op de vraag: waar kunnen we morgen mee beginnen om het parkeren in 2030 beter geregeld te hebben? Natuurlijk niet! Maar we kunnen de richting wat beter zien. Inzetten op het verzamelen en structureren van data (over gebruik, capaciteit en vrije ruimte) en die data beschikbaar stellen voor iedereen. Geen gegevens bij je houden maar delen.

De huidige systematiek waarmee de benodigde parkeerplaatsen worden berekend, is dringend aan vernieuwing toe. Veel cijfers zijn ontleend aan historische waarnemingen en worden te gemakkelijk als normenkader gebruikt. We moeten vanaf nu veel meer rekening houden met nieuwe manieren om parkeerplaatsen te gebruiken/benutten en veranderingen in verplaatsingsgedrag.





- |** *Parkeren in 2030, met medewerking van Meindert Schut, Hans Hilbers, Walther Ploos van Amstel, Robert Strijk, Mariëlle Wieman, Tako Postma, Gerard Comello, Menno Overtoom, Elise Fikse, Ed van Savooyen.*
- |** *Bekijk de presentaties en pitches op www.spark-parkeren.nl*

Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark. Vanuit de praktijk worden hier actuele parkeergelateerde thema's behandeld.



Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
info@spark-parkeren.nl | www.spark-parkeren.nl

-  @sparkparkeren
-  linkedin.com/company/spark-parking
-  spark-parkeren.nl/parkeermeter
-  parkeerbarometer.nl

Afmelden? Mail info@spark-parkeren.nl

EEN WERELD TE WINNEN

