

9 Parkeerregulering voor autodelen

Het stappenplan

1	Positie bepalen	Factsheet 7
2	Ambitie en koers bepalen	Factsheet 7
3	Samenwerking met aanbieders vormgeven	Factsheet 8
4	Parkeerbeleid en autodelen	Factsheet 9
5	Communicatie en promotie	Factsheet 10

Parkeerbeleid is een belangrijke randvoorwaarde voor het succes van autodelen:

- 1 hoe schaarser/duurder het parkeren, hoe groter de animo voor autodelen
- 2 reserveren van parkeerplaatsen voor autodelen
- 3 lagere parkeernormen bij nieuwbouw ten gunste van autodelen

Niet voor alle autodeelinitiatieven zijn gereserveerde parkeerplaatsen nodig. In deze factsheet komt aan de orde voor welke initiatieven een parkeerplek belangrijk is en hoe deze gereserveerd kan worden. Ook gaat de factsheet in op de relatie met de parkeerdruk en de mogelijkheden om bij nieuwbouw lagere parkeernormen te hanteren.

Voor welke initiatieven is parkeerbeleid nodig?

- Klassiek: heeft meestal een vaste standplaats nodig. De vaste parkeerplek is een unique selling point. Voor klanten is het gemakkelijk de auto te vinden en het is prettig dat ze bij terugkomst verzekerd zijn van een vaste parkeerplek.
- Oneway: stadsbrede vergunning.

Sommige gemeenten hebben meer aanvragen dan plekken of willen toetsen of een gereserveerde parkeerplek niet op bezwaar stuit. Dat speelt vooral als er meer aanbieders actief zijn. Loting kan dan uitkomst bieden. Om klachten van omwonenden te voorkomen, kan de gemeente eisen dat de aanbieder de gereser-

veerde parkeerruimte goed benut (en bijvoorbeeld niet te lang leeg laat staan). Om dit te controleren, kan de gemeente met de aanbieders afspreken dat zij regelmatig doorgeven hoe vaak hun/bepaalde deelauto's zijn verhuurd.

Klassiek autodelen

- Meestal een vaste parkeerplaats nodig. Dat kost ruimte, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd doordat het autobezit omlaag gaat.
- Systemen waarbij gebruikers de deelauto kunnen vinden met GPS zijn nog toekomstmuziek bij klassiek autodelen.
- Door een vaste parkeerplek te bieden, kunnen autodelers de auto gemakkelijk vinden. Dit biedt extra gemak en vergroot de bekendheid en zichtbaarheid.
- Een maximumaantal parkeerplekken voor autodelen is in principe niet nodig: autodelen leidt tot een lager autobezit en dus tot meer parkeerruimte.
- Wanneer parkeerplekken voor deelauto's niet duidelijk zijn gemarkeerd, is de kans op foutparkeren groter. Voor het goed functioneren van het autodeelsysteem is dat problematisch.
- Greenwheels hanteert als voorwaarde voor plaatsing van een deelauto dat er vijftien geïnteresseerden zijn.

Oneway carsharing

- Geen vaste parkeerplaats nodig.
- In gebieden met parkeervergunningen is een stadsbrede parkeervergunning nodig.
- Voor elektrische oneway-systemen is de aanwezigheid van voldoende openbare laadpalen een randvoorwaarde.

Peer-2-peer carsharing

- Geen vaste parkeerplaats nodig.

Particulier autodelen

Voor particulier autodelen zijn in principe geen vaste parkeerplaatsen nodig, maar in gebieden met parkeerdruk kan het wel praktisch zijn. In sommige gemeenten kunnen particuliere

autodelers een deelnemersverklaring aanvragen bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Deze verklaring maakt het tegelijk mogelijk de auto als deelauto te verzekeren. De auto staat dan op naam van persoon X maar de verzekering keert ook uit bij eventuele schade veroorzaakt door bestuurder Y of Z.

Twee vergunningen voor één deelauto

In sommige gemeenten, waaronder *Utrecht* en Den Haag, kunnen particulieren die een eigen auto delen vanuit twee parkeergebieden toch voor beide gebieden een parkeervergunning voor bewoners krijgen. Het kenteken staat dan op naam van de autodeler die in het duurste gebied woont. Autodelers betalen voor twee vergunningen.

Zakelijk autodelen

- Parkeren vindt meestal plaats op eigen terrein.
- Voor gezamenlijke initiatieven op een kantorenpark of bedrijventerrein kunnen gereserveerde parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig zijn. Voorbeeld: *Audi Shared Fleet* op de Zuidas in Amsterdam.
- Zakelijke deelauto's kunnen 's avonds en in het weekend door omwonenden worden gebruikt.

Aangrenzend thema: huurauto's

Ook huurauto's zijn een oplossing voor mensen die geen auto willen bezitten. Uitgangspunt is dat huurauto's op het eigen terrein van de verhuurder staan en niet in de openbare ruimte. Huurconcepten schuiven steeds vaker op naar deelconcepten. Wanneer huurauto's 24 uur per dag toegankelijk zijn, is er sprake van autodelen. Gemeenten kunnen een speciale parkeervergunning afgeven aan mensen die regelmatig een auto huren en in hun straat willen kunnen parkeren, zoals de *gemeente Utrecht* doet.

Parkeerplekken reserveren voor deelauto's

Definitie autodelen

Om duidelijk te maken wat onder autodelen valt en wat niet, is een heldere definitie van autodelen nodig. De Modelverordening parkeren van de VNG geeft zo'n definitie. Deze is gericht op de vraag wanneer het zinvol is om voor een deelauto een parkeerplaats te reserveren in de openbare ruimte.

Deelautoconcepten waarvoor geen parkeerplaats nodig is, zoals peer-to-peer carsharing, vallen buiten deze definitie. Gemeenten kunnen deze concepten op andere manieren stimuleren, bijvoorbeeld in hun communicatie naar inwoners. Voor deze situaties is een bredere definitie van autodelen nodig.

Zie ook *factsheet 1: Wat is autodelen?* Definities en afbakening.

Meerdere aanbieders

Het aantal partijen dat autodeeldiensten aanbiedt neemt toe. Voor consumenten is het prettig wanneer er keus is uit verschillende diensten met ieder zijn eigen kenmerken en prijs-kwaliteitsverhouding. In tegenstelling tot het openbaar vervoer is er in principe geen reden om met één partij te werken. Er is ook geen sprake van het aanbesteden van een dienst door de overheid. Om rechtsongelijkheid te voorkomen dienen gemeenten in principe aan alle partijen parkeerplekken beschikbaar te stellen, mits deze aan de criteria voldoen die de gemeente aan autodelen stelt.

Zie ook *factsheet 7: Aan de slag met autodelen*, over omgaan met marktpartijen.

Parkeerverordening aanpassen

Bij deelauto's gaat het om parkeren met een belanghebbendenvergunning. Daarom moet de gemeente de toepassing van bord E9 regelen in de gemeentelijke parkeerverordening. Ook dient die parkeerverordening de strekking van het onderbord bij bord E9 te omschrijven. Hoe de gemeente de parkeerverordening aanpast, staat in de SGBO-publicatie 'Autodate, goed geregeld' (2000). De aanpassingen zijn opgenomen in de model-parkeerverordening van de VNG (2008).

De term 'autodate' is verouderd en wordt niet meer gehanteerd. Het is raadzaam deze term aan te passen in de verordening en op de onderborden.

In de parkeerverordening legt de gemeente de tekst van het onderbord vast. Voor het bord E9 zijn geen vaste regels. De voorkeurstekst is: "Deelauto + naam aanbieder". Het noemen van de naam van de aanbieder voorkomt misbruik.

Het is belangrijk dat deelautoplekken altijd beschikbaar zijn. Om op te kunnen treden als iemand anders de parkeerplek gebruikt, is het belangrijk dat de gemeente een wegsleepverordening vaststelt.

Gemeenten zonder parkeerverordening



Bord E8 Parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie die op het bord is aangegeven.

Voor gemeenten zonder parkeerverordening is het niet nodig een parkeerverordening vast te stellen. De vormen van autodelen die voorkomen in minder stedelijke gemeenten hebben meestal geen vaste parkeerplaats nodig. Als dat toch nodig is, is het mogelijk bord E8 of E4 met onderbord te plaatsen op grond van een verkeersbesluit. Bord E8 heeft daarbij de voorkeur: dit bord maakt duidelijk dat het om een bijzondere parkeerplaats gaat die niet door iedereen kan worden gebruikt.

Parkeerplekken reserveren

Meestal stellen de aanbieders zelf een geschikte parkeerplek voor om hun deelauto te parkeren. Goed overleg met de aanbieder hierover is prettig: de expertise van de aanbieder en de lokale kennis van de gemeente vergroten de kans op een succesvolle locatie. Uiteindelijk beslist de gemeente. Sommige gemeenten hebben meer aanvragen dan plekken of willen toetsen of een gereserveerde parkeerplek niet op bezwaar stuit. Dat speelt vooral als er meer aanbieders actief zijn en de druk op de openbare ruimte groot is. Om klachten van omwonenden te voorkomen kan de gemeente eisen dat de aanbieder de gereserveerde parkeerruimte direct in gebruik neemt, zodat deze niet te lang leegstaat. Om dat te controleren kan de gemeente met aanbieders afspreken dat zij regelmatig doorgeven hoeveel gebruikers er per deelauto zijn en hoe vaak de deelauto's worden verhuurd. Gemeenten geven op hun beurt tijdig door wanneer wegen en parkeerplekken zijn afgesloten voor evenementen of werkzaamheden. De gemeente kan dan tijdelijke parkeerplekken regelen. Let wel: omdat de deelauto verplaatsingen per auto helpt verminderen, is het aantal gebruikers belangrijker dan het aantal ritten.

Maximumaantal parkeerplekken voor autodelen?

Sommige gemeenten hanteren een maximum voor het aantal deelautoplekken. In principe is dat niet nodig: autodelen leidt tot een lager autobezit en draagt bij aan een lagere parkeerdruk.

Wel kan het zinvol zijn om in gebieden met een hoge parkeerdruk eisen te stellen aan het gebruik (de bezettingsgraad) van deelauto's. Zo hanteert de gemeente Amersfoort een minimumgebruik van 300 uur per deelauto per jaar. Wanneer deelauto's minder dan de afgesproken norm worden gebruikt, kan de gemeente de parkeerplaats opheffen.

Wanneer deelautoplekken worden opgeheven, is het zaak de bebording en markering snel te verwijderen.

De vergunning wordt meestal aangevraagd in een digitale omgeving. Het is prettig voor bedrij-

ven wanneer dit systeem werkt met eHerkenning: een soort DigiD voor bedrijven. Het werkt het handigst wanneer de autodeelvergunning een apart product is. Dat is praktisch voor het beheer en maakt het mogelijk te kunnen sturen op bijvoorbeeld de tarieven voor de autodeelvergunning.

Plaatsingsbesluit nemen



Bord E9 Parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders

Een gereserveerde parkeerplek is exclusief voor deelauto's. Een bord dat ander gebruik uitsluit is bord E9 voor vergunninghouders. Het plaatsen van bord E9 met het onderbord 'deelauto + naam aanbieder' vergt een uitvoeringsbesluit op grond van de parkeerverordening. In het besluit wijst de gemeente de deelautoplek aan. Die plek valt dan buiten het parkeerregime van de omgeving en wordt onttrokken aan het openbare parkeerareaal. Zo'n collegebesluit ligt zes weken ter inzage. Er kunnen in deze periode bezwaren worden ingediend, maar alleen de rechter kan het besluit opschorten. De gemeente kan meerdere besluiten bundelen (zie bijvoorbeeld de gemeente *Haarlem*, dat kan wel de doorlooptijd verlengen). De plaatsingsbesluiten bieden een overzicht van de uitgegeven autodeelplekken.

Omdat sommige deelauto's niet herkenbaar zijn als deelauto, plaatsen sommige gemeenten het nummerbord van de deelauto op het onderbord. Dat kan wel meer werk opleveren voor de gemeente, wanneer aanbieders een ander voertuig willen plaatsen. Voor aanbieders betekent dit minder flexibiliteit.

Veel gemeenten kiezen overigens voor plaatsing van bord E8 op basis van een verkeersbesluit.

Gemeenten zonder parkeerverordening

Gemeenten zonder parkeerverordening nemen een verkeersbesluit en plaatsen bord E8 of E4 met onderbord 'deelauto + naam aanbieder'.

Parkeerplaats met laadpaal

Wanneer voor elektrische deelauto's een parkeerplaats nodig is met bijbehorende laadpaal, volgen gemeenten de procedure voor het reserveren van een deelautoplaats. Aanvullend verzorgt de gemeente de plaatsing van een laad-



Bij laadpalen in de openbare ruimte plaatst de gemeente Utrecht kleine informatieborden rond de paal met het verkeersbord. Vanwege de driehoekige vorm worden deze borden 'toblerones' genoemd. Utrecht wil dit ook doen bij parkeerplaatsen van deelauto's. Overigens is de auto op de afbeelding een deelauto. Foto's: Friso Metz

De website van het Kennisloket Laadinfrastructuur voor Gemeenten biedt informatie over de procedures voor het plaatsen van laadpalen.

Onderbord en toberone

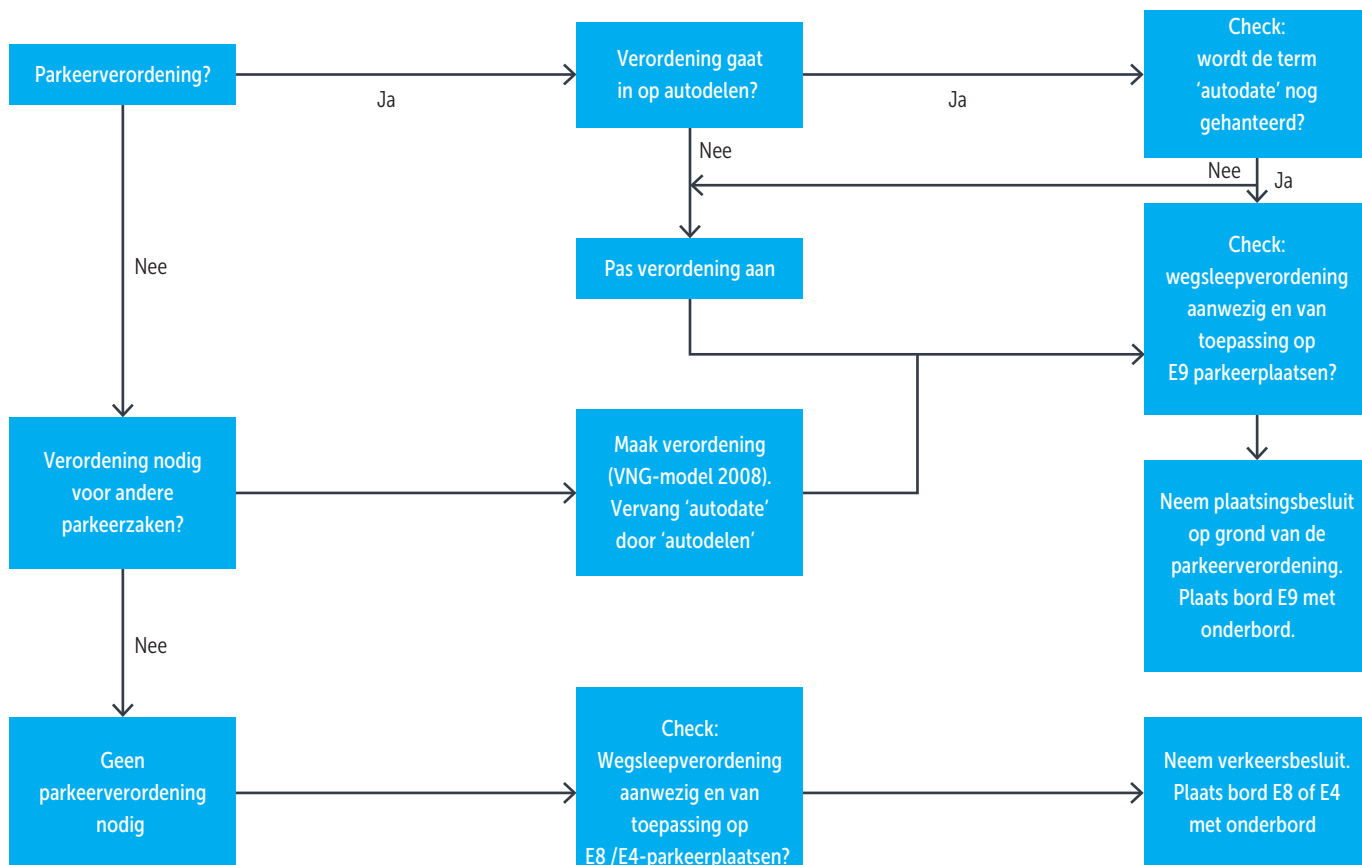
Voor het onderbord geldt de voorkeurstekst: 'deelauto + naam aanbieder'. Het noemen van de naam van de aanbieder maakt handhaving gemakkelijker. Het is belangrijk dat deelauto's altijd beschikbaar zijn, zodat autodelers de deelauto gemakkelijk kunnen vinden. Om op te treden als iemand anders de parkeerplek gebruikt, is het belangrijk dat de gemeente een wegsleepverordening vaststelt.

Eisen aan parkeerplekken

Locatie

- centraal gelegen (maximale loopafstand 300 tot 500 meter)
- goed in te passen
- goed te zien
- sociaal veilig
- bij voorkeur niet voor een woning
- spreiding
- geen clustering van belanghebbenden-parkeerplaatsen: dit is verwarrend
- niet onder een boom

paal. Hiervoor is een vergunning of ontheffing nodig op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Dat laatste geldt ook wanneer bij een bestaande parkeerplaats voor deelauto's een laadpaal is gewenst. Voor de locatie-eisen voor laadpalen: zie verderop in deze factsheet.



Stroomschema reservering parkeerplaatsen voor autodelen.

Inrichting

- Vak is ruim genoeg om makkelijk in- en uit te kunnen parkeren
- Vak markeren met een wit kruis of eventueel een tegel
- Plek van het verkeersbord: in de lengte naast het vak in plaats van haaks op de weg. Dat laatste is erg onduidelijk, zeker bij clustering. Het is dan niet duidelijk bij welk vak het bord hoort.
- Voor elektrisch autodelen: aanwezigheid van een laadpaal. Situeer de laadpaal zo dat auto's in een aangrenzend parkeervak er ook gebruik van kunnen maken.

Een parkeervak dat slecht herkenbaar is resulteert in meer foutparkeerders. Volgens Greenwheels vermindert een wit kruis de kans op foutparkeerders sterk. De CROW-richtlijn voor bebakening en markering van wegen bevat nog geen regels over de toepassing van een wit kruis op parkeerplekken van autodelen. Bij gehandicaptenparkeerplaatsen is dit verplicht. Een alternatief dat is toegestaan is een tegel met een afbeelding van autodelen.

Aanvullende criteria voor locaties met laadpaal

- aanwezigheid van bestaande laadpalen in de buurt
- ondergrond moet in eigendom van de gemeente zijn
- laadpaal moet ook te gebruiken zijn vanaf aangrenzende parkeerplaatsen
- doorgang gewaarborgd voor auto's, fietsen, voetgangers en rolstoelen
- geen belemmering van ander straatmeubilair of groen
- laadpaal past in het straatbeeld

Zie ook de VNG-ledenbrief met *beleidsregels voor laadinfrastructuur*.

Handhaving

Meestal geldt in oudere wijken een vorm van betaald (gefiscaliseerd) parkeren. Bezoekers betalen meestal per uur, bewoners hebben een vergunning. De gereserveerde parkeerplek voor de deelauto is geen gefiscaliseerde parkeerplek meer, maar een plek voor belanghebbenden. Met bord E9 gaat de parkeerplek van het eventuele fiscale parkeerregime naar de Wet Mulder. Dat vergt een andere vorm van handhaving. Zeker als een parkeervak voor autodelen niet duidelijk is gemarkeerd, kan het gebeuren dat het parkeervak bezet is wanneer een gebruiker de deelauto terugbrengt. Deze persoon is dan genoodzaakt de auto op een andere plek te parkeren. Het is onbillijk wanneer hierop een bekeuring volgt op grond van foutparkeren.

Daarom is het zinvol een parkeervergunning te verstrekken voor de betreffende parkeerzone (inclusief de blauwe zones).

Wanneer een auto fout geparkeerd staat op een deelautoplek is de gebruikelijke gang van zaken als volgt:

- De autodeler meldt het probleem bij de aanbieder.
- De aanbieder informeert de gemeente.
- De gemeente sleept op grond van de weg-sleepregeling de foutgeparkeerde auto weg.
- De volgende gebruiker van de deelauto plaatst het voertuig na terugkomst in het juiste parkeervak terug.

Organisatie

Wanneer bewoners willen gaan autodelen en een aanbieder een deelauto wil plaatsen, is het belangrijk dat het verzoek om een parkeerplaats vlot wordt afgehandeld. Wanneer gemeenten van tevoren hebben bepaald hoe ze met dit soort verzoeken omgaan, kunnen ze sneller reageren.

Voor een goede inrichting van het parkeervak en het beheer ervan zijn afspraken nodig over uitvoering en handhaving. Naast de omwonenden moeten ook de aanbieders van deelauto's geïnformeerd worden over het afsluiten van straten in geval van werkzaamheden en evenementen.

Afstemming is nodig met:

- beleid
- uitvoering
- vergunningverlening
- handhaving (parkeerwachters, BOA's)
- belasting

Om te voorkomen dat aanbieders binnen de gemeente van het kastje naar de muur worden gestuurd, is het handig één contactpersoon voor autodelen te benoemen. Deze persoon fungeert als contactpersoon naar de aanbieders toe en stemt intern af over het geheel, van beleid tot en met uitvoering en handhaving. Hij draagt zorg voor een vlotte afhandeling van verzoeken en aanvragen van parkeerplaatsen. Zorg dat deze persoon gemakkelijk te bereiken is via een e-mailadres, bijvoorbeeld: autodelen@gemeente.nl.

Wat er mis kan gaan

Wanneer autodelen niet goed georganiseerd is, kunnen er situaties ontstaan die vervelend zijn voor autodelers. Enkele voorbeelden uit de praktijk:

- Omwonenden zien een deelauto in de straat verschijnen en weten niet wat ze hiermee aan moeten. Het valt hen op dat de auto veel stilstaat. Daardoor denken ze dat de toch al hoge

parkeerdruk alleen maar toeneemt.

Ze klagen bij de gemeente en in extreme gevallen brengen ze schade aan de deelauto aan.

- Bij het afsluiten van een straat in verband met wegwerkzaamheden zijn de bewoners geïnformeerd, maar de autodeelaanbieders niet.
- Een autodeler uit Amsterdam gebruikt de deelauto die beschikbaar is bij het station in een andere stad. Bij terugkomst bij het station is de parkeerplek bezet. De autodeler zet de auto in het vak ernaast en ontvangt een boete. In Amsterdam is het toegestaan om in zo'n situatie in een ander vak te parkeren; in de betreffende gemeente niet, maar dat kon deze klant niet weten.
- De parkeerorganisatie is ingesteld op lokale bewoners en bedrijven. Autodeelorganisaties moeten soms aan het loket de vergunning aanvragen of betalen. Of moeten dit via een webformulier doen, maar dit formulier weigert adressen van buiten de gemeente.
- De afdeling Evenementen vraagt om de deelauto tijdelijk te verplaatsen. Vervolgens ontvangt de aanbieder een bekeuring wegens foutparkeren, omdat dit intern niet is afgestemd.

Kosten al dan niet doorberekenen

Het aanleggen, onderhouden en administreren van een gereserveerde parkeerplek voor deelauto's kost de gemeente geld. In een gebied met een fiscaal parkeerregime derft de gemeente ook de inkomsten van het vroegere betaald parkeren op die plek. De gemeente moet afwegen hoeveel de aanbieder moet betalen voor de parkeerplek. Er zijn twee opties:

- Optie 1: de gemeente beschouwt de aanbieders als commerciële partijen, die de kosten voor aanvraag, inrichting en parkeervergunning betalen.
- Optie 2: de aanbieders zijn marktpartijen die het algemeen belang dienen; ze betalen lagere of geen kosten. Met als argument: autodelen voorkomt nieuwe, dure parkeerplekken. Meestal vraagt de gemeente de aanbieder een bijdrage in de kosten voor aanleg, onderhoud en administratie. De aanlegkosten kan de gemeente eventueel dekken uit een parkeerbelasting aan de aanvrager van een parkeervergunning. Dat kan op grond van artikel 225 van de Gemeentewet.

Parkeerkosten vormen een belangrijke kostenpost voor autodeelorganisaties. Die kosten worden doorberekend aan de autodelers. Lagere parkeerkosten maken autodelen uiteindelijk goedkoper voor de klant en kunnen een stimulans betekenen.

Evaluatie

Spreek met de aanbieders van de deelauto af dat ze jaarlijks gegevens aanleveren over het gebruik van de deelauto. De gemeente kan dan de ontwikkelingen op het gebied van autodelen bijhouden. De informatie over aantallen deelauto's, de spreiding en het gebruik ervan is belangrijk voor het maken van beleid. Aanbieders hebben op hun beurt interesse in gemeentelijke data over bijvoorbeeld de parkeerdruk. Dat geeft hen beter inzicht in de potentie van autodelen.

Parkeernormen bij nieuwbouw

Bij nieuwbouwprojecten is het mogelijk minder parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de lokale parkeernorm vereist is, wanneer bewoners gaan autodelen. Diverse projecten rond duurzaam wonen spelen hierop in. Een helder beleidskader is nodig, waaruit duidelijk wordt wanneer en hoe er afgeweken kan worden van de parkeernormen. De gemeente *Wageningen* heeft hier in haar Nota Parkeernormen een bepaling voor opgenomen. Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod zijn per deelauto vier parkeerplaatsen minder nodig. Het aantal benodigde parkeerplaatsen mag niet lager uitkomen dan de helft van het reguliere aantal. Ook *Utrecht* heeft zo'n bepaling.

Voorbeelden:

- In de Zwolse *Trapjeswijk* zijn minder parkeerplekken aangelegd. Bewoners komen eerder in aanmerking voor een parkeerplaats als ze hun auto delen met de burens. Als deze regeling niet aanslaat, zal een groenstrook opgeofferd moeten worden voor parkeren.
- In een ander Zwols woningbouwproject zijn geen parkeerplaatsen aangelegd en komen de bewoners ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Met dat laatste wordt voorkomen dat bewoners elders parkeren en dat daar de parkeerdruk toeneemt.
- Het jongerencomplex *STACK* in Haarlem biedt deelauto's aan. Autodelers hoeven geen parkeerplaats te huren van de VVE, wat de aanschafprijs van de woning verlaagt.
- Bij het Timmerhuis in Rotterdam is het eveneens niet verplicht een parkeerplaats te kopen bij de koop van een appartement. Het risico van onverkochte plekken ligt bij de projectontwikkelaar.
- Bij de herontwikkeling van *Strijp S* is een organisatie opgericht die parkeerplekken en fietsenstallingen exploiteert, maar die ook dienstverlening aanbiedt zoals deelauto's en deelfietsen, huurauto's en het opladen van elektrische voertuigen. Deze samenhangende aanpak leidt tot een lagere behoefte aan parkeerplaatsen en een aantrekkelijk stedelijk gebied.



Autodelen in Bremen. Foto: Freie Hanzestadt Bremen

- Bij studentencomplex *Johanna* in Utrecht zijn alleen parkeerplaatsen voor deelauto's.

Parkeerplaatsen weghalen als autodelen groeit

Een hoge parkeerdruk bevordert autodelen, terwijl autodelen bijdraagt aan een lager auto-bezit. Een (klassieke) deelauto leidt gemiddeld tot ongeveer vijftien auto's minder. Daaronder vallen auto's die van de hand zijn gedaan, maar ook de uit- of afstel van de aanschaf van een auto. Wanneer het aantal deelauto's toeneemt, valt er wat voor te zeggen om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. In de Duitse stad Bremen is dit de inzet van het autodeelbeleid.

Gemeenten zouden kunnen kiezen voor het geleidelijk weghalen of duurder maken van parkeerplaatsen. Ze zouden ook samen met bewoners – in buurt- of straatverband – kunnen bepalen wat gedaan kan worden met de vrijgekomen openbare ruimte.

PARK(ing) Day

Rotterdam organiseert al enige jaren de *PARK(ing) Day*. Eén dag per jaar mogen bewoners en ondernemers gratis een parkeerplaats gebruiken voor leuke activiteiten: een terrasje, een opblaasbaar zwembad, een minipark, een pop-up kapsalon of een live optreden. Met de *PARK(ing) day* wil de gemeente de bewustwording vergroten dat er veel leukere dingen mogelijk zijn met de openbare ruimte dan er auto's stil te laten staan. Verbaasde automobilisten die een parkeerplek zoeken, krijgen een folder over het initiatief en informatie over parkeergarages in de buurt. Het initiatief voor *PARK(ing) day* begon in 2005 in San Francisco, toen een ondernemer besloot om een parkeermeter vol te gooien en de parkeerplek om te toveren in een pop-up stadspark. Inmiddels doen wereldwijd 160 steden mee aan *PARK(ing) Day*.

Leefstraten in Gent

In een leefstraat kiezen bewoners ervoor hun straat gedurende een bepaalde periode af te sluiten voor autoverkeer.

Het leefstraatproject in Gent experimenteert met een autoluwe inrichting van de straat en een andere plek voor geparkeerde auto's. Daardoor komt er meer ruimte vrij voor groen, ontmoeting, spelen op straat en samenleven. Dat verhoogt de leefbaarheid van de straat en er ontstaan meer mogelijkheden voor spontane ontmoetingen.

Autoverkeer wordt (gedeeltelijk) uit de straat geweerd. Om minder afhankelijk te zijn van de auto experimenteren bewoners met het gebruik van bakfietsen, deelauto's, elektrische auto's en elektrische fietsen.

In de leefstraten ontdekken bewoners, samen met de vrijwilligers uit het Lab van Troje-netwerk, of een andere straatinrichting het wonen in de straat en het leven in de stad aangenamer en duurzamer kan maken. In 2015 telde Gent twintig straten die twee maanden lang als *leefstraat* waren ingericht.



Leefstraat in Gent (foto: thuisindestad.be).

Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Colofon

Parkeerregulering voor autodelen

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

tekst

Advier Mobiliseert

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

fotografie

Friso Metz

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW Media

contact

CROW klantenservice:
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/
bestellen via www.crow.nl/autodelen

**Praktische kennis
direct toepasbaar**



