

Brief tekst,

Inleidende tekst

Gemeentelijke nota Nulnorm binnenstad (verder genoemd: Nota)

- 1) Wij ondersteunen beleid om mobiliteit zo duurzaam mogelijk te maken.
- 2) Wij ondersteunen transformatiebeleid dat nieuwe woningen en functies aan de binnenstad toevoegt, om op die manier een economische vitale en aantrekkelijke binnenstad te behouden (zie ook het programma De Nieuwe Binnenstad).
- 3) Wij kunnen niet instemmen met een nul-norm als niet tegelijkertijd een plan wordt ontwikkeld en uitgevoerd voor extra parkeervoorzieningen in aan de directe randen van de binnenstad. Invoeren van de nul-norm zal leiden tot een groot tekort aan parkeerplaatsen, met een aanslag op de kwaliteit van de leefomgeving als gevolg.
- 4) Onze klacht is dat de gemeente met aannames de toekomstige parkeerbehoefte wegredeneert om de invoering van de 0 norm te onderbouwen. De aannames delen wij niet. De feiten en de onderzoeken die wij geraadpleegd hebben tonen een beeld waarbij het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte nog steeds toeneemt.
- 5) Verduurzaming vind de komende jaren vooral plaats door elektrificatie van auto's; en jongeren stellen de aanschaf van een auto uit maar niet af.
- 6) Wij hebben eerder gesteld dat de logische volgorde is eerst het programma De Nieuwe Binnenstad uit te werken om daarna het parkeren daarop te laten aansluiten.
- 7) BenW doet de uitspraak dat voor de Deventer binnenstad het autobezit afneemt (en het autogebruik toeneemt) (Nota pag. 15). Deze uitspraak is gebaseerd op onjuiste informatie. De parkeeropgave wordt weggeredeneerd met verkeerde cijfers om invoering van de nul-norm te onderbouwen.
Wij tonen aan dat dit gemeentelijk uitgangspunt gebaseerd is op onjuist gebruik van beschikbare cijfers.
 - Gemeente stelt dat er een stagnatie is in de groei van autobezit (bijlage Nota pag. 6 staafdiagram pag. 7): groei met 7,5 % in de laatste 5 jaar.
De bevolking is de laatste 5 jaar met 3 % gegroeid, dus minder dan de helft. Elk jaar in periode 2015 – 2020 zijn er ca 100.000 auto's bij gekomen.
 - Gemeente stelt dat jongeren/young professionals minder auto bezit hebben.
Onderzoek geeft aan dat jongeren autoaanschaf uitstellen maar niet afstellen (zie onze bijlage). Twee conclusies uit onderzoek uit 2020:
"De resultaten van dit onderzoek over jongeren en autodelen geven onvoldoende aanleiding om een sterk veranderend mobiliteitsbeeld voor de toekomst te verwachten."
En:
"Een recent onderzoek onder Nederlandse jongeren duidde erop dat de daling van de automobilititeit onder jongeren waarschijnlijk een tijdelijke daling betreft. (...).
Veel jonge ouders kopen bij geboorte van hun eerste kind ook hun een eerste auto omdat men nu ook reizen onderneemt die te maken hebben met de komst van de baby."
Uit het artikel met CBS cijfers waar gemeente in de bijlage naar verwijst (pag. 6) wordt selectief geciteerd. Er staat ook: "Autobezit onder 30-plussers neemt toe". Het autobezit nam toe van 568 naar 584 auto's per duizend personen."

- Hoog wordt opgegeven van het belang van de groei van deelauto's (bijlage pag. 8). Uit de grafiek blijkt dat tussen 2015 en 2020 het aantal deelauto's steeg van 2.000 naar 12.000. Tussen 2015 en 2020 kwamen er per jaar 100.000 particuliere auto's bij.

8) In de argumentatie van de gemeente is sprake van een groot misverstand. Voor vrijwel alle inwoners die een meer duurzaam mobiliteitsgedrag nastreven is het niet een kwestie van minder autobezit maar van minder autogebruik. Ten allen tijde is een auto voor een groot aantal reisdoelen verreweg het beste vervoermiddel. De dichtbij voorhanden zijnde alternatieve mobiliteitsvoorzieningen in de binnenstad hebben geen tot weinig invloed op autobezit, dus op parkeerbehoefte.

De grootste duurzaamheidslag wat betreft mobiliteit is de eerste tijd de overgang naar elektrische auto's. Die vergen ook gewoon parkeerruimte.

9) In de notitie wordt de focus gelegd bij young professionals: helaas een ongedefinieerde groep. Zijn dat allemaal mensen onder de 30 jaar? En vertrekken die uit de binnenstad als ze na hun 30ste een auto aanschaffen? Het is een kapitaalcrachtige groep (Nota pag. 2 management samenvatting) dus hebben zeker de mogelijkheden om een auto aan te schaffen.

In de Omgevingsvisie wordt als beleid verwoord:

“We handelen vanuit het perspectief van ‘de ongedeelde samenleving’: wijken en dorpen met een gemengde samenstelling van de bevolking en een bijbehorend passend en gevarieerd woonaanbod. We bieden aantrekkelijke woningen en woonmilieus om het vestigingsklimaat te versterken.” En:

“Wonen in en rond de binnenstad is met name interessant voor:

- Ouderen
- Jongeren
- (Jonge) talenten

Dan is het wegredeneren van de parkeerbehoefte door alleen nog maar te schrijven over young professionals ook wat dit betreft onterecht. Ook is de zin in de Nota “Wij koesteren de bestaande bevolking, maar streven naar een groei van nieuwe bewonersgroepen als motor van duurzame ontwikkeling” in verschillende opzichten onheus.

10) In de Nota wordt gesteld dat functieverandering de aanleg van veel verkeersplaatsen vereist terwijl er geen ruimte is. Dit statement onderschrijven wij.

Volgens de Nota moet dan worden teruggevallen op de afkoopregeling, die moet voorkomen dat de openbare ruimte steeds voller wordt. “In ruil voor de afkoop neemt de gemeente het invullen van de parkeerbehoefte over” (pag. 2 – managementsamenvatting). Vervolgens wordt herhaaldelijk gesteld dat “parkeren moet plaats vinden in de randen van de binnenstad”. Daarna wordt er met de verkeerde cijfers weggedeneerd dat parkeerplaatsen nodig zijn vanwege een jonge doelgroep. We spreken hier over duizenden wooneenheden.

Dit is de kern van ons bezwaar. De argumenten om de parkeerbehoefte weg te redeneren zijn onjuist, dus moeten er parkeervoorzieningen worden aangelegd aan de randen van de binnenstad.

De Nota stelt dan dat met monitoren de vinger aan de pols wordt gehouden. Maar als daarmee dan het parkeerprobleem duidelijk wordt en er parkeerfaciliteiten moeten worden gerealiseerd zijn we zeker een jaar of 8 verder. Dan is er geen ruimte meer in de randen van de binnenstad, immers volgens het beleid Deventer 2030 zijn de randen van de binnenstad dan volgebouwd. Het verloop van het project parkeren Sluiskwartier geeft aan hoe groot die opgave van het vinden van ruimte voor parkeren is.

- 11) In de management samenvatting wordt gesteld dat bestuur, inwoners en ondernemers van Deventer een gezamenlijk toekomstbeeld voor de binnenstad hebben vastgesteld. Opmerkelijk is dat hierbij vastgoedeigenaren niet worden benoemd terwijl deze binnen in de samenwerking samen met ondernemers en gemeente een grote rol spelen.
- 12) Voor de zoveelste keer wordt gesteld dat het beleid met betrekking tot bedrijfsvergunningen nader onderzocht wordt, al sinds de afspraken over fiscaliseren in 2017. Maar het wordt steeds niet gedaan. Wij denken dat een substantieel deel van deze vergunningen gebruikt worden voor woon-werkverkeer.
- 13) Er is op veel punten commentaar te leveren bij de bijlagen van de Nota. We beperken ons hier tot een paar korte opmerkingen.
 - BPD: daar kijkt men naar de lange termijn (2030 – 2040) en in de toekomstvisie is cruciaal een pleidooi voor gebouwde demontabele parkeervoorzieningen voor een tussenfase voor de komende jaren
 - CROW geeft geen nieuwe normen maar stelt dat er gemeenten bezig zijn.
 - Groningen – daar is vastgesteld dat er de komende 10 jaar P-ruimte genoeg beschikbaar is. In Deventer is er nu al een wachtlijst.
 - De gegevens van KIM gaan over autogebruik maar dat is niet relevant voor de parkeerbehoefte van de binnenstad.
- 14) Er wordt gesproken over dubbelgrondgebruik, met als voorbeeld parkeerplaatsen overdag voor bezoekers en 's avonds bewoners. Dat is een goede maatregel. Maar omdat dit als voorbeeld genoemd wordt willen wij de bevestiging dat het omgekeerde niet wordt ingevoerd: geen bezoekers overdag op bewonersvergunningenplekken in de woonbuurten; de afspraak in het kader van fiscaliseren van vergunning plaatsen moet gehandhaafd blijven.
- 15) In het slothoofdstuk 4 van de Nota staat de zin: (Aan het huidige document hebben) belangengroepen voor ondernemers (SDBM) en bewoners (SBBB) via kritisch volgen een grote bijdrage geleverd". Onze punten zijn geheel niet overgenomen. Wij hadden de afspraak gemaakt dat onze inbreng integraal als bijlage bij de stukken zou worden gevoegd. Dat is niet gebeurd. Wij vragen dat alsnog te doen. Zo niet dan verzoeken wij u de bovengenoemde zin te verwijderen.

Bijlage

Literatuur jongeren en autobezit

1)

Delen of niet? Voorkeur van jongeren bij autodelen

Een onderzoek naar de invloed van situationele factoren en attituden op de voorkeur voor autodelen bij 18- tot 24-jarige jongeren.

Masterthesis Human Geography, Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht

Auteur: Jochem van der Burg, mede mogelijk gemaakt door: Goudappel Coffeng, Universiteit Utrecht

Begeleiding: Ton van Rietbergen, Universiteit Utrecht, Marjolein Terpstra, Goudappel Coffeng

30 JUNI 2020

Slotregel samenvatting: "De resultaten van dit onderzoek over jongeren en autodelen geven onvoldoende aanleiding om een sterk veranderend mobiliteitsbeeld voor de toekomst te verwachten."

2)

Een eerste kind, een eerste auto?

DORIEN MANTING & HANS NIJLAND, Artikel in Demos, Bulletin over Bevolking en Samenleving, 2020

Conclusie: De komst van een eerste kind gaat gepaard met veel veranderingen in het leven van de jonge ouders. Veel jonge ouders kopen bij geboorte ook hun eerste auto omdat men nu ook reizen

onderneemt die te maken hebben met de komst van de baby. Het steeds langer uitstellen van het krijgen van kinderen is een van de oorzaken van het dalende autobezit onder jongvolwassenen. Omdat de daling van het autobezit zich vooral onder jongeren voordeed, vroeg men zich ook af of die structurele wijzigingen zich misschien alleen onder de nieuwere generaties voordeden. Een recent onderzoek onder Nederlandse jongeren duidde erop dat de daling van de automobieliteit onder jongeren waarschijnlijk een tijdelijke daling betreft. Onder meer omdat jongeren zich later lijken te settelen.

3)

Demografie en de invloed op autobezit en parkeren

T HANS NIJLAND, DORIEN MANTING, FEMKE DAALHUIZEN, ORI RUBIN, 2017

Conclusie: De toename van de stedelijke bevolking zorgt voor een toename van het aantal auto's in de stad. De groei in jongeren en ouderen zal die toename van auto's echter wel iets dempen. Het later settelen van jongeren gaat gepaard met het uitstellen van het kopen van een auto. Bovendien verandert de houding van jongeren ten opzichte van de auto als statussymbool wellicht. De vraag is alleen of dat een blijvende verandering is, of dat de attitudes van de jongeren van nu met het ouder worden steeds meer op die van hun ouders gaan lijken. En uiteraard spelen ook sociaal economische factoren als de ontwikkeling van de koopkracht of de werkgelegenheid een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het autobezit in de toekomst. Voorlopig lijkt het erop dat jongvolwassenen het autobezit uitstellen omdat ze zich later settelen dan vroeger.

4)

Rijbewijs en daarna direct een auto? Autobezit werkende en studerende jongeren onderzocht

Astrid Kampert (Centraal Bureau voor de Statistiek), e.a.

Tijdschrift Vervoerswetenschap Jaargang 54, artikel 2, januari 2018

Conclusie: Er is een groot verschil in rijbewijs- en autobezit tussen studenten en werkende jongeren. Van alle studenten heeft 60 procent een autorijbewijs en 7 procent een auto. Onder werkende jongeren is dat respectievelijk 83 procent en 48 procent. Hoewel de minderheid van de jongeren een auto heeft, laat het hoge rijbewijsbezit zien dat jongeren wél voorbereid zijn op (toekomstig) autogebruik. Dit onderzoek is uitgevoerd op data van 2014 en begin 2015. Sindsdien hebben alweer nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden. Begin 2017 is het autobezit van jongeren van 18 tot 30 jaar alweer iets toegenomen.

5)

Waarom jongvolwassenen de auto minder gebruiken

Een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongeren van 18-30 jaar

Peter Jorritsma, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 21 en 22 november 2013, Rotterdam

Slotregel samenvatting

Op basis van een uitgebreide literatuurstudie, gesprekken met deskundigen en focusgroepsessies met jongvolwassenen kan gezegd worden dat een eventuele wijziging in de houding van jongvolwassenen ten aanzien van de auto nog niet is aangetoond. Ook de invloed van de sociale media en smartphones is nog niet aangetoond. Nederlandse jongeren maken er intensief gebruik van, dat is zeker, maar het blijft vooralsnog de vraag of dit leidt tot een afnemende belangstelling voor de auto en minder mobiliteit.