

- PBL. (2017, mei 14). *De invloed van demografische ontwikkelingen op het autobezit in de stad*. Opgehaald van Planbureau van de Leefomgeving: <https://www.pbl.nl/publicaties/de-invloed-van-demografische-ontwikkelingen-op-het-autobezit-in-de-stad>
- Plugge, M. (2018, maart 29). *Wat is de toekomst voor auto's in de stad?* Opgehaald van Autodelen: <https://autodelen.info/publicaties/wat-is-de-toekomst-voor-autos-in-de-stad>
- Plumer, B. (Z.D.). *Cars take up way too much space in cities. New technology could change that*. Opgehaald van Vox: <https://www.vox.com/a/new-economy-future/cars-cities-technologies>
- PostNL. (z.j). *Groene bezorging. De weg naar een betere toekomst*. Opgehaald van <https://www.postnl.nl/campagnes/stadsbezorger/>
- Provincie Overijssel. (2019, april 2). *Duurzaam Overijssel: mooi, leefbaar en toekomstbestendig*. Opgehaald van <http://www.overijssel.nl/thema's/duurzaam/natuur/verhalen-natuur/duurzaam-erfgoed/>
- Quee, J. (2019, april 5). (M. Hooijer, Interviewer)
- Rijkswaterstaat. (2012). *Elektrisch rijden: duurzaam en praktisch haalbaar*. Rijkswaterstaat.
- Rijkswaterstaat Leefomgeving. (2018). *Stad, durf te sturen*. Rijkswaterstaat.
- Ritjeweg. (2019). *Begin vandaag nog met autodelen!* Opgehaald van <https://ritjeweg.nl/>
- Ritsema Van Eck, J. e. (2013). *Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijke effecten en regionale diversiteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- RIVM. (2018, november 2). *Onderzoek kenmerken Gezonde Stad*. Opgehaald van Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu: <https://www.rivm.nl/gezonde-stad/onderzoek-kenmerken-gezonde-stad>
- Rli. (2018). *Van B naar anders*. Den Haag: Rli.
- Roskam, W., & Slim, A. (2019, maart 27). Interview Gemeente Almelo, Stedenbouwers. (M. Hooijer, Interviewer)
- Rottier, J. P. (2018, oktober 15). *Populariteit OV-fiets stijgt: 6.000 extra fietsen op stations*. Opgehaald van Verkeersnet: <https://www.verkeersnet.nl/fiets/27712/populariteit-ov-fiets-stijgt-6000-extra-fietsen-op-stations/>
- Ruben. (2018, augustus 13). *Elektrische bakfiets is dé nieuwe trend*. Opgehaald van Allianz: <https://blog.allianz-assistance.nl/elektrische-bakfiets/#gs.4vgwxb>
- Ruimte met Toekomst. (2013, december 4). *Gebiedskwaliteiten benutten. Intrinsieke kwaliteit als leidraad*. Opgehaald van <http://ruimtexmilieu.nl/wiki/kernwaarden-op-een-rij/gebiedskwaliteiten-benutten>
- Ruimte met Toekomst. (2013, november 26). *Mentaal eigenaarschap. Gebruikers als 'aandeelhouders'*. Opgehaald van <http://ruimtexmilieu.nl/wiki/kernwaarden-op-een-rij/mentaal-eigenaarschap>
- Ruimte met Toekomst. (2013, november 26). *Zorgvuldig ruimtegebruik. Zuinig met beperkte voorraad*. Opgehaald van <http://ruimtexmilieu.nl/wiki/kernwaarden-op-een-rij/zorgvuldig-ruimtegebruik>
- Scholman, M. (2019, maart 21). (M. Hooijer, Interviewer)
- SDP. (2019). *Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer. Inzichten in drijvers marktaandeel auto als basis voor duurzaam bereikbaarheidsbeleid*. Ministerie van I&W.
- Spark Update. (2018, juli). *Parkeerdata: Van profiel naar prognose*. Leidschendam: Spark.
- Steens, E. (2018, maart 6). *Alles over de deelfiets en verschillende deelfietsen vergeleken*. Opgehaald van Dubbo.nl: <https://dubbo.nl/alles-deelfiets-en-verschillende-deelfietsen-vergeleken/>
- Tillema, T., & Jorritsma, P. (2016). *Ruimtelijke kenmerken, geografische bereikbaarheid en reisgedrag*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- TNO. (2017, oktober 10). *Hoe ontwikkel je een duurzame stad?* Opgehaald van <https://www.tno.nl/nl/tno-insights/artikelen/hoe-ontwikkel-je-een-duurzame-stad/>
- Veldscholten, H. (2019, februari 21). (M. Hooijer, Interviewer)

Verkeersnet. (2017, april 13). *De deelscooter bereikt Nederland*. Opgehaald van <https://www.verkeersnet.nl/duurzaam/22371/deelscooter-bereikt-nederland/>

Wildt, A. d. (2015, mei 5). *Witte Fietsenplan*. Opgehaald van iProvo: <https://hart.amsterdam.nl/page/49069/witte-fietsenplan>

Woorden.org. (2019). *Differentiatie*. Opgehaald van <http://www.woorden.org/woord/differentiatie>

WUR. (Z.D.). *Klimaatbestendige steden*. Opgehaald van <https://www.wur.nl/nl/Onderzoek-Resultaten/Onderzoeksinstituten/Environmental-Research/Programmas/Groene-klimaatoplossingen/Groene-oplossingen-voor-klimaatbestendige-steden.htm>

Zeijlstra, M. (2016, februari 01). *Leuk die deeleconomie, maar niet zonder risico's*. Opgehaald van <https://www.erasmusmagazine.nl/2016/02/01/leuk-die-deeleconomie-maar-niet-zonder-risicos/>

Zoelen, B. v. (2016, september 3). *E-bikes als deelfiets: twee keer zo snel door de stad als openbaar vervoer*. Opgehaald van Het Parool: <https://www.parool.nl/amsterdam/ebikes-als-deelfiets-twee-keer-zo-snel-door-de-stad-als-openbaar-vervoer~a4369649/>

FIGUREN VERMELDE FIGUREN

Figuur 1 Milieudefensie. (2017). *Van wie is de stad?* Illustratie. Eigen bewerking.

Figuur 2 Milieudefensie. (2017). *Van wie is de stad?* Foto.

Figuur 3 Delva Landscape Architects. (z.d.). *Woonplein; Aan deze ruimtes grenzen voornamelijk grondgebonden woningen, De inrichting van de buitenruimte is intiem en rijk aan groen*. Foto. Opgehaald van <https://delva.la/projecten/cobercokwartier-melkfabriek/>

Figuur 4 CBS Statline. (2018, juni 6). *Motorvoertuigenpark; inwoners, type, regio, 1 januari*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7374hvv/line?dl=1E28F&ts=1556633912415>

Figuur 5 CBS Statline. (2017, maart 9). *Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken, 2010-2015*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81844NED/line?dl=1E28B>

Figuur 6 CBS Statline. (2018, juni 6). *Motorvoertuigenpark; inwoners, type, regio, 1 januari*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7374hvv/line?dl=1E28F&ts=1556633912415>

Figuur 7 CBS Statline. (2018, juli 3). *Personenmobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en vervoerwijzen, regio*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83499NED/line?dl=1E290>

Figuur 8 CBS Statline. (2018, juli 3). *Personenmobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en vervoerwijzen, regio*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83499NED/line?dl=1E290>

Figuur 9 Bleijenberg, A., Esse, H. v., & Wee, B. v. (2017, december 11). *Nederlander reist niet méér, maar minder per auto*. Illustratie. Opgehaald van Verkeerskunde: <http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/nederlander-reist-niet-meer-maar-minder-per-auto.51687.lynkx>

Figuur 10 CBS Statline. (2018, oktober 30). *Bevolking; kerncijfers*. Illustratie. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37296ned/line?dl=1E296>

Figuur 11 CBS Statline. (2018, december 18). Illustratie. *Prognose bevolking; kerncijfers, 2018-2060*. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84345NED/line?ts=1556649288883>

Figuur 12 CBS Statline. (2019, april 30). Illustratie. *Bevolkingsontwikkeling; regio per jaar*. Opgehaald van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37230ned/table?ts=1556636342247>

Figuur 13 PBL. (2016). Illustratie. *Bevolkingsprognoses 2015-2040*. Opgehaald van Planbureau voor de Leefomgeving: <https://www.pbl.nl/themasites/regionale-bevolkingsprognose/bevolkingsprognoses-2015-2040>

Figuur 14 PBL. (2016). Illustratie. *Bevolkingsprognoses 2015-2040*. Opgehaald van Planbureau voor de Leefomgeving: <https://www.pbl.nl/themasites/regionale-bevolkingsprognose/bevolkingsprognoses-2015-2040>

Figuur 15	Oosterbroek, R. (2019). Foto. <i>In Utrecht springt nu een walvis van plastic afval uit het water</i> . Foto. Opgehaald van https://www.vice.com/nl/article/qvydeb/utrecht-springt-walvis-plastic-afval-grachten	<u>NIET-VERMELDE FIGUREN</u>	Figuur pag. 23	de Meijer, B. (2018). <i>Het centrum van Woerden</i> . Foto. Opgehaald van https://www.ad.nl/woerden/voorlopig-nog-gratis-parkeren-centrum-woerden-in-het-weekend~ab0bac9fa/
Figuur 16	CROW. (2018). <i>Toekomstbestendig parkeren</i> . CROW. Eigen bewerking.		Figuur pag. 23	<i>Parkeren in zonegebieden</i> . (Z.D.). Foto. Opgehaald van https://mantelzorgassen.nl/parkeren-in-zonegebieden/
Figuur 17	Beer, J. d., Ekamper, P., & Gaag, N. v. (2018). Illustratie. <i>Grote steden groeien sneller dan de rest van Nederland</i> . Demos.		Figuur pag. 31	van Dam, D. (2016). <i>'Hij is een gevaar op de weg'</i> . Foto. Opgehaald van https://www.nrc.nl/nieuws/2016/06/01/hij-is-een-gevaar-op-de-weg-1624059-a646218
Figuur 18	Beer, J. d., Ekamper, P., & Gaag, N. v. (2018). Illustratie. <i>Grote steden groeien sneller dan de rest van Nederland</i> . Demos. Eigen bewerking.		Figuur pag. 32	<i>Koopzondag Almelo - 28 jan 2018 - 31 dec 2025 - Uit in Almelo</i> . (Z.D.). Foto. Opgehaald van https://www.uitinalmelo.nl/agenda-item/62551/Koopzondag-Almelo/
Figuur 19	Ritjeweg. (2019). <i>Begin vandaag nog met autodelen!</i> Opgehaald van https://ritjeweg.nl/ . Eigen bewerking.		Figuur pag. 34	PR DHC. (2019). <i>Deelscooter moet Den Haag leefbaarder maken</i> . Foto. Opgehaald van https://www.denhaagcentraal.net/nieuws/verkeer/deelscooter-moet-den-haag-leefbaarder-maken/
Figuur 20	NS. (2019). <i>Spoorkaart 2019</i> . Nederlandse Spoorwegen. Eigen bewerking.		Figuur pag. 35	<i>Shutterstock mobility - Amsterdam Economic Board</i> . (2019). Foto. Opgehaald van https://www.amsterdameconomicboard.com/initiatief/green-deal-zero-emissie-stadslogistiek-zes/shutterstock-mobility-4
Figuur 21	Aalst, J.-W. v. (2019, januari 1). <i>Overzichtskaart van de Nederlandse gemeentegrenzen per 2019, samengesteld door Jan-Willem van Aalst uit open data van het Kadaster en CBS</i> . Opgehaald van Wikipedia: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:2019-NL-Gemeenten-basis-2500px.png . Eigen bewerking.		Figuur pag. 39	Birò. (z.d.). BIRÒ de meest flexibele vierwieler op de markt. Foto. Geraadpleegd van http://www.brandnewmagazine.nl/artikelen/bira-de-meest-flexibele-vierwieler-op-de-markt
Figuur 22	Aalst, J.-W. v. (2019, januari 1). <i>Overzichtskaart van de Nederlandse gemeentegrenzen per 2019, samengesteld door Jan-Willem van Aalst uit open data van het Kadaster en CBS</i> . Opgehaald van Wikipedia: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:2019-NL-Gemeenten-basis-2500px.png . Eigen bewerking.		Figuur pag. 40	Citroën Nederland. (Z.D.). <i>Dodehoekbewaking</i> . Foto. Opgehaald van https://www.citroen.nl/citroen/technologie/dodehoekbewaking.html
Figuur 23	Aalst, J.-W. v. (2019, januari 1). <i>Overzichtskaart van de Nederlandse gemeentegrenzen per 2019, samengesteld door Jan-Willem van Aalst uit open data van het Kadaster en CBS</i> . Opgehaald van Wikipedia: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:2019-NL-Gemeenten-basis-2500px.png . Eigen bewerking.		Figuur pag. 40	Autoevolution. (2016). <i>Lane Keeping Assist Systems Explained</i> . Foto. Opgehaald van https://www.autoevolution.com/news/lane-keeping-assist-systems-explained-25459.html
			Figuur pag. 40	Morris, D. P. (2016). <i>In this Oct. 14, 2015 file photo, a member of the media test drives a Tesla Model S car equipped with Autopilot in Palo Alto, California, U.S.</i> Foto. Opgehaald van http://time.com/4494496/tesla-mobileye-autopilot-safety/
			Figuur pag. 40	Vos, N. (2016). <i>Zelfrijdende bus met passagiers</i> . Foto. Opgehaald van https://www.deingenieur.nl/artikel/zelfrijdende-bus-met-passagiers
			Figuur pag. 40	van den Breevaart, R. (2015). <i>Connexion ParkShuttle 6 - Capelle aan den IJssel (NL)</i> . Foto. Opgehaald van https://www.flickr.com/

photos/ruudvdbreevaart/18700664619

Figuur pag. 41 van Vliet, B. (2019). *Welke regels gelden voor speed-pedelecs?* Foto. Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec>

TABELLEN

Tabel 1	CBS Statline. (2018, oktober 30). <i>Bevolking; kerncijfers</i> . Illustratie. Opgehaald van https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37296ned/line?dl=1E296 & CBS Statline. (2018, juni 6). <i>Motorvoertuigenpark; inwoners, type, regio, 1 januari</i> . Illustratie. Opgehaald van https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7374hvv/line?dl=1E28F Eigen bewerking
Tabel 2	CBS. (2018, juni). <i>Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) 201</i> . Den Haag/Heerlen/Bonaire
Tabel 3	CROW. (2018). <i>Toekomstbestendig parkeren</i> . CROW. Eigen bewerking.
Tabel 4	CROW. (2018). <i>Toekomstbestendig parkeren</i> . CROW. & ANWB. (z.d.). <i>Wat is een zelfrijdende auto?</i> Opgehaald van https://www.anwb.nl/auto/zelfrijdende-auto/wat-is-de-zelfrijdende-auto Eigen bewerking.
Tabel 5	CBS. (z.d.). <i>Begrippen. Stedelijkheid (van een gebied)</i> . Opgehaald van https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen?tab=s#id=stedelijkheid--van-een-gebied--
Tabel 6-10	Eigen tabellen

TABELLEN

Alle afbeeldingen die niet zijn vermeld zijn eigen afbeeldingen, afbeeldingen van Sweco of gratis auteursrechtvrije afbeeldingen van de volgende websites:

- <https://pixabay.com/nl/>
- <https://unsplash.com/>
- <https://www.pexels.com/>



BIJLAGE 1

GESPREKSVERSLAG: DE HEER H. VELDSCHOLTEN, SENIOR ADVISEUR/COÖRDINATIE VERKEER & VERVOER, GEMEENTE ALMELO

Gehouden op 21 februari 2019 van 8:30-10:30

Donderdag 21 februari heeft een gesprek plaatsgevonden met Mariska Hooijer, Henrie Wolf en Hans Veldscholten. Henrie Wolf is vanuit Sweco gedetacheerd bij gemeente Almelo als allround verkeerskundige en Hans Veldscholten is senior adviseur/coördinatie Verkeer & Vervoer bij de Gemeente Almelo.

Het doel van het gesprek was om de vraag voor te leggen aan de gemeente en inzichtelijk te krijgen wat de visie van Hans op de vastgestelde onderwerpen is. Henrie was bij het gesprek aanwezig als ondersteuning vanuit Sweco en de gemeente Almelo.

SAMENVATTING GESPREK

Het was een erg open gesprek waarbij het verschillende kanten op ging met onderwerpen betreffende het onderzoek. Hierbij is alle informatie door het maken van aantekeningen verzameld. Alle onderwerpen die de leidraad vormden van het gesprek zijn aan bod gekomen.

Allereerst had Hans zich voorgesteld en vertelde over zijn werkzaamheden bij gemeente Almelo. Hierna had Mariska een inleiding gegeven betreffende de opleiding, de gevolge minor stedenbouwkunde en een toelichting over het onderzoek.

Toelichting onderzoek

Het onderzoek betreft het binnenstedelijk parkeren van de toekomst. Door trends in nieuwe mobiliteitsontwikkelingen gaat het autogebruik in de toekomst veranderen wat invloed heeft op de parkeerbehoefte en zorgt voor een verschuiving in de modal shift en modal split. Het is belangrijk om rekening te houden met de ruimtelijke consequentie van deze trends op het parkeren en hoe de beschikbare ruimte het beste ingevuld kan worden als het parkeren meer of minder wordt.

De reactie van Hans op het onderzoek was positief. Hij noemde onder andere een voorbeeld waaraan hij moest denken bij slimme mobiliteitsvormen, namelijk in Osnabrück. Hier staan kleine containertjes met een cargobike erin. Transporteurs beschikken over een sleutel en kunnen de betreffende producten hierin lossen waardoor ze niet in de binnenstad hoeven te komen met de vrachtauto. De betreffende winkelier kan de goederen zelf met de andere sleutel uit de container halen en brengt de goederen met de cargobike naar de winkel.

INTERESSE VAN ALMELO

Flexibiliteit en balans

Almelo heeft interesse in het onderzoek, omdat ze graag inzichtelijk willen krijgen

hoe flexibel om te kunnen gaan met parkeren in de toekomst en hoe een goede balans te vinden in het parkeren en de omgeving daaromheen. Een voorbeeld is dat in het binnenstedelijk gebied aan de noordzijde van de haven rond het oude stadhuis van Almelo nieuwbouw gaat plaatsvinden. Hierbij komt vooral de vraag naar voren waar mensen moeten parkeren. In het oude stadhuis is nog parkeergelegenheid beschikbaar, maar de gemeente vindt het zonde om deze parkeerplaatsen te verkopen, omdat ze dit dan zelf niet meer achter de hand hebben. Hierdoor komt het parkeren bij de projectontwikkeling onder druk te staan. Echter, kan dan de vraag bijvoorbeeld ook gesteld worden hoe de garage er uit komt te zien wanneer de huidige garage nog twee extra lagen krijgt.

Naast deze ontwikkelingen, wordt het winkelgebied compacter gemaakt. Hierbij is ook de vraag of het parkeren in de toekomst toe gaat nemen of af gaat nemen. Hierbij zou de tool ook handig zijn waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoe flexibel ze om kunnen gaan met parkeren.

HEDENDAAGSE ONTWIKKELINGEN

Deelauto

In Almelo is bijvoorbeeld één deelauto beschikbaar. Dit is niet veel voor een stad en loopt wat dat betreft ook achter met bijvoorbeeld het westen van Nederland. Het is normaal voor iedereen om een auto te hebben en als er geen goedkopere alternatieven zijn dan de auto, blijven mensen deze gewoon gebruiken.

TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

Nieuwe mobiliteitsvormen en kansen

Met name dat het autogebruik en -bezit fors blijft groeien, maar dat wel een omslag plaatsvindt van de auto naar de fiets. Ook moet gezorgd worden dat de prijzen van elektrisch vervoer flink omlaag gaan willen mensen deze aan gaan schaffen en moeten de accu's sterk verbeterd worden wat betreft de invloed van weersomstandigheden. Daarnaast is het geen goed plan dat autonome voertuigen midden in de stad gaan rijden. Dit moet eerst alleen op de snelwegen plaatsvinden.

Bedrijven betrekken bij mobiliteitsmanagement

Bedrijven moeten betrokken worden bij het toekomstig mobiliteitsmanagement, omdat werkgevers invloed kunnen uitoefenen op hoe werknemers naar het werk komen. Na de oorlog ging iedereen bijvoorbeeld ook vanaf één bepaald punt met de bus naar het werk en weer terug. Syntus is hier ook mee bezig om zoiets op te zetten, namelijk KeoBike. Hierbij kan men een fiets huren bij bepaalde bushaltes of -stations wanneer ze dat willen. Met de smartphone kan een fiets gereserveerd worden of haal je het direct uit een van de carroussels die hier staan. Werkgevers kunnen dit bijvoorbeeld ook huren om te zorgen dat werknemers met de bus gaan en vanaf het station verder gaan met de KeoBike.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer, met name de trein, kan sterk verbeterd worden. Het

goederenvervoer heeft op dit vlak een hogere prioriteit dan het mensenvervoer, waar Nederland vanaf moet. Door nieuwe ontwikkelingen door de jaren heen, gaat de provincie Overijssel binnen het OV-netwerk onderscheid maken in drie categorieën busverbindingen. Namelijk A-, B- en C-lijnen. A-lijnen zijn de hoofdassen, B-lijnen zijn de sterke lokale en regionale buslijnen en C-lijnen zijn de ontwikkellijnen.

AUTOGEBRUIK EN PARKEREN

Toekomstige verwachting

De verwachting is dat het autogebruik niet minder gaat worden in het oosten van Nederland en parkeren belangrijk blijft. Het kan wel zijn dat het iets minder gaat worden, maar nooit hetzelfde als in bijvoorbeeld het westen van Nederland. Dit blijft niet in evenwicht. Hans denkt bijvoorbeeld ook dat het Klimaatakkoord niet gaat werken in het oosten wat betreft mobiliteit, omdat geen goede alternatieven beschikbaar zijn om mee te reizen. De enige innovaties die hij momenteel echt ziet is op het gebied van de fiets, zoals de elektrische bakfiets die steeds populairder wordt. Hier kunnen mensen namelijk de kinderen mee vervoeren, maar bijvoorbeeld ook gebruiken om meer spullen mee te kunnen nemen op de fiets. Voor mensen die wel een auto bezitten, maar de auto niet vaak gebruiken en dus onnodig capaciteit benutten in het binnenstedelijk gebied zou de deelauto bijvoorbeeld wel een goed alternatief kunnen zijn. Maar hoeveel gaat de deelauto dan gaat schelen is de vraag.

LEEFBAARHEID

Compact winkelgebied en rest winkelstraat

Almelo heeft een erg lange winkelstraat, namelijk de Grotestraat die 1,9 kilometer lang is. In deze straat is sprake van veel leegstand. Om het winkelen weer aantrekkelijk te maken, moet dit een centraler worden in het midden van de binnenstad. De rest van de Grotestraat wordt met name ingevuld door de functie wonen en zoals nu het plan is, komen aan het uiteinde van de straat nog een aantal speciale, excentrieke winkeltjes die niet passen bij de grote winkelketens. Dit zie je ook bij andere steden dat dit soort kleinere winkeltjes buiten het kernwinkelgebied liggen. Een voorbeeld hiervan is de Walstraat in Deventer. Hiermee wordt gezorgd dat het centrum aantrekkelijk wordt om te komen en voor een stimulans zorgt om naar de stad te komen. Het online winkelen moet dan alleen ook veranderen. Dit heeft de gemeente echter niet in de hand, maar het zou wel fijn zijn dat dit op een bepaalde manier opgelost wordt dat toch mensen naar de stad blijven komen. Denk aan alleen gratis pakketjes ophalen in de winkel zelf en niet gratis laten thuisbezorgen of wat betreft de leefbaarheid in de stad dat de pakketjes alleen op een centraal punt opgehaald kunnen worden bij een parkeergarage in het centrum.

Wisselwerking parkeren

Een idee wat ter tafel kwam is dat de ruimte waar eventueel ruimte zou zijn voor parkeerplaatsen ook dienen als een soort wisselruimte. Hierbij kan het parkeren eerst deels of helemaal weggelaten worden, maar wanneer toch blijkt dat meer ruimte nodig is voor parkeren, kan het eenvoudig teruggedraaid worden dat de ruimte toch gebruikt wordt als parkeerplaats. Ook kan dit bijvoorbeeld gedaan worden bij groot beheer en onderhoud van een ruimte. Wanneer blijkt dat daar meer aanbod is in parkeren dan vraag, kan het aantal dat niet nodig blijkt verwijderd worden en daarvoor een leefbare ruimte in de plaats komen waarbij bijvoorbeeld ook materialen

van de voormalige parkeerplaats hergebruikt kunnen worden. Bij het beheer en onderhoud moet echter rekening gehouden worden met het kapitaliseren hiervan. Verder kan gedacht worden aan wanneer nieuwe wijken gebouwd worden en in een andere wijk blijkt dat daar sprake is van te veel parkeren, dat een deel hiervan verwijderd wordt en dat de materialen hergebruikt worden in de nieuwe wijk.

Venstertijden

Alle wegen van Almelo naar de binnenstad lopen naar de parkeergarages. Voertuigen kunnen wel door de binnenstad rijden, maar kunnen hier niet parkeren. Echter, zorgt dit voor een mindere leefbaarheid, omdat in de zomer met name auto's en motoren door de binnenstad rijden om de voertuigen te showen. Om de stad leefbaarder te maken, zijn in Almelo voor het laden en lossen al venstertijden ingevoerd. In de toekomst wil Almelo zorgen dat gezond, elektrisch goederenvervoer voorrang gaat krijgen en voor hen milder wordt omgegaan met venstertijden. Ook gaat in de binnenstad cameratoezicht komen voor voertuigen en mogen alleen voertuigen met een ontheffing de binnenstad in komen.

WAT VERDER TER TAFEL KOMT

Parkeergarage als batterij voor de stad

Batterij van de stad is een onderzoeksproject van Sweco waarin onderzocht is of een parkeergarage de potentie heeft van een stedelijke batterij. Er komen namelijk steeds meer elektrische auto's in de stad die in parkeergarages opgeladen kunnen worden. De parkeergarage en/of de auto's kunnen dan ook tijdelijk als voedingsbron dienen om het energienet in balans te houden. Door de combinatie van een grote stationaire batterij die opgeladen wordt door het net, maar ook door energiebronnen uit de omgeving, wordt het duurzame energieverbruik verder geoptimaliseerd. Het doel hiervan is dat het zorgt voor een nieuwe dienst van de parkeergarage waarbij elektrische auto's en een centrale batterij energie en flexibiliteit gaan leveren aan de omgeving.

Naast theoretische aannames ook feitelijke cijfers

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te versterken is het belangrijk om naast theoretische aannames ook feitelijke cijfers te onderzoeken. Hiervoor kunnen bijvoorbeeld cijfers van het CBS gebruikt worden. Het is belangrijk om de verschillen van Nederland weer te geven wat betreft de statistieken en te kijken naar bijvoorbeeld de verschillende stedelijkheidsgraden.

CONCLUSIE GESPREK

De conclusie van het gesprek is dat Almelo vooral opzoek is naar flexibiliteit en balans als het gaat om parkeren in het binnenstedelijk gebied. Hierbij willen ze de mogelijkheid hebben om keuzes te kunnen maken voor de toekomst hoe ze in ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden met het parkeren. Deze keuzes zijn bijvoorbeeld hoe flexibel ze om kunnen gaan met de gehanteerde parkeernorm bij het compacter maken van het winkelgebied, hoe kan de leefbaarheid behouden worden als meer toekomstige ontwikkelingen plaats gaan vinden waar parkeren ook bij komt kijken en wat het toekomstig autobezit- en gebruik voor invloed op het parkeren.

BIJLAGE 2

INTERVIEW 1: DE HEER M. SCHOLMAN, STEDENBOUWKUNDIGE, HET OVERSTICHT

Gehouden op 21 maart 2019 van 15:30 tot 17:00

MH: Mariska Hooijer
MS: Marnix Scholman

MH: Hoe zie je de stad van de toekomst voor je?

MS: Ik vind het een heel interessant thema, omdat ik echt geloof heb in de deeleconomie en wat voor effect dat kan hebben op de ruimte om ons heen. Om een voorbeeld te geven van een artikel die ik laatst las: bijna elk gezin heeft een boor, maar een boor wordt in het leven van de mens gemiddeld maar 11 minuten gebruikt. Dus de vraag is dan waarom iedereen een eigen boor thuis moet hebben. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor mobiliteit. De vraag is waarom iedereen een eigen auto of een fiets moet hebben, omdat je eigenlijk mobiliteit wil hebben: van A naar B kunnen gaan en hoe dat ook maar gebeurt.

Een paar jaar geleden las ik een artikel dat in typische autolanden als Japan, de Verenigde Staten en Duitsland zie je dat de jeugd geen auto meer wil rijden, maar alles met het openbaar vervoer willen doen. Ze kunnen dan namelijk constant online blijven. Als je ziet in de gemiddelde straat van Nederland hoeveel auto's er staan, hoeveel eigendom per gezin, gaat het gemiddeld al iets van 1,5 à 2 auto's per huishouden. In alle bouwprojecten is er discussie over het parkeren, omdat er altijd veel ruimte nodig is voor de auto's en een ontwerper moet dan vechten om nog ergens een boom tussen te zetten. De vraag is dus wat er zou gebeuren als we naast onze mobiliteit te delen geen parkeernormen hebben die het minimum bepaalt, maar dat deze norm het maximum bepaalt. Een voorbeeld hierbij is het centrum van Rotterdam waar ze gewoon heel weinig of geen parkeerplaatsen meer realiseren om mensen te dwingen om het openbaar vervoer te nemen.

Ik denk dat in de toekomst ontzettend veel ruimte vrijkomt in steden als de gigantische parkeervelden er niet meer zijn. Er wordt namelijk veel geparkeerd in uitgestrekte velden en weinig gestapeld, omdat het te duur is. Mensen willen voor een dubbeltje op de eerste rang zitten om het centrum in te lopen. Ik denk dat er vanuit de ruimtelijke ordening en de stedenbouw heel wat kan veranderen als we dingen echt gaan delen, mobiliteit delen. Hiervoor moet wel een systeem bedacht worden die super toegankelijk is en super snel, ook met overstappen met het openbaar vervoer, en dat je dan mensen echt een alternatief kan bieden voor auto's. Ik denk dat je hierdoor hele andere binnensteden gaat krijgen.

Heel veel ondernemers zeggen: als ik niet meer bereikbaar ben voor auto's naar mijn winkel, dan heb ik zoveel verlies. Het schijnt echter dat gebieden waar je eerder met je auto kon komen en die nu autovrij worden dat daar meer wandelmilieu ontstaat.

Er komen iets andere klanten in de winkels, maar sommige winkels gaan daardoor zelfs meer verdienen hoe slecht bereikbaar ze ook zijn met een auto. Het is een soort ander milieu waar ze dan in zitten als ondernemer.

MH: Hoe ga je dat de ondernemer dan wijsmaken?

MS: Ik denk dat sommige ondernemers altijd afhankelijk zijn van bereikbaarheid met de auto. Maar goed, we gaan steeds meer online bestellen en ons steeds minder in binnensteden verplaatsen om te kopen, maar we gaan veel meer recreëren en verblijven in binnensteden. Misschien moet je daarom een systeem bedenken in nieuwbouwwijken dat de ene straat autovrij is en aan bij de andere straat aan de achterkant van de bebouwing alle busjes komen om goederen te leveren. Er moet nagedacht worden over een logistiek systeem in woonwijken waar auto's nog wel mogen komen en waar niet. De autostraten zijn dan super efficiënt, maar misschien ook wel functioneel en lelijk, en de andere straat is dan echt kwaliteit.

MH: Wat denk je er dan over als de winkels uit de binnenstad verdwijnen, heeft het dan geen invloed op het willen recreëren en verblijven?

MS: Ik denk dat we sowieso wel steeds meer van die hele grote winkels en meer loods-achtige winkels in het buitengebied, zoals de Wehkamp in Zwolle, en dat we steeds meer online gaan bestellen. Sommige winkels hebben we niet meer nodig als etalage. Dit kan ook een dichte doos zijn. Hifi winkels die vind je niet meer in de binnenstad. Je gaat misschien wel hele andere winkels krijgen. We moeten wel voorkomen dat de binnensteden soort plekken worden voor de rijke elite waar je alleen lokaal gebrande koffie en andere lokale producten die duur zijn kan halen. Dat zie je ook wel in binnensteden. De trend van de rijkere die het kunnen betalen om een dure koffie of een duur speciaal biertje op een hip terras te drinken. Misschien heb je de kans dat binnensteden in extremer model een soort enclave worden van de rijkere.

MH: Eigenlijk zeg je dus dat de binnensteden toegankelijk moeten blijven nu en in de toekomst voor ook de niet-rijke mensen?

MS: Ja, binnensteden zijn natuurlijk altijd al historische plekken geweest waar alles een beetje samenkomt. Qua functies, maar ook verschillend mensen. Dat is typerend aan binnensteden. Je moet dus voorkomen dat het geen enclaves worden van rijke, hippe mensen.

MH: Hoe groot zal het verschil tussen het oosten en westen van Nederland zijn in dit soort ontwikkelingen, zoals online winkelen, de bereikbaarheid en auto's niet meer mogen parkeren in de binnensteden?

MS: Dit soort dingen als het delen en het vrijmaken van steden is ook gerelateerd aan ruimte te kort. Ik vind het heel moeilijk in te schatten. De automatische reactie zou zijn dat het hier in het oosten niet zo snel gaat, maar dat klinkt alsof het in de

randstad allemaal sneller en beter gaat. Ik denk wel dat in een stad als Zwolle of een stad als Deventer wel een soort Randstedelijke dichtheid is. Almelo en Enschede ken ik niet genoeg, maar de stad Groningen vinden dit soort veranderingen ook al veel plaats.

Wat mij wel opvalt is dat Overijssel echt een autoprovincie is. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de intensiteit van openbare wegen, maar ook het openbaar vervoer, is minder goed. Ik zou het liefst mijn eigen auto weg doen, maar omdat ik op heel veel plekken moet zijn is een auto toch handig. Als je de randstad zou beschouwen als één stad wat nooit zou gebeuren, omdat Amsterdam bijvoorbeeld niks met Rotterdam heeft en andersom, dan heb je het formaat van een grote metropool waarin je echt een nieuw openbaarvervoerssysteem kan introduceren als alternatief. Maar ik denk dat een stad als Groningen alleen daar misschien iets te klein voor is om echt een ander mobiliteitssysteem te hebben.

Je zou ook kunnen kijken of je de stedendriehoek Oldenzaal, Hengelo, Enschede, Almelo en Borne misschien. Stel je zou dit bij elkaar opgeteld als een stad maken, heeft dit misschien wel het formaat waar een andere grootschalige manier van mobiliteit kan plaatsvinden.

MH: Zou je dit dan apart van elkaar kunnen houden of zie je voor je dat ze aan elkaar gekoppeld worden met bijvoorbeeld bebouwing?

MS: Ja, je hebt natuurlijk dat groene middengebied waar ook het vliegveld ligt. Dat wordt dan zeg maar het groene hart. Hoe zouden we het dan noemen, Twente City? Als we het dan zouden beschouwen als een stad heeft het misschien wel het formaat om meer te kunnen experimenteren.

Je kan het ook op een hele kleine schaal doen. Je woont bijvoorbeeld in een straat en spreekt met je burens af dat we met tien gezinnen twee auto's nemen. Daardoor kan je het parkeren in de straat opheffen en die paar vierkante meters die je erbij krijgt vergroen je, zoals een gemeenschappelijke tuin of een pluktuin waar je elkaar kan ontmoeten en waar kinderen op straat kunnen spelen. Waarom moet je altijd met je auto tot aan de voordeur komen? Als je een keer een wasmachine hebt, kan je wel een keer over de stoep rijden en het uit je auto tillen. Ik probeer woonomgevingen te ontwerpen waar je niet per sé met je auto tot aan je voordeur komt. Waarom zou een mens niet 50 meter willen lopen om je auto ergens in een hoekje te kunnen zetten, maar wel in een straat wonen waar het groen is.

MH: Zijn dit soort projecten ook al gerealiseerd en wat zijn de reacties daar dan op?

MS: Nee niet zoveel. Dit duurt allemaal heel lang. Een aantal in Breda zijn al wel gerealiseerd. De reacties zijn gemixt. Je ziet in zulke wijken bijvoorbeeld wel dat een keer iemand zijn auto in de autovrije straat zet en laat hem hier een nachtje staan. De burens denken dan: 'oh dat is een parkeerplaats'. Op termijn zie je dat meer mensen daar gaan parkeren en blijkt het soms geen succes. De gemeente zegt dan ook soms: 'de grond waar ze in parkeren wordt een beetje blubberig, we gaan de straat

maar wat verbreden'. En dan heb je een straat met parkeerplaatsen gekregen. Het is dus niet altijd een succesverhaal. Het ligt ook heel erg aan het gebruik van de mens en de afspraken die ze onderling maken. Zulke soort dingen kunnen bijvoorbeeld ook op de schaal van een dorp plaatsvinden.

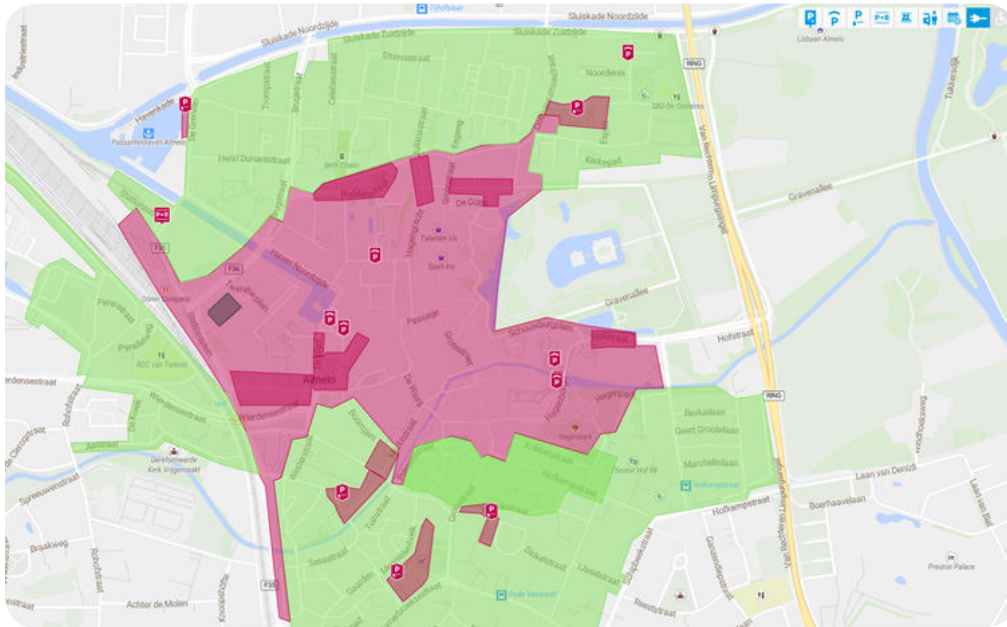
MH: Hoe zou je dat kunnen sturen dat ze er niet gaan parkeren?

MS: Je kan natuurlijk allemaal handavingsdingen met paaltjes neerzetten, maar dat wil je niet. Het gaat ook heel erg om mentaliteit. Mensen moeten hun burens aanspreken van: 'we hadden toch afgesproken dat dit gemeenschappelijk groen wordt. Prima dat je je auto een keertje een halve dag laat staan, maar niet constant'. Het is dus heel erg mentaliteit-gericht. We zijn helaas wel in een situatie gekomen waar we ons heel erg terugtrekken in ons eigen huisje. Burens zijn allemaal enge mensen. Dat is bijvoorbeeld ook aan de uitslag van de verkiezingen te zien gisteren (21 maart 2019) dat het extreem gaat worden allemaal. We trekken ons heel erg terug met gelijkgezinden op onze ark. Ik zeg ook: openbare ruimte kan heel erg helpen bij het doorbreken van de sociale segregatie en het isolement. Dat je in je eigen straat een plek hebt waar je met je burens aan een tuin werkt of dat je ze toevallig tegenkomt dat je je niet alleen maar terugtrekt in je tuintje of op je balkonnetje.

MH: Dit vind ik wel een goed moment om nu door te gaan en met jou een casus te doen op Almelo om het hierover verder te hebben (laat luchtfoto van Almelo zien met toelichting).



MH: En dit zijn de parkeerplaatsen van Almelo (laat overzichtskaart van Almelo zien met toelichting).



MH: We zoomen in op het straatparkeren boven het oude stadhuis ten noorden van de binnenstad. Punt A en B geven aan van waaruit de streetviews gemaakt zijn van deze locatie (laat poster zien van de locatie).



MH: Stel, we kunnen hier alle parkeerplaatsen wel weghalen of de helft, hoe zou je dat dan ontwerpen/inrichten en wat zou je meenemen?

MS: Mijn eerste reactie zou zijn: de straat tussen de gebouwen en het groen bij punt A is natuurlijk een enorme barrière en daarom wordt het grasveldje waarschijnlijk ook niet gebruikt. Het lijkt ook op een honden uitlaatplaats. De weg ligt er vooral om de parkeerplaatsen. Ik weet niet wat de intensiteiten zijn, maar auto's kunnen bijvoorbeeld ook via de andere kant de parkeerplaats bereiken. Ik zou ten eerste zeggen dat de straat tussen de gebouwen en de parkeerplaats een mogelijkheid geeft om een hele andere inrichting te krijgen. Je zal er wel een keer met je auto overheen moeten kunnen rijden om met je auto bij de voordeur te komen en voor de voorzieningen die er zijn in de straat zullen er wel een paar voorzieningen moeten blijven. Dit zorgt ervoor dat de gebouwen allemaal aan een groenstructuur komen te staan. Daarnaast kan je nog nadenken bij punt B, wanneer je de verkeersstructuur van het centrum in beeld brengt, of het niet een eenrichtingsstraat kan worden? Zo kan je misschien de rijbaan versmallen en kunnen de gebouwen aan deze kant ook met het groen laten communiceren. Dit zorgt voor minder verharding en maakt het toegankelijker. Misschien moet je het terrein wel zien als één grote parkruimte waar je met de auto stapvoets doorheen moet rijden.

Gevoelsmatig kan je de straat bij punt A eruit halen. Er ligt hier wel allemaal ondergrondse infrastructuur, dus het is wel heel erg duur om dit er allemaal uit te halen en de mensen moeten allemaal aangesloten zijn op water, riool, elektriciteit, etc. Je kan er dus niet overal bomen overheen planten, maar die weg die kan eruit. Je zou kunnen kijken als je analyseert op groter schaalniveau of je kan zorgen dat bij de straat bij punt B nog een beetje een auto kan komen. Je woont daardoor aan één grote parkstructuur en dat je dan gaat nadenken wat je met de vrijkomende parkeerplaatsen dan. Je moet dan eerst met de bewoners gaan praten en vragen waarvoor ze het park graag willen gebruiken. Je begint dus een soort participatietraject van: dit kan het worden. Dit zou voor de gemeente een aanbeveling kunnen zijn in de keuzes die ze maken.

MH: Wat voor dingen denk je dan aan als je dit inricht? Ik hoor net een park, maar heb je ook nog meer ideeën wat je daar zou kunnen doen?

MS: Misschien staan er in het park fitnessapparaten, ligt er een hele grote groentetuin die beheerd wordt door de buurt, een pluktuin, een bloementuin of gewoon plekken waar mensen op hete dagen kunnen verblijven. Of maak je een ruimte waar je water kan opvangen in tijden van hevige regen wat je weer kan gebruiken in tijden van droogte. Ik denk sowieso dat de levenskwaliteit/woonkwaliteit daar door het allemaal te vergroenen een heel stuk hoger wordt. De vastgoedwaarde wordt hoger daardoor. Je kan er ontzettend veel dingen voor verzinnen. Als je door je ooghaars naar het centrum van Almelo kijkt, zie je structureel niet veel groen. Deze plek is de enige groene plek in de openbaarheid tussen de bouwblokken. Misschien moet dit wel het stadspark worden en is dit wel de aanzet om groene verbindingen te maken vanaf hier als een soort organisch systeem wat zich langzaam over de stad uitbreidt en de stad helemaal vergroent. Misschien een extreem scenario, maar de ontwikkeling hier gaat straks helemaal een groene verbinding maken voor de andere structuren.

Misschien moet je ook kijken als dit je plangebied is dat sommige plekken wel bereikbaar moeten blijven, maar dat je het hele stuk helemaal autovrij maakt. In elke windrichting kan je er een keer in naar een super goed geregelde parkeervoorziening en daarvandaan verspreidt het zich als een web de mensen uit over het centrum (voorbeeld tekeningetje 1). Of misschien nog wel verder. Dat je aan komt gereden, je auto nog iets verder parkeert en er altijd een ander vervoersmiddel voor je klaar staat om in het centrum te komen: een step, een fiets, een vouwfiets of misschien wel een andere nieuwe vorm van mobiliteit. Je kan wel met je auto een keer die stedelijke structuur in, maar het is dan bijvoorbeeld heel duur (voorbeeld tekeningetje Je kan ook zeggen dat je in het centrum gewoon één plek hebt waar je naartoe kunt rijden die super goed bereikbaar is, waardoor de rest van het centrum helemaal autovrij kan zijn. Je kan wel een keer incidenteel met je auto daar komen, bijvoorbeeld als je slecht ter been bent, maar niet standaard.

Ik heb wel een keer voor een bedrijf in de stad Groningen een onderzoek gedaan hoe de stad Groningen met al z'n studenten en er zijn geloof ik meer fietsen dan inwoners. Ze hebben super veel overlast van fietsen die overal staan en toen hebben ze ons gevraagd wat ze als alternatief kunnen inzetten. Toen hebben we bedacht dat we de transferia rond de stad in te richten om daar snel met het OV of de auto te komen. Er staat dan gegarandeerd een e-bike voor je klaar. Als je dan naar het centrum fietst via fietssnelwegen, fietspaden die altijd op groen springen als je eraan komt, en terwijl je fietst zie je in een app op je telefoon waar je naartoe moet (die in een beugeltje aan het stuur vastzit) en de dichtstbijzijnde plek waar je je fiets gegarandeerd kan stallen. En de gemeente Groningen zag niet zoveel in één hele grote parkeergarage, wat de steden in de randstad wel doen. Utrecht CS heeft geloof ik iets van 20.000 fietsparkeerplekken bij het station. Maar Groningen zat heel veel voordeel in kleine units die verplaatsbaar zijn waar je je fiets in zet. Waar Utrecht dacht we doen in het centrum één grote fietsenstalling, zei Groningen dat ze aan de rand van het centrum allemaal kleine fietsenstallinkjes willen en als de één dan vol is, kunnen fietsers op een minuutje verder de volgende vinden die nog steeds in de buurt van je bestemming is. Dit hebben wij toen ontwikkeld met een ander bedrijf die ook fietsenhokjes en bushokjes maakt en verkoopt. Die hebben een product ontwikkeld die ook echt verkocht is aan Groningen en andere steden. Door de units kunnen ze bijvoorbeeld ook wanneer er een festival is alle units oppakken en ze allemaal naar die plek verplaatsen om de hoeveelheid fietsen op te vangen. Auto's moet je wel combineren, maar misschien moet je wel zorgen voor tien plekken waar je altijd je fiets neer kan zetten. Je merkt wel in het gedrag van mensen als het over fietsen gaat dat iedereen eigenlijk met de fiets in de winkel wil parkeren waar je iets gaat kopen. Daar moet je wel goed over nadenken.

MH: Je wilt eigenlijk dat mensen inderdaad lopend verder gaan. En om dan even terug te komen op het ontwerpen van de ruimte: ik wil eigenlijk één hoofdthema voor de ontwerpen nemen, namelijk leefbaarheid. Dit thema bestaat natuurlijk uit verschillende aspecten, maar wat is eigenlijk voor jou leefbaarheid?

MS: Sowieso dat je ergens lekker woont, maar dat je bijvoorbeeld ook op de fiets naar je werk kan. En ook als je zelf geen tuin hebt, ik noem het altijd pantoffelafstand

naar groen, dat je gegarandeerd vanuit je woning in 5 minuten lopen in een park of parkje bent. De voorspellingen van de klimaatverandering zeggen dat we misschien niet naar 30 hete dagen per jaar gaan, maar 90 dagen. Dus 3 maanden in principe gewoon hitte, dus dat je wel altijd gegarandeerd op een plek komt waar het koel is. Of dat je koele routes door steden heen hebt. Ik koppel het heel vaak aan de klimaatverandering wat leefbaar is. Ik vind leefbaar ook dat je lekker met je burens om gaat.

MH: Dus het sociale component?

MS: Ja het sociale component. We hebben allemaal heel veel, zoals heel veel vierkante meters, heel veel tuinen. Niet iedereen, maar we zouden ook kunnen zeggen dat we allemaal met wat minder woonoppervlak doen en daardoor ruimte ontstaat om andere dingen te doen.

MH: Om bijvoorbeeld ook tuinen te delen of hoe zie je dat voor je?

MS: Ja dat. Ik heb ook wel eens een project gedaan in een achterstandswijk in Breda waar de armere, sociale klasse woonde van de stad. Dit waren allemaal huurwoningen van een woningbouwvereniging. Deze mensen hadden het allemaal heel krap en omdat er eigenlijk gewoon geen geld was alle voortuinen verhard en voortuinen verwaarloosd. Er is toen een project geweest waarbij de woningen allemaal getransformeerd werden naar meer energiezuinige woningen. Toen hebben we ook met de mensen gepraat van: heb je je voortuin echt nog nodig? Mensen zeiden toen dat ze niet willen dat mensen langs hun voorraam lopen. Er moet dus wel een soort intermediair zijn. We hebben toen bedacht dat we alle voortuinen bij elkaar trekken en met een klein budget worden deze tuinen onderhouden door een land- en tuinbouwschool voor studenten die stagelopen. Toen zag het er weer uit als een mooi parkstrookje en niet allemaal diverse tuintjes. Dus wat een inrichting had, wat allemaal netjes was en dus weer van: waarom moeten we allemaal zelf hebben? Ook in het ruimtefacet.

MH: De woningen die langs de weg bij punt A staan, die hebben geen voortuin. Wie weet kan je daar ook wel iets moois creëren dat ze wel een voortuin hebben.

MS: Ja, van de stoep bijvoorbeeld. Daar maak je een soort van parkstrookje van, een soort intermediair. De stoep is ongeveer 2 meter en 5 meter rijbaan. Van die 7 meter reserveer je 3 meter dat je er met een auto in principe overheen kan. Dan kan je dus 4 meter plus aan de andere kant nog 2 meter stoep, 6 meter parkstrook toevoegen. Misschien wordt het wel een soort karrenspoor waar je in principe overheen kan. Je stapt dan je deur uit direct in het park.

MH: En stel je voor dat niet alle parkeerplaatsen weg kunnen. Hoe kan je het dan mooi oplossen?

MS: Via de andere kant van punt B de parkeerplaatsen bereikbaar maken. Als het een autoverbinding blijft, kan je dus gewoon vanaf die kant doen. Je hebt

namelijk altijd wel wat parkeerplaatsen nodig. Voor mensen met beperkte mobiliteit, gehandicapten, ambulance en brandweer of je schoonmoeder die slecht ter been is. Maar in de ruimtelijke ordening faciliteren we altijd het makkelijke gebruik van de auto. Je zou ook puur de ruimte kunnen faciliteren. Je zou er met een auto kunnen komen. Het is alleen niet zo fijn, maar het kán wel.

MH: Om even terug te komen op de leefbaarheid: ik heb aan dit thema ruimtelijke aspecten gekoppeld. Ik wil namelijk een inspiratiedocument maken dat gemeenten, in dit geval Almelo, keuzes kunnen maken in verschillende belangen, bijvoorbeeld klimaat, duurzame energie, maar dat het hoofdthema leefbaarheid belangrijk blijft. De aspecten die ik gekoppeld heb, en die ik door het gesprek heen ook wel een beetje hoor, zijn gezonde omgeving, zorgvuldig ruimtegebruik (modal shift: plek voor bijvoorbeeld de deelfiets of -auto), toekomstbestendig (klimaatadaptatie, duurzame energie), gebiedskwaliteiten benutten (historische elementen), natuur (groen), mentaal eigenaarschap (groentetuintjes, bloementuin) en vitaliteit (bewegen). Zijn dit thema's waar je je in kan vinden bij leefbaarheid?

MS: Ja zeker en ik vind op zich sociale mix ook wel een bepaalde levenskwaliteit. Dat je niet met alleen type mens A daar woont. Je woont in de binnenstad en de mix en het verschil is typisch aan de binnenstad.

MH: En zou je alle aspecten op één ruimte inzetten?

MS: Ook al heb je een grote ruimte, dan heb je nog steeds een beperkte ruimte. Ik zou het dus niet op alle facetten gaan inzetten. Ik zou zeggen van als je naar de plek gaat, je bekijkt het goed, je praat met de mensen: wat denk je dan dat het meest kansrijk is? En sport, en ontmoeting, en een pluktuin, ik zou eerder zeggen van: kijk wat voor die plek echt belangrijk is en focus op twee of drie dingen. Want misschien komt er wel uit dat iedereen daar een hond heeft, dus dat ze per sé een hele grote honden uitlaatplaats willen. Wie ben jij dan om te zeggen van: 'maar we gaan een grote pluktuin doen, want dat is goed voor jullie'. Ik zou altijd het lokale aspect en wat de mensen willen zwaar laten meewegen. Je zou wel een keer grofweg kunnen uitschetsen hoeveel ruimte je daadwerkelijk krijgt op zo'n plein. Wat gebeurt er, hoeveel ruimte krijg je daadwerkelijk? Met de normen gewoon een aantal principeprofielen uittekenen en kijken wat er gebeurt met de ruimte. Kijk hoeveel ruimte je krijgt en hoeveel ruimte voor ontmoeting. En maak ook dwarsprofielen. Wat we ook gaan krijgen in Nederland, door de energietransitie, is dat we steeds meer warmte-koudeopslag krijgen en steeds meer leidingen. Dat bijvoorbeeld op een punt energie opgewekt wordt bijvoorbeeld door een solartower. Je krijgt veel meer leidingen in de straat, dus op die plekken waar zo'n bak komt voor opslag of waar die leidingen liggen, kan geen boom meer staan. Je kan dus een indeling maken van: deze zone van de ruimte is praktisch ingericht met misschien een bankje of iets dergelijks en de andere zone is het groen en het weelderige.

MH: Maar dan denk je eigenlijk na over hoe je bij het toepassen van duurzame energie de ruimte nog steeds leefbaar kan maken.

MS: Ja, maar door alle dingen ondergrond te stoppen, allemaal hartstikke leuk en geweldig, maar je gaat zoveel spullen onder de grond stoppen dat je bomen niet meer de ruimte geeft om te kunnen wortelen. Terwijl je bomen weer nodig hebt voor de klimaatverandering, voor de hitte, voor de CO2 en opname van water bij hevige buien.

MH: Dus dat je daar een soort balans in vindt?

MS: Ja, ik zeg ook altijd van als het gaat om milieu, bouwen of verkeer, heb je allemaal normen. Een parkeerplaats moet zo groot zijn, een woning moet zo goed geïsoleerd zijn en het moet ook allemaal in het bestemmingsplan passen. Waarom gaan we geen normen introduceren dat je per zoveel vierkante meter verharding een boom moet neerzetten of heb je vergroening? In Duitsland krijgen mensen die hun voortuin ontharden gewoon een flinke subsidie. Met het ontharden van voortuinen kunnen we best wel een bijdrage leveren aan een minder snelle opwarming van onze woonomgeving.

MH: En het is misschien ook iets eenvoudiger als iedereen het zou doen in plaats van bijvoorbeeld ergens een grote wadi ergens neerleggen.

MS: Ja, het zou misschien wel zo simpel moeten zijn als het in elkaar schroeven van een IKEA-kastje. Je gaat naar een bouwmarkt, koopt daar een standaard set om je voortuin mee te ontharden en binnen twee zaterdagen is het geregeld. Dit maakt het super toegankelijk. Een stoeptegels uit je voortuin halen en daar een klein boompje in planten is een klein gebaar, maar op termijn kan dit heel wat betekenen.

MH: Ik weet niet of je de stemwijzer hebt gemaakt, maar daarin stond een stelling van dat mensen subsidie moeten krijgen in de provincie Overijssel wanneer ze een regenton aanschaffen en gaan gebruiken. Wat vind jij hiervan?

MS: Op zich is het opvangen van water in tijden van hevige buien wel goed, maar je zou het principe van een regenton ook kunnen opnemen op het niveau van een buurt. Je hebt bijvoorbeeld dat de straten heel langzaam aflopen naar een centrale plek. Je graaft een grote kuil in de grond op een plek die niet zo interessant is om te zijn en die zorgt in tijden van droogte dat mensen hun tuinen kunnen besproeien of dat het gebruikt wordt als koeling in tijden van hitte.

MH: Ik heb ook nog een tweede case. We zoomen eerst in op het parkeren bij de Sint Georgius basiliek. Punt C geeft aan waar de foto gemaakt is (laat poster zien van de locatie).

MH: Hoe kan er flexibel omgegaan worden met parkeren? Het voorbeeld geeft een kerk weer die voornamelijk op de zondag gebruikt wordt wanneer er een bijeenkomst is. Stel dat voor de rest van de week deze parkeerplaatsen



Woorbeeld van wisselruimte:
Parkeerplaatsen zijn nodig om bezoekers van de kerk op te vangen. Dit is echter alleen op zondag en wanneer er bijeenkomsten zijn. Ook zijn de parkeerplaatsen bestemd voor bewoners (gratis parkeren). Hoe zou je hiermee om kunnen gaan?

Parkergarage Stadsbaken Almelo

- Heeft noodzakelijke opknapping nodig
- Staat meer leeg dan dat het gebruikt wordt: jaagt gemeente op kosten
- Wordt de leukste parkeergarage van Nederland genoemd o.a. door omwonenden
- Acht parkeerdekken, waarvan de meesten dagelijks leeg = verliesgevend
- Parkergarage afbieten is geen optie voor de gemeente

Vragen:

- Hoe zou je een parkeergarage kunnen omtoveren om het aantrekkelijker te maken zonder het te slopen, maar dat het ook mogelijk blijft om te kunnen parkeren?
- Welke andere functies zijn mogelijk voor een parkeergarage (park, woningen, punkelpunt)?



allemaal leeg staan en enkele plaatsen gebruikt worden door bewoners. Hoe zou je hier in een ontwerp mee om kunnen gaan met bijvoorbeeld het creëren van wisselruimte: dus dat er eventueel met bijeenkomsten wel geparkeerd kan worden, maar dat er misschien een andere oplossing is voor de rest van de week?

MS: Je kan de vraag ook omdraaien, moet de kerk een keer per week bereikbaar zijn met de auto? Je zou in ieder geval kunnen kijken of het op zondag helemaal vol staat. Stel als dat niet het geval is, zou je sowieso kunnen zeggen dat je langs de straat helemaal langsparkeren faciliteert waar je ca. 12 parkeerplaatsen maakt. De rest kan dan helemaal groen worden. Er worden wel eens dingen geroepen over half-verharding en doorlatende materialen, maar dat werkt alleen als het heel extensief gebruikt wordt. Voor het grootste gedeelte van de tijd moet dit niet bedekt zijn met iets. Maar als je een ruimte inricht om te parkeren, zal het ook als parkeren gebruikt worden. Je kan bijvoorbeeld ook een strook maken waar je net met je auto op kan staan, bijvoorbeeld schuin parkeren. Dat dient dan ook direct als parkeerplaatsen voor de bewoners.

Je kan ook mensen stimuleren van de kerk om ergens anders te parkeren, bijvoorbeeld een supermarkt die niet open is. Kijk wat je echt nodig hebt. Misschien zijn bewoners ook wel bereid om ergens anders hun auto neer te zetten op een

plek die minder zichtbaar is dan op deze plek. Of dat je gewoon moet betalen voor deze plekken. Je kan bijvoorbeeld in plaats van half-verharding ook twee platen neerleggen waar de banden van de auto op kunnen staan. De rest maak je dan groen. Of: om de drie auto's haal ik een parkeerplaats eruit en plant ik een boom. Het blijft dan alleen wel een parkeerterrein. Of je doet bijvoorbeeld een band waar je het parkeren doet en daarachter kijk je of je het vrij kan spelen voor groen, dan is het minder een parkeerterrein. Zo kan je toch nog een soort parkje creëren. Of kijk of je de weg eenrichtingsverkeer kan maken dat je parkeren aan twee kanten langs de straat oplost waardoor je een park kan creëren en om de eventuele drukte van de kerk op te vangen, plaats je grasbetonkeien die dan gebruikt kunnen worden voor parkeren.

MH: Het volgende voorbeeld is een parkeergarage die niet meer de mooiste meer is. Deze voldoet niet meer aan de eisen en heeft een opknapping nodig. Dit is noodzakelijk voor de veiligheid en voornamelijk de brandveiligheid. Er staan meer parkeerplaatsen leeg in de garage dan gebruikt worden en de parkeergarage wegdoen is voor de gemeente geen optie. Wat mogelijke oplossingen zie jij voor het gebouw?

MS: Ik zit te denken aan een park op het dak of de bovenste verdieping heeft niemand last van en zet je vol zonnepanelen. De laatste is alleen een beetje standaard. Maar ik zit ook te kijken naar de directe omgeving waar niet veel groen is. Je kan ook de buitenkanten van het gebouw laten begroeien, bijvoorbeeld bamboe. Dit is een hele interessante. Het is geen boom, maar een plant en neemt 5 keer zoveel CO2 op dan de boom die de meeste CO2 opneemt. Je kan misschien wel met de planten van bamboe aan de buitenkant van de parkeergarage heel veel CO2 van de auto's opvangen. Als je namelijk een park maakt op het dak en het parkeren blijft, maak je dus een park op een vervuulende plek. Maar zorg dat het dak een soort centrale ontmoetingsplek wordt met een park of maak hem zo flexibel dat je er met foodtrucks kan komen. Het dak wordt daardoor meer een ontmoetingsplek. Het dak wordt het park van de omgeving.

MH: Misschien ook wel mooi, omdat het op een centraal punt ligt in de binnenstad.

MS: Ja, en misschien kan het ook wel... dat is fantastisch van een project in Rotterdam, die gele brug, het idee was dat die als een soort organisme over de stad zou groeien. Dat is misschien een leuk idee voor Almelo. Die parkeergarage is het startpunt van het in gebruik nemen van platte daken die je niet ziet. De parkeergarage is dan op een gegeven moment een succesvol stadsparkje geworden en we gaan kijken of we dat kunnen verbinden met allemaal andere plekken. Er komt dan een soort nieuw maaiveldniveau voor voetgangers en dat wordt dan langzaam een beetje uitgebreid als de Almelose Highline.

MH: Dat is wel een mooi idee! Want zou je bijvoorbeeld ook andere functies in zo'n garage kunnen stoppen? Ik zat zelf bijvoorbeeld aan tiny houses te denken.

MS: Het is natuurlijk wel een plek waar motoren draaien van auto's. Stel je kan

die parkeerplaatsen langzaamaan op termijn eruit halen, dus om de twee jaar haal je bijvoorbeeld een verdieping weg waardoor het op het begin ook niet zo'n impact heeft, dan vind ik het wel interessant om zulk soort bijzondere plekken in te zetten voor bijzondere woonmilieus. Je krijgt namelijk steeds meer een trend dat huishoudens kleiner worden en er vraag is naar tijdelijke woningen. Er komt ook steeds meer vraag naar wonen op specifieke plekken. Je woont hier namelijk wel downtown Almelo. Je kan lopend naar het station en je bent dichtbij de voorzieningen.

In Amsterdam en Rotterdam, in grote steden, is het onbetaalbaar om met een gemiddeld salaris een woning te vinden. Waarom zou je dan niet letterlijk op het station kunnen wonen, bijvoorbeeld in Almere, dat je de trein kan zien als een metro die heen en weer pendelt. En dan een tiny house die veel goedkoper is. Op zo'n manier kunnen bijzondere plekken benut worden. Dak landschappen zijn ook wel hele grappige plekken om te wonen, omdat je 's avonds heel anoniem bent. Dat vind ik dus wel een hele leuke, maar zou ik pas doen als je het parkeren eruit haalt. En misschien zet je de garage wel in voor kleine bedrijfjes, kleine start-ups, mensen die tijdelijk een vergaderruimte nodig hebben of mensen die opeens één zo'n vloer willen huren om een festival of feest te geven. Dus dat je het niet gaat zien als een parkeergarage, maar als een gebouw, een casco, waarbij je als het ware er allemaal functies in kan schuiven. Ken je de NDSM-werf in Amsterdam?

MH: Nee dat ken ik niet.

MS: Daar staat een hele grote loods. Dat is een systeem waar ze in een grote loods alleen maar een stalen stellage hebben gemaakt waar je in principe je eigen zeecontainer in kan klikken. Daar kan je je restaurantje in klikken, kan je je kantoortje in klikken. Ze hebben eigenlijk alleen een stellage gemaakt met een paar paden ertussendoor. Dat zou je bij de garage ook kunnen doen. Aan de buitenkant helemaal strippen, de stellage laten staan en dan per vakje invullen en verhuren. Je koopt een zeecontainer, die schuif je erin en daar bouw je dan je kantoor in. Dat is een leuke oplossing.

BIJLAGE 3

INTERVIEW 2: DE HEER A. SLIM EN MEVROUW W. ROSKAM, STEDENBOUWKUNDIGEN, GEMEENTE ALMELO

MH: Mariska Hooijer
AS: Arjan Slim
WR: Wanda Roskam

MH: Hoe zien jullie de stad van de toekomst voor je: wat zijn de belangrijkste punten die jij voor je ziet wat er echt gaat veranderen in de stad?

AS: Ik denk dat het gebruik van de ruimte en hoe mensen leven en bewegen heel veel gaat veranderen. Een soort transitie, waar we nu ook al in zitten, waar eigenlijk een heleboel zaken veranderen. Hoe we met werk omgaan: het is niet meer het traditionele van 9:00 tot 17:00. Hoe wij onze vrije tijd besteden, hoe wij een binnenstad gebruiken, hoe wij winkelen. Internet heeft al een vlucht genomen. Volgens mij gaat het nog veel verder, dus grenzen vervagen daar ook mee en grenzen tussen functies vervagen. Maatschappelijke opgaves waar we voor staan, zoals thema's als vereenzaming, gezondheid, klimaat, wateropgaven. Dit zijn volgens mij al heel veel invloeden die ons functioneren van de stad en het mechanisme van de stad doen veranderen.

WR: Maar ik denk ook dat een deel van de mensen hier al heel bewust mee bezig is en over aan het nadenken zijn. Grotere steden zijn al verder denk ik dan de middelgrote steden. Mensen krijgen meer vrije tijd, de vergrijzing, het op straat willen zijn en het bewegen, wat ook steeds meer in een stad gaat plaatsvinden. Dus ik denk dat de steden gezonder worden in de toekomst. Mijn droom is ook gezonde steden, dus dat daar heel erg op ingezet gaat worden. Dan kom je ook gelijk wat Arjan zegt aan het klimaatactief, het groen in de stad, hoe ga je om met hitte. Dat gaat elkaar raken ergens en ik heb ook het idee dat het ook een wens is van veel mensen: gezonde, groene steden. En dat betekent natuurlijk ook iets voor de auto. Ik hoop toch wel dat elektrisch rijden dat dat doorzet, ook voor mensen die wat minder te besteden hebben dat zij ook elektrisch kunnen gaan rijden. Je ziet dit ook met de elektrische fiets bijvoorbeeld. Dit zijn wel echt mijn wensen, mijn dromen, voor de toekomst. Dat op die manier de steden veel prettiger worden om te zijn en het ruimtegebruik wordt dan ook minder steen, hoop ik.

AS: Mensen gaan denk de openbare ruimte ook meer als keuzemogelijkheid zien. Dat mensen steeds meer kunnen kiezen. Je kan je eigen leven inrichten. Je kan al bewust kiezen voor wat voor kwaliteit van leven je wilt. Vroeger had je eigenlijk geen keuze: je groeide op en je moest gaan werken. Nu hebben mensen veel meer keuzevrijheid om hun leven in te richten. Volgens mij maakt dat ook een groot verschil hoe jij de stad gaat gebruiken. En dat het ook meer 24/7 is.

MH: Hoe moet ik die keuzevrijheid dan zien? Gewoon in alles?

AS: Ja, in alles. Het is niet meer dat traditionele model van opgroeien: huisje, tuintje, gezinnetje, enzovoort. Dus hoe mensen gaan leven, bewegen, maar ook hoe mensen zich willen voelen. Bewustere keuzes maken, gezondheid, mobiliteit. Dus de keuzevrijheid vraagt volgens mij veel meer om een dynamischer en flexibeler systeem.

MH: Denk je dat mensen in staat zijn die keuzes te kunnen maken?

AS: Ik denk in de westerse maatschappij dat mensen steeds meer keuzevrijheid hebben.

MH: Dus dat dat hier in het oosten nog minder is bedoel je?

AS: Ik denk wel dat er een verschil is met het westen. Ik denk dat de oost-regio of de noord-regio er altijd wel een beetje achteraan loopt qua trends en ontwikkelingen. Het gaat minder snel.

MH: De ontwikkelingen die jullie noemden voor steden van de toekomst en deze keuzevrijheid, hoe zien jullie dat voor Almelo voor je?

WR: Wat mij betreft denk ik dat het best wel een trend is dat steden groener en gezonder worden, maar als je dan echt op persoonsniveau gaat kijken is het heel ingewikkeld om daar uitspraak over te doen. Ik ben wel soort van bang dat er toch wel steeds meer soort van tweescheiding komt in de maatschappij met rijk en arm en keuzes en niet-keuzes. Vanuit onszelf zitten we er natuurlijk heel erg in dat wij bijna alles kunnen kiezen, want we hebben het heel goed. Maar er zit ook een hele grote groep in de samenleving die op een hele andere manier leeft en bezig is met hun leefomgeving. Maar goed, ik denk dat je vanuit stedenbouw toch moet gaan voor een stad die schoon is, gezond is, waar je kan bewegen en waar voor iedereen wel wat te halen is. Dat gaat heel erg over die openbare ruimte. Daar zie ik wel echt opgaves liggen voor gemeentes en voor de overheid om daar heel veel kansen te bieden aan een hele grote, diverse groep mensen. Hoe moeilijk het ook is.

AS: Ja, daar ligt wel een algemene opgave van een overheid: het inrichten van die openbare ruimte.

WR: Ja, en dat merk je ook wel al in zo'n Nieuwstraatkwartier, ik ben daar zelf niet direct in betrokken qua werk, maar daar probeerde je ook echt al met de mensen samen te bewuster te maken van de openbare ruimte waar je wat over kan zeggen, die je kan gebruiken en je er veel meer uit kan halen dan tot die tijd werd gedaan. En ook daar zie je al behoefte aan meer groen en de auto speelt ook nog steeds wel een grote rol.

AS: Ja, in herrie vooral.

WR: Daarin zijn we inderdaad nog niet zover dat ze afscheid nemen van de auto.

Maar we hebben het ook nog heel goed met z'n allen, dus kunnen ook wel een autootje betalen. Zo pragmatisch ben ik ook wel, maar als je het hebt over de droomstad...

MH: Ik heb de kaart van Almelo meegenomen. Mogelijk komen er parkeerplaatsen vrij in de toekomst. Hoe zou je dan de openbare ruimte die vrijkomt in Almelo ontwerpen als je de vrijheid zou hebben?



AS: Wat je ziet in het stedelijk systeem en in de opgaven die we hebben gehad dat we als maatschappij heel lang hebben gedacht van de mens die bepaalt de techniek en wij richten de stad in zoals wij denken dat goed is en hebben daardoor langzaam een heleboel natuurlijke elementen, zoals het water en groen, uit de stad gedreven. Maar er zit een bepaald natuurlijk kapitaal als Almelo met water en groen, twee basiselementen denk ik voor een gezonde, leefbare stad, dat daar wel bepaalde kracht in zit om terug te brengen: juist het water en het groen.

WR: Het is natuurlijk een hele moeilijke vraag die je stelt om te zeggen van: daar hoeven de auto's niet meer een plek te krijgen in Almelo. Als dat zo is, kan je heel snel inzoomen op die plek. Maar ik denk dat je vanuit stedenbouw en landschap

eerst helemaal moet uitzoomen op die stad. En dan denk je: wat zou je nou voor structuren, water en groen, of misschien wel hele andere dingen willen maken in die stad en hoe kan je daar plekken bij benutten die vrijkomen? En misschien leent de ene plek zich daar meer voor dan de ander, maar dat je misschien een soort heel systeem, een hele groene ring, kan maken wat heel erg mooi is voor zo'n stad. Zoals vroeger de stadswallen, dan zeg je van we maken gewoon een nieuwe stadswal/singel rond de stad, omdat er plekken vrijkomen.

We weten ook nog niet of we heel erg gaan krimpen als stad, maar dan kan het zelfs nog zijn dat je stukken buurt uiteindelijk ook moet afbreken, omdat er niemand meer woont. En dat je daar heel gericht kijkt voor waar kan het vervallen en waar moet het blijven? Daar zou ik een groter plan voor willen maken. Dat zou ik niet zo ad hoc doen als je daar een keus in hebt.

MH: Ik heb ook een kaartje bij me waar de binnenstad van Almelo meer ingezoomd is. Als je je dan even voorstelt dat het parkeerterrein aan de Boddenstraat leeg komt te staan of een groot gedeelte zou je dan wel voor je kunnen zien hoe dat eruit kan zien en wat je met de ruimte zou doen?



AS: Als je van bovenaf kijkt lijkt de ruimte al best wel groen puur door de bomen die erop staan. Als je op maaiveldniveau kijkt is het een behoorlijk versteende onaantrekkelijke ruimte en een plek waar mensen niet heel graag willen zijn. Als je kijkt naar beleving, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied denk ik dat we er wel een ontwerpslag overheen kunnen doen dat we het gebied wel aantrekkelijker kunnen maken dat mensen daar gebruik van willen maken. Nu is het een parkeerterrein dat amper gebruikt wordt, dus die stenen liggen daar te liggen. Maar misschien is er wel de behoefte vanuit de buurt om meer gebruik te maken van het openbare groen en het toegankelijker te maken. Dus bijvoorbeeld in te richten als park of misschien een wateropgave op kan lossen. Stel dat de automobilititeit niet meer nodig is op die plek, dus parkeren ook niet, biedt dat een heel ander perspectief om het in te richten.

WR: Ik vind het best wel een moeilijke vraag, want het is natuurlijk heel makkelijk om te zeggen: 'overal waar we autootjes weghalen maken we groen'. Dat moet allemaal onderhouden en beheerd worden. Ik denk dat je ook een onderzoekje moet doen voordat je met die opgave aan de slag gaat van wie wonen daar omheen, wie werken daar omheen, hoeveel kinderen zijn er, hoe is de opbouw van de wijk? En dan kom je misschien wel tot een keuze voor die plek wat je daar zou kunnen doen. Misschien is er wel te weinig spelen, een voetbalveld of een voetbalkooi. Misschien hebben de ouderen wel behoefte aan een soort plek waar ze bij elkaar kunnen komen. Dan zou je dat op enige manier kunnen integreren. We hebben al wel eens eerder naar die plek gekeken, dus dat is voor ons niet nieuw. Ook wel naar de historische structuur. Vroeger liep de Boddestraat alleen bovenlangs. We hebben er ook wel eens over gedacht van: 'goh zouden we dat niet weer willen herstellen waar we het groen aan gaan grenzen'. Ook ligt er de Joodse begraafplaats, zouden we die niet wat meer accent kunnen geven. Zo kan je over het opnieuw invullen wel brainstormen en dromen, maar uiteindelijk moet het ook echt wat toevoegen en een behoefte zijn van de stad. Dus dat is denk ik wel een heel moeilijke opgave denk ik. Is alles groen maken het dan? Daar ben je denk ik naar op zoek.

MH: Ik hoorde jou (Arjan) het net ook over leefbaarheid hebben. Ik ga mijn ontwerpcastus inzetten op leefbaarheid. Ik ben dus echt meer op zoek naar hoe je een stad kan verbeteren als er ruimte vrijkomt en hoe je met het versterken van de leefbaarheid om gaat. Leefbaarheid bestaat uit verschillende ruimtelijke aspecten, namelijk gezonde omgeving, zorgvuldig ruimtegebruik (plek voor bijvoorbeeld de deelfiets of -auto), toekomstbestendig (klimaatadaptatie, duurzame energie), gebiedskwaliteiten benutten (historische elementen), natuur (groen), mentaal eigenaarschap (groentetuintjes, bloementuin) en vitaliteit (bewegen). Het eindproduct wordt een inspiratiedocument wat je met de ruimte kan doen. Ik ga geen bewoners ondervragen omwille van de tijd. Maar stel je voor: er komt parkeerruimte vrij, wat is voor jullie als gemeente dan het beste om te doen? Waar heeft Almelo belang bij en wat zie je voor je voor Almelo?

AS: Leefbaarheid heeft volgens mij te maken met twee kanten, namelijk fysieke gezondheid en mentale gezondheid. Fysiek kan je koppelen aan klimaatopgaven, hittestress, bescherming tegen de elementen. Dus ook dat je geen natte voeten krijgt.

Daar kan je oplossingen voor bedenken. Het is natuurlijk ook gewoon voedsel. Bij een of ander duurzaamheids-iets werden er bijvoorbeeld hapjes uitgedeeld waarvan ook aardbeien. Dan denk je van: midden in de winter aardbeien, waar komen die vandaan en waar worden die ingevlogen? Als je het hebt over de eetbare stad, lokaal voedsel en bewustwording van mensen om bewust gezond te zijn, volgens mij kunnen dat soort groene plekken ook wel benut worden voor de fysieke gezondheid. Of spelen, het bewegen, gezonde routes door de stad, afvangen van fijnstof. Maar mentaal ook. Ingesloten zitten in een betonnen pleintje word je niet vrolijk van. Wat groen mentaal met je doet is ook al veel van belang.

WR: Je ziet ook een stroming met die kleine bosjes aangeplant worden, tiny forest. Daar hebben wij ook een aantal van in de stad. Van die overhoekjes noem ik het eventjes. Daar maken ze bosjes van en dat doet schijnbaar heel veel voor je stad, ook qua klimaat en luchtkwaliteit. Dat zijn allemaal ideetjes waar je dat soort dingen voor kan doen als je overhoekjes hebt.

MH: En waar moet ik aan denken bij overhoekjes?

WR: Van die hoekjes waar je van denkt we gaan hier ook geen woningen meer bouwen en parkeren hoeft daar ook niet. En wat doen we daar dan mee. Alles waar al genoeg van is denk ik van: 'maak daar maar een bosje'. En dan bijvoorbeeld een leuk meditatiebankje erbij. Groen is altijd goed denk ik dan maar.

Uiteindelijk kom je toch ook weer bij die buurt terecht. Waar heeft de buurt behoefte aan? Misschien willen ze wel een trimbaan, misschien een sportschool die 's avonds buiten les wilt geven, het zijn dan echt plekken waar je dan geen geld aan hoeft te verdienen. Een gemeente denkt ook nog steeds altijd wel aan geld verdienen. Die auto hoeft er niet meer, maar wat dan? Groen daar worden we niet rijk van. Daar wordt het wel gezonder en leefbaarder van, maar het moet allemaal beheerd en onderhouden worden.

AS: Kijk, bij vastgoed is heel vaak een prijs aan te koppelen. Een sociaal-maatschappelijke waarde is niet 1-2-3 een prijs aan te koppelen. Wat voor prijs hangt er aan gezondheid? Het is veel moeilijker te berekenen in die zin.

MH: Is het voor een gemeente dan belangrijk om de kosten steeds in gedachten te houden?

WR: Ja, dat denk ik wel. Stel als er heel veel groen bijkomt in de stad, dan moet er wel aan gerekend, gewerkt en gedacht worden. Nu is het niet te voorzien om extra groen te onderhouden. Daar moeten we het dan met elkaar over hebben van: wat wordt het dan? Worden het dan alleen maar grasveldjes waar eens in de week de maaimachine overheen gaat of wordt het iets met leuke haagjes en een rozentuintje. Dat laatste gaat het niet worden denk ik.

AS: Maar daar zijn misschien ook andere oplossingen in mogelijk. Dat je zegt van de gemeente onderhoudt het niet, maar de buurt die er omheen woont die het hartstikke mooi vinden en die de rozentuin juist willen. Dan kan je ze vragen wat het ze waard

is als dat er goed bij ligt. En dat zij daar ook in kunnen bijdragen. Niet alleen de gemeente staat vooraan de lat, want het is een maatschappelijke opgave.

WR: Of een moestuin bijvoorbeeld. We hebben ook een stadsboer met schapen die hier en daar weijtjes maakt. Dan eten de schapen het weer kaal. Dat gaat dan wel om grotere structuren. Er zijn wel grotere structuren te bedenken natuurlijk wat een idee kan zijn om te doen. Dus dat iedereen iets aan het groen heeft en dat het echt gebruikt gaat worden.

MH: Zou je als gemeente ook kunnen kijken naar een ander niveau groen zoals in Rotterdam? Dus bijvoorbeeld de hoogte in op de daken of andere functies van parkeergarages Daar heb ik ook een kaartje van bij me, zoals hier te zien.

WR: Het is niet logisch als de parkeergarage niet meer gebruikt wordt, want dan staat er een leeg gebouw. Als het gebouw zich ervoor leent ga je opzoek naar een ander soort functie.

AS: Sinds we in dit pand zitten zie je pas hoeveel daken er eigenlijk onbenut bij liggen met verharding. Je ziet het ook op de luchtfoto. Eigenlijk is dat een gemiste kans. Je zou daar wel in willen stimuleren om mensen dat een stukje te laten vergroenen.

WR: Dat is alleen volgens mij los van of een parkeergarage leeg komt te staan. Ik denk dat je kan inzetten op heel veel platte daken om daar groene daken van te maken, dus niet een stadspark, maar gewoon groene daken. Ook voor de gezondheid van je stad.

AS: De gezondheid van je stad en de klimaatopgave, dus wateropvang en hittestress tegen gaan. Ook te denken aan de biodiversiteit. Met de bloemetjes en de bijtjes gaat het een stuk minder, dus waarom maken we niet hele groene corridors over de daken voor dat soort doeleinden. Daar kan ik me wel iets bij voorstellen.

MH: En is het dan niet als bewoners mooi om dat soort daken te beleven van een hoogte, dus op de parkeergarage bijvoorbeeld?

WR: Maar dan denk ik ook dat je goed moet kijken naar wat voor stad is Almelo? En beoordelen of mensen in Almelo daar behoefte aan hebben. Over het algemeen hebben we best wel grote groengebieden in de stad. Als je naar een park of naar groen wil hebben we dat best wel royaal in de stad. Dat kan wel wat beter met elkaar verbonden worden en er is nog zeker wel wat te winnen. En in de binnenstad is het natuurlijk altijd wat steniger dan in de wijken. Dus ik heb geen idee of de Almelse bevolking op een dak gaat zitten voor groen. Dat vind ik moeilijk en dat weet ik niet. Dat vraag ik me echt af. Ik zou dat nooit doen. Ik pak de fiets en ben binnen 5 minuten in een park. Waarom zou ik naar een dak gaan? Omdat het grappig is een keertje en dat is het dan. Zo moet je ook kijken van Rotterdam is niet Almelo.

MH: Nee dat snap ik, maar het is wel een inspiratiebron die op Almelo toegepast kan worden om Almelo in the picture te zetten met dat soort uitzonderlijke dingen.

WR: Het kan natuurlijk, maar aan de andere kant hebben wij zoveel kwaliteit als stad met onze groene longen, het kasteel en het water. Dat ik denk van laten we nou heel goed en sterk worden in de dingen die we hebben. Daar op doorgaan, dat heel krachtig maken en dat verbeteren in plaats van elke keer nieuwe dingen toe te voegen die best wel een leuk idee zijn, maar ik denk echt van we hebben al zoveel en dat dat andere niet nodig is voor de stad.

MH: Het gaat natuurlijk wel om de vrijkomende parkeerruimte.

WR: Ja, maar dat zou ik gewoon afbreken.

MH: Vind je dat niet zonde van het gebouw?

WR: Ik denk dat je er niks meer met die parkeergarage kan als je er niet meer in kan parkeren.

MH: Je ziet geen andere functies voor je wat je met de parkeergarage kan?

WR: Nee, dat zie ik niet helemaal voor me. Je kan er wel je fiets in zetten en je deelauto's, maar als we naar die garage kijken denk ik dat is gewoon een waardeloos ding.

AS: Die is niet met de filosofie bedacht van dit is toekomstbestendig ontworpen en daar kan ik functies in wisselen.

WR: Hij is niet meer brandveilig.

MH: Dat heb ik ook wel gelezen inderdaad. Hoe zou je de ruimte invullen als de parkeergarage weggehaald wordt?

WR: Dan gaan we er lekker gezellig wonen of een museum.

AS: Of een binnentuin.

MH: En als je dan kijkt naar leefbaarheid hoe zou je het dan invullen?

WR: Ik vind cultuur ook mooi leefbaar, want er moet wel wat te beleven zijn in de stad. Want daar zit je echt in het hartje van de stad.

MH: Waar denk je aan bij cultuur?

WR: Dat kan je heel breed invullen, dus dat kan iets zijn met een muziekschool, met de bibliotheek of met een museum. Werken of onderwijs, jeugd. Het is heel breed denk ik. Dat is wel iets wat wel versterkt zou moeten worden in Almelo. Daar ontbreekt het nog wel wat aan. En het is ook heel erg verspreid over de stad. Het is mooi dat we dat wat meer zouden kunnen bundelen.

AS: Die plek leent zich heel erg voor een plek voor ontmoeten op het culturele vlak. Dat je een soort smeltkroes krijgt dat er met elkaar energie ontstaat, dus onderwijs met bijvoorbeeld horeca en cultuur. Een plek met werken. Dat die lijntjes ook kort naar elkaar zijn. Ik kan me dat op die plek heel goed voorstellen. Maar wel in een bepaalde luwte ook wel, want die kant heeft twee gezichten. Je hebt het centrumplein waar echt de grote massa komt en in het binnen gebied is toch een meer besloten gebied waar je echt meer doelgericht naartoe gaat. Waar minder de grote massa's en grote evenementen zijn.

MH: Je ziet je dus iets kleinschaligs voor je wat daar naartoe komt?

AS: Ja, een specifiekere, bewuste keuze om daar van jouw cultuur te gaan genieten.

MH: Het zou dus een kans zijn om Almelo echt aantrekkelijk te maken voor dagjesmensen?

WR: Ja, je wilt gewoon heel graag het aanbod wat je hebt in de binnenstad vergroten. We hebben winkels, een bioscoop, een bibliotheek en een ienimienie museum. Als je dan zegt ik ga een dag naar Almelo kiezen mensen daar op dit moment nog niet voor cultuur. Daar hebben wij gewoon best wel weinig van. Je kan natuurlijk wel naar de Schouwburg, maar dan heb je gewoon je kaartje gekocht en dan ga je naar de voorstelling. En naar het theater hotel, prachtig. Dan kom je wel echt in Almelo. Maar ga je naar Zwolle of Leeuwarden dan ben je daar en pik je dat museum even mee en kan je je zo een paar uur vermaken. Daar kan je lekker lunchen en heb je op die manier veel meer met cultuur. Ik denk dat we dat gewoon te weinig hebben in Almelo en niet kunnen concurreren met andere steden op dat gebied.

AS: Maar dan is je binnenstadbezoek ook een hele beleving hé. Niet alleen van ik ga naar de binnenstad om alleen te winkelen, maar de totaalbeleving is van belang. De omgeving, het moet er aantrekkelijk uitzien, er moet programma zijn, plekje om een kopje koffie op het terras te kunnen drinken. Gewoon een prettige sfeer om je door die stad te kunnen bewegen.

MH: Dus zoeken naar het doel dat mensen niet alleen voor winkelen naar Almelo komen?

WR: Ja, dat mensen ook lang hier blijven, geld uitgeven.

AS: En aantrekkelijk kunnen verpozen, weggaan en een mooiere herinnering overhoudt aan het stadsbezoek overhouden. Net als wat Wanda zegt, je gaat naar Zwolle toe. Daar beweeg je je in een bepaalde sfeer. Zeker in de binnenstad met een mooi decor.

WS: Ja, en gewoon een bijzonder museum, de boekhandel in de kerk. Je hebt daar echt wel iets waarvoor je echt naar Zwolle gaat. Ik denk dat Almelo dat op dit moment nog te weinig heeft. Of dat gaat lukken weet ik niet, maar dat zou ik wel heel mooi vinden dat we dat wel kunnen bereiken.

AS: Je kan wel condities scheppen of een raamwerk scheppen en de openbare ruimte aantrekkelijk inrichten. Toegankelijkheid, mobiliteit. Het heeft ook te maken met de goede voorzieningen.

WS: Maar zo'n ontwikkeling die we nu een beetje beschrijven staat voor een deel wel los van of er meer of minder auto's komen. Kijk, als de parkeergarage niet meer nodig is dan is het natuurlijk makkelijker. Dan hoeven we geen nieuwe te bouwen. In die zin maakt het de ontwikkeling makkelijker, maar het wordt niet ingegeven door mobiliteit dat wij deze wensen hebben voor de stad. En voorlopig is een parkeergarage ook nog nodig.

MH: Dat klopt, alleen nu worden in de garage nog auto's geparkeerd. Alleen stel dat de auto's minder worden en dus parkeren overbodig wordt, kan de parkeerruimte anders ingevuld worden.

WS: Maar goed, we zeiden ook dat het voor Almelo misschien nog wel even duurt.

MH: Het is ook een toekomstproject, dus het hoeft niet morgen klaar. Ik ben opzoek naar een toekomstvisie van: stel het gaat gebeuren, wat zouden we dan doen.

WS: Wij zijn wel echt met dat gebied en praten met partijen daarover. Wij hebben het liefst dat dat volgend jaar gaat beginnen. Almelo is er echt klaar voor dat we die stappen gaan maken en een bruisende binnenstad worden. Ik denk niet dat we willen wachten totdat iedereen de auto de deur uit heeft gedaan. Het zou mooi zijn als het snel gaat en die parkeergarage niet meer nodig is scheelt dat heel veel geld en hoeven we niks nieuws te bouwen.

AS: Maar ik denk als we kijken naar Twente is het best wel behoudend in het gebruik van de auto. En helemaal met een voorzieningengebied van dorpen die om Almelo heen liggen. OV-systemen zijn niet dusdanig dat je zegt van elk uur komt daar de bus voorrijden. Dus je dwingt daar mensen ook mee. Ze kunnen nog niet kiezen voor een ander systeem om de binnenstad te bereiken. Er wordt heel snel gekozen voor de auto. Volgens mij is dat voor heel Twente wel zo. Je zou eigenlijk een ander systeem moeten hebben wat functioneert en goed is. Dat je ook echt een volwaardig alternatief hebt.

WS: Het is natuurlijk ook altijd dat bij parkeergarages in de meeste steden mensen de auto parkeren, uit de auto stappen en in de winkelstraat staan. Dat is wat mensen gewend zijn en heel graag willen. Als dat met de verkeerskundigen besproken wordt dat het ook wel 500 meter verderop kan, dan wordt verwacht dat niemand meer naar Almelo komt. Ik heb geen idee als je daar gratis fietsen gaat uitdelen of mensen dat willen. Wittefietsenplan, je parkeert je auto op een terrein en fietst zo de stad in. Dan maken we een mooie fietsallee. Dan fiets je zo de stad in.

AS: Ja, of een watertaxi. Dat is een belevenis. In Rotterdam werkt het best wel goed.

MH: Dat is het eigenlijk. De vervoerswijzekeuze moet bij bewustwording bij

de mensen beginnen. Dat ze bereid zijn om een andere vervoerswijze te gaan gebruiken en dat ze het ook leuk en prettig vinden. En dat ze bijvoorbeeld niet per sé een tweede auto nodig hebben. Dan kan je al veel voor je stad betekenen met ruimte wat je dan vrijspeelt.

WS: Dat is zeker waar wat je zegt.

AS: Volgens mij is daar wel een trendbreuk voor nodig. Hoe je het volgens mij in eerste instantie kan vermijden is het financiële element. Kan het goedkoper. Menig Nederlander is daarin denk ik wel te bewegen. En de tweede is denk ik dat mensen niet willen boeten aan luxe. Als ze een auto nodig hebben dat ze het dan ook in een druk op de knop voor de deur hebben staan bij wijze van. Die denken van ik wil vanmiddag weg. Dat systeem daarachter moet ook slim genoeg zijn om in voorziening en behoefte te voorzien. Mensen stappen in hun tweede auto en zijn weg. Je systeem daarachter moet dusdanig zijn dat je daar goede voorzieningen geborgen hebt.

WS: Ja, het vraagt heel veel inderdaad. Maar ook het denken van moet ik wel met de auto of kan ik ook met mijn elektrische fiets er komen? Nu denk je van hij staat er, je stapt er in en bent weg.

AS: Ja en het is comfortabel. De opkomst van de elektrische fiets en de voorzieningen die daarbij horen, dat brengt wel een verandering van het gebruik mee. Een fietssnelweg en een alternatief om je binnenstad daarvoor ook goed bereikbaar te maken. Als het parkeren zes keer zo duur wordt, komen mensen misschien juist wel op de fiets. Een fiets kost niks om in de stad te parkeren en de auto wel.

WS: Ja, en dan goede stallingen maken en dan krijg je een gratis kopje koffie als beloning.

AS: Verbind er zoiets aan inderdaad. Van die slimme combinaties. Daar gaat het ook om denk ik.

MH: En welke rol zie je dan voor de gemeente Almelo als we het hebben over deze bewustwording? Hoe gaan we de mensen gebruik laten maken van alternatieven?

WS: Het moeilijke is dat we alles kunnen bedenken, omdat je de politiek ook mee moet hebben. Maar als we even doen alsof dat er niet is, wordt het misschien makkelijker. Anders komen we er misschien niet.

AS: De ontwikkeling van het stadhuis komt de ontwikkelaar bijvoorbeeld zelf met het idee van een deelauto voor de gebruiker, de toekomstige bewoners. In datzelfde concept hebben ze bijvoorbeeld ook een overnachtingslocatie in hun pand, dus een soort hotelkamer. Iemand die de kamer boekt, kan ook die dienst afnemen en gebruik maken van de deelauto. Dat soort succesfactoren moet je volgens mij als gemeente omarmen en stimuleren. Misschien ook wel op de beste plek in de parkeergarage een plek faciliteren voor een deelauto creëren dat je het toejuicht.

WS: Ik geloof daar ook heel erg in. Ook dat het parkeren in de parkeergarage wordt relatief heel duur. Maar ergens net buiten het centrum parkeren en dat je daar een gratis fiets krijgt of er een pendelbus is. Of dat je op het station bijna gratis een stadsfiets kunt krijgen. Daar geloof ik wel in dat mensen dan toch sneller bereid zijn om op een andere manier naar de binnenstad te komen. Sommige steden hebben dat ook gewoon. In Den Bosch parkeer je ook net buiten het centrum waar gewoon een gratis pendelbus staat die af en aan gaat. Als je even door hebt hoe het daar werkt, kost dat je ook helemaal niet veel tijd. Je kan altijd je auto kwijt. Dat zijn dingen die je ook kan uitproberen in de stad, dus gewoon testen hoe mensen dat gaan doen. Ik denk als je in Almelo zelf woont dat het niet echt geldt, maar meer voor mensen die van buiten komen.

AS: Je creëert dan ook voorzieningen voor de omgeving als stad. Het zou daarmee ook een prikkel kunnen geven.

WS: Het lastige alleen is, zou dan bijvoorbeeld heel duur parkeren maken. Alleen de kernen eromheen waar je ook best leuk kan winkelen kan je dan bijna gratis parkeren. Waarom gaan mensen dan naar Almelo dat je ook nog weer met een pendelbus moet? Dan moet je dus wel echt iets te bieden hebben. Dan komt het ook weer neer op het programma dat wij ook echt moeten hebben van: Almelo is zo leuk op zaterdag, daar moeten we echt naartoe.

MH: Dat klinkt weer als die concurrentie. Dat als je betaald parkeren invoert dat mensen de auto pakken en naar Wierden, Nijverdal, Hengelo en dergelijke gaan in plaats van naar Almelo. Vinden jullie dat daarin regionaal beleid gemaakt moet worden?

WS: Ja, dan is er wel meer kans rijkheid dat het gaat slagen. Als je dit doet weet je eigenlijk zeker dat het niet gaat slagen, want we zijn niet onderscheidend genoeg. En als je mensen uit de auto wilt krijgen, moet je ook wel met ze allen. Maar iemand moet het voorbeeld geven, wie durft nou te beginnen. Ik geloof misschien wel meer in belonen. We moeten misschien niet straffen met hoog parkeergeld, maar belonen als je op een andere manier naar onze stad komt. Als je op de fiets komt dan krijg je inderdaad die koffie met appeltaart ergens door een soort bon.

AS: Ja, drie keer in de fietsenstalling, fiets opladen krijg je gratis want er zitten zonnepanelen op het dak wat de gemeente regelt, de fiets wordt nagekeken, banden opgepompt. En dan krijg je een stempelkaart en kunnen ze bij NielZ het terras op. Dan krijg je een soort verdienmodel met een positief effect.

WS: Ja, ik denk dat dat uiteindelijk beter werkt dan het parkeren heel duur te maken. De eerste twee uur gratis wat we nu gaan invoeren hoeft voor mij ook niet. Maar goed, ons gemeentebestuur vindt dat wel een goed idee. Ik geloof alleen wel echt in belonen. Ik zou daar zelf ook wel echt gevoelig voor zijn denk ik. Daar houden Nederlanders wel van.

AS: En betrek daar ook vooral de ondernemers bij. De gastvrijheid die het uitstraalt. Als je binnenkomt voel je je al welkom. Dan denken mensen heerlijk vertoeven

daar in Almelo. Heerlijk vertoeven daar en volgende week wil ik weer heen. Ook de fietsvoorzieningen, en dat is niet alleen voor Almelo, we hebben de F35. Misschien kunnen we naar het noorden, oosten of zuiden ook nog wel een goede F verzinnen. Of je nu met de auto van Wierden, Nijverdal, Vriezenveen of Bornerbroek moet komen en je dan 10 minuten moet rijden of 15 minuten moet fietsen welke je in het centrum kunt zetten. Dat soort voorzieningen kunnen het stedelijk weefsel goed ontsluiten.

MH: Mensen moeten dus ook meer bewust worden dat het haast net zo snel is als de auto.

AS: Ja, ook al scheelt het maar 1 of 2 minuten. En je kan verder doordringen tot de binnenstad. Parkeren is weer 5 of 10 minuten lopen.

MH: Wat vinden jullie er dan van als auto's meer langs de rand van de stad moeten parkeren?

WS: Daar geloof ik wel in. Je zit alleen ook met bewoners waar je rekening mee moet houden. Maar als je er iets omheen gaat zitten. Ergens moet je toch wel die bulk aan auto's kwijt. Soms zijn er ook echt straatjes waar ze net 5/6 parkeerplaatsen indrukken terwijl ik denk wat doen die auto's daar eigenlijk. Waarom gaan ze niet in de parkeergarages? Dan gaan de straten er ook leefbaarder uit zien. Je hebt ook wel eens doodlopende straten dat auto's niet verder kunnen en moeten keren. Dat ik denk hoe hebben we dat ooit zo bedacht? En winkeliers horen daar ook weer bij die dat parkeren willen. Mensen zijn toch ook echt op de tijd, hebben haast en het moet allemaal snel.

AS: Langs de gracht staat het ook helemaal vol met parkeren. Stel dat je dat parkeren naar buiten haalt en op de plak van het parkeren de oude gracht weer terug kan brengen. Dan voeg je een heleboel toe aan je leefbaarheid en het blik is van de straat. Dat zijn fantastische elementen die vanwege milieutechnisch en vanuit gezondheid in een buis gestopt zijn, jammer. Dat soort voorbeelden kennen we in Nederland ook wel veel. De grachten terugbrengen.

WS: Ik denk ook dat Almelo heel veel kwaliteit kan winnen als je dat snipper-parkeren kan terugdringen. Altijd nog maar een paar auto's erin drukken. Kijk, zo'n plek kan je gewoon weer heel mooi inrichten met bomen en parkeren. Dat stoort mij niet zo. Maar dat straatje of bij het kolkje, je hebt overal dat nog even 4/5/10 auto's in worden gedrukt. Ik denk als we dat minder zouden kunnen krijgen, gaat de stad er echt leuker uitzien.

MH: Zeg je dan, zet vooral niet in op grote plekken zoals een parkeerterrein of parkeergarage maar op de versnipperde parkeerplaatsen?

WS: Ik merkte dat ik wel heel veel moeite had om daar dan iets zinnigs voor te bedenken. Je kan wel iets zeggen, maar dan denk ik van waarom?

AS: Ja, het bundelen. Deze steden, dat zie je ook in veel wijken, zijn ontworpen in een tijd dat de automobilititeit een heel stuk minder was. De auto heeft door de jaren

heen zoveel claim gelegd op de openbare ruimte dat het letterlijk en figuurlijk gewoon een sta-in-de-weg is geworden. Feitelijk staat het 23 uur per dag op de straat en claimt het de openbare ruimte.

WS: En het zijn best smalle straten in de binnenstad.

AS: Verkeer claimt daarmee zoveel kwaliteit en neemt zoveel kwaliteit weg. Als je dat van de straat af kan doen en dan bundelen op strategische plekken met voldoende massa, een goede loopafstand en mooi ingericht. Dan behoud je gewoon je voorziening, maar je oude stedelijk weefsel wat eigenlijk te klein is om een heleboel verkeer en parkeren te faciliteren speel je dan vrij voor die leefbaarheid.

WS: Dan wordt het inderdaad gezonder, groener, rustiger.

AS: En een andere beleving.

MH: Speelt die versnippering ook nog steeds in nieuwbouwprojecten? En verwachten ze een probleem als ze het parkeren niet toevoegen?

WS: Je merkt wel dat de ontwikkelaars het proberen om altijd nog weer de drie auto's op het achter-terrein te stoppen, want dan hebben ze het opgelost. En ze willen natuurlijk hun kopers een parkeerplek bieden, want dat verkoopt nog steeds wel beter in Almelo. Anders raak je het soms niet kwijt. Mensen denken ik ga niet veel geld betalen als ik m'n auto niet kwijt kan.

AS: De doelgroep vind ik ook nog wel een interessante, want je merkt wel dat de jeugd steeds minder waarde hecht aan het hebben van een auto. Het is ook hoe houd je die in de stad. Dat heeft ook met voorzieningen te maken en de balans. Vergeleken met een auto, en zeker als je met meerdere personen reist, is het openbaar vervoer altijd nog best wel duur. De stap om de trein te nemen is ook een financiële drempel. Ook voor gezinnen. Daardoor ben je ook eerder geneigd om de auto te pakken. Je kan het verminderen van autogebruik ook belonen door het openbaar vervoer goedkoper te maken.

WS: En als gezin met kinderen die naar de crèche en naar school moeten ga je ook echt wel met de auto. Het is niet te doen van ik breng eerst de kinderen weg, daarna ga ik weer naar huis, pak ik de fiets en ga ik met de trein naar het werk. Dat ga je gewoon niet doen. Het is inderdaad dat als je jong bent en alleen is het makkelijker en flexibeler en zal je sneller voor het openbaar vervoer kiezen. Maar in een gezin met heel veel andere dingen, die moet opgehaald worden, die moet opgehaald worden en ook nog boodschappen doen. Dan stap je toch sneller in de auto.

MH: Wat als je dan inzet als gezin op de elektrische bakfiets om de tweede auto te vervangen?

WS: Dan moet je wel wonen en werken in dezelfde stad hebben, maar het kan wel. Dan moet je alleen wel heel graag willen volgens mij.

AS: Maar dan kan een mobility hub, waar we het ook wel eens over hebben gehad, waar je je pakjes die je via internet hebt besteld en je boodschappen online besteld. Als je dat op zo'n punt mee kan nemen op je weg naar huis.

WS: Of thuis. Er zijn zoveel mogelijkheden. Je hebt bijna de auto om iets te vervoeren niet meer nodig, want het wordt tegenwoordig allemaal bezorgd. Uiteindelijk hoop wel echt dat er veel elektrische auto's komen. Dan wordt het voor de stank en het lawaai al heel anders. Je hebt dan nog steeds wel dat bliken ding, maar het wordt toch anders denk ik.

BIJLAGE 4

INTERVIEW 3: DE HEER J. QUEE, EXPERT MOBILITEIT EN PARKEREN, SWECO

Gehouden op 5 april 2019 van 13:30-14:00

MH: Mariska Hooijer
JQ: Jeroen Quee

MH: Wat is jouw visie op het autobezit, -gebruik en -parkeren van de toekomst? Hoe zie je het voor je?

JQ: Als we vanaf nu vetrekken dan is het autobezit echt nog een groot goed en zoals we er in elk geval allemaal zelf tegenaan kijken echt wel een noodzaak. Je ziet het aantal ontwikkelen, zeg maar technologieën die het makkelijker mogelijk maken om een soort algemene deelpool te vinden om van elkaar te gebruiken. Dat is wel echt een feit. De techniek is makkelijker beschikbaar. Tien jaar geleden had nog niemand een smartphone en nu wel, omdat je hem nu wel ergens voor nodig. Het is een heel snel opkomende ontwikkeling die echt samenhangt met de databeschikbaarheid.

En er is natuurlijk wel een duidelijk zichtbare toename van de bevolking dat in de stad woont en in de stad is eenvoudigweg wat minder ruimte voor de auto. We hebben het dan wel echt over de grote steden met 100.000 of meer inwoners. Die nuance moet je denk ik wel maken. Dan zie je toch dat in dit geval de Nederlandse steden over het algemeen best ruim zijn opgezet en ook nog, waar het vervolgens om gaat, hoeveel ruimte is er dan nog voor de auto. Hoeveel ruimte vinden we als samenleving nog om aan de auto te kunnen geven? Dat is natuurlijk aanleiding tot heel veel discussie, maar grosso modo is toch wel dat je ziet is resultanten van het hele krachtenspel dat de echt grote steden het toch wel een tendens is om die ruimte voor de auto te verminderen, maar ook dat er minder vraag naar ruimte is. Dus dat het autobezit toch echt minder groot is. Maar dan praat ik echt over de grote steden.

En als je dan kijkt naar dat Nederland 17 miljoen inwoners heeft, dan hebben we het misschien over de levenssfeer van nog geen miljoen inwoners die echt in het binnenste van de grote steden wonen. Als je de G4, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht optelt zit je misschien tegen de 2 miljoen denk ik. Dus ik denk dat je zou kunnen zeggen dat tussen de 1 en 2 miljoen inwoners zorgt voor een leefomgeving waar de auto toch gaandeweg wat minder ruimte krijgt.

MH: Oké, dus ook omdat ze dus minder ruimte hebben voor de auto en dichter bij de voorzieningen zitten.

JQ: Ja, maar het heeft ook te maken met grondprijzen. Grond wordt gewoon steeds duurder. Dat zie je ook met de huizenprijzen in Amsterdam. Je wilt toch in de stad wonen, dus je accepteert een kleinere woning en alles schuift dan in elkaar. Dat heeft natuurlijk ook een prijscomponent. Dan accepteer je misschien een kleinere

leefruimte om in de stad te kunnen wonen en dus een lagere autobeschikbaarheid. Het is dus meer concentratie.

MH: Oké, dus dan houd je daar van tevoren ook al rekening mee als persoon als je daar gaat wonen.

JQ: Nou ja kijk, op een gegeven moment moet je natuurlijk wel. Dat zijn natuurlijk individuele keuzes, maar er zijn natuurlijk best mensen die ervoor kiezen om in de stad te wonen. En als je dat dan wilt dan moet je kijken wat er dan te krijgen is. Dan moet je misschien wel iets inleveren. Een deel van de mensen zou misschien zeggen: dat doe ik toch maar niet en ga niet in de stad wonen of naar een kleinere stad. En een deel levert dat wel in, want die wil wel graag in hartje Utrecht wonen. Dus dat is een samenspel tussen individuele voorkeur en keuzes wat er op de markt in de aanbidding is. Dat is denk ik wel een van de grote problemen een dezer dagen dat er tekort is aan geschikte woonruimte. Zeker het huursegment, maar ik denk ook koop. En dat hangt natuurlijk allemaal met elkaar samen. Hoe steden zich ontwikkelen. Steden zijn heel economisch toch de broedpunten van de maatschappij, dus daar is het werk en is een trek naartoe. Dat is denk ik de maatschappelijke tendens. En omdat er veel gebeurt in de steden zijn er natuurlijk ook veel ontwikkelingsproject en bouwinitiatieven. En er zijn relatief veel situaties waar bijvoorbeeld in onze praktijk als adviseur dat je gaat maakijken naar hoe gaan we dan het parkeren oplossen. Ik ben nu bezig met een project in Haarlem bijvoorbeeld, dat is dan wel niet een van de G4, maar die mag toch ook een aardig woordje meepraten, daar speelt dit gewoon. Er is gewoon zoveel plek dat ze er een parkeerplaats per woning nog net uit kunnen persen, maar anders is het hele bouwproject economisch niet haalbaar. Dan ga je gewoon kijken hoe is dat dan te realiseren en een zo goed mogelijke parkeerformule die ook wel leidt tot dat een ontwikkelaar het wel kan verkopen. Je wilt natuurlijk wel woningen bouwen die je kan verkopen.

MH: Inderdaad, je wilt natuurlijk niet dat die nog jarenlang te koop staan. Je wilt wel zeker weten dat mensen de huizen afnemen.

JQ: Ja klopt, en je wil natuurlijk ook wel een tevreden koper. Misschien zou je kunnen zeggen de druk is zo hoog, men koopt het toch wel. Maar dat is natuurlijk niet zo'n hele geweldige redenatie. Je wilt natuurlijk ook wel tevreden kopers. Dat is de zorg van zo'n projectontwikkelaar die zit natuurlijk ook in dat spanningsveld. Die wil wel de kopers zo goed mogelijk bedienen als er een wens is tot parkeren. De ontwikkelaar zit dus eigenlijk tussen drie vuren: de koper, de gemeente (die eist minimaal zoveel parkeerplaatsen) en de eigen business van de projectontwikkelaar. Tussen drie vuren moet de ontwikkelaar schakelen waarbij parkeren toch wel een belangrijke factor is. Ik heb binnenkort met een ontwikkelaar die dat project voor Haarlem doet en afspraak om daar over te brainstormen. Zij zien natuurlijk ook van projecten die ze recent hebben opgeleverd hoe de koper daarmee om gaat. Bijvoorbeeld als er dan een project is waar zij 1 parkeerplaats per woning verplicht gekoppeld aanbieden of daar dan ook een auto op komt te staan of niet. Het kan best zijn dat de koper

een parkeerplaats moet kopen, omdat dat in de formule zit maar alsnog geen auto heeft. Dan staat de plek leeg en gaat hij misschien wel proberen om de plek onder te verhuren ofzo. Je ziet ook wel dat in de grote steden dat als er dan overvloedig parkeren is aangeboden, dreigt toch ook wel leegstand.

In een studie van Zuid-Holland hebben echt naar het autobezit gekeken. Zo grondig heb ik het tot nu toe nog niet gezien. Dat is ook heel recent. Wat daar uit komt illustreert ook wat ik zeg. Dat gaat niet met gigantische stappen. Dat zag ik er ook wel in. Dat gaat met misschien iets van tweitiende, maar het gaat toch wel ergens over. Het is dan als je zegt wat is dan jouw visie: ik ben daar wel realistisch in. Ik probeer je aan te geven dat die ontwikkelingen beginnen op een paar plekken. Waar het soms een beetje mis gaat in mijn perceptie is dat iedereen dan gaat redeneren zoals dat in de grote steden is. Dat iedereen gaat zeggen: het autobezit wordt toch minder. Dat is soms nog wel een beetje wensdenken. Daar ben ik wat minder enthousiast over. Misschien dat dat ook nog wel komt, maar dat zal in ieder geval veel langzamer gaan. Dat heeft in veel gevallen ook met de reistijden te maken. Een burger maakt zijn eigen afwegingen van reistijden en dan zie je toch dat de auto heel vaak wint. En zo overduidelijk wint dat de keus niet zo moeilijk is.

MH: En de kosten ook denk ik? Als er niet echt een goedkoper alternatief is voor die mensen. Want het OV is voor mensen soms ook duurder dan de auto en benzine of sommige mensen rijden nog vaak in het buitengebied met een diesel want in Oost-Nederland mag je nog overal gewoon de steden in. Hoe kan ik dan het beste omgaan met zulk soort verschillen? In mijn hypothese steek ik in op de afname, maar Almelo is natuurlijk anders dan een grote stad.

JQ: Het is geen plaats waar je klakkeloos die redentatie over afname van autobezit naar autogebruik op kunt projecteren. Ik denk ook wel dat sowieso wat ik een keer heb gezien wat Rik en Henrie hebben laten zien van Almelo dat er sowieso te veel parkeren is. Ook gewoon vanuit de huidige situatie met misschien nog wat groei van het autoverkeer kan het nog steeds zo zijn dat er teveel parkeren is.

MH: Dat is denk ik ook het geval. Er is sprake van leegstand en volgens mij meer aanbod dan vraag. Gaat het dan om het laten afnemen door in te zetten op trends en factoren of dat de overbodige plekken sowieso een nieuwe invulling kunnen krijgen.

JQ: Ja, maar dan heb je in elk geval de keus die gemaakt dat moet worden scherp gesteld van waar ze mee bezig zijn en waar ze over aan het nadenken zijn.

MH: Landelijk nadenken snap ik het wel. Daar zet ik het onderzoek het grootste gedeelte op in. Dan kan je wel stellen dat de verschuiving langzaam naar hun toe komt. Ik ga geen uitgebreid onderzoek doen naar de parkeercijfers van Almelo, maar mijn gevoel zegt dat wel.

JQ: Volgens mij kun je gewoon zeggen dat de automobilist volgens mij weinig in de

weg gelegd wordt om te parkeren en wat er niet staat is er gewoon niet. Anders had het er wel gestaan. Dat is wel een dilemma, maar het lost zich niet altijd op door maar op de oude voet door te gaan. Maar hoe dan? Daar kan jouw onderzoek volgens mij bij helpen om helderheid te geven wat er nu aan de hand is. Waar Almelo staat en wat we nu zien. Waarbij volgens mij een hele klare redenering is dat je zegt van dat de auto's geen strobreedte in de weg wordt gelegd, ze zijn er gewoon niet. Wat is dan een eerlijke misschien afbouwregeling wat eerlijk is ten opzichte van die partijen waar je ook blij mee bent als gemeente als ze iets komen ontwikkelen bij jou. Het is ook een beetje geven en nemen. Maar dan zijn de afwegingen duidelijk en compleet. Jouw onderzoek kan daar volgens mij mee helpen dat je alle ontwikkelingen in beeld hebt gebracht. We denken dat Almelo daar staat, dus daaruit zou je kunnen concluderen of het haalbaar, redelijk of mogelijk is om die kant op te gaan. Nu begin ik een beetje abstract te praten, maar dat gaat er wel uitkomen.

MH: Ik denk dat ik het zelf ook zo voor me zie. Ik ga niet voor Almelo vaststellen hoeveel parkeerplaatsen ze weg kunnen halen, omdat dat een parkeeronderzoek apart is en je met ondernemers moet praten, e.d. Het is een soort eyeopener voor de keuzes die ze in ontwikkelingen willen maken.

JQ: Of locaties waar het parkeren niet wordt gebruikt wegstrepen. Er zijn meerdere routes naar een eindbeeld. Vanuit die ontwikkelingen heb je ook technische ontwikkelingen als MaaS, zelfrijdend, uber-achtige zaken. Technisch zijn die denk ik al heel snel mogelijk en dat het maatschappelijk steeds ook wel snel geaccepteerd kan worden. Kijk maar naar de opmars van de smartphone. Daar zou op zich wel een disruptieve ontwikkeling kunnen plaatsvinden die misschien tot minder parkeren zou kunnen leiden. Hoewel je dan nog steeds een flink wagenpark nodig hebt. We hebben wel eens tegen elkaar gezegd: hoeveel auto's zijn er in de spits onderweg? Zoveel auto's heb je in elk geval nodig. In de spits is het redelijk druk en als het niet hoeft ga je in de spits rijden. Niet iedereen die nu in de spits zou willen reizen doet dat. Die spits vlakt al een beetje af doordat het zo druk is. Je ziet soms als er nieuwe wegen worden aangelegd dat de spits weer veel drukker wordt, omdat het een nieuwe reismogelijkheid is en iedereen weer meer in de spits gaat reizen tot het weer vastloopt en dan spreidt het zich weer uit. Los Angeles gaan mensen om 17:00 de weg op, want anders kost het ze gewoon veel meer tijd.

Je zou kunnen zeggen dat de spits een redelijke evenwichtssituatie is en het aantal auto's wat dan onderweg is, stel dat dat de helft van alle auto's is, die heb je dan eigenlijk toch wel nodig. Of misschien iets minder voertuigen als je mensen bij elkaar kunt zetten. Maar er is nog steeds een flink waterpark nodig voor de deelauto. Die moeten ook wel weer ergens staan en zijn 's nachts minder nodig. Uiteindelijk is een soort rustsituatie nodig dat de auto's een plek moeten krijgen. Als dat bijvoorbeeld op het industrieterrein is, dat kan, maar dan heb je extra reistijd. De bewoner die 's morgensvroeg wilt reizen die zit in de woonwijk die daar naartoe moet. Dat is ook niet efficiënt. Je krijgt dan een nieuwe zoektocht wat dan efficiënt is aan parkeerruimte. Daar kan best wel uitkomen dat in de woonomgeving parkeerruimte blijft. Dan zit je wel in de hele verre toekomst.

Het is wel goed om daar nog even over na te denken. Parkeren moet je voor nu oplossen voor de huidige situatie. Anders krijg je je plannen niet verder. Maar ik vind het wel goed om even te doordenken als het echt allemaal disruptief gaat veranderen. En dan zou je in elk geval kunnen zeggen van als je dan bepaalde parkeergelegenheden niet meer nodig hebt, dan zou natuurlijk het beste zijn dat je ze voor iets anders kan gebruiken of afbreekt. Ondergronds parkeren is dan eigenlijk niet gunstig, want daar kan je niks meer mee. Je kan er niks anders mee behalve opslag of iets dergelijks. Als je zo redeneert kom ik zelf tot de conclusie dat bovengronds parkeren de voorkeur heeft, omdat dat veel flexibeler is. Je kan het weghalen en hebt weer een schone lei. Dat is natuurlijk nu vaak in plannen niet zo aantrekkelijk, omdat je dan het bovengrondse parkeren hebt wat je eigenlijk ook niet wilt.

MH: En hoe denk je dan over parkeergarages? Want zou je daar wel wat anders mee kunnen als het geen parkeren meer is?

JQ: Die kan je natuurlijk gewoon afbreken, maar zo'n gat in de grond... Je kunt gewoon op maaiveld parkeren en parkeergarages heb je bovengronds meer mogelijkheden om mee te doen. Alleen parkeergarages is vaak met daglicht niet optimaal doordat het heel diep en breed is. Als je twee van die parkeerrijen hebt, is dat al gauw 32 meter ofzo. Daar kan je moeilijk wonen of een kantoor van maken. Ook qua hoogtes past dat niet echt. In principe zou het wel kunnen, maar dat is een ander onderzoek waard of je het bouwtechnisch als zo zou kunnen doen dat dat wel makkelijk te doen is. Je kan het op z'n minst afbreken dat je een bouwlocatie overhoudt. Dat is wel iets dat de overweging verdient om daar eens naar te kijken. Dan is iets nog extra toekomstbestendiger.

MH: Je had het net ook over die drie vuren: de koper, de gemeente en de ontwikkelaar. Is het belangrijk om de schakeling tussen deze drie vuren mee te nemen in mij onderzoek?

JQ: Ja, dat kan ik me wel voorstellen. Want ook in Almelo dienen projectontwikkelaars zich denk ik aan. Dat vind ik wel relevant dat die vanuit de gemeente met een realistisch verwachtingspatroon te maken krijgen. Dan kun je allebei sneller verder. Heel vaak zie je, dat kan ook aan de ontwikkelaars liggen, dat ze zich ingraven in een bepaald plan dat ze hebben en niet willen wijken voordat dat goedgekeurd wordt. Dat is natuurlijk ook niet de methode. En aan de andere kant hebben gemeentes die neiging ook wel. Dat is soms wel gewoon harde business. Dat gaat vaak niet zozeer over het parkeren, maar over de opbrengst van de grond waar parkeren een onderdeel van is. Het gaat dan natuurlijk vaak misschien maar om een deel van het parkeren. Als er 1 parkeerplaats komt per woning zal niemand dat bestrijden, maar is dat 1,2 of 1,4 daar kunnen ze nog een heel punt van maken. Voor een ontwikkelaar kan dat natuurlijk net z'n winst zijn. Dat lijkt mij wel een invalshoek die voor jou relevant is.

Ik zit ook te denken van als je opzoek bent naar een soort totaalbeeld, totaaloverzicht, dan is ook door het KiM vorig jaar een studie gedaan van hoe staat het er nu voor met parkeren. Die hebben al wat meer gekeken vanuit mobiliteit hoe

je met parkeren mobiliteit kan beïnvloeden. Wij kijken natuurlijk iets meer vanuit de stadsontwikkeling-invalshoek. Maar ik weet niet of je daar al naar had gekeken?

MH: Nee volgens mij niet, het komt me niet bekend voor.

JQ: Misschien is dat wel een nuttig iets. De onderzoeken van het KiM vind ik ook wel vrij realistisch in hun onderzoeken. Die kijken ook wel naar zelfrijdende auto's bijvoorbeeld, maar ook met een zekere nuance van hoe iets zou kunnen uitpakken.

MH: En hoe denk je over de gemeentes wat betreft de financiële inkomsten van parkeren? Want als het parkeren dan minder wordt hebben ze natuurlijk minder financiële inkomsten.

JQ: Dat is natuurlijk terecht. Je hebt natuurlijk alleen maar inkomsten als het parkeren zich aandient. Er wordt wel eens gerekend van we bouwen een parkeergarage en zal wel een bezettingsgraad hebben van 30 procent ofzo en gaat dan zoveel opbrengen. Die bezettingsgraad heb je pas als iemand een motief heeft om te parkeren. Dat moet erbij horen. Dat wordt in de parkeerwereld altijd gezegd. Je gaat niet voor je lol ergens parkeren, maar gaat echt op het bezoek af. Dat is dus echt cruciaal, die bestemmingen. Daar faciliteer je parkeren en dat kan je op zo'n manier doen dat daar een bepaald verdienmodel in zit. Waarbij het natuurlijk wel alleen zo is dat parkeren veel investering vergt en als je denkt over terugverdienen dat dat wel heel vaak een harde noot is en niet vanzelf gaat. Zeker niet als je ook moet bouwen en zeker niet als je ondergronds gaat. En zo'n Q-Park die haalden de krenten uit de pap, die zijn zichzelf ondertussen een beetje voorbij gehold, maar toen ze nog in goeden doen waren ze daar heel slim in en konden goed zien waar wel een verdienmodel op zat en waar zij hoog genoeg tarieven konden vragen of anderszins. Dat is natuurlijk een samenspel van een aantal dingen waar je goed aan kunt verdienen. Dat soort locaties zijn niet noodzakelijkerwijs in Almelo. Het zou kunnen hoor. Er zijn best wel steden met denk ik formaat Almelo waar wel een redelijke Q-Park exploitatie zit, zoals in Ede.

Een parkeerexploitant kan op verschillende manieren business doen en Q-Park doet van alles wat. Het ene uiterste is dat ze echt eigenaar zijn van de parkeergarage en alles doen. Ze exploiteren en ze beheren. Maar het kan ook zijn dat ze een parkeergarage huren en dat ze dan niet de sores van de eigenaar hebben en weer kunnen vertrekken. Of ze beheren alleen maar dat ze gewoon worden betaald voor hun diensten. Dat NS hun inhuurt voor de P+R, omdat ze daar het meeste vertrouwen in hebben. Dus dat geeft wel aan dat de verdienmodellen rondom parkeren heel divers zijn. Ook heel veel gemeentes exploiteren parkeervoorzieningen, gemeente Zwolle bijvoorbeeld ook. Het is ook daarin weer dat je met elkaar weet hoe het nou zit. Als er ooit voor een parkeergarage is gekozen moet dat maar geld kosten, omdat we dat gewoon willen. Ook goed, maar dan kost het wel gewoon geld en heb je dat toen gewoon besloten met de kennis van toen.

MH: Maar net als met de P+R-garages, ik zag dat als een mooie oplossing voor Almelo, omdat het 5 minuten lopen is vanaf de winkelstraat. Maar het wordt dus ook gewoon door werknemers gebruikt die dan plekken innemen.

JQ: Maar die is toch niet gratis?

MH: Nee, die is niet gratis. Maar het wordt dus niet per sé gebruikt waar een P+R voor bedoeld is, namelijk voor ketenmobiliteit.

JQ: Dan is de vraag wel of de ketenreizigers worden verdrongen door andere gebruikers of als er toch niet genoeg ketenreizigers zijn dan is het maar zo. Maar dat kunnen we zo 1-2-3 niet overzien en zal de beheerder van de garage wel weten.

MH: Zit er dan ook niet een verschil in P+R-trein en P+R zoals de uithof in Utrecht? Moet je daar anders naar kijken met P+R-locaties?

JQ: Op zich niet. Er zit misschien een iets andere filosofie achter. Maar toen de P+R-vorming iets verder ging had je eigenlijk drie smaken:

- Bestemming-P+R: aan de rand van de stad om het laatste stukje naar de stad te kunnen overbruggen.
- Herkomst-P+R: als Almelo waar je met de auto bijvoorbeeld vanuit landelijk gebied naar het station rijdt en met de trein verder kunt.
- Wijde/transferia-P+R: halverwege een traject.

Uit theorie blijkt dat de laatste eigenlijk niet realistisch is, want voor het openbaar vervoer is het niet aantrekkelijk dat er weer gestopt moet worden. Dat kost gewoon tijd. NS was er daarom niet zo happig op. Heel soms was er dan toch nog wel een station of een plaats waar toch een trein stopte bij een P+R. Als een paar condities goed samenvallen zou je dat kunnen doen, maar het is niet echt iets waar je veel werk van zou moeten maken. En bij de bestemming-P+R is het nadeel natuurlijk dat je bijvoorbeeld al in de file hebt gestaan. Je komt eigenlijk pas aan als je daar al in hebt gestaan. Dat is dan het laatste stukje om naar de stad toe te gaan en vaak minder aantrekkelijk dan wanneer je gewoon bij herkomst al in het openbaar vervoer stapt. Maar dat is natuurlijk niet altijd zo. Als er bij herkomst geen openbaar vervoer is, dan moet je wel en kan je er alsnog voor kiezen. Het nut daarvan is iets wat betrekkelijk, zoals bij Utrecht. Die P+R wordt ook heel veel gebruikt om te parkeren voor de Uithof zelf, omdat daar te weinig parkeren is. Maar of dat nou bedoeld is of onbedoeld, een beetje allebei denk ik. Maar met hele grote evenementen bijvoorbeeld is het wel dat er ergens geparkeerd kan worden met een goede OV-verbinding. En het is ook iets wat een gemeente zelf kan organiseren. Utrecht kan niet regelen dat er in Almelo een goede P+R komt. Als ze iets tot stand willen brengen, kunnen ze dat alleen binnen de eigen grenzen doen. Dat doen ze dan maar.

MH: Dus dat is dan waar ze mee kampen.

JQ: Ja, iedereen maakt z'n eigen afweging of ze daar gebruik van maken. Voor incidenteel gebruik verwacht ik niet dat mensen dat voor hun daily bases zullen doen als je gewoon een vaste werkplek hebt in Utrecht om van zo'n P+R gebruik te maken. Het is mooi dat het er is en biedt weer reismogelijkheid.

MH: Het was voor mij ook meer een vraag, omdat de P+R heel dichtbij het centrum ligt. En wat nou als je het centrum autovrij maakt en dat iedereen daar

parkeert, ook de bezoekers. Want het is ook op loopafstand. Maar dan zie ik in het nieuwe CROW dat het geen invloed heeft op de parkeervraag. Hoe kan dat dan?

JQ: Dan zouden we even precies moeten kijken hoe ze dat bedoelen. Misschien dat ze daar mee bedoelen wat ik net zei je gaat natuurlijk niet parkeren om het parkeren. Het gebruik van een P+R heeft te maken met wat er verderop gebeurt. Als in Amsterdam het parkeren strenger wordt, wordt in Amersfoort de P+R drukker. Die P+R zal niet drukker worden, omdat Amersfoort zoveel leuker wordt. Dat parkeren vindt ergens anders plaats.

Het enige wat dus kan gebeuren is... en als ik jou zo beluister wat in Almelo het geval is, als dingen qua loopafstand zo dichtbij elkaar liggen dat je in elkaars cirkel komt te zitten, dat is dan misschien inderdaad een onvoorziene omstandigheid die je dan specifiek het hoofd moet bieden.

MH: Precies, want een P+R is daar natuurlijk niet helemaal voor bedoeld.

JQ: Nee, en de tariefvorming is daarmee meestal ook dat het voor losse parkeerders relatief duur is en als je je kaartje laat scannen als je met het openbaar vervoer bent gegaan dat je korting krijgt dat het aantrekkelijker is. Dan zou je even moeten kijken naar de tarieven in Almelo. Als het daar 5 euro per dag is en ergens anders in Almelo duurder, dan zet je de auto in de P+R neer.

MH: En als we het dan hebben over het gratis parkeren. Almelo wil misschien de eerste twee uur gratis parkeren invoeren. Moet je dat dan wel willen als gemeente? Ze hebben daarbij ook concurrentie tussen Hengelo, Enschede en andere omliggende plaatsen. Daar zit wel wat druk op, ook wat betreft het winkelen.

JQ: De winkelfunctie eist makkelijker, goedkoper parkeren. Van oorsprong is het doel van betaald parkeren dat het ordening brengt en een selectie in de doelgroepen. Een werker in de buurt heeft het geld er niet voor over, dus gaat daar niet parkeren. En een winkelbezoeker over het algemeen, specifieke omstandigheden daar gelaten, vind het prima om een euro te betalen om een uurtje te parkeren bij wijze van spreken. In Amsterdam hebben mensen daar wel meer voor over.

MH: Maar hoe kan Almelo met de keuzes om gaan wat betreft regionale concurrentie?

JQ: Je hoort het niet zo vaak meer, maar regionaal parkeerbeleid zou dan eigenlijk mooi zijn. Dat je met elkaar kijkt hoe de hiërarchie van voorzieningenniveaus precies is. Ieder heeft z'n eigen gerechtvaardigde plek en daar zou je ook een differentiatie in parkeertarieven kunnen afstemmen. Bijvoorbeeld Hengelo het duurst, dan Almelo en dan Nijverdal. Daar zou je een beetje vanuit kunnen gaan. Dat zou een mooi ideaalmodel zijn door wat er misschien de afgelopen tien jaar ook economisch is gebeurd. Alles is daardoor natuurlijk een beetje uit het lood geslagen geraakt. En dat evenwicht weer opnieuw zien te vinden. Natuurlijk is het zo dat je dan lokaal zo

goed mogelijke omstandigheden voor het winkelbezoek probeert te creëren. En dan is gratis parkeren denk ik prima als die ordening maar op een of andere manier blijft functioneren. Heel vaak is het dan toch zo dat de winkeliers/personeel allemaal in de winkelstraat stonden en de klanten kunnen er niet bij komen. Toen wist men nog niet beter, maar nu weten we in die zin veel meer. Dit kan dan met de winkeliers overlegd worden. Als de ordening geen gevaar loopt dan is er op zich niet iets op tegen. Je moet geen betaald parkeren, het is een afweging van welke doelen er zijn. Ik denk dat een doel zeker is dat het verkeersbeeld geordend overkomt en is. En dat de verschillende functies in de binnenstad die we met z'n allen willen kunnen functioneren en dat ze bereikt kunnen worden. Als er in Almelo overcapaciteit is dat het geen enkel probleem is, prima. Het botst alleen wel met het terug-verdien-idee. Dat raak je dan kwijt.

Het is eigenlijk een soort economische afweging. Je kunt bij wijze van spreken de curves tekenen. Met gratis parkeren lever je geld in op dat vastgoedobject, de parkeergarage, want je krijgt geen inkomsten. En betaald parkeren heb je wel inkomsten, maar misschien minder bezoekers. Alleen dat laatste heeft natuurlijk ook conclusies voor de winkeliers. Dan kan je zeggen dan maar gratis. Dat zijn wel keuzes.

MH: Moeten de steden het dan beter op elkaar afstemmen, zoals het regionale parkeerbeleid?

JQ: Dat kan natuurlijk geen kwaad. Je kunt je hoogst afvragen wat voor vrijheden het überhaupt oplevert. Ze zijn in zekere zin ook elkaars concurrent. Natuurlijk luistert een gemeente naar de ondernemers. Ondernemers kunnen soms nog wel eens de neiging hebben om de zaak een beetje door te drijven. Dus dat betekent een beetje het spanningsveld.

MH: Zou dat dan de eerste stap moeten zijn om het samen met de ondernemers te doen?

JQ: Ja, maar de ondernemers hebben geen boodschap aan de eventuele verliezen die de gemeente leidt op haar parkeerobjecten. De ondernemers blijven drammen dat het gratis moet zijn wat in kleinere steden wel eigen is. In grotere steden wordt het op een gegeven moment geaccepteerd dat de parkeerdiscussie iets minder speelt.

MH: Is het dan niet een geval van bewustwording bij de ondernemers? Stel je vult een parkeerplaats in met groen wat de winkel ook een aantrekkelijker aanbeeld geeft. Kan je het dan niet beter op die manier insteken als gemeente?

JQ: Nou ja zeker, dat wordt natuurlijk ook wel gedaan. Je kan natuurlijk kijken wat kan ik nu precies doen om optimale collisies te creëren voor het winkelen. Wat heeft de gemeente voor mogelijkheden om dat te doen en op basis daarvan kan de gemeente voorstellen doen aan de ondernemers binnen de mogelijkheden die er zijn. De gemeente kan ook best door onderzoeken laten zien dat ook veel omzet gaat naar de fietsers. Vaak niet primair aan gedacht, maar het is wel zo. Er zijn ook echt

wel onderzoeken naar die dat aantonen en daar ook goede condities voor creëren. En er zijn ook wel van de Erasmus Universiteit onderzoeken van de relatie tussen autobezit en omzet die daar wel wat inzicht in geven. Maar een winkelier kan natuurlijk altijd zeggen van hier is het anders en in Almelo gelden andere wetten. Je hebt daar dan uiteindelijk niet van terug en kunt het tegendeel moeilijk bewijzen. Dan moet je alles weer opnieuw gaan onderzoeken voor Almelo. Dat is een discussie die nooit helemaal gewonnen kan worden.

MH: Is het dan niet als gemeente dat je dan gewoon een keer zegt: 'we doen het gewoon'?

JQ: Dat kan, maar een wethouder wil wel weer gekozen worden. Het is een democratie. In Nederland gaat het toch allemaal via overleggen en consensus wat je vooral zo moet houden. Ook dan kan het er soms op uitdraaien dat een gemeente zegt van we doen het gewoon, we hebben zo lang gepraat en komen er niet uit. We hebben van alles aangeboden wat afgewezen wordt en besluiten met z'n allen om het te doen. En dat de wethouder dat natuurlijk ook aandurft. Het kan ook best zijn dat een paar van de winkeliers blijven protesteren waar een wethouder een afweging in moet maken van wat denkt mijn kiezer. Vervolgens moet je dan wel denken wat voor doel je als gemeente nastreeft. Dan kan ik me voorstellen dat je gewoon een aantrekkelijk verblijfsklimaat wilt maken voor je bezoekers. Wat die bezoekers dan gaan doen is twee, rondlopen en/of winkels bezoeken, maar dat ze gewoon naar Almelo komen.

MH: Ja precies, want ze willen natuurlijk niet alleen maar mensen die kort komen, maar ook voor een dagje blijven. En die hoeven naar mijns inziens niet per sé in de binnenstad te parkeren.

JQ: Dat kan je wel redelijk objectiveren door als gemeente naar verblijfstijd en loopafstand te kijken. Daar zijn van die mooie grafiekjes van Stienstra van uit de jaren 80 die eigenlijk nog steeds gelden. Daar kan je dat een beetje mee illustreren dat als je langer een gebied bezoekt je een grotere loopafstand creëert. Dat maakt die P+R mogelijk weer aantrekkelijk.

MH: Dus dan geen P+R, maar een parkeren + bezoeken.

JQ: Ja, alleen daar is het oorspronkelijk nooit voor bedoeld geweest.

MH: Ik heb in het onderzoek ook onderscheid gemaakt in de verschillende factoren die het autobezit, -gebruik en -parkeren beïnvloeden. De sociaal-economische/demografische factoren is daar een van. Wat voor aspecten behoren bij deze factor?

JQ: Aan de ene kant kan je kijken naar de autobezit-kant wat met demografie te maken heeft, maar het heeft ook met inkomen te maken. We hebben toevallig een onderzoek gedaan in Groningen, een parkeertelling, en daar hebben we ook gekeken, wat best moeilijk, is of we daar dingen uit kunnen halen qua autobezit. Dus het aantal nachttellingen delen door het aantal woningen. Dat hebben we voor een

aantal van die wijkdelen gedaan waar goedkope huurwoningen staan. We kwamen uit op 0,4 ongeveer, echt laag autobezit. Daar schrokken ze in Groningen niet van, want het is wel herkenbaar. Maar het is wel wat anders dan 1,2 of 1,4. Daar is inkomen echt de belangrijkste variabele.

MH: Maar het inkomen laat dan zien of ze een auto kunnen betalen of niet?

JQ: Ja. En misschien nog iets van het ruimtelijk patroon, dus woon je in een dunbevolkt gebied of sterk verstedelijkt. Wat ook in de parkeernormen zit die type gebieden.

MH: Ja dat neem ik mee inderdaad. Ik verbaas me alleen wel over de stedelijkheidsgraden dat Almelo sterk stedelijk is en vergeleken wordt met steden als Leeuwarden, Hengelo en Enschede.

JQ: Leeuwarden is natuurlijk ook heel compact. Misschien Almelo dan ook wel. Ik had toevallig een project in Friesland waar we met bewoners van Friesland gesproken hebben over vervoer. Toen waren we ook in Drachten. Dat is op zich wel een grote stad, maar is wel heel uitgestrekt. Misschien kan je kijken of er ook een verschil is tussen bijvoorbeeld Leeuwarden en Drachten om dat te bepalen. Die omgevingsadressendichtheid is wel mooi, omdat het echt een objectieve factor is. Misschien is het dan goed om te kijken naar de plaatsen om Almelo heen wat die dan scoren. Voor Almelo is het wel goed om te weten dat ze hetzelfde scoren als Hengelo voor het totaal inzicht. Zo krijg je steeds meer feitelijkheden in beeld waarmee je toch een goede foto kan presenteren wat de situatie nu precies is, dus wat oké is en logisch en waar de knelpunten liggen, zoals krimp en leegstand.

MH: Ik heb ook maatschappelijke factoren meegenomen. Stedelijke ontwikkelingen, leefbaarheid en dergelijke. Weet jij nog maatschappelijke aspecten die invloed hebben op het autobezit, -gebruik en -parkeren?

JQ: Zaken als de werkgelegenheid, economische factoren.

MH: Die zaken vallen denk ik meer onder de sociaal-demografische/ economische factoren?

JQ: Ja daar kan je ze ook onder zetten. Er is nu bij Vexpan ook een onderzoek beschikbaar die naar dat soort ontwikkelingen hebben gekeken. Naar de kansen en bedreigingen. Dat ga ik voor je opzoeken.

MH: Ik vind het ook wel lastig om de factoren onder te verdelen naar de stedelijkheidsgraden. Van wat de invloeden zijn voor sterk stedelijk, zeer sterk stedelijk en dergelijke. Hoe kom je daar achter?

JQ: Ik denk met gezond verstand. Je moet er eigenlijk een deskundige bij vinden die daar wat van kan zeggen. Wat je misschien zou kunnen doen is dat je het misschien door een aantal mensen, mij, Rik Henrie en nog een paar anderen. Dat je een soort matrix maakt met de ontwikkeling en stedelijkheid en dat je iedereen laat scoren en

dat je die scores bij elkaar optelt.

MH: Hoe zie je die matrix dan voor je?

JQ: Dat je bijvoorbeeld aan de ene kant stedelijkheidsgraad zet en aan de andere kant de mobiliteitsontwikkelingen. En dat je dan vraagt van verwacht jij of dit een hele sterke invloed zal hebben of minder sterk? Dus de inhoudelijke ontwikkelingen en qua stedelijkheidsgraad invullen wat de verwachting is. Dan objectiever je iets wat niet objectief is en dan kan jij het verantwoorden voor jouw onderzoek. Bij wetenschappelijke artikelen gaat dat niet anders. Dan gaan ze ook bij elkaar in een hokje zitten en kruisjes zetten.

MH: Dat is wel echt een goede. Ik heb nu bijna alle trends en factoren wel in beeld en ik zit te kijken van wat doe je daar dan mee? Wat voor invloed heeft het dan en wat is de verwachting? Dit zorgt denk ik wel voor meer diepgang.

JQ: Ja, dit is even een principe-gedachte, maar wel even goed kijken welke informatie je geeft en hoe je het aanpakt.

BIJLAGE 5

Landsdelen	Provincie	Gemeente	Stedelijkheidsgraad	Stedelijkheid en geografische ligging	Aantal inwoners (2018)	Omgevingsadressendichtheid (/km2)	Ritjweg.nl		Ovfietsbeschikbaar.nl		Totaal aantal deelscooters (2018 & 2019)
							Totaal aantal deelauto's (2019)		Totaal aantal OV-fietsen (2019)	Aantal locaties OV-fietsen (2019)	
Gemeenten >200.000 inwoners en >2.500 omgevingsadressendichtheid											
Noord-Nederland	Groningen	Groningen	Zeer sterk stedelijk	Stedelijke periferie	202.810	3.456	263		554	5	
Zuid-Nederland	Noord-Brabant	Eindhoven	Zeer sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	229.126	2.605	195		415	3	
	Noord-Brabant	Tilburg	Zeer sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	215.521	2.732	96		302	3	
West-Nederland	Noord-Holland	Amsterdam	Zeer sterk stedelijk	Grote steden (G4)	854.047	6.020	3.925		2.100	13	108
	Zuid-Holland	Den Haag	Zeer sterk stedelijk	Grote steden (G4)	532.561	4.856	726		861	4	200
	Zuid-Holland	Rotterdam	Zeer sterk stedelijk	Grote steden (G4)	638.712	3.941	822		628	8	324
Midden-Nederland	Utrecht	Utrecht	Zeer sterk stedelijk	Grote steden (G4)	347.483	3.347	1.284		2.189	16	
Vergelijkbare gemeenten Almelo											
Noord-Nederland	Friesland	Leeuwarden	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	122.415	2.071	51		194	1	
	Drenthe	Assen	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	67.708	1.541	25		230	1	
Oost-Nederland	Overijssel	Almelo	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	72.629	1.569	6		32	1	
	Overijssel	Deventer	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	99.653	1.763	76		246	3	
	Overijssel	Enschede	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	158.261	2.115	84		57	1	
	Overijssel	Hengelo (O.)	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	80.593	1.818	17		37	2	
	Overijssel	Zwolle	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	126.116	1.993	178		298	2	
	Gelderland	Apeldoorn	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	161.156	1.715	57		315	1	
	Gelderland	Arnhem	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	157.223	2.145	190		395	2	
	Gelderland	Zutphen	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	47.537	1.623	58		117	1	
	Gelderland	Nijmegen	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	175.948	2.360	240		294	3	
	Gelderland	Ede	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	114.682	1.525	67		137	2	
	Gelderland	Harderwijk	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	46.832	1.521	18		42	1	
	Gelderland	Wageningen	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	38.412	1.975	66		0	0	
Zuid-Nederland	Limburg	Heerlen	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	86.762	1.809	9		30	1	
	Limburg	Kerkrade	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	45.823	1.756	0		4	1	
	Limburg	Maastricht	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	122.723	2.433	5		320	3	
	Limburg	Venlo	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	101.192	1.625	12		79	1	
	Limburg	Brunssum	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	28.241	1.672	4		0	0	
	Noord-Brabant	Bergen op Zoom	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	66.354	1.797	8		32	1	
	Noord-Brabant	Breda	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	183.448	2.165	141		380	3	
	Noord-Brabant	Etten-Leur	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	43.532	1.657	7		7	1	
	Noord-Brabant	Helmond	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	90.903	1.732	21		51	4	
	Noord-Brabant	's-Hertogenbosch	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	153.434	1.963	170		417	2	
	Noord-Brabant	Veldhoven	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	44.925	1.676	9		0	0	
	Noord-Brabant	Oosterhout	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	55.147	1.538	10		0	0	
	Noord-Brabant	Roosendaal	Sterk stedelijk	Stedelijk intermediair	77.000	1.718	9		32	1	
	Zeeland	Middelburg (Z.)	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	48.303	1.738	35		32	1	
	Zeeland	Vlissingen	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	44.485	1.938	7		31	1	
West-Nederland	Noord-Holland	Alkmaar	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	108.470	2.243	74		115	1	
	Noord-Holland	Heemskerk	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	39.146	2.321	11		8	1	
	Noord-Holland	Amstelveen	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	89.870	2.476	135		0	0	
	Noord-Holland	Heemstede	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	27.080	1.753	20		32	1	
	Noord-Holland	Heerhugowaard	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	55.850	1.688	17		0	0	
	Noord-Holland	Den Helder	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	55.760	1.690	6		38	2	
	Noord-Holland	Diemen	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	28.121	2.423	39		8	2	
	Noord-Holland	Haarlemmermeer	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	147.282	1.556	101		30	2	
	Noord-Holland	Hoorn	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	72.806	1.667	28		75	2	
	Noord-Holland	Purmerend	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	79.983	2.181	22		9	2	
	Noord-Holland	Velsen	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	67.831	1.816	21		16	2	
	Noord-Holland	Zaanstad	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	154.865	2.021	91		36	2	
	Noord-Holland	Zandvoort	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	16.970	1.801	17		61	2	

CBS Statline

Ritjeweg.nl

Ovfietsbeschikbaar.nl

Landsdelen	Provincie	Gemeente	Stedelijkheidsgraad	Stedelijkheid en geografische ligging	Aantal inwoners (2018)	Omgevingsadressendichtheid (/km ²)	Totaal aantal deelauto's (2019)	Totaal aantal OV-fietsen (2019)	Aantal locaties OV-fietsen (2019)
Vergelijkbare gemeenten Almelo									
	Noord-Holland	Gooise Meren	Sterk stedelijk	Niet-stedelijke randstad	57.337	1.908	93	74	3
	Noord-Holland	Huizen	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	41.369	2.003	24	0	0
	Noord-Holland	Weesp	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	19.147	1.749	23	56	1
	Zuid-Holland	Gorinchem	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	36.284	1.710	13	3	1
	Zuid-Holland	Katwijk	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	64.956	2.122	28	32	1
	Zuid-Holland	Alphen aan den Rijn	Sterk stedelijk	Stedelijke periferie	109.682	1.782	30	56	1
	Zuid-Holland	Alblasserdam	Sterk stedelijk	Niet-stedelijke randstad	20.014	1.503	7	0	0
	Zuid-Holland	Barendrecht	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	48.477	1.658	18	32	1
	Zuid-Holland	Capelle aan den IJssel	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	66.854	2.263	38	0	0
	Zuid-Holland	Hellevoetsluis	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	39.992	1.535	7	0	0
	Zuid-Holland	Hendrik-Ido-Ambacht	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	30.677	1.782	7	0	0
	Zuid-Holland	Hillegom	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	21.812	1.540	8	4	1
	Zuid-Holland	Krimpen aan den IJssel	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	29.306	1.942	2	0	0
	Zuid-Holland	Leiderdorp	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	27.197	2.443	13	0	0
	Zuid-Holland	Lisse	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	22.746	1.592	7	0	0
	Zuid-Holland	Maassluis	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	32.518	1.980	6	29	1
	Zuid-Holland	Nissewaard	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	84.593	2.038	16	11	1
	Zuid-Holland	Noordwijk	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	26.056	1.529	8	0	0
	Zuid-Holland	Oegstgeest	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	23.887	1.743	20	0	0
	Zuid-Holland	Papendrecht	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	32.264	1.902	7	0	0
	Zuid-Holland	Ridderkerk	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	45.789	1.733	8	0	0
	Zuid-Holland	Voorschoten	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	25.453	1.844	23	4	1
	Zuid-Holland	Waddinxveen	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	27.578	1.542	17	0	0
	Zuid-Holland	Zwijndrecht	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	44.586	2.048	16	31	1
	Zuid-Holland	Sliedrecht	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	25.020	1.631	3	3	1
Midden-Nederland	Flevoland	Almere	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	203.990	1.584	96	30	1
	Utrecht	Amersfoort	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	155.226	2.271	255	360	4
	Utrecht	Baarn	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	24.630	1.577	19	31	1
	Utrecht	IJsselstein	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	34.302	1.844	26	8	1
	Utrecht	Nieuwegein	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	62.426	1.921	46	8	1
	Utrecht	Veenendaal	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	64.918	2.187	40	36	2
	Utrecht	Zeist	Sterk stedelijk	Overige stedelijke randstad	63.322	1.569	72	112	2