

De toekomst van parkeren gaat niet alleen over het aantal parkeerplekken

19-02-2020 16:42

John Kerkhoven, directeur Vastgoedjournaal opende het congres 'Duizend vragen over parkeren' met de vraag hoe de aanwezigen naar het congres waren gekomen. Ongeveer 95% was met de auto gekomen. Hieruit blijkt dat parkeren momenteel nog steeds van essentieel belang is. Maar hoe ziet dit er over 10 jaar uit? Hierover spraken Rolf Oostendorp, CEO Interparking Nederland en Nick Juffermans, Strategisch adviseur Mobiliteitshubs & Logistiek Goudappel Coffeng

Oostendorp deelde zijn visie over de commerciële kant van het parkeren. Interparking Europe beheert sinds 1958 bijna 400.000 parkeerplaatsen, zowel in garages als straatparkeren. Maar zij doen meer dan alleen beheer. Hun diensten zijn in de loop der jaren uitgebreid naar locatieonderzoek, haalbaarheidsstudies, ontwerp van parkeermogelijkheden, financiering, inrichting en implementatie, bouw en exploitatie van parkeergarages. Dit alles was niet mogelijk geweest als de vraag naar parkeerplekken de afgelopen zestig jaar niet zou zijn veranderd.

Voorloper

“Nederland is samen met een aantal Scandinavische landen een voorloper op het gebied van technologie en mobiliteit in Europa,” zegt Oostendorp. “Was het vroeger alleen ‘slagboompje open en slagboompje dicht’ nu komen er volledige marketingstrategieën en marktanalyses aan te pas om te bekijken hoe rendabel de parkeerplekken zijn.”

Ook hield men vroeger geen rekening met duurzaamheid bij de bouw van de garages. Nederland telt momenteel 8,5 miljoen auto's en het aantal neemt nog steeds toe. Waar stopt het? En waar gaat het heen met deeltvervoer en zelfrijdende auto's? Oostendorp denkt dat deeltvervoer zal deels marktaandeel van het ov innemen. Hierdoor zullen er ook in de toekomst nog veel parkeervoorzieningen nodig blijven.

Anno 2020 is 1% van de 44.948 parkeerplaatsen van Interparking Nederland geschikt als elektrische laadplaats. Dit aantal zal gaan stijgen naar 10%. Oostendorp benadrukt dat men zich niet blind moet staren op louter elektrische auto's, want dit type auto zal ook concurrentie gaan krijgen van auto's die op waterstof rijden.

Veel straatparkeren zal worden opgeheven

Gemeenten zullen het straatparkeren behoorlijk terugschroeven. Wat meer druk zal geven op de parkeergarages. Maar misschien is er in het verleden teveel gebouwd? Het advies van Oostendorp is om te kijken naar wat je echt nodig hebt en de parkeertarieven niet te hoog maken.

Het doel van een goede parkeermogelijkheid is een optimale klantbeleving en toegevoegde waarde voor de omgeving. Om dit te bewerkstelligen moet er een verdeling worden gemaakt tussen beleid, digitalisering en technologie.

Online reserveren heeft de toekomst

Interparking heeft de afgelopen jaren veel gefocust op het online reserveren van parkeerplekken. Oostendorp: “Bezoekers willen zekerheid en duidelijkheid voor een dag parkeren. Hiervoor reserveren wij een deel van de garage en niet de hele garage. Deze processen zijn nog steeds in ontwikkeling. Het is goochelen met cijfers en analyses.” Een kwestie van drukte meten en het tarief daarop aanpassen.

Verder haalt de CEO aan dat veel steden autoluw willen worden. “Wij zijn daar geen tegenstander van. Maar blijf wel kijken hoe de steden bereikbaar kunnen blijven. We moeten niet te ver doorslaan in parkeren buiten de steden.

Milieuzones, stikstofproblematiek en stakingen

Diverse steden eisen dat in 2030 alle auto's elektrisch zijn. Elektrische auto's nemen toe en worden in de toekomst ook goedkoper. In Nederland gaan we 43.000 oplaadpunten naar 1,8 miljoen. Elektrische auto's vragen wel andere eisen aan de brandveiligheid. Branden heel lang. Dit heeft dus ook een effect op het parkeervastgoed. Het vergt een andere manier van bouwen.

Over het groeiend aantal deelauto's is Oostendorp wat terughoudend. “De verwachting is om in twee jaar van 51.000 naar 100.000 deelauto's te gaan. “Er is groei, maar het zal niet zo hard gaan,” aldus Oostendorp.

Parkeergarages in de binnensteden blijven nodig

Gebruikers willen liever een parkeergarage die makkelijk is aan- en in te rijden en de ligging het liefst tegen het centrum aan. Een goed voorbeeld hiervan is Museumkwartier Den Haag. Daarnaast is de garage kolomvrij en heeft ook nog eens een aantrekkelijke looproute naar de stad.

Duurzaamheid

In het Belgische Namen wordt het fijnstof dat vrijkomt bij de bouw van een parkeergarage in het beton gestort en wanneer de garage in gebruik is genomen zal het door het luchtzuiveringssysteem gehaald worden.

Garage promotie

Om het juiste publiek naar de garages te trekken kan men gebruikmaken van externe promoties. Zo wordt het IJ-Dock gepromoot als beste parkeergarage door het Anne Frank Huis. Maar er zijn ook andere samenwerkingsverbanden, zoals met de ANWB, die het online reserveren promoot.

Toekomst voorspellen is lastig

De tweede en laatste spreker deze middag was Nick Juffermans, Strategisch adviseur Mobiliteitshubs & Logistiek Goudappel Coffeng Adviseurs in Mobiliteit. Hij sprak over de maatschappelijke en stedenbouwkundige kant van het parkeren.

Nederland staat voor een enorme woonopgave, dat vooral moet worden bereikt door verdichting. Wat betekent dit voor onrendabele parkeergarages? Krijgen deze garages een andere functies? Zoals een mobiliteit hub? Juffermans' antwoord op deze vraag is: “De toekomst voorspellen is lastig. Het duurt 14 jaar voordat het hele Nederlandse wagenpark is vernieuwd. Dus 2030 als jaar waarin alle traditionele auto's zijn vervangen door elektrisch of waterstof is een utopie.”

Waarom is mobiliteit zo belangrijk?

In Nederland is ruimte schaars. En auto's zijn ruimtevreter. Nederlanders willen ongeveer twee uur per dag reizen. Maar hoe? Mobiliteit groeit sneller dan het aantal inwoners. We hebben last van fietsfiles en het ov zit behoorlijk vol. In Nederland leiden mensen aan 'vervoersarmoede': dat wil zeggen dat zij niet kunnen komen waar ze zouden willen komen, door het gebrek aan mobiliteit.

Moeten auto's dan overal worden toegestaan? Nee, we staan voor een noodzakelijke mobiliteitstransitie, die wordt bereikt door de onderstaande drie punten in acht te nemen:

- Meer ruimte voor actieve mobiliteit (lopen en fietsen)
- Beter OV
- Deelmobiliteit

Geldt dit voor alle locaties? Nee. Hierbij laat Juffermans een schema (zie afbeelding) zien van de verdeling van mobiliteit over een stad.

- A: Walkable City (centrum)
- B. Mixed city
- C. Suburbia

Juffermans: "Het wordt inderdaad makkelijker als je van tevoren bepaalt wie waar mag gaan en staan. 'Intelligente toegang' Er wordt nu nog te veel tijd verspild met mensen die rondjes rijden."

Mobiliteit hubs en voldoende alternatieven

We zullen het vervoer meer moeten gaan bundelen om druk op de stad te veranderen. Dat vraagt wel meer dan slechts een P&R-terrein buiten de stad. De look en feel van een hub heeft te maken met het gebied en schaalniveau. Hiervoor zijn veel verschillende concepten te bedenken.

Mobiliteitsvrijheid geef je niet alleen door het bouwen van parkeergarages. Iedereen is op zijn eigen manier verantwoordelijk voor mobiliteit. De conclusie van Juffermans is: "We moeten niet alleen toetsen op parkeernormen, maar geef mensen voldoende alternatieven om zich van A naar B te bewegen."

Sandra Lissenberg