

Grote toekomst voor parkeergarages

Carlo van de Weijer is hoofd van de afdeling **SMART MOBILITY** aan de Technische Universiteit Eindhoven. Hij voorziet een grote toename van de auto als **MOBILITEIT**. “De auto wordt een zeer schoon en veilig alternatief en straks kun je er ook nog in werken. Bovendien worden de auto’s **SPOTGOEDKOOP**. Het grote overgebleven probleem is de beperkte capaciteit en vooral de ruimte die ze innemen. Daarom voorzie ik ook een grote toekomst voor **PARKEERGARAGES**.”

Een efficiënter gebruik van parkeerplaatsen dankzij de peer-to-peer information

// Ik hoor vaak dat parkeergarages de mo-
loten van de historie worden. Ik ben het
daar niet mee eens: ik denk namelijk dat
er meer geparkeerd gaat worden. Ik verwacht
namelijk een enorme toename van de auto
als modaliteit. Met name ten koste van het
openbaar vervoer. In feite verwacht ik dat er
op lange termijn maar drie grote modaliteiten
overblijven: auto, fiets en vliegtuig. Daarnaast
verwacht ik nog een rol voor vraaggestuurd
bustransport.” Over de trein is hij pessimistisch:
“Die zal misschien nog een tijdje op deze ma-
nier overleven dankzij de ov-jaarkaart en religi-
euze argumentatie. Daarna zullen echter alleen
enkele ‘dikke’ lijnen overblijven, maximaal de
helft van de huidige lijnen. En zelfs daar zou
een touringcarsysteem op een doelgroepstrook
beter zijn: een hogere capaciteit, goedkoper en
betrouwbaarder.”

TOENAME VAN HET AANTAL AUTO'S

Van de Weijer legt uit waarom hij gelooft in een toename van het aantal auto's: “Auto's worden steeds schoner en veiliger. Daarmee verdwijnen al twee argumenten tegen de auto. Als je straks ook kunt werken in een auto, omdat de auto

een groot deel van de rit overneemt en daarmee veel comfortabeler wordt, verdwijnt nog een derde argument.” Een ander voordeel van de auto volgens Van de Weijer wordt de prijs: “Auto's worden spotgoedkoop. Elektrische auto's gaan tien cent per kilometer kosten. All inclusive, dus met belasting en verzekering. En dat komt al snel, want ik verwacht dat elektrische auto's binnen vijf jaar goedkoper zijn dan benzineauto's.” Hij benadrukt dat de auto voor de overheid gratis is: “De overheid moet wel infrastructuur voor de auto aanleggen, en brengt daarnaast maatschappelijke kosten met zich mee, maar die betaalt de auto zelf terug. Bij het openbaar vervoer daarentegen moet de overheid echter standaard minimaal 20 tot 30 cent per kilometer bijleggen.” Als hij dit op een rijtje zet, ziet Van de Weijer weinig redenen voor de overheid om autogebruik te destimuleren. “Eigenlijk is er maar één bezwaar tegen autogebruik. In grotere steden – vanaf 150.000-200.000 inwoners – en in historische steden zoals Den Bosch, Delft en Maastricht kun je de auto's niet kwijt vanwege ruimtegebrek. Bovendien oogt het niet fraai om tegen blik op straat aan te kijken. Daarom zal de wens

toenemen om de auto's te verstoppen. Over 40 jaar kunnen we ons niet meer voorstellen dat we ooit hebben toegestaan om auto's aan de gracht te parkeren. Net zoals we ons nu niet meer kunnen voorstellen dat de markt in Eindhoven 40 jaar geleden nog volstond met auto's en dat er auto's door de Kalverstraat reden. Daarom voorzie ik een zonnige toekomst voor parkeergarages, mits ze wel op loopafstand van het reisdoel liggen."

ZELFRIJDENDE AUTO'S

Van de Weijer verwacht niet dat de komst te zijner tijd van zelfrijdende auto's een nadelige invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen zal hebben. "Daar zit namelijk nog een fors balansprobleem in: 's ochtends moeten de mensen van A naar B en 's avonds van B naar A. En er zijn niet evenveel mensen 's ochtends die van A naar B als van B naar A moeten. Om een heel simpele reden: we wonen in woonwijken en werken in binnensteden of op industrieterreinen. Overigens verwacht ik meer van een tussenvorm – grotendeels zelfrijdende auto's met een Uber-chauffeur – dan van volledige zelfrijdende auto's zonder chauffeur."

Een andere ontwikkeling die Van de Weijer signaleert is dat auto's steeds meer zichzelf kunnen inparkeren. Dat betekent dat parkeergarages meer auto's kunnen herbergen en steeds meer gaan lijken op mechanische parkeergarages. "De plafonds kunnen lager omdat er geen personen meer in zulke garages komen. En je hoeft ook geen ruimte te reserveren voor brede rijbanen en voor het openen van de deuren. Mijn inschatting is dat we hiermee 10 procent ruimte kunnen besparen in garages."

Van de Weijer ziet ook dat er auto's komen die dankzij infraroodsensoren zelf lege parkeerplekken kunnen spotten. "Op den duur zijn alle auto's met zulke sensoren en met camera's uitgerust, waardoor ze onderling automatisch data kunnen uitwisselen onder andere over beschikbare parkeerplaatsen, zogenaamde peer-to-peer information. Dit zal met name nuttig zijn voor de straatparkeerplaatsen die op den duur overblijven. TomTom heeft zelfs een dienst daarvoor, die op basis van rondrijdende auto's



Carlo van de Weijer, hoofd van de afdeling smart mobility aan de Technische Universiteit Eindhoven

bij straatparkeren de kans verlaagt dat de betreffende automobilist in die wijk een plek kan vinden."

AUTODELEN

Over autodelen heeft Van de Weijer gemengde gevoelens. "Omdat je hem deelt met anderen heb je hem niet altijd meteen beschikbaar zoals bij een eigen auto. Ik denk daarom dat het met

"Elektrische auto's zijn binnen vijf jaar goedkoper dan benzineauto's"



Zelfrijdende auto. Van de Weijer twijfelt of de volledige zelfrijdende auto de toekomst heeft en ziet meer in een tussenvorm: grotendeels zelfrijdende auto's met een Uber-chauffeur

Een zonnige toekomst voor parkeergarages, mits ze op loopafstand van het reisdoel liggen

name iets zal zijn voor een tweede of derde auto. Maar bijvoorbeeld ook als een gedeelde bedrijfswagen of voor mensen in bijvoorbeeld de grachtengordel van Amsterdam. Daar is autobezit en parkeren heel duur. Daarom wordt autodelen aantrekkelijk wanneer die kosten gedeeld kunnen worden.”

Van de Weijer noemt een trend die met name in de binnensteden van de VS populair is: valet parking. “Je kunt daar voor kosten die lager zijn dan je parkeerkosten de valet parking service van een dienst als Luxe inschakelen. Zij komen je auto halen en zetten hem ergens neer. Tien minuten voordat je klaar bent, bel je ze weer en staat je auto snel voor de deur. Luxe heeft contacten met bedrijven, die hun garage wel willen openzetten voor een trusted partner. Luxe biedt daarnaast aan om desgewenst te auto te wassen, uit te zuigen of vol te tanken. Uit de praktijk blijkt dat 40 procent van de klanten dat doet en daar zit een belangrijk deel van hun verdienmodel.” Van de Weijer verwacht dat deze trend in Nederland kan leiden tot een 10 procent lagere bezetting van reguliere parkeergarages, omdat bedrijfsgarages efficiënter worden gebruikt.

Resumerend voorziet Van de Weijer een minimaal gelijkblijvend aantal auto's en maximaal een lichte toename. Die kunnen vanwege de ontwikkeling van zelfrijdende auto's op den duur overigens wel toe met kleinere garages. Op straat voorziet hij een efficiënter gebruik van parkeerplaatsen dankzij de peer-to-peer information.

FIETS

Ook over de toekomst van de fiets is Van de Weijer optimistisch. “Dat heeft ook te maken met de opkomst van de elektrische fiets. Doordat die een groter bereik heeft dan een gewone fiets, wordt het een aantrekkelijk alternatief, met name voor het openbaar vervoer. In mindere mate voor de auto, verwacht ik, omdat de fiets hetzelfde nadeel heeft: je kunt niet veel meenemen. Daar staan echter wel een voordeel tegenover voor de overheid: ook de fiets is voor de maatschappij kostenneutraal. De overheid moet fietspaden aanleggen, maar krijgt daar een gezondere bevolking voor terug. Bovendien zorgen fietsers voor reuring in de openbare ruimte.”