

Parkeerdata en bet

Het verzamelen en ontsluiten van parkeerdata en het betalen voor parkeren zijn de voornaamste thema's de komende jaren, vindt Ed van Savooyen, partner bij Spark. Van de data gaan we de komende jaren veel plezier krijgen, verwacht Van Savooyen. Bij het tweede thema wil hij het betaalvraagstuk en het reguleringsvraagstuk uit elkaar halen.

Van Savooyen ziet dat er momenteel verschillende ontwikkelingen zijn, die een invloed hebben op het verplaatsingsgedrag en het parkeervraagstuk. Allereerst door de veranderende 'mens'. Zoals demografisch: "Dan denk ik aan vergrijzing, verzelfstandiging van mensen en reurbanisatie. Maar ook aan de veranderingen in het woon-, werk-, leef- en recreatie- en winkelgedrag van mensen". Daarnaast technologisch. "Je ziet auto's veranderen in vorm en omvang. En ze gaan op andere krachtbronnen rijden (elektrisch, waterstof), de opkomst van elektrische fietsen en natuurlijk de mogelijke komst van zelfrijdende auto's in de verre toekomst en – nu al – modules met zelfparkerende auto's."

NIET VOORSPELLEN

Spark kan niet voorspellen in welk tempo bepaalde ontwikkelingen zich zullen voordoen en hoe het met de acceptatie van nieuwe ontwikkelingen gaat. Van Savooyen: "Door de vele trends en ontwikkelingen, die elkaar vaak ook nog eens beïnvloeden, wordt de voorspelbaarheid van de nabije toekomst steeds lastiger. En dus moeten we een bepaalde flexibiliteit inbouwen bij keuzes. Dat is het advies dat we als Spark aan onze opdrachtgevers meegeven. Die ondersteunen we daarnaast door de genoemde ontwikkelingen zo goed mogelijk te monitoren en in kaart te brengen."

Daarbij hebben beleidskwesties en beslissingen over investeringen in parkeervoorzieningen een verschillende dynamiek. De range van de eerste is vijf tot tien jaar, de range van de tweede tien tot dertig jaar. "Bij die tweede is de kans op veranderingen dus veel groter. Bovendien zijn vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen steeds meer aan veranderingen onderhevig en zijn onze inzichten in het gebruik van het huidige parkeerareaal steeds beter. Dat betekent dat je bij realisatie van parkeervoorzieningen al rekening houdt dat je het mogelijk moet aanpassen, uitbreiden, een andere functie moet geven of misschien zelfs moet opheffen. Maar altijd eerst kijken hoe je bestaande parkeervoorzieningen beter kunt benutten."

TRENDS EN THEMA'S

In de parkeerwereld ziet Van Savooyen momenteel een aantal trends, ontwikkelingen en vraagstukken:

- Hoe gaan we om met de zelfrijdende en zelf inparkerende auto?
- Hoe gaan we om met auto's op andere krachtbronnen?
- Gaat de deeleconomie, inclusief autodelen, daadwerkelijk het autobezit beïnvloeden?
- Wat betekent de doorbraak van de elektrische fiets voor de modal split?
- De consequenties van Het Nieuwe Werken voor de gelijktijdigheid van de parkeerbehoefte.

alen voor parkeren

- De consequenties van de demografische ontwikkelingen en economische trends voor het auto- en fietsbezit en -gebruik.
- Het toepassen van nieuwe technieken voor het optimaliseren van het parkeerproces, zowel voor de klant (betaalgemak) als voor de exploitant (effectiever beheer).

Daarnaast ziet hij twee belangrijke thema's. Allereerst het verzamelen en ontsluiten van parkeerdata. "Voor instellingen zelf om hun beleid te toetsen en te objectiveren en om hun eigen operatie te optimaliseren. Maar ook om klanten te informeren over de vindbaarheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid. Overheden hebben die data nodig, zeker als ze meer dan nu een regierol willen vervullen. Ze moeten die data dan aan derden beschikbaar kunnen stellen, die de operationele rol voor hen gaan invullen."

Van Savooyen ziet parkeerdata ook als onderdeel van een groter geheel, de big data die in een smart city worden verzameld. "Resume- rend verwacht ik een steeds grotere rol voor data. Data waar we ook veel profijt van zullen gaan krijgen."

BETALEN VOOR PARKEREN

Het tweede thema is het betalen voor parkeren. Daarover werd de afgelopen jaren een intensieve discussie gevoerd. Van Savooyen: "Ik had verwacht dat die discussie zou afnemen nu het economisch beter gaat. Dat is echter niet zo. Aan de discussie zit ook een financiële consequentie. Waarbij moet worden gekeken naar kosten en opbrengsten." Eigenlijk vindt Van Savooyen het vreemd dat de nadruk is komen te liggen op dat gewenste doelgroepen moeten betalen om ongewenste doelgroepen te weren. "Tegelijkertijd moeten we ook kijken wat het afschaffen van de betaalprikkel betekent voor het parkeergedrag en de modal



*Ed van Savooyen,
partner bij Spark*

split. Helaas is daar nog amper onderzoek naar gedaan." Het voorkomen dat langparkeerders op plekken staan waar je bezoekers wilt, kan echter ook op een andere manier dan via betaald parkeren worden aangepakt, aldus Van Savooyen.

Spark wil dit thema verder brengen door de komende jaren onderzoek te doen naar de invloed van de betaalprikkel op het parkeergedrag en de modal split. "Daarbij willen we het betaalvraagstuk en het reguleringsvraagstuk uit elkaar halen. De basis is om het reguleren goed op orde te hebben en om met nieuwe technieken de gewenste doelgroep op de gewenste locatie te krijgen zonder ongewenste effecten. Vervolgens kunnen we het betaalvraagstuk apart bekijken. Door te kijken naar de werkelijke kostprijs van het parkeren en hoe die verdeeld kan worden onder de verschillende stakeholders. En kun je de vraag stellen of de gebruiker moet betalen of dat parkeren een maatschappelijke functie moet zijn. Daarvoor is het wel nodig dat gemeenten hun kosten en opbrengsten inzichtelijk maken en dat als basis gebruiken voor een maatschappelijk debat. Gelukkig zie ik dat sommige gemeenten die stap al maken."

Moet de gebruiker betalen of moet parkeren een maatschappelijke functie zijn?