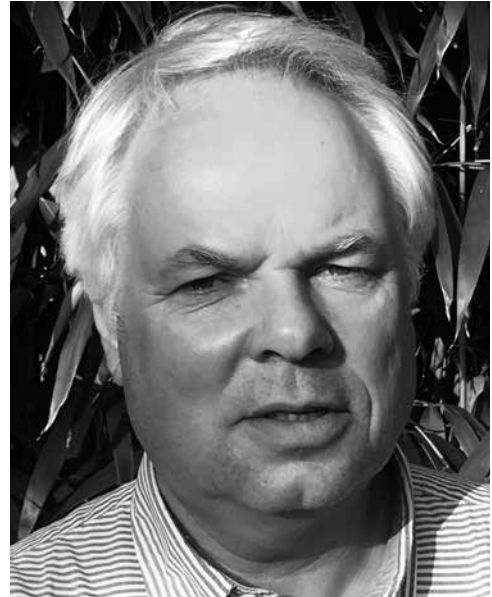


Flexibiliteit bij parkeergarages essentieel

In deze rubriek komt elke keer iemand uit het parkeervak aan het woord. In deze vijfde aflevering is het de beurt aan Ernst Bos, partner bij parkeeradviesbureau Spark.



Ernst Bos, partner bij parkeeradviesbureau Spark

“Technisch wordt er steeds meer mogelijk, maar de mens zelf is conservatief en weerbarstig”

De parkeergarage is volgens Spark de hal van de stad, vergelijkbaar met de hal van een gebouw of een groot huis. “Je wordt er welkom geheten en je krijgt de eerste indruk van wat je daarna te wachten staat. Dat gold vroeger vooral in fysieke zin: je moest zorgen dat het er schoon, prettig, heel en veilig was. Dat is tegenwoordig vaak wel in orde, maar tegelijkertijd is het een aspect waar je altijd aan moet blijven werken. Inmiddels is er echter ook een laag bijgekomen. De noodzaak om goed geïnformeerd naar de juiste plek te komen; waar is die hal van de stad? Die noodzaak neemt toe omdat er steeds meer concurrentie komt van private locaties en omdat er steeds meer mogelijkheden zijn om die informatie beschikbaar te maken, denk maar aan de verschillende apps. Ook zie je een duidelijke link met ketenmobiliteit: je kunt met je auto niet meer helemaal tot aan het eindpunt komen. Een optie is dan om je auto aan de rand van de stad te zetten en het OV of een OV-fiets of Car2Go auto te nemen, die je overal kwijt kunt. Dat betekent dat een parkeergarage dus meer een knooppunt wordt voor verschillende vervoersmodaliteiten. Inclusief de daarvoor benodigde voorzieningen.”

VINDBAARHEID

Bos merkt in de praktijk dat ondanks de toe-

genomen mogelijkheden de vindbaarheid van veel locaties van parkeergarages in TomTom en GoogleMaps nog steeds veel te wensen overlaat. “Dat komt bijvoorbeeld door een naamsverandering die niet is doorgegeven. In mijn optiek is dat basisinformatie die op orde zou moeten zijn. Ook de informatie over de beschikbaarheid van plaatsen in garages is niet altijd accuraat.” Daarnaast komen er nieuwe opties bij: “Je ziet een toename van apps waarmee je parkeerplaatsen van private locaties kunt reserveren bij bedrijven, kantoren of hotels.”

Bos signaleert ook dat mensen anders gaan reizen. “Vroeger zochten de mensen al aan de keukentafel op wat hun reisdoel was en waar de dichtstbijzijnde parkeergarage was. Nu doen mensen dat onderweg door online actuele informatie op te zoeken.” Bos ziet ook dat de sprekende boordcomputer oprukt: “Mensen praten tegen die boordcomputer en vragen het apparaat om een parkeerplaats te vinden. Het apparaat kiest vervolgens de beste keuze gebaseerd op je eigen voorkeur en andere beschikbare informatie.”

INFRASTRUCTUUR ELEKTRISCHE AUTO'S

Een onderschat probleem volgens Bos is de infrastructuur voor elektrische auto's. “Als in een straat 10 procent van de auto's elektrisch



Ketenmobiliteit bij P+R Uithof in Utrecht. Na het parkeren van de auto staan de OV-fietsen klaar

is en die allemaal tegelijkertijd moeten opladen, vraagt dat per auto een elektriciteitscapaciteit van het net, die gelijk is aan het verbruik van een huishouden voor een week. Datzelfde geldt voor een parkeergarage. Op het moment dat daar in plaats van een paar straks 50 of misschien wel 100 auto's tegelijkertijd laden, zul je daar de infrastructuur op moeten aanpassen. En inzetten op smart grids." Een andere ontwikkeling die Bos voorziet is dat signing straks niet ophoudt bij de parkeergarage, maar past stopt bij de individuele parkeerplek: "De navigatie brengt je dan naar parkeerplaats 15 op etage 4."

FLEXIBILITEIT

Bij het ontwerp van parkeergarages is flexibiliteit volgens Bos essentieel. "De garage moet qua functionaliteit eenvoudig kunnen worden aangepast aan ontwikkelingen als de opkomst van zelfrijdende of zelfparkerende auto's, de doorbraak van elektrische auto's en de grotere variëteit aan voertuigen – denk aan de busjes van de stadsdistributie. Het betekent ook dat schoon, heel en veilig in de toekomst misschien minder belangrijk worden als de zelfrijdende auto of valet parking daadwerkelijk doorbreekt. Belangrijker daarentegen wordt dat de garages steeds meer vrij indeelbaar en dus kolomvrij zijn." Vanwege de ketenmobili-

teit pleit Bos daarnaast voor meer parkeergarages bij stations. "Daarmee vervullen ze dan automatisch die rol in de keten. Wat me vervolgens verbaast is dat bij zulke garages nog te weinig wordt nagedacht over de rol van de fiets. Fietsparkeergarages en autoparkeergarages zijn twee gescheiden werelden en komen nog onvoldoende bij elkaar. Ik pleit ervoor om er integraal naar te kijken en ook in dat opzicht flexibiliteit in te bouwen zodat een garage kan inspelen op een veranderend evenwicht in de ketenmobiliteit."

MEER OF MINDER AUTO'S IN DE TOEKOMST

Bos verwacht dat er in de nabije toekomst eerder meer dan minder auto's zullen komen. Daarmee sluit hij aan bij de visie van mensen zoals Carlo van de Weijer (zie pagina 10 -12 in deze editie). "Technisch wordt er steeds meer mogelijk, maar de mens zelf is conservatief en weerbarstig. Neem de OV-chipkaart. Dat heeft vanaf de eerste pilot vijftien jaar geduurd voordat het breed geaccepteerd werd. Datzelfde voorzie ik ook bij ontwikkelingen zoals zelfrijdende en zelfparkerende auto's en zaken als autodelen. Het belangrijkste vind ik dat we in die transitie voldoende flexibel zijn om er steeds op te kunnen inspelen."

De noodzaak om goed geïnformeerd naar de juiste plek te komen