

PARKEER24

MAGAZINE | WEBSITE | DOSSIER | NIEUWSBRIEF | BIJEENKOMST

alles over parkeren

JAARGANG 10

#06

DECEMBER 2015



Foto: Alex van der Woerd

Special Elektrisch Vervoer | Helmond zet in op innovatie bij EV | Parkeerplaats elektrisch voertuig wordt energiecentrale | Gratis parkeren niet oplossing voor Kampen | Grootste volautomatische parkeergarage van Europa | Eilandparkeren in Harlingen | Parkeren in voormalige ijshal | Brancheregister

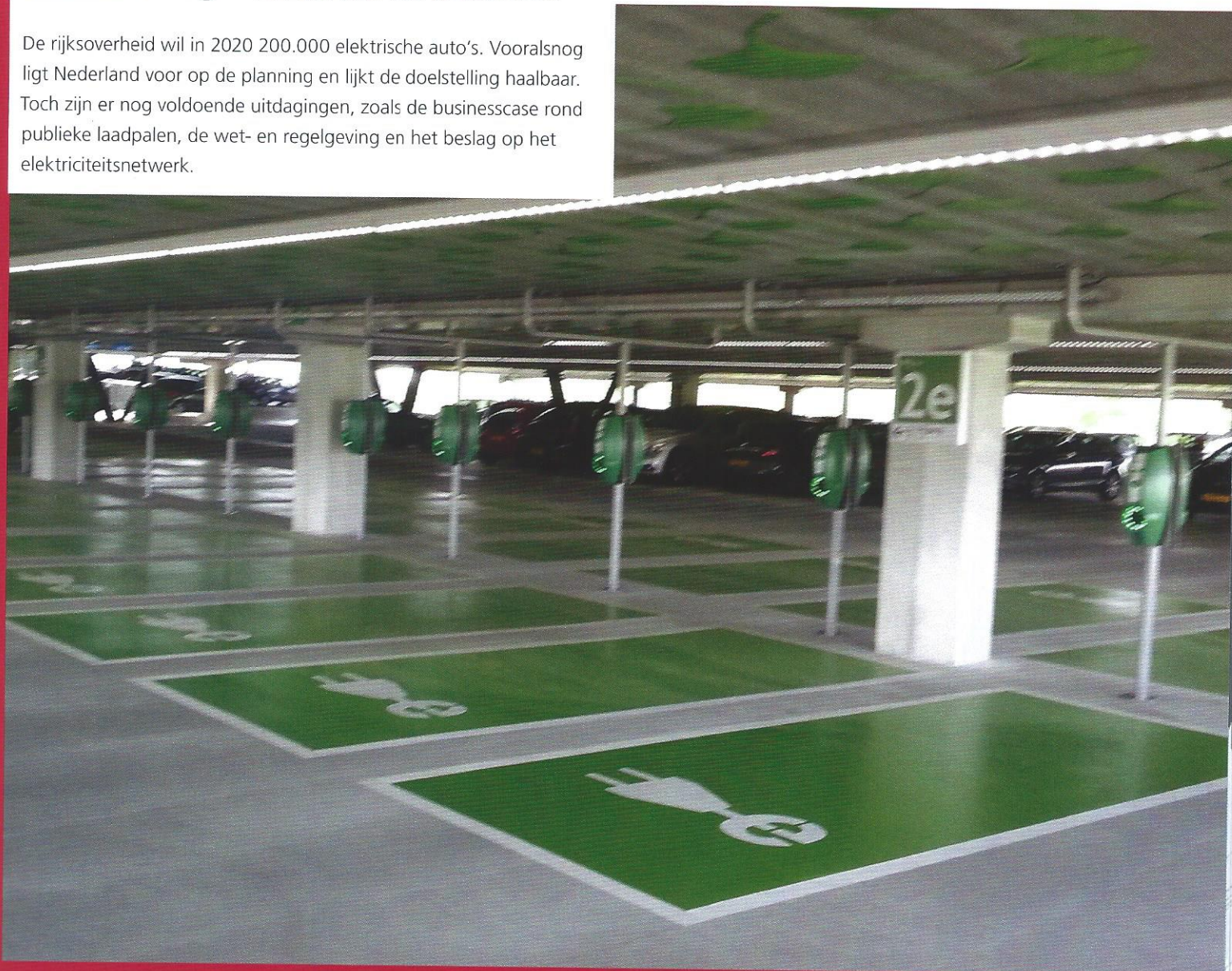


special

PARKEER24

PAGINA 10 - 25 ELEKTRISCH VERVOER

De rijksoverheid wil in 2020 200.000 elektrische auto's. Vooralsnog ligt Nederland voor op de planning en lijkt de doelstelling haalbaar. Toch zijn er nog voldoende uitdagingen, zoals de businesscase rond publieke laadpalen, de wet- en regelgeving en het beslag op het elektriciteitsnetwerk.



In de komende editie van PARKEER24 magazine vindt u de volgende special: **THEMA NUMMER 1 2016: PARKEREN IN DE KETEN**

In de mobiliteitsketen is parkeren allang geen sluitstuk meer. Parkeren zit vaak voor in de keten. Hoe anders is dat veelal bij nauw verwante sectoren (stakeholders) zoals projectontwikkeling, vastgoed, retail, herinrichting en stedenbouw. Welke ontwikkelingen zijn er gaande of nodig om dit te veranderen?



Zelf een bijdrage leveren? Dat kan! Mail naar erna@acquirepublishing.nl

Parkeervoorzieningen verdwijnen

TOT DIE TIJD IS SERVICE HET SPEERPUNT

Aan dit gesprek hebben meegewerkt



Alex van der Woerd



Jacob Beens



Johan Janse



Léon Lurvink



Sander Korver



Ruben Loendersloot

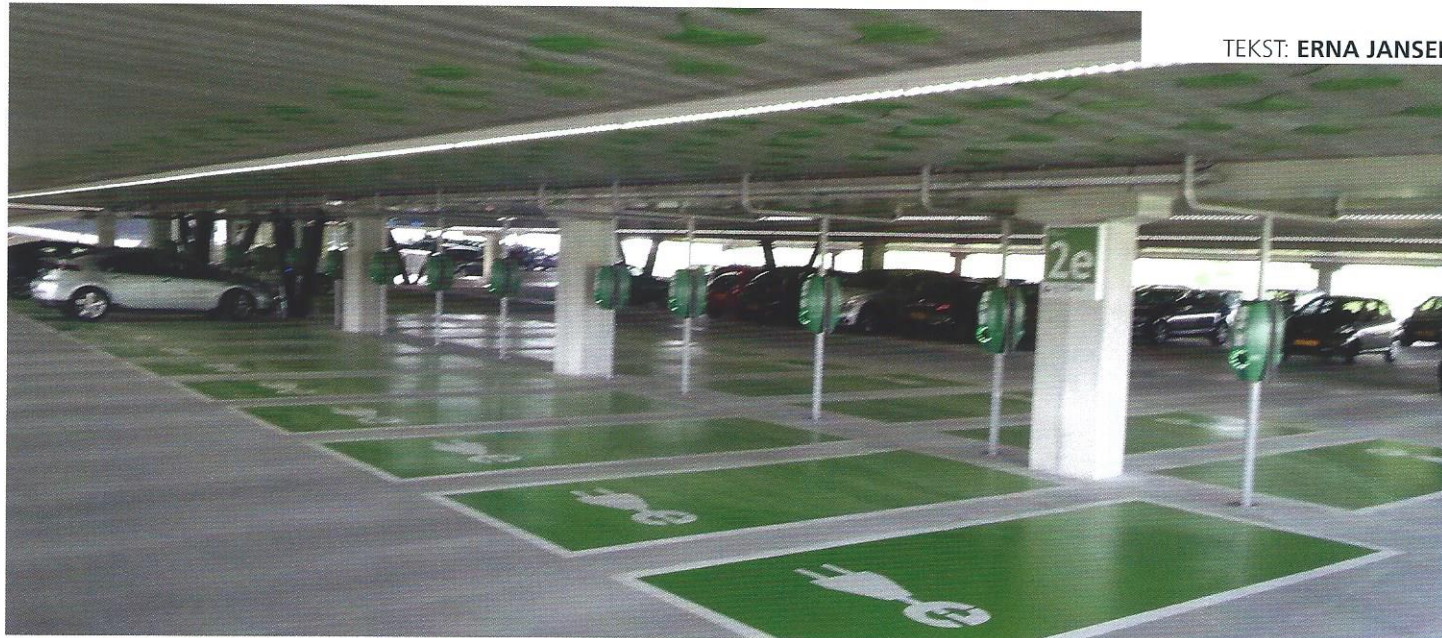
Het adviseursnetwerk verkeer en vervoer is een **SAMENWERKINGSVERBAND** van verkeerskundigen die ieder hun eigen **SPECIALISME** hebben. Aan hen is de vraag voorgelegd welke gevolgen de ontwikkeling van elektrisch – zelfrijdend – vervoer heeft voor de **PARKEERMARKT**, nu en op langere termijn.

Gemeenten
moeten nu hun
beleid rond
elektrische laad-
palen bepalen

De voorspelling is dat in 2020 zo'n 200.000 EV's (elektrische voertuigen) rondrijden. Dit is nog steeds niet veel, zegt Johan Janse. "Op een totaal van 8 miljoen voertuigen is dat slechts 2,5 procent. Maar daarna gaat het snel. In 2025 wordt het aantal EV's ingeschat op 1 miljoen en op langere termijn, zeg rond 2035, kan het zelfs zo zijn dat er geen conventionele voertuigen meer rondrijden."

Afwachten dan maar tot het 2035 is? "Nee", zegt Jacob Beens. "Gemeenten moeten nu hun beleid rond elektrische laadpalen bepalen en keuzes maken hoe met de openbare ruimte wordt omgegaan." Alex van der Woerd vult aan: "60 procent van de Nederlanders kan niet op eigen terrein parkeren. Gemeenten moeten nadenken hoe ze het laden willen faciliteren. Zelf zie ik een grote rol voor de parkeergarages. Daar zijn oplaadvoorzieningen eenvoudig te realiseren. Gemakkelijker in ieder geval dan

op straat en ook goedkoper." Janse vult aan: "Voor de korte termijn legt het toenemend aantal EV's extra druk op de beschikbare ruimte. En wellicht ziet men de daarmee gepaard gaande verrommeling als bedreiging. Het is een tijdelijk vraagstuk maar afwachten is geen optie." Van der Woerd: "Zorg dat je zoekverkeer vermindert door voorzieningen goed en duidelijk te faciliteren. Ik was laatst in Zandvoort en daar is het op het oog goed geregeld maar toch werkt het niet. Een mooie parkeergarage heeft laadpalen maar die zijn alleen met een OV-chipkaart te activeren. En dat had je dan wel een week van te voren op je chipkaart moeten zetten. Logisch dat het niet werkt." Léon Lurvink vult het relaas aan. "Om de openbare ruimte beter in balans te krijgen is de ontwikkeling van het gezamenlijk gebruik van auto's ook één van de oplossingen. Dat geeft ruimtewinst. Er is dan meer ruimte beschikbaar voor het verblijven, spelen, groen en dergelijke."



Oplaadvoorzieningen in garages zijn relatief goedkoop aan te leggen (foto genomen in P+R de Uithof).

SLUIT JE OGEN

Ruben Loendersloot verwacht niet dat in de nabije toekomst de parkeergarages leeg komen te staan. De komende generatie zou minder waarde hechten aan bezit, maar daar staat tegenover dat het autobezit onder de 55-plussers toeneemt. Met uitzondering van plaatsen waar de parkeerdruk echt hoog is, zoals Amsterdam, neemt het auto bezit nog immer toe in Nederland. Als Van der Woerd zijn ogen sluit ziet hij wél een bedreiging voor de huidige parkeergarages. "Delen is het nieuwe hebben. EV's zullen op termijn hoofdzakelijk rijden en weinig geparkeerd staan omdat steeds andere mensen de auto oproepen en gebruiken. En wat heb je dan nog aan een parkeergarage? Daar moet men bij nieuwbouw rekening mee houden. Dubbelgebruik of de ruwbouw hergebruiken moet worden opgenomen in de ontwikkelingsplannen", zegt Van der Woerd. Gedacht kan worden aan waterberging of energieopslag voor windmolens of zonnepanelen. Janse is het met hem eens. Er komt een moment in de toekomst dat het autobezit én -gebruik niet meer zal stijgen. En in grote steden zal de daling zich het eerst manifesteren. "De parkeerbranche moet zijn verdienmodel grondig herzien. Het inzetten op het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen is niet meer voldoende. Men moet meer en meer als dienstverlener en facilitator optreden. Mobility as a service: van stallen van voertuigen naar bedienen van de klant die gebruik maakt van deelsystemen. Dat kan een e-auto zijn maar ook een e-bus of e-fiets", geeft Janse aan. Loendersloot denkt dat het

niet zo'n vaart zal lopen. "Zolang elektrische voertuigen duurder zijn dan de 'normale' auto zal de verkoop echt niet spectaculair stijgen. Tenzij de overheid weer nieuwe impulsen gaat ontwikkelen om de verkoop te stimuleren. Als milieudoelstellingen prominenter in beeld komen, bijvoorbeeld."

INSTEKEN OP SERVICE

Janse geeft aan dat er twee sporen zijn. De huidige EV moet gezien worden als ieder ander voertuig, met een extra behoefte: het nodig hebben van een oplaadpunt. En dus moet de parkeerbranche het parkeren én laden van de EV's faciliteren. Voor de toekomst, waar delen steeds belangrijker wordt en EV's een grotere range gaan krijgen, zul je zien dat EV's zeker als deelauto meer in trek komen. De variabele kosten van een EV zijn namelijk, zelfs nu al, vele malen lager dan een conventioneel voertuig. Als daarnaast de EV ook zelfrijdend gaat worden, een ontwikkeling die zeker door gaat zetten, moet gekeken worden naar nieuwe verdienmodellen waarbij service de hoofdrol speelt. Valet parking, waarbij de auto zichzelf parkeert, is dan ineens een haalbare optie. Van der Woerd is het eens met deze insteek. "Op termijn neemt de parkeerdruk echt af en wordt er minder geparkeerd. Voor nu is het van belang dat EV-rijders gefaciliteerd worden en dat er voldoende laadvoorziening zijn. Houdt daarbij wel rekening met een mogelijk veranderende techniek geven de adviseurs aan. "We gaan van paal naar inductie."

De parkeerbranche
moet zijn
verdienmodel
grondig herzien

De service-component kan ook ingevuld worden door bijvoorbeeld de EV's aan een kleine onderhoudsbeurt te onderwerpen als ze geparkeerd staan. En, vult Sander Korver aan, ook het parkeren en laden van e-bikes is een mooie

toevoeging. Want de noodzaak om met de auto naar de stad te gaan wordt kleiner met de komst van de e-bikes die geschikt zijn voor langere afstanden.



Zonder een forse uitrol van het aantal oplaadpunten bepaalt de vouwfiets, als 'range extender', in grote delen van het land het imago van de elektrische auto. Parkeerexploitanten kunnen daar een grote rol in spelen.



Adviseursnetwerk Verkeer en
Vervoer www.anvv.eu

DEELAUTOGEBRUIK IN NEDERLAND

De deeleconomie laat ook in Nederland zijn sporen na. Dit zien we onder andere op het terrein van autodelen. Over het fenomeen is nog weinig bekend. Om het inzicht in omvang en effecten van deelautogebruik te vergroten is in 2014 en 2015 een kwantitatief en kwalitatief onderzoek uitgevoerd met als belangrijkste vragen: wat is de omvang van het deelautogebruik, wie gebruiken de deelauto, wat zijn de beweegredenen om van de deelauto gebruik te maken en wat zijn de effecten op het autobezit en de mobiliteit?

Ongeveer 1 procent van de Nederlanders van 18 jaar en ouder maken gebruik van één of meer vormen van autodelen, dat komt neer op circa 90.000 autodelers. Bijna 20% van de Nederlanders geeft aan open te staan voor een of andere vorm van autodelen. De autodelers zijn jonge, hoogopgeleide stedelingen. De deelauto wordt over het algemeen slechts

incidenteel gebruikt (de helft van de autodelers die de auto bij een organisatie huurt gebruikt de auto gemiddeld minder dan drie keer per jaar). Mensen kiezen vooral voor de deelauto uit financiële overwegingen. Ook gemak speelt een rol terwijl milieu of duurzaamheid bijzaak is. De gebruikers zien het als een voordeel dat de auto dichtbij, in hun buurt, beschikbaar is, gemakkelijk is te gebruiken en ze vinden het fijn dat een organisatie alles regelt. De deelauto wordt vooral gebruikt voor het bezoek aan vrienden en familie. Het autodelen heeft positieve effecten: minder autobezit en minder autokilometers. Als 10% van de Nederlanders (18+ met rijbewijs) in meer of minder mate gebruik gaat maken de deelauto, zou dat zich vertalen naar maximaal circa 800.000 gebruikers in een toekomstig jaar. Dat zou een reductie opleveren van circa een 0,5 tot 1 procent autokilometers in 2020.

Binnenkort wordt een uitgebreid KiM-rapport over deelautogebruik gepubliceerd. U kunt het rapport vinden op www.kimnet.nl

Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)