

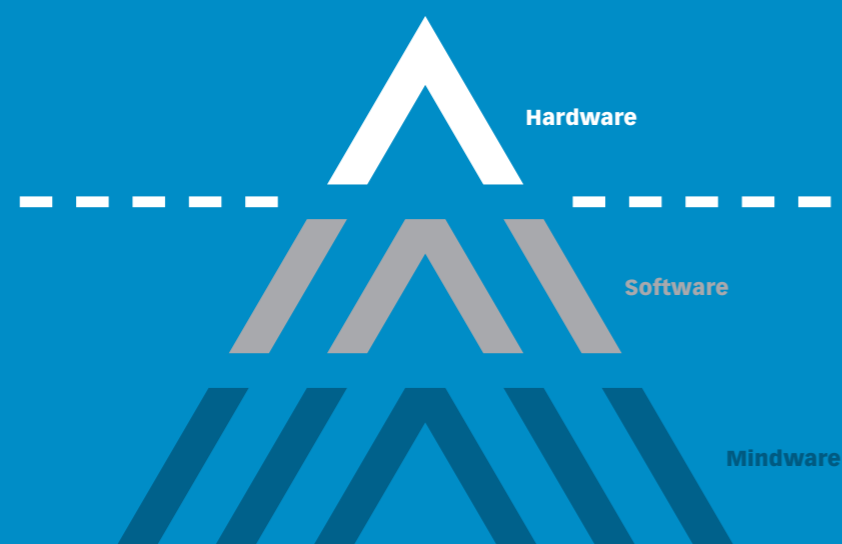
NEPRDM

TRANSPORTIFY!

Nieuwe concepten
voor parkeren en mobiliteit

Conceptueel schema ter beoordeling voorbeeldprojecten Transportify

Stelling: alleen de Hardware is zichtbaar 'boven het wateroppervlak'. Software en Mindware zijn onzichtbaar, maar minstens net zo belangrijk!



Hardware

- Ruimtelijke kwaliteit: onder andere smalle rijbanen, brede stoepen, groen
- Ontwerp vastgoed: auto's uit zicht, inpandige fietsenbergingen
- Inbedding: uitstekende verbindingen ten behoeve van openbaar vervoer en langzaam verkeer
- Gebouwd parkeren: strategische plaatsing van collectieve voorzieningen
- Aandacht voor duurzaamheid en de tussentijd: tijdelijke parkeergarages, circulaire bouw, flexibel in te zetten voor andere functies in de toekomst

Software

- Programma: functiemenging, automobilititeit ('pendel') beperken
- Beleid en regelgeving: lagere parkeernormen, betaald parkeerregime
- Exploitatie: pakketten 'MaaS', ander verdienmodel voor ontwikkelaars, investeerders en exploitanten
- Gebruik: slimme inzet van apps en abonnementen
- Gebruik: meervoudig ruimtegebruik parkeervoorzieningen (overdag voor bedrijvigheid en bezoekers; 's avonds voor bewoners)

Mindware

- Communicatie: PR en marketing
- Community building: promoten van de 'deeleconomie'
- Draagvlak optimalisatie: door selectie bewoners en gebruikers op basis van leefstijlen onderzoek (de juiste doelgroep op de juiste plek)
- Let op: 'niet iedere stadsbewoner is een stedeling!'

© Sander van Schijndel, november 2017

Inleiding

Het waarom van deze publicatie

Hoe houden we onze steden bereikbaar in een tijd waarin veel bewoners en bedrijven hier een plek zoeken en hoe scheppen we in de steden ruimte voor automobilititeit? Het parkeren is een belangrijk onderdeel van deze vraagstelling. Zonder passende parkeeroplossingen zal het verder verdichten van de steden een lastige zaak worden. Als overheid, opdrachtgevers en opdrachtnemers kunnen we daar samen iets aan doen, om daarmee stedelijke woonmilieus aantrekkelijk te houden.

De vraag is wat de waarschijnlijke ontwikkelingen op dit gebied zijn – op korte en wat langere termijn – en hoe we daarop nu kunnen anticiperen. In de samenleving is een brede ontwikkeling gaande waarbij de consument aangeeft anders met mobiliteit in en om de stad te willen omgaan. Inventieve parkeerconcepten spelen hierop in en kunnen mogelijk de kwaliteit van de stad behouden en verder verbeteren. Om hier meer vat op te krijgen, is vanuit de NEPROM 'Transportify' in het leven geroepen. Deze werkgroep wil een nieuw perspectief aanreiken voor verstedelijking & mobiliteit/bereikbaarheid. Transportify doet daartoe handreikingen voor meer toekomstbestendige, duurzame woonmilieus en gaat hierover graag de dialoog aan, te beginnen met de voorliggende verkenning naar alternatieve vormen van parkeren en mobiliteit. De kunst is om vanuit een andere, meer integrale manier tegen woningontwikkeling aan te kijken; vanuit een duurzame gebiedsvisie met een grotere rol voor mobiliteitsafwegingen.

Nadrukkelijk is de publicatie een '1.0'-versie: we beginnen klein met wat we nu kunnen doen om het parkeren in de stad op andere manieren vorm te geven. Toekomstige veranderingen in de stedelijke mobiliteit vragen waarschijnlijk groter en vernieuwender denken. Het is goed om met betrokken partijen daarover de komende tijd in gesprek te blijven; Transportify wil daar zeker een rol in spelen.

Opzet van de publicatie

Goede voorbeelden kunnen helpen bij deze gezamenlijke zoektocht. Aan de hand van beschrijvingen van zeven inspirerende voorbeeldprojecten laat Transportify in deze publicatie zien dat projectontwikkelaars méér kwaliteit kunnen realiseren in een gebied als er op een andere manier met parkeren kan worden omgegaan. Naast de kwaliteitsdimensie heeft het anders omgaan met parkeren ook relaties met thema's als betaalbaarheid, verdichting, duurzaamheid, toekomstbestendigheid en de haalbaarheid van (met name) transformatielocaties.

De inzet is om deze onderwerpen tastbaar te maken voor gemeenten en bewoners en om tips te geven aan gemeenten voor een succesvolle realisatie. De publicatie is een handreiking naar overheden en andere belanghebbenden om te komen tot slimmere gebiedsontwikkelingen waarbij meer flexibiliteit in parkeernormen en de toepassing van nieuwe oplossingen belangrijke 'knoppen' zijn om aan te draaien om zo de stedelijke leefkwaliteit een impuls te geven.

Leeswijzer

Na een eerste inventarisatie van projecten op basis van deskresearch zijn de volgende zeven projecten geselecteerd:

De Nieuwe Stad AMERSFOORT

» 04

B'Mine AMSTERDAM

» 07

Strijp-S EINDHOVEN

» 09

Timmerhuis ROTTERDAM

» 12

Oudenoord UTRECHT

» 14

HSK20 ZWOLLE

» 16

X-Decks NOG NIET GEREALISEERD

» 19

Bij de keuze voor deze projecten heeft een rol gespeeld dat ze aantoonbaar tot meer kwaliteit in de stad of anderszins tot substantiële veranderingen hebben geleid. Naast het 'product' is daarbij dus ook zeker het 'proces' van belang. Bij nieuwe mobiliteitsconcepten in de stad gaat het om de samenhang tussen de 'hardware' (vastgoed, infrastructuur en buitenruimte), de 'software' (functies, regelgeving, mobiliteitsdienstverlening) en *last but not least* de 'mindware' (community, leefstijlen, deeleconomie). Zie het schema op de pagina hiernaast. Parkeren in de stad vraagt dus nadrukkelijk om een integrale aanpak, waarbij de elementen uit deze driehoek gelijkwaardig aan bod komen.

Het is met dit conceptuele schema in het achterhoofd dat de voorbeeldprojecten in deze publicatie bestudeerd en beoordeeld kunnen worden. De beschrijvingen van de projecten zijn tot stand gekomen op basis van deskresearch en interviews. De NEPROM is de geïnterviewden dankbaar voor de kennis die ze hiermee hebben willen delen.



De Nieuwe Stad AMERSFOORT

Geïnterviewde

Femke Berendsen, Schipper Bosch

Hoe een grijze en lelijke parkeervlakte wordt getransformeerd naar een aantrekkelijk ingericht en multifunctioneel 'elektrisch laadplein': het is te zien in het hart van de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Stad in Amersfoort. Vanaf eind januari 2018 kunnen op de Oliemolenhof twintig elektrische voertuigen worden opgeladen tussen meer dan 30 verschillende soorten bomen. Het begrip 'groen' wordt hier dus breed opgevat. Verantwoordelijk voor de nieuwe pleinvulling zijn gebiedsontwikkelaar Schipper Bosch en de gemeente Amersfoort, in nauwe samenwerking met stedenbouwkundig bureau ZUS en uitvoerder VIC Landscapes.

Zelfvoorzienende stadsbuurt

Het initiatief past in de bredere herontwikkeling van het voormalig Oliemolenkwartier, dat wordt getransformeerd naar een gemengde en levendige plek: De Nieuwe Stad. Duurzaamheid is een belangrijk leidmotief in de aanpak. Het uitgangspunt is dat De Nieuwe Stad 'van onderop' wordt gebouwd met de inbreng van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden – met een zelfvoorzienende stadsbuurt als stip op de gezamenlijke horizon. De ruimtelijke kwaliteit van de Oliemolenhof, gelegen aan de noordwestkant van de binnenstad van Amersfoort, was de laatste decennia niet geweldig. Inmiddels is het omliggende gebied, De Nieuwe Stad, volop tot ontwikkeling gekomen en is de blik van pionierende ondernemers ook op dit stuk stad gevallen. Tal van initiatieven – tijdelijk en meer permanent – ontwikkelen zich hier. Tijdschrift Vogue riep dit gebied al uit tot het 'Westergasfabriek-terrein van Amersfoort.' Gebruikers als Het Lokaal, Weltevree en Picnic keken echter uit op een grijs parkeerveld. Waarmee op enig moment de vraag opkwam: wat te doen met deze desolate vlakte in het centrum van De Nieuwe Stad, die tijdelijk in gebruik was als parkeergebied? Gekozen werd – als uitkomst van een co-creatie sessie met alle betrokken partijen – voor een ontwikkeling tot een multifunctioneel plein. De ruimte is te gebruiken voor laden en lossen, parkeren, evenementen en als park/plein voor de wijk. Het parkeren is verdeeld over het plein aangelegd, er is geen apart afgebakend parkeerdeel.

Shared space

Naast een plek voor ontspanning, ontmoeting en evenementen is het plein toegankelijk voor elektrische auto's.

20 laadplekken (verspreid over het plein) voorzien in hun oplaadbehoefte. Het laadplein is openbaar en voor iedereen toegankelijk. Het wordt gebruikt door bedrijven, omwonenden en bezoekers. Een lokaal taxibedrijf is volledig elektrisch gaan rijden en gebruikt het plein 's nachts om haar wagenpark te laden. Op het 5.000 m² grote plein, dat de belangrijkste publieke verblijfsplaats in het gebied moet worden, geldt het *shared space*-principe: de auto's moeten de ruimte delen met voetgangers en fietsers. Bij de ontwikkeling van het laadplein is samen met de fabrikant, Van der Sijs, een multifunctionele voorziening gemaakt die aansluit op het gebruik van een plein als stad plein. Het is niet alleen een mooi vormgegeven laadplein, maar ook een intelligent systeem: computergestuurd waarbij het vermogen actief wordt verdeeld over de laadpalen en overbelasting van het net wordt voorkomen. Dit systeem is verder uitgebreid met het inzetten van de laadpalen voor evenementenstroom én zelfs extra zware evenementenstroomaansluitingen voor grotere attracties. Tot slot is het systeem geschikt gemaakt om een parkeertarief te kunnen heffen via de laadpalen en is de toegang tot het plein gereguleerd voor houders van een laadpas (die elke EV-rijder in bezit heeft). Met deze innovaties geeft de Oliemolenhof

een blauwdruk voor hoe elektrisch rijden in een stedelijke omgeving kan worden geïntegreerd. De impact op de omgeving is minimaal en het gebruik van de installatie draagt bij aan de activiteiten die in een stad plaatsvinden.

Modulair parkeerhuis

Zoals aangegeven worden tijdens evenementen de minimalistisch vormgegeven elektrische laadpalen gebruikt als stroompunt voor bijvoorbeeld muziek- en geluidsinstallaties en foodtrucks. Voor het opladen moeten de elektrische auto's dan even tijdelijk elders terecht. De ervaring wijst uit dat er vaak slechts enkele plekken tijdelijk zijn afgesloten, maar dat is afhankelijk van de grootte van het evenement. Omdat de Oliemolenhof geen formele parkeerplaats was en aangelegd was als tijdelijk parkeerveld (vanuit de beschikbare ruimte dus) golden de gemeentelijke parkeernormen hier niet. Er zijn geen 'officiële' plekken verdwenen en de ontwikkelaars van Schipper Bosch hoefden daarom ook niet elders nieuwe parkeerplaatsen te ontwikkelen. Wel is het zo dat de komende jaren rondom deze nieuwe centrale plek stapsgewijs gebouwen worden toegevoegd. Een voorbeeld is Twynstra Gudde, het adviesbureau dat zich in 2019 hier wil vestigen. De parkeerbehoefte die daarmee samenhangt wordt voor een deel opgevangen in de reeds bestaande Eempleing garage. Op termijn wordt een parkeerhuis (een modulaire parkeergarage) gerealiseerd op de locatie tussen Picnic en de Hogeschool Utrecht. De keuze voor een modulair concept is ingegeven vanuit de verwachting dat in de toekomst mobiliteit en parkeren er anders uitzien. Om op termijn leegstand te voorkomen, ontwerpen en bouwen de ontwikkelaars de garage op een dusdanige manier dat die eenvoudig te transformeren is.

Femke Berendsen: 'Naast een plek voor ontspanning, ontmoeting en evenementen is het plein toegankelijk voor elektrische auto's.'



» Bottom up gebiedsontwikkeling

» Grijze parkeervlakte wordt groen multifunctioneel plein

» 20 laadplekken voor elektrische auto's

» Slim ingericht stad plein maakt multifunctioneel gebruik mogelijk



Goede voorbeeld

Ook op andere werklocaties is Schipper Bosch actief met vernieuwende parkeer- en mobiliteitsconcepten. Zo zijn op het bedrijventerrein Industriepark Kleefse Waard (IPKW) in Arnhem 70 laadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd, verspreid over het park. Het elektrisch rijden wordt hier gepromoot met een Nissan LEAF die als deelauto beschikbaar is gesteld. In termen van *lessons learned* wijzen de ontwikkelaars van Schippers Bosch erop dat hun gebieden als het ware de proeftuin vormen voor de ontwikkeling en het testen van prototypes, waarna een eindproduct zowel binnen als buiten het gebied afgezet wordt. De opgedane ervaring in zowel De Nieuwe Stad als op IPKW gebruiken zij actief om ook op andere plekken tot verduurzaming te komen. Momenteel organiseren zij bijvoorbeeld voor andere bedrijven de aanleg en het beheer van laadpalen.

Het succes van de nieuwe concepten wordt mede bepaald doordat de ontwikkelaars zelf het goede voorbeeld geven. Niet wachten tot er voldoende elektrische auto's op het terrein rijden, maar proactief laadpalen plaatsen. Dan komen die voertuigen vanzelf. Door het laadplein en andere laadpunten een centrale plek te geven, wordt duurzame mobiliteit belangrijk gemaakt. Ook rijden de collega's van de Technische Dienst en van het parkmanagement elektrisch.



B'Mine AMSTERDAM

Geïnterviewde
Peter Heuvelink, AM Noordwest

» 147 middeldure
huurappartementen

» Norm 0,6 parkeerplaats
per woning

» Realisatie 0,47
parkeerplaats per
woning

» Parkeerlagen
transformeerbaar naar
andere functies

De woontoren B'Mine is als eerste gebouwd in een zone met hoogbouw binnen de gebiedsontwikkeling Overhoeks in Amsterdam ('De Strip' genoemd). Voor gebieds- en vastgoedontwikkelaar AM, vermogensbeheerder MN Services en afnemer Pensioenfonds Metaal en Techniek vormde de betaalbaarheid van de woningen een belangrijk aandachtspunt, zeker omdat de ontwikkeling werd opgestart in crisistijd. Het bouwen van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage bleek al snel te duur, vanwege de lastige ondergrond. Ondergronds parkeren vergde naar schatting een extra investering van circa 30.000 tot 40.000 euro per parkeerplaats.

Natuurlijke ventilatie

De oplossing hiervoor werd binnen het gebouw gevonden: boven de begane grond werden twee lagen ingevoegd met ruimte voor parkeerplaatsen. Met een prijskaartje van circa 25.000 euro per parkeerplaats was dit een goedkopere oplossing. Het bovengronds realiseren van deze voorziening had nog meer voordelen: natuurlijke ventilatie werd hierdoor mogelijk en door het uitzicht op de omgeving is er geen sprake van een 'opgesloten' gevoel in de garage. In de overwegingen van de projectontwikkelaar voor het parkeren speelde ook mee dat de woontoren bedoeld is voor het segment van de middeldure huur in Amsterdam. Een deel





Peter Heuvelink: 'Gemeenten moeten meer kwalitatief parkeerbeleid voeren, waarbij meer ruimte wordt gemaakt voor flexibiliteit.'

van de woningen is ontwikkeld volgens het zogenaamde Friends-concept, waarbij twee eenpersoonshuishoudens samen één appartement huren. Uit eigen onderzoek bleek dat de beoogde doelgroep van 'millennials' steeds minder behoefte heeft aan een eigen woning en de bijbehorende (dure) parkeerplaats. Daarbij is de locatie uitermate centraal gelegen en goed bereikbaar met openbaar vervoer, pal tegenover het Centraal Station van Amsterdam. De belegger had evenmin interesse in extra parkeerplaatsen boven de norm van 0,6 die de gemeente Amsterdam aanvankelijk hanteerde. Uiteindelijk is met instemming van de gemeente bij de 147 appartementen in B'Mine 0,47 parkeerplaats per woning gerealiseerd. Dit gezien de nabijheid van openbaar vervoer en vooruitlopend op de aanpassing van het gemeentelijk beleid in deze.

Andere functies

De gekozen parkeeroplossing biedt tenslotte ook flexibiliteit. De eigenaar van het gebouw kan bijvoorbeeld besluiten om andere functies in de parkeerlagen te situeren, wanneer de behoefte aan parkeerplaatsen nog verder daalt. Gebiedsontwikkelaar AM signaleert een ontwikkeling bij diverse projecten in Amsterdam dat niet alle parkeerplaatsen bij oplevering zijn verkocht. Daar spelen nieuwe partijen, zoals ParkBee, handig op in, door de overtollige parkeerplaatsen beschikbaar te maken voor tijdelijke gebruikers die voor een paar uur stalling voor hun auto zoeken. Voor de toekomst wordt deze flexibiliteit steeds belangrijker. Het moet gemakkelijk(er) worden om parkeervoorzieningen om te bouwen naar andere functies c.q. het gebruik ervan te verbreden. In een meer kwalitatief parkeerbeleid (dat verder kijkt dan alleen normen) moet daar ruimte voor worden gemaakt, volgens AM. In andere steden zijn daar de eerste tekenen ook al van zichtbaar, zoals in Haarlem waar AM in de gebiedsontwikkeling Schalkstad het oorspronkelijke geplande ondergronds parkeren mocht vervangen door bovengronds parkeren in een separaat gebouvolume. Ook dat gebouwdeel is op termijn relatief gemakkelijk te herontwikkelen naar een andere functie. Net als bij B'Mine werd hiermee de oorspronkelijke investering voor het parkeren fors teruggebracht.

Strijp-S EINDHOVEN

Geïnterviewde
Paul Bloemen, Vithe

» Gebiedsontwikkeling
27 hectare met
hoogstedelijke
functies

» Realisatie parkeerplaatsen
op basis van vraag in
plaats van conform de
parkeernorm

» Geen 6.500 normplaatsen
maar circa 3.000
werkelijk benodigde
parkeerplaatsen

» Goede communicatie
met (toekomstige)
gebruikers essentieel

» Gemeente moet wennen
aan loslaten vaste
parkeernormen

Een gebiedsgerichte benadering voor het parkeren, dat onderscheidt de aanpak die marktpartijen en gemeente voor Strijp-S hebben ontwikkeld. Het voormalige Philips-terrein van 27 hectare is het hipste stadsdeel van Eindhoven en volop in ontwikkeling. Het gebied heeft een nieuw leven gekregen, met allerlei hoogstedelijke functies. Functies die uiteraard ook een parkeerbehoefte hebben. Door hier traditioneel volgens de in 2008 geldende normen aan te rekenen, zouden maar liefst 6.500 plaatsen in het gebied noodzakelijk zijn: een onhaalbaar aantal. De parkeernormen waren te generiek en pasten niet bij deze ontwikkeling.

Bouwen naar de vraag

De oplossing werd gevonden in het nieuwe credo 'van norm naar nodig'. Oftewel: het dimensioneren van de benodigde parkeervoorzieningen op basis van werkelijk gebruik. Hiervoor werd in 2013 'Mobility-S' opgericht, als een publiek-private samenwerking tussen de gemeente Eindhoven en VolkerWessels die verantwoordelijk is voor de realisatie en





exploitatie van alle parkeren in het gebied. Ook het betaald straatparkeren valt hieronder; de gemeente heeft hiertoe een concessie aan Mobility-S verleend. Zo is al het parkeren werkelijk in één hand gelegd, waaraan alle ontwikkelende partijen in het gebied zich hebben geconformeerd. Een paar pijlers zijn belangrijk: van locatiegericht naar gebiedsgericht (dus parkeren op afstand op centrale locaties voor het hele gebied), bouwen naar de vraag en niet naar de norm en stimuleren van alternatieven voor de auto (actief investeren en experimenteren met deelconcepten, slimme systemen en *communities*).

Gaandeweg de ontwikkeling van het gebied wordt de werkelijke parkeerbehoefte nauwgezet gemonitord met een 'dashboard'. Op dit systeem zijn alle parkeermogelijkheden aangegeven en aangesloten. Zo is er steeds duidelijk op welk tijdstip welke capaciteit beschikbaar is. Dit gebeurt zowel binnen Strijp-S als in het gebied daar net omheen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de parkeergarage van het naastgelegen Philips-stadion. Op basis van deze inzichten kan er geanticipeerd worden op de toekomst om steeds de optimale parkeer capaciteit aan te bieden.

Eén grote garage

Mobility-S weet op deze manier welke capaciteit vrij is gedurende de dag en in de avond en kan optimaal sturen op dubbelgebruik. Dit geldt naast de dagelijkse situatie van wonen en werken op Strijp-S ook voor evenementen. Op voetbaldagen parkeren fans in een van de gebouwen van Strijp-S en de bezoekers van de Dutch Design Week kunnen door de week prima in het stadion parkeren. Bijzonder is

Paul Bloemen: 'Loslaten van parkeernormen past in de huidige tijd, waarin gemeenten veel meer sturen op het goed organiseren van de stedelijke bereikbaarheid.'

verder dat Mobility-S het parkeren in het gebied als één grote garage beschouwt. Voor de vaste gebruikers op Strijp-S geldt dat zij alle parkeerplaatsen in het gebied mogen gebruiken.

De systemen die worden gebruikt zijn een uitvloeisel van de innovatieve investeringen die op Strijp-S in de afgelopen drie jaar zijn gedaan in Smart City-toepassingen (onder andere door het Europese project Triangulum). Zo is er een hoogwaardige *backbone* van glasvezel aangelegd waarop alle systemen in de openbare ruimte (inclusief de lichtinfrastructuur en parkeersystemen) zijn aangesloten. De camera's, interactieve schermen en hoogwaardige infrastructuur dragen actief bij aan de beleving en de bereikbaarheid van Strijp-S en faciliteren nieuwe businesscases op het gebied van mobiliteit. Dit loopt uiteen van geluidscamera's die de eigen buurt-preventieapp ondersteunen tot een app waarmee een parkeerplaats gereserveerd kan worden, slimme kaarten van het gebied en een eigen fietsdeelsysteem.



Normen loslaten

Nu de woningbouwproductie weer op volle toeren draait, is besloten van start te gaan met de bouw van een tweede parkeergarage (de eerste is inmiddels in gebruik). De verwachting is dat er rond 2022/23 mogelijk nog een derde garage wordt toegevoegd. Het aantal parkeerplaatsen dat volgens deze vraaggestuurde benadering werkelijk nodig is, komt waarschijnlijk rond de 3.000 uit. Een substantiële verlaging ten opzichte van de eerdere inschatting. Wat daarbij ook helpt, zijn de genoemde aanvullende mobiliteitsconcepten die Mobility-S aanbiedt. Denk aan deelauto's, -fietsen (Hopperpoint) en -scooters en vormen van gezamenlijk autogebruik (zoals Ride Sharing en Beamerz). Voor de bouwwijze van de parkeergarages is gekozen voor een flexibel bouwsysteem van VolkerWessels, dat kan worden uitgebreid of verkleind. Dit al naar gelang de vraag op dat moment. Aan de buitenzijde is wel gekozen voor een zeer hoogwaardige gevel, zodat de garages een samenhangend geheel vormen met de bestaande gebouwen en de nieuwbouw van Strijp-S.

In termen van *lessons learned* was het vooral voor de gemeente wettelijk om de parkeernormen los te laten en het straatparkeren onder te brengen in een PPS. Het past echter wel in de huidige tijd, waarin gemeenten veel meer sturen op het goed organiseren van de stedelijke bereikbaarheid. Het concept van Strijp-S wordt inmiddels ook op een aantal andere grote binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen toegepast. Belangrijk daarbij is om de doelgroepenanalyse (wie gebruikt het gebied?) en de bereikbaarheidsanalyse (met welke modaliteiten is het gebied te bereiken?) te verbinden. Vanuit de positie in de stad en wat er in de omgeving gebeurt kan dan maatwerk worden gepleegd. Goede communicatie met de gebruikers is een belangrijke randvoorwaarde. In 2011 was binnen Strijp-S onvoldoende aan nieuwe kopers duidelijk gemaakt dat zij geen vaste parkeerplaats zouden krijgen. Dat zorgde op dat moment even voor irritatie, maar inmiddels is iedereen gewend aan de situatie. Bij nieuwe projecten wordt het bijzondere parkeerconcept expliciet meegenomen in de voorlichting aan geïnteresseerden.

Timmerhuis ROTTERDAM

Geïnterviewde

Arnaud van der Knaap, Heijmans Vastgoed



» 84 koopappartementen plus kantoorruimte, museum, winkels en horeca

» 35 parkeerplaatsen voor bewoners en 90 voor ambtenaren

» 2 elektrische deelauto's

» Zichtbaarheid deelauto cruciaal voor gebruik ervan

Innovatief inspelen op de mobiliteitsvraag van de moderne stadsbewoner en -werker, daarin slaagde Heijmans bij de ontwikkeling en bouw van het Timmerhuis in Rotterdam. Het is een gemengd project, met 84 koopappartementen, kantoorruimte voor de gemeente Rotterdam, een museum, winkels en horeca. Het is een van de vier hoofdlocaties waar gemeentelijke medewerkers een flexibele werkplek kunnen vinden.

Stedelijke mobiliteit

De koopappartementen zijn begin 2014 op de markt gebracht, op een moment dat de woningmarkt zich nog in zeer zwaar weer bevond. Heijmans zag zich voor een dubbele uitdaging gesteld. De prijzen van de appartementen lagen circa 25 procent boven die van een concurrerend project als De Markthal. Daarbij kwam dat de parkeerplaatsen in de ondergrondse garage verhuurd werden en de bewoners circa 250 euro per maand zouden moeten kosten – wat voor hen hoge netto maandlasten zou betekenen.

Op dat moment werd het idee geboren om deelauto's in te zetten: elektrische auto's die op afroep beschikbaar zijn, zowel voor de bewoners als voor de medewerkers van de gemeente Rotterdam. Het was ook het moment dat BMW zich manifesteerde als autofabrikant met een nieuwe visie op stedelijke mobiliteit: autobezit is niet meer de standaard, het kunnen beschikken over mobiliteit op het gewenste moment is voortaan het uitgangspunt.

De klik met Heijmans was er snel en beide partijen kwamen overeen om drie elektrische BMW i3's en één MINI in het Timmerhuis neer te zetten.

Duurzaam opladen

Bij de lancering van het project zijn de auto's direct meegenomen in de marketingcampagne voor het project en dat zorgde voor veel positieve publiciteit. Daarbij hielp dat dit ook voor BMW het eerste deelautoproject was in combinatie met particuliere woningen (eerder had men het concept al wel bij bedrijven toegepast). In het ontwerp zijn verschillende innovaties geïntegreerd. Naast de elektrische voertuigen wordt er bijvoorbeeld ook voor gezorgd dat de auto's duurzaam worden opgeladen, met energie die op het dak met zonnepanelen wordt opgewerkt. De opgewekte stroom wordt in een accupakket in de garage opgeslagen en gebruikt voor het opladen van de deelauto's.



Arnaud van der Knaap: 'Deelauto vervangt tweede auto. Dat biedt wellicht ook kansen voor verlichting van de parkeerdruk op uitleglocaties.'

Uiteindelijk zijn alle koopwoningen nog voor de oplevering van het project in 2015 verkocht. Van de kopers heeft iets minder dan de helft een parkeerplaats in de (niet-openbare) garage afgenomen. Het is op zich opvallend dat er zoveel vaste parkeerplekken worden gehuurd aangezien de kosten zeer hoog zijn. Een aantal mensen met (lease-) auto's is nog steeds bereid veel geld voor een parkeerplaats te betalen. Een deel van de bewoners is autoloos en beweegt zich op een andere manier door de stad (fiets, openbaar vervoer). De overige 90 parkeerplaatsen worden door de gemeente gebruikt voor haar medewerkers. Het betreft hier vaste plaatsen die 'exclusief' zijn. Dubbelgebruik is hier niet mogelijk.

Snel auto huren

Begin 2018 vond een 'relaunch' van het concept plaats, mede in het kader van de nieuwe serie i3's die BMW heeft gelanceerd, met verbeterde actieradius. Het aantal auto's is teruggebracht tot twee, beide volledig elektrisch. Dit aantal past beter bij de werkelijke vraag van bewoners. Met de bewoners is meerdere malen geëvalueerd en daaruit bleek dat een aanbod van vier auto's te veel van het goede was voor 84 appartementen waar een aantal bewoners een vaste parkeerplaats heeft en het openbaar vervoer ook heel goed geregeld is. Het weer uitbreiden naar meer auto's kan echter snel gebeuren, wanneer de vraag toeneemt. Verder werd onder meer een app geïntroduceerd waarmee het veel gemakkelijker wordt de auto snel te huren (voor 7 euro per uur en max 59 euro per dag, plus 0,10 euro per km). Dit moest eerst gebeuren via een pasjessysteem, wat weinig aantrekkelijk was voor de gebruikers. Met de nieuwe app kan men de auto openen vanaf de smartphone. Ook staat nu een

van de auto's buiten (en niet meer in de garage), zodat het makkelijker is de auto even mee te nemen. De Rotterdamse startup Juuve is verantwoordelijk gemaakt voor de integrale dienstverlening en de kwaliteit daarvan, van de app-software tot en met 'hulp op afstand' als mensen onderweg zijn.

Over de drempel

In de praktijk blijkt dat het veelal dezelfde bewoners zijn die gebruik maken van de auto's; een gevarieerd publiek van starters tot en met senioren. In omvang is dit een groep van 30 à 40 huishoudens, die Heijmans uiteraard de komende tijd verder probeert uit te breiden. Mensen willen wel degelijk betalen voor deelauto's. Het is iets waar mensen aan moeten wennen en een bepaalde drempel over moeten stappen. Dit gaat niet vanzelf en Heijmans steekt er veel energie in om mensen hiermee kennis te laten maken. De gebruikers van de deelauto's geven aan dat het een goed alternatief is voor de tweede auto. Eén eigen auto blijft – ook in de stad – nog vaak onmisbaar. Toch zijn er recent bewoners geweest die hun enige auto hebben verkocht. Ze stonden voor de keuze: aanschaf van een nieuwe auto of het vaker inzetten van de deelauto. Ook anderen hebben aangegeven geen nieuwe auto meer te kopen wanneer de huidige aan vervanging toe is. Zelf een auto bezitten kost voor bewoners van het Timmerhuis gemiddeld namelijk al snel 500 euro per maand, mede door de hoge parkeerkosten. Wanneer men de auto niet dagelijks gebruikt, is autodelen in de praktijk veel voordeliger. Heijmans onderzoekt momenteel of het mogelijk is om omwonenden toegang te geven tot de auto's. Met de huidige bezettingsgraad lijkt het mogelijk om extra gebruikers toe te laten. Meer gebruik betekent dat de kosten meer verspreid kunnen worden. Dat leidt mogelijk tot lagere kosten. Heijmans past het concept van de deelauto's inmiddels ook toe op andere locaties, zoals het Energiekwartier in Den Haag. Het is in dat geval voor gemeenten aantrekkelijk om de eigen parkeernormen (verder) omlaag te brengen. Omdat huishoudens vooral de tweede auto ervoor willen opofferen, zijn er wellicht ook mogelijkheden om buiten de stad deelauto's aan te bieden. Dat draagt bij aan het verminderen van de parkeerdruk in veel Vinex-locaties.



Oudenoord UTRECHT

Geïnterviewden

Robin Berg, LomboXnet
Robert Koene, Syntrus Achmea
Real Estate & Finance

Waar een uitzending van het VPRO-programma 'Tegenlicht' al niet toe kan leiden. In dit programma, met als thema 'De Doorbraak van Duurzaam', kwam op 13 maart 2016 Robin Berg aan het woord. De oprichter van het initiatief LomboXnet vertelde daarin over zijn droom: de batterijen van elektrische auto's gebruiken om een overschot aan duurzaam opgewekte energie in opslaan. Tweehonderd elektrische auto's zouden voldoende moeten kunnen zijn om de hele wijk Lombok van voldoende stroom te voorzien.

Energie voor wijk

Voor Berg is het niet bij dromen alleen gebleven: hij ontwikkelde het concept 'We Drive Solar', waarbij inwoners van Utrecht een nieuwe Renault Zoë (met een eigen laad-parkeerplek) kunnen huren, voor een vast bedrag per maand. Op termijn leveren de auto's de batterij voor het wijkenergiesysteem van de toekomst: lokaal opgewekt, opgeslagen en weer verbruikt. Bij Syntrus Achmea werd de uitzending opgepikt. Sterker nog: er werd direct actie op ondernomen, door mobiliteit als onderdeel van het wonen aan te gaan bieden. Besloten werd om bij het nieuwbouwproject Oudenoord – een project van 70 middeldure huurwoningen, opgeleverd in mei 2017 – drie We Drive Solar-auto's neer te zetten. Huurders en omwonenden kunnen een abonnement afsluiten voor het gebruik van de Renault Zoë, die na gebruik weer terug moet worden geplaatst bij het woningcomplex. De auto's worden opgeladen via 115 zonnepanelen op het dak van het complex. Een volle batterij is goed voor 300 kilometer. Andersom worden de batterijen van de auto's op termijn ingezet voor de energievoorziening in de wijk. Eerste stap daarbij is dat de batterijen van de drie Renaults worden gebruikt om de algemene ruimten in het nieuwe appartementencomplex te verlichten.

Veel aandacht

De komende jaren moeten nog eens 150 tot 300 elektrische deelauto's voor huurders bij projecten van Syntrus Achmea beschikbaar komen. Inmiddels lopen tussen Syntrus Achmea en LomboXnet gesprekken om het concept ook bij andere projecten in de Domstad te realiseren, zoals de herontwikkeling van het voormalig belastingkantoor aan de Gerbrandystraat. Bij het project Oudenoord weten inmiddels steeds meer bewoners de weg naar de deelauto's te vinden.

Robin Berg: 'De deelauto's leveren op termijn de batterij voor het wijkenergiesysteem van de toekomst: lokaal opgewekt, opgeslagen en weer verbruikt.'

In de ogen van Syntrus Achmea kan het echter nog beter en dan met name in de verhouding tussen aanbod en vraag. Het aanbieden van eigen parkeerplaatsen in de stad (nu nog te veel) draagt nu nog niet voldoende bij aan het verder uitrollen van het concept. Naast Syntrus Achmea zijn ook andere projectontwikkelaars geïnteresseerd in het concept. Zo is inmiddels de intentieverklaring ondertekend om bij het project Wisselspoor te Utrecht bij oplevering vijf deelauto's te exploiteren voor de nieuwe bewoners van het gebied (ontwikkeling Synchron).

Minder parkeerplaatsen

Voor Syntrus Achmea was en is de belangrijkste drive achter deze beslissing het toevoegen van kwaliteit aan de stad. In de afgelopen decennia zijn veel woonstraten autostraten geworden, door de grote druk vanuit het parkeren. Door te gaan werken met deelauto's kan deze druk afnemen en kunnen straten mogelijk zelfs anders worden ingericht – als groene speelstraat bijvoorbeeld. Naast de verbetering van bestaande situaties is het voor Syntrus Achmea aantrekkelijk dat er minder (dure) gebouwde parkeervoorzieningen bij haar nieuwe projecten gerealiseerd hoeven te worden. Vastgoed met minder parkeerplaatsen maar meer (openbaar) groen neemt meer in waarde toe, zo verwacht Robert Koene.

Op basis van de parkeernorm van de gemeente Utrecht hadden voor dit woningtype (kleine appartementen) bij het project Oudenoord 53 plaatsen gerealiseerd moeten worden. Dat is nu verlaagd door het toepassen van de deelauto's. Het introduceren van een deelauto moet volgens Syntrus Achmea ook bijdragen tot een bewustwordingsproces: 'doe weg die vieze diesel en kies voor duurzame mobiliteit'. Dat werkt echter alleen als andere (schone) opties ook daadwerkelijk worden aangeboden.

Interessant concept

Onder meer voor jongere groepen in de stad wordt de deelauto als een aantrekkelijk alternatief bestempeld, zowel door henzelf als door de aanbieders van deze vorm van mobiliteit. Voor de aanschaf, afschrijving en onderhoud van een eigen auto zijn zij een behoorlijk bedrag kwijt. Daar komen de kosten voor het parkeren vaak nog bij. Berekeningen hebben uitgewezen dat het voor veel huishoudens een interessant concept kan zijn. Het CBS rekent voor dat een eigen auto tussen de 400 en 500 euro per maand kost. Voor dat bedrag kunnen bewoners bij We Drive Solar vijf dagen per week rijden.

Een belangrijke rol in deze ontwikkeling wordt gespeeld door de gemeente. Zij moet haar koudwatervrees laten varen en – kijkend naar de toekomst voor een bredere rol van concepten als deze – de parkeernormen bespreekbaar willen maken. Vanuit de markt is er in ieder geval de bereidheid om over eventuele negatieve bijeffecten van nieuwe mobiliteitsoplossingen – zoals het gemis aan inkomsten voor de gemeente uit parkeerplaatsen op straat – in gesprek te gaan. Verder zijn naast de jongeren mogelijk ook andere doelgroepen de komende tijd voor het concept te interesseren (senioren, gezinnen).



Robert Koene: 'Vastgoed met minder parkeerplaatsen maar meer (openbaar) groen neemt meer in waarde toe.'

» 70 middeldure huurappartementen

» 45 parkeerplaatsen

» Drie elektrische deelauto's

» Deelauto voordeliger dan eigen auto voor wie minder dan vijf dagen per week de auto nodig heeft

» Koopappartementen plus kantoorruimte, museum, winkels en horeca

HSK20 ZWOLLE

Geïnterviewden

Urbain van het Erve, BPD
Niels van den Hoogen, Athlon

» 26 huur- en 39 koop-
appartementen en
300 m² bvo commerciële
ruimte

» Vijf deelauto's

» Deels géén eigen
parkeerplaatsen en geen
parkeervergunning

» Ruimtelijke en financiële
beperkingen bij
transformatie noodzaken
tot flexibel omgaan met
parkeren

» Voor stedelijke huishou-
dens blijkt beperkte
mogelijkheid parkeren met
deels afwezigheid
parkeerplaats geen issue
bij aankoop woning



Zwolle is de afgelopen jaren als woonstad fors in trek geraakt. Er is veel belangstelling voor binnenstedelijk wonen, in of vlakbij het gezellige centrum van de stad. Een van de wijken die volop in (her)ontwikkeling is, is Kamperpoort. Een buurt net buiten de stadsgracht, aan de westkant van de binnenstad. De naam van de oude volksbuurt verwijst naar de voormalige stadspoort naar Kampen, die inmiddels is afgebroken. Veel van de oude bedrijfspanden in de buurt worden verbouwd tot wonen. Ook wordt nieuwbouw



Niels van den Hoogen:
'Het bijzondere is dat hier
voor het eerst drie
verschillende doelgroepen
worden gemixed: zakelijke
gebruikers, woningkopers
én woninghuurders.'

toegevoegd, met onder meer een bioscoop. De levendigheid van het centrum drijt hiermee uit naar de aangrenzende wijken.

Gebouw gestript

Woningcorporatie delta Wonen had hier aan de Harm Smeengekade 20 een zorgcentrum in beheer, met daarin zorggerelateerde appartementen voor senioren. Dit jarenzestig gebouw met de naam De Nieuwe Haven voldeed niet meer aan de eisen van de tijd en delta Wonen zag kansen voor een ingrijpende transformatie naar 'regulier' wonen. Het bestaande gebouw is daartoe gestript tot het casco, om daarna weer compleet te worden aangekleed. Het nieuwe woonprogramma zette in op een mix van sociale huur- en koopappartementen. Omdat de woningcorporatie door de aangescherpte regelgeving vanuit Den Haag geen commer-

ciële activiteiten meer mocht verrichten, heeft BPD de ontwikkeling en transformatie van het pand van delta Wonen overgenomen. In totaal zijn 65 appartementen ontwikkeld: op de eerste vier woonlagen de 26 sociale huurwoningen en op de lagen vijf tot en met tien de 39 koopappartementen. Op de begane grond is een commerciële ruimte van 300 m² voorzien.

Klein terrein

Bij de herontwikkeling was het parkeren vanaf het begin een heikel punt. De locatie zelf (in eigendom bij delta Wonen) bood hier in ieder geval geen ruimte voor. Er was weliswaar een klein achterterrein, maar dit was niet groot genoeg om alle auto's te stallen. Het inpandig realiseren van parkeerplekken (binnen het bestaande gebouw) zou de financiële haalbaarheid in gevaar brengen. Ook parkeren in de directe omgeving was geen optie. Hierover ging delta Wonen in gesprek met de gemeente en kwam aanvankelijk tot de afspraak dat de bewoners van de huurwoningen geen parkeerplaats aangeboden zouden krijgen. Ook kregen deze bewoners geen parkeervergunning op straat of in parkeergarage(s). Voor de koopappartementen werd in eerste instantie uitgegaan van één parkeerplaats per woning. In het vervolg van de planontwikkeling ontstond echter een bijzondere samenwerking tussen delta Wonen, BPD, de naastgelegen Rabobank en lease-automaatschappij Athlon (dat tot eind 2016 deel uitmaakte van de Rabobank-groep en goede relaties had met de Rabobank Zwolle).



Urbain van het Erve:
‘Uit onderzoek blijkt dat auto’s
85 procent van de tijd stil staan.
Een deelauto kan dan een
interessant alternatief zijn.’

Mix van doelgroepen

Gezamenlijk is een deelautoconcept ontwikkeld waarbij bewoners van het woongebouw én medewerkers van de Rabobank gebruik kunnen maken van leenauto’s die Athlon gaat leveren. Het bijzondere is dat hierbij voor het eerst drie verschillende doelgroepen worden gemixed: zakelijke gebruikers, woningkopers én woninghuurders. Athlon had al ervaring opgedaan met deelauto’s in de zakelijke sfeer (met het concept Car2Use) en met het onderling delen van auto’s tussen bedrijven (onder meer bij het Science Park in Amsterdam). De daarbij opgedane kennis over hardware en software kon nu worden ingebracht in het woondomein. In de pilot worden eerst drie tot vijf elektrische BMW i3’s geplaatst; de vijf benodigde parkeerplaatsen heeft BPD ter beschikking gesteld ten koste van de plaatsen voor de 39 kopers. Op het achterterrein van het HSK-gebouw wordt zodoende een parkeerterrein aangelegd voor vijf deelauto’s en 34 privéauto’s.

Gedurende twee jaar wordt gemonitord hoe de vraag naar deze vorm van mobiliteit zich ontwikkelt, of er eventueel meer of minder auto’s nodig zijn en of er vraag is naar verschillende soorten auto’s. Ook wordt bijvoorbeeld gekeken naar het aantal gereden kilometers. Eind 2018 is de oplevering van het parkeerterrein voorzien en gaat ook de pilot van start.

Leenauto boeken

Aan de huurders en kopers van de woningen in HSK20 is expliciet uitgelegd welk mobiliteitsconcept hier van toepassing is. Op voorhand vonden de bewoners dit interessant. De verkoop van de woningen verliep uitstekend en kopers lieten zich door het deels ontbreken van parkeermogelijkheden niet afschrikken. Bij de oplevering van het gebouw en het parkeerterrein zal nog nadere uitleg over het concept en de pilot worden gegeven. De bewoners en bankmedewerkers boeken straks een leenauto via de Car2Use-app van Athlon. De gebruikers betalen geen abonnementskosten, maar een vaste prijs per km voor het werkelijk gebruik. De pilot moet onder meer uitwijzen hoe het gebruik verloopt en of er bijvoorbeeld sprake is van ‘piekbelastingen’. Aanvullend denken de betrokken partijen na over het aanbieden van andere vormen van ‘stedelijke’ mobiliteit, zoals bakfietsen en elektrische fietsen en scooters. De inzet is om mobiliteit te verduurzamen, waarbij stadsbewoners wel worden gefaciliteerd in hun verplaatsingsbehoeften. Gebiedsontwikkelaar BPD is van plan om dit concept ook op andere locaties te introduceren. Gezien de maatschappelijke trend waarbij ‘bezit’ wordt vervangen door ‘gebruik’ – zeker bij jongere generaties – kan dit een interessant alternatief zijn. Zeker omdat uit onderzoek blijkt dat auto’s 85 procent van de tijd stil staan. Bedrijven spelen hier al actief op in door hun medewerkers een ‘mobiliteitsbudget’ mee te geven, in plaats van standaard een leaseauto. Medewerkers kunnen dan zelf bepalen welke vorm van mobiliteit zij gebruiken. Voor de toekomst opent deze aanpak mogelijkheden voor gemeenten om hun parkeernormen neerwaarts bij te stellen, zo verwachten BPD en Athlon. Daarmee ontstaan kansen om meer ‘blik’ van de straat te halen en deze anders in te richten (bijvoorbeeld door parkeerplaatsen om te zetten in bredere stoepen, fietspaden en/of groenstroken). Voor de leefbaarheid in de stad een goede zaak.

X-decks ROYAL HASKONINGDHV IN SAMENWERKING MET PARK4ALL

Geïnterviewden

Bart Brink, Royal HaskoningDHV
Sander van Schijndel, OMU

» Tijdelijk parkeersysteem

» Modulair opgebouwd,
volledig circulair

» Zeer licht systeem,
eenvoudige fundering

» Kosten gelijkwaardig met
traditionele oplossingen

» Zeer snelle bouwwijze
maakt positieve
businesscase mogelijk

Er is een duidelijk groeiende behoefte aan tijdelijke parkeeroplossingen, die snel te realiseren zijn en ook weer eenvoudig en goedkoop verwijderd en verplaatst kunnen worden, zonder daarbij kwaliteit en veiligheid uit het oog te verliezen. Lange tijd zijn parkeergebouwen met een zo lang mogelijke levensduur ontwikkeld, uitgevoerd in staal en beton. Die bouwwijze sluit, zeker bij binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, steeds minder goed aan bij de vraag. Er is een toenemende behoefte aan tijdelijke concepten, die mee kunnen groeien met de werkelijke parkeer- en mobiliteitsvraag.

Bart Brink: ‘Een parkeergebouw dat zeer snel en eenvoudig op te bouwen en te demonteren is.’



Lichte elementen

Bij de adviseurs van Royal HaskoningDHV kwam deze maatschappelijke trend samen met het denken in termen van *Cradle to Cradle* en de circulaire economie. Vanuit deze analyse is Royal HaskoningDHV in 2008 gestart met de productontwikkeling van een demontabele en duurzame parkeergarage, inzetbaar op plekken waar tijdelijk extra parkeer capaciteit wordt gevraagd. Deze oplossing, Park4all geheten, is ondertussen vercommercialiseerd door een zelfstandig bedrijf en daarvan zijn de afgelopen jaren meerdere garages gerealiseerd. Kenmerkend voor het Park4all-concept was de combinatie van lichtgewicht materialen met een demontabel Meccano-systeem. Met de kennis en ervaring die is opgedaan met het Park4all concept is vanuit de nieuwe vraag naar circulaire oplossingen het concept doorontwikkeld tot X-decks, in samenwerking met onder andere Delta Development, C-Creators, WeLLDesign en NPSP. Dit vernieuwende concept bestaat uit lichtgewicht, circulaire standaardelementen waarmee flexibele modules met stramienen van 5 x 16 meter kunnen worden opgebouwd. Het gebouw kan op diverse wijzen worden geconfigureerd, de lichte elementen kunnen eenvoudig worden vervoerd en is het zeer snel en eenvoudig op te bouwen en te demonteren. Door het lage gewicht volstaat een eenvoudige fundering. Bovendien zijn de grondstoffen van de systeemelementen (stalen skelet, sterke vloeren van restproducten en *biobased* materialen) aan het einde van de levensduur ook eenvoudig te hergebruiken.

Korte bouwtijd

De gebouwen worden geëxploiteerd voor een periode van drie tot vijf jaar, om vervolgens elders opnieuw te worden ingezet. Vooral in situaties met een geplande levensduur korter dan 15 jaar is dit concept interessant. Bij 15 jaar ligt namelijk het omslagpunt dat de restwaarde zo laag wordt dat het kostenvoordeel van hergebruik te laag wordt en daarmee wordt de overall business case gelijkwaardig met een vast parkeergarage systeem. Door deze parkeergarages in zeer korte tijd neer te zetten en te demonteren, worden de niet terug te verdienen kosten (bouw tijd/uren) geminimaliseerd en wordt de restwaarde gemaximaliseerd. Dit heeft een positieve uitwerking op de businesscase in vergelijking tot andere oplossingen in de markt. Het concept speelt nadrukkelijk in op de parkeervraag op werklocaties die transformeren, maar waar op dit moment de hoge parkeerdruk (zowel op straat als op de individuele kavels) nog een knelpunt vormt voor eigenaren en initiatiefnemers om daadwerkelijk aan de slag te gaan. Dergelijke plekken zijn nu nog vooral autogericht, maar iedereen verwacht dat dat op termijn gaat veranderen. De locaties liggen vaak vlakbij knooppunten van openbaar vervoer en verkleuren van monofunctionele werklocaties naar gemengde woongebieden, gericht op een veelal jonge en stedelijk georiënteerde doelgroep die vaak niet over een eigen auto beschikt. Ook zijn er in algemene zin allerlei veranderingen aanstaande op het gebied van mobiliteit. Pas over een aantal jaar is echter bekend welke impact de nieuwe mobiliteitsconcepten werkelijk zullen hebben. X-Decks biedt een parkeeroplossing voor deze 'tussentijd'.

Sander van Schijndel:
'Het concept is bij uitstek geschikt als tijdelijke oplossing bij transformatie van een autogerichte monofunctionele werklocatie naar een meer op openbaar vervoer gericht en gemengd stedelijk gebied.'

Behoeft uit markt

In de verdere uitontwikkeling van het concept wordt nu onder meer onderzocht hoe het goed kan aansluiten bij de klantreis van de consument. Door er bijvoorbeeld supermarktvoorzieningen mee te verbinden kan het parkeren als een meer complete en plezierige ervaring worden neergezet. Eind 2017 is het concept getest bij een 'launch lab' van YesDelft, de incubator van de TU Delft. Daaruit bleek een duidelijke behoefte in de markt naar deze tijdelijke oplossingen. Vanuit verschillende overheden (gemeentelijk en provinciaal) bestaat belangstelling en dat geldt ook voor grotere gebruikers zoals vliegvelden, stations en ziekenhuizen die snel willen kunnen inspelen op de veranderende vraag naar parkeren. Met een aantal van deze *launching customers* is Royal HaskoningDHV in gesprek om de productontwikkeling verder te brengen. De eerste prototypes zijn inmiddels getest en de elementen worden naar verwachting op korte termijn in concrete projecten toegepast. Ook worden gesprekken gevoerd met de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), de zelfstandige uitvoeringsorganisatie van de provincie Utrecht die tot taak heeft de herstructurering en transformatie van werklocaties aan te jagen. Daartoe beschikt OMU over een revolverend investeringsfonds van 15 miljoen euro. Het X-Decks concept is interessant voor OMU omdat zij merkt dat de transformatie in de praktijk blijft hangen op de parkeerproblematiek. Het toepassen van een tijdelijke, collectieve parkeervoorziening kan helpen om het proces los te trekken. OMU onderzoekt met Royal HaskoningDHV de mogelijkheid om als investeerder en/of financier op te treden bij de realisatie van X-Decks bij enkele binnenstedelijke transformatieprojecten in Utrecht en omgeving.

Flexibiliteit in parkeerbeleid

De kijk op autogebruik en -bezit verandert. Stadsbewoners hebben niet meer altijd als vanzelfsprekend een eigen auto, omdat alternatieve vervoersopties goedkoper, praktischer of duurzamer zijn. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid of duurzaamheid is het ook politiek steeds meer geaccepteerd om te sturen op vermindering van autobezit en -gebruik. Dat begint ook zichtbaar te worden in het parkeerbeleid.

Hieronder enkele voorbeelden van mogelijkheden om het aantal aan te leggen parkeerplaatsen (de parkeereis) te verlagen, gebaseerd op het parkeerbeleid van de vier grootste gemeenten (G4).

• Substitutie van reguliere parkeerplaatsen door parkeerplaatsen voor deelauto's.

In drie van de grote steden geldt dit voor maximaal 20 procent van de parkeereis in een verhouding van 4:1 (Amsterdam en Utrecht) of 5:1 (Rotterdam). Den Haag

heeft dit nog niet in haar parkeerbeleid vastgelegd. Bij goed gevolg van lopende pilots overweegt deze gemeente substitutie mogelijk te maken voor maximaal 50 procent van de parkeereis in een verhouding van 4:1 (Stimuleringsprogramma Autodelen 2017-2018).

• Substitutie van reguliere parkeerplaatsen door parkeerplaatsen voor fietsen.

Dit geldt in Utrecht en Rotterdam voor maximaal 10 procent van de parkeereis in een verhouding van respectievelijk 1½:1 of 2:1.

• Dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies.

De mogelijkheden hiertoe zijn afhankelijk van het te realiseren programma en de mate waarin gebruikers op verschillende momenten aanwezig zijn. De maximale parkeerbehoefte wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages per functie. Voorwaarde is dat parkeerplaatsen voor dubbelgebruik daadwerkelijk voor alle beoogde gebruikers toegankelijk zijn.

• Nabijheid van openbaar vervoer.

Rotterdam maakt een vermindering van de parkeereis mogelijk rond trein-, Randstadrail- en metrostations en bij tramhaltes. De reductie is afhankelijk

van het type station, de locatie van het station en de afstand tot het betreffende station (0-400, 400-800 of 800-1200 meter). De grootste reductie (50 procent) is mogelijk binnen 400 meter van Rotterdam Centraal.

• Maatwerkoplossingen.

Er zijn verschillende andere argumenten om de parkeereis te verlagen, zoals het aanbieden van een mobiliteitsconcept (bijvoorbeeld openbaar-veervoer-abonnement, Mobility as a Service), aanwezigheid van voldoende (openbare of particuliere) parkeerruimte op acceptabele loopafstand, aantoonbaar laag autobezit onder specifieke doelgroepen of bijzondere kenmerken van een gebied (bijvoorbeeld autoluw). In hoeverre dit leidt tot een verlaging van de parkeereis is afhankelijk van de beoogde ontwikkeling.

Doorgaans hebben deze opties meer kans van slagen in een 'gereguleerd' gebied. Wanneer gebruikers van een nieuwe ontwikkeling geen parkeervergunning krijgen, vormt dit een garantie dat de gevolgen (een hogere parkeerdruk) niet worden afgewenteld op te omgeving.



Stormachtige groei deelauto's houdt aan

In tien jaar tijd is autodelen uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Dit blijkt uit de jaarlijkse Monitor Autodelen van kennisplatform CROW.

In Nederland zijn in 2018 ongeveer 41.000 deelauto's beschikbaar, die door zo'n 400.000 mensen gebruikt worden. Dat zijn 10.000 auto's meer dan vorig jaar.

Wat daarbij opvalt, is dat de groei het sterkst is in de grote steden, waar al de meeste deelauto's stonden. Dat lijkt ook logisch: waar deelauto's in 2008 nog werden gezien als een oplossing voor de idealist, die maar heel af en toe een autorit wil maken, blijkt dat een toenemende groep kiest voor autodelen omdat het goedkoper en praktischer is dan het bezitten van een eigen auto.

De meeste deelauto's (ruim 7000) staan in Amsterdam. Maar wanneer het aantal inwoners wordt meegeteld, is Utrecht de gemeente met de meeste deelauto's per inwoner (ruim 950 per 100.000 inwoners).

Meer informatie is te vinden in de Monitor Autodelen op www.crow.nl/dashboard-autodelen.



Green Deal

De monitor is onderdeel van de 'Green Deal Autodelen', die dit jaar wordt afgerond. In het kader van het energieakkoord is er in ieder geval reden genoeg voor de deelnemers om een nieuwe Green Deal af te spreken. In deze nieuwe deal, waarvan de NEPROM medeondertenaar is, wordt meer nadruk gelegd op het bevorderen van het gebruik van deelauto's. De partners van de Green Deal delen kennis en nieuws over autodelen op de website autodelen.info.

Mobiliteit en gebiedsontwikkeling

De combinatie van duurzaamheid, mobiliteit en gebiedsontwikkeling roept allerlei nieuwe kennisvragen op. Zo wordt bijvoorbeeld volop nagedacht over lokale energieopwekking, -opslag en -gebruik. Om die combinatie mogelijk te maken moeten onder meer wetten en regels worden aangepast, nationaal en internationaal. Aan de benodigde kennisontwikkeling wordt hard gewerkt. Zo is onder meer begin februari 2018 de City Deal 'elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling'

ondertekend. Dit is het startpunt voor een driejarig programma, waarbij de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Zuid-Holland,

zeven steden en grote private partijen samen ervaring gaan opdoen met het delen van elektrische auto's in combinatie met door woningen opgewekte zonne-energie.



Colofon

Uitgave

NEPROM
Postbus 620
2270 AP Voorburg
T 070 386 62 64
info@neprom.nl
www.neprom.nl

Coördinatie

Margriet Schepman

Redactie

Kees de Graaf, Studio Platz

Vormgeving

Marc Meeuwissen, Absoluut Designers

Druk

GVT Drukwerk

Fotografie

Mcklin, Romy Dermout, Ossip, e.a.

De leden van de werkgroep Transportify:

Sabine Renders, AM
Milene Martens, Bouwinvest REIM
Bob Guldmond, BPD
Marloes van der Meulen-Ramp, Heijmans
Joost van Gils, Heijmans Infra B.V.
Sander Aalpol, Kalliste Woningbouwontwikkeling B.V.
Mark van Empelen, MRP Development B.V.
Sander van Schijndel, N.V. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht
Lenneke Wester, NS Stations B.V.
Leontien de Waal, Rabobank Nederland N.V.
Noor Aghina, Synchroon B.V.
Gosse Dousma, Van Wijnen Projectontwikkeling Oost B.V.
Jan Fokkema, NEPROM
Margriet Schepman, NEPROM



TRANSPORTIFY!

Nieuwe concepten
voor parkeren en mobiliteit

NEPROM