

De rol van parkeren bij duurzame stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

VEXPAN

PLATFORM PARKEREN NEDERLAND



Mei 2020





Op het tweejaarlijks Europees parkeercongres in september 2019 heeft de European Parking Association een strategisch Position Paper gepubliceerd. Hierin wordt de rol van parkeren belicht op vier belangrijke beleidsdoelen:

- Verminderen van verontreiniging en congestie door elektrificatie en beperken zoekverkeer;
- Duurzame mobiliteit door faciliteren van andere vervoerwijzen dan alleen autoverkeer;
- Efficiënter gebruik van openbare stedelijke ruimte tussen voetpad en rijweg;
- Verhoging van de aantrekkelijkheid van stadscentra.

Om deze strategische richtlijnen voor de Nederlandse situatie verder te concretiseren heeft Vexpan op basis van het Europese Position Paper deze 'covernote' geproduceerd. Hierin worden vier transities beschreven, die in elkaar grijpen en zo de vier Europese beleidsdoelen ondersteunen:

1. Digitaal parkeren op basis van kenteken, inclusief betaalproces;
2. Elektrificatie van het autopark;
3. Transitie van straatparkeren naar garageparkeren;
4. Migratie van parkeer- naar verblijfsrechten.

Deze transities worden in de volgende hoofdstukken nader belicht.

DIGITAAL PARKEREN OP BASIS VAN KENTEKEN



In Nederland is op straat parkeren en mobiel betalen op basis van je kenteken al jaren ingeburgerd. Dit biedt gemak voor de parkerende bezoeker en vergunninghouders. Geen gedoe met bonnetjes uit een automaat of een papieren vergunning achter de voorruit. Op het maandoverzicht zijn alle transacties inzichtelijk en beschikbaar indien een bewijs van betaling moet worden overlegd. Voor de lokale handhavers levert de vergelijking van gescande kentekens met de database van parkeerrechten een efficiëntere handhaving van de regelgeving op. De efficiëntere handhaving bevordert de rotatie van de gebruikers op de beperkte ruimte. Zo wordt de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk gebruikt.

Nederland is uniek in Europa door het landelijk platform van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfrechten (SHPV) en de Rijksdienst Wegverkeer (RDW). Het SHPV is een corporatie van gemeenten die ervoor zorgt dat de contractuele, financiële, technische en privacygerelateerde zaken zijn gewaarborgd. RDW is hierbij de ICT-partner van SHPV.

Door dit landelijk georganiseerde platform kunnen serviceproviders hun diensten uniform in het hele land aanbieden: één app voor aanmelden, afmelden en betalen voor straatparkeren voor het hele land. In andere landen moet vaak per stad een andere app worden geïnstalleerd.

Daarnaast kunnen de serviceproviders voor straatparkeren hun diensten uitbreiden naar parkeergarages en -terreinen, zodat gebruikers ook daar niet meer langs de betaalautomaat hoeven gaan.

Introductie van kentekenherkenning bij parkeergarages biedt ook de mogelijkheid om vooraf te reserveren. Bij aankomst wordt het kenteken herkend en kan de bezoeker direct binnenrijden. Door vooraf te reserveren kan het zoekverkeer (juist op drukke locaties en piektijden) worden beperkt, waarmee congestie in het stedelijk gebied wordt verminderd.

Naast reserveringen biedt het gemeenten mogelijkheden om ook vergunninghouders toegang te verlenen tot hun garages en hiermee de druk op straatparkeren te verminderen.



Aangezien het laden van elektrische auto's vooral tijdens het parkeren plaatsvindt, is deze transitie voor exploitanten en beheerders van parkeervoorzieningen cruciaal. Na de aanloop met plug-in hybride auto's met beperkte accucapaciteit ligt nu de nadruk op volledig elektrische auto's. In 2019 lag het aandeel van volledig elektrische auto's in de totale autoverkoop Europees gezien op 1,8%. In Nederland lag dat al op 10%, waarmee Nederland na Noorwegen op de tweede plaats in Europa staat.

Door de voortschrijdende technologie wordt de capaciteit van de accu's groter en daarmee ook de tijd tussen twee laadbeurten. Waar de eerste generatie volledig elektrische auto's een actieradius van 60 - 80 kilometer had, zien we nu auto's in het middensegment met een

actieradius van 400 kilometer op de markt verschijnen. Deze nieuwe auto's hebben een grotere accu aan boord, die hogere eisen stelt aan de laadinfrastructuur.

Afgelopen jaren ontstond het gedrag dat een elektrische auto met beperkte reikwijdte vrijwel bij elke gelegenheid werd bijgeladen. Dit werd vaak nog aangemoedigd door gratis parkeren aan een laadpaal. Daardoor is het beeld ontstaan dat het aantal laadpalen bijna even groot moet zijn als het aantal elektrische auto's. Met een groter aandeel elektrische auto's op de weg met een grotere actieradius is dit niet meer realistisch en ook niet meer noodzakelijk. De oplossing ligt in intelligente 'laadpleinen' waar de auto's voor 300 – 400 kilometer elektriciteit kunnen laden, bijna vergelijkbaar met een traditionele tankbeurt. Omdat het laden van stroom meer tijd kost dan tanken van benzine, kan de berijder niet blijven wachten en moet er in intelligent laadmanagement worden voorzien. Op de laadpleinen wordt de centrale capaciteit door een netwerk verdeeld over een aantal aangesloten laadpunten, waarbij auto's die bijvoorbeeld 80% volgeladen zijn, worden gestopt zodat de capaciteit over de

resterende auto's kan worden verdeeld. Door deze dynamische toedeling kan tijdelijk aan bepaalde laadpunten meer stroom worden geleverd dan bij individuele laadpalen het geval zou zijn en kan de totale aansluitcapaciteit beter worden benut.

Dit concept van laadpleinen leent zich wellicht ook bij uitstek voor toepassing in parkeergarages, waar de aanleg van een netwerk aanzienlijk goedkoper kan ten opzichte van individuele laadpalen op straat. Laden tot 80% is daarbij van belang, omdat daarboven de efficiëntie afneemt, meer warmte wordt geproduceerd waardoor het risico op brand toeneemt. Verrekenen van de geladen stroom en de kosten van de aanvoer uit het elektriciteitsnet vereisen samenwerking van de parkeerexploitant en de netwerkbeheerder. Deze laadpleinen kunnen schaalbaar worden opgezet, zodat kan worden ingespeeld op de toenemende vraag naar laadpunten. Enerzijds moet de capaciteit van de aanvoer worden voorzien. Vervolgens kan het aantal laadpunten in het netwerk worden opgeschaald wanneer het werkelijk gebruik daartoe aanleiding geeft.

TRANSITIE VAN STRAATPARKEREN NAAR GARAGES




In beide voorgaande hoofdstukken is ook al een aanzet gegeven voor deze transitie. In de transitie naar elektrificatie biedt garageparkeren door de mogelijke introductie van intelligente laadpleinen duidelijk voordelen boven straatparkeren. Het digitaal parkeren faciliteert zowel het straatparkeren als garageparkeren en meer concentratie van parkeren in garages reduceert het zoekverkeer naar parkeerplaatsen in het algemeen. De digitale techniek biedt ook mogelijkheden om bestaande garages beter te benutten, door doelgroepen met verschillende peaktijden te combineren. Zo kan een kantoorgarage worden gebruikt door theaterbezoekers, die op voorhand met hun theaterticket ook een parkeerplaats reserveren op basis van kentekens. Ook tijdens winkelpieken kan wellicht capaciteit in kantoorgarages worden benut. In diverse steden zijn hiervan al voorbeelden operationeel, maar de nieuwe techniek en platforms maken de

implementatie voor de betrokken partijen gemakkelijker.

Parkeergarages kunnen geleidelijk worden omgevormd tot multimodale mobiliteitshubs voor diverse vervoerwijzen:

- Depot voor (elektrische) deelauto's die in de garage kunnen worden opgehaald (eventueel na reservering) of achtergelaten. In de garage kan bovendien dagelijks onderhoud plaatsvinden, zodat de volgende gebruiker weer een nette auto treft.
- Ophaalpunt voor taxidiensten, bijvoorbeeld Uber.
- Depot voor deelfietsen, die in de garage kunnen worden opgehaald of achtergelaten. Zo is daarvoor geen openbare ruimte op straat nodig.
- Halteplaats openbaar vervoer in de directe omgeving met snelle en comfortabele verbinding met de garage, met actuele reisinformatie zoals nu al op P&R-voorzieningen gebruikelijk is.

MIGRATIE VAN PARKEER- NAAR VERBLIJFSRECHTEN



Steeds meer steden kijken naar de mogelijkheden om over te gaan van parkeerrechten naar verblijfsrechten. Dit betekent dat een bezoeker het recht krijgt om, onder bepaalde condities, wel of niet een zone in te mogen gaan. Een voorbeeld hier zijn milieuzones en binnenstad afsluitingen. Bij een systeem van verblijfsrechten wordt er dus niet meer separaat betaald voor een straatparkeerplaats.

CONCLUSIE

De volgende matrix geeft een samenvatting van de bijdrage van de transities aan de vier strategische beleidsdoelen, die in het EPA Position Paper zijn genoemd.

| EPA Beleidsdoelen \ Nationale Transities | Digitaal parkeren op kenteken | Elektrificatie autopark met laadpleinen | Transitie straatparkeren naar garage | Migratie van parkeer naar verblijfsrechten |
|--|--|---|---|--|
| Reductie verontreiniging en congestie | Vooraf reserveren van parkeerplekken | Slimme laadpleinen in garages | Minder zoekverkeer naar garages | Minder binnenstedelijk verkeer |
| Duurzame mobiliteit combinatie met andere vervoerwijzen | Integratie in navigatiesystemen | Optimaal gebruik elektriciteitsnet door slimme clusters | Garage als multimodale mobiliteitshub | Integratie in mobiliteitsapps en navigatiesystemen |
| Efficiënt gebruik stedelijke ruimte tussen voetpad en rijweg | Doelgericht naar parkeerplek, geen zoekverkeer | Minder laadpalen op straat | Parkeerstroken beschikbaar voor ander gebruik | Minder ongewenst verkeer in stedelijk gebied |
| Verhoging aantrekkelijkheid stadscentra | Zekerheid om trent beschikbare parkeerplek | Minder laadpalen op straat | Meer ruimte voor voetgangers en fietsers | Meer ruimte voetganger of fietser |

Hiermee transformeren parkeergarages naar multimodale mobiliteitshubs en worden daarmee een wezenlijk onderdeel van de stedelijke infrastructuur. Zeker wanneer parkeergarages/-terreinen onderdeel worden van MaaS-trajecten en een plaats krijgen in de klantreis. Uitgangspunt bij MaaS is het plannen, boeken en betalen van de totale reis. Met de geschetste mogelijkheden wordt hier invulling aan gegeven.

Daarmee wordt enerzijds de duurzaamheid van deze gebouwen gewaarborgd, ook wanneer het totale aantal auto's in de binnenstad beleidsmatig wordt beperkt. Bovendien wordt deze multimodale infrastructuur nauwer gekoppeld aan het stedelijk ontwikkelings- en mobiliteitsbeleid, waarmee invloed en eigenaarschap van de lokale overheid belangrijker worden die nu bij parkeergarages vaak door langdurige commerciële afspraken wordt ingeperkt.




PLATFORM PARKEREN NEDERLAND





Op het tweejaarlijks Europees parkeercongres in september 2019 heeft de European Parking Association een strategisch Position Paper gepubliceerd. Hierin wordt de rol van parkeren belicht op vier belangrijke beleidsdoelen. Om deze strategische richtlijnen voor de Nederlandse situatie verder te concretiseren heeft Vexpan in samenwerking met Peter Martens op basis van het Europese Position Paper deze 'covernote' geproduceerd. Hierin worden vier transities beschreven, die in elkaar grijpen en zo de vier Europese beleidsdoelen ondersteunen. Vanuit Vexpan is Peter Dingemans als bestuurslid actief binnen het EPA bestuur.

Postbus 5135, 1410 AC Naarden

 035-694 32 45

 info@vexpan.nl

 www.vexpan.nl

 www.europeanparking.eu

