

# ParkeerPanel

## Technisch Parkeerbeheer

Parkeren wordt volgens Floris Peeters van JHK Architecten steeds meer **ONDERNEMEN**. Dit betekent volgens hem dat technisch parkeerbeheer zich steeds meer naar **BUITEN** moet richten, meer moet inspelen op de vraag en meer technieken moet delen. Maar hoe ziet dat **TECHNISCH PARKEERBEHEER** er uit en wat zijn de voornaamste uitdagingen? Daarover gaat ditmaal het ParkeerPanel.

### DEELNEMERS



HANS KIELSTRA –  
KIEL VASTGOED BEHEER



JANNES OEBEN –  
PARKEERBEHEER ASSEN



FLORIS PEETERS –  
JHK ARCHITECTEN

## Technisch parkeerbeheer anno nu

Volgens **Hans Kielstra**, directeur van Kiel Vastgoed Beheer valt technisch parkeerbeheer uiteen in twee onderdelen: het dagelijks technisch beheer en het planmatig technisch beheer. "Bij dagelijks technisch beheer wordt gezorgd dat de parkeergarage voor alle gebruikers toegankelijk is, slagbomen functioneren, verlichting is aanwezig en de veiligheid is gegarandeerd. Ten behoeve van het planmatig onderhoud wordt een meerjaren onderhoudsplan (MJOP) van minimaal 10 jaar opgesteld. Hierin wordt (samen met de eigenaar) bepaald binnen welke termijnen vervangingen zullen worden uitgevoerd. Naast de technische installaties wordt uiteraard ook het bouwkundige aspect meegenomen."

**Jannes Oeben** van Parkeerbeheer Assen vult aan: "Bij technisch parkeerbeheer draait het erom dat je goed op de hoogte blijft van de nieuwe ontwikkelingen, kansen en valkuilen en daarbij ook de financiële haalbaarheid in de gaten houdt. Een ander aspect is dat je het service level naar je klanten bewaakt en op niveau houdt. Een ander onderdeel is contractbeheer: het opstellen van een Programma van Eisen, het afsluiten van overeenkomsten, het monitoren en zonodig bijstellen van de overeenkomsten en natuurlijk de financiën. En last but not least betekent technisch parkeerbeheer ook dat je informatie verstrekt naar het management en het bestuur."

## Verschillen met vroeger

Volgens Kielstra is de basis van technisch parkeerbeheer niet veranderd: "De garage moet gebruikstoegankelijk zijn en blijven. Dit betekent dat er ieder moment zorg moet zijn voor goed functionerende installaties en het tijdig bijsturen van onderhoudscycli." Hij ziet wel een verschil met vroeger: "De technische oplossingen die door installateurs wordt

geboden. De vooruitgang in techniek geeft meer keuzemogelijkheid. De vooruitgang in ICT oplossingen kan ook beter benut worden, doordat aansturing van installaties 'op afstand' tot de mogelijkheden behoort."

Oeben ziet de grote veranderingen op twee gebieden: "Ten eerste de verbeterde technische ondersteuning van parkeermanagementsystemen, camera's en spreek-luisterverbindingen, de Asserpas en de Assergastepas in combinatie met het gebruik van kenteken-camera's, het belparkeren en een behoorlijk lager aandeel van het contant geld. Ten tweede het verschil in de afhandeling van de storingen in de avond en nachturen: vijftien jaar geleden was het nog acceptabel dat de servicemedewerker 's nachts twintig minuten onderweg was om de klant verder te helpen. Bediening vanuit huis was niet mogelijk. Tegenwoordig kunnen heel veel meldingen al vanuit 'de slaapkamer' geregeld worden. Is een bezoek aan de parkeergarage toch noodzakelijk dan hanteren we een aanrijtijd van 10 minuten."

## Uitdagingen

**Floris Peeters** van JHK Architecten ziet 'parkeren' steeds meer ondernemen worden. Hij legt uit waarom: "De parkeerplaats staat steeds minder op zichzelf, is meer en meer verbonden met de fysieke en digitale wereld eromheen. Dit vraagt om een invulling van parkeerbeheer die naar buiten gericht is. Dit zal zowel voor de personele bezetting in het beheer als voor de techniek betekenen dat er meer gedeeld moet worden en dat er meer contact met de omgeving is. Flexibel kunnen inspelen op de vraag speelt hierin een belangrijke rol. Een parkeerproduct is in de toekomst geen statisch product meer maar flexibel inzetbaar voor verschillende doelgroepen. Als de vraag verandert, verandert het parkeerproduct mee. Hoe we dat technisch gaan faciliteren, dat is de vraag."



'De vooruitgang in techniek geeft meer keuzemogelijkheid'

Hans Kielstra

Als de vraag verandert, verandert het parkeerproduct mee



## **‘De invulling van parkeerbeheer moet meer naar buiten gericht zijn’**

Floris Peeters

## **Een andere uitdaging zit in het betalingssysteem**

Onderzoeken laten zien dat onze mobiliteit blijft groeien en ook het autoverkeer en de behoefte aan parkeerplaatsen zal zeker niet afnemen. De beschikbare ruimte wordt echter schaarser, dus we zullen efficiënter met die ruimte om moeten gaan. De razendsnelle ontwikkeling van real-time informatievoorziening zal dit mogelijk maken, daar is geen twijfel over mogelijk. Hiervoor zijn uiteraard ook veranderingen nodig met betrekking tot regelgeving. Starre parkeernormen moeten worden herzien of worden losgelaten om voldoende flexibel te zijn en ondernemerschap mogelijk te maken.”

Kielstra ziet de uitdaging bij technisch parkeerbeheer vooral in nieuwe technieken. “Door de vooruitgang in techniek zal in een MJOP niet alleen gekeken moeten worden naar de technische levensduur. De techniek kan na enkele jaren al zoveel meer mogelijkheden bieden, dat het verstandig kan zijn om eerder tot vervanging over te gaan. Een uitdaging in het verlengde daarvan is om zo optimaal mogelijk gebruik te maken van deze technieken om zo mede zorg te dragen voor een zo laag mogelijk verbruik van energie.” Een andere uitdaging volgens Kielstra is het aanbrenge van ‘oplAADpunten’: “Zeker in gecombineerde parkeergarages – met privégedeelten en openbare delen – is het lastig om hiervoor plekken aan te wijzen.” Een laatste uitdaging tenslotte is de veiligheid: “Parkeergarages blijken sinds enkele jaren een prima toevluchtsoord te zijn voor ‘hangjongeren’, die soms ook overgaan tot vandalisme. Door middel van camerabewaking, maar ook door alle technische installaties ‘hufterproof’ te bevestigen en overleg te voeren met politie en gemeenten trachten wij de situatie ‘onder controle’ te houden.”

Oeben noemt net als Kielstra de oplAADpunten een uitdaging: “Het gaat dan om de uitbreiding, maar ook om het vraagstuk hoe we gebruik kunnen maken van de overcapaciteit van de elektriciteitsaansluitingen en welke rol zonnepanelen daarbij kunnen spelen.” Een andere uitdaging zit in de betalingssystemen:

“Wat betekent de toename van contactloos betalen en van belparkeren. Houdt dit bijvoorbeeld in dat bij nieuwe parkeerinstallaties geen slagbomen meer nodig zijn?” Bij service is uitdaging de 24-uursbereikbaarheid: “De servicemedewerker wordt nu nog ‘s nacht voor een storting uit de slaap gehaald. Binnenkort willen we de 24-uursbereikbaarheid garanderen door middel van een doorschakeling naar een externe bedieningspost.” Een andere technische uitdaging is de afhankelijkheid van netwerksystemen. “Nu loopt in Assen bijna alles via de netwerkverbindingen. Dus betekent uitval daarvan al snel verlies aan inkomsten.” Een laatste uitdaging voor Assen tenslotte is om te kijken in hoeverre bij technisch parkeerbeheer samenwerking met andere gemeenten mogelijk is.”

## **Duurzaam parkeergebouw**

Voor Peeters is een duurzaam parkeergebouw in eerste instantie een parkeergebouw dat goed gebruikt wordt. “Lege parkeervakken zijn per definitie niet duurzaam. Dan zijn er of te veel plekken gebouwd, of sluiten de plekken niet aan bij de vraag. Parkeernormen zijn nog te vaak functiescheidend van aard waardoor de mogelijkheid van een gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen niet wordt meegenomen in de totale capaciteitsberekening. Met als gevolg dat de parkeerplaatsen bij kantoren en winkels s’avonds leeg staan terwijl bewoners op een eigen plek parkeren als ze thuis komen na een werkdag. Meer synergie kan een enorme kwaliteitsimpuls geven aan de openbare ruimte. Want dat is precies waar ‘parkeren’ over moet gaan, meer kwaliteit voor de omgeving door een integrale parkeeroplossing. Parkeren is geen doel op zich.”

Kielstra ziet naast het toepassen van voorbehandliggende zaken als bijvoorbeeld LED-verlichting ook een mogelijkheid in warmteopwekking in de wegen: “Door de vele rijbewegingen kan er warmte worden opgewekt en ingezet worden voor de parkeer-

garage." Bij technisch parkeerbeheer vindt hij dat bij de vervanging van installaties het energieverbruik moet worden meegewogen: "Juist vanwege het feit dat installaties zoals bijvoorbeeld een CO<sub>2</sub>-melder continue in gebruik zijn, heeft een beter verbruikscijfer gedurende de volledige levensduur een groter effect."

Oeben noemt naast de verlichting ook de ventilatie: "Om een parkeergebouw duurzaam te maken, kan gekeken worden of mechanische ventilatie deels vervangen kan worden door natuurlijke ventilatie." Omdat Assen vooralsnog geen nieuwe gebouwen in de planning heeft, is duurzaamheid vooral een aandachtspunt bij onderhoud en renovatie. "Daarbij is de focus vooral gericht op energieverbruik en het gebruik van goede materialen, maar ook op het uitbreiden van het aantal oplaadpunten."

## Futureproof parkeergebouw

Peeters vindt het een lastige vraag om aan te geven hoe de parkeergarage van de toekomst eruitziet. "De meest futuristische impressies van zelfrijdende auto's en mobiliteitsnetwerken laten nog steeds een auto op vier wielen zien met ongeveer dezelfde afmeting als de gemiddelde auto van nu. Het lijkt er dan ook op dat, ruimtelijk gezien, de garages zoals we die momenteel bouwen prima bruikbaar blijven. Als er maar voldoende ruimte is om nieuwe technieken op het gebied van beheer, exploitatie en klantvriendelijk gebruik in te passen. Een beetje overmaat en flexibiliteit lijkt voor de hand liggend. Nieuwe bouwtechnieken maken grotere overspanningen mogelijk waardoor we kolomvrije vloeren kunnen maken. Dit geeft ruimte om parkeervakken

en rijbanen anders te dimensioneren als de ontwikkeling van de auto daar om vraagt. Minder obstakels in de ruimte zorgen bovendien voor een veiliger gebruik, zowel fysiek als sociaal. De futureproof parkeergarage is daarom overzichtelijk, helder, licht en boven alles klantvriendelijk."

Volgens Peeters blijft het daarnaast de vraag of parkeergarages in de toekomst wellicht anders ingezet moeten kunnen worden. "Hoewel er natuurlijk voorbeelden zijn van ondergrondse garages die omgebouwd worden tot fietsenstalling of hippe club zal het in de meeste gevallen toch lastig zijn om een andere functie in te passen. Maar dat hoeft ook niet met een efficiënt gebruik. Bovengronds zou een toekomstige functieverandering eerder voor de hand liggen. Maar dat lijkt nog heel ver weg als we kijken naar de wijze waarop parkeergebouwen momenteel worden aanbesteed. Risico's worden zo veel mogelijk bij marktpartijen neergelegd met starre oplossingen als gevolg. Innovatie en flexibiliteit raken op de achtergrond, duurzaamheid vervalt in labels voor zover die er al zijn. Als we echt naar flexibele, duurzame en vraaggestuurde parkeeroplossingen toe willen, dan moeten we onze aanbestedingsprocedures daar ook op inrichten. Als je als opdrachtgever precies weet wat je wilt, vraag dat dan uit en neem de verantwoordelijkheid daarvoor. Weet je het niet, geef de markt dan ook echt de ruimte."

Voor Kielstra ligt de sleutel voor het futureproof maken vooral bij het toepassen van alle technieken die voorhanden zijn. Al vraagt hij zich wel of of daarvoor altijd gekozen wordt: "Niet voor iedere situatie is voldoende budget aanwezig, dus in de praktijk wordt vaak teruggevallen op het noodzakelijk onderhoud."



**'Parkeerbeheer betekent ook dat je informatie verstrekt naar het management en het bestuur'**

Jannes Oeben

**Meer kwaliteit voor de omgeving door een integrale parkeeroplossing**