

Terugkeer van wonen naar de stad vraagt om andere aanpak mobiliteit

Parkeren als onder

“Gemeenten en parkeerexploitanten kunnen parkeren in stedelijke gebieden niet meer als afzonderlijk **VRAAGSTUK** van een gebouw c.q. bezoekdoel zien, maar moeten het zien in het breder kader van stedelijke **ONTWIKKELINGEN** en als onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk, want steden zijn ingrijpend veranderd.” Dat vindt Mark van Haasteren, algemeen directeur Q-Park Nederland.

Van Haasteren: “De afgelopen decennia zijn lange tijd gekenmerkt door een trek vanuit de binnensteden naar nieuwbouwgemeenten of nieuwbouwwijken zoals de VINEX-wijken en naar dorpen en plattelandsgebieden. Mensen gingen daar wonen en recreëren en werkten vaak alleen nog in de (binnen-)stad. De laatste tien tot vijftien jaar zie je echter een omgekeerde beweging, waarbij het niet alleen de jonge, hippe, trendy mensen

zijn, die weer in het centrum willen wonen. Ook mensen in een andere levensfase, waarvan de kinderen de deur uit zijn, maar die nog volop in het leven staan voelen zich weer tot de stad aangetrokken. Deze ontwikkeling levert meer druk op op de mobiliteit in een stad en zorgt voor andere mobiliteitsvraagstukken.”

En die hebben ook consequenties voor parkeren. “Vroeger regelde je het parkeren apart per gebouw en was er geen overkoepelend

RIJKE HISTORIE WILHELMINAPIER

De Wilhelminapier is altijd een belangrijke pier in de Rotterdamse haven geweest, die tot aan de Tweede Wereldoorlog vooral gedomineerd werd door opslagloodsen voor de internationale handel en na de Tweede Wereldoorlog vooral bekend was vanwege het voormalig hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn – sinds 1993 het huidige Hotel New York – met tot 1961 de vertrekhal voor duizenden emigranten naar de VS, Canada, Australië en Nieuw-Zeeland.

Door de stedelijke ontwikkelingen van de laatste decennia kwam de Wilhelminapier leeg te staan. Bovendien veranderde door de groei van de stad de ligging. De Wilhelminapier, aan de zuidelijke kant van de Maas, ligt weliswaar nog steeds buiten het centrum, maar is nu van een randstedelijke een binnenstedelijke locatie geworden. Van Haasteren: “Het is de eerste footprint over de Maas op Zuid.” Kenmerkend voor de Wilhelminapier is dat hij volledig omsloten is door het Maaswater en een hele nauwe verkeerskundige ontsluiting c.q. toegang heeft.

De Wilhelminapier werd rond de eeuwwisseling aangewezen als ontwikkelgebied voor wonen, werken en recreëren (leisure, horeca en cultuur). Het gebied groeide uit tot ‘Manhattan aan de Maas’ omdat Rotterdam besloot alle hoogbouw in het gebied te concentreren. “Dat kon enerzijds vanwege nieuwe bouwtechnieken, anderzijds omdat er geen woonwijken waren die last van de hoogbouw hadden. Overigens gaat de parallel verder: net als in Manhattan worden aan de Wilhelminapier architectonisch hoogwaardige torens gerealiseerd met een combinatie van wonen en werken in een gebied met een grote avondbeleving, met veel restaurants en cultuur.”

www.wilhelminapier.nl

deel van mobiliteit



Artist impression van de twee nieuwe woontorens Boston en Seattle gezien vanaf de Rijnhaven.

mobiliteitsplan voor een stad. Nu kan dat niet meer en is zo'n plan noodzakelijk: mobiliteit wordt namelijk niet alleen meer ingevuld met een auto, maar ook met OV en fiets. Bovendien moeten voorzieningen vanwege beperkte ruimte gedeeld worden."

DE ROTTERDAM KAN NIET ZONDER DE PIER

Een voorbeeld is de Wilhelminapier in Rotterdam (zie kader). "Daar is weinig ruimte en wordt per gebouw/bezoekdoel te weinig parkeercapaciteit gerealiseerd om de pieken op te kunnen vangen. Een gebiedsgerichte aanpak is hier op haar plaats. Dat betekent dat de parkeervoorzieningen op de Wilhelminapier multifunctioneel moeten zijn, zich moeten richten op meerdere doelgroepen en moeten samenwerken om de parkeervraag van de hele pier op te lossen." Hoe dat in de praktijk eruit ziet, toont het voorbeeld van De Rotterdam, het

grootste kantoorgebouw van Nederland. "De Rotterdam heeft met 684 plaatsen een relatief kleine parkeergarage, die te klein is voor piekmomenten. Dus moet op die momenten De Rotterdam kunnen leunen op de parkeergarages van de omliggende gebouwen." Daarom vindt Van Haasteren het een goede zaak dat nu twee nieuwe woontorens – Boston en Seattle – worden gebouwd.

In de parkeervoorziening van de twee torens, naar een ontwerp van Frits van Dongen en Patrick Koschuch, worden naast bewonersparkeren nog 230 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeergarage wordt op 12 april geopend en een jaar later zijn ook de woontorens gereed.

"Omdat de parkeerbehoefte niet de hele dag hetzelfde is en ook niet van dezelfde mensen komt, kan met de parkeergarage voor Boston

Op de Wilhelminapier is een gebiedsgerichte aanpak op haar plaats



De parkeergarage van De Rotterdam is met 684 plaatsen te klein voor piekmomenten.

Een overkoepelend mobiliteitsplan is noodzakelijk

en Seattle de parkeervraag van ondermeer De Rotterdam gefaciliteerd worden. De parkeerpieken van de gebouwen vallen niet op hetzelfde moment." Hij legt uit: "Overdag zijn mensen naar hun werk en staan bewonersparkeerplaatsen leeg evenals die van restaurants en theaters; 's avonds staan juist de werknemersparkeerplaatsen leeg. Dit betekent dat gebruikers van De Rotterdam overdag gebruik kunnen maken van bewonersparkeerplaatsen en van de plaatsen van restaurants, filmhuis en theater en dat 's avonds en in het weekend bezoekers van theater, filmhuis en restaurants gebruik kunnen maken van de werknemersparkeerplaatsen van De Rotterdam."

GOEDE SAMENWERKING PUBLIEK PRIVAAT IS EEN MUST

Om de integrale parkeervraag van het gebied in goede banen te leiden werkt de gemeente samen met private partijen. "Samen kijken ze naar hoeveel mensen er op de pier werken, wonen en recreëren, waar de pieken liggen en welke parkeerplaatsen waar beschikbaar zijn." Van Haasteren is vol lof over de rol van de gemeente Rotterdam: "Ze stellen aan de voorkant goede eisen bij nieuwe ontwikkelingen op de Wilhelminapier en spelen vervolgens in de operatie een goede rol door ervoor te zorgen dat partijen met elkaar aan tafel komen en blijven." Tegelijkertijd verandert ook de rol van bedrijven als Q-Park. "Vroeger waren we een exploitant van losstaande parkeergarages. Nu transformeren we steeds meer naar een mobiliteitspartner, omdat we ons realiseren dat we een onderdeel zijn van de gehele mobiliteitsketen." Die keten

begint volgens Van Haasteren al bij informatie: "Een jaar geleden hebben we aan de overheid een platform ter beschikking gesteld met real-time data over bezetting, bereikbaarheid en betaalmiddelen van onze parkeervoorzieningen. Door die data te koppelen aan navigatiesystemen en verkeers- en mobiliteitsapps zetten we de eerste stap om partijen – parkeerexploitanten, gemeenten, OV-bedrijven, navigatiesystemen – in de mobiliteitsketen te laten samenwerken. Want we zien dat die partijen elkaar steeds meer opzoeken. Met als doel de reiziger vooraf te informeren hoe hij zijn reis het beste kan inrichten. Dat kan zijn met de auto van deur tot deur, maar ook bijvoorbeeld je auto parkeren op een P+R-terrein en je reis per OV vervolgen. Waarbij idealiter alles via één systeem – bijvoorbeeld de smartphone – wordt geregeld en betaald."

INTELLIGENTE STEDEN EN MULTI-MODALITEIT

Vanwege deze ontwikkelingen en vanwege de toenemende druk op binnensteden wordt het volgens Van Haasteren steeds belangrijker dat steden zich als 'smart cities' ontwikkelen. "Intelligente steden, die enerzijds snappen dat ze aantrekkelijk zijn en moeite doen om mensen te trekken om te wonen, te winkelen, te recreëren en te leven. En anderzijds dat ze informatie aan elkaar moeten knopen om mensen zo goed mogelijk te informeren hoe ze het makkelijkste de stad binnenkomen en uitgaan. Zoals bijvoorbeeld Amsterdam doet bij Koningsdag. De stad roept al weken vantevoren mensen op om op Koningsdag niet alleen met de auto maar ook met het OV naar Amsterdam te komen."

De rol van Q-Park daarbij is tweeledig: ten eerste om het parkeren te faciliteren voor dat deel in de mobiliteitsketen dat mensen met de auto afleggen. Van Haasteren: "Dat kan in de binnenstad zijn, maar ook in een andere stad of op een P+R-terrein, onderweg naar de eindbestemming." Ten tweede wil het bedrijf partijen bij elkaar brengen en informatie leveren, die mee wordt genomen in het afwegingsproces over hoe te reizen.