



Hoe kunnen parkeergarages bijdragen aan de leefbaarheid van onze steden?

Er zijn verschillende grote trends zichtbaar in de Europese mobiliteitssector. We zien een overgang van voertuigen die rijden op fossiele brandstof naar elektrische voertuigen (EV's) en een toenemende druk op de stedelijke infrastructuur door de voortschrijdende verstedelijking en het groeiende aantal auto's. Deze trends leiden tot vragen zoals waar deze EV's moeten worden opgeladen en hoe we ervoor kunnen zorgen dat de toegankelijkheid van onze steden gewaarborgd blijft voor iedereen. De bereikbaarheid van de stad is immers een van de economische en sociale motoren van onze samenleving. Omdat parkeergarages in deze vraagstukken een belangrijke rol kunnen spelen, organiseerde Primevest Capital Partners, Europa's toonaangevende investment manager in parkeergarages, een ronde tafel bijeenkomst tijdens de Nederlandse vastgoedbeurs Provada.

Tijdens deze ronde tafel bijeenkomst deelde de parkeersector's *thought leadership*, bij deze gelegenheid vertegenwoordigd door **Fred Wilkes** (Q-Park NL), **Carlo Barten** (APCOA NL) en **Rutger Schuur** (ParkBee), zijn visie op de rol van parkeergarages in relatie tot de transitie naar EV's, hun potentiële gebruik als batterij van de stad, hun impact op de economie en inclusiviteit van onze steden, en hun rol in het verminderen van verkeersbewegingen in de stad door enerzijds een verdere digitalisering van de parkeersector en door anderzijds extra functies toe te voegen aan parkeergarages. Het hoofdthema "Hoe kunnen parkeergarages bijdragen aan de leefbaarheid van onze steden?" werd geïntroduceerd door moderators **Bas Magielse** en **Tim Vreeken** (Primevest Capital Partners).

Parkeergarages kunnen de overgang naar EV's faciliteren

Carlo Barten opende door te stellen dat de parkeersector een belangrijke rol kan spelen in de overgang naar EV's. "Het opladen van een EV neemt meer tijd in beslag dan het tanken van benzine, zelfs als een snellader wordt gebruikt. Een herontwikkeling van alle tankstations tot EV-laadstations zal daarom niet genoeg zijn om de overgang naar EV's te faciliteren. Het zou daarom logisch zijn om ook laadpalen in openbare parkeergarages te plaatsen, aangezien EV's daar vaak voor een langer tijdsbestek geparkeerd staan."



"Ook willen veel gemeentes aan de ene kant het *on-street* parkeren verminderen in de steden om auto's meer uit het straatbeeld te laten verdwijnen, terwijl ze aan de andere kant laadpalen willen plaatsen in diezelfde straten om het gebruik van EV's te promoten", zei hij. "Een goede uitkomst van deze paradox zou het plaatsen van EV-laadvoorzieningen in parkeergarages zijn. Dit draagt namelijk zowel bij aan het beleid om *on-street* parkeren te verminderen als aan het promoten van EV's."

Fred Wilkes benadrukte het belang van 2035, de door de Europese Unie vastgestelde deadline waarna auto's die rijden op fossiele brandstof niet meer mogen worden verkocht. "Sommige landen, zoals Nederland, denken aan ambitieuzere doelen zoals 2030", zei hij. "En verschillende autofabrikanten hebben laten doorschemeren dat ze vanaf 2025 of 2026 alleen maar EV's zullen verkopen. Eigenaren van auto's die rijden op fossiele brandstoffen kunnen op veel plaatsen snel tanken, terwijl EV-eigenaren vaak op zoek moeten gaan naar een laadpaal wanneer ze parkeren, omdat ze weten dat dat het moment is om hun EV op te laden", zei hij. "In Nederland heeft ongeveer 20% van de EV-eigenaren geen oplaadvoorziening thuis. Het is dus logisch om te investeren in het plaatsen van EV-laadvoorzieningen in parkeergarages waar EV's toch al geparkeerd staan, in plaats van in de openbare ruimte."

"Het installeren van laadvoorzieningen kan aan de markt overgelaten worden", aldus de Q-Park directeur.

"Wij zijn 10 jaar geleden begonnen met het implementeren van laadvoorzieningen in parkeergarages en dit jaar gaan we richting de 1.750 oplaadpunten in Nederland. Waar de overheid wel bij zou kunnen helpen, is het ervoor zorgen dat de elektriciteitsnetwerken voldoende capaciteit hebben om de elektriciteit te leveren die we nodig hebben. Dit is namelijk momenteel een van de grootste knelpunten die we kennen."

Parkeergarages als batterij van een stad

Parkeergarages kunnen zelfs een sleutelrol spelen in de ondersteuning van het elektriciteitsnet, meent Fred Wilkes. "De elektriciteit die is opgeslagen in de batterijen van EV's in parkeergarages kan namelijk worden terug geleverd aan het elektriciteitsnet. Als slechts 10.000 volledig opgeladen EV's tussen 20.00 uur en middernacht op het elektriciteitsnet zouden worden aangesloten, kan aan de volledige piekvraag naar elektriciteit in Utrecht voldaan worden. Na middernacht, als de piek voorbij is, kunnen de EV's weer worden opgeladen. Parkeergarages kunnen dus in zekere zin de accu van de stad worden."

Carlo Barten is minder optimistisch over het gebruik van EV's als batterij vanwege de gedifferentieerde prijsstructuur. "Het zou zo kunnen zijn dat je de elektriciteit om je EV op te laden inkoopt voor 30 cent, maar slechts 20 of 15 cent krijgt voor wat je terug levert aan het elektriciteitsnet. De accufunctie zou daarom alleen een succes kunnen zijn in privégarages, waar er slechts één partij is die betaalt voor de elektriciteit van alle geparkeerde auto's. In openbare parkeergarages hebben we een transparant betalingssysteem nodig dat consumenten vertrouwen. Op dit moment hebben we dat niet en we moeten dus nog een aantal stappen zetten."





Impact parkeergarages op de inclusiviteit van de stad

Rutger Schuur vertelde het publiek dat parkeergarages enorm bijdragen aan de economie van een stad door ervoor te zorgen dat de stad toegankelijk blijft. "Ik heb echter mijn bedenkingen bij de impact die parkeergarages hebben op de inclusiviteit van onze steden. Mensen die in Amsterdam in een sociale huurwoning wonen, kunnen het zich niet veroorloven om €300 per maand te betalen voor een plek in een parkeergarage, en dat is wel de prijs die een commerciële parkeerexploitant zou vragen", zei de ParkBee-chef.

Carlo Barten benadrukte dat de parkeertarieven grotendeels samenhangen met het parkeerbeleid. "Het gemeentelijke parkeerbeleid zorgt ervoor dat *on-street* parkeren langzaam verdwijnt en dat andere vormen van vervoer voorrang krijgen. Hierdoor worden parkeerplaatsen schaarser en stijgen de tarieven".

"Naast de hogere tarieven zijn er nog andere factoren in onze parkeergarages die de inclusiviteit beperken, zoals een gebrek aan parkeerfaciliteiten voor gehandicapten. We hebben een aantal parkeerplaatsen met reserve-ringstekens voor gehandicapten, maar meer doen we eigenlijk niet. Ik denk niet dat inclusiviteit het sterkste punt van de parkeersector is. We kunnen en moeten dit verbeteren."

Door ervoor te zorgen dat gezinnen, ouderen en mensen met een handicap allemaal mobiel kunnen zijn, heeft de parkeersector volgens Fred Wilkes zijn sociale rol ten aanzien van deze groepen juist wel opgepakt. "Q-Park, en andere operators, werken namelijk samen met lokale overheden zodat deze groepen gebruik kunnen maken van de ongebruikte capaciteit in de daluren van parkeergarages, zoals 's avonds en 's nachts."

Verdere digitalisering van de parkeersector leidt tot vermindering van files in de steden

Gegeven de toenemende druk op de infrastructuur van steden als gevolg van een voortschrijdende verstedelijking en het groeiende aantal auto's, vroeg Bas Magielse aan Rutger Schuur of een verdere digitalisering van de parkeersector van grote invloed kan zijn op het leefbaar houden van steden.

"De huidige verwachting is dat de bevolking van sommige Europese steden zelfs kan verdubbelen", zei Rutger Schuur. "Parkeergarages kunnen een rol spelen bij het verminderen van binnenstedelijke files. Bij ParkBee proberen we bestaande privégarages, die anders gesloten zouden zijn, open te stellen voor het publiek. Dit helpt enigszins bij het oplossen van de files die veroorzaakt worden door auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats." Rutger Schuur ging verder door te vertellen dat 15% van het verkeer in de binnenstad bestaat uit auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats. "Digitalisering is de sleutel tot het verminderen van dit zoekverkeer en het beperken van autobewegingen en files in de stad."

Meer functies bij parkeergarages betekent minder autobewegingen

Tim Vreeken vroeg de experts of binnenstedelijke parkeergarages het risico lopen om overbodig te worden door de behoefte om het aantal autobewegingen in de binnenstad te verminderen.

Gezien de sleutelrol die de bereikbaarheid heeft bij het leefbaar houden van steden, is dit risico volgens Fred Wilkes beperkt. "Het aantal auto's in Nederland is de afgelopen 20 jaar met 70% toegenomen en de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is niet afgenomen en zal naar verwachting ook niet afnemen", zei hij.



“Om de leefbaarheid van steden te verbeteren, moeten we de manier veranderen waarop we autobewegingen in onze steden sturen. Eén manier is digitalisering, want door bijvoorbeeld vooraf te reserveren verandert zoekverkeer in bestemmingsverkeer, maar belangrijker is dat parkeergarages meer moeten worden dan alleen een plek om te parkeren.”

“Naast de traditionele parkeerfunctie kunnen parkeergarages ook fungeren als mobility hub, door elektrische deelscooters of -auto's aan te bieden”, zei hij. “Daarnaast kun je normale en snellaadfaciliteiten in parkeergarages aanbieden, evenals *urban logistics* (met andere woorden: *last-mile* logistieke diensten), zoals pakketbezorgings- en afhaalpunten. Het toevoegen van meer van dit soort functies vermindert het aantal autobewegingen in de stad.”

Achter de schermen praten de operators van parkeergarages en aanbieders van deelmobiliteitsconcepten veel over een mogelijke samenwerking, zegt Carlo Barten. “We zijn geen natuurlijke match, omdat we tegengestelde financiële modellen hebben”, vertelde hij. “Wij verdienen geld wanneer een auto geparkeerd staat en zij verdienen geld wanneer een voertuig rijdt. We kijken nu samen naar welk model voor iedereen aantrekkelijk is. Op dit moment is er nog niet veel bereikt op het gebied van *mobility hubs*, maar er wordt veel onderzoek naar gedaan. Binnen één jaar zullen Q-Park en APCOA mooie dingen doen op het gebied van *mobility hubs*.”

Fred Wilkes belichtte de miljoeneninvestering van Q-Park om meer functies aan vijf bestaande parkeergarages toe te voegen. “Bij één project in het centrum van Den Haag (aan de Amsterdamse Veerkade) hebben we al zo'n 1.200 zonnepanelen op het dak geplaatst en gekoppeld aan batterijen om de parkeergarage ook 's nachts zelfvoorzienend te maken.

Q-Park werkt nu samen met de gemeente Den Haag en Shell om de stalling van fietsen faciliteren, om zes snel-laders en 36 gewone laders te installeren voor EV's en elektrische deelmobiliteitsconcepten, om een kiosk en een werkplek te ontwikkelen voor mensen die wachten tot hun EV is opgeladen, om 240 plekken voor elektrische scooters in te richten zodat de gemeente geholpen wordt bij het bestrijden van de verrommeling van de straat en om een *urban logistics* functie voor de bewoners van de Haagse binnenstad te implementeren.”

Carlo Barten ging verder in op de deelfietsen en elektrische scooters die overal in de straten van de stad te vinden zijn. “Op dit moment willen de gemeentes dat de deelscooters zichtbaar geparkeerd zijn op de stoep, zodat iedereen aan het concept kan wennen. Als je nu voor het parkeren van elektrische deelscooters laat betalen, zou je het concept om zeep helpen. Maar uiteindelijk zullen deelmobiliteitsconcepten naar parkeergarages verhuizen, omdat het voor lokale overheden geen duurzame strategie is om gratis parkeerplekken voor deelscooters in te richten ter vervanging van betaald *on-street* parkeren.

De APCOA-directeur zei verder dat sommige statistieken aangeven dat het aantal fietsen in Rotterdam zal vertienvoudigen. "Wat gebeurt er als iedereen zijn fiets bij de ingang van een winkel neerzet? Je kunt verwachten dat veel mensen gaan klagen over een geblokkeerde stoep en dat dit dus ook moet worden gereguleerd. Het is mogelijk dat fietsen uiteindelijk ook in *mobility hubs* moeten worden gestald."

Conclusie

Concluderend waren de experts het erover eens dat de voortschrijdende verstedelijking en de toenemende druk op binnensteden, samen met de overgang naar EV, kansen bieden voor parkeergarages om de leefbaarheid van onze steden verder te faciliteren. Q-Park, APCOA en ParkBee als commerciële parkeerexploitanten zijn klaar voor deze kansen.

Ook Primevest Capital Partners als investeringspartner blijft zich inzetten voor investeringen in de parkeersector. Toekomstige veranderingen in het mobiliteitslandschap zullen in zijn investeringsstrategieën worden opgenomen, terwijl kwaliteit en duurzaamheid in onze steden nauwlettend in het oog worden gehouden.

Over Primevest Capital Partners

Primevest Capital Partners is een pan-Europese investment manager, gespecialiseerd in innovatieve strategieën voor het beleggen in vastgoed, zoals parkeergarages, woningen en communicatie infrastructuur. Vanuit onze kantoren in Utrecht, Eindhoven en Berlijn beheert een team van 65 professionals 3 miljard euro aan beleggingen in 12 Europese landen, waarvan 1,8 miljoen euro in parkeergarages is geïnvesteerd. In totaal heeft de groep meer dan 60 fondsen geïnitieerd, waarvan er momenteel 29 actief zijn.



Carlo Barten

Managing Director
Apcoa
c.barten@apcoa.nl



Fred Wilkes

Director Business Development
Q-Park
fred.wilkes@q-park.com



Rutger Schuur

CIO
ParkBee
r.schuur@parkbee.com



Bas Magielse

Head of Parking
Primevest Capital Partners
bas.magielse@primevestcp.com



Tim Vreeken

Fund Analyst
Primevest Capital Partners
tim.vreeken@primevestcp.com

Meer informatie over Primevest Capital Partners: www.primevestcp.com