



foto: Ro-Vorm Amsterdam

■ Science Park Amsterdam kiest voor uniek parkeerconcept

Optimaal dubbelgebruik biedt vele voordelen

Dat steeds meer auto's in Nederland vragen om steeds meer parkeerplaatsen zal iedereen inmiddels duidelijk zijn. Het zoeken naar ruimte voor parkeren is dan ook bij elke nieuwe ontwikkeling – klein of grootschalig – een omvangrijke puzzel. Mogelijke schaarste aan parkeer-ruimte leidt bij eigenaren en gebruikers in toenemende mate tot afbakening van de eigen behoefte. Als er immers weinig ruimte te verdelen is, kun je die maar beter zelf in handen hebben en niet afhankelijk zijn van anderen. Verklaarbaar dus, maar geen goed uitgangspunt voor dubbelgebruik van parkeerruimte. Onbedoeld, staan parkeerplaatsen vaak leeg. Werknemers in de buitendienst hebben een auto en zijn daarmee op pad, maar er wordt wel parkeerruimte gereserveerd voor het geval dat zij op kantoor moeten zijn, om maar een voorbeeld te noemen. Het meest efficiënte gebruik is daarom gedeeld gebruik. Niet elke organisatie een paar plaatsen voor eigen gebruik geven, maar alles samenbrengen in een pool en de behoefte daaruit putten. Dit principe wordt maximaal toegepast in Science Park Amsterdam.

■ Science Park Amsterdam

Gemeente Amsterdam en Universiteit van Amsterdam ontwikkelen aan de oostzijde van de stad samen het Science Park Amsterdam. Deze ontwikkeling komt te liggen op een circa 70 hectare groot terrein westelijk van het knooppunt Watergraafsmeer. Belangrijke onderdelen in de plannen zijn de nieuwe Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica van de UvA, kantoren voor bedrijven en instellingen op het gebied van ICT, life sciences en nieuwe media, sportvoorzieningen en een congreshotel.

Voordelen parkeerconcept Science Park

- Geen verrommeling, maar juist meer kwaliteit van de buitenruimte.
- Optimaal dubbelgebruik, waardoor minder plaatsen nodig zijn.
- Geen parkeezorg voor eigenaren en huurders.
- Eén parkeermanager voor het hele gebied ten dienste van de gebruikers.

Minisymposium “Parkeren, een Zorg”

Parkeren met een integrale aanpak binnen het zorgconcept

Woerden, 8 oktober 2008

www.spark-parkeren.nl



Traditioneel wordt bij dergelijke gebiedsontwikkelingen per plot of gebouw bekeken hoeveel plaatsen nodig zijn en waar die het beste kunnen komen. Vaak ontstaan zo terreinen of parkeerdekken op maaiveld rond de gebouwen, of parkeergarages eronder. Deze oplossingen zien we op menig bedrijvenpark en dat geeft in het algemeen geen fraai beeld. De buitenruimte bestaat vooral uit bestrating. Groen is in het beste geval op enkele verloren hoeken te vinden. Slagbomen en klappaaltjes beschermen de eigen plaatsen van bedrijven en staan soms leeg in afwachting van een medewerker. Dit terwijl de groenstrook ernaast de extra capaciteit levert die de buurman blijkbaar nodig heeft. Gevolg is een verrommeling van de buitenruimte zonder een adequate

oplossing voor de vraag naar parkeerplaatsen. Voor Science Park Amsterdam is een parkeervisie ontwikkeld die dit probleem moet voorkomen en uitgaat van het geconcentreerd parkeren in verschillende parkeergarages. De totale parkeervraag van alle functies worden in vijf bovengrondse garages gefaciliteerd. Ondergronds bouwen bleek geen optie gezien de bodemgesteldheid en daarmee samenhangende kosten. Bij de verschillende gebouwen hoeven geen eigen plaatsen te worden gebouwd. De buitenruimte wordt bestemd voor groen, voetgangers en langzaam verkeer. Dit scheelt niet alleen geld, maar zorgt vooral ook voor kwaliteit. Laden en lossen blijft wel mogelijk, maar verder worden geen auto's in het gebied getolereerd.



↓ De locaties van de parkeergarages zijn zo gekozen dat er een redelijke loopafstand naar de verschillende gebouwen is. Zowel vaste gebruikers als bezoekers vinden daar hun plaats. Door voor meerdere, kleinere garages te kiezen wordt voorkomen dat er een te massaal volume zou ontstaan. Elke garage bevat ongeveer 400 plaatsen en heeft daarmee een maatvoering die zich goed verhoudt met de overige bebouwing. Het parkeren en stilstaan op maaiveld wordt tot het hoogst noodzakelijke beperkt.

Dit vraagt de nodige discipline van automobilisten en vooral ook controle op hun gedrag. Men wil immers voorkomen dat de buitenruimte alsnog verrommelt met allerlei plantenbakken en paaltjes om auto's te weren.

Het is aan de toekomstige parkeermanager van het gebied om namens de gebruikers de beschikbare parkeergarages te beheren en te controleren op fout parkeren. Hij neemt daarmee de facilitaire zorg over

van de eigenaren of huurders voor zover het hun parkeren betreft. En dat kan veel verder gaan dan alleen het uitgeven van abonnementen. Te denken valt aan het faciliteren van evenementen, het klantvriendelijk afhandelen van bezoekers en het leveren van aanvullende services. Vooralsnog zijn eerst de ontwikkelaars aan zet, want de komende jaren moet er gebouwd worden.



■ Parkeren, een zorg

Zorginstellingen hebben steeds meer te maken met concurrentie. Daarbij worden zij zelf verantwoordelijk voor de exploitatie en financiering van hun vastgoed. Twee ontwikkelingen die invloed hebben op de manier waarop vanuit de zorg naar parkeervoorzieningen wordt gekeken.

Het voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers en personeel was lang een noodzakelijke kwaad. Parkeerplaatsen kosten ruimte en de verdeling daarvan -wie mag waar en wanneer parkeren?- is een permanente bron van discussie. Nieuwe ontwikkelingen maken dat instellingen anders naar parkeren zullen gaan kijken. De groei van de automobiliteit is nog niet ten einde. Dit betekent dat zorginstellingen de komende jaren de vraag naar parkeerruimte nog fors zullen zien toenemen. Misschien wel meer dan gemiddeld omdat juist in de groep van ouderen, door een natuurlijk verloop, het autobezit en gebruik stijgt. Het bieden van voldoende parkeerruimte en het voldoen aan de parkeerbehoefte van de doelgroepen wordt een mogelijkheid om je positief te onderscheiden van de concurrentie. Het goed inspelen op de vraag naar parkeerruimte door het aanbieden van arrangementen op maat -waar kan men parkeren en is er zeker plaats- wordt belangrijker dan het alleen

maar zo laag mogelijk houden van de kosten. Met andere woorden: voor een aanbod op maat is de klant bereid een iets hogere prijs te betalen. Zodoende ontstaat ruimte om te investeren in parkeervoorzieningen.

De stedenbouwkundige verdichting rond zorgcomplexen maakt op termijn parkeren op maaiveld bijna niet meer mogelijk. Parkeerplaatsen moeten in gebouwde vorm gerealiseerd worden en worden daarmee deel van de vastgoedportefeuille. Het verantwoord exploiteren van deze plaatsen verhoogt de waarde van het vastgoed en geeft zo ook meer armslag bij de ontwikkeling en financiering. Door goed te kijken naar de vraag naar parkeerruimte en eventueel daarbij ook de omgeving van de instelling te betrekken, worden de parkeerplaatsen optimaal benut. Denk bijvoorbeeld aan het beschikbaar stellen van plaatsen aan bewoners in de omgeving in de avonden als de zorginstelling zelf minder ruimte nodig heeft.

Hoe het parkeren bijdraagt aan de totale propositie die een instelling aan haar klant doet en hoe parkeeraccommodaties optimaal kunnen renderen hoort u op het symposium "Parkeren, een zorg" dat Spark samen met Twijnstra Guddes en Aronsohn organiseert in oktober van dit jaar.

Colofon

Update is een uitgave van Spark. Spark helpt opdrachtgevers bij de exploitatie van parkeerplaatsen op straat en in de garage met o.a.

- ontwikkeling van visie op parkeerbeleid
- verbeteren van bedrijfsvoering en exploitatieresultaat
- beter benutten van parkeerplaatsen
- ontwikkeling van parkeeraccommodaties

SPARK
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
F 070 317 80 66
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl