

Koning auto verliest zijn kasteel

06/02/19 om 21:00 - Bijgewerkt om 09:39
[Uit Trends van 07/02/19 \(/s/r/c/1426593\)](#)

Het verkeer staat stil, maar in het vastgoed beweegt er van alles. Parkeerplaatsen voor auto's maken plaats voor ruime fietsstallingen. Parkeerbouwen vervellen tot mobiliteitshubs. En kantoren op stationslocaties zijn nu ook populair bij de erg autoafhankelijke consultants.



Nabijheid is de beste mobiliteit, luidt een populaire leuze bij mobiliteitsspecialisten. Vastgoedspecialisten bezigen dan weer graag de riedel dat in vastgoed drie zaken van belang zijn: locatie, locatie en locatie. De kwaliteit van die locatie hangt in grote mate af van de nabijheid van diensten, faciliteiten en transportverbindingen.

De nauwe relatie tussen vastgoed en mobiliteit zal alleen nog maar inniger worden, voorspellen leidinggevenden van de Europese vastgoedsector. In het Emerging Trends Report 2019 van PwC en Urban Land Institute plaatsen de Europese vastgoedbonzen mobiliteit bovenaan in hun lijst van criteria die ze afvinken bij het selecteren van de steden waarin ze willen investeren. Brussel scoort met zijn 23ste plaats om die reden zeer matig. De investeerders prijzen de stabiliteit van de Brusselse markt, maar zijn gefrustreerd over de mobiliteitsproblemen.

Niet alleen de aantrekkelijkheid van locaties, ook het vastgoed zelf zou weleens een grondige transitie kunnen ondergaan als gevolg van mobiliteitsevoluties. Ons vastgoed is nog zeer sterk gericht op automobilititeit, wat zich uit in veel parkeerplaatsen in en rond de gebouwen. De Vlaamse Bouwmeester, Leo Van Broeck, berekende dat geparkeerde auto's in Vlaanderen verantwoordelijk zijn voor 24.000 hectare verharding of gebouwde vloer. "Voor objecten die 23/24ste van de tijd stilstaan. Pure onzin", stelt hij in een opiniestuk op vrt.be.

In het scenario van een flinke modal shift, waarin de auto aan belang verliest ten voordele van andere vervoersmogelijkheden, wordt die focus op de auto al veel minder vanzelfsprekend. "De omslag is al ingezet", weet mobiliteitsdeskundige Vincent Meerschaert, general manager van het adviesbureau Traject. "Een voorbeeld? Ruime fietsenstallingen zijn geen rariteit meer in flat- en bedrijfsgebouwen. Toen we zo iets tien jaar geleden suggereerden, werden we bekeken als groene wereldverbeteraars. De doorbraak van de elektrische fiets heeft die ommezwaai in een stroomversnelling gebracht."

Volgens de Australisch-Canadese mobiliteitsspecialist James Carter wordt parkeerinfrastructuur bij gebouwen op termijn tot een minimum herleid. Gebouwen zullen wel uitgerust zijn met ruime en comfortabele laad- en loszones voor zowel passagiers als goederen. In de profetie van Carter is de autonome wagen de *gamechanger*. In woningen zal de klassieke garage plaatsmaken voor extra leefruimte of omgevormd worden tot een fietshub (zie ook *Aalst bouwt fietswoningen*).

Babyboomers en de autoluwe stad

Vincent Meerschaert bevestigt dat er een sterk verband is tussen mobiliteits- en vastgoedthema's. "Onlangs hebben we voor een klant een lijst opgemaakt van tien maatschappelijke trends die een impact zullen hebben op mobiliteit", vertelt hij. "Voor acht van die tien trends is er ook een duidelijke link naar vastgoedontwikkelingen en ruimtelijke ordening."

De vergrijzing is een van de trends die Meerschaert aanhaalt. Het zal ongetwijfeld leiden tot een verhoogde aandacht voor de toegankelijkheid van gebouwen en plaatsen. Maar in een ruimer perspectief kan de vergrijzing, via wijzigingen in de woonvoorkeuren, ook de stedelijke mobiliteit in een andere richting sturen, verwacht Meerschaert. "Als de babyboomers hun villa in de groene rand ruilen voor een appartement in de stad, zouden ze weleens de pleitbezorgers voor een autoluwe stad kunnen worden. Zij zijn het weliswaar gewoon geweest alle verplaatsingen met de wagen te doen, maar ze beseffen ook dat twee auto's op de oprit geen optie is in de stad. En zodra ze in de stad wonen, zullen ze het niet appreciëren dat een massa auto's van buiten de stad voor hun voeten komt rijden."



NAMEN Interparking bouwt er nieuwe parkeerplaatsen, ook voor fietsers.

Ook in het vestigingsbeleid van bedrijven ontwaart Meerschaert een evolutie. "Kijk naar consultants als KPMG, Deloitte en EY. Die hebben voor hun nieuwe vestigingen in Brussel of Antwerpen bewust gekozen voor locaties vlak bij een station. Consultants zijn een interessante case, want het is een beroepsgroep die voor klantenbezoeken in grote mate afhankelijk is van de wagen. Maar jonge werknemers vinden flexibiliteit belangrijk. Als ze niet naar de klant moeten, werken ze misschien thuis of komen ze met de trein naar hun werk."

Werkgevers spelen daarop in door te kiezen voor multimodale locaties en een mobiliteitsbudget aan te bieden. Daarmee beweert Meerschaert niet dat locaties die enkel met de wagen bereikbaar zijn, binnenkort tot het verleden behoren. "Maar", zegt hij. "Ik denk wel dat hybride locaties weinig toekomst hebben. Het zijn plekken die geen echte keuze maken. Je geraakt er niet vlot met de wagen en het openbaar vervoer is er ook ontoereikend."

Parkeerbeleid is de sleutel

In opdracht van de stad Gent werkt Traject aan een mobiliteitscoördinatiecentrum voor de bedrijfsactiviteit in de zuidelijke rand rond Gent. De stad wil in dat gebied tussen het Axxess Business Park en The Loop de economische activiteit uitbouwen en ondersteunen, maar koppelt dat aan een nieuwe mobiliteitsvisie. "In dat gebied werken al 25.000 mensen. In een groeiscenario zal de verkeersdruk nog toenemen", schetst Meerschaert. De stad wil daarom het aantal parkeerplaatsen onder controle houden en tegelijk bedrijven ondersteunen in het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het reduceren van de parkeerplaatsen is geen populaire maatregel, weet Meerschaert. "Maar bedrijven en projectontwikkelaars beseffen ook wel dat het huidige systeem tegen zijn limieten botst", zegt hij. "Ze staan dus wel open voor alternatieven, maar we zitten nog in een transitiefase. Dat maakt het soms moeilijk."

Vincent Meerschaert is ervan overtuigd dat het parkeerbeleid de sleutel en de hefboom is voor duurzamere mobiliteit. Jeroen Van Neck van de projectontwikkelaar Kolmont stelt dan weer vast dat er wat schort aan het parkeerbeleid in onze steden. Voor zijn masteropleiding Real Estate aan de Antwerp Management School onderzocht hij de parkeernormen in onze steden en gemeenten.

Projectontwikkelaars moeten bij nieuwe appartementen in een minimumaantal parkeerplaatsen voorzien. Zo willen de gemeentebesturen de extra parkeerdruk door de nieuwe bewoners opvangen. Projectontwikkelaars moeten minimaal 1,2 tot zelfs 2 parkeerplaatsen per wooneenheid plannen. Volgens Jeroen Van Neck zijn die parkeernormen verouderd. "Ze houden bijvoorbeeld geen rekening met de opkomst van deelwagens", zegt hij. "En lokale factoren, zoals de nabijheid van openbaar vervoer, worden niet doorgerekend."

Hij pleit voor een systeem met een maximumnorm in plaats van de huidige minimumnorm die de meest lokale besturen hanteren. Zo'n maximumnorm of lagere parkeernormen voor projectontwikkelaars zullen volgens hem ook een stimulans zijn om meer te investeren in alternatieve mobiliteitssystemen, zoals autodelen of Mobility as a Service (MaaS).

"Te veel parkeerplaatsen zijn in de eerste plaats een verspilling van kostbare ruimte", stelt Van Neck. "Het verhoogt voor ons ook het projectrisico en het is nefast voor de betaalbaarheid van appartementen. Met onze Kapertoren in Hasselt mikken we vooral op jonge starters. Die kiezen vaak voor de stad omdat ze daar geen auto nodig hebben. Van dat publiek krijgen we dan ook vaak te horen dat ze niet geïnteresseerd zijn in een parkeerplek."

De autonome wagen wel of niet in de stad

Ook de plaats en de rol van de publieke parkings staat ter discussie. Moeten eigenaars en uitbaters zich zorgen maken? Studenten architectuur van de Universiteit Antwerpen gingen op zoek naar nieuwe bestemmingen voor ondergrondse parkings. Ze onderzochten de herbestemmingsmogelijkheden van enkele parkings in de Mechelse binnenstad. Mogelijke nieuwe invullingen die de studenten suggereren

zijn een binnenspeeltuin, een stadsdistributiecentrum en een columbarium.

Patrick Minnaert, Operations Manager Belgium bij Interparking, relativeert de onmiddellijke bedreiging. "De behoefte aan parkings zal in de komende tien tot twintig jaar niet afnemen", zegt hij. "Het parkeren op straat staat onder druk. Daar verdwijnen dus parkeerplaatsen. Wij blijven ook in België investeren in nieuwe parkings."

Volgens Minnaert hebben autodeelsystemen zeker nog groeipotentieel, maar hij verwacht niet dat ze op korte termijn fundamenteel zullen wegen op het particuliere autobezit. "De deelauto is voor sommige mensen ook een alternatief voor het openbaar vervoer", merkt hij op. "We beschouwen autodeelssystemen ook als een kans. Parkings zullen evolueren naar mobiliteitshubs, die verschillende diensten en vervoersmodi samenbrengen." Hij wijst ook op de groeipijnen van de autodeelsector. Zo stopt Zipcar met zijn activiteiten in Brussel, Parijs en Barcelona. Vorig jaar had Autolib er ook al de brui aan gegeven in Parijs.

Patrick Minnaert vindt het ook nog te vroeg om een realistische inschatting te maken van de impact van autonome wagens op de parkeerbehoeften. "Het zal nog vele jaren duren voor een aanzienlijk deel van de wagens autonoom rijdt. En het niveau vijf, waarbij helemaal geen bestuurder meer nodig is, is echt nog wel toekomstmuziek. Maar mensen zullen wel altijd zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen worden afgezet. Zal die autonome wagen dan vervolgens naar een parking in de stadsrand rijden? Dat is mogelijk, maar lege verplaatsingen lijken me niet wenselijk. Het alternatief is een buurtparking waar de wagen kan opladen. In zo'n scenario verandert er niet veel. We zullen onze parkings wel efficiënter kunnen inrichten. Want zonder bestuurder kunnen wagens veel dichter bij elkaar staan. Maar of de autonome wagen een plek krijgt in de stad, zal vooral een politieke beslissing zijn."



NAMEN "De behoefte aan parkings zal in de komende tien tot twintig jaar niet afnemen."

Voor Vincent Meerschaert, een *believer* van de autonome wagen, is dat een uitgemaakte zaak. "De autonome wagen kan een zeer efficiënt vervoersysteem worden, maar niet in de stad. De analyse dat de auto niet op zijn plaats is in de stad, geldt voor mij evengoed voor de autonome wagen." Zijn argumentatie klinkt als pure vastgoedlogica: in de stad is de ruimte te schaars en te duur om ze op te vullen met wagens.

Mechelen pioniert

In Mechelen krijgt de Keerdok- en Eandis-site aan de rand van de historische binnenstad een nieuwe invulling als stadswijk. De eerste fase van de ontwikkeling omvat de bouw van een mobiliteitshub. Het winnende ontwerp is van de hand van POLO Architects, Archipelago Architects en Vogt Landscape architects. Het anticipeert op grote veranderingen in de mobiliteit.

De ontwerpers benadrukken dat het gebouw veel meer wordt dan een 'klassieke randparking'. Behalve 537 parkeerplaatsen voor auto's en 110 fietsenstallingen komen er een buurtsupermarkt in de sokkel en kantoren in de bovenste twee verdiepingen. Op de dakverdieping komt een publieke daktuin en op een lager gelegen niveau een evenementenplein met zicht op de historische binnenstad.

Het wordt ook een flexibel gebouw. "Het is opgevat als een intelligente casco, waardoor de bouwlagen op termijn een andere functie kunnen krijgen", verduidelijkt architect Mauro Poponcini. In een van de toekomstscenario's die de ontwerpers voor ogen hebben, wordt het gebouw een auto-uitleenpunt voor de bewoners van Mechelen en omstreken, die er een auto reserveren. In een ander scenario wordt het parkinggedeelte geheel of gedeeltelijk afgebouwd en getransformeerd in extra kantooruimte.

Brussel werkt aan een ommezwaai

Toekomstgerichte keuzes botsen soms met de realiteit. Zo klinkt het wel vooruitstrevend de auto met zeer strenge parkeernormen uit de stad te houden, maar wat als bedrijven, bewoners en shoppers door zo'n maatregel de stad de rug toekeren? Vincent Meerschaert erkent dat veel stadsbesturen daarmee worstelen. De aanpak van het Brussels Gewest vindt hij een goed voorbeeld van hoe men ambitieuze doelstellingen kan verzoenen met een realistisch beleid op het terrein. Met de invoering van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE; beter bekend onder de Franstalige afkorting Cobrace) lanceerde het gewest een parkeerplan met als doel het aantal parkeerplaatsen in en rond de kantoorgebouwen te verminderen. Bij elke verlenging of hernieuwing van de milieuvergunning wordt een maximumaantal parkeerplaatsen vastgelegd in functie van de kantooroppervlakte en de bereikbaarheid van het gebouw met het openbaar vervoer.

"Brussel moest ingrijpen", zegt Vincent Meerschaert. "Maar voor bedrijven is dat natuurlijk een lastig verhaal. Zoiets kan je niet van vandaag op morgen helemaal omgooien. De regelgeving zit wel goed in elkaar, ze laat bedrijven en projectontwikkelaars toe een uitzonderingsregime te bekomen. Ze moeten dat wel motiveren en een duurzaam mobiliteitsbeleid uitwerken. Dat zijn dossiers waarin wij adviseren en bemiddelen." Hij voegt er wel aan toe dat het een moeilijke evenwichtsoefening blijft en dat er nog niet veel afwijkingsdossiers zijn aanvaard.

Patrick Minaert vindt Cobrace geen goed voorbeeld. "Het viseert niet alleen de parkeerplaatsen onder kantoorgebouwen", stelt hij. "Leefmilieu Brussel misbruikt de regelgeving ook om eender welk soort abonnement voor medewerkers uit de dienstensector te verbieden, zelfs in publieke parkings. Zo'n situatie bestaat nergens anders in de wereld. De regel heeft ervoor gezorgd dat meerdere bedrijven Brussel verlaten hebben."

Aalst bouwt fietswoningen

Hoe maak je een woonwijk aan de rand van de stad minder afhankelijk van de auto? De stad Aalst gaat de uitdaging aan met het project Immerzeel+. Het projectgebied van 100 hectare heeft zijn ligging mee: het ligt op fietsafstand van de stad en de treinstations van Aalst en Erembodegem. Maar de stad zet in de nieuwe wijk ook volop in op collectiviteit, deelmobiliteit, en veilige wegen voor fietsers en voetgangers. In de wijk komen scholen, kinderopvang en buurtwinkels. Parkeerplaatsen worden geclusterd aan de rand van de wijk. Daar worden ook cargofietsen gestald. In de woningen maken de klassieke oprit en de garage plaats voor een makkelijk bereikbare fietsstalling. "De bedoeling is dat de fiets het meest logische vervoersmiddel wordt voor de bewoners", zegt Bram Bruggeman, projectmanager bij Traject, dat een mobiliteitsstudie voor de wijk uitwerkte. "Vroeger moest je met de fiets door de woning naar een hok achter in de tuin. In de wijk Immerzeel+ moet koning auto het veld ruimen en krijgt de fiets een ereplaats."