

10.10.2018

Parkeerbeleid in Vlaanderen

Ons parkeerprobleem als gevolg van ons woonmodel

PARKEERBELEID IN VLAANDEREN

Leo Van Broeck – Vlaams Bouwmeester

Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn elkaars kinderen

Ons parkeerprobleem is een gevolg van ons woonmodel, dat versnipperd is en vooral **niet** in dorpen of steden ligt, maar wel ergens tussenin, in verkavelingen. Door de veel te lage dichtheid zijn er te veel haltes nodig met te weinig passagiers per halte, waardoor openbaar vervoer nooit op rendabele wijze aangeboden kan worden. Als je als overheid eist dat er op 500 meter van elke vrijstaande woning een halte moet komen, heb je in het verkruiemde Vlaanderen impliciet beslist dat je zeer slecht openbaar vervoer zal hebben.

Onze ruimtelijke ordening is de oorzaak van onze auto-afhankelijkheid, onze luchtvervuiling, onze CO₂-uitstoot en onze klimaatproblemen. Het fijn stof in de steden wordt gemaakt door het pendelverkeer van de inwoners van het suburbane buitengebied; bijna 40 procent van de private CO₂-uitstoot komt van ons autoverkeer dat zelfs na alle reeds gedane inspanningen nog steeds blijft toenemen.

Stilstand

Een bijkomend probleem is dat een wagen in privaat bezit in Vlaanderen gemiddeld slechts 56 minuten per 24 uur rijdt: hij staat dus meer dan 23 uur stil. Een parkeerplaats vraagt gemiddeld 30 vierkante meter verharding (parkeerplaats en aangrenzende rijweg) in een kelder, een woning, een parkeergebouw, een bedrijfsparking, in open lucht, enz.

Een auto heeft grof geschat ongeveer twee parkeerplaatsen (een thuis en een op het werk of in een publieke parking of in het openbaar domein) en dan tel ik nog de parkings niet mee in, onder of rond onze openbare gebouwen, ziekenhuizen, culturele centra, gemeentehuizen, enz.

‘ Parkeerplaatsen in Vlaanderen nemen 24.000 hectare in, voor objecten die 23 uur per dag stilstaan. Pure onzin! ,

We hebben vier miljoen auto's in Vlaanderen. A rato van twee parkeerplaatsen van elk 30 vierkante meter geeft dit een verharde oppervlakte van $2 \times 30 \times 4.000.000 = 240.000.000$ vierkante meter, wat neerkomt op 24.000 hectare verharding of gebouwde vloer (op volle

grond, of in of onder gebouwen) voor objecten die 23/24e van de tijd stilstaan. Pure onzin!

Hoe geraken we hier uit?

Zoals bij elk probleem moet je vooral de hoofdoorzaak aanpassen, dus moeten we **ons woonmodel herschikken**. Het nadeel is dat dit niet snel gaat. Bouwen is een traag proces, de afschrijvingstermijn van vastgoed is 30 jaar. Vlaanderen vervangt jaarlijks slechts 1 procent van zijn gebouwd patrimonium. Dat lijkt weinig, maar na 50 jaar is dat de helft van al onze gebouwen!

Als je bouwrechten kan meenemen naar qua mobiliteit beter gelegen centrumlocaties, dan moet die vervangende nieuwbouw niet op dezelfde plaats gezet worden. Ook het wonen in of nabij kernen van dorpen en steden moet aangemoedigd worden, beloond worden en betaalbaarder gemaakt worden. Maar ook dit vergt nieuwe wetgeving en instrumenten, waarvan er veel in de maak zijn maar nog niet volop toegepast worden.

Mobility as a service

Dat betekent dat we ondertussen in de overgangperiode op weg naar een nieuw ruimtelijk model ook andere maatregelen zullen moeten nemen. En daarbij kunnen we kiezen uit een heel aanbod. We moeten zo snel mogelijk **privaat autobezit** vervangen door **mobilititeit als een vorm van dienstverlening** (*mobility as a service*), waarbij je volop kan gebruik maken van deelwagens, deelfietsen, gedeelde elektrische steps in de kernen, enz.

Een deelwagen rijdt gemiddeld 5 uur per dag, dus heb je er veel minder van nodig en heb je minder parkeerplaatsen nodig (zo'n **parkeerplaats voor deelwagens vervangt 5 à 6 gewone parkeerplaatsen**). Zelfrijdende deelwagens zullen naar schatting 8 à 9 uur per dag rijden. Bijgevolg moeten we afleren van foute reflexen te herhalen: hoe meer files we zien, hoe meer rijstroken en parkeerplaatsen we bijmaken, waardoor we meer auto's aantrekken en meer files veroorzaken. We moeten geleidelijk aan minder plaats maken voor **privaat autobezit**.

‘ **Hoe meer files we zien, hoe meer rijstroken en parkeerstroken we bijmaken, waardoor we meer auto's aantrekken en meer files veroorzaken.** ’

Parkeernormen – die nu door gemeentes worden opgemaakt – zijn overal anders, soms goed, vaak slecht. Ze zouden degressief in de tijd moeten zijn, rekening houden met de modal shift, en voorrang geven aan taxi's, deelwagens, zelfrijdende deelwagens, mobi-punten, etc. "De auto" moet dus nog wel overal geraken (voor wie slecht te been is of te veel moet vervoeren) maar dat hoeft niet noodzakelijk een private auto te zijn die ter plaatse op een parkeerplaats moet blijven staan.

Bijkomend inzetten op **fietsostrades** kan helpen om het gat van "the last mile" letterlijk dicht te fietsen. Ook het **openbaar vervoer** kan dan aangepakt worden: slecht gelegen haltes schrappen zodat op de goed gelegen haltes de stopfrequentie kan worden opgedreven. Goed gelegen bushaltes systematisch voorzien van **overdekte en afsluitbare fietsenbergingen**. Niemand laat graag zijn dure elektrische fiets zomaar een dagje in de regen staan...

Anders wonen en anders verplaatsen spaart fortuinen

Het grote voordeel is dat die transitie ons alleen maar voordelen oplevert. **Minder files, minder fijn stof, minder CO2-uitstoot. Zelfs minder verkeersdoden**: de kans om in een auto-ongeluk te sterven is bij verkavelingsbewoners circa vier keer groter dan bij bewoners van de kernen van steden en goed ontsloten grotere dorpen. Het zal ook de overheidsuitgaven (en dus onze belastingen) doen dalen.

Per woning in de kern heb je vijf à tien meter weg nodig, in het buitengebied ligt dit tussen de 50 en de 100 meter: dat is dus tot twintig keer meer en dus **tot twintig keer duurder**. Niet alleen al die wegen, maar ook de infrastructuur onder die wegen (waterleiding, riolering, gas, elektriciteit, telefoon, TV...) kost fortuinen.

Technologie volstaat niet

De grote les is dat we niet naïef mogen geloven in nieuwe technologie alleen. Die zal wel helpen, maar echt niet volstaan. We moeten **daadwerkelijk verhuizen dicht bij de kernen** en inzetten op deelsystemen en openbaar vervoer. Recent las ik ergens: "The future of mobility will not be made by the driverless car but by the carless driver". Een ander bekend citaat komt van Enrique Penalosa, voormalig burgemeester van Bogota: "A city is not developed when the poor can buy a car, but when the rich use public transport".

‘ **A city is not developed when the poor can buy a car but when the rich use public transport.**

Enrique Penalosa, oud-burgemeester Bogota (Colombia)

’

De cijfers bewijzen ook dat stedelijkheid onze afhankelijkheid van de auto verkleint. Slechts circa 20 procent van de Vlamingen geraakt op het werk zonder auto, terwijl dat bij de inwoners van Brussels gewest meer dan 41 procent is. In Manhattan bereikt 84 procent van alle bewoners die gaan werken de werkplek te voet, met de fiets of met collectief vervoer. Dat is een wereldrecord.