

Vooraan Het grote filerapport

LUKAS VANACKER

Eind november 2016 stond de anders bomvolle parking voor het station van Oudenaarde plots halfleeg. De reden? De NMBS had de populaire parkeerplek die dag betalend gemaakt. Gebruikers weken uit naar de straten rond het station, waar bewoners amper nog parkeerplaats vonden. Ook Eine en Zingem, de eerstvolgende haltes op de spoorlijn naar Gent, kregen plots veel meer auto's te verwerken rond hun station en op de omliggende wegen.

Het voorval in Oudenaarde toont de grote impact van het parkeerbeleid op de verkeerscongestie. 'Parkeren is de sleutel om het gedrag van de automobilist te wijzigen', zegt verkeersexpert Willy Miermans, professor emeritus aan de Universiteit Hasselt. 'Met een parkeerbeleid kan je nog meer sturen dan met een kilometerheffing.'

Werknemers, toeristen, shoppers of occasionele bezoekers moeten hun auto ergens kwijtraken. Maar veel congestie wordt mee veroorzaakt door lokale verplaatsingen. 'Ruim de helft van de autoritten gaat over een paar kilometer', zegt Miermans. 'Mensen gaan met de auto naar de bakker en het riant parkeerbeleid in België maakt dat ook mogelijk. In Nederland staan verkeersborden: hier alleen parkeren in toegestane zones. In België is het precies omgekeerd: je mag overal parkeren behalve als het verboden is.'

Ongeveer 30 procent van het autoverkeer in de stadscentra bestaat uit 'zoekverkeer'. 'Belgen zijn het niet gewend met een parkeergarage in te rijden', zei Frank De Moor, de Vlaamse topman van de Nederlandse parkeerreus Q-Park, eerder in De Tijd. 'Ze blijven liever op straat rondrijden en parkeren desnoods op het trottoir.'

Duurdere parking

Hoe kan het parkeerbeleid de autodruk reduceren? Voor Giuliano Mingardo, parkeerexpert aan de Erasmus-Universiteit in Rotterdam, is het antwoord eenvoudig. 'Te lage parkeerprijzen leiden tot overconsumptie', zegt hij. 'Als je minder congestie wil, moet je parkeren duurder maken.'

In Belgische straten en garages zijn de parkeertarieven opvallend laag, hoewel automobilisten dat mogelijk anders ervaren. In sommige Vlaamse steden betalen automobilisten op straat 1 euro per uur. Kleinere centrumsteden maken het eerste kwartier graag gratis als geste naar veront-ruste winkeliers. 'Totaal achterhaald', vindt Miermans. 'Het opbod van goedkope en gratis parkings trekt alleen domme verplaatsingen aan. De parkeerprijzen in België zijn belachelijk laag.'

Gent kent de hoogste parkeertarieven. Een jaar voor de invoering van het omstreden circulatieplan, dat de autodruk in het centrum moest verlagen, verhoogde het stadsbestuur de tarieven in ondergrondse parkings fors. 'Het is belangrijker dat er een shock komt', zegt Frank Vanden Bulcke, directeur van het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent. 'Als je parkeertarieven enkele keren met 10 eurocent opslaat, heeft dat minder effect. Het is zoals bij sigaretten: als een pakje plots dubbel zo duur wordt, zullen veel meer mensen stoppen met roken. Ook autorijden is een vorm van verslaving.' In Gent leidde de hogere prijzen tot legere parkings. De redenering luidt: wie echt in het centrum moet zijn, betaalt. De rest komt met de fiets of het openbaar vervoer, parkeert verder buiten het centrum of - volgens critici - blijft thuis.

Maar in vergelijking met Nederland of Scandinavië is zelfs Gent spotgoedkoop. Amsterdam wil de straattarieven in het hart van het centrum verhogen van 5 naar 7,50 euro per uur. Een heel goede maatregel, vindt parkeerexpert Mingardo. 'Veel steden hanteren een zeer laag parkeertarief, waardoor de gebruiker niet de volledige kosten draagt. De ruimte in de stad is voor de mens, niet voor de auto. Als je wil parkeren, moet je betalen. Punt.'

Minder plaatsen op straat

Mingardo ziet nog een tweede manier om de congestie terug te dringen: parkeerplaatsen verplaatsen van on-street (op straat) naar off-street (in garages). Ook Belgische steden experimenteren daarmee. Ze schrappen parkeerplaatsen op straat om hun centrum aantrekkelijker te maken. In het Brussels Gewest zijn 800 parkeerplaatsen op straat verdwenen



Steden kiezen dat auto's meteen een ondergrondse garage inrijden om geen overlast te veroorzaken. © WOUTER VAN VOOREN

'Parkeerprijzen in België zijn belachelijk laag'



De zoektocht naar een parkeerplaats veroorzaakt meer autoverkeer en congestie. Experts zien maar twee oplossingen: minder parkings en hogere tarieven. 'Zolang gratis parkeren ergens mogelijk is, blijft iedereen in zijn auto zitten.'

GENT IS DUURSTE PARKEERSTAD, ANTWERPEN EN BRUSSEL OPVALLEND GOEDKOPER

Parkeertarieven in Brussel-Stad en de 13 Vlaamse centrumsteden (in euro) • gratis

	Op straat		Ondergronds		Bewonerskaart	
	Eerste uur	Per uur	Per uur	Per dag	Eerste kaart	Tweede kaart
Gent	2,50		Vrijdagsmarkt 1,80	23,5	•	250
Turnhout*	2,00		De Warande 2,30	10,0	•	125
Leuven**	2,00		Ladeuze 2,40	20,0	60	300
Brugge	1,80		Zand 1,20	8,7	•	•
Mechelen	1,70		Grote Markt 1,90	15,5	•	•
Antwerpen	1,60		Grote Markt 3,00	20,4	•	•
Aalst**	1,50		Hopmarkt 1,80	11,4	31,5	120
Genk	1,50		Stadsplein 1,50	13,0	•	•
Kortrijk	1,40		Schouwburg •	7,0	•	50
Oostende	1,40		Kursaal 1 2,10	22,0	30	/
Roeselare**	1,30		De Munt 1,25	13,8	•	100
Sint-Niklaas**	1,05		Grote Markt** 1,20	-	5	105
Brussel	1,00		Grote Markt 2,80	18	10	50
Hasselt	1,00		Molenpoort*** 2,00	16	•	•

* 30 minuten gratis
** 15 minuten gratis

* Max 12u
** Eerste 30 minuten gratis
*** Per 50 minuten

sinds 2014, al blijft dat beperkt tegenover de 265.000 plaatsen die de Brusselse wegen tellen.

Het dalende aanbod en de stijgende vraag verheft het avondlijke gevecht om de laatste vrije plaats. Vooral voor bewoners blijft parkeren op straat nog zeer aantrekkelijk. In 9 van de 13 Vlaamse centrumsteden krijgen bewoners een gratis parkeervergunning. Ter vergelijking: in Amsterdam kost zo'n kaart 270 euro voor een half jaar. Antwerpse gezinnen mogen ook hun tweede auto gratis op straat ach-

Er is veel te veel parkeerruimte, maar we gebruiken ze niet goed. Parkeren kan veel efficiënter als de overheid en de privé goede afspraken maken.

Willy Miermans, verkeersexpert

terlaten. '19de-eeuws', vindt Miermans. 'Dan investeert niemand 1 euro in de aankoop of de huur van een garage om zijn parkeerprobleem op te lossen.'

Toch kiezen steden dat auto's meteen een ondergrondse garage inrijden om geen overlast te veroorzaken. 'Parkeren op straat zal verdwijnen, zeker voor niet-bewoners', voorspelt De Moor. 'En de rest van de auto's zal naar parkeergarages geleid worden.' Extra garages zijn daar volgens Miermans niet voor nodig. 'Er is veel te veel parkeerruimte, maar we gebruiken ze

niet goed. In Brussel staan tienduizenden parkeerplaatsen onder kantoren na 18 uur en in het weekend leeg, terwijl de straten dan vol auto's van bewoners staan. Parkeren kan veel efficiënter als de overheid en de privé goede afspraken maken.'

Voor de pendelaars zien velen overstap-parkings rond grote steden als alternatief. Daar kunnen automobilisten overstappen op het openbaar vervoer. Het Brussels Gewest plant op termijn 10.000 parkeerplaatsen in de stadsrand, al komt de bouw traag op gang. Maar veel mensen zien die overstap als vervelend tijdsverlies, zeker als de aansluiting met het openbaar vervoer niet optimaal is. 'Een park & ride is pas goed als die gekoppeld is aan een restrictief parkeerbeleid in de binnenstad', zegt Mingardo. 'Als parkeerplaatsen in het centrum niet duurder of schaarser worden, zeggen mensen: waarom zou ik naar een park & ride rijden?'

De NMBS heeft intussen in 50 treinstations slagbomen en betaalautomaten ingevoerd om meer parkeerplaats te maken voor treinreizigers, die korting krijgen op een jaarabonnement. Ook populaire stations als Aarschot, Tienen, Landen en Sint-Truiden moeten er sinds kort aan geloven. De invoering van de slagboom gaf aanleiding tot veel kritiek. 'Dat de NMBS eens ophoudt met in de zakken van de mensen te zitten', zei de burgemeester van de Aarschotse deelgemeente Tiel-Winge in de pers.

Maar volgens professor Miermans moeten op termijn alle parkeerplaatsen betaald worden, ook bij bedrijven of kantoren. 'Zolang iedereen gratis op zijn bestemming kan parkeren, blijft iedereen in zijn auto zitten.'

Morgen: Haalt de fiets ons uit de files? Op pendelfietstocht met Jef Van In, de CEO van AXA Belgium.