



Parkeren in Brussel

Enkele suggesties voor een klantvriendelijk parkeerbeleid in het Brussels Gewest

Op de laatste Ministerraad van 2020 keurde de Brusselse Regering een herziening van de Parkeerordonnantie goed. UNIZO schuift, samen met de lokale ondernemersverenigingen, enkele principes naar voor die ervoor kunnen zorgen dat het parkeerbeleid meer klanten en bezoekers de weg toont naar het Gewest. En stelt zich de vraag of de nieuwe Ordonnantie hier een rol zal spelen?

1. Parkeren in de stad is geen improvisatie

De tijd dat je de stad binnenrijdt en ronddoert tot je een parkeerplaats vindt, is voorbij. Bezoekers moeten op vriendelijke manier duidelijk gemaakt worden dat ze welkom zijn met de auto, maar dat ze zich moeten voorbereiden en de parkeeropties vooraf bekijken.

*De Londense website vermeldt : **Parking in London can be difficult, particularly in Central London. If you plan to drive in London, plan ahead by researching car parks near your destination or by pre-booking a space...***

De lokale ondernemersverenigingen en UNIZO vragen een sterke en snelle uitbouw van parkeergeleidingssystemen naar de gratis overstap- en ondergrondse betaalparkings, tarieven die (ondergronds) betalend parkeren aantrekkelijk maken, apps die het online reserveren van een parkeerplaats mogelijk maken, het stimuleren van het publiek toegankelijk maken van privéparkings, ... Dit betekent ook dat de Brusselse overheid de schroom om te communiceren over de bereikbaarheid van Brussel per auto moet laten vallen.

2. Parkeren moet beperkt worden door de tijd, niet door de tarieven

De beperkte parkeerruimte in het centrum van de Brusselse gemeenten moet gedeeld worden en de tarifiering van de parkeerplaatsen is dus een mogelijkheid om de rotatie van het gebruik te garanderen. Anderzijds is betalend parkeren in de stedelijke centra een drempel en een verzwakking van de aantrekkingskracht en dus ook van de concurrentiepositie van de stadskernen, in het bijzonder ten opzichte van de gratis parking aan perifere shoppingcentra en baanwinkels.

Gratis langdurig parkeren op plaatsen waar de vraag groot is en de ruimte beperkt, blijkt in veel gevallen een vreugde van korte duur te zijn : *first come, first serve*. De politiek van het 'eerste kwartier of half uur gratis', die voor UNIZO wel gegarandeerd moet blijven, biedt wel mogelijkheden. Waar ruimte beschikbaar is, kan dit uitgebreid worden naar bijvoorbeeld 3

uur of langer gratis. Ook de overstapparkings aan de aansluitingspunten met het openbaar vervoer aan de rand van het Gewest moeten zoveel mogelijk gratis zijn (of beperkt tot de verplichte aankoop van een openbaar vervoer ticket).

3. Compenseer de bovengrondse plaatsen door ondergrondse

Het succes en de aantrekkelijkheid van een voetgangerszone of een autoluwe wijk wordt bepaald door de bereikbaarheid van de wijk per auto.

Ondanks de ambitie om te streven naar zo weinig mogelijk bezoekers die met de auto tot het centrum rijden, moet de mogelijkheid wel blijven bestaan. De ambitie van het Gewest om 65000 bovengrondse parkeerplaatsen te schrappen is voor UNIZO en de lokale ondernemersverenigingen enkel aanvaardbaar als die plaatsen ook ondergronds gecompenseerd worden.

Een bepaald aantal bovengrondse parkeerplaatsen blijft echter van groot belang. Ze hebben nog andere (tijdelijke) functies : voor professionele gebruikers die komen om te laden of te lossen, herstellingen te doen, zorg te verlenen, Ook in zones waar de handel gericht is op 'runshoppen', hebben bovengrondse nabijgelegen parkeerplaatsen een grote economische meerwaarde, zeker als ze in 'rotatie' worden gebruikt voor bezoekers.

4. Meer gelijkheid tussen bezoekers en bewoners voor het parkeren op de openbare weg

De meeste auto's die in Brussel op de openbare weg geparkeerd staan behoren toe aan de bewoners. Tot nu toe zijn het vooral de economische actoren en de gebruikers van de stad (bedrijven, werknemers, klanten, bezoekers,) die parkeergeld betalen. De bewoners van de stad krijgen gemakkelijk en goedkoop één of meerdere bewonerskaarten.

De lokale ondernemersverenigingen en UNIZO stellen voor om in bepaalde zones, waar bezoekers en bewoners de beperkte ruimte moeten delen (handelswijken, wijken rond evenementenzalen, ...), specifieke maatregelen te nemen om de bewoners aan te sporen om, indien ze een wagen bezitten, daarvoor ook een parkeerplaats te kopen of te huren. Uiteraard moet de overheid dit mogelijk maken in de stedenbouwkundige voorzieningen en het optimaliseren van gedeeld gebruik van parkeerplaatsen (via bv B-Park).

Enkel op deze manier kunnen we ervoor zorgen dat er meer auto's uit het straatbeeld verdwijnen, zonder dat dit alleen ten koste gaat van de bezoekers en gebruikers van de stad.

Andere voorbeelden :

- In Amsterdam kost een bewonerskaart 560 € en kan je er maximum één kopen (in het centrum) en geen enkele als je over een eigen parkeerplaats beschikt.
- In Parijs betalen bewoners een voorkeurtarief van minstens 1,5€/dag (9€ voor 7 dagen) aan de parkeerautomaten.

5. Hanteer slimme parkeertarieven

Betaalbare parkeermogelijkheden voor de gebruikers van de stad zijn essentieel voor de aantrekkelijkheid en de economische functie van de stad. Het is een concurrentieel nadeel van de stad, die zo lijdt onder de (oneerlijke) concurrentie van de gratis parkeerplaatsen in de periferie van de steden (langs baanwinkels en shoppingcentra bijvoorbeeld).

Het is dan ook goed om slimme parkeertarieven te hanteren, die zo een rol spelen in de keuze voor de auto als vervoersmiddel. Verschillen in de tarieven tussen week en weekend, dag en avond, tarifiering per minuut/kwartier, duurtijd van de tarifiering, dalende tarieven bij langer parkeren... moeten geoptimaliseerd worden.

Ondergronds parkeren moet systematisch (overal en altijd) goedkoper zijn dan bovengronds parkeren. Zo wordt het bovengronds parkeerzoekverkeer vermeden. Aanduiding van parkeerbeschikbaarheid is dan wel essentieel.

Wat stelt de nieuwe Ordonnantie voor ?

- *een regeling in die privéparkings uitnodigt om zich geheel of gedeeltelijk om te vormen tot publieke parking*
- *het parkeeraanbod op en buiten de openbare weg beter op elkaar afstemmen, om meer ondergronds en minder bovengronds parkeren te stimuleren*
- *vrijstellingskaarten speciaal bedoeld voor professionelen wier activiteit het gebruik van een voertuig vereist (mensen werkzaam in de gezondheidszorg, in de bouw, toeleveranciers van handelszaken, enz.)*
- *(nog) geen verhoging van de tarieven op de openbare weg.*
- *veel te beperkt gedifferentieerde tarieven volgens de vastgelegde zones (rood, oranje, groen, blauw, grijs).*

Samenvatting

De lokale ondernemersverenigingen en UNIZO schuiven enkele principes naar voor, die ervoor kunnen zorgen dat het parkeerbeleid meer klanten en bezoekers de weg toont naar het Gewest.

1. Parkeren in de stad is geen improvisatie
2. Parkeren moet beperkt worden door de tijd, niet door de tarieven
3. Compenseer de bovengrondse plaatsen door ondergrondse
4. Breng meer gelijkheid tussen bezoekers en bewoners voor het parkeren op de openbare weg
5. Hanteer slimme parkeertarieven

Het voorstel van Ordonnantie betreffende het parkeerbeleid zet zeker en vast een aantal stappen in de goede richting, maar maakt nog geen duidelijke keuzes. Er worden opties genomen en kaders geschapen, maar weinig garanties gegeven. Het voorstel vertrekt nog altijd vanuit een ontradingsfilosofie, terwijl het Brussels Gewest juist nood heeft aan een verwelkomingstrategie. Gratis parkeren in een stedelijke context is verleden tijd, maar een vooruitstrevend parkeerbeleid op basis van slimme tarifiering kan een grote rol spelen in de aantrekkelijkheid van de stad

Onderstaande verenigingen hebben deze nota onderschreven:



**Downtown
Dansaert**

