

Sturen met parkeerbeleid in Vlaanderen



Foto: Kirill Ikonnikov

Het parkeerbeleid in Vlaanderen biedt een boeiende kijk op hoe lokale overheden mobiliteit en stedelijke ontwikkeling kunnen sturen. Door in te zoomen op de verschillende aspecten van dit beleid kunnen we belangrijke lessen trekken over duurzame stadsplanning, het balanceren van de behoeften van bewoners en bezoekers, en de integratie van innovatieve technologieën.

Modern parkeerbeleid in Vlaanderen kenmerkt zich door een streven naar duurzaamheid en leefbaarheid. Centraal hierbij is het idee dat de beschikbare openbare ruimte op een efficiënte wijze moet worden benut, met speciale aandacht voor de behoeften van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De Vlaamse overheid stimuleert lokale besturen om parkeerbeleidsplannen op te stellen die afgestemd zijn op de specifieke context en uitdagingen van hun gemeente of stad. Deze plannen omvatten vaak een mengeling van maatregelen, zoals de implementatie van betaald parkeren, de aanleg van parkeervrije zones, en de bevordering van alternatieve vervoerswijzen.

Bredere doelstellingen

Het parkeerbeleid in Vlaanderen heeft zich ontwikkeld als antwoord op de evoluerende mobiliteitsbehoeften en stedelijke uitdagingen. Historisch gezien lag de nadruk op de accommodatie van auto-verkeer, maar met de groeiende stedelijke dichtheid en de aandacht voor het milieu is de focus verschoven naar duurzamere benaderingen. Innovatie in het beleid weerspiegelt deze transitie, waarbij nu meer prioriteit wordt gegeven aan ruimte-efficiëntie, de bevordering van alternatieve vervoersmiddelen en de integratie van technologie om mobiliteit slimmer en flexibeler te maken.

Wat dat aangaat is het moderne parkeerbeleid nauw verbonden met de bredere doelstellingen voor duurzaamheid en mobiliteit. Met de nadruk op multimodaliteit en het beperken van het gebruik van de auto in dichtbevolkte gebieden, streven beide takken naar een vermindering van de verkeerscongestie, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Vandaar ook dat het parkeerbeleid samengaat met maatregelen als de aanleg van uitgebreide fietsnetwerken, een verbetering van het openbaar vervoer en de facilitering van autodeelprogramma's.

Juiste informatie

Maar terug naar het parkeren zelf. Technologische innovatie is een vereiste om een goed werkend parkeerbeleid te ondersteunen. Dit begint al bij de samenwerking tussen het lokale (stads)bestuur en de uitbaters en concessiehouders van diverse openbare parkeerplaatsen. Centraal hierin staat het delen van de juiste informatie. Meer specifiek betekent dit dat niet enkel de capaciteit van bijvoorbeeld parkeergarages moet gedeeld worden, maar ook de real-time bezettingsgraad en tariefstructuur. Deze informatie kan gebruikt worden om parkeer- en verkeersgeleidingssystemen te voeden, zodat deze op een elegante manier het verkeer naar de juiste parkeerbestemming loodsen.

Daar waar men vroeger eerder de nadruk louter op parkeergeleiding legde, zien we nu dat meer steden ook de mogelijkheid voorzien om aan *verkeersgeleiding* te doen. Om dit voor elkaar te krijgen wordt een stad bijvoorbeeld uitgerust met dynamische borden die een hele waaier aan (parkeergegerelateerde) informatie tonen, zoals informatie rond doorkomsten en haltelocaties van het openbaar vervoer, tijdelijke omleidingen of kritieke verkeersinformatie.

De digitale oplossingen gaan daarenboven nog verder om het parkeren efficiënter en gebruiksvriendelijker te maken. Denk aan de opkomst van digitale parkeerplatformen en mobiele apps voor parkeerreserveringen en -betalingen die het parkeerlandschap hebben getransformeerd. Deze tools maken het makkelijker voor bestuurders om een parkeerplaats te vinden, maar helpen ook de stad om het parkeergedrag te monitoren en bij te sturen waar nodig. In de toekomst zal de opkomst van autonome voertuigen en de populariteit van micromobiliteit als e-bikes en e-scooters het parkeerbeleid in Vlaanderen nog meer vorm geven. Deze ontwikkelingen bieden immers kansen voor een efficiënter ruimtegebruik en een verminderde parkeerdruk. Autonome voertuigen, die zelfstandig kunnen navigeren naar beschikbare parkeerplekken of gedeelde hubs buiten stadscentra, minimaliseren de noodzaak voor parkeerplaatsen in dichtbevolkte gebieden. Tegelijkertijd vergroot de toename van micromobiliteit de behoefte aan parkeervoorzieningen voor kleinere voertuigen, die minder ruimte innemen dan traditionele auto's. De integratie van deze trends vereist een heroverweging van parkeerstrategieën, gericht op flexibiliteit en de bevordering van alternatieve vervoerswijzen.

Antwerpen

Laat ons, bij wijze van voorbeeld, kort inzoomen op het parkeerbeleid van de stad Antwerpen. Als een van de grootste steden in Vlaanderen heeft Antwerpen een parkeerbeleid dat zowel innovatief als uitdagend is. De stad staat bekend om haar historisch centrum, dichte bebouwing en hoge verkeersintensiteit, wat unieke uitdagingen met zich meebrengt voor het parkeren. Recent voerde Antwerpen daartoe een zonericht parkeerbeleid in, waarbij het stadscentrum en bepaalde wijken als betaaldparkerenzones worden beschouwd. De tarieven zijn afhankelijk van de tijd en de duur van het parkeren. Het systeem werd ontworpen om langdurig parkeren in de drukste gebieden te ontmoedigen en bezoekers te bewegen om gebruik te maken van de diverse *park-and-ride* faciliteiten aan de rand van de stad in combinatie met openbaar vervoer.

Antwerpen trekt flink de kaart van leefbaarheid, door het aantal straatparkeerplaatsen op het openbaar domein terug te dringen ten voordele van de aanleg van woonerven. Een direct gevolg hiervan is dat dit de parkeerdruk op de resterende plaatsen verhoogt. De verdere ideologie achter het parkeerbeleid van de stad Antwerpen is dat men deze nog beschikbare parkeerplaatsen als een schaars goed ziet. Vermits de stad in eerste instantie aan haar inwoners wil tegemoetkomen, heeft ze beslist dat voortaan enkel bewoners en vergunningshouders in de binnenstad op straat mogen parkeren.

En hoe zit het dan voor alle andere stadsbezoekers of mensen die geen vergunning voor een bepaalde zone hebben? Waar moeten zij vanaf nu hun voertuig kwijt? Antwerpen voorziet een slimme parkeergeleiding die daarenboven voor een vloeiende doorstroming van het verkeer zorgt, wat op zich ook bijdraagt aan een aanzienlijke CO₂-reductie. De parkeergeleiding verwijst iedereen via de uitgestippelde parkeerroutes vlot door naar een van de vele (ondergrondse) parkeergarages of (zo goed als gratis) park-and-rides rond de stad. Dit minimaliseert op zijn beurt ook het zoekverkeer in de lokale woonwijken.

Een duidelijk voorbeeld hiervan is de uitbating van een grote randparking aan Linkeroever, welke goed toegankelijk is vanaf de E17 autosnelweg. Stadsbezoekers kunnen daar direct aansluitend een tram richting het stadscentrum nemen. Omdat Antwerpen een lage-emissiezone heeft, is deze randparking trouwens welgekomen voor sommige automobilisten die met hun wagen de stad niet meer in mogen. Tot slot zijn er uitzonderingen mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van (beperkte) bezoekerspassen die bewoners voor een specifieke parkeerzone kunnen aanvragen voor hun gasten.

Handhaving

Een effectief parkeerbeleid vereist een sterke handhaving. Hiervoor gebruikt de stad haar vloot aan scanwagens. Deze scanwagens zijn uitgerust met camera's en sensoren om de nummerplaten van geparkeerde auto's te scannen terwijl ze door de straten rijden. Deze gegevens worden vervolgens automatisch vergeleken met een databank om te controleren of er voor het parkeren is betaald of dat er een parkeertoelating werd gegeven. Indien een auto niet geregistreerd staat als betaald of toegelaten om te parkeren, dan kan de scanwagen direct een melding doorgeven aan parkeerhandhavers, die vervolgens een boete kunnen uitdelen (al dan niet automatisch). Dit systeem maakt een efficiënte controle van grote gebieden mogelijk zonder dat handhavers elke auto individueel hoeven te controleren, wat tijdsbesparing en nauwkeurigheid in de handhaving bevordert.

Tot slot

Uit het parkeerbeleid in Vlaanderen kunnen we verschillende lessen trekken. Ten eerste toont het het belang aan van een flexibele en contextspecifieke aanpak die rekening houdt met de unieke kenmerken en behoeften van een stad of gemeente. Ten tweede benadrukt het de meerwaarde van technologische innovaties en digitale oplossingen in de modernisering en optimalisering van parkeermanagement. Ten derde benadrukt het de noodzaak van een geïntegreerde visie op mobiliteit, waarbij parkeerbeleid in dienst staat van bredere duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen. Dit alles maakt dat andere steden kunnen worden geïnspireerd om innovatieve en effectieve oplossingen te implementeren die bijdragen aan een betere kwaliteit van leven voor hun inwoners. ●

De auteur

Dr. Sven Maerivoet is senior onderzoeker bij het adviesbureau Transport & Mobility Leuven.