

## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een groot aantal parkeerplaatsen. Maar de parkeerplaatsen op de weg kunnen niet voldoen aan de vraag. Die zal bovendien blijven toenemen, aangezien ook de bevolking blijft groeien. Het parkeerbeleid is dus een cruciale hefboom voor de mobiliteit in het Brussels Gewest, in de vorm van de ontwikkeling van autodelen, gedeeld gebruik van parkings en een lagere motorisatiegraad van huishoudens.

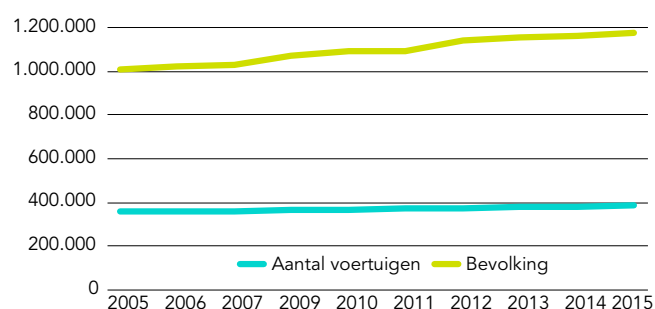
### De vraag naar parkeerplaatsen stijgt, maar trager dan de bevolking toeneemt

Als we de totale vraag naar parkeerplaatsen in Brussel willen kennen, dan moeten we niet alleen rekening houden met de auto's van Brusselaars, maar ook met bedrijfswagens en auto's van pendelaars.

#### Parkeervraag tijdens de nacht

Het wagenpark van de Brusselaars blijft nog steeds toenemen, net zoals de bevolking, die met 168.000 personen is gestegen tussen 2005 en 2015. Maar de stijging van het aantal voertuigen verloopt trager dan die van de bevolking. De motorisatiegraad van de Brusselaars daalt dus, in tegenstelling tot de rest van België (fig. 1). Met 41 voertuigen voor 100 inwoners boven 18 jaar blijft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een groot stuk achter bij de andere twee gewesten, met 53 voertuigen per 100 inwoners in Vlaanderen en 49 voertuigen per 100 inwoners in Wallonië.

Figuur 1 : Evolutie van het wagenpark van de brusselaars (exclusief bedrijfswagens)<sup>1</sup>



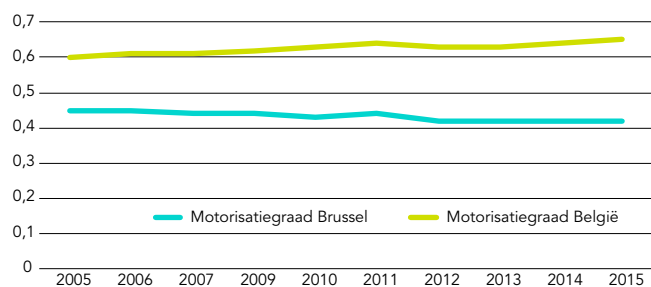
1. Inclusief bedrijfswagens op naam van Brusselaars, schatting op basis van een constante ratio van 8,2 procent van de Brusselse huishoudens met een bedrijfswagen (BELDAM).



## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?



Figuur 2 : Evolutie van de netto motorisatiegraad (aantal voertuigen/aantal inwoners 18+) in het BHG en de rest van het land<sup>2</sup>



In 2015 bezaten de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar schatting ongeveer 380.000 voertuigen. Dit cijfer omvat:

- alle voertuigen die zijn ingeschreven door privépersonen met domicilie in het gewest;
- bedrijfsvoertuigen die zijn ingeschreven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die effectief in handen zijn van Brusselaars (ongeveer 25%<sup>3</sup>).

Om de totale vraag naar nachtelijke parkeerplaatsen of buurtparkeerplaatsen van de Brusselaars te bepalen, moeten ook de bedrijfsvoertuigen (vooral bestelbussen) worden meegeteld. Dat leidt tot ongeveer 30.000 tot 60.000 bijkomende voertuigen.<sup>4</sup> In totaal schommelt de vraag naar buurtparkeerplaatsen dus rond de 400.000 voertuigen (exclusief vrachtwagens) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### Parkeervraag tijdens de dag

Als belangrijke banenregio trekt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar schatting 340.000 pendelaars per dag, van wie 130.000 mensen kiezen voor de auto (38 procent) om naar het werk te gaan. Die vraag komt nog bij de parkeervraag van de Brusselaars en verklaart waarom sommige wijken tijdens de dag verzadigd zijn.

### Vraag naar kort parkeren

Naast het parkeren van lange duur, bij de woning of de werkplek, is er uiteraard ook een grote vraag naar kort parkeren, die gedeeltelijk geconcentreerd is rond bepaalde voorzieningen (zoals winkels of sportcentra) die vaak een specifiek parkeeraanbod hebben. Een deel ervan is ook verspreid over de stad (mobiele professionals, bezoekers, scholen) en daar ontstaat concurrentie met de lokale vraag naar parkeerplaatsen op de weg.

## Enorm aanbod van parkeerplaatsen

### Aanbod voor buurtbewoners

Een parkeertelling uit 2014<sup>5</sup> laat de volgende cijfers zien:

- **265.000 parkeerplaatsen op de weg**, met een gemiddelde nachtelijke bezetting van circa 80 procent (maar met grote verschillen tussen wijken), wat neerkomt op ongeveer 220.000 voertuigen die op straat geparkeerd staan;
- **295.000 plaatsen in woongebouwen**, met een afgeleide bezettingsgraad van ongeveer 60 procent.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dus in theorie een totaal van **560.000 parkeerplaatsen** voor buurtbewoners. Daarbij komen nog de parkeerabbonementen in publieke parkings en het aanbod van gedeelde private parkeerplaatsen dat in ontwikkeling is (zie figuur 4).

We zien dus dat **de openbare weg in het geheel niet volstaat voor de totale vraag naar buurtparkeren**. Bovendien is er sprake van een grote ongelijkheid in het aanbod tussen wijken en van een dalende trend van het aantal plaatsen op de weg bij elke herinrichting, ten voordele van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De parkings in woongebouwen zijn dan weer over het algemeen onderbenut.

2. Inclusief bedrijfsvoertuigen (overige 91,8 procent).  
 3. Percentage gebaseerd op Beldam gegevens, zie Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit, 2, p. 38.  
 4. Op 31/12/2015 waren er 66.000 lichte bedrijfsvoertuigen ingeschreven in het BHG (bron FEBIAC). We kunnen echter aannemen dat slechts een gedeelte van deze voertuigen effectief in handen is van Brusselaars.

5. Zie Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit 2, p. 102 e.v.

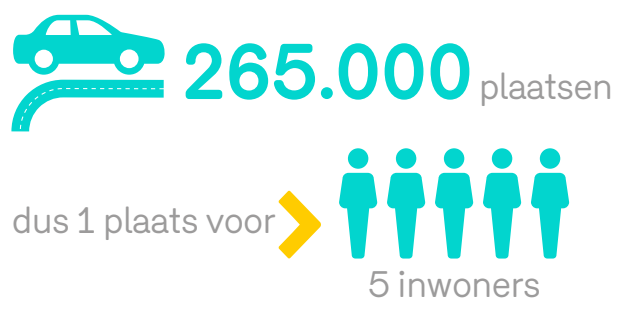




## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

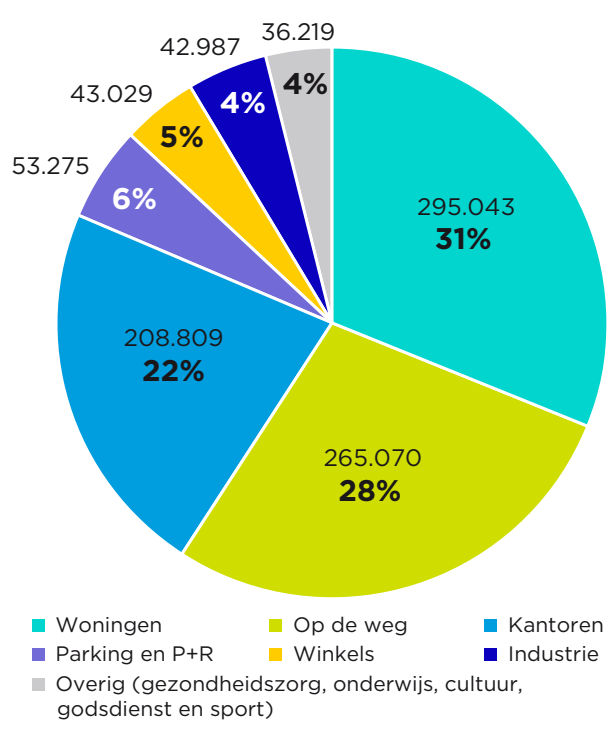
Figuur 3: Parkeren op de weg in Brussel

### PARKEREN OP DE WEG



Figuur 4: Verdeling per type parkeerplaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2014

Bron: Parking Brussels

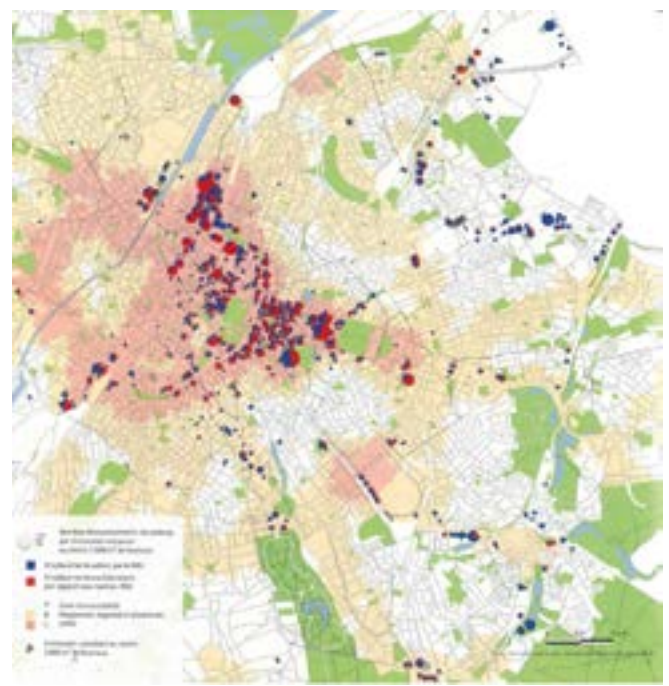


### Aanbod voor bedrijven

De telling van parkeerplaatsen in 2014 kwam uit op bijna 210.000 parkeerplaatsen buiten de weg die gekoppeld zijn aan kantoren. Daarbij komt nog een deel van de publieke parkeerplaatsen waarvoor bedrijven abonnementen nemen voor hun werknemers. Er is een zeer dicht aanbod van parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen in het centrum en in de Europese wijk. Dat is dan ook de reden dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) het aantal parkeerplaatsen bij kantoren sinds 2007 beperkt. De normen zijn strikter naarmate het gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Het is paradoxaal dat op dit moment het grootste aantal parkeerplaatsen bij kantoren in het centrum ligt (in het oosten van de vijfhoek, de Noordwijk en de Europese wijk). Dat is in de zone A, die het best bereikbaar is met het openbaar vervoer (zie fig. 3).

Figuur 5: Plaats van parkings in kantoorgebouwen > 5.000 m².

Bron: Overzicht van het kantorenpark 2009.



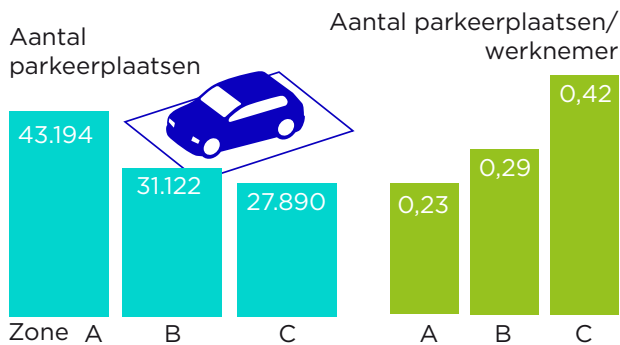


## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

Deze situatie is een erfenis uit het verleden en zou geleidelijk moeten evolueren naar minder plaatsen bij elke verlenging van een stedenbouwkundige vergunning die nodig is om een parking te mogen exploiteren. De normen die de GSV oplegt, zouden moeten leiden tot een daling met 45 procent van het totale aantal parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen. Het hoge aantal overtollige parkings in de zone A zou de grootste bijdrage aan deze vermindering moeten leveren (fig. 6 & 7).

**Figuur 6 : Aantal parkeerplaatsen volgens bereikbaarheid van het bedrijf (situatie 2014 – gegevens op basis van bedrijfsvervoerplannen – betreft 37 procent van de werkgelegenheid in brussel)**

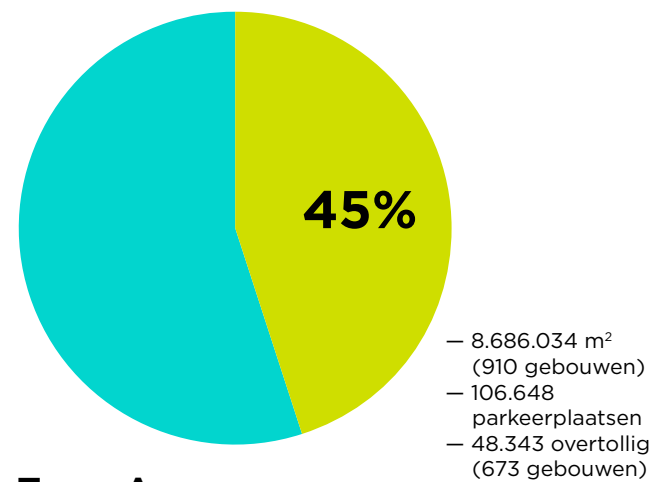
Bron: Leefmilieu Brussel



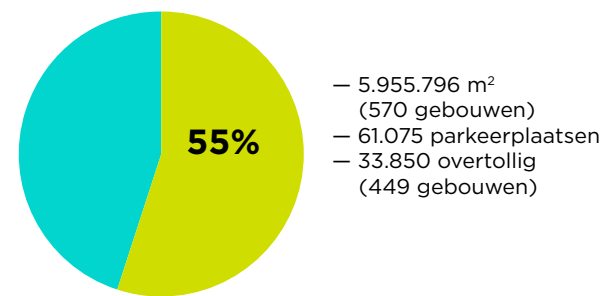
**Figuur 7 : Overtollige parkeerplaatsen bij kantoren t.o.v. van de gsv-normen – gegevens voor gebouwen van + 5000 m<sup>2</sup>**

Bron: BRAT-Leefmilieu Brussel 2009

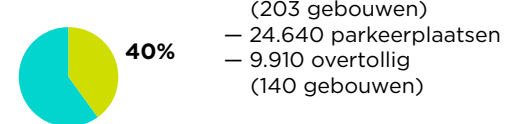
### Gewest



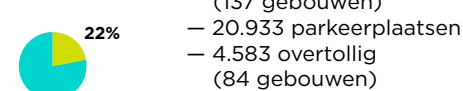
### Zone A



### Zone B



### Zone C



■ Overtollige parkeerplaatsen



## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

### Hefbomen voor het mobiliteitsbeleid in Brussel

Alle studies zijn het erover eens: het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom om de stedelijke mobiliteit in goede banen te leiden. Net zoals in andere steden leggen parkeerplaatsen beslag op de openbare ruimte in Brussel en zetten ze ertoe aan om de auto te gebruiken.

#### Een auto staat 95% van de tijd geparkeerd

Het gebruik van de auto is verre van optimaal. Een huishouden gebruikt zijn auto gemiddeld 35 minuten per dag, maar die auto heeft tijdens de dag meer dan één parkeerplaats nodig: één thuis, één bij het werk (voor wie met de auto gaat) en bij verschillende andere bestemmingen (winkel, school, vrijetijdsbesteding). Gemiddeld staat een auto dus 95 procent van de tijd stil. Deze vaststelling ligt aan de basis van het concept van deelauto's dat de laatste jaren een sterke ontwikkeling kende in Brussel, met ruim 500 auto's eind 2016 (zie diagnosevraag 5 van Good Move over autodelen).

Figuur 8 : Gemiddeld gebruik van een auto



#### Aanmoediging om de auto te gebruiken

De beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de buurt van het werk of de school (zowel betaald als niet-betaald) heeft een grote impact op het modale aandeel van de auto. Afhankelijk van het feit of er parkeerplaats is, zien we een sterke daling van het gebruik van het openbaar vervoer, zowel voor interne verplaatsingen binnen Brussel (van 42,6 naar 25,9 procent) als voor verplaatsingen van en naar het gewest (van 68,6 naar 47,1 procent).

#### Groot beslag op de openbare ruimte

Parkeren op de openbare weg neemt veel ruimte in beslag. Door de snelle ontwikkeling van de auto zijn alle parkeerplaatsen, voetpaden en bermen snel ingenomen door auto's en dit fenomeen verspreidt zich geleidelijk naar de wijken buiten het centrum. In een zeer dichtbebouwde stedelijke context betekent het beslag op een groot deel van de ruimte door geparkeerde auto's dat deze functie een belangrijke plaats krijgt. Dit gaat ten koste van andere functies, zoals andere vervoersmodi (fietspaden, busbanen, voetpaden), maar ook de verblijfsfunctie. Die is van groot belang in de Brusselse wooncontext, die wordt gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid en veel mensen die in appartementen wonen.

Met 10 m<sup>2</sup> per parkeerplaats neemt het parkeren op de weg een oppervlakte van ongeveer 2,65 km<sup>2</sup> in beslag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat is 10 procent van de totale oppervlakte van de wegen en 1,5 keer het park van Laken of 2 keer het Terkamerenbos. Als je alle 265.000 beschikbare parkeerplaatsen op de weg achter elkaar legt, dan is dat gelijk aan de afstand van Brussel naar Rome, zo'n 1.450 km (ervan uitgaande dat een voertuig gemiddeld een plaats van 5,5 meter nodig heeft).





## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

### Steriele openbare ruimte

Op dit moment kan elke herinrichting die leidt tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen – zelfs onwettige – rekenen op grote weerstand van buurtbewoners en handelaars. Dat leidt tot een steriele openbare ruimte, omdat parkeerplaatsen geen enkel ander gebruik van de weg toelaten. Daardoor wordt het moeilijk om te beschikken over vrijgemaakte ruimte die voldoende groot is of uit één stuk bestaat. Een ambitieus autodeelbeleid kan een belangrijke hefboom zijn om deze plaatsen vrij te maken en het ruimtebeslag van geparkeerde auto's te verminderen, zonder het autobezit te verhinderen. Een echte aanmoediging van het parkeren buiten de openbare weg, waar er een grote potentiële reserve is, kan ook de druk wegnemen van de discussies over parkeren bij de herinrichting van de openbare ruimte.

### Het aanbod is niet optimaal, want te weinig flexibel

Sommige parkeerplaatsen zijn heel populair, omdat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en geschikt zijn voor verschillende types gebruikers tijdens de dag en de nacht, zoals plaatsen aan het voetpad in het centrum. Andere plaatsen worden alleen gebruikt op bepaalde dagen

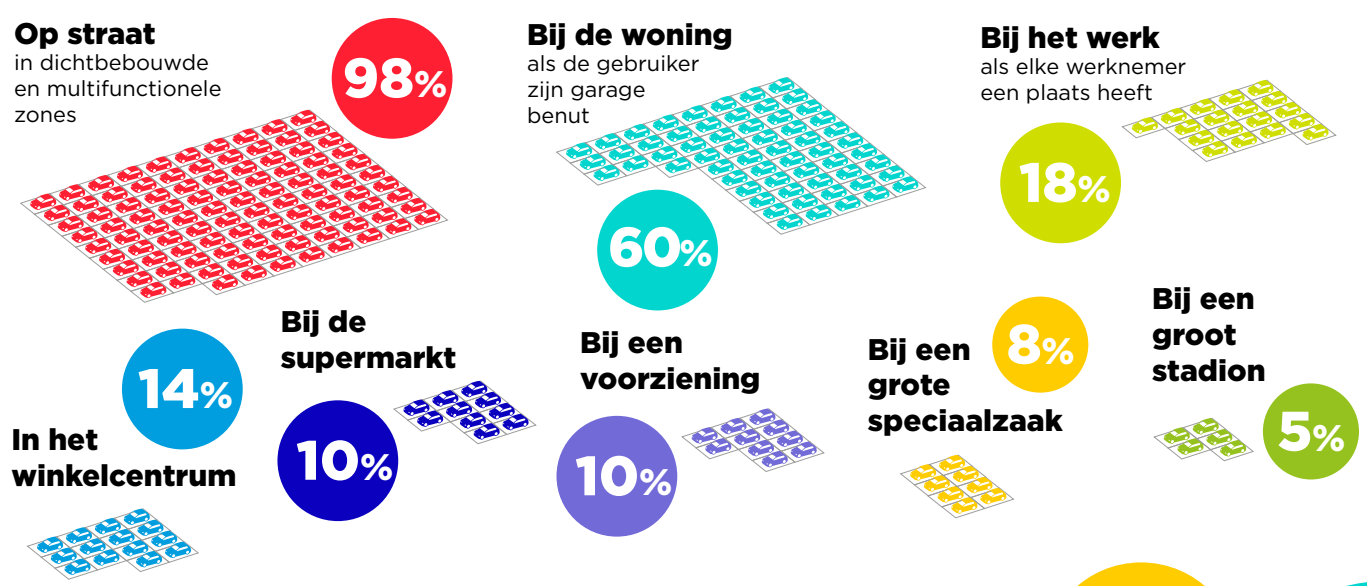
van de week, op bepaalde momenten van de dag en door een bepaald type gebruiker, waardoor ze bijna altijd leegstaan. Het gebruik van de diverse types parkeerplaatsen door het jaar heen is zo variabel dat de gemiddelde bezettingsgraad van alle plaatsen samen neerkomt op zo'n 40 procent per jaar. Dat betekent dat er veel parkeerplaatsen onderbenut zijn.

### Delen is de nieuwe trend

Onderzoeken naar de bezettingsgraad in publieke parkings wijzen vaak op het bestaan van een reservecapaciteit. Hetzelfde geldt voor de gegevens uit bedrijfsvervoerplannen, die aangeven dat een groot deel van de plaatsen in bedrijfsparkings (gereserveerd voor werknemers of bezoekers) leeg blijft, in elk geval in het centrum. Deze vaststelling stimuleerde bedrijven als BePark, Myflexipark en Sharemypark om parkeerdeelsystemen te ontwikkelen, waarbij zij optreden als bemiddelaar tussen de eigenaar van (private of publieke) parkeerplaatsen en particulieren of bedrijven. Maar als de prijs van een bewoners- of bedrijfskaart niet ontmoedigend werkt ten opzichte van de prijs van een gedeelde plaats, dan zal de automobilist er nog steeds voor kiezen om 'gratis' te parkeren op de weg en dan zal de verzadiging alleen maar groter worden.

Figuur 9 : Schatting van de jaarlijkse bezettingsgraad van enkele types parkeerplaatsen

Bron: F. Héran





## Waarom is parkeren in Brussel zo moeilijk, terwijl er toch veel parkeerplaatsen zijn?

### Zorgwekkende groeiprognoze

Hoewel het aantal ingeschreven voertuigen in Brussel minder snel toeneemt dan het aantal inwoners, is het essentieel om het parkeeraanbod te reguleren in de toekomst, omdat dit een groot beslag legt op de beschikbare oppervlakte, waarmee we zorgvuldig moeten omspringen met het oog op de verwachte bevolkingsgroei. Als de Brusselse bevolking in 2030 bestaat uit ongeveer 1,3 miljoen inwoners en als de motorisatiegraad constant blijft (dus 0,32 wagens/inwoner<sup>6</sup>), dan zullen de Brusselse huishoudens in 2030 bijna

40.000 nieuwe voertuigen tot hun beschikking hebben. Dat komt neer op een jaarlijkse stijging van zo'n 2.700 auto's, dat wil zeggen dat er elke dag in Brussel ruim 7 auto's bijkomen die geparkeerd moeten worden. Daarom is het zo belangrijk om een beleid te voeren dat de motorisatiegraad van de huishoudens verlaagt. Want als we het aantal voertuigen constant willen houden, dan moeten we een motorisatiegraad<sup>6</sup> bereiken van 29 auto's per 100 inwoners, tegenover 32 in 2016.

6. Alle leeftijden.

### Gedeelde parkeerplaatsen van kantoren en woningen.

Bron: Sareco

