

# Uit het zicht,

Oude ansichtkaarten van met verchromd blik volgestouwde marktpleinen worden door stadsbesturen nog weleens gebruikt om aan te tonen hoe de ondergrondse parking de publieke ruimte van de auto heeft bevrijd. Door de auto onder de grond te stallen, kwam er bovengronds opnieuw plaats voor markten, volksfeesten, optochten en terrasjes. Maar de medaille heeft een keerzijde: bovenop de nieuwe parkings zou er zelden nog plaats zijn voor volgroeide bomen, laat staan voor voldoende waterinfiltratie. Mobiliteitsexperten verfoeien ondergrondse parkeergarages omdat ze auto's blijven aantrekken tot in het hart van de stad. Uitgedaagd door het BWMSTR-label, verkenden Raf Ilsbroekx en Maarten Van Acker de mogelijkheden van herbestemming van deze ondergrondse stadsparkings aan de hand van internationale casestudies en ontwerpend onderzoek<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> De resultaten van dit onderzoek waren dit voorjaar te zien op de tentoonstelling 'CASCO -1', georganiseerd door het Vlaams Architectuur Instituut en Team Vlaams Bouwmeester, in deSingel in Antwerpen.

# in het stadshart

Herintegratie van stedelijke ondergrondse stadsparkings

RAF ILSBROEKX [DOCTORAATSONDERZOEKER ONDERZOEKSGROEP VOOR STADSONTWIKKELING, UANTWERPEN]  
 MAARTEN VAN ACKER [PROFESSOR STEDENBOUW / WOORDVOERDER ONDERZOEKSGROEP VOOR STADSONTWIKKELING, UANTWERPEN]

## Een kleine geschiedenis van de ondergrond

Een van de allereerste referenties van ondergronds parkeren is te vinden onder de Casa Milà in Barcelona. Architect Gaudí anticipeerde er in 1906 al op de opmars van de auto door in de kelder parkeerplaats voor een tiental wagens te voorzien. Publiek parkeren zou echter nog zeer lang een exclusief bovengrondse aangelegenheid blijven. 'De congestie is zo groot', klaagde Le Corbusier in 1929, 'dat de zakenmensen in New York hun auto's achterlaten in de periferie en vandaar de metro gebruiken. Een bevreemdende paradox!' Toch zou het nog duren tot 1942 vooraleer in San Francisco de eerste grootschalige ondergrondse publieke parking ter wereld werd geopend. De Europese primeur was voor Brussel, waar in 1958 ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling Parking Albertina werd gebouwd, een parkeergarage met daarop aansluitend ook ondergrondse zalen. De hangende tuinen van René Pechère bovenop de parking zijn vandaag nog altijd een

publiekstrekker. Parking Albertina is intussen de eerste referentie geworden van een grootschalige herbestemming van een ondergrondse parking in België. Twee voormalige parkeervlagen huisvesten er nu een congressentrum.

## Blik op en onder de straat

Parkeren neemt meer plaats in dan alleen maar de wagen. Het *Institute for Transportation & Development Policy* rekt voor Europa tot 30 m<sup>2</sup> ruimteconsumptie per parkeerplaats. Vermeignigvuldig dat met het aantal parkeerplaatsen in Vlaanderen en je komt uit op een totale ruimte-inname van ruim 20.000 hectare (driemaal de oppervlakte van een stad als Mechelen). Parkeren heeft niet alleen een impact op ons ruimtegebruik, maar ook op onze mobiliteit: tot een derde van de congestie in onze steden is te wijten aan chauffeurs die op zoek zijn naar een parkeerplekje. Bovendien heeft al dat blik op straat een funest sociaalpsychologisch effect. Wanneer een te groot deel van de publieke ruimte in de stad wordt ingenomen door lawaaierig gemotoriseerd verkeer, krijgen voetgangers het gevoel dat ze er niet meer thuishoren.

De kosten van een nieuwe parkeerplaats lopen op tot gemiddeld anderhalve keer de prijs van een nieuwe auto. Die hoge bouwkost, gekoppeld aan de parkeerminima die steden generiek opleggen aan alle nieuwbouwprojecten, kan een rem zijn op de stadsontwikkeling. Ontwikkelaars zien zich gedwongen meer parkeerplaatsen aan te bieden dan nodig, of kleinere gebouwen op te trekken dan de bestemmingsplannen of de draagkracht van de plek toestaan.

De gevolgen van de onaangepaste parkeervereisten in vele Vlaamse steden laten zich al duidelijk voelen. In Vlaanderen wordt ongeveer 20% van de ondergrondse parkeerplaatsen bij nieuwbouwappartementen niet meer gebruikt. In Brussel werden plannen voor vier nieuwe ondergrondse parkeergarages opgedoekt. De omwonenden willen er niet van weten, en de parkeerbedrijven zijn er nog amper in geïnteresseerd. In Gent staan in de ondergrondse parkeergarages tot tien procent minder auto's dan de

**IN VLAANDEREN  
 WORDT CIRCA  
 20% VAN DE  
 ONDERGRONDSE  
 PARKEERPLAATSEN  
 BIJ NIEUWBOUW-  
 APPARTEMENTEN  
 NIET MEER  
 GEBRUIKT.**

