



VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID



Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Vademecum duurzaam parkeerbeleid in Vlaanderen

Inleiding

Weinig aspecten in gemeentelijk mobiliteitsbeleid roepen zoveel discussie en controverse op als parkeren. Bij parkeren zijn dan ook vaak verschillende en soms tegenstrijdige belangen in het geding en lokale bestuurders moeten zoeken naar een dikwijls moeilijk evenwicht tussen de wensen van de inwoners, de bezoekers, de handelaars, ... Zo wil een stadsbestuur bijvoorbeeld zijn centrum leefbaar en bereikbaar houden door een rem te zetten op het aantal auto's, maar bewoners en bezoekers willen graag hun wagen kwijt in het centrum van de stad. Zo wil een projectontwikkelaar bijvoorbeeld zeer graag investeren in een nieuw winkelcentrum, maar enkel onder voorwaarde dat de gemeente zorgt voor een vlotte toegankelijkheid met de wagen en voldoende parkeeraanbod.

De discussies worden echter meestal vanuit een eng perspectief bekeken, waarbij heel veel aandacht gaat naar autobereikbaarheid. Autobereikbaarheid is inderdaad noodzakelijk maar dit wil niet zeggen dat iedereen vlak voor de deur moet kunnen parkeren, het liefst gratis. Andere vervoersmodi zoals te voet, de fiets of het openbaar vervoer bieden in veel gevallen betere mogelijkheden om tegelijkertijd met veel mensen op het juiste adres te raken. Parkeerbeleid is een belangrijke hefboom die kan zorgen voor een evenwicht tussen de verschillende vervoersmodi ten gunste van de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke en landelijke kernen. Willen we op gemeentelijk niveau tot een duurzaam mobiliteitsbeleid komen dan is het uitwerken van een integraal parkeerbeleid een noodzakelijke stap.

Parkeervademecum: een wegwijsboek voor steden en gemeenten

Dit vademecum is een wegwijsboek waarin een groot aantal aspecten met betrekking tot parkeren aan bod komen. Wat is duurzaam parkeerbeleid? Wat is integraal parkeerbeleid? Hoe stel ik een parkeerbeleidsplan op? Welke parkeermaatregelen bestaan er? Welke mogelijkheden bestaan er voor het beheer en de handhaving van het parkeerbeleid? Wat is het juridisch kader? Welke parkeernormen kan ik gebruiken? Hoe voer ik een parkeeronderzoek uit?

Dit vademecum biedt een actueel overzicht van de stappen en instrumenten om een duurzaam parkeerbeleid tot stand te brengen. De inhoud van het vademecum steunt zo veel mogelijk op de ervaringen die steden en gemeenten de jongste jaren opdeden met hun par-

keerbeleid. Een belangrijke inspiratiebron is de bevraging van Vlaamse steden en gemeenten naar hun knelpunten, verwachtingen, wensen rond parkeerbeleid die in het kader van dit Vademecum werd uitgevoerd. 178 gemeenten deden mee aan deze enquête.

Als wegwijsboek is het vademecum in verschillende situaties bruikbaar. Allereerst voor het opstellen van een integraal en duurzaam parkeerbeleid in het kader van het mobiliteitsconvenant. Het vademecum is echter ook een hulpmiddel bij een specifiek parkeerprobleem dat kan ontstaan bij een nieuw bouwproject of een uitbreiding van bijvoorbeeld een winkelcentrum.

Dit vademecum is bedoeld voor het gehele professionele werkveld dat zich bezig houdt met parkeerbeleid. Dit wil zeggen dat zowel lokale bestuurders als mensen die zich met de beleidsvoorbereiding en uitvoering (administraties, politie, adviesbureaus, ontwerpers, parkeerbedrijven, bewonersgroepen, ...) bezighouden dit vademecum kunnen gebruiken.

Parkeerbeleid als onmisbare schakel in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Aanleiding voor dit Vademecum Parkeren is de vernieuwing van het mobiliteitsconvenant waarbij een gemeentelijk duurzaam parkeerbeleid als een belangrijke pijler naar voor wordt geschoven. In de nieuwe opzet van het mobiliteitsconvenant wordt het principe van "stand still" verlaten en ingeruild voor duurzaam parkeerbeleid. De filosofie van deze wijziging is dat parkeerbeleid onderdeel is van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De term "stand still" was louter op parkeren gericht, daar waar men in een duurzaam parkeerbeleid streeft naar het beperken van ongewenst autogebruik en het stimuleren van te voet gaan, fietsen en openbaarvervoergebruik. Het stand still-principe blijft in die zin in de geest behouden en lokale overheden zijn in de praktijk vrij om dit principe te blijven toepassen. Duurzaam parkeerbeleid verruimt echter het werkveld van parkeerbeleid en ondersteunt de investeringspolitiek in fietsvoorzieningen en openbaar vervoer.

In de nieuwe generatie mobiliteitsplannen die naar aanleiding van de herziening van het mobiliteitsconvenant gemaakt worden, zal parkeerbeleid een belangrijk onderdeel zijn. In module 1: opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan van het mobiliteitsconvenant staat vermeld dat het parkeerplan een duurzaam parkeerbeleidsplan moet zijn.

De sneltoets die steden en gemeenten uitvoer(d)en op hun (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan wordt door heel wat gemeenten aangegrepen om een duurzaam parkeerbeleid uit te werken of te vervolledigen.

Het vademecum is het instrument voor een stad of gemeente om te komen tot een duurzaam

parkeerbeleid. De gemeente volgt daarbij de principes vervat in module 1 van het mobiliteitsconvenant. Voor de concrete invulling en uitwerking op maat kan dit vademecum gebruikt worden.

Parkeerbeleid is maatwerk met basisprincipes

Parkeerbeleid vereist vakmanschap waarbij maatwerk de norm is. Gezien de vele verschillen in doelgroepen, verstedelijkingsgraad, schaalniveaus, functies, ... is er nood aan een gedifferentieerde aanpak. Zo heeft een invoeren van prijsdifferentiatie (dure parkeertarieven in het centrum, lage tarieven aan de rand) om langparkeerders te weren uit het stadshart enkel zin in stedelijke gebieden waar de wandelafstanden groot genoeg zijn om te sturen met de prijs. In kleinere gemeenten zijn de wandelafstanden te klein en bovendien kost de handhaving handenvol geld. De "batterij" aan parkeermaatregelen zal dus sterk afhangen van de grootte en verstedelijkingsgraad van de gemeente en van de aanwezige functies en type gebruikers.

Bij dit maatwerk dienen echter een aantal basisprincipes in acht genomen:

- **De juiste auto op de juiste plaats:**

Bij parkeren spreken we over verschillende soorten gebruikers: de bewoners, de werkenden, het zakelijke bezoek, winkelbezoekers, recreatieve bezoekers (toeristen) en sociaal bezoek. Bij een duurzaam parkeerbeleid is het parkeeraanbod afgestemd op de te verwachten gebruikers ter plaatse. Bewoners moeten kunnen parkeren in hun woonomgeving. In Vlaanderen hebben meer dan 80% van de huishoudens minstens 1 auto. Het parkeerbeleid dient hier rekening mee te houden zonder hiermee het autobezit te willen stimuleren. Het kunnen parkeren op eigen terrein of, al dan niet tegen vergoeding op het openbaar domein hoort bij de woonkwaliteit. Het wegpesten van auto's leidt bij bewoners enkel tot frustratie, ongenoegen en mogelijk tot stadsvlucht.

Pendelaars die met de auto komen, zijn langparkeerders. Duurzaam parkeerbeleid streeft er naar om deze groep aan te zetten tot het gebruik van alternatieve vervoersmodi. Als zij toch met de wagen komen, dan horen zij thuis in de stadsrand in een park & ride voorziening.

Het parkeeraanbod kan afgestemd worden op het kort parkeren voor bezoekers via bijvoorbeeld het tariefbeleid. Op deze wijze kan een beperking van de parkeercapaciteit gekoppeld worden aan een efficiënter gebruik.

- **Publieke ruimte is schaars en kostbaar:**

Het openbare domein moet bruikbaar zijn voor iedereen. De vraag naar het gebruik van deze openbare ruimte (parkeren, markt, ontmoeting, evenementen, ...) overstijgt meestal

het aanbod en het overmatig omvormen van de openbare ruimte in parkeerplaatsen leidt tot banalisering van deze openbare ruimte met een eenzijdig gebruik. Een lokaal bestuur dient dan ook weloverwogen keuzes te maken over het gebruik van de openbare ruimte. Waar de vraag naar parkeerplaatsen het aanbod overstijgt, kunnen prijsmechanismen het evenwicht herstellen. Een parkeerder huurt een stukje openbare ruimte en deze prijs zal duurder zijn naarmate men dichterbij het stadscentrum komt. Het maken van autovrije publieke ruimten is ook een weloverwogen beleidskeuze in functie van de kwaliteit van deze publieke ruimte. Het verminderen van het parkeeraanbod impliceert echter ook het voorzien van volwaardige alternatieven om de bereikbaarheid van stadscentra of dorpskernen te garanderen voor iedereen. Parkeerbeleid maakt dus integraal onderdeel uit van het mobiliteitsbeleid.

- **Optimale benutting van parkeerruimte:**

Wanneer een lokaal bestuur uiteindelijk beslist heeft waar en voor wie er een parkeeraanbod wordt uitgebouwd, is het van belang dat deze parkeerplaatsen zo goed mogelijk benut worden. Anders is er sprake van inefficiënt ruimtegebruik. Een efficiënte organisatie en handhaving van het parkeerbeleid is dan ook cruciaal. Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen is hierbij een belangrijke uitdaging (voorbeeld: parkeerplaatsen van een cinemacomplex kunnen in de dag als park & ride fungeren).

Geïntegreerd parkeerbeleid draagt bij tot het mogelijk maken om maatwerk te leveren en rekening te houden met alle, soms tegengestelde eisen en principes. Ze maakt het ook mogelijk de relatie te leggen met het bredere mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld richting openbaarvervoer en fietsbeleid.

Leeswijzer

Het vademecum is opgebouwd uit 2 luiken, waarin 7 delen zijn uitgewerkt. Luik A (delen 1 tot 3) focust op de planning van parkeerbeleid en het beleidskader. Luik B (delen 4 tot 7) is de gereedschapskist om het parkeerbeleidsplan concreet uit te voeren.

Het vademecum is een werkdocument dat niet noodzakelijk van deel 1 tot deel 7 wordt doorgenomen. Elk deel is een specifieke onderdeel van parkeerbeleid dat door verschillende typen gebruikers geraadpleegd kan worden. Aan het begin van elk deel wordt een korte inhoud gegeven die de lezer verduidelijkt op welke vragen hij een antwoord kan vinden. Ook de leeswijzer helpt de lezer om het voor hem relevante deel te selecteren.

Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?

Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Inhoud

Deel 1

1 Parkeerbeleid	9
1.1 Duurzaam parkeerbeleid	9
1.2 Evolutie parkeerbeleid	10
2 Beleidskader	12
2.1 Beleidsactoren	12
2.1.1 Lokale overheid	12
2.1.2 Provinciale overheid	13
2.1.3 Vlaamse overheid	13
2.1.4 Federale overheid	13
2.1.5 Vervoersmaatschappijen	13
2.2 Parkeerbeleid als onderdeel van mobiliteitsbeleid	14
2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen	14
2.2.2 Convenantenbeleid	15
2.3 Parkeerbeleid in samenhang met het ruimtelijk beleid	16
2.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	16
2.3.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen	17
2.3.3 Stedenbouwkundige verordeningen	18
3 Juridisch kader	19
3.1 Verkeersreglement - wegcode	19
3.2 Financiële regelgeving	19
3.3 Gemeentedecreet	20

Deel 2

1 Geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid	7
1.1 Uitgangspunten voor een geïntegreerd parkeerbeleid	7
1.2 Uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid	8
2 Visievorming, probleemdefiniëring en parkeeropgave	10
2.1 Visievorming	10
2.2 Het definiëren van de parkeeropgave	11
3 Betrokkenheid actoren	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Omgaan met verschillende belangen	13
3.3 De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) als regisseur voor het parkeerbeleidsplan	14
3.4 Draagvlak verwerven: forceren, overtuigen, compromissen of win-win	15
3.5 Communicatie over de implementatie van parkeermaatregelen	16

Deel 3

1 De vijf fasen van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan	7
1.1 Fase 1: Oriëntatiefase: waarom en waar naar toe?	8
1.2 Fase 2: Analyse en synthese	10
1.3 Fase 3: Opstellen van parkeerbeleidsplan: de politieke keuzes	12
1.4 Fase 4: Uitvoering	16
1.5 Fase 5: Evaluatie en monitoring	16
2 Een inhoudstafel voor een duurzaam parkeerbeleidsplan	18
3 Ontwikkelingsniveaus (duurzaam) parkeerbeleid	19

Deel 4

1 Het vaststellen van de parkeerbehoefte in 3 stappen	9
1.1 Inleiding: wat is parkeerbehoefte en wat kan je er mee?	9
1.2 Stap 1: het vaststellen van de startbehoefte	10
1.2.1 Van verkeersgeneratie naar parkeerbehoefte	10
1.2.2 Gebruik van lokale parkeernormen bij nieuwbouw	12
1.2.3 Eigen onderzoek als startpunt voor bestaande situaties	14
1.2.4 Het gebruik van parkeerkencijfers	15
1.2.5 Lokale normen en eigen onderzoek gedifferentieerd toegepast	16
1.3 Stap 2: toepassen van mogelijkheden voor optimaal gebruik	17
1.3.1 Aanwezigheidscijfers	17
1.3.2 Dubbelgebruik en compartimenten	20
1.3.3 Reguleren van de parkeerbehoefte	21
1.4 Stap 3: vaststellen van de reële parkeerbehoefte	21
2 De uitvoering van parkeeronderzoek	23
2.1 Waarom: parkeeronderzoek voor verschillende toepassingen	23
2.2 Wat: verschillende types parkeeronderzoek	24
2.2.1 Het aanbod aan parkeerplaatsen - capaciteitsonderzoek	25
2.2.2 Het gebruik van parkeerplaatsen: bezettingsgraad	26
2.2.3 Het gebruik van parkeerplaatsen: duurmetingen (turn-over)	28
2.2.4 Het gebruik van parkeerplaatsen (types gebruikers)	30
2.2.5 Onderzoek ten behoeve van de exploitatie van parkeerplaatsen (financieel)	31
2.2.6 Speciale types parkeeronderzoek	31
2.3 Hoe: organisatie en financiering	32
2.3.1 De gemeente als opdrachtgever	32
2.3.2 De kosten van parkeeronderzoek	33
2.3.3 Een structurele benadering van metingen: het parkeerprotocol	33

Deel 5

1	Maatregelen met betrekking tot capaciteit en locatie	9
1.1	Inleiding	9
1.2	Capaciteitsmaatregelen in praktijk	10
1.2.1	Capaciteitsmaatregelen in nieuwe woonwijken	10
1.2.2	Capaciteitsmaatregelen bij het herinrichten van bestaande woonwijken	11
1.2.3	Nieuwe werklocaties en te ontwikkelen gemengde gebieden	11
1.3	Parkeerluwe en parkeervrije straten en pleinen	11
1.4	Parkeren op afstand: randparkings, Park & Ride-parkings en Park & Cycle-parkings	12
2	Maatregelen met betrekking tot parkeerregulering	19
2.1	Inleiding	19
2.2	Maatregelen die het parkeren beperken in de tijd	19
2.3	Betalend parkeren	23
2.4	Maatregelen voor specifieke doelgroepen	30
2.4.1	Regulering en doelgroepen	30
2.4.2	Gemeentelijke parkeerkaarten (bewonerskaart, parkeerkaart voor autodelen, parkeerkaart voor doelgroepen)	31
2.4.3	Buurtparkings	35
2.4.4	Parkeren voor mensen met een handicap	35
2.4.5	Parkeren voor taxi's	37
2.5	Maatregelen in verband met het gebruik van garages (privé en openbaar)	39
3	Maatregelen met betrekking tot communicatie	41
3.1	Communicatie over de bereikbaarheid van het gebied	41
3.2	Parkeergeleiding	42
3.3	Communicatie gericht op dienstverlening (klanten)	43

4 Parkeren in specifieke situaties	45
4.1 Parkeren in zones rond scholen	45
4.2 Parkeren bij evenementen	47
4.3 Parkeren in woongebieden	48
4.4 Parkeren door bewoners van tweede verblijven	49
4.5 Parkeren in winkelstraten	49
4.6 Parkeren in stationsomgevingen	49
4.7 Parkeren bij ziekenhuizen	50
4.8 Parkeerplaatsen voor motorfietsen	51
4.9 Parkeren van vrachtauto's en laden/lossen	52
4.10 Parkeren voor autocars	53
4.11 Fietsparkeren	54
5 Combinaties en samenhang van maatregelen	56
5.1 Afstemming in de ruimte	56
5.2 Afstemming in de tijd	57
5.3 Parkeerconcepten: ruimtelijke configuraties van parkeermaatregelen	58
5.3.1 Minder autoverkeer door wijziging van verplaatsingspatronen	58
5.3.2 Weren van overtollig autoverkeer uit binnensteden en woonwijken door het opvangen van autoverkeer aan de rand van steden en gemeentekernen	59
5.3.3 Verkeersluw stadshart. Concepten routegeleiding naar randparkings	60
5.3.4 Parkeerconcepten voor kleinere gemeentekernen	54

Deel 6

1 Inleiding	7
1.1 De rol van beheer en exploitatie voor het parkeerbeleid	7
1.2 Definities	8
2 De regie in eigen handen	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Zelf uitvoeren of uitbesteden	9
2.2.1 Basismodellen voor de organisatie van parkeerbeheer	9
2.2.2 Uitbesteden of zelf uitvoeren vanuit de organisatie bekeken	10
2.2.3 Gemeentelijke invloed op afstand, over EVA's en IVA's	11
3 Exploitatie	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Inkomsten en uitgaven voor parkeren	13
3.2.1 Geldstromen	14
3.2.2 Parkeersaldo	15
3.3 Parkeergarages nader bekeken	16
3.3.1 De inkomsten	16
3.3.2 De kosten	18
3.4 Straatparkeren nader bekeken	19
3.4.1 Inkomsten uit straatparkeren	19
3.4.2 Kosten van straatparkeren	20
3.5 Exploitatie: uitbesteden of niet?	22
4 Beheer	24
4.1 Inleiding	24
4.2 De beheerorganisatie	24
4.2.1 Takenpakket	24
4.2.2 Openbare weg en garages	25

4.2.3 Organisatie en formatie	27
4.3 Handhaving	29
4.3.1 Psychologie van het betaalgedrag	29
4.3.2 Handhavingstechnieken	30
4.3.3 Sanctiemogelijkheden	31

Deel 7

1 Ontwerprichtlijnen voor verschillende soorten parkeerplaatsen	4
1.1 Inleiding - kwaliteitscriteria	4
1.2 Straatparkeren	5
1.3 Parkeren op parkeerterreinen	17
1.4 Parkeren op pleinen	27
1.5 Parkeren in garages	28
1.6 Park&Ride	37
1.7 Carpoolparkings	39
2 Ontwerprichtlijnen met betrekking tot doelgroepen	41
2.1 Parkeren voor personen met een handicap	41
2.2 Parkeren van vrachtauto's	45
2.3 Busparkeren	49
2.4 Voetpaduitstulping aan haltes voor openbaar vervoer versus parkeren	51
2.5 Inrichting van taxistandplaatsen	52
2.6 Parkeerplaatsen voor autodelen	53
3 Ontwerprichtlijnen voor fietsparkeren	54
3.1 Fietsenstallingen versus parkeerstroken op het openbaar domein	54
3.2 Autonome bewaakte fietsenstallingen of als onderdeel van een parkeergarage?	55
3.3 Gratis of betalend ?	57
4 Ontwerprichtlijnen voor motorfietsparkeren	58
5 Nieuwe technieken (de hardware)	61
5.1 Overzicht en mogelijkheden voor informatie	61
5.2 Straatparkeren	62
5.3 Garagesystemen	64
5.4 Informatievoorzieningen en geleiding	67

Bibliografie

Bijlagen

BIJLAGE 1: Begrippenkader	3
BIJLAGE 2: Parkeerkcijfers	7
1 Parkeernormen	9
1.1 Keuze voor een krappe of ruime norm ?	9
1.2 Keuze voor een minimumnorm of een maximumnorm ?	10
2 Parkeerkcijfers, een (laatste) hulpmiddel voor het bepalen van parkeernormen en parkeerbehoefte	12
2.1 Hiërarchie in het bepalen van een parkeernorm of parkeerbehoefte	12
2.2 Parkeerkcijfers als laatste hulpmiddel	12
2.3 Bereikbaarheidsprofiel van de locatie	13
2.4 Specifieke eigenschappen van de functie/locatie	15
2.5 Mobiliteitskenmerken van de gebruikers en/of bezoekers	15
3 Parkeerkcijfers voor Vlaanderen	19
3.1 Parkeerkcijfer wonen	19
3.2 Parkeerkcijfer voor kantoren, bedrijven, scholen, winkels	21
BIJLAGE 3: Voorbeeld Van Exploitatieberekening	22

Deel 1

Algemene beleidscontext



Luik A. Kader

Luik A van het vademecum duurzaam parkeerbeleid bestaat uit drie delen en geeft de gebruiker inzicht in de definitie en doelstellingen van duurzaam parkeerbeleid en de manier waarop parkeerbeleid geïntegreerd is binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid en de globale stedelijke/gemeentelijke ontwikkeling. Op basis van de drie delen van Luik A kan een stad of gemeente een geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleidsplan opstellen. Luik A situeert duurzaam parkeerbeleid binnen de beleidscontext en geeft weer welke actoren allemaal betrokken zijn bij parkeerbeleid. Luik A omvat de hele planningsfase van parkeerbeleid en eindigt met de opmaak van een parkeerbeleidsplan als onderdeel van het (herwerkte) gemeentelijk mobiliteitsplan.

Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?



Waarom een parkeerbeleid?



Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?



Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?



Hoe maak ik een
parkeerbalans?



Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?



Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?



Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Deel 1 gaat in op het [waarom van parkeerbeleid](#). Er wordt uitgelegd dat parkeerbeleid een dynamisch proces is dat een evolutie kent van vraagvolgend naar een geïntegreerd beleid. Naar analogie met het gemeentelijk mobiliteitsbeleid bestaan er ook verschillende ontwikkelingsniveaus in gemeentelijk parkeerbeleid.

Naast de evolutie van parkeerbeleid geeft Deel 1 een overzicht van het beleidskader rond parkeerbeleid. In hoeverre past parkeerbeleid in de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen? Wat is de link met het mobiliteitsconvenant? Welke rol spelen de verschillende bestuursniveaus en wie zijn de betrokken actoren?

Ten slotte biedt dit deel het juridisch kader rond parkeerbeleid (verkeersreglement, financiële regelgeving, gemeentedecreet).

Inhoud

1	Parkeerbeleid	9
1.1	Duurzaam parkeerbeleid	9
1.2	Evolutie parkeerbeleid	10
2	Beleidskader	12
2.1	Beleidsactoren	12
2.1.1	Lokale overheid	12
2.1.2	Provinciale overheid	13
2.1.3	Vlaamse overheid	13
2.1.4	Federale overheid	13
2.1.5	Vervoersmaatschappijen	13
2.2	Parkeerbeleid als onderdeel van mobiliteitsbeleid	14
2.2.1	Mobiliteitsplan Vlaanderen	14
2.2.2	Convenantenbeleid	15
2.3	Parkeerbeleid in samenhang met het ruimtelijk beleid	16
2.3.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	16
2.3.2	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	17
2.3.3	Stedenbouwkundige verordeningen	18
3	Juridisch kader	19
3.1	Verkeersreglement - wegcode	19
3.2	Financiële regelgeving	19
3.3	Gemeentedecreet	20

1 Parkeerbeleid

1.1 Duurzaam parkeerbeleid

De ambitie van dit vademecum is om steden en gemeenten te ondersteunen in de uitwerking van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid wil ongewenst autogebruik verminderen en bewerkstelligt de selectieve bereikbaarheid (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer) van (stedelijke) centra.

Duurzaam parkeerbeleid is een expliciete doelstelling binnen het herziene mobiliteitsconvenantenbeleid. In de herziene module 1 van het Mobiliteitsconvenant heeft duurzaam parkeerbeleid volgende uitgangspunten:

Duurzaam parkeerbeleid:



1. Gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn (niet alleen met de auto).
2. Parkeren is ondergeschikt aan het STOP principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers primeert op autoparkeren.
3. Duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden "weerstanden" ingebouwd:
 - In stedelijke centra zijn dat capaciteit, prijs, parkeerduur en loopafstanden.
 - In landelijke gemeenten is de schaarste aan ruimte minder een probleem, maar wordt het parkeren getoetst aan "ruimtelijke kwaliteit". De inrichting van de openbare ruimte komt eerst tegemoet aan de comforteisen voor voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers en activiteiten in het algemeen, en pas daarna in functie van parkeren.
 - Voor de randgemeenten van/in een stadsgewest gelden beide bovenstaande regels, maar wordt vooral nagestreefd dat een groot (gratis) parkeeraanbod bij grootschalige functies (commercieel, dienstverlenend, tertiair,...) niet als concurrentie met analoge stedelijke functies wordt gehanteerd.
4. Meervoudig gebruik van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes.
5. Parkeren, stallen en intermodaliteit. Een duurzaam parkeerbeleid behandelt uiteraard ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen op intermodale knopen. Bijvoorbeeld: station, bushalte, P&R,...
6. Evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:
 - evolutie in de modal split;
 - kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
 - doorstroming van het openbaar vervoer;
 - verkeersveiligheid: afstanden tot kruispunten, aantal inritten, veiligheid in- en uitvoegbewegingen, ...;

Bron: Mobiliteitsconvenant - MB van 22 februari 2007 -

Module 1 opmaak of bijsturing van het (inter) gemeentelijk mobiliteitsplan

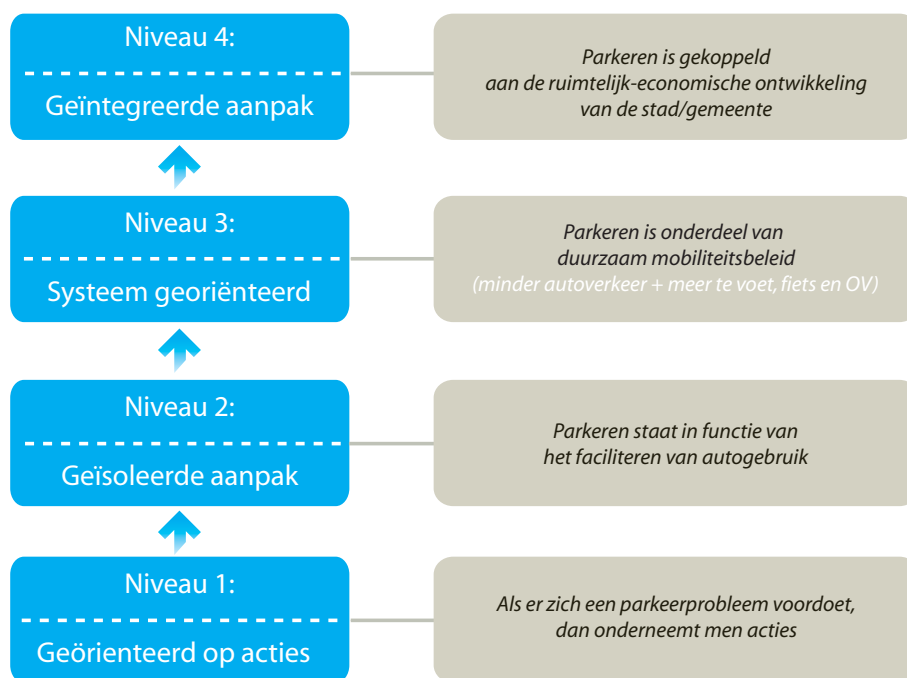
1.2 Evolutie parkeerbeleid

Parkeerbeleid wordt steeds meer een integraal onderdeel van een gemeentelijk/stedelijk beleid gericht op mobiliteit en bereikbaarheid. Er zijn gemeenten die pas starten met een parkeerbeleid, terwijl anderen al een hele ontwikkeling achter de rug hebben. Bij de gemeenten die al langer met hun parkeerbeleid bezig zijn, zien we een evolutie waarbij er systematisch aandacht gaat naar de relatie tussen parkeren, mobiliteitsbeleid en ruimtelijk-economisch beleid. We spreken dan van een geïntegreerde aanpak van parkeerbeleid.

Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid

Naar analogie met het kwaliteitszorgdenken binnen gemeentelijk mobiliteitsbeleid kan men 4 ontwikkelingsniveaus (zie Figuur 1) toekennen aan parkeerbeleid. Deze ontwikkelingsniveaus gaan van een aanpak georiënteerd op acties naar een geïntegreerde aanpak. De wijze waarop met strategische keuzen en prioriteiten wordt gewerkt, de wijze waarop acties en instrumenten worden ingezet en de wijze waarop de voortgang van een proces wordt opgevolgd en geëvalueerd, bepalen het ontwikkelingsniveau.

Figuur 1: Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid



Een gelijkaardige benadering van de evolutie van parkeerbeleid is deze van vraagvolgend over sturend naar een geïntegreerd parkeerbeleid (Figuur 2).

Figuur 2: Evolutie parkeerbeleid.



Vraagvolgend parkeerbeleid

Bij vraagvolgend parkeerbeleid staat het voldoen aan de vraag naar parkeerplaatsen centraal. Daar waar er behoefte is, worden parkeerplaatsen aangelegd. Het aanleggen van infrastructuur is belangrijk om de steden toegankelijk en economisch aantrekkelijk te maken. Parkeren mag zeker geen belemmering vormen voor de bereikbaarheid van de stad. Het parkeerbeleid is vraagvolgend.

Vb. Omwille van de grote parkeerdruk en het vele zoekverkeer in het winkelcentrum van de stad, breidt men de parkeercapaciteit verder uit.

Sturend parkeerbeleid

Van zodra men geconfronteerd wordt met de negatieve kanten van het toenemend autogebruik, staat het voldoen aan de vraag naar parkeerplaatsen niet meer centraal. Het parkeerbeleid wordt dan als instrument gebruikt om het ongewenst autogebruik terug te dringen. Dit gebeurt door middel van het beperken van de parkeercapaciteit en door middel van parkeerregulering. Via parkeermaatregelen wil men het ongewenste autogebruik terugdringen. Dit beleid wordt sturend parkeerbeleid genoemd.

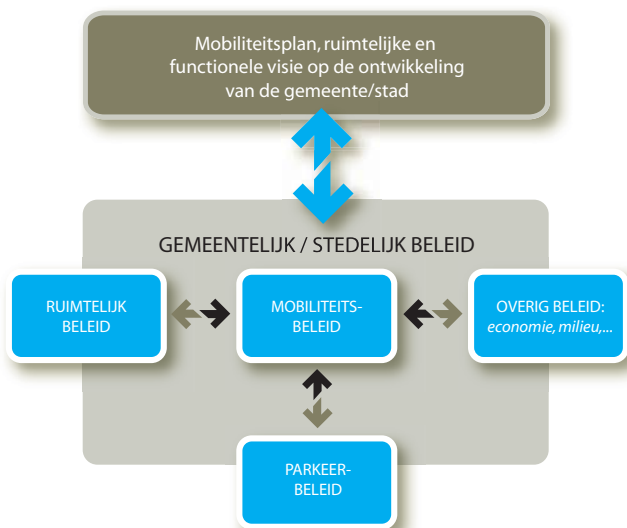
Vb. Men wil bezoekers stimuleren om de bus te nemen naar het stadscentrum door het verhogen van de parkeertarieven in het centrum en door het beperken van de parkeerduur.

Geïntegreerd parkeerbeleid

Na verloop van tijd stelt men vast dat eenzijdige parkeermaatregelen weinig effect hebben op de vervoerswijzekeuze. Het verhogen van het openbaarvervoeraanbod, het aanleggen van hoogwaardige fietsvoorzieningen, het voeren van een duurzaam locatiebeleid voor de inplanting van nieuwe ontwikkelingen, ... zijn ook cruciaal voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van stadscentra. Parkeerbeleid maakt integraal onderdeel uit van het mobiliteitsbeleid, ruimtelijk en economisch beleid van een gemeente. We noemen dit een geïntegreerd parkeerbeleid. Een geïntegreerde aanpak van parkeerbeleid vormt de basis voor een duurzaam parkeerbeleid.

Vb. Het succes van een P&R terrein aan de rand van het stadscentrum is afhankelijk van de (beperkte) parkeercapaciteit in het stadscentrum, de kwaliteit van het openbaarvervoeraanbod of de looproutes richting stadscentrum en de aanwezigheid en ontwikkeling van attractiepolen in het centrum van de stad.

Figuur 3: Situering geïntegreerd parkeerbeleid



2 Beleidskader

2.1 Beleidsactoren

2.1.1 Lokale overheid

De gemeente heeft de volledige verantwoordelijkheid inzake parkeerbeleid. In het kerntakendebat werd het parkeerbeleid omschreven als een gemeentelijke kerntaak. Dit beleid maakt deel uit van het gemeentelijk mobiliteitsplan en past zowel binnen de ruimtelijke visie(s) als de mobiliteitsvisie(s) van de hogere overheden. Het gaat hier over afbakening van parkeerzones, keuze voor betalend parkeren of blauwe zones, uitwerken van parkeernormen in bouwvoorschriften, handhaving, locatiebeleid,

Door het depenaliseren van bepaalde parkeerovertradingen (beperkte parkeertijd, betalend parkeren en bewonersparkeren) kan de gemeente ook zelf overtradingen vaststellen. In deel 6 Organisatie, exploitatie en beheer van parkeren wordt dit uitgebreid beschreven.

De lokale politie speelt een belangrijke rol bij de handhaving van het parkeerbeleid. Ze treedt op tegen onveilig en hinderlijk parkeren en signaleert problemen en doet voorstellen aan de wegbeheerder voor een aangepaste signalisatie. De politie is ook bevoegd om de gedepenaliseerde parkeerovertradingen vast te stellen.

Naast investeringen in de objectieve pakkans (aantal controle-uren) wordt er ook geïnvesteerd in een verhoging van de subjectieve pakkans alsook in preventie en communicatie. De lokale politie vertaalt dit in acties die zowel preventief als repressief zijn. In de zonale veiligheidsplannen en de verkeersveiligheidsovereenkomsten worden deze acties door de verschillende politiezones beschreven.

2.1.2 Provinciale overheid

Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid staan centraal in het mobiliteitsbeleid van de provincies. Om de ongeremde groei van het autoverkeer tegen te gaan, is het belangrijk om duurzame vervoeralternatieven voor het autosolisme te promoten en te realiseren. De provincie werkt aan de uitbouw van het functioneel fietsroutenetwerk en stimuleert samen met Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn het gebruik van het openbaar vervoer.

In elke provincie kan je terecht bij de provinciale mobiliteitspunten voor oplossingen en tips m.b.t. woon-werkverkeer, duurzame organisatie van het woon-werkverkeer naar of van de bedrijfslocaties, ... Dat provinciaal mobiliteitspunt functioneert:

- als een uniek loket voor individuele vragen vanuit het grote publiek (front office);
- als het centrale aanspreekpunt voor bedrijven (en in een verdere fase ook voor scholen en organisatoren van grootschalige, sterk verkeersgenererende evenementen).

Met betrekking tot parkeerbeleid staan de provincies in voor de bovengemeentelijke afstemming van parkeermaatregelen. Dit gebeurt zowel in het kader van de (inter)gemeentelijke mobiliteitsplannen als van de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen.

2.1.3 Vlaamse overheid

De Vlaamse overheid bepaalt het mobiliteits- en ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Een geïntegreerd parkeerbeleid past binnen de mobiliteits- en ruimtelijke visies op Vlaams niveau. Met dit Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid wil het Vlaams Gewest een kader aanbieden waarbinnen parkeerbeleid op gemeentelijk niveau moet passen. De expliciete uitwerking van duurzaam parkeerbeleid in het kader van het (herziene) mobiliteitsconvenant, de selectieve bereikbaarheid van de stedelijke centra, een locatiebeleid in functie van duurzame verplaatsingen, ... zijn enkele van de doelstellingen die ondersteund kunnen worden met een duurzaam parkeerbeleid.

In 2.2 en 2.3 wordt de samenhang met het Vlaams mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid verduidelijkt.

2.1.4 Federale overheid

De federale overheid zorgt voor het juridisch kader (wetten en besluiten) van het parkeerbeleid. Dit juridisch kader maakt het voor de steden en gemeenten mogelijk om parkeerreguleringen zoals onder meer wisselend parkeren, betalend parkeren en blauwe zones in te voeren.

Daarnaast speelt de federale overheid een belangrijke rol in de aansturing van de NMBS in haar parkeerbeleid met name het voor- en natransport.

2.1.5 Vervoersmaatschappijen

[De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn:](#)

De Lijn biedt met stads- en streekvervoer een alternatief voor het autoverkeer. Een kwaliteitsvol openbaar vervoer is één van de hefboomen om een selectieve bereikbaarheid van steden en gemeenten te realiseren. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is er een goede samenwerking nodig tussen de gemeente en De Lijn. Het voeren van een geïntegreerd parkeerbeleid heeft een positieve invloed op het openbaarvervoergebruik. Het verhogen van het openbaarvervoeraanbod hangt samen met een duurzaam parkeerbeleid in stedelijke centra.

Zoals de provincie heeft ook De Lijn een taak te vervullen binnen de provinciale mobiliteitspunten.

De Lijn is verantwoordelijk voor de dagelijkse operationele werking van de front office terwijl de provincie voor de back office zorgt (zie 2.1.2.)

Een goed parkeerbeheer geeft meer ruimte aan het openbaar vervoer, en werkt een betere doorstroming in de hand. Bij doorstromingsproblemen denken we onder meer aan foutparkeren ter hoogte van de openbaarvervoerhalte en 'slenterend' parkeerzoekgedrag. Om de doorstroming van de bus en/of tram te bevorderen is het noodzakelijk dat consequent wordt opgetreden tegen foutparkerders en kunnen parkeerplaatsen worden verminderd of anders worden ingericht.

De Lijn is een belangrijke partner bij het uitwerken van Park & Ride locaties. Een slechte doorstroming op de openbaar vervoersassen en het overaanbod aan parkeerplaatsen in het centrum van de gemeente hypothekeren de mogelijkheden voor een succesvol Park & Ride - beleid. (zie deel 5 Parkeren op afstand)

De NMBS-Holding en Infrabel:

Ook de NMBS-Holding en Infrabel spelen een belangrijke rol wanneer het gaat over vervoersmanagement. Een goed uitgebouwd spoorwegennetwerk met goede en snelle verbindingen kan leiden tot een modal shift in de verkeersstromen met meer openbaarvervoergebruik (treingebruik) en minder autogebruik. De tendens van het bouwen van grote parkeervoorzieningen voor de pendelaars in de directe omgeving van het station (dat vaak in het centrum van de stad gelegen is) kan de bereikbaarheid en de leefbaarheid van deze omgeving in het gedrang brengen. Daarom is het belangrijk om op voorhand de invloed van zo'n parkeervoorziening op de verkeersafwikkeling te onderzoeken alsook de synergie met het (al dan niet aanwezige) geregeld streekvervoer in beschouwing te nemen.

2.2 Parkeerbeleid als onderdeel van mobiliteitsbeleid

Een geïntegreerd parkeerbeleid maakt onderdeel uit van een globale ontwikkelingsvisie voor een gemeente, stad of stadsdeel. Het is niet enkel een onderdeel van het mobiliteitsbeleid, het dient ook afgestemd te worden met relevante beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu. Dit deel beschrijft de relatie tussen het parkeerbeleid en het mobiliteitsbeleid.

2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

De Vlaamse overheid bepaalt het algemeen mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 17 oktober 2003) geeft het beleidskader en de beleidsrichting aan van de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid voor Vlaanderen.

De vijf basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn:

1. het vrijwaren van de bereikbaarheid;
2. het garanderen van de toegankelijkheid;
3. het verbeteren van de veiligheid;
4. het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
5. het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen streeft naar een geïntegreerde aanpak van de mobiliteit. Deze visie wordt vertaald naar een beleid dat een evenwicht zoekt tussen economische, sociale, ecologische en ruimtelijke belangen.

Het gemeentelijk parkeerbeleid dient rekening te houden met de vijf doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

2.2.2 Convenantenbeleid

Het mobiliteitsconvenant is het beleidsinstrument om een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid te bevorderen via samenwerking tussen de Vlaamse overheid, de provincies, de gemeenten, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, ... Dit beleid wordt vertaald in een gemeentelijk mobiliteitsplan waaraan een reeks uitvoeringsprojecten gekoppeld worden.

Modules

Voor de realisatie van de projecten worden modules afgesloten. Afspraken over de realisatie van projecten worden in een koepelmodule vastgelegd. Ieder project bestaat uit een koepelmodule met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules. De modules kunnen betrekking hebben op de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten, de verbetering of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en andere projecten om de mobiliteit te beheersen.

Een duurzaam parkeerbeleid is één van de engagementen van de gemeente in module 1 en duurzaam parkeerbeleid maakt dus integraal onderdeel uit van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Daarnaast is parkeerbeleid ook rechtstreeks van toepassing in de modules 3, 8, 10 en 14.

- Module 1

'Opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan' legt op dat een parkeerplan deel dient uit te maken van het mobiliteitsplan. De gemeente zorgt er voor dat dit parkeerplan een duurzaam parkeerbeleidsplan is. Een duurzaam parkeerbeleid omvat onder meer: het multimodaal bereikbaar maken van gebieden en functies, het STOP-principe (Voorrang aan stappers en trappers, daarna pas openbaar vervoer en pas als het niet anders kan, privé-vervoer) hanteren, weerstanden inbouwen, streven naar een meervoudig ruimtegebruik, inspelen op de mogelijkheden van intermodaliteit en aandacht hebben voor evaluatie en monitoring.

- Module 3

'Herinrichting van doortochten' heeft als doel om doortochten in te passen in hun ruimtelijke omgeving. De herinrichting staat in het teken van de verbetering van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid. Het aanpakken van het parkeeraanbod en de parkeervoorzieningen wordt eveneens bekeken binnen deze module.

- Module 8

'Doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer' heeft als doel doorstromingsbevorderende maatregelen te nemen om zo het aandeel van het geregeld vervoer te verhogen in de vervoersstroom binnen een bepaald bedieningsgebied. Mogelijke maatregelen zijn onder meer het aanleggen van een vrije tram- of busbaan, herinrichten van een kruispunt, verkeerslichtenbeïnvloeding en het verminderen of anders inrichten van parkeerplaatsen. Eén van de verbintenissen van de lokale overheid is het voeren van een duurzaam parkeerbeleid. Dit duurzaam parkeerbeleid is een onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

- Module 10

'Herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg' heeft als doel de verkeersveiligheid voor de scholieren te verbeteren, de verplaatsingen te voet, met de fiets, de bus, tram, trein of carpool te bevorderen en te streven naar een evenwicht tussen de verschillende categorieën van verkeersdeelnemers. In het kader van deze module dient de school een schoolvervoerplan op te stellen. Dit schoolvervoerplan omvat onder meer naast het organiseren van de toegangen tot de school, het op- en afhalen van de scholieren, voldoende en veilige fietsstallingen, het organiseren van een carpool, voetpool en/of fietspool ook het langparkeren van de leerkrachten. De parkeersituatie en –organisatie wordt hierdoor in een globale mobiliteitsvisie van de schoolomgeving opgenomen. De herinrichting moet gerealiseerd worden zonder het parkeeraanbod te verruimen en mag geen ingrepen bevatten die in hoofdzaak het wegbeeld verfraaien of vooral de commerciële context verbeteren. Er is sprake van een integraal parkeerbeleid in de buurt van de schoolomgeving.

- Module 14

'Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstzones van bovenlokaal belang' heeft als doel de multimodale bereikbaarheid van de zone te verbeteren. In het kader van deze module moet onder andere een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) worden opgemaakt waarin het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen wordt geëvalueerd, en de noodzaak en de omvang voor de ontsluitingsinfrastructuur blijkt. Verschillende mogelijke oplossingsrichtingen worden met hun effecten tegen elkaar afgewogen waarbij gekeken wordt naar hun impact op het vlak van multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, de ruimtelijke en milieutechnische inpasbaarheid. Het parkeerbeleid maakt deel uit van de globale mobiliteitsvisie van deze zone.

2.3 Parkeerbeleid in samenhang met het ruimtelijk beleid

2.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.

Vlaanderen streeft naar een ruimtelijk gedifferentieerd beleid met selectieve bereikbaarheid voor stedelijke gebieden of delen daarvan: "Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid" (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p. 333).

Om stedelijke gebieden leefbaar te houden moet in bepaalde delen de automobiliteit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachtere vormen van verkeer (te voet en per fiets), efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid. Een gericht parkeerbeleid en een gericht vergunningenbeleid t.a.v. nieuwe stallings- en parkeervoorzieningen dient de grotere selectieve bereikbaarheid van locaties te ondersteunen (selectief beperken van nieuwe parkeerplaatsen, opleggen van ruimtelijk gedifferentieerde parkeertarieven).

In de omgeving van hoofdstations, belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer of zones en lijnen van hoogwaardige stedelijk collectief vervoer (intensief door tram- of busvervoer bediende assen) dient het ruimtelijk beleid geflankeerd te worden door een parkeerbeleid of gebiedsgericht parkeerbeleid. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de selectieve uitbouw van

de parkeermogelijkheden voor auto's en fietsen rond goed door collectief vervoer bediende halteplaatsen en stations en maxima te voorzien in functie van de draagkracht van de omgeving en de aard en omvang van de bestemmingen.

Het locatiebeleid (het afstemmen van bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel) is erop gericht nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten te voorzien op locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoersysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. De afstemming van de mobiliteitsprofielen van de bedrijven op de bereikbaarheidsprofielen van de plaats is de doelstelling. Gericht parkeerbeleid is hierbij één van de sleutels om dit te realiseren: het aanbod aan parkings en de typologie ervan moet functie zijn van de ruimtelijke context of locatie.

2.3.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Een ruimtelijke uitvoeringsplan is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen - eens het RUP is goedgekeurd - stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften kan men naast het vastleggen van de zones voor parkeren (ondergrondse of bovengrondse garages, parkeerplaatsen, fietsenstallingen...) ook parkeernormen bepalen. Men kan bijvoorbeeld het maximum aantal parkeerplaatsen per wooneenheid opleggen of het parkeren in bepaalde zones verbieden. Het RUP is voor de gemeente een juridisch instrument voor het structureren en organiseren van haar parkeerbeleid.

2.3.3 Stedenbouwkundige verordeningen

Via een stedenbouwkundige verordening kan men ook randvoorwaarden voor het aanleggen van parkeerplaatsen en/of parkeernormen opleggen. Zowel het Vlaams Gewest, de provincies als de gemeenten kunnen een stedenbouwkundige verordening opmaken.

Gewestelijke stedenbouwkundige verordening

De omzendbrief d.d. 20 oktober 1982 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen werd afgeschaft. De richtlijnen van 20 oktober 1982 verplichtten de aanvragers om bij het verkavelen, bouwen of verbouwen, een minimum aantal parkeerplaatsen aan te leggen. Deze normen waren bedoeld om het openbaar domein te ontlasten. Ondertussen vragen de problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid evenwel om een beheersing van de automobilititeit. Daarom is er eerder nood aan maximum in plaats van minimum parkeernormen. De omzendbrief werd om deze redenen opgeheven. Voorlopig werden er door de Vlaamse overheid geen nieuwe normen uitgevaardigd.

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening

Gemeenten kunnen via een stedenbouwkundige verordening vaak gecombineerd met een belastingreglement parkeernormen opleggen. Deze normen zijn afgestemd op de lokale omstandigheden en passen binnen het parkeerbeleid. De parkeernormen worden best gedifferentieerd volgens de principes van het locatiebeleid : het mobiliteitsprofiel van de vestiging moet overeenkomen met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Een stedenbouwkundige verordening hoeft zich niet te beperken tot het opleggen van parkeernormen, men kan het uitbreiden naar:

- het opleggen van laad- en losplaatsen;
- de opmaak van een schoolvervoerplan;
- het opleggen van een bedrijfsvervoerplan dat eventueel kan leiden tot de verbintenissen van de ontwikkelaar t.a.v. alternatieve vervoerswijzen;
- ontwerprichtlijnen i.v.m. de materiaalkeuze van de parkeervoorziening, breedte van in- en uitritten;
- speciale voorwaarden bij de aanleg van grote (vanaf 20 parkeerplaatsen) parkeervoorzieningen nl. de aandacht voor groenvoorzieningen (vb. het aanbrengen van een groenscherm tussen het openbaar domein en het privé domein, het aanplanten van 1 hoogstammige boom per 4 parkeerplaatsen);
- minimumnormen voor fietsenstalplaatsen;
- de verplichting van een fietsenstalling te voorzien indien het bedrijf, kantoor of handelszaak meer dan 10 werknemers heeft.

3 Juridisch kader

3.1 Verkeersreglement - wegcode

De wegcode (K.B. van 1 december 1975) en de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en gewijzigd bij de wetten van 9 juni 1975 en 7 februari 2003 (wet houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid) bevatten algemene regels m.b.t. het parkeren. Hieronder wordt onder meer het volgende verstaan: regels voor het opstellen van een geparkeerd voertuig, halfmaandelijks beurtelings parkeren en het gebruik en plaatsen van verkeerstekens.

3.2 Financiële regelgeving

Onder financiële regelgeving wordt verstaan: de retributie, belasting en administratieve sanctie. Bij het niet naleven van de wegcode (inzake de regels met betrekking tot het betalend parkeren, parkeren in de blauwe zone, bewonersparkeren en parkeerkaarten) kan een retributie of belasting geheven worden. In deel 6 organisatie, exploitatie en beheer van parkeren wordt dit verder besproken waarbij tevens de link wordt gelegd naar handhaving. We beperken ons hier tot een korte uitleg van de begrippen.

Retributie :

De retributie is een billijke vergoeding voor een geleverde dienst. De hoogte van de vergoeding is daarmee gerelateerd aan de geleverde dienst. De hoogte van het tarief is begrensd en moet gemotiveerd worden.

Een retributie impliceert dat bij niet-betaling de gemeente de omweg via de rechtbank moet maken om een uitvoerbare titel te hebben. Bij een belastingreglement beschikken de gemeenten zelf over dergelijke titel, wat het voor hen tot een veel praktischer instrument maakt. Een retributie kan vastgesteld worden door een private partner, wat niet het geval is bij een belasting.

Belasting :

Een gemeente kan een belasting opleggen voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg. Het betreft plaatsen waar dat parkeren toegelaten is en waar onder meer het regelmatig gebruik van de parkeerautomaten, een ander systeem van betalend parkeren, bewonersparkeren of blauwe zone verplicht is. De belasting is verschuldigd zodra het voertuig geparkeerd is.

Administratieve sanctie :

Een aantal kleine overtredingen vallen niet meer onder het Strafwetboek maar onder de gemeentelijke administratieve sancties. Dit is een sanctie die door het bestuur wordt uitgesproken zonder voorafgaande bemoeiing van de rechter. De gemeenteraad kan reglementen opstellen die overlast en kleine overtredingen bestraffen met geldboetes tot maximum 250 euro.

3.3 Gemeentedecreet

Het gemeentedecreet (BS 22.12.2006) wil een instrumentarium aanreiken om de kwaliteit van de bestuurshandelingen en de dienstverlening van de lokale besturen te waarborgen en de inspraak en betrokkenheid van de burger te verbeteren. Naast onder meer de organisatie, bevoegdheden, planning en financieel beheer worden ook de werking van de gemeente en de oprichting van gemeentelijk verzelfstandigde agentschappen vastgelegd.

Park & Ride | Kiss & Ride



Deel 2

Een geïntegreerd duurzaam gemeentelijk parkeerbeleid



Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen ondersteunen mijn parkeerbeleid?

Hoe voer ik mijn parkeerbeleid uit? Wat doe ik zelf, wat besteed ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering, kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Deel 2 geeft de uitgangspunten van een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid.

Duurzaam parkeerbeleid veronderstelt verder kijken dan het direct oplossen van het probleem of het gewoon volgen van de vraag. Duurzaam parkeerbeleid veronderstelt een in balans brengen van verschillende belangen. Een dergelijk parkeerbeleid kan alleen als een geïntegreerd parkeerbeleid tot stand komen. Een geïntegreerd parkeerbeleid maakt parkeren geen doel op zich maar draagt bij tot een leefbare stad, een beter bereikbaar centrum en meer tevredenheid onder de inwoners.

Deel 2 gaat in op de begrippen visievorming, probleemdefiniëring en parkeeropgave. De visievorming geeft antwoord op vragen als: "Voor welke doelgroepen wens ik een hoogwaardig parkeeraanbod? Moeten alle auto's van straat en wat mag dat dan kosten? Hoe garandeer ik een selectieve bereikbaarheid van mijn stadscentrum?" Een duidelijke definiëring van de parkeeropgave hangt nauw samen met de visievorming. De samenhang tussen parkeerbeleid en mobiliteitsbeleid komt naar boven in de visievorming.

Ten slotte gaat dit deel dieper in op de betrokkenheid van de verschillende actoren. Welke actoren zijn relevant en hoe kan je ze op een goede manier betrekken bij de opmaak van een parkeerbeleidsplan? Welke rol speelt de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) bij de uitwerking van parkeerbeleid? Op welke manier communiceer ik over de implementatie van (onpopulaire) parkeermaatregelen?

Inhoud

1	Geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid	7
1.1	Uitgangspunten voor een geïntegreerd parkeerbeleid	7
1.2	Uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid	8
2	Visievorming, probleemdefiniëring en parkeeropgave	10
2.1	Visievorming	10
2.2	Het definiëren van de parkeeropgave	11
3	Betrokkenheid actoren	13
3.1	Algemeen	13
3.2	Omgaan met verschillende belangen	13
3.3	De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) als regisseur voor het parkeerbeleidsplan	14
3.4	Draagvlak verwerven: forceren, overtuigen, compromissen of win-win	15
3.5	Communicatie over de implementatie van parkeermaatregelen	16

1 Geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid

Dit Vademecum wil gemeenten helpen bij het uitstippelen van een geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid. Het gedeelte 'geïntegreerd' is dan vooral een 'middel om' terwijl 'duurzaam' het eigenlijke doel omvat.

1.1 Uitgangspunten voor een geïntegreerd parkeerbeleid

Een integraal parkeerbeleid kenmerkt zich door:

- Een samenhang tussen **verschillende beleidsvelden** zoals ruimtelijke ordening, mobiliteitsbeleid, stedelijke ontwikkeling, sociaal- en milieubeleid.
- Een **heldere en eenduidige visie** op parkeren. Deze visie vormt het kader voor de te nemen maatregelen. "Wat wil ik bereiken met mijn parkeerbeleid?"
- Het werken aan een gebiedsgerichte benadering: parkeermaatregelen sluiten aan bij **specifieke kenmerken en problemen** van een gebied.
- Het zoeken naar verschillende maatregelen voor **verschillende doelgroepen**. Elke parkeermaatregel treft de ene en bevoordeelt een andere doelgroep.
- Een **open benadering, doch regievoerende benadering** waarbij meerdere partijen betrokken zijn: verschillende afdelingen en overheidsinstanties, burgers, handelaars, vervoersmaatschappijen en privé-exploitanten.
- Het oog houden voor de **communicatie**. Zowel als het gaat om het verantwoorden van genomen maatregelen als campagnes gericht op gedragsverandering.

1.2 Uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid

Module 1 van het gemeentelijk mobiliteitsconvenant geeft 6 uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid.

Duurzaam parkeerbeleid:



1. Gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn (niet alleen met de auto).
2. Parkeren is ondergeschikt aan het "STOP" principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers primeert op autoparkeren.
3. Duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden "weerstand" ingebouwd:
 - In stedelijke centra zijn dat capaciteit, prijs, parkeerduur en loopafstanden.
 - In landelijke gemeenten is de schaarste aan ruimte minder een probleem, maar wordt het parkeren getoetst aan "ruimtelijke kwaliteit". De inrichting van de openbare ruimte komt eerst tegemoet aan de comforteisen voor voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers en activiteiten in het algemeen, en pas daarna in functie van parkeren.
 - Voor de randgemeenten van/in een stadsgewest gelden beide bovenstaande regels, maar wordt vooral nagestreefd dat een groot (gratis) parkeeraanbod bij grootschalige functies (commercieel, dienstverlenend, tertiair,...) niet als concurrentie met analoge stedelijke functies wordt gehanteerd.
4. Meervoudig gebruik van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes.
5. Parkeren, stallen en intermodaliteit. Een duurzaam parkeerbeleid behandelt uiteraard ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen op intermodale knopen. Bijvoorbeeld: station, bus-halte, park & ride,...
6. Evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:
 - evolutie in de modal split;
 - kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
 - doorstroming van het openbaar vervoer;
 - verkeersveiligheid: afstanden tot kruispunten, aantal inritten, veiligheid in- en uitvoegbewegingen, ...;

Bron: Mobiliteitsconvenant - MB van 22 februari 2007 - Module 1 opmaak of bijsturing van het (inter) gemeentelijk mobiliteitsplan.

De delen 4, 5, 6 en 7 (=Luik B) van dit Vademecum vormen de gereedschapskist om het duurzaam parkeerbeleid concreet in te vullen en uit te voeren. Hieronder wordt aangegeven welke aspecten van duurzaam parkeren aan bod komen in Luik B. Waar nodig zal op aspecten van duurzaamheid direct worden ingegaan. De 6 onderdelen van Module 1 zijn herleid tot de volgende drie elementen:

1. Verminderen van ongewenst autoverkeer + verbeteren (selectieve) bereikbaarheid van stedelijke gebieden

- Kritisch omgaan met parkeerbehoefte, beperken van de parkeercapaciteit voor autoverkeer (Deel 4).
- Parkeerplaatsen hoeven niet altijd vlak voor de deur.
- Parkeren op afstand (vb. Park & Ride) (Deel 5).
- Parkeerregulering (blauwe zone, bewonerskaart, tariefbeleid, ...) beperkt de behoefte aan extra parkeerplaatsen (Deel 5).
- Combinatie van verminderen parkeercapaciteit met versterking OV-aanbod, fiets- en looproutes (Deel 5).
- Parkeerinkomsten worden geïnvesteerd in duurzame mobiliteit (vb. verhoging OV-aanbod) (Deel 6).
- De overheid houdt de regie van parkeerbeleid zelf in handen (Deel 6).

2. Slim omgaan met stilstaande auto's

Geparkeerde auto's zorgen voor visuele overlast en nemen publieke ruimte in die niet meer voor andere doeleinden gebruikt kan worden.

- Multifunctioneel gebruik van parkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld verschillend doelpubliek op verschillende momenten, ruimte op bepaalde momenten (deels) inzetbaar voor andere activiteiten (Deel 5).
- Streven naar inpandige garages (liefst ondergronds) in plaats van parkeren op straat, pleinen (Deel 7).
- Een goede ruimtelijke inpassing van parkeerplaatsen en parkeerterreinen waardoor weinig ruimte verloren gaat en de ruimtelijke kwaliteit hoog blijft (Deel 7).

3. Slim omgaan met aankomende en vertrekkende auto's

Parkeerplaatsen trekken verkeer aan. Voor die locaties waar een parkeeraanbod gecreëerd wordt is het dus noodzakelijk dat ze vlot bereikbaar zijn en voor zo weinig mogelijk overlast zorgen (lawaai, geurhinder, veiligheid, ...).

- Rekening houden met de turnover van parkeerplaatsen (aantal wisselingen per dag) (Deel 4).
- Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen (Deel 4).
- Parkeren op afstand. Inpassen van park & ride terreinen aan de rand van de stad en bij invalswegen (Deel 5).
- Ontwerp van parkeergarages en inrijstroken (Deel 7).

2 Visievorming, probleemdefiniëring en parkeeropgave

Duurzaam parkeerbeleid komt niet zo maar tot stand. Anders dan een duurzame omgang met energieverbruik kan duurzaam parkeerbeleid tot ongewenste effecten leiden: vb. in de binnenstad geweerde auto's zorgen voor veel overlast in de woonwijken rond het centrum. Een zorgvuldige visie is daarom nodig en van daaruit een juiste probleemdefiniëring. Door het parkeerbeleid steeds te plaatsen in de brede context van mobiliteitsbeleid is het makkelijker om met de ongewenste effecten om te gaan.

2.1 Visievorming

De visievorming drukt uit waar de stad/gemeente naar toe wil met zijn parkeerbeleid. Centraal in de visievorming staat de rol die het parkeren moet spelen in de duurzame bereikbaarheid en de verdere (ruimtelijke) ontwikkeling van de gemeente. Een duurzaam parkeerbeleid staat in functie van het verminderen van ongewenst autogebruik met het oog op het verbeteren van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid van de gemeente/stad. Volgende checklist kan een gemeente hanteren bij het ontwikkelen van een visie rond duurzaam parkeerbeleid.

Checklist duurzaam parkeerbeleid

- . Hoe maak ik mijn gemeente beter bereikbaar voor voetgangers, fietsers of het openbaar vervoer ?
- . Ondersteunt mijn parkeerbeleid het te voet gaan en het gebruik van de fiets of het OV?
- . Welke doelgroepen zijn welkom met de auto in mijn stad of gemeente?
- . Welk parkeeraanbod voor bewoners ?
- . Welk parkeeraanbod voor werknemers?
- . Welk parkeeraanbod voor bezoekers ?
- . Waar en voor wie wens ik een hoogwaardig parkeeraanbod te creëren ?
- . Welke functies wil ik geven aan mijn openbare ruimte?
- . Wat mag mijn parkeerbeleid kosten / opbrengen ?
- . Op welke manier koppel ik mijn locatiebeleid aan mijn parkeerbeleid?

Pas als een gemeente dergelijke vragen voor zichzelf heeft beantwoord kan zij een kader stellen waarbinnen parkeervraagstukken integraal en duurzaam kunnen worden opgelost.

Voorbeeld niet-duurzame parkeervisie:

Een visie kan bijvoorbeeld zijn: "het faciliteren en verdelen van de beschikbare parkeerruimte over de gewenste doelgroepen". Een dergelijke visie impliceert een faciliterend beleid, maar met restricties. Let wel: specificeren van 'gewenste doelgroepen' is nodig. In woonstraten krijgen bijvoorbeeld bewoners voorrang als het gaat om parkeren, en in winkelstraten het bezoek. Bewoners krijgen ruime gelegenheid om parkeerkaarten aan te vragen, ook bedrijven worden op die wijze gefaciliteerd, terwijl in de winkelstraten een parkeerdurverbepking geldt. Als het gaat om nieuwbouw van woningen of bedrijven gelden ruime parkeernormen die op eigen terrein moeten worden

gerealiseerd. De marktwaarde van een parkeerplaats is laag.

Voorbeeld duurzame parkeervisie:

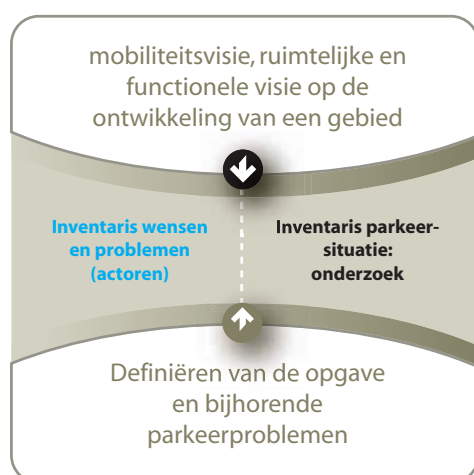
Een ander voorbeeld is: "het terugdringen van het niet-noodzakelijk autoverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid". De uitgifte van parkeerkaarten is beperkt. Voor het parkeren in het centrum gelden hoge tarieven. Het centrum wordt gefaciliteerd door park & ride in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer. Ook de fietsverbindingen zijn prima. Bij nieuwbouw geldt een stringente, krappe parkeernorm. Voor bewoners worden slechts in beperkte mate bewonerskaarten verstrekt voor het parkeren op straat. De marktwaarde van een parkeerplaats is hoog.

De parkeervisie is daarmee het kader van waaruit parkeerproblemen opgelost worden. Dit vergt een consequente aanpak waarbij het bestuur zich niet van de wijs mag laten brengen door speciale gevallen. Ook het maatwerk moet binnen de visie passen. Het definiëren van de opgave en de bijhorende problemen vertrekt vanuit de mobiliteitsvisie en de ruimtelijke en functionele visie op de ontwikkeling van een gebied (zie Figuur 1).

2.2 Het definiëren van de parkeeropgave

De start is altijd het belangrijkste. Waarom een parkeerbeleid op de hals halen? Wat willen we oplossen met het parkeerbeleid? De aanleiding is soms een bestuurlijke opgave (die steeds terugkomt), soms een direct knelpunt of probleem.

Gemeenten beginnen pas vaak met parkeermaatregelen als bewoners klagen, een nieuwe garage gerealiseerd moet worden of een groot project ontwikkeld wordt. De aanleiding is duidelijk; het beleid lost het probleem op. Duurzaam parkeerbeleid gaat een stap verder. Door het parkeren in een breder perspectief te plaatsen, kunnen toekomstige problemen ook worden voorkomen. Duurzaam parkeerbeleid is geen parkeerbeleid op verzoek. De grote ambitie van dit Vademecum is juist dat de gemeente een parkeerbeleid uitwerkt in functie van het verbeteren van de bereikbaarheid te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. De Vlaamse overheid wil deze opzet van duurzaam parkeerbeleid bij gemeenten stimuleren, ook als gemeenten geen acuut probleem zien. De definiëring van een duidelijke parkeeropgave is daarom een belangrijke stap.



Figuur 1: Schematische weergave definiëring parkeeropgave

De parkeeropgave is het programma van eisen om parkeerbeleid in te vullen.

Enkele voorbeelden:

- We willen samenhang aanbrengen in onze aanpak van het parkeren.
- We willen kijken hoe parkeren kan passen in een duurzame ontwikkeling van onze gemeente.
- We willen het centrum aantrekkelijker maken.
- We moeten iets doen met de bereikbaarheid van de handelszone want geparkeerde wagens belemmeren de doorstroming van het openbaar vervoer.
- We willen de parkeermaatregelen op een kostenefficiënte manier organiseren.

Volgende vragen kunnen helpen bij het definiëren van de parkeeropgave:

- Waarom maken we een parkeerbeleidsplan? Is dit om na te gaan of het parkeeraanbod voldoet aan de parkeervraag?
- Waarom maken we een parkeerbeleidsplan? Is dit om het centrum bereikbaar te maken of willen we de verblijfskwaliteit verhogen?
- Voor wie maken we een parkeerbeleidsplan? Is dit om de bewoners meer faciliteiten te geven en/of om ons centrum beter bereikbaar te maken voor bezoekers?

Het is meestal makkelijker om vanuit een probleemstelling te vertrekken omdat die vaak door betrokken partijen aangebracht worden. Deze probleemstelling kan dan vertaald worden naar een parkeeropgave.

Bij een duurzaam parkeerbeleid volstaat het echter niet om alleen problemen op te lossen. Ook de effecten van mogelijke oplossingen moeten worden betrokken bij het opstellen van de parkeeropgave. Het mag niet zo zijn dat door het nemen van een maatregel de problemen 500 meter worden verplaatst. De duurzaamheid van het parkeerbeleid ligt in het voorkomen van dergelijke ongewenste neveneffecten. "Wat gebeurt er als we deze concrete problemen oplossen?" is daarom de logische vraag na het benoemen van de concrete problemen.

3 Betrokkenheid actoren

3.1 Algemeen

Een geïntegreerd parkeerbeleid is een onderdeel van de integrale visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van een gebied. Deze integrale benadering zorgt er voor dat er meerdere actoren betrokken zijn bij de ontwikkeling van het parkeerbeleid. Het gaat hier bij om actoren van zowel binnen als buiten de overheid, zowel tussen diensten onderling als met buurgemeenten.

Figuur 2: Betrokken partijen



3.2 Omgaan met verschillende belangen

Voordat de gemeente de verschillende actoren benadert, is het belangrijk dat ze eerst zicht heeft op zaken als motief, betrokkenheid, doelen en belangen van de interne en externe partijen. Tijdens de beleidsvoorbereiding en de rest van het proces dient rekening gehouden te worden met eenieders inbreng en invloed. Tabel 2 geeft een overzicht van welke partijen onder meer betrokken kunnen zijn bij de herontwikkeling van een bestaande wijk en de rol die parkeren daarin speelt. Bij deze ontwikkeling zijn heel wat partijen zoals onder meer bewoners, bestaande handelaars en projectontwikkelaars betrokken. Dit overzicht kan helpen bij het inschatten van de verschillende belangen en het zoeken naar een strategie voor het op elkaar afstemmen van deze belangen.

De betrokken partijen kunnen verschillende visies op parkeren hebben. Het is belangrijk dat de actoren zelf duidelijk maken hoe zij parkeren zien. Het is de taak van de gemeente om de verschillende visies naast elkaar te plaatsen en op hun waarde in te schatten. Om in deze fase de uitgangspunten gezamenlijk te kunnen definiëren kan men de betrokken partijen bij elkaar brengen via een inspraakvergadering.

Tabel 2: Fictief voorbeeld van de betrokken actoren bij de herontwikkeling van een oude wijk

A Betrokken actor	Directe relatie met het probleem	Vertegenwoordigd welk belang	Mening over het project	Mening over oordeel parkeren
Gemeente dienst ruimtelijke ordening	initiatiefnemer	algemeen belang	belangrijk voor vernieuwing	geen overlast voor de buurt Parkeernormen opleggen
Gemeente dienst mobiliteit	ondersteunend	verantwoordelijk voor mobiliteit waarbij parkeren een onderdeel van is	geen	aantal auto's verminderen (nu: onleefbaar)
Gemeente dienst openbare werken	ondersteunend	verantwoordelijk voor de herinrichting van de wijk	betera inrichting mogelijk	minder parkeerplaatsen na herprofilering
Projectontwikkelaar nieuwbouw	investeerder project + garage	economisch	belanghebbende, hoge risico's gezien de waarde van de wijk	extra parkeerruimte op maaiveld, betaald parkeren na de bouw van de garage
Handelsvereniging	meedenken	bestaande handelaars	gaat ten koste van bestaande winkels	garage ook voor bestaande winkels
Bewonersvereniging	meedenken	bewoners	vernieuwing is goed, maar...	geen overlast, geen betalend parkeren

Bron CROW Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement publicatie 14, procestechnieken voor de nieuwe parkeeropgave

3.3 De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) als regisseur voor het parkeerbeleidsplan

Uiteindelijk vergt een geïntegreerd parkeerbeleid overeenstemming bij verschillende actoren. Niet alleen binnen de gemeente, maar idealiter ook bij burgers, bedrijven, hogere overheden, De Lijn, Zonder hun draagvlak blijft parkeerbeleid een dode letter.

Het parkeerbeleidsplan is tevens een onderdeel van het (herwerkte) gemeentelijk mobiliteitsplan. De voorbereiding en uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurt door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC).

Het is dan ook de GBC die verantwoordelijk is voor de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid. In de GBC zit een vertegenwoordiging van de gemeente (bestuur, administratie, politie) waarin idealiter ook de verschillende maatschappelijke geledingen aanwezig zijn (bewoners, handelaars, industrie, jeugd, ...). Daarnaast bestaat de GBC uit vertegenwoordigers van de hogere overheden (provincie, Vlaams Gewest) en De Lijn.

De GBC is het beste overlegorgaan om een gedragen visie te bekomen over het gemeentelijke parkeerbeleid. Via de GBC kan parkeerbeleid duidelijk geïntegreerd worden binnen het gemeen-

telijk mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke visie van de gemeente. Ook kan een duidelijke afstemming plaatsvinden met de initiatieven en visie van de hogere overheden en De Lijn.

3.4 Draagvlak verwerven: forceren, overtuigen, compromissen of win-win

Er zijn verschillende manieren om draagvlak te verwerven. We bespreken er vier:

Forceren

Met bestuurlijke macht het parkeerbeleidsplan vaststellen en de uitvoering afdwingen. Het parkeerbeleid leent zich hier in principe wel voor omdat een gemeente over vrijwel het volledige instrumentarium beschikt waarmee ze zelf kan bepalen hoeveel ze laat betalen en wie ze tot de parkeerplaats toelaat. Toch is dit geen gewenst model.

Overtuigen of verkopen

Sommige bestuurders zijn meesters in het overbrengen van het eigen gelijk. In ieder geval op korte termijn is dan acceptatie te bereiken, op langere termijn slaat de twijfel misschien toe. Elk beleid zal echter verkocht moeten worden, net als een nieuwe soort pralines. Zeker de uitvoering van het parkeerbeleid vereist een goede communicatie waarbij elders ontwikkelde marketing tactieken niet hoeven te worden overgenomen, maar wel dienstbaar kunnen zijn.

Compromissen

Als belangen tegenover elkaar blijven staan ('minimaal 1 euro'; 'maximaal 2 euro') is het altijd mogelijk elkaar in het midden te vinden (1,50 euro). Het nadeel van een compromis is dat iedereen water in de wijn heeft moeten doen en niemand blij is met het resultaat. Het voordeel is dat het niet langer een plan van 'de overheid' is.

Win-win

Het bereiken van een win-win situatie lijkt op compromissen maar is geheel anders van aard. Een win-win situatie is te bereiken als partijen onderkennen dat ze elkaar bij die ene maatregel niet vinden, maar bij een gedeelde visie op de parkeeropgave misschien wel, of een visie op 'de ideale stad'. Vanuit die gedeelde visie is misschien tot heel andere maatregelen te komen waar wel direct overeenstemming over kan ontstaan.

Het bereiken van win-win situaties vormt de kern van een integrale benadering van het parkeerbeleid. Niet iedereen laten inleveren maar het maximaal haalbare voor de gemeente.

3.5 Communicatie over de implementatie van parkeermaatregelen

Uitgangspunt in het planproces van parkeerbeleid is dus om met zoveel mogelijk actoren inspraak en overleg te organiseren, en dit reeds van in het begin van het planproces.

Dit is de enige manier om een zo ruim mogelijk draagvlak te creëren voor het parkeerbeleidplan. Het best wordt gestart met een open intake van problemen en wensen zonder al in discussie te gaan. Laat iedereen zeggen wat hij te zeggen heeft. Op basis van die open intake zijn twee lijnen te formuleren. De ene bevat de belangrijkste problemen en punten van verschil. De andere concentreert zich op de positieve vraag: "wat willen we met deze gemeente in het algemeen en het parkeerbeleid in het bijzonder?" Het is eenvoudiger om overeenstemming te bereiken over een positieve visie. Vanuit die positieve visie zijn dan later de problemen aan te pakken.

Niettegenstaande deze ruime draagvlakverwerving rond de uitwerking van het parkeerbeleidsplan, blijft een intensieve communicatie naar de bevolking en bezoekers cruciaal bij de implementatie van de parkeermaatregelen. [Het succes bij de communicatie ligt opnieuw bij de positieve benadering van parkeer- en mobiliteitsmaatregelen.](#) Het 'beperken van parkeerruimte' roept meestal negatieve reacties op, terwijl 'meer groen en speelruimte' veel bewoners wel zal aanspreken.

Enkel aankondigen via folders, gemeenteblad, radio, ... dat er bijvoorbeeld betaald parkeren wordt ingevoerd in de binnenstad, zal ongetwijfeld zeer veel negatieve reacties uitlokken. Het invoeren van betaald parkeren in combinatie met een (gratis) busdienst vanaf een randparking zal echter veel positiever onthaald worden.

De parkeermaatregelen op zich, worden meestal beschouwd als 'zijn-maatregelen'. De alternatieven die echter uitgewerkt werden voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van een stad of gemeente, moeten gecommuniceerd worden als één geheel, waar eveneens de parkeermaatregelen in thuishoren.

[De gemeente kan de communicatie van parkeermaatregelen mede financieren via de module 15 – Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.](#)

Communicatiedraaiboek mobiliteits- en parkeerbeleid

Bij de uitwerking van een parkeerbeleidsplan en/of mobiliteitsplan hoort eveneens een communicatiedraaiboek. Dit draaiboek geeft een overzicht en een timing van al de communicatie-initiatieven die gekoppeld zijn aan de implementatie van parkeer- en/of mobiliteitsmaatregelen.

Volgende aspecten moeten uitgewerkt worden in dit communicatiedraaiboek:

- Communicatiemaatregelen uitsplitsen naar de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, pendelaars, toeristen, bedrijven, scholen, ...).
- Communiceren van een pakket van maatregelen zodat er steeds een positieve boodschap gebracht wordt (vb. betaald parkeren en verhoging OV-aanbod).
- Overzicht van communicatiekanalen: folder, affiches, evenement, infoblad, radio, tv, ...
- Timing van communicatie-initiatief koppelen aan implementatie maatregelen.

Figuur 3: Communicatiecampagne De Lijn – promotie gebruik bus-tram



Bron: De Lijn - Stefaan Van Hul

Deel 3

Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan



Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen ondersteunen mijn parkeerbeleid?

Hoe voer ik mijn parkeerbeleid uit? Wat doe ik zelf, wat besteed ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering, kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Deel 3 vormt het hart van dit Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid. Zoals de leeswijzer ook weergeeft staan al de andere delen van dit vademecum in functie van het uitwerken van een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleidsplan.

Dit deel beschrijft [de opbouw en de verschillende stappen om tot een duurzaam geïntegreerd parkeerbeleidsplan te komen](#).

De manier van werken kan je niet enkel gebruiken bij het opstellen van een gemeentelijk parkeerbeleidsplan als onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan, maar ook bij de uitwerking van een parkeerplan voor een specifiek project of een deelgebied. Bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van een nieuw winkelcentrum. Afhankelijk van de grootte van de gemeente, de stedelijke context, de attractiepolen, ... zal het parkeerbeleidsplan zich beperken van enkele maatregelen tot een zeer geïntegreerd maatregelenpakket.

De concrete beschrijving van parkeermaatregelen met hun toepassingsgebied, de voor- en nadelen vind je terug in Deel 5 Overzicht van de maatregelen.

Zoals bij het gemeentelijke mobiliteitsplan is het maken van een parkeerbeleidsplan een planingsproces dat uit meerdere fasen bestaat. Dit deel beschrijft de opmaak van een parkeerbeleidsplan in 5 fasen. Deze 5 fasen hebben een sterke analogie met de opmaak of bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan:

- [Fase 1](#) Oriëntatiefase
- [Fase 2](#) Synthese van wensen en problemen
- [Fase 3](#) Opstellen van parkeerbeleidsplan
- [Fase 4](#) Uitvoering
- [Fase 5](#) Evaluatie en monitoring

Dit deel eindigt met een overzichtstabel van de verschillende ontwikkelingsniveaus voor parkeerbeleid in een gemeente. Deze ontwikkelingsniveaus worden geïllustreerd met (fictieve) praktijkvoorbeelden. Deze overzichtstabel is een synthese van de uitgangspunten van dit vademecum.

Inhoud

1	De vijf fasen van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan	7
1.1	Fase 1: Oriëntatiefase: waarom en waar naar toe?	8
1.2	Fase 2: Analyse en synthese	10
1.3	Fase 3: Opstellen van parkeerbeleidsplan: de politieke keuzes	12
1.4	Fase 4: Uitvoering	16
1.5	Fase 5: Evaluatie en monitoring	16
2	Een inhoudstafel voor een duurzaam parkeerbeleidsplan	18
3	Ontwikkelingsniveaus (duurzaam) parkeerbeleid	19

1 De vijf fasen van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

Een parkeerbeleidsplan kadert in een gemeentelijk mobiliteitsplan en volgt daarom een gelijkaardig planningsproces dat bestaat uit 5 fasen (Figuur 1).

Naast de integratie van parkeerbeleid binnen het gemeentelijke mobiliteitsplan kan het ook voorkomen dat een gemeente een specifiek parkeerplan wil uitwerken voor een bepaalde zone of een bepaalde ontwikkeling in de gemeente. Ook hier beveelt het vademecum de 5 onderstaande fasen aan voor de uitwerking van het parkeerplan.

Elke fase leidt tot een tussenproduct met dezelfde terminologie als bij het gemeentelijke mobiliteitsplan (oriëntatienota, synthesesnota, beleidsplan).

Figuur 1 Overzicht van de fasen bij de opmaak van een parkeerbeleidsplan



1.1 Fase 1: Oriëntatiefase: waarom en waar naar toe?

In de oriëntatiefase wordt aangegeven waarom een parkeerbeleidsplan wordt uitgewerkt en waar de gemeente naar toe wil met zijn parkeerbeleid.

Gezien de integratie met het gemeentelijke mobiliteitsplan, is de duurzame bereikbaarheid van de gemeente het basisuitgangspunt waar steeds van uitgegaan wordt in het parkeerbeleidsplan. De oriëntatiefase mondt uit in een oriëntatienota die de aanzet is van de parkeervisie van de gemeente (Waar wil de gemeente naar toe met haar parkeerbeleid?).

In de oriëntatiefase wordt een inventaris opgemaakt van al de bestaande elementen rond parkeerbeleid:

- Inventaris van knelpunten en potenties (zie paragraaf 1.1.1).
- Inventaris van wensen en gevoeligheden van de verschillende actoren (zie paragraaf 1.1.1).
- Inventaris van bestaande parkeergegevens (zie paragraaf 1.1.2).
- Uitvoeren van bijkomend parkeeronderzoek (zie paragraaf 1.1.2).

Op basis van het resultaat van deze inventaris en de onderbouwing met bijkomend onderzoek wordt duidelijk waarom een parkeerbeleidsplan zinvol is en kan een aanzet gegeven worden van een parkeervisie van de gemeente (= Waar wil de gemeente naar toe met zijn parkeerbeleid?) (zie paragraaf 1.1.3).

1.1.1 Inventariseren van problemen, potenties en visies actoren

Een parkeerbeleidsplan stelt een gemeente niet zonder noodzaak op. Het gaat om een document dat veel weerstand kan oproepen en dat een zorgvuldig proces vergt. De redenen om wel zo'n plan op te stellen moeten dus duidelijk zijn. Aanleidingen om een parkeerbeleidsplan op te stellen kunnen zijn:

- Klagende handelaars: uitbouw van een selectieve bereikbaarheid van het stadscentrum.
- Klagende bewoners: bestaande knelpunten, zoals parkeerdruk in woongebieden .
- Te verwachten problemen door toekomstige ontwikkelingen (inbreiding, toevoegen van nieuwe functies).
- Druk vanuit projectontwikkelaars om grote bouwprojecten in het centrum te starten.

De belangrijkste reden om een parkeerbeleidplan uit te werken is echter [de integratie van parkeerbeleid in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid](#). Parkeermaatregelen zijn een belangrijke schakel in het creëren van een leefbare en duurzaam bereikbare gemeente. Een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleid is dan ook een essentieel onderdeel binnen het gemeentelijke mobiliteitsplan (Module 1 mobiliteitsconvenant).

De eerste stap in de oriëntatiefase is het maken van een eigen overzicht van knelpunten en potenties rond parkeren en de multimodale bereikbaarheid. Dit overzicht wordt aangevuld met de knelpunten en potenties die ervaren worden door de verschillende actoren (bewoners, handelaars, De Lijn, Vlaams Gewest, ...).

1.1.2 Inventarisaties bestaand parkeeronderzoek – uitvoeren bijkomend onderzoek

Om een keuze te kunnen maken over het toekomstige parkeerbeleid is het belangrijk om de perceptie van de verschillende actoren (knelpunten en potenties) te checken met de realiteit. Er wordt een inventaris opgemaakt van bestaande gegevens over parkeeraanbod, parkeerdruk.

Bij het ontbreken van gegevens wordt bijkomend parkeeronderzoek uitgevoerd. Daar horen ook gesprekken bij, niet alleen met de directe betrokkenen maar ook met hen die er een frisse blik op hebben. Over parkeren moet je als gemeente een helder en objectief beeld hebben dat later gericht kan worden verdiept in de synthesesnota (fase 2).

Bijkomend onderzoek

Het parkeeronderzoek voor het parkeerbeleidsplan concentreert zich voornamelijk op het uitwerken van de parkeerbalans. Op basis van de verschillende toekomstige ontwikkelingen (= verschillende scenario's in fase 2) geeft de parkeerbalans aan wat de parkeerbehoefte is voor specifieke zones in de gemeente. Deel 4 legt uit op welke manier deze parkeerbalans opgesteld wordt.

1.1.3 Aanzet van parkeervisie

Vanuit de inventaris en onderbouwing van de knelpunten en potenties wordt duidelijk waarom een parkeerbeleidsplan nodig is en waar de gemeente naar toe wil met zijn parkeerbeleid. Het is aan de gemeente zelf om een eerste aanzet te geven over de gewenste richting op vlak van parkeerbeleid. Dit vergt een consequente aanpak waarbij het bestuur zich niet van de wijs mag laten brengen door speciale gevallen of speciale kansen.

Aan de visie zijn doelstellingen te koppelen. Het is belangrijk om duidelijke doelstellingen vast te leggen die voldoende samenhang vertonen met andere beleidsdomeinen zoals onder meer ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, financiën, ... Met de wijze waarop de gemeente haar doelstellingen formuleert, kan zij het negatieve imago van parkeermaatregelen doorbreken.

Bijvoorbeeld: Het parkeerbeleid is een instrument waarmee de stad aantrekkelijk, interessant en goed bereikbaar te maken is. Het gaat niet meer om het sturen van ongewenste mobiliteit, maar om het faciliteren van gewenste functies en bezoekers.

Doelstellingen als het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad en het versterken van het economisch functioneren kunnen rekenen op een breed draagvlak.

Voor meer informatie over de Parkeervisie: deel 2, paragraaf 2.1

Tabel 1: Doelstellingen duurzaam parkeerbeleid

1	<p>De juiste auto op de juiste plaats</p> <ul style="list-style-type: none"> . De juiste parkeerplaats voor de juiste doelgroep reserveren . Het gebruik van andere vervoerswijzen stimuleren . Ongewenst autogebruik tegengaan . Een gedifferentieerd parkeeraanbod aanbieden
2	<p>Publieke ruimte is schaars en kostbaar</p> <ul style="list-style-type: none"> . Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte . Vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad . Bereikbaarheid van het centrum garanderen voor volwaardige alternatieven
3	<p>Optimale benutting van parkeerruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> . Beter benutten van de parkeerruimte . Mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen . Streven naar een efficiënte organisatie en handhaving van het parkeerbeleid

1.1.4 De oriëntatienota

De oriëntatienota is te beschouwen als een startnota voor het traject dat uiteindelijk tot een parkeerbeleidsplan zal leiden. Het geeft een stand van zaken rond parkeren in de gemeente en een overzicht van de wensen en behoeften vanuit de verschillende actoren.

Een belangrijk element van de oriëntatienota vormen de eventuele randvoorwaarden die een gemeente aan het traject wil meegeven. Deze kunnen liggen in termen van kosten of hogere beleidsdoelen, zoals 'tevredenheid burgers' of 'leefbare steden'. De oriëntatienota is een document van de gemeente. Met de oriëntatienota kan de gemeente de verdere discussie aangaan met externen. De oriëntatienota wordt besproken op de GBC en kan ook voorgelegd worden op de PAC in het kader van het verbreden of verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

1.2 Fase 2: Analyse en synthese

In fase 2 maakt de gemeente een synthesesnota. In de synthesesnota wordt de parkeervisie van de gemeente geconfronteerd met de actuele en toekomstige (ruimtelijke, verkeerskundige) ontwikkelingen. De mogelijke oplossingen worden in deze fase uitgewerkt aan de hand van scenario's. Uit deze scenario's kiest de GBC een voorkeursscenario.

1.2.1 Van parkeervisie naar parkeeropgave

Centraal in fase 2 staat de parkeeropgave. De parkeeropgave verwoordt in praktische termen waar het om zal moeten gaan. De parkeeropgave volgt uit de parkeervisie en is te beschouwen als een programma van eisen (zie deel 2). De parkeervisie blijft het kader van waaruit parkeerproblemen moeten worden opgelost. Tabel 2 verduidelijkt aan de hand van een aantal voorbeelden dat er een directe relatie is tussen het parkeerbeleid en het mobiliteitsbeleid en hoe de parkeeropgave daarin past. Duurzaam parkeerbeleid staat steeds in het teken van een duurzame bereikbaarheid.

Tabel 2: Van probleemdefiniëring naar parkeeropgave

A Probleemdefiniëring	V Visie	M Mobiliteitsopgave	P Parkeeropgave
Handelaars zijn niet bereikbaar omdat er te weinig vrije parkeerplaatsen zijn in de directe omgeving van de handelsaken.	Bereikbaarheid van het handelscentrum garanderen met behoud leefbaarheid (aantal auto's mag niet omhoog).	Verbeteren van de bereikbaarheid van het handelscentrum met het openbaar vervoer en de fiets.	Selectieve bereikbaarheid inhoud geven: differentiëren van parkeermogelijkheden naar bezoekers, bewoners, kort- & langparkeerders.
Veel zoekverkeer zorgt voor overlast in het centrum.	Verkeersleefbaarheid in het centrum verbeteren.	Het verblijfskarakter van het centrum moet versterkt worden. Verkeersgeleiding moet rondrijdend zoekverkeer tegengaan.	Ontwikkelen van enkele garages (met verwijzing) en opheffen van straatcapaciteit.
In de omgeving van het station is de bezettingsgraad op de parking meer dan 100%. De mogelijkheden voor ketenmobiliteit moeten worden geoptimaliseerd.	De bereikbaarheid van het station voor alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer en fiets) optimaliseren.	Verbeteren van fietsvoorzieningen naar het station en afstemming van het streekvervoer op aansluitingen met treinverkeer.	Met parkeerregulering (vb. tariefbeleid) in de stationsomgeving een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen bereiken.

Fase 2 is een cruciale fase om te komen van beleidsvoornemens naar uitvoerbare maatregelen. Het parkeervademecum helpt gemeenten om die keuze te maken al geldt daarbij dat elke gemeente anders is. Een kleine gemeente zal bijvoorbeeld niet onmiddellijk aan Park&Ride voorzieningen hoeven te denken. In hoofdstuk 3 van dit deel wordt verduidelijkt aan de hand van verschillende ontwikkelingsniveaus van gemeentelijk parkeerbeleid welke richting een gemeente uit kan gaan met haar parkeerbeleid.

1.2.2 Overleg en consensus op basis van de oriëntatienota

De oriëntatienota leent zich als discussiestuk voor overleg met directe belanghebbenden. Zijn bewoners akkoord met de opgave zoals de gemeente die ziet? Zien zij dezelfde problemen? Als dit het geval is zal het eenvoudiger zijn om overeenstemming te bereiken over concrete maatregelen.

Ook de input en visies van de externe partners geeft belangrijke informatie om verschillende scenario's voor parkeerbeleid uit te werken.

1.2.3 Het ontwikkelen van scenario's

Parallel met de uitwerking van het gemeentelijke mobiliteitsplan wordt het uiteindelijke parkeerbeleidsplan voorafgegaan door een aantal mogelijke scenario's. Het werken met scenario's geeft meer inzicht in de mogelijke effecten die een bepaalde ontwikkeling kan hebben voor het parkeerbeleid.

Typische scenario's zijn:

- *Niets doen: Er is geen behoefte aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid. Het beïnvloeden van het verplaatsingsgedrag via parkeermaatregelen heeft geen effect.*
- *Trend: Er wordt ingespeeld op nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen en een groeiende mobiliteit. Het parkeeraanbod wordt hier aan aangepast.*
- *Duurzaam: alles is gericht op het terugdringen van ongewenst autoverkeer en op een leefbare omgeving.*
- *Selectieve bereikbaarheid: economisch functioneren staat voorop. Bereikbaarheid te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer is prioritair. Waar nodig selectief ruimte voor meer auto's.*

De keuze van scenario's kan gekoppeld worden aan de gekozen scenario's in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Een andere werkwijze is de koppeling van de scenario's aan de verschillende ontwikkelingsniveaus die een gemeente kan/wil bereiken voor haar parkeerbeleid. Deze ontwikkelingsniveaus worden toegelicht in hoofdstuk 3.

Ook de financiële gevolgen maken onderdeel uit van de scenario's. De betaalbaarheid van de maatregelen is een essentieel onderdeel van het parkeerbeleid. Als in een scenario staat dat er een garage moet worden gebouwd, is het ook wenselijk om aan te geven hoe de garage wordt gefinancierd. De meest voor de hand liggende manier om de financiële consequenties van een scenario door te rekenen is het maken van een globale exploitatieberekening, waarin rekening wordt gehouden met investeringen, structurele kosten en inkomsten (zie deel 6 Organisatie, exploitatie en beheer van parkeren).

1.2.4 Uitvoeren aanvullend onderzoek

Om de perceptie van huidige knelpunten en potenties te onderbouwen in fase 1, werd (eventueel) bijkomend parkeeronderzoek uitgevoerd. In functie van de onderbouwing van nieuwe scenario's kan het noodzakelijk zijn om opnieuw bijkomend onderzoek uit te voeren. De resultaten worden gebruikt om de probleemdefiniëring en de scenario's te toetsen. Indien nodig worden de probleemdefinitie en de scenario's aangepast.

Afhankelijk van de scenario's wordt niet alleen gekeken naar de parkeercapaciteit en de bezettingsgraden; de parkeerbehoefte wordt ook onderzocht. Het is belangrijk om een goed inzicht te krijgen in de parkeervraag en het –aanbod en dit zowel naar tijdsperiode als gebruiksfunctie. Een gebied met overwegend winkels heeft een andere parkeerbehoefte dan een zone met overwegend een woonfunctie. Door gebieden te benoemen en van deze gebieden de parkeerbalans op te stellen, kan de gemeente per gebied normen, maatregelen en een handhavingstrategie bepalen.

In *deel 4 Parkeerbehoefte en onderzoek* wordt uitgelegd hoe je een parkeerbalans kan opmaken en welke onderzoeken je waar, wanneer en hoe kan uitvoeren.

1.2.5 De synthesenota

De synthesenota is precies wat de naam zegt: het vat alle meningen en mogelijkheden samen zodat een keuze gemaakt kan worden. Het is daarom belangrijk om de voor- en nadelen van elke keuze zo goed mogelijk weer te geven (inclusief de financiële consequenties). De synthesenota zal een beargumenteerde keuze aanbevelen: de voorkeursvariant.

Deze voorkeursvariant wordt besproken op de GBC en kan voorgelegd worden op de PAC in het kader van het verbreden of verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

1.3 Fase 3: Opstellen van parkeerbeleidsplan: de politieke keuzes

De kern van het parkeerbeleidsplan komt tot stand in fase 3: de definitieve keuze van de voorkeursvariant en de uitwerking van een actieprogramma. Deze keuze is bepalend voor de verdere uitvoering van het parkeerbeleid.

1.3.1 Bepalen voorkeursvariant

In de vorige fase werden verschillende scenario's uitgewerkt. Bij de keuze van de voorkeursvariant dient rekening gehouden te worden met:

- De overeenstemming met de vooropgestelde doelstellingen.
- De inkadering met het Vlaamse mobiliteitsbeleid en het gemeentelijke beleid.
- De samenhang tussen de verschillende vormen van parkeren zoals straatparkeren, parkeren in garages en parkeren op eigen terrein.
- Een goede afstemming tussen het parkeerbeleid en de bereikbaarheid van het gebied te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en per auto.
- De afstemming van de parkeerfaciliteiten en de parkeerbehoeften verdeeld naar plaats en tijd.
- De politieke wil.

1.3.2 Draagvlakverwerving voor voorkeursvariant

Door de verschillende betrokken partijen al eerder te betrekken bij het vaststellen van de pro-

bleemdefiniëring en het uitwerken van de oplossingen kan draagvlak verkregen worden. Bij de keuze van het ideale model spelen al de betrokken partijen een grote rol. Zij sturen het proces, geven inhoudelijke expertise, brengen belangen in beeld en vullen randvoorwaarden in. De gemeente heeft de belangrijke taak om dit proces in goede banen te leiden zodat er gericht naar een oplossing kan worden gewerkt.

Praktijkvoorbeeld betrokkenheid handelaars: invoeren betalend parkeren in een handelsstraat in de stad Genk.

Het mobiliteitsplan van de stad Genk voorziet op middellange termijn betalend parkeren in de Stalenstraat, een handelsstraat in de wijk Waterschei. De handelaars zijn hier aanvankelijk niet voor te vinden waardoor het stadsbestuur heeft beslist om eerst te investeren in alternatieve parkeervoorzieningen voor de langparkeerders. Na de realisatie van extra parkeervoorzieningen in de onmiddellijke omgeving van de handelsstraat, zijn het de handelaars zelf die vragen om betalend parkeren in te voeren. De stad Genk heeft bij de handelaars een draagvlak voor betalend parkeren gecreëerd door de realisatie van goede alternatieven voor de langparkeerders.

Praktijkvoorbeeld betrokkenheid bewoners:

De stad Kortrijk betreft de bewoners bij het invoeren van parkeermaatregelen in hun omgeving. De parkeerproblemen en -knelpunten worden d.m.v. parkeeronderzoeken in kaart gebracht. Tijdens een inspraakvergadering worden de resultaten van de onderzoeken en verschillende parkeermaatregelen met hun effecten aan de bewoners voorgesteld. Het zijn uiteindelijk de bewoners die samen voor een maatregel kiezen.

1.3.3 Uitwerken van de maatregelen

De varianten bevatten reeds maatregelen. Nu de voorkeursvariant bepaald is, kunnen de verschillende maatregelen in detail worden uitgewerkt. Volgende aandachtspunten zijn van belang.

- De maatregelen moeten **gebiedsgericht** zijn.
- De maatregelen mogen **niet enkel kortetermijnmaatregelen** zijn.
- De **combinatie** van meerdere (**parkeer**) maatregelen werkt versterkend.
- Vermijden dat parkeermaatregelen nadelige effecten hebben naar zones buiten de projectzone van de maatregel.
- De **autobereikbaarheid** kan voor sommige doelgroepen noodzakelijk zijn.
- De parkeermaatregelen dienen **gecombineerd** te worden met maatregelen om de bereikbaarheid te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer te verbeteren.
- Er moet een **actieve communicatie** gevoerd worden rond de maatregelen in functie van het creëren van een draagvlak.
- Er moet gedacht worden aan een **uitvoeringsmodel** voor de maatregelen (zelfdoen – Extern Verzelfstandigde Agentschappen (EVA's) – zie deel 6).

Praktijkvoorbeeld: combinatie van maatregelen

Parkeermaatregelen kan je met elkaar combineren zodat de effecten van de afzonderlijke maatregelen elkaar versterken. De stad Kortrijk wil de parkeerdruk in een woonwijk aanpakken door het ontmoedigen van het parkeren van niet-bewoners in deze zone.

Men tracht dit te realiseren door meerdere maatregelen te combineren nl.:

- het invoeren van *betalend parkeren*;
- het uitreiken van *parkeerkaarten* voor de bewoners;
- het heraanleggen van het openbaar domein waarbij het aantal *parkeerplaatsen* wordt *vermindert*;
- het aanleggen van een *Park & Ride* voorziening met gratis pendel (10 minuten frequentie) als alternatief voor de werknemers en bezoekers van deze woonwijk.

1.3.4 Beleidsplan

Het beleidsplan is de kern van het parkeerbeleidsplan. Het geeft voor langere tijd duidelijkheid wat de gemeente met parkeren van plan is. Die duidelijkheid betreft de te nemen acties, de timing, de nog uit te werken onderdelen en de bepalingen waar men mee te maken zal krijgen (bijvoorbeeld parkeernormen).

Actieprogramma

Een belangrijk onderdeel van het beleidsplan is het actieplan. Om tot beheer en exploitatie te komen, dient het 'beleid' vertaald te worden naar projecten en acties. In deze fase wordt een overzicht gegeven van acties en maatregelen waarbij timing, verantwoordelijke partners, en budget belangrijk zijn.

Tabel 3 geeft een overzicht van mogelijke acties in functie van de uitvoering van het parkeerbeleidsplan. In functie van een integraal parkeerbeleid is het aangewezen om naar analogie met het gemeentelijke mobiliteitsplan te werken met drie werkdomeinen; nl.:

- A. Ruimtelijk beleid
- B. Parkeerinfrastructuur (in het mobiliteitsplan verkeersnetwerken)
- C. Flankerende maatregelen.

Deze tabel geeft een opsomming van de verschillende maatregelen waarbij locatie, timing, partners en de raming worden ingevuld. Belangrijk hierbij is de onderlinge relatie tussen de verschillende maatregelen. Een evenwichtig parkeerbeleid bestaat uit samenhangende maatregelen die helpen om de integrale visie van de gemeente voor een gebied in de praktijk te brengen. Deze samenhang mogen we niet uit het oog verliezen.

Tabel 3: Actieprogramma parkeerbeleidsplan

A Actie	L Locatie	T Timing	P Partners	R Raming	O Opmerkingen
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID					
A1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan <i>Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in functie van de bereikbaarheid volgens het STOP-principe (Te voet, de fiets, openbaar vervoer, auto).</i>					
A2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen <i>Opnemen van parkeernormen in stedenbouwkundige voorschriften van ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)</i>					
A3 Uitwerking van een lokaal locatiebeleid <i>Koppelen van bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</i>					
A4 Herinrichten van leefbaar dorps-/stadscentrum <i>Ontwerp dorps-/stadscentrum in functie van verblijfskwaliteit</i>					
AX...					
WERKDOMEIN B: PARKEERSTRUCTUUR					
B1 Selectief bereikbaar dorps-/stadscentrum					
B2 Parkeeraanbod gericht op doelgroepen <i>.Bewoners .Bezoekers .Pendelaars ...</i>					
B3 Afstemming randparkings op openbaar vervoer (Park & Rides)					
B4 Aanleg looproutes tussen randparkings en centrum					
B5 Verschillende typen parkeerverbod <i>.Fietsparkeren .Motorfietsen .Vrachtwagens .Straatparkeren - parkeerterreinen</i>					
B6 Parkeerbewegwijzering					
BX...					
WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN					
C1 Parkeerregulering <i>.Blauwe zone .Betald parkeren .Laad- en loszones .Parkeerkaarten</i>					
C2 Informatiecampagnes duurzaam vervoersaanbod (inclusief parkeeraanbod)					
C3 Stimulerende maatregelen gebruik Park & Ride (gezamenlijk parkeer + OV-ticket)					
C4 Handhaving parkeren					
CX...					

1.4 Fase 4: Uitvoering

De uitvoering van het parkeerbeleidsplan bevat twee onderdelen:

1. De projectmatige uitvoering van de voorgestelde acties en maatregelen. Zie hiervoor de actietabel (paragraaf 1.3.4).

2. Het beheer van de maatregelen en acties.

Naast het implementeren van parkeermaatregelen, is er bij parkeerbeleid vooral nood aan opvolging en organisatie. Zelfs eenmaal vastgestelde parkeernormen moeten beheerd worden: hoe gaat de afdeling ruimtelijke ordening er mee werken? Hoe verloopt de procedure? Wie organiseert de handhaving van betaald parkeren?

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer van parkeren gaat hier dieper op in.

1.5 Fase 5: Evaluatie en monitoring

Een evaluatie van de uitvoering van het parkeerbeleid zal uitwijzen in welke mate de gestelde doelen ook bereikt zijn. Hierbij wordt gekeken naar het effect van de maatregelen. Dit kan de aanleiding zijn voor een bijstelling of aanpassing van het parkeerbeleid.

Met de monitoring van het parkeerbeleid worden de ontwikkelingen opgevolgd. Hoe evolueert bijvoorbeeld de bezettingsgraad?

Parkeren evolueert in de tijd en daarom is de evaluatie en monitoring van het parkeerbeleid belangrijk. De evaluatie hoeft zich niet enkel te beperken tot het evalueren van bezettingsgraden maar kan uitgebreid worden naar het evalueren van de ruimtelijke kwaliteit, bevragingen gebruikers, ...

1.5.1 Uitvoering van de evaluatie

Door middel van een voor- en nameting worden de effecten van een parkeerbeleid gemeten.

Vóórmeting:

Vooraleer het parkeerbeleid uit te voeren wordt de vóórsituatie in kaart gebracht. We noemen dit de nulmeting. Op basis van deze objectieve cijfers kan men een vergelijking maken met de gegevens van de nasituatie.

Nameting:

Aan de hand van de nameting kan men nagaan of de gestelde doelen bereikt zijn. Wanneer we de resultaten vergelijken met de gegevens van de nulmetingen, kunnen verschuivingen duidelijk gemaakt worden. Men kan deze metingen onmiddellijk na de invoering van de parkeermaatregelen uitvoeren of langer wachten. Het resultaat van deze metingen zal verschillend zijn. Direct na het nemen van de maatregel is het effect in het algemeen veel duidelijker zichtbaar dan langere tijd nadat de maatregel getroffen is omwille van het feit dat parkeerders aan een maatregel wennen. Wanneer men voor één nameting kiest, voert men die best pas uit na het stabiliseren van de situatie.

Naar gelang de doelstellingen van het parkeerbeleid zal men bepalen wat er precies moet worden gemeten.

1.5.2 Uitvoering van de monitoring

De ontwikkelingen van het parkeerbeleid worden opgevolgd door middel van een monitoring. Door de parkeerduur en parkeerbezetting op te volgen kan men een inzicht behouden over de parkeervraag. Hierdoor kan men de problemen voor blijven en een proactief beleid voeren. Dit komt de kwaliteit van het parkeerbeleid ten goede.

In [deel 4 Parkeerbehoefte en onderzoek](#) wordt dieper ingegaan op de manier waarop men het parkeerbeleid kan evalueren of monitoren. De verschillende parkeeronderzoeken komen hierin aan bod.



Praktijkvoorbeeld: stad Brugge, evaluatie parkeermaatregelen

Bij de invoering van parkeermaatregelen worden door de stad Brugge de effecten na een periode van minstens 2 jaren geëvalueerd. Zowel voor als na de invoering van parkeerreguleringen worden tellingen en metingen uitgevoerd.

In 1999 werd in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan, de parkeersituatie in de binnenstad grondig in kaart gebracht. De binnenstad werd in 12 zones opgedeeld waarvan de parkeercapaciteit en de bezettingsgraad bepaald werden. In 2006 werden deze tellingen op identieke wijze herhaald. Men stelde vast dat er in de binnenstad in totaal 18% minder auto's parkeerden (wat overeenkomt met een 1000-tal auto's). Bovendien nam in de periode 2002-2007 het auto-bezit met 6% toe. Men kan vaststellen dat de parkeermaatregelen hun doel niet hebben gemist.

2 Inhoudstafel voor een duurzaam parkeerbeleidsplan

Er bestaan geen formele eisen voor de opbouw van het parkeerbeleidsplan, ook niet in relatie tot het Vlaamse convenantenbeleid. Algemeen zal het parkeerbeleidsplan duidelijk moeten maken wat een gemeente de volgende jaren (5 – 10 jaar) van plan is met parkeerbeleid en waarom ze tot die keuze is gekomen.

Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid raadt aan om een gelijkaardige opbouw te volgen als bij het gemeentelijk mobiliteitsplan. Aan deze vereiste kan voldaan worden als het parkeerbeleidsplan de volgende opbouw heeft:

1. Samenvatting:

De samenvatting maakt direct duidelijk wat het beleidsplan beoogt, waarom en wat de consequenties zijn. Een goede samenvatting maakt het beleidsplan direct toegankelijk.

2. Aanleiding, achtergronden, context (=oriëntatienota)

In dit hoofdstuk geeft de gemeente de stand van zaken van parkeren. Wat zijn de knelpunten, waar zijn er potenties. Welke link is er met mobiliteitsbeleid? In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wensen van alle actoren.

De uitgangssituatie wordt zo volledig mogelijk weergegeven, inclusief de resultaten van parkeeronderzoek.

Op basis van dit hoofdstuk kan de gemeente de visie uitwerken rond parkeerbeleid

3. Doelstellingen, mogelijkheden parkeerbeleid (=synthesenota)

Hoofdstuk 3 is het centrale deel van het parkeerbeleidsplan. Het hoofdstuk verwoordt de doelstellingen die de gemeente zich met het parkeerbeleid stelt. Tevens bevat het de belangrijkste acties en de centrale motivatie achter de keuze. Dit hoofdstuk beschrijft nog verschillende richtingen (scenario's) waar het parkeerbeleid naar toe kan. Al de resultaten van bijkomende parkeeronderzoeken worden hier verwerkt.

4. Beleidsplan

In dit hoofdstuk wordt de visie van de gemeente vertaald in een concreet beleidsplan. Dit hoofdstuk bevat de actietabel van parkeermaatregelen. Deze actietabel wordt geïntegreerd met de actietabel van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

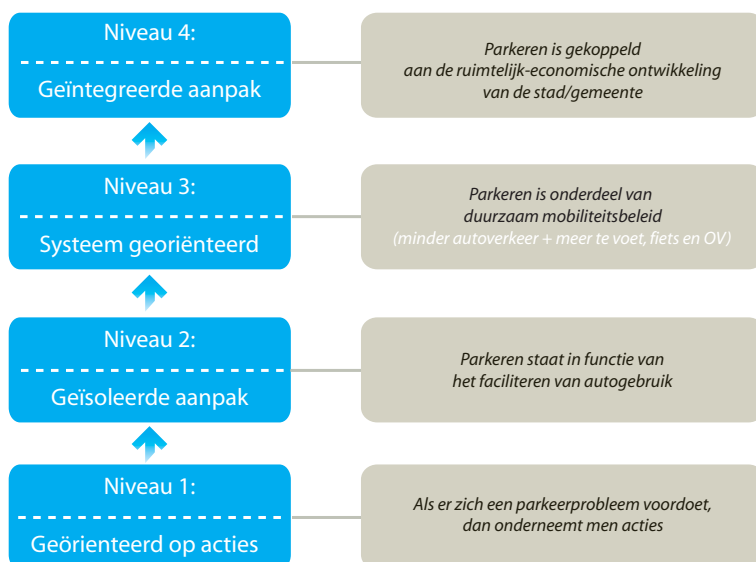
5. Evaluatie en monitoring

Om de effecten van het parkeerbeleidsplan in de toekomst te kunnen opvolgen is het noodzakelijk om aan te geven op welke manier en wanneer het parkeerbeleid geëvalueerd wordt. Dit wordt weergegeven in dit hoofdstuk.

3 Ontwikkelingsniveaus (duurzaam) parkeerbeleid

Het ambitieniveau van dit vademecum is dat al de Vlaamse gemeenten een duurzaam geïntegreerd parkeerbeleid implementeren. In deel 1 werd reeds benadrukt dat duurzaam parkeerbeleid een groeiproces is. Het is dus normaal dat niet al de gemeenten van vandaag op morgen een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid hebben geïmplementeerd.

Naar analogie met het kwaliteitszorgdenken binnen gemeentelijk mobiliteitsbeleid kan men 4 ontwikkelingsniveaus (Figuur 2) onderscheiden in parkeerbeleid. Deze ontwikkelingsniveaus gaan van een aanpak georiënteerd op acties naar een geïntegreerde aanpak. De wijze waarop met strategische keuzen en prioriteiten wordt gewerkt, de wijze waarop acties en instrumenten worden ingezet en de wijze waarop de voortgang van een proces wordt opgevolgd en geëvalueerd, bepalen het ontwikkelingsniveau.



Figuur 2: Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid

Als synthese voor dit [deel 3: Het gemeentelijk parkeerbeleidsplan](#), geeft onderstaande tabel een overzicht van wat deze verschillende ontwikkelingsniveaus kunnen betekenen voor parkeerbeleid.

De tabel geeft eerst de algemene kenmerken per ontwikkelingsniveau en gaat daarna dieper in op de ontwikkelingsniveaus voor parkeerbeleid aan de hand van specifieke parkeerproblemen.

Tabel 4: Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid

	1 Georiënteerd op acties	2 Geïsoleerde aanpak	3 Systeem georiënteerd	4 Geïntegreerde aanpak
Algemeen	<p>Korte termijn planning</p> <p>Kwaliteit is louter resultaat individuele inzet</p> <p>Minimale vorm van parkeerbeleid, parkeerbeleid is louter probleemoplossend</p> <p>Parkeermaatregelen worden op vraag ingevoerd</p>	<p>Behoeften en prioriteiten worden onmiddellijk vertaald in projecten</p> <p>Onvolkomenheden treden nog regelmatig op</p> <p>Het parkeerbeleid is geen onderdeel van het mobiliteitsbeleid</p> <p>Parkeermaatregelen zijn niet afgestemd op globaal mobiliteitsplan</p>	<p>Tendens tot lange termijn planning</p> <p>Een planmatige aanpak voor vernieuwing en verbetering</p> <p>Het parkeerbeleid is onderdeel van het mobiliteitsbeleid</p> <p>Parkeermaatregelen versterken de mobiliteitsvisie</p>	<p>Lange termijn planning</p> <p>Systematisch evalueren, toekomstgericht en innovatief werken</p> <p>Het parkeerbeleid is onderdeel van een integrale ruimtelijke visie op het gebied</p> <p>Parkeermaatregelen zijn geen doel op zich maar maken onderdeel uit van die visie</p>
Uitvoering parkeerbeleid	<p>Op dit niveau is uitvoering van parkeerbeleid louter operationeel te benaderen: kosten voor aanleg en onderhoud</p>	<p>Gemeenten zullen soms onderdelen van de uitvoering uitbesteden: vb. handhaving door privé-bedrijf</p>	<p>De gemeente kiest voor uitbesteden of zelf doen op basis van, strategische overwegingen. Ze besteedt aandacht aan de wijze waarop het verdiende parkeergeld geïnvesteerd wordt in mobiliteitsbeleid.</p>	<p>De uitvoering van parkeerbeleid is volledig geïntegreerd binnen de verschillende gemeentelijke diensten die parkeerbeleid zelf aansturen of een parkeeragentschap aansturen</p>
Parkeeronderzoek	<p>Visuele waarnemingen en gesprekken kunnen volstaan om aan informatie te komen</p>	<p>De gemeente zal een parkeerprobleem direct willen onderzoeken</p>	<p>Er is behoefte aan inzicht in het gebruik van de parkeerplaatsen en de evolutie van de capaciteit. Speciale aandacht gaat naar het beperken van de capaciteit door alternatieven voor de auto aan te bieden.</p>	<p>De gemeente beschikt over een monitoringsprogramma en een parkeerprotocol voor onderzoek. Er worden koppelingen gemaakt met andere gegevens.</p>



Aanpak van te hoge parkeerdruk in het (winkel-)centrum

Landelijke kern	<ul style="list-style-type: none"> . De beschikbare capaciteit beter inrichten . Extra parkeerplaatsen aanleggen waar mogelijk 		<ul style="list-style-type: none"> . Stimuleren gebruik van de fiets voor de korte-afstandsverplaatsingen 	<ul style="list-style-type: none"> . Vlotte bereikbaarheid met de fiets . Parkeeraanbod op wandelafstand van centrumzone . Kortparkeren in centrum
Stedelijke kern	<ul style="list-style-type: none"> . Uitbreiden parkeercapaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> . Invoren blauwe zone . Invoren betaald parkeren 	<ul style="list-style-type: none"> . Communicatie . OV-aanbod . Uitbreiden OV-aanbod . Stimuleren fietsgebruik . Aanleg randparkings . Straatparkeren beperken (naar rand of garages) 	<ul style="list-style-type: none"> . Locatiebeleid is afgestemd op mobiliteitsprofiel functies . Parkeeraanbod is afgestemd . Park and Ride terreinen voor bezoekers

Aanpak van te hoge parkeerdruk in bestaande woonwijken

Landelijke kern	<ul style="list-style-type: none"> . Waar niet hinderlijk kan extra capaciteit komen (kinderspeelplaats, groen of parkeerplaats?) 		<ul style="list-style-type: none"> . De overlast kan ontstaan omdat parkeergarages in de woning niet gebruikt worden (nieuwe kinderkamer). Overleg over maatregelen 	
Stedelijke kern	<ul style="list-style-type: none"> . Idem 	<ul style="list-style-type: none"> . Instellen van een vorm van parkeerregulering om stallen van auto's tegen te gaan 	<ul style="list-style-type: none"> . Het instellen van betaald parkeren met abonnementen weert op straat het woon-werkverkeer en 2de of 3de auto's van bewoners 	<ul style="list-style-type: none"> . Autobezit beperken door autodeelsystemen aan te bieden, OV-aanbod te versterken

1

Georiënteerd op acties

2

Geïsoleerde aanpak

3

Systeem georiënteerd

4

Geïntegreerde aanpak

Ontwikkelen van nieuwe wijken aan de rand van de kern

Landelijke kern

. Voorzien van voldoende aanbod op eigen terrein

. De straten zijn parkeerluw. Er wordt geparkeerd op parkeerveilanden of op eigen terrein
 . Er worden parkeernormen opgelegd voor parkeren op eigen terrein

. Bovenmatige parkeerplaatsen komen aan de rand van de wijk.
 . Optimale bereikbaarheid met de fiets

. Autobezit beperken door autodeelsystemen aan te bieden, OV-aanbod te versterken

Stedelijke kern

. Op straat zijn alleen parkeerplaatsen bedoeld voor bezoek

. Veel woningen krijgen een inpandige garage en met de planning van de capaciteit is zorgvuldig omgegaan
 . Parkeernormen bepalen het parkeeraanbod op eigen terrein

. Optimale bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer

Ontwikkelen van nieuwe complexen in de bestaande kern

Landelijke kern

. Parkeerbehoefte voor nieuwe ontwikkeling wordt aangelegd

. Toepassen van een parkeerbalans gebaseerd op lokale normen.

. Autobezit beperken door autodeelsystemen aan te bieden, OV-aanbod te versterken

Stedelijke kern

. De nieuwe ontwikkeling moet de eigen parkeerbehoefte opvangen op eigen terrein

. Nagaan wat het huidige parkeeraanbod is (is er nog capaciteit vrij?)

. Zoeken naar mogelijkheden van dubbelgebruik van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen.
 . Extra parkeerplaatsen worden inpandig gerealiseerd

Deel 4

Parkeerbehoefte en onderzoek



Luik B. Gereedschapskist Instrumenten, maatregelen, richtlijnen en technieken

Luik B fungeert als een gereedschapskist met al de noodzakelijke instrumenten om een parkeerbeleidsplan te voeden en om tot een efficiënte uitvoering op terrein te komen.

Naar de delen in Luik B zal in het Vademecum veel doorverwezen worden omdat het een overzicht bevat van alle instrumenten of maatregelen die een gemeente kan toepassen in functie van haar parkeerbeleid.

Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?

Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

In deel 4 van het Parkeervademecum staat het begrip parkeerbehoefte centraal. De parkeerbehoefte bepaalt het aantal parkeerplaatsen dat in een gebied nodig is. Een parkeerbehoefte wordt bepaald door het opstellen van een parkeerbalans. In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met karakteristieken van de omgeving of te ontwikkelen functies. Daarnaast wordt rekening gehouden met de mogelijkheden inzake dubbelgebruik en de reeds bestaande parkeercapaciteit. Het eerste hoofdstuk geeft het stappenplan om een parkeerbehoefte te bepalen.

Het tweede hoofdstuk gaat in op alle vormen van parkeeronderzoek die een gemeente kan uitvoeren om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte, betalingsbereidheid, tevredenheid parkeerbeleid,

Inhoud

1	Het vaststellen van de parkeerbehoefte in 3 stappen	9
1.1	Inleiding: wat is parkeerbehoefte en wat kan je er mee?	9
1.2	Stap 1: het vaststellen van de startbehoefte	10
1.2.1	Van verkeersgeneratie naar parkeerbehoefte	10
1.2.2	Gebruik van lokale parkeernormen bij nieuwbouw	12
1.2.3	Eigen onderzoek als startpunt voor bestaande situaties	14
1.2.4	Het gebruik van parkeerkencijfers	15
1.2.5	Lokale normen en eigen onderzoek gedifferentieerd toegepast	16
1.3	Stap 2: toepassen van mogelijkheden voor optimaal gebruik	17
1.3.1	Aanwezigheidscijfers	17
1.3.2	Dubbelgebruik en compartimenten	20
1.3.3	Reguleren van de parkeerbehoefte	21
1.4	Stap 3: vaststellen van de reële parkeerbehoefte	21
2	De uitvoering van parkeeronderzoek	23
2.1	Waarom: parkeeronderzoek voor verschillende toepassingen	23
2.2	Wat: verschillende types parkeeronderzoek	24
2.2.1	Het aanbod aan parkeerplaatsen - capaciteitsonderzoek	25
2.2.2	Het gebruik van parkeerplaatsen: bezettingsgraad	26
2.2.3	Het gebruik van parkeerplaatsen: duurmetingen (turn-over)	28
2.2.4	Het gebruik van parkeerplaatsen (types gebruikers)	30
2.2.5	Onderzoek ten behoeve van de exploitatie van parkeerplaatsen (financieel)	31
2.2.6	Speciale types parkeeronderzoek	31
2.3	Hoe: organisatie en financiering	32
2.3.1	De gemeente als opdrachtgever	32
2.3.2	De kosten van parkeeronderzoek	33
2.3.3	Een structurele benadering van metingen: het parkeerprotocol	33

1 Het vaststellen van de parkeerbehoefte in 3 stappen

1.1 Inleiding: wat is parkeerbehoefte en wat kan je er mee?

Parkeerbeleid begint en eindigt met het aanbieden of juist niet aanbieden van parkeerplaatsen. Te weinig parkeerplaatsen maken een gebied voor autoverkeer onbereikbaar en dit leidt tot zoekverkeer en fout geparkeerde auto's indien geen hoogwaardige alternatieven voor handen zijn. Te veel parkeerplaatsen zijn een verspilling van kostbare ruimte en maken een gebied onaanvaardbaar om te verblijven. Voor een gemeente is het dus van belang om het juiste aantal parkeerplaatsen te bepalen.

Het instrument om tot het juiste aantal te komen is de parkeerbalans. Dit hoofdstuk beschrijft de drie stappen om tot een parkeerbalans te komen:



Bepalen van parkeerbehoefte = maatwerk

Een fundamenteel uitgangspunt van het Vademecum is dat de noodzakelijke parkeerbehoefte steeds afhangt van de lokale context. Wagenbezit, aandeel openbaarvervoergebruik, reeds aanwezige parkeercapaciteit, uitbreiding openbaarvervoeraanbod, ... hebben allen een invloed op de parkeerbehoefte. Er bestaat geen neutrale of objectieve parkeerbehoefte die enkel door middel van parkeerkencijfers (zie bijlage) berekend kan worden. Elke situatie is anders en het opstellen van een parkeerbalans is dus maatwerk.

Zelfs bij gelijke ligging en activiteit blijkt het ene bedrijf 100 en het andere 50 parkeerplaatsen nodig te hebben, misschien omdat werknemers van het eerste bedrijf meer van auto's houden, misschien omdat ze allen invalide zijn. Soms zeggen bewoners vier garages nodig te hebben omdat ze zo rijk zijn, maar de duurste appartementen in Londen of New York beschikken over geen enkele parkeerplaats.

Het stappenplan dat in dit hoofdstuk beschreven wordt, beschrijft de manier waarop voor een bepaalde zone of een bepaalde ontwikkeling een reële parkeerbehoefte berekend kan worden. De reële parkeerbehoefte is de parkeerbehoefte die overblijft als zorgvuldig is gekeken naar mogelijkheden voor dubbelgebruik en regulering. In het kader van duurzaamheid is het belangrijk een integrale afweging te doen waarin de omgeving (overlast) en andere vervoerswijzen betrokken worden.

Een **rekenvoorbeeld** zal het gebruik van het stappenplan verduidelijken.

1.2 Stap 1: het vaststellen van de startbehoefte

Startbehoefte:

De startbehoefte is de parkeerbehoefte die nodig is voor een bepaalde ontwikkeling, zonder rekening te houden met een reeds bestaand parkeeraanbod of de mogelijkheden van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen.

Het vaststellen van de parkeerbehoefte is maatwerk

1. Maak zoveel mogelijk gebruik van de **lokale gegevens** (bezoekersaantallen, lokaal autobezit, aandeel autogebruik, lokale parkeernormen, ...)

Vb. Bij de uitbreiding van een kantorencomplex weet men wat het autogebruik is van de huidige werknemers, wat mogelijke bezoekersaantallen zijn, Op basis hiervan kan men een inschatting maken van de toekomstige parkeerbehoefte.

2. Indien er geen lokale informatie beschikbaar is, doe **parkeermetingen op de locatie** zelf of (bij nieuwbouw) doe **parkeermetingen bij vergelijkbare functies**.

Vb. Bij de ontwikkeling van een nieuwe supermarkt, kan gekeken worden naar het parkeeraanbod en autogebruik bij een vergelijkbare supermarkt.

3. Indien geen lokale gegevens voor handen zijn en geen parkeermetingen uitgevoerd kunnen worden, kan teruggevallen worden op **parkeerkencijfers**. Parkeerkencijfers (zie bijlage) geven echter een gemiddeld beeld weer, waardoor de realiteit kan worden onder- of overschat.

1.2.1 Van verkeersgeneratie naar parkeerbehoefte

De nauwkeurigste manier om de parkeerbehoefte in te schatten en de manier die het meest rekening lijkt te houden met de plaats van parkeren in het mobiliteitsbeleid, is een berekening op basis van de te verwachte verkeersstromen van de nieuwe functie. Volgende parameters moeten gekend zijn om de uiteindelijke (auto)verkeersstroom en parkeerbehoefte te kunnen inschatten:



Figuur 1 Parameters parkeerbehoefte

De vraag naar parkeerplaatsen is de resultante van een complex aan factoren die staat samengevat in bovenstaand figuur. Op meerdere niveaus is het mogelijk in te grijpen.

- Allereerst zal het gebied mensen aantrekken en weer laten gaan om te kunnen functioneren. Deze **verkeersgeneratie** is functie van enkele algemene kenmerken van het gebied. De verkeersgeneratie zal meebewegen met die algemene kenmerken: meer woningen is meer verkeer. Bijstellen van het bouwprogramma is een essentiële stap om tot een gewenst mobiliteitsbeeld en daarbij horende parkeerbehoefte te komen.
- Vervolgens is de **vervoerswijzekeuze** relevant. Niet iedereen zal met de wagen willen of hoeven komen. De vervoerswijzekeuze bepaalt direct de parkeerbehoefte. Echter: de praktijk is veelal omgekeerd. De vervoerswijzekeuze wordt vooral beïnvloed door het aanbod aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen en door het parkeeraanbod ter plaatse. Naar gebieden met weinig parkeercapaciteit en hoog tarief zullen velen liever de fiets of de bus nemen.
- Tenslotte is de parkeerbehoefte te **verfijnen** door rekening te houden met de wagenbezetting en tijdstipkeuze. Meer over deze elementen in stap 2.

1.2.2 Gebruik van lokale parkeernormen bij nieuwbouw



Parkeernorm:

Een parkeernorm is het juridisch vastgestelde kader om de parkeerbehoefte te berekenen voor nieuwe ontwikkelingen. Toepassen van de parkeernormen leidt tot de normatieve parkeerbehoefte.

Parkeernormen worden door een gemeente naar eigen inzicht vastgesteld en zijn ook sterk afhankelijk van de lokale context (aanwezigheid openbaar vervoer, autobezit, ...). Een parkeernorm wordt bijvoorbeeld opgenomen in de voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) of een gemeente heeft een stedenbouwkundige verordening over parkeren (vb. Leuven, Brugge, Bornem, ...).

De basis voor parkeernormen vormen de eigen ervaringen op basis van beschikbare data of parkeertellingen. In laatste orde kunnen parkeerkcijfers een indicatie geven voor een parkeernorm (zie bijlage).

Parkeernormen zijn geen statisch gegeven. Autobezit en autogebruik zijn aan verandering onderhevig (ten gevolge van duurzaam mobiliteitsbeleid). Omdat ze van toepassing zijn op nieuwbouw moet een parkeernorm een aantal jaar vooruitkijken en rekening houden met de mobiliteitsvisie van de gemeente. Parkeernormen moeten ook periodiek worden herzien.

In Vlaanderen gelden geen gewestelijke normen met betrekking tot het gewenste aantal parkeerplaatsen.

Minimumnorm – Maximumnorm

Bij parkeernormen spreekt men over minimumnormen en maximumnormen. Als beide gelden is er sprake van een vork. De manier waarop parkeernormen opgelegd worden, ligt in de lijn van het mobiliteitsbeleid van een gemeente.

- **Minimumnorm:** er moet een minimaal aantal parkeerplaatsen aangelegd worden. Alles boven dit minimumaantal is toegelaten. De achterliggende gedachte van een minimumnorm is het beperken van de parkeerdruk op straat. De ontwikkelaar wordt gedwongen om de parkeerbehoefte geheel zelf op te lossen.

Met parkeren op eigen terrein zijn kosten verbonden, reden waarom een minimumnorm niet altijd populair is bij ontwikkelaars. Een minimumnorm heeft geen invloed op het beperken van het autogebruik en heeft bij fout gebruik een verkeersaantrekkende werking. Dit laatste speelt met name bij winkels of andere attracties in het centrum, minder bij woningen.

- **Maximumnorm:** er mag slechts een maximaal aantal parkeerplaatsen voorzien worden. Maximumnormen hebben tot doel om ongewenst autogebruik af te remmen. Vanuit het oogpunt van duurzaam parkeerbeleid is het opleggen van maximumnormen een logischere keuze. Maximumnormen zijn echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven voor de auto voorhanden zijn en/of wanneer het parkeren op straat sterk gereguleerd is. Maximumnormen voor parkeren op eigen terrein mogen er niet toe leiden dat het parkeerprobleem naar de openbare weg wordt verplaatst.

Tabel 1: Overzicht gebruikte parkeernormen in Vlaanderen

Tabel 1: Overzicht gebruikte parkeernormen in Vlaanderen

	Steden gemeenten	Max-min norm	PARKEERNORM EIGEN TERREIN										Opmerking/ onderscheid zones
			Woning		Kantoor	Winkel/handel	Magazijn werkplaats/ industrie	Supermarkt/ warenhuis	Hotel				
			Aantal pp	per					Aantal pp	per			
C	Brugge	minimum	1	<150 m ²	2	2	1	1	1	1	3 kam.	In het centrum kan afgeweken worden van de norm om ruimtelijke en om kunsthistorische redenen	
		minimum	2	>150 m ²	-	-	-	-	-	-	-		
	Leuven	minimum	1	wooneenheid	1,33	1,33	1	1	1	1	3 kam.	In kernwinkelvegebied kan afgeweken worden v.d. norm; gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
		minimum	2	<150 m ²	-	-	-	-	-	-	-		
G	Roeselare	minimum		woning	2	2	1	1	1	3 kam.	-	-	
	Turnhout	minimum maximum	1,25	in centrum in rand	-	-	-	-	-	-	-	Onderscheid centrum/ rand	
	Aartselaar	minimum	2	wooneenheid	2	-	1	-	-	-	-	-	
	Edegem	minimum	1	woning	2	2	1	1	10	1	3 kam.	Gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
	Brasschaat	minimum	1	<150 m ²	-	2	1	1	10	1	3 kam.	Gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
	Machelen	maximum	1	appartement	-	-	1	-	-	-	-	-	
	Merebeke	minimum	1,5	wooneenheid	2	-	-	-	-	-	-	-	
	Niel	minimum	1	woning	-	-	-	-	-	-	-	-	Norm enkel geldig in BPA centrum
	Wijnegem	minimum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zwijndrecht	minimum	1	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R	Deerlijk	minimum	1,5	in centrum in rand	2	-	-	-	-	-	-	Onderscheid centrum/ stad	
	Middekerke	minimum	1	<150 m ²	2	2	1	1	10	1	3 kam.	Gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
K	Beveren	minimum	1,5	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Heist o/d Berg	minimum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Torhout	minimum	1	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Beringen	geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
S	Lokeren	minimum	1	wooneenheid	2	2	1	1	-	1	3 kam.	-	
	Waregem	minimum	1	150 m ²	2	2	1	1	-	1	3 kam.	-	
B	Arendonk	minimum	1	woning	1	0,7	-	-	-	1	3 kam.	-	
	Roosdaal	geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bormem	minimum maximum	1	wooneenheid	min. 1/10 tewerkgesteld max. 3/100 m ²	min. 1 max. 4/100 m ²	min. 1/10 tewerkgesteld max. 1,5/100 m ²	min. 1/20 m ² max. 1/10 m ²	1	3 kam.	Toepassen van MOBBER bij grote vervoersgenererende projecten		
	Zoersel	minimum	1,5	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	Onderscheid centrum/ rand	
B	Aalter	minimum	1	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Brecht	minimum	1	wooneenheid	2	-	1	10	-	-	-	In centrum wel parkeernorm; in randgebied geen parkeernorm	
	Essen	minimum	1	wooneenheid	2	-	1,00	-	-	-	-	-	
	Kortemark	minimum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Belasting op ontbreken van parkeerplaatsen	
	Peer	minimum	1,3-1,4	wooneenheid	1,7-2,3	2,8-3,8	-	-	-	-	-	-	
	Wervik	geen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Bron: Enquête gemeentelijk parkeerbeleid 2007, Vlaams Ministerie van Openbare Werken en Mobiliteit, (178 van de 308 gemeenten in Vlaanderen reageerden op deze enquête)

Om tot de startbehoefte te komen moet het bouwprogramma vermenigvuldigd worden met de geldende parkeernorm. Het resultaat hiervan noemen we de normatieve parkeerbehoefte. De normatieve parkeerbehoefte is het minst voor discussie vatbare onderdeel van de parkeerbehoefte.

Rekenvoorbeeld:

De parkeernorm die gemeente X voor woningen heeft vastgelegd is 1,5 parkeerplaats per woning als vast getal. Als iemand 100 woningen wil bouwen is de parkeerbehoefte volgens de lokale norm $1,5 \times 100 = 150$ parkeerplaatsen.

Naast de 100 woningen bestaat de ontwikkeling ook uit een supermarkt van 5.000 m² BVO en een kantoor van 10.000 m² BVO. Ook voor deze functies heeft gemeente X normen vastgesteld. De totale behoefte volgens lokale normen is 445 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel is de berekening terug te vinden.

Tabel 2: berekening parkeerbehoefte volgens lokale normen

Omvang programma nieuwbouw		Eenheid	Lokaal geldende normen		Parkeerbehoefte
Woningen	100	stuks	1,5	per stuk	150
Supermarkt	5000	m ² BVO	3,5	per 100 m ² BVO	175
Kantoren	10000	m ² BVO	1,2	per 100 m ² BVO	120
Totaal					445

Aandachtspunten

In alle gevallen hebben parkeernormen betrekking op de nieuwbouw. Bewoners met een bestaand huis kunnen aan de norm geen rechten ontlennen; ze kunnen hun gemeente met kennis van de normen niet om extra parkeerplaatsen vragen: "u normeert 1,5 parkeerplaats per woning, maar ik heb slechts 1 box, wilt u op straat het ontbrekende bijbouwen?". Zelfs zijn niet aan te bevelen onderzoeksconclusies als: "In dit gebied is er op basis van de parkeernormen een tekort van 123 parkeerplaatsen". De stad Brugge heeft in haar Stedenbouwkundige verordening wel normen opgenomen voor verbouwingen die dan betrekking hebben op bijkomende vloeroppervlakte.

1.2.3 Eigen onderzoek als startpunt voor bestaande situaties

De meest nauwkeurige manier om de parkeerbehoefte te bepalen is een metingen op de plaats zelf. Bij nieuwbouw – waar de discussie rond de parkeerbehoefte meestal woedt – is dat echter moeilijk. Een meting in een vergelijkbaar gebied met vergelijkbare functies kan dan een oplossing zijn. Een bezettingsgraadmeting in combinatie met gegevens over woningen of functies levert een antwoord. Meer over bezettingsgraadmetingen in dit deel, paragraaf 2.2.2.

Aandachtspunten bij metingen

Een parkeermeting levert informatie op over de parkeerbehoefte. Bij het uitvoeren van een meting moet rekening gehouden worden met:

1. De periode van de meting: De gemeten vraag varieert naar het moment van de dag en soms de periode in het jaar. Het moment van de dag beïnvloedt direct de behoefte. Er is zelfs sprake van een autonome groei, conform de groei van autobezit en autogebruik. Daarbij is het niet gezegd dat het gemiddelde het meest geschikt is. Misschien moet er wel voorzien worden in de piekbehoefte.

Vb. In een kustgemeente loopt de parkeerbehoefte per seizoen sterk uiteen. In de winter is deze veel lager dan in de zomer. Dergelijke verschillen zijn bepalend voor het moment van het meten van de parkeerbehoefte. Als men gegevens heeft over de ontwikkeling van het gebruik van de parkeercapaciteit in de tijd, kan men meten op moment A, en het gebruik berekenen voor moment B.

2. Het type plek: de afbakening van de plek is vaak arbitrair. Hoe groter het gebied hoe minder informatie een gemiddelde parkeerdruk geeft. Niemand wil ver lopen naar de bestemming en van straat tot straat zijn grote verschillen in parkeerdruk denkbaar. Een wandelafstand van 400 m naar een bestemming is een aanvaardbare afstand. Ook geldt dat sommige gebieden te maken hebben met auto's van nabijgelegen gebieden waar bijvoorbeeld regulering is ingevoerd.

3. De relevante groepen: alleen de bewoners, of ook de gebruikers? Alleen die moeten of ook die willen parkeren? Een parkeermeting houdt meestal geen rekening met de groepen die men wil laten parkeren en welke niet. Paragraaf 2.2.4 van dit deel biedt mogelijkheden om in de bezettingsgraadmeting wel zicht te krijgen op de groepen.

4. De latente vraag: veel auto's zullen niet in het gebied willen parkeren omdat er al een tekort is of de tarieven te hoog. Ze zullen elders parkeren of een andere vervoerswijze verkiezen. Het is moeilijk om met de latente vraag om te gaan. Rekening houden zou betekenen tegemoet komen aan de vrije vraag. Het Vademecum beveelt aan om uit te gaan van de gemeten vraag in het gebied en haar gebruikers en problemen van overloop in het aangrenzend gebied op te lossen.

Meer over parkeermetingen in hoofdstuk 2

1.2.4 Het gebruik van parkeerkcijfers

Waar normen ontbreken is de eerste teruglooptie het uitvoeren van een eigen berekening met lokale gegevens, eigen parkeermetingen of metingen van vergelijkbare situaties. Een tweede teruglooptie is het gebruik van parkeerkcijfers. Parkeerkcijfers geven een grootte-orde van de parkeerbehoefte voor een type voorziening. Parkeerkcijfers houden geen rekening met de omstandigheden ter plaatse en worden daarom uitgedrukt in een bandbreedte met een minimum en maximum aantal parkeerplaatsen. Zo zal op een locatie waar geen openbaar vervoer aanwezig is een ruimer kengetal van toepassing zijn dan op een locatie die goed met het openbaar vervoer wordt ontsloten.

Parkeerkcijfers in Vlaanderen

In de bijlagen van dit Vademecum worden Vlaamse parkeerkcijfers gegeven voor de functie wonen. Voor andere functies bestaan (nog) geen parkeerkcijfers voor Vlaanderen. Wel kan teruggevallen worden op de Nederlandse parkeerkcijfers van het CROW mits rekening te houden met de eigen lokale context (autobezit, autogebruik, OV-aanbod). De Nederlandse parkeerkcijfers zijn te vinden in CROW-publicatie 182: Parkeerkcijfers- Basis voor parkeernormering of in de CROW-publicatie: ASVV 2004.

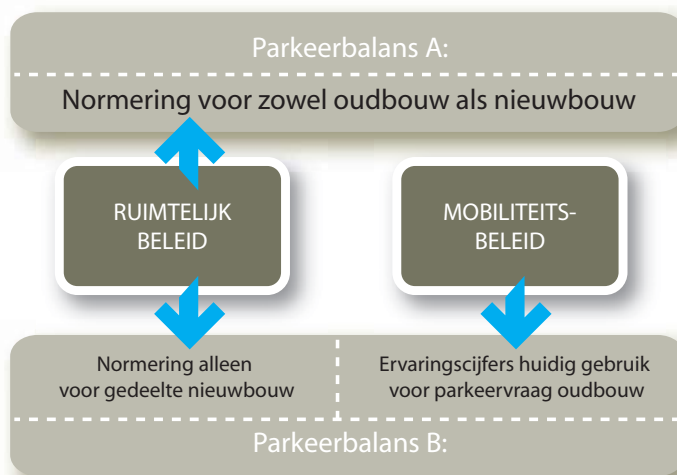
1.2.5 Lokale normen en eigen onderzoek gedifferentieerd toegepast

De parkeerbehoefte wordt ingewikkeld als een project in een oude wijk wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de uitbreiding van een winkelcentrum of het bouwen van een nieuw blok appartementen. Het project moet dan ook in de parkeerbehoefte van de omgeving voorzien of kan de omgeving met parkeerdruk belasten.

De methode om op basis van lokale parkeernormen de parkeerbehoefte te bepalen beperkt zich tot nieuwbouw of gebouwen die ingrijpend worden verbouwd (vernieuwbouw). Voor deze situaties gelden ook bouwvergunningen. De normen houden geen rekening met een bestaande situatie. Soms wordt de parkeergarage ook gebouwd voor bestaande woningen of winkels. Het is dan gevaarlijk de normen toe te passen omdat die vaak veel te hoog uitvallen. Beter is het dan om de parkeerbehoefte te bepalen op basis van parkeertellingen. De uitkomst van de parkeertellingen is te corrigeren op de te verwachten toename van het autobezit voor een periode van circa 5 jaar. Zodoende wordt ook met deze methode vooruitgekeken in de tijd.

Meestal komt de parkeerbehoefte lager uit, dan wanneer deze zuiver op basis van parkeernormen zou zijn berekend. Overigens zal zeker bij krappe parkeersituaties vaak gelden dat de garage zo groot zal zijn als financieel en bouwtechnisch nog haalbaar is, zonder veel rekening te houden met de parkeervraag.

Figuur 2: Omgaan met de parkeerbalans bij gecombineerde nieuwbouw en bestaande bebouwing



Rekenvoorbeeld

In Tabel 3 is op basis van parkeernormen berekend dat er 750 parkeerplaatsen nodig zijn bij 500 bestaande woningen en een parkeernorm van 1,5. In dit op de werkelijkheid gebaseerde voorbeeld zijn er bij de 500 woningen slechts 250 auto's geteld. Het is echter niet onaannemelijk dat de parkeerbehoefte bij deze woningen zal toenemen. De behoefte van deze woningen over 5 jaar wordt bepaald door de parkeerbehoefte jaarlijks met 1,6% te laten toenemen. Zodoende bedraagt de parkeerbehoefte voor de bestaande woningen geen 750 parkeerplaatsen, maar 266 plaatsen. Voor de nieuwe ontwikkelingen worden wel normen gehanteerd (Tabel 2). Er zijn immers geen gebruikscijfers bekend.



Het resultaat van deze gecombineerde benadering is een forse reductie van de parkeerbehoefte. Men hoeft niet te bouwen voor ca. 1.200 auto's maar slechts voor iets meer dan 700 auto's.

Tabel 3: berekening gebruik op basis van uitsluitend parkeernormen versus tellingen

Omvang programma nieuwbouw		Eenheid	Lokaal geldende normen		Parkeer-behoefte
Woningen	100	stuks	1,5	per stuk	150
Supermarkt	5000	m ² BVO	3,5	per 100 m ² BVO	175
Kantoren	10000	m ² BVO	1,2	per 100 m ² BVO	120
Totaal					445
Bestaande woningen	500	stuks	1,5	(normering)	750
Totaal situatie 1					1195
Bestaande woningen	500	rekening houdend met resultaten van de telling en 1,6% mobiliteitsgroei (5 jaar)			266
Totaal situatie 2					711

Als de op deze wijze berekende parkeerbehoefte leidt tot veel minder (of: veel meer) parkeerplaatsen dan het uitsluitend toepassen van de parkeernormen, dan mag er van uit gegaan worden dat de normen niet kloppen en bijgesteld moeten worden.

1.3 Stap 2: toepassen van mogelijkheden voor optimaal gebruik

Om de reële parkeerbehoefte te kennen is het nodig om naast de startbehoefte ook na te gaan hoe het parkeeraanbod optimaal gebruikt kan worden. De verblijfsduur op een locatie, de aanwezigheidsgraad van functies, de tijdstippen dat locaties bezocht worden hebben alle invloed op de reële parkeerbehoefte. In stap 2 wordt gekeken hoe een bepaald parkeeraanbod zo optimaal mogelijk gebruikt kan worden.

1.3.1 Aanwezigheidscijfers

Parkeerplaatsen bedoeld voor werknemers staan 's avonds en in het weekend grotendeels leeg. Wat ligt meer voor de hand dan deze te laten benutten door buurtbewoners die 's avonds terug naar huis komen en in het weekend in ieder geval de auto bij de hand willen hebben? Parkeerplaatsen worden meestal dan door meerdere auto's gebruikt. Overdag staat bijvoorbeeld een werknemer geparkeerd op de parkeerplaats waar 's avonds een bewoner staat. Dit noemen we dubbelgebruik. De mate waarin dubbelgebruik mogelijk is kan worden bepaald aan de hand van aanwezigheidscijfers.

Tabel 4: Aanwezigheidscijfers

Aanwezigheidspercentages	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag- middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop, theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

Bron: CROW – ASVV 2004

Bovenstaande tabel geeft aanwezigheidspercentages voor verschillende functies in Nederland. Deze aanwezigheidscijfers van het CROW zijn benaderingen. Opnieuw is de boodschap dat het beter is om op zoek te gaan naar "hard" materiaal dat het gebruik van parkeerplaatsen over de tijd weergeeft, zoals klantenstromen of omzetgegevens.

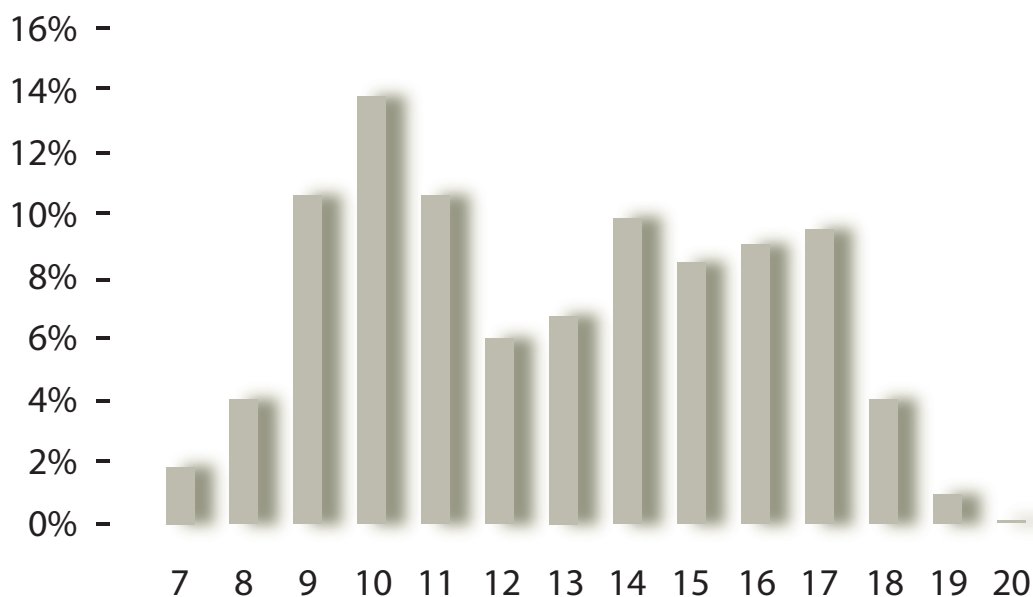
Mogelijkheden voor 'harde aanwezigheidscijfers'

Als bijvoorbeeld de gebruiker van de kantoren bekend is, zoek uit wat voor bedrijf het is en wanneer het actief is. Een callcenter is bijvoorbeeld ook een kantoor, maar kan 24 uur per dag en 7 dagen per week actief zijn. Dat leidt tot andere bezettingsgraden dan een traditioneel nine-to-five kantoor. Winkels registreren vaak het aantal klanten per uur. Winkelcentra zijn regelmatig voorzien van automatische telsystemen die het aantal passanten tellen. Dergelijke gegevens zijn een prima basis voor het bepalen van de lokale aanwezigheidscijfers.

Maatgevende periode

Bij het toepassen van de aanwezigheidscijfers staat het begrip maatgevende periode centraal. Aangezien de parkeerbehoefte zal wisselen naar moment van de dag, dient een moment gekozen te worden dat maatgevend is voor de vraag. Meestal is dit het drukste moment (de piekvraag). In een winkelcentrum is dat de zaterdagmiddag (zie Figuur 3), bij woningen is dit 's avonds. Het kan soms zinvol zijn om af te wijken van de piekvraag. Veel parkeerplaatsen zullen immers de overige perioden leegstaan. Dat komt een goede exploitatie niet ten goede. Onderstaande grafiek geeft de piekperioden aan van winkelbezoek in Vlaanderen.

Figuur 3: Tijdstipkeuze winkelbezoek in Vlaanderen



Bron: Winkelenquête Vlaanderen 2007, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken

Rekenvoorbeeld

De opstelling uit Tabel 5 houdt nog geen rekening met dubbelgebruik. Er zijn drie momenten gekozen die maatgevend zouden kunnen zijn. Het resultaat is te zien in tabel 5. In alle gevallen daalt de parkeerbehoefte ten opzichte van het oorspronkelijke aantal van 1.195 plaatsen. De 'werkdag avond' blijkt het drukst te zijn (935 plaatsen). Men kan ervoor kiezen om dit aantal als maatgevend te beschouwen. Op basis van deze berekening bedraagt de maximale parkeerbehoefte 935 parkeerplaatsen.



Tabel 5: Berekening met uitsluitend normen en dubbelgebruik

	Aanwezigheidspercentage				Aanwezigheid absoluut		
	normatieve behoefte	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag
Bestaande woningen	750	60%	100%	60%	450	750	450
Woningen	150	60%	20%	60%	90	150	90
Supermarkt	175	70%	5%	100%	123	35	175
Kantoor	120	100%	5%	0%	120	0	0
	1195				783	935	715

Tabel 6: Berekening met tellingen en normen en dubbelgebruik

	Aanwezigheidspercentage				Aanwezigheid absoluut		
	normtieve behoefte	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag
Bestaande woningen	266	60%	100%	60%	160	266	160
Woningen	150	60%	100%	60%	90	150	90
Supermarkt	175	70%	20%	100%	123	35	175
Kantoor	120	100%	0%	0%	120	0	0
	711				492	451	425

Wanneer de berekening wordt uitgevoerd op basis van het werkelijk gebruik (tellingen), dan blijkt de behoefte 492 parkeerplaatsen te zijn, 443 minder, dan op basis van de berekening op basis van parkeernormen. De berekening op basis van de tellingen, zal het meest in de buurt van de werkelijkheid liggen.



Toepassen van de parkeerbalans kan het aantal te bouwen parkeerplaatsen met 2/3 reduceren t.o.v. normen of kengetallen.

1.3.2 Dubbelgebruik en compartimenten

Het rekening houden met de aanwezigheidscijfers van de verschillende functies vormt een belangrijke stap om tot de reële parkeerbehoefte te komen. Het toepassen van dubbelgebruik vergt echter meer dan het blind overnemen van de beschikbare cijfers uit Tabel 4. Bij dubbelgebruik komen al snel problemen aan het licht: een beambte moet overwerken en een bewoner vindt bij thuiskomst geen parkeerplaats.

In de praktijk wordt dan ook meestal afgestapt van de mogelijkheid van dubbelgebruik en worden bijvoorbeeld parkeergarages gecompartmenteerd. Bewoners en beambten krijgen elk hun eigen deel van de garage. Waarmee dubbelgebruik niet meer mogelijk is.

Gelukkig zijn in praktijk naast de opdeling in compartimenten meerdere praktische oplossingen beschikbaar om problemen op te lossen die voortvloeien uit dubbelgebruik:

- In sommige gevallen maakt men gebruik van het verschil tussen **openbare weg** en **parkeergarage**. Op de openbare weg is dubbelgebruik vanzelfsprekend, niemand heeft een eigen plaats. De openbare weg wordt dan bestemd voor categorieën die optimaal van dubbelgebruik in aanmerking komen (bezoek), de garage is exclusief bestemd voor bewoners.
- In alle gevallen helpt het als parkeerplaatsen niet op naam of op **nummerplaat** worden verkocht of verhuurd, maar vrij beschikbaar zijn voor de doelgroep. In het laatste geval is er sprake van abonnementen. Met het gebruik van de juiste **uitgiftefactor** kunnen dan meer abonnementen worden aangeboden dan er parkeerplaatsen zijn. Er zijn altijd wel mensen afwezig. In 100% bewonersgarages wordt het gebruik van een uitgiftefactor niet aangeraden. Nagenoeg

iedereen is namelijk thuis 's avonds.

- Gebruik van **regelgeving** in functie van het tegengaan van parkeren buiten de voorgeschreven tijdsvensters in combinatie met het rekening houden met enige **overloop** in praktijk (niet iedereen zal zich altijd aan de regels houden), maken het mogelijk dubbelgebruik toe te passen in gecombineerde bewoners – werkgarages.

1.3.3 Reguleren van de parkeerbehoefte

Een onderwerp dat bij het vaststellen van de parkeerbehoefte opvallend weinig aandacht krijgt is het effect van **regulering**. Dit is opvallend omdat regulering een kernelement is in een duurzaam parkeerbeleid.

Als een gemeente of bedrijf besluit niet meer dan 1 parkeerabonnement aan elke 5 werknemers toe te kennen, dan valt een deel van de parkeerbehoefte weg (of komt buiten het gebied terecht). Vooral woon-werkverkeer is uitermate gevoelig voor parkeerregulering.

- Het begrenzen van de afgifte van abonnementen is te beschouwen als een vorm van normering en direct te verwerken in stap 1 van de parkeerbalans.

Het **winkelend publiek** zal in veel gevallen gevoelig zijn voor het betalend parkeren. Invoeren van betalend parkeren zal ontradend werken naar de parkeervraag. Moeilijker is aan te geven in welke mate. De prijselasticiteit van parkeren is een onderwerp van hevige discussie maar weinig studie. Sommige gemeenten draaien het daarom ook om. Ze laten de prijs voor een parkeerplaats variëren tot er gezien de beschikbare capaciteit genoeg (niet te veel) auto's staan.

- Het invoeren van een tarief kan in de parkeerbalans verwerkt worden als een procentuele reductie op het aantal autobezoekers.

1.4 Stap 3: vaststellen van de reële parkeerbehoefte

De uitkomst van de parkeerbalans is de reële parkeerbehoefte. Dit staat voor het aantal parkeerplaatsen dat naar de mening van de verantwoordelijken nodig is om het gebied als geheel goed te laten functioneren. Omdat de parkeerbalans is opgesteld aan de hand van aannames ten aanzien van de behoefte en het feitelijk gebruik, is ook de uitkomst van een parkeerbalans een (berekende) aanname. Het is daarom niet de bedoeling om dat aantal als "het" aantal benodigde parkeerplaatsen te beschouwen.

Het moment is nu gekomen om na te gaan of de geraamde parkeerbehoefte in de praktijk gerealiseerd kan worden. Is er voldoende ruimte, is het financieel haalbaar? Er ontstaat een iteratief proces waarin de parkeerbalans een onmisbaar instrument is.

Een parkeerbalans kan zelfs leiden tot een aanpassing van het bouwprogramma wanneer er niet voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte. Aangezien de parkeerbalans ook slechts een aanname is, dient hier genuanceerd mee omgesprongen.

2 De uitvoering van parkeeronderzoek

Parkeeronderzoek is er in vele vormen en is bruikbaar voor geheel verschillende doelen. In dit hoofdstuk staan de gebruiksmogelijkheden van de verschillende types onderzoek centraal. Dit hoofdstuk geeft een antwoord op volgende vragen:

- *Welke typen parkeeronderzoek bestaan er?*
- *Hoe kan ik zo een onderzoek (laten) uitvoeren?*

In dit hoofdstuk gaan we allereerst in op de verschillende toepassingsmogelijkheden van verschillende types parkeeronderzoek. In de volgende paragraaf staan de onderzoeken zelf centraal. Aan bod komen alle praktische aspecten die relevant zijn bij de uitvoering van een bezettingsgraadmeting, een duurmeting of een andere meting op het gebied van parkeren. Bijkomend wordt aandacht besteed aan consumentenonderzoek en de mogelijkheden van benchmarking.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele praktische aspecten voor de opdrachtgever zelf. Waar u als gemeente rekening mee moet houden bij het uitbesteden aan een bureau (of moet u het zelf doen)? Wat kost het en wie is eigenaar van de gegevens?

2.1 Waarom: parkeeronderzoek voor verschillende toepassingen

Parkeeronderzoek bij de totstandkoming van parkeerbeleid (fase 1 t/m 2)

Een parkeeronderzoek is nuttig als er nog niets bekend is van de parkeersituatie in een gebied en de eerste stappen voor een parkeerbeleid nog genomen moeten worden. Ze geeft dan een objectieve beschrijving van de situatie. Het onderzoek dient ook om een eventueel probleem in kaart te brengen. In beide gevallen is het echter zinvol het onderzoek niet breder op te zetten dan noodzakelijk.

- *Bij het **onderzoek van een probleem** is de afbakening van de vraagstelling duidelijk: meet datgene waar je informatie over wilt hebben, bijvoorbeeld de bezettingsgraad en met name het aantal fout geparkeerde wagens op het moment en in het gebied dat het probleem zich voordoet. Duurmetingen, al dan niet gecombineerd met enquêtes, bieden dan inzicht in de verschillende groepen die bij het probleem betrokken zijn.*
- *Bij een inventariserend onderzoek is het belangrijk om tot een juiste afbakening te komen. Weinig gemeenten gaan er toe over om alle parkeerplaatsen en alle bezettingsgraden te meten om bijvoorbeeld de parkeerbehoefte vast te stellen. Dit is erg duur en meestal niet nodig. Een inventariserende meting naar de bezettingsgraden op drukke momenten en in drukke gebieden is vaak voldoende. Aanvullend materiaal kan het overzicht verdiepen: een functiekaart, een lijst van klachten, enzovoort. Als duidelijk wordt waar keuzes gemaakt moeten worden dan is het altijd mogelijk aanvullend onderzoek uit te voeren.*

Bij vastgesteld parkeerbeleid (fase 3 t/m 5)

Als het parkeerbeleid eenmaal bepaald is, wordt het eenvoudiger om parkeermetingen te laten uitvoeren. Ze hebben dan direct als doel om de effectiviteit van dat beleid vast te stellen. Het is aan te bevelen om voor het volgen van het beleid een monitoringtraject op te zetten, zodat de onderzoeken onderling met elkaar zijn te vergelijken (zie 2.3.1). De metingen kunnen dan beperkt blijven tot een vastgesteld gebied, zoals het areaal waarvoor regulering geldt. Een onderzoek naar de betalingsgraad maakt het mogelijk om vast te stellen of de handhaving goed verloopt.

Bij het herzien van parkeerbeleid

Een parkeerbeleid dat vastligt zal een eigen leven gaan leiden. Het is daarom zinvol af en toe nieuw onderzoek uit te laten voeren:

- Wat is de waardering bij de burgers of belangengroepen?
- Hoe doen buurgemeenten het?
- Zijn er mogelijkheden voor dwarsverbanden tussen parkeerbeleid en ruimtelijk beleid of mobiliteitsbeleid?

De afwegingstabel bij de keuze van het onderzoek (zie volgende bladzijde)

Tabel 7 geeft een overzicht van alle metingen, hun toepassingsmogelijkheden en aandachtspunten. Sommige metingen zijn ideaal te combineren, anderen zijn in praktijk erg duur. Tenslotte geeft de tabel een overzicht van de indicatoren die een meting oplevert. Om deze indicatoren gaat het meestal; zij geven de informatie over het resultaat.

Tabel 7: Type metingen naar geschikt doel en relevante indicatoren

2.2 Wat: verschillende types parkeeronderzoek

2.2.1 Het aanbod aan parkeerplaatsen - capaciteitsonderzoek

Meting	Wanneer	Aandachtspunt	Resultaat (indicatoren)
Capaciteitsmeting zie 2.2.1	Vaststellen van het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen	Parkeerprotocol, combinatie met bezettingsgraadmeting, hoe omgaan met eigen terrein?	Structurele en actuele capaciteit
Bezettingsgraadmeting zie 2.2.2	De parkeerbehoefte op een bepaald moment	Juiste keuze van moment, herhaalbaarheid	Netto- en bruto bezettingsgraad
Duurmeting - kenteken zie 2.2.3	Het gebruik van parkeerplaatsen (excl. zeer kort parkeren)	Vrij kostbaar, slecht voor beperkt aantal plaatsen	Turnover
Parkeerenquête zie 2.2.4	Het gebruik van parkeerplaatsen (excl. zeer kort parkeren)	Over groter gebied via koppeling kentekens op verschillende momenten	Gebruikersgroepen (en andere vragen)
Onderzoek betalingsgraad zie 2.2.5	Effectiviteit van de handhaving	Te combineren met bezettingsgraadmeting (bij zichtbare betaalwijzen)	Netto- en bruto betalingsgraad
Benchmarking zie 2.2.6	Onzekerheid over normering of tariefstelling	Contact met vergelijkbare gemeenten, participeren in benchmarking	Mogelijke parkeernormen of tarieven (en andere vragen)

De capaciteitsmeting als start van vrijwel elk parkeeronderzoek

Het vaststellen van de parkeer capaciteit dient als basis voor vrijwel elke parkeermeting. Het is ook het meest controversiële gedeelte van een parkeermeting en geeft veel aanleiding tot discussies. De meting blijkt in de praktijk altijd ruimte te geven voor interpretatie en dus meningsverschillen.

Wij bevelen gemeenten aan om bij het uitvoeren van een capaciteitsmeting met een parkeerprotocol te werken (zie 2.3.3.).

De legale parkeer capaciteit

Alle parkeerplaatsen samen vormen de capaciteit, oftewel waar men legaal mag parkeren. Plaatsen waar foutgeparkeerd wordt maken geen onderdeel uit van de parkeer capaciteit. Auto's op straathoeken, dubbel geparkeerd of op inritten nemen geen capaciteit in beslag. Het is daardoor mogelijk dat het aantal auto's in een gebied veel hoger ligt dan de parkeer capaciteit.

De park eercapaciteit kan bestaan uit gemarkeerde plaatsen (in dat geval is tellen eenvoudig). Het kunnen ook ongemarkeerde plaatsen zijn. In dat geval kan de capaciteit worden afgeleid uit de lengte van het beschikbare wegvak.

De standaard omvang van een parkeervak is 5,5 m (zie deel 7). Als er geen parkeervakken zijn gemarkeerd kan een omzettingstabel worden opgesteld voor de meter parkeerlengte per subsectie. Indicatief gelden de volgende waarden voor langsparkeren:

Tabel 8: Parkeer capaciteit bij langsparkeren (ontwerpvoertuig: 4,5 m)

B Beschikbare vrije ruimte	
0-4 meter	0 plaats
4-8 meter	1 plaats
8-14 meter	2 plaats
14-18 meter	3 plaats
enzovoort	

De parkeer capaciteit in ongemarkeerde situaties kan niet gemeten worden van straathoek tot straathoek. Er dient rekening te worden gehouden met:

- Parkeerhavens, bomen en andere obstakels.
- Straten met een algemeen parkeerverbod: inritten, laad/los plaatsen, bushaltes, parkeerverbod bij straathoeken, ...
- Over plaatsen met beperkte gebruiksmogelijkheden dienen afspraken gemaakt te worden: gehandicapten, autodelen, ...

Tweezijdig parkeren in smalle straten

Een speciaal geval vormen straten zonder parkeerverbod die zo smal zijn dat het niet mogelijk is om aan twee kanten auto's legaal te parkeren, tenzij geheel of gedeeltelijk op de stoep. Formeel dient aan beide kanten van de straat tot de parkeercapaciteit te worden gerekend. In de praktijk blokkeren aan twee kanten geparkeerde auto's al het verkeer. Eén van de twee staat fout. Eén kant van de straat dient dus slechts tot de capaciteit te worden gerekend. Dit komt veel voor in oudere binnensteden. De situatie is te reguleren door aan één kant van de straat een parkeerverbod in te stellen.

Figuur 4: Voorbeeld van telformulier voor capaciteitsmeting

Sectie	Straatnaam	auto-date	Inv. alg.	Inv. kent.	Laad/los	Betaald	Taxi	Opbreking	Vergunning	Totaal	Venstertijden / opm.
1	Baasweg		2		2	44				48	
2	Baasweg					41				41	
3	V. Renselaerstraat					1				1	
4	V. Renselaerstraat					10				10	
5	Baasweg					19				19	
6	Baasweg					10				10	
7	Hoofdweg					6				6	
8	Hoofdweg					10				10	
9	Montierstraat					32				32	
10	Montierstraat					16				16	
	Totaal	0	2	0	2	189	0	0	0	193	

2.2.2 Het gebruik van parkeerplaatsen: bezettingsgraad

De bezettingsgraad biedt inzicht in het gebruik dat van de parkeercapaciteit wordt gemaakt. In het algemeen wordt **een bezettingsgraad van meer dan 80% als hoog bestempeld**. Een te hoge bezettingsgraad leidt tot extra zoekverkeer en biedt gebruikers die persé in het gebied moeten zijn weinig mogelijkheden om op tijd de bestemming te bereiken. **Een bezettingsgraad van minder dan 50% is laag** en biedt wellicht mogelijkheden om parkeercapaciteit op te heffen (zeker als het om een piekmoment gaat).

Bij het laten uitvoeren van een bezettingsgraadmeting is het van groot belang om duidelijk te kiezen voor het schaalniveau van de meting (hoofdstraat met stillere zijstraten?) en moment van de dag (alleen het drukke moment?) Meer hierover in het volgende kader.

Rekening houden met schaalniveau

Een gemiddelde bezettingsgraad voor de gehele stad is weinig zinvol. Pieken en dalen worden zo weggemiddeld. Weinig auto's die in drukke straten niet zo snel een plaats vinden, zullen uitwijken naar lege plekken aan de andere kant van de stad. Automobilisten parkeren het liefst voor de deur wat tot gevolg heeft dat binnen één wijk de variatie in bezettingsgraden zeer groot kan zijn: weinig plaats in de ene straat, volop plaats direct in de straat daarachter. Een 'problematische bezettingsgraad' dient dus gespecificeerd te worden naar het gebied voordat conclusies

mogelijk zijn.

Bezettingsgraad naar moment van de dag

Fabrieksterreinen zullen in de nacht verlaten zijn, woonwijken staan in de nacht meestal geheel vol geparkeerd; dan dient de bezettingsgraadmeting te worden gehouden. Het is daarom ook van belang om een goed moment te kiezen voor het meten van de bezettingsgraad. In wijken met gemengde functies is de ideale meetperiode in het begin van de middag op een gemiddelde werkdag. Het is aan te bevelen om bezettingsgraden op verschillende momenten te meten.

Verschillen in uitvoering

De bezettingsgraad is te berekenen door het aantal geparkeerde auto's te delen door de actuele capaciteit. Dit kan op twee manieren:

1. Door de resultaten van een bezettingsgraadmeting (het aantal getelde auto's op een bepaald moment) te delen door de resultaten van een capaciteitsmeting.
2. Door het aantal geparkeerde auto's te delen door het aantal auto's plus de lege plekken.

De praktijk wijst uit dat beide methoden verschillend resultaat geven. Methode 1 is veel ruwer en vergt bij ongemarkeerde plaatsen een ruwe schatting van de lege plaatsen. De tweede methode is goedkoper omdat een afzonderlijke capaciteitsmeting niet nodig is. Ze biedt echter weinig controle mogelijkheden omdat de capaciteit per meting zal wisselen en dus ook de bezettingsgraad. In de eerste methode is de capaciteit een onafhankelijk gegeven die een zekere relatie moet hebben tot het aantal getelde auto's.

Figuur 5: Voorbeeld formulier bezettingsgraadmeting

Sectie	Straat	Alleen goed geparkeerde voertuigen met geldig betalingsbewijs										Opmerkingen
		be- won- ders- verg.	bedrijfs- verg.	invalide verg.	geldig ticket uit automaat	ontheffing	NHA (bon- achter- voorrui- t)	zonder betaal- bewijs	totale bezetting	fout gepar- keerd	bezet niet auto's of opgebro- ken	
1	Baasweg	38	2			1		41	3		vergunning niet geldig ma/ za 9 - 18 uur	
2	Baasweg	25	5		1			31			vergunning niet geldig ma/ za 9 - 18 uur	
3	V. Renselaertstraat							0	2			
4	V. Renselaertstraat	2	3					5				
5	Baasweg	15					1	17				
6	Baasweg	2			4			6				
7	Hoofdweg	2						4				
8	Hoofdweg	4			5			14				
9	Montierstraat	20		2				22			vergunning niet geldig ma/ za 9 - 18 uur	
10	Montierstraat	14		1				15				
Totaal		122	10	3	10	1	1	155	5	0		

Representativiteit

In tegenstelling tot capaciteitsmetingen hebben bezettingsgraadmetingen te maken met representativiteit. Het resultaat is afhankelijk van het moment. De representativiteit van parkeeronderzoeken is een moeilijk onderwerp. De normale statistische regels zijn niet direct van toepassing. Wat is een representatieve steekproef als elke straat en elk moment van de dag of week anders is?

Als regel gelden de volgende representatieve meetmomenten:

- Zaterdagmiddag (topdrukke voor winkels)
- Doordeweekse middag (situatie bij normale bedrijvigheid)
- 's Nachts (bewoners thuis)

Praktijkvoorbeeld Brugge

In alle woonkernen van de Brugse deelgemeenten wordt naast de exacte bepaling van de parkeer capaciteit ook de bezettingsgraad overdag en 's nachts bepaald. De nachttelling vindt dan plaats specifiek in functie van de bepaling van de parkeersituatie van bewoners.

Algemeen kan gesteld worden dat naarmate een gebied groter is de representativiteit van de meting groter zal zijn voor dat specifieke meetmoment. Als conclusies op straatniveau gewenst zijn, zal één meting niet voldoende zijn. Meerdere metingen zijn dan nodig om aan een representatief aantal geparkeerde auto's te komen (minimaal 200 auto's). Tenslotte geldt dat bezettingsgraadmetingen juist hun waarde ontleen aan het feit dat ze alleen geldig zijn voor dat moment en die plaats. Een dinsdagmorgenmeting zal nooit iets kunnen zeggen over de bezettingsgraad op zaterdagmiddag.

2.2.3 Het gebruik van parkeerplaatsen: duurmetingen (turnover)

Inzicht in het gebruik van de parkeerplaatsen over een bepaalde periode levert soms veel aanvullende informatie op. Zo wordt duidelijk of er veel kortparkeerders of juist langparkeerders staan. Ook kan duidelijk worden hoeveel auto's binnen een bepaalde periode van een parkeerplaats gebruik maken. Of, andersom geredeneerd, hoeveel vrije parkeerplaatsen in een bepaalde periode beschikbaar komen. In winkelstraten ligt deze zogenaamde turnover ideaal veel hoger dan in woonstraten.



Parkeerhandelingen en geparkeerde auto's

Een normale bezettingsgraadmeting meet het aantal geparkeerde auto's op een bepaald tijdstip, namelijk het moment dat de teller voorbijkomt. Dit aantal is niet gelijk aan het aantal geparkeerde wagens in een gebied: het aantal auto's dat in totaal gebruik maakt van de gegeven capaciteit. Een bezettingsgraad van 80% voor 5 parkeerplaatsen kan duiden op 4 auto's die er de hele dag staan, maar ook op 3 auto's die er de hele dag staan en 20 auto's die elkaar steeds afwisselen op de 4e plaats.

1. Intervallmetingen met kentekens

Als een waarnemer op zijn rondes kentekens van geparkeerde auto's noteert kan door matching van kentekens berekend worden hoe lang auto's geparkeerd staan. De periode tussen twee rondes speelt vanzelfsprekend een rol (kwartier, uur?), parkeringen die tussen twee rondes vallen zullen

worden gemist. Dit is een niet te dure methode die toch een vrij groot gebied kan bestrijken. Het vermogen van een teller is echter beperkt. Bij een interval van 15 minuten kan hij/zij een ronde afleggen die maximaal 15 minuten duurt. Het aantal parkeerplaatsen dat hij/zij kan observeren is zodoende gering. Des te groter het interval, des te meer parkeerplaatsen hij/zij kan observeren.

In het onderzoeksgebied worden 5 – 10% van het aantal parkeerplaatsen gemarkeerd. Hierin wordt per tijdsinterval (kwartier, uur, 2 uur etc.) het kenteken genoteerd. Dit interval is afhankelijk van het doel van het onderzoek. Als men bijvoorbeeld een onderzoek wil doen naar het aantal werkenden in een gebied, dan is een interval van 3 uur voldoende; als men wil weten wat de parkeerduur is van bezoekers, dan is een interval van 15 minuten wenselijk.

Figuur 6: Voorbeeld telformulier duurmeting met kentekens

Naam -----
 Gebied ----- Datum -----

Plaats	uurblok 10.00-11.00	uurblok 11.00-12.00	uurblok 12.00-13.00	uurblok 13.00-14.00
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

2. Continu waarnemingen

Als het om een beperkt aantal plaatsen gaat is het ook mogelijk gebruik te maken van continu waarnemingen. Door per parkeerplaats alle auto's bij te houden die komen of gaan is het mogelijk ook inzicht te krijgen in extreem kort parkeren (de auto's die vallen tussen twee waarnemingsrondes). Over langere perioden en meerdere plaatsen is de inzet van camera's aan te bevelen met automatische verwerking en matching van de kentekens.

2.2.4 Het gebruik van parkeerplaatsen (types gebruikers)

Een bezettingsgraadmeting wint aanmerkelijk aan informatie als duidelijk wordt wie er parkeert. Een hoge bezettingsgraad biedt weinig aanknopingspunten voor het parkeerbeleid als niet duidelijk is hoe die tot stand komt: door auto's die speciaal in het gebied moeten zijn of door auto's die er niets te zoeken hebben en eenvoudig te weren zijn. Er zijn verschillende manieren om inzicht te krijgen in de gebruikersgroepen; een ideale methode die én altijd toepasbaar is én goedkoop in de uitvoering is er echter niet.

1. Bezettingsgraadmeting met aandacht voor externe kenmerken

In gebieden met parkeerregulering is het mogelijk uiterlijke kenmerken zoals betaalbewijzen (tickets, persoonlijke parkeermeters, enz) of parkeerkaarten mee te nemen in de meting. Bezoekers zijn direct te herkennen aan hun betaalbewijs, bewoners aan hun abonnement.

Alleen zwartparkeerders zijn onzichtbaar maar gewoonlijk bezoekers. Dit is verreweg de goedkoopste en de meest effectieve manier om inzicht te krijgen in gebruikersgroepen. Helaas gaan recente vormen van handhaving steeds vaker uit van transponders of nummerplaten en niet meer van zichtbare betalingsbewijzen.

2. Bezettingsgraadmeting met aanvullende enquête

De meest voor de hand liggende wijze om inzicht te krijgen in de groepen die van het parkeerareaal gebruik maken, is door middel van een enquête. Een aanvullende korte enquête maakt het mogelijk in elk gebied op elk tijdstip inzicht te krijgen in de kenmerken van de parkeerders. Aan mensen op straat hoeven maar drie vragen gesteld te worden:

- Bent u met de auto gekomen?
- Wat komt u hier doen (wonen, werken, winkelen, enzovoort)?
- (eventueel) Hoe lang parkeert u?

Ook hier geldt dat het moment van de enquête (overdag zijn er weinig werkenden op straat) en de plek (in de winkelstraten weinig bewoners) van groot belang zijn voor een goede uitvoering.

3. Het koppelen van kentekens op verschillende momenten

Door parkeerduurmetingen op basis van kentekens voor verschillende momenten te combineren is het mogelijk redelijk nauwkeurig te bepalen om welke groepen het gaat. Auto's die er overdag staan en 's avonds ook zullen wel van bewoners zijn. Onderstaande tabel geeft een karakteristiek van de parkeerduur van enkele gebruikersgroepen.

Tabel 9: Afleiden van gebruikersgroepen op basis van duurmetingen via kentekens

M	P	T
Moment van de dag	Parkeerduur	Type gebruiker
overdag (+ niet nacht)	lang	woon-werkverkeer
overdag (+ wel nacht)	lang	bewoners
nacht	lang	bewoners
overdag	kort	bezoekers (zak./winkel)
avond	kort	bezoekers (sociaal)

2.2.5 Onderzoek ten behoeve van de exploitatie van parkeerplaatsen (financieel)

1. Betalingsgraadmeting

Een meting van de betalingsgraad zegt vooral iets over de kwaliteit van de handhaving. Zijn bezoekers bereid om te betalen voor het parkeren? En worden bezoekers die daartoe niet bereid zijn adequaat beboet?

Betalingsgraadmetingen hebben vanzelfsprekend alleen nut in gebieden met betalend parkeren. Vaak wordt dan nog onderscheid gemaakt naar netto en bruto betalingsgraad. De bruto betalingsgraad is het percentage van de totale gebruikers dat heeft betaald. De netto betalingsgraad is het percentage personen zonder een parkeerkaart of vrijstelling dat heeft betaald. In woonstraten is het niet zo moeilijk om een betalingsgraad van 100% te bereiken. Elke auto zal voorzien zijn van een parkeerkaart. De netto betalingsgraad kijkt alleen naar de bereidheid onder bezoekers of anderen zonder parkeerkaart. Op hen zal de handhaving zich ook concentreren.

Een betalingsgraadmeting is vaak goed te combineren met een meting van de bezettingsgraad.

2. Managementinformatie via automaten

Vooraf de netto betalingsgraad in een gebied biedt gecombineerd met de bezettingsgraad houvast bij het volgen van de inkomstenontwikkeling bij betalend parkeren. Uit veel automaten zijn nog andere gegevens te halen die het mogelijk maken de uitvoering van parkeerbeleid op een operationeel niveau te volgen:

- Parkeerduur
- Pieken en dalen
- Gebruik van de verschillende betaalmogelijkheden (cash, creditcard)

Door tellingen te koppelen aan automaatgegevens wordt het op termijn ook mogelijk om redelijk betrouwbare uitspraken te doen over het betaal- en parkeergedrag op basis van uitsluitend automaatgegevens.

2.2.6 Speciale types parkeeronderzoek

1. Vergelijkend onderzoek: benchmarking

Parkeerbeleid is een lokale aangelegenheid. Het lokale karakter van parkeerbeleid heeft 'ieder voor zich' als belangrijke consequentie, terwijl gemeenten veel van elkaar kunnen leren. Benchmarking van gemeenten ten behoeve van parkeerbeleid en uitvoering is het instrument om antwoord te krijgen op vragen als:

- Welke parkeertarieven zijn ideaal?
- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?
- Met hoeveel handhavingkosten moet ik rekening houden?

2. Parkeeronderzoek gekoppeld aan ruimtelijke ordening en verkeersbeleid

Parkeerbeleid en dus ook parkeeronderzoek staat niet op zichzelf. Dit is één van de kernboodschappen van dit Vademecum. Integraal parkeerbeleid kenmerkt zich juist door een sterke verwevenheid met de openbare ruimte, bereikbaarheid en zo meer. Om die reden is het handig ook parkeeronderzoek aan andere onderzoeken te koppelen (doorstroming, verkeerstellingen, ...).

Zo kan aan de resultaten meerwaarde worden gegeven en waarlijk een geïntegreerd parkeerbeleid tot stand komen.

Voorbeelden van mogelijkheden:

• **Koppelen aan kadastragegevens of bestand woningen (in GIS-systeem).** *Dat kan op het niveau van straatsecties en zones. Door deze koppeling is het mogelijk structureel inzicht te krijgen in de vraag en het aanbod van parkeercapaciteit in een gebied.*

• **Koppelen aan wegintensiteiten.** *Welke straten zijn eigenlijk te druk om parkeren toe te laten? Hoe draagt parkeren bij aan intensiteiten en knelpunten?*

• **Koppelen aan grondgebruik en openbare ruimte.** *In de meeste gemeenten is parkeercapaciteit al toegevoegd aan de standaard kaarten die gebruikt worden op straatniveau. Met deze koppeling is veel te doen alsook naar bezetting wordt gekeken: waar is parkeerruimte om te zetten in kinderspeelplaatsen of groen? Waar zijn eventueel extra parkeerplaatsmogelijk?*

2.3 Hoe: organisatie en financiering

2.3.1 De gemeente als opdrachtgever

Opdrachtformulering

Een gemeente heeft bij de uitvoering van parkeeronderzoek verschillende mogelijkheden. Wat voor het parkeerbeleid in het algemeen geldt, geldt ook voor parkeeronderzoek. Er kan gekozen worden tussen uitbesteden of zelf doen. In beide gevallen zal de gemeente een beeld moeten hebben hoe het onderzoek er uit moet uitzien. In alle gevallen zal de gemeente als opdrachtgever goed moeten formuleren wat ze wil.

- De gemeente kan de gewenste indicatoren voorschrijven en het aan een bureau laten welke methode ze daarvoor kiest. Dit wordt vaak gedaan bij onderzoek naar gebruikersgroepen als er verschillende methoden beschikbaar zijn.
- Ze kan ook de methode al geheel voorschrijven, inclusief de door het bureau te berekenen indicatoren.

Monitoren

Belangrijk bij een parkeermeting is een goede afbakening van de opgave. Waarop heeft de meting betrekking:

- De gehele gemeente of een beperkt gebied?
- Alleen de openbare weg of ook privé terrein?
- Alleen gereguleerde plaatsen of ook andere plaatsen?
- Niet alleen het aantal maar ook het gebruik?
- Ook geschikt voor monitoring dus herhaalbaar?

Als voor de eerste keer metingen worden uitgevoerd, is het zinvol om een stramien te kiezen waarbij je gemakkelijk metingen kan herhalen. Bij dat stramien horen duidelijke keuzes met betrekking tot de meetperiode en duidelijk vastgestelde parkeersecties en gebieden. Deze randvoorwaarden wordt vastgelegd in een parkeerprotocol (zie 2.3.3.).

Het monitoren van parkeerbeleid

Parkeeronderzoek wint aan waarde als het is opgenomen in een monitoringtraject. Kenmerkend voor een monitortraject zijn regelmatig terugkerende metingen en een duidelijke koppeling met beleid, uitvoering en bijstelling van het beleid. Daarbij vergemakkelijkt monitoren de controle van individuele metingen: afwijkende meetresultaten vallen direct in het oog en kunnen nader bekeken worden.

2.3.2 De kosten van parkeeronderzoek

De kosten van parkeeronderzoek bestaan uit een aantal componenten:

- **De voorbereiding:** de afspraken en de methode vastleggen, secties intekenen, personeel inplannen. De kosten van de voorbereiding zullen dalen bij herhaalmetingen of bij een duidelijk parkeerprotocol.
- **De uitvoering op straat** (het veldwerk): dit gebeurt meestal met waarnemers tegen een beperkt tarief (€ 25 tot € 50 per uur). De totale uitvoeringskosten zijn dan afhankelijk van het aantal benodigde waarnemers, hun loopsnelheid en de periode waarin ze werken. Naarmate een meting ingewikkelder wordt, zal de loopsnelheid afnemen. Steeds meer bureaus gaan over op de inzet van apparatuur. Aangezien zo de variabele kosten meestal dalen en de vaste kosten stijgen, biedt de inzet van apparatuur voordelen bij grootschalige metingen.
- **De verwerking en controle** van de gegevens. De verwerking gebeurt meestal in Excel of een gespecialiseerd programma. Controle van de gegevens is van groot belang. Het is echter nooit mogelijk om de resultaten van het veldwerk te controleren tenzij die in hoge mate onwaarschijnlijk zijn. Dan zal de meting op eenzelfde moment moeten worden overgedaan.
- **Presentatie van de gegevens.** Hierin is de keuze tussen tabellen, of op kaartmateriaal ten behoeve van een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Voor een klein gebied bieden tabellen voldoende overzicht. Bij een groot aantal parkeerplaatsen, of een ingewikkeld stratenpatroon, verdient presentatie via kaartmateriaal de voorkeur.

De totale kosten van een bezettingsgraad met capaciteitsmeting in de binnenstad van een middelgrote gemeente liggen tussen € 5.000 en € 15.000.

2.3.3 Een structurele benadering van metingen: het parkeerprotocol

Het heeft vele voordelen om parkeermetingen structureel te gaan bekijken. Zo wordt op termijn de uitvoering goedkoper en is het eenvoudiger om vergelijkingen mogelijk te maken. Een parkeerprotocol voor een gemeente vormt de basis voor deze structurele benadering van parkeeronderzoeken. In dat parkeerprotocol wordt precies vastgelegd hoe de metingen nu en in de toekomst dienen te worden uitgevoerd en welke definities gehanteerd moeten worden. Aan veel discussie is zo met gebruikers van de gegevens, als degenen die de metingen moeten uitvoeren, een einde te maken als voor uitvoering van de meeting het parkeerprotocol vastligt.

Het is aan te bevelen om in het parkeerprotocol afspraken op te nemen over:

- Definities
- Meetsecties
- Meetperioden (tussen wanneer en wanneer kan een middagmeting plaatsvinden).
- Hoe om te gaan met bijzondere plaatsen ((zie 2.2.1)
- Hoe om te gaan met bezettingsgraden en het vaststellen van gebruikersgroepen (zie 2.2.4.).

Deel 5

Overzicht van parkeermaatregelen



Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?

Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Dit deel is het tweede deel van luik B, de gereedheidskist om een parkeerbeleidsplan concreet uit te voeren. De doelstelling van dit deel is een overzicht te geven van mogelijke maatregelen in verband met parkeren, die gemeenten en steden kunnen nemen om een duurzaam parkeerbeleid te realiseren. Hierbij gaat ook aandacht naar de samenhang tussen maatregelen en combinatie(on)mogelijkheden.

Het overzicht van maatregelen is gestructureerd volgens drie grote categorieën. Een eerste categorie zijn maatregelen die de capaciteit aan parkeerplaatsen beïnvloeden (hoofdstuk 1). Hierbij horen ook maatregelen m.b.t. de ruimtelijke locatie van parkeervoorzieningen (randparkings, Park & Ride-parkings...). Een tweede categorie zijn maatregelen die betrekking hebben op het reguleren van parkeerplaatsen (hoofdstuk 2). In dit hoofdstuk wordt verder onderscheid gemaakt tussen maatregelen die het parkeren beperken in de tijd (2.2), maatregelen die betrekking hebben op betalend parkeren (2.4), maatregelen voor specifieke doelgroepen (bewoners, mensen met een handicap...) (2.3) en maatregelen die ingrijpen op het parkeren in garages (2.5). Een derde categorie zijn maatregelen die in verband staan met de communicatie en informatievoorziening (hoofdstuk 3).

In hoofdstuk 4 wordt enerzijds ingegaan op een aantal speciale situaties, die een aangepast parkeerbeleid vragen, zoals het parkeren bij evenementen, het laden en lossen, het parkeren in winkelstraten... Anderzijds wordt het parkeren voor een aantal bijzondere voertuigcategorieën besproken, zoals motoren, autocars en taxi's.

Een samenhangend geheel van parkeermaatregelen die variëren in tijd en ruimte die de parkeervisie van de gemeente implementeren, noemen we een parkeerconcept. In hoofdstuk 4 worden enkele mogelijke concepten besproken. Met deze concepten willen we aantonen dat parkeermaatregelen onderdeel zijn van een integrale visie op parkeren en duurzame mobiliteit.

Inhoud

1	Maatregelen met betrekking tot capaciteit en locatie	9
1.1	Inleiding	9
1.2	Capaciteitsmaatregelen in praktijk	10
1.2.1	Capaciteitsmaatregelen in nieuwe woonwijken	10
1.2.2	Capaciteitsmaatregelen bij het herinrichten van bestaande woonwijken	11
1.2.3	Nieuwe werklocaties en te ontwikkelen gemengde gebieden	11
1.3	Parkeerluwe en parkeervrije straten en pleinen	11
1.4	Parkeren op afstand: randparkings, Park & Ride-parkings en Park & Cycle-parkings	12
2	Maatregelen met betrekking tot parkeerregulering	19
2.1	Inleiding	19
2.2	Maatregelen die het parkeren beperken in de tijd	19
2.3	Betalend parkeren	23
2.4	Maatregelen voor specifieke doelgroepen	30
2.4.1	Regulering en doelgroepen	30
2.4.2	Gemeentelijke parkeerkaarten (bewonerskaart, parkeerkaart voor autodelen, parkeerkaart voor doelgroepen)	31
2.4.3	Buurtparkings	35
2.4.4	Parkeren voor mensen met een handicap	35
2.4.5	Parkeren voor taxi's	37
2.5	Maatregelen in verband met het gebruik van garages (privé en openbaar)	39
3	Maatregelen met betrekking tot communicatie	41
3.1	Communicatie over de bereikbaarheid van het gebied	41
3.2	Parkeergeleiding	42
3.3	Communicatie gericht op dienstverlening (klanten)	43

4	Parkeren in specifieke situaties	45
4.1	Parkeren in zones rond scholen	45
4.2	Parkeren bij evenementen	47
4.3	Parkeren in woongebieden	48
4.4	Parkeren door bewoners van tweede verblijven	49
4.5	Parkeren in winkelstraten	49
4.6	Parkeren in stationsomgevingen	49
4.7	Parkeren bij ziekenhuizen	50
4.8	Parkeerplaatsen voor motorfietsen	51
4.9	Parkeren van vrachtauto's en laden/lossen	52
4.10	Parkeren voor autocars	53
4.11	Fietsparkeren	54
5	Combinaties en samenhang van maatregelen	56
5.1	Afstemming in de ruimte	56
5.2	Afstemming in de tijd	57
5.3	Parkeerconcepten: ruimtelijke configuraties van parkeermaatregelen	58
5.3.1	Minder autoverkeer door wijziging van verplaatsingspatronen	58
5.3.2	Weren van overtollig autoverkeer uit binnensteden en woonwijken door het opvangen van autoverkeer aan de rand van steden en gemeentekernen	59
5.3.3	Verkeersluw stadshart. Concepten routegeleiding naar randparkings	60
5.3.4	Parkeerconcepten voor kleinere gemeentekernen	54

1 Maatregelen met betrekking tot capaciteit en locatie

1.1 Inleiding

In het vademecum wordt uitgegaan van een duurzaam parkeerbeleid. Dit impliceert een sturend parkeerbeleid, waarbij de parkeercapaciteit wordt bepaald conform een visie die het mobiliteitsgedrag wil beïnvloeden en die rekening houdt met de mogelijkheden en wensen ter plaatse. Voor het bepalen van de totale parkeercapaciteit aan de hand van een parkeerbalans verwijzen we naar deel 4. Voor kenmerken van een sturend en volgend parkeerbeleid verwijzen we naar deel 2.

Parkeercapaciteit heeft niet alleen betrekking op het aantal parkeerplaatsen in de gemeente, maar ook op de ruimtelijke spreiding ervan en op de verdeling tussen plaatsen op privé-terrein en op de openbare weg.

Maatregelen m.b.t. capaciteit die hier besproken worden, zijn:

- Onderscheid tussen parkeerplaatsen op de openbare weg, op privé-terrein en semi-openbare parkeerplaatsen.
- Capaciteitsmaatregelen in nieuwe woonwijken.
- Capaciteitsmaatregelen bij herinrichten van bestaande woonwijken.
- Capaciteitsmaatregelen bij werklocaties en nieuw te ontwikkelen gemengde gebieden.
- Het autoluw (en parkeerluw) maken van straten.
- Parkeren op afstand: ontwikkelen van randparkings, Park & Ride en Park & Cycle.

1.1.1 Capaciteit op eigen terrein, op de openbare weg of semi-openbare parkings

In capaciteitsbeleid is het onderscheid tussen de drie types parkeercapaciteit fundamenteel: parkeren op de openbare weg en in openbare garages, parkeren op privé-terrein en parkeren op semi-openbare parkings. Parkeren op de openbare weg of in openbare garages is fundamenteel verschillend van parkeren op eigen terrein, zowel voor de automobilist als voor de beleidsmaker.

Kenmerken van de drie types parkeercapaciteit

Op de [openbare weg](#) mag iedereen parkeren als hij of zij zich houdt aan de geldende regels. Parkeerplaatsen op de openbare weg zijn de exclusieve bevoegdheid van de gemeente. Deze bepaalt hoeveel parkeerplaatsen er komen en welke vorm van regulering er geldt. Op privé-terrein is de eigenaar of exploitant van het perceel bevoegd. Deze bepaalt wie er mag parkeren en tegen welke vergoeding of onder welke regels. Meestal zal de eigenaar iedereen die geen toestemming heeft, van het privé-terrein weren. Semi-openbare parkeergarages of -terreinen zijn parkeerplaatsen, waar het publiek vrij toegang heeft, maar die buiten de openbare weg vallen (vaak bij winkelcentra).

Capaciteitsmaatregelen en types parkeercapaciteit

Het onderscheid tussen drie types capaciteitsbeleid is voor gemeenten van belang, omdat ze

mede de bewegingsvrijheid die de gemeente heeft, bepalen:

- **Keuzevrijheid**: sommige automobilisten kunnen vrij kiezen (zoals bezoekers aan winkels of bedrijven), anderen zijn gebonden aan één categorie, bijvoorbeeld bewoners met een bewonerskaart of woon-werkverkeer dat gebruik maakt van private parkeerruimte in gebieden met betalend parkeren op straat (zodat er niet op de openbare weg wordt geparkeerd). De mate van uitwisseling tussen de categorieën verschilt van groep tot groep. Het beleid zal daar rekening mee moeten houden.
- Het stellen van **parkeernormen** als voorwaarde voor het afleveren van vergunningen bij nieuwe te bouwen projecten, is zowat de enige bevoegdheid die de gemeentelijke overheid heeft om het parkeren op eigen terrein bij te sturen (zie deel 4).
- Bij **semi-openbare parkeerterreinen** kunnen gemeente en exploitant – vaak een privé-bedrijf – samen gebruiksregels opstellen (bv. via een MOBER) m.b.t. de capaciteit en het gebruik ervan (tariefstelling, afgifte van abonnementen, openingstijden, dubbelgebruik...). Afhankelijk van de gebruiksregels kan een gemeente beslissen om de parkeercapaciteit in de omgeving te verminderen.
- Het effect van een **streng parkeerbeleid** op straat gaat verloren als in de directe omgeving veel vrije gemakkelijk toegankelijke parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn. Een groot aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein heeft bovendien een aanzuigeffect van verkeer naar het gebied.
- Een belangrijk doel van het capaciteitsbeleid is voor de gemeente vaak het **weghalen van auto's** van de straat en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Echter, als dit leidt tot meer inpanning van private parkeergarages verliest de gemeente veel grip op haar parkeerbeleid aan particulieren.
- **Parkeerplaatsen op privé-terrein** worden vaak inefficiënt gebruikt. Grote delen van de dag of tijdens het weekend staan ze leeg. Met hetzelfde aantal parkeerplaatsen op de openbare weg is het gebied vele malen beter bereikbaar. Een juiste verdeling tussen openbare en private parkeerplaatsen is daarom een essentieel onderdeel van het capaciteitsbeleid. De parkeercapaciteit op privé-terrein aan de werkplaats bepaalt ook sterk de vervoerswijzekeuze van de werknemers. Een mogelijk instrument om deze te beïnvloeden is de opmaak van bedrijfsvervoerplannen.

1.2 Capaciteitsmaatregelen in praktijk

1.2.1 Capaciteitsmaatregelen in nieuwe woonwijken

Woonwijken zijn herkomstgebieden en de parkeerbehoefte hangt vooral samen met het autobezit, niet met het autogebruik. Huishoudens kunnen over meerdere auto's beschikken, die misschien niet altijd even veel gebruikt worden, maar wel bij de woning geparkeerd moeten worden. Capaciteitsbeleid in woonwijken is daarom niet altijd efficiënt. Door woonwijken te confronteren met te krappe normen, vermindert de leefbaarheid eerder dan het autogebruik afneemt. Anderzijds blijken woonwijken die alleen op de auto zijn ingericht ook onleefbaar, vooral voor kinderen.

Een te hoge capaciteit kan bovendien parkeerders uit andere buurten aantrekken (overloopeffecten). Zorgvuldig omgaan met kencijfers en ruimtelijke mogelijkheden is essentieel, bijvoorbeeld door een combinatie van openbare en private parkeermogelijkheden en door bepaalde (bv. tweede en derde) auto's verder van de woning te laten parkeren (via max. 1 bewonerskaart per wooneenheid in combinatie met blauwe zone of betalend parkeren).

1.2.2 Capaciteitsmaatregelen bij het herinrichten van bestaande woonwijken

Om de leefbaarheid te verbeteren, neemt bij herinrichting in oudere wijken het aantal parkeerplaatsen vaak af: straten worden heringericht of autovrij gemaakt, er komt ruimte voor fietsers en kinderen. Het gaat om een waardevolle vorm van capaciteitsbeleid die meestal nog weinig relatie heeft met kengetallen of normstelling. Het blijkt in de praktijk echter moeilijk om een kritische ondergrens te formuleren. Hoeveel parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven zonder dat het functioneren van het gebied in gevaar komt? Hiervoor is onderzoek nodig, via tellingen, enquêtes en kadastrertellingen, teneinde het precieze aantal huishoudens en (eigen) parkeerplaatsen te bepalen. Hiermee kan bepaald worden in hoeverre regulering de vraag kan doen dalen. Begeleidende informatie over alternatieve vervoerswijzen kan mensen ertoe aanzetten de auto (of één van de auto's) op te geven.

1.2.3 Nieuwe werklocaties en te ontwikkelen gemengde gebieden

Nieuw te ontwikkelen werklocaties en gemengde gebieden zijn ideale locaties voor het capaciteitsbeleid. Het zijn bestemmingsgebieden en met capaciteitsbeleid is het autogebruik direct te beïnvloeden (op voorwaarde dat er goede alternatieven zijn). Een goede bereikbaarheid en faciliteiten voor alternatieve vervoerswijzen zijn essentieel voor een duurzaam parkeerbeleid. De parkeerbalans is bij dergelijk beleid een ideaal instrument. Zeker bij grotere en duurdere projecten is onderzoek aan te bevelen in aanvulling op het gebruik van kengetallen. Bij dit soort gebieden zullen private investeerders vaak ongenueanceerd zoveel mogelijk parkeerplaatsen willen aanleggen. Anderzijds zouden alle partijen zorgvuldig dienen om te gaan met de parkeer capaciteit om niet te veel in te leveren op de ruimtelijke kwaliteit. Zeker in stedelijke gebieden wordt daarom al snel gekozen voor gebouwde en inpandige parkeercapaciteit. Dat maakt het capaciteitsbeleid ook onderdeel van een scherpe economische afweging. Gebouwde voorzieningen zijn immers duur (zie deel 6). Kritisch voor het optimaal gebruik van de parkeergarages is de aard van de exploitatie (privé, semi-openbaar, openbaar). Alleen bij een voldoende openbare exploitatie zijn de mogelijkheden van de parkeerbalans voldoende te benutten (zie deel 6).

1.3 Parkeerluwe en parkeervrije straten en pleinen

Woonstraten en veel winkelstraten worden veel leefbaarder als het aantal parkeerplaatsen beperkt wordt ten gunste van de verblijfsruimte. Parkeerplaatsen nemen veel ruimte in en maken oversteken moeilijk en velen vinden een straat vol geparkeerde auto's visueel hinderlijk. Door straten beter in te richten, kan ook meer genuanceerd worden omgegaan met parkeerplaatsen; ze kunnen geconcentreerd worden op plekken waar ze weinig hinder veroorzaken, of kunnen onderbroken worden met ruimte voor voetgangers, groen of verblijfsactiviteiten.

Bij het parkeervrij maken van straten dient rekening gehouden te worden met het parkeren voor bewoners (buurtparkings, beperkte toegang en aantal parkeerplaatsen voor bewoners, goedkoop abonnement in garage, stimuleren autodelen...).

Vaak is het niet mogelijk bij herinrichting een gelijk aantal parkeerplaatsen te voorzien, wat in een duurzaam parkeerbeleid dikwijls ook niet de bedoeling is. Door parkeerplaatsen op enige afstand aan te bieden, kan enigszins tegemoet gekomen worden aan de weerstand die bij velen leeft tegen het verlies aan parkeerplaatsen. Als regulering ervoor kan zorgen dat alleen het noodzakelijk autoverkeer in de straat achterblijft en elke parkeerplaats optimaal benut wordt,

kunnen de gevolgen zelfs positief zijn: tweede of derde auto's van bewoners kunnen met minder problemen aan de rand parkeren, terwijl met regulering in ieder geval de belangrijkste auto voor de deur een plaats kan vinden. Hetzelfde geldt voor auto's van werknemers van winkelbedrijven. Zij houden zonder regulering vaak de plaatsen van hun klanten bezet.

Een [autovrije woonwijk](#) kan ook verwijzen naar een concept, waarbij de bewoners (vrijwillig) onderschrijven geen auto te bezitten. Vaak worden voor bewoners en bezoekers een beperkt aantal parkeerplaatsen of een buurtparking aangelegd. In Vlaanderen werden vooralsnog geen projecten in deze zin opgestart. In een aantal Europese steden (Freiburg, Halle, Amsterdam, Wenen...) zijn projecten gerealiseerd rond autovrije of autoluwe woonwijken. Hoe dan ook zijn dit concepten die zich richten tot een beperkt segment van de samenleving dat hier bewust voor kiest.

1.4 Parkeren op afstand: randparkings, Park & Ride-parkings en Park & Cycle-parkings

Een belangrijke vorm van capaciteitsbeleid is het inrichten van randparkings, Park & Ride-parkings en Park & Cycle-parkings. Het gaat hier om een vorm van gedifferentieerd parkeerbeleid. Parkeerplaatsen worden ingericht op een randlocatie waar ze minder effect hebben op de leefbaarheid. Om succesvol te zijn, dient elk type te voldoen aan een aantal voorwaarden inzake afstand tot de bestemming, bereikbaarheid, inrichting en regulering.

1.4.1 Randparkings

Een randparking biedt parkeermogelijkheden aan buiten het eigenlijke stadscentrum, maar op een afstand die wandelen tot de eindbestemming nog mogelijk maakt. De maximale wandelafstand hangt sterk af van de kwaliteit van de looproutes (zie hieronder). Deze parkeervorm beoogt enerzijds een lagere ruimtebelasting in de binnenstad door de geparkeerde wagens naar de rand te verplaatsen. Anderzijds wordt getracht het autoverkeer in het stadscentrum te beperken tot een niveau dat congestie uitsluit.

Succesfactoren

- Een ligging buiten het eigenlijke stadscentrum. [Randparkings](#) worden voorzien buiten het gebied, waar de aanwezigheid van geparkeerde en/of rijdende auto's beperkt gewenst wordt. Bij de afbakening spelen de hinder, veroorzaakt door autoverkeer of geparkeerde wagens, en de wens om autostromen te verplaatsen naar buiten het centrum, een rol.
- Een ligging [nabij het eigenlijke stadscentrum](#). Indien het stadshart te groot is of te ruim wordt gekozen, is het gebruik van randparkings niet toereikend, omdat de loopafstand vanaf de randparking te groot wordt. Vaak zullen meerdere rand-parkings nodig zijn, geplaatst langs verschillende zijden, teneinde een groter bestemmingsgebied te voet bereikbaar te maken.
- De parkings moeten [makkelijk bereikbaar](#) zijn via het hogere wegennet, bijvoorbeeld via een parkeerlus of parkeergeleiding.
- Bestuurders moeten door te parkeren op een afstand van het centrum [financieel voordeel](#) kunnen halen: hoe verder verwijderd van het centrum, hoe lager de prijs voor parkeren. Het gebruik

van randparkings wordt aangemoedigd door beperkende maatregelen in de omliggende straten en het centrum (betalend parkeren, blauwe zone). Parkeren in het centrum blijft mogelijk, maar wordt financieel ontmoedigd en voorbehouden voor speciale doelgroepen (laden & lossen, gehandicapten...) en/of kortparkeerders.

- De parkings moeten via aantrekkelijke **looproutes** verbonden zijn met de centrumbestemmingen.
- Een **duurzaam** parkeerbeleid is er ook op gericht zoveel mogelijk mensen per openbaar vervoer of fiets naar de gemeente of stad te laten komen. Zo kan aan de randparking informatie over de bereikbaarheid met alternatieve vervoerswijzen worden voorzien, zodat mensen er de volgende keer gebruik kunnen van maken.

Looproutes

Eens de auto geparkeerd is, worden bestuurders voetgangers die een looproute kiezen tot de eindbestemming. De gemiddelde maximaal aanvaardbare wandelafstand tussen parking en bestemming ligt tussen de 400 tot (bij uitzonderlijke omstandigheden) 1000 meter. De kwaliteit van een looproute, afhankelijk van de stedelijke infrastructuur, bepaalt mede de bruikbaarheid van een parking.

Factoren die een rol spelen bij het bepalen van de maximaal aanvaardbare loopafstand zijn:

- kwaliteit van de bestemming;
- bezoekduur;
- verplaatsingsmotief (runshopping, funshopping, restaurantbezoek...);
- bij winkelen: type winkelgebied (doelgericht, recreatief);
- verschil in parkeertarief tussen randparking en parkeren in centrum;
- kwaliteit van de looproute, bepaald door:
 - aanwezige functies (winkels, overige voorzieningen)
 - bezienswaardigheden
 - inrichtingselementen (aangename pleinen, veel groen, water...)
 - stadsbeeld (mooi uitzicht)
 - sfeer, drukte (hoe meer voetgangers, hoe aantrekkelijker de looproute)
 - herkenningspunten en informatie (duidelijke bewegwijzering)
 - oriëntatie (zichtlijnen, landmarks...)
 - topografie (geen steile hellingen...)
 - doelmatigheid: van verschillende routes moet duidelijk zijn welke route de voorkeur heeft.
 - veiligheid (hoge verkeersveiligheid, sociale veiligheid)
 - comfort (beschutting, kwaliteit van voetpaden, niveaunderschillen)
 - netheid (verzorgdheid van bebouwing, geen aanwezigheid van zwerfvuil...)

De extra passantenstromen die ontstaan langs looproutes vanaf randparkings kunnen extra inkomsten genereren voor de aanwezige functies of er kunnen nieuwe functies komen. Automobilisten worden pas klant als ze uitgestapt zijn!

1.4.2 Park & Ride-parkings

Park & Ride-parkings zijn overstappunten, waar automobilisten binnen een ritketen kunnen overstappen op het openbaar vervoer. Een Park & Ride-parking heeft vooral een 'regionale' functie. Het doel is om automobilisten die naar de stad komen de mogelijkheid te bieden hun wagen te parkeren aan de rand van de stad en over te stappen op het openbaar vervoer, om op die manier stressvrij de bestemming te bereiken. De Park & Ride-parking kan bijkomend ook een lokale functie hebben: bewoners van de hele wijk rond de parking komen te voet, met de fiets of met de auto naar de Park & Ride-parking en kunnen vanaf de parking gebruik maken van optimaal openbaar vervoer.

Door slechts een deel van de volledige rit met de auto af te leggen, wordt het autovolume in de stad verminderd en wordt meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. In het centrum wordt meer plaats vrijgehouden voor andere vormen van ruimtegebruik, waardoor een meer leefbare ontwikkeling kan ontstaan.

Een Park & Ride-parking kan ook een verzamelfunctie hebben aan het begin van een verplaatsingsketen. Mensen komen met de auto naar een lokaal of regionaal openbaarvervoerknooppunt om vandaar verder te reizen met trein of bus. In die gevallen is niet de auto maar het openbaar vervoer het hoofdvervoermiddel en wordt de auto gebruikt als voortransport.

Succesfactoren

Ligging

- De **afstand** tussen parking en stadscentrum moet voldoende groot zijn om een overstap nog zinvol te maken. Als de afstand te klein is, weegt het tijdverlies en het ongemak door de overstap niet op tegen de winst ervan. Grenswaarden (in lengte- of tijdseenheid) zijn evenwel niet te geven, omdat de minimale afstand afhangt van omgevingsfactoren (congestie, reistijd, comfort, frequentie...). De Park & Ride-parking moet onmiddellijk aansluiten op het hoofdwegennet.
- De Park & Ride-parking dient **zonder fileproblemen** te bereiken zijn. Fileproblemen na de overstap (voor autoverkeer, niet voor het openbaar vervoer!) kunnen het succes evenwel versterken.
- Veel reizigers vinden **één overstap** nog acceptabel maar twee niet. Het is dus aangewezen dat de reiziger na overstap op de Park & Ride-parking zijn eindbestemming kan bereiken en niet nogmaals dient over te stappen.
- Een Park & Ride-parking moet de reiziger **voordeel** geven, ter compensatie van het nadeel van het moeten maken van een overstap. Het voordeel kan bestaan uit reistijdwinst, geldwinst (als het parkeren in het centrum voldoende duur is) of een andere vorm van tijdwinst, door de mogelijkheid de overstaptijd zinvol te besteden (b.v. boodschappen doen).

Voorbeeld:

Eén van de meest succesvolle Park & Ride-parkings ligt op de Antwerpse Linkeroever, in vogelvlucht niet zo ver van het stadscentrum. De Scheldebarrière, de verkeerscongestie op de Ring en een zeer restrictief parkeerbeleid in het centrum maakt dat een overstap hier zeer aantrekkelijk is.



Figuur 1: Park & Ride Antwerpen Linkeroever

Prijs

- De gebruiker moet bij voorkeur een financieel voordeel hebben bij het gebruik van Park & Ride. Dit brengt mee dat het gebruik gratis dient te zijn of verwerkt is in de prijs van het openbaarvervoerticket. Anderzijds dient het parkeren in het centrum voldoende duur te zijn.

Reistijd

- De gebruiker mag niet te veel tijd verliezen, in het beste geval wint hij zelfs tijd. Hiervoor is een hoge openbaarvervoerfrequentie noodzakelijk (max. 10 minuten wachttijd) en dient de commerciële snelheid van het natransport voldoende hoog te zijn (bijvoorbeeld via een vrije busbaan). Onderzoek wijst erop dat de reistijd per openbaar vervoer maximaal 1,5 keer de reistijd per wagen mag zijn om nog als redelijk alternatief te kunnen fungeren (zie deel 4). Anderzijds dient de vraag naar een frequente openbaarverbinding groot genoeg te zijn.
- Wandel- en wachttijd worden door de gemiddelde reiziger het dubbele gewogen van de reistijd in het voertuig. Het is belangrijk ze zoveel mogelijk te beperken, of de reiziger mogelijkheden te geven om de tijd nuttig in te vullen: voorzieningen voor runshopping (kiosk, superette...), hotspot...

De Park & Ride-parking moet comfortabel en aantrekkelijk zijn.

Aandachtspunten zijn:

- Verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Goede wachtruimte met beschutting tegen weer en wind.
- Goede informatievoorziening (bewegwijzering) en overzichtelijkheid.
Ook nieuwe gebruikers moeten zonder aarzelen de juiste richting kunnen vinden.
- Netheid.
- Beleving: reizigers willen hun tijd tijdens de overstap in een sfeervolle omgeving doorbrengen en niet op zomaar een parkeerterrein.

- Eventuele negatieve gevolgen van het inrichten van een Park & Ride-parking voor de omgeving en omwonenden moeten vermeden worden.
- De openingstijden en de openbaarvervoerbediening moeten ruim zijn.
- Een flankerend parkeerbeleid in de stad is nodig (beperkt aanbod, hoge tarieven).

Opmerkingen

- Het gebruik van een Park & Ride-parking kan traag op gang komen. Een groot en leeg parkeerterrein in het begin wordt als onaantrekkelijk ervaren. Klein beginnen en later uitbreiden kan een oplossing bieden. Het is evenwel belangrijk de potentiële Park & Ride-terreinen vast te leggen, in functie van het toekomstig beleid. Wanneer parkings in het begin minder gebruikt worden, dan kunnen ze hun nut bewijzen als overloopparkings op drukke momenten.

Voorbeeld1:

Park & Ride parkings in Brugge in functie van kerstshoppingactie

In Brugge zetten in december 2006 het stadsbestuur en De Lijn, in samenwerking met het Brugs Handelscentrum, een grote kerstshoppingactie op het getouw om tijdens de koopweekends het verkeer en het parkeren zo vlot mogelijk te laten verlopen. Er werd in het bijzonder gefocust op het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met de randparkings en Park & Ride-parkings, als volwaardig alternatief om Brugge vlot te bereiken. De inspanningen waren de volgende:

- *Zowel op de zaterdagen als op de zondagen van de drie koopweekends werden op alle voorstadslijnen naar Brugge extra bussen ingezet, zodat de buurgemeenten minimaal om het half uur door een bus met Brugge verbonden waren.*
- *Op de zondagen waren alle bussen in, van en naar Brugge volledig gratis. Op de zaterdagen bedroeg het tarief maximaal 1 euro.*
- *De 6 Park & Ride-parkings rond de stad werden in de actie ingeschakeld. Vanuit elke Park & Ride parking was er minstens om het kwartier een rechtstreekse busshuttle naar Brugge.*
- *De acties werden bekend gemaakt via een massale communicatiecampagne.*



Figuur 2: Communicatie Park & Ride parkings Brugge

Bron: Brugge - Bereikbaar

- Mensen in nieuwe situaties zijn het meest bereid hun verplaatsingsgedrag te veranderen. Indien mogelijk kan de invoering van een Park & Ride-parking samengaan met nieuwe stedelijke ontwikkelingen (CROW, brochure 569).
- Park & Ride-terreinen liggen vaak op enige afstand van de bestemming (doorgaans een stadscentrum) en dus mogelijk in landelijk gebied en in een andere gemeente. Intergemeentelijke samenwerking, afstemming met het Vlaams Gewest en de vervoermaatschappijen, en het creëren van win-winsituaties zijn dus belangrijke voorwaarden voor het succes van Park & Ride.

Voorbeeld2:

In Antwerpen is Park & Ride-parking Keizershoek gericht op doorgaand verkeer komende van Brasschaat, Kapellen en Schoten. De congestie op de binnenring en de nabijheid van een supermarkt zijn succesfactoren voor deze parking. Nadeel is de filegevoeligheid 'stroomopwaarts' van het bereiken van de Park & Ride-parking.

De Park & Ride-parking wordt ook gebruikt tijdens evenementen in het Sportpaleis. De Lijn en het Antwerps Sportpaleis zetten, afhankelijk van het verwacht aantal bezoekers, een aantal extra trams in. Op vertoon van het toegangsticket kan de concertganger het aanbod van De Lijn vrij gebruiken. Er wordt ook getracht de evenementen te laten eindigen voor 23.30 uur, zodat men nog kan overstappen op de meeste reguliere lijnen.

Figuur 3: Park & Ride Antwerpen Linkeroever (Melsele)



Bron: De Lijn - Stefaan Van Hul

1.4.3 Park & Cycle-parkings

Een Park & Cycle-parking is gelijkaardig aan een Park & Ride-parking, met dit verschil dat de fiets gebruikt wordt om de afstand tussen parkeerplaats en bestemming af te leggen. Meestal wordt de term gebruikt als het natransport per fiets gebeurt, maar ook de situatie, waarbij het vortransport per fiets gebeurt, kan Park & Cycle genoemd worden. De afstand van de parking tot het centrum dient hoger te liggen dan bij een randparking: tussen de 0,5 en 5 km. Voor deze afstand is de fiets vaak het snelste vervoermiddel.

De fietsen worden aangeboden door de beheerders van de parking of worden door de gebruikers zelf meegebracht, en dienen in voldoende mate aanwezig te zijn, zodat wachttijden worden uitgesloten. Park & Ride-parkings kunnen ook worden uitgerust met fietsverhuur om de fiets als natransport mogelijk te maken. Een belangrijk aandachtspunt is dat de fietsen dag en nacht beschermd en diefstalveilig gestald kunnen worden.

Diefstalveilige fietsenstallingen moeten voor iedereen beschikbaar zijn.

Een andere randvoorwaarde is dat het overstappunt via een vlotte, aangename en veilige fietsroute verbonden is met de belangrijkste attractiepunten in het centrum.

In Brugge werden op zes randparkings en Park & Ride-terreinen 65 fietskluisen geplaatst. Deze fietskluisen kunnen in de Mobiliteitswinkel tegen een kleine som gehuurd worden, eventueel samen met een stadsfiets. Het gebruik van een fietskluis, en eventueel een stadsfiets, kost 10 euro voor 3 maanden of 30 euro voor 12 maanden. De fietskluisen kunnen enkel gehuurd worden door werknemers, tewerkgesteld in de binnenstad.

Figuur 4: Park & Cycle parking in Brugge



Bron: Brugge - Bereikbaar

2 Maatregelen met betrekking tot parkeerregulering

2.1 Inleiding

Maatregelen met betrekking tot parkeerregulering zijn maatregelen die beperkingen opleggen aan het gebruik van een parkeerplaatsen. Regulering kan gericht zijn op het verhogen van de efficiëntie waarmee parkeerplaatsen benut worden, het bevoordelen van bepaalde doelgroepen bij het parkeren (bv. bewoners), of het verhogen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit (bv. regulering om parkeercapaciteit te vervangen door openbaar groen).

Reguleringsmechanismen kunnen onderverdeeld worden in een aantal categorieën: één beperkt de duur van het parkeren; een tweede legt beperkingen op aan wie ergens mag parkeren; een derde omvat mechanismen van betalend parkeren.

2.2 Maatregelen die het parkeren beperken in de tijd

2.2.1 Inleiding

Met het beperken van parkeren in de tijd wil een gemeente in de betrokken zone kortparkeren faciliteren en langparkeren ontmoedigen. Redenen hiervoor kunnen zijn: het verhogen van de parkeerrotatie en dus de bereikbaarheid, of het verlagen van de parkeerdruk door het weren van langparkeerders. Het meest gebruikte middel is het invoeren van een Blauwe Zone, maar ook via betalend parkeren kan parkeren beperkt worden in de tijd (middels maximale parkeerduur of een progressief tarief – zie verder onder 2.4).

Ook via een onderbord bij het E9a bord kan parkeren met beperkte duur worden ingesteld. Indien de toegelaten parkeertijd meer dan 30 minuten bedraagt, moet evenwel het gebruik van de parkeerschijf worden opgelegd. Nadeel van tijdsaanduiding als onderbord is dat het moeilijk controleerbaar is.



30 min

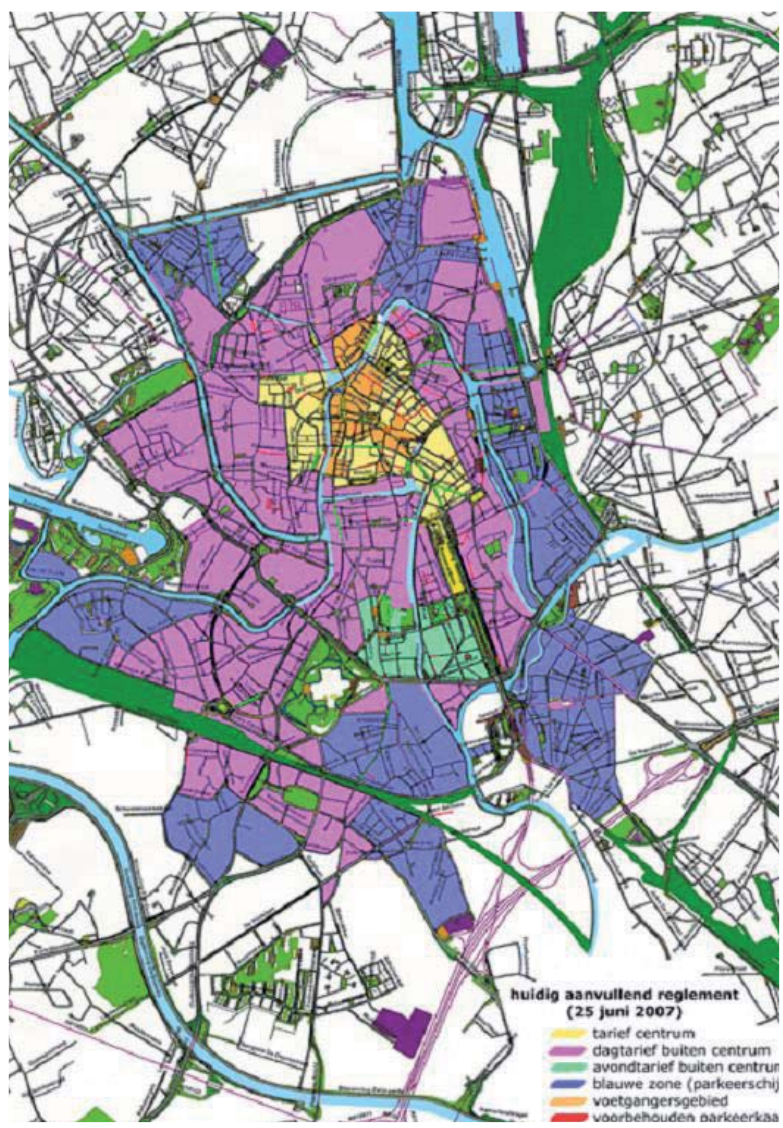
Kortparkeerders zijn diegenen die de wagen minder twee uur parkeren. Kortparkeren kan vrij of verplicht zijn, afhankelijk van de parkeerregulering in een gebied. Een hoog aandeel kortparkeerders verhoogt de parkeerrotatie in een gebied, waardoor er meer mensen kunnen parkeren. Anderzijds kan een hogere rotatie voor meer verkeer zorgen. Langparkeerders maken langdurig gebruik van een parkeerplaats doordat het bezoeken van één of meerdere bestemmingen veel tijd vraagt. Bij een hoog aandeel langparkeren is een groter aantal parkeerplaatsen nodig. De

verkeersstromen blijven binnen de perken, maar kunnen piekmomenten opleveren en het ruimtebeslag is hoger.



In **Gent** vormen de parkeertarieven en de parkeerduur belangrijke instrumenten van het stedelijke mobiliteitsbeleid. Er zijn drie min of meer concentrisch gelegen gebieden rond het stadshart. In het centrumgebied parkeren is het duurst. In het centrumgebied kan je drie uur parkeren met een progressief tarief. Voor het tweede en derde uur betaal je dus meer dan voor het eerste. Het eerste kwartier kan je goedkoop parkeren aan 0,10 euro. De mogelijkheid om lang te parkeren wordt opengehouden, maar is duur. Wie langer dan drie uur wil parkeren, betaalt een forfaitair bedrag van 10 euro voor de hele dag. Ook in de tweede parkeergordel rond het centrum kan je maar drie uur parkeren, tenzij je kiest voor een dagticket. De tarieven liggen er lager dan in de eerste gordel. Buiten de stadsring is het parkeren op de meeste plaatsen gratis en er zijn gratis Park & Ride-parkings.

Figuur 5: Parkeerzones in Gent



Bron: Parkeerbedrijf Gent

2.2.2 Parkeerschijf ('blauwe zone')

Inleiding

Een parkeerschijf duidt aan wanneer je je auto op een parkeerplaats hebt geplaatst. In zones waar de **parkeertijd begrensd** is, kan zo gecontroleerd worden of je auto er te lang staat of niet. Dit systeem wordt vaak gebruikt voor plaatsen die men wil voorbehouden voor kortparkeerders (winkelen, zakelijk bezoek), zonder te willen overgaan tot betalend parkeren. Doel is de parkeer-capaciteit maximaal te benutten door een hoge rotatie te garanderen.

De beperking van de parkeerduur kan de ganse dag gelden of gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens winkel- of werktijden. De maatregel is geschikt voor grote, middelgrote en kleine steden en wordt vooral toegepast op kleine schaal, bijvoorbeeld in één of enkele winkelstraten, bij een klein winkelcentrum of in een dorpskern van een kleine stad. Bij een groot toepassingsgebied liggen de handhavingskosten hoog.

De maatregel kan als buffer dienen tussen zones van betalend parkeren en zones van gratis parkeren, teneinde te beletten dat de parkeerdruk steeds verder verschuift van een betalende naar een niet-betalende zone. Het systeem wordt vaak gecombineerd met vrijstellingen voor bewoners.

Bezoekers kunnen de wagen maar voor korte tijd parkeren, waardoor meer vrije plaatsen beschikbaar zijn voor de bewoners. Het systeem werkt het best bij een matige vraag. Bij een grote vraag wordt beter overgeschakeld op betalend parkeren.



Figuur: Bord E9a met zonale geldigheid

Wettelijke basis

Elke bestuurder die op een werkdag of op de dagen vermeld op de signalisatie, een auto parkeert in een zone met beperkte parkeertijd, moet op de binnenkant van de voorruit een parkeerschijf aanbrengen, die overeenstemt met het model dat bepaald is door de minister van Verkeerswezen - sinds maart 2003 is dit het blauwe Europese model. Het begin en het einde van die zone worden aangeduid door een verkeersbord E9a, waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven. Er wordt een bord geplaatst waar de zone begint en één waar de zone eindigt. Deze signalisatie dient niet herhaald te worden.

Behalve wanneer bijzondere voorwaarden zijn aangebracht op de signalisatie, is het gebruik van de schijf voorgeschreven van 9 tot 18 uur op werkdagen en op zaterdag, en voor een maximumduur van twee uur.



Figuur 6: Parkeerschijf in Blauwe Zone

Bij mensen met een gemeentelijke parkeerkaart vervangt deze de parkeerschijf.

Voordelen:

- hogere rotatie biedt bezoekers grotere kans op parkeerplaats. Hierdoor wordt zoekverkeer beperkt en is de totale parkeerbehoefte lager. Op deze manier draagt de maatregel bij tot een duurzaam parkeerbeleid;
- eenvoudig systeem en zonder grote kosten in te voeren;
- klantvriendelijk (gratis, geen heen- en weergeloop naar automaat);
- goed af te stemmen op specifieke situaties (afwisseling met parkeerverbod, betaald parkeren...);
- maatregel kan dienen als tussenstap indien nog onvoldoende draagvlak aanwezig is voor betalend parkeren.

Nadelen:

- geen inkomsten, maar wel kosten voor handhaving;
- misbruik mogelijk door telkens verzetten van de parkeerschijf (of door automatische exemplaren te gebruiken). Veel handhaving nodig;
- rechten van de verdediging (parkeerder) zijn minder dan bij betalende zone: in het laatste geval heeft deze nog een eventueel ticket als bewijs van rechtmatig gedrag;
- heeft minder impact op de parkeerbezetting dan de introductie van een betalende zone. Het is een minder krachtige maatregel om een duurzaam parkeerbeleid te realiseren;
- geeft de valse indruk dat parkeren gratis is;
- is minder flexibel dan een betalende zone. Hiermee kan immers langer parkeren dan één bepaalde duur worden toegelaten.



In de volledige Brugse binnenstad is de Blauwe Zone van toepassing. Door de parkeerduur te beperken tot maximaal 4 uur wenst het stadsbestuur het langparkeren in de binnenstad tegen te gaan. In Gent nam in 2004 het aantal parkeerplaatsen in de Blauwe Zone sterk toe door de depenalisatie ervan. Dit hield in dat het voor het Parkeerbedrijf mogelijk werd op dezelfde manier gebruik te maken van de Blauwe Zone als van een zone met betalend parkeren (doordat beide vanaf dan gedepenaliseerd waren). De maatregel wordt in Gent gebruikt voor woonbuurten aan de stadsrand om langparkeren door bezoekers te vermijden. Hierdoor zijn er meer vrije plaatsen beschikbaar voor de bewoners en hun bezoekers. Bovendien doet de Blauwe Zone tegelijk dienst als een buffer om de verschuiving van de parkeerdruk uit aanpalende betalende zones tegen te gaan (Parkeerbedrijf, Jaarverslag 2004).

2.3 Betalend parkeren

2.3.1 Inleiding

Steeds vaker wordt het principe gehanteerd dat de automobilist dient te betalen voor het gebruik van de (schaarse) openbare parkeerruimte. Door het beprijzen van het parkeren beogen de steden en gemeenten het parkeren te reguleren. Dit kan in verschillende vormen, waarbij via gedifferentieerde tarieven sturing plaatsvindt waar, wanneer en hoeveel wordt geparkeerd. Opbrengsten kunnen door de gemeente worden gebruikt voor ingrepen inzake mobiliteit. Sommige gemeenten hebben hiervoor een mobiliteits- of parkeerfonds opgericht.

2.3.2 Wettelijke basis

‘Betalend parkeren’ omvat elke reglementering met betrekking tot een parkeerplaats of een geheel van parkeerplaatsen, waarvan tegen betaling gebruik mag worden gemaakt, op de wijze en onder de voorwaarden die ter plaatse ter kennis worden gebracht van de betrokkenen (K.B. 1 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode), art. 2.33)

Sinds 07/02/2003 is (ondermeer) het betalend parkeren gedepenaliseerd (wet van 07/02/2003-Verkeersveiligheidswet). Depenalisatie betekent het uit het strafrecht halen, wat betekent dat ook de gemeenten (of een privé-firma, of De Lijn) - naast de agenten van politie - de handhaving van deze artikels kan verzorgen. In de praktijk heeft dit vaak tot gevolg dat de politie niet langer toeziet op de handhaving van deze artikels (zie ook deel 6).

2.3.3 Doelstellingen en voor- en nadelen

Doelstellingen:

- De juiste auto naar de juiste plaats leiden.
- Verlagen van de parkeerdruk.
- Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Voordelen:

- De kost van het systeem wordt geheel of grotendeels bekostigd door de gebruikers zelf. Meeropbrengsten kunnen elders worden gebruikt. Voorwaarde is evenwel dat de maatregel op voldoende ruime schaal wordt toegepast, zoniet is de maatregel financieel en beheersmatig moeilijk haalbaar.
- Langparkeren door dagelijkse bezoekers, vooral voor woon-werkverkeer, wordt ontmoedigd. Hierdoor komen meer plaatsen vrij voor kortparkeerders en kan het totaal aantal parkeerplaatsen beperkt worden. De maatregel kan zo bijdragen tot een duurzaam parkeerbeleid.
- Niet noodzakelijk autoverkeer wordt tegengegaan. De maatregel kan zo bijdragen tot een duurzaam parkeerbeleid.

Nadelen:

- Parkeerders moeten veelal vooraf betalen. Hierdoor betalen ze vaak te veel of moeten ze tussentijds gaan bijbetalen.
- Het feit dat de bezoeker moet betalen, wordt soms (nog) beschouwd als klantovriendelijk, waardoor problemen met het draagvlak kunnen optreden.
- De parkeerdruk kan verschuiven naar omliggende buurten, vooral als in die buurten geen parkeerbeleid wordt gevoerd.

- Het risico bestaat dat bewoners minder bezoek krijgen of dat ze minder bezoek gaan uitnodigen. Onderzoek in Amsterdam (CROW, brochure 564) toonde aan dat betaald parkeren wel degelijk van invloed is op sociaal bezoek. Dit ondanks het feit dat de parkeersituatie in het algemeen was verbeterd; de parkeerdruk was lager geworden. De afname betrof vooral bezoek van buiten de stad.

Een speciale regeling voor bezoekers kan dit laatste nadeel compenseren. Zo kan – naar voorbeeld van een aantal Nederlandse steden - aan bewoners een aantal 'gratis parkeer-uren' worden uitgedeeld voor bezoekers. In sommige gevallen zijn deze alleen geldig 's avonds en tijdens de weekends.

*In Nederland hebben enkele steden dergelijke bezoekersregelingen uitgewerkt. De gemeente **Utrecht** heeft voor de inwoners speciale bezoekerskaarten, waarmee voor een beperkt aantal uren per kwartaal met korting tickets uit de automaat kunnen gehaald worden. **Rotterdam** heeft een dagdeelkaart ontwikkeld, waarvan inwoners er per jaar maximaal honderd kunnen kopen voor hun bezoek. In de gemeente **Delft** kunnen bezoekers met een kraskaart een dagdeel parkeren. Problemen met misbruik, waarbij bezoekerskaarten worden doorverkocht of door verkeerde personen gebruikt, komen beperkt voor. Het kan beperkt worden met digitale technieken, zoals kaarten die alleen te gebruiken zijn in een beperkt aantal automaten. Ook is het inkomensverlies door fraude zeer beperkt (CROW, brochure 564).*

2.3.4 Prijsdifferentiatie

Prijsdifferentiatie is het laten variëren van de prijs van een parkeerplaats. De prijs kan variëren in functie van een aantal variabelen (tijdstip van de dag, plaats, periode, parkeerduur...) en kan diverse doelen dienen, die meestal te maken hebben met het beïnvloeden van het aandeel kort- en langparkeerders (zie deel 4).

Het aandeel kort- en langparkeerders in een gebied beïnvloedt mede de bereikbaarheid van het centrum. Een tweede reden is het bereiken van doelgroepen, zoals werknemers, cursisten, winkelbezoekers, avondbezoekers... Deze mensen kunnen dan via het werk, de school, de winkel of het restaurant een goedkoper parkeerticket kopen.

*In **Brugge** bestaan een aantal tariefformules, specifiek op maat van de parking. In parking Centrum-Station is er een werknemersabonnement van maandag tot en met zaterdag tegen 20 euro per maand (de normale prijs bedraagt 46 euro per maand). Hiervoor is een attest van de werkgever nodig. In parking Begijnhof kunnen cursisten van de omliggende scholen parkeren aan 1,25 euro per cursuseenheid van 4 uur. Tickets worden in de scholen verkocht. In de parkings Biekorf en Centrum-'t Zand betalen bezoekers die na 19 uur binnenrijden en de parking vóór sluitingsuur verlaten maximaal 2,50 euro. Dit is gericht op bezoekers van de vele cafés en culturele instellingen in de buurt.*

Het invoeren van prijsdifferentiatie heeft weinig zin in kleine gemeenten. De wandelafstanden zijn immers te klein om te kunnen sturen met de prijs en er is de kost van handhaving. Bovendien heeft de klant weinig of geen weet van tarieven en is hij meestal blij een plaats te hebben gevonden in de omgeving van zijn bestemming.

In een aantal gemeenten is een 'gratis kwartier' ingevuld, om bezoekers toe te laten voor een

snelle boodschap gratis te parkeren. Dit kan via de instellingen van de parkeerautomaat of via een speciale parkeerschijf.



Om bewoners makkelijk toe te laten kort te parkeren ontwikkelde de gemeente **Vilvoorde** een speciaal ontworpen parkeerschijf, 'het Vilvoords kwartier' genaamd. De (bruine) schijf, die werkt volgens het principe van de blauwe schijf, maar met een preciezere tijdsaanduiding, kan alleen gebruikt worden voor een parkeerduur korter dan 15 minuten. Bij overtreding wordt automatisch het halvedagtarief aangerekend. In Brugge is op alle betalende parkeerplaatsen een specifiek tarief voor kortparkeren van toepassing. Dit tarief bedraagt 5 cent voor maximaal een kwartier parkeren.

2.3.5 Hoogte van de tarieven

Het bepalen van juiste tarieven is een evenwichtsoefening. Bij te lage tarieven zullen de doelstellingen van het reguleringsbeleid niet gehaald worden, bij te hoge tarieven zal het draagvlak voor het beleid verminderen en kan de bestemming minder bezocht worden. Hier volgen enkele kanttekeningen vanuit het oogpunt van regulering.

- De hoogte van de tarieven wordt mede bepaald door de doelgroep. De betalingsbereidheid voor zakelijk verkeer ligt hoger dan die voor recreatief verkeer.
- De betalingsbereidheid wordt beïnvloed door de attractiviteit van de bestemming. Hoe hoger de attractiviteit, hoe hoger de maximaal aanvaardbare prijs.
- Belangrijk is een ruimtelijke samenhang tussen tarieven, zodat bestuurders niet eenvoudig kunnen uitwijken naar een aangrenzend gebied om hoge tarieven te vermijden (tenzij dit door de gemeente gewenst is natuurlijk).

	Centrum	Rand	Blauwe zone
Tarief 1	€ 20/5 u	€ 20/5 u	+ € 20/3 u
Tarief 2	€ 1=1 u € 2,5=2 u € 4=3 u	€ 0,75=1 u € 1,5=2 u € 2=3 u	Max. 2 uur
Tarief 3	€ 10/24 u	€ 2,5/24 u	Max. 2 uur

Tabel 1: Parkeertarieven Gent

2.3.6 Vormen van prijsstelling

Lineair tarief

Dit is een vast bedrag per tijdseenheid. Meestal wordt een maximumparkeerduur ingesteld. Soms geldt een afzonderlijk dagtarief voor langparkeren.

Eenheidstarief

Hierbij geldt één tarief voor de ganse dag, ongeacht de parkeerduur. Bedoeling is het faciliteren van langparkeren, en het beperken van het woon-werkverkeer. Voorbeelden zijn parkings bij evenementen of pretparken, waar de gemiddelde bezoekduur lang is.

Progressief tarief

Bij een progressief tarief neemt het bedrag per tijdseenheid toe met de parkeerduur. Soms is het eerste kwartier parkeren zelfs gratis. Doelstelling is het faciliteren van kortparkeren.

Degressief tarief

Bij een degressief tarief neemt het bedrag per tijdseenheid af met de parkeerduur. Doelstelling is het faciliteren van langparkeren en het weren van kortparkeerders. Het kan gebruikt worden voor woon- en werkgebieden nabij functies die veel kortparkeerders aantrekken. Gelijkaardig aan een degressief tarief is het invoeren van een voldoende hoog minimumbedrag per parkeerplaats, bijvoorbeeld minimaal een tarief voor een uur parkeren.

2.3.7 Betaalwijzen

Traditioneel: betalen met munten

Voordeel:

De traditionele betaalwijze om met munten te betalen, verdwijnt geleidelijk uit het straatbeeld.

Nadelen:

- Gebruiker moet munten bij zich hebben.
- Storingsgevoeligheid van automaten.
- Automaten moeten regelmatig leeggehaald worden.

Elektronisch betalen (proton, kredietkaart)

Op veel plaatsen kan men met proton, bankkaart of kredietkaart betalen.

Voordeel:

- Gebruiksvriendelijk, geen gepast geld meer nodig.



GSM parkeren

In een aantal steden kan per sms worden betaald. Eerst moet de gebruiker zich inschrijven op een systeem waarbij de nummerplaat wordt gelinkt aan een GSM-nummer. Hierbij stuurt de gebruiker een bericht (met eventueel de parkeerzone) naar een code om de parkeeractie te starten en te stoppen.

Het verschuldigde parkeergeld wordt afgerekend via de GSM-factuur of via een aparte parkeerfactuur. Er kan ook met een parkeerkrediet worden gewerkt. Parkeerwachters kunnen controleren voor welke nummerplaten een sms werd gestuurd.

*In september 2006 werd het sms-parkeren in **Antwerpen** ingevoerd. Het sms-parkeren was een half jaar na invoering goed voor 10% van alle parkeergelden. De inkomsten per meter zijn gestegen en het aantal uitgeschreven retributies is gedaald. Volgens het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) zet de gebruiksvriendelijkheid van het sms-parkeren meer mensen aan om toch voor hun parkeerplaats te betalen.*



Voordelen:

- De gebruiker betaalt alleen de effectief geparkeerde tijd.
- De gebruiker moet niet teruggaan om bij te betalen als zijn parkeertijd verstreken is.
- De gebruiker moet geen muntstukken meer bij de hand hebben.
- Een aantal bijkomende diensten kan worden aangeboden. Zo kan de gebruiker verwittigd worden als de maximale parkeertijd bijna is overschreden.
- Het risico een parkeerboete op te lopen wordt vermeden gezien de auto via de GSM aangemeld blijft tot bij het wegrijden. Parkeerders kunnen op die manier rustiger winkelen, vergaderen...
- De maatregel draagt bij tot een groter draagvlak onder de winkeliers en ondernemers voor het gevoerde parkeerbeleid.

Nadelen:

- Er zijn algemene kosten die moeten worden betaald. De deelnemende gemeente kan deze zelf betalen of doorrekenen aan de gebruiker. De gebruiker draagt in ieder geval de kosten voor het aan- en afmelden.
- Sommige systemen (waarbij de tickets rechtstreeks via de GSM-factuur worden afgerekend) staan slechts open voor de gebruikers van één enkele operator.

Abonnementen voor betalende parkeerplaatsen

Per parking kan ervoor gekozen worden al dan niet abonnementen aan te bieden. Hiermee worden vooral langparkeerders bereikt. Vaak worden de abonnementskosten gedragen door de werkgever.

Mogelijkheden:

- Voltijds abonnement.
- Abonnement geldig tijdens de kantooruren (7u-19u tijdens weekdays).
- Nachtabonnement (18u - 9u, 7dagen op /7).
- Bedrijfsabonnementen voor werknemers.



In Kortrijk kunnen slechts bedrijven die beschikken over een goedgekeurd bedrijfsvervoerplan, bedrijfsabonnementen aanschaffen. In deze bedrijven dienen er meer dan 20 personen tewerkgesteld te zijn. De stad biedt informatie en ondersteuning bij de opmaak van bedrijfsvervoerplannen (bron: PARKO)

Persoonlijke elektronische parkeermeter (PEP)

De PEP of Persoonlijke Elektronische Parkeermeter (soms ook Smart Park genoemd) is een toestelletje dat je achter de voorruit van je wagen plaatst, een soort persoonlijke parkeermeter. Het werkt met waardekaarten, waarmee je het parkeergeld kan betalen zonder naar de parkeerautomaat te moeten wandelen. Het toestelletje kan bovendien gebruikt worden in alle mogelijke tariefzones en parkeergelegenheden langs de openbare weg waar betalend parkeren van toepassing is en hanteert dezelfde tarieven. Hiertoe dien je datum, tijd en parkeerzone in te voeren bij het parkeren.



Figuur 7: Persoonlijke elektronische parkeermeter (PEP)

Het is vooral interessant voor mensen die zich in de stad vaak moeten verplaatsen van het ene adres naar het andere, zoals dokters, verpleegkundigen, vertegenwoordigers, hersteldiensten...

Voordelen:

- Tijdswinst: je hoeft niet meer naar een parkeerautomaat voor een ticket.
- Je hoeft geen munten of biljetten meer op zak te hebben.
- Enkel de effectieve parkeerduur wordt aangerekend. Je hoeft niet meer vooraf in te schatten hoelang je zal parkeren.
- Werkgevers kunnen hun werknemers een PEP meegeven. Parkeergeld is op die manier niet meer nodig en de werkgever krijgt een factuur van aankoop voor de PEP en elke waardekaart. Deze factuur kan ingebracht worden in de belastingen en wordt door de belastingadministratie aanvaard als bedrijfskost.

Nadelen:

- Geringe bekendheid van het systeem.
- Aankoopkost van het toestel (circa 110 euro, inclusief 25 euro parkeertegoed in Gent en 50 euro parkeertegoed in Antwerpen).
- Verplaatsing nodig om waardekaarten te kopen (b.v. naar het gemeentehuis).
- De waardekaart is slechts geldig binnen één stad. Voor een andere stad is een andere waardekaart nodig, wat een nadeel is als de werknemer in veel steden dient te parkeren.
- Gebruikers kunnen de neiging hebben tot 'wandelen met de auto'. Dit betekent dat ze, omwille van het gebruiksgemak, voor korte verplaatsingen telkens opnieuw de auto gebruiken, in plaats van de auto te laten staan en korte verplaatsingen te voet te doen.



*De stad **Gent** maakt reeds sinds 2001 gebruik van het PEP-systeem. De eerste jaren werden telkens een honderdtal toestelletjes verkocht. In 2004 verkocht het Parkeerbedrijf 154 PEPs. Het is een aanzienlijke stijging van het aantal gebruikte PEPs, die grotendeels te verklaren is door de beslissing van een grote Gentse firma om voor hun dienstwagens het systeem te gebruiken.*

De stijging van de verkoop van waardekaarten is een logisch gevolg van het steeds grotere wordende aantal PEP-toestellen in omloop (Jaarverslag 2004, Parkeerbedrijf Gent). In Antwerpen wordt het systeem gepromoot door bij elke parkeerbeurt de eerste 15 minuten gratis aan te bieden (Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen). Op de website van de Geel rekent men voor dat een PEP een flinke besparing kan opleveren.

Reductietoestel

In Kortrijk kunnen derden (handelaars, bedrijven...) participeren in de parkeerkosten van hun klanten van een ondergrondse stadsparking (Veemarkt). Hiervoor dient het parkeerticket van de klant gevalideerd te worden in het valideertoestel dat opgesteld staat bij de derde partij. Dit toestel wordt gehuurd bij het Stedelijk Parkeerbedrijf. De financiële tussenkomst van deze derde betrokkene wordt onmiddellijk verrekend aan de betaalautomaat. Het bedrijf of de handelaar bepaalt volledig zelf voor welk bedrag (vast, procentueel...) hij tussenkomt.

De huurprijs bedraagt € 30,00 per 3 maanden en na een ononderbroken huurperiode van 5 jaar wordt het toestel eigendom van de huurder.



Figuur 8: Reductietoestel

2.4 Maatregelen voor specifieke doelgroepen

2.4.1 Regulering en doelgroepen

Via regulering kan de gemeente sturen welke groepen parkeerders in een gebied wel of niet gewenst zijn. De effecten van parkeerregulering mogen echter niet worden overschat, en verschillen per doelgroep.

Bewoners

Regulering heeft geen direct effect bij deze groep. De meeste bewoners beschikken over één of meerdere auto's en als er in de onmiddellijke buurt geen parkeervoorziening is, parkeert men elders. Hierdoor kan regulering wel een indirect effect hebben op de leefbaarheid van de binnenstad. Parkeerbeleid leidt niet noodzakelijk tot een afname van autobezit. Via de prijszetting van bewonerskaarten of de beperking van de uitgifte ervan kan men bewoners wel ertoe aanzetten in pandige parkeerruimte te gebruiken, een garage te huren of af te zien van het bezit van een tweede of derde wagen.

Zakelijk verkeer

Ook op zakelijk verkeer heeft parkeerregulering weinig effect. Meestal worden parkeerkosten verwerkt in de bedrijfskosten en doorgerekend aan de klant.

Woon-werkverkeer

De groep waarop regulering het meeste effect heeft is de groep van het woon-werkverkeer. Door de toepassing van parkeerregulering wordt het parkeren financieel onaantrekkelijk (betalend parkeren) of 'fysiek' onmogelijk gemaakt (uitsluiting van doelgroepen). Afhankelijk van de maatregel kiest de pendelaar ervoor om:

- het gehele traject per openbaar vervoer, (brom)fiets, te voet of een combinatie ervan af te leggen;
- de auto elders te parkeren en de rest van de reis voor te zetten per openbaar vervoer of te voet;
- het gehele traject per wagen af te leggen en het parkeergeld te betalen.

Sociaal bezoek

Voor sociaal bezoek heeft parkeerregulering weinig effect, tenzij dat het kan leiden tot verminderd bezoek.

Recreatief bezoek

Na het woon-werkverkeer heeft parkeerregulering op deze groep het meeste effect. Het is belangrijk voor een attractie dat ze goed bereikbaar is. Een goed openbaarvervoeraanbod is een belangrijke troef. Daarnaast weegt ook de aanwezigheid van structureel voldoende parkeercapaciteit door. Dit hoeft overigens geen capaciteit voor de deur te zijn, maar kan bijvoorbeeld ook een Park & Ride-parking zijn. Een slechte bereikbaarheid heeft gevolgen voor de attractiviteit van de attractie. Zowel via uitsluiting als betalend parkeren kan men de modal split beïnvloeden.

Opmerkingen:

- Het tarief dat men bereid is te betalen, wordt bepaald door de attractiewaarde van de bestemming. Hoe hoger deze waarde, hoe hoger het tarief dat men wil betalen. Steden met de hoogste aantrekkingskracht kunnen dus de hoogste tarieven vragen, zonder dat dit effect zal hebben

- op het aantal bezoekers. Een lager tarief zorgt evenwel niet voor meer bezoekers, maar leidt wel tot meer autoverkeer, omdat het zoeken naar alternatieven niet nodig wordt geacht.
- Een overstap naar een ander vervoermiddel vindt alleen plaats als er geen gelijkwaardig parkeer-alternatief is aan een lagere prijs en als de bereikbaarheid met het openbaar vervoer goed is.

Winkelen

Winkelen is een verplaatsingsmotief dat moeilijk te beïnvloeden is met parkeerregulering. Vooral voor wekelijkse boodschappen (grote hoeveelheden) is autobereikbaarheid en gratis parkeergelegenheid – het liefst aan het eind van de kassa – belangrijk. Invoeren van betalend parkeren leidt ertoe dat klanten op zoek gaan naar een andere supermarkt of dat de supermarkt de parkeerkosten zal trachten te vergoeden. Veel gemeenten hebben voor korte boodschappen het ‘gratis kwartiertje’ ingevoerd (zie 2.3.4). Sommige steden experimenteren met systemen om de autoafhankelijkheid bij boodschappen te verminderen, zoals ophaalsystemen, thuislevering en bagagekluisen.

Anderzijds speelt bij het shoppen de belevingswaarde een belangrijke rol (fun shopping). Onderzoek wijst uit dat parkeerregulering de bezoekers niet wegjaagt, als het centrum voldoende aantrekkingskracht heeft. De aantrekkingskracht van een gebied wordt dus niet bepaald door het parkeerbeleid.



*De gemeente **Lubbeek** kampte met een probleem van wildparkeerders in het dorpscentrum. Vaak ging het om klanten van de handelszaken die kort parkeerden op de rood gekleurde fietsstroken tegenover de winkels. Handelaars klaagden dat klanten wegbleven door gebrek aan parkeerplaatsen. Uit onderzoek bleek evenwel dat de helft van de 70 parkeerplaatsen rond de kerk ingenomen werd door werknemers en eigenaars van handelszaken. De gemeente greep in door werknemers en eigenaars via overleg aan te zetten gebruik te maken van de ruimte parkeergelegenheid iets buiten het centrum en wildparkeren strenger te controleren. De gemeente zorgde voor folders en affiches om de autobestuurders en werknemers te verwittigen en aan te manen andere parkeergewoontes aan te nemen en rekende op de handelaars voor de verspreiding.*

2.4.2 Gemeentelijke parkeerkaarten (bewonerskaart, parkeerkaart voor autodelen, parkeerkaart voor doelgroepen)

Situering

Om mensen te stimuleren zich in de stad te vestigen, worden ze vaak vrijgesteld van de parkeerreguleringen en –kosten. Hiertoe worden bewonerskaarten voorzien door het stads- of gemeentebestuur. Naast de doelstelling om bewoners ruimte en plaatszekerheid te bieden, kan de maatregel ook dienen om overloop van aangrenzende gebieden (met hoge parkeerdruk) tegen te gaan. Sinds 2007 is de bewonerskaart verruimd naar een parkeerkaart die eveneens aan andere doelgroepen ter beschikking gesteld kan worden. Dit kan gaan over autodelers, dokters, verplegers, ...

Wettelijke basis

Het K.B. van 1 december 1975, houdende het algemeen reglement op het gebruik van de openbare weg, voorziet in de mogelijkheid tot een bijzondere parkeerregeling voor bewoners op het vlak van betalend parkeren en/of het plaatsen van de parkeerschijf.

De wegbeheerder kan bovendien delen van de openbare weg exclusief voorbehouden als parkeerplaats voor houders van bewonerskaarten. Het M.B. van 9 januari 2007 wijzigt het K.B. van 1 december 1975 en vervangt het M.B. van 18 december 1991. De omzendbrief betreffende de gemeentelijke parkeerkaart van februari 2007 verduidelijkt het gebruik van parkeerkaarten.

Een 'gemeentelijke parkeerkaart' is een door de gemeente uitgereikte kaart die de houder het recht geeft op een bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd of betalend parkeren, en hem desgevallend toelaat te parkeren op voorbehouden plaatsen overeenkomstig de bepalingen opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde reglement.

Een 'bewonerskaart' is een gemeentelijke parkeerkaart, specifiek bestemd voor personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de op de kaart vermelde gemeente, zone of straat. De hoofdverblijfplaats is deze plaats waar men ingeschreven is in het bevolkingsregister.

Een 'parkeerkaart voor autodelen' is een gemeentelijke parkeerkaart, specifiek bestemd voor autodelen (K.B. 1 december 1975, art. 2.51-2.53, M.B. 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart). De parkeerkaart voor autodelen kan enkel betrekking hebben op voertuigen die via de bemiddeling van een vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen, of op voertuigen die door een vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld.

Het M.B. van 9 januari 2007 geeft gemeenten een ruimere beleidsvrijheid inzake de toekenning en het gebruik van parkeerkaarten. Sinds 1 februari 2007 kunnen steden en gemeenten zelf bepalen aan wie onder welke voorwaarden een parkeerkaart wordt uitgereikt.

De gemeentelijke parkeerkaart moet overeenstemmen met onderstaand model.

Stad	Nr.
Gemeente	
PARKEERKAART	
De houder van deze kaart kan genieten van de bijzondere parkeerregeling voorzien in het reglement van gemeente [naam van de gemeente] in de bijzonder vermelde gemeente, zone of straat en met het voertuig :	
Deze kaart moet duidelijk zichtbaar achter de voorruit geplaatst worden.	
Voertuig : [Kennisplaat of -platen]	
Doelgroep :	
Geldigheid :	
Plaats : [Naam van de gemeente of gemeenten en, al naar gelang het geval, de zone of straat]	
Zegel van de gemeente	Datum en handtekening

Deze kaart kan vervangen worden door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig.

Werking

Vaak legt de gemeente beperkingen op voor het gebruik van parkeerkaarten. Het aantal kaarten dat per adres (gratis of betalend) beschikbaar is, is doorgaans beperkt, meestal tot één of twee. Soms wordt de geldigheid van een bewonerskaart beperkt in de tijd, bijvoorbeeld 1 jaar, en dient de kaart telkens vernieuwd te worden. Een bewonerskaart geeft de gebruiker in het gebied, waarvoor de kaart geldig is vrijstelling van het nemen van een ticket, tickets aan gereduceerd bewonerstarief (bewonerskaart ter controle) of vrijstelling van het plaatsen van een parkeerschijf.

Steden worden meestal onderverdeeld in zones. Een bewonerskaart geldt voor een bepaalde zone, een aantal straten of een welbepaalde straat.

Gemeenten kunnen zelf voorwaarden instellen voor het bekomen van een parkeerkaart. Een voorbeeld is het opvragen van een verzekeringsattest (mede om misbruik domicilie/ hoofdverblijfplaats te vermijden), of rekening te houden met het al dan niet beschikken over een garage. Een bewonerskaart kan vrijstelling geven in een gebied met blauwe zone en/of betalend parkeren of kan toelating geven te parkeren in een gebied voorbehouden voor bewonersparkeren (bord E9a met onderbord 'bewoners').



*Sinds 1 juni 2004 kunnen steden en gemeenten een tweede bewonerskaart aan hun bewoners toekennen. De beslissing om dit al dan niet te doen, evenals de prijs, ligt bij de gemeente. In **Geraardsbergen** kost een bewonerskaart 12,5 euro en wordt geen tweede kaart uitgereikt omdat er met twee kaarten per gezin te weinig parkeergelegenheid zou overblijven voor het handelscentrum. In **Asse** kost zowel de eerste als de tweede bewonerskaart 25 euro. Hiermee kunnen bewoners nagenoeg overal parkeren, behalve in enkele straten in het centrum.*

*In **Dendermonde** heeft men ervoor gekozen de tweede kaart fors duurder te maken - 25 euro voor de eerste kaart, 125 euro voor de tweede kaart – omwille van het ont-radende effect. In **Gent** kost een tweede bewonerskaart 100 euro. In **Antwerpen** daarentegen is deze gratis. In **Brugge** is een eerste bewonerskaart gratis, uitgezonderd in één zone. Een tweede of daaropvolgende kaart kost 100 euro.*

Een duurzaam parkeerbeleid impliceert een zekere terughoudendheid bij het uitreiken van parkeerkaarten. In plaats daarvan dient het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoveel mogelijk gestimuleerd te worden.

Voordelen:

- Mensen die in de stad wonen worden niet financieel benadeeld voor autobezit.
- De maatregel kan helpen draagvlak te creëren voor betalend parkeren.

Nadelen:

- Bewoners kunnen moeilijk gestimuleerd worden te investeren in een eigen garage (zeker bij gratis bewonerskaart).
- Bezoekers vinden moeilijker een parkeerplaats.
- Het hebben van een bewonerskaart geeft geen garantie op een parkeerplaats. Bij het invoeren van een tweede bewonerskaart stijgt dit risico. In gebieden met een hoge parkeerdruk is het dus geen oplossing voor de bewoners.
- Veel langparkeren en dus weinig mogelijkheden voor dubbel gebruik van capaciteit.
- Minder inkomsten voor de gemeente (afhankelijk van de prijs van een bewonerskaart).

*Bewoners zijn soms voor en soms tegen de invoering van een tweede (of zelfs derde) bewonerskaart. In **Mechelen** verwerpt het actiecomité 'Mechelen Blundert' de invoering van de tweede bewonerskaart omdat ze verwachten dat de Blauwe Zones overbelast zullen raken. Een bewonerskaart laat er trouwens niet toe te parkeren in zones met betalend parkeren, alleen in de niet-betalende Blauwe Zones.*

Een mogelijk nadeel van een (gratis) bewonerskaart is dat bewoners er moeilijk toe aangezet kunnen worden te investeren in een eigen garage. Een mogelijke maatregel is een systeem, waarbij geen bewonerskaart wordt verstrekt voor de eerste auto van een adres. Met dit systeem krijgen bewoners uitsluitend een bewonerskaart voor hun tweede auto als ze één parkeerplaats hebben op eigen terrein of een parkeerplaats huren. Het is een maatregel die interessant kan zijn in gebieden waar veel bewoners een garage hebben, maar die niet meer als garage wordt gebruikt (maar als hobbykamer, bergruimte...). Kandidaten moeten bij de aanvraag twee kentekenbewijzen voorleggen, waaruit blijkt dat op het adres twee voertuigen aanwezig zijn.

Elektronische parkeerkaarten

In de wet is expliciet voorzien dat het systeem van papieren bewonerskaarten of zelfklevende vignetten kan vervangen worden door een elektronisch systeem op basis van kentekenherkenning. De kentekens worden in een databank geplaatst en controle wordt uitgevoerd met een handterminal.

Voordelen:

- Minder administratief werk
- Papieren bewonerskaarten brengen heel wat problemen met zich mee (bewoners vergeten ze achter de voorruit van hun voertuig te plaatsen, kaarten worden vervalst, sommige kaarten zitten nauwelijks leesbaar achter de voorruit, enz.).
- De parkeerwachters kunnen snel een efficiënte controle uitvoeren: up-to-date informatie op basis van een dagelijks aangepaste databank (met bijvoorbeeld info over verlenging van bewonerskaart, bewoners die verhuisd zijn...) en een correctere toepassing van het reglement (bv. gebied waarin bewonerskaart geldig is, kan snel gecontroleerd worden).

Nadelen:

- Om te vermijden dat de bewoners die pas een elektronische bewonerskaart hebben aangevraagd nog dezelfde dag het slachtoffer worden van een procesverbaal van overtreding, dient de lijst met 'bewoners' automatisch bijna online geactualiseerd te worden.
- De handterminals waarmee de parkeercontroles worden uitgevoerd hebben een beperkte geheugencapaciteit (evt. digitale foto's van overtreders, GSM-parkeren, restcapaciteit voorzien voor toekomstige groei GSM-parkeren).
- Verminderde efficiëntie. Zonder bewonersvignet is er telkens een bijkomende handeling vereist (kenteken intypen en verifiëren in de databank). Dit geldt ook voor GSM-parkeren.
- Het al dan niet een bewonerskaart fysiek afleveren maakt geen verschil uit wat de werklast bij de aanvraag betreft.
- De bewoners appreciëren een schriftelijke bevestiging van de aanvraag en het afleveren van een papieren bewonersvignet. De meeste mensen willen het duidelijk zichtbaar houden aan hun wagen, zodat ze zelf zeker zijn dat ze geen boete kunnen krijgen.

In **Kortrijk** wordt vanaf 1 april 2007 gewerkt met elektronische parkeerkaarten.

Gemeenten hebben dus de keuze of en aan welke bevolkingsgroepen al dan niet tegen betaling een parkeerkaart wordt uitgereikt. Bevolkingsgroepen die in aanmerking kunnen komen zijn dokters, verplegers, gerechtsdeurwaarders... Voor bevolkingsgroepen die vaak kort parkeren kunnen ook de Persoonlijke Elektronische Parkeermeter (PEP) (zie 2.3.7), de speciale parkeerschijf of de abonnementsformule een alternatief zijn.

*In **Knokke** kunnen zorgverstrekkers een speciale parkeerschijf kopen (6 euro per maand), die alleen geldig is in zones van betalend parkeren. Aannemers en zelfstandigen kunnen een speciaal parkeerabonnement kopen (25 euro per maand, voor max. 6 maanden), waarmee ze in (sommige) zones met betalend parkeren kunnen parkeren. In het **Waesland** hebben een aantal gemeenten afspraken gemaakt omtrent de uitgifte van parkeerkaarten aan doelgroepen. Hiermee wilden ze een gemeenschappelijke positie innemen tegenover de grootte hoeveelheid aanvragen van diverse bevolkingsgroepen.*

2.4.3 Buurtparkings

In dichtbevolkte buurten met een hoge parkeerdruk kunnen kleine parkeerterreinen of –garages voorbehouden worden voor bewonersparkeren, zogenaamde buurtparkings. Specifieke voordelen hier zijn dat bewoners verzekerd zijn van een parkeerplaats in een gebied met hoge parkeerdruk en dat meer publieke ruimte anders kan ingericht worden. Als nadelen gelden de kost en de veiligheid (beide spelen vooral bij ondergrondse buurtparkings).

*In **Gent** baat het Parkeerbedrijf een aantal buurtparkings uit. In het stadsvernieuwingsproject 'Zuurstof voor de Brugse Poort' worden een viertal buurtparkings voorzien om de parkeerdruk in de straten te beheersen en meer ruimte te hebben voor een kwaliteitsvolle inrichting van het openbaar domein.*

*In **Brugge** werden door het stadsbestuur sinds de jaren '80 van de vorige eeuw 15 buurt-parkings opgericht, met een gezamenlijke capaciteit van 785 parkeergelegenheden. Zowat 29% van de getelde private parkeercapaciteit bij de geïnventariseerde buurtparkings kwam tot stand op initiatief van het stadsbestuur.*

*In zone 2-**West-Brugge** worden specifieke plaatsen voorzien voor de bewoners. Enkel diegenen die over een bewonerskaart beschikken, mogen in West-Brugge gebruik maken van de voorbehouden plaatsen. Wie niet over een geldig vignet beschikt krijgt een taks, en bij gebrek aan voorbehouden parkeerplaatsen voor de bewoners wordt getakeld. Deze regeling is sedert 1994 van toepassing.'*



2.4.4 Parkeren voor mensen met een handicap

Doorgaans zijn er voor personen met een handicap speciale regelingen van kracht, waardoor ze op bepaalde plaatsen langer kunnen parkeren of dichter bij de bestemming kunnen parkeren.

Wettelijke basis

Beperkingen van de parkeertijd gelden niet voor voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap, mits gebruik van de hiervoor bestemde kaart. De speciale kaart vervangt de

parkeerschijf wanneer het gebruik daarvan verplicht is.

De Minister van Verkeerswezen duidt de personen aan die de speciale kaart kunnen bekomen en de overheden die bevoegd zijn om ze af te leveren. Hij bepaalt er het model van, alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik. De kaart die na 30 september 2005 wordt afgeleverd, is van onbepaalde duur, behalve indien de medische erkenning waarop de aflevering steunt, beperkt is in de tijd. In dit geval stemt de geldigheidsduur van de kaart overeen met de periode gedekt door de medische erkenning. (het K.B 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 27.4 en het M.B. van 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap).

Het gemeentebestuur bepaalt de regels met betrekking tot het aanvragen van een parkeerplaats voor gehandicapten. Alle op de openbare wegen aanwezige parkeerplaatsen voor gehandicapten behouden een openbaar karakter. Dit wil zeggen dat ze mogen worden gebruikt door alle houders van een parkeerkaart voor gehandicapten. De gemeente kan ook bijkomende faciliteiten vastleggen, bijvoorbeeld dat houders gratis kunnen parkeren in zones van betalend parkeren.

Deze parkeerplaatsen kunnen worden ingedeeld in twee categorieën, namelijk de algemene en deze ingericht aan private woningen. Het afbakenen van de algemene parkeerplaatsen is gesteund op de richtlijnen van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur d.d. 4 juli 1978 en wordt verduidelijkt door de omzendbrief van 19 september 1996. De omzendbrief van 25 april 2003 betreffende parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap actualiseert en vult de richtlijnen aan van de omzendbrief van 3 april 2001.

Parkeerplaatsen voor gehandicapten aan private woningen worden doorgaans afgebakend op vraag van belanghebbende. Om een wildgroei van voorbehouden plaatsen te vermijden, kunnen gemeenten de volgende criteria hanteren:

- Alleen voor houders van een parkeerkaart.
- Alleen in een gebied met lage parkeerdruk.
- Geen eigen garage bezitten (of binnen een afstand van 100 meter).
- Heeft een hulpmiddel nodig om zich te verplaatsen.
- Er is nog geen voorbehouden plaats in de onmiddellijke omgeving.
- De aanvrager moet zelf een auto bezitten.

Ook werden er maatregelen genomen, opdat geen ongeldige parkeerkaarten in het bezit zouden blijven van houders die er geen recht op hebben:

- Ingeval het motief wegvalt dat het gebruik ervan rechtvaardigt, moet de kaart aan de dienst worden teruggestuurd, uit eigen beweging of op vraag van de Bestuursdirectie voor uitkeringen aan personen met een handicap.
- In geval van overlijden van de houder moet de kaart binnen een termijn van 30 dagen volgend op het overlijden door de nabestaanden van de houder worden terugbezorgd aan het gemeentebestuur van de woonplaats van de overledene. Gebeurt dit niet, dan kan de kaart door een bevoegd agent worden ingetrokken.

- De politiediensten kunnen een lijst opvragen met de kaartnummers die men uit circulatie had moeten nemen, bijvoorbeeld omdat de rechthebbende overleden is. Voorlopig hebben een honderdtal gemeentediensten deze lijst reeds opgevraagd.

Met deze maatregelen worden twee doelstellingen bereikt: het verkrijgen van een parkeerkaart door personen met aanzienlijke verplaatsingsmoeilijkheden wordt vergemakkelijkt en de voorbehouden parkeerplaatsen zullen enkel worden ingenomen door personen die werkelijk recht hebben op een parkeerkaart (Ministerieel Besluit van 7 mei 1999 (B.S. 21-05-1999), gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 3 maart 2003 (B.S. 31-03-2003)).

De afmetingen van deze parkeerplaatsen zijn bij langsparkeren dezelfde als een normaal parkeervak. Bij haaks parkeren worden zij voorzien op de kop van de rij, en bij onmogelijkheid ervan zijn ze 1 meter breder dan een normale plaats.

Er zijn geen verplichtingen om een bepaald aantal of percentage parkeerplaatsen te voorzien voor gehandicapten (in deel 7 worden hieromtrent enkele aanbevelingen gedaan).

2.4.5 Parkeren voor taxi's

Wettelijke basis

Taxi's vallen onder de regels met betrekking tot het stilstaan en parkeren, zoals beschreven in de wegcode (Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 23 en art. 24).

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder beschrijft de regels in verband met taxi's en taxistandplaatsen. Dit besluit heft het Koninklijk Besluit van 2 april 1975 betreffende het politiereglement voor taxidiensten op.

Belangrijke bepalingen (decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie v/h personenvervoer over de weg)

- Alleen als voor de betrokken taxi een taxivergunning verkregen werd in de gemeente, mag de taxi op de taxistandplaats van de betrokken gemeente staan. In de vergunning van de gemeente staat de toelating om gebruik te mogen maken van standplaatsen op de openbare weg en van radiotelefonie.
- De bestuurder rijdt na elke rit of na elke ononderbroken reeks ritten onmiddellijk terug naar de plaats waar de exploitant het voertuig mag laten stationeren.
- De wegbeheerders zorgen voor voldoende en geschikte taxistandplaatsen op de gemeente-, provincie- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal vergunningen, uitgereikt aan taxi's die mogen gebruikmaken van taxistandplaatsen op de openbare weg.
- Het overleg met betrekking tot de taxistandplaatsen, bedoeld in artikel 39 van het decreet, gebeurt jaarlijks op initiatief van de gemeente.
- Aan de hoofdhalttes van de VVM, bepaald in artikel 1, 6°, van het Besluit van 29 november 2002

betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, wordt door de wegbeheerder ten minste één taxistandplaats opgericht.

- De gemeente neemt de nodige maatregelen om de beschikbaarheid te garanderen van de taxistandplaatsen.
- Als alle standplaatsen voor taxi's bezet zijn, wordt het voertuig naar een andere standplaats gereden, waar wel een plaats vrij is.
- Het voertuig mag alleen de toegelaten standplaatsen bezetten als het in dienst is. De bestuurder moet op elk moment het voertuig kunnen verplaatsen om aan te schuiven in de rij of op verzoek van een bevoegde ambtenaar of agent.

Werking

Een bijkomende aanwijzing, namelijk het onderbord "TAXI", in combinatie met het bord E9a duidt aan dat de parkeerplaats voorbehouden is voor taxi's (Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art.70).



Foto taxistandplaats

Op de [openbare weg](#) mag de taxi enkel stationeren op taxistandplaatsen in de gemeenten waarvoor het taxivoertuig vergund is (behalve voor het laten uitstappen van een passagier, bijvoorbeeld aan het einde van een taxirit). Op privé domein kan de taxi alleen staan op vergunde standplaatsen. Hij kan daar bijvoorbeeld staan in afwachting dat een taxirit besteld wordt.

Er bestaan geen gangbare kencijfers voor het gewenste aantal taxistandplaatsen. De groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven adviseert om globaal per gemeente te streven naar één taxistandplaats per vergund voertuig. Uiteraard worden standplaatsen best gesitueerd bij belangrijke publiekstrekkingen (hotels, congrescentra, film- en theaterzalen, uitgangsbuurtten, toeristische attracties...) en overstappunten (stations, luchthavens...). Het gewenste aantal plaatsen hangt in sterke mate af van de aantrekkingskracht van de locatie.

Voor ontwerprichtlijnen van taxistandplaatsen wordt verwezen naar deel 7.

2.5 Maatregelen in verband met het gebruik van garages (privé en openbaar)

Een parkeergarage is een voorziening waar automobilisten hun auto's (meestal) achter een slagboom kunnen parkeren. De exploitatie en het beheer van parkeergarages is in handen van de overheid, eventueel via een gemeentelijk bedrijf, of door privé-instanties. Een garage kan publiekelijk toegankelijk zijn, of (deels) voorbehouden, bijvoorbeeld voor bewoners of werknemers van een bedrijf. Parkeergarages laten toe parkeerplaatsen die verdwijnen op straat of op parkeerterreinen, bijvoorbeeld door herinrichting van het publieke domein, te compenseren. Een goede afstemming tussen parkeren op de openbare weg enerzijds en parkeren in garages anderzijds is noodzakelijk. Garages kunnen best zo efficiënt mogelijk gebruikt worden, maar gebruikers zullen er bij gelijke omstandigheden vaak voor kiezen op straat of op een plein te parkeren, zodat een sturend beleid – waarbij gebruikers ertoe aangezet worden de garages te gebruiken – belangrijk is.

2.5.1 Garages versus parkeren op het openbaar domein

Om de hinder van het parkeren op de leefbaarheid te beperken, dient het parkeerbeleid erop gericht te zijn parkeergarages zo efficiënt mogelijk te benutten. Maatregelen die hiertoe kunnen bijdragen zijn:

- het parkeertarief op straat duurder maken dan in de parking;
- real-time parkeren (parkeren, waarbij men alleen betaalt voor de effectief geparkeerde tijd) in de parking mogelijk maken;
- in de garage een langere maximale parkeerduur instellen dan op straat;
- beperken van het aantal parkeerplaatsen rondom de garage en op de route naar de garage;
- het invoeren van een statisch of dynamisch parkeergeleidingssysteem.

Als de handhaving op straat onvoldoende aansluit op het ingestelde regime zullen automobilisten ervoor kiezen op straat te parkeren. De parkeerder heeft dan de keuze om wel of niet te betalen, terwijl gebruikers van een garage niet anders kunnen dan betalen. In sommige steden en gemeenten is de exploitatie en de handhaving in handen van dezelfde organisatie (gemeentelijk bedrijf, privé-exploitant).



bron: PARKO, Kortrijk

In **Kortrijk** nam men in de ondergrondse parking Veemarkt een aantal maatregelen om het ondergronds parkeren te stimuleren. De meest in het oog springende elementen waren:

- goedkopere tarieven in vergelijking met straat-parkeren;
- het 1ste uur gratis ter compensatie voor het discomfort van het ondergronds parkeren;
- goedkoop forfaitair dagtarief (2,5 euro);
- voorbehouden verdieping voor bewoners uit buurt (met bewonerskaart);
- invoeren van parkeerregulering in aanpalende woonomgeving (introductie betalend parkeren en/of blauwe zones met bewonersfaciliteiten).

2.5.2 Gecombineerd of dubbel gebruik

Gecombineerd gebruik of dubbel gebruik van parkeerplaatsen betekent dat een parkeerplaats wordt gebruikt door mensen met verschillende verplaatsingsmotieven. Indien verschillende stedelijke functies bereikbaar zijn vanaf één en dezelfde parkeerplaats, is het mogelijk dat de plaats gebruikt wordt voor verschillende doeleinden, op voorwaarde dat het tijdsvenster waarbinnen de functies worden uitgeoefend niet overlapt. Een gecombineerd parkeergebruik maakt een vermindering van het aantal parkeerplaatsen mogelijk zonder in te boeten aan bereikbaarheid. De efficiëntie van de gebruikte ruimte wordt verhoogd.

Een typisch voorbeeld is een parking die overdag en tijdens weekdays gebruikt wordt door werknemers en 's avonds en tijdens het weekend door bezoekers van het stadscentrum, voor evenementen etc.

Gecombineerd gebruik of dubbel gebruik is te onderscheiden van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Bij meervoudig gebruik wordt een parkeerplaats ook voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt. Een voorbeeld is de 'groene' parking, waarbij een parkeerterrein ook als groenvoorziening dienst kan doen (zie deel 7).

3 Maatregelen met betrekking tot communicatie

Maatregelen met betrekking tot communicatie zijn maatregelen die de bewoner of bezoeker via informatievoorziening helpen een geschikte parkeerplaats te vinden, en die hierdoor de maatregelen van het capaciteits- en reguleringsbeleid versterken.

3.1 Communicatie over de bereikbaarheid van het gebied

Een stad of gemeente kan via een aantal media communiceren met bewoners en potentiële bezoekers over de multimodale bereikbaarheid. Hierbij kan met een centraal aanspreekpunt worden gewerkt.

*In december 2006 werd in **Brugge** de website www.bruggebereikbaar.be voorgesteld. Op deze website vinden bewoners, bezoekers en zelfstandige ondernemers alle nuttige informatie over wegwerkzaamheden in Brugge terug. De klemtoon ligt op de grootschalige wegwerkzaamheden, waarvoor een afzonderlijke weblink voorzien is, maar voor de volledigheid vindt men op deze website ook een overzicht van alle werken met een impact op de bereikbaarheid. Deze website brengt up-to-date informatie en is bedoeld om de hinder bij wegwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Uiteraard komt relevante info over parkeren ook op deze website terecht. De website is eigendom van de stad Brugge en UNIZO en wordt door beide partijen beheerd.*



*In **Antwerpen** gaan de infrastructuur- en stadsvernieuwingsprojecten gepaard met een informatiecampagne 'Antwerpen – Samen door de Werken'. Dit omvat een up-to-date website met info over parkeren en alternatieven voor de wagen tijdens de werken, 'hinderberichten' per project en info over initiatieven (wandelingen, publicaties,...)*



3.2 Parkeergeleiding

Op drukke dagen bestaat het verkeer in steden voor een aanzienlijk percentage uit mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Door het aangeven van de nog beschikbare plaatsen op stads- en stadsrandparkings worden de automobilisten zo snel mogelijk van de weg gehaald. Deze maatregel werkt het best in combinatie met een restrictief parkeerbeleid buiten de parkings, waar de automobilist naartoe wordt geleid.

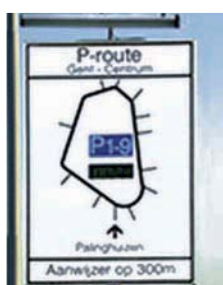
Een parkeergeleidingssysteem is een systeem dat de reiziger naar parkeerplaatsen leidt. Parkeergeleiding kan statisch zijn, als alleen bewegwijzering wordt gebruikt, of dynamisch, als naast de bewegwijzering actuele informatie wordt aangeboden over het aantal beschikbare plaatsen en het systeem de reiziger naar een vrije parkeerplaats leidt.

Bij parkeergeleiding kan de automobilist rechtstreeks geleid worden:

- naar **randparkings**, bijvoorbeeld via de stadsring;
- naar centrumparkings via een **parkeerroute** of via **parkeerlussen**;
- naar **Park & Ride-** (of **Park & Cycle-**) parkings.

Doelstellingen van parkeergeleiding zijn:

- weggebruikers langsheen de meest geschikte wegen naar hun doel leiden;
- vermijden van overbodig zoekverkeer;
- een betere benutting van verkeerswegen realiseren (cf. categorisering);
- het verhogen van de verkeersleefbaarheid van verblijfsgebieden;
- het verbeteren van de benutting van de parkeergelegenheden;
- het versterken van de attractiviteit van de gemeente of stad.



*In **Gent** is de Parkeerroute een bewegwijzerde lus rond de stad. De Parkeerroute doet alle parkeergarages aan die voor het publiek toegankelijk zijn. Langs de invalswegen komen de automobilisten terecht op de stadsring. Van de stadsring naar de Parkeerroute geraken, is heel eenvoudig via witte statische borden met opschrift 'Parkeerroute'. De Parkeerroute volgt een traject door vijf parkeersectoren. In wijzerzin is de Parkeerroute aangeduid met groen ingekleurde pijlen met opschrift 'Parkeerroute', in tegenwijzerzin zijn de pijlen geel.*

De kleuren vertellen de autobestuurder dat hij zich op de Parkeerroute bevindt. Hij weet dat die weg alle sectoren en alle parkeergarages aandoet en dat hij nooit rechtsomkeer moet maken. Zodra de automobilist de Parkeerroute nadert of op de Parkeerroute rijdt, verfijnt de informatie. Signaleringsborden geven info per parkeergarage of per parkeersector. Het aantal vrije plaatsen wordt meegedeeld. Vanaf de Parkeerroute is het makkelijk de inrit van een parkeergarage te bereiken. Bij de inrit van elke parkeergarage staat een inritbord. Het toont het aantal vrije plaatsen en de openingsuren van de parkeergarage en vermeldt ook uitdrukkelijk de naam van de parkeergarage.

Succesfactoren



- Automobilisten dienen het systeem ruim van tevoren (vanaf de invalswegen of vanaf het hoofdwegennet) te zien, voordat ze hun route naar het centrum bepaald hebben.

- Herbevestigen van informatie is belangrijk. Dit betekent een goede bewegwijzering, zodat de informatie voor de automobilist eenduidig is en vaak herhaald wordt.

- Een duidelijke naamgeving, zodat de automobilist zich makkelijk kan oriënteren ten opzichte van zijn bestemming. Mogelijkheden zijn benoemen naar windrichtingen, stadsdelen of dicht bijgelegen populaire bestemmingen (station, grote markt, ziekenhuis). Het gebruik van verschillende kleuren versterkt de leesbaarheid.

In Brugge wordt de bezoekers aangeraden gebruik te maken van ondergrondse parkings die makkelijk bereikbaar zijn en aangeduid via een duidelijk dynamisch parkeergeleidingssysteem. De ondergrondse plaatsen zijn bovendien goedkoper dan de plaatsen op straat. Straatparkeren is op vele plaatsen betalend en indien niet, is een parkeerschijf verplicht zodat overal een maximumparkeerduur van 4 uur van toepassing is.

3.3 Communicatie gericht op dienstverlening (klanten)

Concurrentie tussen steden en randgemeenten neemt toe. Om bezoekers aan te trekken proberen steden zich te positioneren en te verkopen. Bij het realiseren van een parkeerbeleid en het invoeren van beperkende maatregelen bestaat het risico dat bezoekers wegblijven. Communicatie met klanten is daarom een wezenlijk onderdeel van het parkeerbeleid (zie deel 2). Ook bewoners zijn klanten en communicatie over het parkeerbeleid is noodzakelijk om de acceptatie ervan te verhogen.

Mogelijkheden

- **Veranderingen** aan de inrichting van het openbaar domein, zoals een vermindering van het aantal parkeerplaatsen, dienen ruim op voorhand **gecommuniceerd** te worden naar de handelaars en naar de bezoekers (media, borden op invalswegen...). Eventueel kan een proefopstelling gebruikt worden.

- Zodra de werken zijn afgelopen, duurt het vaak nog even voor de klanten de weg naar de middenstand terugvinden. Bezoekers moeten zich instellen op de nieuwe situatie en dat kan een tijdelijke terugslag veroorzaken. Een groot **openingsfeest**, snel na de werken, kan dit bespoedigen.

- Steden of gemeenten kunnen bij een grondige herinrichting van het openbaar domein een **bereikbaarheidsadviseur en/of een communicatiemanager** inschakelen. Hij heeft contact met

alle partijen en fungeert als knooppunt **tussen** het stadsbestuur, handelaars, inwoners, aannemers etc.

*De stad **Gent** plaatste een parkeerwijzer op haar website. De parkeerwijzer is een on line web mapping applicatie, waarbij de gebruiker via een interactief stratenplan op zoek kan naar de nabije parkings en waarop je voor elke straat in Gent alle relevante informatie met betrekking tot parkeren kan opzoeken, zoals het geldend parkeerregime en eventueel bijhorend pakeertarief per straat, de stedelijke parkings, parkeerterreinen en Park & Ride-parkings, met alle relevante praktische informatie.*



bron: Parkeerbedrijf Gent

4 Parkeren in specifieke situaties

4.1 Parkeren in zones rond scholen

Het parkeren in schoolzones verdient speciale aandacht. Hoge pieken van autoverkeer, kortparkeerders, gecombineerd met veel voetgangers en fietsers stellen problemen inzake veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Hieronder volgen een aantal mogelijke maatregelen die kunnen genomen worden:

Parkeerverbod in de directe schoolomgeving

Kinderen kunnen door hun kleinere gestalte moeilijk of niet over geparkeerde en stilstaande auto's kijken. Daarom is een parkeer- en zelfs stopverbod aan de schoolpoort ongeveer 25 meter links en rechts van de schooltoegang geen overbodige luxe. Parkeren op het voetpad kan fysiek onmogelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld via paaltjes of verhoogde stoepranden. De schaarse plaatsen vlak aan de schoolpoort zijn bovendien zeer aantrekkelijke plaatsen, waar elke ouder-automobilist een oogje op heeft. Daarom gaan de meeste ouders telkens een kijkje nemen in de hoop dat er nog zo'n plaatsje vrij is. Dit 'zoekverkeer' brengt veel autodruk teweeg bij de schoolpoort. Dergelijke parkeerplaatsen kunnen beter niet ter beschikking worden gesteld. De autodruk gaat ermee omlaag.

Voldoende autoparkeermogelijkheden in de ruimere schoolomgeving

De autodruk/parkeerdruk in de schoolbuurt kan ook verminderd worden door meer gebruik te maken van nabijgelegen parkeerplaatsen die zich niet vlak bij de schoolpoort bevinden, bijvoorbeeld van een nabijgelegen winkel of bedrijf. Leer de kinderen waar die parkeerplaatsen zijn. Maak de ouders attent op die parkeerplaatsen. Zij rijden die voorbij op weg naar school en gaan dan foutparkeren bij de schoolpoort. Organiseer een begeleidde rij (begeleiding door ouders/gemachtigde opzichters/leerkrachten) naar deze plaatsen. De kinderen worden er in alle veiligheid naartoe gebracht, de ouders hebben ruimte om te parkeren en te wachten. De parkeerdruk in de schoolomgeving vermindert.

Parkeerafspraken met ouders en omwonenden

Communiceer aan ouders waar ze wel en niet mogen/kunnen parkeren ("Respecteer het zebra-pad voor de school", "Parkeer niet op de stoep", "Parkeer op de nabijgelegen parking en kom een stukje te voet", ...). Leg ook uit waarom ze op bepaalde plaatsen wel of niet mogen/kunnen parkeren. Wijs ook op andere vervoermogelijkheden (openbaar vervoer, fiets...).

Opmaak van een schoolvervoersplan via mobiliteitsconvenants (module 10)

Een schoolvervoersplan is verplicht voor scholen, waarvoor de lokale overheid een module 10 van het mobiliteitsconvenant wil afsluiten.

Langparkeren van de leerkrachten reorganiseren

Leerkrachten komen wat vroeger aan op school dan de leerlingen. De aantrekkelijkste parkeerplaatsen zijn dan nog vrij. Het is normaal dat zij die plaatsen innemen. Ouders kunnen er dan geen gebruik meer van maken. Met de leerkrachten kan men afspreken dat zij bijvoorbeeld plaatsen innemen achteraan op de parking.

Ouders maken er geen gebruik van, omdat ze gehaast zijn en gaan fout parkeren.

Afzetzones voor de kinderen realiseren

Kiss & Ride-zones zijn een mogelijkheid om het brengen en ophalen van de kinderen te organiseren. Dit lost echter slechts ten dele de problemen op. Enkele bedenkingen:

- De **autodruk** aan de schoolpoort **vermindert** er niet door, maar wordt enkel wat beter georganiseerd.
- Het brengen gebeurt min of meer **gespreid**, meestal is er wel een plaatsje vrij in de Kiss & Ride-zone. Bij het ophalen staan alle ouders evenwel tegelijk aan de schoolpoort. Slechts enkelen kunnen wachten in de Kiss & Ride-zone.
- Om een Kiss & Ride-zone optimaal te laten functioneren moeten een aantal **afspraken** worden gemaakt met ouders en kinderen. In de zone geldt eenrichtingsverkeer. Het moet vooruit gaan, dus boekentassen moeten mee op de achterbank, niet in de koffer van de auto. Ouders stappen niet mee uit en gaan zeker niet mee tot aan de schoolpoort. Kinderen stappen uit aan de veilige kant.
- **Ondersteunende acties** met betrokkenheid van leerlingen!
 - Parkeerwijzer: bij een bepaald knelpunt in de schoolbuurt wordt een bord/paneel/affiche geplaatst waarbij men tips formuleert over het gewenste verkeers- of parkeergedrag. Leerlingen maken er een tekening bij om het geheel te concretiseren.
 - Leerlingen, leerkrachten of verkeersouders trekken een ludiek pak aan (vermomming omwille van de anonimiteit) en tonen een rode, negatieve duim bij fout verkeersgedrag en een groene, positieve duim bij correct verkeersgedrag.
 - Verdien je een bon of een bonbon? Wie zich correct gedraagt krijgt een snoepje, wie zich fout gedraagt een nepbekeuring.
 - Je verdient een pluim (een bloemetje). Wie positief verkeersgedrag toont, krijgt een beloning.
 - Leerlingen bekeuren eerst: in het vooruitzicht van echte bekeuringen, delen leerlingen (eventueel in samenwerking met de politie) een nepbekeuring uit als verwittiging.
 - Leerlingen bekeuren mee: als er echt bekeurd wordt door de politie, geven de leerlingen tekst en uitleg.



In Neerpelt werd de herinrichting van de stationsomgeving gekoppeld aan de herinrichting van de schoolomgeving, waarbij module 10 van het mobiliteitsconvenant werd gebruikt. Het station van Neerpelt ligt langs de N764 Neerpelt-Overpelt. Schuin tegenover het station bevindt zich de campus van de secundaire school Sint-Maria, die ongeveer 1000 leerlingen telt. Centraal stond het verhogen van de verkeersveiligheid voor de zachte weggebruiker. Er werd voor de school een verkeersvrij plein aangelegd zodat de jongeren niet meer onmiddellijk op de straat staan. De ruimte is overzichtelijker geworden en het verkeer rijdt veel trager, want het is er uiteraard een zone 30 (uit Mobiliteitsbrief 79 – Stationsomgevingen).


Figuur 9: Herinrichting schoolomgeving Neerpelt

bron: Mobiliteitsbrief 79

4.2 Parkeren bij evenementen

Bij jaarlijkse of eenmalige gebeurtenissen, bijvoorbeeld een jaarmarkt of festival, kan de omgeving de extra verkeersstroom meestal niet verwerken. Het is dan ook van groot belang dat een lokale overheid nadenkt over een goede communicatie over en een doordachte aanpak van alternatieven voor de auto om een verkeersknoop te vermijden. Op locaties waar vaker evenementen plaatsvinden, kunnen meer structurele maatregelen genomen worden. Enkele aandachtspunten:

- Ruime parkeergelegenheid iets verder van het evenement, eventueel gecombineerd met shuttlebussen, kan een autochaos in de onmiddellijke omgeving van het evenement bijna tot nul herleiden. Hierbij kan eventueel aan een groenparking – of in ieder geval een aangepast ontwerp - worden gedacht, zodat de ruimte niet alleen een functie heeft als parking.
- Inspelen op de parkeervraag, bijvoorbeeld via een goede bewegwijzering voor fietsers en voetgangers naar het evenement, een bewaakte fietsenstalling, speciale aanbiedingen voor openbaarvervoergebruikers, extra diensten van De Lijn of NMBS (bij grootse evenementen), degelijke en volledige informatie over de bereikbaarheid van het evenement met duurzame vervoermiddelen in alle communicatie over het evenement, ook die via (regionale) radio, TV of kranten.



In Hasselt wordt elke organisator, of het nu om een straatbarbecue of een popfestival gaat, aangespoord om een milieucharter te ondertekenen. Daarin staan ook maatregelen tegen de verkeersoverlast. Voor elke evenement wordt een planning gemaakt, worden mogelijke knelpunten in kaart gebracht en worden maatregelen voorgesteld (bv. een tijdelijke parking, gratis bewaakte fietsenstallingen, shuttlediensten vanaf de bestaande grote parkings). Alle maatregelen worden dan aan de organisator doorgegeven die ze zal communiceren op folders, op hun website,.... De bezoekers weten dus vóór het evenement waar ze kunnen parkeren, of ze niet beter met het openbaar vervoer komen, of er een bewaakte fietsenstalling is,.... (uit Mobiliteitsbrief 68–Evenementen).

Naar aanleiding van het Belgisch Kampioenschap Veldrijden 2005 in Wachtebeke werden een aantal maatregelen genomen om een verkeers- en parkeer-chaos te vermijden. De belangrijkste toegangswegen werden afgesloten en via borden en mobiele tekstkarren werden bezoekers naar speciaal ingerichte randparkings geleid, waar gratis pendelbussen werden ingelegd. Er werd ook een eenrichtingscirculatie rond het domein ingevoerd. Na het evenement werd de richting omgedraaid. Fietsers hadden vrije toegang naar het domein en konden hun fiets parkeren in een grote fietsenstalling. Aandachtspunt voor volgende evenementen is een betere communicatie over de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer (uit Mobiliteitsbrief 68 – Evenementen).

4.3 Parkeren in woongebieden

Een stad moet ook een sturend parkeerbeleid voeren ten aanzien van zijn eigen inwoners, maar dat ligt zeer gevoelig. De lokale overheid staat voor een moeilijke opdracht. Enerzijds wil ze mensen stimuleren om in de stad te wonen en daar hoort een relatief makkelijk te parkeren auto bij. Anderzijds wil ze haar inwoners ertoe aanzetten te investeren in een eigen garage of, nog beter, over te stappen op andere vervoermiddelen. De auto mag dus niet weggepest worden, maar hij mag het ook niet te makkelijk hebben. Het is dansen op een slappe koord.

De problematiek van parkeren in woongebieden is vaak sterk verschillend van deze in de stadscentra en vraagt vaak om een eigen aanpak. De problemen worden niet zozeer veroorzaakt door het autogebruik van werkenden en bezoekers, als wel door het groeiende autobezit van de bewoners of een veranderende bevolkingssamenstelling van de woonwijk. Het doet zich vooral voor in oude wijken die niet zijn ontworpen voor het hedendaagse autoverkeer. Een andere mogelijke oorzaak voor parkeerproblemen in woongebieden is overloop uit een naburig gebied, waar er regulering is.

De parkeerproblemen worden vaak versterkt door het slechte gebruik van de beschikbare plaatsen. Bewoners die over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken, gebruiken die niet – maar gebruiken de ruimte voor andere doeleinden – en parkeren in plaats hiervan op straat. Daarnaast zijn veel woongebieden monofunctioneel, waardoor dubbelgebruik van parkeercapaciteit niet te realiseren is. Overdag is er te veel plaats en 's avonds te weinig. Bewoners vormen bovendien een doelgroep die moeilijk met regulering te beïnvloeden is.

Elementen die van belang zijn bij de analyse van het probleem:

- Op welke tijden en op welke plaatsen treden er problemen op? Om welke groepen van parkeerders gaat het en wie heeft er last van? Wordt er veel fout geparkeerd?
- Zijn er groepen parkeerders in de wijk die in principe te weren zijn (woon-werk verkeer, overloop, tweede of derde gezinswagens)?
- Is het aantal parkeerplaatsen een gegeven of is er ruimte voor uitbreiding, bijvoorbeeld aan de rand van de wijk?

Mogelijke maatregelen zijn:

- parkeerplaatsen elders (buiten de wijk, nabije parkeergarage) toegankelijk maken;
- stimuleren tot het gebruik van vervoersalternatieven (vooral m.b.t. tweede auto);
- betere openbaarvervoerbediening van het woongebied;
- aanbod aan parkeerplaatsen in de wijk uitbreiden (inbreiding, betere markering, invoeren van eenrichtingsverkeer);
- invoeren van parkeerregulering (bewonerskaarten, gecombineerd met blauwe zone of betalend parkeren, zone voorbehouden voor bewonersparkeren) om ongewenste groepen parkeerders te weren;
- beperkingen in de uitgifte van bewonerskaarten (aantal, prijs). Voor kanttekeningen bij het uitreiken van bewonerskaarten verwijzen we naar 2.4.2;
- met fysieke middelen foutparkeren tegengaan;
- betere handhaving op foutparkeren en stallen;
- betere controle op het niet toegestaan gebruik van de eigen garage/ inrit (als hobbykamer, opslagruimte...);
- campagne rond acceptatie van langere loopafstanden.

4.4 Parkeren door bewoners van tweede verblijven

Gemeenten met een hoog aandeel aan tweede verblijven (vooral aan de kust) hebben te maken met specifieke parkeerproblemen, ten gevolge van grote verschillen in parkeervraag tussen het hoog- en laagseizoen. Bovendien komen veel bewoners van tweede verblijven met de wagen, waarvan een gedeelte de wagen ter plaatse niet veel gebruikt. Hierdoor nemen ze veel parkeer-ruimte in die ten koste gaat van permanente bewoners. Soms is er ook sprake van overloopeffecten: doordat in het stadscentrum het betalend parkeren geldt, zoeken dagjesmensen, mensen met een tweede verblijf en verblijfstoeristen de woonwijken op om hun wagen te parkeren. Dit kan verholpen worden via het invoeren van een vorm van parkeerdurbeperking (ook in de woonstraten), gecombineerd met het uitreiken van bewonerskaarten. Hierbij kan men erop toezien dat alleen mensen die hun hoofdverblijfplaats (en domicilie) in de stad of gemeente hebben een bewonerskaart krijgen.

4.5 Parkeren in winkelstraten

In winkelstraten conflicteren de parkeerbewensen van de handelaars – hoge rotatie, veel kortparkeerders, plaatsen voor bezoekers – met de wensen van de bewoners, die hun wagen er dicht bij de woning willen kunnen parkeren. Mogelijke initiatieven zijn:

- de bewonerskaart is alleen geldig in de avonduren en op zondag (buiten de openingsuren van de winkels);
- voor de bewoners worden voor het langparkeren een aantal plaatsen (aan een gunstig tarief) vrijgehouden in een (nabije) parkeergarage;
- aanzetten van de bewoners om hun autobezit af te bouwen, bijvoorbeeld via het stimuleren van autodelen.

4.6 Parkeren in stationsomgevingen

Het parkeren in stationsomgevingen verdient om een aantal redenen specifieke aandacht:

- de rol van NMBS, die vaak parkeerplaatsen aanbiedt;
- de functie van stations als overstapknooppunten.

In dat verband zijn er doelstellingen in verband met parkeren aan stations:

- faciliteren van langparkeerders die overstappen op de trein (pendelaars);
- stimuleren van duurzame multimodale ketens (voor- en natransport met fiets, openbaar vervoer of te voet).

De behoefte aan parkeerplaatsen en de mix van soorten parkeerders aan stations wordt bepaald door:

- aantal opstappende reizigers, de verschillende types reizigers en de soorten verplaatsingen;
- het aantal reizigers per vervoersmiddel om naar het station te komen (met de auto, met de fiets, te voet, aansluitende trein, aansluitend openbaar vervoer, Kiss & Ride);
- het aanbod en de aansluiting op andere vervoermiddelen;
- de parkeerpolitiek van de steden en gemeenten;
- rol die het station speelt of kan spelen als Park & Ride-parking;
- functies in buurt van station.

Het voorzien van goedkope parkeerplaatsen aan stations conflicteert vaak met de wens van de NMBS om nabij stations gronden te valoriseren via functies met grote dichtheid. Gestapeld parkeren is duur en de lage tarieven brengen de infrastructuur niet op.



In 2006 werd in het kader van het Algemeen Bereikbaarheids Comfort (ABC) initiatief in twaalf stations gestart met een proefproject 'gratis parking voor woon-werkverkeer'. Wie beschikte over een treinkaart kon in twaalf geselecteerde NMBS-stations een gratis parkeerplaats bekomen. Uit de evaluatie bleek dat de vraag naar parkeerplaatsen sterk toenam, wat in een aantal stations voor capaciteitsproblemen zorgde. Daarnaast werden een aantal niet gewenste neveneffecten waargenomen: een stijging van het autogebruik op korte afstand, een vermindering van het busgebruik en minder reizigers die te voet naar het station gaan. Na evaluatie werd in een aantal stations met capaciteitsproblemen opnieuw een (laag) parkeertarief aan abonnees gevraagd.

Elementen van een sturend parkeerbeleid aan stations kunnen zijn:

- een gegarandeerd beschikbaar aantal plaatsen voor dagelijkse treinreizigers (niet gratis);
- het parkeertarief moet erop gericht zijn dat voor korte afstanden andere vervoersmodi dan de wagen worden gebruikt, maar mag niet zo hoog liggen dat wie ver van het station woont, er wordt door afgeschrikt;
- voldoende aanbod van parkeerplaatsen aan stations zodat overloop naar de omliggende straten vermeden wordt;
- vermijden van oneigenlijk gebruik van pendelparking, bijvoorbeeld door winkelende bezoekers, als er capaciteitsproblemen zijn (via tariefsysteem). Dubbel gebruik kan wel bijvoorbeeld 's avonds en tijdens het weekend.

In de publieke parking aan het station van Brugge is een specifiek abonnement voor de pendelaars van toepassing. Dit NMBS-abonnement kost 17,30 euro/maand. De normale kostprijs van een abonnement in deze parking bedraagt 46 euro/maand.

4.7 Parkeren bij ziekenhuizen

Typische kenmerken van het parkeren bij ziekenhuizen:

- verschillende gebruikersgroepen (personeel, bezoekers, patiënten...) bieden mogelijkheden voor dubbel gebruik;
- grote bezoekersstromen bieden mogelijkheden voor openbaar vervoer;
- 24u/24u activiteit.

Mogelijke parkeermaatregelen:

- bezoekersuren niet laten samenvallen met personeelwissel, of meerdere bezoeken inlassen;
- bezoekers goedkoper laten parkeren indien ze met drie of meer in de auto zitten;
- betalend parkeren invoeren voor het personeel.

4.8 Parkeerplaatsen voor motorfietsen

Het aanleggen van aangepaste parkeervoorzieningen voor motorfietsen is noodzakelijk binnen de bebouwde kom. Zoals bij fietsparkings doen deze speciale parkeervoorzieningen het wildparkeren afnemen en verhogen ze de veiligheid.

Wettelijke basis

De wettelijke basis wordt gevormd door het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, artikel 27.3.1.1). Motorfietsen vallen niet onder de reglementering van de blauwe zone. In een blauwe zone mogen ze dus onbeperkt parkeren, zonder parkeerschijf. Motorrijders hebben ook geen bewonerskaart nodig. Motorrijders dienen wel te betalen in de zones waar betalend parkeren geldt. Het parkeerticket moeten ze ergens op een goed zichtbare plaats leggen of vasthangen. Deze modaliteiten kunnen verschillen van plaats tot plaats en dienen op de automaten bevestigd te zijn.

Doorgaans mogen motorfietsen niet op het voetpad parkeren, hoewel veel gemeenten dit gedogen. De parkeerplaats dient te voldoen aan de wettelijke voorwaarden, zeker als deze op een trottoir voorzien wordt. Dit kan door middel van een bord E9a met het opschrift 'motorfietsen'. De parkeerplaats mag geen voetgangers hinderen en de minimale vrije breedte van 1,5 m voor voetgangers dient te worden gevrijwaard.

Maatregelen

In enkele steden, zoals [Kortrijk](#), [Brugge](#) en [Antwerpen](#), is er al specifieke parkeerruimte voor motorfietsen. Aan het station in Mechelen zijn er enkele plaatsen in een ondergrondse parkeergarage, vlakbij het kantoor van de parkeerwachter. Soms zijn motorfietsen in ondergrondse parkeergarages niet toegelaten, als geen detectiesysteem geïnstalleerd is dat ook motorfietsen detecteert die voor de slagboom staan te wachten. In andere ondergrondse garages worden ze verwezen naar de restruimte, vaak kleine en slecht verlichte hoekjes. Bovengronds zijn de motorrijders aangewezen op parkeerplaatsen voor auto's.



Aan de Kortrijkse Expo zijn er 29 betalende parkeerplaatsen voorbehouden voor motorfietsen.

Figuur 10: Motorfietsparkeerplaatsen Kortrijk Expo

Bron: MAG

Op bepaalde plaatsen kunnen periodieke motorfietsparkeerplaatsen worden voorzien, bijvoorbeeld door middel van verwijderbare paaltjes. Dit kan tijdens evenementen of 's zomers aan de kust.

De locaties van motorfietsparkeerplaatsen kunnen best van op de invalswegen gesignaleerd worden om het gebruik ervan aan te moedigen.

4.9 Parkeren van vrachtauto's en laden/lossen

Voor de leefbaarheid van handelszaken in de stadscentra is het belangrijk dat het laden en lossen gemakkelijk kan verlopen. In sommige gebieden is het 's nachts en tijdens het weekend parkeren van vrachtwagens in woongebieden een probleem (leefbaarheid, hinderen van doorstroming, verkeersonveiligheid). Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen 'bewoonde' vrachtwagens (chauffeurs in transit, die om de zoveel tijd moeten rusten en die daarvoor parkeerplaatsen en pechstroken aan snelwegen innemen) en 'onbewoonde' vrachtwagens (chauffeurs die hun vrachtwagen mee naar huis nemen om tijd te winnen en eventueel een tweede wagen uit te sparen).

Wettelijke basis

Vrachtwagens mogen in principe zowel binnen als buiten de bebouwde kom parkeren, maar:

- binnen de bebouwde kom mogen auto's, slepen en aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton niet langer dan 8 uur na elkaar parkeren op de openbare weg op dezelfde plaats (art. 27.5.2 van de wegcode) tenzij er zich een verkeersbord E9a, E9c of E9d bevindt.



- buiten de bebouwde kom geldt voormelde tijdsduurbepanking niet.
- in de zones betalend parkeren mag enkel geparkeerd worden door personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. Vrachtwagens dus niet (ongeacht of zij parkeergeld betalen of niet), maar zij mogen er wel laden en lossen binnen de perken van de verkeerswetgeving.
- in voetgangerszones en woonerven geldt een algeheel parkeerverbod (art. 22 secties 2 van de wegcode), laden en lossen door vrachtwagens mag er wèl binnen de voorziene tijden en binnen de perken van de verkeerswetgeving.
- in de zones 30 is het vrachtwagenparkeren of het verbod daartoe niet specifiek gereguleerd.

Elke gemeente kan via een aanvullende reglementering wetgeving maken om het parkeren van vrachtwagens te verbieden in bepaalde zones, bijvoorbeeld in woongebieden.

Een laad- en loszone is een voorbehouden (parkeerverbods)ruimte (\pm 12m) voor een handelszaak om het laden en lossen met vrachtwagens (en in mindere mate met bestelwagens en/of personenwagens) mogelijk te maken.

Mogelijke maatregelen

Een eigen specifieke plaats in de gemeente voor het parkeren van zware voertuigen is zeker wenselijk. Dit wordt best gecombineerd met een parkeerverbod voor vrachtwagens op andere plaatsen, zeker in woonwijken. Een mogelijkheid is het toelaten van zware voertuigen op car-pool- of Park & Ride-parkings (door op een deel van de parking geen dwarse markeringen meer aan te brengen). Beperkt dubbel gebruik is mogelijk.



In Brugge voorziet het mobiliteitsplan een parkeerverbod voor vrachtwagens van meer dan 5 ton binnen de bebouwde kom (via zonale borden met opschrift '5 ton max'). Aanleiding was dat de regel, waarbij vrachtwagens maximaal 8 uur na elkaar mochten parkeren behalve op plaatsen waar dit expliciet langer was toegelaten, vaak werd overtreden, en dan meestal nog in het weekend. In het mobiliteitsplan werd daarom voorgesteld het parkeren van vrachtwagens van meer dan 5 ton in woonwijken te verbieden. Vrachtwagens mogen enkel nog parkeren op plaatsen die daarvoor geschikt zijn: hetzij op het eigen terrein van het bedrijf, hetzij op terreinen of plaatsen die daarvoor specifiek worden voorbehouden. Op die plaatsen kunnen ze dan onbeperkt parkeren. De voorbehouden parkeerterreinen zijn verspreid over het grondgebied. Daarnaast werd erover gewaakt dat de locaties sociaal veilig zijn – gelet op het probleem van diefstal uit vrachtwagens – en dat de totale parkeercapaciteit voldoet aan de vraag.

In Gent wil men de laad- en loszones herorganiseren teneinde te komen tot een bewegwijzerd netwerk van routes en laad- en loszones voor leveranciers, ondersteund door een onderbouwd communicatieplan voor de transporteurs en handelaars. Dit omvat de afbakening van uniforme laad- en loszones, waarbij de uniformiteit zowel betrekking heeft op de venstertijden (ma-za, 8u30-13u) als op de fysieke inrichting (signalisering, belijning).

Laad- en loszones kunnen best zonaal en strategisch ingeplant worden, rekening houdend met de aard van de aanwezige winkels, de kenmerken van de omgeving etc. Deze zone kan eventueel beperkt worden in tijd (bv. enkel voormiddagen), waardoor er buiten de laad- en losuren kan geparkeerd worden. Eigenaars van een handelszaak die ondervinden dat leveranciers of klanten ernstige moeilijkheden hebben om voor de zaak te laden en te lossen, kunnen een laad- en loszone aanvragen bij de gemeente.

4.10 Parkeren voor autocars

In gebieden met een belangrijke toeristische functie is het belangrijk dat een specifieke regeling voor autobussen is uitgewerkt. Een dergelijke regeling omvat twee aspecten: ten eerste het verlagen van de parkeerdruk in het centrum via het creëren van randparkings of Park & Ride-parkings voor autocars en ten tweede via het voorzien van afstapmogelijkheden nabij de (toeristische) attracties.

In Brugge is voor autocars een parking voorzien op het Kanaaleiland, op wandelafstand – via een aantrekkelijke wandelroute – van het historische centrum. Autocars mogen nog wel stoppen om personen uit te laten aan de Vrijdagmarkt, maar er niet wachten op instappende bezoekers (dit duurt langer). Autocars mogen ook nog bezoekers afzetten en ophalen aan hun hotel.



Figuur 11: Autocarparking Kanaaleiland Brugge

Bron: Brugge-Bereikbaar

Als randparkings worden gecreëerd, kunnen ten gevolge van de passantenstromen de functies langs de looproute extra inkomsten genereren of kunnen zelfs nieuwe functies ontstaan. Ook busreizigers kunnen pas klant worden als ze uitgestapt zijn!

4.11 Fietsparkeren

Voor eisen met betrekking tot capaciteit, ontwerp en inrichting van fietsstallingen, verwijzen we naar het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid dient te zijn dat telkens een autoparking wordt voorzien, ook ruimte moet komen voor fietsparkeerplaatsen.

- de keuze van de locatie: steeds op minstens twee snijpunten van netroutes;
- een gratis verhaal door besteding opbrengsten "parkeerbonden";
- een handhavingsbeleid inzake wildparkeren;
- extra aandacht om de relatie met de bovenwereld zo goed mogelijk te maken;
- daglicht in de kelder, ruime toegangen;
- bovengrondse aandachtstrekker voor het fietsparkeren.

Combinatie fiets- en autoparkeren

In een aantal gevallen kan een (ondergrondse) parking zowel voor fiets- als autoparkeren gebruikt worden. Volgende kwaliteitseisen dienen in acht genomen te worden:

- een gescheiden ingang voor fietsen en auto's;
- een goede verlichting (indien mogelijk met daglicht) in en rond de onmiddellijke omgeving van de voorziening;
- een vorm van sociaal of formeel toezicht is wenselijk.



De ondergrondse parking onder het **Astridplein** in Antwerpen bevat op niveau -1 een parking voor 1000 fietsen en op de twee niveaus eronder een parking voor 400 wagens. Op het niveau van de fietsenparking bevindt zich ook een ondergronds plein, een overdekte Kiss & Ride, een gratis bewaakte (en verwarmde) fietsenstalling, een voetgangersverbinding met de metrostations Astrid en Diamant en een toegang tot Antwerpen Centraal.



Figuur 12: Ondergrondse fietsparking Astridplein Antwerpen

5 Combinaties en samenhang van maatregelen

De concrete invulling van een samenhangend en duurzaam parkeerbeleid is maatwerk. Basisdoelstelling blijft de koppeling van een multimodale bereikbaarheid van stad of gemeente aan de versterking van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers. De hoger beschreven maatregelen hebben slechts een optimaal effect als ze ingebed zijn in een overkoepelende beleidsvisie en strategie en vragen dan ook om een onderlinge afstemming.

Ten eerste hangen capaciteits- en reguleringsmaatregelen samen: bij meer regulering (hoofdstuk 2) is er minder capaciteit (hoofdstuk 1) nodig en vice versa. Communicatie (hoofdstuk 3) is steeds wenselijk ter ondersteuning, bijvoorbeeld om het maatschappelijk draagvlak te versterken. Daarnaast kunnen maatregelen in de ene buurt een versterkend of neutraliserend effect hebben op maatregelen in aangrenzende buurten. Naast afstemming in de ruimte is afstemming in de tijd noodzakelijk. Niet alles hoeft 24 uur per dag te gelden en het gedoseerd inzetten van maatregelen in de tijd kan kosten besparen met behoud van effectiviteit.

5.1 Afstemming in de ruimte

Afstemming in de ruimte heeft te maken met een evenwichtige verdeling van de diverse types van parkeren over de ganse stad, rekening houdend met de specificiteit van elk deelgebied. Als in de ene buurt langparkeren wordt tegengaan, dient er elders ruimte voor te worden voorzien zonder omgevingshinder te veroorzaken in omliggende woonbuurten. Als een buurt wordt voorbehouden voor bewonersparkeren, dient ook rekening gehouden te worden met de mogelijke impact ervan op het bezoekersparkeren. Het totaal aantal parkeerplaatsen, de parkeerbalans, dient te voldoen aan de parkeervraag. Maar in een duurzaam mobiliteitsbeleid kan de parkeervraag bijgestuurd worden door in te grijpen in de verplaatsingspatronen (aanbod openbaar vervoer en fietsverkeer, Park & Ride-parkings...).

In onderstaande tabel wordt aangegeven in hoeverre maatregelen in aangrenzende gebieden elkaar kunnen versterken (+), ontkrachten (-) of neutraal naast elkaar kunnen functioneren (+/-). Belangrijk hierbij is na te gaan of overloop al dan niet gewenst is. In de tabel wordt ervan uitgegaan dat overloop niet gewenst is. Als dat niet het geval is, dienen de tekens te worden omgedraaid.

Figuur 13 Combineren van maatregelen in aangrenzende gebieden

Maatregel	Maatregel in aangrenzend gebied (gebied 2)					
	Parkeerschijf	Bewonersparkeren	Betalend parkeren lineair tarief	Betalend parkeren progressief tarief	Betalend parkeren degressief tarief (minimumtarief)	Geen betalend parkeren
Parkeerschijf	+/-	+	+	-	+/-	+/-
Bewonersparkeren	-	+/-	+	+/-	+/-	+/-
Betalend parkeren lineair tarief	+	+/-	+	-	-	+/-
Betalend parkeren progressief tarief	+	+	+/-	-	-	+/-
Betalend parkeren degressief tarief (minimumtarief)	-	+	+	+/-	+	+/-

bron: CROW brochure 564

Voorbeelden

- Het invoeren van een parkeerschijfzone heeft als bedoeling het langparkeren te ontmoedigen. Dit effect kan versterkt worden door in aangrenzende gebieden 'langparkeervriendelijke' maatregelen te treffen, zoals de aanleg van een randparking, gratis parkeren of het invoeren van een aantrekkelijk halvedagtarief.
- Het invoeren van betalend parkeren in een zone wordt versterkt als in het aangrenzende gebied langparkeren aantrekkelijk wordt gemaakt met maatregelen als gratis parkeren, degressief tarief etc. Als overloop echter ongewenst is, moeten in de aangrenzende zone maatregelen worden ingevoerd zoals blauwe zone, bewonersparkeren of betaald parkeren.
- Bij Park & Ride-parkings is niet enkel de aanwezigheid van een aantrekkelijke openbaarvervoer-verbinding met hoge frequentie een noodzakelijke succesfactor. De ingreep zal pas echt effect ressorteren als daarnaast het parkeren in het centrum in voldoende mate duurder is, zodat het openbaarvervoerticket en eventueel tijdverlies voldoende worden gecompenseerd.
- Bij gelijke tarieven verkiezen automobilisten doorgaans straatparkeren boven parkeren in garages. Tarieven in garages kunnen dus best onder het tarief voor straatparkeren liggen om de garages efficiënt te benutten.



5.2 Afstemming in de tijd

Een afstemming in de tijd heeft meestal te maken met de afstemming van het parkeerbeleid op bepaalde doelgroepen en de parkeerdruk. Vaak gaat het om onderscheid tussen werkdagen en weekends of tussen werk- en avonduren. Soms worden verschillende maatregelen tegelijkertijd toegepast, bijvoorbeeld parkeerschijf en een vorm van betalend parkeren.

Maatregel	In de tijd in een gebied te combineren maatregelen						
	Parkeer- verbod	Geen betalend parkeren	Parkeerschijf	Bewoners- parkeren	Betalend parkeren lineair tarief	Betalend parkeren progressief tarief	Betalend parkeren degressief tarief (minimumtarief)
Parkeerschijf	+	+	+	-	+	+/-	+/-
Bewoners- parkeren	-	+	-	+	-	-	-
Betalend parkeren lineair tarief	+	+	+	-	+	-	-
Betalend parkeren progressief tarief	+	+	+	-	-	-	-
Betalend parkeren degressief tarief	+	+	+	-	-	-	-

Voorbeelden

- Parkeren met een parkeerschijf kan gelijktijdig gecombineerd worden met betaald parkeren (vaak wordt er automatisch een halvedagtarief toegekend).
- Een bewonersregeling is soms geldig tussen 18 en 8 uur, gericht op mensen die voltijds werken.
- Betalend parkeren kan gecombineerd worden met het instellen van een maximale parkeerduur.



In **Knokke** heeft men tijdens weekends en in de zomer een hoge parkeerdruk. Men wil ervoor zorgen dat bezoekers die komen winkelen in de binnenstad een parkeerplaats kunnen vinden. Shoppingtoeristen en functionele shoppers wil men de mogelijkheid bieden tegen een hoog tarief zo dicht mogelijk bij het winkelgebieden te parkeren. In de belangrijkste winkelstraten is reeds een parkeerduurbepanking ingevoerd onder de vorm van betalend parkeren. In deze straten wordt een parkeerduur van maximum één uur behouden, in aanpalende zijstraten wordt een parkeerduurbepanking tot maximum 4 uur voorzien ten behoeve van de shoppers die langer blijven. De strandtoeristen wil men stimuleren om zoveel mogelijk te parkeren op de randparkings. Betalend parkeren kan men makkelijk combineren met het invoeren van verschillende parkeerduurbepankingen.

In **Knokke** onderscheidt men vier zones, op basis van de ligging nabij het stadscentrum en de parkeerdruk. Het tarief is telkens 1 euro/uur. De kleur van de zone geeft aan hoelang en tegen welke prijs men mag parkeren.

- Rode zone: er moet altijd betaald worden, maximaal 1 uur parkeren.
- Paarse zone: er moet altijd betaald worden, maximaal 2 uur parkeren.
- Oranje zone: er moet enkel betaald worden in het weekend, op feestdagen en in de schoolvakanties, maximaal 4 uren parkeren.
- Groene zone: er moet altijd betaald worden, maximaal 4 uur parkeren.
- Gele zone: er moet altijd betaald worden, maximaal 8 uur parkeren.

5.3 Parkeerconcepten: ruimtelijke configuraties van parkeermaatregelen

Parkeerconcepten bestaan uit ruimtelijke configuraties van parkeermaatregelen op het vlak van regulering, capaciteit en communicatie met als doel een duurzaam parkeerbeleid te realiseren. Een duurzaam parkeerbeleid staat nooit alleen, maar is ingebed in een ruimer ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, waarbij bereikbaarheid niet verengd wordt tot autobereikbaarheid, maar waar ook aandacht besteed wordt aan alternatieve vervoerswijzen. Dit gebeurt gelijktijdig op verschillende niveaus, waarbij een aantal van de hoger beschreven maatregelen terugkomen in onderlinge samenhang.

In dit hoofdstuk worden ook enkele mogelijke parkeerroutemodellen voor grotere en kleine steden en gemeenten schematisch uitgewerkt.

5.3.1 Minder autoverkeer door wijziging van verplaatsingspatronen

Via een brede waaier van maatregelen op diverse terreinen wordt gestreefd naar een vermindering van het aantal autoverplaatsingen en worden alternatieve verplaatsingswijzen (openbaar vervoer, fiets...) gestimuleerd.

Dit kan ondermeer door:

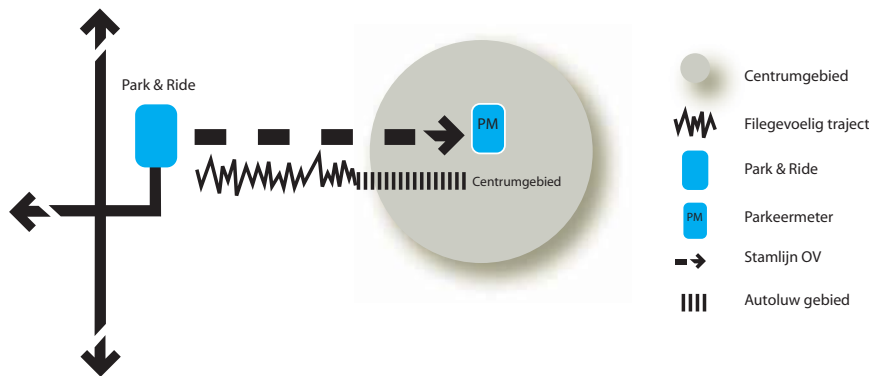
- een ruimtelijk beleid gebaseerd op nabijheid, lokalisatie van verkeersaantrekkende functie na-

bij knooppunten van openbaar vervoer, kernverdichting,...;

- uitbouw van een sterk en samenhangend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus) - zowel regionaal als gemeentelijk - en een fietsroutenetwerk voor functionele verplaatsingen.

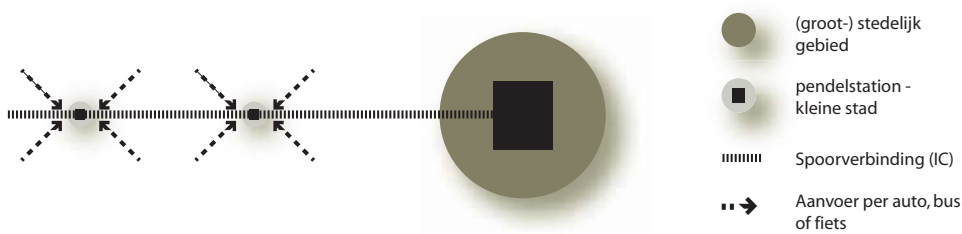
5.3.2 Weren van overtollig autoverkeer uit binnensteden en woonwijken door het opvangen van autoverkeer aan de rand van steden en gemeentekernen

Wanneer bezoekers van steden of kernen (voor werk, cultuur, shopping...) toch opteren voor de auto als hoofdvervoermiddel, worden ze veelal geconfronteerd met files op de invalswegen en een moeilijke zoektocht naar parkeergelegenheid. Hieraan kunnen ze ontsnappen door aan de stadsrand tijdig over te stappen op het openbaar vervoer dat hen naar hun centrumbestemming kan brengen (Park & Ride).



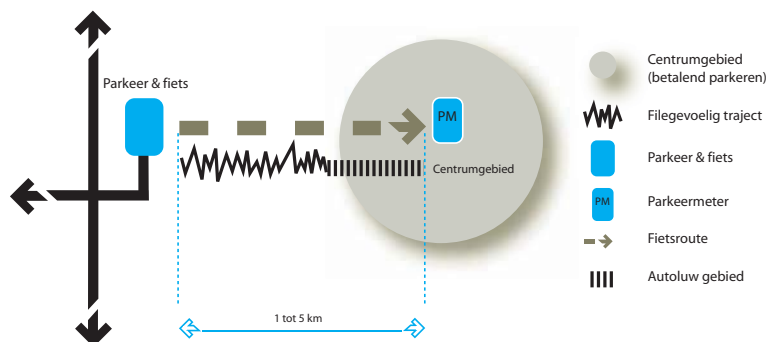
Schema Park & Ride

Stations van kleinere steden, gelegen op een belangrijke spoorverbinding naar tewerkstellingspolen als Brussel, Antwerpen of Gent (bv. Diest, Aarschot, Aalter, Zottegem, nieuw station Brecht...), kunnen een functie opnemen als **pendelstation** voor pendelaars. Hier wordt de treinreis de hoofdverplaatsing. Pendelaars gebruiken de auto, bus of fiets voor het voortransport vanuit de omliggende regio en laten hun voertuig achter op de Park & Ride-parking.



Schema pendelstations met Park & Ride-parkings

Ook de fiets kan een rol spelen in het natransport voor bezoekers die de stad benaderen per auto. Naast Park & Ride spreekt men dus ook van Park & Cycle-mogelijkheden.



Schema Park & Cycle

5.3.3 Verkeersluw stadshart. Concepten routegeleiding naar randparkings

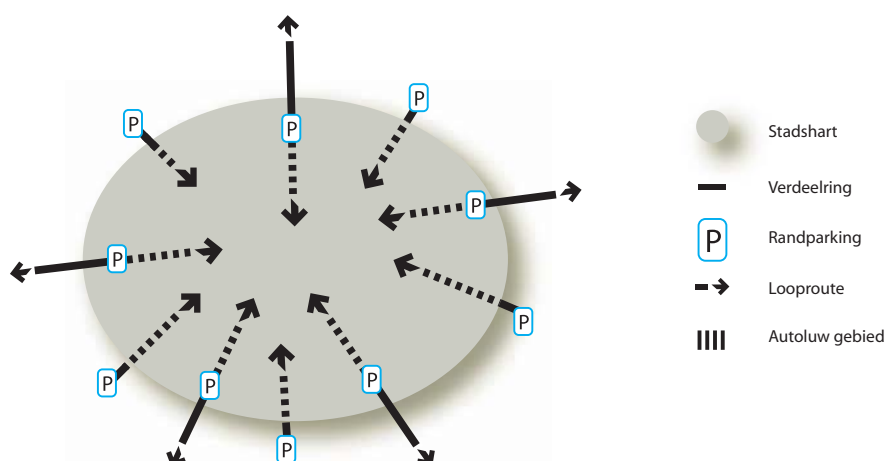
Het weren van bezoekersparkeren naar de rand van het stadshart of gemeentekern hangt meestal samen met een herinrichting van die kern als [aantrekkelijk verblijfsgebied](#). Een kwalitatief openbaar domein dat attractieve voorzieningen op loopafstand met elkaar verbindt, versterkt het maatschappelijk draagvlak dat nodig is om parkeerrestricties in een kern door te kunnen voeren.

Concepten als Park & Ride zijn in eerste instantie gesneden op maat van grotere agglomeraties als Brussel, Antwerpen, Brugge en Gent. Bij kleinere steden en gemeenten zal het meer gaan om het voorzien van [randparkings op loopafstand](#) van het stadshart of gemeentekern.

En zelfs bij die grote agglomeraties zal een en/en-benadering noodzakelijk zijn: het bestaan van goede Park & Ride-voorzieningen zal de noodzaak niet wegnemen om ook nog parkeergelegenheid (ondermeer via randparkings) voor bezoekers dichterbij het stadshart te voorzien, zij het meestal tegen betaling.

Een goede [routegeleiding](#) naar die randparkings is van groot belang voor de bezoeker, maar nog meer voor de leefbaarheid van de woonbuurten (weren van ongewenst zoekverkeer). Mogelijke concepten van routegeleiding zijn sterk afhankelijk van de structuur en de schaal van het gebied.

In steden met een kleine binnenstad die gemakkelijk doorkruisbaar is voor voetgangers en omgeven door een verdeelring (meestal vroegere vesten), zal eerder geopteerd worden voor een aaneenschakeling van randparkings, bereikbaar en bewegwijzerd via de verdeelring. Het centrumgebied kan probleemloos autoluweg worden gehouden.



Schema autoluw stadshart – randparkings langs verdeelring

Naarmate het bebouwde weefsel - en dikwijls ook een aantal centrumvoorzieningen - verder aangroeit buiten de oude vestingring, zal deze uiteindelijk niet meer aan de rand van maar in de uitdijende stad komen te liggen. De ringfunctie wordt dan overgenomen door een nieuwe grote ring, niet meer op loopafstand van het oude centrum. Steden als Hasselt transformeren dan ook opnieuw het karakter van hun 'kleine ring' tot 'groene boulevard', verwijzend naar de oude vestingstructuur.

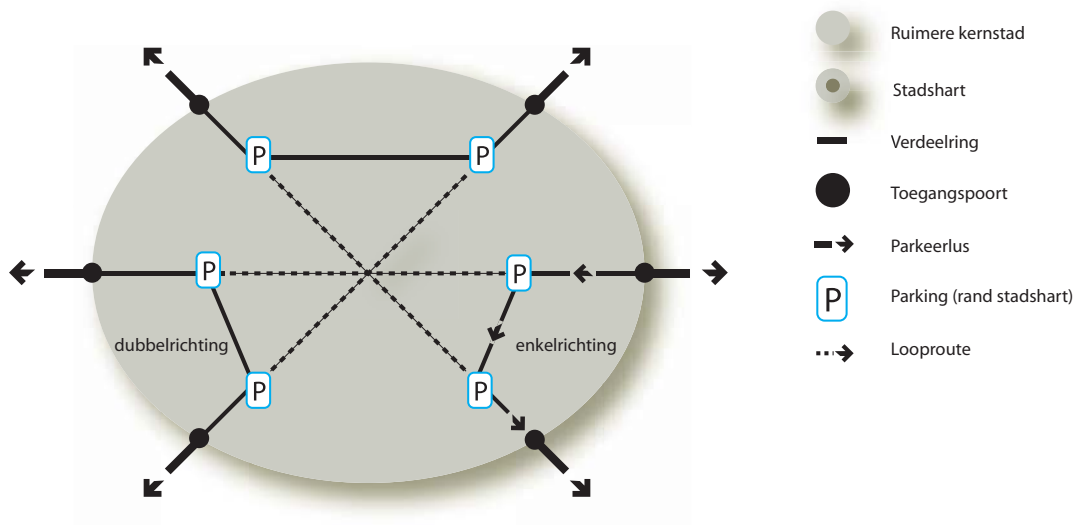
In grootstedelijke of regionaalstedelijke gebieden met een **complexere structuur** zullen parkeer-routes dan ook veelal door het bebouwd weefsel moeten snijden om parkings op loopafstand van het stadshart te kunnen bereiken. Om omgevingshinder door zoekverkeer te mijden in woonwijken, wordt de noodzaak van logische parkeerroutes alsmaar groter. Een **parkeerroute** geleidt de bezoeker-automobilist vanaf de invalswegen naar de meest geschikte parkeergelegenheid. Gezien niet elke parking een plaats garandeert, is het belangrijk dat de route de verschillende parkings aandoet, en dit via een traject dat logisch is voor de gebruiker maar evenzeer rekening houdt met de leefbaarheid van de omgeving.

De parkings worden best ingeplant aan de rand – maar wel nog op loopafstand – van het eigenlijke stadshart. Vanaf de parkings wordt een aantrekkelijke en veilige **looproute** voorzien waarlangs de belangrijkste attractiepunten bereikbaar worden.

De parkeerroutes dienen goed bewegwijzerd te worden. Dit kan gebeuren via een statisch of dynamisch systeem.

Voor de opbouw van parkeerroutes worden verschillende concepten gehanteerd in de steden. Hieronder volgen schematisch enkele voorbeelden. Hierbij moet wel vooraf beklemtoond worden dat complexe structuren niet steeds in algemene schema's gevat kunnen worden. Daarom wordt ook telkens een aantal voorbeelden van stedelijke parkeerplannen getoond.

Een eerste model voorziet een aantal **parkeerlussen** die bereikbaar en bewegwijzerd worden vanaf de invalswegen en de verdeelring. De parkeerlussen ontsluiten telkens een cluster van parkeergelegenheden, maar worden niet met elkaar verbonden. Dit om doorgaand verkeer dwars door het centrum tegen te gaan. Elke lus start op een duidelijk aangegeven 'stadspoort'. De lus kan in één of twee richtingen lopen. Voor een betere oriëntering krijgt de lus (en bijhorende stadspoort) best een naam die bijvoorbeeld verwijst naar het te ontsluiten stadsdeel of naar de belangrijkste bestemmingen (b.v. Grote Markt, station...).



Schema parkeerlussen

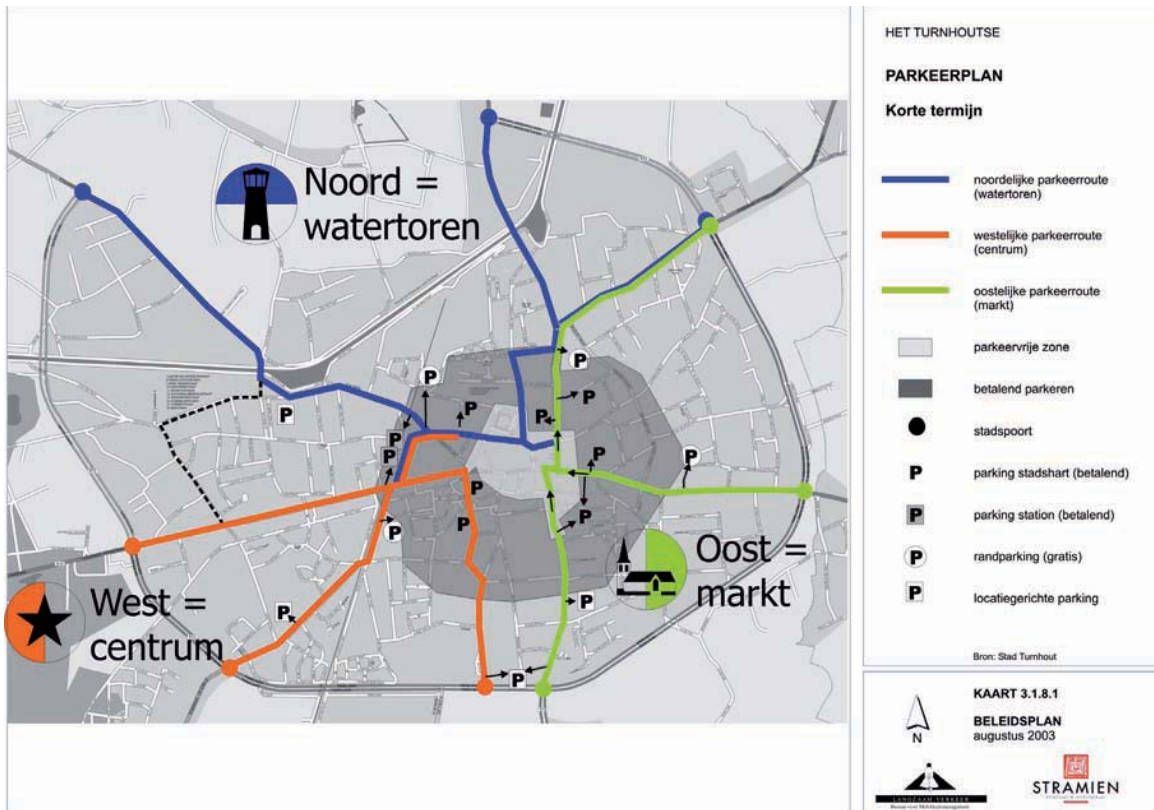


Een voorbeeld van dergelijk lussensysteem werkt uitgewerkt in het mobiliteitsplan van het **Turnhoutse**. De niet volledig gesloten ring omsluit een vrij groot gebied waardoor de loopafstand tot het eigenlijke 'stadshart' rond de Grote Markt te groot is. Een groot deel van het woonweefsel tussen stadshart en ring heeft eerder een suburbaan dan sterk stedelijk karakter. Vanaf de ring werden drie lussen uitgestippeld die de bestaande en nog geplande parkings ontsluiten. Elke lus heeft de naam van een markant element of bestemming en een eigen kleur. Het gaat om een noordelijke (Watertoren), een westelijke (centrum) en een oostelijke route (markt).

De uitvoering van het parkeerbeleidsplan gebeurt gefaseerd. De omgeving van de Grote Markt wordt na heraanleg parkeervrij. Daarrond komt een zone voor betalend parkeren, waar ook de meeste parkings gesitueerd zijn. Het omliggende woongebied is in principe vooral gericht op bewonersparkeren. Ook enkele locatiegerichte parkings (bv. aan cinema-complex of Blaironkazerne) liggen langs een parkeerlus. De parkeerlussen worden met een statische bebording bewijzerd.

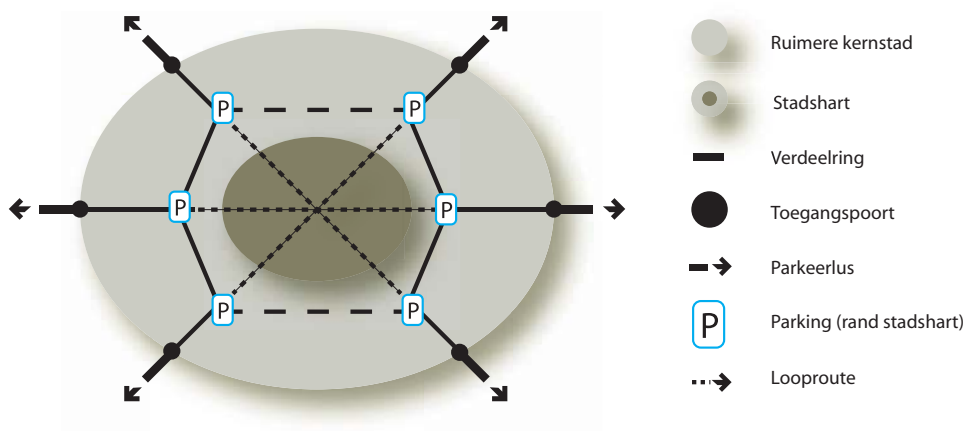
De binnenstad wordt bediend door streek- en stadsbussen, waarbij vooral de oost-westas (Vosse-laar – Turnhout – Oud-Turnhout), met onder meer het station en de Grote Markt, versterkt wordt.

De bestaande fietsroutes langs de historische invalswegen worden extra beveiligd, en op termijn aangevuld met nieuwe alternatieve routes die de link leggen tussen de stad en de omliggende groene vingers, met ongelijkgrondse kruisingen van de ring (groene stippellijnen op kaart)



Parkeerbeleidsplan stad Turnhout (bron: mobiliteitsplan Turnhoutse)

Indien ze goed ingebed zijn in een circulatiesysteem (b.v. door middel van een autovrij stadshart), kunnen parkeerlussen zeer efficiënt zijn tegen doorgaand centrumverkeer. Op piekmomenten kan het onbereikbaar zijn van een nabijgelegen parking op een aangrenzende lus wel als frustrerend gevoeld worden door de gebruiker. Daarom voorzien sommige steden ook [doorsteken tussen parkeerlussen](#). In dat geval moet een evenwicht gevonden worden tussen de optimale bereikbaarheid van het beschikbare parkeerareaal en het weren van ongewenst doorgaand verkeer door de binnenstad. Een voorbeeld zijn de parkeerlussen in Gent.



Parkeerlussen met elkaar verbonden

5.3.4 Parkeerconcepten voor kleinere gemeentekernen

Hoger beschreven modellen zijn vooral bruikbaar in grootstedelijke tot regionaalstedelijke gebieden. Door de suburbanisatie van de laatste decennia is de verstedelijking geleidelijk aan uitgedijd over heel Vlaanderen. In heel wat voorheen landelijke kernen leidde dit tot een toename van de bevolking. Het voorzieningenpakket (scholen, culturele centra, bedrijvenparken...) werd uitgebreid en dit alles leidde uiteraard tot meer verkeer en dus ook tot een hogere parkeerdruk in de kernen.

Enkele kleinstedelijke gebieden of centrumgemeenten namen reeds het voortouw en werkten een degelijk parkeerbeleid op maat uit. Gezien de huidige problematiek meestal minder nijpend is dan in grotere steden, zijn de oplossingen dan ook minder drastisch en complex.

Maar net zoals tijdens de voorbije decennia in grote steden het geval was zien we ook hier reeds een evolutie in de geesten. Aanvankelijk is in kleinere kernen het maatschappelijk draagvlak voor een duurzaam parkeerbeleid zeer beperkt. In grote steden was dat 20 jaren geleden niet anders, maar ook de schaal is hier bepalend. Hoe kleiner de kern, hoe minder men geneigd is 5 tot 10 minuten te lopen naar een bestemming.

Een 'randparking' ligt dan meestal aan de achterzijde van de kerk. Heraanleg van een leefbaardere hoofdstraat is enkel bespreekbaar indien niet te veel geraakt wordt aan het parkeerareaal.

Naarmate ook hier de congestie aangroeit, zal men sterker aanvoelen hoe de leefbaarheid lijdt onder de groeiende parkeerdruk. Ook het positieve elan dat uitgaat van succesvolle transformaties in een aantal steden strekt tot voorbeeld.

De moeilijkheid is echter dat ook bij kleinere kernen een aantal [randvoorwaarden](#) moeten aanwezig zijn om tot een nieuw parkeerbeleid te komen.

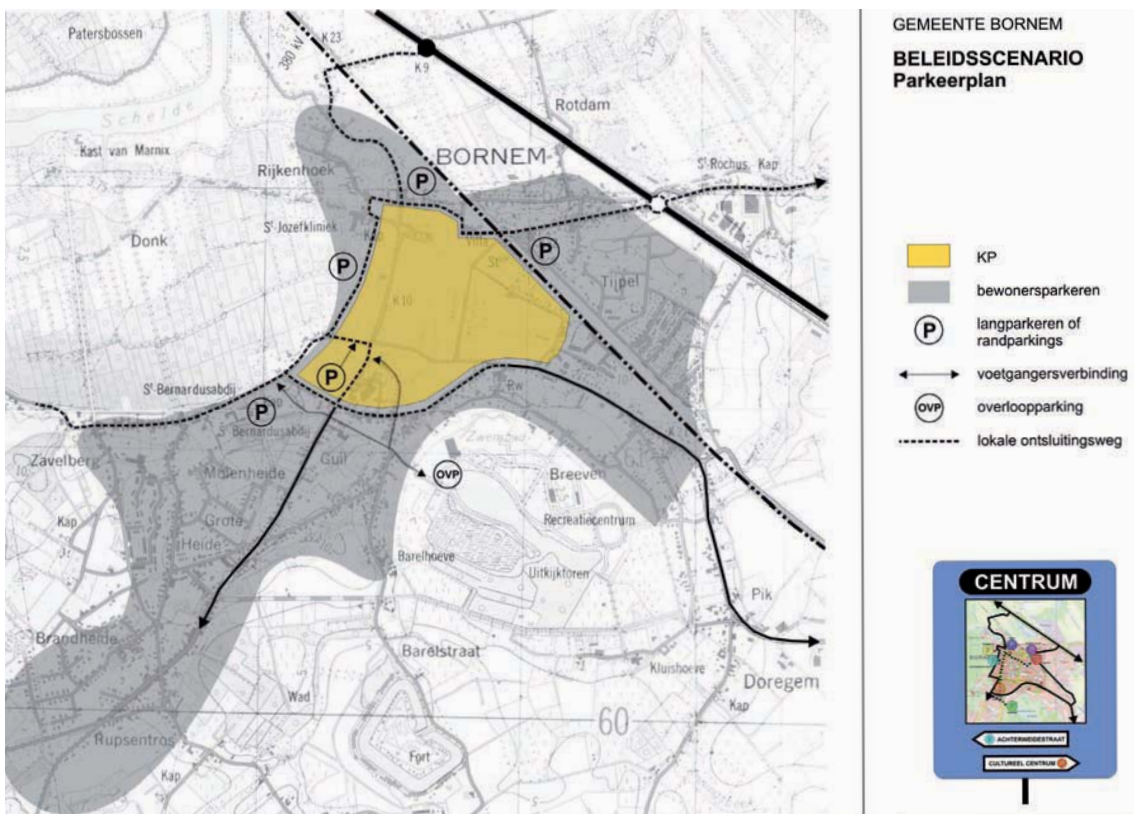
- Zoals reeds gesteld moet de parkeersituatie als problematisch aanvoeld worden.
- In een kern die niets te bieden heeft zal een automobilist niet snel geneigd zijn zijn/haar auto achter te laten voor een wandeling naar zijn bestemming.
- Daarom moet eerst (of gelijktijdig) gewerkt worden aan de aantrekkelijkheid van de kern: attractieve voorzieningen die onderling verbonden worden door een verzorgd openbaar domein, met aandacht voor fietsers, voetgangers en verblijfsactiviteiten.

Dikwijls zijn het gemeentekernen waarvan het cultureel erfgoed een toeristische potentie heeft, die het voortouw nemen. Men wil meer bezoekers aantrekken, maar beseft tegelijk dat de verwachte attractiviteit niet gediend is met parkeeroverlast.



In het Mobiliteitsplan van de gemeente **Bornem** werd het centrum voorbehouden voor kortparkeren. (Blauwe zone, betalend parkeren met een parkeerduurbepanking van 2 uur). Voor langparkeren wordt verwezen naar verspreid gelegen randparkings, waar gratis kan geparkeerd worden op wandelafstand van het centrum. Richtingen naar de randparkings zijn aangeduid via een parkeerwijzingssysteem. De N16 fungeert als een belangrijke aansluiting van verkeer op de parkeerroute naar de randparkings. De randparkings worden genoemd naar de bestemming. Voor pieken, bijvoorbeeld bij evenementen, is een overloopparking voorzien. In een ruime zone rond het centrum is bewonersparkeren van kracht. Randparkings langs de N16 worden ingericht om de recreatiedruk op de Scheldedorpen (Mariekerke, Branst, Weert) te kanaliseren.

Parkeerbeleidsplan gemeente Bornem



Deel 6

Organisatie, exploitatie
en beheer van parkeren



Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?

Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Dit deel geeft informatie over organisatie, exploitatie en beheer van parkeren. Het eerste hoofdstuk handelt over het belang om als gemeente of stad ten alle tijden de regie over parkeerbeleid in eigen handen te houden. Hiervoor is het belangrijk dat zij de bevoegdheid over een aantal zaken blijft houden.

Het tweede hoofdstuk gaat over de organisatie van het parkeren. Welke relaties zijn er te onderscheiden en is uitbesteden nu wel of niet verstandig.

Het geld, ofwel de exploitatie staat centraal in het derde hoofdstuk. Op hoofdlijnen wordt aangegeven welke elementen een rol spelen bij de exploitatie van parkeren. Met welke opbrengsten en kosten moet u rekening houden?

Het laatste hoofdstuk gaat in op het beheer van het parkeren. Aan de orde komen onder andere het verschil tussen retributie en belastingen en het belang van een goede handhavingsstrategie.

Inhoud

1 Inleiding	7
1.1 De rol van beheer en exploitatie voor het parkeerbeleid	7
1.2 Definities	8
2 De regie in eigen handen	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Zelf uitvoeren of uitbesteden	9
2.2.1 Basismodellen voor de organisatie van parkeerbeheer	9
2.2.2 Uitbesteden of zelf uitvoeren vanuit de organisatie bekeken	10
2.2.3 Gemeentelijke invloed op afstand, over EVA's en IVA's	11
3 Exploitatie	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Inkomsten en uitgaven voor parkeren	13
3.2.1 Geldstromen	14
3.2.2 Parkeersaldo	15
3.3 Parkeergarages nader bekeken	16
3.3.1 De inkomsten	16
3.3.2 De kosten	18
3.4 Straatparkeren nader bekeken	19
3.4.1 Inkomsten uit straatparkeren	19
3.4.2 Kosten van straatparkeren	20
3.5 Exploitatie: uitbesteden of niet?	22
4 Beheer	24
4.1 Inleiding	24
4.2 De beheerorganisatie	24
4.2.1 Takenpakket	24
4.2.2 Openbare weg en garages	25

4.2.3 Organisatie en formatie	27
4.3 Handhaving	29
4.3.1 Psychologie van het betaalgedrag	29
4.3.2 Handhavingstechnieken	30
4.3.3 Sanctiemogelijkheden	31

1 Inleiding

Met het opstellen van een beleidsplan zet de gemeente een belangrijke stap op weg naar een duurzaam parkeerbeleid. De volgende stap is de uitvoering. Het uitvoeren van parkeerbeleid is voor een gemeente vaak ingrijpend. Zij moet niet alleen een infrastructuur - zoals borden, parkeerautomaten een parkeerverwijssysteem of misschien wel een of meerdere garages - aanleggen waarmee zij de gewenste sturing aan het beleid geeft. Ook zal zij direct of indirect moeten beschikken over een organisatie die het parkeerbeleid kan uitvoeren.

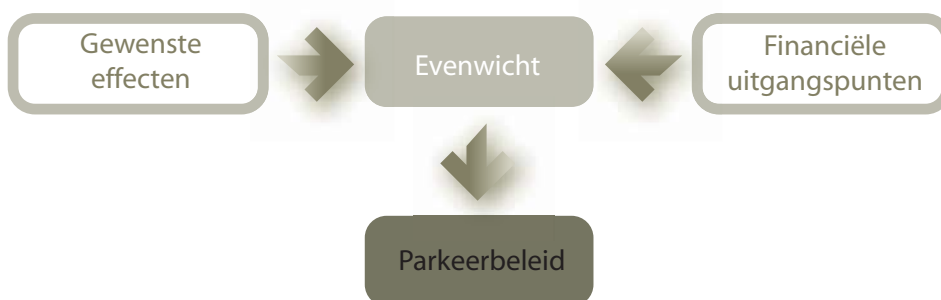
Het uitvoeren van parkeerbeleid vereist een grote investering. Gelukkig staan die uitgaven in heel wat gevallen inkomsten tegenover. In sommige situaties zijn de kosten van de uitvoering lager dan de inkomsten. De gemeente kan vervolgens beschikken over extra geld. De ervaring leert dat wanneer de bedragen groter worden het financiële aspect een meer belangrijke rol gaat spelen in de ontwikkeling van het parkeerbeleid. In tegenstelling tot een private partij, mag financieel gewin nooit het uitgangspunt zijn voor een gemeente om parkeerbeleid te voeren. De gemeentelijke visie op een duurzaam parkeerbeleid blijft leidend. Dit betekent niet dat een gemeente de financiële aspecten van parkeren aan zich voorbij kan laten gaan. Parkeren is een sector waar miljoenen in om gaan en als belangrijke, en zo niet belangrijkste investeerder in deze sector is het ook voor de gemeente belangrijk om bewust stil te staan bij de exploitatie van het parkeren.

Centraal in de uitvoering van een duurzaam parkeerbeleid is de regie op het beleid en de uitvoering. De gemeente kan alles zelf doen of taken uitbesteden. Hoe de gemeente de uitvoering van het parkeren ook vorm geeft, de essentie is dat zij het beleid moet kunnen blijven sturen. Het toepassen van maatregelen, het stellen van tarieven, het selecteren van plaatsen waar parkeerregulering van toepassing is, moet uitsluitend een bevoegdheid zijn van het gemeentebestuur.

1.1 De rol van beheer en exploitatie voor het parkeerbeleid

De uitvoering van het parkeerbeleid bestaat uit twee componenten. Enerzijds is er de beleidscomponent; de gemeente streeft met het beleid bepaalde effecten na. Anderzijds is er een financiële component; de gemeente moet het beleid kunnen bekostigen. Om te zorgen dat het beleid leidt tot het gewenste resultaat en financieel haalbaar is zal de gemeente hiermee al bij de beleidsvorming rekening moeten houden. Als de beleidsmatige doelstellingen niet gerealiseerd kunnen worden binnen de gestelde financiële kaders is aanpassing van een van deze twee doelstellingen of van beide noodzakelijk, zodat een nieuw evenwicht ontstaat.

Figuur 1: Parkeerbeleid als resultante van effecten en financiën



Hoe dit evenwicht tot stand komt is aan de gemeente. De gemeente is, binnen de wettelijke kaders en binnen de doelstellingen van het mobiliteitsconvenant, vrij om haar eigen parkeerbeleid vast te stellen.

1.2 Definities

Regelmatig gebruikt men de begrippen beheer en exploitatie door elkaar. Soms wordt beheer gezien als het management binnen de organisaties, in andere gevallen de dagelijkse werkzaamheden om parkeergarages en parkeerregulering te kunnen laten functioneren. Dit leidt tot verwarring. Het vademecum hanteert daarom de volgende definities:

Exploitatie

Alle beslissingen rond parkeren die inkomsten of uitgaven genereren voor de eigenaar van de parkeerplaatsen. Het gaat om strategische beslissingen zoals het parkeertarief, de keuze voor wel of niet uitbesteden, exploitatiemodellen voor een parkeergarage of het sluiten van dienstleveringen m.b.t. de handhaving op straat. Het zijn beslissingen waaraan een zeker financieel risico aan is verbonden.

Beheer

De feitelijke handelingen die noodzakelijk zijn om de parkeergelegenheid naar wens te laten functioneren. Beheer betreft de operationele aspecten van het beleid. Voorbeelden zijn het organiseren van de handhaving van het parkeren op straat, de uitgifte van parkeerkaarten en garageabbonnementen en het toezicht in de garage. Er is geen sprake van financieel risico.

2 De regie in eigen handen

2.1 Inleiding

Een duurzaam parkeerbeleid vergt een duurzame en actieve betrokkenheid van de gemeentelijke overheid. Parkeerbeleid is even dynamisch als de ontwikkeling van een stad. Een stad die zich snel ontwikkelt zal te maken krijgen met een dynamisch parkeerbeleid; terwijl bij een stad die zich langzaam ontwikkelt, ook het parkeerbeleid zich geleidelijk aan zal ontwikkelen. Hoe dan ook, om sturing te geven aan een duurzaam mobiliteitsbeleid is het van belang dat het ge-

meentebestuur de regie over het parkeerbeleid in handen houdt.

Sturen met parkeerbeleid gebeurt op basis van capaciteit en op basis van regulering. Zowel het aantal parkeerplaatsen en de wijze waarop deze mogen worden gebruikt zijn bepalend voor de effecten die met parkeerbeleid kunnen worden bereikt. Omdat in de meeste gevallen het gros van de parkeerplaatsen op de openbare weg ligt, is het belangrijk dat de gemeente vrij is in het bepalen van de parkeercapaciteit op de openbare weg en de wijze waarop zij parkeerregulering in de gemeente toepast. Ook als zij taken uitbesteedt, zal zij de bevoegde partij blijven voor in ieder geval:

- Het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.
- De plaatsen waar parkeerregulering van toepassing is.
- De vorm van parkeerregulering die van toepassing is.
- De hoogte van het parkeertarief (bij betalend parkeren en bij toepassing van de parkeer- en/of bewonerskaart).
- De tijden dat parkeerregulering van toepassing is.
- De kwaliteit van de handhaving.

Bij duurzaam parkeerbeleid is het van cruciaal belang dat de gemeente de regie van parkeerbeleid zelf in handen houdt. Dit wil zeggen dat de gemeente zelf bepaalt welke de ruimte is voor een vrije (commerciële) exploitatie van parkeren.

In de meest optimale omstandigheden heeft de gemeente ook de zeggenschap over de tarieven in voor het publiek toegankelijke parkeergarages. In de praktijk is dit niet altijd te regelen omdat parkeergarages ook privaat eigendom kunnen zijn. De eigenaar/exploitant van dergelijke garages zal zijn tarief deels vaststellen op basis van zijn marktverwachtingen en deels op basis van de concurrentie ter plaatse (het aanbod aan parkeerplaatsen en hun tariefstelling op de openbare weg).

2.2 Zelf uitvoeren of uitbesteden

Uitvoering van parkeerbeleid is vaak arbeidsintensief. Veel gemeenten stellen zich dan ook de vraag of zij de uitvoering zelf moeten doen, of dat zij deze geheel of gedeeltelijk moeten uitbesteden.

2.2.1 Basismodellen voor de organisatie van parkeerbeheer

De internationale praktijk heeft inmiddels een aantal basismodellen voor parkeerbeheer opgeleverd. De verschillen zitten vooral in de mate waarin het bestuur afstand neemt van de uitvoering.

- **Geïntegreerd in gemeentelijke organisatie:** de organisatie van de handhaving en de uitgifte van parkeerkaarten vindt plaats bij mensen in de organisatie die ook voor het parkeerbeleid betrokken zijn. In kleinere gemeenten is dit het meest voorkomende model.
- **Als zelfstandig gemeentelijke dienst.** De taken zijn dan ondergebracht bij een dienst die zich exclusief met beheertaken bezighoudt.

Er zijn twee basisvormen voor zo'n dienst:

- Een zelfstandige gemeentelijke dienst 'Stadsbeheer' dat naast parkeren ook andere gemeentelijke beheertaken uitvoert, bijvoorbeeld de toezicht op het gebruik van de openbare ruimte (stadswachten) en het schoonhouden van de openbare ruimte.
- Een zelfstandige gemeentelijke dienst 'Parkeerbeheer' die zich exclusief richt op parkeren op straat of in garages. Het gaat hier over parkeerbedrijven zoals in bijvoorbeeld in Gent, Antwerpen, Kortrijk.
- Als uitbestede taak aan een particulier bedrijf. Er is dan nog onderscheid te maken tussen de exploitatie van garages en/of de handhaving op straat. Soms blijft parkeerkaartverlening nog bij de gemeente zelf.

2.2.2 Uitbesteden of zelf uitvoeren vanuit de organisatie bekeken

Bij de keuze tussen uitbesteden of zelf uitvoeren spelen een aantal aspecten, waardoor de discussie bemoeilijkt wordt. Uitgangspunt blijft dat de aansturing bij de gemeente zelf ligt. De voor- en nadelen van de verschillende vormen van uitbesteding zijn in Tabel 1 samengevat.

Tabel 1: Voor- en nadelen van uitbesteden

+	-
Voordelen	Nadelen
Uitbesteding beheer	
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente heeft direct grip op het uitgevoerd parkeerbeleid • Beheerskosten liggen vast gedurende de contractperiode 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal tijdsbestag gemeente • Exploitatierisico, investeringen en onderhoud volledig bij gemeente • Expertise alleen tegen betaling
Uitbesteding exploitatie (verhuur)	
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente houdt via overeenkomst grip op het parkeerbeleid • Gemeente wordt niet belast met de uitvoering van het parkeerbeleid • Inkomsten gemeenten staan vast gedurende contractperiode • Gemeente draagt geen exploitatierisico • Incentive voor het optimale exploitatieresultaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tijdsbeslag gemeente t.a.v. beleid, ontwikkeling en financiering • Bouwkundige en technische investeringen i.v.m. groot onderhoud voor rekening gemeente • Gemeente profiteert niet of slechts ten dele van de eventuele meeropbrengsten • Gemeente heeft indirect grip op de uitvoering van het parkeerbeleid
Uitbesteding exploitatie (eigendom)	
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente houdt via de overeenkomst grip op het parkeerbeleid • Gemeente wordt niet belast met de uitvoering, ontwikkeling financiering en beperkt tijdsbeslag gemeente (beleid) • Gemeente draagt geen exploitatierisico, noch investerings- en onderhoudslasten • Maximale incentive voor de kwaliteit van het parkeerproduct en het optimale exploitatieresultaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente is geen eigenaar van de parkeervoorziening • Gemeente profiteert niet van de eventuele meeropbrengsten • Gemeente heeft indirect grip op de uitvoering van het parkeerbeleid

Bron: CROW-brochure: exploitatie en beheer

Als de keuze tussen uitbesteden of zelf uitvoeren wordt ingegeven door voornamelijk financiële argumenten, is het raadzaam om eerst de kosten voor het zelf uitvoeren door te rekenen en pas op basis daarvan een aanbesteding uit te schrijven. Met een dergelijke aanpak krijgt de gemeente een kader voor de kosten en kan zij zodoende deze kosten evalueren.

2.2.3 Gemeentelijke invloed op afstand, over EVA's en IVA's

Elke Vlaamse gemeente kan de uitvoering van haar parkeerbeleid in meer of mindere mate verzelfstandigen door de uitvoerende organisatie onder te brengen in een Extern Verzelfstandigd Agentschap (EVA) of een Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA). Het gemeentedecreet gaat zowel bij de toepassing van een EVA, als van een IVA uit van een opdrachtgever – opdrachtnemer relatie. In een dergelijke overeenkomst, dit kan een beheers- (bij IVA) of samenwerkingsovereenkomst (bij EVA) zijn, zijn de afspraken tussen de twee partijen vastgelegd.

De organieke regeling voor de verzelfstandigingvormen van de Vlaamse gemeenten is voor het grootste gedeelte geregeld in het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 221 tot en met 247. Deze regelgeving verdeelt de verzelfstandigde agentschappen in 2 categorieën.

- [De gemeentelijke intern verzelfstandigde agentschappen \(IVA\)](#)
- [De gemeentelijke extern verzelfstandigde agentschappen \(EVA\)](#)

Deze laatste is onderverdeeld in:

- [het autonoom gemeentebedrijf \(AGB\);](#)
- [het gemeentelijke extern verzelfstandigd agentschap in privaatrechtelijke vorm \(EVAP\).](#)

[Juridisch kader](#)

De in bovenstaand decreet verwoorde regels gelden voor alle IVA's, AGB's en EVAP's die sinds 1 januari 2007 zijn opgericht. De bestaande gemeentebedrijven, AGB's en personen belast door de gemeente met taken van gemeentelijk belang (EVAP's) krijgen een overgangperiode van drie jaar om hun werking en statuten in overeenstemming te brengen met het Gemeentedecreet. Voor hen treedt het Gemeentedecreet in werking op de dag die volgt op de ontvangst van de goedkeuring door de Vlaamse Regering van de gemeenteraadsbeslissing waarbij de statuten van het gemeentebedrijf, AGB en EVAP's in overeenstemming zijn gebracht met het Gemeentedecreet, of uiterlijk na het verstrijken van de overgangperiode van drie jaar.

Voor al deze vormen van verzelfstandiging geldt dat deze een zekere vorm van autonomie hebben. Voor een IVA geldt dat zij onder de rechtspersoon van de gemeente vallen. Een EVA heeft een eigen rechtspersoonlijkheid, waarbij het "Autonoom Gemeentebedrijf" een specifieke rechtsvorm is. In tegenstelling tot de andere vormen van EVA kunnen de werknemers van een Autonoom Gemeentebedrijf statutair worden aangesteld. Bij alle andere vormen van EVA vervult de gemeente de rol van aandeelhouder, waarbij zij wel het merendeel van de stemmen behoudt.

[Praktische aspecten van IVA's en EVA's ten aanzien van parkeren](#)

Gesteld mag worden dat de band tussen gemeente en uitvoerende dienst met een IVA en vooral een EVA lossier wordt. In de toekomst zou de rechtsvorm van een IVA ook deze flexibiliteit bieden. Figuur 2 illustreert de relatie tussen de rechtsvorm en de gemeentelijke betrokkenheid.

Figuur 2 Relatie tussen rechtsvorm en private betrokkenheid



Het grote voordeel van het verzelfstandigen van de uitvoering van de parkeerregulering is de mogelijkheid van dergelijke agentschappen om financiële reserves op te bouwen. Uit deze reserves kunnen in de toekomst bijvoorbeeld parkeergarages worden gebouwd of andere parkeermaatregelen gefinancierd worden.

Afhankelijk van de mate van gewenste autonomie van de uitvoeringsorganisatie en de gewenste mate van regie die de gemeente wil houden, ligt de keuze voor een IVA of een Autonomoom Gemeentelijk Parkeerbedrijf voor de hand. Het onderbrengen van het parkeren in de algemene dienst is een minder voor de hand liggende keuze. Fondsvorming, en daarmee het aanhouden van de inkomsten uit parkeren voor toekomstige investeringen, wordt met deze constructie bemoeilijkt. Het risico is groot dat de parkeerinkomsten automatisch in de algemene middelen vloeien. Het automatisch toevloeien naar de algemene middelen kan op verschillende wijzen worden voorkomen, waarvan het instellen van een EVA het meest vergaand is. Een EVA in privaatrechtelijke vorm is een oplossing bij een PPS (publiekprivate samenwerking)-constructie waarbij een rechtspersoon gewenst is.

PPS kan ook op een kleinere schaal plaatsvinden. Bijvoorbeeld door het eigendom van een garage te splitsen en afspraken te maken over tarieven en inkomstenverdeling. Hiervoor is het niet nodig om een rechtspersoon op te richten. Een contract volstaat in dat geval.

3 Exploitatie

3.1 Inleiding

Rol van de exploitatie in het gemeentelijk parkeerbeleid.

Als parkeerexploitatie een zuiver commerciële bezigheid zou zijn, zou deze zijn te vatten in twee vragen:

- Hoe genereer ik zo veel mogelijk inkomsten?
- Hoe maak ik zo weinig mogelijk kosten?

De doelstellingen van een gemeente zijn echter niet zuiver financieel. Sterker nog, de financiële doelstellingen zijn ondergeschikt aan de beleidsdoelstellingen. Eigenlijk wil zij het aantal parkeerplaatsen omwille van aspecten als leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid beperken. Liever parkeren op afstand voor bepaalde doelgroepen, dan midden in het centrum voor iedereen. De parkeerplaatsen waarover een gemeente beschikt dienen zo doelmatig mogelijk te worden gebruikt. Een maximale rotatie in het gebruik van de parkeerplaatsen staat daarbij centraal; ook parkeerplaatsen voor bewoners zijn overdag veelal anders te benutten. Parkeervoorzieningen zijn voor de gemeente primair een onderdeel van de infrastructuur en parkeerbeleid is bedoeld om parkeerproblemen op te lossen of tegen te gaan. Parkeervoorzieningen zijn voor een gemeente niet primair bedoeld als inkomstenbron. In tegenstelling tot een commerciële partij is een kostenneutrale exploitatie veelal het uitgangspunt voor een gemeente. Daarnaast zijn er gemeenten die een beperkte opbrengst uit het parkeren wensen of mogelijk zelfs een negatieve exploitatie toestaan.

De exploitatie en het beheer van parkeren kan ook worden verricht door private partijen. Zij doen dit op basis van een contract (de concessievorm is af te raden, zie kader). Uitbesteding aan private partijen hoeft geen probleem te zijn, mits de gemeente de regie in handen houdt en de gewenste effecten kan sturen. Een gemeente kan parkeertaken alleen goed uitbesteden als zij weet wat exploitatie en beheer inhoudt en welke elementen daarvan zij zeker in eigen hand moet houden.

Problemen met de privéconcessie van exploitatie en beheer

Het geven van een priveconcessie voor het exploiteren en beheren van parkeerplaatsen komt regelmatig voor. Voor kleinere gemeenten die geen of onvoldoende kennis en capaciteit hebben lijkt dit een interessante optie. Zo heeft de fictieve gemeente Zulthoven jaarlijks een positief resultaat uit de parkeerexploitatie van € 200.000. Het (eveneens fictieve) bedrijf Privaat Parkeerbeheer bvba meldt zich bij de gemeente met het aanbod om het parkeren in concessie te nemen, met als afspraak dat zij de inkomsten voor de gemeente in 3 jaar verdubbeld tot € 400.000 per jaar. Om dit te bereiken reduceert zij de kosten, verhoogt de tarieven en breidt het te reguleren gebied uit. Na 3 jaar bedraagt het positief resultaat € 800.000 waarvan de gemeente dus maar de helft ontvangt. Niet alleen is de gemeente de regie over het parkeren kwijt, ook ontvangt zij minder als wanneer zij het zelf zou hebben gedaan. Met een concessie geeft de gemeente en deel van haar parkeerbeleid uit handen.



3.2 Inkomsten en uitgaven voor parkeren

Parkeren kent uitgaven en in veel gevallen ook inkomsten. Er is sprake van een exploitatie. Kostendekkend is vaak een minimale vereiste. De uitgaven en inkomsten dienen over de exploitatieperiode minimaal in evenwicht te zijn. Bij een winstdoelstelling dienen de inkomsten de kosten te overtreffen. Het in kaart brengen van deze geldstromen over de exploitatieperiode noemt men de exploitatieberekening.

>> Een voorbeeld van een exploitatieberekening vind je in de bijlage

Parkeerexploitatie is voornamelijk rekenen. Het is echter wel zaak om zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid te blijven.

Vaak zijn de toegepaste berekeningen de belangrijkste redenen voor discussie tussen verschillende belanghebbenden. De ene partij rekent de ene post wel mee, terwijl de andere partij dat niet doet. Ook de hoogte van de variabelen kunnen verschillen.

Ten behoeve van de ontwikkeling van een cultureel centrum is een private partij in gesprek met de gemeente. De gemeente maakt een exploitatieberekening en komt uit op een overschot van € 3.000.000,- in 30 jaar. De private partij constateert over deze periode een tekort ter hoogte van hetzelfde bedrag. De oorzaak is tweeledig. De gemeente gaat in de berekening uit van de kosten voor geldlenen (circa 6%), terwijl de private partij uitgaat van een rendement van 15%. Daarnaast schat de private partij het autogebruik lager in dan de gemeente.

Het is daarom belangrijk dat eenduidigheid bestaat over welke elementen al dan niet in een exploitatie van de garage moeten worden opgenomen. Verschillende exploitaties zijn onderling alleen goed te vergelijken als dezelfde elementen voor baten en lasten zijn opgenomen. Voor garages in eigen eigendom heeft de gemeente in haar regievoering invloed op deze aspecten.

3.2.1 Geldstromen

De exploitatie van het parkeren heeft betrekking op het inzichtelijk maken van de te verwachten geldstromen. Binnen de parkeerexploitatie kunnen drie onderdelen worden onderscheiden.

• Parkeergarages

Bij parkeergarages heeft men te maken met lasten en baten. De lasten betreffen de kosten voor financiering van de garage, beheer en onderhoud. Ook financiële verplichtingen ten aanzien van private partijen kunnen tot de lasten worden gerekend. Daaronder valt ook het afkopen van de onrendabele top waar de exploitant mee te maken zou krijgen omdat de gemeente bijvoorbeeld een rem wil op de hoogte van de tarieven. De baten zijn de inkomsten uit abonnementen en tickets.

• Straatparkeren

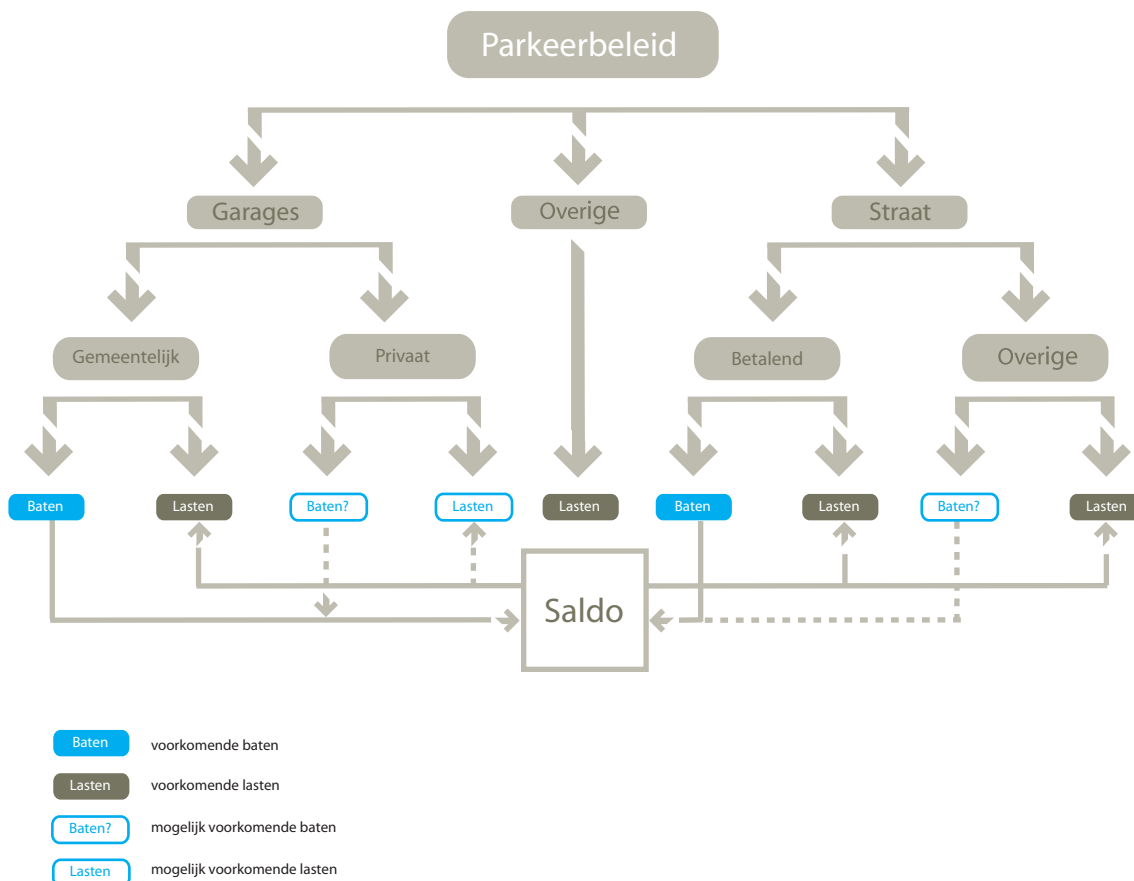
Straatparkeren heeft in ieder geval te maken met lasten. Dit zijn de kosten die gemaakt worden voor de handhaving, bebording et cetera. Dit kunnen open kosten zijn (het staat op de (gemeentelijke) begroting) of verborgen kosten (de handhaving wordt uitgevoerd door de politie die de gemeente hiervoor niets in rekening brengt). Als een gemeente kan werken met retributies, belastingen of administratieve sancties heeft zij uit de handhaving een bron van inkomsten. Bij vormen van regulering waarbij gebruikers parkeerkaarten of bewonerskaarten kunnen kopen, heeft zij ook hier inkomsten uit. Met betalend parkeren op straat kan een gemeente inkomsten generen. Vooral bij kleinere gemeenten lukt dit niet altijd omdat de handhavingskosten niet opwegen tegen de opbrengsten.

• Overige elementen

Aan de overige elementen zijn alleen kosten verbonden. Hier valt te denken aan de kosten voor het opstellen van een parkeerbeleidsplan of het realiseren van een dynamische parkeerverwijssysteem.

Alle baten en lasten samen vormen het parkeersaldo. De geldstromen zijn in Figuur 3 gevisualiseerd.

Figuur 3 Geldstromen parkeerexploitatie



3.2.2 Parkeersaldo

De inkomsten- en uitgavenstromen leiden tot een saldo voor de parkeersector. Afhankelijk van de aard en omvang van het gereguleerde areaal, de tarieven en de betalingsbereidheid, leidt dit tot een kostendekkend, negatief of positief saldo.

Kostendekkend saldo

Bij een kostendekkend saldo zijn de uitgaven en inkomsten in evenwicht. Er zijn geen financiële bijdragen nodig van buiten de parkeersector.

Negatief saldo

Het parkeren kost geld. Er zijn aanvullende financiële bronnen nodig om de kosten voor het parkeren te dekken. Dit is een politieke keuze. Zij kan bijvoorbeeld besluiten om geld uit de algemene middelen vrij te maken voor het dekken van deze kosten, of besluiten om de tarieven te verhogen om alsnog tot een kostendekkend saldo te komen.

Positief saldo

Het parkeren levert meer geld op dan het kost. In het kader van een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleid dienen de overschotten aan parkeerinkomsten best geïnvesteerd te worden in projecten rond duurzame mobiliteit (vb. Extra OV-aanbod, verbetering fietsinfrastructuur, ...)

In de praktijk fluctueren de uitgaven en inkomsten in de tijd. Zo leidt een economische laagconjunctuur tot een afname van het bezoek aan een binnenstad en daarmee van het aantal verkochte parkeeruren. Het scherp begroten van de parkeerinkomsten is daarom moeilijk. Indien de exploitatie niet structureel negatief is (als er bijvoorbeeld wel inkomsten zijn van betalend parkeren), is het creëren van een buffer voor de parkeereexploitatie wenselijk.

Omdat fondsvorming als gemeentebestuur verboden is, kiezen veel gemeenten ervoor om het parkeren onder te brengen in een verzelfstandigd agentschap (EVA). In zo'n constructie mag een dergelijk agentschap reserves aanhouden. Met de opdrachtgever (= de gemeente) worden afspraken gemaakt over de hoogte van deze reserves en hoe deze besteed mogen worden.

3.3 Parkeergarages nader bekeken

In voorgaande paragraaf is aangeduid dat in de exploitatie van parkeergarages altijd sprake is van baten en lasten. Onder parkeergarages wordt hier verstaan: een voor het publiek toegankelijk terrein dat is bestemd voor parkeren en is afgesloten met een slagboom, speedgate of (rol)hek. Ook een parkeerterrein kan zodoende onder deze definitie vallen.

3.3.1 De inkomsten

De baten voor de exploitatie van de parkeergarage bestaan uit inkomsten nl.:

- [Abonnementen](#)
- [Kort- en langparkeren via parkeertickets](#)
- [Reclame](#)
- [Derde betaler systeem, andere dienstverleningen](#)

Meerdere exploitatiedoelstellingen zijn mogelijk

Een exploitant kan voor de garage meerdere tarieven toepassen voor verschillende doelgroepen. De hoogte en de structuur van de tarieven hangen af van de doelstellingen van de exploitant voor de garage.

Drie voorbeelden:

- [Maximale inkomsten door opbrengstmanagement](#)

Voor kortparkeerders wordt een tarief per uur gehanteerd, eventueel aangevuld met een lager tarief voor het parkeren in de daluren. De exploitant zal hierbij zoeken naar zo hoog mogelijke opbrengsten. Dit is een combinatie tussen de hoogte van het tarief en de bezettingsgraad. Als het tarief te laag is, dan staat de garage vol; de gebruiker is mogelijk bereid om meer te betalen. Bij een te hoog tarief staat de garage te leeg. Een lager tarief zou leiden tot meer vulling van de garage en daarmee mogelijk tot meer inkomsten. Het is dus zoeken naar een evenwicht tussen tarief en bezettingsgraad, waarbij de opbrengsten maximaal zijn.

Hetzelfde principe geldt voor abonnementen. Deze zullen voor piekuren duurder zijn dan voor daluren. Als de vraag naar kortparkeerplaatsen over de hele lijn groot is, zal de exploitant minder geneigd zijn om abonnementen te verstrekken.

- **Faciliteren kortparkeerders**

Het toepassen van een progressief tarief en het beperken van de abonnementen zijn hierbij de meest voor de hand liggende maatregelen. Het tarief moet dusdanig hoog worden bij langparkeren zodat dit daadwerkelijk wordt geremd. Voorwaarde is wel dat langparkeren op andere locaties (bv een andere garage of Park & Ride) goedkoper is dan op deze locatie. Veel rotatie betekent weinig ruimte voor abonnementen.

- **Faciliteren langparkeerders**

Het toepassen van een laag tarief voor een langere tijd (bijvoorbeeld € 2,5 per dag) maakt de parkeerplaats geschikt voor mensen die hun wagen voor een langere periode willen parkeren. Door de vele langparkeerders zal de rotatiesnelheid van de parkeerplaatsen een stuk lager liggen dan bij de toepassing van een progressief tarief.

De functie van de garage is bepalend. Als die eenmaal vastligt wordt een tarief vastgesteld dat dit het meest ondersteunt. Op basis van het voorspelde gebruik en te verwachten tariefontwikkeling kan voor de afschrijvingstermijn van de parkeergarage een prognose van de inkomsten worden gemaakt.

Sturen op inkomsten: opbrengstmanagement

Opbrengstmanagement is een manier om de omzet van parkeeruren in een parkeergarage (of op straat) te vergroten om zodoende te komen tot inkomstenmaximalisatie. De filosofie hierachter is dat de kosten voor het openhouden van een garage gedurende de openingstijden gelijk zijn, ongeacht of de garage voor 1% of 100% gevuld is. Opbrengstmanagement is ontstaan in de luchtvaart. Iedereen kent de resultaten: vrijwel altijd volle vliegtuigen, extreem gevarieerde tarieven en (meestal) winstgevend vliegtuigmaatschappijen.



Opbrengstmanagement bij parkeren en vliegen als duurzame oplossing

Het streven om een eenmaal gebouwde voorziening zo goed mogelijk benutte krijgen is duidelijk een vorm van duurzaamheid. Niemand, ook het milieu niet, is gebaat bij vliegtuigen die leeg rondvliegen of garages die de hele dag leeg staan. Er is echter een verschil tussen vliegen en parkeren: een volle garage heeft direct aan- en afrijdende auto's tot gevolg, voor volle vliegtuigen geldt dit alleen voor de passagiers die met de wagen komen.

Als een garage deels leeg staat is er ruimte om deze plaatsen op een andere wijze aan de man te brengen, om de plaatsen bezet te krijgen en om (tijdelijk) extra inkomsten te genereren. Essentieel in deze benadering is dus een maximale bezetting. Elke parkeerder extra ten opzichte van een uitgangssituatie, ook al betaalt hij een zeer laag tarief, levert bijkomende inkomsten op. Opbrengstmanagement veronderstelt marktgericht volgen van de verschillende doelgroepen. Het mag duidelijk zijn dat de principes achter opbrengstmanagement (tarief verlagen tot desnoods een € 0,10 om extra auto's te trekken) niet strookt met een duurzaam parkeerbeleid. De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is hier namelijk winstmaximalisatie en niet duurzame mobiliteit.

*Praktijkvoorbeeld: tijdelijke abonnementen parkeergarage**Een nieuwe parkeergarage in gemeente X met 400 plaatsen.**De bezetting van de garage toont aan dat deze structureel voor 50% leeg staat. Met dit percentage is rekening gehouden. Het duurt immers een paar jaar voordat men de weg naar de garage heeft gevonden. Om nu toch extra inkomsten te genereren geeft de exploitant op tijdelijke basis abonnementen uit aan mensen die niet in aanmerking komen voor een parkeerkaart. Zo worden de lege plekken in de parkeergarage optimaal benut. De exploitant heeft echter wel aangegeven dat het gaat om een tijdelijke invulling van de plaatsen. Op het moment dat hij constateert dat er meer bezoekers naar de garage komen heeft hij de mogelijkheid om de abonnementen met een opzegtermijn van 2 maanden te beëindigen.*

3.3.2 De kosten

Aan het exploiteren van een parkeergarage zijn ook kosten verbonden. Deze kosten zijn aanzienlijk en zullen in veel gevallen groter zijn dan de inkomsten. De kostenkant van de exploitatie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Aflossing / afschrijving
- Financieringskosten
- Groot onderhoud
- Beheer

Aflossing en afschrijving

De bouw van een parkeergarage kost geld. Dit geld moet ergens vandaan komen. Een gemeente die een parkeergarage wil bouwen beschikt mogelijk over eigen middelen. Zo niet, dan zal zij geld moeten lenen. In dat geval moet zij de lening met de daarbijhorende rente terugbetalen. Indien de garage wordt gefinancierd zal de gemeente de garage moeten afschrijven.

Financieringskosten

Financieringskosten maakt een eigenaar van een garage als de gemeente geld moet lenen om de garage te kunnen bouwen. Het gaat hierbij primair om de rente die de gemeente over de lening betaalt.

Groot onderhoud

Het casco (romp) van een parkeergarage heeft een levensduur van minimaal 30 jaar. De levensduur van de gebruikte installaties is vaak korter en moeten om de 5, 10 of 15 jaar worden vervangen. Daarnaast slijt een garage ook in het gebruik. Denk bijvoorbeeld aan de dekvloeren en de belijning van de parkeervakken. Periodiek zullen sommige onderdelen (preventief) moeten worden hersteld. Dit alles valt onder de noemer groot onderhoud.

Beheer

De kosten voor het beheer betreffen alle kosten om een parkeergarage normaal te kunnen laten functioneren exclusief de kosten voor groot onderhoud. In het volgende hoofdstuk "Beheer" is dit gespecificeerd.

Btw-plicht

Als een gemeente een parkeergarage exploiteert is zij btw-plichtig. Bij de Programmawet van 27

december 2006 is een wijziging van artikel 6 uit het Wetboek van de belastingen over de toegevoegde waarde doorgevoerd. In het derde lid van het artikel is bepaald dat: “Zij (gemeenten en openbare instellingen; red) worden in elk geval als belastingplichtige voor de belasting over de toegevoegde waarde beschouwd voor de volgende werkzaamheden of handelingen, voor zover deze niet van onbeduidende omvang zijn:.....

8° de exploitatie en het verlenen van rechten op de exploitatie van een parkeergelegenheid, een opslagplaats en/of een kampeerterrein”

Als een gemeente een parkeergarage exploiteert is zij, ongeacht wie namens haar de daadwerkelijke werkzaamheden verricht, verplicht btw af te dragen over het verschil tussen uitgaven en inkomsten die aan garage kunnen worden toegerekend. Het gevolg van die btw-plicht is dat de gemeente extra taken krijgt:

- Het voeren van een aangepaste boekhouding die rekening houdt met de btw.
- Het tijdig indienen van btw-aangiften.
- Het aanrekenen van btw op uitgeschreven facturen (en die terug storten).
- Het recupereren van btw op inkomende facturen.
- Onderscheid maken naar BTW-tarieven (6%, 21%).

Deze wetsaanpassing spreekt duidelijk over zowel “de exploitatie” en “het verlenen van rechten op exploitatie”. Dit betekent dus ook dat wanneer een stad of gemeente aan een particulier bedrijf een concessie verleent om het parkeren in die gemeente te exploiteren, en de gemeente daarvoor een vergoeding ontvangt, dat de gemeente over deze vergoeding btw dient af te dragen

3.4 Straatparkeren nader bekeken

Betalend straatparkeren geldt meestal als een bron van inkomsten. Gemeenten en steden die zelf zowel het parkeren op straat als in garages exploiteren gebruiken het positief resultaat uit het straatparkeren meestal om de tekorten op de exploitatie van parkeergarages te dekken. De omvang van de inkomsten is afhankelijk van een aantal factoren, zoals tarief, aantal parkeerplaatsen en betaalgedrag van de bezoekers. Anderzijds is de handhaving van het parkeren op straat kostenintensief. Niet alleen moeten kosten worden gemaakt voor de infrastructuur (bebording, belijning en automaten) ook de personeelskosten zijn groot. Als een gemeente niet kiest voor betalend parkeren, maar bijvoorbeeld voor blauwe zones, dan verdwijnen de inkomsten terwijl de kosten voor de handhaving vergelijkbaar blijven. Deze paragraaf gaat zowel op betalend als niet betalend straatparkeren in.

3.4.1 Inkomsten uit straatparkeren

De inkomsten uit parkeren zijn sterk afhankelijk van de wijze waarop de gemeente het parkeren op straat reguleert. Als zij kiezen voor betalend parkeren, dan zijn er zowel inkomsten uit het parkeren (metergelden), uit bewonerskaarten en kaarten voor andere doelgroepen (Ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart), en uit de handhaving (belastingen, retributies, naheffingen of administratieve sanctie). Als een gemeente kiest voor een reguleringsvorm waarbij een parkeerder gratis kan parkeren en voor het parkeren voorbehouden aan bewoners (indien gratis) dan komen de inkomsten uit het parkeren te vervallen.

3.4.2 Kosten van straatparkeren

In Tabel 2 zijn de kosten voor het beheer van straatparkeren weergegeven.

Tabel 2 Kostenposten van parkeerregulering op straat

	Betalend parkeren	Overige maatregelen (vb. blauwe zone)
Personeelskosten		
Parkeertoezichters	x	x
Medewerkers technisch beheer	x	
Medewerkers administratie	x	x
Financiële controle	x	
Roostertoeslag parkeercontrole ³	x	x
Kosten eens per 5 - 10 jaar		
Vernieuwen werkplekken	x	x
Vernieuwen parkeerkaartenbeheersysteem	x	x
Vervangen handterminals	x	x
Opleidingen en bijscholing controleurs	x	x
Vervangen parkeerautomaten	x	
Structurele kosten		
Huisvesting	x	x
Abonnement voor gebruik Proton	x	
Groot onderhoud automaten	x	
Exploitatie automaten	x	
Lediging automaten + geld tellen	x	
Licentiekosten i.v.m. beheerssoftware etc.	x	x
Communicatie automaten en medewerkers	x	
Voertuigen	x	x
Overige ICT-kosten	x	x
Uniform	x	x
Afhandeling 'Retributie'	x	
Bezwaar en beroep	x	
Wegslepen	x	
Onvoorziene	x	x

Personeelskosten

Ongeacht voor welke vorm van parkeerregulering een gemeente kiest; de personeelskosten maken een belangrijk deel uit van de handhavingskosten. De personeelskosten bij betalend parkeren zijn in het algemeen hoger dan bij de overige vormen van regulering.

- Bij betalend parkeren zijn er kosten voor het **technische beheer van de parkeerautomaten**. Het gaat hier in ieder geval om zaken om de automaten dagelijks te kunnen laten functioneren, zoals het bijvullen van de ticketrollen, het verhelpen van kleine storingen, etc. Ook de financiële controle is extra in vergelijking met niet-betalend parkeren. Het geld uit de automaten

moet worden geteld en gestort bij de bank. Om fraude en diefstal te voorkomen is een sluitende controle van de inkomsten in de automaten noodzakelijk.

- De noodzaak voor een [aparte medewerker parkeerkaarten](#) hangt af van het aantal parkeerplaatsen. In een gemeente waar jaarlijks 300 parkeerkaarten worden verstrekt, kan de gemeente dit wellicht in de bestaande organisatie opvangen. In een gemeente met 50.000 betaalde plaatsen en waar bewoners met parkeerkaarten mogen parkeren zal een aparte organisatie voor het verstrekken van parkeerkaarten waarschijnlijk wel noodzakelijk zijn.

Periodiek terugkomende kosten (eens per 5 – 10 jaar)

Een deel van de kosten wordt gevormd door aanschaffingen met een beperkte levensduur. Deze zaken dienen eens in de 5 tot 10 jaar te worden vervangen.

- Hoewel de activiteiten van de handhavers zich voornamelijk buiten afspelen, blijven [werkplekken](#) noodzakelijk. Een deel van de werkzaamheden blijft op kantoor plaatsvinden. Omdat de handhaving in ploegendienst plaatsvindt, is het raadzaam om de werkplekken uit te rusten als flexplekken, zodat meerdere werknemers van 1 werkplek gebruik kunnen maken.
- Het benodigde [systeem](#) dat helpt bij de administratie van [parkeerkaarten](#). Dit is afhankelijk van het aantal parkeerkaarten dat wordt verstrekt. Bij een klein aantal kan een eenvoudig spreadsheetprogramma volstaan. Bij grotere hoeveelheden zijn digitale parkeerkaarten wellicht een optie.
- De wijze van [parkeerkaartenverstrekking](#), bepaalt ook de noodzakelijke kwaliteit van de handhavingsterminals. In de meest eenvoudige vorm gaat het om een bonnenboekje. In de meest complexe vorm is het een apparaat dat streepjescodes, transponders en kentekens kan lezen, draadloos verbinding kan maken met een centrale database en uiteraard ook als printer kan worden gebruikt.
- Het gewenste opleidingsniveau is bepalend voor de kosten voor de [opleiding](#) van de controleurs.
- De kosten voor [parkeerautomaten](#) hangen samen met de gewenste specificatie. Des te meer functionaliteiten, des te duurder de automaten. Het is goed om bij de aanbesteding vooruit te kijken naar de toekomst als wellicht meer automaten nodig zijn. In de regel geldt dat des te meer men bestelt, des te lager de prijs per eenheid wordt.

Structurele kosten

Dit betreft de overige, jaarlijks terugkerende kosten:

- [Licentiekosten](#) zijn aan de orde als de gemeente een specifiek parkeerkaartensysteem voor parkeren aanschafft.
- [Communicatie](#) tussen handterminals en de centrale databank (back office) is noodzakelijk in het geval van digitale parkeerkaarten of parkeerkaarten op kenteken. Ook de controleurs moeten in staat zijn om met elkaar en met de meldkamer of back office te kunnen communiceren. De mogelijkheid om te kunnen communiceren is mede bepalend voor de veiligheid van de controleur.

- De **kosten om de retributie af te handelen** zijn de kosten die de gemeente maakt om een retributie daadwerkelijk te innen. Ook kan hier worden gelezen “naheffing”, bij een belastingregime, of “administratieve sanctie” als die van toepassing is.
- Als iemand het niet eens is met een boete kan hij daartegen **bezwaar** indienen. De gemeente maakt in dat geval kosten voor de behandeling van deze bezwaren.
- De kosten voor **wegslepen** zijn uitsluitend van belang indien een gemeente daadwerkelijk wegsleept. Meestal zijn de feitelijke kosten hoger dan de kosten die de gemeente in rekening brengt.
- Het aanbrenge van **wielklemmen** (als dit gebeurt) brengt ook kosten met zich mee.

3.5 Exploitatie: uitbesteden of niet?

Het uitbesteden van parkeerexploitatie gaat veel verder dan het uitbesteden van parkeerbeheer. In het laatste geval houdt de gemeente als opdrachtgever alle touwtjes in handen. Ze krijgt als het ware alleen een rekening voor de uren die in het beheer gemaakt zijn. Als (een deel van) het financiële risico ook wordt uitbesteed ontstaat een andere situatie. De exploitant zal dan ook ruimte claimen om zijn eigen financieel risico te beperken, bijvoorbeeld door een vrijheid te claimen in de tariefstelling, in de werving van klanten, of door het laten afkopen van de onrendabele top. Het uitbesteden van de exploitatie speelt alleen bij garages (terreinen); bij straatparkeren komt dit vrijwel niet voor (alleen in de vorm van een concessie).

Parkeerexploitatie is gedefinieerd als: “**Alle beslissingen rond parkeren die inkomsten of uitgaven genereren voor de exploitant van de parkeerplaatsen. Het gaat om strategische beslissingen zoals het parkeertarief, de keuze voor het al dan niet uitbesteden, exploitatiemodellen voor een parkeergarage of het sluiten van prestatiecontracten m.b.t. de handhaving op straat. Het zijn beslissingen waaraan een zeker financieel risico aan is verbonden.**”

Hoewel het aantrekkelijk lijkt om financiële risico's te bannen, staat het uitbesteden van de exploitatie gelijk aan het uit handen geven van een deel van de regie over de publieksgarages. Hier dient een gemeente zeer terughoudend mee om te gaan. Want als zij deze regie mist, gaat voor haar een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid verloren. De vraag of exploitatie kan worden uitbesteed vereist dus eerst een antwoord op de mate van regie die een gemeente wil houden.

Bij het uitbesteden door de gemeente van de exploitatie van publieksgarages aan een particulier bedrijf dienen afspraken gemaakt te worden over:

- Het **aantal parkeerplaatsen**: het is voor een duurzaam parkeerbeleid onwenselijk als de private partij naar eigen goeddunken zelf parkeerplaatsen kan aanleggen of opheffen. De gemeente zal regie moeten voeren op de capaciteit.
- **Tariefbepaling, parkeerkaarten en abonnementen**: om auto's van straat in de garage te lokken is een garagetarief lager dan het straattarief nodig. Andere exploitanten stellen dat de garage een kwaliteitsproduct is en zullen meer willen vragen. De gemeente kan regie houden op het tarief middels een gemeentelijk reglement. Gezien de directe financiële consequenties zal de

gemeente zorgvuldig om moeten gaan met het voorschrijven van het tarief. Belangrijk is of de exploitant ja dan nee reglementair de mogelijkheid krijgt om naast tickets ook abonnementen te verkopen. Met abonnementen zal de publieksgarages ook vol kunnen komen met woonwerkverkeer en bewoners.

- **Uitgifte van parkeerkaarten, abonnementen voor garages en terreinen:** het is logisch om deze taak te leggen bij de partij die het meest direct bij het product betrokken is. Als de exploitant deze taak voor zijn rekening neemt zal de gemeente contractueel moeten eisen dat de administratie wel inzichtelijk is voor de gemeente. Zo is afstemming te bereiken tussen garage- en straatparkeren en te voorkomen dat iemand abonnementen voor straatparkeren krijgt waar hij volgens het parkeerbeleid geen recht op heeft omdat hij ook over een garageplaats beschikt.

Uitbesteding van parkeren zal bij voorkeur plaatsvinden aan:

- Een **Intern of Extern Verzelfstandigde Agentschap**, waarvan de gemeente 100% eigenaar is.
- Een **Publiek Private Samenwerking**, waarbij de gemeente in ieder geval zeggenschap heeft over bovenstaande aandachtspunten. Zij kan dit afdwingen via een beheersovereenkomst.

Het uitbesteden van de parkeerexploitatie in de vorm van een concessie wordt ten stelligste ontraden. Bij deze vorm van uitbesteden (zie ook het voorbeeld in de inleiding van dit hoofdstuk) verliest de gemeente niet alleen de regie op het parkeren, ook loopt zij een belangrijk deel van de mogelijke inkomsten mis.

4 Beheer

4.1 Inleiding

Parkeerbeheer is gedefinieerd als: “De feitelijke handelingen die noodzakelijk zijn om de parkeergelegenheid naar wens te laten functioneren. Beheer betreft de operationele aspecten van het beleid. Voorbeelden zijn het organiseren van de handhaving van het parkeren op straat, de uitgifte van parkeerkaarten en garageabbonnementen en het toezicht in de garage. Er is geen sprake van financieel risico.”

Het gaat hierbij om de dagelijkse zaken die een beheerder van het parkeren op straat of de beheerder van een parkeergarage moet doen om de zaak draaiende te houden. Het betreft zaken die moeten gebeuren, maar waarvoor wel vrijheid is hoe het gebeurt.

Omdat efficiënt beheer bijdraagt tot het reduceren van de kosten staat de gemeente voor de opgave om het beheer zo efficiënt mogelijk te organiseren, zonder dat ten koste gaat van de gewenste kwaliteit. Zij heeft daarbij de mogelijkheid om het zelf te doen of om (een deel van de) taken uit te besteden. Om deze afweging te kunnen maken heeft de gemeente kennis nodig over wat beheer van parkeren inhoudt.

4.2 De beheerorganisatie

4.2.1 Takenpakket

De beheerorganisatie, ongeacht of het gaat om een gemeentelijke organisatie of een ingehuurd private partij, voert het vastgestelde gemeentelijke beleid uit. De taken en werkzaamheden zijn afhankelijk van de invulling van het parkeerbeleid en de organisatie van het parkeeraanbod (parkeren op de openbare weg, in een garage of op een afgesloten parkeerterrein met slagboom).

Aard en omvang van een beheerorganisatie

De aard en de omvang van een beheerorganisatie is afhankelijk van de wijze waarop het parkeren in een gemeente georganiseerd en gereguleerd is. Ook de omvang, in aantallen parkeerplaatsen, van het gereguleerde gebied is bepalend voor de wijze waarop het beheer is georganiseerd. Het reguleren van 100.000 parkeerplaatsen op de openbare weg verlangt een andere organisatie dan het reguleren van 100 parkeerplaatsen op een terrein. De vraag is echter hoe te komen tot een efficiënte organisatie. Moet de gemeente alles zelf uitvoeren, of kan zij een deel van de, of misschien wel alle beheerwerkzaamheden uitbesteden, waardoor zijzelf uitsluitend verantwoordelijk is voor de exploitatie.



De stad Gent heeft een eigen gemeentelijk parkeerbedrijf dat functioneert als een intern verzelfstandigd agentschap. Een groot gedeelte van de werkzaamheden besteedt zij echter uit aan private partijen. Zo worden voor de parkeercontrole op straat en de bewaking van parkeergarages mensen van gecertificeerde bewakingsdiensten ingehuurd om de werkzaamheden te verrichten. Deze bedrijven zijn geselecteerd op basis van een Europese aanbesteding. De werkzaamheden van de parkeercontrole betreffen uitsluitend het registreren van voertuigen die niet aan de gede-

penaliseerde parkeerregels hebben voldaan. De administratieve afhandelingen en de inning van de retributies geschieden door het parkeerbedrijf zelf.

Kader voor de uitvoering

Dat de uitvoeringsorganisatie (bijvoorbeeld parkeerbedrijf) een zwaarwegende stem heeft in de wijze waarop het parkeerbeleid wordt uitgevoerd is evident. Beleid is alleen goed als het ook uitvoerbaar is en de uitvoeringsorganisatie is de enige die dat goed (want praktijkondervindelijk) kan beoordelen. Het is echter niet aan te bevelen dat zij verantwoordelijk is voor het parkeerbeleid als zodanig. Uiteindelijk is het gemeentebestuur verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid, en daarmee ook voor het parkeerbeleid van de stad of gemeente.

De uitvoeringsorganisatie fungeert meer en meer als drijvende kracht van het parkeerbeleid. Dit is het gevolg van het feit dat zij meer en meer een aanspreekpunt vormt voor parkeervraagstukken. Hierdoor is zij in staat om eerder vraagstukken te signaleren en mogelijke oplossingen voor te dragen. Naast een uitvoerende rol neemt de adviserende rol van een uitvoeringsorganisatie in belang toe. In gemeenten en steden waar (een vorm van) een gemeentelijk parkeerbedrijf actief is, ziet men vaak dat de verantwoordelijke diensten overleggen en hun gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen.

4.2.2 Openbare weg en garages

Het beheer van het parkeren hangt sterk af van de locatie. Parkeren op de openbare weg vergt een andere vorm van beheer dan in parkeergarages. Zo is het beheer van parkeren op de openbare weg ten gevolge van controles arbeidsintensief. Bij parkeergarages ligt meer de nadruk op het technische beheer.

Openbare weg

De inhoudelijke werkzaamheden voor het beheer van het parkeren op de openbare weg zijn afhankelijk van de wijze waarop parkeerregulering daar plaats vindt. Het maakt verschil of een gemeente kiest voor bijvoorbeeld betalend parkeren, of voor de toepassing van een parkeerduurbeperking. In het eerste geval zijn er bijvoorbeeld automaten en verkeersborden nodig, terwijl er in het tweede geval geen sprake is van automaten. Daarnaast speelt ook de omvang van het te reguleren gebied een belangrijke rol. Het maakt een groot verschil of de parkeerregulering zich beperkt tot één winkelstraat, of zich uitstrekt over 28.000 parkeerplaatsen.

In het beheer is er sprake van drie hoofdactiviteiten.

1. Beheer van de infrastructuur. Hierbij gaat het om het beheer en onderhoud van de “hardware”, de fysieke elementen van de regulering. Naast parkeerautomaten (bij betalend parkeren), bebording en belijning gaat het hier ook om de achterliggende infrastructuur. Bijvoorbeeld de handterminals waarmee de handhaving de heffing registreert en uitschrijft.

2. Administratief beheer. Dit betreft de werkzaamheden die betrekking hebben op de uitgifte en vernieuwing van parkeerkaarten en het daarmee samenhangend relatiebeheer, inclusief de totale financiële administratie. Ook invordering van naheffingen, belasting of retributies, en de mogelijk daar uit volgende bezwaar en beroepsprocedures kunnen daartoe worden gerekend.

3. Handhaving. Een van de belangrijkste onderdelen van reguleren is het in stand houden van het systeem door het opvolgen van de regels. De handhaving betreft de mensen die op straat lopen om het parkeergedrag te controleren, zowel met betrekking tot betalingen als met betrekking tot fout parkeren.

Deze drie hoofdelementen zijn afzonderlijke werkzaamheden die los van elkaar zijn uit te voeren. De uitvoering kan in handen liggen van drie verschillende, gespecialiseerde, partijen. Deze kunnen ondergebracht zijn bij de gemeente, maar het kunnen ook private aanbieders van diensten zijn. Zeker het uitbesteden van het beheer van parkeerautomaten ligt voor de hand. Dit is specialistisch werk, waarbij het zelf doen alleen loont als de gemeente een groot aantal automaten in gebruik heeft.

Ook het uitbesteden van de handhaving kan een optie zijn. Het gaat hierbij zuiver om het inhuren van mensen die op straat de controle op de naleving van de gedepenaliseerde parkeerregels verrichten.

Parkeergarages of afgesloten terreinen

Op plaatsen waar voor het parkeren achteraf moet worden betaald, heeft het beheer meer weg van vastgoedbeheer, dan van het parkeerbeheer voor de straat. Zo is, omdat iedereen moet betalen, handhaving niet nodig. Wel is toezicht nodig op het gebruik van de garage. Dit is echter meer een conciërgeachtige functie, die zo nodig ook op afstand kan geschieden.

In het geval van beheer van garages of terreinen is sprake van drie hoofdactiviteiten:

1. Beheer van de infrastructuur. Naast het beheer van de toegangs- en kassasystemen maakt het gebouwbeheer een belangrijk deel van de werkzaamheden uit. Het gaat hierbij om zowel structurele werkzaamheden (zoals schoonmaak) als incidentele, specialistische werkzaamheden, zoals groot onderhoud en inspectie van de luchtverversingsinstallatie. De taken van een beheerorganisatie beperken zich tot de dagelijkse werkzaamheden en de coördinatie van de uit te besteden werkzaamheden.

De beheerlasten van een garage worden voor een belangrijk deel bij de bouw bepaald: onveilige en snel vervuilende hoeken, kwetsbare verlichting, onbereikbare kabelsystemen.

2. Administratief beheer. Het administratieve beheer bij garages is, in vergelijking met het straatparkeren minder gecompliceerd. Primair gaat het om de verwerking van de inkomsten en de uitgifte van abonnementen. Deze laatste is vergelijkbaar met de uitgifte van parkeerkaarten op de openbare weg.

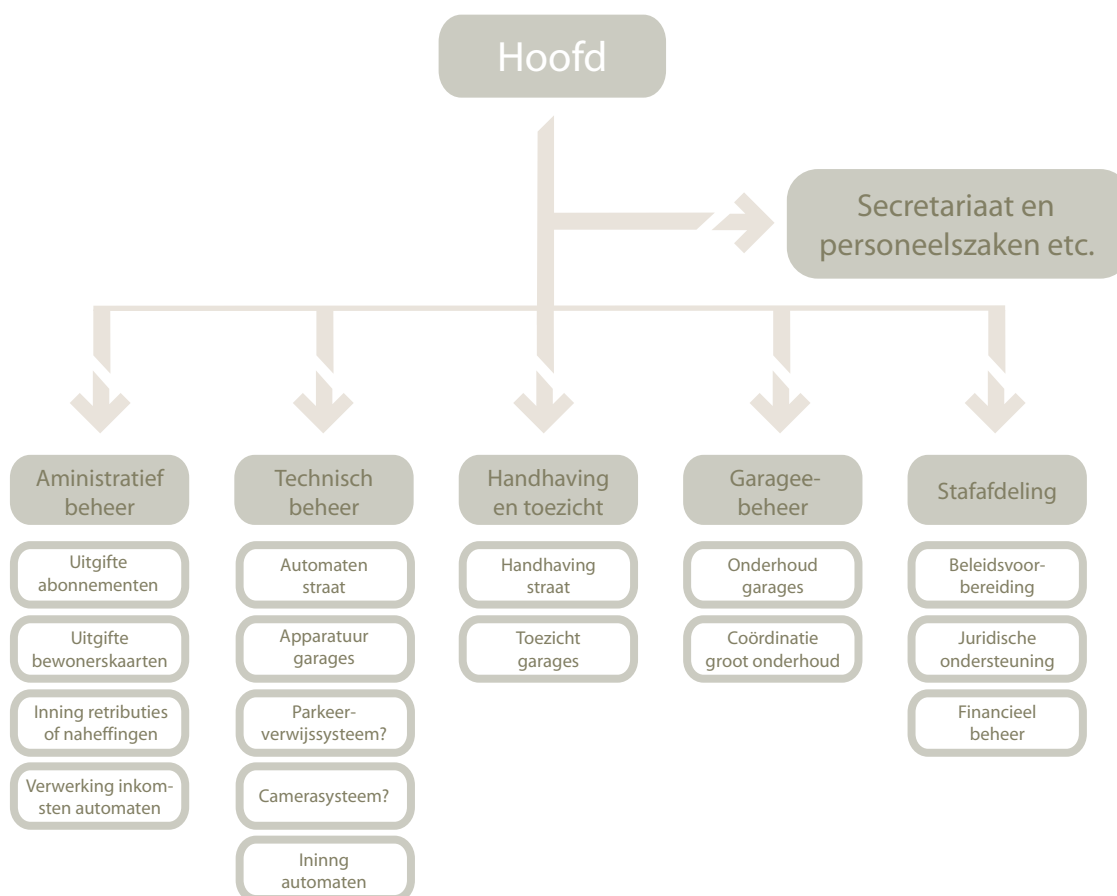
De kosten voor het administratieve beheer in een garage worden in belangrijke mate bepaald door het systeem van toegangsverlening dat wordt toegepast. Daar zijn veel mogelijkheden voor beschikbaar: via barcodes, met creditkaarten, met abonnementen, enzovoort. Sommige garages zijn volautomatisch.

3. Toezicht op het gebruik van de voorziening. Bewaking in garages wordt door de gebruiker op prijs gesteld. Zeker in oudere garages is het gevoel van onveiligheid soms groot. Toezicht, ter plekke of op afstand, wordt dan hoog gewaardeerd. Toezicht is ook noodzakelijk om eventuele storingen bij de slagbomen snel te kunnen verhelpen. Niets is zo vervelend als de garage niet meer uit te kunnen rijden.

4.2.3 Organisatie en formatie

In het meest uitgebreide geval doet een gemeente het volledige beheer. Zij kan dit doen als onderdeel van de algemene dienst, als intern verzelfstandigd agentschap of zij richt hiervoor een extern verzelfstandigd agentschap op. Hoe de gemeente het regelt bepaalt ze zelf.

Figuur 4 Organigram parkeerorganisatie



Bovenstaand organigram is een voorbeeld van de wijze waarop een gemeente een parkeerbeheerorganisatie kan inrichten. In de praktijk is dit de basis waarop wordt gevarieerd. Zo is de omvang en aard van de stafafdeling afhankelijk van de feitelijke werkzaamheden die aan de organisatie worden toebedeeld. Van beleidsvoorbereiding zal geen sprake zijn als de organisatie zich uitsluitend bezighoudt met beheer.

Hetzelfde geldt voor bijna alle andere elementen, zoals personeelszaken (wellicht voorbehouden aan de Algemene Dienst), de uitgifte van parkeerkaarten (misschien is er in de gemeente een

centraal uitgifte punt voor parkeerkaarten en dergelijke kaarten), handhaving (het is mogelijk dat dit element is uitbesteed), enz.

Personeelsbestand

Hoeveel mensen heeft een parkeerorganisatie nodig? Het antwoord op deze vraag is van grote invloed op de kosten. Oordelen of uitbesteden (financieel) wenselijk is, kan pas als men zicht heeft op het personeelsbestand van de organisatie waarmee men de werkzaamheden zelf zou uitvoeren.

• Handhaving

Bij een organisatie, zoals in de vorige paragraaf beschreven, ligt het zwaartepunt van het personeelsbestand bij de handhaving op het straatparkeren. Dit is een arbeidsintensieve taak. Des te groter het gereguleerde gebied en des te hoger het aantal keren per week dat men wil controleren, des te meer mankracht men nodig heeft. Direct na de invoering van parkeerregulering zal intensiever moeten worden gehandhaafd.

Het globaal berekenen van de formatie voor de handhaving op straat kan met de volgende formule:

Formatie: $((A \times B) \times C \times 52) / 3600 / 1600$

A = Aantal parkeerplaatsen dat moet worden gehandhaafd

B = Handhavingsfrequentie per week

C = Handhavingstijd per parkeerplaats in seconden (standaard = 12)

52 = Aantal weken per jaar

3600 = Aantal seconden per uur

1600 = Aantal productieve uren per jaar bij een 40-urige werkweek

Bij 1.500 parkeerplaatsen is een formatie nodig van 0,5. Deze formule is niet bedoeld om de personeelsbezetting exact uit te rekenen, maar geeft een orde van grootte. Zo houdt de formule geen rekening met de werktijden en de werkroosters en eventueel het opereren in koppels. Als die wensen bekend zijn kan een meer gedetailleerde berekening worden opgesteld.

• Technisch beheer

De personeelsbezetting voor het technische beheer is afhankelijk van het aantal "apparaten" (parkeerautomaten, parkeerverwijssysteem, kassasystemen in garages, et cetera) dat nodig is om de parkeerregulering correct te laten verlopen. Bij betalend parkeren zal dit meer zijn dan bij regulering, waarbij geen parkeerautomaten aanwezig zijn. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de tijden dat de "apparaten" beschikbaar moeten zijn. Als bijvoorbeeld een parkeergarage 24 uur per dag open is, moet iemand 24 uur per dag beschikbaar zijn om storingen in de garage op te lossen. Technisch beheer kan eventueel worden gekoppeld aan toezicht op afstand in de parkeergarages.

• Administratief beheer

In tegenstelling tot de handhaving en het technisch beheer, is het administratief beheer een nine-to-five job. De omvang van deze afdeling is, naast de taken die zij moet uitvoeren, afhankelijk van de wijze waarop en de frequentie waarmee parkeerkaarten worden verstrekt en van

de hoeveelheden retributies / naheffingen die zij te verwerken krijgen en de inkomsten uit de parkeerautomaten die verwerkt moeten worden.

- [Garagebeheer](#)

Of garagebeheer een aparte “afdeling” is in een beheerorganisatie, is nog maar de vraag. De werkzaamheden die deze “afdeling” verricht kunnen zo nodig ook ondergebracht worden bij de andere afdelingen. Wel is het van belang om voldoende kennis over vastgoedbeheer in huis te hebben.

4.3 Handhaving

4.3.1 Psychologie van het betaalgedrag

Voor een groot deel van de parkeerders is de keuze om wel of niet te betalen een afweging van de kosten en baten. Over het algemeen neemt de betalingsbereidheid af naarmate de kosten voor het parkeren toenemen en naarmate de pakkans afneemt. De belangrijkste factoren die van invloed zijn op het betaalgedrag zijn:

- [De perceptie van de handhaving](#)

Het is niet zozeer de kwaliteit van de handhaving, als wel de perceptie van de handhaving die van invloed is op de betalingsgraad. Zolang men het idee heeft dat de handhaving stringent is, zal de betalingsgraad navenant zijn. De feitelijke handhaving is erop gericht om de perceptie in positieve zin te beïnvloeden.

- [De beschikbaarheid van de automaten](#)

Om te kunnen betalen moet men hiervoor in de gelegenheid worden gesteld. Dit betekent dat er voldoende apparaten in werking moeten zijn. Een enkele automaat buiten werking zal nauwelijks tot geen invloed hebben op het betaalgedrag. Als een cluster van automaten uitvalt, zal dat wel het geval zijn.

- [Het tarief](#)

Naarmate het tarief toeneemt, neemt de betalingsgraad af. Hoewel parkeertarieven geen maximum kennen worden deze begrensd door de hoogte van de retributie. Als de prijs voor het parkeren hoger is dan voor de opgelegde retributie (vb. halfdagtarief), dan zal de parkeerder geen ticket uit de automaat nemen; hij wacht de retributie dan wel af. Minstens even belangrijk overigens is de beschikbaarheid aan munten!

- [De parkeerduur](#)

De afweging om al dan niet te betalen is voor velen niet meer dan een kansberekening. Naarmate de parkeerduur toeneemt, is de pakkans groter. Dit betekent dat naarmate de parkeerduur langer wordt de betalingsbereidheid ook toeneemt.

- [De mogelijkheid om parkeerkosten te verhalen op de werkgever](#)

Het maakt een groot verschil of parkeerkosten door de automobilist kunnen worden verhaald. In het geval dat doorberekening mogelijk is, zal nagenoeg altijd worden betaald. Dit maakt zakelijke bezoekers ook tot relatief goede betalende. Anderzijds zal hun parkeergedrag slechts in beperkte mate worden beïnvloed door de hoogte van het parkeertarief.

Het imago dat een gemeente heeft als het gaat om de handhaving van parkeren is voor het bereiken van een hoge betalingsgraad van een essentieel belang. Zolang een gemeente de naam heeft om laks om te gaan met de handhaving zal de regulerende werking van het parkeren geringer zijn dan een gemeente die de naam heeft om strikt te handhaven. Niet alleen leidt strakke handhaving tot een betere betalingsgraad en parkeergedrag, tevens zal men bewuster de afweging maken of men wel of niet met de auto naar de gemeente komt.



De stad Amsterdam heeft het imago dat het parkeren duur is, dat iedereen die niet betaald een wielklem krijgt en dat er geen plaats is. Velen kiezen er daarom voor om niet met de auto naar Amsterdam te komen, maar met de trein, of om samen te reizen als dat nodig is. Amsterdam heeft nu eenmaal het imago dat je er met de auto niet wezen moet. De parkeersituatie verschilt echter niet wezenlijk met die van de andere grote steden in Nederland, waar men wel met de auto naar toegaat.

De hoogte van de parkeertarieven wordt in het retributiesysteem beperkt door de kostenmotivering. Dit kan een rem zetten op te hoge tarieven. Deze rem ontbreekt bij het belastingstelsel.

4.3.2 Handhavingstechnieken

De technieken voor de handhaving zijn erop gericht om zo optimaal mogelijk om te gaan met handhavingscapaciteit, zodat de uitvoerder van de handhavingswerkzaamheden (gemeente of privaat bedrijf) niet meer mensen in dienst hoeft te hebben dan strikt noodzakelijk. Er zal een evenwicht in handhaving moeten worden bereikt waar zaken als kosten, effecten, mogelijkheden voor een optimale personeelsinzet een rol spelen. Het gaat hierbij zowel om de controle op straat, als om op de afhandeling van de opgelegde sancties of retributies en de eventueel daarmee samenhangende bezwaarschriften. Een goede handhaving begint bij een goede handhavingorganisatie met voldoende capaciteit.

Juiste strategie

Over het algemeen vinden mensen het onprettig als ze niet weten waar ze aan toe zijn. Op dit gegeven is de handhavingstrategie gebaseerd waarbij bijna willekeurig wordt gehandhaafd. Dan weer een week 5 keer per dag en vervolgens een week 1 keer per dag en vervolgens een maand lang 3 keer per dag. De handhaving wordt voor de parkeerder onvoorspelbaar, en hij/zij zal daarom meer geneigd zijn om aan de parkeerregels te voldoen.

Juiste uitrusting

Een andere mogelijkheid om de handhaving efficiënter te maken is het toepassen van digitale parkeerkaarten. Dit betekent dat een parkeerkaarthouder geen papier of vignet achter de ruit krijgt, maar een transponder, streepjescode of soms zelfs helemaal niets. In dat laatste geval is zijn kenteken de parkeerkaart. De handhaving geschiedt door het scannen van genoemde kaart of kenteken. Als de parkeerkaart in de database zit, dan is er betaald, anders wordt er een retributie, belasting of sanctie opgelegd. De winst zit in de administratieve vereenvoudiging.

Onlosmakelijk verbonden met een digitale parkeerkaart zijn de handterminal en een geoptimaliseerd back-officesysteem. De back-office, waar de parkeerkaartadministratie plaatsvindt en de bekeuringen worden verwerkt, kan zo tot een minimum beperkt worden. Ook kunnen de handhavers op deze manier langer op straat lopen dan wanneer alles handmatig moet worden verwerkt.

Een verdergaande optie is de situatie waarin de parkeerder in het bezit moet zijn van een digitale parkeerkaart of zijn kenteken moet hebben geregistreerd bij betaling. In dat geval kan de handhaving plaatsvinden door met een camera al rijdend de kentekens van de geparkeerde auto's op te nemen en deze te vergelijken met de database van de voertuigen die op dat moment geregistreerd stonden als geparkeerd en betaald. Voertuigen die niet als zodanig in de database staan kunnen vervolgens een belasting of retributie opgelegd worden. Zij krijgen die dan binnen een paar dagen in huis. Het is evident dat een dergelijke systematiek alleen handig is voor een gemeente die een groot aantal parkeerplaatsen in beheer heeft en bereid is om in een dergelijk systeem te investeren.

4.3.3 Sanctiemogelijkheden

Parkeerregulering op straat gaat gepaard met handhaving. De strafrechtelijke sancties bij parkeren zijn uit het strafrecht gehaald. Dit leidt ertoe dat het opleggen van sancties voor een belangrijk deel een gemeentelijke aangelegenheid geworden is.

Sanctioneren door de gemeente

Met de wet van 7 februari 2003, houdende verschillende bepalingen in zake de verkeersveiligheid is de handhaving op het parkeren voor een belangrijk deel gedepenaliseerd. Volgende parkeerhandelingen worden niet meer strafrechtelijk bestraft:

- de beperkte parkeertijd;
- het betalend parkeren;
- het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners of houders van parkeerkaarten.

De wetgever geeft voor deze depenalisering als argument dat "het parkeren hier niet leidt tot hinder voor de vlotheid van het verkeer, noch een bijzonder gevaar vormt. Het komt de gemeenten toe deze parkeerplaatsen te beheren in het raam van de contractuele band met de bezetter van de plaats". Overige overtredingen, zoals parkeren op plaatsen waar dat in het geheel niet mag, blijven echter onder het strafrecht vallen.

De handhaving door de gemeente van de gedepenaliseerde elementen van de parkeerregulering geschiedt door een heffing. Krachtens art. 37 van bovengenoemde wet kunnen gemeenteraden "overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer, reglementen inzake het parkeren vaststellen, die betrekking hebben op parkeren voor een beperkte tijd, het betalend parkeren en het parkeren voorbehouden aan de bewoners, dan kunnen zij parkeerheffingen instellen die van toepassing zijn op motorvoertuigen".

De gemeente heeft de keuze uit drie soorten heffingen:

- Retributie
- Belasting
- Administratieve sanctie

Retributie of belastingen zijn de meest geëigende instrumenten voor het toepassen van een dergelijke heffing. Afhankelijk van de aard en omvang van het gereguleerde areaal en welke partij de handhaving uitvoert, zal een gemeente kiezen voor een retributie (o.a. Gent, Antwerpen) of belasting (o.a. Brugge, Kortrijk).

Toepassing van de administratieve sanctie leidt tot veel administratieve rompslomp. Het proces van opleggen en innen van zowel de retributie, als de belasting is eenvoudiger dan dat van de administratieve sanctie. In een enkel geval wordt de administratieve sanctie gebruikt op het moment dat de parkeerder zijn retributie weigert te betalen. Op die wijze kan een gang naar de burgerlijke rechter worden vermeden.



De sanctionerende ambtenaar

Bij een administratieve sanctie zal een gemeente ook een sanctionerend ambtenaar moeten aanstellen. Deze ambtenaar kan ook optreden namens andere gemeenten of vanuit de provincie maar mag niet werkzaam zijn bij het gemeentelijke parkeerbedrijf.

RETRIBUTIE OF BELASTING?

Retributies en belastingen kennen tal van overeenkomsten, maar ook een paar wezenlijke verschillen, waarvoor het voor de ene gemeente aantrekkelijk is om te werken met belastingen en voor de andere gemeente het meer voor de hand ligt om te werken met retributies.

- Het toepassen van **belastingen** biedt een aantal voordelen. Niet alleen kan de hoogte van de belastingen los van enig criterium worden bepaald. Het toepassen van een parkeertarief van 200,- per uur is zonder meer mogelijk.
- De **retributie** is een billijke vergoeding voor een geleverde dienst. De hoogte van de vergoeding is daarmee gerelateerd aan de geleverde dienst. De hoogte van het tarief is daarmee begrensd en moet worden gemotiveerd aan de hand van een kostenverslag. Een tarief van bijvoorbeeld € 3,00 per uur kan misschien nog als billijk doorgaan, een tarief van € 200 per uur niet. De inning van de retributie verloopt voor een belangrijk deel gelijk aan de inning van een belasting. In beide gevallen krijgt de wanbetaler een aanmaning en wordt alsnog in de gelegenheid gesteld om te betalen. Als deze uiteindelijk daar geen gehoor aan geeft, kan in het geval van belastingen direct een invorderingsprocedure worden gestart. Dit kan zonder tussenkomst van een rechter of bestuursorgaan. Bij toepassing van retributie is voor de invordering een rechtelijke uitspraak nodig. Dit betekent een gang naar de Burgerlijke Rechtbank, alvorens kan worden geïnd.

De stad Gent lost dit laatste op een creatieve manier op. Als een parkeerder geen gehoor geeft aan twee aanmaningen, dan krijgt deze een administratieve boete opgelegd. De gang naar de vrede-rechter kan zo worden vermeden. Het bestuursorgaan (i.c. een daartoe aangewezen ambtenaar) neemt deze rol op zich. De hoogte van de boete is dusdanig gekozen dat het traject schriftelijk kan worden afgedaan. Indien dan alsnog niet wordt betaald rest een gang naar de burgerlijke rechter.

Voor- en nadelen parkeerbelasting

In veel gevallen ligt de keuze voor het toepassen van parkeerbelasting voor de hand. Er kleven echter ook twee kenmerken aan deze methode. In de eerste plaats kent de invorderingsprocedure een hoorplicht door het college van Burgemeester en Schepenen. Als iemand mondeling zijn verweer wil doen dan moet dit voor het quorum van het college. De meerderheid (minimaal helft + 1) van de collegeleden moet aanwezig zijn. Voor de rechtsgang uiteraard een positief aspect, maar tevens kan dit een zware belasting vormen op de agenda van het college van Burgemeester en Schepenen .

Voor de stad Gent is dit een belangrijke reden om vast te blijven houden aan retributies. Zij wil het college niet belasten met een veelheid aan hoorzittingen. Voor Kortrijk ligt dit anders. Als centrumgemeente is het parkeerareaal minder groot dan van de stad Gent (5.000 vs. 28.000) het aantal hoorzittingen voor het college is daar zo klein (enkele per maand) dat dit geen beletsel vormt.

Een ander aandachtspunt is dat parkeerbelastingen niet kunnen worden geïnd door een private partij. Uitbesteding van de inning van de gelden is daarom niet mogelijk. Alleen als een parkeerbedrijf is georganiseerd als een stadsdienst of Autonoom GemeenteBedrijf (AGB) is inning door een Extern Verzelfstandigde Agent mogelijk. Als het parkeergebeuren is verzelfstandigd in een andere rechtsvorm als een bvba of NV is inning van belastingen niet meer mogelijk.

In onderstaande tabel is bovenstaande samengevat.

Tabel 3: Retributie versus belasting

	Retributie	Belasting
Definitie	Een billijke vergoeding voor een geleverde dienst	Een heffing op een verleende dienst
Hoogte tarief	"Billijk"	Onbegrensd
Bij niet betalen	Aanmaning	Naheffing + invordering
Bij conflict	Via vrederechter of via bestuursrechterlijke afdoening	Hoorplicht College van Burgemeester en Schepenen met quorum (helft + 1)
Uitbestedbaar	Ja	Nee, tenzij aan een stadsdienst, intern verzelfstandigd agentschap of Autonoom Gemeentebedrijf

Globaal kan daarom worden gesteld dat belastingen aantrekkelijk zijn voor steden en gemeenten die niet van plan zijn om de inning van de parkeergelden uit te besteden. Het toepassen van retributies is aantrekkelijk voor de grotere steden en gemeenten als zij de voornemens hebben om de inning van de parkeergelden uit te besteden.

Handhaven door de politie

Hoewel de politie bevoegd blijft om ook de gedepenaliseerde elementen te handhaven, ziet zij daar in de praktijk vaak vanaf en laat dit veelal over aan de gemeente. Zij beperkt zich voornamelijk tot het handhaven van de locaties waar parkeren in zijn totaliteit niet is toegestaan. Deze handhaving blijft strafrechtelijk. De grondslag voor deze handhaving is gelegen in [het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg](#).

Bij de vaststelling van een overtreding kan de politie een zogenaamde "onmiddellijke inning" opleggen. Als de overtreder deze betaalt, is de zaak afgedaan. Indien de overtreder echter niet betaalt, dan maakt de politie een [proces-verbaal](#) op. Hierbij wordt de overtreder gehoord. Het proces-verbaal wordt vervolgens aan het Openbaar Ministerie voorgelegd.

Deze beslist of:

- [het proces-verbaal wordt geseponneerd;](#)
- [er minnelijke schikking wordt voorgesteld;](#)
- [de kwestie wordt doorverwezen naar de Politierechter.](#)

Bij beroep komt de kwestie voor bij de Correctionele rechtbank. Daarna is cassatie mogelijk bij het Hof van Cassatie.

[Geldboetes van De Lijn](#)

Sinds 1 februari 2005 heeft De Lijn de bevoegdheid om zelf administratieve geldboetes op te leggen voor een beperkt aantal inbreuken. In het Besluit van 14 mei 2004 van de Vlaamse regering betreffende de exploitatie en de tarieven, worden deze inbreuken en de omvang van de administratieve geldboetes bepaald en is de procedure vastgelegd.

• [Strafbare feiten](#)

De meeste van deze boetes hebben betrekking op het gedrag van reizigers in relatie tot het functioneren van De Lijn. Deze boetes zijn grotendeels ondergebracht als een boete van type I, de gewone overtredingen. Inbreuken van type II worden beschouwd als zeer ernstige overtredingen door hun zwaarwichtige gevolgen (bv. vertragen van een voertuig), door het gevaar dat ze veroorzaken (bv. in of uit het voertuig stappen vooraleer het volledig stilstaat) of door hun bedrieglijke aard (bv. vervalsen van een vervoerbewijs). Ze worden bijgevolg ook zwaarder beboet.

De Lijn heeft zodoende de mogelijkheid om boetes uit te schrijven voor het foutparkeren indien een fout geparkeerde auto leidt tot:

- [Hinderen, vertragen of beschadigen van voertuigen van De Lijn \(art. 65.2\).](#)
- [Beschadigen of ontregelen van infrastructuur, installaties of apparatuur van De Lijn \(art. 65.1.\).](#)
- [Aanraken van seinen van De Lijn of zichtbaarheid ervan belemmeren \(art. 65.3.\).](#)

Wat betreft het parkeren op een halteplaats of op de tramlijn, deze overtredingen kunnen worden bestraft met een boete van 150,- tot 500,-.

• [De procedure](#)

Stelt een controleur bij een controle een overtreding vast, dan maakt hij een procesverbaal op. De overtreder heeft het recht hierop te reageren binnen de 30 dagen. Wanneer de boete wordt bevestigd, moet de overtreder betalen binnen de 30 dagen. Hij ontvangt daarvoor een overschrijvingsformulier. De overtreder kan ook in beroep gaan tegen de beslissing om de boete op te leggen. In dat geval moet hij binnen 30 dagen een aangetekende brief sturen naar de dienst Administratieve Boetes van De Lijn met een gemotiveerd verzoek tot kwijtschelding van de boete. Indien de overtreder niet reageert en ook niet betaalt, wordt zijn dossier overgemaakt aan de deurwaarder. Alle extra kosten zijn ten laste van de overtreder.

Deel 7

Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen



Luik B. Gereedschapskist Instrumenten, maatregelen, richtlijnen en technieken

Luik B fungeert als een gereedschapskist met al de noodzakelijke instrumenten om een parkeerbeleidsplan te voeden en om tot een efficiënte uitvoering op terrein te komen.

Naar de delen in Luik B zal in het Vademecum veel doorverwezen worden omdat het een overzicht bevat van alle instrumenten of maatregelen die een gemeente kan toepassen in functie van haar parkeerbeleid.

Leeswijzer



Inleiding

Ambities van het vademecum
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid
Gebruik en opbouw van het vademecum

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?



Waarom een parkeerbeleid?



Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?



Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?



Hoe maak ik een
parkeerbalans?



Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?



Hoe voer ik
mijn parkeerbeleid uit?
Wat doe ik zelf, wat besteed
ik uit? Wat kost het?



Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?

Korte inhoud

Na lezing van de vorige delen weten we wat een parkeerbeleidsplan inhoudt, welke maatregelen kunnen genomen worden om dat beleid op de sporen te zetten, welke organisatorische aspecten hierbij komen kijken. Het laatste deel uit de gereedschapskist (luik B) geeft een overzicht van ontwerprichtlijnen voor de vormgeving van diverse vormen van parkeervoorzieningen (hoofdstuk 1). Daarna komen ontwerprichtlijnen met betrekking tot speciale doelgroepen aan bod (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 wordt tenslotte een aantal nieuwe technieken behandeld die ingezet worden in het parkeerbeleid.

Inhoud

1 Ontwerprichtlijnen voor verschillende soorten parkeerplaatsen	9
1.1 Inleiding - kwaliteitscriteria	9
1.2 Straatparkeren	10
1.3 Parkeren op parkeerterreinen	22
1.4 Parkeren op pleinen	31
1.5 Parkeren in garages	33
1.6 Park & Ride	41
1.7 Carpoolparkings	43
2 Ontwerprichtlijnen met betrekking tot doelgroepen	44
2.1 Parkeren voor personen met een handicap	44
2.2 Parkeren van vrachtauto's	47
2.3 Busparkeren	52
2.4 Voetpaduitstulping aan haltes voor openbaar vervoer versus parkeren	54
2.5 Inrichting van taxistandplaatsen	55
2.6 Parkeerplaatsen voor autodelen	56
2.7 Ontwerprichtlijnen voor motorfietsparkeren	60
3 Nieuwe technieken (de hardware)	63
3.1 Garagesystemen	64
3.2 Informatievoorzieningen en parkeergeleiding	66

1 Ontwerprichtlijnen voor verschillende soorten parkeerplaatsen

1.1 Inleiding - kwaliteitscriteria

In dit hoofdstuk wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- straatparkeren zoals langs-, dwars-, schuinparkeren, op en langs de rijweg (1.2);
- parkeren op parkeerterreinen en pleinen (1.3);
- parkeergarages (1.4).

Het is niet omdat een parkeerplaats in technisch opzicht voldoet aan de gestelde normen dat ze automatisch goed zal functioneren. Bij het ontwerp van parkeerplaatsen gelden ook andere kwaliteitscriteria.

Sociale- en verkeersveiligheid

In parkeergarages en rond parkeerplaatsen spelen twee vormen van veiligheid. Conflictsituaties waarin personen en voertuigen letsels en schade kunnen oplopen, dienen zoveel mogelijk vermeden te worden. Maar ook de sociale veiligheid vraagt om aandacht. Een specifiek nadeel van parkeergarages is dat ze over het algemeen niet als verblijfsruimte behandeld worden. Als er onvoldoende toezicht aanwezig is, worden verwaarlozing en misbruik in de hand gewerkt. Een gebrek aan sociale veiligheid en sociale controle kan onrechtstreeks aanleiding geven tot diefstal, fysiek geweld en vandalisme. Omgekeerd kan een verzorgde inrichting het gevoel van veiligheid versterken zonder dat het noodzakelijk om een bewaakte ruimte moet gaan. Dit kan onder meer door een efficiënt gebruik met voldoende rotatie, of het creëren van functiemenging in de garage (bv. wanneer de garage ook als doorlooproute wordt gebruikt), en door overzichtelijkheid en een ruim opzet, liefst zonder dode hoeken.

In de ondergrondse stadsparking aan het station van Leuven (388 wagens) zorgen de talrijke voetgangerstoegangen van deze parking voor een flinke portie natuurlijke lichtinval, vooral de grote trappenpartij langs het oorlogsmonument, die de parking met het bovengrondse plein verbindt. De voetgangersdoorgang onder de sporen geeft direct aansluiting op de parking en er zijn makkelijke verbindingen van de parking naar de treinperrons, het busstation en de Bondgenotenlaan.



Figuur 1: Parkeergarage Station Leuven

Zichtbaarheid en herkenbaarheid

Dit aspect heeft zowel betrekking op hoe je parkeerterreinen of garages in de stad kan vinden, als op de oriëntatie in de garage of op het terrein zelf.

Gebruiksvriendelijkheid en welbevinden

Zowel automobilisten als voetgangers moeten snel en eenvoudig hun bestemming kunnen vinden: de in- en uitgang, de vrije parkeerplaats, de plaats waar de auto achtergelaten werd, de eventuele parkeerautomaat en de overige voorzieningen (toilet, beheerdersruimte...). Lange tijd werd er te weinig waarde gehecht aan het welzijnsaspect van de gebruikers van parkeerterreinen en -garages. Wanneer omgeving en gebouw van een kwalitatief hoog niveau zijn, zal dit de uitstraling en het gebruik ervan beïnvloeden.



Figuur 2: Parkeergarage Grote Markt Sint-Niklaas



Figuur 3: Parkeergarage Astridplein Antwerpen

Toegankelijkheid

De parking dient goed toegankelijk te zijn voor alle bevolkingsgroepen, ook voor personen met een handicap. Dit betekent dat de parkeerplaats via een helling, lift of roltrap bereikbaar moet zijn. Daarnaast moeten comfortabele obstakelvrije looplijnen en een heldere bewegwijzering de voetgangers toelaten de parkeerplaats op een vlotte en veilige manier te bereiken en te verlaten.

1.2 Straatparkeren

Onder 'straatparkeren' wordt in dit vademecum verstaan: het parkeren en stallen van motorvoertuigen op maaiveldhoogte, langs en op straat. Straatparkeren kan op verschillende manieren georganiseerd worden.

1.2.1 Parkeren op de rijweg

In dit geval is er geen aparte parkeerstrook, het parkeren gebeurt gewoon op de rijweg, rechts in de rijrichting. In principe kan dit overal zonder bijkomende voorzieningen of aanduidingen, behalve in onderstaande verbodssituaties, die beschreven worden in de wegcode (K.B. van 1 december 1975 artikels 23 tot 26).

Algemene regel is dat het verboden is om een voertuig te laten stilstaan of te parkeren op plaatsen waar het duidelijk een gevaar of hindernis zou betekenen voor de andere weggebruikers. Hieronder volgen enkele voorbeelden voor zover ze belangrijk zijn bij het ontwerpen van wegen. Voor een juiste juridische omschrijving wordt verwezen naar deel 1 / hoofdstuk 3.

Zo geldt er een absoluut stilstaan- en parkeerverbod op de rijbaan:

- op spooroverwegen of -overgangen;
- op minder dan 5 meter afstand van voetgangers- en fietsoversteekplaatsen;
- in onderbruggingen en tunnels;
- nabij de top van een helling en in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is;
- op kruispunten (minder dan 5 meter van de verlenging van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan, behoudens plaatselijke reglementering); op minder dan 20 meter voor verkeerslichten en voor verkeersborden (uitzondering: voertuigen lager dan 1,65 m bij verkeersborden of lichten waarvan de onderkant zich ten minste 2 meter boven de rijbaan bevindt).

Parkeren op de rijbaan is verder niet toegestaan:

- op minder dan 15 meter aan weerszijden van een bord dat een autobus-, trolleybus- of tramhalte aanwijst;
- voor de inrit van eigendommen;
- op de plaatsen waar voetgangers en (brom)fietzers op de rijbaan moeten komen om een hindernis te ontwijken;
- de toegang tot aangelegde parkeerplaatsen buiten de rijbaan mag niet verhinderd worden;
- wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 meter breed zou worden;
- buiten de bebouwde kommen op de rijbaan van een voorrangsweg (bord B9);
- op de rijbaan wanneer deze verdeeld is in rijstroken, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E9a of E9b is aangebracht;
- wanneer beide rijrichtingen op de rijweg door een volle witte lijn zijn gescheiden;
- op de rijbaan langs een gele onderbroken streep;
- op rijbanen met tweerichtingsverkeer tegenover een ander stilstaand of geparkeerd voertuig, wanneer twee andere voertuigen daardoor elkaar moeilijk zouden kunnen kruisen;
- buiten de bebouwde kommen, langs de linkerkant van een rijbaan van een openbare weg met twee rijbanen of op de middelste berm die deze rijbanen scheidt.

Voordelen van parkeren op de rijweg

- Geen specifieke aanpassing nodig voor de rijweg.
- Grote mate van flexibiliteit.
- Geparkeerde wagens op de rijweg kunnen snelheidsremmend werken (bv. in woonbuurten).

Nadelen van parkeren op de rijweg

- Geparkeerde wagens op de rijweg zorgen voor discontinuïteit en belemmeren het autoverkeer.
- Bij gemengd verkeer moeten fietsers slalommen tussen de geparkeerde wagens.
- Bij een te smalle rijweg wordt het parkeerverbod vaak niet gerespecteerd, waardoor kruisend verkeer belemmerd wordt of spiegels beschadigd kunnen worden ter hoogte van geparkeerde wagens.
- Indien de rijweg breed genoeg is om kruisend verkeer toe te laten naast geparkeerde wagens, leidt een lage parkeerbezetting tot hoge snelheden wegens overbreedte; in deze gevallen opteert men best voor parkeerstroken naast de rijweg (zie hieronder).
- Zichtbelemmering voor overstekende voetgangers en fietsers.
- Zichtbelemmering bij manoeuvres (in- en uitrijden aanpalende terreinen).

Bij intensief auto- en fietsverkeer en een hoge parkeerdruk is het niet afgebakend parkeren op de rijweg zelf dan ook te vermijden. Bij ruimtegebrek dient in dat geval een keuze gemaakt te worden (bv. slechts één of zelfs helemaal geen parkeerstrook, wijziging verkeerscirculatie...).

Aangezien het parkeren op de rijweg niet om bijzondere voorzieningen vraagt, zijn ontwerp-richtlijnen hier niet van toepassing. Omgekeerd is het wel aan te bevelen om de plaatsen, waar een plaatselijk parkeerverbod (zie hoger) geldt, extra te accentueren, voor zover de rijwegbreedte dit tenminste toelaat. Dit kan door een voetpaduitstulping (bv. ter hoogte van bushalte, schoolingang...), anti-parkeerpaaltjes of -beugels of een markering op de rijweg.

1.2.2 Doorlopende parkeerstrook (parkeerhaven) aan één of twee zijden naast de rijweg, **zonder** afbakening van afzonderlijke parkeervakken

Wettelijke basis

Een brede witte doorlopende streep mag op de rijbaan aangebracht worden om de denkbeeldige rand van die rijbaan aan te duiden. Het aan de andere kant van deze streep gelegen deel van de openbare weg is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen en autowegen. Het begin en het einde van deze parkeerzone mag aangeduid worden door een witte doorlopende dwarsstreep (K.B.01.12.1975, art. 75).



Voordelen

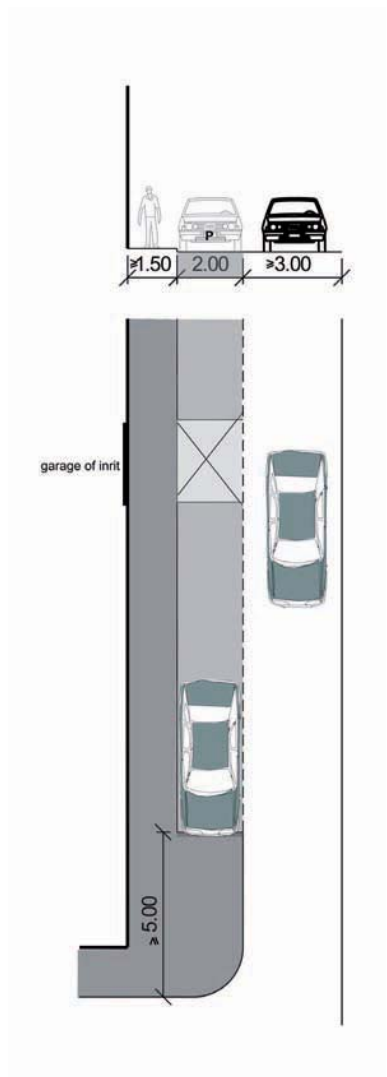
- Geparkeerde wagens zijn niet hinderlijk voor autoverkeer of (bij gemengd verkeer) voor fietsers; de rijweg behoudt overal zijn continuïteit, onafhankelijk van de parkeerbezetting.
- Een grote graad van flexibiliteit, ook vrachtwagens of bussen kunnen eventueel parkeren.
- De afzonderlijke parkeerstrook geeft ook mogelijkheden voor meervoudig gebruik. Bijvoorbeeld door het parkeren af te wisselen met boomvakken, voetpaduitstulpingen, halte-uitrusting voor openbaar vervoer, fietsenstallingen e.d. Een verhoogde parkeerstrook kan ook gebruikt worden als verbreed voetpad indien er geen auto's staan.

Nadelen

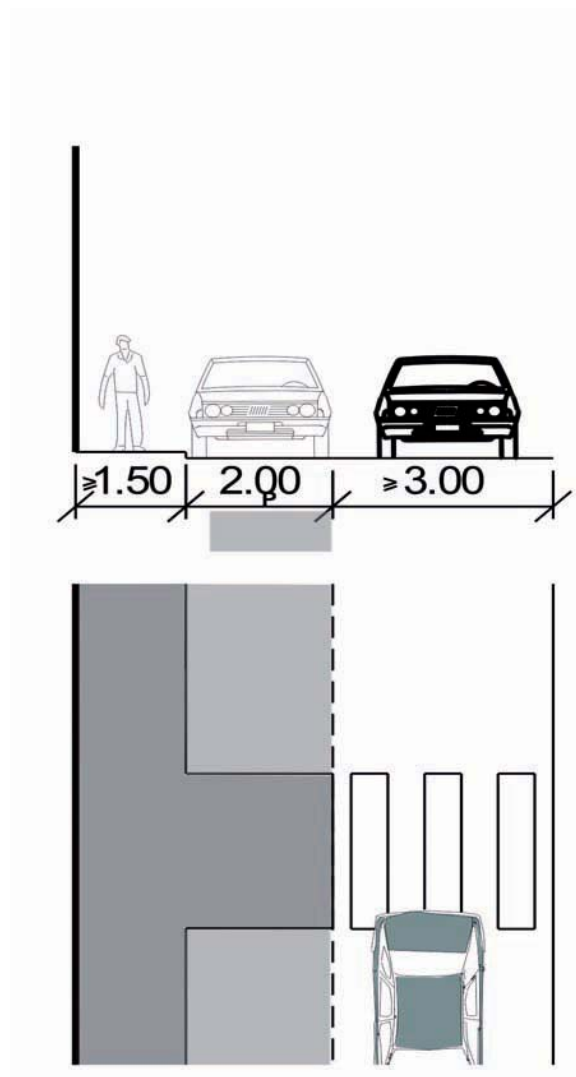
- Wanneer op een parkeerstrook geen afzonderlijke parkeervakken afgebakend zijn, parkeert iedereen willekeurig op de strook, waardoor de capaciteit niet ten volle benut wordt.
- Bij zeer lage parkeerbezetting zorgt de aanliggende parkeerstrook voor een ruimtelijke verbreding van het wegbeeld, wat leidt tot snelheidsverhoging. Daarom worden lange stroken best visueel onderbroken door een boomvak of dergelijke.
- Zichtbelemmering voor overstekende voetgangers en fietsers.
- Zichtbelemmering bij manoeuvres (in- en uitrijden aanpalende terreinen).

Dimensionering en aandachtspunten voor doorlopende parkeerstrook

Opmerking: de ontwerpaanbevelingen in dit deel bouwen verder op de technische ontwerprichtlijnen van de Crow-publicatie 'ASVV 2004', maar worden verder verfijnd en aangevuld met aandachtspunten die vooral te maken hebben met de ruimtelijke inpassing en vormgeving van parkeervoorzieningen. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar ASVV 2004.



Figuur 4: Principeschets langs-parkeerstrook zonder afgebakende parkeerstroken



Figuur 5: Voetpaduitstulpingen aan oversteekpunt

- **Breedte** van de parkeerstrook: minimaal 2 meter.
- Om mogelijke conflicten door opengangende portieren aan de chauffeurszijde (rijweg of fietspad) en/of passagierszijde (voet- of fietspad) te vermijden, is - voor zover mogelijk - een **margestrook** van ca. 50 cm aan te bevelen. Aan de rechterzijde wordt dergelijke margestrook best

toegevoegd aan de ruimte voor fietsers of voetgangers, dus niet als verbrede parkeerstrook.

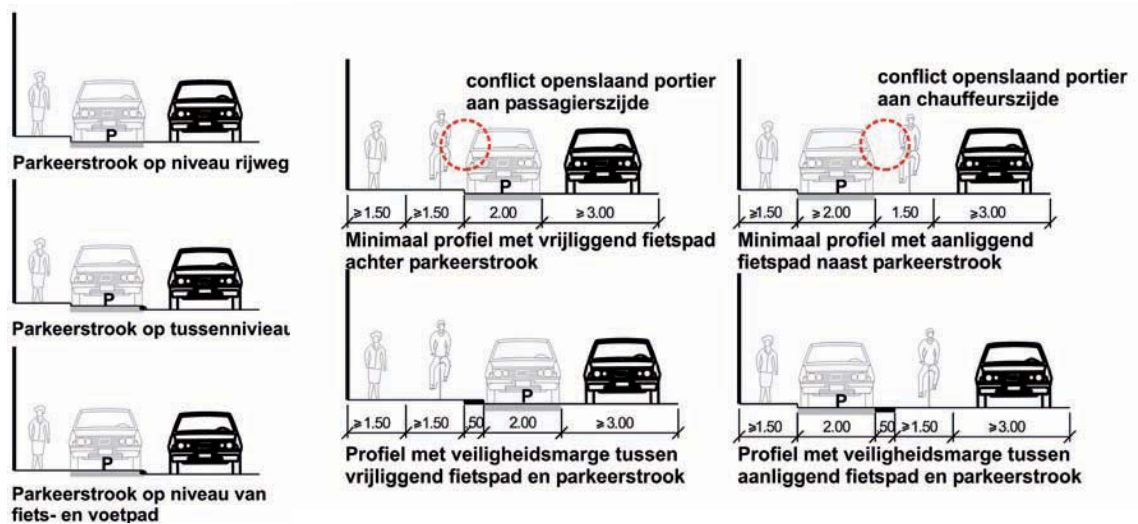
- Bij veelvuldig gebruik door **bestel- of vrachtwagens** is - voor zover mogelijk - een breedte van 2,30 tot 2,50 meter aan te bevelen (eventueel inclusief genoemde margestrook).
- De plaatsing van een parkeerstrook mag nooit ten koste gaan van de minimaal vereiste **voetpadbreedte** (cf. bouwverordening voor voetpaden: 1,5 m obstakelvrije ruimte). Bij ruimtegebrek dienen andere keuzes gemaakt te worden (bv. slechts één of zelfs geen parkeerstrook? Gemengd verkeer in plaats van fietspaden? Invoeren beperkt eenrichtingsverkeer?...).
- Voor parkeermanoeuvres is een langsliggende strook (rijweg) van minimaal 3 meter breedte noodzakelijk.
- Naarmate het snelheidsverschil tussen doorgaand verkeer en parkeermanoeuvres groter wordt (bv. hoger dan 50 of 70 km/u) moet rekening gehouden worden met verhoogde onveiligheid. Dit betekent dat bij de dimensionering van parkeerstroken in verkeersgebieden (70 of 90 km/u) de genoemde veiligheidsmarges strikt noodzakelijk zijn, terwijl in verblijfsgebieden de maatvoering van parkeerstroken soepeler kan afgewogen worden tegenover de gewenste ruimte voor andere verkeersdeelnemers.
- Delen van de strook waar **niet** mag geparkeerd worden (bv. inritten of garagepoorten) worden best extra gemarkeerd.
- Geparkeerde wagens dichtbij kruispunten belemmeren het zicht voor het verkeer dat uit de zijstraat komt. De vrij te houden afstand (5 meter zonder, 20 meter met verkeerslichten) wordt zelden gerespecteerd. Daarom wordt dit parkeerverbod best steeds geformaliseerd door een voetpaduitstulping. Naast een verbeterde zichtbaarheid heeft dit nog als voordeel dat de kruispuntinrichting compacter wordt en de oversteek voor voetgangers en fietsers korter wordt.
- Hetzelfde geldt voor oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers of bushaltes (zie verder). Zo nodig kan het parkeren op deze voetpaduitstulpingen fysiek onmogelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld door ze af te zomen met bomen of anti-parkeerpaaltjes.

Materialen en vormgeving

- De parkeerstrook wordt liefst in een afwijkende **verharding** uitgevoerd tegenover de rijweg, dit om te vermijden dat ze aanzien wordt als een deel van de rijweg. De materiaalkeuze en kleur houdt rekening met mogelijke vervuiling door oliën e.d.
- Naarmate de materiaalkeuze meer aansluit bij het voetgangersgebied geeft men het signaal dat de parkeerstrook meer onderdeel vormt van een verblijfsgebied.
- De parkeerstrook kan op het **niveau van de rijweg** aangelegd worden of verhoogd. Het eerste heeft als voordeel dat parkeermanoeuvres niet gehinderd worden door een hoogteverschil, en dat het naastliggende voet- of fietspad gemakkelijker parkeervrij gehouden wordt. Bij lage parkeerbezetting kan dergelijke strook echter geïnterpreteerd worden als verbreding van de rijweg, wat leidt tot snelheidsverhoging.

Een [verhoogde aanleg](#) van de parkeerstrook (op niveau van het voetpad) heeft dan weer als voordeel dat de strook bij lage parkeerbezetting kan gebruikt worden als voetpadverbredening en dat het rijwegbeeld visueel versmalt. Deze optie wordt dan ook vooral gebruikt in verblijfsgebieden met relatief lage parkeerbezetting. Als tussenoplossing kan de parkeerstrook ook op een niveau tussen rijweg en voetpad aangelegd worden. Een verhoogde aanleg van de parkeerstrook vergt een afgeschuinde of lage boordsteen.

- Wanneer een parkeerstrook naast een fietspad ligt kan dat fietspad [aanliggend of vrijliggend](#) zijn. Voor een afweging van de voor- en nadelen van beide mogelijkheden wordt verwezen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen (hoofdstuk 3.2.4.2). Een vrijliggend fietspad achter een parkeerstrook wordt voor een kruispunt best naar de rijweg toe gebogen om de zichtbaarheid te verhogen (conflictpresentatie), waardoor ook in deze overgangszone het parkeren wegvalt. In beide gevallen wordt een veiligheidsmarge van minstens 50 cm tussen fietspad en parkeerstrook aanbevolen.



Figuur 6: Dwersprofielen met of zonder hoogteverschil tussen rijweg en parkeerstrook

Figuur 7: Dwersprofielen parkeerstrook met of zonder veiligheidsmarge tegenover rijweg of fietspad

1.2.3 Afgebakende parkeervakken (langsparkeren) aan één of twee zijden naast de rijweg

Waar het in hoofdstuk 1.2.2 ging over een doorlopende parkeerstrook gaat het in dit hoofdstuk over parkeerstroken naast de rijweg, waarbij elk parkeervak afzonderlijk afgebakend wordt.

Voordelen

- Zelfde voordelen als doorlopende parkeerstroken zonder afbakening.
- Door elke plaats duidelijk af te bakenen wordt de capaciteit beter benut en is het ook duidelijker waar niet mag geparkeerd worden.

Dimensionering en aandachtspunten voor parkeerstrook met afgebakende parkeervakken

Breedte van parkeerstrook:

- Cf. dimensionering van doorlopende parkeerstrook zonder afbakening.

Lengte van een parkeervak:

- voor personenwagens: 6 meter.

- bij kortere vakken (tot uiterste minimum van 5,5 m) verhoogt de capaciteit lichtjes, maar wordt het in- en uitmanoeuvreren moeilijker. Dit hangt ook af van de breedte van de rijweg en de intensiteit van het verkeer.

- bij een geïsoleerd parkeervak met ongehinderde vrije ruimte (bv. inrit) aan voor- of achterzijde volstaat een lengte van 5 meter.

Materialen en vormgeving

- Cf. doorlopende parkeerstrook (hoofdstuk 1.2.2), maar nog sterker accent op ruimtelijke integratie.

- Parkeervrije voetpaduitstulpingen ter hoogte van inritten, oversteekplaatsen, bus- of tramhaltes, ...

- Uitstulpingen en boomvakken kunnen een haakse of afgeschuinde zijrand hebben. Een schuine rand heeft als voordeel dat de manoeuvreerruimte voor het parkeren optimaal benut wordt.

- Bij toepassing van uitstulpingen, bomenvakken e.d. wordt de goot best voorzien tussen rijweg en parkeerstrook omwille van de continuïteit.

- Indien bomenvakken mede bedoeld worden als oversteekmogelijkheid voor voetgangers, wordt best een beloopbare bomenrooster gebruikt.

- Zeker jonge bomen zijn kwetsbaar naast een parkeerstrook. Daarom wordt best voorzien in een bescherming (houten of metalen boomkorf, metalen beugel, verhoogde boordsteen, ...).



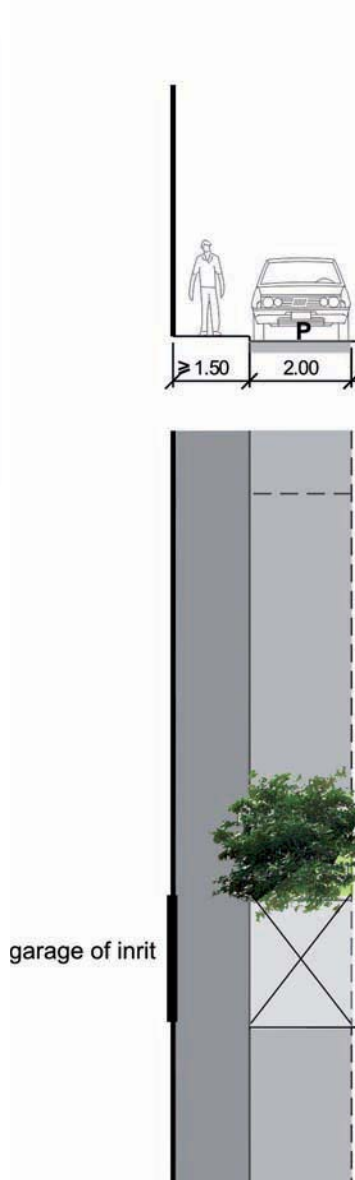
Figuur 8: Parkeerstrook, boomvak en fietspad met veiligheidsmarge en afgekruiste inrit – Bordeaux



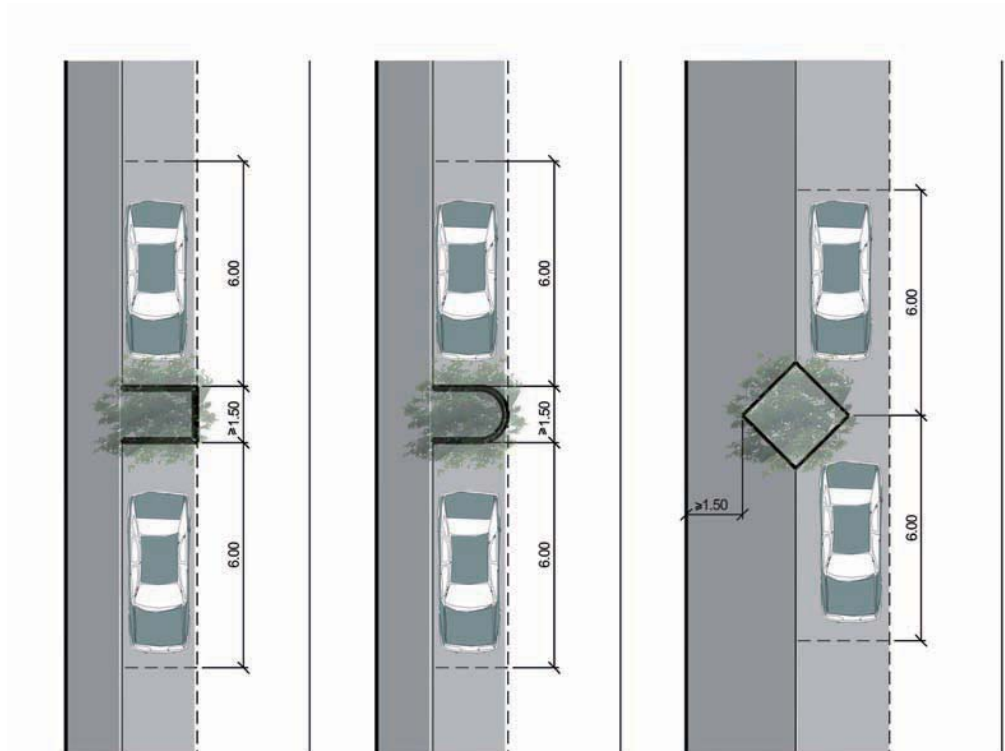
Figuur 9: Parkeerstrook met boomvakken en fietspad Diestsevest, Leuven



Figuur 10: Integratie van parkeren op voetpad of plein - centrum Herentals, Markt Mol



Figuur 11: Principeschets langsparkerstrook met afgebakende parkeervakken



Figuur 12: Enkele mogelijke vormen van bomenvakken

1.2.4 Parkeerstrook haaks op de rijweg

Haaks parkeren betekent parkeren in een hoek van 90° ten opzichte van de rijrichting.

Voordelen

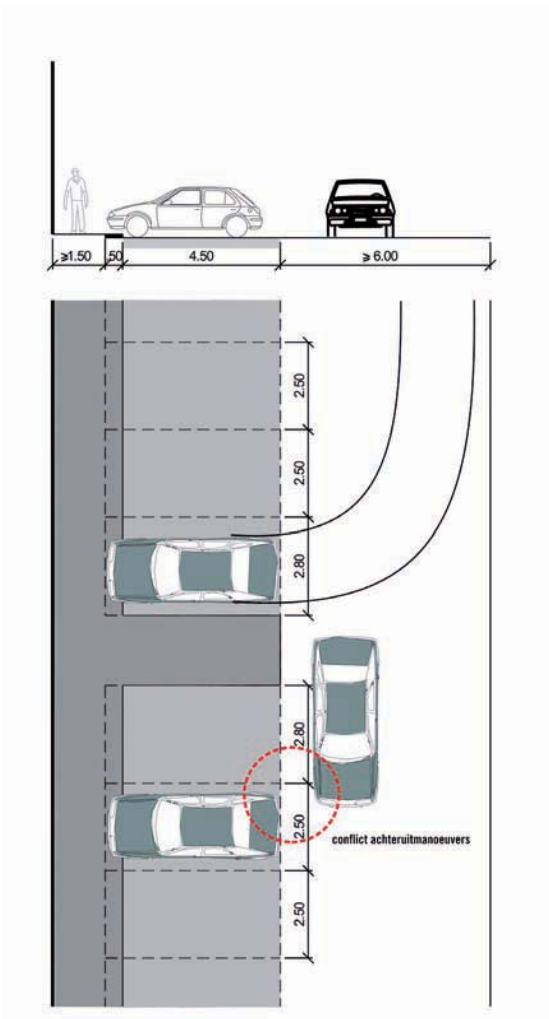
- Hogere parkeercapaciteit.

Nadelen

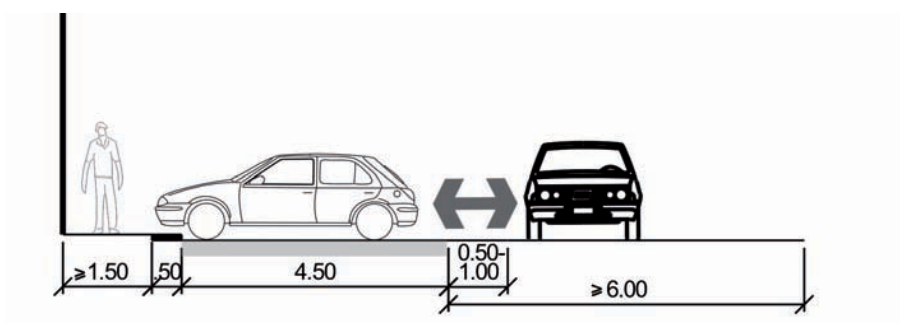
- Dominantere aanwezigheid in het straatbeeld, sterkere barrière tussen rijweg en achterliggend voet- of fietspad.
- Moeilijke zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres: mogelijke conflicten met fiets- en autoverkeer. Daarom is dwarsparkeren af te raden op wegen met intensief auto- en fietsverkeer, zeker wanneer veel parkeerwisselingen te verwachten zijn.
- Moeilijker parkeermanoeuvre dan bij langs- of schuinparkeren. Daarom is haaks parkeren af te raden langsheen routes van frequent openbaar vervoer (stamlijnen).



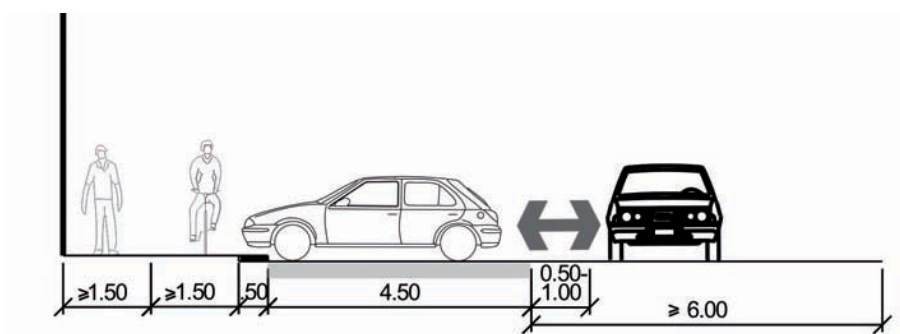
Figuur 13: Haakse parkeerstrook met veiligheidsmarge voor achterwaartse manoeuvres - Dries, Klein-Sinaai



Figuur 14: Principeschets haakse parkeervakken



Figuur 15: Principeschets haakse parkeervakken met veiligheidsmarge tegenover rijweg



Figuur 16: Principeschets haakse parkeerstrook naast vrijliggend fietspad

Dimensionering en aandachtspunten voor haakse parkeerstroken:

- De aanbevolen **breedte** van een parkeervak bij haaks parkeren bedraagt 2,50 meter.
- Om de 10 à 15 m worden de parkeervakken best onderbroken door een uitstulping (voetgangersruimte, eventueel boomvak). Aanbeveling om de parkeervakken naast een uitstulping licht te verbreden (30 à 40 cm extra).
- **Diepte** van dwarsparkeervak: 5 meter.
- Om de zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres te verhogen wordt tussen de rijweg (of fietspad) en de parkeerstrook zo mogelijk een **manoeuvreerstrook** voorzien (0,5 tot 1 m).
- Aan de andere zijde (voetpad of achterliggend fietspad) moet rekening gehouden worden met het **overhangen** van de carrosserie, waardoor de effectieve voetpad- of fietspadbreedte met 50 cm versmalt. Daarom is het aangewezen steeds een niet overrijdbare marge van 50 cm te voorzien. Soms gebeurt dit door middel van stootbanden (ezelsruggen), die echter storend kunnen zijn voor overstekende voetgangers. De voorkeur gaat naar het effectief verbreden van voet- of fietspad (dus bv. 2 m in plaats van 1,50 m). In dat geval volstaat een diepte van 4,50 meter voor een dwarsparkeerstrook.

Voor het parkeermanoeuvre is een langsliggende strook (rijweg) nodig van minimaal 6 meter, hoger genoemde tussenstrook inbegrepen.

Indien hiervoor onvoldoende ruimte aanwezig is, is het beter te kiezen voor langs- of schuinparkeerstroken, eerder dan ruimte af te nemen van bijvoorbeeld voetgangers of fietsers.

1.2.5 Strook voor schuin parkeren

Als tussenoplossing tussen haaks- en langsparkeren (respectievelijk onder een hoek van 90° en 0°) kan het parkeren ook georganiseerd worden onder een schuine hoek van bijvoorbeeld 30, 45 of 60° ten opzichte van de as van de rijbaan.

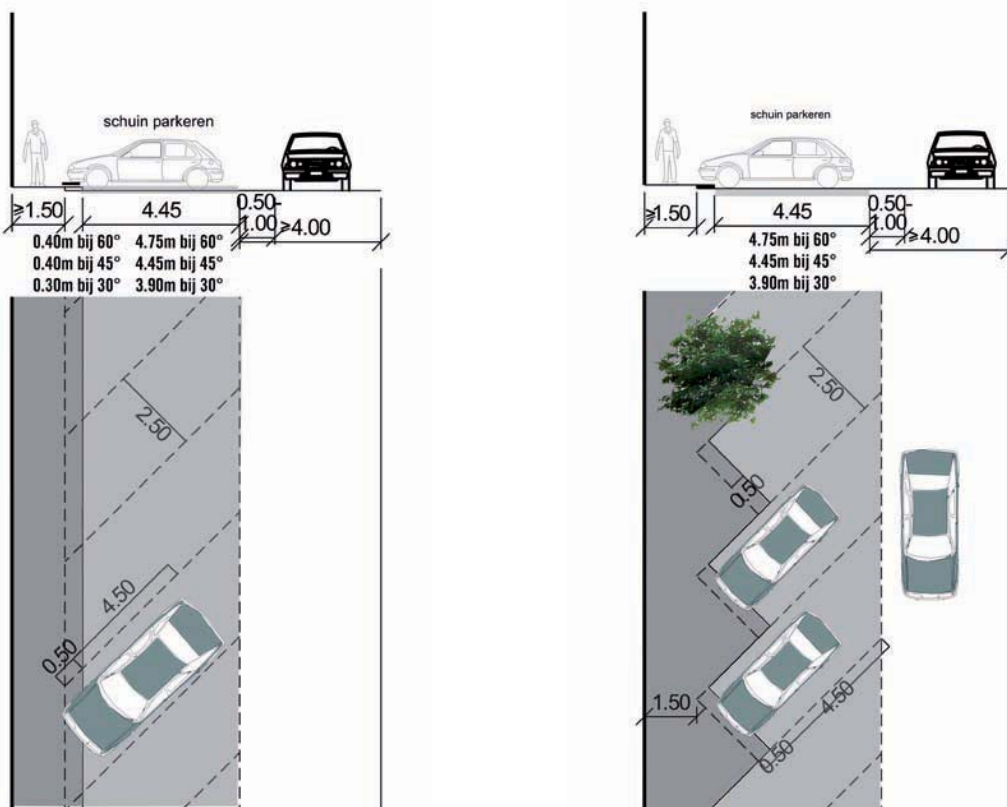
Voordelen

- De parkeercapaciteit is hoger dan bij langsparkeren, terwijl het parkeermanoeuvre eenvoudiger is dan bij haaks parkeren. Ook de zichtbaarheid is beter.
- De manoeuvreerstrook naast de schuine parkeerstrook kan smaller zijn dan bij haaks parkeren (zie onder dimensionering).

Nadelen

- Dominante aanwezigheid in het straatbeeld. Het ruimtelijk beeld is door de verspringingen onrustiger dan bij haaks parkeren.
- De oversteekbarrière tussen rijweg en achterliggend voet- of fietspad is nog sterker dan bij haaks parkeren, omdat een schuine beweging moet gemaakt worden.
- Moeilijke zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres: mogelijke conflicten met fiets- en autoverkeer. Daarom is ook het schuin parkeren af te raden op wegen met intensief auto- en fietsverkeer, zeker wanneer veel parkeerwisselingen te verwachten zijn.
- In straten voor tweerichtingsverkeer is de parkeerstrook slechts in één richting comfortabel

bereikbaar. Ook het wegvrijden dient in dezelfde richting te gebeuren. Dit vereist een tijdrovend manoeuvre, waardoor schuin parkeren af te raden valt langsheen routes van frequent openbaar vervoer (stamlijnen).



Figuur 18: Principeschets schuine parkeerstrook

Dimensionering

- **Breedte** parkeervak: 2,50 meter wordt aanbevolen (minimum 2,30 m bij langparkeren).
- Om de 10 à 15 meter worden de parkeervakken best onderbroken door een uitstulping (voetgangersruimte, eventueel boomvak). De parkeervakken naast een uitstulping zijn 30 à 40 cm breder.
- De **diepte** van een schuin parkeervak (gemeten haaks op de rijweg) is afhankelijk van de hoek waaronder geparkeerd wordt: 4,15 meter bij 30° tot 4,80 meter bij 60°. Deze maten houden reeds rekening met het overhangen van de carrosserie. Tussen parkeerstrook en voetpad of achterliggend fietspad wordt voor zover mogelijk een niet-overrijdbare tussenstrook van 30 à 40 cm voorzien. In dat geval mag de diepte van de parkeerstrook verminderd worden tot respectievelijk 3,90 meter bij 30° tot 4,75 meter bij 60°.
- Om de zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres te verhogen, wordt tussen de rijweg (of fietspad) en de parkeerstrook zo mogelijk een manoeuvreerstrook voorzien van 50 tot 100 cm.

- Voor het parkeermanoeuvre is een langsliggende strook (rijweg) nodig van minimaal 3,50 meter (30°), 4 meter (45°) of 4,50 meter (60°), hogergenoemde tussenstrook inbegrepen.
- Indien hiervoor onvoldoende ruimte aanwezig is, is het beter te kiezen voor langsparkerstro-



ken, eerder dan ruimte af te nemen van voetgangers of fietsers.

Figuur 19: Strook voor schuin parkeren – Vaartstraat, Leuven

1.3 Parkeren op parkeerterreinen

Een **parkeerterrein** is een terrein waarop een groot aantal gecentraliseerde, niet aan de openbaarheid onttrokken, parkeervakken voorzien zijn. De hoofdfunctie van het terrein is parkeren, hoewel het terrein eventueel ook nog nevenfuncties kan uitoefenen. Dit is een verschil met het parkeren op pleinen, waar de hoofdfunctie van een **plein** eerder gericht is op ontmoeten en verblijven.

Parkeerterreinen moeten verkeersveilig, sociaal veilig, herkenbaar en gebruiksvriendelijk zijn.



Het parkeerterrein wordt als dusdanig herkenbaar gemaakt via het bord E9.

Figuur 20: Bord E9

Gezien de hoofdfunctie op een parkeerterrein parkeren is, wordt het terrein zo ingericht dat het parkeren in optimale omstandigheden kan worden georganiseerd (capaciteit, bereikbaarheid...). Een parkeerterrein kan zowel onder publiek als onder privé-beheer vallen. De toegankelijkheid kan al dan niet verbonden zijn aan restrictieve voorwaarden (bv. betalend of gratis, al dan niet met beperkte openingsuren, al dan niet beperkt tot klanten of bezoekers, ...).

1.3.1 Toegankelijkheid voor auto's

- Logische bereikbaarheid vanaf het hogere wegennet met minimale omgevingshinder.
- Duidelijke bewegwijzering, eventueel als onderdeel van een parkeerroute.
- De in- en uitgang kunnen gecombineerd of gescheiden worden in functie van het basisconcept van de parking. Belangrijk is dat beide goed aangeduid en beveiligd worden.
- Bij grote parkings (of wanneer een groot aantal voertuigbewegingen op een zelfde moment verwacht wordt) wordt rekening gehouden met de nodige opstelruimte, teneinde congestie te voorkomen.

1.3.2 Toegankelijkheid voor voetgangers

- Elke parking is een overstappunt van waaruit de automobilist zijn weg te voet verder zet naar zijn uiteindelijke bestemming.
- Op de parking worden dan ook obstakelvrije looproutes voorzien voor voetgangers, logisch aansluitend op de uitgangen en het voetgangersnetwerk buiten de parkeerplaats. De looprichting naar de belangrijkste attractiepunten wordt bewegwijzerd.

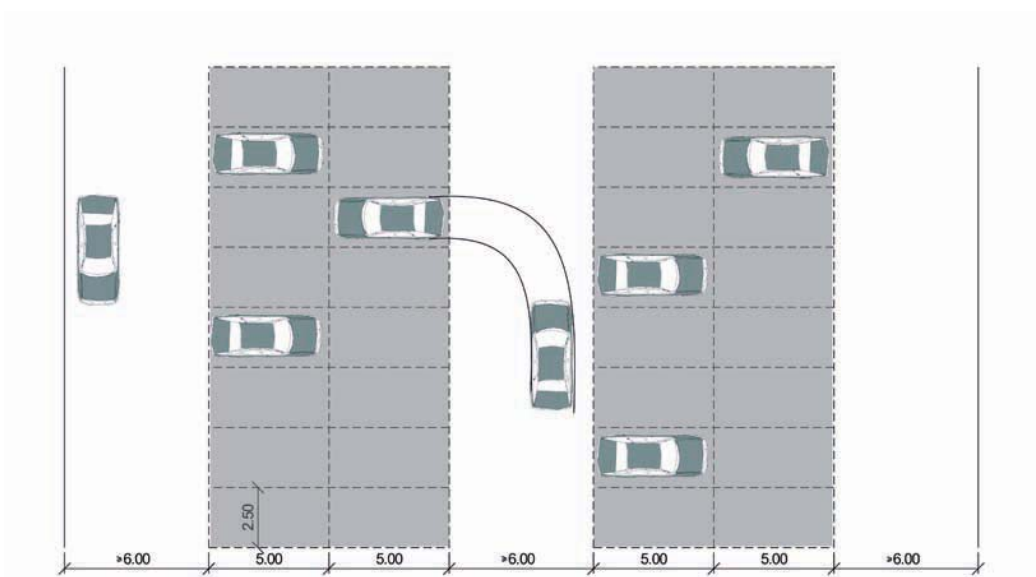


Figuur 21: Parking Zollverein XII (Essen, Duitsland)

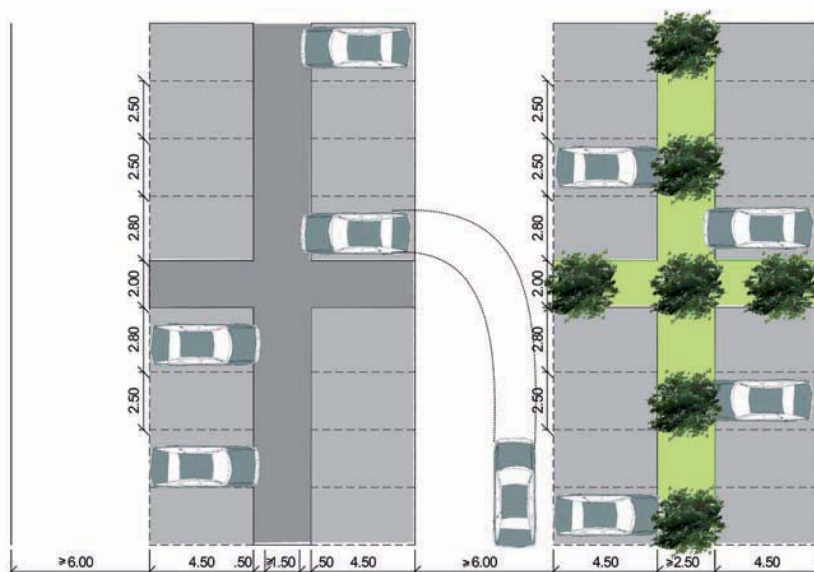
1.3.3 Structuur van de parkeervakken

Parkeerterrein met haakse parkeervakken

Haakse parkeervakken hebben als voordeel dat de benodigde oppervlakte per parkeereenheid kleiner is dan bij schuin parkeren. Negatief aspect is het beperkt zicht op naderend rijverkeer bij het verlaten van de parking. De parkeervakken kunnen rug aan rug tegen elkaar aansluiten of gescheiden worden door een centrale loop- of groenstrook. Bij haakse parkeervakken kunnen de aan- en afvoerwegen desgewenst voorzien worden voor enkel- of dubbelrichtingsverkeer.



Figuur 22: Parkeerterrein haaks parkeren



Figuur 23: Parkeerterrein met haakse parkeervakken en centraal voetpad of groenstrook

Dimensionering van haakse parkeervakken

De **breedte** van parkeervakken hangt af van het gebruik, de gebruiksduur en het gebruikersprofiel. Doorgaans wordt 2,5m als breedte genomen. Parkeervakken naast een verhoging of tegen een wand worden liefst 0,30 à 0,45m breder gedimensioneerd.

De **diepte** van haakse parkeervakken is 5,00 meter (met overstek), of 4,50 meter indien de overstek niet mee geteld wordt.

De nodige breedte voor parkeermanoeuvres is normaal 6 meter voor parkeervakken van 2,50 meter breedte. Bij bredere parkeervakken kan de manoeuvreerruimte beperkt worden tot minimum 5,40 meter, terwijl bij smallere parkeervakken extra manoeuvreerruimte vereist is (tot 6,35 m). Dit geldt eveneens bij parkeerwegen met eenrichtingsverkeer.

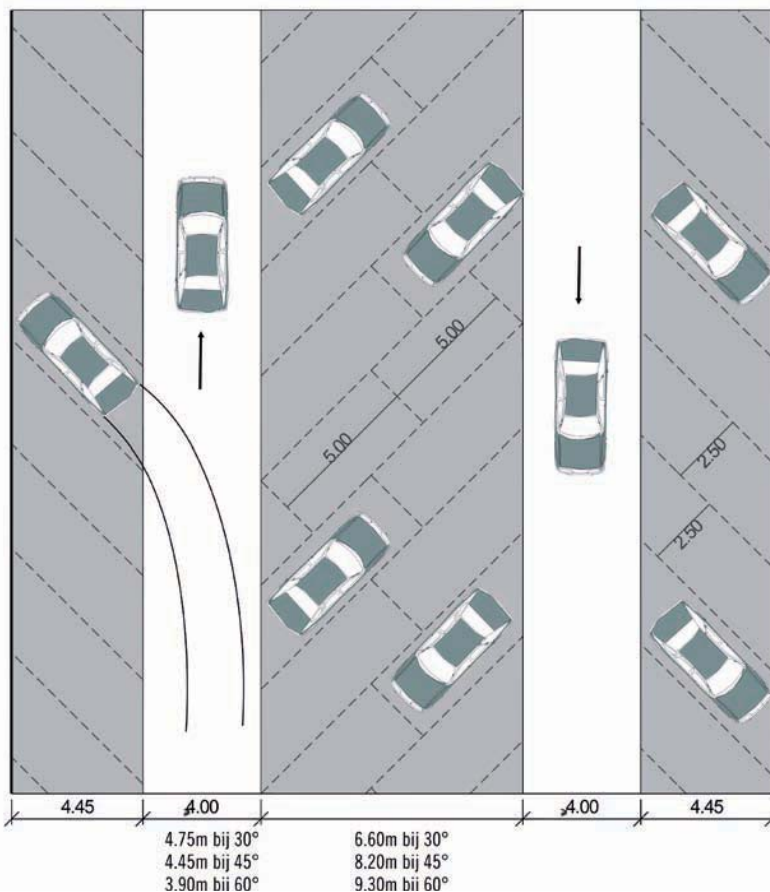


Figuur 24: Parkeerterrein Zollverein XII, Essen, Duitsland

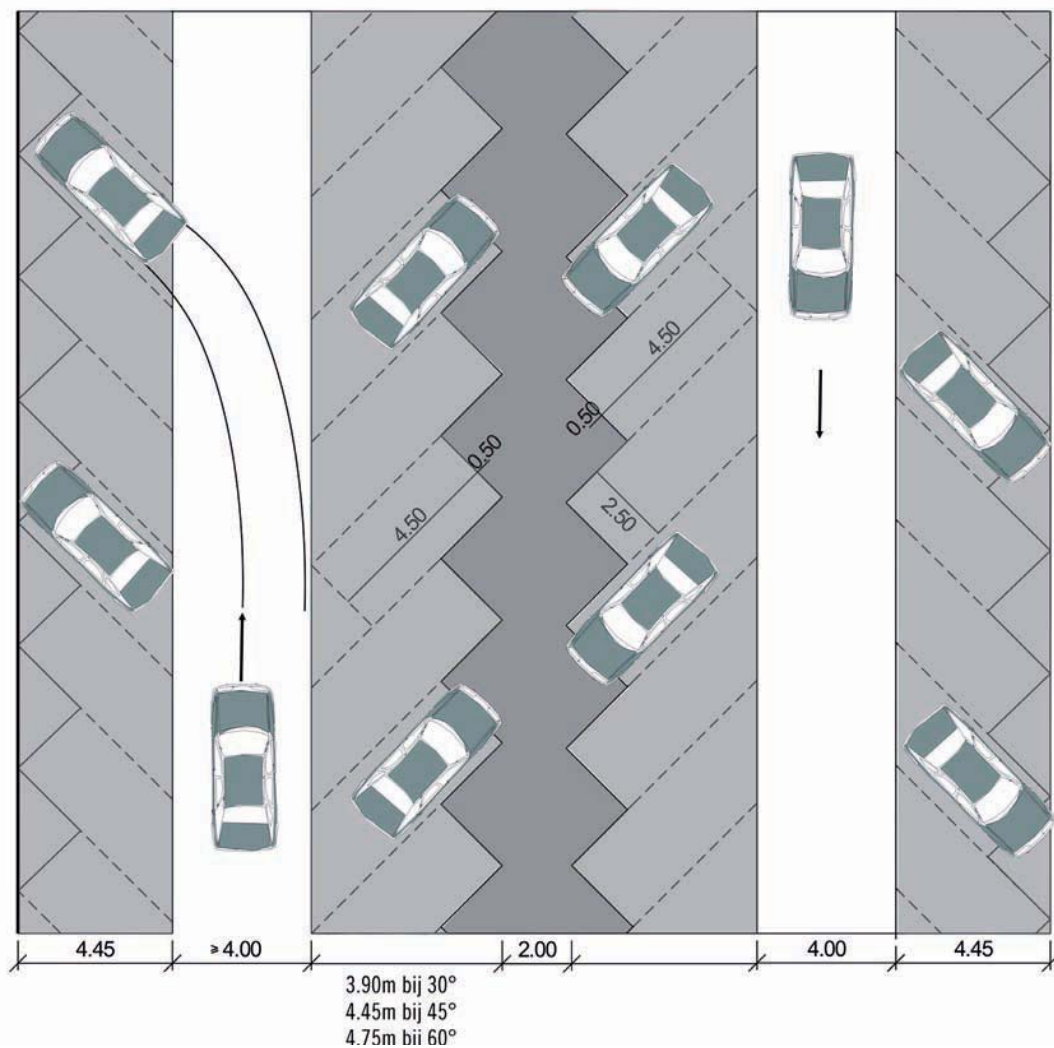
Schuine parkeervakken

In onderstaande prinscheschets worden de parkeervakken schuin geordend. Dit vereist eenrichtingsverkeer op de parkeerwegen, met een breedte van 4 meter. De parkeervakken kunnen aan de kopzijde tegen elkaar aansluiten of gescheiden worden door een looplijn. Er is meer ruimteverlies dan bij haaks parkeren, maar het achterwaarts parkeer manoeuvre is eenvoudiger en veiliger (beter zicht) dan bij haaks parkeren.

De parkeervakken hebben een aanbevolen breedte van 2,50 meter (uiterst minimum bij lang parkeren = 2,25 m)



Figuur 25: Parkeerterrein schuin parkeren



Figuur 26: Parkeerterrein schuin parkeren met centraal voetpad

Schuine parkeervakken (parkeerhoek 45° of 60°) in [visgraatopstelling](#)

Bij een visgraatopstelling gaat het eveneens om schuin parkeren, met eenrichtingsverkeer op de parkeewegen. Onder een hoek van 45° haken de parkeervakken in visgraatmotief mooi in elkaar, waardoor de ruimte beter benut wordt. In dat geval is voor de parkeeweg een breedte nodig van 4 meter.

Auto's dienen achterwaartse manoeuvres te maken (veiliger dan bij haaks parkeren), en er is een verhoogde kans tot blikshade.

De maatvoering van de parkeervakken en parkeewegen zijn onderling afhankelijk. Zo zal de parkeeweg breder moeten zijn als:

- de parkeerhoek groter is;
- de breedte van een parkeerplaats kleiner is;
- er tweerichtingsverkeer is.

1.3.4 Verkeerscirculatie op parkeerterreinen

Het onderscheid tussen de aan- en afvoerwegen en de parkeervakken wordt duidelijk aangegeven, bijvoorbeeld door ander materiaalgebruik of markering. Eén algemeen concept voor parkings bestaat niet omdat er te veel verschillen bestaan in schaal, soort bestemming e.d.: bijvoorbeeld buurtparking versus stedelijke randparking, parking van winkelcentrum versus parking bij cultureel centrum, private versus publieke parking, ... Hier worden enkel een aantal basisprincipes uitgewerkt. De verkeerscirculatie kan worden georganiseerd met tweerichtingsverkeer, eenrichtingsverkeer of een combinatie van beide.

Twee-richtingsverkeer

- Voordelen:

- flexibel in het gebruik;
- gelijkmatige verdeling van het verkeer over de parkeerwegen.

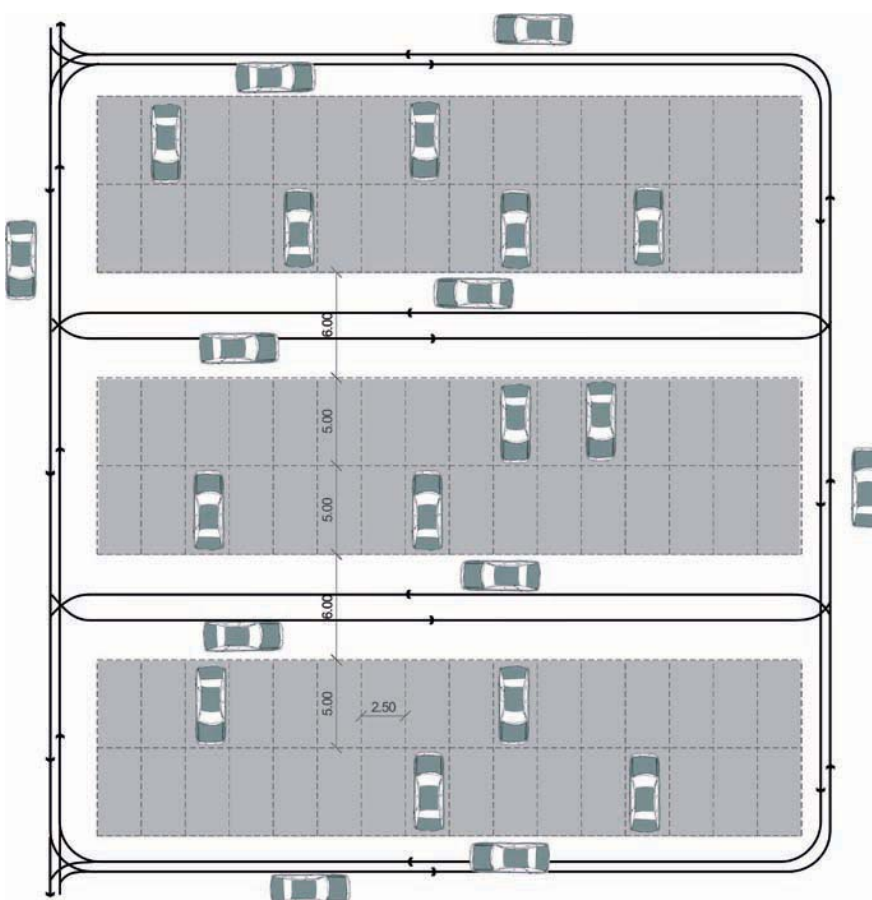
- Nadelen:

- onveiligere dan eenrichtingsverkeer;
- circulatiesysteem geeft geen geleiding bij het zoeken naar onbezette parkeerplaatsen.

- Aandachtspunten en dimensionering

- breedte parkeerweg: ≥ 6 meter;
- lengte parkeerweg: max. 100 à 150 meter. Dit om nutteloos omrijden en te hoge rijsheden te vermijden, wat bij grotere parkings kan door doorsteken te maken.

Twee-richtingsverkeer wordt vooral gebruikt bij kleine parkeerterreinen.



Figuur 27: Parkeerterrein twee-richtingsverkeer

Eenrichtingsverkeer

- Voordeel:

- veiliger dan tweerichtingsverkeer (minder potentiële conflictpunten).

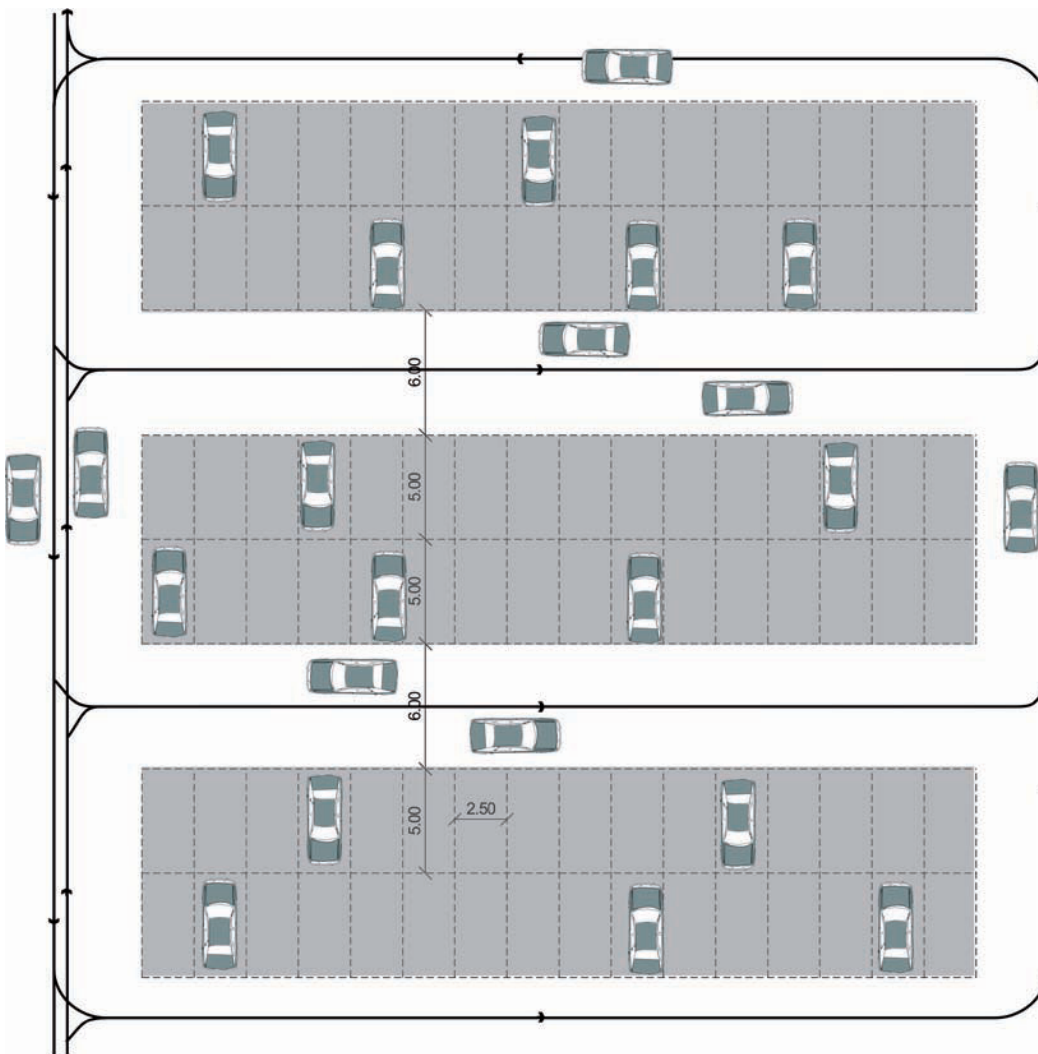
- Nadelen:

- ongelijkmatige verdeling van het verkeer;
- als parkeerplaatsen langs de gekozen route bezet zijn, is verder zoeken omslachtig;
- combinatie van in- en uitgang is niet wenselijk.

- Aandachtspunten en dimensionering:

- het circulatiesysteem dient duidelijk aangegeven te zijn;
- bij schuin parkeren mag de breedte van de parkeerweg smaller zijn dan bij haaks parkeren, afhankelijk van de parkeerhoek: 3.50 meter bij 30°, 4 meter bij 45°, 4.50 meter bij 60°;
- lengte van de parkeerweg: max. 100 à 150 meter (anders afzonderlijke deelterreinen maken).

Eenrichtingsverkeer wordt vooral gebruikt bij grotere terreinen.

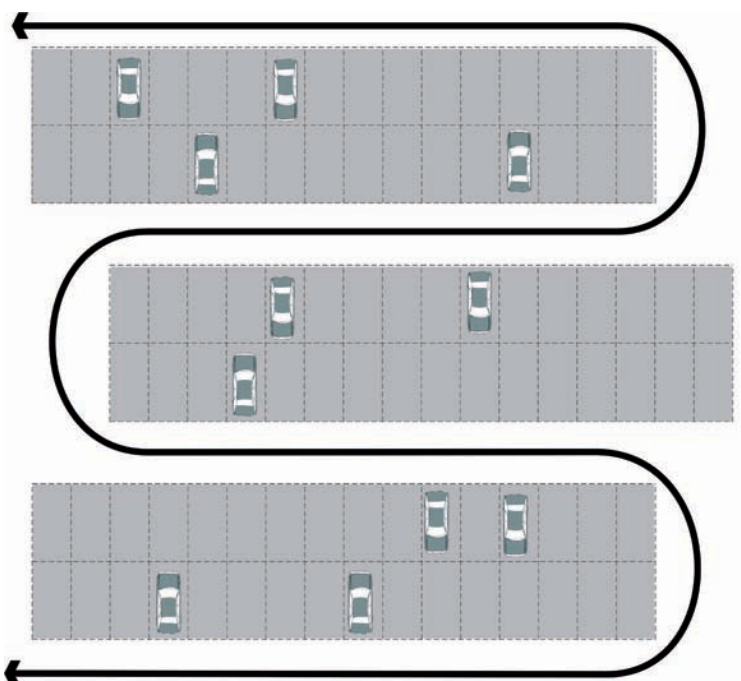


Figuur 28: Parkeerterrein eenrichtingsverkeer

Combinatie van een- en tweerichtingsverkeer

- Voordeel:
 - eenvoudiger zoeken naar onbezette parkeerplaatsen.
- Nadelen:
 - parkeerwegen met tweerichtingsverkeer worden zwaarder belast;
 - potentiële conflictpunten op delen met tweerichtingsverkeer;
- Aandachtspunten en dimensionering:
 - het circulatiesysteem en de in- en uitgang(en) dienen duidelijk aangegeven te zijn.

Een systeem met een- of tweerichtingsverkeer in **slingervorm** heeft een aantal nadelen. Naast het genoemde nadeel dat tweerichtingsverkeer minder verkeersveilig is, zorgt dergelijk systeem voor lange routes, waarbij onbezette parkeerplaatsen als doorsteek en doorsteken als parkeerplaats worden gebruikt.



Figuur 29: Principeschets parkeerterrein in slingervorm

Verharding en afwatering

- Parkeerstroken en parkeerwegen krijgen best een verschillende verharding om het onderscheid te accentueren en zo de leesbaarheid te vergroten.
- Bij de verharding van parkeerstroken wordt best rekening gehouden met mogelijke vervuiling door oliën e.d. (liefst donkere kleuren).
- Afwatering gebeurt bij voorkeur naar het midden van dubbele parkeerstroken.
- Voor een betere infiltratie van het regenwater in de bodem verdient het aanbeveling de verharde oppervlakte zoveel mogelijk te beperken; waterdoorlatende materialen of voegen te gebruiken. Dit is vanzelfsprekend in natuurlijke omgevingen (bv. parking van recreatiegebieden), maar wordt nu ook meer en meer toegepast in stedelijke gebieden.



Figuur 30: Waterdoorlatende voegen – Kop van Zuid, Rotterdam



Figuur 31: Waterdoorlatende voegen - parking Inbev, Leuven

Groenstructuur

De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van een parkeerterrein wordt in sterke mate bepaald door zijn groenstructuur. Dit kan zowel door aanplanting van bomen, hagen en dergelijke als door het voorzien van een groene bodem (zie ook infiltratie regenwater hierboven).



Figuur 32: Parking bedrijvenpark Waltrop, Duitsland



Figuur 33: Groene parking, Holsbeek



Figuur 34: Parking Bremberg, Oud-Heverlee

Verlichting

Parkeerterreinen liggen dikwijls op plekken waar 's avonds weinig leven te bespeuren valt en hebben op zich al een meer uitgesproken monofunctioneel karakter. Een goede verlichting is van belang om het gevoel van sociale onveiligheid te verzachten. Donkere hoeken worden vermeden.

Verlichting kan ook bijdragen tot een betere oriëntatie en verkeersveiligheid door het accentueren van rij- en looprichtingen of uitgangen.



Figuur 35: Voorbeeld van verlichting voor parkings in Portugal (Schreder nv)

Figuur 36: Voorbeeld van verlichting voor parkings in Frankrijk (Schreder nv)

Mogelijkheid tot meervoudig ruimtegebruik

In bepaalde gevallen kunnen parkeerterreinen ook gebruikt worden voor nevenactiviteiten. Zo kan vastgesteld worden dat parkeerterreinen van winkelcentra soms ook andere activiteiten aantrekken. Bijvoorbeeld oefenen van parkeermanoeuvres bij rijlessen, of spelactiviteiten op zondag. Op deze noden kan geanticipeerd worden door er bij de inrichting van dergelijke terreinen rekening mee te houden, zonder daarbij het functionele karakter van het parkeerterrein aan te tasten.

1.4 Parkeren op pleinen

Waar de hoofdfunctie van een parkeerplaats steeds het parkeren is, is dit bij een 'plein' eerder de verblijfs- en ontmoetingsfunctie. Pleinen kunnen parkeervrij zijn, maar als een mogelijkheid voorzien wordt om te parkeren, zal dit steeds moeten gebeuren met respect voor die verblijfsfunctie.

Enkele aandachtspunten:

- De parkeerplaatsen worden qua aantal en vormgeving zo aangelegd dat ze niet te dominant zijn tegenover het verblijfskarakter.
- Het accent ligt op multifunctionaliteit: waar vandaag geparkeerd wordt kan morgen een markt of concert georganiseerd worden. Parkeren kan, maar legt geen hypotheek op andere pleinactiviteiten.
- Het parkeren gebeurt best aan de rand van het plein of gegroepeerd op een deel van het plein, bijvoorbeeld onder een bomendak.
- De aanduiding van de parkeervakken moet uiteraard leesbaar zijn, maar kan ook op een sub-

tiële wijze vormgegeven worden: wanneer de vakken parkeervrij zijn heeft men niet het gevoel van een 'lege parkeerplaats', het pleinkarakter overheerst.

- zeker in buitengebieden, maar niet alleen daar (zie voorbeeld Sint-Niklaas) vormen dorpspleinen de meest passende locatie voor een openbaarvervoerhalte; deze functie mag niet worden belemmerd door het aanbrengen van parkeerplaatsen.



Figuur 37: Dorpsplein Bellem, Aalter

Figuur 38: Dorpsplein Kerkplein, Beauvechain

Figuur 39: Markt, Mol



Vroeger was de Grote Markt van Sint-Niklaas een onaantrekkelijk plein met 440 parkeerplaatsen. Nu is het een multifunctionele ontmoetingsplaats met een ondergrondse parkeergarage – parkeerstraat – voor 360 wagens. Bovengronds zijn er langs de rand van het plein nog een 80-tal parkeerplaatsen overgebleven. 'De herinrichting van de Grote Markt kadert in een veel groter project, waarbij we de stad wilden teruggeven aan de zachte weggebruikers', zegt Urbain Vercauteren, schepen mobiliteit Sint-Niklaas. Ter compensatie zijn er elders in de stad betaalparkings bijgekomen: aan het station, het winkelcomplex en de bioscoop. In het centrum is betalend parkeren ingevoerd. Wie met de wagen naar de stadskern komt, wordt via een elektronisch systeem naar de grootste parkings geleid. 'De auto uit het stadshart weren was niet de bedoeling, wel hem minder prominent aanwezig maken.

Zo hebben we de drie grote inval- of toegangswegen die naar de Grote Markt leiden van 2x2-rijstroken teruggebracht naar 2x1-rijstrook, ondanks de nieuwe ondergrondse parking. Er zijn ook geen extra parkeerplaatsen gekomen, we hebben gekozen voor het standstill-principe. Op die manier vermijden we dat we door de aanleg van de nieuwe parking nog extra auto's naar het centrum lokken. De bussen van De Lijn kregen ook een eigen busstrook.' (bron: Mobiliteitsbrief nr. 69)



Figuur 40: Pleinoverzicht Sint-Niklaas vanaf stadhuis



Figuur 41: Open structuur parkeerstraat Sint-Niklaas

1.5 Parkeren in garages

Parkeergarages zijn in pandige parkeervoorzieningen, die zowel bovengronds als ondergronds gesitueerd kunnen zijn. Het is aan de ontwerper om de specifieke kenmerken zo te gebruiken dat er geen tekort wordt gedaan aan het gebouw en de beleving ervan door de gebruikers. Naarmate de tendens groeit om het ontmoetings- en verblijfskarakter van het openbaar domein in dorps- en stadskernen te versterken, zal het belang van in pandige parkeeroplossingen aan belang winnen.

Parkeergarages kunnen autonome constructies zijn, of een onderdeel van een gebouw met andere functies. Ze kunnen toegankelijk zijn voor een breed publiek of gericht op bepaalde doelgroepen. Zowel een eenmalige, toevallige bezoeker als de dagelijkse gebruiker met abonnement moet er zijn weg vinden.

1.5.1 Oriëntatie: creëren van 'way finding'

Gebruikers van de parking dienen zo weinig mogelijk inspanning te moeten leveren om hun weg te vinden doorheen de garage, als automobilist, als voetganger, eventueel ook als fietser. Dit kan gerealiseerd worden door:

- een zo duidelijk mogelijke gebouwenstructuur;
- gebruik van de diverse routes binnen het gebouw als ontwerpelementen;
- gebruik van indirecte sturingsmiddelen (licht, kleur, herkenningspunten).

De verschillende soorten verkeersstromen in parkeergarages – **voetgangers, automobilisten, mogelijk ook fietsers** - verplaatsen zich met verschillende snelheden door de ruimte. Eenmaal in- of uitgestapt verschuiven de doelen en bevindt het blikveld zich op andere hoogte. Automobilisten en voetgangers hebben dan ook eigen **oriëntatie- en sturingsmiddelen** nodig. Een overzichtelijke situatie ontstaat door het gebied voor langzaam en gemotoriseerd verkeer te scheiden en het gebied voor beide functies duidelijk te markeren. De informatieverstrekking dient zich voor elk van beide stromen op een logische en zichtbare plaats te bevinden. Het moet de aandacht trekken zonder overheersend te zijn en precies voldoende informatie bieden. Het onderscheid in bewegwijzering voor automobilisten en voetgangers kan gemaakt worden door verschillen in kleur en grootte.

Het vinden van je weg betreft voor automobilisten het in- en uitrijden, de rijrichting, het zoeken naar een vrije parkeerplaats en eventueel de wisselingen van parkeerniveau. Vanwege de snelheid dient **bewegwijzering en informatie** in één oogopslag leesbaar te zijn.

Sluitingstijden en tarieven horen bij de ingang geplaatst te worden, gezien het informatie is op basis waarvan de automobilist kan besluiten al of niet van de parking gebruik te maken.

Voetgangers wandelen vanaf hun auto, eventueel via afgebakende looproutes naar de uitgangen, trappen of liften. Er dient aangegeven te worden op welk niveau zij zich bevinden, waar de (nood)uitgangen liggen, waar de beheerder is, waar ze kunnen betalen, en waar ze de garage kunnen verlaten. Parkeervloeren met een groot oppervlak worden best opgedeeld in secties. Met duidelijke en eenvoudige tekens zoals nummers, letters of pictogrammen dient te worden aangeduid op welk niveau en in welke sectie men zich bevindt. Openingstijden, tarieven en betaalmogelijkheden dienen op een centrale plaats te hangen bij de voetgangsuitgangen, evenals informatie over de omgeving, mogelijke bestemmingen in de buurt en de looproutes ernaartoe.



Figuur 42: Parking onder Grote Mark Sint-Niklaas



Figuur 43: Parking station Leuven

1.5.2 Garageprincipes

Het garageprincipe en de situering van in- en uitritten vormen de basis voor de verkeerscirculatie in de parkeergarage. In een garage gaat de voorkeur naar eenrichtingsverkeer, omdat zo minder conflictpunten optreden. Er zijn drie categorieën parkeergarages te onderscheiden, waartussen variaties en combinaties mogelijk zijn:

- garages met **vlakke vloeren**:
 - de parkeervloeren liggen horizontaal;
 - hoger gelegen parkeerdekken zijn te bereiken via in- of uitwendige op- en afritten met één of meerdere carrousels (spiraalhellingen);
 - voordeel van dit type is dat de parkeerlagen bereikt en verlaten kunnen worden zonder de andere lagen te moeten doorrijden;
 - nadeel zijn de hoge kosten van de spiraalhelling en de hoge restruimte, ruimte die niet voor parkeren kan gebruikt worden. Door de hoge kost wordt het type vooral voor grotere garages gebruikt.
- **split-level** garages:
 - hoogteverschillen worden in kleine verschillen overwonnen door de parkeervloeren onderling een halve verdiepingshoogte te laten verspringen;
 - elke vloer ligt horizontaal;
 - korte hellingen die in- of uitpandig gesitueerd kunnen zijn;

- de parkeerder komt langs alle parkeerplaatsen en kan op de eerste vrije plaats parkeren;
- beperkte afwisselingscapaciteit bij steile hellingbanen;
- maximale capaciteit is ongeveer 400 plaatsen. Bij grotere garages moeten kortsluitingen gemaakt worden om het uitgaande verkeer via een kortere weg te kunnen afwikkelen.

- **hellingsbaan** garages:

- vloeroppervlak wordt optimaal benut: overlans wagens kunnen parkeren;
- goed rijcomfort, omdat er geen steile hellingen zijn;
- een nadeel is dat hellende vloeren een probleem kunnen zijn voor ouderen en mensen die slecht te been zijn;
- dit type wordt vooral gebruikt voor kleinere garages of voor garages, waar relatief weinig verkeersbewegingen plaatsvinden.

Figuur 44: Parking Astridplein Antwerpen

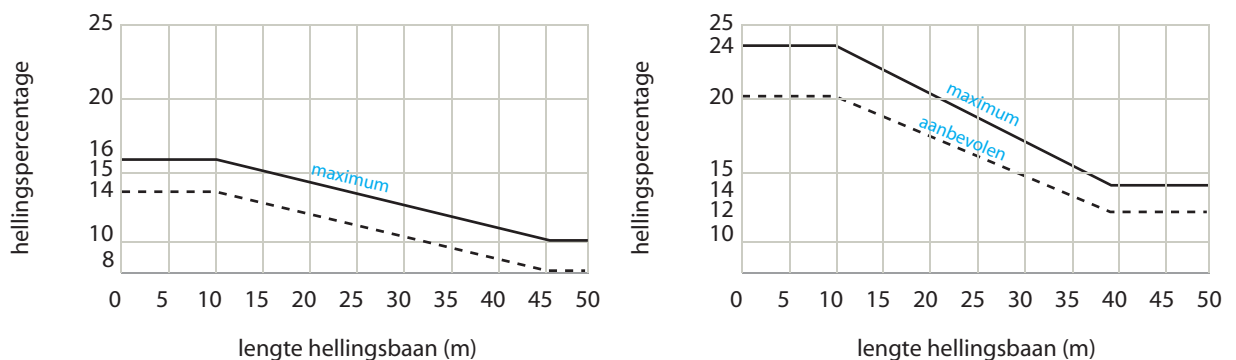


Het grootste deel van de nieuwe parkeergarages is van het type vlakke vloeren met een centrale toerit. Bij meerdere lagen vindt niveauwisseling plaats via in de parkeergarage aanwezige hellingbanen en niet via de centrale inrit. Dit principe wordt veelvuldig toegepast omwille van de overzichtelijkheid die ermee bereikt wordt op de parkeervloeren. **Split-level** type garages worden nagenoeg niet meer gebruikt voor ondergrondse parkeergarages. Het aantal parkeerlagen speelt hierin een rol. De meeste

ondergrondse garages bestaan slechts uit één of twee lagen, wat makkelijk via vlakke vloeren kan opgelost worden. Garages met vlakke vloeren geven bovendien een beter overzicht over de parking, wat de sociale veiligheid versterkt.

Hellingbaangarages worden zowel boven- als ondergronds toegepast.

Voor **hellingen** die alleen bestemd zijn om een niveauverschil te overwinnen gelden hellingspercentages, zoals aangegeven in de onderstaande figuren uit ASVV 2004.



Figuur 45: Hellingspercentages in hellingsbanen

Bron: ASVV 2004, Crow – fig. 10.8/19, 10.8/20

1.5.3 Bouwvorm

Een zelfstandig parkeergebouw betekent meestal een breuk in het bebouwde en functioneel weefsel (bv. winkelstraat) en is daarom niet gewenst in omgevingen met een hoge verblijfs-waarde. Daar wordt eerder geopteerd voor verweving van functies, waarbij het gelijkvloers zo weinig mogelijk belast wordt met parkeerfuncties. Het parkeren wordt dan meestal georganiseerd in de kelderverdiepingen van een gebouw. Het dak van een ondergrondse of halfverzonken parkeergarage in een binnengebied van een bouwblok kan ook aangewend worden als (semi-) publieke binnentuin. De jongste jaren werden in de meeste Vlaamse steden ook parkeergarages gebouwd onder stedelijke pleinen, die aangelegd werden als ontmoetingsruimte.

Indeling

De indeling en de daarmee samenhangende beleving van de ruimte worden sterk bepaald door de aanwezigheid van kolommen. Hierbij spelen de onderlinge afstand, maat en vorm een rol. Daarnaast spelen de plafondhoogte en de afmeting en plaatsing van parkeervakken, rijbanen, hellingen, bochten, in- en uitritten en stijgpunten een rol in een gemakkelijk gebruik en een positieve perceptie van de ruimte. Kolomvrije overspanningen boven de parkeereenheden hebben de voorkeur. Als dit niet mogelijk is, wordt best gewerkt met zo weinig en slank mogelijke kolommen, omdat ze geen richting aan de ruimte geven en minder kans aan belagers om zich te verschansen.

Hoogte

De vrije verdiepingshoogte in een garage dient minimaal 2,1 meter te bedragen. Een hoogte van 2,30 meter is evenwel wenselijker als ondermaat en alles wat erboven komt wordt toegejuicht, omdat zo minder de indruk van een ondergrondse kelder wordt gewekt. Een vlak plafond zonder onderbrekingen en opdelingen verdient de voorkeur, omdat het de ruimte optisch laat doorlopen. Daarom worden armaturen en leidingen het best in de plafonds geïntegreerd.



Figuur 46: Parking station Leuven

Parkeervorm

De voor- en nadelen van schuin-, haaks- en langsparkeren op straat of op parkeerterreinen gelden ook in garages. Te smalle parkeervakken zijn nadelig voor het uitstapcomfort en kunnen leiden tot inefficiënt parkeergedrag wanneer twee vakken door één slordig geparkeerde auto worden ingenomen. Het voorzien van een aparte in- en uitstapruimte naast de parkeervakken is wenselijk. De voetgangersstroken kunnen voortgezet worden in wandelpaden langs de parkeerstroken.

1.5.4 In- en uitritten

De aansluiting tussen de openbare weg en de garage moet in de eerste plaats goed zichtbaar zijn. Bij het inrijden van de garage moet de inrijhoogte duidelijk en op tijd aangegeven zijn. Een vrije overspanning is noodzakelijk om een goede doorstroming mogelijk te maken. Daarnaast dient de rijbaanbreedte in bochten voldoende ruim te zijn. Bij de ingang dient ruimte gereserveerd te worden voor de parkeerapparatuur. Het plaatsen van een kaartlezer in een bocht belemmert de doorstroming, vooral in een bocht naar rechts. Een wisselstrook bij binnenkomen of wegrijden bevordert de doorstroming bij grote piekdrukke en als er bij de reguliere in- of uitrit een stagnatie ontstaat. Een wisselstrook is niet nodig als er meerdere in- en uitritten zijn.

De juiste situering van in- en uitrit van een parking moet degelijk onderzocht worden. Zowel op het niveau van het bouwblok zelf (relatie met andere functies en activiteiten) als in de ruimere verkeerscirculatie: de meest logische aansluiting op een parkeerroute, die de link maakt met het hogere wegennet, met minimale verkeershinder voor de omgeving. Er kan gekozen worden voor een systeem, waarbij de in- en uitrit naast elkaar gelegen zijn, een systeem met gecombineerde in- en uitrit met één slagboom of een gecombineerde in- en uitrit met twee slagbomen. Indien de gewenste verkeerscirculatie (bv. eenrichtingsstraten) dit vereist kunnen in- en uitrit ook liggen in verschillende straten. In dat geval dreigt de automobilist zijn oriëntatie te verliezen en is een duidelijke bewegwijzering ook nodig bij het verlaten van de parking.



Fig.47: Parking station Leuven: toegang voor autoverkeer Fig.48: Parking station Leuven: open relatie met Martelarenplein



Figuur 49, figuur 50, figuur 51: Bordeaux, Quai du Garonne – combinatie van winkels en parkeergebouw in omgebouwde havenloodsen. De parkeerdaken van de verschillende loodsen zijn bovengronds met elkaar verbonden.

1.5.5 Looproutes

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en gebruiksvriendelijkheid verdient de afwikkeling van het voetgangersverkeer bijzondere aandacht. Belangrijk is om zo weinig mogelijk conflictpunten of kruisingen te hebben tussen de looproutes en de parkeerwegen. Mogelijkheden zijn om een voetpad aan te brengen tussen twee aangrenzende parkeerstroken of door de parkeerstroken regelmatig te onderbreken. Looproutes in een afwijkende kleur vallen extra op. Nog meer dan bij een parkeerterrein is de oriëntatie naar de gewenste in- en uitgangen voor voetgangers (lift, trapkoker...) belangrijk, niet enkel voor het gebruikscomfort maar ook voor het gevoel van veiligheid. Vooral dit gevoel van veiligheid ontbreekt nogal eens in de trapkokers die meestal hermetisch afgesloten zijn. Glaspartijen kunnen ook hier een gevoel van openheid en sociale controle versterken.

1.5.6 Gebruik van materialen

De keuze van het materiaal voor de gevelbekleding kan het gebouw een heel eigen karakter geven. De constructie kan worden verborgen of juist worden geaccentueerd. Als gevelbekleding komen staal, prefab materialen of ter plaatse gestort beton, hout, metselwerk en glas in aanmerking.

Aandachtspunten:

- duurzaamheid, bestandheid tegen vandalisme en aanrijdingen met lage snelheid;
- schade makkelijk te herstellen (elementen afzonderlijk te verwijderen);
- eenvoudig onderhoud (bv. verwijderen van graffiti);
- bouwtijd;
- afmetingen van de constructie-elementen;
- trillingsgevoeligheid;
- brandveiligheid (sterkteverlies bij hoge temperaturen).

1.5.7 Lichtgebruik

De verlichting in een garage is van groot belang voor de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid in garages. Bovendien vergemakkelijkt een goede verlichting de oriëntatie en de herkenning van personen, voertuigen, rijbaanbegrenzingsen en obstakels.

Aandachtspunten:

- vermijden van donkere schaduwen of hoeken;
- vermijden van grote verschillen in helderheid en verblinding;
- daglicht vormt een visueel focuspunt en geeft ruimtelijk besef. Het helpt mensen zich te oriënteren, omdat mensen de neiging hebben naar het licht toe te lopen. Eventueel kan de kunstverlichting overdag worden gestuurd door lichtsensoren die de lichtinval meten.

Bij de aanleg van de parkeergarage onder de Grote Markt in Mechelen werd veel aandacht besteed aan een goede verlichting. Elke 20 meter werd een lichtkoepel geplaatst die zorgt voor een natuurlijke lichtinval. De parkeergarage in Mechelen heeft één open zijde. Via een hellend vlak over de volledige breedte kunnen voetgangers de parkeergarage binnenwandelen. Zo valt niet alleen veel licht binnen, maar is er ook een grotere sociale controle.



Figuur 52: Parking Veemarkt Mechelen

Figuur 53: Verlichting als kunstproject in parking onder wooncomplex, Zürich

Figuur 54: Lichtwand, parking Astridplein Antwerpen

1.5.8 Gebruik van kleuren

Om een grauwe inrichting van een parkeergarage tegen te gaan, is een goed samenspel tussen kleur en verlichting noodzakelijk. Kleur kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden: om eenheid te creëren en een ruimte inzichtelijk te maken, om architectonische vormen beter tot hun recht te laten komen, eentonigheid te vermijden, om de ruimte groter te laten lijken, enz...

Elke kleur heeft specifieke eigenschappen (Louter & Savooyen, 2005):

Rood	Opvallend, dominant. Naderende kleur, die naar voren lijkt te treden.
Oranje	Iets neutraler dan rood
Geel	Felle kleur, hoge lichtreflectie. Vormen en structuren blijven niet altijd goed zichtbaar.
Groen	Neutrale, rustige kleur
Blauw	Transparante en rustige kleur. Heeft wijkende werking. Vormen en structuren blijven goed zichtbaar.
Bruin	Sobere kleur die vormen intact laat

Daarnaast worden in parkeergarages vaak vormen van wit, zwart en grijs gebruikt. Er zijn vele soorten zwart, die een warmere of koudere tint kunnen bevatten. Zwart is een neutrale en sombere kleur die bij doelbewust gebruik en in bepaalde materialen een voorname kleur kan zijn. Bij een diepzwarte kleur is de vorm niet of nauwelijks meer waar te nemen. Wit is een neutrale kleur, die tussen felle kleuren kan geplaatst worden. De werking van deze kleuren blijft dan onaangestast. Grijs komt in achromatische en chromatische (gemengd met andere kleuren) soorten voor. Achromatisch grijs is nuttig om scherpe contrasten mee te overbruggen. Tussen felle kleuren heeft het dezelfde neutraliserende werking als wit. Chromatisch grijs komt voor in vele soorten en wordt vaak gebruikt (Louter & Savooyen, 2005).

Naast de afzonderlijke kenmerken van kleuren, speelt ook de combinatie van kleuren een rol. Geringe helderheidsverschillen suggereren verwantschap, grote helderheidsverschillen suggereren onderscheid. Licht naast donker wordt helderder en donker naast licht wordt donkerder. Gebrek aan helderheidscontrasten geeft monotonie, maar een teveel zorgt voor irritatie.

Het effect van kleuren wordt beïnvloed door de belichting. Bij sterke belichting hebben kleuren met een grote intensiteit een minder doordringend karakter dan wanneer er weinig licht is. Ook lichtinval en het soort lichtbron (dag- of kunstlicht) bepalen mede het effect en de werking van de gekozen kleuren.

In een parkeergarage worden kleuren gebruikt om bouwdelen te accentueren en zo de ruimte groter, kleiner of lichter te doen lijken of ter ondersteuning van de oriëntatie en de signalering. Enkele aandachtspunten (Louter & Savooyen, 2005):

- de **horizontale elementen** (vloer, plafond) kunnen best in een andere kleur dan de verticale elementen (kolommen, wanden);
- **verticale elementen** kunnen het best uitgevoerd worden in dezelfde kleur;
- de **wanden** krijgen bij voorkeur de grootste lichthelderheid;
- grote **helderheidsverschillen** vestigen de aandacht op de vloer. Dit kan dienen om bijvoorbeeld het onderscheid tussen de parkeer- en de verkeersruimte duidelijk te stellen of looproutes aan te duiden;
- Het gebruik van **kleuren en vlakverdelingen** kan gebruikt worden ter oriëntatie. Kleur is



vaak een rustiger en subtieler sturingsmiddel dan figuratieve voorstellingen.

Figuur 55: Parking onder Grote Markt Sint-Niklaas

1.5.9 Belevingswaarde: meer dan een parkeergebouw

Naast de functionele eisen gaat de jongste jaren meer aandacht naar de belevingswaarde van parkeergebouwen. Het hoeven niet noodzakelijk ruimten te zijn waar men zo snel mogelijk weer uit wil, maar het kunnen ook aangename plaatsen zijn om te vertoeven of op elkaar te wachten.



Doorheen het min 1-niveau van de reeds herhaaldelijk genoemde parking onder het Astridplein in Antwerpen loopt een aantrekkelijke looproute tussen het trein- en metrostation, met een uitnodigende warme houten vloer. Dit verhoogt de belevingswaarde van de naastgelegen Kiss & Ride-strook (10 minuten gratis stationeren) en het fietspunt.



Figuur 56: Parking Astridplein Antwerpen (Kiss & Ride, fietspunt en looproute)

Kunstenaar Daniël Buren werd door architect Michel Targe betrokken bij het ontwerp van de parking onder het Parc des Célestins in Lyon. Via een periscoop op het plein krijgt de argeloze bezoeker een bevreemdend beeld van wat later de spiraal van de parking blijkt te zijn. Een parking wordt toeristische attractie...



Figuur 57: Lyon, Parking onder Parc des Célestins (Daniel Buren)

1.6 Park & Ride

Het succes van een Park & Ride-voorziening is niet steeds vanzelfsprekend. Aan de gebruiker wordt gevraagd een extra overstap te doen, de reis wordt onzekerder, complexer. Om de automobilist uit zijn wagen te krijgen moeten de voordelen van de overstap sterk doorwegen tegenover de nadelen. In hoofdstuk 2.5 van deel 5 werd al ingegaan op het hoe, waar en waarom van Park & Ride. In dit hoofdstuk beperken we ons tot een aantal ontwerprichtlijnen.

1.6.1 Relatie tussen parkeervoorziening en halteplaats openbaar vervoer

Een Park & Ride is niet zomaar een parkeerplaats, het is in eerste instantie een overstappunt tussen auto en openbaar vervoer (bus, tram, trein). Dit betekent dat het geheel zo vormgegeven moet worden dat de relatie tussen beide duidelijk en comfortabel is. Dit vertaalt zich in een korte, veilige en visueel leesbare looproute tussen de parkeerplaats en de halte van het openbaar vervoer en een geïntegreerde vormgeving.

1.6.2 Inrichting van de parkeerplaats

- De capaciteit dient aangepast te zijn aan de behoefte (raming van potentieel aantal gebruikers).
- Gezien het de bedoeling is de overstap van auto naar openbaar vervoer te stimuleren, is een goede en tijdige bewegwijzering vanaf het hogere wegennet (snelweg of stedelijke invalsweg) noodzakelijk. De toegang tot het terrein wordt duidelijk bewegwijzerd en met ruimtelijke elementen geaccentueerd. Bij het verlaten van het terrein worden ook de gewenste richtingen goed bewegwijzerd om geen onnodig zoekverkeer op drukke knooppunten te veroorzaken.
- Sociale veiligheid: Park & Ride-faciliteiten liggen meestal op plaatsen waar weinig sociale controle is. Auto's blijven er gedurende een langere periode (een hele dag, soms meerdere dagen) onbeheerd achter. Daarom worden hoge eisen gesteld aan een open transparante inrichting en een degelijke verlichting 's avonds.
- Voor de inrichting van de parking gelden dezelfde basisuitgangspunten als bij andere parkeerterreinen. Gezien ze dikwijls in een open ruimte liggen, is de landschappelijke inpassing van groot belang, bijvoorbeeld door middel van een sterke groenstructuur. De verharde oppervlakte blijft best beperkt tot het strikt noodzakelijke.
- Omwille van de sociale veiligheid blijft het terrein best zichtbaar vanaf de omliggende wegen of functies.



Figuur 58: Park & Ride-parking Antwerpen Linkeroever (Blancefloerlaan) - Stefaan Van Hul

Figuur 59: Park & Ride-parking Antwerpen Linkeroever (Melsele) - Stefaan Van Hul

1.6.3 Voorzieningen bij Park & Ride

Het voorzieningenniveau van een Park & Ride varieert in functie van de belangrijkheid van de Park & Ride. Bij kleinere Park & Rides zijn er weinig voorzieningen, maar wel voldoende comfort:

- toilet, overdekte wachtruimte voor het openbaar vervoer (eventueel verwarmd);
- informatiebord: bevat plattegrond met buslijnen, (actuele) frequenties, real-time aanduiding van wachttijd (indien haalbaar). Veelvuldig herhalen van informatie is belangrijk;
- bewakingspersoneel of camera's;
- voldoende zitplaatsen.

Bij grotere Park & Ride-parkings kan bijvoorbeeld ook een winkel- of drankgelegenheid aanwezig zijn. Dit heeft meerdere voordelen: de overstap kan worden gecombineerd met enkele aankopen, de wachttijd kan nuttig overbrugd worden en er wordt extra sociale controle aangeboden. Voor mensen die de fiets gebruiken als voor- of natransport is de aanwezigheid belangrijk van:

- overdekte en diefstalbestendige fietsenstallingen (aanbindsystemen);
- eventueel een aantal fietskluizen;
- eventueel bijkomende diensten als fietspompen, bike-wash, fietsherstelkit, enz...

Zeer belangrijke Park & Ride-faciliteiten kunnen uitgroeien tot sterk uitgeruste multimodale transferpunten, zoals er de jongste jaren in diverse buitenlandse steden reeds uitgebouwd werden. Soms wordt dergelijke Park & Ride gecombineerd met parkeergelegenheid voor een grootschalige publiekstrekker, zoals bijvoorbeeld aan het nieuwe olympische voetbalstadion in München.



Fig. 60, Fig. 61, Fig. 62: Multimodaal transferpunt Bordeaux met bus- en tramstation, autoparking en fietsenstallingen

1.7 Carpoolparkings

Een carpoolparking heeft in essentie een andere bedoeling dan de Park & Ride-parking, namelijk de overstap van auto naar auto voor mensen die vanaf dit punt een traject gemeenschappelijk afleggen.

Het accent ligt hier dus meer op het unimodale, al kunnen bepaalde carpoolparkings door hun ligging aan een sterke openbaarvervoeras ook als Park & Ride fungeren en omgekeerd. Ook de overstap van fiets naar auto gebeurt op carpoolparkings.

Qua parkeerinrichting, fietsenstallingen, nevenvoorzieningen en landschappelijke inpassing, zijn de ontwerprichtlijnen voor carpoolparkings dan ook sterk gelijkend op die van een Park & Ride. Carpoolparkings zijn meestal gesitueerd in complexe verkeersomgevingen (bv. aan op- en afrittencomplexen) waar de automobilist ook zonder deze extra voorziening al zijn aandacht reeds nodig heeft. Hoge eisen moeten dan ook gesteld worden aan de beveiliging van de in- en uitrit van de parking (bv. voldoende in- en uitweefruimte, goede zichtbaarheid, ...).



Figuur 63: Carpoolparking E313 Wommelgem

2 Ontwerprichtlijnen met betrekking tot doelgroepen

2.1 Parkeren voor personen met een handicap

Het vlot vinden van een degelijke (speciale) parkeerplaats heeft een uiterst positieve invloed op de mobiliteit van personen met een handicap. Het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen voor deze doelgroep is evenwel meer dan alleen maar het aanbrengen van een pictogram. Eerst en vooral moet men een geschikte plaats uitzoeken en dán de parkeerplaats aanpassen aan de noden van de gebruiker. Parkeerplaatsen voor personen met een handicap moeten in de mate van het mogelijke zo worden ingericht dat zowel de groep die zich dient te laten voeren als de groep die zelf de auto kan besturen er op een veilige en comfortabele manier gebruik kan van maken.

2.1.1 Wettelijke basis

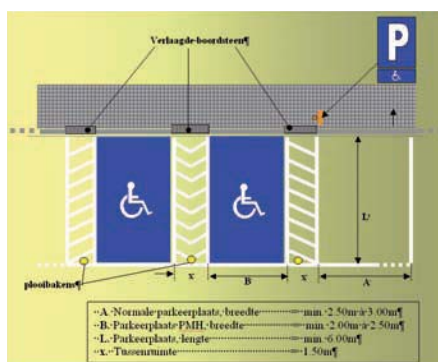
In de wegcode vindt men reglementering met betrekking tot de speciale parkeerkaart, de verkeersborden en de parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap. Normen met betrekking tot de inrichting van deze parkeerplaatsen werden vastgelegd in de omzendbrief van 16 februari 2001, gewijzigd bij omzendbrief van 24 maart 2003.

De normen verschillen naargelang het parkeerplaatstype.

In [winkelizeones](#) of [centrumgebieden](#) wordt aanbevolen 6%, of 1 plaats per begonnen schijf van 17 parkeerplaatsen voor te behouden aan personen met een handicap. Personen met een handicap kunnen in de meeste gemeenten in de [omgeving van hun woning of werkplaats](#) een parkeerplaats voor personen met een handicap gereserveerd krijgen. De procedure voor de aanvraag ervan verschilt van gemeente tot gemeente, maar ze dient te voldoen aan de richtlijnen vervat in de omzendbrief van het toenmalige departement Leefmilieu en Infrastructuur van 16 februari 2001. Indien deze plaats wordt voorzien in de omgeving van de woning van deze personen, dan wordt ze aangelegd volgens de plaatselijke mogelijkheden en volgens de aard van de handicap van de betrokkene. Daarbij wordt ook afgewogen welke loopafstand van en naar deze plaats nog aanvaardbaar is.

2.1.2 Aandachtpunten

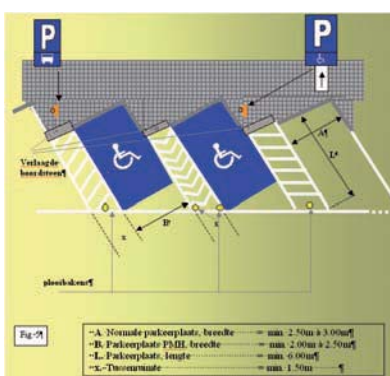
- Aanwezigheid van [vakmarkering](#).
- Aanwezigheid van [verkeersbord E6](#) en symbool voor een [gehandicaptenparkeerplaats](#) op parkeervak.
- Aangepaste helling [stoepafrit](#) maximum 1:6 (max. hoogteverschil van 1 m op lengte van 6 m).
- [Verlichting](#) van parkeerplaats.
- [Bediening van parkeerautomaat](#) door persoon met handicap (goed bereikbaar en juiste hoogte), tenzij deze groep vrijgesteld is van betaling.
- Bij vaste gebruikers (bv. nabij de woning) kan de [parkeerplaats](#) worden [gereserveerd](#) op het kenteken van de auto.



- Lengte parkeerplaats bij dwarsparkeren: **minimum 6 meter.**
- Breedte parkeerplaats bij dwarsparkeren: **3 à 3,5 meter.** Een breedte van 3 meter volstaat als er een vrije uitstap strook naast het parkeervak is.

Figuur 65: Principeschets dwarsparkeerplaatsen voor personen met een handicap

Bron: Richtlijnen parkeerinrichtingen Personen met een handicap, Centrum voor Toegankelijkheid, provincie Antwerpen



Bij schuinparkeerplaatsen gelden dezelfde maten. Het voordeel van een dergelijke opstelling is dat men gemakkelijker in en uit deze plaatsen kan rijden (zie fig.5)

Figuur 66: Principeschets schuine parkeerplaatsen voor personen met een handicap

Bron: Richtlijnen parkeerinrichtingen Personen met een handicap, Centrum voor Toegankelijkheid, provincie Antwerpen

Voor **parkeerterreinen** worden volgende aanbevelingen gedaan:

- Dwarsparkeerplaatsen genieten de voorkeur.
- Langsparkeerplaatsen enkel daar waar veiligheid en comfort het toelaten.
- Bij herinrichting van de openbare parkeerplaatsen is het niet de bedoeling alle lijnen weg te werken en nieuwe te schilderen. Men kan van drie bestaande plaatsen twee grote maken, liefst aan de hoeken. Soms kan gebruik gemaakt worden van de restruimte op parkeerterreinen om een inefficiënt gebruik van de ruimte te vermijden.
- De voorkeur gaat uit naar een duidelijke afbakening van de voorbehouden plaatsen (ook bij langsparkeerplaatsen).



Figuur 67: Parkeervakken voor personen met een handicap aan een supermarkt

Bron: 'Richtlijnen parkeerinrichtingen Personen met een handicap'

Bij **parkeergarages** gelden dezelfde maten als beschreven voor parkeerterreinen.

Er dient veel aandacht geschonken te worden aan de **bereikbaarheid** van en naar de wagen, die zonder hindernissen dient te zijn.

- Doorgangen moeten minimaal **1,50 meter breed** zijn.
- Deuren worden best vermeden of dienen automatisch te zijn (geen draaideuren).
- Plaatsen voor personen met een handicap liefst **zo dicht mogelijk bij de in- uitgang** van de garage of zo dicht mogelijk bij een lift.
- **Liften** moeten groot genoeg zijn (deuropening minimaal 90 cm, liftruimte minimaal 1x1,30 m) en vlot toegankelijk voor mindervaliden.
- Goede **verlichting**.

2.1.4 Normen in verband met signalisatie

De ganse parkeerzone, voorbehouden voor personen met een handicap, wordt liefst volledig blauw gekleurd en voorzien van het rolstoelpictogram. De tussenzones dienen beveiligd te worden met paaltjes (bv. plooi bakens) om te verhinderen dat een kleine auto zich tussen de normaal geparkeerde voertuigen zou zetten.

2.1.5 Normen in verband met automaten

Betaalautomaten moeten op een bereikbare plaats staan en met de juiste leeshoogte voor het beeldscherm (hoogte bedieningsknoppen tussen 0,9 en 1,2 m).

2.2 Parkeren van vrachtauto's

2.2.1 Langsparkeerstrook voor vrachtwagens (parkeerhoek 0°)

Onderstaande richtlijnen voor langsparkeerstroken voor vrachtwagens zijn gebaseerd op ASVV 2004. In straten waar veelvuldig of overwegend geparkeerd wordt door vrachtwagens, worden de parkeervoorzieningen - voor zover de ruimte beschikbaar is - ook gedimensioneerd op maat van de vrachtwagen. In ASVV 2004 wordt volgende maatvoering vooropgesteld voor parkeerstroken voor vrachtwagens.

Dimensionering

- Breedte: **2,75 tot 3 meter**.
- Lengte enkelvoudige vrachtwagens: ca. 10,5 meter. Inclusief manoeuvreerruimte betekent dit dat **ongeveer 18 meter** obstakelvrije ruimte nodig is.
- Ruimte voor parkeermanoeuvre op langsliggende rijweg: **7 meter**.

In **verkeersgebieden** (snelheid 70 of 90 km/u) verdient het aanbeveling deze maten ook effectief in acht te nemen. Gezien parkeermanoeuvres van vrachtwagens in combinatie met hoge snelheden leiden tot gevaarssituaties, moeten hier zoveel mogelijk de veiligheidsmarges (bv. tussen parkeerstrook en fietspad of rijweg) gerespecteerd worden.

In **verblijfsgebieden** (snelheid gelijk aan of lager dan 50 km/u) stelt de problematiek zich anders. **Laad- en loszones** in winkelstraten bevinden zich meestal in gemengde gebieden met een hoge verblijfswaarde. Probleem is dat men hier veelal kampt met ruimtegebrek en dus moet gezocht worden naar een evenwichtige ruimteverdeling (rijdend en stilstaand verkeer, voetgangers, fiet-

sers, openbaar vervoer...). Gevaarrisico's zijn hier ook minder groot gezien de lagere snelheden. Dit betekent dat hogergenoemde optimale maatvoering in dergelijke straten zelden haalbaar is. Het uitwerken van laad- en loszones is dan ook meestal maatwerk en in vele gevallen is een beschikbare breedte van 2,50 meter al een hele luxe.

Voor de vormgeving van laad- en loszones (zie ook deel 5, hoofdstuk 4.9) bestaan geen algemeen geldende ontwerprichtlijnen. In binnensteden (b.v. bevoorrading van kleinhandel) wordt voor het goederenverkeer meestal gebruikgemaakt van enkelvoudige voertuigen (personenwagens, bestelwagens, kleine vrachtwagens). Bij grootwinkelbedrijven gaat het meer om vrachtwagens met trekker of aanhangwagens.

Laad- en loszones in winkelstraten – waar veelal slechts een beperkte ruimte beschikbaar is – worden best gedimensioneerd op de maatvoering van bestelwagens en kleine vrachtwagens. Handelaars en bedrijven worden aangespoord om voor hun goederentransporten te kiezen voor vervoermiddelen die de schaal van de omgeving respecteren.

Ontwerpaanbevelingen voor laad- en loszones

- Breedte: 2,30 à 2,75 meter voor zover de ruimte beschikbaar is. In elk geval wordt een voetgangersruimte van minstens 1,50 meter gerespecteerd tussen het voertuig en de gevel.
- Lengte: 12 à 14 meter.
- Ook over de gewenste situering van en de afstand tussen laad- en loszones bestaan geen algemene kencijfers. Per situatie worden de noden onderzocht op basis van terreinobservaties, een inventarisatie van de aanwezige functies en bevraging van de handelaarsvereniging. Vervolgens worden die noden geconfronteerd met de beschikbare ruimte en afgewogen tegenover de andere ruimtebehoefes. De inplanting van laad- en loszones houdt ook rekening met een goede bereikbaarheid bij minimale omgevingshinder.
- In plaats van geïsoleerde adhoc-oplossingen werkt het bestuur best een samenhangend plan uit voor de spreiding van laad- en loszones op de meest strategische locaties, die bereikbaar zijn via een logische aan- en afvoerroute. Naast het vereiste verkeersbord (zie deel 5, hoofdstuk 4.9) wordt de zone best ook herkenbaar gemaakt door een herkenbaar materiaalgebruik of markering.
- Gezien in de meeste situaties sprake is van ruimtegebrek, wordt best zoveel mogelijk gezocht naar oplossingen die een flexibiliteit toelaten. Bijvoorbeeld laad- en loszones die buiten de 'venstertijden' ook gebruikt kunnen worden als reguliere parkeerplaatsen, of die in lege toestand kunnen functioneren als verruimd voetpad.

In de binnenstad van Gent loopt een proefproject, waarbij zes bestaande laad- en loszones heringericht werden en aangevuld met drie bijkomende zones. Het uiteindelijke doel is te komen tot een bewegwijzerd netwerk van routes en laad- en loszones voor leveranciers, ondersteund door een communicatieplan voor de vervoerders en handelaars. Voor alle laad- en loszones worden uniforme en duidelijk herkenbare uitgangsprincipes gehanteerd, zowel wat betreft de venstertijden (maandag tot zaterdag, 8u30-13u) als de fysieke inrichting (signalisering, belijning...). De stad Antwerpen overweegt de uitbouw van een distributiecentrum aan de stadstrand van waaruit kleinere bestelwagens instaan voor de leveringen naar de kleinhandel in de stad.





Figuur 68: Subtiële aanduiding laad- en loszone Abdijstraat, Antwerpen



Figuur 69: Subtiële aanduiding laad- en loszone Gasthuisstraat, Turnhout

2.2.2 Parkeerterreinen voor vrachtwagens - indeling bij haaks parkeren

Haaks parkeren voor vrachtauto's komt voor op bedrijventerreinen of op parkeerwegen met tweerichtingsverkeer. Parkeerstroken en parkeerwegen worden bij voorkeur uitgevoerd in van elkaar afwijkende verharding.

Positieve aspecten

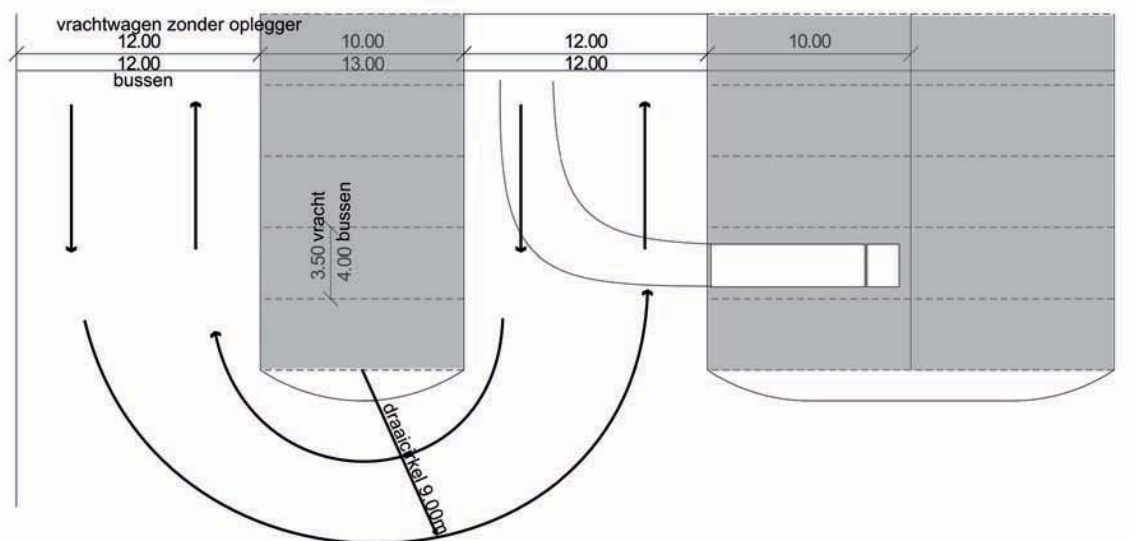
- Parkeerplaatsen zijn mogelijk vanaf twee naastliggende parkeerwegen bereikbaar, zodat voorwaarts in- en uitgereden kan worden.
- Minimaal ruimteverlies aan het begin en einde van de parkeerstroken.
- Kleinere oppervlakte-eenheid nodig dan bij schuin parkeren.

Negatieve aspecten

- Bij achterwaarts in- of uitrijden moeilijk zicht op naderend rijverkeer.

Dimensionering

- Breedte van parkeervak: 4 meter aanbevolen voor kortparkeren, 3,5 meter voor langparkeren
- Diepte van parkeervak:
 - 10,00 m (vrachtauto)
 - 16,50 m (trekker + oplegger)
 - 19,50 m (vrachtauto + aanhangwagen)
- Breedte van parkeerweg: minimaal 12 meter voor vrachtauto's en minimaal 15 meter voor voertuigencombinatie.



Figuur 71: Parkeerterrein voor vrachtwagens met oplegger

2.2.3 Parkeerterreinen voor vrachtwagens - indeling bij schuin parkeren

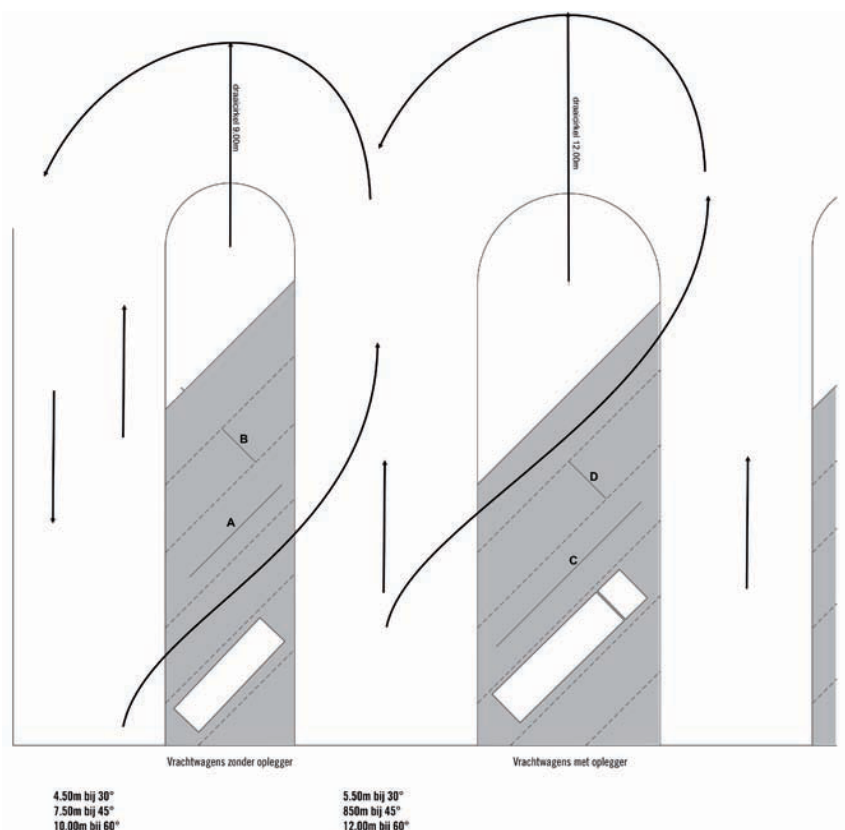
Schuin parkeren voor vrachtauto's komt voor bij éénrichtingsverkeer op parkeerwegen. De maatvoering is afhankelijk van de parkeerhoek (30°, 45° of 60°). Positief is dat het parkeermanoeuvre eenvoudiger is dan bij haaks parkeren. Anderzijds is een groter parkeeroppervlak nodig per voertuig en is er moeilijk zicht bij het achteruitrijden op naderend rijverkeer.

Dimensionering

	Minimumwaarden (m)		
	60°	45°	30°
Vrachtauto			
Diepte (loodrecht op wegvlak)	10,00	9,25	7,75
Breedte	3,50/ 4,00 (lang/ kort P)		
Breedte parkeerweg	10,00	7,50	4,50
Trekker + oplegger			
Diepte (loodrecht op wegvlak)	15,75	14,00	11,50
Breedte	3,50/ 4,00 (lang/ kort P)		
Breedte parkeerweg	12,00	8,50	5,50
Vrachtauto +aanhangwagen			
Diepte (loodrecht op wegvlak)	18,50	16,00	12,50
Breedte	3,50/ 4,00 (lang/ kort P)		
Breedte parkeerweg	12,00	8,50	5,50

Figuur 72: Dimensionering van schuine parkeervakken voor vrachtwagens

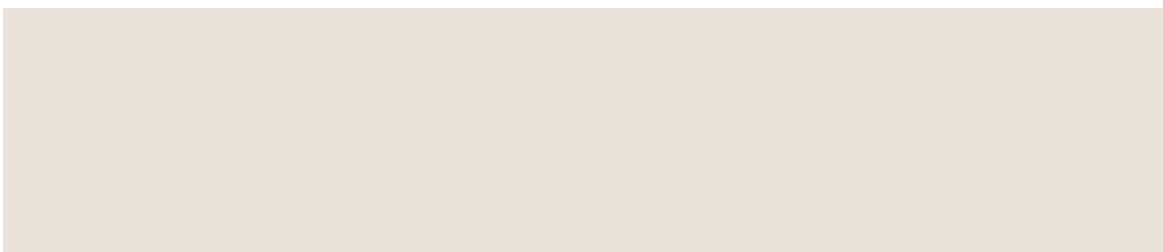
Bron: ASVV 2004, Crow – fig. 15.3.2



Figuur 73: Parkeerterrein voor vrachtwagens en bussen – schuine parkeervakken

	A	B	C	D
Vrachtwagen zonder oplegger	10.00 m	3.50 m à 4 m		
Bus	13.00 m	3.50 m à 4 m		
Trekker en oplegger			16.50 m	3.50 m à 4 m
Vrachtwagen en aanhangwagen			19.50 m	3.50 m à 4 m

Gebaseerd op ASVV 2004, Crow



2.3 Busparkeren

Het parkeren van toerismebussen in historische kernen of rond belangrijke publiekstrekkingen kan hinder meebrengen, vooral voor omgevingen die niet aanpasbaar zijn aan de maatvoering van bussen, en voor omliggende woongebieden. Daarom verbieden steeds meer stads- en gemeentebesturen de toegang voor touringcars in hun historisch centrum.

Brugge laat enkel nog in beperkte mate (bv. afzetten van gasten in een hotel) bussen toe in het historisch centrum. Om dit te kunnen waarmaken werd aan het Bargeplein een grote randparking voor 140 bussen aangelegd, voorzien van toiletten, telefoon e.d. De parking wordt door een aantrekkelijke voetgangersbrug direct verbonden met de omgeving van het Minnewater. Een opvallende rode luifel fungeert als afspraak- en vertrekpunt, onder meer voor gegidste rondleidingen.



Figuur 74, Figuur 75: Brugge: opvallende luifel en voetgangersbrug verbinden parking Bargeplein met Minnewater en binnenstad

Voor een overzicht van voor- en nadelen van de verschillende parkeervormen voor bussen kan verwezen worden naar het parkeren van vrachtauto's. Bij de terreinindeling van een parkeerplaats die ook gebruikt wordt door bussen of vrachtwagens dient rekening gehouden te worden zowel met de lengte van de voertuigen als met de grotere bochtstralen. Als draaicirkel wordt 30 meter diameter vooropgesteld (straal 15 m).

2.3.1 Langsparkeerstroken voor bussen

Aan bepaalde publiekstrekkingen waar veel bezoekers vertrekken of aankomen met touringcars (bv. stations, musea...), kan een parkeerstrook voor bussen wenselijk zijn, niet zozeer om lange tijd te parkeren maar wel voor het afzetten en ophalen van reizigers.

Dimensionering

- breedte: 2,75 tot 3 meter
- diepte: 12 tot 14 meter per bus
- gewenste capaciteit (aantal bussen): te onderzoeken op basis van terreinobservatie en overleg met de sector.



Figuur 76: Parkeerstrook voor touringcars, station Leuven

2.3.2 Indeling bij haaks parkeren van bussen

Dimensionering

- breedte: 4,00 meter
- diepte: 13,00 meter

2.3.3 Indeling bij gestoken schuin parkeren van bussen

	60°	45°	30°
Diepte (loodrecht op wegvlak)	12,75	11,50	9,75
Breedte (evenwijdig met wegvlak)	4,62	5,65	8,00
Breedte parkeerweg	10,00	7,50	4,50

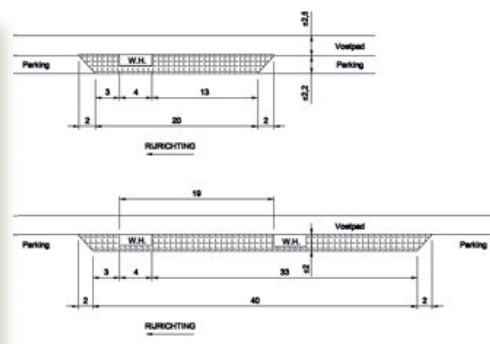
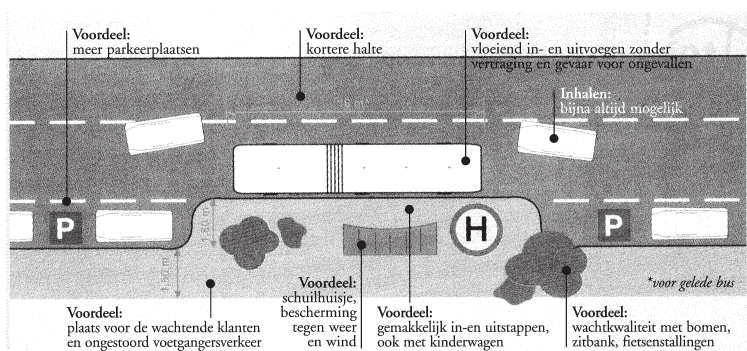
Bron: ASVV 2004, Crow

2.3.4 Voetpaduitstulping aan haltes voor openbaar vervoer versus parkeren

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt aan halteplaatsen dikwijls bemoeilijkt door het veelvuldig foutparkeren op de halte of doordat de bus er moeilijk terug kan invoegen in het verkeer. Daarom opteert De Lijn binnen de bebouwde kom (max. 50 km/u) voor een halteplaats op de rijweg zelf (dus zonder uitwijkstrook). Om de halte parkeervrij te houden, wordt een voetpaduitstulping voorzien.

Uitstulpende haltes hebben volgende voordelen:

- De doorstroming voor het openbaar vervoer verbetert.
- Het risico op foutparkeren op de halte wordt nagenoeg tot nul herleid.
- Er is meer ruimte voor plaatsing van een schuilhuisje.
- Er kan gebruik gemaakt worden van een speciale boorsteen ("kasseler boordsteen"), waardoor de bus tot tegen de stoerprand kan rijden.
- De uitstulping biedt meteen ook plaats voor alle halteaccomodatatie en groenvoorzieningen.



Figuur 77: Principeschets voetpaduitstulping aan halte openbaar vervoer

Bron: De Lijn, entiteit Antwerpen – Technisch Bureau en Planning

Figuur 78: Maatvoering voetpaduitstulping aan halte openbaar vervoer

Bron: De Lijn, entiteit Antwerpen – Technisch Bureau en Planning

2.4 Inrichting van taxistandplaatsen

In hoofdstuk 2.4.5 van deel 5 werd reeds ingegaan op de algemene principes en locatie van taxistandplaatsen.

Ontwerpaanbevelingen voor taxistandplaatsen

- Taxistandplaatsen moeten steeds op een **logische en duidelijk zichtbare plaats** gesitueerd worden, in de directe omgeving van de uitgang van belangrijke publiekstrekkers of op knooppunten waar een drukke looproutes elkaar kruisen (bv. stadsplein).
- De standplaats moet voor taxi's (ook minibusjes) goed **bereikbaar** zijn (zowel aanvoer als afvoer).
- Volgens de geplogenheden van de sector schuiven taxi's meestal achter elkaar aan, waarbij de reiziger steeds instapt in het eerste voertuig van de rij. Dit betekent dat een **langsparkerstrook** voor taxi's te verkiezen is boven haakse of schuine stroken. is;
- Maatvoering:
 - lengte: **min. 6 meter** per taxi;
 - breedte: **2,5 à 3 meter**;
 - in verband met de capaciteit (aantal taxi's dat zich gelijktijdig op een zelfde plaats kan opstellen) bestaan **geen algemeen geldende richtlijnen**. Dit moet voor elke situatie onderzocht worden door terreinobservatie en overleg met de sector.
- De standplaats wordt aangeduid met een **bord E9a**, maar kan verder visueel ondersteund worden door een tekstmarkering 'taxi' op het wegdek of een herkenbare uniforme vormgeving. In Antwerpen gebeurt dit bijvoorbeeld door middel van een geschilderde oranje kleur. Hierbij stelt zich dan wel het probleem dat dergelijke opvallende kleur onder meer in een historische omgeving de kwaliteit van het openbaar domein aantast en bovendien niet duurzaam is (snel slijtage). De voorkeur gaat dan ook naar een kwalitatieve vormgeving die inpasbaar is in de omgeving.

- Taxi's en openbaar vervoer zijn complementaire voorzieningen. Wanneer beide voorzieningen naast elkaar voorkomen, is het aan te bevelen dat beide in elkaars gezichtsveld en op **korte loopafstand** van elkaar liggen teneinde de gebruiker een optimale keuze te kunnen garanderen.

- Aan stations en belangrijke publiekstrekkingen is het belangrijk dat zowel taxi's als de halte voor openbaar vervoer op een voor de gebruiker **prominentere en meer zichtbare plaats** gesitueerd worden dan de parking voor autoverkeer.

- **Sanitaire voorzieningen** specifiek voor taxichauffeurs worden zelden voorzien. Wel is het aan te bevelen dat in de directe omgeving van een standplaats steeds dergelijke voorziening beschikbaar is, bijvoorbeeld in een stations- of openbaar gebouw, een horecazaak...



Figuur 79: Taxistandplaats station Leuven



Figuur 80: Taxistandplaats station Kortrijk

2.5 Parkeerplaatsen voor autodelen

Het principe van autodelen waarbij verschillende gebruikers gezamenlijk een wagen delen op privé-initiatief of via een autodeelbedrijf (zoals bv. Cambio) kent meer en meer succes en dient zeker ondersteunt te worden via het parkeerbeleid. Via autodeelsystemen kan het autobezit namelijk dalen waardoor er op termijn parkeerruimte vrij komt die voor andere doeleinden gebruikt kan worden.

Het aanbieden van gereserveerde parkeerplaatsen voor auto's van autodeelsystemen is hierbij een eenvoudige maatregel. Hiervoor kan het parkeerbord E9a met het onderbord autodelen voorzien worden. De gebruikers van deze parkeerplaats beschikken over een parkeerkaart voor autodelers. Daarnaast kunnen er specifieke parkeerplaatsen gereserveerd worden door autodeelbedrijven die hiervoor specifieke bebording en markeringen gebruiken.



Figuur 81: Verkeersbord E9 met onderbord autodelen



Figuur 82: Autodeelplaats Leuven

2.6 Ontwerprichtlijnen voor fietsparkeren

Duurzaam parkeerbeleid betekent ook dat er aandacht is voor het stallen van fietsen. Elke fietser is een geparkeerde auto minder. Hoewel het fietsgebruik de jongste jaren in onze steden en gemeenten weer in de lift zit, wordt het stallen van fietsen – zowel op het openbaar domein als in stallingsgarages - nog steeds stiefmoederlijk behandeld.

In het [vademecum fietsvoorzieningen](#) wordt uitgebreid ingegaan op de nodige stallingsbehoeften voor fietsen, al dan niet op het openbaar domein, al dan niet overdekt, al dan niet bewaakt, al dan niet gratis.

In het vademecum duurzaam parkeerbeleid beperken we ons tot enkele raakvlakken tussen het parkeren van auto's en fietsen.

2.6.1 Fietsenstallingen versus parkeerstroken op het openbaar domein

Zowel in winkelstraten als in woonstraten ging de voorbije decennia veel aandacht naar het voorzien van de nodige parkeercapaciteit voor auto's. Fietsers moesten het doen met de restruimte. Wanneer nu bij het versterken van de verblijfskwaliteit enkele parkeerplaatsen sneuvelen, wordt dit door heel wat betrokkenen nog steeds aanzien als een aantasting van de bereikbaarheid. Men beseft echter niet dat het vervangen van één parkeerplaats door vijf fietsenstallingen eigenlijk de bereikbaarheid verhoogt. Enkele jaren geleden werd de boodschap dat elke geparkeerde auto zoveel plaats inneemt als tien fietsen reeds uitgedragen door een campagne voor meer fietsparkeerplaatsen, rond de slogan 'tien voor de prijs van één'.

Er bestaan geen kencijfers voor het nodige aantal fietsenstallingen in winkel- en woonstraten. Net als bij het bepalen van autoparkeerbehoeften kunnen indicatoren zijn: de reële stallingsbehoefte op basis van tellingen, en een aanvaardbare loopafstand naar de bestemming. Deze loopafstand is korter dan bij autogebruikers.



De stad Gent past de strategie van het plaatsen van fietsenstallingen op parkeerstroken regelmatig toe. Burgers kunnen hiervoor een aanvraag indienen. Een 'stallingsteam', geleid door de stallingsconsulente, beoordeelt deze aanvragen en coördineert de plaatsing van fietsenstallingen. Om snel tegemoet te komen aan de hoge vraag gebeurt dit meestal niet door middel van een heraanleg, maar worden stallingsmodules (type Gent) geplaatst op de parkeerstrook.

Daarbij stelt zich soms het probleem van leesbare afbakening tussen parkeerstrook en fietsenstalling. In Gent gebeurt dit door middel van een hogere beugel in rood-wit. Uit observaties blijkt dat deze beveiligingen eerder contraproductief werken, omdat ze op hun beurt gebruikt worden als fietsenstallingen. Bovendien werken ze het esthetisch straatbeeld allesbehalve in de hand. Het probleem kan voorkomen worden door de fietsenstallingen te plaatsen op een verhoogde voetpaduitstulping, of te kiezen voor andere scheidingselementen die aantrekkelijker zijn en een meerwaarde kunnen bieden voor de ruimte: een boom, een zitelement... Een anti-parkeerpaaltje heeft evenzeer een efficiënt afschermend effect en heeft niet het nadeel dat het ook als fietsenstalling gebruikt wordt.



Figuur 83, Figuur 84: Fietsenstallingen op parkeerstrook in Gent

2.6.2 Autonome bewaakte fietsenstallingen of als onderdeel van een parkeergarage?

Fietsendiefstal en –vandalisme vormen een ernstige rem bij de aankoop en het dagelijks gebruik van degelijke fietsen. Daarom stijgt de vraag naar afgesloten of bewaakte publieke fietsenstallingen op plaatsen waar fietsen voor langere tijd gestald moeten worden (bv. aan stations, maar ook steeds meer in centrumgebieden of in woonbuurten met beperkte inpandige stallingsmogelijkheden). Vooral in Nederlandse steden werden de jongste jaren verschillende autonome bewaakte fietsengarages gebouwd, soms als markant gebouw, soms ingewerkt onder een publiek plein. Soms wordt ook een bestaand pand in de binnenstad geheel of gedeeltelijk omgebouwd tot fietsenstallingen.



Figuur 85, Figuur 86: Glazen 'fietsmachine', Apeldoorn

Figuur 87: Inpandige publieke fietsenstalling in centrumgebied Breda

Het bouwen van een fietsengarage is echter een dure zaak en de bereidheid tot betalen hiervoor is eerder gering (zie verder hieronder 2.6.3).

Een andere optie is het inrichten van een deel van elke autogarage (bv. 5 à 10%) als stallingsplaats voor (brom)fietsen en moto's. Dit zou als randvoorwaarde kunnen ingeschreven worden bij de bouw van alle nieuwe parkeergarages (publiek, semi-publiek of zelfs privé). Bovendien kan onderzocht worden in hoeverre bestaande parkeergarages in de stadscentra gedeeltelijk omgebouwd kunnen worden tot garage voor auto's, (brom)fietsen en motorfietsen.

Argumenten pro zijn:

- De kosten kunnen gecompenseerd worden uit de inkomsten van de parkeergarage (geïntegreerd mobiliteitsbeleid).
- De oude generatie van parkeergarages ligt meestal pal in het centrumgebied, vlakbij belangrijke bestemmingen. In een nieuwe visie wordt voor auto's eerder gedacht aan randparkings. Centrumparkings zouden dan wel nog (beperkt) ruimte bieden aan prioritaire parkeerbehoeften en deels ruimte vrijmaken voor fietsen.

Hier gelden wel enkele **randvoorwaarden** of **aandachtspunten**:

- Aparte toegang voor fietsers.
- Fietsenstallingen concentreren dicht bij de in- en uitgang, geen te grote hellingen of lange afstanden in de parking.
- Afscherming (bv. hekwerk) tussen fietsen- en autoparking.

Mogelijk kunnen met het parkeerbedrijf afspraken gemaakt worden om fietsenstallingen gratis aan te bieden. Bijvoorbeeld parking Astridplein Antwerpen, Kinopolis Leuven (waar echter geen aparte ingang voorzien is).



Figuur 88: Combinatie auto- en fietsengarage Enschede, Nederland

2.6.3 Gratis of betalend ?

In Nederland woedt momenteel een discussie over het al dan niet betalend maken van bewaakte fietsenstallingen. Aan de ene zijde is er de stelling dat een kwalitatief aanbod een prijs heeft, die ook aan de gebruiker mag aangerekend worden. Anderzijds zijn weinig fietsers geneigd te betalen voor dergelijke dienstverlening, met als argument dat ze reeds een ernstige bijdrage leveren voor meer veiligheid en mobiliteitsbeheersing. Het gratis aanbieden van dergelijke infrastructuur kan het fietsgebruik nog stimuleren.

Omgekeerd heeft het geen zin dure infrastructuur te bouwen die niet gebruikt wordt, gezien de meeste fietsers liever het risico nemen van een gratis stalling dichtbij de bestemming dan te betalen voor een soms moeilijker bereikbare locatie.

Daarom gaan meer en meer Nederlandse steden met succes over tot het aanbieden van gratis bewaakte fietsenstallingen.



Het gratis maken van de bewaakte fietsenstallingen in het centrum van Apeldoorn heeft ertoe geleid dat het gebruik ervan is toegenomen met 70% en het aantal fietsendiefstallen daalde met 25%. Van de klanten van de bewaakte fietsenstalling zegt 11% nu de fiets te nemen in plaats van de auto. Ook Nijmegen meldt positieve ervaringen (John Meijer, tijdschrift Verkeerskunde 1999)

Vanaf 1 juli 2007 worden in Groningen de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad een halfjaar gratis toegankelijk. Het gaat om een experiment om het grote aantal geparkeerde fietsen op drukke plaatsen te verminderen (Fietsberaad Nederland – Nieuws – 13.04.2007).

De stad Tilburg maakt alle gemeentelijke fietsenstallingen (1800 plaatsen) gratis (Fietsverkeer nr. 15, feb. 2007)

In 2006 zijn er meer dan 156.000 fietsen gestald in de gratis fietsenstallingen in het centrum van Zwolle (Fietsberaad – Nieuws – 23.02.2007).

Ook in Vlaanderen leert de recente ervaring van het 'fietspunt' onder het Astridplein in Antwerpen dat een ondergrondse stalling wel een succesverhaal kan zijn, zelfs voor relatief korte bezoeken. Dit zal wellicht ook te maken hebben met de goede zichtbaarheid en bereikbaarheid, de sociale controle (gelegen op een drukke looplijn tussen station en premetrotoegang) en de aantrekkelijke en uitnodigende vormgeving. Het zou interessant zijn om hier via bevraging na te gaan in hoeverre het gratis-element doorslaggevend is tegenover de andere.



Figuur 89: Stadsbalkon Groningen: gratis bewaakte fietsenstalling

Wanneer de ongetwijfeld zware investeringen mede gedragen kunnen worden via andere kanalen (b.v. combinatie met betalende autoparking of met ticketverkoop NMBS, gedeelde financiering door privé-eigenaars van kantoren in directe omgeving...) is het gratis of zeer goedkoop aanbieden van bewaakte stallingen in elk geval een belangrijke stimulans voor gebruikers.

2.7 Ontwerprichtlijnen voor motorfietsparkeren

Het aanleggen van aangepaste parkeervoorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers is noodzakelijk binnen de bebouwde kom. Zoals bij fietsparkings doen deze speciale parkeervoorzieningen het wildparkeren afnemen en verhogen ze de veiligheid voor het voertuig. Dankzij speciaal uitgeruste parkings voor motorfietsen zal er bovendien minder geparkeerd worden op voetgangersvoorzieningen.



Figuur 90: Parking voor motorfietsen Stationsplein Leuven



Figuur 91: Parking voor motorfietsen station Dampoort Gent: vooral gebruikt door fietsers

Ontwerp

De parkeerplaatsen worden best uitgerust met in de grond verankerde systemen en worden zo ontworpen dat auto's er niet kunnen parkeren. De kans op diefstal neemt af door de tweewieler aan een vast geankerd element te bevestigen.

Aandachtspunten bij het ontwerp (bron: BIVV):

- De parkeerplaats mag **geen voetgangers of fietsers hinderen**, en de minimale vrije breedte van 1,5 meter voor voetgangers dient te worden gevrijwaard.
- Parkeerplaatsen die (gedeeltelijk) op de rijbaan liggen, moeten door een **infrastructurele maatregel** afgeschermd worden van het gemotoriseerd verkeer.

- **Dimensionering** van de parkeervakken op maat van motorfietsen. Wanneer verschillende motorfietsen op een autoparkeerplaats staan moet slechts één motorfiets een parkeerticket hebben. Dit wekt verwarring, bijvoorbeeld als die ene motorfiets weggrijdt, riskeren de andere alsnog een bekeuring.



De stad Kortrijk bakende in de omgeving van Kortrijk Expo en Kinopolis een aantal aangepaste parkeervakken af voor moto's. De stad geeft door de ondertekening van het 'Charter motorvriendelijke infrastructuur' te kennen dat bij de aanleg van infrastructuur in de toekomst rekening zal gehouden worden met deze specifieke doelgroep.

- Als de parkeerplaats niet volledig vlak is en afloopt in de richting van het trottoir, is het aangewezen het **verankeringssysteem** zo te plaatsen dat men de motorfiets er achterwaarts in kan plaatsen. Het is immers comfortabeler er voorwaarts uit te rijden dan het niveauverschil te moeten overwinnen.
- In de grond verankerde systemen gebruiken om **sloten** aan te bevestigen. Bij voorkeur wordt de bevestiging van het slot op enige hoogte boven de grond (ongeveer 30 tot 60 cm) geplaatst, zodat geen gebruik gemaakt kan worden van een hefboomeffect om het slot open te breken en dat het niet op de grond kan gelegd worden om met een hamer te bewerken. Bogen in de vorm van een omgekeerde U, met een bovenzijde tussen de 32 en 52 cm zijn het eenvoudigst. Bij deze systemen kan zowel een ketting als een U-slot gebruikt worden.
- De parkeerplaats dient goed **verlicht** te zijn (al dan niet met camerabewaking).
- De gebruikte **verharding** moet zodanig zijn dat de **standaard** van de motorfiets niet kan wegzakken (bv. asfalt bij warm weer).
- **Paaltjes** aan de rijbaanzijde kunnen verhinderen dat auto's op de plaats worden geparkeerd.



Figuur 92: Parkeervak voor motorfietsen (bron: Mobiliteitsbrief 80 – Motorrijders, MAG). Mag niet meer geplaatst worden sinds 2 maart 2007

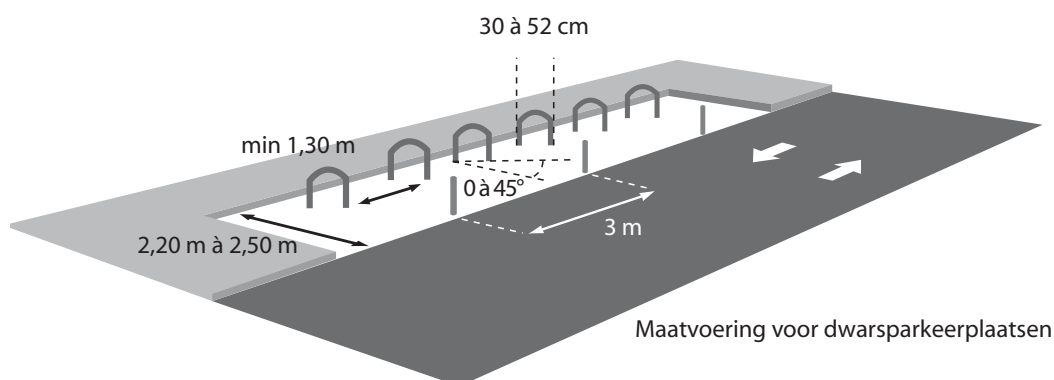
Figuur 93: Parkeervakken voor motorfietsen, Kortrijk (bron: stad Kortrijk)

- **Scherpe hoeken** kunnen de motorfiets beschadigen en dienen dus vermeden te worden.

- Een uitvoering nastreven met **lage of geen onderhoudskosten**. Eventuele onderhoudskosten kunnen gefinancierd worden door het verhuren van publicitaire ruimte. Hierbij kan gedacht worden aan doelgroepcommunicatie specifiek naar motorrijders.

- Afgesloten motorfietsparkeerplaatsen met een **in- en uitgang die enkel toegankelijk is voor tweewielers** verminderen de kans op diefstal. Overdekte parkeerplaatsen voor motorfietsen kunnen overwogen worden op bepaalde locaties, zoals aan stations en andere multimodale knooppunten. Dit biedt de motorrijders extra comfort. Bijkomende faciliteiten voor motorrijders zoals bergplaatsen ('lockers') voor helmen en beschermende kledij kunnen op bepaalde plaatsen voorzien worden. Deze bijkomende dienstverlening kan betalend zijn voor de gebruiker. Hiervoor bestaan gecommercialiseerde systemen.

- Maatvoering



Figuur 94: Maatvoering voor dwarsparkeerplaatsen

Bron: BIVV

Verder kan nog vermeld worden dat de Motorcycle Action Group Belgium een '**charter motorvriendelijke infrastructuur**' opstelde, dat inmiddels al door een groot aantal Belgische steden en gemeenten ondertekend werd. Hierdoor onderschrijven deze besturen dat ze bij de aanleg van infrastructures rekening zullen houden met een aantal eisen. Inzake parkeervoorzieningen wordt gevraagd dat aangepaste parkeerplaatsen zouden voorzien worden, uitgerust met in de grond verankerde systemen en zo ontworpen dat auto's er niet op kunnen parkeren.

Als realistisch streefcijfer wordt één motorfietsparkeerplaats vooropgesteld voor elke 20 autoparkeerplaatsen.

3 Nieuwe technieken (de hardware)

Nieuwe technieken hebben direct invloed op de mogelijkheden die een gemeente heeft met haar parkeerbeleid en de wijze waarop ze in parkeerbeheer aanpakt. In parkeren gaat meer en meer geld om en de markt is actief. De aandacht gaat dan in eerste instantie uit naar de nieuwe producten: parkeerautomaten met extra betaalmogelijkheden, dynamische verwijzingspanelen, enzovoort. De nieuwe producten maken het mogelijk parkeerbeleid klantvriendelijker vorm te geven. Ze kan ook leiden tot directe besparingen in de uitvoering of zelfs tot beleidsopties die voorheen niet bestonden: variabele parkeertarieven door de week, achteraf betalen op straat, enz ...

In het vervolg gebruiken we term 'nieuwe technieken' op het gebied van parkeren voor alle nieuwe vormen van techniek en ICT (inclusief de daaraan verbonden software). Niet aan de orde komen nieuwe vormen van ventilatie of verlichting die direct aan het parkeergebouw zijn verbonden. Ook minder aandacht krijgen de nieuwe vormen van dienstverlening of nieuwe types beleid die op deze nieuwe technieken geënt zijn. Het aantal mogelijkheden is hier in principe oneindig.

Waarom nieuwe technieken

Voor gemeenten ligt de aantrekkelijkheid van de nieuwe systemen of diensten op een aantal terreinen.

- **Een klantvriendelijkere dienstverlening:** meer betaalmogelijkheden op straat, betere informatie aan de klanten, nieuwe types van dienstverlening, zoals het reserveren en betalen via de mobiele telefoon.
- **Besparing op de kosten,** met name de kosten van de handhaving op straat en de uitgifte van parkeerabonnementen, enzovoort. Het centrale begrip hierbij is geïntegreerde back office: de handhavinggegevens worden automatisch verwerkt in de administratie.
- **Betere managementinformatie:** meer mogelijkheden om managementrapportages te maken, te monitoren en om op basis van klantgegevens te sturen op hogere bezettinggraden.
- **Betere inpassing van garages in de stad of het verkeerssysteem:** mechanische garages, koppeling van actuele verkeersinformatie met parkeerverwijzing, enzovoort.
- **Vermindering van de derving.** Parkeerautomaten zijn voor sommigen een bron van inkomsten. Het kraken van de automaten komt regelmatig voor, en ook werd er wel eens een greep gedaan in de inkomsten. Alternatieve betaalmethoden beperken de derving doordat er geen fysiek geld aan te pas komt.

Het gaat overigens niet altijd om geheel nieuwe systemen. Elke nieuwe update van een parkeer-managementsysteem of een handterminal zal kleine verbeteringen bevatten.

Meer informatie

Er zijn verschillende vakbeurzen waar de technieken onder de aandacht worden gebracht. De belangrijkste is de PARKEEX International in Birmingham. In Nederland wordt om de twee jaar door de VEXPAN (een branchevereniging, waar ook enkele Vlaamse steden en bedrijven lid

van zijn) de "Parkeervak" georganiseerd. Dit is een vakbeurs voor iedereen die actief is in het parkeren. Ook de Intertraffic bevat veel informatie, specifiek op het gebied van parkeersystemen en nieuwe technieken.

Een actueel overzicht van de nieuwste ontwikkelingen en de aanbieders biedt de site van de British Parking Association (<http://www.britishparking.co.uk>).

3.1 Garagesystemen

Mechanische garages

In parkeergarages gaat veel ruimte verloren omdat een automobilist zelf naar zijn plek rijdt. Deze verkeersruimte maakt soms tot 1/3 van de oppervlakte van de parkeergarage uit. Daarnaast moet de garage zijn ingericht voor door de garage lopende mensen. Met andere woorden, een garage moet fors hoger zijn dan de meeste auto's. Mechanische garages nemen het brengen van de auto naar zijn plaats geheel over en maken het mogelijk om op hetzelfde oppervlak veel meer auto's kwijt te kunnen, terwijl er ook minder hoogte nodig is. De principes van de mechanische garage komen uit de logistiek. De garage wordt een pakhuis van auto's. Een bekend voorbeeld zijn de "Smart-torens", waarin op zicht locaties de auto's worden getoond.

De mechanische garage is inmiddels een volwassen product. In meer en meer situaties worden ze toegepast: zelfstandig onder de openbare weg, in woon- en kantoorblokken (zowel oude als nieuwe). Als de nood aan ruimte hoog is bieden mechanische garage veel voordelen.



Voordelen

De voordelen van mechanische garages zijn duidelijk:

- Op een eenzelfde oppervlak zijn veel meer auto's te stallen dan in traditionele garages. De winst is in veel systemen nog veel hoger omdat ook de hoogte optimaal benut kan worden.
- Mechanische garages bieden vele malen meer mogelijkheden voor een goede inpassing in de omgeving:
 - Er is geen lucht- of lichttoetreding in de garage nodig. Het contact met de straat kan via een gewone garagedeur verlopen met bedieningspaneel.
 - De garage kan vele vormen aannemen (afhankelijk van het systeem): een koker, een platte doos, enzovoort.
 - De ingang hoeft niet direct gelegen te zijn boven de plaats waar de auto's worden gestald.

- Mechanische garages zijn sociaal zeer veilig en maken auto inbraken vrijwel onmogelijk.
- De kans op schade aan de auto is vele malen kleiner dan in een traditionele parkeergarage. De kans op “parkeerschade”, zoals door een deur die tegen de auto komt, is zelfs in zijn geheel uitgesloten.

Nadelen

Gebleken is dat mechanische garages ook enkele nadelen hebben en dat toepassing niet overal mogelijk zal zijn:

- De aanlegkosten kunnen relatief hoog zijn: behalve de betonnen bak moet ook het mechanische systeem geplaatst worden. De kosten verschillen echter van project tot project.
- De beheerkosten zijn niet altijd veel lager dan traditionele garages: de mechanische systemen vergen intensief onderhoud.
- De inrijcapaciteit is aan een maximum gebonden. Automobilisten moeten bij de ingang enige tijd wachten tot hun auto gehaald is. Aan de ingang ontwikkelen zich snel rijen. Mechanische garages zijn ongeschikt om piekvragen te verwerken.

3.1.2 Parkeermanagementsystemen en betaalmogelijkheden

Aan een parkeergarage kan op verschillende manieren toegang worden verleend. De bekendste is wel het trekken van een kaartje bij de slagboom en na het betalen met hetzelfde kaartje uit te rijden. Inmiddels zijn er meerdere mogelijkheden om toegang te verkrijgen.

• Kredietkaart

Hierbij gebruikt men de kredietkaart om toegang te verkrijgen tot de garage. De gebruiker trekt dus geen kaartje. Om uit te rijden steekt de gebruiker zijn kredietkaart in de daarvoor bestemde opening van de uitrijpoort en rijdt uit. Hij hoeft dus niet langs de kassa. Het parkeermanagementsysteem berekent de parkeerkosten, die aan de gebruiker aan het eind van de maand aangerekend worden.

• Chipkaart

De toegangverschaffing met de chipkaart. Met dien verstande dat het verschuldigde bedrag direct van de chipkaart wordt afgeschreven bij het verlaten van de garage

• Mobiel betalen

Hierbij wordt de parkeergarage gezien als het verlengde van de openbare weg. De gebruiker meldt zich aan met de code van de garage en verschaft zich zodoende toegang tot de garage. Nadat hij de garage heeft verlaten meldt hij zich af.

• Transponder of afstandbediening

Sommige garagebeheerders bieden hun eigen systeem aan. Dit werkt met een afstandbediening of een transponder. De parkeerder moet daarvoor abonnee zijn van deze faciliteit. Bij het aanrijden herkent de garage de transponder en de parkeerder kan binnenrijden. Op dezelfde wijze rijdt hij uit. Achteraf krijgt hij een rekening voor de parkeerkosten. De werkwijze met de afstandbediening is gelijk, maar moet de parkeerder eerst op de knop van de afstandbediening drukken om in- of uit te kunnen rijden.

3.1.3 Reserveren

Parkeerbeleid ontwikkelt zich tot een professionele vorm van dienstverlening. Automobilisten krijgen de keuze uit vele parkeermogelijkheden, vele mogelijkheden om te betalen en steeds geavanceerdere vormen van informatievoorziening geleiden hen naar de ideale plaats. Toch is hij in praktijk nog steeds afhankelijk van het toevallig aanwezige aanbod aan vrije plaatsen. Een volgende stap richting vooraf reserveren van parkeerplaatsen ligt dan voor de hand.

Op verschillende plaatsen in Europa bestaat reeds de mogelijkheid om vooraf een reserveerplaats te reserveren.

- Op Engelse luchthavens bestaat vrijwel standaard de mogelijkheid om een parkeerplaats te reserveren.
- Bij steeds meer treinstations in Frankrijk bestaat de mogelijkheid om via internet een parkeerplaats te reserveren.
- Veel hotelgasten zijn er al aan gewend dat er voor hen een parkeerplaats wordt gereserveerd.

Het gaat in al deze gevallen om particuliere initiatieven. Het Europese project OPTIPARK beoogde om voor enkele gemeenten (o.a. Brugge) een reserveringssysteem voor parkeergarages op te zetten. Met reserveren voor een parkeerplaats is het zoekverkeer in steden terug te dringen en de capaciteit van bestaande garages beter te benutten. Het is nog niet duidelijk of OPTIPARK tot een blijvend systeem voor reserveringen voor steden zal leiden (zie <http://www.optipark.eu>).

Voordelen

- Reserveren is klantvriendelijk want biedt de automobilist zekerheid.
- Voor steden kan het zoekverkeer worden teruggedrongen.
- In combinatie met een flexibele prijsstelling is het mogelijk de bestaande parkeercapaciteit optimaal te benutten. Nieuwbouw van nieuwe garages kan langer achterwege blijven.

Nadelen

- Er is nog geen systeem beschikbaar dat ook voor gemeenten direct bruikbaar is.
- Reserveren kan ook leiden tot inkomstenverlies (wat gebeurt er als een auto niet komt opdagen?).
- Reserveren bij parkeren kent enkele praktische punten:
 - o als er een wachtrij staat bij de ingang van de garage moet er voor de gereserveerde auto ruimte zijn de rij te passeren.
 - o Een auto kan geheel buiten ieders schuld opgehouden worden door het verkeer wat het vrijhouden van plaatsen kwetsbaar maakt.

3.2 Informatievoorzieningen en parkeergeleiding

Voor personen die onbekend zijn in een stad zijn informatievoorziening en parkeergeleiding belangrijke elementen in het voorkomen van zoekverkeer. Informatievoorziening is vooral van belang voor die groep bezoekers die zich voor de rit voorbereiden. Op de vragen hoe er te komen en waar te parkeren is internet een steeds groter hulpmiddel. Informatie over parkeerlocaties, Park & Ride faciliteiten, parkeertarieven en alternatieve vervoermiddelen kunnen prima via een dergelijke informatiesite worden gecommuniceerd.

In een dergelijk communicatietraject is het belangrijk dat de verschillende vervoerwijzen gelijkwaardig worden gepresenteerd. De automobilist kan daarbij worden gewezen op de alternatieven, maar moet ook snel zijn weg kunnen vinden naar de informatie waar hij naar op zoek is. Als hij dat niet snel kan vinden, dan haakt hij af en gaat zelf ter plaatse zoeken.

Parkeergeleiding is van belang voor de bezoeker die onvoorbereid op pad gaat, of alleen de route naar de bestemming heeft uitgezocht. Als men spreiding van bezoekers wil hebben over alle parkeervoorzieningen of bezoekers wil sturen naar een specifieke bestemming, dan is het van belang om vroegtijdig te starten met de parkeerverwijzing. De sturing van het zoekverkeer dient ook te gebeuren op routes waar voetganger en fietser zo weinig mogelijk door in gevaar worden gebracht én over routes waar het openbaar vervoer niet door gehinderd wordt.

Bij parkeerverwijzing dienen een aantal zaken in acht genomen te worden:

- Een parkeerder die bekend is met de situatie laat zich niet sturen door een parkeerverwijssysteem. Hij weet waar hij moet zijn en is bekend met de plaats waar hij wil parkeren. Hij zal pas op zoek gaan naar een andere plaats als deze locatie volzet blijkt te zijn.
- Plaats de bebording op goed zichtbare plaatsen waar de bestuurder de tijd heeft om te kijken en zich te oriënteren. Dus niet op een drukke kruising.
- Een parkeerder rijdt bij voorkeur niet voorbij zijn bestemming. Als hij de keuze heeft tussen twee garages waar de bestemming tussen ligt, kiest hij de garage voor de bestemming.
- De waarde van parkeerverwijzing dient hierom ook niet te worden overschat. Het gros van de bezoekers is bekend met de parkeersituatie, zij komen immers vaker in de stad. Een parkeerverwijssysteem is daarom alleen aantrekkelijk voor steden en gemeenten die regelmatig incidentele bezoekers ontvangen.



Bijlagen

Bijlage 1: Begrippenkader

Bijlage 2: Parkeerkcijfers

Bijlage 3: Voorbeeld
van exploitatieberekening

Bijlage 1: Begrippenkader

Aanwezigheidspercentage	De bezettingsgraad op specifieke momenten van de dag of week ('s middags, 's avonds, weekdag, zaterdagmiddag). Het aanwezigheidspercentage geeft aan wanneer de grootste parkeerbehoefte plaatsvindt.
Actuele parkeercapaciteit	Op het moment van meten het aantal beschikbare parkeerplaatsen (rekening houdend met bouwketen, opbrekingen, enz.).
Bereikbaarheidsprofiel	Geeft een overzicht hoe een locatie te bereiken is te voet, per fiets, met het openbaar vervoer en met de auto.
Betalend parkeren	Een vorm van parkeerregulering om in algemene zin invloed uit te oefenen op het gebruik van de plaatsen (bv. via straattarief, via uitgifte abonnementen).
Betalingsgraad	Aantal auto's voorzien van geldig betaalbewijs gedeeld door totaal aantal geparkeerde auto's.
Blauwe zone / parkeerschijf	Een vorm van gratis parkeerregulering om ruimte te scheppen voor kortparkeerders.
Bruto bezettingsgraad	Aantal getelde auto's gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.
Capaciteitsbeleid	Het onderdeel van het parkeerbeleid dat gericht is op het vermeerderen of verminderen, verplaatsen (naar een garage of privé terrein) of herinrichten van de parkeercapaciteit.
Dubbelgebruik	De mate waarin meerdere auto's na elkaar van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken; de wijze waarop de parkeervraag van verschillende functies in elkaar geschoven kan worden (bv. werknemers in de dag – bioscoopbezoekers 's avonds)
Duurzaam parkeerbeleid	Een parkeerbeleid dat het ongewenst autogebruik wil verminderen in functie van het gebruik van duurzame

Garage parkeren	vervoerswijzen (te voet, fiets, OV). Al het parkeren dat zich afspeelt in gebouwde voorzieningen met een of meer ingangen en een zekere mate van regulering.
Geïntegreerd parkeerbeleid	Een parkeerbeleid in functie van een duurzame bereikbaarheid, ruimtelijke en economische ontwikkeling, milieudoelstellingen van een stad/gemeente.
Gemiddelde parkeerduur	Som van de parkeerduur van alle geparkeerde auto's gedeeld door het aantal geparkeerde auto's.
Krappe norm	Een parkeeraanbod waarbij eerder een beperkt aantal autoparkeerplaatsen wordt aangelegd (met de bedoeling het beperken van ongewenst autogebruik). Parkeerregulering en een hoogwaardig OV-aanbod zijn hier noodzakelijk.
Legale parkeercapaciteit	Het aantal publieke parkeerplaatsen waar parkeren wettelijk is toegestaan.
Locatiebeleid	Afstemmen van bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel.
Lokale parkeernormen	De parkeernorm die door een lokale overheid voor een gebied of functie is vastgesteld.
Maximumnorm	Het maximum aantal parkeerplaatsen dat aangelegd mag worden voor een bepaalde functie op een bepaalde locatie. Een maximumnorm staat in functie van het beperken van ongewenst autogebruik.
Minimumnorm	Het minimum aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden voor een bepaalde functie op een bepaalde locatie. Een minimumnorm staat in functie van het beperken van parkeeroverlast op straat.
Mobiliteitsprofiel	Geeft aan op welke manier mensen zich verplaatsen naar of van een bepaalde locatie.
Netto betalingsgraad	Auto's van niet abonneementhouders voorzien van geldig betaalbewijs gedeeld door het totaal aantal geparkeerde auto's.
Netto bezettingsgraad	Aantal getelde auto's van niet abonneementhouders gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.
Normatieve parkeerbehoefte	De parkeerbehoefte zoals die is vast te stellen of vastgesteld is volgens de lokaal geldende parkeernormen.
Openbare weg	Alle terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek en die het uitzicht hebben van een vrij toegankelijke weg en die zonder beperking gebruikt kan worden.
Parkeerbalans	De analyse die het mogelijk maakt inzicht te krijgen in de reële parkeerbehoefte in een bepaald gebied, onder meer rekening houdend met dubbelgebruik. De afweging van parkeervraag en parkeeraanbod.
Parkeerbeheer	De wijze waarop parkeerbeleid wordt uitgevoerd, zonder grote zelfstandige verantwoordelijkheid van de uitvoerders.
Parkeerbehoefte	De vraag naar parkeerplaatsen gekoppeld aan een bepaald gebied en een bepaald gebruik dat van het gebied

	gemaakt wordt.
Parkeerbeleidsplan	Het door de stad/gemeente uitgewerkte beleidsplan waarin het parkeerbeleid voor een bepaalde periode is uitgewerkt. Dit plan maakt deel uit van het gemeentelijke mobiliteitsplan.
Parkeercapaciteit	Het totaal aantal parkeerplaatsen dat op het zelfde tijdstip gebruikt kan worden.
Parkeerexploitatie	De wijze waarop parkeerbeleid wordt uitgevoerd, waarbij continu rekening wordt gehouden met hoofdzakelijk financiële (en in mindere mate de maatschappelijke) overwegingen.
Parkeergeleiding	Middels statische of dynamische parkeerbewegwijzering het autoverkeer optimaal naar de beschikbare parkeerplaatsen leiden.
Parkeerkencijfer	Gemiddelde richtwaarden voor parkeerbehoefte voor specifieke functies (wonen, kantoren, scholen, sport, ...) Deze richtwaarden worden in de vorm van een vork weergegeven (minimum en maximum) om de gebiedseigen kenmerken te laten meespelen.
Parkeermanagement	De actieve en continue coördinatie tussen parkeerbeleid en de uitvoering van het parkeerbeleid.
Parkeeropgave	Het programma van eisen om parkeerbeleid in te vullen. De doelstellingen/ambities die een stad/gemeente zichzelf geeft om een parkeerbeleid uit te werken.
Parkeerregulering	Het onderdeel van parkeerbeleid dat beperkingen stelt aan het gebruik van de parkeerplaatsen: via betalend parkeren, blauwe zone, enz. Het gebruik van de bestaande parkeercapaciteit wordt geoptimaliseerd.
Parkeervisie	Het wensbeeld van zowel lokale als hogere overheden van wat er bereikt moet worden met parkeerbeleid.
Parkeren	Een voertuig dat langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van goederen.
Parkeren op privé terrein	Al het parkeren dat zich afspeelt buiten de openbare weg.
Piekmoment / piekvraag	Het moment van de dag of week waarop de vraag naar parkeerplaatsen in een bepaald gebied het grootst is (na optelling van de parkeervraag van verschillende functies en rekening houdend met dubbelgebruik).
Reële parkeerbehoefte	De parkeerbehoefte die eveneens rekening houdt met aanwezigheidspercentages en mogelijkheden van dubbelgebruik.
Regie op parkeren	De wijze waarop een lokale overheid zeggenschap houdt op de uitvoering en invulling van haar parkeerbeleid.
Ruime norm	Een parkeeraanbod dat eerder vraagvolgend werkt en waarbij de trend van voldoende parkeeraanbod gevolgd wordt. Een ruime norm wil parkeeroverlast op straat vermijden.

Stallen	De auto bij de woning wegzetten zonder oogmerk om er op korte termijn gebruik van te maken.
Stilstaan	Een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.
Straatparkeren	Al het parkeren dat zich op de openbare weg afspeelt en dus volledig onder de bevoegdheid van de stad/gemeente valt.
Structurele parkeercapaciteit	Totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen onafhankelijk van tijdelijke onttrekking (exclusief parkeerplaatsen voor speciaal gebruik: laad / los, bushaltes, enz.)
Sturend parkeerbeleid	Een parkeerbeleid dat de vraag naar parkeerplaatsen wil beïnvloeden door hoofdzakelijk te focussen op parkeerregulering en beperking van de parkeercapaciteit.
Turnover	Totaal aantal parkeerhandelingen gedeeld door de actuele parkeercapaciteit
Uitgiftefactor	Het aantal abonnementen of inrijkaarten dat is uitgegeven voor een gebied of terrein, gedeeld door de beschikbare parkeercapaciteit.
Volgend parkeerbeleid	Een parkeerbeleid dat optimaal inspeelt op de vraag naar parkeerplaatsen.

Bijlage 2: Parkeerkencijfers

Inhoud

1	Parkeernormen	9
1.1	Keuze voor een krappe of ruime norm ?	9
1.2	Keuze voor een minimumnorm of een maximumnorm ?	10
2	Parkeerkencijfers, een (laatste) hulpmiddel voor het bepalen van parkeernormen en parkeerbehoefte	12
2.1	Hiërarchie in het bepalen van een parkeernorm of parkeerbehoefte	12
2.2	Parkeerkencijfers als laatste hulpmiddel	12
2.3	Bereikbaarheidsprofiel van de locatie	13
2.4	Specifieke eigenschappen van de functie/locatie	15
2.5	Mobiliteitskenmerken van de gebruikers en/of bezoekers	15
3	Parkeerkencijfers voor Vlaanderen	19
3.1	Parkeerkencijfer wonen	19
3.2	Parkeerkencijfer voor kantoren, bedrijven, scholen, winkels	21

1 Parkeernormen

In deel 4: Parkeerbehoefte en parkeeronderzoek wordt verduidelijkt dat gemeenten lokale parkeernormen kunnen opstellen om juridisch vast te leggen wat het gewenste parkeeraanbod is voor nieuwe ontwikkelingen.

Een parkeernorm is representatief voor de visie die een gemeente heeft op vlak van parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. Uit de Enquête gemeentelijk parkeerbeleid blijkt dat 19% van de Vlaamse gemeenten parkeernormen gebruiken. Het zijn vooral de gemeenten in stedelijke gebieden die gebruik maken van parkeernormen. Het gebruik van een parkeernorm kan vele discussies over het te voorziene parkeeraanbod bij nieuwbouwontwikkelingen oplossen. Wel dient rekening gehouden met het feit dat parkeerbeleid een dynamisch gegeven is en dat parkeernormen op regelmatige basis (vb. elke legislatuur) bijgestuurd moeten worden.

Een parkeernorm geldt ook steeds voor een bepaald gebied, een bepaalde zone in een stad of gemeente. Gezien een parkeernorm afhankelijk is van vele lokale factoren (autobezit, OV-aanbod, gewenste dichtheid van functies, ...) moet ook steeds gespecificeerd worden voor welk gebied de parkeernorm geldig is.

Tabel 1: Gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten:

Bron: Enquête gemeentelijk parkeerbeleid, 2007, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken

1.1

Indeling gemeenten	Gebruik P-norm
Centrumsteden	70%
Grootstedelijk gebied	60%
Regionaal stedelijk gebied	21%
Kleinstedelijk gebied provinciaal	21%
Kleinstedelijk structuurondersteunend	33%
Buitengebied	9%
Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	13%
Alle Vlaamse steden en gemeenten	19%

Keuze voor een krappe of ruime norm ?

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat men wil bereiken en welke ondersteunende maatregelen getroffen (kunnen) worden om ongewenst autogebruik of parkeeroverlast te vermijden.

Krappe parkeernorm:

Bij de keuze voor een krappe norm wil de gemeente ongewenst autogebruik tegen gaan. Het gewenste parkeeraanbod zal dus minder zijn dan de huidige parkeervraag. Deze keuze is echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven (openbaar vervoer, fiets) voorhanden zijn en/ of er voldoende parkeermaatregelen (tarifiering, parkeerverbod, ...) op straat getroffen zijn om parkeeroverlast te vermijden.

Ruime parkeernorm:

Ruime parkeernormen hebben vooral tot doel om parkeeroverlast op straat te vermijden.

Het gewenste parkeeraanbod zal ruim voldoende zijn om de huidige en toekomstige parkeervraag te beantwoorden. Indien grote autostromen te verwachten zijn (slechte bereikbaarheid met OV, werktijden buiten de OV-tijden, ...) en er niet voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de parkeerdruk op te vangen, is de keuze voor een ruime norm verantwoord.

Binnen het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid, waar ongewenst autogebruik wordt tegengegaan, zijn krappe parkeernormen het uitgangspunt.

1.2 Keuze voor een minimumnorm of een maximumnorm ?

Naast krappe of ruime parkeernormen wordt ook gesproken van minimum – en maximumnormen. Van de gemeenten in Vlaanderen die reeds parkeernormen opleggen (Tabel 3), zijn de meeste parkeernormen minimumnormen.

Maximumnorm:

Er mag slechts een maximaal aantal parkeerplaatsen voorzien worden. Maximumnormen hebben tot doel om ongewenst autogebruik tegen te gaan. Vanuit het oogpunt van duurzaam parkeerbeleid is het opleggen van maximumnormen een logischere keuze. Maximumnormen zijn echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven voor de auto voor handen zijn en/of wanneer het parkeren op straat sterk gereguleerd is. Anders loopt men het risico om parkeeroverlast te creëren op straat.

Minimumnorm:

Er moet een minimaal aantal parkeerplaatsen aangelegd worden. Alles boven dit minimum aantal is toegelaten. De achterliggende gedachte van een minimumnorm is parkeeroverlast op straat vermijden. De projectontwikkelaar of bouwheer wordt gedwongen om de parkeerbehoefte geheel zelf op te lossen. Met parkeren op eigen terrein zijn kosten verbonden; reden waarom een minimumnorm niet altijd populair is bij ontwikkelaars. Een minimumnorm heeft geen invloed op het beperken van het autogebruik.

Vanuit het oogpunt van een duurzaam parkeerbeleid, is het opleggen van maximumnormen een logischer keuze. Het opleggen van maximumnormen is echter enkel verantwoord wanneer voldoende alternatieven voor de auto voorhanden zijn en/of wanneer het parkeren op straat sterk gereguleerd is.

Tabel 2: Doelstellingen parkeernormen

	Beperken ongewenst autogebruik	Vermijden parkeeroverlast op straat
Krappe norm	x	
Ruime norm		x
Maximum norm	x	
Minimumnorm		x
Randvoorwaarde	- Aanwezigheid van hoogwaardig OV-aanbod - Parkeerregulering	- Aanwezigheid van hoogwaardig OV-aanbod - Parkeerregulering

Tabel 3 geeft een overzicht van de gebruikte parkeernormen in Vlaanderen.

Tabel 3 Parkeernormen in Vlaanderen

Bron: Enquête gemeentelijk parkeerbeleid 2007, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken

(178 van de 308 gemeenten in Vlaanderen reageerden op deze enquête)

	Steden gemeenten	Max-min norm	PARKEERNORM EIGEN TERREIN										Opmerking/ onderscheid zones
			Woning		Kantoor	Winkel/handel	Magazijn werkplaats/ industrie	Supermarkt/ warenhuis	Hotel				
			Aantal pp	per					Aantal pp	per			
			Aantal pp	per	Aantal per 100 m ²	Aantal per 100 m ²	Aantal per 100 m ²	Aantal per 100 m ²	Aantal per 100 m ²	Aantal pp	per		
C	Brugge	minimum	1	<150 m ²	2	2	1			1	3 kam.	In het centrum kan afgeweken worden van de norm om ruimtelijke en om kunsthistorische redenen	
	Genk	minimum	1	wooneenheid	-	-	-	-	-	-	-	-	
G	Leuven	minimum		<150 m ²	1,33	1,33	1			1	3 kam.	In kernwinkelvegebied kan afgeweken worden v.d.norm; gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
	Roeselare	minimum		woning	2	2	1			1	3 kam.	-	
	Turnhout	minimum maximum	1,25	in centrum in rand	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Aartselaar	minimum	2	wooneenheid	2	2	1			-	-	Onderscheid centrum/ rand	
	Edegem	minimum	1	woning	2	2	2			1	3 kam.	-	
	Brasschaat	minimum	1	<150 m ²	2	2	1			1	3 kam.	Gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
	Machelen	maximum	1	appartement	-	-	1			-	-	-	
	Merebeke	minimum	1,5	wooneenheid	2	2	2			-	-	-	
	Niel	minimum	1	woning	-	-	-			-	-	-	
	Wijnegem	minimum	-	-	-	-	-			-	-	-	
R	Zwijndrecht	minimum	1	wooneenheid	-	-	-			-	-	-	
	Deerlijk	minimum	1,5	in centrum in rand	2	2	1			-	-	Onderscheid centrum/ stad	
K	Middelkerke	minimum	1	<150 m ²	2	2	1			1	3 kam.	Gekoppeld aan belasting op ontbrekende parkeerplaatsen	
	Beveren	minimum	1,5	wooneenheid	-	-	-			-	-	-	
S	Heist o/d Berg	minimum	-	-	-	-				-	-	-	
	Torhout	minimum	1	wooneenheid	-	-	-			-	-	-	
B	Beringen	geen	-	-	-	-				-	-	-	
	Lokeren	minimum	1	wooneenheid	2	2	1			1	3 kam.	-	
	Waregem	minimum	1	150 m ²	2	2	1			1	3 kam.	-	
	Arendonk	minimum	1	woning	1	0,7	1			1	3 kam.	-	
	Roosdaal	geen	-	-	-	-				-	-	-	
	Bornem	minimum maximum	1	wooneenheid	min. 1/10 tewerkgesteld max. 3/100 m ²	min. 1 max. 4/100 m ²	min. 1/10 tewerkgesteld max. 1,5/100 m ²			1	3 kam.	Toepassen van MOBBER bij grote verkeersgenererende projecten	
	Zoersel	minimum	1,5	wooneenheid	-	-	-			-	-	Onderscheid centrum/ rand	
	Aalter	minimum	1	wooneenheid	-	-	-			-	-	-	
	Brecht	minimum	1	wooneenheid	2	2	1			1	10	In centrum wel parkeernorm; in randgebied geen parkeernorm	
	Essen	minimum	1	wooneenheid	2	2	1,00			-	-	-	
B	Kortemark	minimum	-	-	-	-			-	-	-	Belasting op ontbreken van parkeerplaatsen	
	Peer	minimum	1,3-1,4	wooneenheid	1,7-2,3	2,8-3,8	-			-	-	-	
	Wervik	geen	-	-	-	-			-	-	-	-	

2 Parkeerkencijfers, een (laatste) hulpmiddel voor het bepalen van parkeernormen en parkeerbehoefte

Dit hoofdstuk geeft weer hoe parkeerkencijfers tot stand komen en op welke manier parkeerkencijfers geïnterpreteerd moeten worden. Dit Vademecum geeft enkel Vlaamse parkeerkencijfers voor de functie wonen (in hoofdstuk 3); de basisuitgangspunten van onderstaand hoofdstuk gelden echter ook voor de het uitwerken van parkeerkencijfers voor andere functies.

2.1 Hiërarchie in het bepalen van een parkeernorm of parkeerbehoefte

Bij de bepaling van een parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen of de raming van de parkeerbehoefte voor een bestaand gebied, moet een gemeente altijd het uitgangspunt volgen dat het vaststellen van een parkeernorm of parkeerbehoefte maatwerk is. Er moet zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de lokale context (autobezit, modal split, OV-aanbod, ...) en het gewenste mobiliteitsbeleid.

Daarom moet volgende volgorde strikt in acht genomen worden bij het bepalen van lokale parkeernormen en parkeerbehoefte.

1. Maak zoveel mogelijk gebruik van lokale gegevens (verwachte bezoekersaantallen, evolutie autobezit, gewenst autogebruik, ...)

Vb. Bij het bepalen van een parkeernorm voor kantoren in de buurt van het station weet men hoeveel werknemers men per m² wil huisvesten, kent men het gewenste autogebruik, kent men het OV-aanbod in de buurt, ... Op basis hiervan kan een parkeernorm bepaald worden.

2. Indien er geen lokale informatie beschikbaar is: doe parkeermetingen op de lokatie zelf of (bij nieuwbouw) doe parkeermetingen bij vergelijkbare functies.

Vb. Bij de ontwikkeling van een nieuwe supermarkt, kan gekeken worden naar het parkeeraanbod en autogebruik bij een vergelijkbare supermarkt.

3. Indien geen lokale gegevens voorhanden zijn en geen parkeermetingen uitgevoerd kunnen worden, kan teruggevallen worden op parkeerkencijfers. Parkeerkencijfers geven echter een gemiddeld beeld weer, waardoor de realiteit kan worden onder- of overschat.

2.2 Parkeerkencijfers als laatste hulpmiddel

Het bepalen van een parkeernorm of het ramen van een parkeerbehoefte door middel van lokale gegevens of door middel van parkeermetingen wordt in deel 4: parkeerbehoefte en parkeeronderzoek uitgelegd. In deze bijlage wordt specifiek ingegaan op het gebruik van parkeerkencijfers.

Parkeerkencijfers geven een grootte-orde van de parkeerbehoefte voor een type voorziening.

Omdat ze toepasbaar moeten zijn voor verschillende situaties worden ze steeds uitgedrukt in een bandbreedte met een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte van aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de lokale context. Zo is het autobezit in een specifieke wijk of regio sterk bepalend voor de parkeerbehoefte voor woningen. Bij functies zoals kantoren of scholen zijn autogebruik, het tijdstip van piekbelastingen, bezoekersaantallen, de mogelijkheden van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen dan weer sterk bepalend voor de parkeerbehoefte.

Parkeerkencijfers zijn gebaseerd op gemiddelde waarden van al deze factoren. Ze kunnen echter geen kant-en-klaar antwoord geven op hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in een bepaalde situatie.

Om toch een zo goed mogelijke benadering te geven van de parkeerbehoefte per functie (wonen, kantoren, bedrijven, scholen, ...) worden parkeerkencijfers ingedeeld volgens een schaalniveau (stedelijk, landelijk) en type gebied (centrum, rand, buiten). Hierbinnen wordt ook nog gewerkt met krappe en ruime waarden om ook rekening te houden met de mogelijkheden voor het beperken van het autogebruik.

Een parkeerkencijfer voor een bepaalde functie is afhankelijk van volgende factoren:

- [Het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.](#)
- [Specifieke eigenschappen van de functie/locatie.](#)
- [Het mobiliteitsprofiel van de gebruikers van de locatie.](#)

2.3 Bereikbaarheidsprofiel van de locatie

2.3.1 Schaalniveau - stedelijkheidsgraad

De parkeervraag wordt bepaald door het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (te voet, met de fiets of openbaar vervoer). Het aanbod aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen (én de vraag naar korte verplaatsingen) in bijvoorbeeld het centrum van Gent is van een ander niveau dan in het centrum van Pittem. Parkeerkencijfers worden daarom ingedeeld naar stedelijkheidsgraad. Het Vademecum gebruikte een vereenvoudigde indeling van de steden en gemeenten volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) om de verschillende schaalniveaus van stedelijkheidsgraad weer te geven. Volgende schaalniveaus worden gebruikt:

- [\(Groot\)stedelijk.](#)
- [Randstedelijk en kleinstedelijk.](#)
- [Buitengebied.](#)

Deze indeling werd ook gevolgd bij de invulling van het aanbod van openbaar vervoer in het kader van basismobiliteit.

Het parkeerkencijfers geeft een indicatie voor de parkeerbehoefte voor een specifieke locatie al naargelang deze in een stedelijk gebied, randstedelijk gebied of buitengebied ligt.

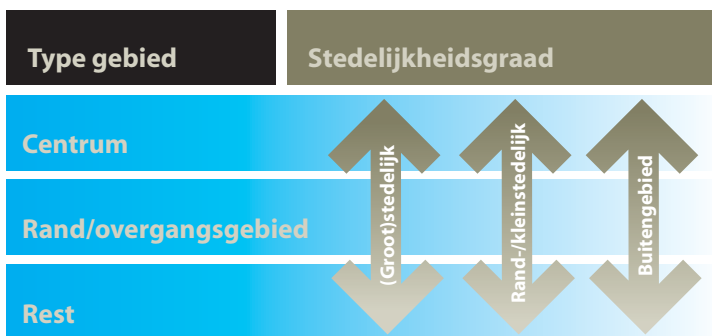
2.3.2 Type gebied

Naast de stedelijkheidsgraad heeft ook het type van gebied een invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. In een centrum van een gemeente is de dichtheid van functies en het aanbod van het openbaar vervoer meestal hoger dan buiten de centrumzone. Op een locatie buiten het centrum, waar het aanbod van openbaar vervoer meestal lager is en waar de fietsbare afstanden vaak schaarser zijn, zal de gebruiker voor diezelfde functie eerder

terugvallen op zijn auto. Bij het bepalen van parkeercijfers wordt met deze randvoorwaarden rekening gehouden door een onderscheid te maken naar type gebied. Er is sprake van 3 type gebieden:

- centrum;
- rand-/overgangsgedied;
- rest

Figuur 1: Schematische weergave stedelijkheidsgraad en type gebied



Voorbeeld:

Naar gelang de stedelijkheidsgraad en het type gebied geven de parkeercijfers een bandbreedte waartussen je een keuze kan maken. Om de parkeerbehoefte voor de aanleg van een nieuw zwembad te berekenen, gaat men als volgt te werk. Voor deze functie varieert het algemeen parkeercijfer van 8 tot 14 parkeerplaatsen per 100m² oppervlakte van het zwembad (bassin).

Specifieke berekening:

De oppervlakte van het zwembad is 1000m², de parkeerbehoefte van dit zwembad in het centrum van een gemeente in het stedelijk gebied is minimum (1000m²/100m² x 8) 80 parkeerplaatsen en maximum (1000m²/100m² x 10) 100 parkeerplaatsen.

Zwembad	Stedelijk gebied				Per 100m² opp bassin
	Stedelijk gebied		Buitengebied		
Type gebied	Min	Max	Min	Max	95% bezoekers
Centrum	8,0	10,0	11,0	12,0	
Rand/overgangsgedied	9,0	10,0	12,0	13,0	
Rest	10,0	12,0	13,0	14,0	

2.4 Specifieke eigenschappen van de functie/locatie

2.4.1 Invloedsgebied functies:

De specifieke eigenschappen van de functie zoals de aantrekkelijkheid, kwaliteit en het invloedsgebied zijn mede bepalend voor de parkeerbehoefte. Het ene winkelcentrum heeft een grote regionale uitstraling, terwijl het andere met dezelfde vloeroppervlakte een zeer lokaal cliënteel heeft. Indien de overige omstandigheden vergelijkbaar zijn, zal het aantal bezoekers voor het eerste winkelcentrum groter zijn en ook het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen.

2.4.2 Parkeerregulering in de omgeving:

Ook de kenmerken van de parkeerregulering op straat zijn van invloed op de parkeerbehoefte van specifieke functies. Met betalend parkeren neemt de parkeerdruk op straat sterk af. Het aanleggen van parkeerpleinen op wandelafstand creëert extra parkeeraanbod. Ook de aantrekkelijkheid van de locatie kan meespelen. Een prettige looproute maakt parkeren op afstand bijvoorbeeld meer acceptabel.

Dergelijke verschillen worden opgevangen door de bandbreedte van de parkeerkencijfers. De kencijfers hebben een bandbreedte waarbinnen de gebruiker een keuze dient te maken rekening houdend met de specifieke kenmerken van de functie.

2.5 Mobiliteitskenmerken van de gebruikers en/of bezoekers

Naast het bereikbaarheidsprofiel van het gebied, hebben de mobiliteitskenmerken van de gebruikers en/of de bezoekers invloed bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Vaak hebben we te maken met specifieke situaties waarvoor de parkeerkencijfers van geval tot geval moeten worden geïnterpreteerd. Bij een bedrijf dat zijn medewerkers stimuleert om meer het openbaar vervoer te gebruiken (door het terugbetalen van de kosten van het openbaarvervoerabonnement), zijn minder parkeerplaatsen nodig dan gemiddeld. Andere maatregelen zijn ondermeer het stimuleren van het fietsgebruik (zorgen voor een goede fietsinfrastructuur, aanbieden van douche- en kleedruimte), stimuleren van carpooling, aanbieden van collectief vervoer,

2.5.1 Autobezit: bepalende factor parkeerbehoefte woningen

De parkeerbehoefte bij woningen hangt in grote mate af van het autobezit van de huishoudens. Het autobezit in Vlaanderen blijft toenemen, het autobezit in 2006 is met 19,5% toegenomen t.o.v. 1996. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Deze auto's staan vaak aan de woning waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt.

Het autobezit is ook sterk afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. Het gemiddelde autobezit in Vlaanderen is 1,17 auto's per huishouden. Tabel 4 geeft de verschillen weer volgens stedelijkheidsgraad.

	Autobezit per huishouden
Grootstedelijk	0,83
Stedelijk	0,97
Kleinstedelijk / randstedelijk	1,08
Buitengebied	1,20

Tabel 4 Autobezit naar stedelijkheidsgraad in Vlaanderen in 2006

Bron: APS-Vlaanderen

Met het oog op het maken van een lokale parkeernorm voor woningen, kan het autobezit per huishouden tot op het niveau van de gemeente opgevraagd worden bij de Afdeling Planning en Statistiek (APS) van het Vlaams Gewest: www.aps.vlaanderen.be

Voor de woonfunctie vormt dit autobezit de basis van de parkeerkcijfers. Naast stedelijkheidsgraad zijn er ook nog andere factoren die een invloed hebben op het autobezit. Het OVG-Vlaanderen geeft aan dat het autobezit ook varieert in functie van de afstand tot haltes van openbaar vervoer, de gezinsgrootte en het gezinsinkomen. In de parkeerkcijfers worden deze gezinsgrootte en het gezinsinkomen gekoppeld aan de grootte van de woningen.

> 2 auto's	2,8 %
2 auto's	24,2 %
1 auto	58,7 %
0	14,3 %

Tabel 5 Verdeling aantal auto's per huishouden in Vlaanderen

Bron: OVG-Vlaanderen 2000-2001

2.5.2 Vervoerswijzekeuze: bepalende factor bij parkeerbehoefte voor al de functies buiten wonen

De vervoerswijzekeuze is een belangrijke factor voor het inschatten van de parkeerbehoefte voor functies zoals kantoren, bedrijven, scholen, ... Deze vervoerswijzekeuze hangt sterk af van de verschillende motieven en de stedelijkheidsgraad en het type gebied waar de functie gelegen is. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft een overzicht van de vervoerswijzekeuze voor de verschillende motieven. Er zijn ook gegevens over vervoerswijzekeuze al naargelang de stedelijkheidsgraad.

Samen met de gegevens over bezoekersaantallen op de spitsmomenten kan men op basis van deze cijfers ook een parkeerbehoefte berekenen.

Tabel 6 Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag per hoofdvervoerswijze

Bron: OVG Vlaanderen (2000-2001), OVG Vlaams-Brabant (2000-2001), OVG stadsgewest Antwerpen (1999-2000), OVG Gent (2000-2001) en OVG Hasselt-Genk (1999-2000)

Modi	Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Stadsgewest Antwerpen	Gent	Hasselt-Genk
Openbaar vervoer	4 %	6 %	7 %	6 %	4 %
Bus, tram, metro	2 %	3 %	6 %	4 %	3 %
Trein	2 %	3 %	1 %	2 %	1 %
Te voet	11 %	13 %	17 %	14 %	9 %
Fiets	15 %	9 %	13 %	13 %	12 %
Motorrijder	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Brom/snorfiets	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Autobestuurder	44 %	51 %	39 %	42 %	47 %
Autopassagier	18 %	19 %	15 %	16 %	20 %
Andere/onbepaald	7 %	1 %	8 %	7 %	7 %

Tabel 7: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag per hoofdvervoerswijze volgens bevolkingsdichtheid

Bron: OVG Vlaanderen (2000-2001)

	Weinig stedelijk (≤ 600inw/km ²)	Matig stedelijk (601-1600inw/km ²)	Stedelijk (1601-2250inw/km ²)	Zeer Stedelijk (>2250inw/km ²)
Verplaatsingen per dag	2,67	2,73	2,87	2,91
Auto	1,71 (64%)	1,63 (60%)	1,62 (56%)	1,55 (53%)
Fiets	0,33 (12%)	0,32 (12%)	0,40 (14%)	0,37 (13%)
Te voet	0,31 (12%)	0,41 (15%)	0,41 (15%)	0,50 (17%)
OV	0,11 (4%)	0,18 (7%)	0,22 (7%)	0,23 (8%)

Tabel 8: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag voor motief werken

Bron: OVG Vlaanderen (2000-2001), OVG Vlaams-Brabant (2000-2001), OVG stadsgewest Antwerpen (1999-2000), OVG Gent (2000-2001) en OVG Hasselt-Genk (1999-2000)

Modi	Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Stadsgewest Antwerpen	Gent	Hasselt-Genk
Totaal %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Openbaar vervoer	4 %	11 %	11 %	11 %	3 %
Bus, tram, metro	2 %	4 %	8 %	4 %	1 %
Trein	2 %	7 %	3 %	7 %	2 %
Te voet	11 %	5 %	6 %	6 %	4 %
Fiets	15 %	6 %	11 %	11 %	10 %
Motorrijder	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Brom/snorfiets	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %
Autobestuurder	44 %	69 %	55 %	57 %	65 %
Autopassagier	18 %	6 %	6 %	6 %	8 %
Andere/onbepaald	7 %	1 %	9 %	6 %	8 %

Tabel 9: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag voor motief onderwijs

Bron: OVG Vlaanderen (2000-2001), OVG Vlaams-Brabant (2000-2001), OVG stadsgewest Antwerpen (1999-2000), OVG Gent (2000-2001) en OVG Hasselt-Genk (1999-2000)

Modi	Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Stadsgewest Antwerpen	Gent	Hasselt-Genk
Totaal %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Openbaar vervoer	4 %	18 %	17 %	18 %	12 %
Bus, tram, metro	2 %	13 %	16 %	16 %	11 %
Trein	2 %	5 %	1 %	2 %	1 %
Te voet	11 %	14 %	17 %	16 %	7 %
Fiets	15 %	22 %	30 %	26 %	33 %
Motorrijder	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Brom/snorfiets	1 %	2 %	3 %	2 %	2 %
Autobestuurder	44 %	8 %	6 %	8 %	11 %
Autopassagier	18 %	32 %	20 %	22 %	30 %
Andere/onbepaald	7 %	4 %	7 %	8 %	5 %

Tabel 10: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag voor motief winkelen

bron : OVG Vlaanderen (2000-2001), OVG Vlaams-Brabant (2000-2001), OVG stadsgewest Antwerpen (1999-2000), OVG Gent (2000-2001) en OVG Hasselt-Genk (1999-2000)

Modi	Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Stadsgewest Antwerpen	Gent	Hasselt-Genk
Totaal %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Openbaar vervoer	4 %	4 %	5 %	5 %	2 %
Bus, tram, metro	2 %	3 %	5 %	5 %	2 %
Trein	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Te voet	11 %	17 %	27 %	20 %	11 %
Fiets	15 %	8 %	12 %	13 %	11 %
Motorrijder	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Brom/snorfiets	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %
Autobestuurder	44 %	52 %	35 %	40 %	49 %
Autopassagier	18 %	18 %	14 %	14 %	20 %
Andere/onbepaald	7 %	0 %	7 %	6 %	6 %

Tabel 11: Gemiddeld aantal verplaatsingen per door voor het motief ontspanning, sport en cultuur

bron : OVG Vlaanderen (2000-2001), OVG Vlaams-Brabant (2000-2001), OVG stadsgewest Antwerpen (1999-2000), OVG Gent (2000-2001) en OVG Hasselt-Genk (1999-2000)

Modi	Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Stadsgewest Antwerpen	Gent	Hasselt-Genk
Totaal %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Openbaar vervoer	4 %	3 %	6 %	3 %	3 %
Bus, tram, metro	2 %	2 %	5 %	2 %	2 %
Trein	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Te voet	11 %	13 %	16 %	14 %	11 %
Fiets	15 %	10 %	13 %	11 %	12 %
Motorrijder	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Brom/snorfiets	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Autobestuurder	44 %	39 %	30 %	33 %	37 %
Autopassagier	18 %	33 %	26 %	27 %	30 %
Andere/onbepaald	7 %	1 %	8 %	10 %	6 %

3 Parkeerkcijfers voor Vlaanderen

Dit Vademecum geeft enkel een Vlaams parkeerkcijfer voor de functie wonen. Voor de andere functies (kantoren, bedrijven, winkels, sport, scholen, ...) kunnen gemeenten een eigen inschatting maken van parkeerbehoeften op basis van voorgaande factoren.

Daarnaast kan er teruggevallen worden op bestaande Nederlandse kencijfers (zie verder), maar hier dient zeer omzichtig mee omgesprongen.

3.1 Parkeerkcijfer wonen

Dit Vademecum geeft een parkeerkcijfer voor de functie wonen.

De parkeerbehoefte voor wonen wordt volledig bepaald door:

- Het autobezit per huishouden
- De groei van dit autobezit
- Het aandeel bezoekers

Het autobezit is op zijn beurt sterk afhankelijk van volgende factoren:

- Gezinsgrootte (hoe groter het huishouden, hoe hoger het autobezit)
- Inkomen (hoe hoger het inkomen, hoe hoger het autobezit)
- Nabijheid station (hoe dichterbij een station, hoe lager het autobezit)

De basisgegevens voor de berekening van de parkeerkcijfers wonen vormt Tabel 12.

Tabel 12 Autobezit naar stedelijkheidsgraad in Vlaanderen in 2006

Bron: APS-Vlaanderen

Grootstedelijk	0,83
Stedelijk	0,97
Kleinstedelijk / randstedelijk	1,08
Buitengebied	1,20

Op deze basisgegevens werden nog volgende correctiefactoren toegepast:

- Groei autobezit volgende 10 jaar (= 10% prognose)
- Bezoekers met de auto (= 10% van parkeerbehoefte)
- Om onderscheid te maken in de type gebieden wordt een factor van -20%, -10% en 0% voor respectievelijk centrum, overgangsgebied en rest gebruikt die het verschil in aanbod aan openbaar vervoer weergeeft in deze type gebieden.
- De minimum- en maximumwaarden hebben betrekking op de aanwezigheid van een hoogwaardig OV-aanbod of niet en/of een strikte parkeerregulering. Hier wordt een factor + 10% en - 10% gehanteerd ten opzichte van de basisgegevens.
- Om rekening te houden met het gezinsinkomen en de grootte van het gezin wordt een factor van 30 % gehanteerd tussen grote woningen (> 150m²) en kleine woningen (< 150m²)

Voorbeeld berekening:

1. Aantal parkeerplaatsen per woning (< 150m²) in het centrum van een grootstedelijk gebied met een hoogwaardig OV-aanbod:

$$\begin{aligned} \text{Aantal parkeerplaatsen} &= 0,83 \text{ (autobezit grootstedelijk gebied)} \times 1,10 \text{ (groei autobezit)} \times 1,10 \text{ (bezoekersparking)} \times 0,8 \text{ (OV-aanbod centrum)} \\ &\times 0,90 \text{ (krappe norm)} \\ &= 0,7 \end{aligned}$$

2. Aantal parkeerplaatsen per woning (< 150m²) in het restgebied van een buitengebied gemeente met een beperkt OV-aanbod

$$\begin{aligned} \text{Aantal parkeerplaatsen} &= 1,20 \text{ (autobezit buitengebied)} \times 1,10 \text{ (groei autobezit)} \times 1,10 \text{ (bezoekersparking)} \times 1,0 \text{ (OV-aanbod rest)} \times 1,10 \text{ (ruime norm)} \\ &= 1,6 \end{aligned}$$

Woning / appartement (< 150 m ²)				
	Stedelijk gebied		Buitengebied	
	Min	Max	Min	Max
Type gebied				
Centrum	0,7	1,0	1,1	1,3
Rand/overgangsgedebied	0,8	1,1	1,2	1,4
Rest	1,0	1,2	1,3	1,6

Woning / appartement (< 150 m ²)				
	Stedelijk gebied		Buitengebied	
	Min	Max	Min	Max
Type gebied				
Centrum	1,0	1,3	1,4	1,6
Rand/overgangsgedebied	1,1	1,4	1,6	1,8
Rest	1,3	1,6	1,7	2,1

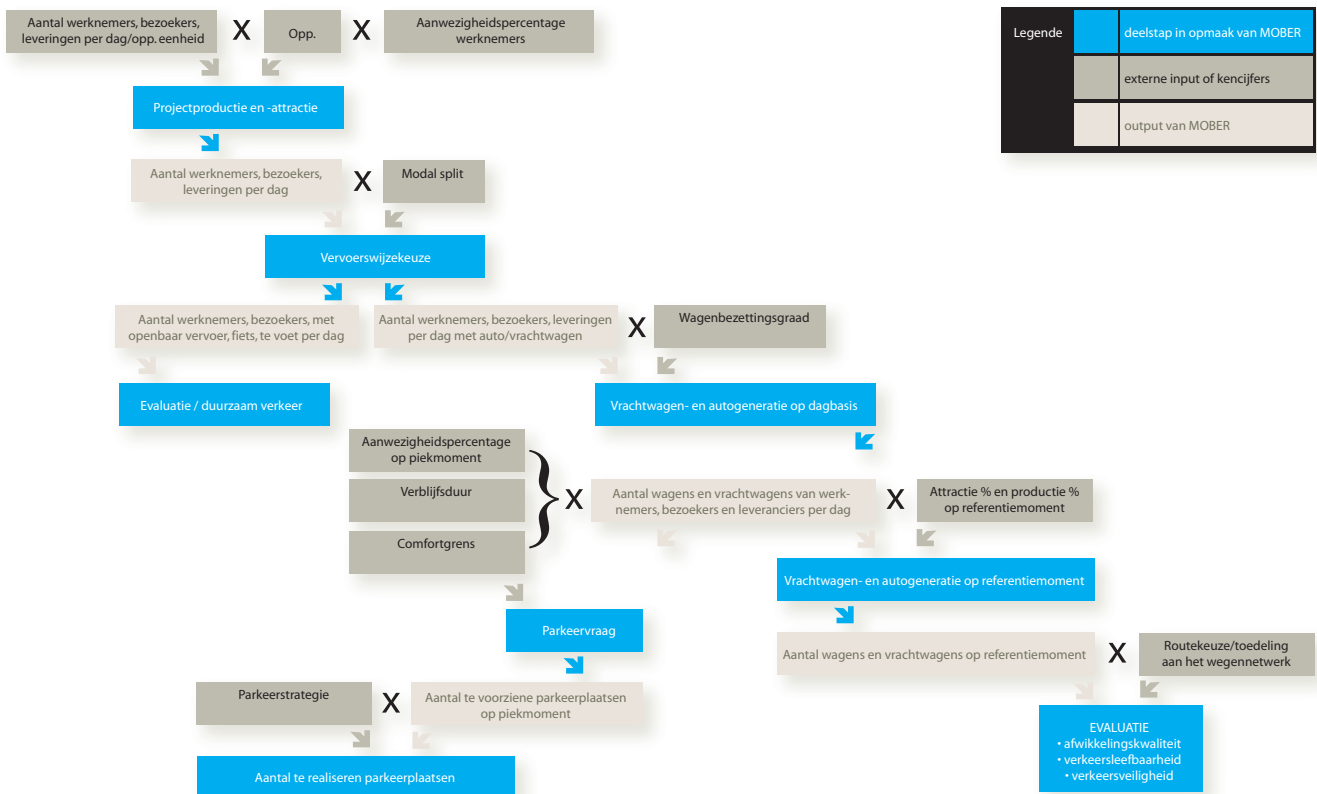
De kencijfers worden weergegeven als minimum en maximum of respectievelijk krappe norm en ruime norm. De keuze hangt af van het mobiliteitsbeleid of het effect dat je wil bereiken. Om ongewenst autogebruik tegen te gaan, kan je kiezen voor een cijfer in de buurt van de ondergrens.

3.2 Parkeerkencijfer voor kantoren, bedrijven, scholen, winkels

De parkeerbehoefte voor andere functies dan wonen wordt bepaald door:

- Verkeersgeneratie (aantal werknemers/m², aantal winkelbezoekers/m², ...)
- Vervoerswijzekeuze (Modal split)
- Wagenbezettingsgraad, tijdstipkeuze

Volgend stappenplan kan gevolgd worden bij het bepalen van deze kencijfers:



Bron: Studie vorm en inhoud van MOBER's in Vlaanderen, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken

Specifieke parkeerkencijfers voor Vlaanderen bestaan er momenteel niet. Er wordt aangeraden in de eerste plaats op basis van de lokale kenmerken van de functie en locatie de parkeerbehoefte te berekenen (zie deel 4).

Bestaande parkeerkencijfers in Nederland



Een mogelijke terugvalbasis voor parkeerkencijfers vormen de Nederlandse parkeerkencijfers die uitgewerkt zijn door het CROW.

De CROW-publicatie 182 bevat een ruim overzicht van parkeerkencijfers voor verschillende typen functies. Deze Nederlandse parkeerkencijfers zijn gebaseerd op een grootschalige inventaris van parkeergegevens in al de Nederlandse gemeenten (Databank Parkeerkencijfers).

Volgende CROW-publicatie kan hiervoor geraadpleegd worden: CROW-publicatie 182: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering.

Denk echter aan de basisregel dat het inschatten van een correcte parkeerbehoefte het best gebeurt met eigen lokale gegevens of parkeertellingen en dat parkeerkencijfers een laatste hulpmiddel zijn om een indicatie aan te geven van de parkeerbehoefte.

Bijlage 3: Voorbeeld exploitatie berekening

Onderstaand voorbeeld is een fictief voorbeeld. Gehanteerde prijzen en kosten kunnen daarom afwijken van de realiteit.

Variabelen	
aantal automaten	4 stuks
exploitatiekosten automaten per jaar	300 euro
prijs automaat	7500 euro
afschrijvingstermijn	8 jaar
rentepercentage	6%
rentekosten financiering automaten	2.188 euro
ledigingskosten automaten	5% van de automaatomzet
aantal retributies	797 stuks
kosten inning retributies	10 euro/stuk
inbare retributies	70%
retributiebedrag	15 euro
betalingsgraad bezoekers	65%
aantal parkeerplaatsen	135 plaatsen
aantal parkeeruren per jaar	330.885 uur
onvoorzien	10% van de automaatomzet

	tarief 0,50	tarief 0,70	tarief 1,00
inkomsten			
metergelden betalend parkeren	53.769	67.749	86.030
inkomsten uit retributies	8.647	8.759	8.926
totaal inkomsten	62.416	76.508	94.957
kosten			
afschrijving automaten per jaar	4.023	4.023	4.023
automaatbeheer per jaar	1.200	1.200	1.200
lediging automaten	2.688	3.387	4.302
handhaving	34.100	34.100	34.100
inning retributies	7.970	7.970	7.970
onvoorzien	5.377	6.775	8.603
totaal kosten	55.359	57.456	60.198
saldo	7.057	19.052	34.759

aanname gemiddelde bezettingsgraad bij:

euro 0,50	50%
euro 0,70	45%
euro 1,00	40%

Rekenblad voor bepalen exploitatiekost

straatnaam	parkeerplaatsen
straat 1	85
straat 2	10
straat 3	10
straat 4	5
straat 5	15
straat 6	6
straat 7	4
aantal parkeerplaatsen	135

bruto parkeeruren	begintijd	eindtijd	aantal plaatsen	weken per jaar	uren per jaar
maandag	9	18	100%	50	450
dinsdag	9	18	100%	50	450
woensdag	9	18	100%	50	450
donderdag	9	18	50%	50	225
vrijdag	9	18	100%	50	450
zaterdag	9	18	100%	50	450
zondag	0	0	100%	50	0
parkeeruren per jaar per plaats					2.475
parkeeruren totaal					334125

correctie parkeeruren	begintijd	eindtijd	aantal plaatsen	dagen	uren per jaar
evenement 1	9	18	10	1	90
evenement 2	9	18	85	2	1530
evenement 3	9	18	95	1	855
evenement 4	9	18	85	1	765
parkeeruren reductie					3240
beschikbare parkeeruren					330885

opbrengst bij tarief en bezettingsgraad				0,7
bezettingsgraad	tarief 0,50	tarief 0,70	tarief 1,00	
10%	16.544	23.162	33.089	
20%	33.089	46.324	66.177	
30%	49.633	69.486	99.266	
40%	66.177	92.648	132.354	
45%	74.449	104.229	148.898	
50%	82.721	115.810	165.443	
60%	99.266	138.972	198.531	
70%	115.810	162.134	231.620	
80%	132.354	185.296	264.708	
90%	148.898	208.458	297.797	
100%	165.443	231.620	330.885	

kosten automaten per jaar	4.023	euro
kosten automaat beheer per jaar	1200	euro
handhavingskosten	34100	euro
inningskosten naheffingen	7970	euro

Bibliografie

- AVV (2004): De brug naar de gebruiker. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV
- BIVV (2005): 'Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur' – brochure voor de wegbeheerders nr. 3
- BIVV, 2005, Aandacht voor Motorrijders in de Weginfrastructuur, brochure voor de Wegbeheerders nr. 3, 35p.
- COST (2005): Parking policies and the effects on economy and mobility – Report on COST Action 342
- CROW (2001) Publicatie 162: Kwaliteit straatparkeren: – leidraad voor beleid – richtlijn voor de uitvoering, 90 p.
- CROW (2003), Van Parkeerbeheer naar Mobiliteitsmanagement: brochure nr. 5, Parkeerregulering: toepassing en effecten, 38p.
- CROW (2003), Van Parkeerbeheer naar Mobiliteitsmanagement: brochure nr. 6, Parkeerbeleid is meer dan parkeren – Integraal parkeerbeleid in de praktijk, 42p.
- CROW (2004), Van Parkeerbeheer naar Mobiliteitsmanagement: brochure nr. 10, Ervaringen met Park & Ride (P+R) in Nederland, 64 p.
- CROW (2004): ASVV 2004, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 1200 p.
- CROW (2004): Publicatie 182: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering. Maart 2004, Ede, 36 p.
- CROW (2004): Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement: brochure nr. 8, De ontwikkeling van het parkeerbeleid in Nederland, 30p.
- CROW (2004): Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement: brochure nr. 9, Parkeren in Europees perspectief, 31p.
- CROW (2005): Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement: brochure nr. 12, Beargumenteerd kiezen voor parkeernormen – Het gebruik van de nieuwe parkeerkencijfers, 30 p.
- CROW (2005): Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement: brochure nr. 14, Procestechnieken voor de nieuwe parkeeropgave – de gereedschapskist voor de procesmanager, 26 p.
- CROW (2007): Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement Brochure nr. 21, Beheer en exploitatie van parkeren, 26p.
- Federale overheid, Algemene socio-economische enquête 2001, Ministerie van Economische Zaken. Nationaal Instituut voor Statistiek.
- Gemeente Opwijk (2006): Maximalisatieplan parkeerplaatsen voor het centrum van de gemeente Opwijk. Oktober 2006, TRITEL
- Hendrickx, K (2007): Verkeerskundig project – kengetallen MOBER's sportcomplexen. Universiteit Hasselt.
- Louter, F. & van Savooyen, E.(2005): Parkeren op Niveau, THOTH, Bussum, 254p.
- Miermans, W. en Vanmoerkerke, B (2005): Parkeerbeleid als sleutel voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. In mobiliteitshandboek, Ministerie van het Vlaams Gewest.

- Miermans, W., Van Moerkerke, B., 2005, Parkeerbeleid als Sleutel van een Duurzaam Mobiliteitsbeleid, 12p.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement LIN, 2005, Mobiliteitsbrief 69: Parkeerbeleid, nr. 69, 8p.
- Nuyts, E. en Zwerts, E (2004): Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2000-2001. Provinciale Hogeschool Limburg. In opdracht van het Ministerie van het Vlaams Gewest, mobiliteitscel.
- Provincie Antwerpen (2004), Dienst Welzijn, Centrum voor Toegankelijkheid en de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk, 2004, Richtlijnen Parkeerinrichtingen voor Personen met een Handicap, 16p.
- Provincie Antwerpen (2004): Richtlijnen Parkeerinrichtingen voor Personen met een Handicap, Provincie Antwerpen, Dienst Welzijn, Centrum voor Toegankelijkheid en de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk
- Vlaams Gewest (2003): Mobiliteitsplan Vlaanderen, beleidsvoornemens, versie oktober 2003. 170 p.
- Vlaams Gewest (2004): Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, gecoördineerde versie april 2004.
- Vlaams Gewest (2007): Enquête gemeentelijk parkeerbeleid. IMOB-Universiteit Hasselt. In opdracht van het Vlaams Ministerie voor Mobiliteit en Openbaar Werk, departement mobiliteit en verkeersveiligheid.
- 2007: Mobiliteitsconvenant, module teksten uit mobiliteitshandboek. www.mobielvlaanderen.be.
- 2007: Winkelenquête Vlaanderen in functie van verfijning multimodaal verkeersmodel.
- Vlaamse Gewest (2006): Personenwagens per huishouden 1990-2006. Ministerie van het Vlaams Gewest, afdeling planning en statistiek.

Colofon

Supervisie	Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) Leidend ambtenaar: Eric Sempels	
Stuurgroep	Lieslotte Wackenier Eric Sempels Martine Serbruyns Andy Steels Helmut Paris Frank Leys Karel Janssens Peter Hofman Leo Ghyoot Veerle Smet Luk Mutsaerts Carine Saelens Roel Dobbelseijjn Marc Nuytemans Griet Similon Karen Verniers Erwin Debruynne Jan Schaeken Jean-Paul Vandewinckele Kris Samoy Peter De Grande Steve Demulder Peter Vansevenant Daniël Lambrechts Joris Willems Steve Demulder	Kabinet van de Vlaamse Minister van Mobiliteit MOW – BMV MOW – BMV MOW – BMV MOW – BMV MOW – BMV (Antwerpen) MOW – BMV (Limburg) MOW – BMV (Oost-Vlaanderen) MOW – BMV (West-Vlaanderen) MOW – BMV (Vlaams-Brabant) Agentschap RWO Agentschap RWO Provincie Vlaams-Brabant De Lijn De Lijn De Lijn VVSG GAPA (Antwerpen) PARKO (Kortrijk) PARKO (Kortrijk) Parkeerbedrijf Gent Stad Brugge Stad Gent Stad Hasselt HSV – Diepenbeek Stad Brugge
Opdrachthouder	Projectleider: Tim Asperges Projectmedewerkers: Grete Gysen Willy Miermans Luk Vanmaele Stefaan Vandewalle Marco Martens Ewald Dijkstra	IMOB-Universiteit Hasselt IMOB-Universiteit Hasselt IMOB-Universiteit Hasselt Vectris Vectris Ecorys-AVM Ecorys-AVM
Layout	Lode Vangilbergen	Skin Graphic Definers
Verantwoordelijke uitgever	ir. Fernand Desmyter Secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Contactadres: afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II-laan 20, bus 2 1000 Brussel Tel.: 02/553 71 24 Fax.: 02/553 71 08 E-mail: info@mow.vlaanderen.be
Info	De Vlaamse Infolijn	1700
Tekst	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid	
Depotnummer	D/2007/3241/329	