

# 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

<b>1</b>	<b>Parkeerbeleid</b>	<b>9</b>
1.1	Duurzaam parkeerbeleid	9
1.2	Evolutie parkeerbeleid	10
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>12</b>
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
<b>3</b>	<b>Juridisch kader</b>	<b>19</b>
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 "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, 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

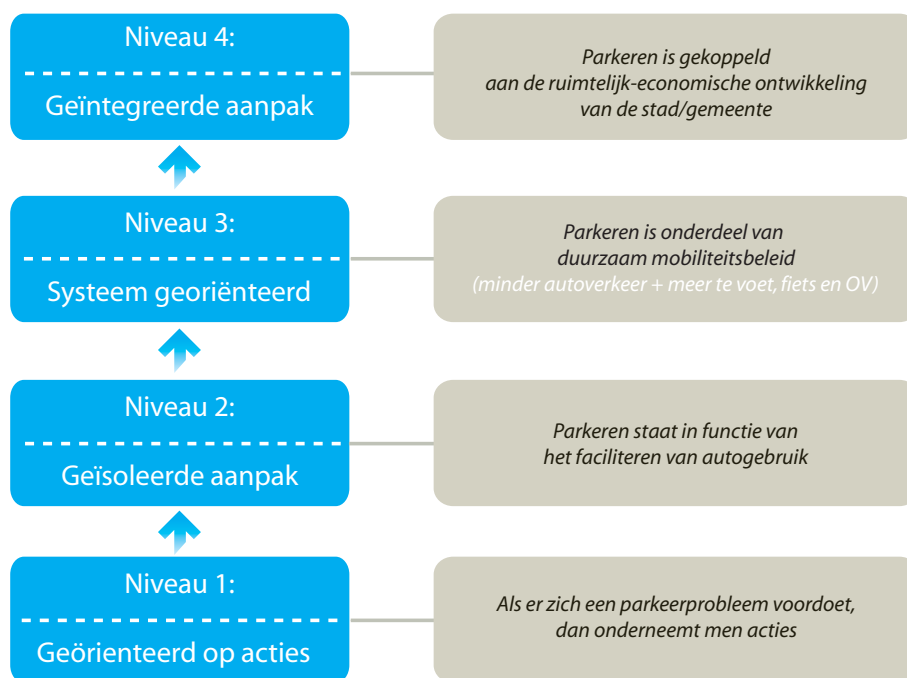
## 1.2 Evolutie parkeerbeleid

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.

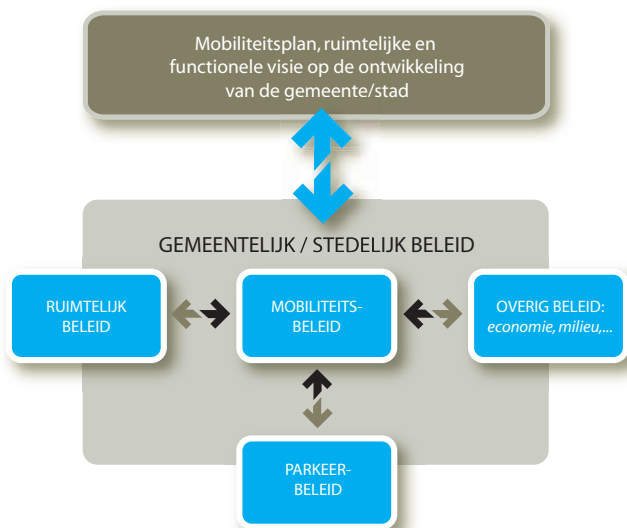
*Vb. Men wil bezoekers stimuleren om de bus te nemen naar het stadscentrum door het verhogen van de parkeertarieven in het centrum en door het beperken van de parkeerduur.*

### 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.