

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

<b>1</b>	<b>Geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid</b>	<b>7</b>
1.1	Uitgangspunten voor een geïntegreerd parkeerbeleid	7
1.2	Uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid	8
<b>2</b>	<b>Visievorming, probleemdefiniëring en parkeeropgave</b>	<b>10</b>
2.1	Visievorming	10
2.2	Het definiëren van de parkeeropgave	11
<b>3</b>	<b>Betrokkenheid actoren</b>	<b>13</b>
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:*

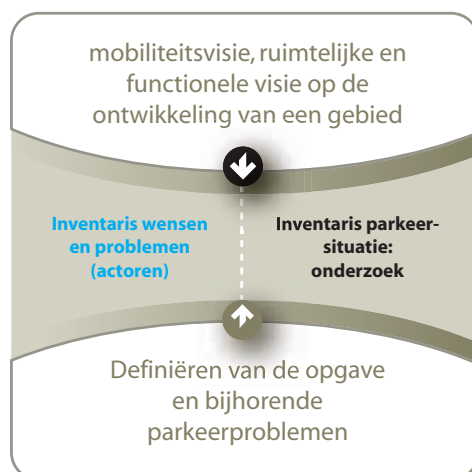
*Een ander voorbeeld is: "het terugdringen van het niet-noodzakelijk autoverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid". De uitgifte van parkeerkaarten is beperkt. Voor het parkeren in het centrum gelden hoge tarieven. Het centrum wordt gefaciliteerd door park & ride in combinatie met hoogwaardig openbaar 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 <i>dienst ruimtelijke ordening</i>	initiatiefnemer	algemeen belang	belangrijk voor vernieuwing	geen overlast voor de buurt Parkeernormen opleggen
Gemeente <i>dienst mobiliteit</i>	ondersteunend	verantwoordelijk voor mobiliteit waarbij parkeren een onderdeel van is	geen	aantal auto's verminderen <i>(nu: onleefbaar)</i>
Gemeente <i>dienst openbare werken</i>	ondersteunend	verantwoordelijk voor de herinrichting van de wijk	betera inrichting mogelijk	minder parkeerplaatsen na herprofilering
Projectontwikkelaar <i>nieuwbouw</i>	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, gemeentebblad, 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*