

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 handelszaken.	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.

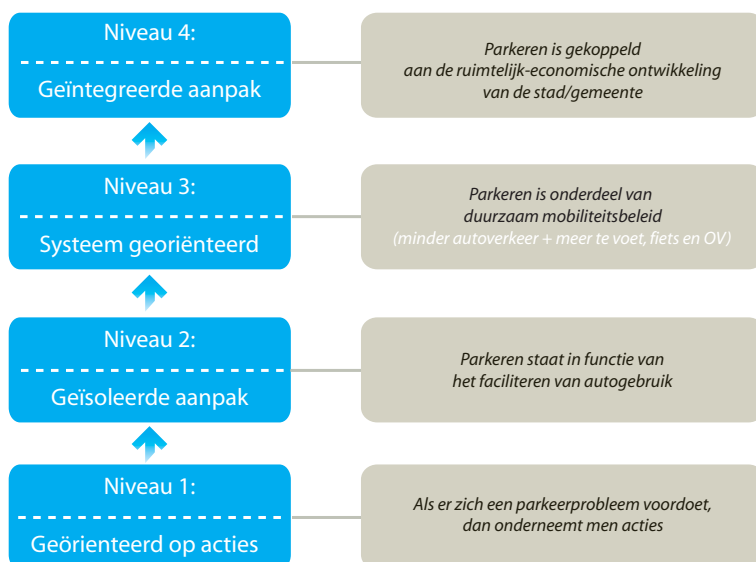
5. Evaluatie en monitoring

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"> . Invoeren blauwe zone . Invoeren 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 parkeerluis. Er wordt geparkeerd op parkeervluchten 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

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

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

Ontwikkelen van nieuwe complexen in de bestaande kern

Landelijke kern

. Parkeerbehoefte voor nieuwe ontwikkeling wordt aangelegd

. Toepassen van een parkeerbalans gebaseerd op lokale normen.

. Zoeken naar mogelijkheden van dubbelgebruik van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen.

. 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?)

. Extra parkeerplaatsen worden inpandig gerealiseerd