

Vademecum duurzaam parkeerbeleid in Vlaanderen

Inleiding

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

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

Parkeervademecum: een wegwijsboek voor steden en gemeenten

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

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

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

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

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

Parkeerbeleid als onmisbare schakel in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid

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

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

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

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

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

Parkeerbeleid is maatwerk met basisprincipes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Optimale benutting van parkeerruimte:**

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

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

Leeswijzer

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

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

Leeswijzer



Inleiding

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

A Kader

Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

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

Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

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

B Gereedschap

Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

Deel 5: Parkeermaatregelen

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

Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen
ondersteunen mijn
parkeerbeleid?

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

Welke maatvoering,
kerncijfers, tarieven,...?