



Parkeerbeleid

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Een goede (auto)bereikbaarheid van het centrum combineren met een kwalitatieve openbare ruimte is een moeilijke opdracht. In dit dubbelnummer behandelen we een paar heikele punten rond het lokaal parkeerbeleid. Het blijft maatwerk, maar een aantal ideeën en ervaringen van andere burgemeesters en schepenen werpen wellicht een ander licht op het parkeervraagstuk in uw gemeente.



Foto: Johan Martens

Een unieke puzzel met veel stukjes

Het parkeerbeleid is de sleutel voor een goed en duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Het is bepalend voor de modal split (de verhouding tussen de verschillende vervoersmodi) en voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

Bij parkeren zijn heel veel verschillende en vaak tegenstrijdige belangen gemoeid. Een stadsbestuur wil zijn centrum bereikbaar houden en ziet via zijn parkeerbeleid een kans om een rem op het aantal auto's te zetten. De handelaars daarentegen willen meestal dat klanten hun auto voor de deur van de zaak kwijt kunnen. Ook bij veel bewoners en bezoekers leeft nog altijd het idee dat ze hun auto overal voor de deur moeten kunnen parkeren. Het zijn nochtans diezelfde bezoekers en bewoners die in een autoluw en leefbaar stadshart willen winkelen en wonen. Hoe zijn al die belangen en wensen te verenigen? Het vraagt enige moeite en doorzettingsvermogen, maar het is niet onmogelijk. Een goed parkeerbeleid is als een moeilijke puzzel. Bij elke verandering uitgebreid en duidelijk communiceren waarom een bepaalde maatregel genomen wordt, kan alvast een hoop negatieve reacties in de kiem smoren.

Nieuwe tekst over parkeerbeleid op website

In de tekst 'Parkeerbeleid als sleutel van een duurzaam mobiliteitsbeleid' behandelt Willy Miermans (docent Verkeerskunde en auditor) de gevaren en kansen van het lokaal (auto)parkeerbeleid. Er worden enkele hardnekkige misverstanden aangekaart. Het gaat o.a. ook over bereikbaarheid, parkeerdoelgroepen en parkeercomfort, het belang van intermodaliteit en het stand-still-principe. Ook de schaarste en de particularisering van de openbare ruimte komen aan bod.

Miermans stelt vier principes voor als basis voor het lokale parkeerbeleid. Een van de tips is dat lokale overheden meer moeten denken in zones i.p.v. in functies en meer rekening zouden moeten houden met complementaire tijdvakken.

U kunt de volledige tekst lezen op www.mobielvlaanderen.be/convenants (zie 'Wat is nieuw?' of via trefwoord 'Parkeren').



Foto: Peter Van Hoof



Foto: Johan Martens

Gregg Oudenaert en An Erpel, uitbaters van restaurant-taverne 'Den Ommeganck' op de heringerichte Grote Markt in Dendermonde: "Wij hebben deze zaak pas sinds 3 december van vorig jaar. Onze collega's zeggen dat er door de herinrichting tijdens de wintermaanden minder klanten zullen komen dan vroeger. Mensen moeten nu 8 à 10 minuten wandelen tot aan de markt, terwijl ze vroeger hun auto voor de deur konden parkeren. Vooral voor de oudere klanten is dat niet zo evident, zeker niet als het regent of als het vriest. Maar daartegenover staat dan wel dat onze omzet in de zomer gevoelig gestegen is. De terrassen zijn veel groter en het mooie plein trekt de mensen aan. De mensen blijven ook langer zitten, omdat het hier nu zo gezellig is."

Lees meer over het nieuwe parkeerbeleid in Dendermonde op p. 4.

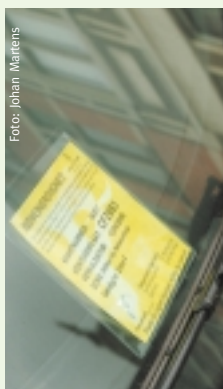


Foto: Johan Martens

Marleen Vanderpoorten, burgemeester Lier: "In Lier kan je nog altijd maar één bewonerskaart per gezin krijgen. Die kost 40 euro per jaar. Momenteel staat dit binnen het schepencollege ter discussie. We hebben gewacht op het nieuwe behoefteonderzoek over parkeren vooraleer we zouden beslissen of we al dan niet een tweede bewonerskaart zouden toekennen. Aan de ene kant verdienen bewoners die twee auto's maar geen garage hebben wel twee parkeerplaatsen, maar aan de andere kant moet je er ook voor zorgen dat bezoekers nog redelijk vlot een parkeerplaats kunnen vinden. En wat doe je met de mensen die wel een garage hebben, maar liever op straat parkeren en dus ook één of zelfs twee parkeerplaatsen inpikken? We zijn er nog niet uit."

Lees meer over bewonerskaarten in andere gemeenten op p. 5 en over het parkeerbeleid in Lier op p. 8.

Plaats voor echte pleinen

Geparkeerde auto's nemen een enorme hoeveelheid openbare ruimte in. Nochtans hebben pleinen en straten meer ambitie dan alleen maar parkeerplaats te zijn. De herinrichting van een plein of doortocht kan dé gelegenheid zijn om de stad of gemeente leefbaarder te maken door parkeerplaatsen minder dominant aanwezig te maken. Een paar voorbeelden.

Foto: Olsene



Olsene: subtiliteit troef

Het dorpsplein in Olsene werd in 1999 heraangelegd. Omdat de kerk en het gemeentehuis in de onmiddellijke omgeving van het plein liggen, bleef 'parkeren' de hoofdfunctie. Het aantal parkeerplaatsen was na de herinrichting echter kleiner. De parkeervakken werden subtiel aangeduid, waardoor het plein nu een multifunctioneel uitzicht heeft. Een overdekte fietsenstalling, een lange opvallende zitbank en een fontein en een groenstrook versterken het multifunctionele uitzicht. Een paar keer per jaar worden er ook evenementen op het plein georganiseerd: jaarmarkt, kerstmarkt, kermis,...

Foto: Stad Bree



Bree: groen plein

Eind 2004 verhuisde het stadsbestuur van Bree naar het nieuwe stadhuis, in het vroegere Augustijnenklooster. Naar aanleiding van de verhuis zou het groene plein voor het gebouw heraangelegd worden. De stad greep die gelegenheid aan om onder het plein een parkeergarage te maken met plaats voor 254 auto's. Daarmee wilde het stadsbestuur het wildparkeren in het vlakbij gelegen stadshart tegengaan. Tegelijkertijd werd in het stadscentrum een blauwe zone ingevoerd. De Augustijnerparking is met de auto alleen toegankelijk van op de kleine ring. Twee van de drie voetgangersuitgangen komen uit in het centrum, de derde is een rechtstreekse toegang tot het stadhuis.

Foto: Peter Van Hoof



Heist-op-den-Berg: historisch dorpsgezicht

In 2000 vernieuwde Heist-op-den-Berg haar Kerkplein. Het plein met vooral een verkeersfunctie, werd omgetoverd tot een kwalitatieve verblijfsruimte en kreeg zijn uitzicht van de 19de eeuw terug. Bij de vernieuwing werd de plaats voor het verkeer ingeperkt: doorgaand verkeer werd geweerd en het aantal parkeerplaatsen verminderde met een derde. De parkeerplaatsen worden met minimale middelen - markeerspijkers - weergegeven. Op het plein werden bomen aangeplant, er kwam ook een fietsenstalling. Het groene karakter en de historische gebouwen op het plein zijn nu beeldbepalend. Het project werd genomineerd voor de Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs 2000.

Foto: Peter Van Hoof



Herk-de-Stad: plaats voor fietsers en voetgangers

Eind 2004 en begin 2005 werd het hele centrum van Herk-de-Stad herinricht. Heel het centrum werd een zone 30. Bij de herinrichting van straten en pleinen zijn in totaal een 50-tal parkeerplaatsen verwijderd. Zo werd de openbare ruimte opgewaardeerd en kwam er meer ruimte voor zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. De stad maakte van heel de binnenstad ook een blauwe zone. Bepaalde centrumzones, zoals de pleinen voor de kerk en aan het gemeenschapscentrum, werden helemaal autovrij gemaakt. Aan de stadsrand vangen parkeerterreinen op loopafstand van het centrum de langparkeerders op.

Sint-Niklaas: nu altijd plaats

Vroeger was de Grote Markt van Sint-Niklaas een onaan-trekkelijk plein met 440 parkeerplaatsen. Nu is het een multifunctionele ontmoetingsplaats met een ondergrondse parkeergarage voor 360 wagens. Bovengronds zijn er nog een 80-tal parkeerplaatsen overgebleven, langs de rand van het plein.

“De herinrichting van de Grote Markt kadert in een veel groter project waarbij we de stad wilden teruggeven aan de zachte weggebruikers”, zegt Urbain Vercauteren, schepen mobiliteit Sint-Niklaas. “Ook in andere centrumstraten van Sint-Niklaas zijn na de heraanleg parkeerplaatsen verdwenen, ten voordele van bredere fiets- en voetpaden. Ter compensatie zijn er elders in de stad betaalparkings bijgekomen: aan het station, het winkelcomplex en de bioscoop. In het centrum is betalend parkeren ingevoerd. Wie met de wagen naar de stadskern komt, wordt via een elektronisch systeem naar de grootste parkings geleid.”

Autoluw

De auto uit het stadshart weren was niet de bedoeling, wel hem minder prominent aanwezig maken. Vercauteren: “We hebben de kaart van de zachte weggebruiker en het openbaar vervoer getrokken. Zo hebben we de drie grote toevalswegen die naar de Grote Markt leiden van 2x2-rijstroken teruggebracht naar 2x1-rijstrook, ondanks de nieuwe ondergrondse parking. Er zijn ook geen extra parkeerplaatsen gekomen, we hebben gekozen voor het stand-still-principe. Op die manier vermijden we dat we door de aanleg van de nieuwe parking nog extra auto's naar het centrum lokken. De bussen van De Lijn kregen ook een eigen busstrook.”



voor

Voor de herinrichting was de Grote Markt van Sint-Niklaas één groot parkeerplein.



na

Door het middenplein leeg te laten, kunnen er nu de meest uiteenlopende evenementen georganiseerd worden. Het plein is nu ook een permanente opstijgplaats voor luchtballonnen.

Gent: ook bus en fiets

Aan de oprit naar de autosnelweg in Gent ligt het gloednieuwe Zuiderpoort Office Park. De auditcommissie legde in het kader van module 14 van het mobiliteitsconvenant verplichtingen op om te vermijden dat de snelweg overbelast zou worden.

Het Zuiderpoort Office Park heeft 65.000 m² kantooroppervlakte. Als alle kantoren ingenomen zijn, zullen er naar schatting 3.000 mensen werken. Die beschikken over 1.400 parkeerplaatsen. In zijn vergunningsaanvraag had de projectontwikkelaar veel meer parkeerplaatsen voorzien. In het kader van module 14 (ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van bereikbaarheid van zones van commerciële activiteiten) werd echter een Mober opgemaakt, die aantoonde dat meer bijkomende wagens voor problemen zouden zorgen op de af- en oprit naar de autosnelweg. De auditcommissie drong er dan ook op aan om het aantal parkeerplaatsen te beperken en alternatieve verplaatsingswijzen te stimuleren.

Alternatieven

Aan de bouwvergunning werd een aantal voorwaarden gekoppeld die de Zuiderpoort ook beter moeten ontsluiten voor fietsers, voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer:

- Er moet een goede verbinding komen met collectief vervoer tussen de Zuiderpoort en de treinstations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Van de projectontwikkelaar werd bedongen dat de werknemers van de Zuiderpoort kunnen terugvallen op goed collectief vervoer.
- Een ander pakket maatregelen zijn infrastructuurwerken die de projectontwikkelaar en AWV samen financieren. De oprit van de site naar de autosnelweg wordt aangepakt, een kruispunt aangepast, een rotonde aangelegd. Er gaat ook veel aandacht naar fiets- en voetpaden. De infrastructuurwerken zijn niet enkel dienstig voor de Zuiderpoort, iedereen kan er gebruik van maken. Daarom betaalt het Vlaamse Gewest 60% van de kosten, de projectontwikkelaar 40%. De uitvoering gebeurt in 2006.
- Ten slotte komt er in 2007 een voetgangers- en fietsersbrug over de Schelde, vanaf de site richting stadscentrum. Het Vlaamse Gewest komt voor 40 % tussen in de kosten, want de aparte brug komt de veiligheid van alle voetgangers en fietsers ten goede.

(Bart Van Moerkerke)



Het gloednieuwe Zuiderpoort Office Park heeft plaats voor 3.000 werknemers, en biedt parkeerplaats aan 1.400 wagens. Duurzame verplaatsingswijzen worden extra gestimuleerd.

Dendermonde: van parkeerplein naar Italiaanse piazza

In 2003 begon Dendermonde met een volledig nieuw parkeerbeleid. In het centrum werd betalend parkeren ingevoerd. De Grote Markt werd heringericht, waardoor 100 parkeerplaatsen op slag verdwenen.



Piet Buyse, schepen mobiliteit Dendermonde: *“Een grote ingreep als deze is niet niks voor een stad. Mensen zijn vaak bang voor wat ze niet kennen en zijn tegen elke verandering. Maar als ik zie hoe enthousiast velen van de oorspronkelijke tegenstanders nu zijn, ben ik blij dat we voet bij stuk gehouden hebben.”*

Wat was de aanleiding voor het nieuwe parkeerbeleid?

Piet Buyse: “Dendermonde is vooral een scholen- en dienstestad. Veel mensen die hier naar hun werk kwamen, reden met de auto tot in het centrum om daar te parkeren. Maar de vele langparkeerders oefenden een te grote parkeerdruk uit op de binnenstad. We wilden ze dus uit het centrum krijgen. Daarom maakten we van de hele binnenstad een betalende of blauwe zone. De parkeerplaatsen op de Grote Markt hebben we weggehaald. Om dat te compenseren hebben we gratis randparkings aangelegd. Die liggen niet ver: in een straal van 500 meter tot 1 kilometer rond het stadshart. Momenteel zijn we nog aan het onderhandelen met De Lijn om kleine stadsbussen in te leggen, die tussen de randparkings en de binnenstad pendelen. Momenteel kan je enkel de fiets nemen of te voet gaan. We zullen ook de vroegere jaagpaden langs de Dender herwaarderen door er aantrekkelijke groene wandelpaden van te maken tussen de randparkings en het centrum.”

Op de grote markt zijn er veel horecazaken. Hoe hebben jullie de boodschap dat er 100 parkeerplaatsen op de markt zouden verdwijnen, overgebracht aan de handelaars?

Buyse: “Al van vóór het project begon, hebben we uitgebreid over onze plannen gecommuniceerd, met de bewoners én met de handelaars, via brieven en informatievergaderingen. In het begin stuitten we bij de horecazaken op en rond de Grote Markt op weerstand. Ze waren bang dat er geen klanten meer naar hun café of restaurant zouden komen als die niet meer voor de deur zouden kunnen parkeren. Er is zelfs een petitie rondgegaan met de vraag om de parkeerplaatsen op de Grote Markt te behouden.”

De Grote Markt werd heraangelegd met fijne natuurstenen kasseien, die afgeplat zijn voor een optimaal wandelcomfort. Het vroegere parkeerplein is nu een echte ontmoetingsruimte.



Foto: Johan Martens

Maar jullie zijn toch doorggegaan met de plannen?

Buyse: “We hebben eerst zelf een studie bureau ingehuurd om een enquête te doen bij de Dendermondenaars om te peilen of er werkelijk zoveel weerstand was tegen onze plannen. Uit die enquête bleek duidelijk dat de meerderheid van de inwoners voor het idee van een autovrije Grote Markt zonder parkeerplaatsen te vinden was. We hebben dan ook voet bij stuk gehouden en zijn doorggegaan met ons oorspronkelijk plan. Dat plan dateerde trouwens al van 1978, maar werd nooit uitgevoerd, onder andere omwille van de weerstand.”

En hoe hebben jullie de handelaars overtuigd?

Buyse: “We hebben vooral veel met hen gepraat. We hebben geprobeerd om hen te laten inzien dat een parkeervrij plein veel andere functies kan hebben. Een gezellig plein in het hart van de stad kan alleen maar meer mensen lokken, daar waren we rotsvast van overtuigd. We hebben onder andere ook beloofd om mooie sfeerverlichting aan te brengen, en om regelmatig animatie op de markt te plannen, om extra volk te lokken. We hebben ook uitgelegd dat er op andere plaatsen, aan de rand van de stad, extra parkeerplaatsen zouden komen. Mensen zouden dan te voet van de rand naar het centrum wandelen. Meer voetgangers in de winkelstraat, en minder auto's, dat kan toch alleen maar goed zijn voor de verkoopcijfers?”

Hoe zijn de reacties nu, een jaar na de herinrichting?

Buyse: “De grote meerderheid is enthousiast over de nieuwe Grote Markt. De terrasjes zijn dubbel zo groot als vroeger, en toch moet je soms lang zoeken naar een vrij tafeltje. De evenementen die we in de zomer wekelijks organiseren, zijn een echte trekpleister. Het plein is nu een ontmoetingsplaats, een beetje naar het voorbeeld van de Italiaanse piazza's. Ook de handelaars zijn tevreden: ze hebben niet minder klanten dan vroeger, integendeel. Alleen het bankkantoor is verhuisd, maar dat had ook te maken met een interne reorganisatie. Sommige handelaars zijn wel vragende partij om in de winter parkeren op de markt toe te laten, maar we zijn niet van plan daarop in te gaan. Je kunt je parkeerbeleid toch niet afstemmen op het weerbericht? Als het in februari mooi zonnig weer is, zitten mensen ook graag op een terrasje met een thee of een koffie. We vinden het ook belangrijk dat mensen er een gewoonte van maken om aan de stadsrand te parkeren.”

Langparkeerders parkeren nu gratis aan de rand van de stad.



Foto: Johan Martens

Gent: sturen met centen

Parkeertarieven en parkeerduur zijn belangrijke instrumenten van het stedelijke of gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Ze helpen de verkeersstroom te sturen. We legden Luc Van den Berghe, directeur van het Parkeerbedrijf van de stad Gent, enkele stellingen voor. De belangrijkste conclusie: een parkeerbeleid is en blijft maatwerk.

Hoe dichter bij het centrum, hoe duurder parkeren wordt.

Luc Van den Berghe: "In Gent hebben we drie zones, min of meer concentrische cirkels die uit het stadshart vertrekken. In het centrumgebied is parkeren het duurst."

De langparkeerder moet uit het stadscentrum geweerd worden.

Van den Berghe: "In het Gentse centrumgebied kan je drie uur parkeren, dat is relatief lang. We proberen te sturen door het toepassen van een progressief tarief. Voor het tweede en derde uur betaal je meer dan voor het eerste. We houden ook de mogelijkheid tot langparkeren open, maar daarvoor moet je wel fors betalen: als je langer wil parkeren dan drie uur, betaal je een forfaitair en ondeelbaar bedrag van 10 euro voor de hele dag. Ook in de tweede parkeergordel rond het centrum kan je maar drie uur parkeren, tenzij je kiest voor een dagticket. De tarieven zijn er wel lager dan in de centrumzone. Buiten de stadsring is het parkeren op de meeste plaatsen gratis. Daar voorzien we ook in gratis P+R-terreinen."

Je kan kortparkeren stimuleren door het eerste kwartier gratis aan te bieden.

Van den Berghe: "Dat staat haaks op onze tarievenpolitiek. Je kan in Gent het eerste kwartier wel parkeren voor maar 0,10 euro."

Ondergronds parkeren is goedkoper dan bovengronds.

Van den Berghe: "Voor het parkeerbeleid is dat aangewezen, maar de tarieven van onze stedelijke parkeergarages zijn voor de eerste drie uur identiek als voor het bovengrondse parkeren in het centrumgebied. We hebben wel een zeer goedkoop tarief 's avonds en op zondag, en dat werkt. Naast de eigen garages telt Gent enkele parkeergarages beheerd door een privé-bedrijf. Die zijn duurder en dat is voor het parkeerbeleid niet ideaal."

(Bart Van Moerkerke)



Foto: Johan Martens

Parkeren in het centrum is meestal duurder dan aan de rand, ook in Gent.

1 of 2 bewonerskaarten?

Sinds 1 juni 2004 kunnen steden en gemeenten een tweede bewonerskaart aan hun inwoners toekennen. De beslissing om dat al dan niet te doen, is niet altijd gemakkelijk. Het komt erop aan een evenwicht te zoeken tussen het stimuleren van het wonen in de stad en het vrijwaren van de publieke ruimte.

Guido Depadt, burgemeester Geraardsbergen:

"In Geraardsbergen kost een bewonerskaart 12,50 euro. Wij reiken geen tweede bewonerskaart uit. De zones voor betalend parkeren en de blauwe zones zijn vrij beperkt en moeten ervoor zorgen dat de handelszaken goed bereikbaar blijven. Met twee bewonerskaarten per gezin zou er nog maar weinig parkeergelegenheid voor het handelscentrum overblijven. Wij pleiten wel voor de mogelijkheid om meerdere nummerplaten op één bewonerskaart te mogen aanbrengen, maar de wetgeving laat dit niet toe."



Foto: Johan Martens

André Van Droogenbroeck, schepen mobiliteit Asse: "In Asse kost zowel een eerste als een tweede bewonerskaart 25 euro. De bewoner mag daarmee praktisch overal in de gemeente parkeren. Alleen in een paar straten in het centrum is parkeren met een bewonerskaart niet toegelaten. We moeten daar voldoende rotatie houden voor de handelaars."

Piet Buysse, schepen mobiliteit Dendermonde: "In Dendermonde kost een eerste bewonerskaart 25 euro, een tweede 125 euro. De tweede kaart hebben we bewust een pak duurder gemaakt, omwille van het ontradende effect. Alleen in de winkelstraten mag geen bewonerskaart gebruikt worden. We konden het niet maken om geen tweede bewonerskaart toe te kennen, er was te veel vraag naar."

Luc Verbrugge, schepen mobiliteit Tielt: "In Tielt kost een bewonerskaart 50 euro per jaar, een tweede kaart reiken we niet uit. Het betalend parkeren is ingevoerd om de bezoekers van ons klein economisch centrum vlot een vrije parkeerplaats te garanderen. Als we meerdere bewonerskaarten zouden toelaten per gezin, zou dat comfort verdwijnen."

De regeling rond bewonerskaarten vindt u in het MB van 3 mei 2004 tot wijziging van het MB van 18 december 1991. (B.S., 21.05.2004)

Twintig jaar geleden waren het witte raven, maar vandaag zijn er steeds meer – ook kleinere – steden en gemeenten die (een deel van) hun parkeerbeheer uitbesteden aan een privé-bedrijf. Een grote mijlpaal in die golf van privatisering is de mogelijkheid sinds maart 2004 om parkeerhandhaving administratief af te handelen. De keuze voor een privé-bedrijf is meestal bindend, en moet dus het resultaat zijn van een weloverwogen keuze.

Mobiliteitsbrief vroeg aan drie schepenen van mobiliteit uit Vlaamse steden naar hun visie op het huidige parkeerbeleid in hun stad.

Het parkeerbeleid privatiseren

Leuven

Stedelijk beheer
Louis Tobback,
burgemeester & schepenen mobiliteit



foto: Leuven

Waarom is het huidige parkeerbeleid voor uw stad/gemeente op dit moment de beste oplossing?

We kozen totnogtoe voor dit systeem omdat het ons flexibiliteit garandeert. Maar ik moet er wel bijzeggen dat we momenteel bekijken of er andere opties zijn voor ons parkeerbeleid. Alles uitbesteden aan een privé-bedrijf behoort zeker niet tot de mogelijkheden. We vinden de flexibiliteit van het huidige systeem te belangrijk.

Wat is volgens u het grootste voordeel van deze vorm van parkeerbeheer?

De grote flexibiliteit die we op dit moment hebben is een luxe. In Leuven worden veel evenementen georganiseerd. Wij kunnen nu in alle vrijheid zelf bepalen welke stukken van de stad dan parkeervrij moeten zijn, en welke niet. We kunnen ook zelf beslissen om op sommige plaatsen wat toleranter op te treden. Met een privé-partner kan dat niet.

Wat is volgens u het grootste nadeel van deze vorm van parkeerbeheer?

Voor het deel dat de stad beheert, is het een groot nadeel dat de burgemeester de zondebok is die parkeerboetes uitdeelt. Als je dat door een privé-partner laat doen, aanvaarden de mensen dat gemakkelijker. Voor wat de parkings in privé-beheer en in erfpacht betreft, is het grootste nadeel dat we soms te weinig zeggingschap hebben bij het bepalen van de tarifiering.

Wie doet de handhaving?

Voor het deel dat de stad beheert, gebeurt de handhaving door politie en ambtenaren. We zijn wel aan het bekijken om dat op termijn uit te besteden aan parkeerwachters. De retributies op de parkings worden uitgedeeld door de beheerder zelf.

Voor wie zijn de opbrengsten?

De opbrengsten van de administratieve sancties en retributies die door de politie worden uitgedeeld zijn voor de stadskas. De opbrengsten van de parkings buiten ons beheer gaan volledig naar de uitbater van die parking.

Wie bepaalt de tarifiering?

Voor de delen die de stad beheert, is dat het schepencollege. In een aantal parkings buiten ons beheer, zoals aan het Ladeuzeplein, hebben we geen zeggingschap in de tarifiering. Zij bepalen autonoom hun tarieven. Dat heeft nadelen. We proberen wel zo goed mogelijk tot afspraken te komen.

Welk advies heeft u voor andere steden en gemeenten inzake parkeerbeleid?

Het parkeerbeleid is zeer sterk gerelateerd aan de plaatselijke situatie. Toch denk ik dat het belangrijk is om bij andere steden en gemeenten eens te gaan kijken hoe zij het doen. Maar in de realiteit moet je voor je eigen situatie een plan op maat maken. Ook nieuwe technieken, zoals het gsm-parkeren, volgen we op de voet.

In Leuven (89.185 inwoners) is het toezicht op het straat-parkeren in handen van het stadsbestuur. Het technisch beheer en de ondergrondse parkings zijn in handen van een privé-firma of in erfpacht.



foto: Leuven

Kortrijk

Gewoon stedelijk parkeerbedrijf
Guy Leleu, schepen mobiliteit



foto: Kortrijk

De voornaamste reden voor het oprichten van het parkeerbedrijf was onze wens om een gecoördineerd parkeerbeleid te voeren. Vroeger was het parkeerbeleid versnipperd over verschillende diensten. Daardoor was het soms moeilijk om een klare kijk op de zaken te krijgen. Een gecoördineerd beleid staat synoniem voor gemakkelijker en efficiënter werken.

De leefbaarheid en de toegankelijkheid van de stad krijgen absolute voorrang. Er kan ook onmiddellijk en flexibel ingespeeld worden op dringende behoeften. Beleidsmatig weten we waar we aan toe zijn: alle inkomsten worden opnieuw geïnvesteerd in het parkeren. Er kan een sterke knowhow ontwikkeld worden. Boven- en ondergronds parkeren worden beleidsmatig op elkaar afgestemd. Voor de parkeerder is er maar één adres waar hij terecht kan voor alle vragen en opmerkingen.

Intern is het statuut van gemeentebedrijf niet altijd gemakkelijk te runnen. De administratieve relatie met 'de stad' is niet altijd eenvoudig.

Parko heeft eigen toezichtspersoneel in dienst. Parkeren wordt sinds 1 maart 2004 volledig administratief afgehandeld. Gewone ambtenaren controleren of de administratieve parkeerreglementen worden nageleefd, de politiezone houdt toezicht op het strafrechtelijk parkeren.

Elk gewoon gemeentebedrijf heeft een eigen boekhouding met een eigen bedrijfsboekhouder en -ontvanger. De bedrijfsmiddelen worden strikt gescheiden van de stadskasgeld.

Het parkeerbedrijf is onderhevig aan de beslissingen van het College van Burgemeester en Schepenen en/of de Gemeenteraad. Alle retributies en belastingen worden door de Gemeenteraad vastgelegd.

Parkeerruimte is schaars geworden door het veelvuldig gebruik van de wagen. Elke stad of gemeente zou ernaar moeten streven om de beschikbare parkeerplaatsen maximaal te benutten. De leefbaarheid en de toegankelijkheid van de stad of gemeente is daarbij prioritair. Kortrijk is een van de weinige gemeenten met een eigen parkeerbedrijf. Het totaal uitbesteden van een parkeerbeleid aan een privé-firma lijkt me niet verstandig. Misschien kan het wel interessant zijn om deelopdrachten uit te besteden, zoals het technisch onderhoud van de machines.



foto: Kortrijk

In Kortrijk (73.874 inwoners) is het parkeerbeleid sinds 1 januari 1999 in handen van Parko, een autonoom stedelijk parkeerbedrijf dat de stad zelf heeft opgericht naar aanleiding van de bouwplannen van een ondergrondse parking op de Veemarkt. Parko is verantwoordelijk voor de uitbouw, het onderhoud en het beheer van de volledige Kortrijkse parkeerinfrastructuur, zowel voor het straatparkeren als voor het bovengronds parkeren.

Mechelen

Autonoom privé-bedrijf
Ludwig Neefs, schepen mobiliteit



foto: Mechelen

Door een groot deel van de parkeercontroles uit te besteden, heeft de stad er weinig werk aan. Toch kunnen we aanspraak maken op een deel van de winst.

De stad heeft met dit systeem weinig organisatorische en administratieve lasten en kan toch delen in de winst.

Het systeem van privé-partners is minder flexibel. De tarieven en het aantal parkeerplaatsen op straatniveau zijn bijvoorbeeld moeilijker te wijzigen. De concessie voor het betalend parkeren en het parkeren in blauwe zone loopt over een zeer lange periode. Overstappen naar een andere vorm van parkeerbeheer is dus in principe niet mogelijk voor de komende decennia.

Het privé-bedrijf controleert de zones waar betalend parkeren of een blauwe zone heerst. De politie ziet toe op foutparkeren.

De opbrengsten worden gedeeld tussen de stad en de privé-partner. Dat gebeurt met een verdeelsleutel, die in het contract met de privé-partner is opgenomen.

De stad bepaalt zelf de tarifiering, ook dat maakt deel uit van het contract: de gemeenteraad neemt de beslissing. Er moet natuurlijk wel meer rekening gehouden worden met inkomsten van de privé-partner. Verliezen moeten gecompenseerd worden.

Parkeerbeleid is de sleutel tot een degelijk stedelijk mobiliteitsbeleid. Het is belangrijk om nieuwe parkeermaatregelen te baseren op degelijke onderzoekscijfers. Stel een eventuele concessie met een privé-partner zo op dat je als stad of gemeente het parkeer- en mobiliteitsbeleid nog voldoende kan sturen.



foto: Mechelen

Mechelen (77.193 inwoners) heeft de controle op betalend parkeren (sinds 2001) en in de blauwe zone (sinds 2004) op straatniveau uitbesteed aan een privé-bedrijf. Ook het ondergronds parkeren is er uitbesteed.

Lier: van 180 naar 90 op de Grote Markt van Lier

Momenteel loopt er op de Grote Markt in Lier een proefproject waarbij het aantal parkeerplaatsen werd gehalveerd. Burgemeester Marleen Vanderpoorten, onder meer bevoegd voor mobiliteit, licht toe.



Marleen Vanderpoorten, burgemeester Lier:
"Parkeerplaatsen laten verdwijnen lokt gemengde reacties uit. Je kan nooit iedereen tevreden stellen."

Marleen Vanderpoorten: "Toen we het aantal parkeerplaatsen op de markt van 180 naar 90 wilden terugbrengen, hebben we heel wat gemengde reacties gekregen. De bewoners waren overwegend enthousiast. Lier is immers niet zo groot, je kan gemakkelijk te voet naar het centrum wandelen."

Maar er kwamen ook negatieve reacties?

Vanderpoorten: "Die kwamen vooral van handelaars op en rond de Grote Markt. Daar zijn veel verschillende soorten handelszaken: van een kruidenierswinkel tot een horecazaak. Het publiek en de behoeften zijn dus divers. Wie een glaasje wil drinken op een terrasje wil misschien wel een mooi autovrij plein, maar wie net een zwaar toestel gekocht heeft, kan het dan weer appreciëren dat de wagen vlakbij geparkeerd staat. Om die reden kan ik begrip opbrengen voor de negatieve reactie van sommige handelaars toen we eerst de markt verkeersvrij wilden maken. De huidige proefopstelling is een soort compromis: we zijn nu van 180 naar 90 parkeerplaatsen gegaan. Het project loopt een jaar, dan zullen we evalueren."

Worden die verloren plaatsen elders opgevangen?

Vanderpoorten: "We hebben inderdaad een overdekte parkeer-

garage gebouwd op een boogscheut van de Grote Markt. Daar zijn 174 plaatsen. Ze werd geopend op 1 april. Het eigenaardige is dat de 90 plaatsen op de Grote Markt altijd bezet zijn, terwijl er in de parkeergarage bijna altijd nog plaatsen vrij zijn. Op de markt kan je nochtans maximaal anderhalf uur parkeren, in de parkeergarage kan je tegen een voordeliger tarief veel langer parkeren. De parkeergarage is dus blijkbaar nog niet door iedereen ontdekt. Mensen hebben nu vaak ten onrechte de indruk dat er in de buurt van het centrum te weinig parkeerplaatsen zijn."

Lier sloot als een van de eerste gemeenten een contract met een privé-partner voor het parkeerbeheer in de stad. Bent u tevreden met de huidige gang van zaken?

Vanderpoorten: "Wij zijn nog steeds tevreden over onze huidige privé-partner. Alles gebeurt in onderling overleg. Het college neemt ook nog steeds de beleidsbeslissingen, dat ligt vast in het contract met de privé-partner. Destijds hebben we die keuze gemaakt omdat de taak voor onze politie te zwaar werd. We moesten kiezen tussen het aanwerven van extra hulpagenten of het parkeerbeheer uitbesteden aan een privé-partner. Wat misschien wel nog beter op elkaar afgestemd moet worden, zijn de meldingen van parkeerovertredingen door de parkeerwachters aan de politie. Dat laat nu soms nog te wensen over."



Op de Grote Markt van Lier loopt gedurende een jaar een proefproject waarbij het aantal parkeerplaatsen van 180 naar 90 is gebracht.

Goed om weten

Website Mobiliteitsconvenants: volledig vernieuwd

■ Sinds 1 oktober is de mobiliteitsconvenantswebsite structureel, inhoudelijk en vormelijk vernieuwd. U vindt er informatie over het mobiliteitsconvenant, mobiliteitsplanning en projecten/acties in het kader van het mobiliteitsplan. Ook de inhoud van de Mobiliteitsbrief wordt elke maand helemaal in de website geïntegreerd. Met de overzichtelijke navigatie en de trefwoorden vindt u makkelijk wat u zoekt. Theorie, visieteksten, regelgeving, praktijkvoorbeelden of contactgegevens, u vindt het allemaal op: www.mobielvlaanderen.be/convenants.

Cursus: 'Een gemeentelijke aanpak voor scholen'

■ Cursus over maatregelen die gemeenten en scholen kunnen nemen om verkeersveiligheid te verbeteren. ■ Datum: 11 oktober ■ Plaats: Ferrarisgebouw Brussel ■ Prijs: 120 euro ■ Meer info: Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Stijn Dergent, 015-44.65.55, Stijn.dergent@verkeerskunde.be.

Studiedag: 'Gemeentelijke infrastructuur voor motorrijders'

■ Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid. ■ Datum: 17 oktober (Kortrijk), 18 oktober (Brussel) en 21 oktober (Hasselt) ■ Plaats: respectievelijk Hotel Damier in Kortrijk, Ferrarisgebouw in Brussel en Vlaams

Administratief Centrum in Hasselt ■ Prijs: 15 euro ■ Meer info: Vlaamse Stichting Verkeerskunde, www.verkeerskunde.be, Stijn Dergent, 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be.

Studiedag: 'Bakker en burgemeester op één lijn'

■ Een studiedag over draagvlakversterking en communicatie met zelfstandige ondernemers. Voor gemeentelijk mandatarissen en mobiliteitsambtenaren die telkens opnieuw zelfstandige ondernemers moeten overtuigen bij de invoering van nieuwe maatregelen. ■ Datum: 25 oktober ■ Plaats: Ferrarisgebouw Brussel ■ Prijs: 120 euro ■ Meer info: Vlaamse Stichting Verkeerskunde, www.verkeerskunde.be, Stijn Dergent, 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be.

U kunt hierover ook meer lezen in de volgende Mobiliteitsbrief, die begin november verschijnt.

Rechtzetting Mobiliteitsbrief 'evenementen'

■ In het vorige nummer van Mobiliteitsbrief (nr. 69, september 2005) werd verwezen naar de website van Smash Events voor meer informatie over het organiseren van duurzame mobiliteit bij evenementen. Het juiste webadres voor deze informatie is www.smash-events.net (en niet www.smash-events.be, zoals verkeerdelijk vermeld werd).