

Mobiliteitsbrief

maart 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 94 - verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: MOOV

De Park&Ride-parking 'Melsele' op de Antwerpse Linkeroever heeft een capaciteit van 380 personenwagens en 128 fietsen. Deze parking ligt op het einde van de verlengde tramlijn 3 Zwijnaarde - Antwerpen en op een knooppunt van twee gewestwegen en de afrit van de E17. Fietsers en autobestuurders kunnen er hun voertuig gratis stallen en sporen met de tram in een klein halfuurtje naar het centrum van Antwerpen.



Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

Het 'Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid' bundelt technische en beleidsmatige richtlijnen voor een duurzaam en geïntegreerd gemeentelijk parkeerbeleid. Alle Vlaamse steden en gemeenten ontvingen reeds een exemplaar op papier en cd-rom. U kunt het vademecum voortaan bekijken op www.mobielvlaanderen.be (mobiliteitsbeleid - vademecums). Er worden ook infomomenten georganiseerd (zie pagina 4).

■ "Een parkeerbeleid moet leven"

Mobiliteitsdeskundigen buigen zich lang en diep over het lokaal parkeerbeleid. Terecht, want het draagt bij tot een leefbare stad of gemeente, een beter bereikbaar centrum en meer tevredenheid bij de inwoners.

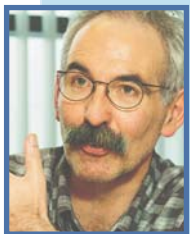


Foto: Peter Van Hoor

"De tijdsgeest is aan het veranderen. Ook handelaars zien vaker de voordelen in van een doordacht parkeerbeleid."

Willy Miermans,
Universiteit Hasselt

Maaseik om een van de winkelstraten auto-vrij te maken. De meeste handelaars zagen daar de voordelen van in en stonden achter het plan. Enkel een groothandel in groenten en fruit vreesde problemen. Die man heeft uiteindelijk zijn assortiment aangepast: in plaats van te focussen op grote hoeveelheden heeft hij zich toegelegd op kleinere en fijnere voedingswaren. Mét succes!"

Autovrij winkelen

"Parkeerbeleid hangt zeer nauw samen met het ruimte- en locatiebeleid en is dus een levend gegeven dat continu aanpassingen vraagt", zegt Willy Miermans van de Universiteit Hasselt. "Als een gemeente bijvoorbeeld beslist om een straat of centrum autovrij te maken, zal dat ook een weerslag hebben op de parkeervoorzieningen. Zo'n maatregel ligt vaak gevoelig bij de lokale middenstand en horeca. Maar de tijdsgeest is aan het veranderen, er is op dat vlak al een lange weg afgelegd. Enkele jaren geleden besliste bijvoorbeeld het stadsbestuur van

Weerstand inbouwen

Slaafs tegemoetkomen aan de vraag naar parkeerplaatsen valt moeilijk te rijmen met een duurzaam mobiliteitsbeleid. Miermans: "Een goed parkeerbeleid bevat daarom 'weerstand' om zo het parkeren in te tomen en waar nodig te ontmoedigen. In stedelijke gebieden komt dat neer op goedkoper en langer parkeren onder de grond en verder van het centrum, en korter en duurder parkeren op straat, in het centrum."

In landelijke gebieden is er vaak een overdaad aan beschikbare parkeerplaatsen. Toch is een

parkeerbeleid dan evenmin een overbodige luxe. "Veel parkeerplaats moedigt immers het autogebruik aan. Ook de kwaliteit van de openbare ruimte lijdt eronder als overal kristal auto's geparkeerd staan. Probleem in landelijke gebieden is echter vaak het gebrek aan mankracht voor de handhaving. En een parkeerbeleid zonder handhaving werkt natuurlijk niet optimaal. Toch is er een duidelijke tendens dat ook dorpen zich meer en meer toeleggen op een uitgebouwd parkeerbeleid."

Lees meer

Hoe garandeer ik een selectieve bereikbaarheid van mijn stadscentrum? Hoe communiceer ik over de implementatie van (onpopulaire) parkeermaatregelen? Hoe bouw ik een geïntegreerd en duurzaam parkeerplan op? Lees de antwoorden in het 'Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid' in Deel 2 'Een geïntegreerd duurzaam gemeentelijk parkeerbeleid' en 3 'Het gemeentelijk parkeerbeleid' (met praktische tips voor de opmaak van een parkeerbeleidsplan in 5 fasen, overeenstemmend met het gemeentelijk mobiliteitsplan).

“De parkeerbehoefte bepalen is eerst en vooral maatwerk”



“Er is geen kant-en-klaar antwoord op de vraag hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn in een bepaalde situatie.”

Eric Sempels, MOW

■ **Het correcte aantal parkeerplaatsen bepalen is vaak een moeilijke evenwichtsoefening. Het nieuwe Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid biedt een aantal hulpmiddeltjes.**

In het Vademecum werden voor het eerst Vlaamse parkeerkcijfers uitgewerkt. Ze geven een gemiddelde parkeerbehoefte voor de functie ‘wonen’. Omdat ze toepasbaar moeten zijn op verschillende situaties worden ze uitgedrukt in een minimum- en maximumwaarde. De juiste keuze is afhankelijk van lokale factoren.

Op onderzoek

“De parkeerkcijfers zijn zeker nuttig, maar toch moet er in de eerste plaats gekeken worden naar de lokale context”, aldus Eric Sempels. “Elke situatie is anders. De parkeerbehoefte hangt onder meer af van de inplanting van woningen en gebouwen, het openbaarvervoer aanbod, de aanwezigheid van randparkings, ... Daarom is het beter om

eerst zelf op onderzoek te gaan en om niet meteen vanuit de parkeerkcijfers te vertrekken. Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid reikt onderzoeksmethoden aan om zelf de parkeerbehoefte te berekenen. Lukt dat niet, kijk dan eerst naar vergelijkbare situaties. Pas in laatste instantie kan je terugvallen op de gemiddelde parkeerkcijfers.”

Lees meer

Wat is parkeerbehoefte? Hoe bepaal ik de startbehoefte? Hoe gebeurt een parkeeronderzoek voor verschillende toepassingen? Lees meer over parkeerbehoeften, normen en cijfers in deel 4 ‘Parkeerbehoefte en onderzoek’ van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid. In de bijlage 2 van het Vademecum vindt u de Vlaamse parkeerkcijfers voor de functie ‘wonen’.



Er spelen veel factoren mee om tot een goed parkeerbeleid te komen. Zo is bijvoorbeeld het autobezit sterk bepalend voor de parkeerbehoefte in een woonwijk.

Turnhout: nieuw parkeerbeleid geeft inwoners meer plaats

■ **Lange tijd was parkeren in Turnhout een groot probleem. Stilaan groeide er toch een breder draagvlak voor een reeks specifieke maatregelen. Die gaan in april van start.**

“We willen de stad teruggeven aan de inwoners. Daarom willen we automobilisten ontmoedigen om in het centrum te parkeren. De markt bijvoorbeeld staat nog vaak overvol wagens. Daar moeten we van af”, opent Dimitri Gevers. “We breiden het betalend parkeren uit en trekken de retributie gevoelig op. Dat moet het niet-lokaal verkeer ontmoedigen. Via de parkeerroutes wordt dat naar de gratis randparkings geleid. Daar vertrekken pendelbussen naar het centrum.”

Tegelijkertijd treedt Turnhout voor haar inwoners ook parkeervriendelijker op. “Inwoners hadden vroeger maar recht op één betalende parkeerkaart. Nu wordt die gratis. Een tweede is mogelijk, maar die kost dan 125

euro. Bovendien worden de zones voor het bewonersparkeren uitgebreid.”

Aan de invoering van de nieuwe maatregelen gaat een grootschalige informatiecampagne vooraf, via RTV Stadstv, folders, de stadskrant en informatievergaderingen. Na een jaar houdt de stad een evaluatie van haar vernieuwde parkeerbeleid. “We kijken of de maatregelen wel tot de vooropgestelde doelstellingen leiden. Voor we zover zijn moeten we de laatste hand leggen aan het vernieuwde parkeerbeleid: parkeervakken schilderen, nieuwe borden plaatsen en de aanvullende reglementen bijwerken.”

Verzorgers- en werknemerskaarten

Het bestuur werkte ook twee parkeerformules voor specifieke doelgroepen uit. Met een werknemerskaart kun je tijdens de werkuren in de betalende zones parkeren. De kaart kost 35 euro voor een maand of



“We willen de stad teruggeven aan de inwoners.”

Dimitri Gevers, schepen Mobiliteit Turnhout

300 euro voor een jaar. Daarnaast is er een verzorgerskaart voor artsen, kinesisten en thuiszorgwerkers. Met die kaart kunnen zij één uur lang in de betaalzone parkeren wanneer ze op huisbezoek gaan.

Lees meer

Turnhout voert de verzorgers- en werknemerskaart in. Zijn er nog andere maatregelen denkbaar om het parkeergedrag van specifieke doelgroepen te sturen? Dat leest u in Deel 5 ‘Overzicht van parkeermaatregelen’ in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

Mol: randparkings maken deel uit van globale aanpak

■ Eind jaren '90 was er in het centrum van Mol een relatief groot parkeeraanbod. Zonder parkeersignalisatie durfde de extra verkeerscirculatie wel eens tot chaos te leiden. Daarom kwamen er enkele volwaardige randparkings en een parkeerlus.



De randparking aan de Rivierstraat is aangelegd in waterdoorlatende materialen. De aanwezige kolken worden enkel gebruikt bij extreme buien.



“Alle doelgroepen kunnen zich vinden in de herlocatie van parkeerplaatsen naar de rand.”

Sonja Cools, mobiliteitsambtenaar Mol

In 2005 ging het project 'herinrichting door-tocht Mol-centrum' van start. Door deze werken zouden er minder parkeerplaatsen zijn in het centrum. De capaciteit van de parking aan de rand van de handelskern werd daarom opgetrokken van 47 naar 114 parkeerplaatsen. Mobiliteitsambtenaar Sonja Cools: “Hier speelde het stand-stillprincipe. In totaal mochten er dus niet meer parkeerplaatsen bijkomen als er verdwenen. De operatie zorgde bijgevolg voor een herlocatie van parkeerplaatsen: meer plaatsen aan de rand en minder in het centrum. Alle doelgroepen konden zich hierin vinden. Door eerst de nieuwe parking aan te leggen en pas daarna het parkeeraanbod in de winkelstraten te beperken tijdens de werken, stimuleerden we automobilisten om deze randparking te gebruiken.”

Haaks parkeren

Parking De Schans is een onverharde tijdelijke parking met een aangeboden capaciteit van 150 wagens. Het gebruiksrecht ervan loopt binnenkort af. Daarom legde Mol een volledig nieuwe randparking aan in de Rivierstraat (157 plaatsen). De site bestond al maar is nu opgevuld met parkeerplaatsen. “De keuze viel daarbij op haaks parkeren om de capaciteit zo volledig mogelijk te benutten. Haaks parkeren laat ook toe dat alle richtingen gebruikt kunnen worden. Dat is belangrijk met het oog op een goede ontsluiting. Zo kunnen chauffeurs altijd de kortste weg naar de hoofdroutes kiezen.”

Zachte weggebruikers

“We hebben bij het ontwerp van Parking Rivierstraat ook aan fietsers gedacht. Vroeger moesten ze tussen de geparkeerde wagens

rijden. Nu kunnen ze een afzonderlijk fietspad ten noorden van de parking nemen. Dit fietspad volgt de meander van de Nete.” De wandelafstand van de parking naar het centrum bedraagt slechts 150 meter. “Om tot aan de andere kant van het centrum te geraken, heb je ruim 10 minuten nodig. Maar het is een hele mooie looproute.”

“Voetgangersbewegwijzering is er nog niet. Maar die komt eraan, want dat staat dit jaar op de begroting ingeschreven”, geeft Cools nog mee.

Lees meer

Mol maakt van de nood een deugd en loste een tijdelijk capaciteitsprobleem permanent op met randparkings. In Deel 5 'Overzicht van parkeermaatregelen' vindt u nog andere ideeën om plaats tekort op te vangen.



Op invalswegen naar Mol staat al een voor-aankondiging van de parkeerroute.

Van omleiding naar parkeerroute

Een van de maatregelen om de hinder tijdens de herinrichting van de doortocht te verminderen was de parkeerroute. “In een aantal van onze centrumstraten geldt bovendien eenrichtingsverkeer. Om alle parkings bereikbaar te houden in iedere fase van de werken hebben we deze route systematisch aangepast. Bestuurders vonden automatisch hun vertrouwde parking. Nadien hebben we deze lus bestendigd tot een heuse parkeerroute. De keuze viel niet op een bewegwijzering naar parkings, maar op een vaste route. Wie Mol niet goed kent, heeft toch niets aan een pijl naar bijvoorbeeld 'Parking Den Uyt', motiveert Cools die keuze.

Mol bundelde alle informatie over de route en haar parkeerbeleid in een flyer. Op alle grote invalswegen staan trouwens grote informatieborden over de route. Ze kondigen de bordjes aan dat een autobestuurder even verder het best volgt. Dit vermijdt zoekverkeer.

Parkeerbeheer: uitbesteden of niet?

■ Sommige steden kiezen er bewust voor om hun parkeerbeheer in eigen handen te houden. Anderen zijn overtuigd dat uitbesteden de beste oplossing is. Twee schepenen belichten voor- en nadelen van beide systemen. In deel 6 van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeheer leest u meer over organisatie, exploitatie en beheer van parkeren.

Dendermonde

- > parkeerbeheer in eigen beheer
- > 43.000 inwoners
- > oppervlakte: 5.568 ha

Foto: stad Dendermonde



Waarom is het huidige parkeerbeleid de beste oplossing voor uw stad?

Bart Van Malderen, schepen Mobiliteit Dendermonde: "Wij voeren het parkeerbeleid uit in eigen beheer. Het biedt de grootste juridische zekerheid, is betaalbaar en bovendien het meest klantvriendelijk. Je kan als stad ook snel en flexibel inspelen op wijzigende omstandigheden. Grote ontwikkelingen op ruimtelijk of mobiliteitsvlak laten zich immers niet altijd in de timing van concessiecontracten wurmen."

Wat is volgens u het grootste nadeel van het parkeersysteem in uw stad?

Van Malderen: "Uit onderzoek blijkt dat nog te weinig bestuurders correct betalen. De pakkans zou dus nog iets omhoog mogen."

Voor wie zijn de opbrengsten?

Van Malderen: "Alle opbrengsten zijn voor de stad."

Welk advies heeft u voor andere steden en gemeenten?

Van Malderen: "Wij hebben vooral goede ervaringen met doorgedreven overleg tussen de verschillende diensten en bijvoorbeeld de lokale politie, maar ook met het middenveld. Regelmatig evalueren en bijsturen is nodig omdat je stad ook voortdurend wijzigt. Aan de andere kant moet je ook de tijd laten om de mensen te laten wennen aan een nieuwe situatie en hun parkeergedrag daar op af te stemmen. De definitieve resultaten van een maatregel laten meestal een half jaar op zich wachten."

Vilvoorde

- > parkeerbeheer uitbesteed aan privépartner
- > 37.000 inwoners
- > oppervlakte: 2.158 ha

Foto: Vilvoorde



Johan Claus, schepen Mobiliteit Vilvoorde: "Sinds 2001 besteden wij het parkeerbeheer uit aan een privépartner voor een periode van 10 jaar met een concessieovereenkomst. Er waren geen investeringslasten voor de stad en het ondernemersrisico wordt gedragen door de concessiehouder. Een belangrijk voordeel is dat de intensieve administratie en handhaving uitbesteed wordt. We bepalen nog steeds zelf ons parkeerbeleid. De tarifiering wordt bijvoorbeeld beslist door de gemeenteraad, na overleg met de concessionaris."

Claus: "Wij merken dat de inzet van een privépartner soms wrevel opwekt bij de bevolking."

Claus: "De opbrengsten worden verdeeld tussen de stad en de concessiehouder. De vergoeding bestaat uit een vast en variabel gedeelte op basis van een formule. Er is ook een minimumvergoeding afgesproken."

Claus: "Het parkeerbeheer uitbesteden aan een privépartner staat een flexibele werking zeker niet in de weg. Frequent vergaderen met alle partners werkt een vlotte samenwerking in de hand. Een privépartner brengt vanuit zijn ervaring met andere gemeenten ook veel knowhow mee."

Goed om weten

■ Heen-en-weer-week

De Heen-en-weer-week heeft dit jaar plaats van 5 tot 11 mei. Met de slogan 'Varieer in je woon-werkverkeer' wil de Koepel Milieu en Mobiliteit (Komimo) met de steun van de Vlaamse overheid pendelaars aanzetten om wat vaker met de fiets, het openbaar vervoer of al carpoolend naar het werk te gaan. Duurzaam pendelen kan bijvoorbeeld door 4 weken lang, van 5 tot 30 mei, CO₂-arme kilometers te sparen met 'ik kyoto'. Ook uw gemeentebestuur kan als werkgever hieraan deelnemen. Inschrijven kan nog tot 22 maart 2008. Bedrijven en lokale besturen zullen tij-

dens de campagneweek ook hun eigen duurzaamheid kunnen testen met de Mobitest.

Meer info: Komimo vzw, Ilse Fannes, ifa@komimo.be, 09 242 32 35, www.varieerinheterverkeer.be

■ Infodagen Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

Naar aanleiding van de verschijning van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid wordt in elke provincie een gratis infomoment georganiseerd (13 tot 16.30 uur):

- Vlaams-Brabant: 17 maart 2008 in auditorium in Ferrarisgebouw te Brussel.
- West-Vlaanderen: 18 maart 2008 in Kortrijk Xpo Meeting Center.
- Limburg: 20 maart 2008 in auditorium VanVeldekegebouw VAC Hasselt.

- Oost-Vlaanderen: 7 april 2008 in zaal Zebrastraat te Gent.
- Antwerpen: 15 april 2008 in Congrescentrum Elzenveld te Antwerpen.

Meer info en inschrijvingen:

VSV, David Van Fraechem, 015 44 65 50, david.vanfraechem@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be.

■ Meer parkeervoorbeelden

Parkeren. Het thema kwam al meermaals aan bod in Mobiliteitsbrief. Om vroegere praktijkvoorbeelden op te zoeken gaat u naar www.mobielvlaanderen.be/convenants (knop 'Zoeken op trefwoorden' - trefwoord 'Parkeren').

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobielvlaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** www.mobielvlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. **Redactieraad:** Dominique Aemele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Stijn Dergent (VSV), Daphne DeWolf (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.