



# PARKEERPLAN GENT 2020

## STRATEGISCH BELEIDSPLAN

**Opdrachtgever:**      **Stad Gent**

**Datum:**                      22-10-2014

# INHOUD

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doelstellingen van het parkeerplan	3
1.2 Kader	5
1.3 Synthese onderzoeksfase	6
<b>2. Doelstellingen</b>	<b>13</b>
2.1 Fietsparkeren	14
2.2 Autoparkeren	14
2.3 Indicatoren	17
2.4 Parkeren klaar voor de toekomst	17
<b>3. Fietsparkeren</b>	<b>19</b>
3.1 Inleiding	19
3.2 Fietsparkeren herkomstzijde – bewoners	20
3.3 Fietsparkeren bestemmingszijde	23
<b>4. Autoparkeerbeleid in het centrumgebied</b>	<b>29</b>
4.1 Algemeen	29
4.2 Straatparkeren	29
4.3 Openbare parkeergarages	32
4.4 Parkeren bewoners	34
4.5 Parkeren bezoekers	38
4.6 Parkeren werknemers en studenten	39
4.7 Parkeerplaatsen voor personen met een beperking	41
4.8 Autodelen	41
4.9 Kiss&ride en ultrakortparkeren	42
4.10 Werf-innames en parkeercapaciteit	42
<b>5. Park+Ride</b>	<b>43</b>
5.1 Uitgangssituatie	43
5.2 Beleid 44	
<b>6. Parkeren bij nieuwe/bestaande ontwikkelingen</b>	<b>52</b>
6.1 Inleiding	52
6.2 Parkeerrichtlijnen	53
<b>7. Parkeermakelaar</b>	<b>57</b>
7.1 Definitie	57
7.2 Meervoudig gebruik van privaat parkeeraanbod	57
7.3 Bestuursakkoord	57

7.4	Doelpubliek	58
7.5	Taken parkeermakelaar	58
<b>8.</b>	<b>Handhaving</b>	<b>60</b>
8.1	Uitgangssituatie	60
8.2	Handhaving fietsparkeren	60
8.3	Handhaving autoparkeren	61
<b>9.</b>	<b>Parkeren andere modi</b>	<b>62</b>
9.1	Motorfietsen	62
9.2	Elektrische voertuigen	62
9.3	Vrachtwagens	63
9.4	Laden en lossen	64
9.5	Touringcars	65
<b>10.</b>	<b>Monitoring en verder onderzoek</b>	<b>69</b>
10.1	Monitoring	69
10.2	Verder onderzoek	70

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doelstellingen van het parkeerplan

Het Gentse stadsbestuur voert al geruime tijd een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarin parkeren een belangrijke hefboom vormt om de beleidsdoelstellingen te bereiken. De stad heeft als doel een modal shift te creëren in de richting van duurzame vervoerswijzen. Zo wordt aan fietsparkeren meer en meer aandacht besteed, via een intensief stallingsbeleid op straat en grote investeringen in de fietsenparkings zoals aan het Sint-Pietersstation, de Sint-Michielshelling en het Emile Braunplein. Langparkeerders worden door een prijs- en locatiebeleid aangemoedigd verder van het stadscentrum te parkeren.

De laatste jaren evolueert de parkeerproblematiek echter enorm snel. Het Mobiliteitsbedrijf merkte onder andere volgende trends op:

- Na de grote tariefwijziging in 2008 steeg het aantal inritten in de parkings, net zoals het aantal abonenthouders. Dit was een beoogd effect, zij het meer dan verwacht, met als gevolg dat sommige parkings vaak volzet zijn.
- Het aantal bewonerskaarten stijgt stelselmatig. Het aantal tweede bewonerskaarten steeg gevoelig sinds het invoeren van avondparkeren en het halveren van de prijs voor deze kaart. Er is een toegenomen druk in relatie tot omtrent bewonersparkeren. Hierdoor vinden bewoners in sommige zones minder makkelijk een parkeerplaats.
- Door projecten als stadsverfraaiing, doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer,... kent de openbare parkeercapaciteit een dalende trend.
- De parkeerbehoeften van andere parkeerders zoals werknemers, klanten van lokale handel en horeca, ... worden niet uit het oog verloren. Bewoners, lang en kort parkerende werknemers, handelaars, bezoekers,... rekenen op het stadsbestuur om een oplossing aan te bieden voor de verschillende, soms zeer specifieke parkeerproblemen.
- De Park&Ride-infrastructuur kent een stijgende bezetting. Her en der ontstaan er ook spontane P+R-bewegingen (bijvoorbeeld nabij belangrijke tram- bushaltes).
- Het private parkeeraanbod heeft een belangrijke impact op de automobilititeit in de stad. De stad heeft hierop weinig invloed.
- Het Mobiliteitsbedrijf wordt tevens geconfronteerd met nieuwe parkeervraagstukken, zoals:
  - Voorwaarden voor het uitreiken van bewonerskaarten bij nieuwe woonprojecten, autoluwe woonprojecten, ...
  - De vraag naar uniformiteit bij het behandelen van bouwaanvragen, met name een globale visie inzake parkeernormen of –richtlijnen.
  - De nood aan een globale visie inzake buurtparkings. Nu speelt de stad hier nog eerder een volgende rol.
  - De toenemende potenties van ITS-ontwikkelingen (Intelligente Transport Systemen) in het sturen van de parkeervraag, efficiënt parkeerbeheer, ... .

Dit alles creëerde de behoefte aan een **vernieuwde, innovatieve, duurzame totaalvisie op parkeren**, als onderdeel van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Daarom werd deze studie opgestart. De studie zal toelaten de krijtlijnen uit te tekenen voor het parkeerbeleid in de komende jaren.

De parkeerstudie had de volgende doelstellingen:

- Een actueel beeld vormen van de huidige parkeersituatie in Gent en de evolutie van parkeren in kaart brengen door de relevante data te combineren en in detail onderzoeken.
- Het Gentse parkeerbeleid toetsen aan dat van vergelijkbare steden, met een sterke klemtoon op vernieuwende parkeerconcepten.
- Een visie uitwerken inzake fietsparkeren, met de klemtoon op fietsenparkings (centrum, stationsomgevingen, buurtstallingen,...) en stallingsnormen of – richtlijnen bij nieuwbouw of verbouwingen.
- In kaart brengen welke factoren de parkeerdruk beïnvloeden en beschrijven hoe parkeren een sturend effect kan hebben binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid. .
- Het parkeerplan voorziet in innovatieve concepten die op een vernieuwende wijze trachten frisse impulsen te geven aan het te voeren parkeerbeleid voor fiets en auto.
- Er is aandacht voor de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, handelaars, werknemers,...) . Voor elk van deze doelgroepen worden maatregelen omtrent hun specifieke parkeerproblematiek uitgewerkt (Wie parkeert waar?)

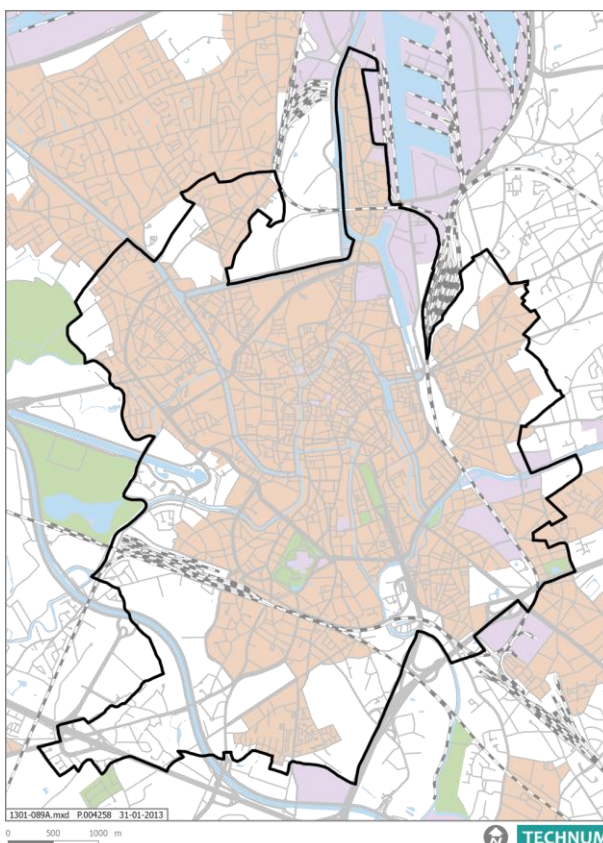
Dit Parkeerplan 2020 stelt voorop om een toekomstgerichte parkeervisie op strategisch niveau uit te zetten voor de fiets en de auto in lijn met de overkoepelende stedelijke visie op het functioneren van de stad. Het parkeerplan tekent de nieuwe krijtlijnen uit voor het parkeerbeleid van de stad voor het komende decennium.

Deze nota is een strategische nota. Dit betekent dat hier, voor alle aspecten van het parkeerbeleid, de grote strategische lijnen worden uitgezet. Het vormt een soort afwegingskader waarbinnen de verschillende onderdelen van het concrete parkeerbeleid kunnen worden afgetoetst. Het vormt de toetssteen voor de verdere uitwerking van het parkeerplan in meer concrete operationele elementen.

Daarnaast worden in het kader van dit Parkeerplan 2020 nog enkele deelnota's opgeleverd. Deze nota's vertalen de strategische krijtlijnen uit de Strategische nota 2020 naar een concrete uitvoering. Het betreft de volgende deelnota's:

- Parkeerregimes en –tarieven
- Parkeerrichtlijnen
- Buitengebieden

Het Parkeerplan 2020 focust zich op de grootstedelijke parkeerproblematiek van Gent (Figuur 1 toont het studiegebied). De visie is dus gericht op de parkeerproblematiek in het centrumgebied van Gent en de onmiddellijke schil eromheen in die mate dat het parkeren er een rechtstreekse invloed ondervindt van het parkeren op grootstedelijk niveau.



*Figuur 1 Afbakening gebied grootstedelijk parkeren*

Dit neemt niet weg dat parkeren ook een belangrijk punt is in de verschillende deekernen. De parkeersituatie is evenwel specifiek aan de deekern in kwestie en wordt meestal niet rechtstreeks beïnvloed door parkeereffecten van het grootstedelijk gebied. Er is geen veralgemeende problematiek of veralgemeende oplossing die van toepassing is voor alle deekernen. Elke deekern vraagt derhalve om een parkeeroplossing op maat. In de deelnota Buitengebieden wordt een analyse aangereikt voor de deekernen Drongen centrum, Merelbeke station en Sint-Denijs-Westrem centrum.

Het parkeerbeleidsplan 2020 moet gezien worden als een dynamisch document. Het document geeft de visie weer op een bepaald moment in de tijd (2014) maar dit kan verder evolueren in functie van nieuwe trends, nieuwe parkeerknelpunten, en nieuwe inzichten. Dit onderstreept het belang van een continue opvolging (monitoring en evaluatie) zodat gerichte bijsturing mogelijk wordt.

## **1.2 Kader**

Een innovatief parkeerplan is in de eerste plaats een manier van denken en handelen. Het zal zijn bestaansreden moeten vinden zowel binnen als buiten het vakgebied mobiliteit. Innovatie in parkeren is een manier van handelen die niet alleen focust op het beheersen van parkeerproblemen. Het parkeerplan kan niet los gezien worden van de overkoepelende duurzame stedelijke visie op het functioneren van de stad en de mobiliteit in de stad. Er moeten voldoende raakvlakken zijn met andere beleidsdomeinen zoals stedenbouw, milieu en economie.

Het mobiliteitsplan vormt het overkoepelende kader waarin het parkeerplan een cruciale schakel is. Er is dan ook een afstemming met het lopende mobiliteitsplanningsproces. Er is een nauwe samenhang tussen het parkeerbeleid en de ontwikkeling van openbaar vervoer, fiets- en autonetwerken en verkeers- en vervoersmanagement. Parkeren is immers bij uitstek trachten de mobiliteitsproblemen te beheersen en sturend op te treden in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Hoe dichterbij de bron de problematiek kan aangepakt worden, hoe efficiënter de aanpak is. Hoe makkelijker het is om zich in en naar de stad te verplaatsen zonder de auto, hoe minder stedelijke ruimte voor parkeren gebruikt moet worden en dus hoe meer ruimte een meer kwalitatieve invulling kan krijgen. Ook hier stelt zich een raakvlak met de andere beleidsdomeinen: parkeren vraagt ruimte en minder auto's zijn beter voor het milieu. Niet alle autoverplaatsingen zijn vermijdbaar. Voor die noodzakelijke autoverplaatsingen is het parkeerbeleid gericht op het zo efficiënt mogelijk laten verlopen van het parkeren. Dit laatste betekent inzetten op een goed en helder parkeerproduct en een duidelijke verkeers- en parkeergeleiding om zoekverkeer te vermijden.

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt parallel aan de opmaak van dit parkeerplan. Concreet zal dit parkeerplan 2020 integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan net zoals andere concrete uitwerkingssluiken van het mobiliteitsplan zoals het fietsbeleidsplan, zone 30, ...

## **1.3 Synthese onderzoeksfase**

### **1.3.1 Parkeerstudie**

Vanuit de kwantitatieve en kwalitatieve analyses worden hier de voornaamste vaststellingen op een kernachtige wijze samengevat. Het vormt een synthese van de voornaamste vaststellingen van de onderzoeksfase (afgerond op 01/10/2013).

#### **1. "Er is nood aan meer fietsenstallingen"**

Ondanks het feit dat het openbaar stallingsaanbod in Gent toeneemt, blijkt onder andere uit de workshops dat er nog steeds een sterke nood is aan stallingsplaatsen. Bewoners vragen naar veilige, afgesloten stallingsmogelijkheden zoals buurtstallingen, fietstrommels, ... Door de vaak kleine woningen in het centrum en de 19<sup>e</sup> eeuwse gordel hebben bewoners vaak geen inpandige oplossing om hun fiets(en) te stallen. Door de demografische groei (in het studiegebied is de bevolking met 15% toegenomen in de periode 2000-2011) en het hogere fietsbezit (2,2-2,3 fietsen per gezin) neemt de stallingsbehoefte van de bewoners toe.

Bij studenten is er eveneens een toenemende nood aan bijkomende fietsenstallingen (voornamelijk massastallingen). De studentenpopulatie in Gent is sterk stijgend (alleen al bij de UGent zijn er meer dan 10.000 studenten bijgekomen de laatste 10 jaar). De stallingsbehoefte situeert zich zowel aan de 'kot'-zijde (kotstudenten) als aan de 'campus'-zijde (kot- en pendelstudenten).

De nood aan extra stallingsplaatsen komt het sterkst tot uiting bij bewoners en studenten. Er zijn natuurlijk nog andere motieven (bezoekers, werknemers, ...) die eveneens behoefte hebben om hun fiets te kunnen stallen.

#### **2. "De parkeerdruk op straat is 's avonds het grootst voornamelijk door de hoge parkeervraag van bewoners"**

In het studiegebied is de globale parkeerdruk op straatniveau vrij hoog. 's Avonds is de parkeerdruk het hoogst voornamelijk door de hoge parkeervraag van bewoners. De sterke bevolkingsgroei (+15% in het studiegebied in de periode 2000-2011) en het ontbreken van een dalende trend van het autobezit maakt dat de parkeervraag van bewoners sterk toegenomen is en met de huidige trends nog verder zal stijgen. Het publieke parkeeraanbod op straatniveau kent daarentegen eerder een dalende trend.

De toename van de parkeervraag in combinatie met de vermindering van het publieke parkeeraanbod op straatniveau (bijvoorbeeld door een andere invulling van de publieke ruimte) maakt dat er een sterke spanning bestaat tussen vraag en aanbod. Verwacht wordt dat deze spanning op korte termijn nog verder zal stijgen.

### **3. "Het beschikbare openbaar parkeeraanbod wordt niet altijd optimaal benut"**

In verschillende zones is er nog een capaciteit aan publieke parkeerplaatsen beschikbaar ondanks een hoge parkeerdruk in de omgeving. Factoren die hier spelen zijn onder andere parkeerkost, wandelafstand, onveiligheidsgevoel, ... .

Illustratief is de relatief lage bezetting van de verschillende openbare parkings 's avonds en 's nachts ondanks een hoge parkeerdruk op straat. Slechts een beperkt aantal bewoners blijkt te parkeren in de publieke parkeergarages. In de workshops kwam ook naar voor dat men bepaalde parkeerzones, binnengebieden, ... vermijdt vanwege het onveiligheidsgevoel op de locatie of de wandelroute ernaartoe.

### **4. "Het huidig systeem van bewonerskaarten is goedkoop maar geeft bewoners geen enkele zekerheid op een parkeerplaats"**

Bewoners kunnen gratis en onbeperkt parkeren in parkeergereguleerde zones middels een bewonerskaart. Een eerste bewonerskaart is gratis. Een tweede kaart kost 100€. In vergelijking met eerder duurzame Europese steden is het tarief van bewonersparkeren zeer goedkoop (bvb. Amsterdam: +/-200€ per 6 maanden).

In juli 2012 waren er 29.100 bewonerskaarten in omloop (waarvan ongeveer 11% 2<sup>de</sup> bewonerskaarten). Het totaal aantal bewonerskaarten is niet beperkt. Dit maakt dat er in verschillende zones of straten een mismatch is tussen het aantal bewonerskaarten en het aantal publieke parkeerplaatsen. Er zijn vaak meer bewonerskaarten uitgereikt dan er parkeerplaatsen zijn.

### **5. "Een meerderheid van de werknemers draagt niet zelf de parkeerkosten"**

Uit een enquête (2006) blijkt dat 71% van de werknemers in het centrum gratis parkeert. Zij krijgen ofwel een parkeerplaats (privaat niet residentieel parkeren) ter beschikking gesteld door de werkgever ofwel krijgen zij de parkeerkosten van het publiek parkeren terugbetaald door de werkgever. Zij worden dus niet of nauwelijks beïnvloed door het gevoerde parkeerbeleid terwijl pendelaars wel een grote impact op de verkeers- en parkeerdruk.

De parking Zuid vormt een illustratief voorbeeld. Meer dan de helft van deze parking (capaciteit 1.042 parkeerplaatsen) wordt ingenomen door personeelsleden van de Provincie en de Stad. Deze personeelsleden parkeren gratis of hoeven slechts een fractie van de parkeerkost te betalen.



## **6. “Werknemers die niet gratis kunnen parkeren, parkeren zich in de schil rond het centrum of langs de OV-assen.**

Uit de parkeerticketverkoop blijkt dat er weinig lang geparkeerd wordt in het stadshart (op straatniveau). Het tarief van 10€/dag lijkt langparkeerders af te schrikken. In de parkeergarages wordt in verhouding wel langer geparkeerd. In de schil rond het centrum kan men daarentegen voor 3€/dag parkeren. Hier wordt veelvuldig gebruik van gemaakt. De schil rond het centrum vangt dus een deel van de parkeervraag in het centrum op.

Een ander fenomeen dat zich voordoet is het vormen van informele park&bike en park&ride parkings. Park&bike parkings ontstaan op plaatsen met een goede autobereikbaarheid waar men gratis kan parkeren op fietsbare afstand tot het centrum (bijvoorbeeld Dok Noord momenteel). Kleinschalige park&rides hebben zich gevormd langsheen de haltes van verschillende OV-assen (bijvoorbeeld tramlijn 1, buslijn 3, ...). De grote formele park&ride parkings zijn niet succesvol. Er werden klachten geuit omtrent het beperkte uitrustingsniveau, moeilijke OV-doorstroming, foute ligging, ... .

## **7. “Een aanzienlijk deel van de bezoekers aan het centrum zijn kortparkeerders. Zij ‘veronderstellen’ in het centrum te kunnen parkeren”**

In de tariefzone centrum (2€/u) wordt door bezoekers voornamelijk kort geparkeerd. Uit een enquête (2006) blijkt dat de meerderheid van de bezoekers eerder kortparkeerders zijn. Zij veronderstellen dat er in het centrum parkeerplaatsen beschikbaar zijn terwijl uit de bezetting van de parkings en het parkeergeleidingssysteem blijkt dat dit in realiteit niet het geval is. Zij zijn zich onvoldoende bewust van de effectieve parkeersituatie in het centrum.

Het centrumtarief bedraagt 2€/u is eerder hoog in vergelijking met andere Vlaamse steden. Vergelijkt men het tarief met het tarief in Nederlandse of andere Europese steden dan blijkt het tarief van 2€/u eerder laag. In vele steden is er tevens ook een maximale parkeerduur van toepassing (bijvoorbeeld geen dagticket). Het uurtarief in de schil rond het centrum (0,9€/u) kan algemeen als laag beschouwd worden.

## **8. “Vele doelgroepen die lang parkeren verkiezen om te parkeren in bepaalde parkeergarages of in de schil rond het centrum”**

De typische langparkeerders zijn studenten, bepaalde werknemers en bezoekers. Zij vermijden het langparkeren op straat in het centrum (10€/dag) maar parkeren eerder in de parkeergarages en in de schil rond het centrum. In de stadsparkings kost het parkeren 6€/4u en 10€/dag.

Het langparkeren was tot voor kort extra goedkoop in de parking Sint-Pietersplein. Hier kon men voor 2,5€ een ganse dag parkeren. Op een weekdag kende deze laatste parking dan ook een zeer hoge bezettingsgraad (quasi 100%). In deze parking ontstonden er een soort ‘pseudo-abonnementen’. Dit zijn waarschijnlijk werknemers en pendelstudenten die geen abonnement hebben maar toch hier (quasi) dagelijks parkeerden.

Vergelijkt men het dagtarief met andere Europese steden dan blijkt een dagtarief van 10€/dag eerder laag. Een dagtarief van 3€/dag is zeer laag.

## **9. “Pendel- en kotstudenten zorgen voor een extra parkeerdruk”**

In 2011 bedroeg het totaal aantal studenten in Gent ongeveer 64.000. Hiervan zouden er ongeveer 43% kotstudenten zijn en 57% pendelstudenten. Uit een recente enquête (2012) blijkt dat ongeveer 7% met de auto naar kot komt. Ongeveer 16% van de pendelstudenten zou met de wagen naar de les gaan. In vergelijking met werknemers en bezoekers lijkt deze modal-split eerder gunstig. Toch is de impact op het parkeren in de stad niet te verwaarlozen gezien het hoge absolute aantal studenten. Ondanks hun modal split en hun waarschijnlijk lagere aanwezigheidsgraad, vertegenwoordigen zij nog steeds enkele duizenden voertuigen die men in de stad kwijt moet zien te geraken. Dit is voornamelijk voelbaar in wijken waar campussen gelegen zijn en/of wijken met een hoge concentratie aan kotstudenten.

#### **10. "Het private parkeeraanbod beperkt het sturend karakter van het parkeerbeleid maar biedt anderzijds een mogelijkheid om de parkeercapaciteit optimaler te benutten"**

De stad stuurt het parkeergebeuren en daaraan gekoppeld de automobilititeit in de stad door in te spelen op het beschikbare parkeeraanbod, parkeerregimes en tarifiering. Het gebruik van privé-parkeeraanbod wordt echter niet beïnvloed door dit sturend beleid. Typische voorbeelden zijn bewoners die (gratis) op straat parkeren terwijl ze over een garage beschikken, werknemers die gratis parkeren op de bedrijfsparking, ... .

Tevens zijn er private partijen die hun parkings verhuren of open stellen aan het publiek aan een lager tarief dan geldend op straat. Een nieuwe trend binnen dit gegeven is het verschijnen van private partijen die optreden als parkeermakelaar. Dit kan een interessante evolutie zijn om het aanwezige parkeeraanbod optimaal te benutten daar het aanzet tot meervoudig gebruik. Anderzijds kan het leiden tot een verhoogd autogebruik bij bewoners, werknemers, bezoekers, ... dat buiten de controle van het parkeerbeleid valt. Dit kan het parkeerbeleid ondermijnen.

#### **11. "De hoge parkeerdruk in bepaalde zones bemoeilijkt het laden en lossen en interventies (dokter, loodgieter, ...)"**

Om het laden en lossen te ondersteunen is er het systeem van 15 minuten gratis parkeren en zijn er laad- en loszones ingericht. Het effect van het 15 minuten gratis parkeren is echter beperkt in zones waar de parkeerbezetting zeer hoog is. Op de laad- en loszones wordt er daarenboven frequent fout geparkeerd. Ook mensen die dringende interventies dienen te doen (dokter, loodgieter, ...) ervaren dezelfde problematiek. Zij vinden moeilijk een legale parkeerplaats door de hoge parkeerdruk wat vaak aanleiding geeft tot hinder voor andere weggebruikers (fietsers, openbaar vervoer, ...).

#### **12. "Het grote aantal werf-innames vermindert de parkeercapaciteit"**

Op de workshops kwam naar voor dat de werkelijke beschikbare openbare parkeercapaciteit lager is dan de theoretische capaciteit. Dit zorgt ervoor dat de parkeerdruk verhoogt. De vermindering van de parkeercapaciteit wordt voornamelijk toegeschreven aan werfzones die de publieke parkeerruimte innemen.

De problematiek uit zich in twee richtingen. Enerzijds zijn er veel werfzones en wordt de parkeerruimte langer ingenomen dan nodig is. Anderzijds zijn er bewoners, bezoekers, ... die de borden negeren en toch in de werfzones parkeren.

### 1.3.2 Benchmarkstudie

De benchmarking-oefening laat toe om Gent te vergelijken met buitenlandse voorbeeldsteden op de hoofdthema's voor een stedelijk parkeerbeleid (afgerond op 12/11/2013).

#### Algemeen parkeerbeleid

In het algemeen is te stellen dat het parkeerbeleid in Gent zich kan meten met buitenlandse steden. Enkel op het vlak van tarieven bevindt Gent zich aan de lage kant, zeker in vergelijking met de Nederlandse en Scandinavische steden.

Net zoals in Gent zoeken steden naar werkbare en liefst duurzame oplossingen om het parkeren te kunnen sturen. Hierbij leven dezelfde discussies, uitdagingen en moeilijkheden.

De uitwerking van het parkeerbeleid verschilt van stad tot stad. Zo is de autobereikbaarheid en de mogelijkheid om te parkeren in steden zoals Freiburg en Kopenhagen nog relatief hoog. Men kan met de wagen nog redelijk vlot in de stad komen en er is voldoende gelegenheid om te parkeren maar tegen een vrij hoge kostprijs.

In de Nederlandse steden is het minder evident om met de wagen tot in de stad te komen. Daar wordt autoparkeren niet als een vanzelfsprekend recht beschouwd maar als een voorziening die moet concurreren met ander ruimtegebruik. Zowel Amsterdam als Groningen stellen dat de economische waarde van de openbare ruimte de laatste decennia zeer sterk gestegen is. De inname van openbaar domein door auto's dient daarom ook vanuit deze economische invalshoek bekeken en doorgerekend te worden.

De meeste steden geven in hun parkeerbeleid duidelijk prioriteit aan bewoners. Bezoekers en langparkerende werknemers worden zoveel mogelijk naar P&R-voorzieningen gestuurd. In tegenstelling tot in Gent gaat in deze steden veel aandacht naar de kwaliteit van de P&R's, zowel naar de parkeervoorzieningen op zich als naar de kwaliteit van de openbaar vervoerverbinding als natransport.

Kopenhagen is hierbij een interessante uitzondering: hoewel er parkeerplaatsen worden voorzien bij de regionale stations, heeft Kopenhagen geen echt P&R-beleid. De keuze die Kopenhagen maakt is om pendelaars, bezoekers uit de ruime regio (15 à 20km) het hele traject op een duurzame manier te laten afleggen. De *bicycle superhighways* en een goed uitgebouwd openbaar vervoer helpen zo de parkeerdruk op de stad beperkt te houden.

De meeste steden hebben duidelijk oog voor de financiële aspecten van het parkeerbeleid en zien parkeergelden als een belangrijke bron van inkomsten. In Groningen wordt de fietsinfrastructuur gefinancierd door parkeerinkomsten. Op het moment dat het fietsbeleid succesvol is en er dus minder mensen met de auto naar de stad komen, dalen de parkeerinkomsten en dus ook de middelen voor fietsinfrastructuur. Ook de wens om het parkeergebeuren kostendekkend te organiseren, is niet altijd te verzoenen met de mobiliteitsdoelstelling om zoveel mogelijk automobilisten naar de (meestal gratis) P&R's aan de stadsrand te sturen.

#### Focus op fietsparkeren en -stallen

Steden met een fietsgebruik dat even hoog is of hoger dan in Gent worstelen met dezelfde fietsparkeerproblemen als Gent. Het is duidelijk dat elke stad zoekende is en dat de ideale aanpak/oplossingen bij een hoge fietsparkeerdruk nog niet uitgevonden zijn. In elke fietsstad leeft de vraag hoe groot de impact van geparkeerde of gestalde fietsen op het openbaar domein mag zijn. Net als in Gent is men in de buitenlandse fietssteden van oordeel dat de oplossing hiervoor niet ligt in het louter verhogen van de stallingscapaciteit op publiek domein. De beschikbare openbare ruimte die kan gebruikt worden voor fietsparkeren blijft sowieso beperkt. Steden zoals Groningen en Amsterdam onderzoeken oplossingen zoals fietsenstallingen onder de grachten maar deze blijken vaak duur te zijn. Het opleggen van voldoende inpandige fietsenstallingen bij nieuwe ontwikkelingen (via de bouwvergunning) is een duidelijke beleidslijn die ook deze steden hanteren.

In navolging van het sturend vermogen van betaald parkeren bij auto's, leeft in Nederland de discussie over de wenselijkheid en effectiviteit van het invoeren van betaald fietsparkeren naar aanleiding van het uitbouwen van fietsparkeerfaciliteiten bij het station in Utrecht. Het is duidelijk dat de Nederlandse discussie rond betaald fietsparkeren interessante elementen voor Gent oplevert. Als tussentijdse conclusie wordt meegegeven dat – los van de wenselijkheid – betaald fietsparkeren ook niet als dé oplossing kan gezien worden. Enkel op bepaalde plaatsen met een hoge parkeerdruk en een mix van parkeren en stallen (stations, binnenstad) kan betaald fietsparkeren een oplossing bieden. De fietser die betaalt voor de fietsparking zal hier duidelijk het voordeel (comfort, veiligheid,...) van moeten aanvoelen.

### **Vergelijking parkeertarieven**

Een van de pijlers binnen parkeerbeleid is tarifiering. Naar aanleiding van de opmaak van het parkeerplan, werd onderzocht hoe de tarieven in de Gentse binnenstad zich verhouden ten opzichte van de tarieven in andere Vlaamse centrumsteden en buitenlandse steden.

Parkeerbeleid behelst echter meerdere facetten dan tarifiering alleen. Het louter vergelijken van parkeertarieven is bijgevolg niet eenvoudig en de interpretatie vereist de nodige omzichtigheid.

#### Bewonersparkeren

Wat bewonersparkeren betreft, zit Gent in de middenmoot in vergelijking met Vlaamse steden: net zoals in de meeste andere Vlaamse centrumsteden is de eerste bewonerskaart gratis en kan een tweede bewonerskaart verkregen worden tegen betaling. Ook wat het tarief van deze tweede bewonerskaart betreft (€100), behoort Gent tot de meerderheid.

In vergelijking met de geselecteerde Europese referentiesteden blijkt het bewonersparkeren in Gent vrij goedkoop. Daarenboven stellen verschillende steden bijkomende regels op die het uitreiken van bewonerskaarten limiteert.

#### Parkeertarief

Als het parkeertarief van de Gentse binnenstad vergeleken wordt met de tarieven van andere Vlaamse centrumsteden, lijkt het tarief in de binnenstad relatief duur. Uit bovenstaande elementen blijkt echter dat deze steden vaak aan de hand van andere beperkingen (zoals bijvoorbeeld parkeerduur) het parkeren in het centrum minder aantrekkelijk maken.

Kijkt men naar de geselecteerde Europese referentiesteden, dan kan men algemeen stellen dat parkeren in het centrum van Gent vrij goedkoop is in vergelijking met andere Europese steden (zowel het tarief per uur als het tarief per dag).

## **Communicatie**

Ook in het buitenland blijft parkeren een gevoelig thema. De onderzochte steden proberen duidelijk te communiceren dat het voeren van een sturend parkeerbeleid geen doel op zich is maar een manier om om te gaan met openbare ruimte en leefbaarheid van de stad. Groningen communiceert duidelijk dat het beperken van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad het aantal rijdende en geparkeerde auto's moet verminderen om zo een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor bezoekers en bewoners te creëren.

Een sturend parkeerbeleid geldt voornamelijk voor autoparkeren maar op sommige plaatsen met een (te) hoge fietsparkeerdruk zoals het centrum van Amsterdam geldt dat evengoed voor fietsparkeren.

Het uittesten van innovatieve concepten is een methode die ook andere steden hanteren.

## 2. DOELSTELLINGEN

De handeling 'parkeren' is geen singulier gegeven maar een cruciaal onderdeel van het globale mobiliteitsbeleid, een beleid dat gericht is op:

- Het verminderen van de vervoersvraag (voorkomen)
- Het verkorten van verplaatsingen in afstand en tijd
- Het veranderen van de modal split in de richting van de duurzame vervoerswijzen
- Het verschonen en efficiënter maken van het vervoerssysteem.

Parkeren speelt op die verschillende domeinen een belangrijke rol en is in die zin een cruciaal onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Binnen het parkeersysteem zelf moet rekening worden gehouden met de verschillende soorten en type gebruikers van het parkeersysteem, hun verschillende motieven en hun verschillende behoeftes. Niet alleen de verschillen in behoefte zijn bepalend; de verschillende behoeftes hebben ook al naar gelang de doelgroep een andere sensitiviteit. De primaire doelstelling van een duurzaam parkeerplan is om, met een bepaalde uitgangshouding vraag en aanbod met elkaar in evenwicht te brengen, waarbij uitdrukkelijk een evenwicht moet worden gevonden tussen verschillende types gebruikers.

Het basisuitgangspunt blijft de keuze voor een sturend parkeerbeleid ("de autodruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren") eerder dan een vraagvolgend beleid ("autogebruik ondersteunen door voldoende parkeerplaatsen te voorzien"). Een sturend parkeerbeleid is niet alleen gunstig voor het beslag op de schaarse ruimte. Het beïnvloedt ook de vervoersvraag waardoor ook de bereikbaarheid en leefbaarheid verbetert. In combinatie met het mobiliteitsbeleid ambieert de stad zo een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid.

Het parkeerplan moet niet alleen gekaderd worden binnen een brede beleidsvisie. Het moet ook rekening houden met alle behoeftes (werknemers, bezoekers, bewoners, ...) voor alle modi, alle deelinfrastucturen (P+R, straatparkeren, buurtparkings, fietsparkings, ...) en een ondersteunend parkeermanagement (communicatie, monitoring, ...).

Binnen het parkeerplan wordt tot slot de vraag beantwoord hoe de beschikbare parkeerinfrastructuur moet/kan worden geoptimaliseerd op een efficiënte manier. Hoe kan met andere woorden het beschikbare parkeerareaal zo efficiënt mogelijk worden ingezet voor de verschillende behoeftes van de gebruikers in functie van de specifieke locatievereisten. Voor de stad betekent dit een efficiënt ruimtegebruik, voor de gebruiker het zo vlot mogelijk een bestemming vinden en voor de beheerder het zo kostenefficiënt mogelijk ter beschikking stellen van het parkeerareaal.

De financiële inkomsten van het gevoerde parkeerbeleid (parkeertarieven, betalende bewonerskaarten, afkopen parkeereis, ...) worden deels herinverteerd in het mobiliteitsbeleid van de stad (realiseren fietsenparkings, creëren van buurtparkings, ...).

## **2.1 Fietsparkeren**

De stad wil zich in de toekomst verder profileren als een echte fietsstad en de fiets promoten als hét vervoermiddel bij uitstek in Gent. Mensen zouden de fiets moeten beschouwen als een evident keuze in de stad. Niet alleen is het meestal de snelste, gezondste, goedkoopste en milieuvriendelijkste oplossing, de fiets is ook een sociaal, laagdrempelig vervoermiddel. Naast een kwalitatief netwerk, is het belangrijk voldoende knopen aan te bieden zoals (diefstalveilige en overdekte) fietsenstallingen, servicepunten, openbare fietspompen, overstapplaatsen (bike&ride), comfort (vb. onderhoud fietspaden & aandacht bij wegenwerken, assistentie bij pech, ...), ... .

Het concept fiets is in volle ontwikkeling. Niet alleen verandert de vorm van de fiets (elektrische fietsen, plooi fietsen, ...), de combinatie met andere vervoermiddelen (auto, bus, ...) en het gebruik van de fiets voor andere doeleinden (bakfiets bijvoorbeeld voor boodschappen of kinderen, fietstaxi, ... ) wordt steeds makkelijker. De stad wil inspelen op deze toekomstige trends door ze nauwgezet op te volgen en er ook rekening mee te houden in haar fietsvoorzieningen.

De stad wil ook een duidelijk kader scheppen voor haar fietsenstallingenbeleid. Soms kunnen bewoners, werkgevers en ontwikkelaars in bepaalde gevallen zelf voorzien in in pandige fietsenstallingen. Soms is het onderzoeken van oplossingen op buurtniveau relevant. Het fietsenstallingenbeleid dient verder ontwikkeld te worden zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde.

Het fietsparkeren is verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

## **2.2 Autoparkeren**

### **2.2.1 Algemeen**

Het basisuitgangspunt voor het autoparkeren blijft de keuze voor een sturend parkeerbeleid ("de autodruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren"). De parkeerbehoefte wordt zo opgevangen niet door het verhogen van het parkeeraanbod maar eerder door het optimaler inzetten van het beschikbare parkeeraanbod (bijvoorbeeld door meervoudig gebruik).

Wat het openbaar parkeren betreft wordt prioriteit gegeven aan het bewonersparkeren. Er wordt sterk ingezet op het uitbouwen van vervoersalternatieven (bijvoorbeeld vertramming, realisatie fietsroutenetwerk, ...) om op een positieve wijze de vervoerswijze keuze te sturen naar minder auto gebruik in de stad. Hierdoor vermindert meteen ook de parkeerbehoefte. Het parkeren in het centrum voor bezoekers moet mogelijk blijven al mag het parkeerregime het gebruik van vervoersalternatieven niet ontmoedigen. Voor langparkeerders wordt een kwalitatief parkeeraanbod uitgebouwd op enige afstand van het centrum (park&ride en park&bike).

Het parkeerbeleid moet oplossingen creëren met een lange termijn visie voor ogen. Nieuwe ontwikkelingen hebben een impact die doorloopt over een lange termijn. Beslissingen die nu genomen worden zullen nog steeds invloed hebben op het functioneren de komende decennia. Daarom worden een set van parkeerrichtlijnen opgesteld voor nieuwe ontwikkelingen teneinde de toekomstige mobiliteitsafwikkeling niet te hypothekeren.

Een versterkte handhaving moet ervoor zorgen dat het effectieve gebruik van het parkeeraanbod overeenstemt met het beoogde gebruik zoals dit wordt vooropgesteld in dit parkeerplan.

Het vanuit de beleidsdoelstellingen gevoerde beleid zal via de parkeerexploitatie financiële opbrengsten genereren. Deze financiële opbrengsten worden aangewend ter ondersteuning van de globale mobiliteitsvisie voor de stad.

Via monitoring worden de effecten van het gevoerde parkeerbeleid in kaart te brengen. Dit verschaft inzicht in de effecten om eventueel bijsturende maatregelen te nemen in een proces van continue verbetering.

Het gevoerde parkeerbeleid moet voldoende zichtbaar zijn voor de bewoner en bezoeker van de stad. Ook de redenen van de verschillende maatregelen moeten duidelijk gecommuniceerd worden voor een beter begrip ervan. Daarnaast moet er intensief gecommuniceerd worden over de verschillende alternatieven. Hiervoor kunnen verschillende tools en wegen gebruikt worden.

## **2.2.2 Visie wie parkeert waar?**

### **Hoogstedelijk gebied**

In het historische stadshart met een hoge concentratie aan wonen, handel, horeca, tewerkstelling en onderwijsinstellingen overstijgt de parkeerbehoefte het parkeeraanbod. Wat straatparkeren betreft wordt prioriteit gegeven aan bewonersparkeren en kortparkerende bezoekers (bvb. runshoppers). Ook langparkerende bezoekers (funshoppers, toeristen, ...) hebben de mogelijkheid om in het stadscentrum te parkeren al zullen zij eerder in de parkeergarages moeten parkeren. Het parkeerregime in deze zone moet langparkerende werknemers en studenten aanzetten om op grotere afstand te parkeren of om over te schakelen naar een andere vervoerswijze (openbaar vervoer, P&R, ...).

### **Stedelijk gebied**

In de ruime stedelijke schil rond het stadshart is meestal de woonfunctie dominant. Lokaal kan de parkeerbehoefte wel verschillen in de nabijheid van commerciële straten, bioscoop, ziekenhuis, ... . Bewonersparkeren wordt in deze zone als prioritair beschouwd. Kort en lang parkeren moet er ook mogelijk zijn. Zo kunnen ook bezoekers, werknemers en studenten in deze zone parkeren. Deze zone vangt een deel van de langparkeerbehoefte van het hoogstedelijk gebied op. Het parkeertarief mag het autogebruik evenwel niet te aantrekkelijk maken maar moet het gebruik van verplaatsingsalternatieven ondersteunen.

### **Stationspolen**

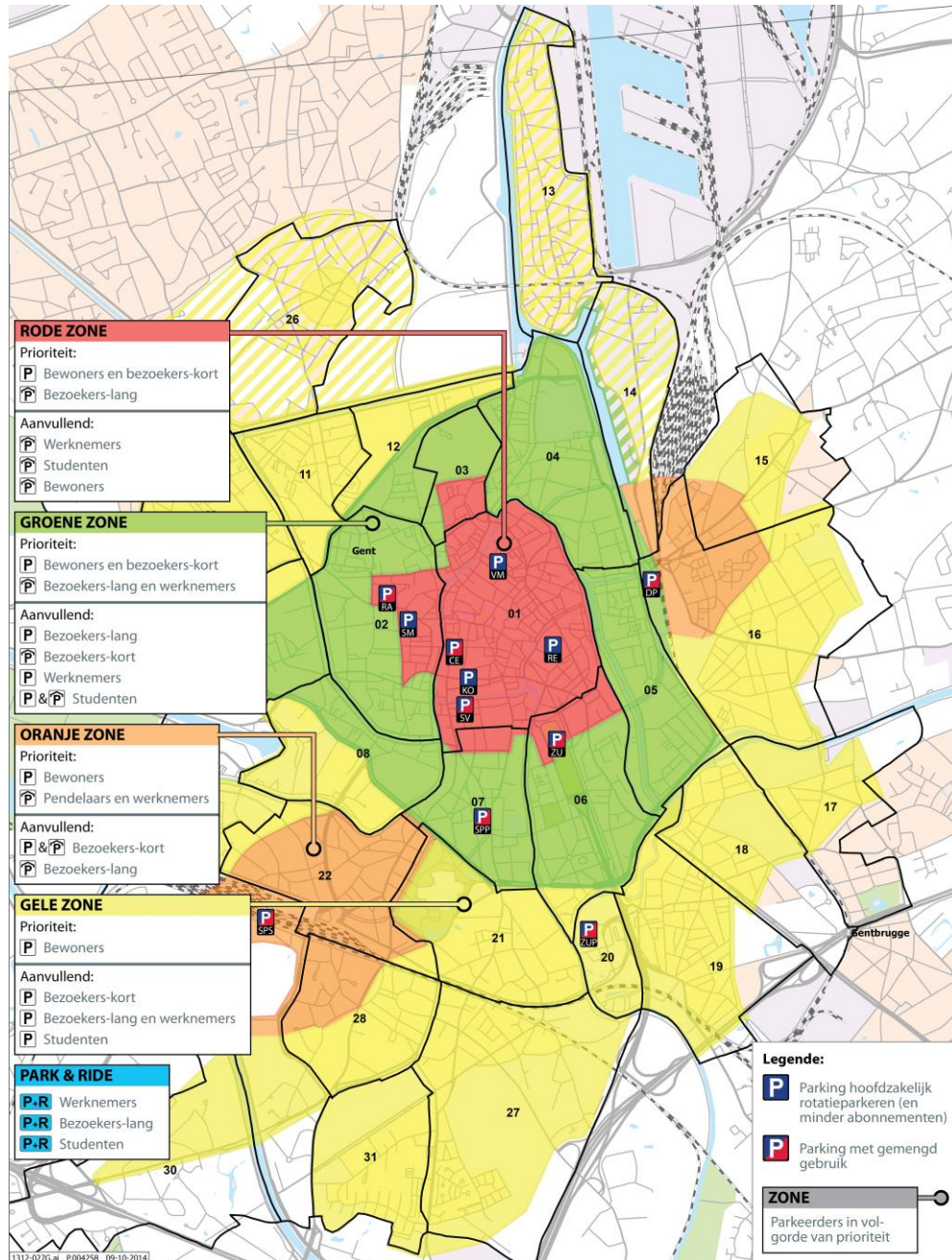
Binnen het stedelijke gebied zijn er 2 grote stationspolen gelegen: Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Binnen het directe invloedsgebied van de stationspolen wordt weerom prioriteit gegeven aan bewonersparkeren. Ook kort parkeren voor bezoekers moet er mogelijk zijn. Pendelaars (die met de wagen naar het station komen om daar de trein te nemen) parkeren bij voorkeur in de stationsparking en niet op straat.

### **Park&ride/Park&bike**

De visie 'wie parkeert waar' is erop gericht de parkeerdruk in de stad te beheersen en tegelijk de verkeersstromen die daarmee gepaard te beperken. In die zin verkiest men de parkeerbehoefte van ultralangparkeerders (studenten, bepaald deel van de werknemers en



bezoekers-lang) minder te faciliteren in het stadscentrum. Deze groep langparkeerders is namelijk het meest ontvankelijk voor het parkeren op afstand en het overschakelen naar andere vervoerswijzen. Langparkeerders parkeren derhalve bij voorkeur op een park&ride parking. Ten behoeve van de langparkeerders wordt park&ride en park&bike opgewaardeerd en de vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fietsinfrastructuur) verder uitgebouwd.



Figuur 2 Visie: Wie parkeert waar?

## 2.3 Indicatoren

Men kan zich de vraag stellen: Wanneer is het gevoerde parkeerbeleid succesvol? In zijn algemeenheid kan men stellen dat het parkeerplan succesvol is wanneer het feitelijke parkeergebeuren in de stad in overeenstemming is met de visie 'wie parkeert waar'. Meer concreet kunnen er in die zin indicatoren opgesteld worden die het succes van het gevoerde parkeerbeleid (of eventueel het mobiliteitsbeleid) meetbaar maken.

In het mobiliteitsplan wordt een specifiek thema gewijd aan 'Beleidsondersteuning en monitoring' met daarin een uitwerking van onder meer operationele doelstellingen en indicatoren. Gezien het mobiliteitsplan het overkoepelende kader vormt voor het parkeerplan, zullen er in het mobiliteitsplan indicatoren opgenomen worden in lijn met de strategische doelstellingen van het parkeerplan die toelaten om het succes van het parkeerplan te evalueren.

## 2.4 Parkeren klaar voor de toekomst

Het is logisch dat het parkeerplan de parkeervisie beschrijft gericht op de toekomst. Met 'klaar voor de toekomst' wordt echter ook bedoeld dat het parkeerplan voorziet in innovatieve concepten die op een vernieuwende wijze trachten frisse impulsen te geven aan het te voeren parkeerbeleid voor fiets en auto. Hieronder worden een aantal nieuwe concepten opgesomd die deel uitmaken van het nieuwe parkeerbeleid, gegroepeerd per slagzin. De verdere uitwerking van de concepten is terug te vinden in de verdere tekst van het beleidsplan.

### **Stimuleer het fietsgebruik door de uitbouw van een gedifferentieerd stallingsaanbod**

- **Flex parkeerplaatsen:** Dit zijn autoparkeerplaatsen waar op bepaalde momenten van de dag/week/maand fietsen mogen gestald worden. Op andere momenten worden deze plaatsen ingenomen door auto's.
- **Piekstallingen:** Dit zijn tijdelijke fietsenstallingen om een bepaalde piekstallingsbehoefte op te vangen. Deze stallingen kunnen verschillende vormen aannemen waarbij er onder meer gedacht wordt aan een 'tapijt' (met een tapijt afgebakende tijdelijk stallingszone) en fietspontons (tijdelijke fietsenstallingen op het water).
- **Buurtfietsparkings:** Geclusterde afgeschermdde fietsenstallingen, voornamelijk ten behoeve van bewoners.
- **Fietsparkeerregimes:** Het verbieden van fietsparkeren op bepaalde locaties met een hoge fietsparkeerdruk met een negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit terwijl een kwaliteitsvol stallingsalternatief aanwezig is.

### **Streef naar een betere benutting van het beschikbare parkeeraanbod**

- **Stop&shop parkeerplaatsen:** Dit zijn parkeerplaatsen waar men tijdens een bepaalde periode van de dag maximaal 1 uur mag parkeren. De parkeerplaatsen zijn specifiek gericht op kort bezoekersparkeren. Bewoners mogen tijdens die periode niet op een stop&shop parkeerplaats parkeren.

- **Virtuele parkeerkaart:** Dit is een elektronisch betaalinstrument gericht op frequent parkeerders in de stad, niet gebonden aan één bepaald voertuig of één bepaalde parkeerzone.
- **Speciale parkeervergunningen:** Deze vergunning kan aangevraagd worden door niet bewoners en laat kortparkeren toe op een bewonersparkeerplaats. Het is gericht op specifieke doelgroepen die kortere interventies moeten doen (bvb zorgverstrekkers, ...).
- **Doorgedreven handhaving:** De handhaving wordt versterkt en gebeurt gericht door een optimalisatie van de looproutes van de parkeerwachters via GPS-sturing.
- **Onderzoek naar geautomatiseerde handhaving:** Nieuwe trends in geautomatiseerde handhaving (bijvoorbeeld parkeersensoren, kentekenparkeren, ...) worden van nabij opgevolgd. De Stad zal starten met een proefproject waarbij parkeersensoren worden gebruikt op laad- en loszones. Deze parkeersensoren monitoren de effectieve parkeerduur waardoor men de handhaving op een efficiënte en gerichte manier kan bijsturen.
- **Verdere digitalisering van het parkeerproduct:** Continu inzetten op het verder digitaliseren van het parkeerproduct voor de gebruiker (bijvoorbeeld alternatieve betaalmiddelen (bijvoorbeeld smartphoneparkeren, applicaties voor informatieverstrekking, ...) en de beheerder (bijvoorbeeld opvolgsysteem parkeerbezetting, handhaving, ...).
- **Parkeermakelaar:** Een parkeermakelaar is iemand die de vraag naar en het aanbod van private parkeerplaatsen (fiets of auto) samenbrengt. Hij/zij bekleedt een belangrijke ondersteunende rol in het creëren van meervoudig gebruik van het private parkeeraanbod.

#### **Optimaliseren bewonersparkeren**

- **Optimaliseer bewonersgebruik publieke parkings:** Via aangepaste abonnementsformules (verschillende tarieven, tijdsperiodes) wordt het gebruik van de publieke parkings door bewoners gestimuleerd.
- **Inrichten buurtparkings:** Dit is het creëren van specifieke off street parkeergelegenheden gericht op bewonersparkeren. Het is maatwerk en kent verschillende verschijningsvormen (inrichten binnengebied als parking, parking geïntegreerd in nieuwe ontwikkeling, meervoudig gebruik van een bestand parkeeraanbod, ...)

#### **Stimuleer intermodaliteit als alternatief voor langparkeren in de stad**

- **Park&ride/Park&bike netwerk:** Uitbouwen van een netwerk aan grootschalige park&ride parkings die tevens als park&bike zullen fungeren, aangevuld met kleinschalige park&ride parkings en park&bike parkings.
- **Onderzoek potentie Park&boat:** Dit concept is gelijkaardig aan park&ride waarbij het natransport via een bootverbinding ('waterbus') gebeurt tussen de parking en het stadscentrum.

#### **Hanteer een sturend parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen**

- **Parkeerrichtlijnen met flexibele mechanismes:** Hanteren van een set van parkeerrichtlijnen met minimum- en maximumrichtlijn met flexibele mechanismes zoals integreren autodelen, integratie mobiliteitsmanagement in het algemeen, substitutie naar fietsparkeerplaatsen, ...

## 3. FIETSPARKEREN

### 3.1 Inleiding

#### 3.1.1 Uitgangssituatie

Het voorzien van voldoende, kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan de herkomst- en bestemmingszijde is een cruciale schakel in een stedelijk fietsbeleid. Het succesvolle Gentse fietsbeleid heeft ertoe geleid dat het aantal fietsen is toegenomen waardoor er net als bij de auto ook lokale parkeerproblemen voor de fiets zijn opgedoken. In de stationsomgevingen maar ook op andere plaatsen is de fietsparkeerdruk vrij groot.

- De Stad investeert voortdurend in bijkomende fietsenstallingen om het stijgend fietsgebruik op te vangen. Naast de gratis openbare fietsenstallingen op straat zijn er gratis (camera-)bewaakte fietsenstallingen bij Gent Sint-Pieters, Gent Dampoort en onder de Sint-Michielsbrug (fietsparking Korenmarkt) en de Stadshal (fietsenparking Emiel Braunplein). Aan stations Gent-Sint-Pieters en Dampoort is een betalende, overdekte fietsenstalling voor pendelaars.
- Op een aantal Park&Ride-locaties aan de stadsrand zijn fietskluizen geplaatst. Voornamelijk pendelaars en buurtbewoners maken gebruik van deze fietskluizen.
- In dichtbevolkte woonbuurten zijn niet altijd inpandige fietsstalplaatsen beschikbaar. Daarom worden op verschillende plaatsen fietstrommels geplaatst. Deze overdekte fietsopbergplaats kan gehuurd en gebruikt worden door verschillende buurtbewoners.
- In de bouwvoorschriften voor nieuwe meergezinswoningen en studentenvoorzieningen staat dat er voldoende fietsenstallingen moeten voorzien worden: 1 m<sup>2</sup> fietsenstalling per kamer en minstens plaats voor 2 fietsen per eenheid.
- Het Fietsendepot staat, samen met het OTC van het OCMW (zone binnenstad en studentenbuurt) en Maxmobiel (stationsomgevingen Dampoort en Gent-Sint-Pieters), in voor het onderhoud van fietsenstallingen. Zo worden weesfietsen en fietswrakken actief opgespoord en verwijderd om de beschikbare capaciteit van de fietsenstallingen te maximaliseren.

#### 3.1.2 Beleid

De stad Gent wil zich in de toekomst verder profileren als een echte fietsstad. Om de groeiende verkeersdruk te keren en zo de leefbaarheid en bereikbaarheid te vrijwaren, moeten we kiezen voor een stadsvriendelijke mobiliteit waarbij het openbaar vervoer, de fiets en voetganger centraal staan volgens het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Personenwagen). Het verhogen van het fietsgebruik is een belangrijke hefboom in het streven naar een gezonde, leefbare en vlot bereikbare stad.

Het fietsbeleid van Gent schuift concrete doelstellingen naar voor met betrekking tot het verhogen van het fietsgebruik voor functionele en recreatieve verplaatsingen. Er zijn logischerwijs ook doelstellingen geformuleerd rond het stallen van fietsen. De stad streeft naar een voldoende aanbod aan fietsenstallingen aan attractiepolen (waaronder ook bedrijven) en aan de woonplaats, aangepast aan de noden en types fietsen. Om de intermodaliteit tussen openbaar vervoer en de fiets te versterken moeten er voldoende fietsenstallingen zijn aan de voornaamste intermodale knooppunten zodat het aanbod tegemoet komt aan de

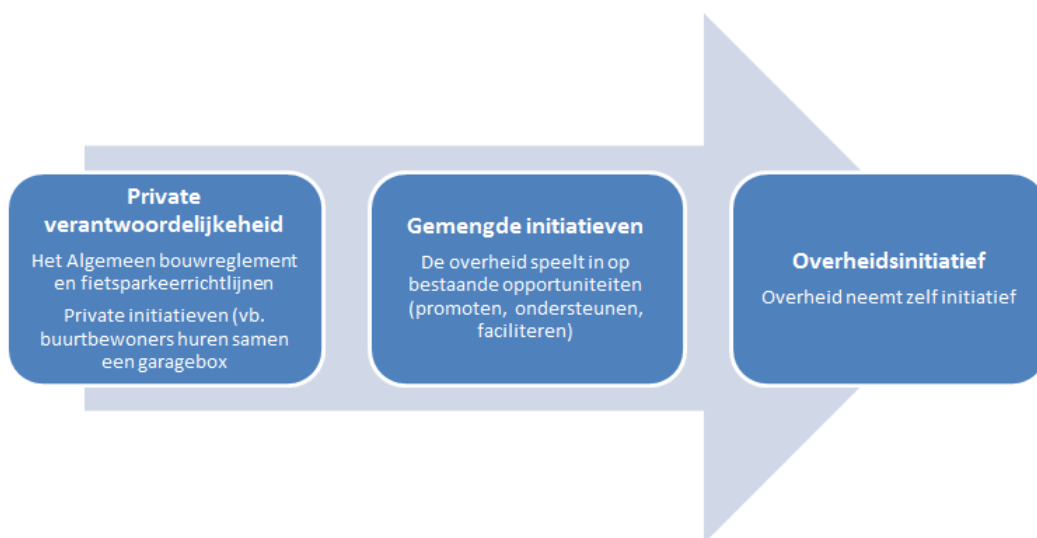
stallingsbehoefte. De belangrijkste intermodale knooppunten in die zin zijn station Gent Sint-Pieters en station Gent Dampoort. Ook moeten er fietsenstallingen voorzien worden aan de belangrijkste tram- en bushaltes. Daarnaast zal de stad ook een aantal park&bike locaties uitbouwen.

## 3.2 Fietsparkeren herkomstzijde – bewoners

### 3.2.1 Beleid

De nadruk wordt gelegd op de private verantwoordelijkheid. Bewoners zorgen zoveel mogelijk zelf naar parkeeroplossingen voor hun fietsen. Op deze manier wordt het stallen van fietsen in pandig opgelost en wordt het openbaar domein niet bijkomend belast.

Krachtens de door betrokken diensten onderschreven visie op de fietsparkeerinfrastructuur aan herkomstzijde, wordt volgende hiërarchie vooropgesteld:



*Figuur 3: Hiërarchie fietsparkeervoorzieningen aan herkomstzijde*

### 3.2.2 Private parkeeroplossingen

Enerzijds om het fietsbezit te ondersteunen en anderzijds om het openbaar domein zoveel mogelijk te vrijwaren van gestalde fietsen, wordt de stallingsbehoefte bij voorkeur in de eerste plaats in pandig gezocht. De stad stelt fietsparkeerrichtlijnen op voor nieuwe ontwikkelingen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet een minimum aantal parkeerplaatsen voor fietsen op eigen terrein worden voorzien. De fietsparkeerrichtlijnen die de stad voorop stelt bij nieuwe ontwikkelingen, zijn terug te vinden in de deelnota "Parkeerrichtlijnen fiets en auto".

### **3.2.3 Publieke stallingsvoorzieningen**

De verkoopcijfers van het aantal fietsen blijft stijgen, net als de prijs die de consument bereid is om ervoor te betalen. Wie met een degelijke (nieuwe) fiets rijdt, wil deze ook onbeschadigd terugvinden. Het gebruik van onveilige fietswrakken is enkel terug te dringen als men het aanbod aan kwalitatieve fietsenstallingen verhoogt. De Stad zal daarom investeren in meer kwalitatieve en diefstalveilige fietsenstallingen.

#### **Gebiedsgerichte aanpak**

Er wordt een gebiedsafhankelijke norm opgesteld voor het aantal openbare fietsenstallingen. Nu gebeurt het plaatsen van openbare fietsenstallingen ad hoc. In de toekomst zal dit proactief gebeuren. Enkel voor de buitengebieden kan ook in de toekomst vraagvolgend gewerkt worden.

Er wordt een richtlijn opgesteld over hoeveel openbare fietsenstallingen er per aantal woningen zou moeten voorzien worden. Er zal gewerkt worden met kleurencodes: rode zones hebben dringend nood aan meer fietsenstallingen, in de groene zones zijn er al meer fietsenstallingen dan de norm voorschrijft. Zo is duidelijk voor welke zones een extra inspanning moet worden gedaan.

Deze richtlijnen moeten blijvend geëvalueerd worden. In zones met onderbenutte fietsenstallingen, worden fietsenstallingen weggehaald en omgekeerd. Als een buurt evolueert, moet ook het stallingsaanbod mee evolueren.

Er wordt een systeem opgesteld om het gebruik van openbare fietsenstallingen te monitoren.

#### **Gevelstallen**

Gevelstallen houdt in dat een ring of nietje in de gevel bevestigd wordt waar een fiets aan vastgemaakt wordt. Dit kan toegestaan worden als het voetpad minimum 2m breed is (rekening houdend met het feit dat de norm voor minimale voetpadbreedte 1,2m<sup>1</sup> is waarbij een puntsgewijze vernauwing toegestaan is op voorwaarde dat er steeds een doorgang van 1 m breed is). De stad zal gevelstallen echter niet actief promoten. Het is eerder een laatste optie wanneer andere mogelijkheden geen soelaas brengen.

#### **Fietstrommels**

Fietstrommels zijn overdekte en afsluitbare fietsenstallingen op de openbare weg. In 2010 begon een proefproject om verschillende soorten uit te testen. Na de evaluatie werd beslist om twintig fietstrommels aan te kopen. Alle nieuwe fietstrommels zijn van het type dat als beste uit de vergelijkende studie kwam. Ze zijn niet alleen gebruiksvriendelijk maar ook goed bestand tegen diefstal en vandalisme. Nieuw is ook dat de gebruikers deze trommels openen en sluiten met een chipkaart en niet met een sleutel. De gebruikers betalen huur aan de stad.

---

<sup>1</sup> Naar analogie met Terrassenplan en Geveltuintjesplan

Na een oproep dienden tientallen Gentenaars een aanvraag in om een fietstrommel in hun buurt te plaatsen. Op basis van verschillende criteria bepaalde de stad de locaties voor de nieuwe trommels.

Trommels zijn echter duur in aankoop en onderhoud terwijl er slechts een relatief klein aantal mensen mee geholpen wordt. Daarom wordt ervoor gekozen dit project niet verder uit te breiden. De bestaande fietstrommels blijven behouden. Er zal meer ingezet worden op buurtfietsenstallingen om fietsen van bewoners te stallen.

### **Inpandige buurtstallingen**

In bepaalde zones (bijvoorbeeld 19de-eeuwse gordel) zijn inpandige oplossingen in bestaande gebouwen (voornamelijk woningen) voor fietsparkeren vaak moeilijk. Er zal daarom gezocht worden naar andere oplossingen voor afgesloten fietsstallingsplaatsen. Buurtfietsenstallingen kunnen hier een oplossing bieden. Dit kan bijvoorbeeld gaan over gezamenlijk een garagebox huren voor fietsen, het gebruiken van binnenruimtes als fietsenstalling, dubbelgebruik van fietsvoorzieningen van andere functies (bijvoorbeeld kantoren),... .

Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de parkeermakelaar (zie sectie 3.2.4).

### **3.2.4 Parkeermakelaar**

Sommige bewoners ervaren problemen om hun fiets te stallen. Gemiddeld parkeren 7,2% van de Gentenaars hun fiets op openbaar domein (tegen de gevel, op het voetpad, in een openbare fietsenstalling of in een fietstrommel). In Gent Centrum is dit 10,2%, in Gent Centrum Rand 12,2 %<sup>2</sup>. Uit de workshops in het kader van de parkeerstudie kwam duidelijk de vraag naar meer fietsenstallingen naar voor. In bepaalde zones (19de-eeuwse gordel) zijn inpandige oplossingen in bestaande gebouwen (voornamelijk woningen) voor fietsparkeren vaak moeilijk. Er dient daarom gezocht te worden naar andere oplossingen voor afgesloten fietsstallingsplaatsen.

De Gentse parkeermakelaar zal hier een belangrijke ondersteunende rol spelen. De parkeermakelaar faciliteert het gezamenlijk gebruik van inpandige fietsparkeerplaatsen door meerdere bewoners zoals bijvoorbeeld de gezamenlijke huur van een garagebox voor fietsen of bakfietsen. Oplossingen zijn er in verschillende vormen zoals het voorzien van fietsparkings bij nieuwe projectontwikkeling, het creëren van inpandige buurtstallingen, het integreren van buurtstallingen op buurtparkings,...

---

<sup>2</sup> Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Gent 2012

### **3.3 Fietsparkeren bestemmingszijde**

Het fietsenstallingsbeleid is zowel vraagvolgend als pro-actief:

#### **Vraagvolgend**

Op plaatsen waar een hoge fietsparkeerdruk wordt vastgesteld (hoger aantal fietsen in het rek dan voorzien), wordt gezocht naar bijkomende capaciteit. Waar mogelijk wordt in de eerste plaats naar een in pandige stallingsoplossing gezocht teneinde het openbaar domein enigszins te vrijwaren. Wanneer er een uitgesproken stallingsbehoefte is, en er is geen in pandige stallingsoplossing voor handen, wordt gezocht naar een stallingsoplossing op straat, wat mogelijk ten koste kan gaan van het autoparkeeraanbod.

#### **Pro-actief**

Door een actieve screening wordt gezocht naar opportuniteiten voor nieuwe fietsenstallingen. De ervaring met het uitbreiden van de stallingencapaciteit aan de stations toont dat het plaatsen van nieuwe, kwaliteitsvolle fietsenstallingen het fietsgebruik naar een bepaalde locatie doet toenemen. Door gebieden te gaan screenen kan een pro-actief fietsstallingsbeleid worden meegenomen bij stadsvernieuwingsprojecten. Ook bij de herinrichting van straten en pleinen moet er steeds aandacht zijn voor de inplanting van stallingsvoorzieningen. Indien ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden, zal de fietsenstallingsbehoefte primeren op de autoparkeerbehoefte.

#### **3.3.1 Private parkeeroplossingen**

Ook voor de bestemmingszijde stelt de stad fietsparkeerrichtlijnen op voor nieuwe ontwikkelingen. Voor diverse functies moet een minimum aantal parkeerplaatsen voor fietsen op eigen terrein worden voorzien. Door een voldoende aantal kwalitatief hoogstaande fietsparkeerplaatsen te voorzien wordt het fietsbezit en -gebruik ondersteund en het openbaar domein zoveel mogelijk gevrijwaard van gestalde fietsen.

De fietsparkeerrichtlijnen die de stad voorop stelt bij nieuwe ontwikkelingen, zijn terug te vinden in de deelnota "Parkeerrichtlijnen fiets en auto".

#### **3.3.2 Fietsparkeren op openbaar domein**

Aangaande stallingsvoorzieningen verdient het aanbeveling om een onderscheid te maken tussen het stallen (langparkeren) van de fiets en het (kort-)parkeren. Fietsenstallingen nabij winkels of andere attractiepolen dienen zoveel mogelijk beschikbaar te zijn voor kortparkeren. Nabij de stations (bv. voor pendelaars), in buurten met hoge bevolkingsdichtheid en in de studentenbuurt dient de aandacht vooral te gaan naar mogelijkheden om de fiets voor langere tijd te parkeren. Beide vormen van fietsparkeren hebben ook hun eigen vereisten: voor langparkeerders mag de loopafstand iets groter zijn, maar moet de kwaliteit en de diefstalveiligheid maximaal zijn. Kortparkeerders (bijvoorbeeld bij winkelen) willen hun fiets liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming zetten.

De Stad verwacht dat het fietsbeleid verder zal zorgen tot een stijging van het fietsgebruik. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een hogere stallingsbehoefte wat aanleiding kan geven tot stallingsproblemen indien het stallingsaanbod hierop niet is afgestemd. De Stad zal daarom vooruit denken en anticiperen door te voorzien in voldoende fietsenstallingen. Eventueel kan



daaraan gekoppeld op termijn overwogen worden om fietsparkeerregimes in te voeren om het gewenste stallingsgedrag af te dwingen.

### 3.3.2.1 Uitbreiden

Extra stallingsplaatsen zijn onder meer gewenst op locaties met een hoge attractiviteit of behoefte, in of aan de randen van het voetgangersgebied en aansluitend op fietsroutes. Het uitbreiden van het openbaar stallingsaanbod zal zoals eerder aangehaald zowel vraagvolgend als pro-actief gebeuren. Wanneer er een uitgesproken stallingsbehoefte is, en er is geen in pandige stallingsoplossing voor handen, wordt gezocht naar een stallingsoplossing op straat. Daarnaast wordt door een actieve screening gezocht naar opportuniteiten voor nieuwe fietsenstallingen en fietsenparkings.

Ook bij de herinrichting van straten en pleinen zal er steeds aandacht zijn voor de inplanting van stallingsvoorzieningen. Indien ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden, zal de fietsenstallingsbehoefte primeren op de autoparkeerbehoefte. In functie van de herinrichting van het openbaar domein zal een richtlijn worden uitgewerkt die het minimaal te voorziene fietsenstallingsaanbod bepaalt (bijvoorbeeld in verhouding tot het aantal autoparkeerplaatsen, maximale afstand tussen fietsenstallingen, ...).

De Stad vervult een voorbeeldfunctie. De stad zal daarom voorzien in voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen voor zowel haar bezoekers als haar personeel bij alle gebouwen en voorzieningen van de Stad.

### 3.3.2.2 Type fietsenstallingen

De Stad Gent maakt gebruik van twee types fietsenstallingen. De voorkeur gaat steeds uit naar het model type Gent (of eventueel een afgeleide variant). In specifieke ontwerpsituaties (bijvoorbeeld wanneer het aantal te stallen fietsen minder is dan 4 fietsen of de ruimte te klein is) wordt gekozen voor het tweede type, zijnde het nietje.<sup>3</sup>

De stallingen worden zoveel mogelijk ingericht op voetpaduitstulpingen, of in tweede instantie in parkeervakken. Voor de veiligheid van de fietser wordt indien mogelijk de opening weg van de rijbaan geplaatst. De fietsenstallingen worden bij voorkeur niet voor lage ramen en etalages geplaatst, maar voor blinde vlekken. Indien niet mogelijk wordt bij etalages toch steeds een vrije ruimte voorzien.

Er wordt gestreefd naar een evenredig aanbod met de vraag. Na een heraanleg mogen nooit minder plaatsen ter beschikking zijn. Een mogelijke uitbreiding moet steeds voor ogen gehouden worden.

#### **Bakfietsen en fietskarren**

Het meest gebruikte stallingsmodel, type Gent, is niet bruikbaar voor bakfietsen. Bakfietsen zijn zeker geen niche meer. Het gebruik en bezit van bakfietsen kent een sterke groei. Daarom wil

---

<sup>3</sup> Ipod II

de stad ook plaatsen voorzien waar bakfietsen kunnen gestald worden. Dit kan zowel gaan over plaatsen in publieke fietsparkings als plaatsen op openbaar domein. Deze fietsen hebben door hun stevige steun geen nood aan een bijkomende steun bij het stallen. Een systeem met een ring waaraan het fietsslot kan bevestigd worden volstaat om de fiets te beschermen tegen diefstal. Ook voor fietskarren zijn deze plaatsen een goede oplossing. Dit wordt meegenomen in de richtlijnen voor openbare fietsenstallingen en in de parkeerrichtlijnen voor fietsen bij nieuwe ontwikkelingen. Aan scholen wordt gevraagd dat er ruimte voorzien wordt om fietskarren achter te laten.

De Stad is tevens voorstander om het parkeren van bakfietsen op autoparkeerplaatsen toe te laten. De Wegcode is in deze momenteel onduidelijk of dit effectief toegelaten is of niet. De Stad zal de haalbaarheid hiervan verder onderzoeken.

### **Elektrische fietsen**

Elektrische fietsen worden gestald net zoals andere fietsen. Er zal niet structureel ingezet worden op laadpalen voor elektrische fietsen. Dit is geen niche meer die gepromoot moet worden. De vraag naar dergelijke laadpalen is bovendien erg klein, zoals blijkt uit een proefproject van de Milieudienst. Mensen halen immers de batterij uit de fiets en laden die op kantoor of thuis op.

#### **3.3.2.3 Flex parkeerplaatsen**

Flex parkeerplaatsen zijn autoparkeerplaatsen waar op bepaalde momenten van de dag/week/maand fietsen mogen gestald worden. Op andere momenten worden deze plaatsen ingenomen door auto's.

Dit principe heeft als grote voordeel dat, op momenten waarop veel fietsers een plaats voor hun fiets zoeken, extra parkeercapaciteit wordt gecreëerd zonder dat er autoparkeerplaatsen definitief geschrapt moeten worden.

Dergelijke fietsenparking heeft ook nadelen. Fietsen kunnen nergens aan vastgemaakt worden, waardoor de fiets minder goed beschermd is tegen diefstal. Hoge sociale controle is nodig. Fietsen worden op de eigen steun geplaatst. Niet alle fietsen beschikken over een goede steun. Hierdoor bestaat de kans dat één vallende fiets verschillende fietsen doet vallen. Het is bovendien niet steeds eenvoudig om een fiets uit de rij te halen. Discipline en toezicht bij het ordelijk stallen van de fietsen is nodig. Er wordt onderzocht of er stallingssystemen bestaan die hierop een antwoord bieden. Deze fietsparkeerplaatsen worden aangeduid met de nodige bebording en straatmarkering. Er zal bekeken worden om, in navolging met de stad Amsterdam, deze plaatsen met een schakelbare ledverlichting te markeren.

Dit principe van flex parkeerplaatsen zal enkel functioneren bij complementaire functies waarbij de piekvraag naar fietsparkeerplaatsen niet samenvalt met de piekvraag naar autoparkeerplaatsen. In de Ledeganckstraat loopt een proefproject met flex parkeerplaatsen: overdag staan de plaatsen ter beschikking van studenten om daar hun fiets te stallen, 's avonds moeten de fietsen verwijderd zijn zodat er auto's geparkeerd kunnen worden. Deze plaatsen worden goed gebruikt, maar de hierboven vermelde nadelen worden wel ervaren.

De stad zal ook starten met een pilotproject in een schoolomgeving waarbij overdag leerlingen/studenten hun fiets kunnen stallen en 's avonds bewoners hun wagen kunnen parkeren. Bij een positieve evaluatie zal het concept verder uitgerold worden.

Een onderscheid kan gemaakt worden tussen flex parkeerplaatsen die op regelmatige basis gebruikt worden (bijvoorbeeld aan een school op schooldagen) of flex parkeerplaatsen die bij bepaalde gebeurtenissen of evenementen gebruikt kunnen worden (bijvoorbeeld enkel bij een toneelvoorstellingen). Dit laatste is een vorm van piekstalling (zie hierna).

#### 3.3.2.4 Piekstallingen

Op piekmomenten met extra nood aan fietsparkeerplaatsen, gaat de stad over tot het voorzien van bijkomende fietsenstallingen, zogenaamde piekstallingen. Als piekstallingen op plaatsen van autoparkeerplaatsen komen kan men het ook aanzien als flex parkeerplaatsen.

Nu reeds worden extra fietsenstallingen ingelegd bij evenementen en solden periodes. Bij evenementen wordt dit tijdens de overlegmomenten met de organisator besproken. De organisator vraagt bijkomende fietsenstallingen aan bij het Fietsdepot. Voor de Gentse Feesten wordt een apart plan opgemaakt. Na elke evenement volgt een evaluatie.

Piekstallingen voorzien kan ook zonder het effectief plaatsen van een stallingssysteem. De stad wil de mogelijkheden onderzoeken om een soort 'tapijt' te leggen op een bepaalde plaats (eventueel gecombineerd met een parkeerverbod 'tijdelijke inname openbaar domein'). Op het 'tapijt' mogen geen auto's parkeren en kunnen fietsers hun fiets op een geordende manier stallen. Dit zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn voor bijvoorbeeld theaters op momenten van voorstellingen.

#### **Fietspontons**

Bij grote evenementen (bijvoorbeeld Gentse Feesten) is er een grote druk op de beschikbare ruimte. Naast de ruimte-inname van het evenement zelf, zorgen de hoge bezoekersaantallen voor een extra ruimtebehoefte voor voetgangers, fietsenstallingen en autoparkeren. De stad zal de mogelijkheid onderzoeken om pontons in te schakelen op de Gentse binnenwateren als tijdelijke piekstalling voor fietsen. Dit laat toe de hoge stallingsbehoefte op te vangen zonder daarbij de beschikbare ruimte extra te belasten.

### 3.3.3 Fietsenparkings

De stad heeft momenteel in het historisch centrum twee gratis bewaakte fietsenparkings. Beide parking worden bewaakt met camera's. Ze zijn open van 7 uur 's morgens tot 1 uur 's nachts, op vrijdag en zaterdag zelfs tot 3 uur 's nachts. Buiten deze uren zijn de fietsenparkings gesloten om veiligheidsredenen. In de fietsenparkings geldt een parkeerduurbeperking van 2 dagen. In de fietsenparking Korenmarkt onder de Sint-Michielsbrug is er plaats voor 210 fietsen. De fietsenparking Braunplein onder de Stadshal biedt plaats aan 80 fietsen. De parking is ook uitgerust met een fietspunt van Max Mobiel waar fietsen gehuurd of gratis geregistreerd kunnen worden. Er kunnen eveneens kleine herstellingen worden uitgevoerd. Verder zijn er in de stad ook deels private fietsenparkings, zoals de fietsenparking aan de Vooruit.

De stad blijft verder inzetten op het uitbreiden van het aanbod aan publieke fietsenparkings. Hierbij wordt er ook geanticipeerd bij opportuniteiten die zich voordoen. Zo wordt er voor het project Waalse Krook alvast een ruime fietsenparking voorzien. Om te vermijden dat er op termijn een overbevraging van fietsenstallingen ontstaat (cfr. verschillende Nederlandse steden), zullen er nu proactief stappen gezet worden naar het substantieel uitbreiden van het stallingsaanbod, ook in de vorm van fietsenparkings.

De haalbaarheid van fietsparkeren in de openbare parkeergarages (maar eventueel ook in niet publieke parkings) wordt onderzocht, voornamelijk in functie van het stallen van fietsen bij evenementen en piekmomenten. Hierbij zal de toegankelijkheid (hellingsgraad en het conflict met auto's) een doorslaggevende factor zijn.

### **3.3.4 Fietsstallingen en intermodaliteit**

#### **3.3.4.1 Fietsenstallingen bij OV-knooppunten**

De belangrijkste intermodale knooppunten zijn station Gent Sint-Pieters en station Gent Dampoort. Hier is reeds een groot aantal gratis fietsenstallingen. Voor het station Gent Sint Pieters zijn 10.000 fietsenstalplaatsen voorzien. Er wordt onderzocht of deze parking nog uitgebreid kan worden waardoor er nog meer fietsen gestald kunnen worden. Aan het station Dampoort werd het aanbod fietsenstallingen in 2012 gevoelig uitgebreid naar 1.800 plaatsen. Op korte termijn zijn er hier geen uitbreidingsplannen. In het kader van de toekomstige globale stationsstudie Dampoort wordt de aangewezen grootte van de toekomstige fietsenstalling onderzocht en behoort een verdere uitbreiding van het stallingsaanbod tot de mogelijkheden.

Naast de gratis fietsenstallingen is er aan beide stations een bewaakte, overdekte fietsenstalling waar fietsen tegen betaling gestald kunnen worden.

Daar waar een gedifferentieerde tarifiering helpt in het beheersen en sturen van de autoparkeerdruk, ligt het invoeren van betalend fietsparkeren gevoeliger. Het verder betalend maken van fietsparkeren wordt momenteel niet wenselijk geacht. De overdekte, te betalen fietsenstallingen aan de stations Gent-Sint-Pieters en Dampoort blijven wel behouden.

Ook bij tram- en bushaltes moeten fietsenstallingen voorzien worden waar mogelijk. Hiervoor zal een kader opgemaakt worden. Aan de hand van duidelijke criteria zal worden bepaald waar en hoeveel fietsenstallingen er moeten komen.

#### **3.3.4.2 Park&Bike – Bike&Ride**

Elke grootschalige Park&Ride fungeert tevens als een Park&Bike (waarbij de auto geparkeerd wordt en het vervoltraject per fiets gebeurt) én een Bike&Ride (waarbij de fiets gestald wordt en vervoltraject met het openbaar vervoer wordt afgelegd). Fietsen worden hier gedurende een lange periode gestald (gedurende de nacht (Park&Bike) of gedurende de werkdag (bij Bike&Ride)). Fietsen moeten daarom zoveel mogelijk beschermt worden tegen weer en wind. Ook sociale controle is belangrijk.

De stad zal investeren in bijkomende Park&Bike locaties met kwalitatieve en veilige fietsenstallingen die enerzijds relatief makkelijk met de wagen bereikbaar zijn en anderzijds langsheen een veilige, directe fietsroute gelegen zijn. Goede bewegwijzering van zowel de parking als de fietsroute is noodzakelijk.

Momenteel werkt Maxmobiel met fietskluizen aan Park&Ride locaties. Dit zijn kluizen waarin de eigen fiets of een gehuurde fiets veilig gestald kan worden. Deze kluizen worden momenteel goed gebruikt. Niet enkel pendelaars huren een kluis, ook buurtbewoners maken er gebruik van.

### **3.3.5 Fietsparkeerregimes**

In enge zin zijn er in Gent geen echte fietsparkeerregimes van toepassing. In ruimere zin zou men de parkeerduurbepering (2 dagen) in de fietsparkings als een parkeerregime kunnen beschouwen. Ook de overdekte, te betalen fietsenstallingen aan de stations Gent-Sint-Pieters en Dampoort is een vorm van fietsparkeerregime.

De stad zal terughoudend zijn wat betreft het invoeren van fietsparkeerregimes. Het is namelijk niet de bedoeling het fietsgebruik te ontmoedigen. Dit sluit evenwel niet uit dat het introduceren van fietsparkeerregimes in bepaalde situaties mogelijk kan zijn. Het betreft die situaties waarbij er lokaal een specifiek hoge parkeerdruk is op straatniveau terwijl er een kwalitatief stallingsalternatief is in de buurt (bijvoorbeeld wild stallen in de stationsomgeving met een volledig operationele fietsparking met vrije capaciteit). In dergelijke situaties kan het wenselijk zijn om lokaal een stallingsverbod uit te vaardigen om het gewenste stallingsgedrag af te dwingen.

## 4. AUTOPARKEERBELEID IN HET CENTRUMGEBIED

### 4.1 Algemeen

Het creëren van een gunstig verblijfsklimaat staat centraal. Het vrijwaren van de verkeersleefbaarheid impliceert het begrenzen van de parkeercapaciteit. Voor het gebied begrensd door de R40/N430 en in de omgeving van de stationspolen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort wordt algemeen gesteld dat het openbare parkeeraanbod niet mag toenemen (stand still principe). Ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit zal het aantal parkeerplaatsen op straatniveau eerder geleidelijk afnemen ten voordele van fietsenstallingen, groenfragmenten, straatmeubilair, ... . Ook de parkeercapaciteit van de openbare parkings wordt niet verhoogd. Er wordt daarentegen eerder ingezet op een optimalere benutting van het bestaande parkeerareaal.

Het bewonersparkeren wordt ondersteund. Dit zal echter niet gebeuren door het uitbreiden van het straatparkeeraanbod maar eerder door creëren van buurtparkings op maat van de wijk. Dit kan in verschillende vormen zoals bijvoorbeeld het creëren van een off street parking of het meervoudig gebruik van een bestaande parking. Het doel van buurtparkings is een hoger parkeercomfort te bieden aan bewoners en de mogelijkheid te hebben om het parkeeraanbod op straatniveau te verminderen.

De parkeertarieven voor de bezoekende parkeerder zijn oplopend in concentrische cirkels richting stadscentrum. Het betalend parkeren is voornamelijk gericht op de kort- en langparkeerders. De parkeerregimes in de stad moeten de ultralangparkeerders stimuleren om eerder aan de rand van de stad te parkeren (park&ride en park&bike) of om over te schakelen naar een andere vervoerswijze. Voor de bezoekende parkeerder wordt ingezet op een duidelijk parkeerproduct (eenvoudige parkeer- en tariefstructuur, gebruiksvriendelijke betaalmodaliteiten, ...) en goede parkeerinformatie (parkeergeleiding, ...).

Hierna volgt de synthese van het autoparkeerbeleid in de kernstad. Voor een detailuitwerking wordt verwezen naar de deelnota: 'Parkeerregimes en -tarieven'.

### 4.2 Straatparkeren

#### 4.2.1 Uitgangssituatie

##### Parkeeraanbod

Binnen de bestemmingsring geldt het stand still principe voor het openbaar parkeeraanbod. Dit principe werd het voorbije decennium ongeveer gerespecteerd al is er in het centrum wel een sterkere verschuiving van on street parkeren naar off street parkeren. De schaarste van de publieke ruimte maakt dat er bij een herinrichting van straten of pleinen steeds keuzes gemaakt

moeten worden (parkeren, voetpaden, fietspaden, fietsenstallingen, straatmeubilair, groenelementen, ...). Dit heeft geleid en zal ook in de toekomst nog steeds leiden tot een geleidelijke afname van het straatparkeeraanbod.

### **Parkeerregimes**

Er zijn momenteel 4 tariefzones. In de meeste zones heeft men de mogelijkheid tot lang parkeren. Het parkeertarief is het duurst in het centrum (2,2€/u, 11€/dag). In de schil is het parkeren beduidend goedkoper (~1€/u, 3,5€/dag). Algemeen kan men stellen dat het huidige tarief eerder laag is. Er is ook sterke verdringing van het centrum naar de schil errond door het hoge tariefverschil tussen beide zones.

De huidige parkeerregimestructuur is niet altijd even duidelijk. Voornamelijk in de noordelijke en oostelijke schil is er een lappendeken aan parkeerregimes. Er zijn verschillende regimes van toepassing (betalend parkeren, blauwe zone, vrij parkeren) die soms per straat kunnen verschillen. Dit creëert een onduidelijk situatie voor de parkeerder en kan lokaal voor verschuivingen zorgen.

### **Huidig gebruik**

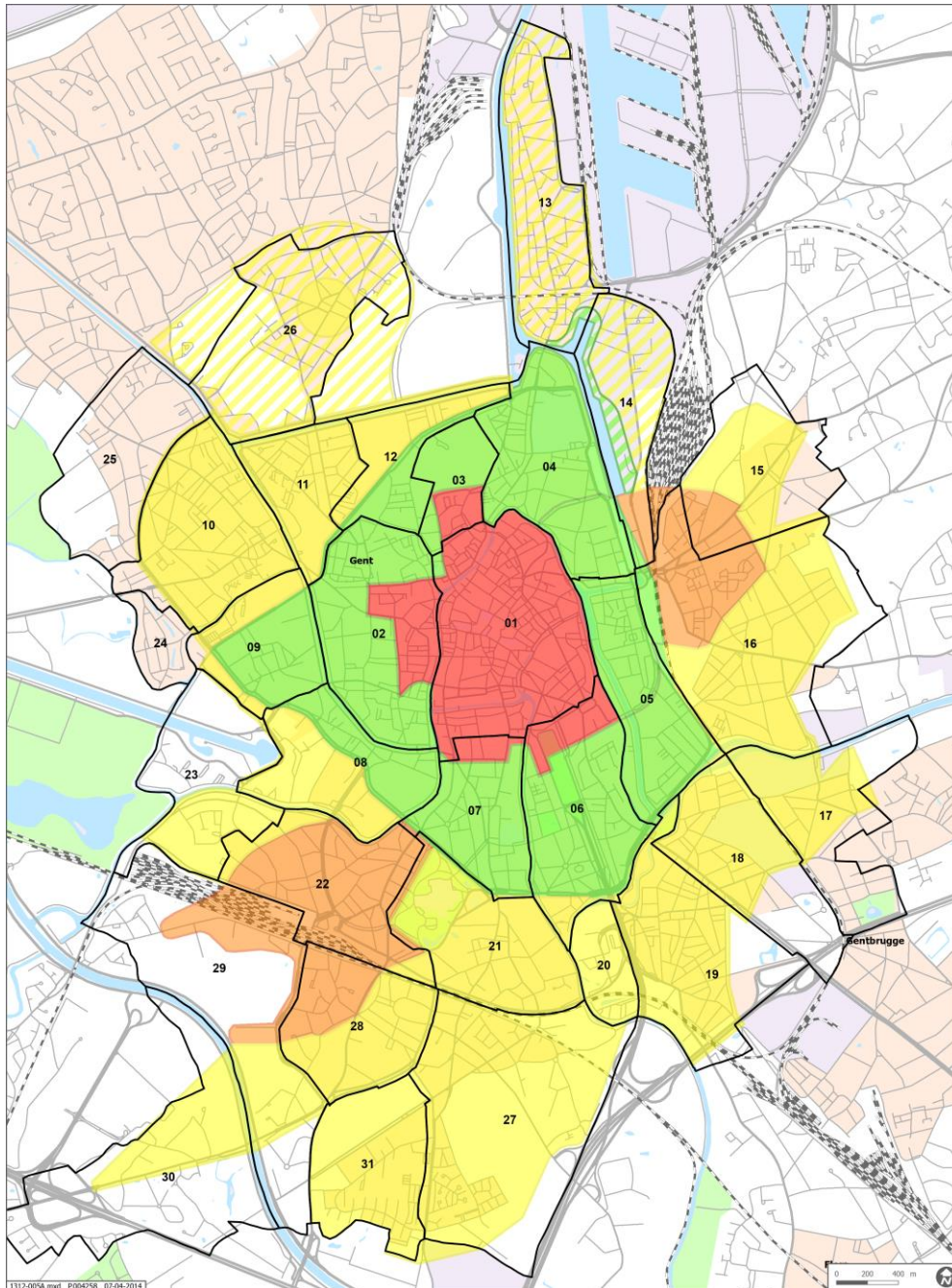
In de meeste zones is de parkeerdruk 's avonds het grootst. Dit komt door de hoge parkeerbehoefte van bewoners. De huidige bewonerskaarten zijn goedkoop (1<sup>e</sup> kaart is gratis, 2<sup>e</sup> kaart 100€). Er staat geen limiet op het maximum aantal uit te reiken bewonerskaarten. Dit maakt dat in vele buurten er meer bewonerskaarten zijn uitgereikt dan er parkeerplaatsen zijn.

Ook overdag nemen bewoners een aanzienlijk deel van het parkeerareaal in. Slechts een beperkt deel van de straatparkeercapaciteit wordt gebruikt voor rotatie (grootteorde 40%, al kan dit wel sterk variëren per zone).

## **4.2.2 Parkeerregimes en parkeertarieven**

Vertrekkende van de visie 'Wie parkeert waar?' wordt een nieuwe gebiedsafbakening en regime en tariefstructuur uitgewerkt. De gebiedsindeling gaat uit van 4 tariefzones:

- Rode tariefzone: Hoogstedelijk gebied
- Groene tariefzone: Centraal stedelijk gebied
- Oranje tariefzone: Stationspolen
- Gele tariefzone: Stedelijk gebied



Figuur 4 Gebiedsindeling parkeerregimes

De zonering van de parkeerregimes is ingegeven volgens de principes van aflopende parkeertarieven van het centrum naar buiten toe, in min of meer concentrische cirkels rond het stadshart. Een blauwe zone wordt slechts bij uitzondering toegepast. In de deelnota 'Parkeerregimes en -tarieven' is er een uitwerking gebeurd naar concrete parkeertarieven.

### Rode zone

Op straatniveau wordt er parkeerruimte gecreëerd voor bewoners en kortparkerende bezoekers door een algemene parkeerduurbepering op te leggen van maximaal 3 uur (niet van toepassing voor bewonerskaarten). Het huidige dagticket in het centrum gebied verdwijnt. Daarnaast wordt het parkeertarief verhoogd en krijgt het tarief een sterk progressief profiel



waarbij het eerste uur parkeren beduidend goedkoper is dan het 3<sup>de</sup> uur. Dit ondersteunt kortparkeren. Ook 's avonds blijft het betalend parkeren van toepassing.

### **Groene zone**

Het bewonersparkeren is prioritair in de groene tariefzone maar kort en lang parkeren moet er ook mogelijk zijn. Zo kunnen ook bezoekers, werknemers en studenten in deze zone parkeren. Het tarief wordt er hoger en krijgt een eenvoudig lineair verloop. Het avondparkeren wordt uitgebreid over de volledige groene zone. Ook 's avonds kan er verdringing zijn vanuit het centrum. In verschillende zones zijn er ook eigen attractiepolen die 's avonds voor een hogere parkeerdruk kunnen zorgen (bijvoorbeeld Bijloke, ziekenhuis, avondonderwijs, ...). Gezien bewonersparkeren prioritair wordt beschouwd, is het invoeren van betalend avondparkeren in de groene zone wenselijk.

### **Oranje zone**

De oranje tariefzone is een specifiek parkeerregime gericht op de stationspolen Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort (IR/IC stations). Deze zones zijn extra gevoelig voor een hogere parkeerdruk ten gevolge van pendelaars die hun wagen in de buurt van het station wensen te parkeren. Om deze selectiviteit te bewerkstelligen wordt in de oranje zone het langparkeren (>3u) niet toegestaan. Het tariefniveau voor het kortparkeren is gelijk aan de groene zone. De parkeerduurbeperking is verlaagd naar 3 uur (in plaats van de huidige 5 uur) naar analogie met de rode tariefzone om te komen tot een meer uniforme tariefstructuur. In de oranje zone is er geen betalend avondparkeren.

### **Gele zone**

Het tarief in de gele zone is lager dan de aanpalende groene of oranje zone en verloopt eenvoudig lineair. Langparkeren is mogelijk in de gele zone. Het introduceren van betalend parkeren helpt om de overdruk van de groene zone naar de gele zone en van de oranje zone naar de gele zone te beheersen. Daarnaast zijn er binnen of nabij de gele zone verschillende perifere attractiepolen gelegen die hun parkeerbehoefte deels op het openbaar domein afwentelen (meestal vrij parkeren). Het betalend parkeren moet dit ongewenst parkeergedrag ontmoedigen.

## **4.3 Openbare parkeergarages**

### **4.3.1 Uitgangssituatie**

#### **Parkeeraanbod en -tarief**

Er zijn 11 openbare parkings met een totale parkeercapaciteit van ongeveer 7.600 parkeerplaatsen<sup>4</sup>. Hiervan zijn er 9 binnen de R40 gelegen met een totale capaciteit van

---

<sup>4</sup> Situatie midden 2013

ongeveer 5.000 parkeerplaatsen. Er zijn 6 parkeergarages in beheer van het Mobiliteitsbedrijf (Vrijdagmarkt, Reep, Savaanstraat, Sint-Michiels, Ramen, Sint-Pietersplein). Het huidige dagtarief bedraagt 2€/u en 11,5€/dag. Daarnaast is er een avondtarief van 1€/u en 4€/nacht.

### **Huidig gebruik**

De meeste parkeergarages worden intensief gebruikt, zeker overdag. 's Avonds/'s nachts kan de parkeerbezetting wel sterk terugvallen wat aangeeft dat al bij al weinig bewoners in de parkeergarages parkeren. Parking Vrijdagmarkt en Reep zijn parkings met voornamelijk rotatiecapaciteit maar kennen ook een belangrijk aantal abonneementhouders. De parking Savaanstraat kent nog een lage bezetting (pas opengesteld in september 2012). De parking Sint-Michiels kent een hoge bezetting en is eerder gericht op rotatie. Parking Ramen functioneert dan weer meer als abonnementsparking. De parking Sint-Pietersplein kende vroeger een zeer hoge bezettingsgraad met een belangrijk aandeel aan pseudo abonneementen. Met het nieuwe tarief dat midden 2013 is ingesteld, is dit niet langer het geval.

Binnen de R40 zijn er 3 openbare parkings in privaat beheer, namelijk parking Zuid, parking Kouter en parking Korte Meer. Parking Zuid kent een zeer intensief gebruik voornamelijk door abonneementhouders. Parking Kouter wordt ook intensief gebruikt maar dan eerder gericht op rotatie. De parking Korte Meer Centerparking wordt eerder gemengd gebruikt.

## **4.3.2 Beleid en parkeertarieven**

Het beheer van de openbare parkeergarages wordt afgestemd op de visie 'Wie parkeert waar?' rekening houdend met de regime- en tariefstructuur op straatniveau. Algemeen wordt er gestreefd naar een optimalere benutting van het bestaande parkeeraanbod. De parkeertarieven in de parkings in combinatie met de abonnementsprijzen en het aantal uit te reiken abonneementen zullen sturend mechanismen zijn om het gewenst gebruik te verkrijgen.

De visie omtrent het functioneren van de parkings in niet hetzelfde voor alle parkings (afhankelijk van de locatie, bereikbaarheid, omgevingsdraagkracht, ...). Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt naar parkings met meer rotatiecapaciteit en parkings met een gemengd gebruik.

### Openbare parkings met meer rotatiecapaciteit

Rotatiecapaciteit is nodig om de (middel)langparkeerders van straat op te vangen. De rode tariefzone stelt namelijk een parkeerduurbepanking in op straatniveau. Dit betekent niet dat parkeerabonneementen in deze parkings niet uitgereikt mogen worden. Er worden echter wel limieten gesteld omtrent het aantal abonneementen teneinde voldoende rotatiecapaciteit te vrijwaren. Het betreft voornamelijk het beperken van de dagabonneementen.

De volgende parkings worden beschouwd als echte centroparkings met een sterke focus op rotatie:

- Vrijdagmarkt
- Sint-Michiels
- Reep
- (*Kouter*)
- (*Zuid*)

### Openbare parkings voor gemengd gebruik

Gelet op onder meer de locatie en de bereikbaarheid wordt er voor enkele parkings gekozen om het langparkeren eerder te ondersteunen (via abonnementen) dan de rotatiefunctie. Het rotatieparkeren blijft mogelijk maar is ondergeschikt aan de parkeerabonnementen (evenwichtig verdeeld). Dit wordt gestuurd door de prijs van de abonnementen en het maximum aantal abonnementen dat kan uitgereikt worden. Dit geldt voor de volgende parkings:

- Ramen
- Savaanstraat
- Sint-Pietersplein
  
- *(Center parking)*

Merk op dat de parkings Kouter, Zuid en Center parking niet door de stad worden geëxploiteerd. De hier geponeerde visie omtrent hun functioneren is een wensbeeld. Parking Zuid wordt momenteel op een weekdag voornamelijk gebruikt als parking met vele abonnementen. Deze parking heeft op een weekdag slechts een beperkte rotatiecapaciteit. Door de goede bereikbaarheid van de parking wenst de Stad meer rotatiecapaciteit te creëren in de parking Zuid. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de parkerende werknemers van de stad (via een bedrijfsvervoersplan).

### **Parkeertarieven**

In de deelnota 'Parkeerregimes en -tarieven' is er een uitwerking gebeurd naar concrete parkeertarieven.

## **4.4 Parkeren bewoners**

### **4.4.1 Uitgangssituatie**

In het studiegebied is de globale parkeerdruk op straatniveau vrij hoog. 's Avonds is de parkeerdruk het hoogst voornamelijk door de hoge parkeervraag van bewoners. De sterke bevolkingsgroei en het ontbreken van een dalende trend van het autobezit maakt dat de parkeervraag van bewoners sterk toegenomen is en met de huidige trends nog verder zal stijgen. Het publieke parkeeraanbod op straatniveau kent daarentegen eerder een dalende trend.

Bewoners kunnen gratis en onbeperkt parkeren in parkeergereguleerde zones middels een bewonerskaart. In verschillende gebieden zijn er afgebakende bewonersparkeerplaatsen waar enkel bewoners (en zorgverstrekkers) kunnen parkeren. Een eerste bewonerskaart is gratis. Een tweede kaart kost 100€. Het totaal aantal bewonerskaarten is niet beperkt. Het ongelimiteerde aantal bewonerskaarten in combinatie met de goedkope prijs voor een bewonerskaart maakt dat er in verschillende zones of straten een mismatch is tussen het aantal bewonerskaarten en het aantal publieke parkeerplaatsen. Er zijn vaak meer bewonerskaarten uitgereikt dan er parkeerplaatsen zijn. Het huidige systeem van gratis bewonerskaarten geeft de bewoners daarnaast geen stimulans om gebruik te maken van eigen parkeervoorzieningen

indien men hierover zou beschikken. Ook bij nieuwe ontwikkelingen met eigen parkeervoorzieningen kunnen bewoners een bewonerskaart aanvragen.

#### **4.4.2 Beleid**

Het bewonersparkeren wordt prioritair beschouwd. De aanpassing van de parkeertarieven moet zorgen voor een correcter gebruik van het openbaar parkeeraanbod (overdag) waardoor ook het parkeercomfort voor de bewoners zal verhogen.

Dit biedt echter geen fundamentele oplossing voor de parkeerdruk 's avonds. De parkeervraag van bewoners 's avonds zorgt voor een zeer hoge parkeerdruk. De beschikbare ruimte op openbaar domein is evenwel begrensd waardoor men niet onbeperkt kan tegemoet komen aan de steeds toenemende parkeervraag van bewoners (toenemende bevolking en autobezit). Hiervoor is een structurele oplossing nodig die de parkeervraag en –aanbod in balans houdt. De stad voert hier een meerdere sporenbeleid. Vooreerst wenst men het autobezit (en de dus de parkeervraag) terug te dringen door de vervoersalternatieven verder op te waarderen (uitbreiden en opwaarderen openbaar vervoeraanbod, verbeteren fietsinfrastructuur, ondersteunen autodelen, ...). Anderzijds wenst de Stad het beschikbare parkeeraanbod voor bewoners te verhogen. Dit laatste kan in verschillende vormen zoals het inrichten van buurtparkings, het meervoudig gebruiken van bestaand parkeeraanbod, het stimuleren van het gebruik van private parkeervoorzieningen, ... .

#### **4.4.3 Bewonersparkeren**

##### **4.4.3.1 Bewonersparkeerplaatsen**

Bewonersparkeerplaatsen bieden een bepaald parkeercomfort aan bewoners in gebieden met een hogere parkeerdruk ten gevolge van andere parkeermotieven. Het introduceren van de nieuwe parkeerregimes kan bepaalde uitdeineffecten veroorzaken. Het uitbreiden van het aantal bewonersparkeerplaatsen wordt als belangrijk principe aanzien om deze uitdeineffecten te beheersen en voldoende parkeercomfort te bieden aan de bewoners.

Het uitbreiden van bewonersparkeerplaatsen wordt evenwel niet aanzien als een doel op zich maar als een middel om de parkeerdruk in een bepaald gebied te beheersen. Het eventueel uitbreiden van het aantal bewonersparkeerplaatsen wordt bepaald op basis van een parkeerevaluatie in de betreffende buurt. Het is een buurtspecifieke oplossing die vraagt om maatwerk.

##### **4.4.3.2 Bewonerskaarten**

Parkeerbeleid is een instrument om de leefbaarheid in wijken te verbeteren. Het uitgangspunt is om de lasten voornamelijk bij de bezoekers te leggen (betalend parkeren). In de meeste wijken is er 's avonds maar ook overdag een hoge parkeerdruk op straat ten gevolge van bewonersparkeren. Het huidige beleid van goedkope (1<sup>e</sup> kaart gratis, 2<sup>e</sup> kaart 100€) bewonerskaarten die tevens ongelimiteerd zijn in totaal aantal, heeft ervoor gezorgd dat er in vele buurten meer bewonerskaarten zijn uitgereikt dan er effectief parkeerplaatsen zijn op straatniveau. De bewonerskaarten zijn dan wel goedkoop, ze geven geen garantie op een beschikbare parkeerplaats.

#### **Beleid**

De scheeftrekking in bepaalde gebieden tussen het aantal uitgereikte bewonerskaarten en het aantal openbare straatparkeerplaatsen wordt op termijn onhoudbaar. Door het hoge aandeel aan bewonersparkeren draagt slechts een beperkt deel van de straatparkeercapaciteit financieel bij tot de parkeerexploitatiekost (handhaving, signalisatie, administratie, Bewonersparkeren heeft een feitelijke kost (administratie uitgifte vergunningen, handhaving, ...) en een maatschappelijke kost (inname van de openbare ruimte, ...). Het huidige systeem van gratis of goedkope bewonerskaarten geeft de bewoners daarnaast geen stimulans om gebruik te maken van eigen parkeervoorzieningen indien men hierover zou beschikken. De eerste bewonerskaart blijft gratis.

De mogelijkheid om een tweede bewonerskaart te verkrijgen blijft bestaan maar de kaart wordt beduidend duurder. Het kiezen voor een tweede bewonerskaart mag geen evidentie zijn. Hiermee wordt beoogd dat bewoners bewust nadenken over het gebruik van eigen parkeervoorzieningen en zelfs bewust nadenken over de noodzaak van het bezit van een tweede wagen. Het systeem van autodelen vormt een alternatief voor de tweede wagen. Het totaal aantal bewonerskaarten per gezin blijft gelimiteerd tot maximaal 2.

Nieuwe woonprojecten moeten in de toekomst voldoen aan de door de Stad opgestelde parkeerrichtlijnen (zie Deelnota Parkeerrichtlijnen). Deze richtlijnen hebben een dubbel doel. Enerzijds garanderen parkeerrichtlijnen voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen zodat de parkeeroverlast op straat niet verhoogt. Anderzijds vormen autoparkeerrichtlijnen een sturend element in het autobezit. Bij afwezigheid van sturende elementen op het openbare parkeeraanbod zullen bewoners van de nieuwe ontwikkeling vaak niet geneigd zijn een parkeerplaats te kopen / te huren / te gebruiken... . Parkeerrichtlijnen gaan hand in hand met het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (bewonerskaarten). Daarom zal bij nieuwe woonontwikkelingen geen eerste bewonerskaart uitgereikt worden aan de bewoners. Deze bewoners kunnen wel een tweede, te betalen, bewonerskaart aanvragen indien zij kunnen aantonen dat ze twee wagens bezitten. Voor kleine projecten geldt deze regel niet. De ondergrens zal in samenspraak met Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning vastgelegd worden.

#### Parkeerzones bewonerskaarten

Het Mobiliteitsbedrijf zal een nieuwe zonering uitwerken voor de parkeerzones voor bewonerskaarten. De nieuwe zonering zal bestaan uit een fijner raster waarbij de houder van een bewonerskaart mag parkeren in de eigen zone en (enkele) naburige zones als uitwijkmogelijkheid.

#### **4.4.4 Buurtparkings**

De sterke bevolkingsgroei en het ontbreken van een dalende trend van het autobezit maakt dat de parkeervraag van bewoners sterk toegenomen is en, met de huidige trends, nog verder zal stijgen. Het publieke parkeeraanbod op straatniveau kent daarentegen eerder een dalende trend. Het doel van buurtparkings is een hoger parkeercomfort te bieden aan bewoners (in lijn met het Bestuursakkoord 2013-2018) en de mogelijkheid te hebben om het parkeeraanbod op straatniveau te verminderen.

Een buurtparking wordt hier omschreven als een parking (openbaar domein, privaat, semi-privaat) als compensatie van parkeercapaciteit op straat ten voordele van buurtbewoners. In

uitzonderlijke gevallen (in buurten met een extreem hoge parkeerdruk) betekent een buurtparking de uitbreiding van het parkeeraanbod. Buurtparkings zijn maatwerk.

### **Verschillende invullingen**

1. Integreeren van een buurtparking bij nieuwe ontwikkelingen of nieuwe verkavelingen.
2. Het creëren van buurtparkings in binnengebieden of randgebieden van woonbuurten met een hoge parkeerdruk.
3. Versterken bewonersparkeren in publieke parkeergarages door abonnementsformules voor bewoners nog aantrekkelijker maken.
4. Meervoudig gebruik van privaat parkeeraanbod dat complementair is met bewonersparkeren.
5. Bewonersparkeren op P&R parkings ondersteunen voor bewoners die hun wagen zeer weinig gebruiken en bereid zijn hun wagen op grotere afstand te parkeren.

### **Maatwerk**

Bovenstaand overzicht geeft aan dat er zeer uiteenlopende invullingen mogelijk zijn om het geclusterd bewonersparkeren te organiseren. De eerste 2 invullingen creëren nieuw geclusterd parkeeraanbod maar ook hier zullen afwegingen gemaakt moeten worden (aanwending financiële middelen, andere ruimtelijke bestemming (bijvoorbeeld buurtpark in plaats van buurtparking), ...). Buurtparking als extra parkeeraanbod is mogelijk in zones waar een zeer hoge parkeerdruk heerst. Anders zal het een substitutie parkeeraanbod zijn ter compensatie van een verlies aan parkeerplaatsen in de straat (meer ruimtelijke kwaliteit op straat). De 3<sup>de</sup>, 4<sup>de</sup> en 5<sup>de</sup> invulling zorgen voor een meer optimale benutting van bestaand parkeeraanbod maar anderzijds kunnen er knelpunten ontstaan naar complementariteit (op zaterdag is rotatieparkeercapaciteit nodig in de openbare parkings terwijl ook bewoners wensen te parkeren, gemengd gebruik van een parking van een supermarkt kan tot knelpunten leiden op zaterdag en vroege avond, ...).

Tal van afwegingen kunnen gemaakt worden. De uiteindelijke oplossing is echter steeds sterk locatie en situatie specifiek. Er zal worden gezocht naar geclusterde parkeeroplossingen voor bewoners maar de uitwerking hiervan berust op maatwerk. De concrete uitwerking valt buiten de scope van een parkeerbeleidsplan op strategisch niveau.

### **Waar buurtparkings?**

De zoektocht naar buurtparkings is tegelijk een actief en passief proces. Via de parkeermakelaar zal er actief gezocht worden naar potentiële locaties voor buurtparkings. Anderzijds zal er ook ingegaan worden op interessante opportuniteiten die zich aandienen.

De zoektocht naar buurtparkings zal zich voornamelijk richten op 2 fronten:

- Heraanlegdossiers (heraanleg van een straat of plein, aanleg van een tramas, fietsinfrastructuur, ...) vormen een belangrijke kapstok voor het zoeken naar buurtparkings. Bij een kwalitatieve heraanleg gaan er namelijk vaak parkeerplaatsen verloren of wordt het ontwerp te sterk autogericht door de hoge parkeerbehoefte. Het creëren van buurtparkings in deze omgeving creëert meer vrijheden in het ontwerp waardoor meer kwalitatieve inrichtingen mogelijk worden.
- Als parkeeroplossing in woonbuurten met een zeer hoge parkeerdruk met als doel het parkeercomfort voor de bewoners te verhogen.

Bij het zoeken naar parkeeroplossingen wordt in eerste instantie gekeken naar het eigen parkeerpatrimonium (stad, OCMW, politie, ...), vervolgens naar scholen en universiteit en ten sloten naar privé opportuniteiten.

## **4.5 Parkeren bezoekers**

### **4.5.1 Uitgangssituatie**

Het bezoekersparkeren wordt gekenmerkt door de sterk variërende verblijfsduur van de bezoekende parkeerder. De kort parkerende bezoekers kunnen overal terecht. De langparkeerders kunnen niet parkeren in de tariefzone 'station' en de blauwe zone.

Met de huidige parkeerregimes is er een sterke parkeerverdringing van de centrumtariefzone naar de rand/avondtariefzone. De nabijheid van deze tariefzone in combinatie met het lage dagtarief maakt het interessant voor de langparkeerder om in de schil rond het centrum te parkeren. Ook het autogebruik wordt hierdoor niet ontmoedigd.

De parkeerstructuur is niet overal even duidelijk. Voornamelijk in de noordelijke en oostelijke schil is er een lappendeken aan parkeerregimes. Er zijn verschillende regimes van toepassing (betalend parkeren, blauwe zone, vrij parkeren) die soms per straat kunnen verschillen. Dit creëert een onduidelijk situatie voor de parkeerder en kan lokaal voor verschuivingen zorgen.

### **4.5.2 Beleid**

De afbakening van de parkeerzones wordt vereenvoudigd. Grotere uniforme tariefzones moeten hiervoor zorgen. Ook de tariefstelling zelf wordt eenvoudiger door met een eenduidiger uurtarief te werken. De parkeertarieven voor de bezoekende parkeerder zijn oplopend in concentrische cirkels richting stadscentrum. Het parkeerregime in het centrum is voornamelijk gericht op de kortparkeerders (op straat) en langparkeerders (in de parkings) zodat bezoekers nog steeds in het centrum kunnen parkeren. Verder van het centrum is het ultralangparkeren wel mogelijk. De parkeerregimes in de stad moet de bezoekers die ultralangparkeren stimuleren om eerder aan de rand van de stad te parkeren (Park&Ride) of om over te schakelen naar een andere vervoerswijze.

### **4.5.3 Stop & shop parkeerplaatsen**

Vele bezoekers (vaak met een commercieel motief) hebben slechts een beperkte verblijfsduur. Zij wensen zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren en zullen niet snel overschakelen naar alternatieven (bijvoorbeeld park&ride). Om tegemoet te komen aan deze specifieke behoefte worden er op specifieke locaties nabij commerciële zones of straten kleine clusters aan stop&shop parkeerplaatsen ingericht.

Stop&shop parkeerplaatsen zijn een specifiek parkeeraanbod gericht op de kortparkerende bezoekers en eventueel ook laden en lossen. Dit zijn parkeerplaatsen waar men overdag tussen 10u en 18u (uitgezonderd zondag) maximaal 1 uur mag parkeren, aan hetzelfde tarief als de zone waarin men zich bevindt. Ook bewoners mogen hier gedurende die periode niet parkeren met een bewonerskaart 's Avonds komt de parkeerruimte wel terug vrij voor bijvoorbeeld bewonersparkeren.

Stop&shop parkeerzones zullen worden uitgetest via een pilootproject. Bij een positieve evaluatie kan het systeem uitgerold worden naar de belangrijkste commerciële zones en commerciële straten. Stop&shop parkeerzones kunnen in principe toegepast worden in alle tariefzones. Het parkeertarief wordt dan afgestemd op het tarief in de betreffende zone. De meest voor de hand liggende zoekzones voor stop&shop parkeerplaatsen zijn de huidige commerciële straten. De stop&shop parkeerplaatsen kunnen het regime van een commerciële straat vervangen. De huidige commerciële straten blijven evenwel bestaan indien het stop&shop regime er niet is geïmplementeerd.

Het huidige systeem van 15 minuten gratis parkeren blijft behouden om ultrakorte winkelbezoeken en laden en lossen te ondersteunen. In de gele tariefzone wordt de 15 min gratis parkeren uitgebreid naar 30 minuten gratis parkeren.

#### **4.5.4 Duidelijk parkeerproduct**

Bezoekers aan de stad wil men een duidelijk parkeerproduct aanbieden, zodat de bezoeker zelf gemakkelijk de keuze kan maken welke parkeermogelijkheid het best passend is. Daarbij is een goede informatievoorziening over en een goede vindbaarheid van de parkeerlocaties (on-street, off-street, park&ride, ...) essentieel. Het gaat onder meer om informatie over parkeertarieven, toegelaten parkeerduur, routes, overstapmogelijkheden, openingstijden, aanvullende dienstverlening, ... . Deze informatie moet voor bezoekers duidelijk en gemakkelijk te vinden zijn. Waar mogelijk worden nieuwe technologieën toegepast.

### **4.6 Parkeren studenten en langparkerende werknemers**

#### **4.6.1 Uitgangssituatie**

De groep parkeerders 'studenten en langparkerende werknemers' wordt gekenmerkt door de lange verblijfsduur. Door hun aantal en hun lange verblijfsduur kunnen zij voornamelijk overdag voor een hogere parkeerdruk zorgen (vaak in specifieke gebieden).

De groep 'werknemers' blijkt moeilijk te sturen wat autogebruik betreft. Een meerderheid heeft de mogelijkheid om op privé terrein te parkeren of kan de parkeerkosten terugvorderen bij de werkgever. Ongeveer 30% van de werknemers staat in voor de eigen parkeerkosten. Deze groep vermijdt het parkeren in het centrum maar verkiest te parkeren in de schil rond het centrum waar het dagtarief aanzienlijk goedkoper is. Er zijn ook werknemers die overschakelen op park&ride en park&bike om het betalend parkeren te ontlopen.

#### **4.6.2 Beleid**

Het opvangen van de parkeerbehoefte van langparkerende werknemers en studenten in het stadscentrum wordt als onderschikt beschouwd aan de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers. Deze groep ultralangparkeerders is namelijk het meest ontvankelijk voor het parkeren op afstand en het overschakelen naar andere vervoerswijzen. Ultralangparkeerders parkeren derhalve bij voorkeur op een park&ride parking teneinde de parkeerdruk en verkeersdruk in het centrum te beheersen. Ten behoeve van de langparkeerders zal het park&ride en park&bike aanbod zowel kwalitatief als kwantitatief verbeterd worden door het opwaarderen van bestaande parkings en het creëren van nieuwe parkings. Daarnaast worden



de vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fietsinfrastructuur) verder uitgebouwd. De parkeerregimes in de stad moeten het stimuleren van deze vervoersalternatieven aanmoedigen.

De stad zal ook zelf het goede voorbeeld geven. Bij de opmaak van het nieuwe bedrijfsvervoersplan zal er aandacht gaan naar het al dan niet aanbieden van parkeermogelijkheden aan haar werknemers.

### **4.6.3 Speciale parkeervergunningen**

Bewonersparkeerplaatsen zijn parkeerplaatsen waar men enkel mag parkeren wanneer men beschikt over een bewonerskaart. Momenteel is er aanvullend nog het parkeerkaartensysteem voor zorgverstrekkers dat zorgverstrekkers toelaat om te parkeren op bewonersparkeerplaatsen voor een maximumduur van 2 uur. Dit systeem zal verder uitgebreid worden.

Er zal een speciale parkeervergunning worden uitgewerkt die toelaat aan specifieke doelgroepen om overdag (9u-18u) ook op bewonersparkeerplaatsen te parkeren, mits het naleven van een parkeerduurbepanking van 2 uur. Deze parkeervergunningen kunnen uitgereikt worden aan specifieke doelgroepen die interventies moeten doen bij bewoners, bijvoorbeeld zorgverstrekkers, mantelzorgers, loodgieters, ... . De parkeervergunning zal betalend zijn met een richtprijs gelijk aan een tweede bewonerskaart.

De stad wenst een systeem van virtuele vergunningen uit te bouwen. Dit systeem moet een hogere flexibiliteit bieden door bijvoorbeeld ook dagvergunningen aan te bieden die men dan zou kunnen aanvragen via een online tool.

Er zal een evaluatie volgen van de effecten van deze maatregel om eventueel bij te sturen indien nodig.

### **4.6.4 Virtuele parkeerkaart**

Voor bezoekende parkeeders die frequent in de stad moeten parkeren wordt een gebruiksvriendelijke virtuele parkeerkaart aangeboden. Het betreft een elektronisch betaalinstrument naar analogie met de huidige PEP-toestellen. Het toestel is niet gebonden aan één bepaald voertuig of één bepaalde parkeerzone. Het biedt de parkeerder de mogelijkheid om snel en eenvoudig te parkeren (men hoeft geen parkeerticket te nemen) en men betaalt enkel de effectief geparkeerde tijd. De geldende parkeertarieven en parkeerduurbepankingen zijn ook van toepassing op de virtuele parkeerkaart. Het parkeerkrediet kan men online opladen eventueel met het verkrijgen van een factuur. Er wordt bekeken of in de toekomst een gedetailleerde factuur kan worden opgemaakt waarbij het gebruik duidelijk wordt weergegeven.

Deze virtuele parkeerkaart is onder meer zeer geschikt voor startende ondernemers en runworkers (=kort parkerende werknemers) die vaak kort op kantoor moeten zijn, dan naar een klant buiten de stad rijden om daarna weer even naar kantoor te gaan. Dankzij deze virtuele parkeerkaart verliezen zij geen tijd met het nemen van een ticket. Bovendien zullen de nieuwe tarieven zorgen voor een lagere parkeerbezetting/hogere rotatie waardoor de kans op het vlot vinden van een vrije parkeerplaats verhoogt.

Om de specifieke groep van startende ondernemers en runworkers verder te ondersteunen, zal onderzocht worden of en hoe het mogelijk is een abonnement in een openbare parking te koppelen aan een lager tarief voor straatparkeren. Ondernemers en runworkers die regelmatig voor langere tijd in de stad moeten zijn, parkeren met een abonnement in een openbare

parking. Op die momenten dat ze maar voor korte tijd in de stad moeten zijn, parkeren ze aan een voordeliger tarief op straat. Verder onderzoek is hiervoor noodzakelijk.

## 4.7 Parkeerplaatsen voor personen met een beperking

Verspreid over de stad en nabij de belangrijkste attractiepolen zijn er op straatniveau voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een beperking. Het parkeren op zo'n parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap is en blijft gratis. De eventuele parkeerduurbepering van de desbetreffende zone is niet van toepassing. Parkeren op voorbehouden bewonersplaatsen is niet toegestaan tenzij de persoon met een beperking beschikt over een voor die zone geldende bewonerskaart. Ook de verschillende stadsparkings (uitgezonderd Centerparking) beschikken over aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een beperking.

De inplanting van voorbehouden parkeerplaatsen kan steeds bijgestuurd worden in functie van de gestelde noden. Bij de inplanting wordt er rekening gehouden met de aanwezigheid van eventuele andere functies om zo de bruikbaarheid te maximaliseren.

Om in Gent in aanmerking te komen voor een parkeerplaats voor personen met een beperking aan een private woning dient men momenteel te voldoen aan volgende voorwaarden<sup>5</sup>:

- In het bezit van een desbetreffende parkeerkaart;
- Het gemis van enige garage;
- Eigenaar zijn van een eigen voertuig (men hoeft niet zelf te kunnen rijden);
- Het zichtbaar vertonen van ernstige loopmoeilijkheden;
- Een invaliditeit van minstens 66% / 9 punten, gestaafd door een medisch attest uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid, Directie-Generaal Personen met een handicap.

Gezien de huidige criteria grotendeels achterhaald zijn en niet beantwoorden aan hedendaagse behoeften en gewenst beleid, zal deze procedure op korte termijn herzien worden.

## 4.8 Autodelen

Autodelen (privaat en particulier) biedt een oplossing voor mensen die weinig de auto gebruiken. Het bezit van een auto betekent een aanzienlijke kost ook al wordt die weinig gebruikt. In plaats van zelf een auto (of 2<sup>de</sup> auto) aan te kopen kan men gebruik maken van een gedeelde auto. Hierdoor staat de kost van de auto in verhouding tot het gebruik ervan.

Autodelen kan een belangrijke schakel vormen om de parkeervraag van bewoners te beheersen. Autodelen laat toe het wagenpark te verminderen (lager autobezit) door een beperkter aantal voertuigen efficiënter te gebruiken (autodeelgroep).

---

<sup>5</sup> Vastgelegd in de commissiezitting voor politie, brandweer en verkeer – dd. 17 april 1990 (aanpassing 13 november 1996).

De stad zal het autodelen verder ondersteunen door het aantal voorbehouden parkeerplaatsen voor autodeelorganisaties verder uit te breiden. Autodelen kan ook geïntegreerd worden in nieuwe ontwikkelingen. Het aanbieden van elektrische deelvoertuigen waarbij de standplaats voorzien wordt van een laadstation zal worden ondersteund.

Er zijn ook autodeelsystemen vanuit een particuliere insteek (geen eigen auto's). De stad ondersteunt particulier autodelen door het lidgeld van de particuliere autodelers terug te betalen. De autodeelkaart is geldig over het volledige grondgebied.

## **4.9 Kiss&ride en ultrakortparkeren**

In specifieke omgevingen zoals scholen is er een specifieke parkeerbehoefte gericht op het in- en uitstappen (en eventueel begeleiden) van passagiers. Kiss&ride wordt beschouwd als het kort stilstaan van een voertuig om de passagier(s) in of uit te laten stappen en meteen door te rijden. Het ultrakortparkeren is gelijkaardig aan kiss&ride maar waarbij de chauffeur het voertuig verlaat om de passagier(s) te begeleiden.

Het creëren van kiss&ride zones aan scholen wordt niet beschouwd als een standaardoplossing. Deze maatregel zou namelijk het autogebruik kunnen stimuleren. In specifieke situaties (maatwerk in functie van type school, verkeerskundige context, ...) voorziet de Stad wel de mogelijkheid om kiss&ride zones in te richten nabij een school (tijdens bepaalde venstertijden) dat het oppikken en afzetten van kinderen moet vergemakkelijken. Deze zones worden dan bij voorkeur niet vlak voor de schoolpoort maar op enige (wandelbare) afstand ingericht om conflicten tussen voetgangers, fietsers en auto's te vermijden. Bij crèches of kleuterscholen zal eerder geopteerd worden voor een ultrakort parkeerzone (gezien deze kinderen begeleid worden). De wenselijkheid van een K&R zone en de inrichting ervan zal steeds situatiespecifiek afgetoetst worden door het Mobiliteitsbedrijf.

## **4.10 Werf-innames en parkeercapaciteit**

De werkelijke beschikbare openbare parkeercapaciteit blijkt vaak lager dan de theoretische capaciteit. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan werfzones die beslag leggen op de parkeerruimte. De Stad is zich bewust van de problematiek rond werf-innames. De Stad zal hierover bij de verdere operationele vertaling van deze strategische nota een concrete visie en maatregelen set uitwerken.

## 5. PARK+RIDE

### 5.1 Uitgangssituatie

Om de verkeersdruk en parkeerdruk in de stad te beheersen, heeft de stad enkele park&ride parkings uitgebouwd met de bedoeling om de toekomstige voertuigen aan de rand van de stad op te vangen en de mensen de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer. Net als in andere steden blijft ook in Gent het gebruik van de park&ride voorzieningen onder het verwachte niveau. Wellicht zijn er hiervoor verschillende redenen:

- Concurrentie met het binnenstedelijk parkeren (bereikbaarheid, kostprijs, ...)
- Kwaliteit natransport (doorstroming OV, bedieningsfrequentie, ...)
- Inrichting park&ride en informatieverstrekking
- ...

De parkings zijn opgedeeld in grootschalige en kleinschalige parkings. De grootschalige park&ride parkings zijn de grotere uitgebouwde parkings. De kleinschalige parkings zijn eerder kleinere parkings die eerder een aanvullende rol vervullen. De volgende park&rides zijn gerealiseerd (zie eveneens Figuur 5):

Grootschalige park&ride:

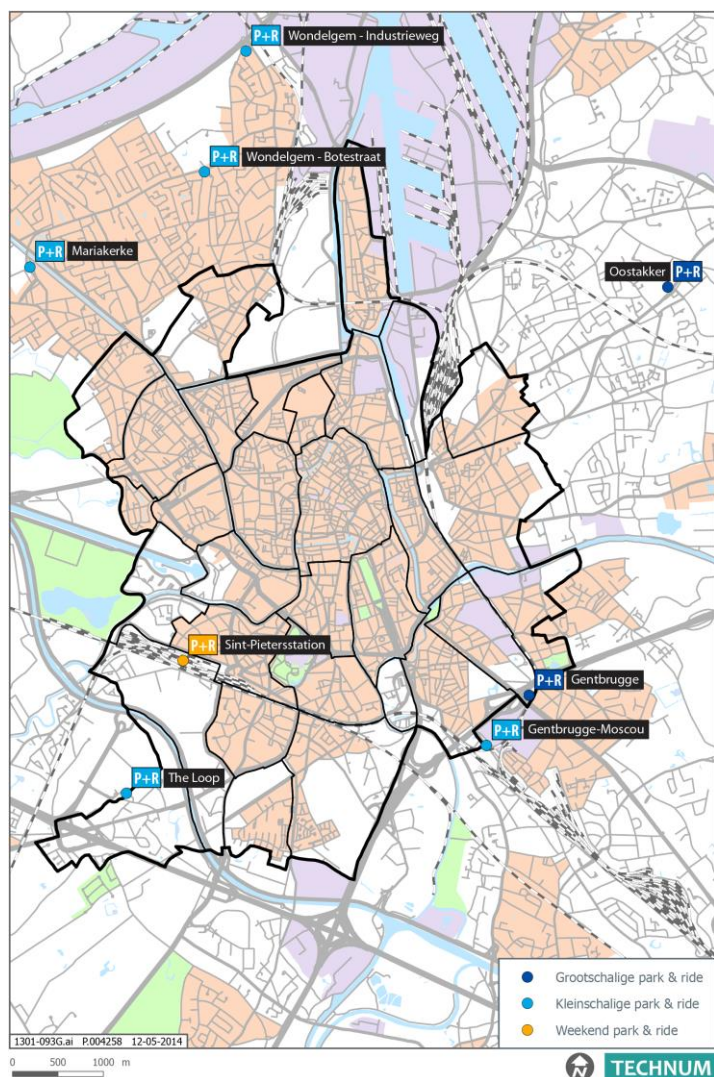
- Gentbrugge
- Oostakker

Kleinschalige park&ride

- Gentbrugge-Moscou
- Flanders Expo
- Wondelgem – Industrieweg
- Wondelgem – Botestraat
- Mariakerke

Weekend park&ride

- Sint-Pietersstation



*Figuur 5 Huidige park&ride parkings*

Het succes van de huidige grootschalige park&ride parkings is wisselend. De park&ride Oostakker werkt niet goed (mogelijks te ver van het centrum, geen doorstromingsvoordeel van het openbaar vervoer) terwijl P&R Gentbrugge meer succes kent. Er blijken daarnaast wel verschillende kleinschalige informele park&ride parkings te ontstaan langsheen de belangrijkste OV-assen.

Het gebruik van P+R bij grootschalige evenementen is daarentegen wel succesvol, met als meest sprekende voorbeelden de P+r aan The Loop tijdens Gentse feesten of Lichtfestival.

## 5.2 Beleid

### 5.2.1 Visie

Het verder ondersteunen van het gebruik van park&ride vormt een belangrijke pijler in het parkeerbeleid. Zoals vooropgesteld in de visie 'Wie parkeert waar?' beoogt het parkeerbeleid om de ultralangparkeerder (>5uur) maximaal te stimuleren om aan de rand van de stad te parkeren op een park&ride (of park&bike) parking om zo de parkeerdruk en verkeersdruk in het

centrum te beheersen. Deze hoofddoelstelling richt zich hoofdzakelijk op de doelgroepen werknemers, studenten en bezoekers die lang parkeren.

Een mogelijk medegebruik voor P+R-parkings parking is het gebruik stimuleren door bewoners. De parkeerdruk in de stad is in belangrijke mate toe te schrijven aan bewonersparkeren. Soms wordt het voertuig slechts beperkt gebruik door de bewoner waardoor het voertuig voor langere tijd immobiel in de stad geparkeerd staat. Voor deze specifieke doelgroep kan het interessant zijn om de wagen op enige afstand te parkeren bijvoorbeeld op een park&ride parking. Dit heeft voor die bewoners als bijkomend voordeel dat het dikwijls tijdrovende traject om de kernstad buiten of binnen te rijden wordt overbrugd met fiets of openbaar vervoer.

Mogelijk nadeel is dat er concurrentie kan ontstaan tussen het echte P+R-gebruik en gebruik door bewoners, zeker bij bewoners die hun wagen gedurende langere periodes niet gebruiken. Maatwerk en flexibel inspelen op eventuele problemen is hier de boodschap.

Een uitgebouwd kwalitatief park&ride aanbod vormt een principieel element in het parkeerbeleidsplan omdat het een goed alternatief biedt voor het parkeren in de stad zelf. De stad beseft wel dat de impact van park&ride op de parkeerdruk in de stad in perspectief gezien moet worden. Het is geen wondermiddel maar wel een volwaardig alternatief in de verplaatsingsketen. Een succesvolle park&ride is in grootteorde nog steeds lager in verhouding tot de enkele tienduizenden wagens die in de stad geparkeerd staan.

Het huidige park&ride parkeeraanbod is weinig succesvol. Er moet een duidelijke inhaalbeweging gemaakt worden naar aanbod, gebruiksgemak en overstapmogelijkheden. Om een succesvolle park&ride parking te hebben dient voldaan te zijn aan een aantal kritische succesfactoren (Tabel 1).

Tabel 1: Park&Ride – Kritische succesfactoren (Bron: CROW)

		Criteria			
		Tijd	Geld	Ruimte	Communicatie
Schakel binnen verplaatsingsketen	Parkeren	P+R snel bereikbaar vanaf hoofdwegennet; vlotte overstap op OV	Parkeertarieven moeten voor P+R en natransportkosten samen lager zijn dan parkeerkosten eindbestemming	Tussen herkomst en bestemming en voor knelpunt	Goede bewegwijzering en info over vertrektijden OV
	Natransport	Beperkte natransporttijd; beperkte wachttijd door hoge frequentie (6-8 ritten per uur)	P+R-combikaartjes maken; bieden prijsconcurrentie met de auto	Knelpunten moeten ontweken worden en eindhalte moet dicht bij bestemming zijn	Actuele reisinformatie P+R en OV als concurrerend alternatief voor de auto
	Auto	Vertraging door file en/of zoeken naar parkeerplaats	Hoge parkeerkosten op eindbestemming maken auto duurder dan P+R en natransport samen	Parkeervraag moet groter zijn dan parkeeraanbod	Automobilist wordt voor of tijdens zijn verplaatsing bewust gemaakt van de alternatieven

Het opwaarderen van Park&Ride betekent rechtstreeks ingrijpen op deze kritische succesfactoren. De aanpassing van de parkeerregimes en -tarieven in het centrum vormt hierin een essentieel onderdeel.

Naast de eigenlijke inrichting van park&ride zijn er voor een succesvolle park&ride nog andere elementen cruciaal die geen rechtstreeks deel uitmaken van het parkeerbeleidsplan maar eerder een onderdeel zijn van het mobiliteitsplan. Zo moet de kwaliteit van het openbaar

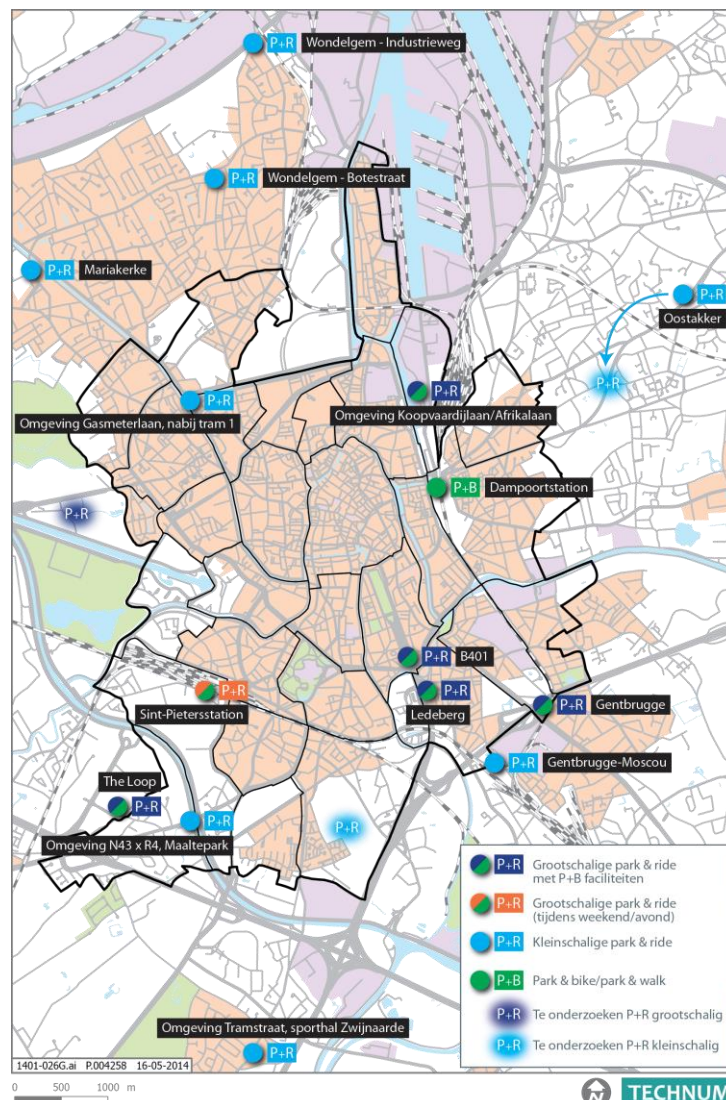


vervoer dat instaat voor het natransport op een hoog niveau zijn. Verdere vertraming, doorstromingsmaatregelen, uitgebreid OV-aanbod (ook 's avonds en 's nachts), integraal ticketing systeem, ... spelen hier een wezenlijke rol en worden verder uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Het stimuleren van het gebruik van park&ride vraagt om een duidelijk product voor de gebruiker.

Bijkomende factoren die het gebruik zouden aanmoedigen zijn extra faciliteiten zoals krantenkiosk, pakjesdienst, ...

De park&ride visie bestaat uit een structuur van enkele grootschalige sterk uitgebouwde park&ride parkings aangevuld met kleinschaligere meer informele park&ride parkings langsheen belangrijke OV-assen. Bij evenementen kunnen specifieke parkings gepromoot worden als park&ride parking voor de binnenstad. Daarnaast zijn er ook park&bike en park & walk-parkings. Deze laatste kunnen ook geïntegreerd zijn in een park&ride parking.

Onderstaande figuur toont de visie:



Figuur 6 Visie park&ride parkings

## 5.2.2 Grootschalige P&R's

Grootschalige P&R parkings zijn ruim uitgebouwde parkings met minstens 200 parkeerplaatsen met een goede bereikbaarheid vanaf het hogere wegennet. De parking heeft een goede ontsluiting met het openbaar vervoer met minstens 6 bus- en/of tramverbindingen (bij voorkeur tramverbindingen) per uur in relatie tot het centrum. De OV-verbinding is zo direct mogelijk met de stad en met doorstromingsmaatregelen (bijvoorbeeld eigen bedding) om de natransporttijd te beperken. De park&ride parking beschikt steeds over duidelijke informatieverstrekking. De doorkomsten van het openbaar vervoer worden bij voorkeur aangegeven met real-time informatie. Elke grootschalige P&R parking zal ook uitgebouwd worden als Park&Bike parking. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid om aanvullende functies te voorzien (bijvoorbeeld kiosk, sanitair, ...).

Elke grote park&ride parking vraagt om een bepaalde exploitatieformule. Dit zal geval per geval later verder uitgewerkt worden waarbij het niet uitgesloten is dat de park&ride parking betalend kan of zelfs moet zijn. In het geval van een betalende park&ride parking wordt er wel vooropgesteld te werken met een vorm van een combiticket (één ticket voor parking + openbaar vervoer).

### **Bestaande grootschalige P&R's**

#### Park&Ride Gentbrugge (+Arsenaal)

Deze parking is vlot bereikbaar vanuit het hoofdwegennet. De tram rijdt echter over beperkte afstand in vrije bedding en kampt met doorstromingsproblemen naar het centrum. De informatieverstrekking en ruimtelijke inrichting zijn ondermaats.

De Stad zal de huidige werking van de parking verbeteren. Met de herinrichting van de Brusselsesteenweg zal de doorstroming van de tram verbeteren. Verder wordt er onder meer gedacht aan een betere informatieverstrekking en een betere aankleding. Aansluitend zal worden onderzocht of een capaciteitsuitbreiding van de parking mogelijk is (bijvoorbeeld in de vorm van een meccanoparking).

### **Nieuwe grootschalige P&R's**

#### B401 en Ledeberg

De stad zal het bestaande park&ride aanbod niet alleen kwalitatief verbeteren maar ook het aanbod substantieel uitbreiden. Voor de locatie voor een nieuwe park&ride wordt in eerste instantie gedacht aan de omgeving van de B401 x R40. Deze locatie heeft een goede autobereikbaarheid door de rechtstreekse verbinding met het hoofdwegennet. Met tram 4 heeft men ook een goede en directe verbinding naar het stadscentrum. Op termijn kan daar eventueel tramlijn 7 bijkomen. Bij de bepaling van het uiteindelijke tracé van deze tramlijn kan de locatie van de P+R een rol spelen. In eerste instantie wordt gedacht aan een park&ride oplossing met een parking langs de B401 en/of Bellevue Ledeberg (die ook gebruikt kan worden in functie van de wijk Ledeberg). Gelet op de nabijheid van het centrum zullen deze parkings ook uitgerust worden met Park&Bike faciliteiten. Binnen het project B401 zullen mogelijke locaties worden onderzocht.



### Omgeving Drongensesteenweg en omgeving Afrikalaan (te onderzoeken)

De Drongensesteenweg en de Vliegtuiglaan vormen belangrijke invalssassen voor de stad met een directe aansluiting op de R4. Dit maakt de omgeving van de Drongensesteenweg tussen R4, R40 en Noorderlaan en de omgeving van de Afrikalaan en Koopvaardijlaan interessante locaties voor de uitbouw van een grootschalige park&ride parking. Op die manier krijgt men in combinatie met een P&R parking in de omgeving van de B401 een systeem van grootschalige park&ride parkings bereikbaar vanaf de verschillende grote invalsrictingen. De buurt van de Afrikalaan/Koopvaardijlaan (noordelijk gedeelte) vormt de ideale locatie voor een toekomstige parkeervoorziening.

- Dok-Zuid, Stapelplein en Dok-Noord kunnen in de toekomst autoluw worden door het verleggen van de R40. Een parkeervoorziening aan de oostkant van de Oude Dokken, houdt autoverkeer weg van Dok-Zuid en Dok-Noord. Door de fiets- en voetgangersbruggen zijn de beide zijden van de Oude Dokken uitstekend met elkaar verbonden.
- Nieuwe ontwikkelingen aan de westzijde van de Oude Dokken kunnen parkeren op afstand organiseren. Door in de nieuwe parkeervoorziening te parkeren, wordt geen extra autoverkeer naar Dok-Zuid en Dok-Noord getrokken (het verkeer moet bijvoorbeeld veel minder de Dampoort passeren).
- Verder kan deze parkeervoorziening ook dienen als Park & Ride (toekomstige tramlijn langs Dok-Zuid en Dok-Noord) en Park & Bike (vlotte verbinding met fiets naar stadscentrum over fietsbruggen).
- Door de ontwikkelingen rond de Oude Dokken zullen heel wat parkeerplaatsen verdwijnen. De nieuwe parkeervoorziening kan die parkeerplaatsen (deels) compenseren.

Het natransport op de betreffende locaties is momenteel wel nog ondermaats. De potentie van beide locaties zal verder onderzocht worden.

### The Loop

In het RUP Flanders Expo is voorzien dat de bestaande P+R wordt uitgebreid tot een volwaardige P+R van 500 plaatsen. De specifieke invulling van deze P+R wordt verder uitgewerkt in het project The Loop.

### **5.2.3 Kleinschalige P&R's**

Naast het opwaarderen en creëren van grootschalige park&ride parkings wordt er ook ingezet op een aanvullend aanbod aan kleinschalige Park&Ride parkings. Deze parkings worden voornamelijk gekenmerkt door een kleiner parkeeraanbod zonder een specifieke exploitatieformule. De inrichting en faciliteiten kunnen variëren per locatie. Een kleinschalige P&R kan ook uitgerust worden als Park&Bike al zal dit locatie per locatie bekeken worden.

#### **Bestaande kleinschalige P&R's**

De volgende bestaande locaties worden aanzien als kleinschalige P&R parkings.

- Oostakker

- The Loop
- Gentbrugge-Moscou
- Wondelgem – Industrieweg
- Wondelgem – Botestraat
- Mariakerke

Specifiek voor de locaties Wondelgem - omgeving Industrieweg en Mariakerke – omgeving Claeys-Bouüaertlaan zal er een onderzoek gevoerd worden naar een eventuele uitbreiding van het bestaande parkeeraanbod.

### **Nieuwe kleinschalige P&R's**

Naast de bestaande locaties worden de onderstaande locaties aanzien als locaties met een hoog potentieel. Een onderzoek zal worden opgestart om de verschillende locaties nader te analyseren naar haalbaarheid en uitwerking/uitbreiding.

- Omgeving Gasmeterlaan, nabij tram 1
- Omgeving Tramstraat, sporthal Zwijnaarde
- Omgeving N43 x R4, Maaltepark
- UZ Gent

Het beleid ten aanzien van kleinschalige park&ride is er op gericht om dit te faciliteren door een basisaanbod aan parkeerplaatsen te voorzien. Per locatie wordt er onderzocht of een uitbreiding van het bestaand parkeeraanbod mogelijk is. In het geval van informele park&ride parkings zal worden bekeken of er hier een formele kleinschalige parking ingericht kan worden. Specifieke aandacht gaat naar de vertrammingprojecten. Reeds bij aanvang van het proces zal er een aftoetsing gebeuren naar inplanting van kleinschalige park&ride parkings nabij de toekomstige tramhaltes.

Het beleid is gericht op het creëren van een uitgebreider kwalitatief aanbod aan kleinschalige park&ride parkings zonder daarbij meteen bijkomende parkeerregulerende maatregelen te treffen. Er wordt aanvankelijk geen specifiek parkeerregime voorzien voor de betreffende parkings. Indien er toch structurele knelpunten verschijnen dan zal dit locatiespecifiek herbekeken worden.

#### UZ Gent (te onderzoeken)

Een potentieel interessante locatie is het UZ Gent. Deze locatie heeft ook een goede autobereikbaarheid en de OV-bereikbaarheid zal naar de toekomst toe, met de verdere vertramming, sterk verbeteren. De mogelijkheden van deze locatie zullen in een volgende fase verder onderzocht worden.

#### Alternatief Park&ride Oostakker (te onderzoeken)

De huidige parking Oostakker is goed bereikbaar vanaf de R4. De parking is echter ver van het centrum gelegen en het natransport is lang. Het openbaar vervoer heeft daarnaast ook quasi geen doorstromingsvoordeel ten opzichte van de auto. De bussen kampen met dezelfde doorstromingsproblemen als de auto's waardoor het voor de gebruiker weinig interessant is deze park&ride te gebruiken.

Om het succes van deze parking te verhogen is een goede OV-aansluiting nodig met een betere doorstroming voor het openbaar vervoer. Op lange termijn zou dit kunnen verbeteren wanneer de vertramming van de Antwerpsesteenweg wordt gerealiseerd. Anderzijds zal de stad op zoek gaan naar een andere potentiële locatie voor een park&ride parking langsheen deze invalsaas, die beter aansluit bij de stad.

#### **5.2.4 Randparkings - Park&Bike/Park&Walk**

Aanvullend worden er enkele parkings voorzien aan de rand van de binnenstad. Deze randparking fungeren niet zo zeer als park&ride parkings maar zijn gelet op de relatieve nabijheid van het centrum eerder gericht op park&walk en park&bike gebruikers. Als park&bike en park&walk parking wordt geopteerd voor de volgende locaties:

- Dampoort (te integreren in het Dampoortproject)
- Koopvaardijlaan nabij Bataviabrug (zie hoger)

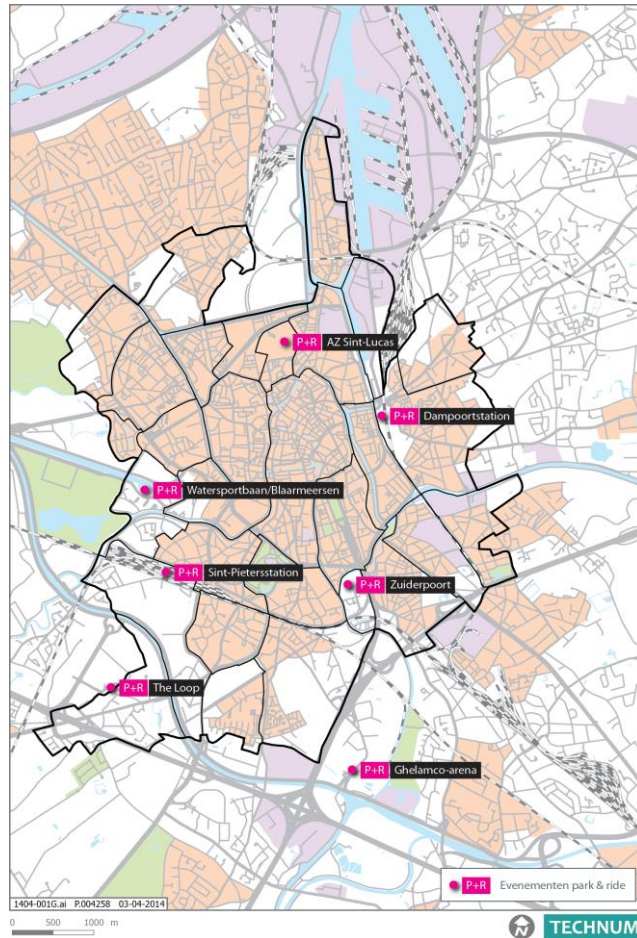
Dit sluit evenwel niet uit dat park&bike ook geïntegreerd kan worden op de eerder vernoemde kleinschalige park&ride parkings. Op de grootschalige park&ride parkings wordt sowieso een park&bike geïntegreerd.

De bovenstaande park&bike parkings vormen slechts een eerste aanzet, de lijst is niet limitatief. De selectie van park&bike parkings zal verder aangevuld worden vanuit andere parallel lopende processen (bijvoorbeeld uitbouwen van fietsassen).

#### **5.2.5 Evenementen P&R**

Bij grotere evenementen (bijvoorbeeld Gentse Feesten) kan de hoge parkeerbehoefte mede opgevangen worden door bijkomende 'evenementen park&ride parkings' in te schakelen. Hierbij wordt gedacht aan de volgende parkings of parkeerzones (Figuur 7):

- Parking The Loop
- Parking Gent Sint-Pieters
- Parking Zuiderpoort
- Parking Gent Dampoort
- Parking Ghelamco-arena
- Parking AZ Sint-Lucas
- Omgeving Watersportbaan/Blaarmeersen



Figuur 7 Visie evenementen P&R

## 5.2.6 Park&boat

Het concept van Park&Boat is gelijkaardig aan park&ride waarbij het natransport niet via het openbaar vervoer over de weg gebeurt maar via een bootverbinding ('waterbus') tussen de parking en het stadscentrum. Een "waterbus" is wat reistijd betreft wellicht weinig concurrentieel met andere vervoerswijzen. Het kan echter wel potentie hebben in functie van toeristische verplaatsingen waar beleving primeert (waterbus als 'eye catcher') op snelheid en effectiviteit. Een waterbus zou daarom een oplossing kunnen zijn voor de parkeerproblematiek van touringcars in de stad (zie ook sectie 9.5). De stad zal het park&boat concept verder onderzoeken in samenwerking met de dienst toerisme. In eerste instantie wordt gedacht aan de volgende waterverbindingen:

- Bijlokekaai – Vismijn
- Sint-Antoniushaai – Vismijn

Park&boat heeft mogelijk ook potentieel bij evenementen. Dit kunnen evenementen zijn in de binnenstad maar bijvoorbeeld ook aan de Ghelamco arena. Zo zou men aan de Ghelamco arena kunnen parkeren en vervolgens naar de binnenstad varen of omgekeerd naar de Ghelamco arena varen bij een evenement in het stadion. Deze verbinding kan eventueel verder doorgekoppeld worden naar Eilandje Zwijnaarde. Ook in functie van evenementen zal de Stad het park&boat concept verder onderzoeken.

# 6. PARKEREN BIJ NIEUWE/BESTAANDE ONTWIKKELINGEN

## 6.1 Inleiding

Door het vastleggen van parkeerrichtlijnen beoogt de stad de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de extra parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. Parkeerrichtlijnen vormen een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. De richtlijnen moeten dan ook een weerspiegeling zijn van de overkoepelende parkeerbeleidsvisie dat op haar beurt een onderdeel vormt van de globale stedelijke mobiliteitsvisie. Parkeerrichtlijnen vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, studenten, .... Het bepalen van parkeerrichtlijnen moet verzekeren dat het mobiliteitsprofiel van toekomstige ontwikkelingen in overeenstemming is met de stedelijke mobiliteitsvisie.

De parkeerrichtlijnen bieden een houvast bij de beoordeling van de bouwaanvraag bij nieuwe ontwikkelingen. Anderzijds moet maatwerk ook mogelijk blijven om te kunnen inspelen op specifieke situaties, locaties, behoeftes, ... . Het is quasi onmogelijk en onwerkbaar om voor alle mogelijke situaties regels vast te leggen. Daarom wordt ervoor geopteerd om een beperkte set van duidelijke richtlijnen op te stellen met de mogelijkheid voor maatwerk in bijzondere situaties.

### 6.1.1 Huidig Algemeen Bouwreglement

#### Fietsparkeren

De fietsparkeernormen in het Algemeen Bouwreglement beperken zich tot woongebouwen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten. De volgende minimum normen zijn opgenomen:

- Wonen: Fietsberging: 1m<sup>2</sup> per kamer of studio; 2m<sup>2</sup> per appartement, te vermeerderen met 1m<sup>2</sup> per slaapkamer vanaf de tweede slaapkamer.
- Gemeenschappelijke verblijfsaccommodatie: minimaal 1m<sup>2</sup> per unit.

#### Autoparkeren

In hoofdstuk 3 van het Algemeen bouwreglement worden eisen gesteld met betrekking tot het parkeeraanbod. Zo staat er dat het verboden is bijkomend openbaar parkeeraanbod te creëren binnen het gebied R40/N430. Het aanleggen van parkeerplaatsen mag wel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt (artikel 33).

Wat het privé parkeeraanbod betreft is het verboden bijkomende parkeerplaatsen aan te leggen binnen het gebied van de P-route, tenzij het ten behoeve van een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie is.

### *Artikel 33*

*Het is verboden openbare parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied dat begrensd wordt door de R40 / N430 (R40 / N430 niet inbegrepen), tenzij een gelijk aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein in dit gebied verdwijnt, en de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur.*

### *Artikel 34*

*Het is verboden bijkomende parkeerplaatsen aan te leggen in het gebied binnen de P-route (P-route niet inbegrepen), tenzij de parkeerplaats gelegen is op een bebouwd perceel met een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie.*

### *Artikel 35*

*Het is verboden opritten van op privaat terrein gelegen parkeerplaatsen aan te leggen die uitgeven op straten en pleinen behorend tot het voetgangersgebied, tenzij de oprit toegang geeft tot een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie.*

## **6.2 Parkeerrichtlijnen**

### **6.2.1 Maatwerk**

Gent kiest voor eenvoudige, goed uit te leggen richtlijnen maar met de mogelijkheid voor maatwerk voor bepaalde functies, bijzondere ruimtelijke situaties of bepaalde afwijkingen. De detailuitwerking van parkeerrichtlijnen staat beschreven in de deelnota: 'Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto'. In deze deelnota worden verschillende mechanismen aangereikt om dit maatwerk te ondersteunen.

### **6.2.2 Visie fietsparkeren**

Een fietsparkeerrichtlijn zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeerrichtlijn draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeerrichtlijn een positieve bijdrage aan het verminderen van de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte.

De stad hanteert nu reeds fietsparkeerrichtlijnen. Deze zijn opgenomen in het Algemeen Bouwreglement van de stad. De fietsparkeerrichtlijnen in het Algemeen Bouwreglement beperken zich tot woongebouwen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten. De bestaande parkeerrichtlijnen voor fietsen blijven behouden en worden verder uitgebreid voor andere functies. Het gaat steeds om minimumrichtlijnen zonder daarbij een bovengrens vast te leggen middels een maximumrichtlijn. De betrachting is steeds om het fietsbezit en fietsgebruik verder aan te moedigen.

De fietsparkeerrichtlijnen en de autoparkeerrichtlijnen hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: Waar de fietsparkeerrichtlijn hoog is, is de autoparkeerrichtlijn lager.

### **6.2.3 Visie autoparkeren**

#### **Rode zone: hoogstedelijk gebied**

De rode zone vorm het stadshart. Het kent een hoge concentratie aan wonen, tewerkstelling, handel en diensten, ... . Het is een dynamisch gebied met een hoge belevingswaarde. Het vormt een verzamelpunt en kruispunt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook de verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer is er hoog en bereikt de grenzen van de draagkracht en leefbaarheid van het centrumgebied. Een stringent parkeerbeleid in deze zone is noodzakelijk in een streven naar een leefbaar en gezond stadshart.

Wat het openbare parkeeraanbod betreft mag er geen nieuw parkeeraanbod bij gecreëerd worden (stand still principe). Het aanleggen van parkeerplaatsen mag wel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt en de aanleg gebeurt door of in opdracht van het stadsbestuur. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op openbaar domein een gelijk aantal parkeerplaatsen geschrapt wordt. Deze visie is identiek aan wat het Algemeen Bouwreglement momenteel voorschrijft.

Volgens het huidige ABR mogen binnen de P-route geen bijkomende private parkeerplaatsen worden aangelegd, behalve als het gaat om een woonfunctie of toeristische verblijfsaccommodatie. Deze visie wordt aangepast: Het onbepaald creëren van parkeerplaatsen voor wonen kan niet langer. Anderzijds geldt de stand-still niet langer voor andere functies. Er wordt een vork van minimum- en (streng) maximumwaarden vooropgesteld voor verschillende functies als richtlijn voor het bepalen van de parkeereis. De parkeerrichtlijnen zijn sterk sturend maar hypothekeren de toekomstige ontwikkeling van de stad niet.

#### **Groene zone: centraal stedelijk gebied**

De groene zone vormt het stedelijk gebied in een schil rond het stadshart. Ook hier moet de draagkracht beheerst worden om de leefbaarheid te waarborgen. Er is een hoge concentratie aan functies (hoofdzakelijk wonen) maar de verkeersattractie is er wel lager dan de rode zone.

Ook voor het groene gebied wordt voor het openbare parkeeraanbod het stand-still principe gehanteerd (analoog aan het huidige Algemeen Bouwreglement). Er mag geen extra openbaar parkeeraanbod gecreëerd worden. Het creëren van openbare parkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op openbaar domein een gelijk aantal parkeerplaatsen geschrapt wordt. Een uitzondering wordt voorzien voor de omgeving van de B401. Hier moet de mogelijkheid bestaan om extra openbaar parkeeraanbod te creëren in functie van een grootschalige park&ride parking.

Voor het creëren van private parkeerplaatsen wordt flexibiliteit voorzien. Het creëren van privé parkeeraanbod is mogelijk binnen een vork van een minimum- en vrij strenge maximumrichtlijn. Afwijkingen van de richtlijn is mogelijk mits motivering. Er worden flexibele mechanismes aangeboden ter bepaling van het parkeeraanbod (bijvoorbeeld meervoudig gebruik, integreren autodelen, ...).

#### **Oranje zone: stationspolen**

De oranje zones zijn de omgevingen van de stations Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort. Ten opzichte van de groene zone zijn de oranje zones meer perifeer gelegen ten opzichte van het

centrum. Ze worden gekenmerkt door een zeer goede alternatieve bereikbaarheid met de aanwezigheid van de belangrijke OV-knoop.

Aangaande de richtlijnen voor het creëren van private parkeerplaatsen worden dezelfde richtlijnen gehanteerd als de groene zone. De ligging van de oranje zone is minder centraal, maar de bereikbaarheid per openbaar vervoer is uitstekend. Het stand-still principe voor het openbare parkeeraanbod wordt ook in de oranje zone van toepassing. Er mag geen extra openbaar parkeeraanbod gecreëerd worden. Het creëren van openbare parkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt.

### **Gele zone: stedelijk gebied**

De gele zone vormt de stedelijke schil rond de groene zone. Het stand still principe voor het openbare parkeeraanbod is in de gele zone niet van toepassing. De visie omtrent het creëren van het private parkeerplaatsen is analoog aan de groene zone al worden er wel ruimere normen gehanteerd (minimum- en maximumnormen). Afwijkingen van de norm is mogelijk mits motivering. Er worden flexibele mechanismes aangeboden ter bepaling van het parkeeraanbod (bijvoorbeeld meervoudig gebruik, integreren autodelen, ...).

Op langere termijn behoort een uitbreiding van de gele zone tot de mogelijkheid. Het zou voornamelijk gaan om een bijkomende gebiedsafbakening langsheen de belangrijkste OV-assen. Gelet op de goede alternatieve bereikbaarheid van deze specifieke gebieden kan het opportuun zijn om op termijn ook hier strengere parkeerrichtlijnen op te leggen.

### **Opmerking stand still principe**

In bovenstaande parkeerrichtlijnen per zone is er een uitgesproken visie omtrent het stand still principe voor het openbaar parkeeraanbod. Er wordt een stand still uitgeroepen in de rode, groene en oranje zone wat impliceert dat er netto geen bijkomende openbare parkeerplaatsen mogen gerealiseerd worden. Uitzonderingen op het stand still beginsel kunnen slechts in zeer uitzonderlijke situaties toegestaan worden:

- Buurtparkings zijn ook een vorm van openbaar parkeeraanbod. De creatie van een buurtparking moet in principe gepaard gaan met een equivalente vermindering van het parkeeraanbod op straatniveau. Indien er aantoonbaar een zeer hoge parkeerdruk is in een bepaalde buurt, dan kan in bepaalde situaties het parkeeraanbod van de buurtparking (of een gedeelte ervan) ook een vorm van extra openbaar parkeeraanbod zijn. De buurtparking draagt dan bij in het verlichten van de parkeerdruk in de betreffende buurt. Dit wordt situatie specifiek beoordeeld.
- De stad kan inkomsten verwerven door het afkopen van de parkeereis. Met de inkomst van het afkopen van de parkeereis kan de stad bijkomende parkeervoorzieningen creëren. Dit parkeeraanbod is niet gebonden aan het stand still principe. Men creëert weliswaar bijkomend openbaar parkeeraanbod maar dit is geïnitieerd door een eerdere private parkeerbehoefte.
- Het stand still principe is niet specifiek van toepassing op parkeerplaatsen voor personen met een handicap.



De detailuitwerking van de parkeernormen en parkeerrichtlijnen is terug te vinden in het deelrapport "Parkeernormen en –richtlijnen".

#### **6.2.4 Meervoudig gebruik**

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, wordt bij het bepalen van de parkeereis zoveel mogelijk rekening gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Hierdoor is de totale parkeerbehoefte lager dan de som van de parkeerbehoefte per functie. Door het efficiënt benutten van de parkeerruimte kan men zo het te realiseren parkeeraanbod verminderen.

#### **6.2.5 Parkeermakelaar**

In het verhaal van parkeerrichtlijnen, is zeker een rol weggelegd voor de parkeermakelaar (zie ook hoofdstuk 7). De parkeerrichtlijnen beïnvloeden het private parkeeraanbod en het gebruik ervan. De parkeermakelaar kan hier een sturende dan wel adviserende rol hebben:

- Ondersteunen van meervoudig gebruik binnen een ontwikkeling: Het verlenen van advies en ondersteuning met betrekking tot de inrichtingseisen voor de parkeerruimte zodat meervoudig gebruik mogelijk is.
- Buurtparkings – en stallingen: Voorstellen tot het creëren van extra fiets- en autoparkeeraanbod bij nieuwe ontwikkelingen (meer dan de maximumparkeerrichtlijn) ten behoeve van de buurt. Eventueel ook opvolgen en beheren van de uiteindelijke buurt(fietsen)parking.
- Initiatiefnemers ondersteunen in de zoektocht naar parkeeroplossingen op loopafstand.

## 7. PARKEERMAKELAAR

### 7.1 Definitie

De stad stelt een parkeermakelaar aan. Een parkeermakelaar is iemand die de vraag naar en het aanbod van private parkeerplaatsen (fiets of auto) samenbrengt. Aanbieders kunnen hun parkeerplaatsen gedurende een deel van de dag/week ter beschikking stellen via de parkeermakelaar. De andere partij vindt via de parkeermakelaar een beschikbare parkeerplaats voor hun fiets, auto of motor.

De parkeermakelaar mag niet louter aanzien worden een bepaald individu binnen het Mobiliteitsbedrijf. Het begrip parkeermakelaar is eerder een 'concept'. Het 'concept' parkeermakelaar omvat een hele set aan taken (zie sectie 7.5) die door verschillende personen binnen het Mobiliteitsbedrijf kunnen opgenomen worden (en niet per se bij één specifiek individu).

### 7.2 Meervoudig gebruik van privaat parkeeraanbod

Meervoudig of dubbel gebruik van privaat parkeeraanbod houdt in dat parkeerplaatsen voor meer dan één functie gebruikt worden.

Bewoners kunnen hun wagen of fiets na de kantooruren of buiten winkeltijden parkeren op private parkings van kantoren, overheden, ziekenhuizen, scholen, winkels,... . Hierdoor vinden bewoners makkelijker een plaats dicht bij hun woning. Bovendien biedt dit extra kansen om de leefbaarheid in bepaalde straten en pleinen te verhogen door ze autoluw(er) te maken en de ruimte een meer kwaliteitsvolle invulling te geven.

De parkeermakelaar stimuleert het meervoudig gebruik van private parkeervoorzieningen teneinde te komen tot een optimale benutting van het beschikbare parkeerareaal.

### 7.3 Bestuursakkoord

In het Bestuursakkoord 2013-2018<sup>6</sup> wordt volgende geschreven i.v.m. de parkeermakelaar:

§3.51 We introduceren nieuwe parkeerconcepten, zoals Parking+ (zoals thans voor zorgverstrekkers) en de parkeermakelaar. De taak van de parkeermakelaar bestaat er in de bestaande parkeerinfrastructuur efficiënter te benutten ten behoeve van de bewoners. Zo moet hij o.m. werk maken van het openstellen van parkings van bedrijven, overheden en

---

<sup>6</sup> Stad Gent Bestuursakkoord 2013-2018

winkels buiten de kantoor- of winkeluren. Dit geldt bvb. voor de parkings van het AZ Sint-Lucas en van het gerechtsgebouw aan de Opgeëistenlaan. De parkeermakelaar zal deel uitmaken van het Mobiliteitsbedrijf.

## **7.4 Doelpubliek**

### **Bewoners**

De activiteiten van de parkeermakelaar zijn voornamelijk ten behoeven van de bewoners (fiets- en autoparkeren). Dit is in lijn met het Bestuursakkoord 2013-2018 §3.52 dat stelt dat het bewonersparkeren voorrang heeft op andere parkeermotieven.

### **Evenementen**

Bij grotere evenementen kan er kortstondig een hoge piekvraag zijn naar parkeerplaatsen. De parkeermakelaar zal meewerken aan het uitwerken van een parkeeroplossing door het optimaal inzetten van het bestaande parkeerareaal (dit kan ook een parkeeroplossing op afstand zijn).

### **The Loop**

De parkeermakelaar kan een belangrijke rol spelen bij The Loop. In overleg met de organisatoren zal de parkeermakelaar bekijken hoe duurzame mobiliteit kan gestimuleerd worden en hoe de parkeervraag kan worden opgevangen.

### **Andere doelgroepen**

De parkeermakelaar kan het parkeren op afstand bij nieuwe of bestaande ontwikkelingen organiseren. Het is evenwel niet de bedoeling dat de parkeermakelaar zorgt voor een uitbreiding van het autoparkeeraanbod ten behoeve van andere doelgroepen. Dit extra parkeeraanbod zou immers bijkomend autoverkeer aantrekken.

## **7.5 Taken parkeermakelaar**

De taken van een parkeermakelaar kunnen beperkt maar ook zeer vergaand zijn. Hieronder volgt een oplist van mogelijke taken die zijn weggelegd voor de parkeermakelaar. Dit takenpakket zal in een volgende fase verder en concreter worden uitgewerkt. Het takenpakket is zeer divers (commercieel, technisch, organisatorisch, ...).

### 7.5.1 Tussenpersoon:

- Platform aanbieden waar aanbieders en bewoners elkaar vinden
- Actieve rol spelen bij het zoeken van partners
- Bemiddelen tussen de partijen
- Modelcontracten ter beschikking stellen
- Juridische bijstand verlenen, helpen bij het opmaken van contracten
- Opmaken en opvolgen contracten
- Administratieve opvolging (toegangscontrole, opvolgen betalingen, abonnementsbeheer, schadedossiers, ...)

### 7.5.2 Infrastructuur (slagbomen, badgelezers,...):

- Informatie verlenen over aanpassen van de infrastructuur
- Technische bijstand verlenen bij het aanpassen van de infrastructuur
- Financiële bijstand verlenen bij het aanpassen van de infrastructuur

### 7.5.3 Exploitatie:

- Informatie verlenen over bewaking en onderhoud van de parking
- Zelf instaan voor bewaking en onderhoud van de parking
- Toezien op bouw buurtparking bij nieuwe ontwikkelingen
- Bouwen/financieren van de parking

## 8. HANDHAVING

### 8.1 Uitgangssituatie

#### 8.1.1 Fietsparkeren

Fietswachters en het fietsdepot staan onder meer in voor het omgaan met hinderlijk gestalde fietsen en het ophalen van achtergelaten fietsen en fietswrakken. Hinderlijk gestalde fietsen worden indien mogelijk verplaatst naar een niet hinderlijke locatie. Wanneer dit niet mogelijk is wordt de fiets gelabeld, en vervolgens na enige tijd verwijderd (meestal na twee weken). Indien de situatie hierom vraagt is een onmiddellijke verwijdering van de fiets ook mogelijk. Ook weesfietsen worden gelabeld na een termijn verwijderd (meestal na twee weken). Er worden ook ontruimingsacties gevoerd waarbij een volledige stalling wordt opgeruimd. Dit wordt minstens 1 week op voorhand aangekondigd waarbij de aanwezige fietsen ook gelabeld worden. Alle fietsen die verwijderd werden worden door het fietsdepot bewaard voor een periode van minimaal 3 maanden.

#### 8.1.2 Autoparkeren

Parkeerwachters controleren de parkeerbewegingen binnen de gestelde parkeerregimes. Bij niet-naleving laat de parkeerwachter een retributief formulier op het voertuig achter. In een zone betalend parkeren mag men met een uitgeschreven retributief formulier maximaal 5 opeenvolgende uren parkeren. Dit kost 25 euro. Het bedrag van de retributie is onafhankelijk van het tarief van het parkeerregime. Bij parkeren op voorbehouden bewonersplaatsen is de retributie 50 euro.

Een onderzoek naar de intensiteit van de controles geeft aan dat de huidige controle-intensiteit te laag is voornamelijk in de dure tariefzones. In de zone centrum is het voordeliger om niet te betalen dan wel te betalen gelet op de pakkans en de retributiekost. Het aandeel 'niet-betalers' blijkt er in de praktijk ook hoger.

Tot voor kort kregen de parkeerwachters een bepaalde zone toegewezen om te controleren. Binnen zo'n zone bepalen de parkeerwachters min of meer zelf welke route zijn volgen. Dit systeem werkt suboptimaal en maakt het moeilijker om gerichte controles uit te voeren.

### 8.2 Handhaving fietsparkeren

Het huidige beleid omtrent het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen en weesfietsen wordt nog steeds onderschreven door de stad. De stad gaat de handhaving op gestalde fietsen verder intensifiëren met specifieke aandacht op de stationsomgevingen.

## **8.3 Handhaving autoparkeren**

### **8.3.1 Retributie**

In de toekomst stelt men voorop het retributiebedrag te verhogen (als correctie voor de index). Met zo'n retributie krijgt men het recht om in de betreffende parkeerzone te parkeren. De parkeerduur is standaard beperkt tot een halve dag, zijnde 5 uur. In de rode zone en de oranje zone geldt de parkeerduurbeperving van 3u en is de retributie bijgevolg slechts 3 uur geldig. Er is een afzonderlijke retributiekost voor het parkeren op een bewonersparkeerplaats. Deze retributiekost wordt verder verhoogd (zie eveneens deelnota 'Parkeerregimes en -tarieven').

### **8.3.2 Organisatie**

De stad gaat de handhaving verder intensifiëren om het aantal 'niet betalende' terug te dringen en een correct parkeergedrag af te dwingen. Met de nieuwe parkeertarieven en nieuwe retributiekosten blijft er een zekere spanning aanwezig tussen de retributiekost en het parkeertarief, voornamelijk in de rode tariefzone. Een intensievere handhaving moet dit ondervangen.

Het intensifiëren van de handhaving wordt gerealiseerd door in te grijpen op 2 fronten. Vooreerst wordt het aantal controlerende parkeerwachters sterk verhoogd zodat er over een ruimer gebied meer controles uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast wordt een nieuw controlemodel ontwikkeld met een doorgedreven optimalisatie van de looproutes. Hierdoor wordt de niet effectieve controletijd van de parkeerwachters drastisch verminderd. Door het vastleggen van geoptimaliseerde looproutes zijn de parkeerwachters ook in staat om meer parkeerplaatsen te controleren per controle-uur en krijgt men een betere dekking van het te controleren gebied. Dit zal gebeuren via een GPS-sturing van de looproutes. Deze looproutes zullen worden bijgestuurd in functie van bepaalde parkeerhelpunten, specifieke parkeerzones en wijzigingen in tarieven en tariefzones. Zo zal er extra aandacht gaan naar stop&shop parkeerplaatsen, laad- en loszones en ultrakortparkeerzones.

### **8.3.3 Verdere toekomst**

Het Mobiliteitsbedrijf zal steeds attent zijn voor nieuwe trends en technologische evoluties die de handhaving kunnen verbeteren of efficiënter maken. Uit de benchmarkstudie, die onderdeel vormt van deze parkeerstudie, blijkt dat enkele steden experimenteren met bijvoorbeeld parkeersensoren om de parkeerbezetting en de parkeerduur te controleren of met geautomatiseerde handhaving via scanscooters of scanauto's in combinatie met kentekensparkeren. Het Mobiliteitsbedrijf zal deze evoluties van nabij opvolgen en zal in een latere fase onderzoeken of deze technologieën ook in Gent toegepast kunnen worden.

## 9. PARKEREN ANDERE MODI

### 9.1 Motorfietsen

Motorfietsen kunnen parkeren op bestaande parkeerstroken. De wegcode laat toe dat motorfietsen op trottoirs en verhoogde bermen parkeren mits zij andere weggebruikers niet hinderen. Zij mogen ook parkeren binnen een afgebakend parkeervak voor auto's. Binnen een zone betalend parkeren moeten volgens de wegcode ook de motorrijder betalen. De Wegcode creëert wel een onduidelijke situatie door te stellen dat slechts 1 ticket moet betaald worden, ook al staan er meerdere motorfietsen binnen het afgebakende parkeervak. Dit is een dubieuze situatie naar handhaving toe. Voor zover deze onduidelijke situatie in de wegcode blijft bestaan, verkiest de stad om motorrijders vrij te stellen van betalend parkeren. Op termijn zou het virtueel parkeren hier misschien een oplossing kunnen bieden.

Er worden geen structurele knelpunten vastgesteld naar motorfietsparkeren toe. Er zijn wel opmerkingen rond het motorfietsparkeren in het voetgangersgebied (voornamelijk omgeving Vrijdagmarkt). Het parkeren van motorfietsen in het voetgangersgebied is niet toegelaten en zal worden gecontroleerd via het geplande systeem van cameracontrole. Als alternatief zal er in een schil rond het voetgangersgebied een beperkt aantal motorfietsparkeerplaatsen voorzien worden met vasthechtpunt.

De toegankelijkheid van de publieke parkeergarages is niet altijd optimaal voor motorfietsen (detectiesysteem, draaicirkel, ondergrond, ...). Bij toekomstige projecten en bij renovatie zal de toegankelijkheid voor motorfietsen een criterium zijn.

### 9.2 Elektrische voertuigen

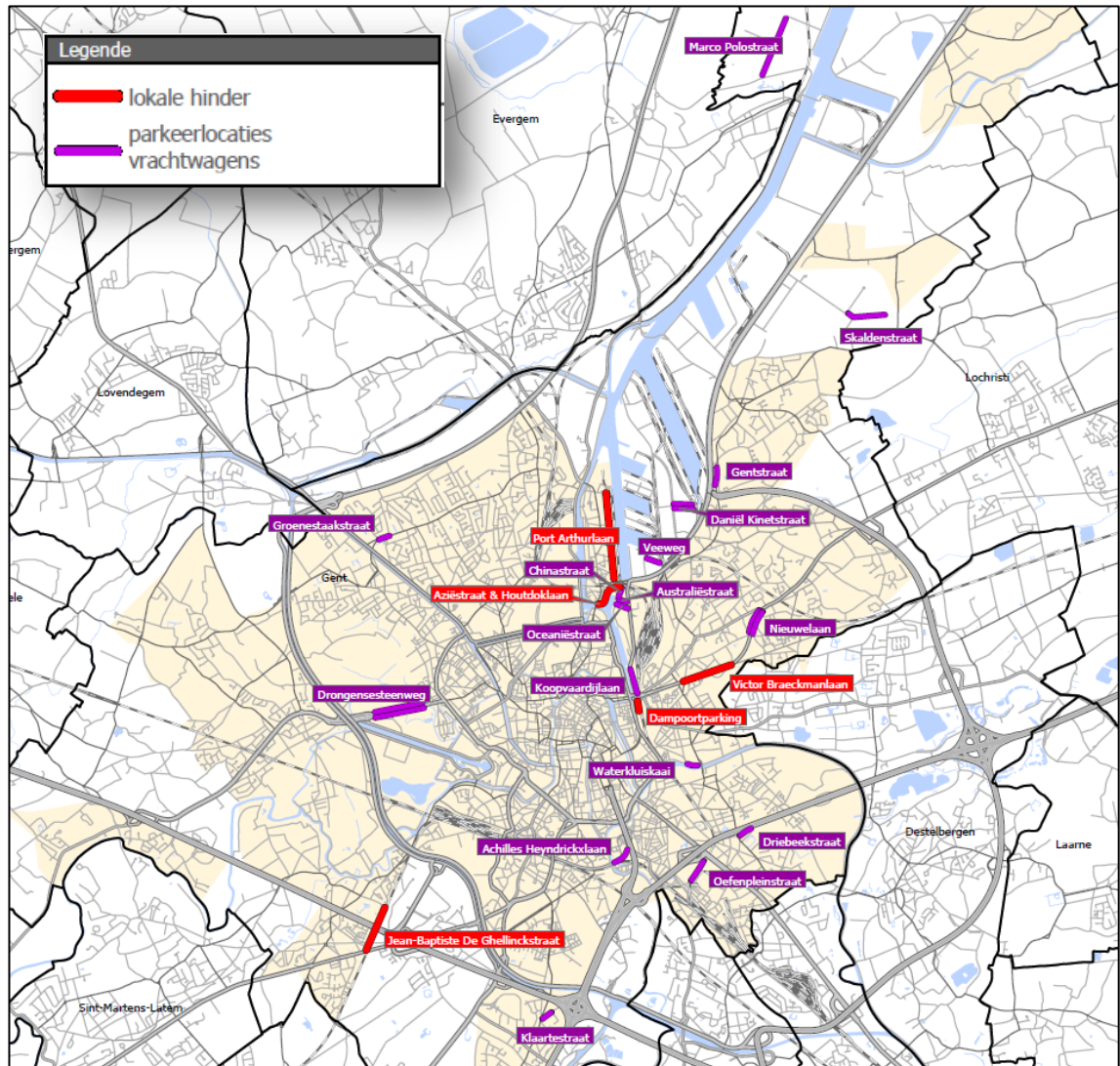
Het wagenpark in België bestaat momenteel slechts voor een klein deel uit elektrische voertuigen. Om deze niche te ondersteunen lijkt het dan ook aangewezen om op een beperkt aantal strategische locaties parkeermogelijkheden voor elektrische wagens aan te bieden. Dit gebeurt dan best op die specifieke locaties waar langparkeren is toegelaten, en waar eigenaars van een elektrische wagen hun auto kunnen laten staan tot die volledig is opgeladen (vb. op P&R's, ondergrondse parkeergarages en buurtparkings). De laadinfrastructuur kan op termijn verder uitgebreid worden, rekening houdend met de positieve evolutie in het aantal elektrische voertuigen. Nieuwe technologische ontwikkelingen omtrent elektrische voertuigen en het opladen ervan kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Elektrische voertuigen hebben een aantal belangrijke voordelen ten overstaan van conventionele wagens, zeker in een stedelijke context. Elektrische auto's stoten geen CO<sub>2</sub> of fijn stof uit. Ze zijn dus minder schadelijk voor het milieu en de gezondheid. Ze zijn ook geen bron van geur- of geluidshinder. Toch vindt de stad het niet opportuun een speciaal gunstparkeertarief te introduceren ten voordele van elektrische voertuigen. Elektrische voertuigen zijn geen oplossing voor de hoge parkeerdruk in de stad. Zij hebben eenzelfde ruimtebehoefte als een conventionele auto. Ook naar verkeersveiligheid en doorstroming hebben zij eenzelfde negatieve impact als een conventionele auto.

## 9.3 Vrachtwagens

### 9.3.1 Uitgangssituatie

Geparkeerde vrachtwagens veroorzaken op verschillende plaatsen lokale hinder. Dit is weergegeven in onderstaande figuur. De twee belangrijkste probleempunten die naar voor worden geschoven zijn de Dampoortparking en de Aziëstraat en Houtdoklaan.



Figuur 8 Parkeerknelpunten vrachtwagens

Het conflict op de Dampoortparking wordt veroorzaakt door het conflict met de touringcarbestuurders, overleg met de betrokken partijen moet hier uitkomst bieden. Er moet gekeken worden of alternatieve locaties voorhanden zijn om deze vrachtwagens te laten parkeren. De Koopvaardijlaan ligt in de nabije omgeving van de Dampoortparking, maar voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs ontbreken hier.

Om de parkeerproblematiek in de Aziëstraat en Houtdoklaan te verlichten kunnen de bestaande vrachtwagenparkings in de omgeving gebruikt worden. De nabijgelegen vrachtwagenparkings in de Chinastraat, Australiëstraat en Oceaniëstraat bieden nog onbenutte parkeergelegenheid, en



kunnen een alternatief bieden om vrachtwagens te parkeren. Het gebruik hiervan moet echter aangemoedigd worden, door de aantrekkingskracht van deze parkings te verhogen naar de vrachtwagenchauffeurs toe. Het gebrek aan sociale controle op de bestaande parkings en de aanwezigheid van goedkope winkels in de Aziëstraat en Houtdoklaan zijn de belangrijkste redenen waardoor vrachtwagenchauffeurs de onofficiële locaties verkiezen boven de officiële parkings.

Ook kan een duidelijke communicatie over de shuttle service tussen het havengebied en het stadscentrum voor vrachtwagenchauffeurs bijdragen tot een correct gebruik van de parkings voor vrachtverkeer. Zo wordt het gebruik van officiële locaties buiten het stadscentrum gestimuleerd.

### **9.3.2 Beleid en maatregelen**

#### **Ruimtelijke ontwikkelingen**

Bij economische ontwikkelingen dienen er parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien te worden.

#### **Verbeteren van het bestaande aanbod**

Het onderzoek uitgevoerd door het Havenbedrijf leidde tot plannen om de parkeerplaatsen aan de Marco Polostraat en de Skaldenstraat te voorzien van sanitair en vuilbakken.

Voor de huidige parkeerlocatie Dampoort, zal onderzocht worden of er een alternatief beschikbaar is om het conflict vrachtwagenparkeren – langparkeren van touringcars op te lossen.

De bestaande officiële locaties worden verder gepromoot door onder andere de voorzieningen te verbeteren, o.a. Chinastraat, Australiëstraat en Oceaniëstraat.

#### **Creëren van bijkomend aanbod**

Aan het ovaal Van Wippelgem zal er een privaat uitgebate vrachtwagenparking komen, gecombineerd met tankstation, shop, rustplaats, restaurant,...

### **9.4 Laden en lossen**

De stad voorziet om het laden en lossen voor handelaars en klanten nabij winkelconcentraties te faciliteren. Daarom wordt het concept van laad- en loszones uitgewerkt. Dit houdt in dat in afgebakende zones binnen een gebied met een betalend parkeerregime maximaal 15 minuten geparkeerd mag worden gedurende bepaalde venstertijden (met een gratis parkeerticket). Om de leesbaarheid te verhogen worden laad- en loszones afgebakend met signalisatieborden en een eigen opvallende wegmarkering.

Dit concept werd reeds uitgetest in een pilootproject en gunstig geëvalueerd. Strenge handhaving bleek evenwel een cruciaal element. Bij het verder uitrollen van deze laad- en loszones zal de Stad daarom steeds een vertaalslag maken naar het handavingsproces (looproutes, controlefrequenties, gerichte controles,...) zodat de laad- en loszones op een correcte manier gebruikt worden. De Stad zal daarom starten met een proefproject waarbij

parkeersensoren worden gebruikt op laad- en loszones. Deze parkeersensoren monitoren de effectieve parkeerduur waardoor men de handhaving op een efficiënte en gerichte manier kan bijsturen.

Laad- en loszones kunnen ook geïmplementeerd worden in andere verschijningsvormen, bijvoorbeeld door het invoeren van een parkeerverbod en/of een specifieke weginrichting. Ook Stop&shop parkeerplaatsen zouden in praktijk gebruikt kunnen worden als laad- en losparkeerplaats (maximale parkeerduur 1u).

Laad- en loszones worden voornamelijk als oplossing gezien in zones met een hoge parkeerdruk met een hogere concentratie aan handelszaken. Voor elke aanvraag voor een laad- en loszone zal het Mobiliteitsbedrijf een evaluatie maken of een laad- en loszone effectief een juiste en haalbare oplossing is voor de betreffende locatie.

### **Stadsdistributiecentrum**

De stad is gestart met het project "Stadsdistributiecentrum". De oprichting van een stedelijkdistributiecentrum in Gent maakt een fundamenteel andere organisatie van de stadsdistributie mogelijk: Goederen worden niet langer aan de vele 'eigen voordeuren' van de ondernemingen in het stadscentrum geleverd, maar aan een gezamenlijke nieuwe voordeur aan de rand van de stad, van waaruit deze goederen gebundeld en op maat worden bezorgd. Met de komst van het stadsdistributiecentrum zal de organisatie van laad- en loszones herbekeken worden.

## **9.5 Touringcars**

### **9.5.1 Uitgangssituatie**

#### **Touringcars**

Touringcars worden zowel ingezet voor toeristen die Gent bezoeken als voor mensen uit de regio Gent die op vakantie vertrekken. Momenteel zijn er een paar officiële op- en afhaalplaatsen die veel oneigenlijk gebruik kennen en waarvan het gebruik klachten genereert. Niet alle touringcars volgen de richtlijnen rond het parkeren. Naast de officiële op- en afzetlocaties voor toeristen aan de rand van de R40, blijven touringcars toeristen afzetten op onofficiële op- en afzetplaatsen in het centrum. Verder is er een nood aan langparkeerplaatsen voor touringcars. Een globale visie hieromtrent is wenselijk.

#### **Vakantievertrek**

Een specifiek element is het 'Vakantievertrek'. In de winterperiode vertrekt er een groot aantal skibussen vanuit Gent naar verschillende vakantiebestemmingen. De vakantie-uittochten zorgen voor verkeershinder. Ook ontstaan er op deze locaties 'week'-parkeerders, reizigers die hun wagen gedurende de reis hier achterlaten. De vertrekkers vinden voornamelijk plaats vanuit parking Driebeek aan de Land Van Rodelaan, waar politiebegeleiding nodig is om alles in goede banen te leiden.

## 9.5.2 Beleid en maatregelen

### Touringcars

#### Toerisme: korte termijn

Volop inzetten op een betere handhaving van de bestaande op- en afstaphaltes, door:

- herinrichting van de zones onder het retributiereglement voor straatparkeren (i.e. een systeem invoeren waarbij voor het gebruik van de zone een gratis parkeerticket van 30 minuten moet worden voorgelegd) waardoor de **controle van het gebruik door parkeerwachters** wordt gedaan.

Ook in dit geval moeten we ons ervan vergewissen dat politie de verkeersregels in de buurt van de zone (e.g. niet dubbel parkeren of niet foutparkeren) op regelmatige basis handhaaft.

#### Toerisme: lange termijn

Mobiliteitsbedrijf stad Gent wil op langere termijn faciliteiten in het leven roepen die zijn afgestemd op verblijfstoeristen en echte dagtoeristen. Sneltoeristen die op 1 dag Brussel, Gent en Brugge aandoen kunnen niet op een adequate manier worden gefaciliteerd. We gaan **op zoek** gaan **naar goed bereikbare locaties gelegen nabij de binnenring R40** (i.e. op middellange afstand tot het stadscentrum). We zoeken locaties:

- die **vlot bereikbaar** zijn van op het hoger wegennet (i.e. de buitenring R4 en de autosnelwegen);
- waar autocars **zo weinig mogelijk hinder** veroorzaken voor bewoners en handelszaken;
- waar tot maximaal **30 minuten** op een veilige manier kan worden stilgestaan of geparkeerd zonder het andere verkeer te hinderen;
- van waaruit een **toegankelijke looproute** naar het stadscentrum kan worden ingericht;
- van waaruit de **looproute naar het stadscentrum op zichzelf een toeristische beleving** biedt (e.g. bijzondere stadszichten, langs grachten of historisch relevante gebouwen, nabij musea...);
- waarvan het gebruik op een eenvoudige en structurele manier wordt **gehandhaafd**.

Een **eerste locatiescan** levert de volgende locaties op:

- Rabot langs de Begijnhoflaan ter hoogte van de Rabottorens. Een nieuwe op- en afstaplocatie met een heel aantrekkelijke voetgangersroute via Prinsenhof en Patershol naar De Kuip.
- Gent-Dampoort. De bestaande busparking voor voetgangers wordt op een betere manier ontsloten. Er komt op termijn – wanneer de autotunnel is gerealiseerd - een nieuwe en vlotte voetgangersverbinding (bvb. een tunnel) onder de stadsring R40 die de parking met de Sint-Machariuswijk verbindt.
- Omgeving Frankrijkplein en Franklin Rooseveltlaan. Een nieuwe op- en afstaphalte zorgt ervoor dat toeristen het stadscentrum kunnen bereiken via de Waalse Krook. Deze locatie kan op termijn de locatie aan het François Laurentplein vervangen.
- Omgeving Leopoldskazerne en Charles De Kerchovelaan. Een nieuwe op- en afstaphalte van waar het nog een kleine stap is naar het museumkwartier.

- Bijlokekaai. Vanuit de bestaande locatie naast het STAM is het stadscentrum via een korte wandeling langs de Leie bereikbaar.

Nadat de toeristen zijn afgezet aan de op- en afstaplocaties rijdt de touringcar verder naar één van de langparkeerlocaties. Wanneer de toeristen moeten worden opgepikt gebeurt de omgekeerde beweging.

### **Toegang tot het stadscentrum beperken**

Het gebruik van de onofficiële locaties die momenteel hinder veroorzaken dient ontmoedigd te worden. Wanneer voldoende alternatieven voorhanden zijn, i.e. de hierboven vermeldde locaties zijn gerealiseerd, kan de toegang tot het stadscentrum voor autobussen in het algemeen worden verstrengd. We denken hierbij aan maatregelen die (bepaalde delen van) de stadskern ontoegankelijk maken voor bussen.

#### Uitzonderlijke toegang voor minder mobiele personen

Om hotels en ook de binnenstad voor minder mobiele personen bereikbaar te houden, moeten we alternatieven uitwerken. Onder '*alternatieven*' moeten we niet verstaan '*bijkomende op- en afstapzones*' maar eerder een **selectieve toegangsregeling** zodat deze doelgroepen na het aanvragen en verkrijgen van een toelating nog altijd in de buurt van een hotel of attractie in de binnenstad kunnen worden afgezet.

#### Geschikte locaties langparkeren

Aan de stadsrand zijn momenteel twee parkeerlocaties voor lange duur: de Gent-Dampoortparking die ook dienst kan doen als op- en afstaphalte en de Yachtdreef (Watersportbaan). De bestaande locatie aan de Watersportbaan (Yachtdreef) is hoofdzakelijk interessant als langparkeerlocatie.

De stad wenst het gebruik van deze langparkeerlocaties te verhogen door de attractiviteit van de locaties te verhogen. Dit kan gerealiseerd worden door de beschikbare voorzieningen uit te breiden.

### **Vakantievertrek**

De werking van de huidige parking Driebeek veroorzaakt verkeershinder op piekmomenten. Door de ligging aan de snelweg blijft deze echter tamelijk beperkt in vergelijking met andere parkeerlocaties.

Een eventueel **alternatief** moet worden **gezocht in samenspraak met alle betrokken actoren**.

De Dampoortparking is door de goede ontsluiting met openbaar vervoer een geschikte locatie voor (school)bussen die op vakantie vertrekken. Ook de Watersportbaan kan worden gebruikt voor kleinschalige vertrekken van (school)reizen.

## Bedrijfsshuttles

Verschillende bedrijven organiseren een eigen busdienst tussen de Gentse stations en het bedrijf. Deze initiatieven worden door de stad aangemoedigd, aangezien het gebruik van het openbaar vervoer hierdoor gestimuleerd wordt. Momenteel zorgen de wachtende autocars aan de stations echter voor hinder, door de inname van de K&R zone of de fietspaden.

In het eindontwerp van het **Project Gent Sint-Pieters** is hier ruimte voor voorzien. In het BOF (Bijzonder Overleg Fasering) van de werken wordt dit thema verder opgenomen. Op termijn zal er ook aan het **station Dampoort** ruimte vrij komen voor dergelijke bedrijfsbussen.

## Begeleidende maatregelen

De nieuwe zones van waaruit het stadscentrum via een belevingsroute te bereiken is, worden het best extra gepromoot door middel van een **nieuw routeplan**. Dit routeplan zet de locaties, de geldende (parkeer)regimes en de toeristische attractiepolen in de buurt van de locaties en langs de routes naar het stadscentrum extra in de verf. Verschillende steden bieden een (interactief) routeplan aan op hun website, dat touringcars naar de parkeerplaatsen leidt. Dit kan geïntegreerd worden met informatie over de routes voor vrachtverkeer in de binnenstad.

**Aan de op- en afstaplocaties** moet deze **informatie** eveneens terug te vinden zijn zodat toeristen weten waar ze vanuit elke locatie naartoe kunnen en wat er langs de gekozen routes te beleven valt.

Zoals gebleken uit de benchmark is een **duidelijke communicatie** van de parkeerlocaties naar de toeristische sector van belang. Een gecoördineerd beleid met de Dienst Toerisme is nodig.

Voor alle parkeerlocaties is een correct gebruik noodzakelijk om de hinder op de omgeving te beperken. Waar nodig moet de handhaving aangepast of opgedreven worden.

# 10. MONITORING EN VERDER ONDERZOEK

## 10.1 Monitoring

Het parkeergebeuren in de stad is niet statisch maar continu in beweging door de invloed van diverse factoren. Voorliggend parkeerbeleidsplan geeft de langere termijnvisie weer maar vraagt om een bijsturing op geregelde tijdstippen om te kunnen reageren en anticiperen op dit dynamisch gegeven. Via monitoring kunnen de effecten van het gevoerde parkeerbeleid in kaart worden gebracht. Dit verschaft inzicht in de effecten om eventueel bijsturende maatregelen te nemen.

In het mobiliteitsplan, waarin dit parkeerplan zal worden geïntegreerd, wordt een specifiek uitwerkingsthema gewijd aan 'Beleidsondersteuning en monitoring'. Dit onderstreept het belang van monitoring.

Hierna worden een aantal (niet limitatief) toetsingscriteria opgesomd voor de opvolging van het parkeerbeleid per deeldomein:

- Fietsparkeren
  - Inventariseren en opvolgen evolutie fietsenstallingsaanbod
  - Opvolgen bezetting fietsenstallingen en fietsparkings
  - Opvolgen wildstallen van fietsen
  - Tevredenheidsonderzoek fietsgebruikers
  - Opvolgen evolutie fietsgebruik in modal split
  - Evalueren flex parkeerplaatsen
- Autoparkeerbeleid in het centrumgebied
  - Opvolging parkeerbezetting op straatniveau op maatgevende momenten van de dag (globaal, lokaal, in functie van specifieke knelpunten, ...). In de deelnota 'Parkeerregimes en -tarieven worden gevoelige gebieden geïdentificeerd waar de nieuwe parkeerregimes grotere impact kan hebben.
  - Opvolging parkeerbezetting openbare parkings op maatgevende momenten (bezetting, parkeerduur, aantal abonnementen, ...).
  - Opvolgen aantal bewonerskaarten per zone (eventueel evolutie wachtlijsten)
  - Evalueren pilotproject stop&shop parkeerplaatsen
  - Tevredenheidsonderzoek bij diverse doelgroepen
  - Opvolgen parkeerinkomsten
- Park&Ride
  - Kwantificeren gebruik park&ride en park&bike parkings
  - Tevredenheidsonderzoek park&ride en park&bike gebruikers
- Parkeren bij nieuwe/bestaande ontwikkelingen
  - Opvolgen werking nieuwe parkeerrichtlijnen voor fiets en auto
- Parkeermakelaar
  - Opbouwen inventaris privé parkeeraanbod
  - Realisatie buurtparkings (aantal, parkeeraanbod)
  - Uitbouw meervoudig gebruik private parkings (aantal projecten, aantal parkeerplaatsen)
  
- Handhaving
  - Retributies (aantal, knelpuntlocaties, ...)

- Parkeren andere modi
  - Opvolgen klachten (motorfietsparkeren, vrachtwagenparkeren, autocarparkeren)

## 10.2 Verder onderzoek

In het kader van voorliggende parkeerplan is in een eerste fase een uitvoerig onderzoeksluik uitwerkt. Hierin zit er een kwantitatief deel met onder meer een inventarisatie en analyse van het parkeeraanbod, de parkeerbezetting, socio-demografische gegevens, resultaten van enquêtes, ... . Het kwalitatieve luik bestaat voornamelijk uit workshops met verschillende stadsdiensten.

Aansluitend is vertrekkende van de verschillende beschikbare gegevens een aanzet tot parkeermodel opgebouwd voor de stad. Het model heeft tot doel helpen inzicht te verkrijgen in de effecten bij wijzigingen aan de parkeervraag, het parkeeraanbod of bepaalde sensitiviteiten. De resultaten van het model blijken globaal een vrij goede overeenstemming te hebben met de werkelijke situatie. Lokaal kunnen er wel grotere verschillen zijn. Een analyse van het model maakt duidelijk dat bepaalde gegevens ontbreken en een verdere verfijning van de inputgegevens nodig is wil men tot betrouwbaardere resultaten komen.

### Privé parkeren

In het onderzoeksluik werd een raming gemaakt van het private parkeeraanbod. Het private parkeeraanbod speelt een belangrijke rol in het parkeerverhaal. Zo blijkt het om een zeer aanzienlijk parkeeraanbod te gaan en kan de stad het gebruik ervan weinig sturen.

Het onderzoek geeft aan dat het privé parkeeraanbod aanzienlijk is in Gent. Het private parkeeraanbod heeft verschillende verschijningsvormen (parking in binnengebied, garageboxen, ondergrondse parking, ...) en kan functioneren ten behoeve van verschillende motieven (bewoners, werkgevers, winkels, ...). Het onderzoek geeft evenwel aan dat de kennis over het private parkeeraanbod al bij al vrij beperkt is zowel wat betreft de capaciteit van het private parkeeraanbod als het effectieve gebruik van dit parkeeraanbod.

Een interessante onderzoekspiste kan zijn om het private parkeeraanbod verder te inventariseren en te onderzoeken hoe dit aanbod effectief gebruikt wordt (eventueel opgedeeld per type en per motief).

### Parkeerbehoefte en parkeergedrag

De parkeerbehoefte van bewoners, kantoren, winkels wordt meestal bepaald op basis van eerder algemene kencijfers. Het kan interessant zijn dit verder te verfijnen in functie van de Gentse context, eventueel zelfs nog verder gedetailleerd in functie van specifieke deelgebieden (bijvoorbeeld stadshart, kern deelgemeente, stedelijke invalsweg, langs OV-as, ...). Het kan ook interessant zijn het werkelijke parkeergedrag in kaart te brengen (voorkeur parkeerlocatie, parkeerduur, invloed verkeerscirculatie, ...).

### Nieuwe ontwikkelingen

Zoals eerder aangehaald is parkeren een dynamisch gegeven. Parkeren daarenboven een afgeleide van een bepaalde verplaatsingsvraag. Maatschappelijk zijn er bepaalde trends die implicaties kunnen hebben op mobiliteit en bijgevolg ook op parkeren. Zo is er een trend naar

steeds intensiever gebruik van de beschikbare ruimte zoals dichtere woonontwikkelingen, kantoorontwikkelingen met efficiënter ruimtegebruik (meer werknemers per m<sup>2</sup>, ...). Mensen kunnen op termijn een andere mobiliteit vertonen bijvoorbeeld door een toename van telewerken, succes het mobiliteitsbudget, gewijzigde fiscaliteit van de bedrijfswagen, introductie van rekeningrijden, succes online winkelen, ... . Dergelijke elementen verdienen verder onderzoek op een overkoepelend niveau maar eventueel ook specifiek voor de Gentse context.