

2011
2012

BEDRIJFSECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

*master in de verkeerskunde: mobiliteitsmanagement
(Interfacultaire opleiding)*

Masterproef

Bewonersparkeren in de Vlaamse centrumsteden

Promotor :
Prof. dr. Gerhard WETS

Copromotor :
De heer Willy MIERMANS

Dieter Lenaerts

*Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van master in de verkeerskunde ,
afstudeerrichting mobiliteitsmanagement*

2011
2012

BEDRIJFSECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

*master in de verkeerskunde: mobiliteitsmanagement
(Interfacultaire opleiding)*

Masterproef

Bewonersparkeren in de Vlaamse centrumsteden

Promotor :
Prof. dr. Gerhard WETS

Copromotor :
De heer Willy MIERMANS

Dieter Lenaerts

*Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van master in de verkeerskunde ,
afstudeerrichting mobiliteitsmanagement*

Woord vooraf

Deze masterproef vormt het resultaat van drie jaar studie binnen de BaMa-opleiding Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt. In 2009 koos ik ervoor om een grote stap in het onbekende te zetten en na mijn professionele bachelor Logistiek Management, mijn studiecariere een volledig nieuwe wending te geven. Tijdens deze jaren zat ik, met een minder brede kennis dan mijn collega-studenten, bij momenten met de handen in het haar. Ik hoop na drie mooie studiejaren deze achterstand zo goed mogelijk te hebben weggewerkt.

Als sluitstuk van mijn opleiding stel ik deze masterproef omtrent ‘bewonersparkeren’ voor. Bewonersparkeren is een thematiek die in Vlaanderen niet de aandacht krijgt die het verdient. Het is een cruciaal onderdeel van het integraal parkeerbeleid en wordt te vaak bekeken als parkeermaatregel, gebruikt om lokale parkeerbrandjes te blussen. De kennis omtrent het onderwerp neemt de laatste jaren exponentieel toe dankzij enkele pioniers in het parkeerbeleid, die in Vlaanderen wel een doorgedreven interesse hebben voor het onderwerp. Ik hoop met deze masterproef dan ook een ‘blinde vlek’ in te vullen, en geïnteresseerden van een duidelijk beeld van bewonersparkeren in de centrumsteden van Vlaanderen te voorzien.

Ik wil graag mijn dank uitdrukken aan mijn promotor Prof. dr. G. Wets en begeleider W. Miermans voor de waardevolle inbreng in deze masterproef. Daarnaast moet ik Dirk Auwelaert van de dienst mobiliteit Aalst, Jan Schaeken van GAPA Antwerpen, Koen Vansteenlandt van de mobiliteitscel Brugge, Hermans Grossard van de dienst mobiliteit Genk, Stefaan Claeysens van het Mobiliteitsbedrijf Gent, Maarten De Schepper van de dienst mobiliteit Hasselt, Jean-Paul Vandewinckele van Parko AGP Kortrijk, Vanessa Wuyts van verkeersorganisatie & mobiliteit Leuven, Leen Schaerlaekens van de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit Mechelen, Wendy Blondé van de dienst bestuurszaken Oostende, Els Depuydt van het departement infrastructuur Roeselare, Jurgen Goeminne van de dienst mobiliteit Sint-Niklaas en Karolien Van den Broeck van het stadskantoor Turnhout bedanken voor de kansen die ze mij geboden hebben om het parkeerbeleid van hun centrumstad inzake bewonersparkeren uit te spitten. Ten slotte heb ik altijd de onvoorwaardelijke steun gekregen van mijn vader, familie, vrienden en van mijn vriendin die, zonder inspraak, de voorbije jaren een groot aantal verkeerskundige bijlessen moest ondergaan.

Dieter Lenaerts

Hasselt, Augustus 2012

Samenvatting

De mobiliteitsdiensten van de Vlaamse steden staan voor een grote uitdaging: een evenwicht vinden in het parkeeraanbod voor bewoners, kortparkeerders en langparkeerders. In de wetenschappelijke literatuur is er momenteel een blinde vlek aanwezig in verband met bewonersparkeren. Allereerst is er in deze masterproef een literatuurstudie uitgevoerd naar de verschillende aspecten van bewonersparkeren. Deze masterproef analyseert vervolgens hoe de centrumsteden van Vlaanderen beleidsmatig omgaan met deze aspecten van bewonersparkeren. Door middel van een praktijkonderzoek probeert men de verschillende onderdelen van de parkeermaatregel, en hoe deze in de praktijk gebruikt worden, in kaart te brengen. De informatie is verzameld aan de hand van dertien interviews, afgenomen van deskundigen betreffende bewonersparkeren in hun centrumstad. Deze interviews zijn dan, in combinatie met andere informatiebronnen omgezet in dertien stedenfiches, die de verschillende keuzes en motiveringen inzake bewonersparkeren oplijsten. Deze stedenfiches zijn vervolgens met elkaar vergeleken en herwerkt tot een doorgedreven benchmarking over bewonersparkeren in de centrumsteden van Vlaanderen. Op deze manier probeert deze masterproef de mobiliteitsdiensten in Vlaanderen van extra informatie te verschaffen, en zodoende hun eigen vergelijkende onderzoeken tussen steden omtrent bewonersparkeren voor een stuk overbodig te maken.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	i
Samenvatting.....	iii
Inhoudsopgave	v
1. Probleemstelling.....	1
2. Onderzoeksvragen.....	3
3. Methodologie	5
4. Algemene inleiding.....	7
4.1. Evolutie parkeerbeleid.....	7
4.1.1. Evolutie autobezit	7
4.1.2. Probleemvorming.....	8
4.1.3. Gemeentelijk parkeerbeleid.....	10
4.1.4. Bevoegde instanties	11
4.2. Werking in de praktijk.....	11
4.2.1. Parkeeraanbod	12
4.3. Parkeerprivileges	12
4.3.1. Ontstaan van parkeerprivileges	12
4.3.2. Gemeentelijk parkeerbeleid.....	13
4.4. Parkeerkaart	13
4.4.1. Bewonersparkeren	14
5. Bewonersparkeren in de centrumsteden van Vlaanderen	19
5.1. Aalst	19
5.1.1. De historische groei	19
5.1.2. Aalst in cijfers	20
5.1.3. Het huidige parkeersysteem	20
5.1.4. Evolutie bewonersparkeren	22
5.1.5. Bewonerssectoren	23
5.1.6. Handhaving	24

5.1.7. Bewonerskaarten	26
5.1.8. Evaluatie	28
5.2. Antwerpen	29
5.2.1. De historische groei	29
5.2.2. Antwerpen in cijfers	30
5.2.3. Het huidige parkeersysteem	30
5.2.4. Evolutie bewonersparkeren	32
5.2.5. Bewonerszones	34
5.2.6. Handhaving	36
5.2.7. Bewonersvergunning	38
5.2.8. Evaluatie	41
5.3. Brugge	42
5.3.1. Historische groei Brugge	42
5.3.2. Brugge in cijfers	42
5.3.3. Het huidige parkeersysteem	42
5.3.4. Evolutie bewonersparkeren	45
5.3.5. Bewonerszones	46
5.3.6. Handhaving	47
5.3.7. Bewonersvignet	47
5.3.8. Evaluatie	49
5.4. Genk	50
5.4.1. Historische groei	50
5.4.2. Genk in cijfers	51
5.4.3. Evolutie bebouwing Genk	51
5.4.4. Het huidige parkeersysteem	51
5.4.5. Parkeerdruk	53
5.4.6. Bewonersparkeren	53
5.4.7. Parkeernorm	54

5.4.8. Bijkomende parkeermaatregelen	54
5.4.9. Evenementen	54
5.4.10. Handhaving	55
5.4.11. Evaluatie	55
5.4.12. Werking van het huidig parkeersysteem	56
5.5. Gent	57
5.5.1. Historische groei	57
5.5.2. Gent in cijfers	58
5.5.3. Het huidige parkeersysteem	58
5.5.4. Evolutie bewonersparkeren	60
5.5.5. Bewonerszones	62
5.5.6. Handhaving	65
5.5.7. Bewonerskaarten	66
5.5.8. Evaluatie	68
5.6. Hasselt	69
5.6.1. Historische groei	69
5.6.2. Hasselt in cijfers	70
5.6.3. Het huidige parkeersysteem	70
5.6.4. Evolutie bewonersparkeren	71
5.6.5. Bewonerszones	72
5.6.6. Handhaving	74
5.6.7. Bewonerskaarten	75
5.6.8. Evaluatie	76
5.7. Kortrijk	77
5.7.1. Historische groei	77
5.7.2. Kortrijk in cijfers	78
5.7.3. Het huidige parkeersysteem	78
5.7.4. Bewonersparkeren	81

5.7.5. Bewonerszones	81
5.7.6. Handhaving	82
5.7.7. Bewonersvergunning	83
5.7.8. Evaluatie	86
5.8. Leuven	87
5.8.1. Historische groei	87
5.8.2. Leuven in cijfers	88
5.8.3. Het huidige parkeersysteem	89
5.8.4. Evolutie bewonersparkeren	90
5.8.5. Bewonerszones	91
5.8.6. Handhaving	94
5.8.7. Bewonerskaarten	95
5.8.8. Evaluatie	97
5.9. Mechelen	98
5.9.1. Historische groei	98
5.9.2. Mechelen in cijfers	99
5.9.3. Het huidige parkeersysteem	99
5.9.4. Evolutie bewonersparkeren	101
5.9.5. Bewonerszones	103
5.9.6. Handhaving	105
5.9.7. Bewonersvignet	106
5.9.8. Evaluatie	108
5.10. Oostende	109
5.10.1. Historische groei	109
5.10.2. Oostende in cijfers	110
5.10.3. Het huidige parkeersysteem	110
5.10.4. Evolutie bewonersparkeren	112
5.10.5. Bewonerszones	112

5.10.6. Handhaving	115
5.10.7. Bewonerskaarten	116
5.10.8. Evaluatie	118
5.11. Roeselare	119
5.11.1. Historische groei	119
5.11.2. Roeselare in cijfers	120
5.11.3. Het huidige parkeersysteem	120
5.11.4. Evolutie bewonersparkeren	122
5.11.5. Bewonerszones	122
5.11.6. Handhaving	124
5.11.7. Bewonerskaart	124
5.11.8. Evaluatie	126
5.12. Sint-Niklaas	127
5.12.1. De historische groei	127
5.12.2. Sint-Niklaas in cijfers	127
5.12.3. Het huidige parkeersysteem	127
5.12.4. Evolutie bewonersparkeren	129
5.12.5. Bewonerszones	131
5.12.6. Handhaving	131
5.12.7. Bewonerskaarten	133
5.12.8. Evaluatie	134
5.13. Turnhout	135
5.13.1. Historische groei	135
5.13.2. Turnhout in cijfers	135
5.13.3. Het huidige parkeersysteem	136
5.13.4. Evolutie bewonersparkeren	139
5.13.5. Bewonerszones	140
5.13.6. Handhaving	143

5.13.7. Bewonersvignet	144
5.13.8. Evaluatie.....	147
6. Synthese	149
6.1. Parkeerbeleid.....	149
6.2. Handhaving	151
6.3. Bewonersvergunningen.....	153
6.4. Administratie en opvolging.....	154
6.5. Tevredenheid en evaluatie	155
6.6. Besluit	156
7. Algemeen besluit.....	157
Lijst met tabellen	159
Lijst met figuren.....	161
Bibliografie	163

1. Probleemstelling

De keuze voor het onderwerp is voortgevloeid uit een case-study uitgevoerd in het eerste masterjaar van de opleiding Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt. In deze case-study werden de verschillende parkeerprivileges in Vlaanderen in kaart gebracht en geanalyseerd. Tijdens mijn onderzoek naar deze parkeerprivileges bleek dat er rond bewonersparkeren een blinde vlek bestaat in de Vlaamse literatuur. Ook bleek dat de huidige parkeersystemen in de steden in Vlaanderen de grenzen, waarbinnen ze een goede werking kunnen garanderen, stilaan bereiken en zelfs overschrijden.

De mobiliteitsdeskundigen van de verschillende Vlaamse steden voeren, bij het onderzoeken of implementeren van een nieuwe parkeermaatregel, vaak zelf een vergelijkend onderzoek uit naar de toepassing van deze maatregel in vergelijkbare steden. De doelstelling van mijn onderzoek is dan ook het in kaart brengen en analyseren van de verschillende beleidskeuzes die men in Vlaanderen maakt inzake bewonersparkeren. Om een zo groot mogelijke vergelijkbaarheid tussen de Vlaamse steden te bereiken, is dit onderzoek gebaseerd op de dertien Vlaamse centrumsteden.

2. Onderzoeksvragen

Centrale onderzoeksvraag:

- Hoe springt men beleidsmatig om met bewonersparkeren in de dertien centrumsteden van Vlaanderen?

Sub-onderzoeksvragen:

- Het parkeerbeleid:

- Blijkt bewonersparkeren een efficiënte oplossing voor het probleem?
- Hoe verloopt de evaluatie van het parkeerbeleid?
- Worden er nog andere gemeentelijke parkeerkaarten verdeeld?
- Wordt het voorzien in parkeermogelijkheden door bewoners op eigen terrein aangemoedigd?
- Wat is de geldende parkeernorm bij nieuwbouw?

- Bewonersparkeren:

- Wordt bewonersparkeren toegepast als een enkelvoudig/meervoudig systeem?
- Waarom kiest men in verschillende situaties voor een enkelvoudig/meervoudig gebruik?
- Wat zijn de vereiste voorwaarden/problemen waarbij men overgaat tot de implementatie van bewonersparkeren?
- Is bewonersparkeren omkaderd in het breder parkeerbeleid?
- Bieden centrumsteden off-street bewonersparkeren aan?
- Hoe worden de zones waarin bewonersparkeren geldt, bepaald?
- Bestaan er regelingen voor de grensbewoners van bewonerszones?
- Geeft een bewonerskaart altijd een volledige kwijtschelding van de parkeerrestricties?

- Bewonersvergunningen

- Hoeveel bewonersvergunningen worden er uitgereikt?
- Wat is het aandeel tweede bewonersvergunningen?
- Staat er een maximum op de uitgereikte bewonersvergunningen?
- Wat zijn de tarieven van bewonersvergunningen?
- Hoe wordt het tarief van een uitgereikte bewonersvergunning bepaald?
- Wat is de geldigheidsduur van een bewonersvergunning?
- In welke vorm worden bewonersvergunningen uitgereikt?

- Worden er tijdelijke bewonersvergunningen verdeeld?
- Heeft men in de centrumsteden last van onterecht gebruikte bewonersvergunningen?
- Wordt er rekening gehouden met de verhouding tussen het aantal uitgereikte bewonersvergunningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen op openbaar domein bij het uitreiken van bewonersvergunningen?

- Handhaving:

- Werkt men met een retributie of een belasting?
- Hoeveel bedraagt het retributiebedrag?
- Wie is verantwoordelijk voor de afhandeling van de retributie/belasting?
- Wie is er bevoegd voor de handhaving?
- Hoe strikt wordt de handhaving uitgevoerd?
- Worden er gezamenlijke controles uitgevoerd?
- Hoe verloopt de wisselwerking tussen parkeerwachter en politie?
- Hoe vaak pleegt men overleg met de verschillende betrokken partijen?

- Administratie & opvolging

- Wie is er verantwoordelijk voor de administratieve behandeling van de bewonersvergunningen?
- Hoe verloopt de communicatie naar de bewoners inzake bewonersparkeren?
- Heeft men een link tussen het bevolkingsregister en de database met bewonersvergunningen?

3. Methodologie

Allereerst geeft dit rapport via een uitgebreide literatuurstudie inzicht in de evolutie van een parkeerbeleid, met de nadruk op het bewonersparkeren. De aandacht is hierbij gevestigd op de evolutie van het beleid, alsook op de praktische situatie. De gegevensverzameling zal verlopen op basis van een praktijkonderzoek. Het praktijkonderzoek bestaat uit dertien interviews, telkens met een deskundige op het vlak van bewonersparkeren in zijn/haar respectievelijke centrumstad. De betrokken contactpersonen zijn de volgende:

Stad	Persoon	Functie	Dienst
Aalst	Dirk Auwelaert	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit
Antwerpen	Jan Schaken	directeur-bestuurder	GAPA
Brugge	Koen Vansteenland	redacteur-informatie	mobiliteitscel
Genk	Herman Grossard	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit
Gent	Stefaan Claeysens	adjunct van de directie	Mobiliteitsbedrijf Stad Gent
Hasselt	Maarten De Schepper	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit
Kortrijk	Jean-Paul Vandewinckele	bedrijfsleider	Parko AGB
Leuven	Vanessa Wuyts	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit
Mechelen	Leen Schaerlaekens	Projectcoördinator	Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
Oostende	Wendy Blondé	Diensthooft	Dienst Bestuurszaken
Roeselare	Els Depuydt	Ingenieur wegenis en mobiliteit	Departement Infrastructuur
Sint-Niklaas	Jurgen Goeminne	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit
Turnhout	Karolien Van den Broeck	mobiliteitsambtenaar	Dienst Mobiliteit

Tabel 1: Contactpersonen

Vervolgens zal dit project, vertrekkende vanuit de verzamelde gegevens, een stadsfiche opstellen per centrumstad. Hierin wordt het parkeerbeleid inzake bewonersparkeren uitvoerig toegelicht. Deze gegevens worden vervolgens opnieuw verwerkt tot een synthese inzake bewonersparkeren in de centrumsteden van Vlaanderen. Hierin zal gepoogd worden huidige trends en evoluties in kaart te brengen, door middel van een doorgedreven benchmarking tussen de centrumsteden onderling.

4. Algemene inleiding

4.1. Evolutie parkeerbeleid

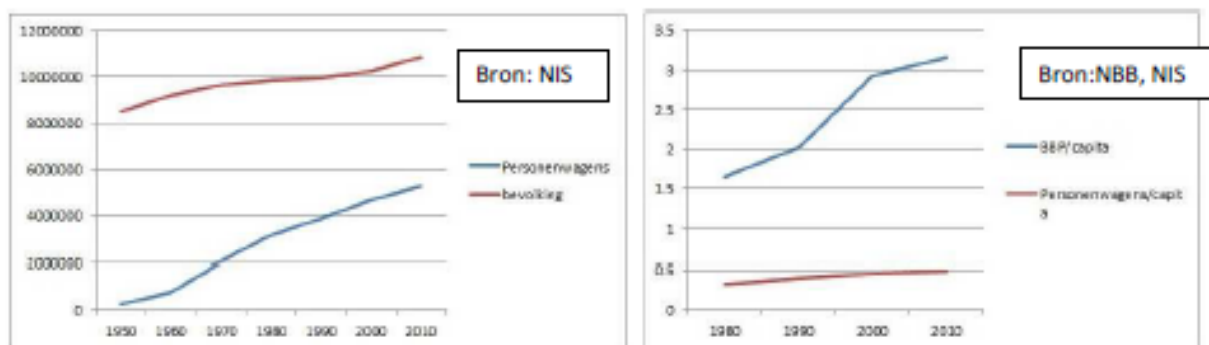
4.1.1. Evolutie autobezit

Voor de Tweede Wereldoorlog was de auto nog een zeldzaamheid in België. Destijds was de fiets het voornaamste vervoersmiddel. Later kreeg de auto een meer prominente rol toebedeeld. In de jaren 60-70 steeg het aantal auto's explosief.

Op 1 augustus van het jaar	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Totaal voertuigenpark (met inbegrip van motorrijwielen)	210.894	201.245	558.097	1.159.496	2.435.368	3.640.688	4.594.058	5.735.034
Personenwagens	99.303	109.896	273.599	753.136	2.059.616	3.158.737	3.864.159	4.678.376
Autobussen en autocars	1.544	764	2.325	5.568	16.169	19.560	15.644	14.722
Vrachtwagens, bestelwagens, terreinwagens, tankwagens en trekkers	57.191	58.056	142.241	171.093	251.405	299.084	380.379	548.431
- waarvan vrachtwagens, bestelwagens, terreinwagens en tankwagens	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	212.156	267.669	343.241	502.979
- waarvan trekkers (a)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	39.249	31.415	37.138	45.452
Landbouwtrekkers	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	84.644	127.449	152.696	162.123
Speciale voertuigen (b)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	23.534	35.858	42.006	53.544
Motorrijwielen (c)	52.856	32.529	139.932	229.699	n.b.	113.057	139.174	277.838
(a) Trekkers zijn bedrijfsmotorvoertuigen waaraan opleggers (voertuig zonder voorste as) gekoppeld worden. (b) Speciale voertuigen zijn trage voertuigen waarvan de afmetingen en het gewicht de toegelaten maximumwaarden overschrijden. De hoogst toegelaten massa bedraagt in België 44 ton. De voertuigen van deze categorie mogen dus enkel op de openbare weg onder strikte voorwaarden. (c) Alle motorrijwielen die 40 km/u of sneller rijden. Dit zijn alle motorfietsen en de meeste bromfietsen. n.b.: Niet bekend.								

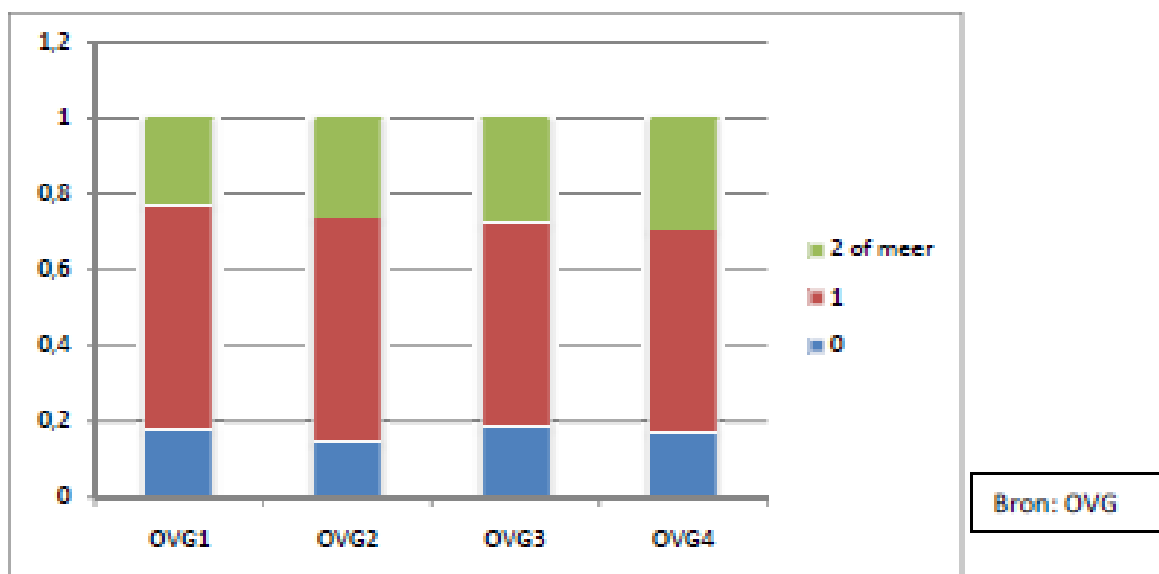
Tabel 2: Evolutie autobezit (NIS)

In 1960 reden er nog maar 753.000 personenwagens rond in België. In 1970 waren dit er ongeveer drie maal zoveel (2.059.616). Deze stijging kan verklaard worden door eerst de bevolkingsgroei en vervolgens de economische vooruitgang.



Figuur 1: Evolutie autobezit (NIS)

Vervolgens bleef het aantal personenwagens snel toenemen in de jaren zeventig en tachtig. De personenwagen verschuift hierbij van luxeartikel naar een artikel dat vanzelfsprekend is voor alle klassen en lagen van de bevolking. Geleidelijk gaan we zelfs over naar meerdere wagens per gezin.



Figuur 2: Autobezit volgens OVG (Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 2; Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 1; Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 3; Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 4)

In OVG1 had 23% van de huishoudens meer dan 1 wagen. Bij OVG2 gaat dit percentage al omhoog naar 27%. Bij OVG3 bezit 28% van de huishoudens minimum 2 wagens en bij OVG4 bedraagt het aantal huishoudens met meer dan 1 wagen 30%.

4.1.2. Probleemvorming

Met de opkomst van het autobezit, vormde er zich een maatschappelijk probleem: al deze extra auto's vroegen ook extra parkeerplaatsen. In de binnenstad waren er te weinig parkeervoorzieningen om in deze parkeerbehoefte te voldoen. Dit bracht verscheidene problemen met zich mee. Allereerst

werden de binnensteden moeilijk bereikbaar voor het autoverkeer. Vervolgens kreeg ook de verkeersleefbaarheid te lijden onder de vele geparkeerde auto's. Dit bracht frustraties met zich mee voor de inwoners, de handelaars en de bedrijven gelegen in de binnensteden. Naarmate het probleem groter werd, drong een oplossing zich meer en meer op. Doorheen de tijd zijn er dan ook verschillende beleidsvormen toegepast om aan dit probleem een oplossing te bieden. We kunnen hierin drie duidelijke vormen onderscheiden (CROW, Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, 2007) (CROW, 2002) (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID):

a) Vraagvolgend parkeerbeleid

De explosieve groei van het autobezit, en bijgevolg van de parkeerdruk in de binnenstad, werd eerst niet beschouwd als een groot probleem. Dit werd meer gezien als een uiting van economische groei en van een toename van de welvaart voor de bevolking. De binnenstad was belangrijk vanuit economisch standpunt en de verkeersbereikbaarheid ervan werd voor een groot stuk bepaald door de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Het beleid probeerde dan ook om te blijven voldoen aan de toenemende vraag naar parkeerplaatsen.

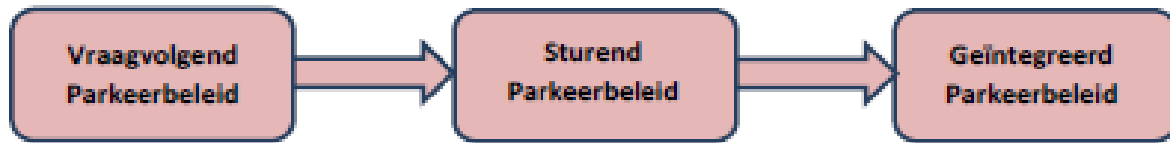
b) Sturend parkeerbeleid

Naarmate deze trend zich voortzette, begonnen de beperkingen en negatieve aspecten van deze beleidsvorm zich meer en meer te uiten. Langzamerhand werden we bewuster van het feit dat deze beleidsvorm in de toekomst toe niet houdbaar zou blijven. De enorme groei van het autobezit werd meer en meer gezien als een probleem. Er kwam meer aandacht voor de bedreigingen van autoverkeer voor het stedelijk milieu, zoals luchtvervuiling en geluidshinder. Ook besepte men dat men niet eindeloos parkeergelegenheden kon blijven bij creëren in de binnenstad. Het beleid verschoof van de creatie van extra parkeerplaatsen naar een efficiënter gebruik van de reeds bestaande voorzieningen. Hieronder valt een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen, doormiddel van bijvoorbeeld de verhoging van de bezettingsgraad, maar ook een bewustere keuze van vervoersmiddel. Bovenop een efficiënter gebruik van de bestaande voorzieningen ging men proberen om autogebruik dat niet bijdroeg aan de binnenstadsfunctie, te weren. Hieronder vielen bijvoorbeeld langparkeerders in de binnenstad.

c) Geïntegreerd parkeerbeleid

Zelfs het sturend parkeerbeleid bleek na verloop van tijd niet opgewassen tegen de voortdurende groei van het autobezit. Het beleid verschoof van sturende maatregelen naar een geïntegreerd parkeerbeleid. Hierin proberen we niet enkel de parkeerproblemen op te lossen met de beschikbare maatregelen of instrumenten. Parkeerfaciliteiten en -regelingen maken deel uit van een integrale

visie op de ontwikkeling van een gebied. Hierbij kijken we naar de manier waarop mobiliteit in dat gebied het best te organiseren is.



Figuur 3: Evolutie parkeerbeleid

4.1.3. Gemeentelijk parkeerbeleid

Aangezien het parkeerbeleid valt onder de bevoegdheid van een stad of een gemeente spreken we van een gemeentelijk parkeerbeleid. Een parkeerbeleid is dan ook een maatwerk aangepast aan de specifieke problemen of doelstellingen van een bepaalde gemeente of stad. Bij een geïntegreerd parkeerbeleid probeert men uit te gaan van drie principes of pijlers (CROW, 2002) (CROW, Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, 2007) (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID):

a) De juiste auto op de juiste plaats

Parkeerplaatsen worden gebruikt door verschillende soorten gebruikers: bewoners, werkende personen, zakelijke bezoekers, winkelbezoekers, toeristen en andere bezoekers. Bij een geïntegreerd parkeerbeleid gaan we proberen om al deze verschillende soorten gebruikers op de juiste parkeerplaats te krijgen, m.a.w. we proberen het parkeeraanbod af te stellen op de verwachte gebruikers. Bewoners bijvoorbeeld willen graag dicht bij hun woonplaats kunnen parkeren. Volgens het OVG4 hebben meer dan 80% van de huishoudens 1 of meer wagens. In een geïntegreerd parkeerbeleid moeten we hiermee rekening houden zonder het autobezit te stimuleren.

b) publieke ruimte is schaars en kostbaar

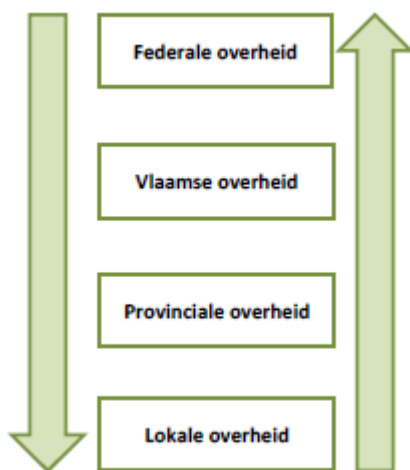
Publieke ruimte wordt goed beschreven door zijn eigen naam. Deze ruimte is publiek en zou dus voor iedereen toegankelijk en bruikbaar moeten zijn. Nu verschilt de vraag naar gebruik van deze publieke ruimten veel met de tijd (markt, ontmoetingsplaats, evenementen, parkeren,...). Indien men mag parkeren op deze publieke ruimten overstijgt de vraag veelal het aanbod. Het volledig omvormen van deze publieke ruimten tot parkeergelegenheden heeft een zeer groot negatief effect op de leefbaarheid van dat gebied. Het beleid moet dus een weloverwogen keuze maken voor het gebruik van deze publieke ruimten. Indien de parkeervraag het aanbod overstijgt kan men deze met bijvoorbeeld betalingsreguleringen of beperkingen in de tijd terugdringen. Om de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen kan men ook opteren om deze ruimte autoluw of zelfs autovrij te maken. Hierbij moet men wel voorzien in volwaardige alternatieven om de bereikbaarheid van stadscentra of dorpskernen te garanderen voor iedereen.

c) Een optimale benutting van de parkeerruimte

Na de vorige twee pijlers of principes te hebben toegepast, weet het beleid waar men parkeergelegenheden wilt implementeren. Hierbij is ook al beslist voor wie deze parkeerplaatsen beschikbaar zouden moeten zijn. Nu moet het beleid er voor zorgen dat deze parkeerplaatsen optimaal gebruikt worden. Indien dit niet het geval is, gebruikt men de ruimte inefficiënt. Cruciaal om dit te bereiken zijn een goede organisatie en handhaving. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Door de drie principes van een geïntegreerd parkeerbeleid toe te passen, is het mogelijk voor een beleid om maatwerk te leveren en rekening proberen te houden met alle, soms tegengestelde eisen en problemen. Met een geïntegreerd parkeerbeleid kunnen we ook een relatie leggen met bijvoorbeeld het openbaar vervoer en het fietsbeleid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het STOP-principe. Hier zien we dus duidelijk dat een geïntegreerd parkeerbeleid een deel uitmaakt van het mobiliteitsbeleid.

4.1.4. Bevoegde instanties

Een geïntegreerd parkeerbeleid komt tot stand door een combinatie van een top-down werking en



Figuur 4: Bevoegde instanties

een bottom-up terugkoppeling over de bevoegde instanties (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID).

Federale overheid: juridisch kader (wetten en besluiten) van het parkeerbeleid. Parkeerreguleringen (wisselend parkeren, betalend parkeren, blauwe zones)

Vlaamse overheid: geïntegreerd parkeerbeleid binnen de mobiliteits- en ruimtelijke visies op Vlaams niveau.

Provinciale overheid: bovengemeentelijke afstemming van parkeermaatregelen (intergemeentelijke mobiliteitsplannen, Gemeentelijke Ruimtelijke structuurplannen)

Lokale overheid: volledige verantwoordelijkheid inzake parkeerbeleid

4.2. Werking in de praktijk

De bevoegde ambtenaren en bestuurders hebben de opdracht om parkeerproblemen op te lossen. Het doel hierbij is om een goed functionerend centrum en leefbare wijken te creëren. Voor een stadscentrum is dit vaak, ondanks de toenemende vraag naar parkeercapaciteit en de beperkte ruimte, het gemakkelijkst. Dit komt doordat het stadscentrum vaak dynamischer is. Door de snellere ruimtelijke ontwikkelingen kan men sneller inspelen op deze problematiek. Men heeft de mogelijkheid om de parkeervraag in gebouwen (bovengronds of ondergronds) onder te brengen.

Tevens vindt men voor deze projecten sneller financiële ondersteuning in de vorm van bijvoorbeeld een projectondernemer of andere initiatiefnemer. De mogelijkheid om zo snel in te spelen op de parkeerproblematiek bestaat er veel minder in woonwijken en gemeenten. Hier is de ruimtelijke dynamiek veel minder, en vindt men moeilijker financiële ondersteuning. Tevens zijn marktconforme parkeertarieven in woonwijken sociaal niet aanvaard. Parkeren in woonwijken wordt door de bewoners, of de Vlamingen in het specifiek, gezien als een gratis openbare dienst waar men recht op heeft. Er is dus duidelijk een relatie tussen de parkeervraag, het parkeeraanbod en de financiën. In deze relatie spelen bepaalde actoren zoals de overheid, projectontwikkelaars en parkeerexploitanten een cruciale rol. (CROW, 2002) (CROW, Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, 2007) (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

4.2.1. Parkeeraanbod

Hierbij bestaat het parkeeraanbod niet enkel uit de optelsom van alle parkeerplaatsen in een gebied. We moeten eerst een duidelijk onderscheid maken tussen de openbare parkeerplaatsen en de private parkeerplaatsen. De private parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen bij woningen (carports, opritten, garageboxen,...) of de parkeerplaatsen van bedrijven of instellingen. Private parkeerplaatsen zijn niet voor iedereen vrij te gebruiken. Het gebruik van parkeerplaatsen bij woningen wordt voornamelijk uitgeoefend of toestemming voor gegeven door de inwoners of eigenaars van die bepaalde woning. Hetzelfde principe geldt bij parkeerplaatsen bij bedrijven of instellingen. Deze worden voornamelijk enkel gebruikt door de personen betrokken bij dat bepaald bedrijf of die instelling. Het kan zelfs zijn dat ze fysiek afgesloten zijn voor gebruik door anderen (bv. door slagbomen). Hierdoor kunnen ze buiten de werkuren leeg staan. Bij openbare parkeerplaatsen kunnen er ook restricties of privileges gelden. Een restrictie voor een bepaalde doelgroep betekent namelijk een privilege voor een andere doelgroep of de rest van de gebruikers. (CROW, 2002)

4.3. Parkeerprivileges

Het beleid kan beslissen om op een bepaald aanbod van openbare parkeerplaatsen parkeermaatregelen toe te passen. Indien deze maatregelen voor een bepaalde doelgroep een bevoordelend effect hebben ten opzichte van de rest van de mogelijke gebruikers van dit parkeeraanbod, spreken we van parkeerprivileges. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

4.3.1. Ontstaan van parkeerprivileges

Parkeerprivileges ontstaan in de praktijk door de invoering van een parkeermaatregel door het beleid. Veelal is dit de mobiliteitsdienst of –ambtenaar. Parkeerprivileges op deze manier ingevoerd

gebeuren daarom niet altijd even doordacht of in overleg met andere partijen. Het kan zelfs dat er parkeerprivileges toegekend worden enkel en alleen op vraag van een bepaalde inwoner of verkeersdeelnemer. Deze werkwijze heeft na verloop van tijd dan ook een overvloed aan parkeerprivileges en uitzonderingen tot gevolg. Dit wordt duidelijk aangetoond door de huidige verkeerssituatie. We merken dat vele gemeenten in het verleden een basisparkeerbeleid hebben ingevoerd. Maar na verloop van tijd zijn hier enkel uitzonderingen en parkeerprivileges aan toegevoegd. Nu merken we duidelijk dat een parkeerbeleid gefocust op uitzonderingen niet werkt. (CROW, 2002)

4.3.2. Gemeentelijk parkeerbeleid

Omdat het parkeerbeleid een gemeentelijke bevoegdheid is, valt de bevoegdheid voor het implementeren van parkeermaatregelen (en specifiek het toekennen van parkeerprivileges) ook louter binnen het beleidsdomein van deze overheidsinstantie. In de gemeenten op zich heerst er reeds een overvloed aan parkeeruitzonderingen en –privileges. Hier komt nog bij dat gemeenten opereren op een wijze vergelijkbaar met autonome eilanden. Tussen de gemeenten is er geen samenwerkings- of overlegplatform. Uiteindelijk leiden deze factoren tot een wildgroei aan verschillende parkeermaatregelen doorheen heel Vlaanderen.

4.4. Parkeerkaart

Het M.B. van 9 januari 2007 wijzigt het K.B. van 1 december 1975 en vervangt het M.B. van 18 december 1991. De omzendbrief betreffende de gemeentelijke parkeerkaart van februari 2007 verduidelijkt het gebruik van parkeerkaarten. Een ‘gemeentelijke parkeerkaart’ is een door de gemeente uitgereikte kaart die de houder het recht geeft op een bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd of betalend parkeren, en hem desgevallend toelaat te parkeren op voorbehouden plaatsen overeenkomstig de bepalingen opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde reglement. Het M.B. van 9 januari 2007 geeft gemeenten een ruimere beleidsvrijheid inzake de toekenning en het gebruik van parkeerkaarten. Sinds 1 februari 2007 kunnen steden en gemeenten zelf bepalen aan wie onder welke voorwaarden een parkeerkaart wordt uitgereikt. Deze kaart kan vervangen worden door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

De meest frequent gebruikte parkeerkaarten zijn:

- Bewonerskaart
- Kaart voor vergunningshouders

-parkeerkaart voor autodelen

-...

4.4.1. Bewonersparkeren

Om mensen te stimuleren zich in de stad te vestigen, worden ze vaak vrijgesteld van de parkeerreguleringen en –kosten. De meest frequent gebruikte maatregel is het toekennen van bewonerskaarten. Naast de doelstelling om bewoners ruimte en plaatszekerheid te bieden, kan de maatregel ook dienen om overloop van aangrenzende gebieden (met hoge parkeerdruk) tegen te gaan. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

Wat is het toegekend privilege?

Door de bewonerskaart krijgt de parkeerder vrijstelling van betaling en vrijstelling van de beperking van de parkeerduur (parkeerschijf). Men krijgt dus een privilege in de tijd en de prijs van parkeren.

De bewonerskaart

Een ‘bewonerskaart’ is een gemeentelijke parkeerkaart, specifiek bestemd voor personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de op de kaart vermelde gemeente, zone of straat. De hoofdverblijfplaats is deze plaats waar men ingeschreven is in het bevolkingsregister. De bewonerskaart geldt enkel in een gebied met blauwe zone, betalend parkeren of in een gebied voorbehouden voor bewonersparkeren (aangegeven door bord E9a met onderbord ‘bewoners’). De bewonerskaart telt niet in elke gebied in de gemeente die de bewonerskaart uitreikt. De bewonerskaart wordt beperkt tot een bepaalde zone, een aantal straten of één bepaalde straat. Op andere plaatsen in de gemeente gelden de privileges dus niet. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

Bevoegde instantie

De bevoegde instantie voor het uitreiken van de bewonerskaart is de gemeente. De toekenning van bewonerskaarten wordt dus via de mobiliteitsdienst gekoppeld aan het parkeerbeleid. De gemeente heeft de mogelijkheid beperkingen voor het gebruik van parkeerkaarten, op te leggen. Het aantal kaarten per huishouden wordt meestal beperkt. Dit is doorgaans één of twee bewonerskaarten per huishouden. Twee bewonerskaarten zijn pas mogelijk sinds 1 juni 2004. Hier kan bijvoorbeeld rekening gehouden worden met het al dan niet beschikken over een garage. Vaak wordt de keuze tussen één of meerder kaarten bepaald door het aanbod aan parkeergelegenheid. Mogelijk blijft er bij toewijzen van meerdere bewonerskaarten te weinig parkeergelegenheid over voor bijvoorbeeld het handelscentrum. Ook kan men er voor kiezen om de tweede bewonerskaart te ontmoedigen

door er een hoger tarief voor aan te rekenen? Door de gemeente kunnen net zoals de prijs ook andere voorwaarden bepaald worden. Men kan bijvoorbeeld een verzekeringsattest opvragen. Dit is dan om misbruik domicilie tegen te gaan. Tevens kan de geldigheid van de bewonerskaart ook beperkt worden. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

Juridisch kader

Het K.B. van 1 december 1975, houdende het algemeen reglement op het gebruik van de openbare weg, voorziet in de mogelijkheid tot een bijzondere parkeerregeling voor bewoners op het vlak van betalend parkeren en/of het plaatsen van de parkeerschijf. De wegbeheerder kan bovendien delen van de openbare weg exclusief voorbehouden als parkeerplaats voor houders van bewonerskaarten. (VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID)

Handhaving

De handhaving van het parkeerbeleid is voornamelijk toegespitst op de controle van het betalend parkeren en de tijdsduur van het parkeren. Deze twee criteria vormen de prioriteiten van de parkeerhandhaving. Bij deze controles wordt er natuurlijk bijkomend gecontroleerd naar het correct gebruik van parkeerprivileges. Bijkomende acties gericht op specifieke controles van één of meerdere parkeerprivileges zijn eerder schaars. Enkel na klachten of overmatig misbruik worden hier soms specifieke acties voor uitgevoerd. De handhaving of controle van het bewonersparkeren wordt bijgevolg uitgevoerd tijdens de reguliere parkeercontrole. Deze kan een controle van het betalend parkeren of van de parkeerduur (parkeerschijf) zijn. Het is ook op deze twee parkeerbepkeringen dat de bewonerskaart een privilege is. De handhaving gebeurt door politie of bevoegde parkeerwachters. Deze controleren de geparkeerde voertuigen. Indien een bewonerskaart aanwezig is in het voertuig, en er dus gebruik wordt gemaakt van het parkeerprivilege, zal er ook gecontroleerd worden op de echtheid en het correct gebruik van de parkeerkaart. Er wordt dus gecontroleerd of de bewonerskaart echt en geldig is. Een bewonerskaart kan om een aantal redenen niet geldig zijn:

- De bewonerskaart is verlopen
- De bewonerskaart is niet geldig in dit gebied

De pakkans van onterecht gebruik maken van dit parkeerprivilege is dus even groot als de pakkans op andere parkeermisbruiken op dezelfde parkeerplaats (niet-betalen, parkeerduur overschrijden, ...). Deze pakkans is dus net zoals bij andere parkeermisbruiken niet zo groot.

Bij de parkeerkaart merkt men de laatste tijd steeds meer het fenomeen van de nagemaakte parkeerkaart op. Bij de bewonerskaart is dit nog redelijk beperkt, maar bij de parkeerkaart voor personen met een handicap treedt dit steeds meer en meer op (zie ook parkeren voor personen met

een handicap & te bespreken actualiteit). Buiten de controles gericht op parkeermisbruiken is er nog een geringe kans dat misbruiken op heterdaad betrapt worden door agenten op patrouille. Deze kans is natuurlijk erg miniem.

Bij het niet-naleven van de parkeerregulering kan door de gemeente een retributie of belasting aan de parkeerder worden opgelegd:

-Retributie: Een retributie is een billijke vergoeding voor een prestatie of een dienst geleverd door de stad in het individueel belang of voordeel van degene die gebruik maakt van die dienst of prestatie.

-Belasting: Een belasting is een eenzijdig opgelegde verplichting vanuit de overheid waar geen individuele dienstverlening van de overheid tegenover staat.

Wetenschappelijk kader

Zoals eerder vermeld is er in Vlaanderen nog zeer weinig wetenschappelijk onderzoek gevoerd naar parkeerprivileges. De bewonerskaart is een parkeermaatregel die mettertijd gegroeid is. Waarschijnlijk is de maatregel in een vroeg stadium ontstaan als privilege voor een bepaald persoon of kleine groep personen/voertuigen. Doorheen de jaren is deze maatregel uitgroeid tot het gekende en veelvuldig gebruikte parkeerprivilege in Vlaanderen. De bewonerskaart kan dus niet op enig wetenschappelijk onderzoek terugvallen. Mede hierdoor is de wetenschappelijke kennis van de gevolgen of verkeerskundige effecten van dit parkeerprivilege nog niet zeer uitgebreid. De kennis die verkeers- of mobiliteitsdeskundigen vandaag de dag hebben opgebouwd over dit onderwerp heeft men al doende geleerd.

Verkeerskundige effecten

Waarom worden bewonerskaarten uitgereikt?

Een gemeente kan een aantal redenen hebben om bewonerskaarten uit te reiken:

- Om bewoners parkeerruimte en een bepaalde plaatszekerheid te bieden.

Bewoners die bij het parkeren gebruik maken van een bewonerskaart hebben geen prioriteit over bezoekende parkeerders. Het toekennen van bewonerskaarten is dus geen garantie voor bewoners op een vrije parkeerplaats. Indien men twee of meerdere bewonerskaarten toekent, neemt de kans op een vrije parkeerplaats verder af. De kans voor bezoekers op het vinden van een vrije parkeerplaats neemt met het toewijzen van bewonerskaarten ook af. Tevens wordt het langparkeren gestimuleerd en vermindert de mogelijkheid tot dubbel gebruik van de parkeercapaciteit. Men moet dus zeker opletten met het toekennen van bewonerskaarten in zones met een hoge parkeerdruk. In zulke gebieden opteert men soms voor een zogenaamde 'buurtparking'. Dit zijn kleine parkeerterreinen of –garages voorbehouden voor bewonersparkeren. Hierdoor kan men de

bewoners verzekeren van een parkeerplaats in een gebied met hoge parkeerdruk. In ruil moet men hier dan weer wel inleveren op andere gebieden zoals kosten en veiligheid (nog meer versterkt bij ondergrondse buurtparkings).

-Om mensen extra te stimuleren zich in de stad te vestigen door de aanbieding van een gratis parkeermogelijkheid.

-Om overloop van aangrenzende gebieden (met hoge parkeerdruk) tegen te gaan.

-Om de financiële benadeling van stadsbewoners voor hun autobezit tegen te gaan.

Parkeertarieven in het stadscentrum kunnen hoog oplopen. Om de inwoners niet financieel te benadelen kan er voor de bewonerskaart gekozen worden.

-Om betalend parkeren in de stad acceptabel te maken voor de inwoners.

Een bijkomend probleem hierbij is dat men bewoners moeilijk kan motiveren om te voorzien in eigen parkeergelegenheid in de vorm van bijvoorbeeld een garage. Dit wordt zeker nog versterkt door het toekennen van gratis bewonerskaarten. Om dit tegen te gaan kan men een systeem gebruiken waarbij er aan de eerste auto van elk adres geen bewonerskaart wordt toegekend. Vervolgens kan men pas een bewonerskaart toekennen aan de tweede auto indien ze een parkeerplaats hebben op eigen terrein of er één huren. Zo kan men er voor zorgen dat garages ook gebruikt worden als garage en niet als bijvoorbeeld hobbykamer.

Wat zijn de verkeerskundige effecten/gevolgen van bewonerskaarten?

Bij een geïntegreerd parkeerbeleid zijn er wel een aantal beperkingen nodig bij het uitreiken van bewonerskaarten. Men gaat namelijk proberen om het gebruik van de auto te ontmoedigen en de alternatieve vervoerswijzen te promoten. Dit wordt door het toekennen van bewonerskaarten tegengewerkt. Financieel worden er bij invoering van een bewonerskaart normaliter minder inkomsten gegenereerd voor de gemeente. De grootte van het verlies hangt af van de prijs van een bewonerskaart. In de wet is expliciet voorzien dat het systeem van papieren bewonerskaarten of zelfklevende vignetten vervangen kan worden door een elektronisch systeem op basis van kentekenherkenning. Hierbij zouden de kentekens van wagens die goedgekeurd zijn in een centrale databank opgenomen worden. Deze zouden dan gecontroleerd kunnen worden via een handterminal op basis van kentekenherkenning of zelfs manuele ingeving. Door een elektronisch systeem in te voeren zou men het administratief werk drastisch verlagen. Tevens worden verschillende andere problemen (vervalste kaarten, kaarten vergeten achter de voorruit te plaatsen, onleesbare kaarten)

met dit systeem ook aangepakt. De controle door de parkeerwachter wordt hierdoor ook een stuk efficiënter. Indien het systeem goed blijkt te werken kan het eventueel uitgebreid worden met sms-parkeren en andere controles. Een moeilijkheid bij dit systeem is dat de database zeer goed up-to-date moet gehouden worden. Veel mensen hechten belang aan tastbaar bewijs. Ze willen zeker zijn dat ze geen boete kunnen krijgen. Dit kan tijdens een overgangsperiode wel voor frustraties zorgen. Een voorbeeld van een stad waar men momenteel al een elektronisch parkeersysteem in gebruik heeft is Kortrijk.

Omkadering in een breder parkeerbeleid?

Een geïntegreerd parkeerbeleid wordt opgesteld door de mobiliteitsdienst van de gemeente. Deze werkt hiervoor samen met alle belanghebbende partijen. Het is ook de mobiliteitsdienst van de gemeente die bevoegd is over het bewonersparkeren. Een essentieel stuk van de opdracht van de mobiliteitsdienst is ervoor te zorgen dat toegepaste maatregelen kaderen in het geïntegreerd parkeerbeleid. Men moet er dus voor zorgen dat de toekenning van bewonersparkeren past binnen de toekomstvisie van de gemeente. (CROW, 2002) (CROW, Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, 2007)

5. Bewonersparkeren in de centrumsteden van Vlaanderen

In dit hoofdstuk wordt het globaal beeld van de centrumsteden weergegeven. Vooraleer over te gaan op het uiteindelijke parkeerbeleid omtrent bewonersparkeren wordt eerst de historische groei op ruimtelijk vlak en de cijfers van de stad omschreven. De uiteenzetting van het effectieve bewonersparkeren wordt verduidelijkt per centrumstad aan de hand van volgende onderdelen: het huidige parkeerbeleid, de evolutie van dit parkeerbeleid, de bewonerssectoren, de handhaving, de bewonerskaarten en ten slotte de evaluatie per centrumstad.

De documentatie die gebruikt wordt voor deze uiteenzetting komt voort uit de interviews met de verantwoordelijken van de centrumsteden (supra 3. Methodologie). Verder wordt deze informatie aangevuld met allerlei bronnen die in verband met het bewonersparkeren gebracht kunnen worden.

5.1. Aalst

Het Oost-Vlaamse Aalst ligt op de as Brussel-Gent, en aan de rivier de Dender. Net zoals andere centrumsteden zorgen de centrumfuncties voor een grote toestroom van bezoekers naar Aalst. Deze stroom, en de bijhorende parkeerdruk kan beperkt worden door een gericht parkeerbeleid te voeren.

5.1.1. De historische groei

Aalst wordt vernoemd naar de 'villa Alost', een landgoed dat in het bezit was van de abdij van Lobbes. In de 11e eeuw moest de bevolking op zoek naar nieuwe woonplaatsen door enerzijds de toename van de landbouwproductie en de bevolking en anderzijds de opbloei van het handelsleven. Daarvoor kwam de naaste omgeving van de 'villa Alost' zeker in aanmerking. Het landgoed had immers een gunstige verkeersligging langs de Dender, terwijl de 'villa Alost' er voor een zekere veiligheid zorgde. (stad, Stadsmonografie Aalst, 2004)

Omstreeks het midden van de 11e eeuw werd de grens van het graafschap van Boudewijn IV oostwaarts verlegd tot aan de Dender. Aalst kwam aldus in de grenszone van Vlaanderen te liggen en evolueerde tot het politieke centrum van het nieuw veroverde gebied. Later werd dit territorium het 'Land van Aalst' genoemd. (stad, Stadsmonografie Aalst, 2004)

Tijdens de Middeleeuwen ontwikkelde zich in Aalst een bloeiende nijverheid door de gunstige ligging van de stad, met name door zijn ligging aan het kruispunt van de Dender met de grote Europese

handelsweg Brugge-Keulen en door de aanwezigheid van een binnenhaven. (stad, Stadsmonografie Aalst, 2004)

De 16e tot de 19e eeuw worden gekenmerkt door een afwisseling tussen economische bloei en welvaart tegenover sociale wantoestanden en economische tegenslagen. Daaruit is het huidige Aalst ontstaan met zijn 7.812 hectare. (stad, Stadsmonografie Aalst, 2004)

5.1.2. Aalst in cijfers

Op 1 januari 2010 kent Aalst 80.035 inwoners, waarvan 42.204 in het centrum. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 1025 inwoners per km² in de stad, en 2226 inwoners per km² in het centrum. (Aalst, Bevolkingscijfer van 1 januari 2000 tot 1 januari 2010, 2010)

Parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	1622
blauwe zone	1809
parkeerpleinen	1796
Totaal openbare ruimte	5227

Tabel 3: Parkeercijfers Aalst (Auwelaert, 2012)

5.1.3. Het huidige parkeersysteem

Het parkeersysteem van Aalst is onderverdeeld in 4 verschillende zones (Aalst, Parkeren in Aalst, 2012):

- Blauwe zone:

Hier is de blauwe zone van kracht, van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. In deze zone geldt een maximale parkeerduur van 2 uur, mits een geldige parkeerschijf.

- Groene zone (langparkeerders):

Hier is betalend parkeren van kracht, van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. In deze zone geldt een tarief van 1,20 euro per uur, 2 euro per 4 uur, 2,50 euro per dag, 7 euro per week en 28 euro per maand.

- Verkeersvrije zone:

Dit zijn de verkeersvrije straten in Aalst.

- Gele zone (kortparkeerders):

Hier is betalend parkeren van kracht, van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. In deze zone geldt een tarief van 1,20 euro per uur, met een maximale parkeerduur van 2 uur. Een halve dagticket in deze zone kost 15 euro.



Figuur 5: Parkeerplan Aalst (Aalst, Parkeren in Aalst, 2012)

5.1.4. Evolutie bewonersparkeren

In 2011 heeft men in Aalst een parkeeronderzoek naar de parkeerbezetting en de parkeerduur laten uitvoeren. Uit het onderzoek bleek dat Aalst kampt met de volgende parkeerdruk.

	Weekdag	Zaterdag
betalende zone	70%	83%
blauwe zone	50%	85%
vrij parkeren	82%	68%

Tabel 4: Parkeerdruk Aalst (Auwelaert, 2012)

De parkeerdruk in Aalst overstijgt momenteel de comfortgrens van 85 procent niet. Men ervaart op weekdagen wel een hoge parkeerdruk op de terreinen waar vrij parkeren van kracht is. Deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van enkele grote onderwijsinstellingen, die een groot aantal langparkeerders aantrekken. Men ervaart in Aalst wel reeds een probleem in verband met een parkeerdruk die de comfortgrens van 85 procent nadert en dit brengt een parkeerprobleem voor de bewoners met zich mee. Op zaterdagen kan het zijn dat bewoners niet in staat zijn om binnen aanvaardbare afstand van hun voordeur een vrije parkeerplaats te vinden.

De mobiliteitsdienst van Aalst ontvangt dan ook meer en meer klachten van bewoners. Deze worden wel veroorzaakt door de vele openbare werken die de laatste twee jaar hebben plaatsgevonden. Deze openbare werken zorgen voor een tijdelijke onbeschikbaarheid van bepaalde parkeervoorzieningen, en dit is nefast voor de parkeerdruk. Het verschil in parkeerdruk op een weekdag (50% in blauwe zone) en een zaterdag (85% in blauwe zone) is te groot.

Het parkeeraanbod in Aalst is enorm diffuus opgebouwd. Er zijn veel verschillende parkeergelegenheden, met telkens een klein aantal parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod is dus zeker niet structureel opgebouwd of geüniformiseerd. Men vertrouwt, naast het diffuse parkeeraanbod op de parkeerpleinen in Aalst zeer hard op het on-street parkeergebeuren om de bezoekers op te vangen. Dit zorgt ervoor dat het parkeeraanbod in Aalst enorm onleesbaar is voor de bezoeker, en dit brengt op zijn beurt enorm veel zoekverkeer met zich mee. Als oplossing voor dit probleem is men in Aalst nu bezig met de ontwikkeling van een dynamisch parkeerverwijssysteem.

De oorspronkelijke reden om de parkeerreguleringen in te voeren in Aalst was de te hoge parkeerdruk in het centrum. De bewoners, die werden geconfronteerd met de parkeerdurbeperkingen, hadden niet allemaal de mogelijkheid om in een eigen parkeerfaciliteit te voorzien. Dit was mede door de historische groei van het stadscentrum, waarin weinig

infrastructurele maatregelen mogelijk waren. Men heeft dan in combinatie met de parkeerreguleringen het bewonersparkeren ingevoerd om de bewoners hiervan te ontzien.

Deze hoge parkeerdruk in het stadscentrum van Aalst is vastgesteld door verschillende tellingen en een uitgebreider parkeeronderzoek.

Het huidige parkeersysteem biedt volgens het stadsbestuur van Aalst voor 99 procent van de bewoners een goede en efficiënte oplossing. De huishoudens met meer dan twee wagens in hun bezit vallen niet onder de huidige regeling. Men krijgt nog een minimaal aantal aan klachten, maar deze komen van bewoners die verwachten dat ze ten alle tijden op een maximale afstand van enkele meters van hun voordeur kunnen parkeren. Op een zaterdag kan de hoge parkeerdruk al eens problemen opleveren, maar over het algemeen kunnen alle bewoners van Aalst binnen aanvaardbare afstand van hun voordeur een vrije parkeerplaats vinden. Men zal in de toekomst proberen deze parkeerdruk te verlagen, door aan de aanbodzijde van de balans te werken.

Bewonersparkeren is in Aalst altijd gecombineerd geweest met parkeerreguleringen. Het kadert sinds de invoering van deze parkeerreguleringen dan ook al in het integraal parkeerbeleid.

5.1.5. Bewonerssectoren

In Aalst heeft men de stad opgedeeld in bewonerssectoren. Deze sectoren zijn ingedeeld door de politie, die in Aalst tot 2002 bevoegd was voor het parkeerbeleid. De indeling van deze sectoren vindt dan ook zijn oorsprong bij de politie, en staat momenteel ter discussie.

Sector 1 omvat de volledige wallenring (het historisch stadscentrum), en enkele aanpalende straten. Hierin zijn ook veel verkeersvrije straten omvat. Deze sector is momenteel zeer groot, en nodigt dus uit tot intra-zonaal verkeer met de wagen als vervoersmodus.

Sector 2 is de stationsomgeving.

In de indeling van de andere sectoren zit veel minder logica. Sector 3, 3A en 3 B zijn allen één straat. Deze officieel drie aparte sectoren worden in de praktijk dan wel samengevoegd tot één zone.

Sector 4 is een historische handelsstraat en een aanpalende straat. Deze sector wordt door het stadsbestuur ook als veel te klein gezien.

Sector 5 is een residentiële wijk met een redelijk homogene structuur. De indeling van deze sector is volgens het stadsbestuur wel aanvaardbaar.

Sector 7 is rechteroever. Dit is een logische sector. Het is een stadsdeel dat kampt met een imagoprobleem. Er is in deze sector een groot aandeel allochtone bewoners gevestigd, en er is veel sociale huisvesting.

Sector 9 is de voorzijde van het ziekenhuis, en sector 10 is de achterzijde. Dit zijn aparte sectoren door de aparte invoering van de parkeerregulering. Volgens het stadsbestuur is het onlogisch dat deze sectoren zijn opgedeeld.

Sector 11 is een latere uitbreiding van de blauwe zone en dus een aparte sector.

In de evolutie van deze sectoren, zijn bij de invoering van de parkeerregulering sector 1 en 2 bepaald. De andere sectoren zijn er nadien, bij uitbreidingen van de parkeerregulering, bijgekomen. In deze indeling zit volgens het stadsbestuur zeer weinig logica. De evaluatie van deze sectoren staat in 2013 op het programma. Men kampt in Aalst vaak met klachten van de grensbewoners van de sectoren. Het stadsbestuur heeft dan aan de privéconcessiehouder, verantwoordelijk voor de handhaving, gevraagd om op het terrein, bij een hoge parkeerdruk, pragmatisch om te springen met de controle van grensbewoners.

Momenteel worden er in Aalst geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden.

5.1.6. Handhaving

In Aalst was tot in 2002 enkel de politie bevoegd voor de handhaving. De laatste jaren heeft het stadsbestuur, door de te hoge parkeerdruk in het stadscentrum, geprobeerd deze handhaving aan te scherpen. Het huidige handhavingsbeleid is dus pas achteraf op het huidige parkeersysteem toegepast, en niet bij het opstellen mee ingevoegd.

In de huidige situatie is een privéconcessiehouder, OPC, bevoegd voor de controle van alle gedepenaliseerde overtredingen, en de administratieve behandeling en opvolging. OPC heeft hiervoor parkeerwachters in dienst. Momenteel is er tweemaal per jaar een overleg tussen OPC, het stadsbestuur en de politie. Volgens het stadsbestuur is dit te weinig om actief te kunnen bijsturen. De keuze voor een privéconcessiehouder is volgens het stadsbestuur zeer snel genomen, zonder de

voor- en nadelen te onderzoeken. Er wordt aan gedacht om de handhaving van het parkeerbeleid terug in handen van de stad zelf te nemen.

Foutparkeren blijft de bevoegdheid van de politie. Volgens het stadsbestuur is deze parkeercontrole naar ervaring onbestaande. De prioriteiten die zijn vastgelegd in het regionaal veiligheidsplan, hebben namelijk een heel sterke focus op de aanpak van verkeersongevallen met een lichamelijk letsel tot gevolg. De politie voert dan ook enorm veel bemande en onbemande controles uit op alcohol, drugs en overdreven snelheid. Een groot deel van de politionele capaciteit gaat daar deze prioriteiten, en bijgevolg neemt de controle van het parkeerbeleid jaar na jaar af.

Een wisselwerking tussen OPC en de politie gebeurt enkel op het overleg tweemaal per jaar. Het stadsbestuur heeft de indruk dat er vanuit de politie geen interesse meer is in de controle van het parkeerbeleid. Echt flagrante foutparkeerders worden vanuit OPC naar de mobiliteitsdienst doorgesignaleerd, en de mobiliteitsdienst geeft deze dan verder door aan de politie. Dit gebeurde in het verleden vaker, maar door het weinige gevolg dat hier aan gegeven werd, is men hier dan ook mee gestopt. Er zijn wel successen in de samenwerking tussen OPC en de politie geweest. Er gebeurden af en toe gezamenlijke doelgerichte acties tegen bijvoorbeeld misbruik van parkeerkaarten voor personen met een handicap. Het gebrek aan gerechtelijke gevolgen voor de overtreders nadien, werkte dan weer zo demotiverend dat men momenteel geen parkeeracties meer uitvoert.

De controle op het terrein van OPC verloopt volgens het stadsbestuur vrij tot zeer strikt. Men heeft in Aalst, door de lage prioriteit bij de politie, wel te maken met het probleem van bewust foutparkeren. Hierbij ligt de pakkans dan ook gevoelig lager. OPC controleert in de betalende zone 2 maal per dag alle parkeerplaatsen. In de blauwe zone is de controlefrequentie afhankelijk van de hoogte van de parkeerdruk in de verschillende straten of wijken.

Een parkeerwachter controleert, volgens het stadsbestuur, bij iedere wagen de zone, de vervaldatum en de overeenkomstigheid van het kenteken. Indien één van deze factoren niet leesbaar of in orde is, wordt er een retributie uitgeschreven. Het stadsbestuur wilt op dit vlak in de toekomst wel klantvriendelijker optreden. Momenteel krijgt een bewoner geen verwittiging bij het verstrijken van de geldigheidsduur van zijn bewonerskaart. Het stadsbestuur wilt in de toekomst bekijken of dit via de handterminal mogelijk is. Zodoende kan een wagen met een bijna vervallen bewonerskaart een herinnering krijgen in plaats van een retributie. Momenteel levert de bewonerskaart nog het volledig

bewijs van terecht, of onterecht parkeren. De handheld wordt enkel gebruikt voor het doen van vaststellingen, zoals het maken van foto's en dergelijke.

Bij het niet opvolgen van het retributiereglement loopt men in Aalst het risico op een retributie van 15 euro per halve dag. Het bedrag van deze retributie was in het verleden 12,50 euro, maar is dan opeens door de gemeenteraad opgetrokken naar 15 euro per halve dag uit financiële overwegingen, zonder enige parkeerbeleidsdoelstelling. De inning van deze retributie verloopt volledig via OPC. OPC, dat werkt met een open boekhouding, ervaart een groot aandeel spontane betalingen. Bij niet-betaling verstuurt men een herinnering. Bij een herhaalde niet-betaling volgt er een tweede herinnering. Vervolgens een aanmaning met kosten en ten slotte een deurwaarder tot en met de invordering via het vredegerecht. In Aalst heeft men een vrij hoge betalingsgraad. Deze bedraagt net geen 90 procent. Het grootste aandeel niet-betalers zijn buitenlandse parkeerders. Voor deze buitenlandse retributies zijn er reeds akkoorden met een aantal landen, maar dit blijft een moeilijk verhaal. (stad Aalst)

5.1.7. Bewonerskaarten

De stad Aalst werkt met een traditionele bewonerskaart. Bewonerskaarten worden in Aalst uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonerskaart in Aalst zijn (stad Aalst):

- * Gedomicilieerd te zijn in een straat/zone waar betalend parkeren of de blauwe zonereglementering met bewonersparkeren van toepassing is
- * Te beschikken over een eigendomsbewijs van de auto of te kunnen aantonen dat men een gebruiksrecht heeft (vb. verklaring werkgever; leasingmaatschappij, ...)

Er zijn in totaal 2388 bewonersvignetten in omloop in alle sectoren samen. Hiervan zijn er 188 tweede bewonerskaarten. Per wooneenheid kan men in Aalst maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Er is een inventaris van het parkeeraanbod per zone, maar bij de verdeling van bewonerskaarten wordt hier geen rekening mee gehouden. De vraag naar meer dan twee bewonerskaarten komt in Aalst zeer weinig voor.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Aalst is 12 maanden, met uitzondering van de voorlopige bewonerskaart na een adreswijziging. Indien men in de toekomst de omschakeling naar een digitaal systeem doorvoert, wilt men wel extra flexibiliteit aan de bewoners bieden door een variabele geldigheidsduur aan te bieden. Vervallen bewonerskaarten moeten in theorie terug geïnd worden, maar dit gebeurt niet. Men heeft in Aalst wel last van onterecht gebruikte

bewonerskaarten. Vooral bewonerskaarten die na verhuis onterecht verder in gebruik blijven, komen vaak voor. Vervalste bewonerskaarten komen in Aalst zo goed als niet voor. Om misbruik tegen te gaan, wilt het stadsbestuur van Aalst in de toekomst overschakelen naar een digitaal en papierloos systeem.

Men heeft in Aalst gekozen voor een betalende verdeling van beide bewonerskaarten. Deze tarieven zijn opgelegd door de gemeenteraad. Het stadsbestuur stelde een gratis verdeling van de eerste bewonerskaart voor, maar dit voorstel is dan niet gevolgd. De eerste bewonerskaart kost in Aalst 25 euro, en de tweede bewonerskaart 100 euro. De gemeenteraad heeft het bedrag van 25 euro opgelegd als administratieve kost. Het stadsbestuur weet niet hoe de gemeenteraad aan de effectieve bedragen gekomen is. Hier is alleszins geen onderzoek of berekeningswijze aan vooraf gegaan.

Men heeft in Aalst in het verleden klachten gekregen over de wachtperiode tussen de inschrijving in het bevolkingsregister en de controle door de wijkagent. Eerder heeft men in Aalst momenteel geen recht op een definitieve bewonerskaart, enkel een voorlopige bewonerskaart. De stad Aalst heeft hieromtrent in het verleden een aantal malen misbruik opgemerkt. Handelaars schreven zich in op het adres van hun zaak. Op basis van deze voorlopige inschrijving werd er een bewonerskaart aangevraagd. Na de controle door de wijkagent werd de inschrijving vervolgens geweigerd. De bewonerskaart bleef echter wel in gebruik.

Momenteel zijn er in Aalst geen parkeerplaatsen waar de bewonerskaart niet geldig is. Een bewonerskaart geeft altijd een volledige vrijstelling van alle parkeerrestricties.

In Aalst verdeelt men momenteel een aparte gemeentelijke parkeerkaart voor autodelen. Deze parkeerkaart biedt dezelfde parkeerfaciliteiten als een bewonerskaart. Particuliere autodelers hebben ook recht op een parkeerkaart voor autodelen, indien ze lid zijn van de organisatie Autopia.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Aalst niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van een bewonerskaart. Vroeger werden in Aalst, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren. Hedendaags wordt in Aalst het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd. Dit wordt momenteel toegepast door het al dan niet toekennen van een bouwvergunning. Bij nieuwbouw moet men in Aalst per wooneenheid 1 parkeerplaats voorzien. Bij grote projecten of projecten met een

bezoekersgenererende functie wordt de norm opgevoerd. Volgens het stadsbestuur is men zo niet op een goede structurele wijze aan het werken. Parkeerfaciliteiten die momenteel op het bouwplan worden goedgekeurd, worden naderhand makkelijk omgebouwd, of krijgen een andere functie. De wagen komt op deze wijze nog steeds op het openbaar terrein terecht.

5.1.8. Evaluatie

Tot op heden gebeurt er in Aalst geen structurele evaluatie van het parkeerbeleid. Men werkt niet met monitoring van kerncijfers. Er heeft tot op heden dus ook nog geen evaluatie van het bewonersparkeren plaatsgevonden.

5.2. Antwerpen

Antwerpen is de hoofdstad van de provincie Antwerpen en is qua inwonertal de grootste van alle centrumsteden. Antwerpen ligt grotendeels op de rechteroever van de Schelde en is bekend door zijn uitgestrekte havengebied met internationaal vrachtvervoer en diamanthandel. De stad is onderverdeeld de kernstad en zeven deelgebieden, namelijk Haven-Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Ekeren-Rozemaai-Luchtbal, Merksem & Deurne Noord, Oostrand, Zuidrand-Oost, Zuidrand en Linkeroever. In deze bespreking komt vooral het beleid in de kernstad zelf aan bod. (stad Antwerpen)

5.2.1. De historische groei

De ruimtelijke groei van de stad Antwerpen volstrekt zich steeds tegen de achtergrond van een zelfde factor: de Schelde. Van de schamele nederzettingen van boeren en vissers aan de Schelde van voor de 7e eeuw heeft de stad enkel haar Frankische naam 'Antwerpen' overgehouden, wat vermoedelijk 'tegen het water opgeworpen land' betekent. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

In de 12de–13de eeuw kwam het urbanisatieproces van Antwerpen goed op gang doordat Antwerpen hoogstwaarschijnlijk deelde in de commerciële en industriële herleving van het graafschap Vlaanderen en het Hertogdom Brabant. De opgang van Antwerpen bleef echter beperkt en de internationale handelsstromen waren nog niet aan de orde in deze eeuwen. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

Vervolgens groeide Antwerpen in de 14e eeuw uit tot de belangrijkste afzetmarkt van het Engelse laken. Het gevolg hiervan was een nieuwe stadsvergroting waarbij het zo typische halvemaaanvormige nederzettingsspatroon tot stand kwam. Een nieuwe uitbreiding van de stad liet op zich wachten tot ergens in de 16e eeuw. Toen werd namelijk een nieuwe stadsomwalling opgetrokken die pas in de 19de eeuw gesloopt werd en grote delen in het noorden van de stad werden herverkaveld en bewoonbaar gemaakt. Rond 1565 stond Antwerpen aan het hoogtepunt van haar roem, grotendeels te danken aan de wereldmarkt die zij mocht huisvesten. De stad telde toen vermoedelijk meer dan 100.000 inwoners en was na Parijs de grootste stad ten noorden van de Alpen. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

De periode na 1565 wordt voornamelijk getekend door verwoesting, honger en oorlog waarin de economie en handel een ernstige crisis doormaakte. Antwerpen herstelde zich door de opwaardering van een luxe en op verfijnde smaak georiënteerde industrie. De bebouwing binnen Antwerpen

geraakte in de loop van de 17de eeuw ook steeds meer ‘versteend’, en kende niet meer die drastische urbanistische wijzigingen uit de 14de en 16de eeuw. De structuur van Antwerpen lag vast en zou pas in de 19de eeuw nieuwe veranderingen ondergaan. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

Antwerpen wordt in de eerste helft van de 18e eeuw getekend door een zware crisis op economisch en demografisch vlak. Het uitzicht van de Antwerpse binnenstad geraakte in deze periode steeds meer verfranst. Tegen het einde van de 18e eeuw komt Antwerpen de crisis te boven door zich weer te manifesteren als een handelsmetropool. Enkel de Belgische Revolutie kon de groei van de stad nog even bedreigen, maar kon de economische expansie in het midden van de 19e eeuw toch niet tegenhouden. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

De bevolkingsexplosie en de hiermee gerelateerde sociale en hygiënische wantoestanden, maakten nieuwe urbanistische projecten meer dan noodzakelijk. Zo werden de oude Spaanse wallen gesloopt en kon de aanleg van de Leie-verbinding een aanvang nemen. De grenzen van de stad werd verlegd tot aan de omringende Brialmontvestingen. Ten slotte werd ook de haven onder handen genomen door ondermeer het rechte trekken van de Scheldekaaien en de verdere uitbouw van de dokken.

Na de wereldwijde economische depressie van 1830 werd de Antwerpse haven verder uitgebreid en ook het wegennet wordt continu uitgebreid om zo te groeien tot het Antwerpen van vandaag. (stad, Stadsmonografie Antwerpen, 2003)

5.2.2. Antwerpen in cijfers

Op 1 januari 2012 kent Antwerpen 506.225 inwoners, waarvan 190.574 in het district Antwerpen. Dit geeft voor het district Antwerpen een bevolkingsdichtheid van 2183 inwoners per km². (stad Antwerpen)

parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	35.802
blauwe zone	13.800
publieke parkings	13.839
Totaal openbaar domein	63.441

Tabel 5: Parkeercijfers Antwerpen (Schaeken, 2012)

5.2.3. Het huidige parkeersysteem

Antwerpen is onderverdeeld in twee parkeerreguleringen: de betalende zone en de blauwe zone. Binnen de ring rond Antwerpen is betalend parkeren van kracht (GAPA, Parkeerplan Antwerpen, 2012):

- Rode zone:

In de rode zone geldt betalend parkeren van maandag tot zaterdag, van 9u tot 22u. Hier mag men maximum 3 uur parkeren, aan een tarief van 1,50 euro voor het eerste uur, 2,50 euro voor het tweede uur en 3,50 euro voor het derde uur. Hier is dus een progressief tarief van toepassing.

- Lichtgroene zone:

In de lichtgroene zone geldt betalend parkeren van maandag tot zaterdag, van 9u tot 19u. Hier mag men maximum 10 uur parkeren, aan een tarief van 0,60 euro voor het eerste uur en 1,00 euro voor de volgende uren. Hier is dus een progressief tarief van toepassing.

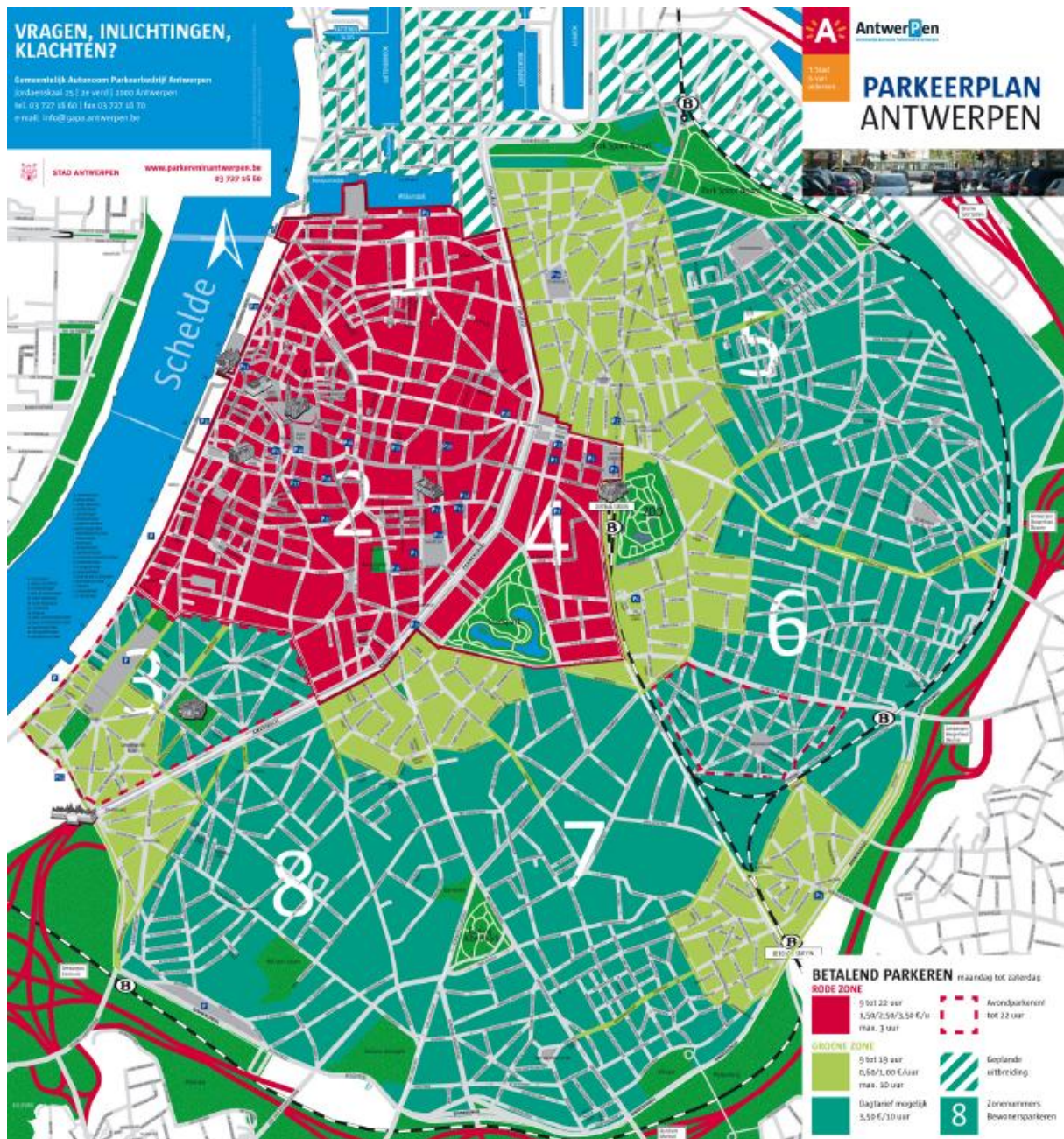
- Donkergroene zone:

In de donkergroene zone geldt betalend parkeren van maandag tot zaterdag, van 9u tot 19u. Hier mag men maximum 10 uur parkeren, aan een tarief van 0,60 euro voor het eerste uur en 1,00 euro voor de volgende uren. Hier is dus een progressief tarief van toepassing. In deze zone kan men een dagticket aanschaffen aan 3,50 euro voor 10 uur.

- Groen gearceerde zone:

Dit is de uitbreidingszone. Hier wordt weldra betalend parkeren ingevoerd.

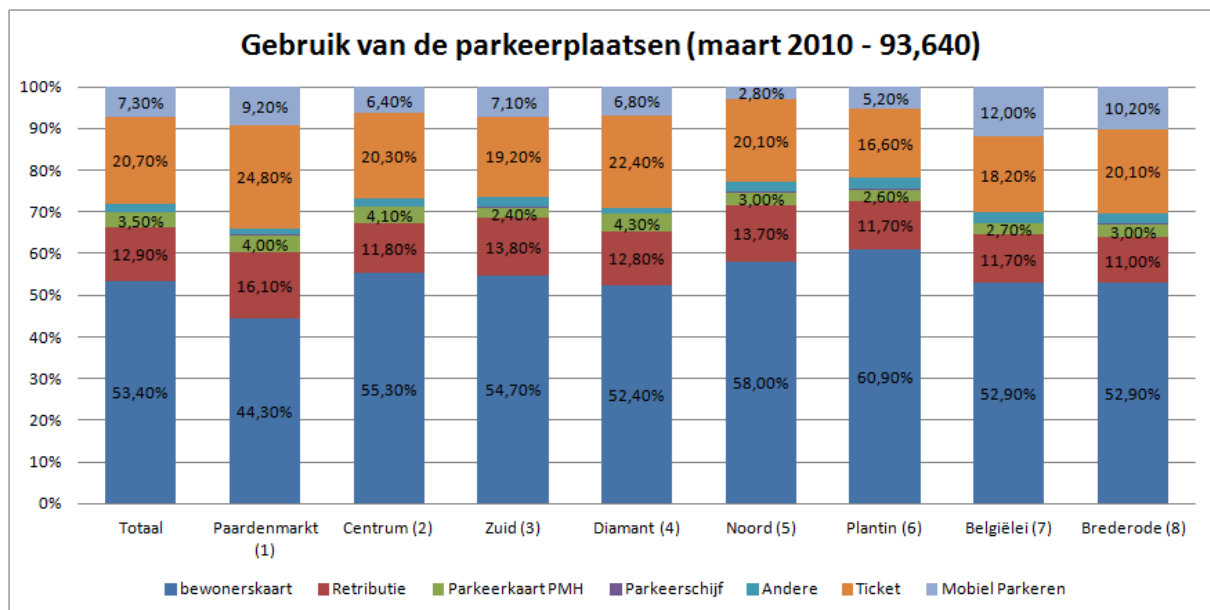
Men maakt in Antwerpen ook gebruik van de blauwe zone. Deze zones zijn wel buiten de ring gelokaliseerd. Een groot nadeel van de blauwe zone in Antwerpen is dat het zeer onflexibel naar de gebruikers toe is.



Figuur 6: Parkeerplan Antwerpen (GAPA, Parkeerplan Antwerpen, 2012)

5.2.4. Evolutie bewonersparkeren

In Antwerpen kampt men momenteel overdag in het centrum met een ideale bezettingsgraad van 85 procent. Hiervan zijn 53 procent bewoners. 's Avonds stijgt zowel het aandeel bewonersparkeren als de bezettingsgraad. Tussen de zones zijn er nauwelijks verschillen in het gebruik van de parkeerplaatsen merkbaar.



Figuur 7: Gebruik parkeerplaatsen Antwerpen (GAPA, Parkeerbeleidsplan 2008-2012, 2008)

Een probleem in Antwerpen is dat de bewoner nauwelijks bereid zijn om alternatieven te zoeken. Dit is volgens het stadsbestuur één van de limieten van het huidig parkeerbeleid. Men creëert de verwachting dat parkeren in Antwerpen gratis is. Men kan dan ook niet verwachten van de bewoners dat deze op zoek gaan naar (betalende) alternatieven. In Antwerpen is bewonersparkeren dus meestal maatgevend voor het gehele parkeerbeleid.

In Antwerpen ziet men bewonersparkeren niet als een losstaande parkeermaatregel, maar als een aanvulling op de parkeerregulering. De invoering van het huidige parkeersysteem is veroorzaakt door een te hoge parkeerdruk waar men vroeger in het centrum van Antwerpen mee kampte. Deze parkeerdruk breidde als een olievlek uit, en veroorzaakte meer en meer problemen. Men heeft dan in Antwerpen beslist om een evaluatie te maken van het integraal parkeerbeleid. Men heeft, na deze evaluatie, de parkeerregulering op het hele gebied binnen de ring (een reeds aanwezige barrière) doorgevoerd. In Antwerpen heeft men altijd de koppeling gemaakt tussen een parkeerregulering en bewonersparkeren, aangezien men in het stadscentrum kiest voor bewoners en kortparkeerders.

Deze te hoge parkeerdruk werd in de stad Antwerpen vastgesteld aan de hand van verscheidene tellingen en parkeerduurmetingen. (GAPA, Parkeerbeleidsplan 2008-2012, 2008)

Het stadsbestuur is overtuigd van de goede en efficiënte werking van het parkeersysteem overdag. Overdag zijn het voornamelijk bezoekers die parkeren in Antwerpen. Voor de bewoners biedt het

parkeersysteem geen sluitende oplossing. Hun oorspronkelijk probleem wordt niet opgelost. Hier zijn twee redenen voor:

- * Er is minder parkeercapaciteit op openbaar domein aanwezig dan er bewonerskaarten in omloop zijn of er vraag naar bewonerskaarten is.

- * Bewoners verwachten dat parkeerfaciliteiten voor hun gratis door de stad voorzien worden.

Op dit vlak is er volgens het stadsbestuur van Antwerpen een mentaliteitswijziging nodig. Op parkeren op openbaar domein staat een prijs, ook voor bewoners.

Bewonersparkeren kadert in Antwerpen in het integraal parkeerbeleid. Dit is sinds de invoer ervan, in 1998, zo geweest, maar in het verleden werd het bewonersverhaal in verschillende stukken opgedeeld en afzonderlijk bekeken. In 2008 heeft men in Antwerpen dan het volledige parkeerbeleid, met inbegrip van bewonersparkeren terug als één geheel bekeken en geüniformiseerd.

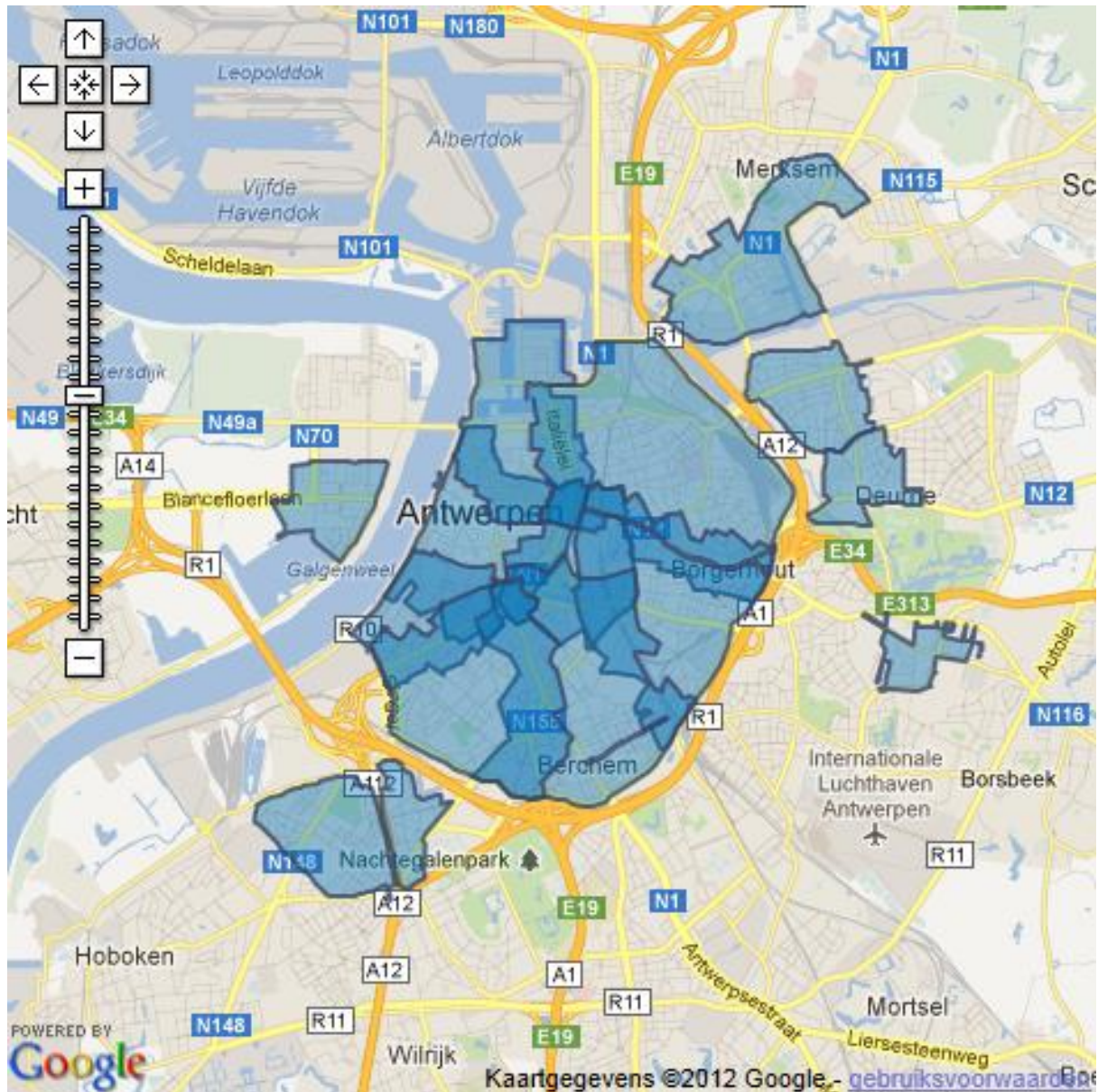
5.2.5. Bewonerszones

Sinds de invoering van de parkeerregulering, is er vele malen uitgebreid en aangepast. Bij elke uitbreiding werd er een nieuwe bewonerszone gecreëerd. Dit gaf uiteindelijk een samenraapsel aan bewonerszones. Men heeft dan de bewonerszones opnieuw bekeken en hervormd. Men is dan overgeschakeld op zones gevormd door de grote invalssassen en de spoorweg. De grenzen liggen ondanks verscheidene klachten van bewoners definitief vast. Deze grenzen zijn aansluitend op elkaar, maar op vraag van de bewoners mag men 200 meter buiten de grenzen parkeren. Zone 1 mag dus tot 200 meter in zone 2 parkeren. Deze 200 meter is bepaald op basis van een literatuurstudie waarin de aanvaardbare loopafstand voor een bewoner bepaald werd. De controle van deze grenzen verloopt softwarematig. Indien de parkeerwachter een parkeerautomaat uit een grenszone ingeeft in de handheld weet het softwarepakket dat kentekens uit beide zones toegelaten zijn.

De zones die nu gehanteerd worden zijn vrij groot, maar er wordt geen intra-zonaal autoverkeer opgemerkt bij de tellingen, dus ziet men dit niet als probleem.

Er worden bewust geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden omwille van het gebruik van openbare plaatsen. Het grote nadeel van deze werkwijze is dat men parkeerplaatsen creëert waar een gemengd gebruik onmogelijk wordt. Overdag staan deze plaatsen zeer vaak leeg, en zo creëert men enorm veel klachten. Het probleem in Antwerpen is de te grote verhouding van bewoners die een on-street parkeerplaats zoeken ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op openbaar terrein. Door parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voor te behouden, worden er geen extra parkeerplaatsen voor bewoners gecreëerd, dus levert dit in

Antwerpen ook geen voordeel op. De bewoners zijn in Antwerpen maatgevend. De bezoeker is op het moment dat zich de grootste problemen in verband met een te hoge bezetting voordoen, grotendeels weg uit de stad.



Figuur 8: Bewonerszones Antwerpen (stad Antwerpen)

In de winkelstraten van Antwerpen geldt er geen bewonersparkeren. Men probeert zo de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te houden. In de winkelstraten zijn de kortparkeerders de doelgroep en zo kan men de winkelstraten een stuk meer ontlasten. De definitie van een winkelstraat wordt door een aparte dienst (werk en economie) bekeken, aan de hand van de bezettingsgraad door winkels.

5.2.6. Handhaving

In Antwerpen heeft de handhaving samen met het parkeerbeleid uitgestippeld, in overleg met de betrokken partijen. De handhaving van de betalende zone, de blauwe zone en de parkeervergunningen vallen onder de verantwoordelijkheid van het gemeentelijk parkeerbedrijf (GAPA). De parkeerwachters zijn allemaal in dienst van GAPA en schrijven retributies uit, indien een geparkeerde wagen niet in regel is met het retributiereglement. Er wordt in Antwerpen niet met het Gemeentelijk Administratief Sanctierecht gewerkt. Foutparkeren blijft de bevoegdheid van de politie.

In Antwerpen heerst de perceptie dat er heel veel parkeerwachters continu op pad zijn. Men beschikt niet over een cijfer van een controlegraad, maar in de cijfers van het parkeergebruik zien we de betalingsbereidheid van de parkeerders. De 12 tot 15 procent parkeerders die een retributie krijgen, ziet men in Antwerpen niet in als hoog. In de blauwe zone ligt het aandeel van retributies veel hoger. Indien men de controle van de betalende zone uitgeeft aan privéconcessiehouders zal volgens het stadsbestuur van de stad Antwerpen het aandeel retributies veel hoger liggen. De inkomsten van deze privéconcessiehouders komen namelijk voor een groot deel uit de retributies. Indien men naar het financiële aspect kijkt, brengt elke parkeerwachter zijn kostprijs meer dan op in retributies. Het is in Antwerpen echter niet de bedoeling om een lucratief parkeerbeleid te voeren. Men wenst de perceptie naar controle zo hoog mogelijk te leggen, om op deze manier een zo hoog mogelijke betalingsbereidheid te bereiken. De betalingsbereidheid evolueert in Antwerpen ieder jaar in stijgende richting. Dit kan men zien aan het gebruik van de parkeerautomaten, in combinatie met de bezettingsgraad. In Antwerpen worden de drukke centrumgebieden, met een hoge parkeerdruk, veel frequenter gecontroleerd dan een residentiële wijk, zonder grote attractiepolen en een lage parkeerdruk.

In Antwerpen heerst de perceptie dat de parkeercontrole door de politie minder frequent gebeurt. Er wordt gevoeld dat een overdracht van deze bevoegdheden vanuit verkeerskundig oogpunt een goede zaak zou zijn voor het parkeerbeleid. De controle op foutparkeren zou op een veel striktere en efficiëntere manier kunnen gebeuren. Men zou, door veel strikter op te treden, ook een grotere gedragswijziging teweeg kunnen brengen bij foutparkeerders. Momenteel worden foutparkeerders enkel naar de politie doorgesignaleerd indien het flagrante overtredingen, of merkbare tendensen zijn. In Antwerpen wordt er niet meer gezamenlijk door politie en parkeerwachter gecontroleerd. Dit is lang wel zo geweest, maar door cultuurverschillen in de twee organisaties was dit moeilijk houdbaar. Er wordt wel regelmatig samen een actie ondernomen, vooral doelgericht op bepaalde problemen zoals het onterecht parkeren op parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Er is in Antwerpen een poging ondernomen om alle foutparkeerders, opgemerkt door parkeerwachters,

door te signaleren naar de politie. Hier werd echter zo weinig gevolg aan gegeven, dat deze wisselwerking is verwaterd. Men in Antwerpen reeds bekeken hoe men deze bevoegdheden mogelijk zou kunnen overdragen. Momenteel heerst er veel onvrede bij de bewoners omdat men voor foutparkeren niet bestraft wordt.

Eenmaal per maand doen de parkeerwachters in Antwerpen een grote telling van 90.000 wagens. Op deze manier kent men het gebruik van de parkeerplaatsen in Antwerpen.

In een aantal gebieden in Antwerpen is de handhaving toch in een privéconcessie uitgegeven. Dit zijn de gebieden die gekoppeld zijn aan een parking. Aan deze concessiehouders kan de stad Antwerpen haar eigen voorwaarden opleggen. Volgens het stadsbestuur heeft men in Antwerpen een goede samenwerking met de verschillende concessiehouders. Het gemeentelijk parkeerbedrijf GAPA pleegt regelmatig overleg met deze partijen. Er zijn 3-maandelijks stuurgroepen met een financiële rapportering, plus daarbij continu overleg en bijsturing. Het voordeel van deze samenwerking ligt in de organisatievorm. Men kan nu in een pps-constructie werken, waardoor men de inkomsten uit die zone van het straatparkeren in de parking kan laten vloeien en zodoende een onrendabele parking toch rendabel kan maken.

In Antwerpen beschikt GAPA niet over een link tussen het bevolkingsregister en de database met geldige bewonersvergunningen. Men voert deze wijzigingen ook niet handmatig door. Er wordt op dit moment onderzocht hoe men deze link zou kunnen toepassen, en wat de voordelen van deze link zouden zijn. Door de bewonersvergunningen om de 24 maanden te vernieuwen beperkt men de problemen met verhuizingen volgens GAPA al voor een groot stuk. Indien een bewoner verhuist en geen nieuwe bewonerskaart aanvraagt, kan deze onterecht verder in gebruik blijven. Indien de bewoner een nieuwe bewonersvergunning aanvraagt, moet de oude eerst uit de database verwijderd worden. De voordelen van een link met het bevolkingsregister zijn volgens GAPA niet groot, en wegen waarschijnlijk niet op tegen de nodige investeringen.

Bij het niet opvolgen van het retributiereglement loopt men in Antwerpen het risico op een retributie van 23 euro per dag. De retributie wordt op het terrein uitgeschreven door de parkeerwachter. Bij niet-betaling volgt een eerste aanmaning. Bij verdere niet-betaling volgt er een aangetekend schrijven, en ten slotte een uitvoeringsbevel dat wordt behandeld door een deurwaarder en mogelijk verdere juridische stappen. Men probeert de retributies met alle mogelijke middelen te innen. Retributies die worden uitgeschreven aan buitenlandse bestuurders probeert men ook te innen. Met Nederland heeft men op dit vlak lange tijd gegevens kunnen uitwisselen. Indien men de retributie

niet kan innen, houdt men deze wel bij als openstaande retributie, maar ook dit is een zeer moeilijk verhaal. Indien de retributie wordt uitgeschreven door een van de concessiehouders, gebeurt de afhandeling op dezelfde wijze, maar onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Enkel de klachtenbehandeling gaat via het gemeentelijk parkeerbedrijf. Het is het gemeentelijk parkeerbedrijf dat beslist of er een retributie geannuleerd wordt of niet. (Antwerpen, 2012)

5.2.7. Bewonersvergunning

De stad Antwerpen werkt met een volledig elektronische bewonersvergunning. Er zijn op dit moment nog bewonersvignetten in omloop, maar deze zullen na het vervallen van de geldigheidsduur door een elektronische vorm vervangen worden. De administratieve behandeling en opvolging van de bewonersvergunningen is volledig in handen van GAPA. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonersvergunning in Antwerpen zijn:

- * Gedomicleerd zijn in één van de bewonerszones.
- * Het inschrijvingsbewijs van de wagen moet op uw naam staan.
- * In geval van een lichte vrachtwagen of kampeerwagen moet u een identificatiebewijs kunnen voorleggen waaruit blijkt dat het gewicht van het voertuig lager is dan 3500 kg.
- * In geval van een particulier voertuig dat op naam van een andere persoon is ingeschreven, moet u een attest van de verzekering voorleggen waarop staat dat u medebestuurder bent.
- * In geval van een bedrijfsvoertuig of leasewagen voor werknemers, moet u een attest van uw werkgever of leasingmaatschappij voorleggen dat bevestigt dat u permanent over het bedrijfsvoertuig beschikt.
- * In geval van een bedrijfsvoertuig of leasewagen voor zaakvoerders, moet u een kopie van de statuten uit het Belgisch Staatsblad voorleggen waaruit blijkt dat u zaakvoerder bent.

Er zijn in totaal 74.518 bewonersvergunningen in omloop in alle zones samen. Hiervan zijn er 11.777 of 17 procent betalend, dus tweede bewonersvergunning. Er zijn in Antwerpen 1.311, of 1,75 procent, bewonersvergunningen uitgereikt aan eigenaars van een lichte vrachtauto.

	Bewonersvergunningen	Parkeerplaatsen	Verhouding
Zone 1	2.011	1.977	102%
Zone 2	5.620	3.304	170%
Zone 3	3.753	3.130	120%
Zone 4	1.013	892	114%
Zone 5	13.277	9.520	139%
Zone 6	7.045	5.299	133%
Zone 7	9.800	6.988	140%
Zone 8	8.294	5.715	145%

Tabel 6: Bewonerszones en - vergunningen Antwerpen (Schaeken, 2012)

Er zijn bewonerszones waar de verhouding veel hoger dan 100% ligt. dit duidt niet noodzakelijk op een probleem. Veel bewoners die over een garage of een eigen parkeerfaciliteit beschikken, vragen toch één of zelfs twee bewonersvergunningen aan, om toch altijd de mogelijkheid hebben om on-street te parkeren. Het geeft wel aan dat er meer vraag naar bewonerskaarten is dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Per wooneenheid kan men in Antwerpen maximum twee bewonerskaarten per wooneenheid aanvragen. Hier worden geen uitzonderingen op toegekend. In de andere zones komt dit zo goed als niet voor. De vraag naar meer dan twee bewonersvergunningen per wooneenheid komt wel eens voor, maar men weigert dit. De stad Antwerpen wilt namelijk het autobezit in de stad niet aanmoedigen. Men heeft in de stad Antwerpen wel cijfers over de verhouding tussen het aantal bewonersvergunningen en het parkeeraanbod op openbaar terrein, maar hier wordt geen rekening mee gehouden.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Antwerpen is 24 maanden. Er is door middel van het elektronisch systeem wel de mogelijkheid om in te spelen op buitengewone situaties. Indien de aanvrager bijvoorbeeld over een verblijfsvergunning van 12 beschikt, krijgt hij ook een bewonersvergunning geldig voor 12 maanden. De kaarten waarvan de geldigheidsduur overschreden is, moeten in Antwerpen niet meer geïnd worden. Men is namelijk overgeschakeld op een volledig elektronisch systeem. Er ligt in een geparkeerde wagen geen bewonerskaart of –vignet meer. De bewoner wordt via brief op de hoogte gebracht van de aankomende vervaldatum. Dankzij het volledig elektronisch controlesysteem is onterecht gebruik van de bewonerskaart niet langer mogelijk.

Men heeft in Antwerpen gekozen voor een gratis verdeling van beide bewonersvergunningen. De tweede bewonersvergunning was vroeger betalend, maar dit tarief is de dag voor de gemeenteraadsverkiezingen beleidsmatig gewijzigd in twee gratis kaarten. In de toekomst hoopt het gemeentelijk parkeerbedrijf het aantal bewonersvergunningen toch te beperken of de bewonersvergunningen te tarifieren.

Het bewonersvignet in de wagen heeft in Antwerpen geen bewijswaarde meer. Men heeft geen problemen ondervonden met het gebrek aan een bewijsstuk voor bewoners nu het vignet niet meer in de wagen aanwezig is. Deze werkwijze is namelijk, dankzij het sms-parkeren, reeds goed ingeburgerd in Antwerpen. Gemiddeld 7,5 procent van de parkeerders in de betalende zone, doet dit momenteel via sms-parkeren. Bij het vernieuwen van de bewonersvergunning krijgen de mensen een schriftelijk bewijs dat ze in het bezit zijn van een bewonersvergunning. Deze brief wordt door de bewoners vaak bijgehouden als bewijsvorm van het hebben van een bewonersvergunning.

Men werkt in Antwerpen niet met off-street bewonersparkeren. Men heeft wel met iedere parkingbeheerder afzonderlijk afspraken gemaakt om bewoners een abonnement aan een goedkoper tarief aan te bieden.

In Antwerpen heeft men de minder-hinderkaart in het leven geroepen. Het is volgens GAPA een probleemoplossende parkeerkaart, die , tijdens openbare werken, bewoners die geen recht hadden op een bewonersvergunning, een tijdelijke bewonersvergunning verschaft.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Antwerpen niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van een bewonersvergunning. Vroeger werden in Antwerpen, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren. Het stadsbestuur is wel voorstander van deze voorwaarde, enkel het probleem met de controle hiervan is te groot. Hedendaags wordt in Antwerpen het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd.

*Dit wordt momenteel toegepast door het al dan niet toekennen van een bouwvergunning. In Antwerpen beschouwt men een parkeernorm met twee aspecten. Vanuit het mobiliteitsaspect moet men een maximum in het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien om de wagen in de stad te ontmoedigen, en vanuit het ruimtelijk aspect moet men een minimum in het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien om de wagen uit de openbare ruimte te halen. Momenteel legt men door middel van het al dan niet toekennen van een bouwvergunning, een maximum op. Bij nieuwbouw moet men in Antwerpen wel reeds aan een minimale fietsparkeernorm voldoen.

* In Antwerpen heeft men de Parkeermakelaar opgericht. De Parkeermakelaar brengt vraag en aanbod van parkeerplaatsen buiten de openbare weg in Antwerpen bijeen, en doet dit voor auto's, motoren en fietsen.

*De stad Antwerpen heeft subsidiemogelijkheden opgezet voor mensen die hun bewonersvergunningen willen inleveren.

5.2.8. Evaluatie

In Antwerpen probeert men het parkeerbeleid op drie pijlers te evalueren:

* Een jaarlijkse rapportage naar de raad van bestuur van GAPA, aan de hand van kerncijfers. Men probeert op deze manier een vorm van permanente evaluatie toe te passen.

* Wijzigingen of uitbreidingen aan de parkeerregulering, in combinatie met bewonersparkeren, worden na een half jaar en bij verdere klachten geëvalueerd. De tellingen naar parkeerbezetting gebeuren jaarlijks voor alle zones. Hiermee bekijkt men de werking van het systeem en bekijkt men of men moet bijsturen.

* Elke legislatuur gebeurt er een grondige evaluatie van het integraal parkeerbeleid. De vorige evaluatie vond plaats in 2006. De huidige evaluatie (2012) wordt momenteel uitgevoerd. Op basis van deze evaluatie wordt het nieuwe parkeerbeleidsplan opgesteld.

5.3. Brugge

Brugge staat in Vlaanderen en Europa bekend als een kunststad en als een toeristisch centrum. De historische binnenstad werd in 2000 opgenomen door UNESCO op de lijst van het werelderfgoed. In Brugge houdt men dus enorm veel rekening met het unieke sfeerbeeld dat de stad typeert. Men wilt niet dat dit verstoort wordt door een overvloed aan wagens in de stad. Het parkeerbeleid is dan ook een belangrijk middel om de auto uit de stad te weren. (stad Brugge)

5.3.1. Historische groei Brugge

Brugge dankt zijn naam aan het Oudnoorse woord 'bryggia', wat verwijst naar een aanlegsteiger die ten tijde van de 9e eeuw een belangrijke functie uitoefende voor de handelsrelaties met Scandinavië. Vanaf de 11e eeuw werd Brugge een voornaam internationaal handelscentrum om uit te groeien tot een rijke internationale havenstad in de 13e eeuw. Tussen de 14e eeuw en de 17e maakt Brugge een periode van opstanden, crisissen en politieke opstanden mee. (stad, Stadsmonografie Brugge, 2002)

Tijdens de 16e eeuw kwam het in Spaanse handen terecht en herleefde Brugge weer. Naast de aanleg van een handelsdok voor schepen met een grote diepgang, werd in deze periode het wegennet met de andere grote steden verbeterd. Vanaf de 19e eeuw werd Brugge vooral geliefd onder de toeristen en kreeg het opnieuw faam onder de noemer 'kunststad'. Tijdens de 20e eeuw heeft Brugge dan diverse werkzaamheden uitgevoerd om de haven te herwaarderen: twee lange strekdammen, diepwaterkaaien en een zeesluis. (stad, Stadsmonografie Brugge, 2002)

5.3.2. Brugge in cijfers

Op 1 januari 2012 kent Brugge 117.134 inwoners, waarvan 19.594 in het centrum, met een bevolkingsdichtheid van 1230 inwoners per km². (stad Brugge)

parkeerplaatsen in het centrum van de stad	
betalende zone	1713
blauwe zone	ongeveer 4000
Totaal openbare weg	ongeveer 5500

Tabel 7: Parkeercijfers Brugge (Vansteenlandt, 2012)

5.3.3. Het huidige parkeersysteem

Brugge is onderverdeeld in vijf parkeerreguleringen. Drie van deze vijf zones liggen in de Brugse binnenstad (1 – 3). Twee liggen er buiten (4 – 5). (stad Brugge) (Mobiliteitswinkel, 2012)

- Zone 1 (lichtblauwe zone)

In zone 1 geldt betalend parkeren en een blauwe zone. Het betalend parkeren geldt elke dag, ook op zon- en feestdagen, van 9u tot 20u. Hier mag men maximum 2 uur parkeren. De blauwe zone geldt hier van maandag tot en met zaterdag van 9u tot 20u. Hier mag men maximum 4 uur parkeren, mits een geldige parkeerschijf. Bewoners van deze zone zijn, mits een geldig bewonersvignet, vrijgesteld van betalend parkeren en/of de blauwe zone, uitgezonderd in de winkelstraten. Deze zone is de grootste zone. Hier zijn minder parkeerwisselingen nodig, dus heeft men gekozen voor een blauwe zone. In de belangrijkste winkelstraten heeft men wel voor betalend parkeren gekozen, om de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te houden.

- Zone 2 (rode zone)

In de volledige zone 2 is betalend parkeren van kracht. Deze regulering geldt elke dag, ook zon- en feestdagen, van 9u tot 22u. Hier mag men maximum 2 uur parkeren. Bewoners van deze zone zijn, mits een geldig bewonersvignet, vrijgesteld van betalend parkeren, uitgezonderd in de Smedenstraat. Deze zone heeft enorm veel smalle straten. Men beschikt hier bijgevolg over een laag parkeeraanbod. Omdat in deze zone toch heel wat winkelstraten aanwezig zijn, en men de parkeerrotatie hierin zo hoog mogelijk wilt houden, heeft men gekozen voor een betalende zone.

- Zone 3 (gele zone)

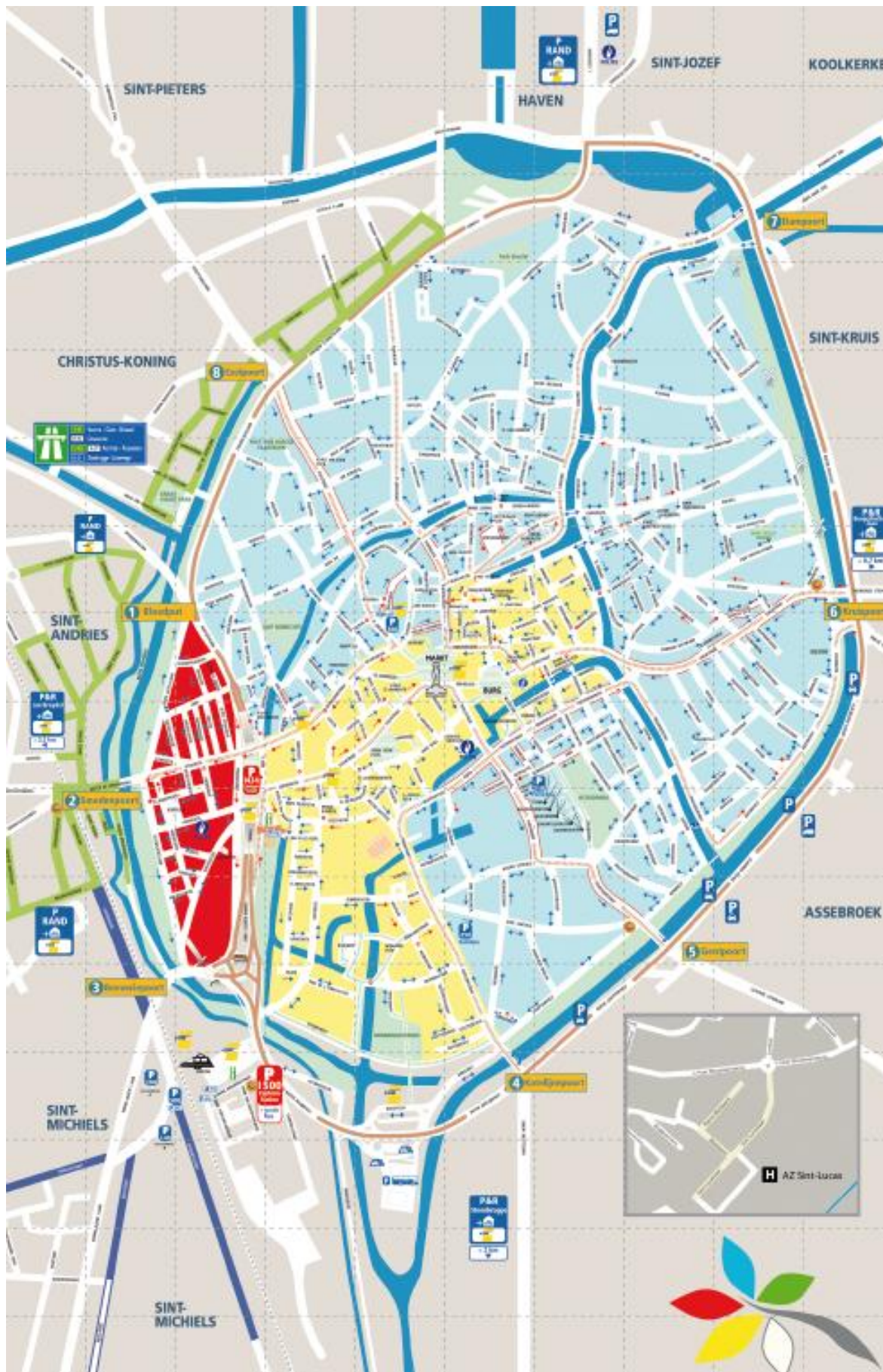
In de volledige zone 3 is betalend parkeren van kracht. Deze regulering geldt elke dag, ook zon- en feestdagen, van 9u tot 20u. Hier mag men maximum 2 uur parkeren, uitgezonderd op de Burg. Hier mag men slechts 1 uur parkeren. Bewoners van deze zone zijn, mits een geldig bewonersvignet, vrijgesteld van betalend parkeren, uitgezonderd in de winkelstraten. Deze zone is voornamelijk het historisch centrum van Brugge. Door het lage parkeeraanbod, heeft men gekozen voor betalend parkeren om langparkeerders zoveel mogelijk te weren.

- Zone 4 (zone AZ Sint-Lucas)

In de volledige zone 4 is de blauwe zone van kracht. Deze regulering geldt elke dag, ook zon- en feestdagen, van 9u tot 19u. Hier mag men maximum 30 minuten gratis parkeren, mits een geldige parkeerschijf. Bewoners van deze zone zijn, mits een geldig bewonersvignet, vrijgesteld van de blauwe zone.

- Zone 5 (groene zone)

In de volledige zone 5 is de blauwe zone van kracht. Deze regulering geldt van maandag tot en met zaterdag, van 9u tot 18u. Hier mag men maximum 4 uur gratis parkeren, mits een geldige parkeerschijf. Bewoners van deze zone zijn, mits een geldig bewonersvignet, vrijgesteld van de blauwe zone.



Figuur 9: Parkeerplan Brugge (Mobiliteitscel, 2012)

5.3.4. Evolutie bewonersparkeren

In Brugge kampt men momenteel in het centrum met een parkeerdruk die zeer hoog is. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door een tekort aan parkeerfaciliteiten op openbaar domein. In een historisch centrum met smalle straten heeft men weinig infrastructurele mogelijkheden om het parkeeraanbod te vergroten. De stad Brugge probeert dit probleem aan te pakken door te werken met randparkings en deze te combineren met park & ride. In de binnenstad heeft men er voor gekozen om voorrang te geven aan kortparkeerders en bewoners. Men legt een parkeerduurbeperking op om de parkeerrotaties zo hoog mogelijk te krijgen. Werknemers probeert men in de ondergrondse parkings te krijgen, door hen hier een werknemersabonnement aan te bieden aan een voordelig tarief.

Om met deze parkeerdruk in het centrum om te gaan is het openbare parkeeraanbod te klein. De stad Brugge werd gedwongen een keuze te maken tussen de bezoekers en de bewoners. In 2004 heeft men dan de huidige parkeerreguleringen ingevoerd, om het comfort voor de bewoners te verhogen. Men kan hen nog steeds geen garantie geven op een parkeerplaats, maar de parkeerrestricties vallen wel weg.

De te hoge parkeerdruk in het stadscentrum van Brugge werd bij het stadsbestuur vastgesteld op basis van een verzameling van klachten, eigen ervaringen en een algemeen beeld. Men heeft vervolgens, om dit idee te bevestigen, verschillende tellingen laten uitvoeren. Men heeft tellingen laten uitvoeren in 2006, 2009 en 2010. Voor deze drie tellingen heeft men een eerste nulmeting uitgevoerd. Momenteel laat men ook nog tellingen uitvoeren, maar deze zijn gericht op de rand.

Het huidige parkeersysteem biedt geen volledige oplossingen voor de bewoners. Dit wordt mede verklaard door het stijgende autobezit. De verhouding tussen bewoners die hun wagen willen parkeren op het openbaar domein en het parkeeraanbod is nog steeds te hoog. Het probleem is sinds de invoering van de huidige parkeerreguleringen wel reeds een stuk verbeterd.

In 2004 is het eerste mobiliteitsplan opgesteld voor de stad Brugge. Hierin werd bewonersparkeren opgenomen in het integraal parkeerbeleid. Voor 2004 werkte men in Brugge nog niet met bewonersparkeren.

5.3.5. Bewonerszones

Bij het invoeren van het nieuwe parkeerbeleid in 2004, werd de stad opgedeeld in drie zones. Nadien zijn er nog twee zones buiten de binnenstad bijgekomen. Men heeft in Brugge de bewonerskaarten mee onderverdeeld in deze zones. De bewonerszones zijn in Brugge dus hetzelfde als de verschillende tarievenzones.

Zone 4 is er op 29 oktober 2011 bijgekomen. In deze zone bevindt zich het ziekenhuis AZ Sint-Lucas. Het ziekenhuis beschikt over een eigen parking, maar de capaciteit hiervan was ontoereikend. De stad Brugge heeft dan een bijkomende parking geplaatst. Deze is geopend op 29 oktober 2011. Om de bezoekers uit de residentiële wijken te houden heeft men vervolgens een blauwe zone geïntroduceerd. Deze is alle dagen geldig van 9u tot 18u, ook op zon- en feestdagen. Men mag hier maximum 30 minuten parkeren. De maximum parkeerduur moest langer zijn dan een bezoeker van het AZ Sint-Lucas nodig heeft. De bewoners van de zone zijn tevreden met de huidige werkwijze. Enkel de bezoekers van de bewoners vormen een probleem, maar de meeste bewoners beschikken hiervoor over een eigen parkeerfaciliteit (oprit). De bewonersvignetten voor deze zone worden gratis verdeeld, aangezien de parkeerregulering geïntroduceerd werd om de bezoekers te sturen.

Zone 5 is geldig van 15 februari 2012. Deze zone is geïmplementeerd om de verschuiving van de parkeerdruk uit de binnenstad tegen te gaan. Het waren de bewoners die oorspronkelijk de vraag naar deze parkeerregulering gesteld hebben. Het stadsbestuur heeft dan wel tellingen en een onderzoek uitgevoerd om het parkeerprobleem te bevestigen. De bewonersvignetten in deze zone worden gratis verdeeld. Het probleem was niet het te kleine parkeeraanbod, maar de te hoge parkeerdruk die de bezoekers veroorzaakten.

Op 4 februari 2012 heeft men in vier straten rondom het station een blauwe zone ingevoerd. Deze straten kreunden onder een hoge parkeerdruk, veroorzaakt door pendelaars (langparkeerders). De blauwe zone is bijgevolg enkel geldig van maandag tot vrijdag van 6u tot 12u.

Momenteel worden er geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden in Brugge. In een aantal grote winkelstraten en hoofdassen is de bewonerskaart niet altijd geldig. In deze straten wordt de voorrang gegeven aan een zo hoog mogelijke parkeerrotatie.

5.3.6. Handhaving

In Brugge heeft men eerst het parkeerbeleid uitgestippeld, en heeft men vervolgens getracht hier een handhavingswijze op toe te passen.

Op 15 februari 2012 is de huidige handhavingswijze opgestart. Men heeft de handhaving van de betalende zone, de blauwe zone en de parkeervergunningen uitgegeven aan een privéconcessiehouder. Zij doen de controle en de vaststellingen. De administratieve en financiële afhandeling gebeurt nog steeds via de stad Brugge. Op deze wijze komt de privéconcessiehouder ook niet in contact met persoonlijke gegevens van de bezitter van de wagen.

De parkeerwachter controleert nu met een handheld de wagens aan de hand van de nummerplaat. De controle is hierdoor een stuk strikter geworden. Door de uitbesteding zijn zowel de objectieve als de subjectieve pakkans enorm gestegen. Hier krijgt de stad wel klachten op van bewoners die denken dat de vergoeding van de concessiehouder afhankelijk is van het aantal uitgeschreven retributies.

Dit is echter niet zo. Deze vergoeding is een vast bedrag en is onafhankelijk van het aantal uitgeschreven retributies. Deze klachten zijn ook terug verminderd, naarmate een periode van gewenning verstreek.

Voor 15 februari 2012 was de politie verantwoordelijk voor de handhaving van het volledige parkeerbeleid. Enkel de afhandeling werd door de stad verzorgd. Men merkte dat de handavingsgraad jaar na jaar bleef dalen. Dat was de grootste reden om de controle over te dragen aan een privéconcessiehouder. Nu is de politie enkel verantwoordelijk voor de controle op foutparkeren. Flagante foutparkeerders worden door de parkeerwachters aan de politie doorgesignaleerd. Hieraan wordt dan een gevolg gegeven door de politie.

Bij het niet opvolgen van het retributiereglement loopt men in Brugge het risico op een retributie van 30 euro per halve dag. Deze retributies worden geïnd door de dienst financiën van de stad.

5.3.7. Bewonersvignet

De stad Brugge werkt met een bewonersvignet.

De administratieve behandeling en opvolging van de bewonersvignetten is volledig in handen van de mobiliteitsdienst. Bewonersvignetten worden in Brugge uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De bewonersvignetten van de verschillende zones zijn via kleur gecodeerd.

De voorwaarden voor het bekomen van een bewonersvergunning in Brugge zijn:

- * domiciliëring in één van de zones waarin bewonersparkeren van kracht is;
- * inschrijvingsbewijs op zijn naam of attest van hoofdbestuurder of medebestuurder
- * firmawagen met bijkomend attest

het bewonersvignet van de stad Brugge geeft niet altijd een volledige vrijstelling van alle parkeerrestricties. In de voornaamste winkelstraten is het bewonersvignet niet geldig.

Er zijn in totaal 7074 bewonersvignetten in omloop in alle 5 zones samen. Hiervan zijn er 599 betalend, dus een tweede, derde, ... bewonersvignet Per wooneenheid kan men in Brugge een oneindig aantal bewonerskaarten aanvragen, hier staat geen maximum op. Enkel in zone 5 worden er meer dan twee bewonersvignetten per wooneenheid uitgereikt. In de andere zones komt dit zo goed als niet voor. Er wordt ook geen rekening gehouden met de verhouding tussen het aantal bewonersvignetten in een zone en het beschikbare parkeeraanbod.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Brugge is 12 maanden. Er is wel de mogelijkheid om een tijdelijk bewonersvignet van 3 maanden te krijgen. Van zodra men zijn aanvraag tot domiciliëring voor een verhuis naar de Brugse binnenstad heeft gedaan kan men een tijdelijk bewonersvignet bekomen in de mobiliteitswinkel. Van zodra de wijkagent heeft geverifieerd dat men op het opgegeven adres woont en alles is geregistreerd op zijn identiteitskaart, dan kan men zijn definitief bewonersvignet in de Mobiliteitswinkel afhalen. De kaarten waarvan de geldigheidsduur overschreden is, moeten in theorie terug geïnd worden. De bewoner wordt via brief op de hoogte gebracht van de aankomende vervaldatum, en wordt gevraagd het bewonersvignet terug in te leveren, maar dit gebeurt in de praktijk niet. Dankzij het elektronisch controlesysteem via de handheld is onterecht gebruik van de bewonerskaart niet langer mogelijk.

Men heeft in Brugge gekozen voor een gratis verdeling van het eerste bewonersvignet. Deze keuze is er gekomen omdat volgens het stadsbestuur bewoners de kans moeten krijgen in hun stad te parkeren. Voor de eerste wagen wilt de stad dit gratis toelaten, aangezien het comfort van de bewoners en hun extra parkeerfaciliteiten bieden de oorspronkelijke reden was om de parkeerreguleringen te introduceren. Ook wilt men met een gratis verdeling van het eerste bewonersvignet minderbedeelde inwoners niet benadelen. Aan het tweede en verdere bewonersvignet in de binnenstad heeft men een tarief van 100 euro gegeven. Dit bedrag van 100 euro is bepaald als psychologische drempel die al moeilijker wordt overschreden. Zo probeert men toch een ontmoedigend effect teweeg te brengen. In deze drie zones kampt men met een tekort aan parkeeraanbod. Hier probeert men dan toch het parkeren van de wagen op openbaar terrein af te

raden. In zone 4 en zone 5 zijn alle bewonersvignetten gratis. In deze zones heeft men geen gebrek aan openbare parkeerfaciliteiten. Hier probeert men de bezoekers meer te sturen.

Men voorziet in Brugge, als uitbreiding op de bewonerskaart, in parkeercodes voor bezoekers. Op deze manier probeert men niet enkel de bewoner, maar ook de bezoekers van deze bewoners, parkeerfaciliteiten te bieden. De parkeercodes kunnen momenteel enkel voor zone 2 worden aangekocht. De bewoners kunnen voor 1 euro een code kopen. Deze code kan dan door een bezoeker gebruikt worden om vier uur te parkeren. Het stadsbestuur ziet dit als een extra service aan de bewoners van de stad. De zones zijn enkel geldig van 18u tot 22u in zone 2. De bezoeker kan de code ingeven door een sms te sturen naar 4411. Deze werkwijze is reeds gekend door bewoners van het sms-parkeren. De parkeercodes zijn pas geldig vanaf 18u, aangezien dan zijn pendelaars uit de stad verdwenen zijn en de parkeerdruk een stuk lager ligt. Men kan maximum 30 codes per wooneenheid per jaar aankopen om misbruik te vermijden.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Brugge niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Brugge, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren, wat dan ook niet gebeurde. Hedendaags wordt in Brugge het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd. Dit wordt momenteel toegepast door het al dan niet toekennen van een bouwvergunning. Bij nieuwbouw moet men in Brugge, zonder afwijking door het schepencollege, per wooneenheid 1 parkeerplaats voorzien. Voor alle verschillende bouwvormen zijn er verschillende normen vastgelegd. Per 5 koten is men bijvoorbeeld verplicht 1 parkeerplaatsen te voorzien, maar ook wel 1 fietsparkeerplaats per kot. Om infrastructurele of kunsthistorische redenen kan hiervan afgeweken worden.

5.3.8. Evaluatie

Men probeert in Brugge op regelmatige tijdstippen een grote evaluatie van het parkeerbeleid uit te voeren. Er is een recentelijk een grote evaluatie van het parkeerbeleid afgerond. In 2004 heeft men in Brugge het eerste mobiliteitsplan opgesteld. In 2007 en in 2011 zijn er grote evaluaties gedaan. In 2008 en 2012 heeft men dan de aanbevelingen of maatregelen die voortkwamen uit de evaluaties, doorgevoerd. (Mobiliteitscel S. B., 2011)

5.4. Genk

De centrumstad Genk is gelegen de voormalige mijnregio in het hart van Limburg. Genk wordt gezien als één van de economische pijlers van Limburg. Naast de economische activiteiten van de stad, wordt er veel aandacht geschonken aan het creëren van een aantrekkelijke woonomgeving. Het parkeerbeleid is dan ook een belangrijk instrument om de stad leefbaar te houden. (stad Genk)

5.4.1. Historische groei

Uit archeologische ontdekkingen blijkt dat Genk is ontstaan uit een Keltische nederzetting, maar er is weinig geschreven historisch materiaal. In de 11e eeuw vormde Genk samen met Zutendaal één heerlijkheid, behorende tot het graafschap Loon. Genk was het centrum van de gehuchten en telde destijds zes gehuchten. (stad, Stadsmonografie Genk, 2003)

Tot en met de 19e eeuw is het buiten een politieke opbloei en enkele oorlogen heel stil rond Genk, alsof het volk een afzonderlijk bestaan leidde. Genk lag nergens en was nergens mee verbonden. De aanleg van een nieuwe weg van Hasselt naar het Maasland over Genk bracht hierin omstreeks 1844 verandering en stimuleerden de handel en het toerisme. De gemeente Genk werd namelijk ontdekt als een natuurparadijs bij uitstek waar talloze kunstenaars hun inspiratie haalden en Genk als toeristisch centrum op de kaart plaatsten. Het aantal inwoners steeg tijdens de 19e eeuw nooit boven de 2000. (stad, Stadsmonografie Genk, 2003)

Tijdens de 20e eeuw wordt er met de exploitatie van het steenkoolbekken gestart, wat het begin wordt van de befaamde mijnnijverheid in Genk. In de lijn van de mijnnijverheid werden er rond de mijnzetels sites ontwikkeld. Daarnaast werden ook nabij de mijnen volledig uitgeruste woonwijken gebouwd. De goedkope invoer van de VS zorgde echter voor de doodsteek van de mijnen omstreeks het einde van de 20e eeuw. (stad, Stadsmonografie Genk, 2003)

Genk moest na de sluiting van de mijnen opnieuw op zoek naar economische inkomsten en vond deze door te starten met de industriële ontwikkeling van Genk-Zuid. Vooral de Fordfabrieken hebben deze industriële opmars gestimuleerd. Het gevolg van deze historische ontwikkelingen is dat Genk geen duidelijk geprofileerd centrum met de daarmee gepaard gaande centrumfuncties heeft. Het is oorspronkelijk ontstaan uit kleine agrarische nederzettingen, die nu nog steeds herkenbaar zijn aan de vele dorpskernen die zich in Genk bevinden: Genk, Waterschei, Winterslag, Gelieren, Sledderlo, Kamerlo, Langerlo en Terboekt. Daarna ontsproten nabij de mijnen, zelfstandige woonwijken met daarbij behorende handelsapparaten. Genk kent dus niet de typische groei vanuit het centrum maar

eerder is het ontstaan rondom de mijnen en later concentreerde de groei zich op Genk-Zuid door de opkomst van de industriezone. (stad, Stadsmonografie Genk, 2003)

5.4.2. Genk in cijfers

Op 1 januari 2012 kent Genk een inwonersaantal van 65.239 inwoners. Op een grondgebied van 8785 ha 45a 74ca geeft dit een bevolkingsdichtheid van 1230 inwoners per km². (stad Genk)

parkeerplaatsen in de stad	
parkeerplaatsen in centrum waarvan;	4253
privéparkings met openbaar karakter	1825
betalende openbare parkings	1293
niet-betalende openbare parkings	1135
parkeerplaatsen in bovenlokale handelsgebieden waarvan;	2119
betalend	319
niet-betalend	1800
Totaal aantal parkeerplaatsen	6372

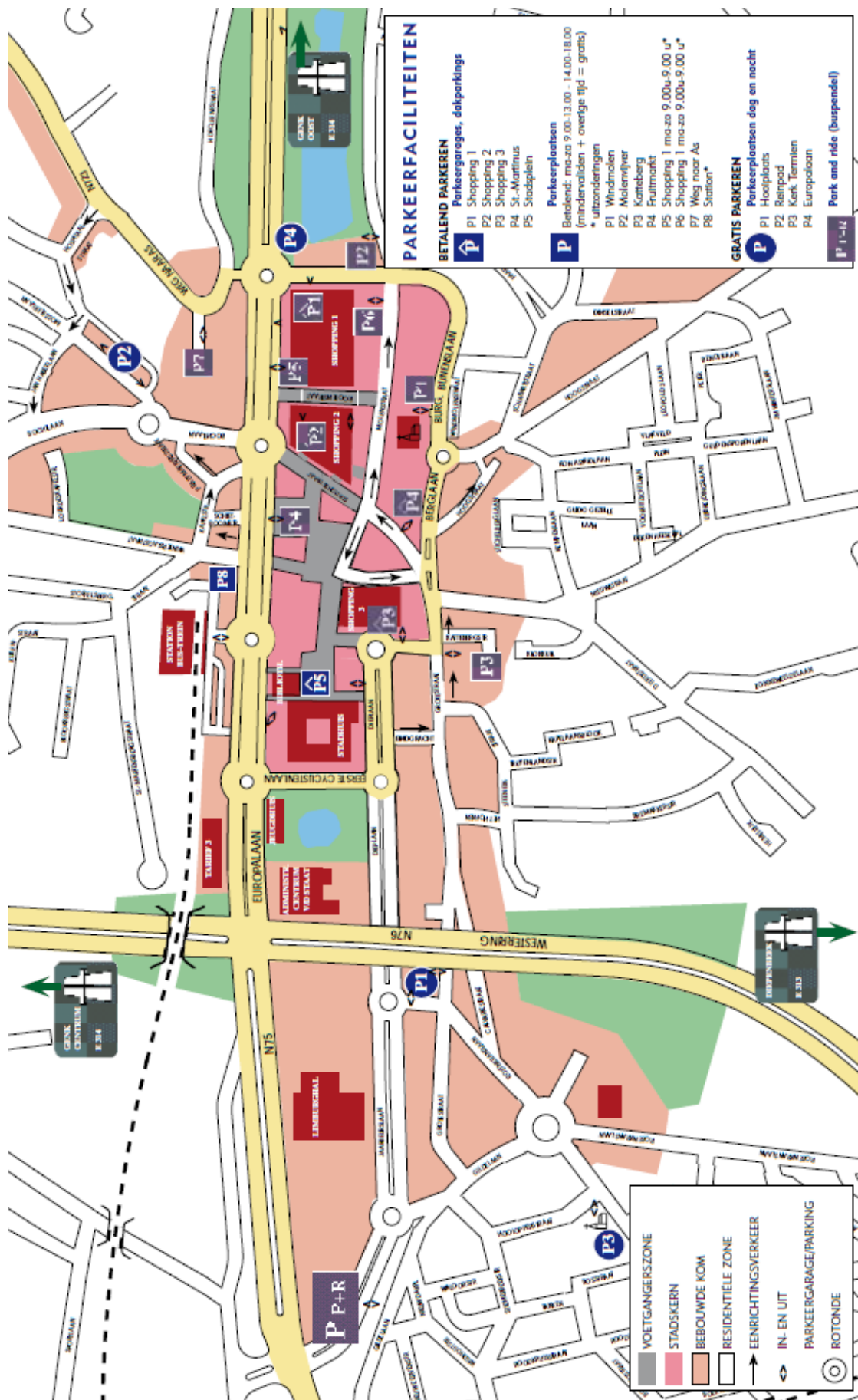
Tabel 8: Parkeercijfers Genk (Grossard, 2012) (stad, Stadsmonografie Genk, 2003)

5.4.3. Evolutie bebouwing Genk

Bij de sterke toename van het inwonersaantal vanaf 1910 had Genk nog niet te maken met verkeerskundige problemen. Op dat moment was er nog geen autobezit. Op het moment dat het zich ging ontwikkelen, bij het sluiten van de steenkoolmijnen, heeft het gemeentebestuur zich volledig gericht op het ontwikkelen van het centrum. De wagen kende een sterke opmars en veel huishoudens konden zich reeds een wagen veroorloven. Genk had op dat moment, in tegenstelling tot andere centrumsteden, nog geen historisch ontwikkeld stadscentrum, met een zeer dicht stratenpatroon, dichte bebouwing en dergelijke. Het stadsbestuur van Genk heeft op dat moment een bouwregulering ontwikkeld waardoor personen die in de stad wilden bouwen, zelf voldoende parkeerfaciliteiten moesten voorzien. Dit resulteert in een bebouwingspatroon, waarbij elke woning of woningcomplex voorzien is van parkeerfaciliteiten op eigen terrein. (Grossard, 2012)

5.4.4. Het huidige parkeersysteem

In de binnenstad van Genk is er betalend parkeren van kracht. De maximum parkeerduur is in de betalende zone 2 uur. In het centrum van de binnenstad bevindt zich een voetgangerszone, de grijze zone. Rondom de betalende zone, om een verschuivende parkeerdruk naar de rand tegen te gaan, is er in Genk een blauwe zone van kracht. In de blauwe zone mag men twee uur gratis parkeren. In de betalende zone kan men door de aankoop van een Genker Kwartier parkeerschijf, ook het eerste kwartier gratis parkeren. (Mobiliteit, 2012)



Figuur 10: Parkeerplan Genk (Mobiliteit, 2012)

5.4.5. Parkeerdruk

De parkeerdruk in de stad Genk is niet hoog. Men heeft op dit moment te maken met een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De tellingen van de stad Genk, die telkens plaatsvinden op een dinsdag, geven een gemiddelde parkeerdruk van 25 tot 30 procent. Op een piekzaterdag stijgt dit tot maximaal 75 procent. In het mobiliteitsplan opgesteld in 1999, heeft men de parkeerbalans vastgelegd op 4000 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren. Volgens het stand-still principe probeert men aan dit aantal vast te houden. Men kiest hiervoor met het oog op duurzaamheid. Ook heeft men de laatste jaren voornamelijk geopteerd om te investeren in het openbaar vervoer in Genk. De infrastructuur en voorzieningen hiervoor zijn dan ook aanzienlijk uitgebreid. Men merkt nu reeds dat door de enorme groei aan woongelegenheid en handelaars, de huidige voorzieningen voor openbaar vervoer niet voldoende zullen zijn. Het openbaar vervoer in Genk is momenteel een groot succes, en men opteert liever voor de nog verdere uitbreiding van deze voorzieningen dan het uitbreiden van het parkeeraanbod. Het parkeeraanbod zal wel nog verder verschuiven van bovengronds naar ondergronds.

5.4.6. Bewonersparkeren

Genk heeft recentelijk een externe studie op het parkeerbeleid laten uitvoeren. In deze studie werd de mogelijke invoering van bewonersparkeren onderzocht. On-street bewoners parkeren bleek in Genk overbodig voor de volgende drie redenen:

- Momenteel wordt in Genk 95% van de parkeervraag van de bewoners door de eigen parkeerfaciliteiten op eigen terrein gedekt.
- Ook is de stadopbouw van Genk niet die van een typische centrumstad. Het centrum van Genk is zeer compact en klein, met in de rand veel minder dichte bebouwing. De stad heeft dan in de rand een aantal grote al dan niet gratis randparkings kunnen plaatsen. Deze randparkings heeft men gecombineerd met park & ride of buspendels. Naast de randparkings, zijn er in de residentiële rand van Genk verschillende vergunningsparkings uitgebouwd.
- In het centrum van Genk heeft een aantal grote private ondergrondse parkings (bijvoorbeeld Q-Park) gebouwd. Deze parkings bieden off-street bewonersparkeren aan.

Naast de externe studie heeft de stad zelf een grote bevraging bij de inwoners omtrent bewonersparkeren uitgevoerd. Hieruit kwam duidelijk naar voren dat dit geen aandachtspunt of probleem is van de bewoners van Genk. Als laatste bevestiging is men dan nachttellingen gaan uitvoeren om de nachtparkeerbezetting in kaart te brengen. 's Nachts ligt de parkeerbezetting in Genk blijkbaar enorm laag. Ondanks de vele pogingen van de oppositie om bewonersparkeren in te voeren in Genk, heeft de stad dus geen intentie om dit te doen, met als grootste reden de lage parkeerdruk.

Eén van de belangrijke pijlers in het beleid van de stad Genk is leefbaarheid. De huidige parkeersituatie is in dit kader een groot pluspunt. Wagens bevinden zich in Genk bijna niet op straat, maar onder de grond of uit het zicht.

5.4.7. Parkeernorm

Naar de toekomst toe ziet men in Genk dat het autobezit blijft stijgen. Bijgevolg vreest men dat de huidige parkeernorm van één parkeerplaats per wooneenheid niet zal blijven volstaan. Zeker in het centrum van Genk, het duurdere gebied, merkt men nu reeds dat één parkeerplaats per wooneenheid te kort schiet. In de rand, waar men vaker te maken heeft met sociale woningbouw, is dit momenteel wel nog steeds voldoende. Het schepencollege van Genk heeft momenteel een nieuwe nota klaar om de parkeernorm van 1 naar 1.2 parkeerplaatsen per wooneenheid op te trekken. Hiervoor heeft men zich gebaseerd op de iets duurdere residentiële gebieden in Nederland. Indien deze nota goedgekeurd wordt, is er dus bij nieuwbouw in Genk een verplichting tot het voorzien van 1.2 parkeerplaatsen per wooneenheid of handelszaak.

5.4.8. Bijkomende parkeermaatregelen

Ook in Genk heeft men, naast de bewoners die tevreden zijn met het parkeersysteem, te maken met een restgroep van bewoners waarvoor het parkeersysteem geen oplossing biedt. Dit zijn de bewoners die vast komen te zitten met hun parkeervraag. Om deze bewoners op te vangen heeft het stadsbestuur in de rand op goed gelegen locaties, dicht bij het centrum, een aantal parkings aangelegd op straatniveau. Een van deze parkings is de NMBS-parking in Genk. Deze is gedeeltelijk voorzien voor de NMBS-reizigers, en gedeeltelijk als vergunningparking. Bewoners kunnen bij parkeerbedrijf Park on street Genk een vergunning aanvragen voor 25 euro per maand. Door het kleine aantal bewoners dat men parkeerproblemen kampt, blijven deze vergunningparkings eerder kleinschalig.

5.4.9. Evenementen

Een belangrijk aspect in het parkeerbeleid van Genk zijn de georganiseerde evenementen in de binnenstad. Men heeft in Genk namelijk ieder jaar tussen de 60 en 90 evenementendagen. Het parkeeraanbod in Genk kan zelfs met deze extra parkeerdruk om zonder te veel grote problemen. Er wordt dan wel tot redelijk ver in de periferie geparkeerd, maar buiten het zoekverkeer leveren zelfs grote evenementen geen buitensporige parkeerproblemen op. Voor de bewoners levert dit natuurlijk wel wat frustratie op. Dit is bij de bewonersbevraging inzake het parkeerbeleid wel naar boven gekomen. De stad Genk heeft dan als oplossing iedere bewoner die in de getroffen zone houder of

huurder is van een garage, aangeschreven en een vergunning aangeboden op één van de vijf randparkings. Als tweede deel van de oplossing werd beslist dat het aantal evenementendagen niet meer mag toenemen in het centrum, en probeert men evenementen die geen toegevoegde waarde bijbrengen aan de stad naar andere locaties buiten het stadscentrum te verplaatsen. De klachten in verband met parkeren tijdens evenementen zijn dan ook zo goed als verdwenen.

5.4.10. Handhaving

De handhaving van het parkeerbeleid in Genk gebeurt grotendeels onder bevoegdheid van het parkeerbedrijf Park on street Genk. Zij controleren de betalende en blauwe zone, en zijn verantwoordelijk voor de administratieve afhandeling en opvolging van de verschillende vergunningen. De on-street controle gebeurt aan de hand van parkeerwachters, die retributies (afhankelijk van de zone 10, 12,50 of 15 euro) uitschrijven. Enkel de foutparkeerders blijven de bevoegdheid van de politie. Men probeert in Genk door middel van overleg met de politie de controle op foutparkeerders aan te scherpen. De parkeercontrole is echter niet één van hun prioriteiten. Het stadsbestuur is er ook van overtuigd dat dit luik van de handhaving een stuk strikter mag worden.

5.4.11. Evaluatie

Het stadsbestuur van Genk probeert het parkeerbeleid continu te evalueren en bij te sturen. Naast de evaluatie van genomen beslissingen en structurele grotere evaluaties, probeert men ook steeds te anticiperen op toekomstige trends en evoluties. Door het grote aantal projecten in de nabije toekomst zal de parkeerdruk onvermijdelijk stijgen. Om aan de toekomstige parkeernoden te kunnen voldoen baseert men zich op de volgende pijlers:

- Het verscherpen van de parkeernorm voor parkeerfaciliteiten op eigen terrein.
- De mogelijkheid tot off-street bewonersparkeren, door middel van bewonersvergunningen, op de grote parkeergelegenheden voor de tweede en zelfs derde wagen. In deze parkeergelegenheden zijn ook andere vergunningen mogelijk buiten bewonersvergunningen. Men werkt momenteel reeds met werknemersvergunningen. Voor andere doelgroepen kan ook steeds een vergunning worden uitgewerkt.
- Voor de bewoners die toch niet van een van de parkeerfaciliteiten gebruik kunnen maken, worden er, op vijf locaties in de rand, kleinschalige vergunningparkings opgezet. Hier kunnen deze bewoners tegen een tarief van 25 euro per maand parkeren.
- Een aantal grotere parkeergelegenheden in de rand, waar men op de piekmomenten (donderdag en zaterdag) gratis parkeren voorziet. Aan deze parkings is er een park & ride werking, met pendelbussen van het G-net, gekoppeld.

- Het gratis parkeerverhaal wordt in Genk steeds opnieuw in vraag gesteld. Indien de parkeerdruk te hoog wordt, breidt de betalende zone uit naar de rand toe. De blauwe zone breidt dan ook op zijn beurt weer verder uit.

5.4.12. Werking van het huidig parkeersysteem

Men krijgt momenteel op de mobiliteitsdienst van de stad Genk zo weinig klachten binnen in verband met parkeren, dat men overtuigd is van de goede en efficiënte werking van het parkeerbeleid. Het grootste aandachtspunt in Genk is momenteel de langparkeerder die men meer en meer begint op te merken in de rand.

5.5. Gent

Gent is de hoofdstad van de provincie Oost-Vlaanderen. Het is naar inwonertal de op één na grootste stad van Vlaanderen. Gent beschikt over een grote historische binnenstad. Om deze te beschermen is sinds 1997 het centrum deels autovrij, deels autoluw gemaakt. Een gericht parkeerbeleid is dan ook een belangrijk instrument om de overlast van geparkeerde auto's en zoekverkeer in de omliggende straten beperkt te houden. (stad Gent)

5.5.1. Historische groei

Gent is afkomstig van het Keltische woord Ganda, wat samenvloeiing betekent. Het is namelijk ontstaan aan de samenvloeiing van twee rivieren: de Leie en de Schelde. Een eerste afbakening van het hedendaagse Gent kunnen we situeren rond 850. Een nederzetting van circa 7 hectare, genaamd 'Portus Gandavum', ontpopte zich op de linkeroever van de Schelde. Een nieuwe uitbreiding volgde pas enkele decaden later. Rondom een versterkte burcht gebouwd op de linkeroever van de Leie hergroepeerde de bevolking zich. De stad kende een snelle groei doordat het een trekpleister voor kooplieden werd en de abdijen hun status terug hadden verkregen. De grachtengordel die de handelsnederzetting omringt, komt nu ongeveer overeen met wat men in de volksmond de 'Kuip van Gent' noemt. De watergordel omsluit een gebied van om en bij de 80 ha. De lakenindustrie werd de bruisende kracht achter de stad en zorgde ervoor dat omstreeks 1540 de nieuw verworven territoria een geheel omvatte van circa 644 hectare. (stad, Stadsmonografie Gent, 2003)

Ten tijde van Karel V was er van stadsuitbreiding geen sprake meer, want door de geldboetes die werden opgelegd, werd er geen nieuwbouw meer gerealiseerd. Op een paar uitzondering na bestond Gent voornamelijk uit houten huisjes. Na de invoering van het premiestelsel (1618) werden deze vervangen door stenen gevels. (stad, Stadsmonografie Gent, 2003)

In de 17e en 18e eeuw steeg de bevolking spectaculair door de industriële revolutie en de internationale handel. De plattelanders vestigden zich massaal nabij de fabrieken in de stad. De oppervlakte van de stad bleef echter gelijk. Tegen het einde van de 18e eeuw was de horizontale uitbreiding een feit: omliggende landbouwgronden werden ingepalmd en de oppervlakte van de stad verviervoudigde. (stad, Stadsmonografie Gent, 2003)

Door de wereldtentoonstelling in 1913 werd het aanzijn van de stad Gent grondig veranderd: riolen werden gedempt, krottenwijken werden gesloopt en de binnenstad werd gerestaureerd en verfraaid. De aanleg van het Sint-Pietersstation en het Citadelpark gingen hier ook mee gepaard. Ten

slotte werden de verbindingsmogelijkheden uitgebreid, bepaalde de auto het straatbeeld en zwermde de bebouwing verder uit naar de buurgemeenten en langs de diverse steenwegen. (stad, Stadsmonografie Gent, 2003)

5.5.2. Gent in cijfers

In 2011 telt Gent 247.251 inwoners, waarvan 86.958 in de binnenstad. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 1785 inwoners per km² voor de deelgemeente Gent. (stad Gent)

Parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	17750
blauwe zone	10330
Bewonersplaatsen	1250
Ondergronds	5136
Totaal openbare ruimte	34466

Tabel 9: Parkeercijfers Gent (stad, Stadsmonografie Gent, 2003) (stad Gent) (Claeyssens, 2012)

5.5.3. Het huidige parkeersysteem

In Gent heeft men momenteel 4 grote tariefzones. Binnen elk van deze zones kan men kiezen voor kortparkeren of dagparkeren. Kortparkeren is in alle tariefzones onderhevig aan een progressief parkeertarief, en is ook beperkt. Men mag als kortparkeerder maximaal drie uur parkeren of tot maximaal vijf uren tussen 19 uur en 24 uur. Wie langer dan drie uur wil parkeren in een straat, kan opteren voor dagparkeren. Het is een eenheidstarief dat geldt voor 24 uur. (Gent, Wie slim is, parkeert in Gent ondergronds! , 2012) (Gent, Parkeerbedrijf Stad Gent, 2007)

- Tariefzone 1: centrumzone met avondparkeren

Deze parkeerzone wordt afgebakend door een aantal waterwegen of grote verkeersassen. Omdat de parkeerdruk in het centrum het hoogst is en het parkeeraanbod er beperkt is, kost parkeren op de openbare weg in de centrumzone het meest. Het betalend tarief is hier geldig van 9 uur tot 24 uur.

* Kortparkeren:

Van 9 tot 19 uur: maximum 3 uur parkeren aan 2 euro per uur

Van 19 uur tot 24 uur: maximum 5 uur parkeren aan 1 euro per uur

* Dagparkeren:

van 9 tot 24 uur: 10 euro voor een volledige dag

Uitzondering werknemerstarief:

Dankzij het zogenaamde 'werknemerstarief' betaal je in deze centrumzone slechts 5 euro voor een volledige dag parkeren. Je kan van dit voordeeltarief genieten door een Persoonlijke Elektronische Parkeermeter (PEP) te kopen en een speciale waardekaart ter waarde van 100 euro, waarop 20 langparkeertickets geprogrammeerd staan.

- Tariefzone 2: niet-centrumzone

* Kortparkeren:

maximum 3 uur parkeren aan 2,50 euro, waarvan 0,75 euro voor het eerste uur, 0,85 euro voor het tweede uur en 0,90 euro voor het derde uur

* Dagparkeren:

van 9 tot 19 uur: 3 euro voor een volledige dag

- Tariefzone 3: niet-centrumzone met avondparkeren

* Kortparkeren:

van 9 tot 19 uur: maximum 3 uur parkeren voor max. 2,50 euro, waarvan 0,75 euro voor het eerste uur, 0,85 euro voor het tweede uur en 0,90 euro voor het derde uur

van 19 uur tot 24 uur: maximum 5 uur parkeren voor max. 2,50 euro, waarvan 0,60 euro per uur voor de eerste drie uur, 0,40 euro voor het vierde uur en 0,30 euro voor het vijfde uur

* Dagparkeren:

van 9 tot 24 uur: 3 euro voor een volledige dag

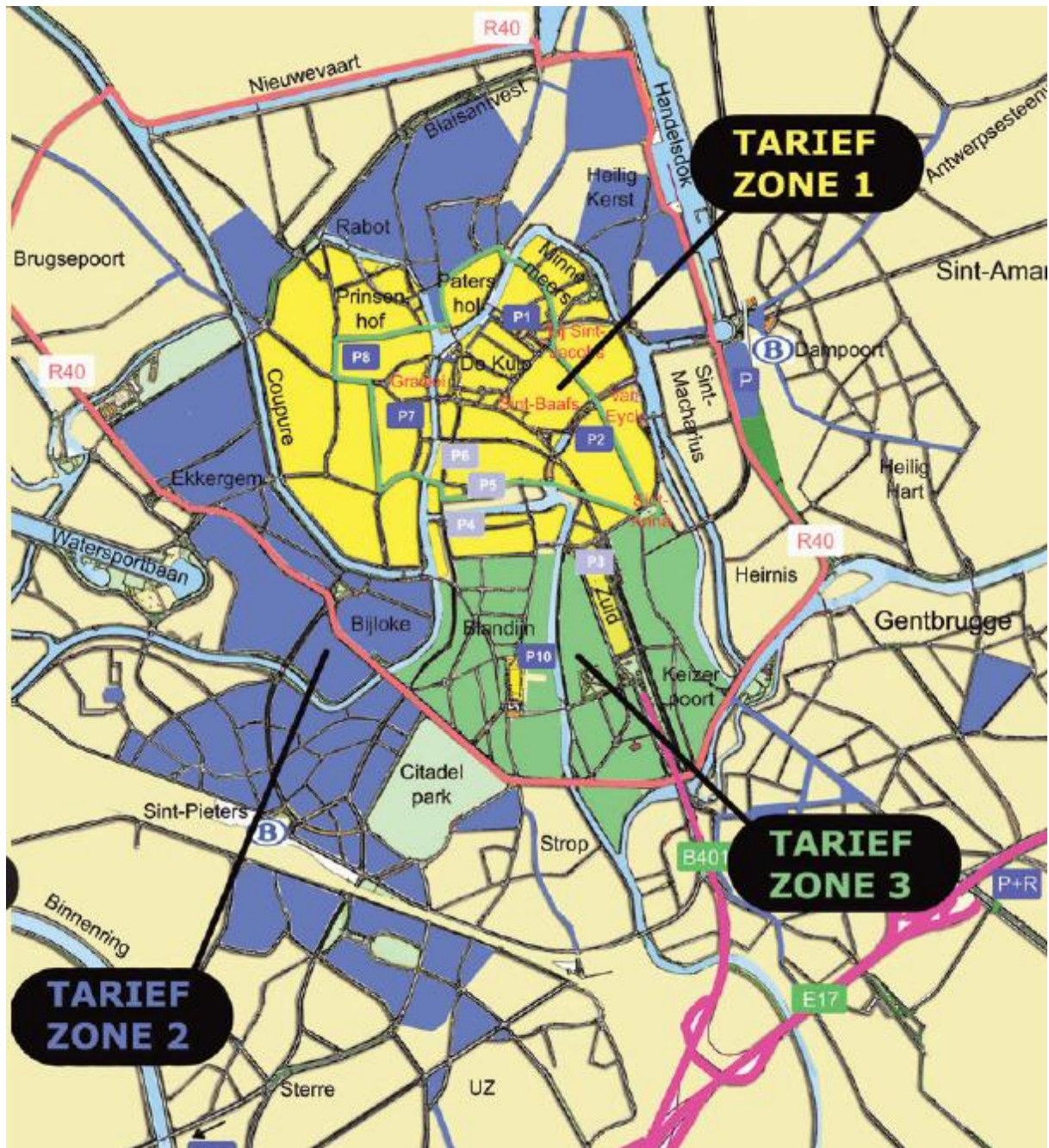
- Tariefzone 4: stationszone

* Kortparkeren:

maximum 2 uur parkeren aan 1,60 euro

* Dagparkeren:

dagparkeren niet mogelijk, enkel een halvedagticket aan 2 euro voor maximaal 5 uur parkeren



Figuur 11: Parkeerplan Gent (Gent, Parkeerbedrijf Stad Gent, 2007)

5.5.4. Evolutie bewonersparkeren

In Gent kampt men momenteel met een voortdurend stijgende parkeervraag, in combinatie met een afnemend parkeeraanbod. Enkele jaren geleden was er één bewonerszone met meer bewonerskaarten dan parkeerplaatsen. Momenteel is dit fenomeen van toepassing op 7 van de 11 bewonerszones. Deze verhoudingen kunnen oplopen tot 1,6 bewonerskaart per parkeerplaats op openbaar domein.

De basis van het probleem in Gent zijn de smalle straten met bewoners die niet in parkeerfaciliteiten op eigen terrein voorzien. Dit is voornamelijk veroorzaakt door de historische groei van de stad. Gent heeft geprobeerd om een politiek te voeren die vermijdt dat de bewoners uit het stadscentrum wegtrokken. De stijging van het aantal bewonerskaarten heeft dan ook twee grote redenen:

- * de stijging van de stadsbevolking en het aantal wooneenheden
- * de stijging van het autobezit

De stad Gent voert momenteel een studie uit, waarmee men in de toekomst parkeerevoluties kan voorspellen aan de hand van het autobezit en het aanbod van parkeerplaatsen op openbaar domein. Momenteel houdt Gent vast aan het stand-still principe, en is dit volgens het stadsbestuur een nadeel. De laatste jaren is het stadcentrum enorm verfraaid en vergroend, wat ten koste ging van on-street parkeerplaatsen. Voetgangers gebieden werden uitgebreid en bijgevolg verminderde het on-street parkeeraanbod. Deze vermindering werd wel gecompenseerd door het bijkomen van ondergrondse parkeerplaatsen. De verschuiving van bovengrondse parkeerplaatsen naar ondergrondse parkeerfaciliteiten is in de ogen van bewoners niet altijd een vooruitgang. De parkeerfaciliteiten voor bewoners zijn er wel, en gaan er zelfs op vooruit, maar de bewoners kunnen ondergronds hun wagen niet langer gratis stallen.

Bij het invoeren van het bewonersparkeren werkte men in Gent met bewonerskaarten die men in de wagen moest voorleggen, hierbij kreeg de bewoner dan aan de parkeerautomaten een gereduceerd tarief. De gemeenteraad heeft dan vervolgens beslist bewonersparkeren gratis moest zijn als service naar de bewoners. De basisredenen voor het invoeren van de parkeerregulering was de te hoge parkeerdruk en een te lage parkeerrotatie. Als service naar de bewoners heeft men deze parkeerregulering dan gecombineerd met bewonersparkeren.

De stad Gent organiseert momenteel bewonersparkeren in het hele gebied waarin betalend parkeren of de blauwe zone, die in 2004 werd ingevoerd om residentiële wijken van langparkeerders te ontzien, van kracht is.

In Gent werd er eerst een differentiëring op basis van twee tarieven, gebaseerd op de parkeerdruk toegepast. Op deze manier verkreeg men een hogere rotatie in het stadscentrum. Door de tariefhoogtes te sturen, probeerde het stadsbestuur het gebruik van de ondergrondse parkings te stimuleren. Met deze werkwijze bleven er op de bestemmingsring veel parkeerfaciliteiten ongebruikt. Men heeft dan de centrumtariefzone uitgebreid tot aan logische natuurlijke grenzen. Hierdoor steeg het aantal van die lege parkeerplaatsen. De parkeerdruk in het centrum daalde en de

parkeerrotatie steeg. De stad Gent probeert nu in het centrum enkel kortparkeerders en bewoners te faciliteren. Ondanks de dure tariefzones zijn er in sommige straten nog altijd problemen om parkeerplaatsen aan te kunnen bieden aan de bewoners. Men is dan in Gent overgeschakeld op exclusief voor bewoners voorbehouden parkeerplaatsen. Andere gebruikers mogen deze parkeerplaatsen gebruiken, maar tegen een dagtarief van 50 euro. Deze exclusief voor bewoners voorbehouden parkeerplaatsen liggen voornamelijk gecentreerd rond het centrum of langst vrij grote aantrekkingspolen.

De hoge parkeerdruk in Gent is oorspronkelijk vastgesteld op basis van klachten door bewoners. Men is vervolgens met behulp van tellingen de effectieve parkeerdruk gaan meten. Op basis van deze gegevens heeft men dan een parkeerbeleid opgesteld.

De stadsdienst schat het huidige parkeersysteem in als een redelijk goede en efficiënte oplossing voor de oorspronkelijke parkeerproblemen. Men merkt wel dat in bepaalde gebieden het huidige parkeersysteem zijn grens bereikt heeft. Indien deze grens overschreden wordt, zullen er opnieuw parkeerproblemen voor bewoners opduiken. De uitdaging is nu om deze parkeerproblemen te voorkomen.

Momenteel kampt men met een overschot aan bewonerskaarten in omloop, ten opzichte van het parkeeraanbod op openbaar terrein. Een mogelijke toekomstpiste is om een maximum, van een bepaald percentage van het aantal beschikbare parkeerplaatsen, te zetten op het aantal uitgereikte bewonerskaarten.

Het bewonersparkeren is in Gent, sinds de invoering van de parkeerregulering, een onderdeel van het integraal parkeerbeleid. Indien nodig gebruikt men bewonersparkeren ook als parkeermaatregel om lokale parkeerproblemen op te lossen. In Gent gebruikt men bewonersparkeren als een combinatie van de twee.

5.5.5. Bewonerszones

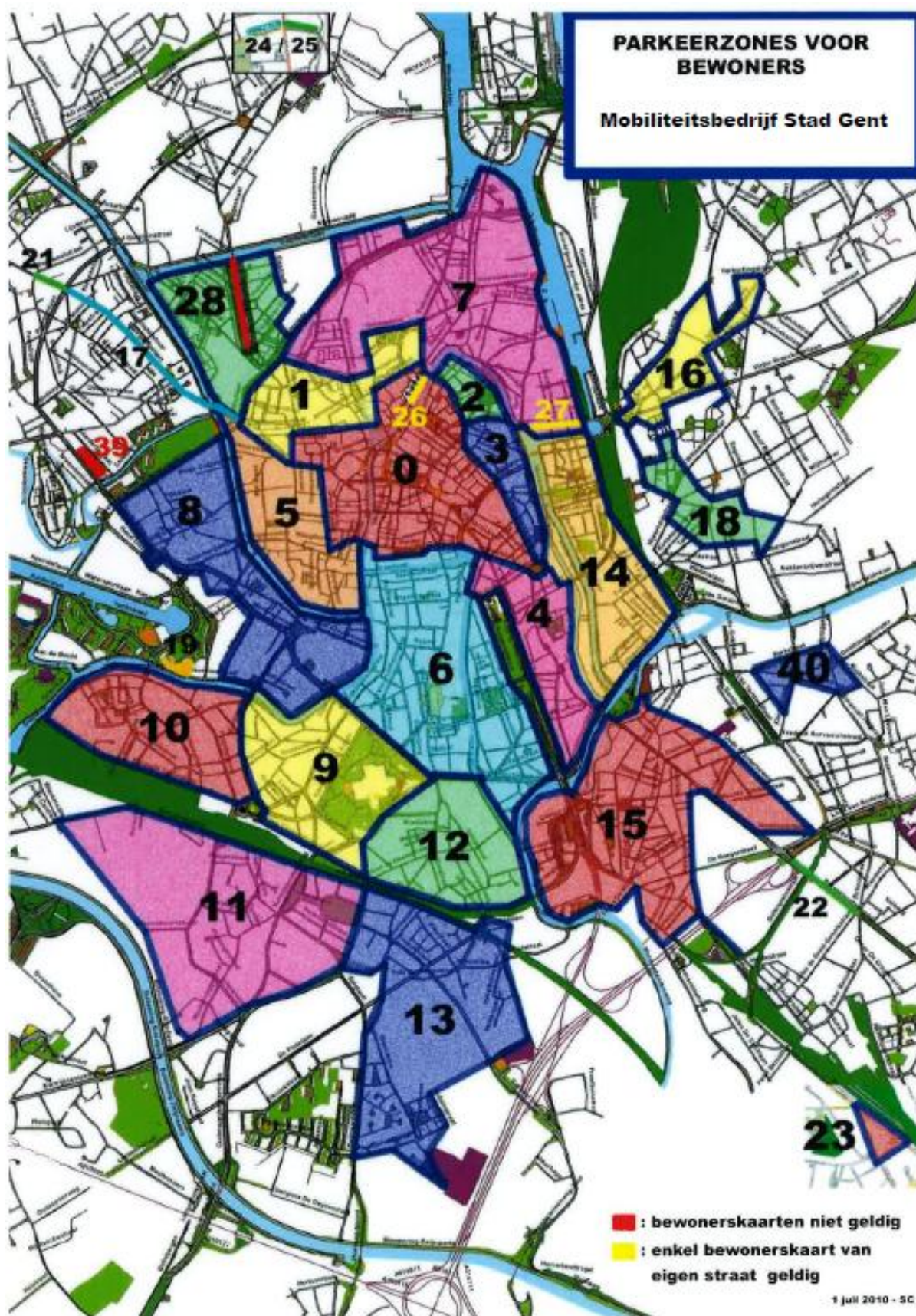
De te hoge parkeerdruk was oorspronkelijk enkel in bepaalde stadsdelen een probleem. Deze stadsdelen, waarin als eerste een parkeerregulering ingevoerd werd, werden dan ook de eerste bewonerszones. De andere zones zijn gegroeid naarmate men de parkeerregulering is beginnen uitbreiden. Dit was eerst het centrum en vervolgens steeds verder naar de rand toe.

Een probleem met de bewonerszones in Gent is de grootte van deze zones. Er zijn heel grote zones, zoals de centrumzones, bij, maar ook zeer kleine zones (ingesloten door verschillende waterlopen).

Bij grote zones bestaat er het gevaar dat bewoners voor intra-zonaal verkeer de wagen als transportmodus gebruiken, terwijl in te kleine zones de bewoners te weinig uitwijkmogelijkheden hebben.

De grenzen van de zones zijn vast bepaald, dus een grensbewoner moet kiezen in welke zone zijn bewonerskaart geldig is. Bij de handhaving probeert men hier pragmatisch mee om te springen, en voor grensbewoners iets milder te zijn. In de toekomst zullen de zones bepaald worden op basis van gecombineerde rij- en wandelafstanden, het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het parkeerregime als wegingsfactor. Voor men deze omzetting kan implementeren is er een grondige evaluatie nodig. Men moet bij het bepalen van bewonerszones opletten dat men het zo eenvoudig mogelijk houdt voor de bewoners. De toekomstige bewonerszones moeten dus een vereenvoudigde versie van de huidige situatie zijn, waarin elke bewoner ongeveer hetzelfde parkeeraanbod te zijner beschikking heeft. De stad Gent wilt in de nieuwe zones geen grensstraten meer.

Als uitbreiding op het bewonersparkeren biedt men in Gent bewonersabonnementen aan voor ondergronds parkeren aan een voordelig tarief. De bewoners komen hierbij niet op een wachtlijst. Zo kan men iedere zone voorzien van een (extra) uitwijkmogelijkheid.



Figuur 12: Bewonerszones Gent (Gent, Parkeerbedrijf Stad Gent, 2007)

Momenteel worden er in Gent 1250 parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden. Deze parkeermaatregel kan maar uitzonderlijk toegepast worden. In Gent gebeurt dit enkel op basis van parkeeronderzoeken en houdt men in geen geval de volledige openbare weg voor bewoners voor. Men springt in Gent volgens het stadsbestuur heel voorzichtig met deze maatregel om.

5.5.6. Handhaving

Een privéconcessiehouder is bevoegd voor de controle van de parkeerreguleringen, de voorbehouden bewonersplaatsen en de parkeervergunningen. Foutief parkeren blijft de bevoegdheid van de politie.

Het mobiliteitsbedrijf geeft deze handhavingsbevoegdheid uit in een concessie. De vaststellingen gebeuren door de concessiehouder, maar de front- en back-office blijven bij het mobiliteitsbedrijf. Op deze manier komt men niet in problemen in verband met de privacy van de parkeerders. De vaststellers weten immers niet welke persoon eigenaar is van de wagen. De privéconcessiehouder is op dit moment Cobelguard. De parkeerwachters, in dienst van de privéconcessiehouder, controleren iedere straat tweemaal per week.

Vroeger werkte men in Gent met gemengde teams. De politie en de vaststeller van de bewakingsfirma deden samen de controle. Er is dan een richtlijn gekomen, waardoor er geen samenloop meer mogelijk was. Er zou bij verdere samenloop belangenvermenging aanwezig zijn en sindsdien is de controle terug gesplitst. De retributies worden momenteel door de privéconcessiehouder vastgesteld en bij flagrante foutieve parkeerders wordt dit gemeld aan de politie. De politie heeft de capaciteit niet om op elke oproep te antwoorden, dus worden enkel de grote overtredingen doorgesignaleerd.

De exclusief voor bewoners voorbehouden bewonersplaatsen worden door aparte teams, ook in dienst van de concessiehouder, gecontroleerd. Deze bewonersplaatsen worden frequenter gecontroleerd. Vroeger werd deze controle samen met de controle van de betalende zone uitgevoerd, maar merkte men dat 50 tot 60 procent van deze bewonersplaatsen door niet-bewoners werden ingenomen. Door de striktere controle is dit teruggebracht tot 30 procent. Men probeert de controle van deze bewonersplaatsen te combineren met een eenvoudige en duidelijke herkenning op het terrein.

De controlefrequentie bij de politie ligt een stuk lager, maar dit is te wijten aan een ondercapaciteit. Bij evenementen verloopt de samenwerking wel goed, en ligt de controlefrequentie ook een stuk hoger.

Bij het niet opvolgen van het retributiereglement loopt men in Gent het risico op een retributie van 25 euro per halve dag, voor de betalende en blauwe zone. Voor het onterecht gebruik van de parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners krijgt men een retributie van 50 euro. Vroeger had de stad Gent een eigen parkeerbedrijf met een eigen financiële cel. Nu is het mobiliteitsbedrijf afhankelijk van de financiële cel van de stad Gent. De retributies komen dan ook op deze dienst terecht. De opvolging en verdere invordering gebeurt wel door het mobiliteitsbedrijf. Eén van de prioriteiten is het innen van de retributies. De stad Gent kan jaarlijks aan 150 000 retributies komen, dus dit gaat over aanzienlijke bedragen. De inkomsten van het betalend parkeren worden integraal terug geïnvesteerd in het parkeerbeleid.

5.5.7. Bewonerskaarten

De stad Gent werkt met traditionele bewonerskaarten. Bewonerskaarten worden in Gent uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonerskaart in Gent zijn:

- * gedomicilieerd zijn op een adres in een straat waar betalend parkeren of de blauwe zone geldt of een aanvraag tot domicilie voor dit adres ingediend hebben bij de Dienst Burgerzaken.
- * aantonen dat men bestendig over een voertuig beschikt.

Er zijn in totaal 29.760 bewonerskaarten in omloop in alle zones samen. Hiervan zijn er 2000 tweede bewonerskaarten. Per wooneenheid kan men in Gent maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Hier worden geen uitzonderingen op toegekend. Men merkt wel steeds meer vraag naar meerdere bewonerskaarten.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Gent is 24 maanden, met uitzondering van de tijdelijke bewonerskaart, na een domicilieaanvraag. Voor de tweede bewonerskaart kan men zelf kiezen voor een geldigheidsduur van 12 of 24 maanden. Men kiest voor een geldigheidsduur van 24 maanden, om de administratieve kosten laag te houden. Het stadsbestuur vindt 24 maanden een geschikte geldigheidsduur, aangezien bewoners niet iedere 12 maanden verhuizen of van wagen (kenteken) veranderen. De mogelijkheid om verschillende geldigheidsduren te implementeren is uit flexibiliteitsoverweging genomen. Vervallen bewonerskaarten moeten in theorie terug geïnd worden, maar dit gebeurt zelden. Vroeger moest men de nieuwe bewonerskaart aan het loket aanvragen, en

werd de vervallen bewonerskaart sneller terug geïnd. Momenteel stuurt men de bewoners op naar de bewoner indien de situatie niet veranderd. Men heeft zeer weinig last van onterecht gebruikte bewonerskaarten. Dit wordt ook niet als een probleem aanzien.

Volgens het stadsbestuur wordt bij iedere wagen de zone, de nummerplaat, de straat en de geldigheidsduur gecontroleerd. Bij grensstraten controleert men de straat zeker. De parkeerwachters kennen volgens het stadsbestuur alle grensstraten. Zodoende kunnen ze milder optreden indien het een grensbewoner is.

De database met bewonerskaarten is gelinkt aan het bevolkingsregister. De stad Gent schrijft de bewoners die verhuizen aan en hun bewonerskaarten worden geschrapt. Op het terrein kan deze kaart echter nog verder gebruikt worden.

De ambitie van de stad Gent is om over te schakelen naar een volledig digitaal systeem. Hierdoor kan men hedendaagse parkeermiddelen zoals smartphones, sms-parkeren en nieuwe online parkeerautomaten gemakkelijker integreren. Voor de handhaving van de bewonerskaarten, brengt een digitaal systeem veel voordelen mee. Misbruik wordt uitgesloten, en door een toekomstige digitale link met het bevolkingsregister worden bewonerskaarten na het verhuizen van de bewoner onmiddellijk ongeldig. Een nadeel is dat de controle op het terrein langer duurt, aangezien het kenteken van iedere wagen ingegeven moet worden.

Men heeft in Gent gekozen voor een gratis verdeling van de eerste bewonerskaart. De tweede bewonerskaart wordt verdeeld aan een tarief van 100 euro per jaar. De tarieven zijn door de schepen van mobiliteit bepaald. Indien men de eerste bewonerskaart betalend verdeelt, kan de bewoner in ruil een garantie op een parkeerplaats eisen. Deze garantie kan men in Gent niet bieden. Het tarief van 100 euro per jaar zou een drempel moeten vormen, om de tweede bewonerskaart te ontmoedigen. Ondanks de betalende verdeling stijgt het aandeel tweede bewonerskaarten.

Momenteel zijn er in Gent een aantal straten waarin bewonerskaart niet geldig is. Dit zijn voornamelijk de winkelstraten. In een aantal straten mogen enkel bewoners van die straten zelf parkeren. De oorzaak hiervan is het te kleine parkeeraanbod en een te hoge parkeerdruk veroorzaakt door de bewoners zelf.

In Gent verdeelt men momenteel een aparte gemeentelijke parkeerkaart voor autodelers, zorgverstrekkers, firmawagens en marktkramers. De parkeerkaart voor autodelen biedt dezelfde parkeerfaciliteiten als een bewonerskaart. Deze wordt ook gratis verdeeld.

Gezinshoofden die gedomicilieerd zijn in een zone waar het regime van betalend avondparkeren van toepassing is, kunnen bij Stad Gent jaarlijks 52 kosteloze bezoekers-tickets per gezinshoofd bekomen. Een bezoekersticket geeft recht op een gratis parkeer-tijd tussen 19 en 24 uur. De 52 bezoekerstickets worden tot 13 per kwartaal beperkt en zijn enkel geldig gedurende het kwartaal dat aangeduid is op de bezoekerstickets. Een bezoekersticket is een krasbiljet waarop de datum van de parkeerbeurt op aangeduid wordt.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Gent niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van een bewonerskaart. Vroeger werden in Gent, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren en men moest vertrouwen op een verklaring op eer. Hedendaags wordt in Gent het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel opgelegd. Dit wordt momenteel toegepast door middel van een stedenbouwkundige verordening.

5.5.8. Evaluatie

In Gent werkt men met een structurele evaluatie van het integrale parkeerbeleid. Iedere drie of vier jaar voert men een grootschalige telling uit.

5.6. Hasselt

Hasselt is de hoofdstad van de provincie Limburg en is gelegen aan het Albertkanaal en de Demer. Hasselt is een paradijs voor shoppingtoerisme. Een stad zoals Hasselt die veel bezoekers wilt aantrekken, moet hiervoor ook voldoende parkeerfaciliteiten voorzien. Om het centrum leefbaar en aantrekkelijk te houden, probeert Hasselt deze parkeerfaciliteiten niet in het centrum te plaatsen. Het parkeerbeleid moet de verschillende doelgroepen naar de gewenste parkeerfaciliteiten sturen. (stad Hasselt)

5.6.1. Historische groei

Hasselt is ontstaan uit een Frankische nederzetting, die het huidige stadscentrum, de Sint-Quintinskathedraal, de Koning Albertstraat en de Sint-Jozefstraat omvatte. Hasselt groeide in de 12e eeuw uit tot het belangrijkste handels- en nijverheidscentrum van het graafschap Loon. Van de 14e tot de 17e eeuw doormaakte Hasselt een afwisselende curve van enerzijds economische bloei door de lakennijverheid en anderzijds tegenslagen door politieke en godsdienstige impasses en de reductie van de lakenindustrie. (stad, stadsmonografie Hasselt, 2002)

Vanaf de 18e eeuw begon de opbloei van de jeneverindustrie in Hasselt. Het is echter het ontstaan van België dat Hasselt pas echt op de kaart heeft gezet. Mobiliteit werd belangrijker en vandaar werd de omwalling gesloopt en in de plaats werd een ringlaan aangelegd. Ook werd de verbinding met andere steden verbeterd. Daarnaast werd de stadskern verfraaid door een betere infrastructuur en de bouw van nieuwe overheidsgebouwen. (stad, stadsmonografie Hasselt, 2002)

Tegen het einde van de 19e eeuw kwam er stilaan een einde aan de jeneverindustrie, maar men voorzag al een oplossing: de aanleg van het Albertkanaal. Dit laatste moest namelijk een nieuwe wind blazen in de industrie. Eind jaren vijftig bereikte de industriële sector zijn hoogtepunt met als gevolg dat de bevolking sterk steeg waardoor nieuwe woonwijken gebouwd werden. (stad, stadsmonografie Hasselt, 2002)

In 1977 vond een fusie plaats tussen de deelgemeenten Kuringen, Stokrooie, Kermt, Spalbeek, Stevoort, St.-Lambrechts-Herk en Wimmertingen en de stad Hasselt. Daardoor werd Hasselt 2,5 maal zo groot in oppervlakte en de grootste Limburgse gemeente op vlak van het inwonersaantal. Vandaag de dag heeft Hasselt met haar uitgebreide winkelinfrastructuur een invloedssfeer als handelscentrum die zich uitstrekt over heel de provincie. (stad, stadsmonografie Hasselt, 2002)

5.6.2. Hasselt in cijfers

Op 1 januari 2011 kent Hasselt een inwonersaantal van 74.505 inwoners met een bevolkingsdichtheid van 721 inwoners per km². In het stadscentrum kent Hasselt een inwonersaantal van 46.429. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 1163 inwoners per km² in het stadscentrum. (stad Hasselt)

	Openbare plaatsen			Gereserveerd			Totaal aanbod openbare parkeerplaatsen
	Vrij	Blauwe zone	Betalend	Gehandicapten	medische beroepen	stadsdiensten	
Langst openbare weg	6689	6168	461	109	11	5	13427
Openbare parkeerterreinen	3730	0	0	23	0	15	3768
Parkeergarages	0	0	2139	21	0	15	2160
Totaal parkeeraanbod	10419	6168	2600	153	11	35	19355

Tabel 10: Parkeercijfers Hasselt (stad, stadsmonografie Hasselt, 2002) (stad Hasselt) (Schepper, 2012)

Op basis van een berekening van het NIS zijn er in Hasselt 6546 private parkeerplaatsen (Arcadis-Gedas, 2008)

5.6.3. Het huidige parkeersysteem

Het beleid met betrekking tot parkeren wordt in Hasselt stringenter naarmate men de kern van de stad nadert. Binnen de kleine ring en in de parkeergarages is er betalend parkeren van kracht. Tussen de kleine ring en de grote ring geldt er een blauwe zone. (stad Hasselt)

* Betalend parkeren binnen de kleine ring en in de parkeergarages:

Het gebied binnen de kleine ring en een beperkt gedeelte aan het station is betalend parkeren. Het parkeertarief bedraagt hier 1 euro per uur, met een maximale parkeerduur van 1 uur.

In de parkeergarages gelden volgende tarieven:

- Parking Dusart en parking Luikerpoort: 2 euro voor 66 minuten. De eerste 6 uren betaalt men circa 1 euro per 33 minuten. Daarna daalt het tarief per volgend uur.
- Parking Molenpoort en parking TT: 2 euro voor 62 minuten. Het tarief daalt naarmate men er langer parkeert.
- Easyparking: 1,90 euro voor het eerste uur, vanaf tweede uur 1,80 euro. Het tarief daalt naarmate men er langer parkeert.

Bewoners kunnen een bewonersabonnement nemen voor 49 euro per maand in de parkings Dusart, Luikerpoort, Molenparking en TT. Dit is enkel mogelijk met een speciale kaart die afgeleverd wordt door de stad Hasselt. De bewoner heeft dan permanent toegang tot de parkings. Ook in Easyparking is er de mogelijkheid tot een abonnement. Er zijn verschillende abonnementsformules mogelijk. Een abonnement voor 7 dagen op 7, 24 uur op 24 toegang kost 95.59 euro.

* Blauwe zone tussen de kleine en de grote ring:

In een ruim gebied rond de kleine ring is het gebruik van een parkeerschijf verplicht, uitgezonderd voor de bezitters van een geldige bewonerskaart.

* Bewonersparkeren

Bewoners die gedomicilieerd zijn in het gebied en bewoners die hulpbehoevend zijn en wiens kinderen hen aan huis komen helpen krijgen een bewonerskaart. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bewonerskaarten en bedrijfskaarten.

Buiten en langst de grote ring is er voornamelijk vrij parkeren van kracht.

5.6.4. Evolutie bewonersparkeren

In Hasselt kampt men momenteel met een parkeerdruk die vrij regiogebonden is. Binnen de grote ring is de parkeerdruk in Hasselt vrij groot. Zeker rond het NMBS-station. In deze wijk kampt men daardoor met een lage leefbaarheid. Bij openbare werken komt het parkeersysteem zelfs in grote problemen. Men heeft dan ook gekozen voor een blauwe zone tussen de kleine en de grote ring. Ook bij de andere parkeerterreinen waar vrij parkeren van kracht is, kampt de buurt er rond met een grote parkeerdruk. Deze parkeerterreinen brengen ook enorm veel zoekverkeer met zich mee. Naarmate men dichterbij het centrum komt, ervaart men meer en meer parkeerproblemen. Bewoners ervaren zelf het meeste problemen op tijdstippen dat men openbare werken uitvoert, en bij de grote aantrekkingspolen. Bijna alle bewoners hebben één of meerdere grote uitwijkmogelijkheden, behalve de wijk Runkst. Deze wijk is zeer dicht bebouwd, dus zijn er ook zeer weinig infrastructurele mogelijkheden. Naar de toekomst toe zullen alle parkeerterreinen binnen de grote ring, waar er vrij parkeren geldt, verdwijnen en elders gecompenseerd worden door ondergrondse parkeerfaciliteiten.

De hoge parkeerdruk in het centrum van de stad was de grote motivatie voor het invoeren van de parkeerreguleringen. Deze hoge parkeerdruk werd oorspronkelijk vastgesteld door een samenstelling van klachten, gegevens van de politie en een algemeen aanvoelen van de situatie. Men heeft dan in

een grote parkeerstudie laten uitvoeren om deze te hoge parkeerdruk te bevestigen. Het betalend parkeren binnen de kleine ring was reeds voor 2008 in werking om de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te houden. Na de studie heeft men dan tussen de kleine ring en de grote ring de blauwe zone ingevoerd. (Arcadis-Gedas, 2008)

Aangezien de parkeerreguleringen werden ingevoerd om de parkeerproblemen van de bewoners op te lossen, heeft men deze parkeerreguleringen gecombineerd met een bewonerskaart. Bewoners vinden door het huidige parkeersysteem meestal terug binnen aanvaardbare afstand van hun voordeur een vrije parkeerplaats. Ook zorgt het huidige parkeersysteem voor een verhoging in het aantal parkeerwisselingen, wat goed is voor de handelaars.

Sinds de parkeerstudie in 2008 heeft men bewonersparkeren dan ook opgenomen in het integraal parkeerbeleid.

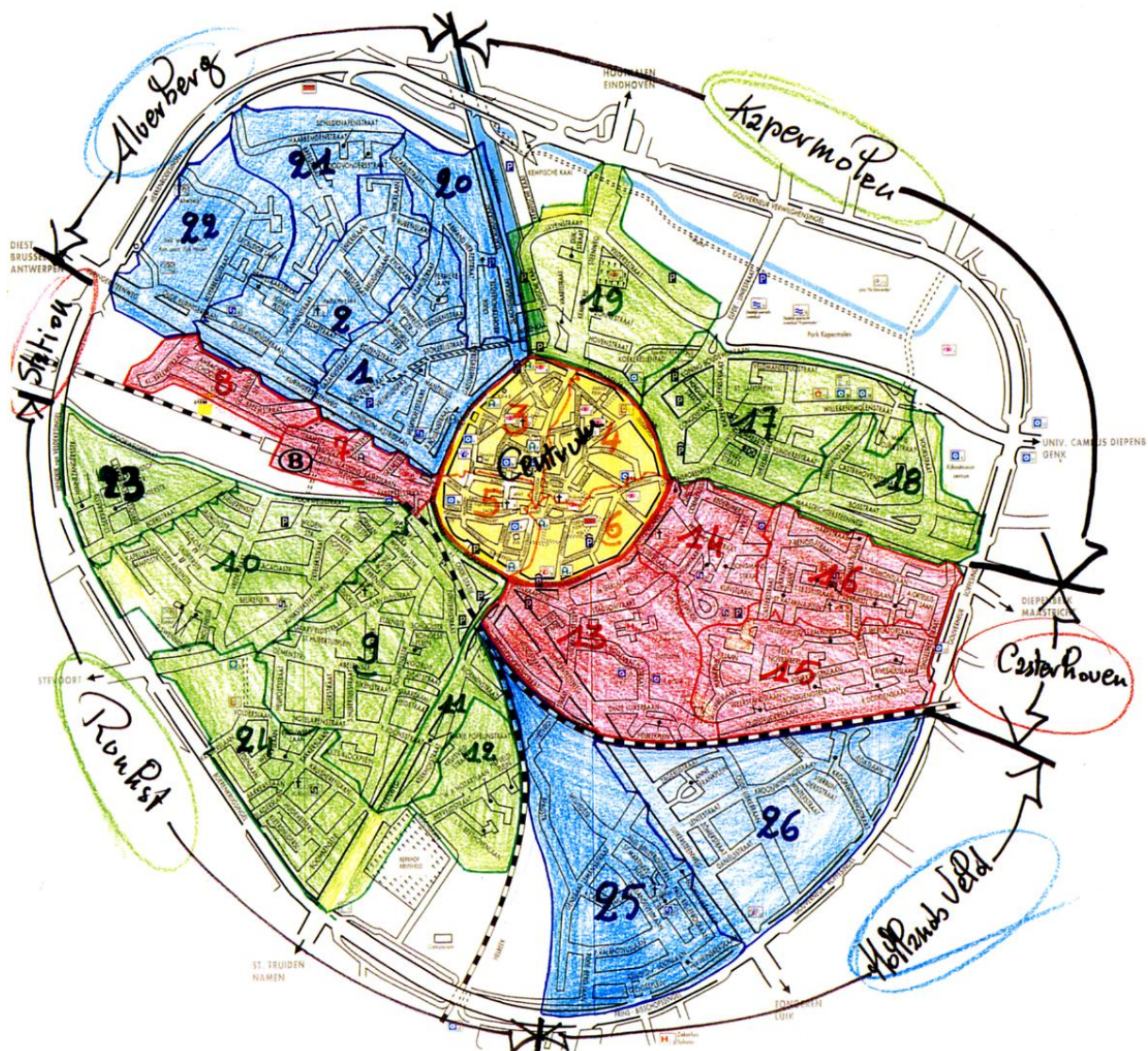
Het stadsbestuur ziet de werkdruk die bewonersparkeren met zich mee brengt wel als een nadeel van deze werkwijze. Men moet investering in communicatie, parkeerwachters, parkeerkaarten en een mobiliteitswinkel. De administratieve afhandeling en opvolging van al deze onderdelen brengt een grote werklust met zich mee.

Het stadsbestuur van de stad Hasselt wenst op korte termijn het volledig parkeerbeleid onder te brengen in een gemeentelijk parkeerbedrijf. Op deze manier kan men de volledige parkeerwerking bundelen, centraliseren en uniformiseren. Dit moet de werking van het parkeerbeleid en toekomstige aanpassingen vergemakkelijken. Alle onderdelen kunnen dan op elkaar afgestemd worden, en men kan veel flexibeler inspelen op noden of problemen. Een gemeentelijk bakkersbedrijf biedt voordelen op het financiële vlak van een parkeerbeleid. Alle parkeerinkomsten kunnen op deze manier in het parkeerbedrijf beheerd worden, en zo ook terug geïnvesteerd worden in de verbetering en verwezenlijking ervan.

5.6.5. Bewonerszones

Bij de integratie van nieuwe parkeerregulering in 2008, heeft men de huidige bewonerszones van de stad Hasselt bepaald. Momenteel zijn er theoretisch gezien 26 bewonerszones in Hasselt. In de praktijk worden deze als 2 bewonerszones bekeken. Het gemeentereglement van Hasselt bepaalt dat zone 3, 4, 5 en 6 als 1 zone bekeken worden, en dat de zones 1, 2 en 7 tot en met 26 als één zone behandeld worden. In Hasselt bekijkt men dus de betalende zone, binnen de kleine ring, en de blauwe zone, tussen de kleine en de grote ring, als de enige twee bewonerszones. Een

bewonerskaart uitgereikt aan een bewoner in zone 24 in Runkst, is dus geldig in zone 1. Voor een bewonerskaart uitgereikt aan een bewoner van zone 1, 2, 3 of zone 4 (binnen de kleine ring) gaat men zelfs nog verder. Deze bewonerskaart is in alle bewonerszones geldig. Indien de parkeerdruk op termijn zo hoog blijft, wil men hier wel verandering in brengen. De moeilijkheid ligt volgens het stadsbestuur van Hasselt bij de communicatie (het duidelijk maken van de grenzen van de verschillende zones) naar de bewoners toe. Een probleem bij deze werkwijze is dat men het voor bewoners heel aantrekkelijk maakt om voor intra-zonaal verkeer de wagen als vervoersmodus te gebruiken.



Figuur 13: Bewonerszones Hasselt (Arcadis-Gedas, 2008)

Momenteel worden er op een aantal locaties in Hasselt parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden. Bij werken past men deze werkwijze toe. Andere toepassingen zijn om parkeerproblemen op microniveau op te lossen.

Een bewonerskaart geeft in Hasselt niet altijd een volledige kwijtschelding van alle parkeerrestricties. Binnen de kleine ring tussen 10u en 16u geldt de bewonerskaart niet. Hier wenst men overdag enkel kortparkeerders te laten parkeren en bijgevolg de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te houden. Er zijn parkeerplaatsen waar er een parkeerdurbeperking is, ook voor parkeerders met een bewonerskaart. Dit zijn de winkelstraten, en hier wilt men een zo hoog mogelijk aantal parkeerwisselingen.

5.6.6. Handhaving

In Hasselt heeft men eerst het parkeerbeleid uitgestippeld, en heeft men vervolgens getracht hier een handhavingswijze op toe te passen. De handhaving van de betalende zone, de blauwe zone en de parkeervergunningen wordt uitgevoerd door parkeerwachters in dienst van de stad. De stad ziet in dat de handhaving door de parkeerwachters niet strikt genoeg gebeurt. Het is de bedoeling dat alle parkeerplaatsen binnen de kleine ring éénmaal in de voormiddag, en éénmaal in de namiddag gecontroleerd worden. Hier probeert men de subjectieve pakkans zo hoog mogelijk te krijgen. Binnen de grote ring worden de controles voornamelijk op probleemgebieden gericht. Op andere plaatsen controleert men sporadisch. Men treedt hier dus voornamelijk reactief op. Na klachten en in probleemzones wordt er gecontroleerd.

Foutparkeerders vallen onder de bevoegdheid van de politie. De wisselwerking tussen parkeerwachters en politie verloopt niet consequent. Enkel indien foutparkeren echt dramatisch wordt, verwittigt men de politie. Foutparkeerders kunnen ook door de stadswachten aan de politie doorgesignaleerd worden. Dit gebeurt wel frequent. De parkeercontrole is bij de politie absoluut geen prioriteit, dus de controle op foutparkeerders is in Hasselt niet strikt. Het beeld dat de politie van de parkeercontrole heeft, is dat men tevergeefs moeite doet. De politie wenst zich ook niet onpopulair te maken bij de bewoners, dus heeft de parkeercontrole een zeer lage prioriteit.

De controle op het terrein door een parkeerwachter gebeurt door middel van een handheld. Deze handheld is gekoppeld aan een database met geldige bewonerskaarten. Momenteel slaagt men er softwarematig niet in om vervallen bewonerskaarten of bewonerskaarten die niet meer geldig zijn wegens een verhuis, te verwijderen uit de database. In theorie zou elke bewonerskaart op het terrein volledig gecontroleerd moeten worden, maar het stadsbestuur geeft toe dat dit niet altijd zo strikt gebeurt.

In Hasselt wordt bekeken of men in de toekomst door middel van een handhavingswijze via het Gemeentelijk Administratief Sanctierecht (GAS) de handhaving kan aanscherpen.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering in Hasselt kan men een retributie opgelegd krijgen van 25 euro per dagdeel. De oorzaak van retributies in Hasselt is meestal de onwetendheid van bezoekers omtrent het parkeersysteem, of het bewust proberen te omzeilen van betaling door enkele recidivisten.

5.6.7. Bewonerskaarten

De stad Hasselt werkt met een traditionele bewonerskaart. Op deze bewonerskaart zijn het kenteken van het betreffende voertuig, de bewonerszone en de geldigheidsduur aangegeven.

De administratieve behandeling en opvolging van de bewonerskaarten wordt volledig uitgevoerd door de mobiliteitsdienst. Bewonerskaarten worden in Hasselt uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet.

De bewonersvergunning van de stad Hasselt geeft niet altijd een volledige vrijstelling van alle parkeerrestricties. Binnen de kleine ring tussen 10u en 16u geldt de bewonerskaart niet. In enkele winkelstraten gelden de parkeerduurrestricties ook voor bewoners.

Per wooneenheid kan men in Hasselt maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Vragen van bewoners naar meer dan twee bewonerskaarten komen weinig voor, maar op het maximum van twee bewonerskaarten per wooneenheid worden geen uitzonderingen toegekend. Bedrijven gelegen in de blauwe zone, niet in de betalende zone, krijgen één bedrijfskaart per bedrijf. De bedrijfskaart biedt dezelfde parkeerprivileges als de bewonerskaart.

In 2007 waren er in de stad Hasselt 10.512 bewonerskaarten in omloop. Men heeft wel cijfers van de verhouding tussen het aantal bewonerskaarten in omloop en het aantal beschikbare parkeerplaatsen op openbaar terrein. Deze cijfers neemt men echter niet in rekening in het parkeerbeleid.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Hasselt is 12 maanden. Het stadsbestuur beseft wel dat misbruik van vervallen, of ongeldige, bewonerskaarten makkelijk mogelijk is, aangezien deze momenteel niet uit de database verwijderd kunnen worden. Gebruik van valse bewonerskaarten is niet mogelijk, aangezien men controleert met een handheld. Het kenteken van de wagen moet dus eerst in de database zijn opgenomen. Men merkt wel regelmatig eens onterecht gebruikte bewonerskaarten op. Dit zijn voornamelijk bewonerskaarten waarvan de geldigheidsduur

verstrekken is. Bewonerskaarten waarvan de geldigheidsduur verstreken moeten terug ingeleverd worden. Dit gebeurt zelden, ondanks de boete van 13 euro die dit met zich meebrengt.

Men heeft in Hasselt gekozen voor een gratis verdeling van beide bewonerskaarten. Men heeft gekozen voor een gratis verdeling om zo veel mogelijk ten dienste te staan van de bewoners. De stad wilt wonen in de stad stimuleren. De toekomstvisie is echter om die tweede wagen in de stad te ontmoedigen dus op termijn zal de tweede bewonerskaart waarschijnlijk betalend worden.

Men voorziet in Hasselt, als uitbreiding op de bewonerskaart, in bewonersabonnementen in de ondergrondse parkeergarages. Op deze manier biedt men de bewoners extra uitwijkmogelijkheden en probeert men de parkeerdruk te verlagen. Voor deze jaarabonnementen heeft men een wachtlijst moeten aanleggen, vanwege het grote succes bij de bewoners. De stad huurt deze plaatsen jaarlijks van de parkinguitbaters. Indien openbare werken extra parkeerproblemen voor bewoners met zich mee brengen kunnen bewoners ook een abonnement verkrijgen waarmee deze bewoners 's avonds en 's nachts de parkeerfaciliteiten in een ondergrondse parking mogen gebruiken.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Hasselt niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Hasselt, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Met de komst van het gemeentelijk parkeerbedrijf wilt de mobiliteitsdienst deze voorwaarde terug opnemen. Dit hangt natuurlijk af van beleidskeuzes die in de toekomst nog gemaakt moeten worden. Momenteel wordt in Hasselt het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd, al werkt de gratis verdeling van bewonerskaarten dit natuurlijk tegen. De stad legt een norm van 1,3 parkeerplaatsen per wooneenheid op aan nieuwbouw en grote verbouwingen of renovaties, aan de hand van een stedenbouwkundige verordening. Deze parkeernorm bevat 1 parkeerplaats per wooneenheid voor bewoners plus 0,3 parkeerplaatsen per wooneenheid voor bezoekers.

5.6.8. Evaluatie

Men heeft in Hasselt in 2008 een grote evaluatie van het parkeerbeleid doorgevoerd. Sinds dat moment is het huidige parkeerbeleid nog niet geëvalueerd. Men werkt dus niet met een structurele evaluatie van het integraal parkeerbeleid.

5.7. Kortrijk

Kortrijk is een centrumstad in het zuiden van de Belgische provincie West-Vlaanderen. De stad ligt aan de rivier de Leie. Kortrijk ligt ongeveer 25 km ten noordoosten van de Franse stad Rijsel. Kortrijk speelt een belangrijke rol in de textielindustrie, in en rond Kortrijk bevinden zich dan ook diverse industrieterreinen. (stad Kortrijk)

5.7.1. Historische groei

Naast Gent, Brugge enzovoort is Kortrijk ook ontstaan aan de oever van een rivier. De naam Kortrijk is hoogstwaarschijnlijk afkomstig van het woord 'Cortoriacum', wat slaat op een Gallo-Romeinse nederzetting die was opgetrokken aan de oever van de Leie. Tot en met de 10e eeuw werd Kortrijk achtereenvolgens veroverd door Noormannen, Vikingen, Romeinen om tegen het einde van de 10e eeuw geregeerd te worden door het graafschap van Vlaanderen. (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003)

Het tijdperk van de verschillende heersers was achter de rug en moest plaats maken voor handel en nijverheid. Kortrijk werd het centrum voor de koop- en ambachtslieden door haar gunstige geografische ligging. Kortrijk had in 1300 een oppervlakte gelijk aan wat nu het commercieel centrum is. Hoewel de stad het mikpunt van plunderingen was en het onderspit moest delven ten aanzien van de Engelse lakenindustrie, geraakte de stad er terug bovenop door de linnenindustrie. In de 16e eeuw moest Kortrijk 13.000 mensen vanuit de nabij omgeving huisvesten. (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003)

De eeuwen die daarna volgen worden er van bloed en tranen: verschillende invloeden, economische crisissen, godsdienstige onverschilligheid, de pest en oorlog. In de 18e eeuw was er weer sprake van economische groei en steeg het bevolkingsaantal, na de daling van eeuwen voordien, opnieuw. Daarnaast werden ook belangrijke wegen aangelegd naar de nabijgelegen streken. Tegen het einde van de 18e eeuw overheerste Frankrijk en werden de buitenwijken bij de stad gevoegd waardoor het nu een oppervlakte van 2.115 hectare had. (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003)

In de 19e eeuw groeide Kortrijk uit tot de belangrijkste vlasvezelmarkt van de wereld. De werkgelegenheid maar ook de verbinding met de omgeving werd verbeterd door de spoorwegverbinding Gent-Kortrijk en de aanleg van het kanaal Bossuit. De welvaart zette zijn koers ook verder in de 19e eeuw. Zo werden de oude stadsgrachten- en poorten verwijderd en nam de

bevolking ook toe. Rond de fabrieken werden woningen gebouwd voor de arbeiders en de krotwoningen werden afgebroken. (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003)

Na de oorlogen veranderde het ruimtelijk patroon van de stad. De afzonderlijke dorpjes langs de belangrijke verbindingswegen worden in de tweede helft van de 20e eeuw verbonden met de stad Kortrijk. Door de verbondenheid neemt er een versnippering en verdichting plaats van de open ruimtes. Tegen het einde van de 20e eeuw zullen er door de huis-tuinmentaliteit veel open ruimtes tussen Kortrijk en zijn deelgemeentes zijn volgebouwd. Enkel ten zuiden van de stad is het agrarisch gebied wat blijven bestaan. (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003)

5.7.2. Kortrijk in cijfers

Op 1 januari 2011 kent Kortrijk een inwonersaantal van 74.480 inwoners, waarvan 40.625 in de binnenstad. Dit geeft de binnenstad een bevolkingsdichtheid van 1815 inwoners per km². (stad Kortrijk)

parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	4582
blauwe zone	1273
Totaal openbare weg	5855
ondergrondse parkings	1000

Tabel 11: Parkeercijfers Kortrijk (stad, Stadsmonografie Kortrijk, 2003) (Vandewickele, 2012)

5.7.3. Het huidige parkeersysteem

Van maandag tot en met zaterdag (ook op zondag in zone expo), tussen 9u en 13u en tussen 14u en 18u dient men in de betalende zone een parkeerticket aan te kopen. Een ticket kan men betalen aan de automaat, per sms of piaf. De tarieven en maximale parkeerduur zijn gedifferentieerd per zone.

De gehele Kortrijkse binnenstad is voorzien van betalende kortparkeerfaciliteiten (zone 1), met een maximale parkeerduur van 2 uur voor een tarief van 2,50 euro per uur. Daarnaast zijn er in het centrum ook parkings en zones voor betalend langparkeren (zone 2), met onder andere Parking Station. Een hele dag parkeren kost hier 2.00 euro. Het eerste uur parkeren is gratis.

In de blauwe zones in de omgeving van de binnenstad kan men maximaal 2 uur gratis parkeren, mits het voorleggen van een correct ingestelde blauwe schijf. Deze is er verplicht tussen 9 uur en 18 uur, van maandag tot en met zaterdag, tenzij er door verkeersborden een andere tijdsduur wordt aangegeven.

Op wandelafstand van het centrum bevindt zich randparking Appel waar men onbeperkt en gratis mag parkeren. De stad Kortrijk kiest eerder voor het betalend regime ten opzichte van de blauwe zone. Hierdoor worden in Kortrijk de blauwe zones ook niet meer uitgebreid. (Parko, We hebben een plekje voor iedereen, 2012) (Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf)



Figuur 14: Parkeerplan Kortrijk (stad Kortrijk)

5.7.4. Bewonersparkeren

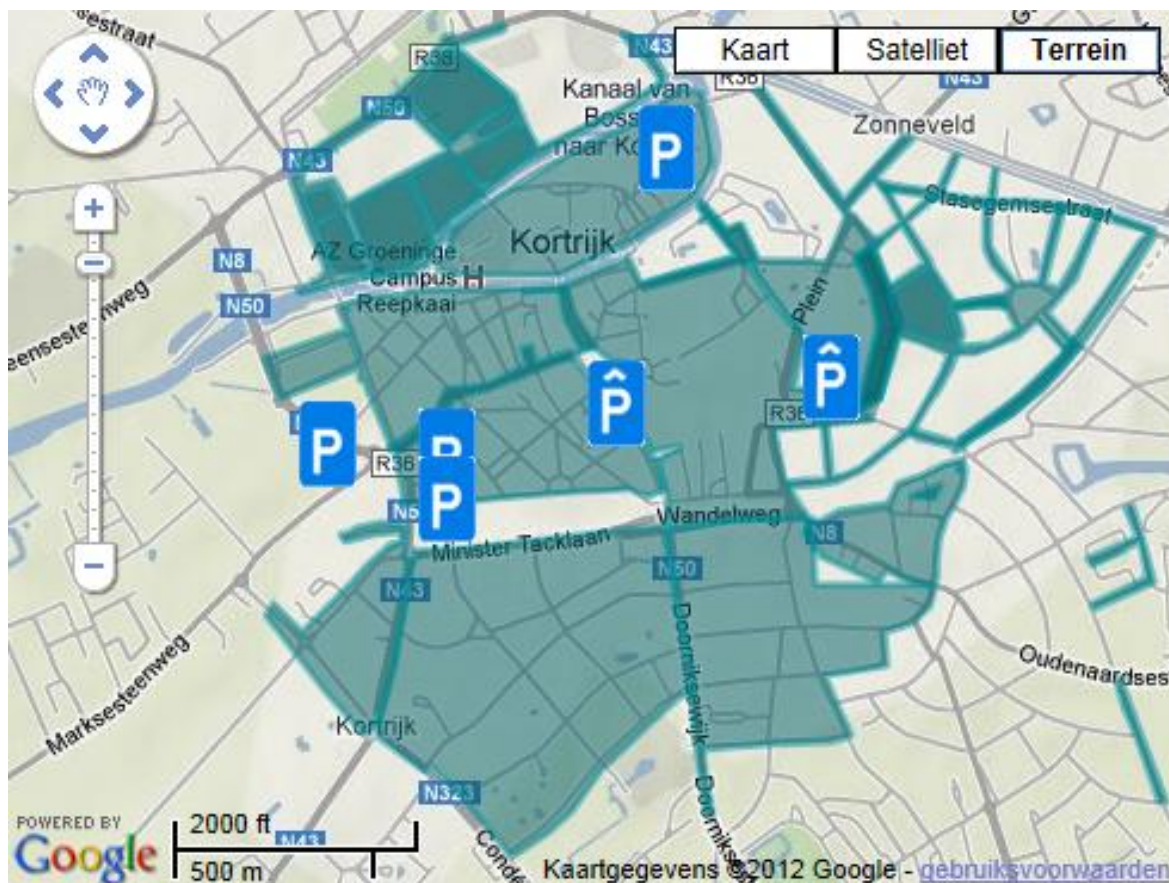
In Kortrijk kampt men momenteel on-street op een namiddag spitsmoment met een parkeerdruk van meer dan 85 procent. 20 procent wordt dan veroorzaakt door bewoners, de rest procent door bezoekers. De parkeerdruk in Kortrijk is te hoog en dit veroorzaakt parkeerproblemen voor bewoners. De oplossing voor deze te hoge parkeerdruk in Kortrijk is de bewoners ook de mogelijkheid te bieden om een off-street bewonerskaart aan te vragen. Op deze manier kan men de bewoners wel een garantie geven op een vrije parkeerplaats. Men maakt dus in Kortrijk een verschil tussen on-street en off-street bewonersparkeren. (Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf)

In Kortrijk nam het bestuur in 1991 de principebeslissing, dat een uitbreiding of invoering van een parkeerregulering altijd in combinatie zou gebeuren met bewonersfaciliteiten. Dit is sinds 1991 dan ook niet meer in vraag gesteld. Het onderzoek naar verplaatsingsgedrag Vlaanderen heeft immers aangetoond dat om de binnenstad aantrekkelijk te maken voor bewoners, men faciliteiten moet bieden aan de wagen van die bewoners. Bewonersparkeren kadert dan in Kortrijk dan ook al sinds de invoering ervan, in 1991, in het integraal parkeerbeleid.

5.7.5. Bewonerszones

Bij de opstart van bewonersparkeren in 1991 werd de binnenstad van Kortrijk ingedeeld in 8 zones in functie van de reeds aanwezige barrières. De zones mochten niet te klein zijn, zodat bewoners steeds ver genoeg kunnen uitwijken om een vrije parkeerplaats te vinden, maar mochten ook niet te groot zijn, zodat men intra-zonaal verkeer met de wagen ontmoedigt. Bij de evolutie van het parkeerbeleid zijn er stelselmatig zones bijgekomen naarmate de parkeerregulering in Kortrijk uitgebreid werd. Deze zones moeten nog steeds aan de oorspronkelijk bepaalde criteria voldoen.

De grenzen van de bewonerszones in Kortrijk zijn strikt vastgelegd, maar men mag met een bepaalde overlapping in een aangrenzende zone parkeren. Deze grenzen worden dan handhavingsgewijs wel zeer strikt toegepast.



Figuur 15: Bewonerszones Kortrijk (stad Kortrijk)

Momenteel worden er, vanuit rentabiliteitsoverwegingen, geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden in Kortrijk. Om bepaalde lokale problemen op microniveau op te lossen, zijn er bepaalde straten of pleinen waar de bewonersvergunning niet geldig is. Deze uitzonderingen zijn voornamelijk in functie van de plaatselijke configuratie, bijvoorbeeld een straat met maar vijf parkeerplaatsen en toch een aantal handelaars.

5.7.6. Handhaving

In Kortrijk heeft men reeds bij het opstellen van het parkeerbeleid, in overleg met de betrokken partijen, de handhaving van het systeem uitgestippeld. In Kortrijk is stedelijk parkeerbedrijf Parko bevoegd voor de uitbouw, het onderhoud en het beheer van de volledige parkeerinfrastructuur. Parko controleert dus, aan de hand van parkeerwachters, de betalende zone, de blauwe zone en de parkeervergunningen. De politie blijft bevoegd voor de controle op foutparkeerders.

De controle op het terrein gebeurt op basis van het kenteken. De parkeerwachter voert het kenteken en de parkeerautomaat in een handheld in, en krijgt, via een connectie met een database met bewonersvergunningen, een positief of negatief resultaat terug. Het systeem in Kortrijk is volledig elektronisch, en volledig in handen van Parko. Er is een elektronische link tussen de database en het

bevolkingsregister. De database wordt iedere nacht gesynchroniseerd. Op deze wijze worden verhuizingen van bewoners s' nachts doorgevoerd, en is een bewonersvergunning de volgende dag al dan niet meer geldig. Enig mogelijk misbruik met bewonersvergunningen wordt door deze werkwijze volledig teniet gedaan. De bewonerskaart moet niet meer aanwezig zijn in de wagen, en doordat de controle enkel op basis van het kenteken gebeurt, is onterecht gebruik van bewonerskaarten niet meer mogelijk.

Men werkt in Kortrijk niet met gemengde controles. Beide partijen zijn verantwoordelijk voor de handhaving van het parkeerbeleid, Parko en de politie, sturen hun eigen controleurs op pad. Er is wel een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen beide partijen. Men heeft op voorhand een bepaald handhavingsniveau afgesproken. Niet alle foutparkeerders die door parkeerwachters worden opgemerkt, worden doorgesignaleerd aan de politie. Enkel op momenten of bij locaties waar men echt flagrante foutparkeerders opmerkt, wordt de politie verwittigd. De politie stuurt dan ook, in de mate van het mogelijke, een patrouille ter plaatse. Parko is van mening dat deze samenwerking vrij goed verloopt. In de raad van bestuur van Parko zetelt ook de commissaris van de lokale politie opgenomen om deze wisselwerking te stimuleren. Men hoopt op deze manier het probleem van het bewust foutparkeren om een retributie te ontlopen, tegen te gaan. Parko probeert, met veertien parkeerwachters in dienst, zo strikt mogelijk te controleren. De controlefrequentie ligt in probleemzones of zones met een hogere parkeerdruk wel iets hoger dan in residentiële zones met een lagere parkeerdruk.

Bij het niet naleven van het retributiereglement, loopt men in Kortrijk het risico op een belasting van 15 euro per halve dag. De administratieve afhandeling en opvolging van deze belasting gebeurt volledig door Parko. Op deze manier worden ook alle inkomsten die men krijgt uit het parkeerbeleid, terug geïnvesteerd in het parkeerbeleid.

Men probeert inzake bewonersparkeren een hoge service te bieden aan bewoners die er recht op hebben, maar ook zo strikt mogelijk op te treden naar diegenen die, al dan niet, bewust in orde zijn.

5.7.7. Bewonersvergunning

De stad Kortrijk werkt reeds 5 jaar met een volledig elektronische bewonersvergunning. Als bewoner van een betalende of een blauwe zone in Kortrijk kan je gratis één on-street bewonersvergunning verkrijgen die parkeerfaciliteiten biedt. Met de vergunning parkeer je onbeperkt in jouw woonomgeving en verdwijnt de plicht om een ticket aan te kopen of een parkeerschijf voor te

leggen. Het ministerieel besluit van 09/01/2007 en het stadsbestuur (GR14/06/2004) bepalen, elk voor een deel, de voorwaarden tot het afleveren van bewonersvergunningen:

- gedomicilieerd zijn in een betalende of blauwe zone
- enkel voor natuurlijke personen
- de wagen dient op naam van de bewoner ingeschreven te zijn of de aanvrager dient een attest hoofdgebruik voor te leggen.

Indien de aanvrager voor een bewonersvergunning aan de voorwaarden voldoet, wordt nagetrokken of de aanvrager reeds een bewonersvergunning heeft. Men kan in Kortrijk in totaal namelijk maximum twee bewonersvergunningen per wooneenheid aanvragen, onafhankelijk of dit on-street bewonersvergunningen of off-street bewonersvergunningen zijn. Aanvragen voor meer dan twee bewonersvergunningen komen in Kortrijk maar zelden voor. Iedereen die aan de voorwaarden voldoet krijgt een bewonersvergunning. Er staat dus geen maximum op het aantal uitgereikte bewonersvergunningen. Er wordt geen rekening gehouden met de verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal uitgereikte bewonersvergunningen.

Momenteel zijn er in de stad Kortrijk 4808 bewonersvergunningen in omloop. Hiervan zijn er slechts 190 betalende vergunningen.

aantal vergunningen	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
betalende zone	188	258	272	413	630	1180	1612	1850	2378	2831	3685	3558	3775
blauwe zone	116	280	323	474	626	929	986	922	856	1272	935	1004	1033
Totaal	304	538	595	887	1256	2109	2598	2772	3234	4103	4620	4562	4808

Tabel 12: Evolutie bewonersvergunningen Kortrijk (Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf)

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Kortrijk is 12 maanden. Men heeft wel de mogelijkheid om een bewonersvergunning aan te vragen voor 6 maanden of zelfs 1 maand. Deze mogelijkheden heeft men ingevoerd om de flexibiliteit naar de bewoner te verhogen. Niet alle bewoners waren in staat om het tarief voor een volledig jaar in één maal te betalen. Met een volledig elektronische administratie en opvolging van deze bewonersvergunningen is dit ook makkelijker realiseerbaar. In aanloop naar het verstrijken van de geldigheidsduur van een bewonersvergunning, krijgt de bewoner een uitnodiging via mail of brief om zijn bewonersvergunning te verlengen.

Men heeft in Kortrijk gekozen voor de volgende tarieven bij het verdelen van bewonersvergunningen:

	1ste bewonersvergunning	2de bewonersvergunning
On-street	gratis	137,5
Off-street	20,00 € - 30,00 € *	30 € - 45 € *
* Prijs afhankelijk van de gewenste parking		

Tabel 13: Tarieven bewonersvergunningen Kortrijk (Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf)

Men heeft in Kortrijk gekozen voor een gratis verdeling van de eerste on-street bewonersvergunning omdat dit politiek gezien voor de hand ligt. De parkeerreguleringen in Kortrijk zijn ontstaan uit een te hoge parkeerdruk die parkeerproblemen voor de bewoners veroorzaakte. Kortrijk wou zijn bewoners niet belasten voor een regulering die werd geïmplementeerd ten dienste van hen. Men heeft dan wel de prijs voor een tweede on-street bewonersvergunning redelijk hoog gelegd. De redenering achter dit hoge tarief is dat de kaart heel wat parkeerfaciliteiten biedt aan een bewoner, maar daar mag dan gerust een prijs tegenover staan. Het bedrag van 137,50 euro is bepaald door een raming die gemaakt is van de mogelijke bezetting door een bewoner, en daar is dan het normale parkeertarief aan gekoppeld. Beide off-street tarieven zijn bepaald in functie van de marktprijs van een garage in de binnenstad.

Bewonersvergunningen kunnen in Kortrijk reeds volledig via de website aangevraagd worden. In 2011 werden er reeds 400 bewonersvergunningen op deze wijze aangevraagd.

Het omschakelen naar een volledig elektronisch bewonersvergunningensysteem is een grote investering. Een softwarepakket hiervoor is namelijk maatwerk. Zeker de softwarematige link met het bevolkingsregister is complex maatwerk. Het softwarematig beheren en handhaven van bewonersvergunningen brengt wel enorm veel voordelen met zich mee:

- Controle op het terrein gaat eenvoudiger, sneller en correcter
- Opvolging van bewonerskaarten is veel eenvoudiger
- De flexibiliteit van het systeem gaat sterk omhoog
- Onterecht gebruik van bewonerskaarten niet langer mogelijk.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Kortrijk niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van een bewonersvergunning. Vroeger werden in Kortrijk, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Hier is men van afgestapt, wegens te moeilijk controleerbaar. Men heeft dit wel een tijd geprobeerd door middel van nachttellingen en onderzoeken om te bepalen welke

bewoner waar geparkeerd was, maar het systeem was te makkelijk te misleiden. Hedendaags wordt in Kortrijk het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd. Bewonersparkeren is in Kortrijk voornamelijk gegroeid onder invloed van oudere woningen die niet over eigen parkeerfaciliteiten beschikten. De historische stadskern kreunde hierdoor onder een te hoge parkeerdruk. Het aandeel oudere woningen in Kortrijk neemt nu meer en meer af, en men wordt in Kortrijk geconfronteerd met veel nieuwbouw. Het stadsbestuur wilt daarom via een stedenbouwkundige verordening deze woningen op eigen terrein voorzien van parkeerfaciliteiten. Kortrijk heeft de intentie om in de nabije toekomst bij nieuwbouw of aankoop van een woning of appartement met een garage, onmiddellijk in de koopakte te laten opnemen dat de koper afziet van de mogelijkheid om een bewonerskaart aan te vragen. Men legt de bouwheer namelijk op om 1,3 garages per wooneenheid te voorzien. Indien men de kopers van deze woningen dan bewonersvergunningen toekent, kiezen ze voor de bewonersvergunning in plaats van een garage te kopen of te huren. De parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per wooneenheid is bepaald in samenspraak met de dienst stedenbouw. Er is nog weinig kennis in Vlaanderen over de effecten van dit kencijfer, dus heeft men in Kortrijk een vergelijking gemaakt met andere (centrum)steden, en hiervan een gemiddelde genomen.

5.7.8. Evaluatie

Men probeert in Kortrijk zowel het on-street als het off-street bewonersparkeren continu te monitoren. Deze monitoring heeft er toe geleid dat het toekomstig initiatief naar nieuwbouw zal genomen worden. In de volgende update van de handhavingsoftware op de handheld, komt er een toepassing om met de handheld tellingen uit te voeren en ineens per parkeerplaats te classificeren naar type parkeerder (kortparkeerder, bewoner). Zodoende beschikt men over enorm veel cijfergegevens, waarmee het systeem verder geëvalueerd kan worden. Zo wilt men in Kortrijk permanente bezettingcijfers per doelgroep verkrijgen, en daarbij het inzicht in het eigen parkeergebeuren een stuk verhogen. Men werkt in Kortrijk ook met grote evaluaties van het volledige parkeerbeleid, maar deze gebeuren niet op structureel vastgelegde tijdstippen. (Parko, Jaarverslag 2011, 2011) (Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf)

5.8. Leuven

Leuven is de provinciehoofdstad van de provincie Vlaams-Brabant. De stad is centraal gelegen in deze provincie en ligt aan de Dijle. Leuven is onder meer bekend als de vestigingsplaats van de KU Leuven, de oudste universiteit van de Lage Landen, de multinational Anheuser-Busch InBev en het universitair ziekenhuis Gasthuisberg. Net zoals de andere provinciehoofdsteden, wilt Leuven zich profileren als winkelstad. Om bezoekers aan te trekken, maar tegelijkertijd de overlast te beperken, moet de stad een gericht parkeerbeleid voeren. (stad Leuven)

5.8.1. Historische groei

Leuven is ontstaan in de Middeleeuwen en genoemd naar de plaats Lovon, waar een Karolingische vestiging op gelegen was. Tegen de 11e eeuw was Leuven een belangrijk stedelijk centrum geworden, dit had ze voornamelijk te danken aan de goede ligging nabij de handels- en verbindingswegen. Vanaf de 12e eeuw was het stadsgebied binnen de omwalling bijna volledig bewoond. De huizen werden gegroepeerd rond de grote verkeersaders. Als gevolg van de economische groei was het bevolkingsaantal verdubbeld en was er te weinig plaats binnen de omwalling. Daardoor had de stadsontwikkeling zich verder gezet via de toegangswegen. (stad, Stadsmonografie Leuven, 2003)

Van 20.000 inwoners evolueerde men demografisch echter naar 16.000 inwoners in de 14e eeuw door een economische reconversie. Wel vond een verandering plaats in de sociale samenstelling van de bevolking in de 15e eeuw ten aanzien van de 13e en de 14e eeuw. Deze verandering werd veroorzaakt door de oprichting van de universiteit. Daarnaast kende men in de 15e eeuw even een heropbloei maar deze zou niet van lange duur zijn. In 1585 bleek Leuven namelijk niet meer te zijn dan een klein provinciestadje met een verwoeste economie, een praktisch stilliggend universitair leven, een enorme stadsschuld, verarmde instellingen en een platgebrand ommeland. In 1597 telde Leuven nog slechts 9.700 inwoners. (stad, Stadsmonografie Leuven, 2003)

De 18e eeuw werd gekenmerkt door een economische heropbloei. Daarnaast deed een volledige vernieuwing van de verkeersinfrastructuur zich voor: nieuwe stenen wegen werden aangelegd en er werd een kanaal naar de Deile uitgegraven. Het ontstaan van België maakte in 1830 bovendien een einde aan de stedelijke interne tegenstellingen die de 18e eeuw kenmerkten. De 19e eeuw betekende voornamelijk een heropbloei van de stad Leuven door de verbetering van haar bereikbaarheid. Eén van de gevolgen van de heropbloei van de stad was een explosieve groei van de bevolking waardoor de bebouwing binnen de stad verdicht werd en de bebouwde zones uitgebreid

werden. Door plaatsgebrek binnen de oude stadsgrenzen werd de normale organische groei van de stad verschoven naar de omliggende gemeenten. (stad, Stadsmonografie Leuven, 2003)

Tijdens de twee wereldoorlogen werd Leuven bijna volledig verwoest. In de tweede helft van de 20e eeuw groeit Leuven uit tot een stad met 80.000 inwoners, die hoofdzakelijk studenten, middenklasse en werknemers omvatten. Voornamelijk van belang in deze periode is de groei van de brouwerij Artois. Vanaf dan wordt voornamelijk het accent gelegd op de heropleving van de binnenstad. (stad, Stadsmonografie Leuven, 2003)

5.8.2. Leuven in cijfers

Op 1 januari 2012 heeft Leuven 98.017 inwoners, waarvan 30.487 in de binnenstad. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 5089 inwoners per km² in de binnenstad. (stad Leuven)

parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	3258
blauwe zone	ongeveer 4000
Totaal openbare weg	7548
ondergrondse parkings	2500

Tabel 14: Parkeercijfers Leuven (stad, Stadsmonografie Leuven, 2003) (Wuyts, 2012)

Men kampt in Leuven met een probleem in verband met deze cijfers. Er is een grote discrepantie tussen de verschillende cijfers in verband met parkeerplaatsen die de verschillende diensten hanteren. De dienst mobiliteit gebruikt andere cijfers dan de dienst ruimtelijke ordening. Beide diensten zijn echter overtuigd van de correctheid van hun cijfers.

Leuven hanteert momenteel het stand-still principe, maar dit wordt wel continu in vraag gesteld. Er zijn momenteel enorm veel nieuwbouwprojecten in Leuven. Deze hebben een stijging van het autobezit in de stad tot gevolg, waardoor men in de toekomst misschien toch van het stand-still principe zal afwijken. Men moet ook steeds vaker parkeerplaatsen op openbaar domein opofferen voor andere ruimtelijke invullingen. Dit zijn bijvoorbeeld mindervalidenparkeerplaatsen, fietsparkeerplaatsen of groen in de straat. Het stand-still is opgenomen in het mobiliteitsplan dus momenteel wordt daar aan vastgehouden.

5.8.3. Het huidige parkeersysteem

In Leuven zijn er twee verschillende parkeerreguleringen: betalend parkeren en de blauwe zone.
(Leuven S. , 2006)

- Betalend parkeren:

In de straten rond de winkel-wandelgebieden (uitgezonderd Kerkhofdreef, Nieuwe Kerkhofdreef en Pleinstraat) betaalt met 1,80 euro per uur met een maximum parkeerduur van 1 uur.

In de Wagenweg, Pelgrimsstraat, Kruisstraat, op het Sint-Jacobsplein en ter hoogte van de Tervuursevest (parkeereilandjes) betaalt men 1,50 euro per uur, met een maximum parkeerduur van 4 uur.

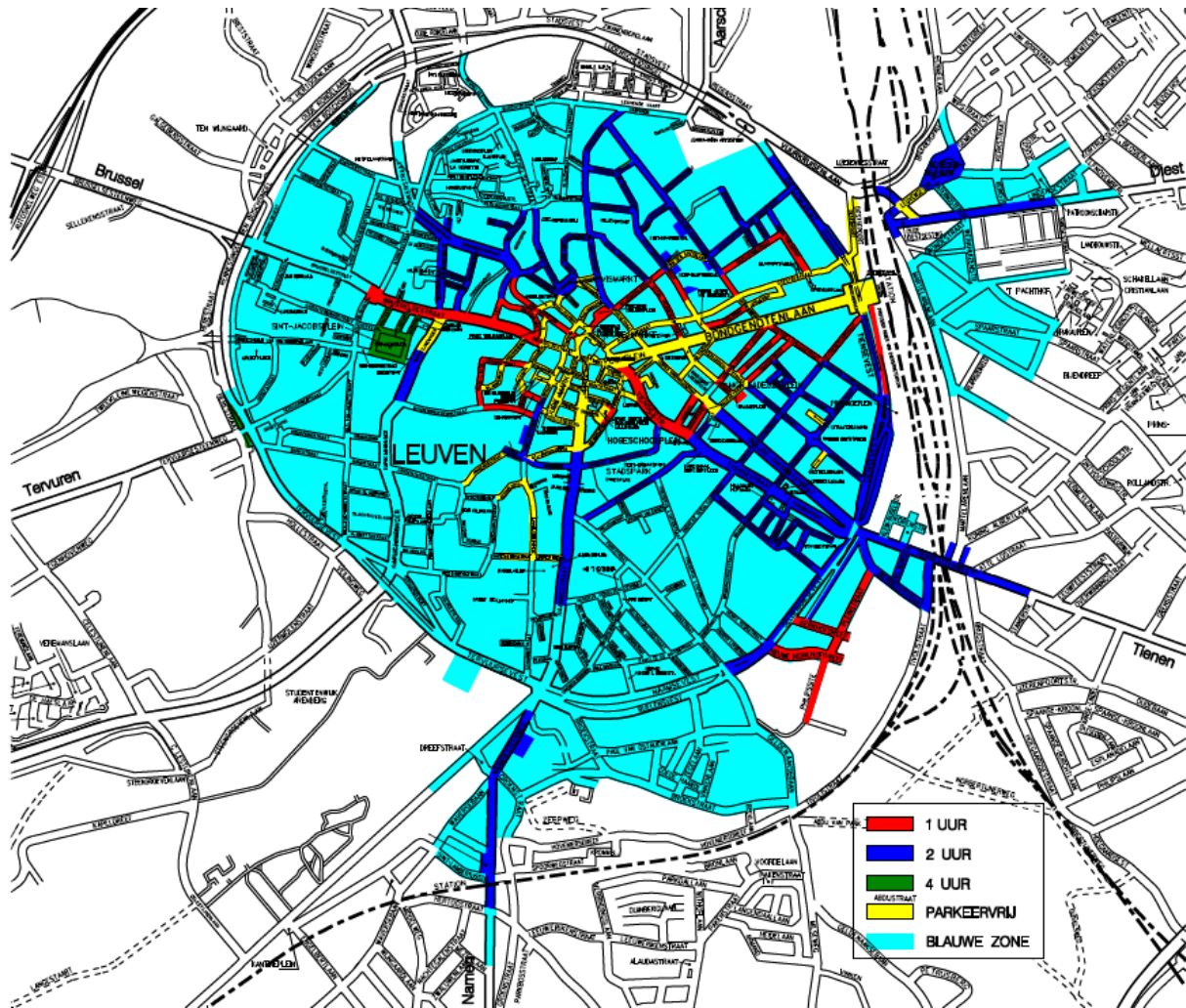
Op alle andere locaties in de binnenstad betaalt men 1,50 euro per uur, met een maximum parkeerduur van 2 uur.

Aan iedere parkeerautomaat kan men een parkeerticket bekomen dat recht geeft op 15 minuten gratis parkeren. Met een mindervalidenkaart mag men gratis parkeren in de betalende zone in Leuven.

- Blauwe zone:

In de rest van de binnenstad, en in enkele delen buiten de ring, heeft men in Leuven een blauwe zone ingevoerd. In deze zone bedraagt de maximum parkeerduur 2 uur, mits een geldige parkeerschijf in de wagen.

Als men over een mindervalidenkaart beschikt, mag men in Leuven onbeperkt en gratis parkeren in de blauwe zone. De mindervalidenkaart moet wel zichtbaar op het dashboard worden geplaatst.



Figuur 16: Parkeerplan Leuven (Leuven S. , 2006)

5.8.4. Evolutie bewonersparkeren

Voor de parkeerreguleringen in Leuven van kracht waren, kampte men met een te hoge parkeerdruk in de binnenstad. Zeker voor bewoners waren er grote problemen. Deze parkeerdruk werd voornamelijk veroorzaakt door een parkeerbalans die niet in evenwicht was. Er was een tekort aan beschikbare parkeerplaats om te voldoen aan de parkeervraag van zowel de bewoners als de bezoekers. De vele handelaars en werknemers zorgden voor een overvloed aan langparkeerders op de openbare parkeerplaatsen.

De hoge parkeerdruk en het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor bewoners werd voornamelijk vastgesteld door klachten. In Leuven vertrouwt het stadsbestuur eerder op intuïtie en het maatschappelijk gevoel dan op cijfermateriaal. Men kan dus ook geen cijfer plakken op de te hoge parkeerdruk.

Men heeft, als reactie op deze problematiek, in 2009 op vraag van de bewoners in Leuven het nieuwe parkeerbeleid ingevoerd. De reeds bestaande parkeerreguleringen, zowel betalend parkeren als de blauwe zone waren reeds van kracht, werden uitgebreid, en er werd in het nieuwe parkeerbeleid gekozen voor de bewoner.

Door de parkeerregulering in te voeren kwamen er restricties voor bezoekers. In Leuven bleek dat dit nog steeds niet voldoende parkeermogelijkheden opleverde voor de bewoners, aangezien door zeer aaneensluitende parkeerwisselingen de bezettingsgraad continu zeer hoog lag. De bewoners moeten eigenlijk non-stop hun woning kunnen bereiken, dus heeft men in Leuven als oplossing het bewonersparkeren gecombineerd aan de parkeerregulering.

In het huidige parkeerbeleid kiest men resoluut voor een strikte handhaving. Vroeger was enkel de politie hiervoor verantwoordelijk. In het nieuwe parkeerbeleid heeft men gekozen voor een privéconcessiehouder die een stuk van deze bevoegdheden zal overnemen. Door de striktere handhaving zal de parkeerrotatie stijgen, en bijgevolg de parkeerdruk verminderen. De striktere handhaving leverde in het begin wel zeer veel klachten op van bewoners.

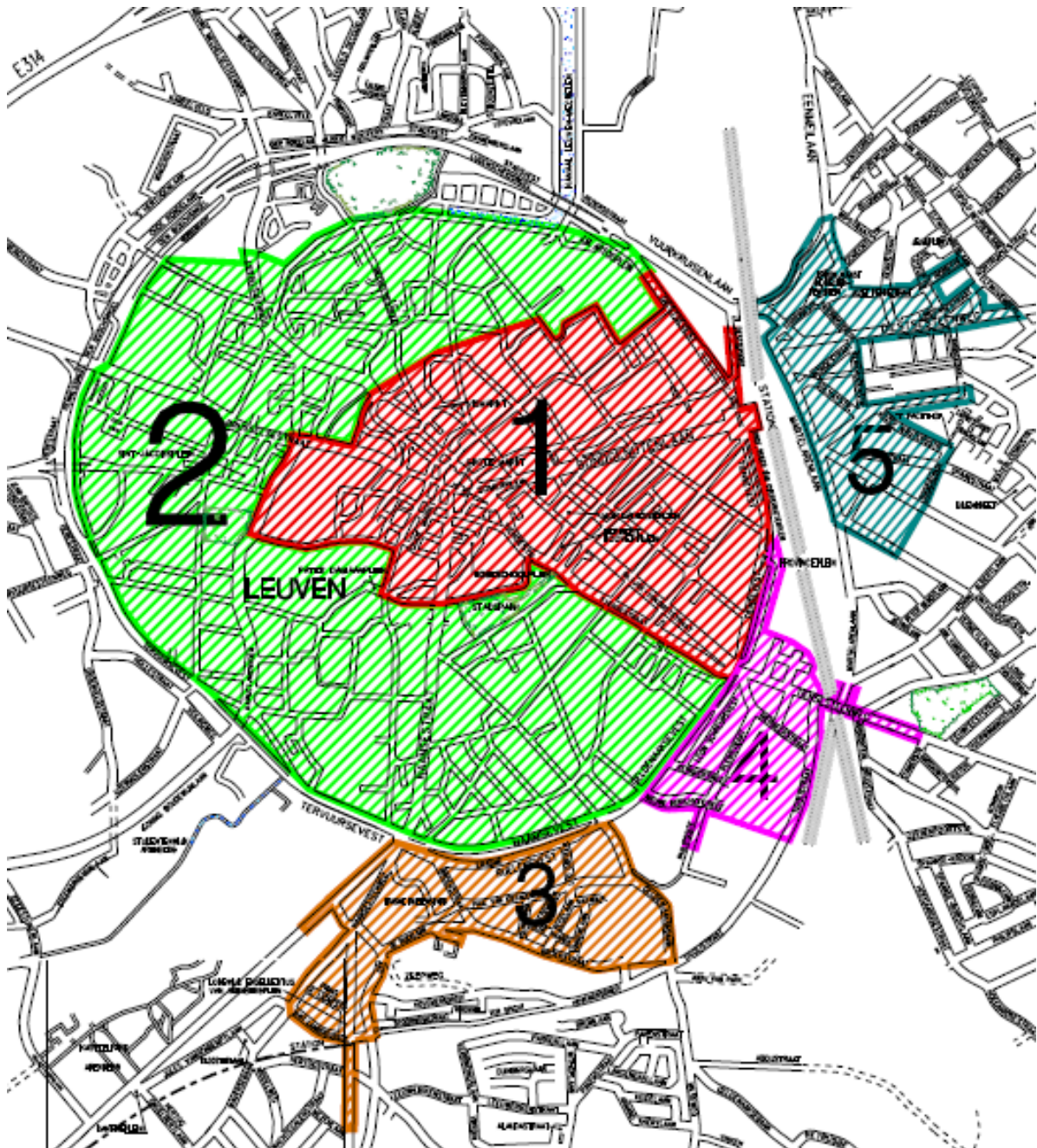
Momenteel heeft men op het stadsbestuur de indruk dat het huidige parkeersysteem een goede en efficiënte oplossing biedt. Uit een parkeertelling in 2011 bleek dat de parkeerbezetting gemiddeld 66 procent bedraagt. De reacties van bewoners en handelaars zijn, op de beginperiode na invoering van het nieuwe parkeerbeleid na, positief. Er heerst altijd wel een redelijk hoge parkeerdruk, maar door de vele parkeerwisselingen is er altijd wel een parkeerplaats beschikbaar.

Bewonersparkeren is reeds in de jaren '80 ingevoerd in Leuven, maar werd toen toegepast om lokale parkeerproblemen op te lossen. Het is dus pas later in het integrale parkeerbeleid opgenomen.

5.8.5. Bewonerszones

In Leuven werden de eerste bewonerskaarten ingevoerd in combinatie met parkeermeters. In de randstraten van de parkeermeters werd de parkeerdruk te hoog, zodat de bewoners zelf vroegen achter een oplossing. In de straten met de parkeermeters zelf hadden bewoners reeds zelf een parkeerfaciliteit voorzien. Stilaan zijn er dan, uitbreiding na uitbreiding, bewonerszones, waarin bewonersparkeren van kracht was, ontstaan. Deze zones zijn voortdurend aangepast, tot in het jaar 2000. Nu waren het enkel nog de grensbewoners die klachten hadden. Voor deze bewoners heeft men dan geprobeerd een oplossing uit te werken:

- Zone 1, de zone waar heel veel festiviteiten plaatsvinden, mag overal parkeren.
- Zone 2 mag niet in 1 parkeren. De meeste klachten kwamen van de grensbewoners van zone 2. Deze grens heeft men dan heel strikt toegepast, en sindsdien hebben alle bewoners zich er bij neergelegd.
- Zone 3 is er in 2009 bijgekomen op vraag van de bewoners, omdat de parkeerdruk te hoog werd. De Philipssite en de Sportoase trokken namelijk enorm veel bezoekers en werknemers aan.
- Zone 4 en 5 zijn uitbreidingen om een verschuiving van de parkeerdruk tegen te gaan.



Figuur 17: Bewonerszones Leuven (stad Leuven)

Momenteel worden er in Leuven geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden.

Een bewonerskaart geeft in Leuven niet altijd een volledige kwijtschelding van alle parkeerrestricties. Op kortparkeerplaatsen (max. 30 min), bij kiss & ride stroken, laden en lossen of parkeerplaatsen voor personen met een handicap geldt deze niet. De meeste winkelstraten zijn in Leuven reeds autovrij of wandelzone.

5.8.6. Handhaving

In Leuven heeft men bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid, de handhaving in combinatie met het parkeersysteem en in overleg met de betrokken partners, uitgestippeld. APCOA is aangesteld als concessiehouder, en is bevoegd voor de controle van de betalende zone, de blauwe zone en de parkeerkaarten, aan de hand van parkeerwachters. De parkeerplaatsen op het terrein worden gecontroleerd aan de hand van een handheld. Misbruik, of onterecht gebruik van bewonerskaarten is niet meer mogelijk, doordat de bewonerskaart geen bewijsfunctie meer heeft. Het kenteken van de wagen en de parkeerautomaat worden ingegeven, en de parkeerwachter krijgt een positieve of negatieve boodschap terug. Ook voor de administratieve behandeling en opvolging biedt dit elektronisch systeem heel wat voordelen. Men heeft geen elektronische link met het bevolkingsregister, zodoende kunnen bewoners die reeds verhuist zijn, toch nog gebruik maken van hun bewonersvergunning. De parkeerwachters controleren niet elke parkeerplaats even frequent. Zones met een hogere parkeerdruk en probleemzones worden frequenter gecontroleerd dan zones met een lagere parkeerdruk. De striktheid van de handhaving is er sinds het nieuwe parkeerbeleid sterk op vooruit gegaan. Voor het nieuwe parkeerbeleid werd er dan ook eerder laks omgesprongen met de handhaving. Het stadsbestuur is van mening dat van elke wagen de nummerplaat met de handheld gecontroleerd wordt.

Foutparkeren blijft nog steeds de bevoegdheid van de politie. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat er een combinatie van controlevormen opgezet zou worden tussen de politie en de parkeerwachters. Men is begonnen met een systematische signalering van foutparkeerders aan de politie. Parkeercontrole heeft bij de politie een veel mindere prioriteit. Er werd dus ook zeer weinig gevolg gegeven aan deze oproepen. Men is in Leuven dan ook gestopt met dit te doen. Indien men nu op het terrein een foutief geparkeerd voertuig opmerkt, gebeurt er eigenlijk niets. Indien de parkeerwachter opmerkt dat dit frequent dezelfde foutparkeerder is, wordt dit wel doorgegeven. Enkel bij flagrante overtredingen en recidivisten geeft men het nu nog door, met als gevolg dat er in Leuven een probleem met bewust foutparkeren om het betalend regime te omzeilen, is ontstaan.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering in Leuven kan men een retributie opgelegd krijgen van 20 euro per dagdeel. (Leuven G. , Aanvullend reglement op het parkeren in de stad-gemeentewegen, 2009) (Leuven G. , Aanvullend reglement op het parkeren in de stad-gemeentewegen, 2008)

5.8.7. Bewonerskaarten

De stad Leuven werkt met een volledig digitale bewonersvergunning. Deze wordt door de bewoner aangekocht bij het a-loket. Men gebruikt in Leuven niet langer de papieren bewonerskaart, aangezien men het elektronisch systeem reeds in werking had en er regelmatig vervalste of onterecht gebruikte kaarten opgemerkt werden.

De administratieve behandeling en opvolging van de bewonersvergunningen wordt volledig uitgevoerd door de privéconcessiehouder APCOA. Bewonersvergunningen worden in Leuven uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het verkrijgen van een bewonersvergunningen zijn:

- * De aanvrager woont in de blauwe of betalende zone.
- * De aanvrager is in het bevolkingsregister van de stad Leuven ingeschreven op het adres waarvoor de bewonerskaart aangevraagd wordt en de aanvrager is op dit adres gedomicilieerd.
- * Wie pas zijn adreswijziging heeft aangemeld bij de dienst bevolking (voorlopige inschrijving), kan een kaart voor een periode van max. 3 maanden aankopen.
- * Het voertuig waarvoor de kaart wordt aangevraagd is ingeschreven op dit adres.
- * Bij aanvraag van de kaart voor een leasingvoertuig moet de aanvrager het leasingcontract op zijn naam voorleggen. Staat de leasingwagen op naam van een firma dan moet het attest firmawagen voorgelegd worden, waaruit blijkt dat de aanvrager permanent beschikt over het voertuig.
- * De aanvrager moet een rijbewijs voor een voertuig van de betreffende categorie hebben.
- * Er kunnen maximaal twee parkeerkaarten per wooneenheid afgeleverd worden. Als er meerdere gezinnen in één wooneenheid wonen, wordt een bewonerskaart slechts afgeleverd nadat de politie een positief verslag geeft waaruit blijkt dat deze gezinnen gescheiden van elkaar wonen.
- * Een bewonerskaart wordt alleen afgeleverd voor een voertuig met Belgische nummerplaat.
- * Bezitters van een voertuig dat in het buitenland op hun naam is ingeschreven, kunnen slechts voor een periode van 3 maanden een bewonerskaart aankopen. Deze periode is bedoeld om het voertuig op reglementaire wijze in te schrijven bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) in België.

Een bewonerskaart geeft in Leuven niet altijd een volledige kwijtschelding van alle parkeerrestricties. Op kortparkeerplaatsen (max. 30 min), bij kiss & ride stroken, laden en lossen of parkeerplaatsen voor personen met een handicap geldt deze niet. De meeste winkelstraten zijn in Leuven reeds autovrij of wandelzone.

Per wooneenheid kan men in Leuven sinds 2009 maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Voor 2009 was dit maximum één bewonerskaart per wooneenheid. Men is overgeschakeld op een maximum van twee wegens te veel vraag van bewoners. Het beleid heeft dan beslist om het

maximum op te trekken naar twee. Vragen van bewoners naar meer dan twee bewonerskaarten zijn sinds 2009 niet meer voorgekomen. In Leuven blijft het percentage tweede bewonerskaarten kleiner dan 5 procent.

Er zijn in de stad Leuven in totaal 8107 bewonerskaarten in omloop.

Bewonersvergunningen	
1ste vergunningen	8107
12 maanden geldig	6637
3 maanden geldig	1419
autodeelkaarten	51
2de vergunningen	379
12 maanden geldig	236
3 maanden geldig	143
Totaal (alle types vergunningen)	8486

Tabel 15: Bewonersvergunningen Leuven (Wuyts, 2012)

In de binnenstad van Leuven bedraagt de verhouding tussen bewonerskaarten en beschikbare parkeerplaatsen op het openbaar terrein 52 procent. Dit criteria wordt momenteel niet ingerekend bij de verdeling van bewonersvergunningen in Leuven. Het is volgens de mobiliteitsdienst de bedoeling dat dit criteria in de toekomst wel terug ingerekend wordt.

Zone	Percentage huishoudens met bewonersvergunning
1	30%
2	25%
3	20%
4	27%
5	18%
Gemiddeld	24%

Tabel 16: Aantal huishoudens met bewonersvergunningen Leuven (Wuyts, 2012)

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Leuven is 12 maanden. Er is echter een optie om een bewonerskaart voor 3 maanden te verkrijgen. De motiveringen achter deze optie zijn flexibiliteit naar de bewoners toe en de financiële mogelijkheden van sommige bewoners.

Er werden in Leuven regelmatig onterecht gebruikte bewonerskaarten opgemerkt. Door over te stappen op het elektronisch systeem, is misbruik bijna niet meer mogelijk. Men heeft in Leuven geen link tussen de database met bewonersvergunningen en het bevolkingsregister. Bewoners die recentelijk verhuisd zijn kunnen hun bewonersvergunning tot het einde van de geldigheidsduur dus onterecht blijven gebruiken.

Men heeft in Leuven gekozen voor een tarifiering van beide bewonerskaarten. Men rekent voor de eerste bewonerskaart 50 euro aan om een ontradend effect teweeg te brengen bij de bewoners. De tweede bewonerskaart wou de stad Leuven nog meer ontmoedigen, dus moest het tarief nog hoger liggen. Het exacte bedrag van 250 euro heeft men bepaald door de tarieven in andere steden met elkaar te vergelijken, en hier een van de hogere uit te kiezen. Indien dit bedrag te laag zou liggen zou het verschil te groot zijn met de kost van een parkeerplaats op de private markt. Men probeert op deze manier de bewoners te stimuleren om in parkeerfaciliteiten op eigen terrein te voorzien.

Bewonerskaart	3-maandelijks tarief	12-maandelijks tarief
1ste	15 euro	50 euro
2de	75 euro	250 euro

Tabel 17: Tarieven bewonersvergunningen Leuven (Wuyts, 2012) (Leuven S. , 2006)

Men voorziet in Leuven niet in vergunningen of abonnementen voor werknemers of werkgevers. Autodelers krijgen wel een bewonerskaart. Dit kan men namelijk plaatsen binnen het parkeerbeleid. Autodelen zorgt voor minder autobezit in de stad, en bijgevolg een lagere parkeerdruk. Autodelers die bij de organisatie Cambio aangesloten zijn, krijgen een bewonersvergunningen voor alle vijf zones. Particuliere autodelers moeten lid worden van de organisatie Autopia, maar de stad betaalt het lidmaatschap. Autopia volgt dan in ruil de voorwaarden van de stad op. Indien van de groep autodelers 5 of meer personen lid zijn, krijgen ze een bewonersvergunning geldig in alle zones, indien het een groep is waarvan maar een beperkt aantal leden (1 tot 4) in Leuven wonen, krijgen ze een bewonersvergunning geldig in enkel de zones waarin de personen wonen.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Leuven niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Leuven, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd, maar dit was onmogelijk controleerbaar. Momenteel wordt in Leuven het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd, namelijk door de betalende verdeling van bewonersvergunningen. De stad legt ook een norm van 1,2 parkeerplaatsen per wooneenheid op aan nieuwbouw en grote verbouwingen of renovaties, aan de hand van een stedenbouwkundige verordening. Hierbij is volgens het stadsbestuur de controle achteraf wel te laks. (Gemeenteraad-Leuven, 2009)

5.8.8. Evaluatie

In Leuven werkt men niet met een structurele evaluatie van het parkeerbeleid.

5.9. Mechelen

De centrumstad Mechelen ligt op ongeveer 25 km van Antwerpen. Mechelen is niet de grootste centrumsteden, maar kent een belangrijke centrumfunctie en is ook naar inwonersaantal bijvoorbeeld toch groter dan de Limburgse provinciehoofdstad Hasselt. Men probeert in Mechelen de vooropgestelde doelen van het mobiliteitsplan Vlaanderen, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, na te streven. (stad Mechelen)

5.9.1. Historische groei

Over de naam Mechelen bestaat geen eenduidige verklaring. Historici gaan er vanuit dat het afkomstig is uit Germaanse schrijfwijzen met name Machlines, Mechlen, Machlete en Machlina. Deze woorden hebben allen de betekenis “de plaats waar de vergadering gehouden wordt” waaruit afgeleid kan worden dat Mechelen in het begin een plaats was waar vergaderd werd. (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002)

Mechelen was voor de 12^e eeuw geen stabiele stad op het vlak van bewindvoerders. Zo heeft zij verschillende heerschappijen gekend. Door haar zeer gunstige ligging in de 12^e eeuw zou Mechelen al snel in oppervlakte uitbreiden, en werden de nabijgelegen nederzettingen aan de stad toegevoegd. Haar gunstige ligging met de nadruk op de Zenne en de Dijle die door Mechelen stroomden, zorgde ook dat de stad als handelscentrum centraal gelegen was in de 14^e eeuw. (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002)

In de 15^e eeuw werd Mechelen een stad van vele troeven zoals de bouwindustrie maar ook de brons- en kopergieterij was belangrijk. De eeuw die daarop volgde, bracht weer onstabieleit op vlak van heerschappijen mee, die gepaard gingen met plunderingen en wandaden. De rust keerde weer terug in de 17^e eeuw. (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002)

Tijdens de 19^e eeuw groeide Mechelen uit tot het centrum van de Belgische spoorwegen. Er kwamen verbindingen naar alle uithoeken van België. Dit kwam de Mechelen industrie zeker ten goede. De wereldoorlogen zorgden echter voor een terugval in de industrie die Mechelen maar moeilijk te boven kwam. (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002)

Vanaf het midden van de 20^e eeuw werden industrieterreinen Mechelen- Zuid en Noord aangelegd met als doel de stad een meer variërende industrie te bezorgen. Daarnaast kreeg de Stad Mechelen een belangrijke woonfunctie omdat zij nabij de snelle verbindingen met zowel Brussel als Antwerpen

lag. Door deze woonfunctie nam de verstedelijking ook toe waardoor het beleid zich ging focussen op krottensanering en het bouwen van sociale woonbuurten aan de rand van de stad. De profilering als woongebied kwam Mechelen wel niet ten goede aangezien de huisvesting echt problematisch begon te worden. Ten slotte vindt er nog een uitbreiding van Mechelen plaats door een fusie met de deelgemeentes in 1977. (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002)

5.9.2. Mechelen in cijfers

Op 1 januari 2011 kent Mechelen een inwonersaantal van 81.840 inwoners met een bevolkingsdichtheid van 1230 inwoners per km². (stad Mechelen)

parkeerplaatsen in de stad	
Betaalparkings	1211
gratis randparkings	295
NMBS-parking	1256
blauwe zone	3659
Totaal openbare weg	3954
Totaal parkings	2467
nieuw te bouwen parkings	2801

Tabel 18: Parkeercijfers Mechelen (stad, Stadsmonografie Mechelen, 2002) (Schaerlaekens, 2012)

5.9.3. Het huidige parkeersysteem

In de groene zone, de binnenstad (inclusief de vesten) en de stationsomgeving van Mechelen, is er betalend parkeren van kracht. De maximum parkeerduur is in deze zone 2 uur.

In de commerciële zone mag men ook maximaal twee uur parkeren, maar hier krijgen bewoners overdag geen uitzondering met bewonerskaart.

In de blauwe zone kan je als bezoekers op weekdays slechts 2 uur parkeren mits voorleggen van de parkeerschijf. In de witte zones is het verboden te parkeren.

De grijze zones geven vrij parkeren weer. Bezoekers die langer verblijven in Mechelen krijgen de mogelijkheid gratis of goedkoop hun wagen achter te laten op de verschillende randparkings die op wandel- of fietsafstand van het stadscentrum gelegen zijn.

De oranje zone geeft de NMBS-parkings weer.

In de gele zone worden enkel kortparkeerders toegelaten. Hier mag men maximum 15 minuten parkeren.

In Mechelen werkt men dus met een centrum waarin betalend parkeren geldt, en een rand waarin men een blauwe zone toepast. Indien buiten de blauwe zone de parkeerdruk te hoog wordt, Wordt onderzocht of er een uitbreiding noodzakelijk is van de blauwe zone. (Mechelen, 2012)



Figuur 18: Parkeerplan Mechelen (stad Mechelen)

5.9.4. Evolutie bewonersparkeren

In Mechelen kampt men momenteel in het centrum met een parkeerdruk die vrij hoog is. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door een parkeerbalans die niet in orde is, en een zeer geringe voorziening in parkeerfaciliteiten door bewoners op eigen terrein. Om met deze parkeerdruk in het centrum om te gaan is het openbare parkeeraanbod te klein. Overdag, als de parkeerdruk voornamelijk door

bezoekers veroorzaakt wordt, blijven de problemen nog aanvaardbaar, maar 's avonds is er voor bewoners een tekort aan parkeerfaciliteiten. Dit probleem neemt toe naar mate de residentiële wijken geconcentreerder worden. Men kampt dus met een gevarieerde parkeerdruk die in de dichtbevolkte wijken significant hoger licht dan in de dunner bevolkte delen van de stad. Het probleem is het grootst in de zones zonder degelijke uitwijkmogelijkheid. De grote oorzaak van het tekort aan de aanbodzijde van de parkeerbalans, wordt veroorzaakt door de historische groei van de stad. In deze delen van de stad zijn weinig tot geen infrastructurele maatregelen mogelijk door de nauwe straten. Tevens beschikken deze reeds oudere wooneenheden bijna nooit over een parkeerfaciliteit op eigen terrein, en is er door de beperkte gevelbreedte ook geen mogelijkheid om dit op te leggen.

Als antwoord op het gebrek aan parkeerfaciliteiten voor bewoners op openbaar terrein, heeft men in Mechelen het betalend parkeren ingevoerd en uitgebreid. Men probeerde op deze wijze de bewoners te voorzien van meer comfort en meer parkeerfaciliteiten. Om de bewoners dan zelf niet aan de parkeerregulering te onderwerpen heeft men aan de parkeerregulering bewonersparkeren gekoppeld. Het gebrek aan parkeerfaciliteiten, en bijgevolg de te hoge parkeerdruk, werden vastgesteld op basis van klachten door bewoners. De stad Mechelen heeft dan vervolgens een externe studie laten uitvoeren, opgebouwd uit drie grote vragen:

- Is er effectief een probleem?
- Wat is dan juist het probleem?
- Wat zijn de mogelijke oplossingen voor het probleem?

De studie richtte zich niet enkel op bewonersparkeren. Andere parkeerproblemen werden hier mee in opgenomen.

De huidige werkwijze biedt deels een oplossing voor het probleem. Het algemeen comfort voor de bewoners is gestegen, maar niet in alle delen heeft men hiermee de situatie significant kunnen verbeteren. Men heeft de externe studie ook niet helemaal gevolgd. De studie adviseerde betalende bewonerskaarten. Het beleid van de stad Mechelen heeft dan toch gekozen voor een gratis verdeling van twee bewonerskaarten per wooneenheid. Mede als gevolg hiervan zijn er in de zones te veel bewonerskaarten in omloop, ten opzichte van de parkeerfaciliteiten, en veroorzaken de bewoners zelf een te hoge parkeerdruk in hun zone.

Sinds 2006 kadert bewonersparkeren in Mechelen in het breder parkeerbeleid. In 2006 heeft men in Mechelen het nieuwe parkeerbeleid geïmplementeerd. Voor 2006 was de binnenstad blauwe zone, met een beperkt deel in het centrum betalend. Met de invoering van het nieuwe parkeerplan werd

de gehele binnenstad plus de vaste betalend. In de studie voorafgaand aan dit parkeerplan werd ook bewonersparkeren opgenomen en gekoppeld aan het integraal parkeerbeleid.

5.9.5. Bewonerszones

Bij de integratie van het nieuwe parkeerbeleid, heeft men in Mechelen het aantal bewonerszones laten toenemen van 2 naar 6. Deze zones zijn gebaseerd op diverse tellingen. Men heeft het aantal reeds uitgereikte bewonerskaarten dan toch gekoppeld aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De nieuwe zones moesten ook klein genoeg zijn, zodat men deze beter kan monitoren, en wordt zo het intra-zonaal verkeer met de wagen als vervoersmodi ontmoedigd. Men heeft deze principes dan proberen toe te passen op de reeds aanwezige scheidingen, en zo is men uiteindelijk tot drie criteria gekomen:

- logische zone
- kleine zone
- balans tussen beschikbare parkeerplaatsen en uitgereikte bewonerskaarten.

Bij deze zones kunnen de randparkings dienst doen als uitwijkmogelijkheden voor de bewoners. Elke zone beschikt over een uitwijkmogelijkheid. Deze ligt niet altijd op een even comfortabele afstand, maar elke zone beschikt over een uitwijkmogelijkheid.

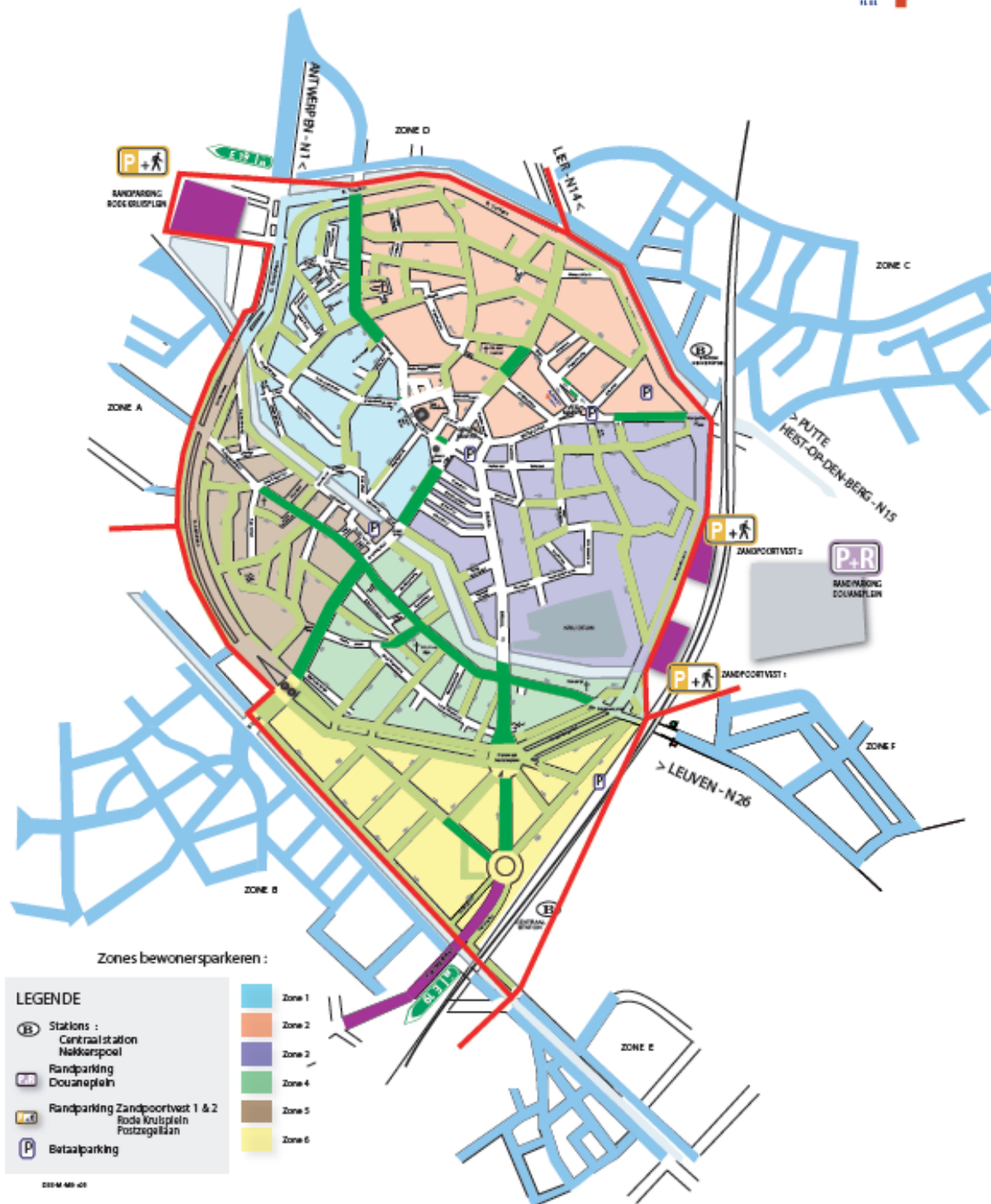
Men heeft in Mechelen een oplossing gevonden voor de grensbewoners van zones. Grensbewoners krijgen in Mechelen de toestemming om te parkeren met hun bewonerskaart in beide zones. Hun bewonerskaart vermeldt dan: zone 1 + 2. Door het opkomen van autodelen in de stad, heeft men in Mechelen beslist om autodelers een bewonerskaart voor alle zones toe te kennen. Particuliere autodelers krijgen een bewonerskaart geldig voor de zones waarin de verschillende autodelers wonen.

De benaming van de bewonerszones gaat als volgt:

Betalende zone: zone 1 tot en met zone 6

Blauwe zone: zone A tot en met zone F

Op onderstaande figuur zijn de verschillende bewonerszones van de stad Mechelen afgebakend.



Figuur 19: Bewonerszones Mechelen (stad Mechelen)

Momenteel worden er geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden in Mechelen. In een aantal grote winkelstraten en hoofdassen, de donkergroene zones op de figuur van de bewonerszones van Mechelen, is de bewonerskaart niet altijd geldig. In deze straten is betalend parkeren van kracht van 9u tot 19u. De bewonerskaarten gelden niet van 9u tot 18u. Dit uurverschil

is er gekomen door de sluiting van de handelszaken vanaf 18u. De parkeerrotaties verliezen dan hun belangrijke rol in deze straten. Ook betekent dit uur een enorme comfortverhoging voor de bewoners, aangezien zij om 18u wel al gebruik willen maken van de parkeerfaciliteiten in deze straten. Deze uitzonderingen worden wel continu opgevolgd en geëvalueerd. Men heeft de bewonerskaart in twee stadsdelen recentelijk terug geldig gemaakt om de parkeerdruk in deze stadsdelen terug in balans te brengen met de stadsdruk in de omliggende straten waarin de bewonerskaart wel nog geldig was. De parkeerdruk in de delen waar de bewonerskaart niet geldig was lag namelijk een significant stuk lager dan in de omliggende straten. Het stadsbestuur kreeg dan ook veel klachten van bewoners van deze straten, terwijl het aandeel handelaars in deze stadsdelen te laag lag, om dit verschil in parkeerdruk te rechtvaardigen.

5.9.6. Handhaving

In Mechelen heeft men eerst het parkeerbeleid uitgestippeld, en heeft men vervolgens getracht hier een handhavingswijze op toe te passen. Men heeft de handhaving van de betalende zone, de blauwe zone en de parkeervergunningen uitgegeven aan een privéconcessiehouder, nl. VINCI park. De reden hiervoor was de ontlasting van de politie en het opdrijven van de handhavingsgraad. VINCI Park controleert de parkeerplaatsen op openbaar domein door middel van parkeerwachters. De stad Mechelen en VINCI Park hebben hieromtrent maandelijks een overleg waarin de stad kan bijsturen, naarmate meer of minder controles of om probleemzones doelgerichter aan te pakken, maar voor een groot stuk is VINCI Park hier zelfstandig in. VINCI Park is wel verplicht hun goede werking aan te tonen, maar voor deze goede werking mogen zij, met voorbehoud van enkele door de stad opgelegde voorwaarden, zelf instaan. De controle door VINCI Park op het terrein gebeurt volgens het stadsbestuur redelijk strikt. Dit is ook één van de opdrachten van de stad. De controle van een parkeerkaart gebeurt volgens het stadsbestuur door bij iedere wagen de nummerplaats van de bewonerskaart en die van de wagen, de geldigheidsduur en de zone te controleren.

Foutparkeren blijft de bevoegdheid van de Politie. Men heeft in het verleden in Mechelen foutparkeren wel een tijd in het retributiereglement opgenomen. De reden hiervoor was de vrij strikte controle door VINCI Park, en de mindere prioriteit die door politie werd gegeven aan controle op foutparkeren. De stad Mechelen probeerde op deze manier het bewust foutparkeren om een retributie te ontlopen, tegen te gaan. Het retributiereglement gaf dan de parkeerwachter de bevoegdheid over iedere wagen in de betalende zone, ook al was deze fout geparkeerd, want deze wagens moesten zich in regel stellen met het retributiereglement. Deze werkwijze is er later op vraag van de hogere overheid uit verwijderd. De controle op foutparkeren gebeurde nadien terug

uitsluitend door de politie. Het gevolg dat aan deze foutparkeerders wordt gegeven blijft beperkter wegens de andere taken van de politie.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering in Mechelen kan men een retributie opgelegd krijgen van 20 euro per halve dag. (Mechelen, 2012)

5.9.7. Bewonersvignet

De stad Mechelen werkt met een bewonersvignet.

De administratieve behandeling en opvolging van de bewonerskaarten is volledig in handen van VINCI Park. Bewonerskaarten worden in Mechelen uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet.

De voorwaarden voor het bekomen van een bewonersvergunning in Mechelen zijn:

- * het inschrijvingsbewijs van de wagen(s) waarvoor een vignet nodig is;
- * de identiteitskaart van de aanvrager.

Als de wagen waarvoor je een bewonerskaart wil aanvragen niet jouw eigen wagen is, dan heb je één van volgende documenten nodig:

- * Als de wagen op naam van een andere persoon staat: het attest van de verzekering waarop staat dat de aanvrager medebestuurder is.
- * Als het een bedrijfsvoertuig is: een attest van de werkgever waarin vermeld staat dat de aanvrager de gebruikelijke bestuurder is.
- * Als het een leasewagen van je eigen bedrijf is: een kopie van het leasecontract en een kopie uit het staatsblad met de statuten van het bedrijf.
- * Als het een leasewagen van een werknemer is: een kopie van het leasecontract en een attest van de werkgever waarin vermeld staat dat de aanvrager de gebruikelijke bestuurder is.
- * Als het om een vervangwagen gaat: een attest van de garage of automobielervereniging waarin vermeld staat dat je met de wagen mag rijden.

De bewonersvergunning van de stad Mechelen geeft niet altijd een volledige vrijstelling van alle parkeerrestricties. In de voornaamste winkelstraten, bepaald in de studie van het nieuwe parkeerplan, is de bewonerskaart niet geldig tussen 9 uur en 18 uur.

Per wooneenheid kan men in Mechelen maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Vragen van bewoners naar meer dan twee bewonerskaarten komen wel vaker voor, maar op het maximum van

twee bewonerskaarten per wooneenheid worden geen uitzonderingen toegekend. Bij het implementeren van het nieuwe parkeerbeleid zijn hier wel meerdere klachten op geweest.

Momenteel zijn er in de stad Mechelen 10088 bewonerskaarten in omloop. Hiervan zijn 82% eerste kaarten, en 18% tweede kaarten. In het centrum kampt men met meer bewonerskaarten dan beschikbare parkeerplaatsen op openbaar domein.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Mechelen is 24 maanden, met een vaste vervaldatum op 1 januari. Bewoners worden per brief gevraagd hun bewonerskaart te vervangen. Men heeft gekozen voor een geldigheidsduur van 24 maanden, omdat een jaarlijkse vernieuwing van alle bewonerskaarten een te grote administratieve rompslomp en een ongemak voor de bewoners met zich mee brengt. De kaarten waarvan de geldigheidsduur overschreden is, moeten in theorie terug geïnd worden, maar dit gebeurt in de praktijk zelden in Mechelen. Men heeft in Mechelen geen link tussen het bevolkingsregister en de database met bewonerskaarten. Volgens het stadsbestuur heeft men geen last van te veel verhuisbewegingen in de periode van 24 maanden, en ligt het misbruik van bewonerskaarten na verhuis van de bewoner te laag om dit als een probleem te zien. Men vraagt dan verhuizende bewoners ook niet een extra maal om de bewonerskaart terug in te leveren.

Men heeft in Mechelen gekozen voor een gratis verdeling van beide bewonerskaarten. Deze keuze is er gekomen als een extra service naar de bewoners. Men beseft op het stadsbestuur wel goed dat het gratis tarief voor beide bewonerskaarten vastgelegd is in aanloop naar verkiezingen.

Men voorziet in Mechelen, als uitbreiding op de bewonerskaart, in bewonersabonnementen in de ondergrondse parkeergarages. Op deze manier biedt men de bewoners extra uitwijkmogelijkheden en probeert men de parkeerdruk te verlagen. Om de flexibiliteit van de abonnementen naar de bewoners te verhogen en het succes van de abonnementen doen toenemen, biedt men twee formules aan. De eerste formule behandelt parkeren ten allen tijde, en de tweede formule behandelt parkeren 's avonds en in het weekend. Om een bewonersabonnement te kunnen bekomen, moet men aan dezelfde voorwaarden voldoen als voor het aanvragen van een bewonerskaart.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Mechelen niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Mechelen, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Volgens het stadsbestuur is men hier van afgestapt, wegens te moeilijk

controleerbaar, wat dan ook niet gebeurde in Mechelen. Vandaag de dag wordt in Mechelen het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd, al werkt de gratis verdeling van bewonerskaarten dit natuurlijk tegen. De stad legt een norm van 1,5 parkeerplaatsen per wooneenheid op aan een nieuwbouw en grote verbouwingen of renovaties, aan de hand van de bouwvergunning. Men is bezig met een stedenbouwkundige verordening waarin deze parkeernorm is opgenomen, maar deze is er nog niet. In het historisch centrum is dit wel enorm moeilijk, dus voor deze aanvragen worden afwijkende adviezen opgesteld. Ook voor sociale woningbouw kan men van het kencijfer van 1,5 afwijken. In het kencijfer van 1,5 zijn zowel parkeerplaatsen voor bewoners als parkeerplaatsen voor bezoekers ingerekend.

5.9.8. Evaluatie

Men probeert in Mechelen op regelmatige tijdstippen een kleinschalige evaluatie van het parkeerbeleid uit te voeren. Dit zijn voornamelijk evaluaties van bepaalde wijzigingen of uitbreidingen. Bij het opstellen van een nieuw parkeerbeleid wordt het huidige parkeerbeleid wel grondig geëvalueerd

5.10. Oostende

Oostende staat bekend als de Koningin Der Badsteden, en ligt in de provincie West-Vlaanderen. Door zijn ligging is het één van de populairste kustbestemmingen in Vlaanderen. Dit lokt grote aantallen toeristen naar de kuststad. Het is, naast een belangrijke toeristische aantrekkingspool, ook een belangrijk economisch centrum. De stad beschikt over een eigen zee- en luchthaven. De stad is ook via de weg vlot te bereiken, door de ligging aan het eind van de autosnelweg A10. (stad Oostende)

5.10.1. Historische groei

Oostende was in de 9^e eeuw een klein vissersdorp dat in het Oosten gelegen was en heeft daaraan ook zijn naam te danken. De Stad, gelegen aan de kust kende in de loop der eeuwen ook de gevaren die hierbij gepaard gingen zoals overstromingen, belegeringen enzovoort. Grotendeels door het overstromingsgevaar verlegde de stad zijn grenzen meer naar het Zuiden. (stad, Stadsmonografie Oostende, 2004)

In de 15^e eeuw werd de haven gebouwd, wat een extra stimulans moest geven aan de visserij. Tussen deze eeuw en de 18^e werd Oostende meerdere malen volledig verwoest door godsdiensttwisten en opstanden. Daarna kon de echte opbloei van Oostende volgen. Allereerst door de oprichting van de Oostendse Compagnie, waarbij schepen specerijen naar verschillende werelddelen vervoerden. Vervolgens werd de haven uitgebreid en opgekalefaterd door het graven van dokken en het versterken van dijken om zo het voortdurende overstromingsgevaar te beperken. (stad, Stadsmonografie Oostende, 2004)

Ook Napoleon kon het belang van de stad niet langs zich neerleggen en liet er een fort bouwen in de 18^e eeuw, nu nog bekend als het Fort Napoleon. Vanaf de 19^e eeuw werd vooral het accent gelegd op de toegankelijkheid van de stad waarin het toerisme een grote rol speelde. Het casino, de hippodroom en het station werden dan ook gebouwd met de bedoeling de toeristische uitstraling te benadrukken. Het gevolg hiervan was dat Oostende in het begin van de 20^e eeuw tot één van de meest gracieuze badplaatsen van Europa behoorde. De oorlogen ontzagen de stad echter niet. Na de heropbouw werd het stadscentrum verbonden met de autosnelweg. Vervolgens werd ook de luchthaven uitgebreid waardoor Oostende ook internationaal op de kaart geplaatst werd. (stad, Stadsmonografie Oostende, 2004)

5.10.2. Oostende in cijfers

Op 3 juli 2012 kent Oostende 69.836 inwoners. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 1851 inwoners per km². (stad Oostende)

parkeerplaatsen in de stad	
betalende zone	4897
blauwe zone	0

Tabel 19: Parkeercijfers Oostende (stad, Stadsmonografie Oostende, 2004) (Blondé, 2012)

5.10.3. Het huidige parkeersysteem

In Oostende heeft men gekozen voor een betalende parkeerregulering. De blauwe zone wordt niet toegepast. Om kortparkeerders te faciliteren kan men aan de parkeerautomaten een ticket bekomen, waarmee men gratis maximum 30 minuten mag parkeren. Om dit ticket te verkrijgen heeft men wel een parkeerjeton van de stad Oostende nodig. Deze kan men verkrijgen in de parkeerwinkel aan een tarief van 3 euro. Om de parkeerdruk te kunnen sturen heeft men in Oostende vier verschillende parkeertarieven ingevoerd:

- Groene zone

In deze zone mag men maximum 4 uur parkeren, aan een tarief van 0,75 euro per uur. Deze parkeerregulering is geldig op alle dagen, inclusief wettelijke feestdagen, van 9u tot 19u.

- Oranje zone

In deze zone mag men maximum 2 uur parkeren, aan een tarief van 1,00 euro per uur. Deze parkeerregulering is geldig op alle dagen, inclusief wettelijke feestdagen, van 9u tot 19u.

- Paarse zone

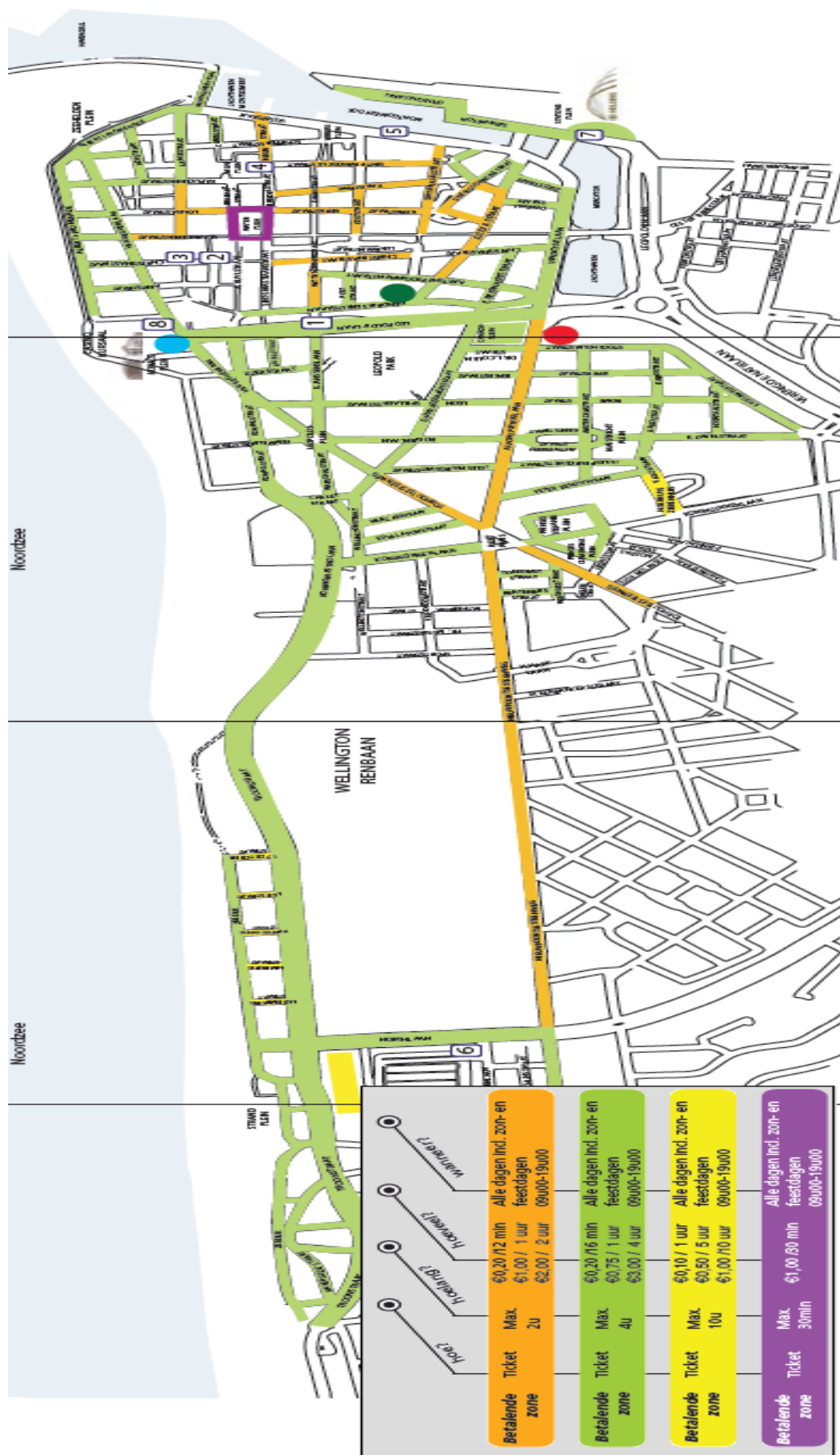
In deze zone mag men maximum 30 minuten parkeren, aan een tarief van 1,00 euro per 30 minuten. Deze parkeerregulering is geldig op alle dagen, inclusief wettelijke feestdagen, van 9u tot 19u.

- Gele zone

In deze zone mag men maximum 10 uur parkeren, aan een tarief van 0,10 euro per uur. Deze parkeerregulering is geldig op alle dagen, inclusief wettelijke feestdagen, van 9u tot 19u.

Momenteel kunnen bewoners van Oostende een jeton bekomen bij VINCI Park die hen recht geeft op 30 minuten gratis parkeren. Deze parkeermaatregel is enkel van toepassing op bewoners.

De stad Oostende heeft momenteel een randparking waar men gratis kan parkeren en vervolgens een stadsfiets kan gebruiken om naar het centrum te gaan. Ook is er een randparking in de zomer in Mariakerke waar men een hele dag kan parkeren voor een tarief van 1 euro. (VINCI-park, 2012)



Figuur 20: Parkeerplan oostende (VINCI-park, 2012)

5.10.4. Evolutie bewonersparkeren

In Oostende kampt men in het centrum momenteel met een parkeerdruk die zeer hoog is. Deze parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door een grote toestroom aan bezoekers, vooral in de zomerperiode. Op deze manier is er in Oostende een parkeerprobleem ontstaan, zowel voor bewoner als bezoeker. In Oostende probeert men dit op te lossen met bijkomende parkings die de parkeerdruk zouden moeten verlagen. De parkeerdruk in Oostende is wel zeer gevarieerd. Er zijn stadsdelen die kampen met een zeer hoge parkeerdruk, voornamelijk het centrum, en stadsdelen waar men een lage parkeerdruk ervaart. Men beschikt in Oostende niet over huidige cijfers van deze parkeerdruk, aangezien men hier geen metingen of tellingen op heeft uitgevoerd.

Op lange termijn probeert de stad Oostende de hoge parkeerdruk aan te pakken door een verschuiving van bovengrondse parkeerplaatsen naar ondergrondse locaties, en door hierbij het aantal ondergrondse parkeerplaatsen behoorlijk uit te breiden. Om de hoge parkeerdruk voor bewoners aan te pakken heeft men in Oostende de huidige parkeerreguleringen ingevoerd. Die hoge parkeerdruk was voornamelijk vastgesteld door observaties van de politie.

Het huidige parkeersysteem biedt volgens het stadsbestuur een goede en efficiënte oplossing. Er zijn sporadisch nog klachten van bewoners, die niet binnen aanvaardbare afstand een vrij parkeerplaats vinden, maar het beleid is best tevreden. Buiten een enkele keer, kan volgens het stadsbestuur van Oostende, een bewoner binnen wandelafstand van zijn voordeur een vrije parkeerplaats vinden. Men beseft wel dat dit bij openbare werken moeilijker wordt. Om deze bewoners te vrijwaren van de parkeerreguleringen, die voor vrije parkeerplaatsen moesten zorgen, heeft men in Oostende de bewonerskaart ingevoerd.

Het parkeersysteem is in de loop der jaren uitgegroeid tot de huidige vorm. Indien er zich problemen vormden, werden deze met aangepaste parkeermaatregelen opgelost. Men heeft in Oostende recentelijk een mobiliteitsambtenaar aangeduid, en het is haar taak om het volledige parkeerbeleid integraal te bekijken en te uniformiseren. Het bewonersparkeren zal vanaf dat moment dan ook in het integraal parkeerbeleid kaderen.

5.10.5. Bewonerszones

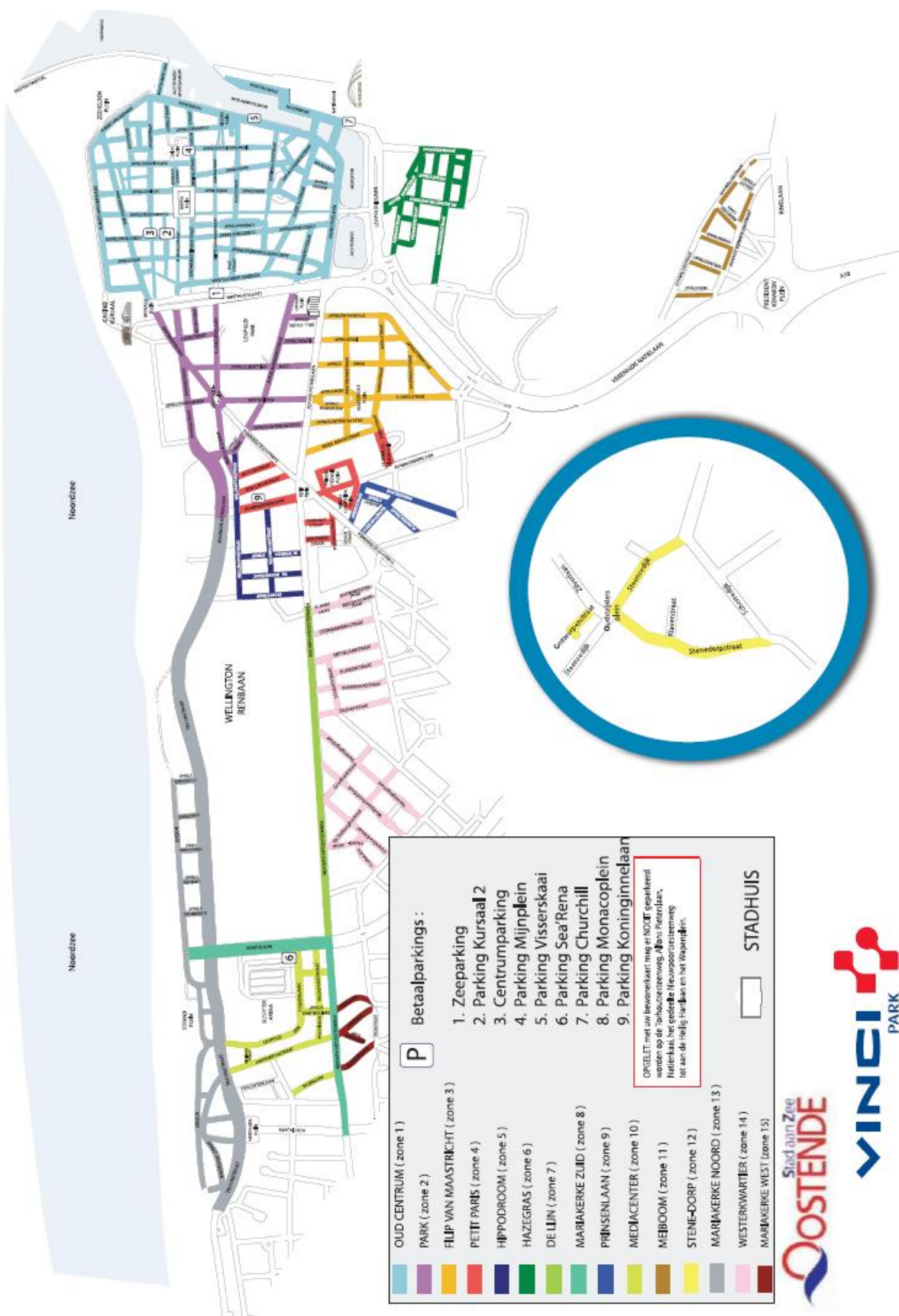
Bij het invoeren van bewonersparkeren in Oostende, werd de stad opgedeeld in verschillende zones. De opmaak van deze zones is in samenspraak met VINCI Park gebeurd. VINCI Park is in Oostende bevoegd voor het de handhaving van de betalende zone en de parkeervergunningen en de administratieve behandeling en opvolging van de parkeervergunningen. Het stadsbestuur heeft een

structureel maandelijks overleg met VINCI Park. Deze opdeling in verschillende zones is niet gebeurd op basis van een studie. Het historisch centrum is een zone geworden, en dan heeft men zich verder gebaseerd op de reeds aanwezige scheidingen en invalswegen om de andere zones vast te leggen.

In Oostende mag men, bij het aanvragen van een bewonerskaart, een tweede zone selecteren waarin de bewonerskaart ook geldig is. Deze tweede zone moet wel aanpalend zijn aan de zone waarin men woont. Indien deze tweede zone niet aanpalen zou moeten zijn, zouden alle bewoners voor het historisch centrum kiezen. De optie op een tweede zone is er gekomen om bewoners telkens te voorzien van voldoende uitwijkmogelijkheden, indien de parkeerdruk te hoog wordt. Hiermee tracht men ook de parkeerproblemen bij openbare werken, of de enorme toestroom aan bezoekers in de zomermaanden op te vangen. Een groot nadeel van deze werkwijze is natuurlijk dat de bewonerszones zo enorm groot worden. Hierdoor wordt de wagen als vervoersmodi bij intra-zonaal verkeer aangemoedigd. Deze tweede zone is wel optioneel, maar wordt door zo goed als alle bewoners opgenomen want de optie is gratis.

Momenteel zijn er in Oostende vijftien verschillende bewonerszones geldig. Er worden in Oostende ook parkeerplaatsen voorbehouden voor exclusief bewoners. Tevens is het stadsbestuur van Oostende momenteel de mogelijkheid om parkeerplaatsen voor te behouden voor exclusief bezoekers, aan het onderzoeken.

Er zijn in Oostende een aantal straten waarin de bewonerskaart niet geldig is. Dit zijn de Torhoutsesteenweg, de Alfons Pieterslaan, de Natiënkaai, een gedeelte van de Nieuwpoortsesteenweg en het Wapenplein. Dit zijn drukke winkelstraten waar er veel middenstandsactiviteiten gevestigd zijn. Hier wilt men langparkeerders weren, en bijgevolg de parkeerrotatie zo hoog mogelijk krijgen.



Figuur 21: Bewonerszones Oostende (VINCI-park, 2012) (VINCI-Park, 2012)

5.10.6. Handhaving

In Oostende heeft men eerst het parkeerbeleid uitgestippeld, en heeft men vervolgens getracht hier een handhavingswijze op toe te passen. De controle van de betalende zone, met inbegrip van de parkeervergunningen is de bevoegdheid van concessiehouder VINCI Park. De parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners worden in Oostende gecontroleerd door GAS-vaststellers (Gemeentelijk Administratief Sanctierecht). De foutparkeerders blijven de bevoegdheid van de politie. Deze werkwijze is over de jaren heen gegroeid en geëvalueerd. Bij de implementatie van het GAS-principe heeft de stad beslist om bewonersparkeren hier onder te laten vallen. In de volgende jaren is er dan de wisselwerking tussen de drie partijen ontstaan.

De parkeerwachter, in dienst van VINCI Park, controleert wagens geparkeerd in de betalende zones. Het kenteken van de wagen wordt vergeleken met het kenteken op de bewonerskaart. De parkeerwachter controleert de geldigheidsduur en bekijkt of de parkeerkaart geldig is in de zone waarin de wagen geparkeerd is. Deze parkeerkaart is in Oostende nog steeds het enige controlemiddel en bewijsstuk. Deze controles verlopen volgens het stadsbestuur van Oostende heel strikt. Er heerst volgens het stadsbestuur in Oostende, bij de bewoners, een subjectief beeld dat er enorm strikt gecontroleerd wordt.

De parkeerplaatsen exclusief voorbehouden voor bewoners vallen onder de bevoegdheid van de GAS-vaststeller en de politie. De GAS-vaststellers zijn veiligheidsbeambten in dienst van de stad, die hier een gespecialiseerde opleiding voor genoten. Een overtreding tegen de regulering (geen geldige bewonerskaart) wordt bestraft met een boete van 100 euro. In Oostende zijn er 24 ambtenaren van verschillende stedelijke diensten (directie Openbaar Domein, dienst Handhaving en Toezicht,..) bevoegd om vaststellingen te doen in het kader van GAS.

Daarnaast zijn er ook 5 gemeenschapswacht-vaststellers in dienst van de Stad. De politie kan ook controles uitvoeren in de parkeerzones exclusief voorbehouden voor bewoners. Ongeveer de helft van de GAS-vaststellingen worden gedaan door de Lokale Politie.

Aantal GAS-PV's	
2005	16
2006	2054
2007	4805
2008	4004
2009	4359
2010	6610
2011	3720

Tabel 20: GAS-PV's Oostende (Blondé, 2012)

Foutparkeerders vallen in Oostende enkel onder de bevoegdheid van de politie. De striktheid van controle hierop ligt een stuk lager, aangezien parkeercontrole niet de hoogste prioriteit heeft voor de politie. Er is wel een doorgedreven wisselwerking tussen de politie en de GAS-vaststellers, en VINCI-Park signaleert flagrante foutparkeerders door aan de politie. Hierdoor blijft het probleem van bewust foutparkeren, beperkt.

Bij het niet naleven van het retributiereglement, of het kiezen voor een parkeerticket voor een halve dag, loopt men in Oostende het risico op een retributie van 25 euro per halve dag. Deze retributie wordt uitgeschreven door VINCI Park, en bij niet betaling, sturen zij ook een eerste aanmaning. De afhandeling hierna gebeurt dan weer door de stad. In het geval van retributies aan buitenlandse personen, maakt VINCI Park gebruik van een samenwerking met buitenlandse parkeerbeheerders voor het uitwisselen van gegevens. De kans op inning bij buitenlandse retributies ligt enorm laag, en bij bepaalde landen waarbij deze kans miniem is wordt de retributie automatisch geannuleerd.

Bij boetes die vallen onder het Gemeentelijk Administratief Sanctierecht, is de afhandeling strikt vastgelegd. Er wordt op het terrein het GAS-PV opgemaakt. Dit wordt via een aangetekend schrijven meegedeeld. De ontvanger van de retributie heeft dan de mogelijkheid om verweer in te dienen. Vervolgens moet de beslissing van de sanctieambtenaar ook per aangetekend schrijven worden meegedeeld. Ten slotte volgt dan de inning van de boete. De politie is ook gemachtigd om GAS-PV's uit te schrijven. De inning van deze boetes verloopt dan ook volgens dezelfde procedure.

In Oostende wordt er voor elke bewonerskaart éénmalig een annulering van retributie toegestaan. Deze annuleringen worden bijgehouden in een annuleringsschema, zodat elke bewonerskaart er ook maar éénmaal van gebruik kan maken. Met deze maatregel probeert men het fenomeen van vergeten bewonerskaarten, of bewonerskaarten die van het dashboard gevallen zijn, tegen te gaan.

5.10.7. Bewonerskaarten

De stad Oostende werkt nog met een traditionele bewonerskaart.

Bewonerskaarten worden in Oostende uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonersvergunning in Oostende zijn:

- * Domicilie in de betalende zone of een bewonerszone in Oostende
- * Niemand anders binnen dezelfde wooneenheid heeft reeds een bewonerskaart
- * Benodigde documenten (enkel voor bewoners die nog niet over een bewonerskaart beschikken):
 - identiteitskaart (Eid) van de aanvrager om deze Eid kaart te kunnen inlezen in het programma

Het adres op de chip van de Eid dient reeds op het nieuwe adres te staan. Dit dient aangepast te worden op het stadhuis van de Stad Oostende na goedkeuring van de wijkagent

- Inschrijvingsbewijs voertuig op naam van de aanvrager

Indien het voertuig niet ingeschreven is op naam van de aanvrager maar op naam van een rechtspersoon (bijvoorbeeld bij een firmawagen): attest van de rechtspersoon voor permanent gebruik van het voertuig

-Indien het voertuig niet ingeschreven is op naam van de aanvrager maar op naam van een privépersoon: verzekeringspapieren meebrengen die op naam van de aanvrager moeten staan

Er zijn in totaal ongeveer 4500 bewonerskaarten in omloop in alle 15 zones samen. Men mag in Oostende maximum 1 bewonerskaart per wooneenheid aanvragen. Deze bewonerskaart is wel geldig voor twee verschillende nummerplaten. Men kan dus met twee wagens genieten van de voordelen van de bewonerskaart, maar niet op hetzelfde moment. Indien men meerdere bewonerskaarten per wooneenheid zou verschaffen vreesde het stadsbestuur dat de verhouding tussen het aantal bewonerskaarten in omloop en het aantal beschikbare parkeerplaatsen op openbaar terrein te groot zou worden. Men krijgt wel veel vraag van bewoners naar een tweede of meerdere bewonerskaarten.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Oostende is 12 maanden. Er is vroeger wel de mogelijkheid van 24 maanden geweest, maar men is hier van afgestapt wegens te veel personen die na een verhuizing onterecht gebruik bleven maken van hun oude bewonerskaart. De oorspronkelijke motivering van deze 24 maanden was een inperking van de administratieve werklast door de jaarlijkse vernieuwingen. Men kan in Oostende een tijdelijke bewonerskaart aanvragen indien:

* De bestuurder van het voertuig is in bezit van een garage en deze garage is als gevolg van openbare werken niet bereikbaar

* Als gevolg van openbare werken uitgevoerd in de straat van de bewonerskaarthouder, de eigenaar van het voertuig niet kan parkeren in zijn/haar bewonerszone.

Deze tijdelijke bewonerskaart geldt dan voor de duur van de openbare werken.

Kaarten waarvan de geldigheidsduur overschreden is, moeten in theorie terug geïnd worden. De bewoner wordt via brief op de hoogte gebracht van de aankomende vervaldatum, en wordt gevraagd het bewonersvignet terug in te leveren, maar dit gebeurt in de praktijk niet.

Men heeft in Oostende volgens het stadsbestuur weinig last van het onterecht gebruik van bewonerskaarten. Met parkeerkaarten voor personen met een handicap daarentegen merkt men

wel veel onterecht gebruik. Aangezien het aantal onterecht gebruikte bewonerskaarten zo laag ligt, is dit dan ook absoluut geen prioriteit.

Aangezien de bewonerskaart het enige bewijsstuk is, is het onmogelijk om een link met het bevolkingsregister op te zetten. Hierdoor kan de parkeerwachter vervallen bewonerskaarten door verhuis van de bewoners, onmogelijk onderscheiden van rechtmatig gebruikte bewonerskaarten.

Men heeft in Oostende gekozen voor een gratis verdeling van de bewonerskaarten in de bewonerszones waarin er geen betalend parkeren van kracht is (dit zijn voornamelijk de zones exclusief voorbehouden voor bewoners). Een tweede zone op de bewonerskaart is enkel gratis indien het een gratis aanpalende zone is. Indien de tweede zone een betalende zone is dan is de tweede zone op de bewonerskaart betalend. Indien men als tweede zone kiest voor een zone waarin betalend parkeren van kracht is, dan moet men voor de bewonerskaart 30 euro per jaar betalen. In de bewonerszones waarin betalend parkeren van kracht is, heeft de bewonerskaart altijd een tarief van 30 euro per jaar.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Oostende niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Oostende, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren, wat dan ook niet gebeurde. Hedendaags wordt in Oostende het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd. Dit wordt momenteel toegepast door het al dan niet toekennen van een bouwvergunning. (Oostende, 2008)

5.10.8. Evaluatie

Men probeert in Oostende door een maandelijks overleg met VINCI Park een het parkeersysteem continu te monitoren. De samenwerking met VINCI Park wordt jaarlijks geëvalueerd. Er is recentelijk een mobiliteitsambtenaar aangesteld, en het is haar taak een grootschalige evaluatie van het parkeerbeleid door te voeren. Dit zou volgens het stadsbestuur in de toekomst jaarlijks of tweejaarlijks gaan gebeuren. In de laatste vijf jaar zijn de evaluaties eerder pragmatisch gebeurd. Met de komst van de nieuwe mobiliteitsambtenaar hoopt men een ruimer beleid te kunnen uitschrijven.

5.11. Roeselare

Roeselare wordt door zijn ligging als het hart van West-Vlaanderen omschreven. De laatste jaren kreeg de stad meer centrumfuncties, zoals wonen, winkelen en werken, waardoor het een grote aantrekkingspool in West-Vlaanderen is geworden. (stad Roeselare)

5.11.1. Historische groei

Roeselare is ontstaan uit een moerassig gebied en heeft daaraan ook zijn naam te danken. In de 10^e eeuw werd een markt toegestaan aan Roeselare waardoor het uitgroeide tot een centrum van handel en nijverheid. Ondanks dit succes, telde Roeselare in de 15^e eeuw maar 137 huizen. Tussen de 15^e en de 18^e eeuw werd Roeselare regelmatig het slachtoffer van internationale conflicten en godsdienstbetwistingen waardoor ze meerdere malen verwoest werd. (stad, Stadsmonografie Roeselare, 2004)

De 18^e eeuw was Roeselare meer gunstig gezind: een steenweg werd aangelegd die Roeselare met de nabijgelegen gemeenten verbond. Onder leiding van de Fransen werd tegen het einde van deze eeuw de oppervlakte van Roeselare uitgebreid. Daarna kregen andere heerschappijen weer de overhand met onstabiele als gevolg. (stad, Stadsmonografie Roeselare, 2004)

Vanaf het midden van de 19^e eeuw werd de focus er vooral op de textielindustrie gelegd. Daarnaast werd ook de spoorlijn Brugge-Roeselare-Kortrijk aangelegd. Een andere verbindingsweg was het kanaal Leie-Roeselare dat op het einde van de 19^e eeuw werd aangelegd. De economische opbloei was echter van korte duur want de Eerste Wereldoorlog had 2/3 van de woningen verwoest. Heropbouw was dus het belangrijkste doel tijdens het interbellum. De stad werd na de heropbouw opgesplitst in villa- en arbeiderswijken. (stad, Stadsmonografie Roeselare, 2004)

Na de Tweede Wereldoorlog werd het industrieterrein toegankelijk gemaakt door de verbinding met de A17. Daarna volgde ook nog een fusie met Beveren, Rumbeke en Oekene waardoor Roeselare momenteel ongeveer 50.000 inwoners had. Tot op heden neemt de bevolking nog steeds langzaam toe waardoor het centrum al bijna volgebouwd is. (stad, Stadsmonografie Roeselare, 2004)

5.11.2. Roeselare in cijfers

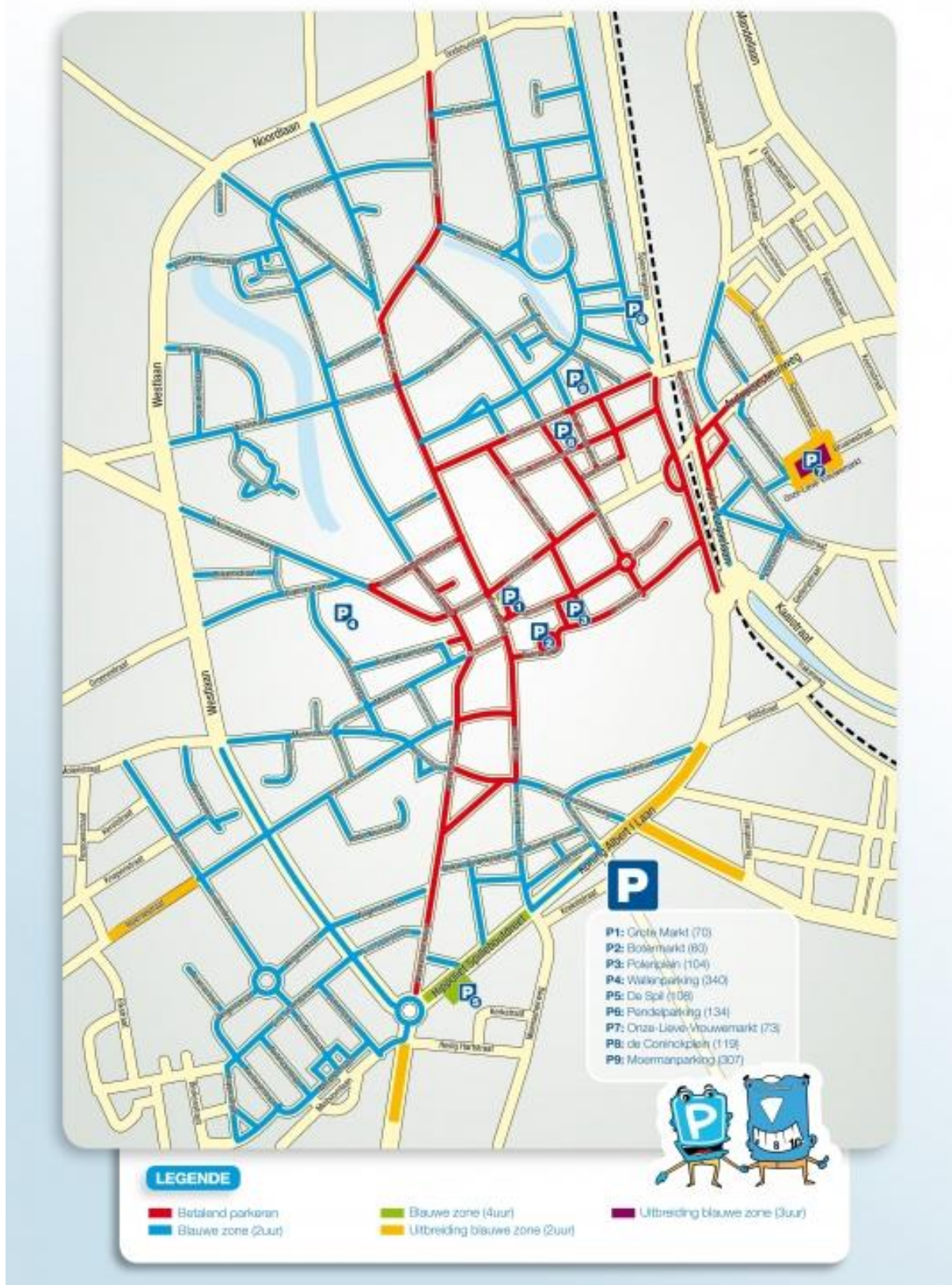
Op 31 december 2011 kent Roeselare een inwonersaantal van 58.801 inwoners met een bevolkingsdichtheid van 972 inwoners per km². (stad Roeselare)

parkeerplaatsen in de binnenstad	
betalende zone	1930
blauwe zone	3920
Totaal	5850

Tabel 21: Parkeercijfers Roeselare (stad, Stadsmonografie Roeselare, 2004) (Depuydt, 2012)

5.11.3. Het huidige parkeersysteem

Roeselare werkt momenteel met drie verschillende parkeerreguleringen. Men heeft een betalende zone en drie blauwe zones met verschillende restricties. Op onderstaande kaart zijn de verschillende parkeerreguleringen aangeduid. De rode zone is de betalende zone. In de blauwe en gele zones is de parkeerschijf verplicht met een maximum parkeerduur van 2 uur. In de groene zone is de parkeerschijf verplicht met een maximum parkeerduur van 4 uur en in de paarse zone is de parkeerschijf verplicht met een maximum parkeerduur van 3 uur. (stad Roeselare) (Parkingshop-Roeselare, 2012)



Figuur 22: Parkeerplan Roeselare (Parkingshop-Roeselare, 2012)

5.11.4. Evolutie bewonersparkeren

In Roeselare kampt men momenteel met een zeer gevarieerde parkeerdruk. In sommige straten of wijken kampt men met een structurele overbezetting, terwijl andere delen van de stad een veel lagere parkeerdruk ervaren. De gemiddelde parkeerdruk over de binnenstad ligt tussen de 60% en de 70%. De delen van de stad die te kampen hebben met een hogere parkeerdruk liggen voornamelijk dicht bij het centrum van de stad, al zijn hier ook uitzonderingen op. Deze parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door het hoge aandeel bezoekers dat in deze delen wenst te parkeren. Het is dan ook voornamelijk in deze delen dat de bewoners van de stad Roeselare parkeerproblemen ondervinden.

Om aan de problemen van deze bewoners een antwoord te bieden, heeft de stad Roeselare er voor gekozen om diverse parkeerreguleringen in te voeren. Men heeft er voor gekozen om een integraal parkeerbeleid op te stellen dat toegespitst is op de bewoners. Op deze manier probeert men hen te voorzien met meer comfort en extra faciliteiten. De problemen die deze evolutie veroorzaakten werden vastgesteld door een groeiend bewustzijn van het probleem. Dit kwam door een combinatie van klachten, vaststellingen op het terrein en gegevens van de politie, en werd dus reactief opgesteld.

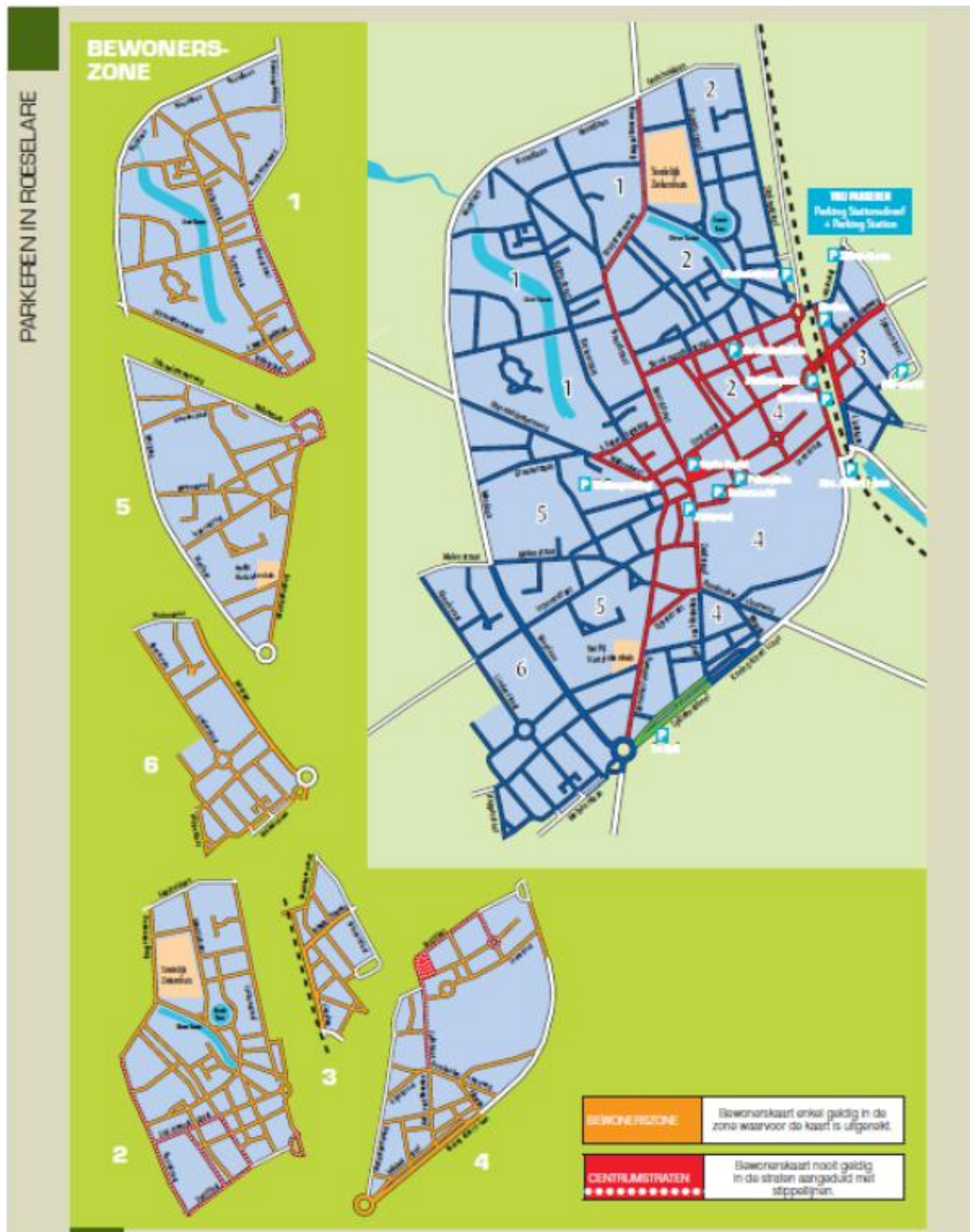
Het huidige systeem biedt niet voor alle straten een efficiënte oplossing. De zones die vroeger het drukst bezet werden, vormen nu nog steeds de grootste problemen. In de andere delen van de stad zijn alle problemen wel opgelost, en is men zeer tevreden. Om aan de huidige probleemzones een oplossing aan te reiken, wordt er gedacht aan exclusief voor bewoners voorbehouden parkeerplaatsen.

Sinds 2010 kadert bewonersparkeren in Roeselare in het breder parkeerbeleid. Men heeft er in 2010 voor gekozen om een integraal parkeerbeleid op te stellen, waarin de blauwe zone werd uitgebreid en logischer opgesteld. Men heeft er dan ook voor gekozen om bewonersparkeren op te nemen in het integraal parkeerbeleid. Alvorens werden er bij verschillende parkeerreguleringen reeds bewonerskaarten uitgereikt, maar dan om lokale problemen op microniveau op te lossen.

5.11.5. Bewonerszones

Bij de integratie van het bewonersparkeren in het integraal parkeerbeleid in 2010, heeft men in Roeselare verschillende bewonerszones afgebakend. Deze zones heeft men bepaald aan de hand van geografische of infrastructurele scheidingen die reeds aanwezig waren. Deze zones komen dan ook

redelijk goed met de verschillende wijken van Roeselare overeen. Op onderstaande figuur zijn de verschillende bewonerszones van de stad Roeselare afgebakend.



Figuur 23: Bewonerszones Roeselare (stad Roeselare)

Momenteel worden er geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden in Roeselare. In bepaalde straten, voornamelijk het kernwinkelgebied is de bewonerskaart niet geldig. Hier valt de geldigheid van de bewonerskaart weg om de parkeerrotaties in het kernwinkelgebied zo hoog mogelijk te houden.

5.11.6. Handhaving

Na het opstellen van het parkeerbeleid heeft men in Roeselare getracht hier een handhavingswijze op toe te passen. De handhaving voor 2010 was niet strikt genoeg en men wenste deze strikter maken. Men heeft dan gekozen voor een controle van de parkeerreguleringen en de parkeervergunningen door parkeerwachters in dienst van een parkeerbedrijf.

Sinds 1 januari 2010 is de exploitatie van de volledige parkeerinfrastructuur in Roeselare in handen van privépartner nv Parkeren. Hierdoor was de stad in staat om het parkeergebeuren te centraliseren en te uniformiseren. De nv Parkeren staat in voor het controleren van parkeerders onder zijn bevoegdheid, en het administratief afhandelen en opvolgen van parkeervergunningen, waaronder de bewonerskaart.

Indien er zich in de stad Roeselare een foutparkeerder bevindt, blijft dit de bevoegdheid van de politie. Er zijn afspraken vastgelegd tussen beide partijen waarin vastgelegd is welke en hoe foutparkeerders door de parkeerwachters aan de politie worden doorgeseind. Bij flagrante overtreders of opgemerkte recidive probeert men hier in de mate van het mogelijke een gevolg aan te geven door de politie.

Volgens het stadsbestuur gebeurt de handhaving van de parkeerregulering in Roeselare best strikt. Iedere dag wordt er door parkeerwachters gecontroleerd. Men merkt wel op dat overtredingen tegen deze parkeerreguleringen blijven aanhouden.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering in Roeselare kan men een retributie opgelegd krijgen van 25 euro per dag in de blauwe zones en 10 euro per halve dag in de betalende zone.

5.11.7. Bewonerskaart

Bewonerskaarten worden in Roeselare uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonerskaart in Roeselare zijn:

- * Enkel natuurlijke personen.
- * Gedomicilieerd in een zone waar een bewonerskaart geldig is.
- * Bewonerskaart wordt uitgereikt mits:
 - Voorlegging van identiteitskaart en inschrijvingsbewijs van het voertuig of
 - Attest van verzekeraar of
 - Attest van werkgever of
 - Contract van leasemaatschappij of
 - Attest van de garage indien vervangwagen.

De bewonersvergunning van de stad Roeselare geeft niet altijd een volledige vrijstelling van alle parkeerrestricties. In bepaalde straten, voornamelijk het kernwinkelgebied is de bewonerskaart niet geldig.

Per wooneenheid kan men in Roeselare maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Vragen van bewoners naar meer dan twee bewonerskaarten komen wel voor, maar op het maximum van twee bewonerskaarten per wooneenheid worden geen uitzonderingen toegekend. Deze aanvragen komen voornamelijk van bewoners in de rand van de binnenstad, waar de parkeerdruk niet zo hoog is. Men heeft in Roeselare gekozen voor een maximum van twee bewonerskaarten per wooneenheid omdat men in totaal niet aan meerdere wagens per wooneenheid parkeerfaciliteiten op het openbaar terrein kan bieden. Men houdt geen rekening met het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een bewonerszone en het aantal uitgereikte bewonerskaarten voor die zone.

Momenteel zijn er in de stad Roeselare ongeveer 4500 bewonerskaarten in omloop. Deze worden beheerd in een database door de nv Parkeren.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Roeselare is 12 maanden, maar men kan ook kiezen voor een geldigheidsduur van 6 maanden. Men heeft deze mogelijkheid ingevoerd om de flexibiliteit naar de bewoner toe te verhogen. Indien de geldigheidsduur van een bewonerskaart overschreden wordt, en de bewonerskaart dus vervalst, moet deze normaal gezien terug geïnd worden door de nv Parkeren. Dit om onterecht verder onterecht gebruik van de kaart te voorkomen. In de praktijk gebeurt dit volgens het stadsbestuur van Roeselare niet altijd, maar wel meestal.

Men heeft in Roeselare gekozen voor een gratis verdeling van de eerste bewonerskaart. Men heeft voor de gratis verdeling gekozen omdat het nieuwe parkeerbeleid van Roeselare is toegespitst op de verhoging van comfort en faciliteiten voor de bewoners. Men wilt dus niet dat maatregelen die in dit kader worden ingevoerd, kosten met zich mee brengen voor de bewoners. De tweede bewonerskaart is betalend gemaakt omdat men deze toch wilt ontmoedigen. Men was op zoek naar een drempelbedrag dat niet te makkelijk zou worden overschreden voor het aankopen van een tweede bewonerskaart. Men is voor het eigenlijke tarief van 100 euro per 12 maanden dan een vergelijking van tarieven voor bewonerskaarten in de andere centrumsteden gaan maken. Hieruit heeft men dan gekozen voor een bedrag dat ongeveer in het midden van de range van deze tarieven lag.

Men heeft in Roeselare, volgens het stadsbestuur, zelden last van onterecht gebruikte bewonerskaarten. Met onterecht gebruikte bewonerskaarten wordt bedoeld:

- vervallen bewonerskaarten
- bewonerskaarten die niet overeenkomen met het kenteken van de wagen
- bewonerskaarten die in een andere zone dan die waarin ze geldig zijn, worden gebruikt
- men voldoet niet meer aan al de voorwaarden voor het bekomen van de bewonerskaart

Met het invoeren van het nieuwe handhavingssysteem in 2010 merkt men in Roeselare wel een lichte verbetering. Er worden dus sinds 2010 minder onterecht gebruikte bewonerskaarten opgemerkt.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Roeselare niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Roeselare, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Volgens het stadsbestuur is men hier in 2010 van afgestapt, wegens te moeilijk controleerbaar. Deze controle werd door de dienst mobiliteit uitgevoerd, en bestond uit het effectief ter plaatse gaan van een medewerker. Zowel een garage als een oprit werden dan aanzien als een parkeerfaciliteit op eigen terrein. Vandaag de dag wordt in Roeselare het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd, en zelfs opgelegd. De stad legt een norm van 1 parkeerplaats per wooneenheid op aan nieuwbouw en grote verbouwingen of renovaties, aan de hand van de bouwvergunning. Er is dus geen sprake van een stedenbouwkundige verordening.

5.11.8. Evaluatie

Men werkt in Roeselare niet men een structurele evaluatie van het parkeerbeleid. Het nieuwe parkeerbeleid, ingevoerd in 2010, is tot op heden nog niet geëvalueerd.

5.12. Sint-Niklaas

Het Oost-Vlaamse Sint-Niklaas is gekend als de stad met het grootste marktpllein van België. Dit plein is enkele jaren geleden in het kader van het mobiliteitsplan, en het daarin vervatte parkeerbeleid, volledig heraangelegd. Van één grote parking, wat het sfeerbeeld van de stad ontsierde, is het marktpllein omgevormd tot een evenementenplein. (stad Sint-Niklaas)

5.12.1. De historische groei

De naam Sint-Niklaas heeft een religieuze achtergrond. In de 13^e eeuw werd een zelfstandige parochie, genaamd Sint-Nicolaas opgericht waarnaar Sint-Niklaas vernoemd is. Sint-Niklaas groeide uit tot een centrum van handel. Het belang van deze parochie was ook gebleken uit de schenking van zes stukken grond in 1428, waar later de grootste markt van België uit ontstaat. Daarna volgde een periode van instabiliteit en verschillende heerschappijen, die de economische groei terugschroefden. (stad, Stadsmonografie Sint-Niklaas, 2004)

De wereldoorlogen hielden de positieve richting die de stad bewandelden even tegen maar konden toch niet verhelpen dat de stad de crisis te boven kwam, mede dankzij de oprichting van nieuwe industrieterreinen. Terwijl de binnenstad zich eerder ontwikkelde als een winkel- en dienstencentrum, werden de industrieterreinen aanzien als aantrekking voor tewerkstelling. (stad, Stadsmonografie Sint-Niklaas, 2004)

5.12.2. Sint-Niklaas in cijfers

Op 1 januari 2011 kent Sint-Niklaas 72.366 inwoners. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 864 inwoners per km² in de stad. (stad Sint-Niklaas)

Parkeerplaatsen in het centrum van de stad	
betalende zone	984
vrij parkeren	1721
Totaal openbare ruimte	2705

Tabel 22: Parkeercijfers Sint-Niklaas (stad, Stadsmonografie Sint-Niklaas, 2004) (Goeminne, 2012)

5.12.3. Het huidige parkeersysteem

Het parkeersysteem van Sint-Niklaas is onderverdeeld in zes verschillende zones. Er zijn vijf verschillende tariefzones en een blauwe zone: (Sint-Niklaas, 2012)

- Paarse tariefzone:

In deze zone is betalend parkeren van kracht van maandag tot zondag, 24 uur op 24 uur. Men kan hier maximaal 1 uur parkeren, aan een tarief van 0,80 euro per 30 minuten of 1,50 euro per uur.

- Groene tariefzone:

In deze zone is betalend parkeren van kracht van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. Men kan hier maximaal 1 uur parkeren, aan een tarief van 0,50 euro per 30 minuten of 1,00 euro per uur.

- Gele tariefzone:

In deze zone is betalend parkeren van kracht van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. Men kan hier maximaal 2 uur parkeren, aan een tarief van 0,50 euro per 30 minuten of 1,00 euro per uur.

- Blauwe tariefzone:

In deze zone is betalend parkeren van kracht van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. Men kan hier maximaal 4 uur parkeren, aan een tarief van 0,50 euro per 30 minuten of 1,00 euro per uur.

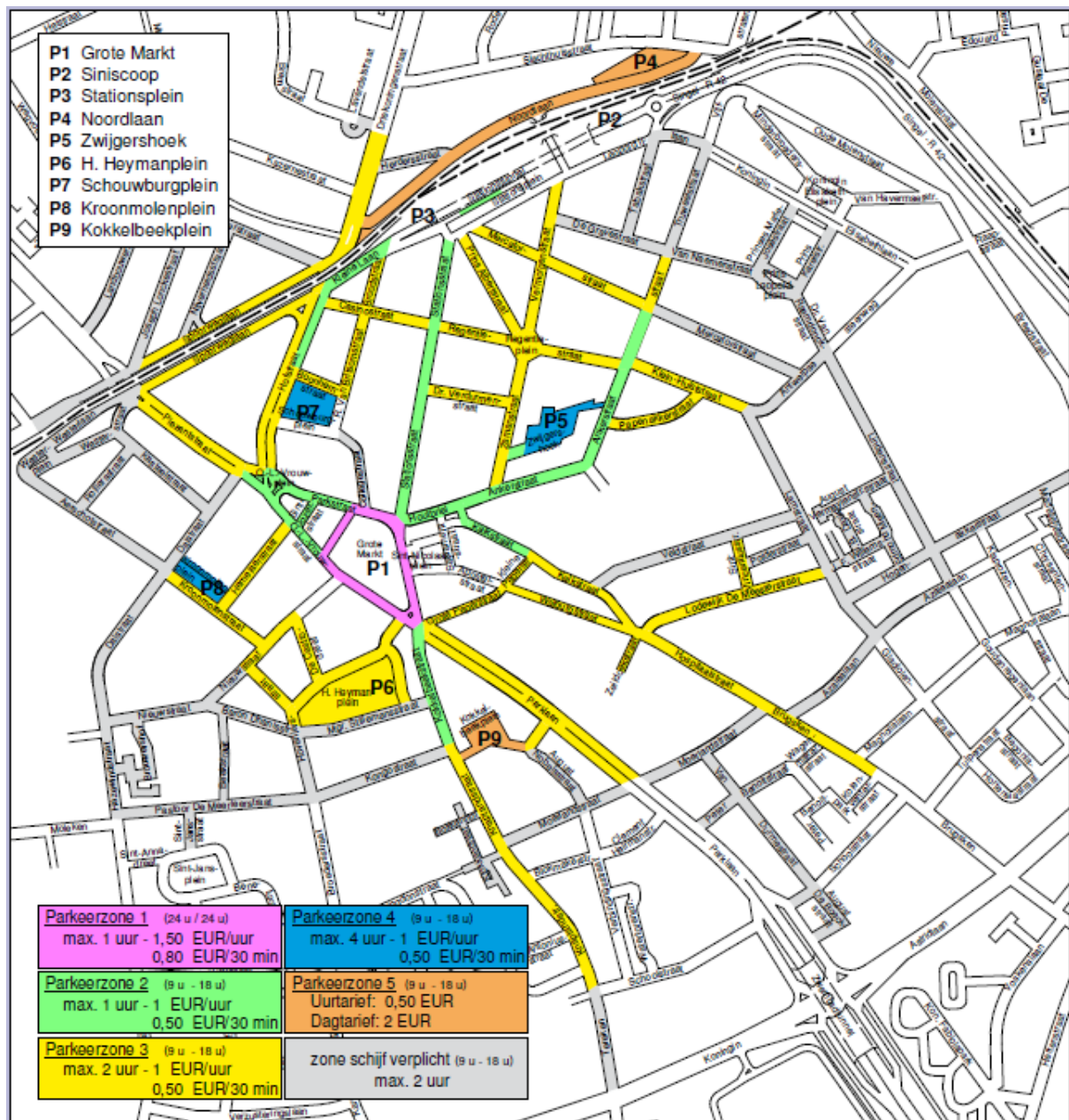
- Bruine tariefzone:

In deze zone is betalend parkeren van kracht van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. Men kan hier parkeren aan een tarief van 0,50 euro per uur of 2,00 euro per dagticket.

- Grijs zone:

In deze zone is de blauwe zone kracht van maandag tot zaterdag, van 9 uur tot 18 uur. Men kan hier maximaal 2 uur parkeren, mits een geldige parkeerschijf.

Er geldt een gratis kortparkeertarief van 15 minuten in alle zones.



Figuur 24: Parkeerplan Sint-Niklaas (Sint-Niklaas, 2012)

5.12.4. Evolutie bewonersparkeren

Door de historische groei van de stad Sint-Niklaas zit men nu in een specifieke structuur. Deze verkeersstructuur komt allemaal uit op de markt. Doordat alles zich afspeelt rond deze centraal in de stad gelegen locatie, zijn alle parkeergelegenheden dan ook in het centrum gelegen. Met deze structuur is het enorm moeilijk om bezoekers en bewoners via duurzame transportmodi het centrum te laten bereiken en auto's buiten de ring te houden. In Sint-Niklaas is één van de grootste uitdagingen dan ook het sturen van het parkeerverkeer naar de parkings en het terugschroeven van het doorgaand verkeer. Bezoekers probeert men via de parkeerroute naar de parkings te loodsen, en de bewoners moeten ook hun plaats in het parkeerbeleid krijgen.

Door de hoge parkeerdruk in de binnenstad heeft het stadsbestuur er dan voor gekozen om de parkeerreguleringen in te voeren. Als service naar de bewoners toe heeft men hier bewonersparkeren aan gekoppeld.

De te hoge parkeerdruk wordt in Sint-Niklaas vastgesteld in verschillende fasen. Eerst doet men een uitvoerige parkeertelling, waarbij de parkeercapaciteit wordt geïnventariseerd en hierop wordt de parkeerbezetting gemeten. Vervolgens voert men in Sint-Niklaas een parkeerduurmeting uit om te zien of er al dan niet een verschuiving is. Ten slotte wordt er een kentekenonderzoek uitgevoerd om te onderzoeken of het gaat om bewoners of anderen.

Indien de stad voldoende inzicht heeft vergaard, wordt er een uitgebreide brief opgesteld, waarin het systeem wordt toegelicht. Met voert dan een bevraging uit waarbij de enquête pas geteld wordt bij 50 procent respons. De meerderheid beslist over het al dan niet uitbreiden of aanpassen van de parkeerregulering

Op één of twee zones na (school en ziekenhuisomgeving) heeft men momenteel in Sint-Niklaas niet meer te maken met een te hoge parkeerdruk. Er komen geen klachten naar voren van de bewoners, dus het stadsbestuur gaat er van uit dat de bewoners op een aanvaardbare afstand van hun voordeur kunnen parkeren. De huidige parkeerdruk blijft beperkt omdat het parkeeraanbod in Sint-Niklaas voldoende groot is.

Het pijnpunt, waardoor er soms toch nog parkeerproblemen voor bewoners opkomen, is dat er nog steeds te veel langparkeerders in de woonstraten parkeren. Op deze manier lijkt het of het parkeeraanbod te beperkt is, maar is het gebruik van de bovengrondse parkeerfaciliteiten door de verkeerde gebruikersgroep het probleem. Deze langparkeerders krijgt men moeilijk in de publieke parkings. Ze kijken meer en meer uit naar de woonwijken, waar ze dan een hoge parkeerdruk in deze woonwijken veroorzaken.

Op dit moment is het stadsbestuur dan ook overtuigd van de goede werking van het huidige parkeersysteem. Het probleem met de langparkeerders is momenteel de grote uitdaging.

Bewonersparkeren kadert in Sint-Niklaas vanaf 2002 in het integraal parkeerbeleid. In 2002 is het nieuwe mobiliteitsplan in voege gegaan. Momenteel is men niet bezig met het vernieuwen van het mobiliteitsplan, maar is men het enkel nog aan het verbreden en verdiepen. In dit mobiliteitsplan is

bewonersparkeren mee opgenomen als onderdeel van het breder parkeerbeleid. Het wordt in Sint-Niklaas niet toegepast om lokale parkeerproblemen op te lossen.

5.12.5. Bewonerszones

Men heeft in Sint-Niklaas gekozen voor een zo logisch mogelijke indeling van de bewonerszones. Deze worden dan bepaald door de historisch gegroeide wijken, gescheiden van elkaar door invalswegen of andere barrières. Men is tot een aantal criteria gekomen, waaraan de bewonerszones moeten voldoen:

- Historisch gegroeide wijken
- Elke zone moet een parking (uitwijkmogelijkheid) hebben
- In alle zones moet het parkeeraanbod op openbaar terrein in balans zijn met het aantal bewoners

In 1991 heeft de stad een uitgebreide leefbaarheidplanning opgesteld met een telling van het aantal parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen heeft men dan gekoppeld aan het bevolkingsregister. De verhouding tussen parkeerplaatsen en inwoners per bewonerszone is grotendeels gevoelsmatig, op basis van de ervaring van de man die het onderzoek heeft uitgevoerd, bepaald.

De grenzen van de bewonerszones in Sint-Niklaas overlappen niet met elkaar. Ze zijn strikt bepaald en sluiten aan op elkaar. De grensbewoners krijgen de keuze. Ze mogen de bewonerszone waarin ze wonen kiezen, of de bewonerszone waarvan ze vlak aan de grens wonen.

De bewoners van zone 1, de Grote Markt, mogen een tweede zone kiezen waarin hun bewonerskaart geldig is. Op het moment dat het stadhuis op de grote markt niet open is, mogen ze hier parkeren, maar overdag moeten ze uitwijken naar de gekozen zone.

Momenteel worden er in Sint-Niklaas geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden. Dit heeft men vroeger wel toegepast, maar doordat de balans tussen bewonerskaarten en voorbehouden parkeerplaatsen helemaal niet in orde was, is men hier terug van afgestapt.

5.12.6. Handhaving

In Sint-Niklaas heeft men bewust gekozen om voorlopig heel het parkeerbeleid in eigen handen te houden. Men werkt dus niet via een uitbesteding van bovengronds straatparkeren aan derde partijen. De stad heeft zelf 7 stedelijke parkeerwachters in dienst. Het handhavingscriterium dat de stad de parkeerwachters oplegt, is éénmaal per dag alle straten met parkeerregulering controleren. Men heeft het niet uitbesteed omdat het stadsbestuur er van overtuigd is dat de voornaamste zorg

van de concessiehouder de winst is. Hierdoor gaat het gevoerde parkeerbeleid een stuk minder op maat van de stad zijn. Men kan minder gerichte afspraken maken, en niet flexibel of kort op de bal inspelen. Bij een concessiehouder is de kwantiteit van de uitgeschreven retributies een belangrijk gegeven.

De stad heeft, naast de 7 parkeerwachters, ook een technisch persoon in dienst, die instaat voor de werking van de parkeerautomaten. Nu beschikt de stad ook over een uniform parkeerautomatensysteem, waar dit er vroeger 4 waren. Dit parkeerautomatensysteem is volledig online raadpleegbaar, en dit geeft de mogelijkheid om goed onderbouwde cijfers te verkrijgen.

De exploitatie van de parkings van de stad zijn wel in concessie gegeven. Het schepencollege is momenteel wel vragende partij naar een kosten-batenanalyse van een volledig uitbestede handhaving. De voornaamste reden hiervoor zijn de kosten.

Foutparkeren blijft de bevoegdheid van de politie. Volgens het stadsbestuur ligt de striktheid van deze parkeercontrole lager. De oorzaak hiervan is de prioriteit die de politie geeft aan de parkeercontrole.

De controle op het terrein zelf verloopt redelijk strikt. Men controleert elke straat minimaal éénmaal per dag. Er heerst in Sint-Niklaas dan ook een hoge subjectief gevoel van controle. Een belangrijk aspect hiervan is de aanwezigheid van de parkeerwachters op straat. De controle van een wagen verloopt via de handheld. De bewonerskaart heeft geen enkele bewijsfunctie meer. Onterecht gebruik van bewonerskaarten wordt hierdoor enorm moeilijk. Indien de database up-to-date is, wordt dit zelfs nagenoeg onmogelijk. Men heeft daarom een link met het bevolkingsregister opgestart. Wekelijks wordt deze update doorgevoerd. Deze update verloopt in Sint-Niklaas handmatig, maar valt door het geringe aantal verhuizingen in termen van werklast nog mee.

Momenteel ervaart men in Sint-Niklaas wel het probleem van het bewust foutparkeren. Men bekijkt mogelijke pistes om de controle op foutparkeerders over te hevelen naar de parkeerwachters. Een voordeel van de politie die deze parkeercontrole blijft doen, is wel het enorme verschil aan respect van parkeerders ten opzichte van de parkeerwachter of de politie.

De parkeerwachters leggen bij het kiezen van het halve dagtarief een belasting op van 15 euro per halve dag. Deze belasting wordt rechtstreeks door de stad, meerbepaald de dienst financiën, geïnd. Men probeert alle belastingen te innen, en gaat hiervoor tot op het niveau van een invordering via

een deurwaarder. De betalingsgraad van deze belasting ligt op 88 procent. De voornaamste niet-betalers zijn buitenlanders. Bij een belasting aan buitenlanders wordt deze geannuleerd, aangezien de kans op betaling zo miniem is. De inkomsten uit het parkeerbeleid gaan naar de stad, en worden dus niet allemaal terug geïnvesteerd in het parkeerbeleid.

5.12.7. Bewonerskaarten

De stad Sint-Niklaas werkt met een traditionele bewonerskaart. Bewonerskaarten worden in Sint-Niklaas uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het bekomen van een bewonerskaart in Sint-Niklaas zijn:

- * u moet werkelijk wonen in de straat waar bewonersparkeren geldt;
- * uw auto is ingeschreven in de straat waar bewonersparkeren geldt.

Er zijn in totaal 4436 bewonerskaarten in omloop in alle bewonerszones samen. Hiervan zijn er 241 tweede bewonerskaarten. Per wooneenheid kan men in Sint-Niklaas maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Hier wordt nooit een uitzondering op toegekend. De vraag naar meer dan twee bewonerskaarten komt in Sint-Niklaas zeer zelden voor. Er wordt bij de verdeling van bewonerskaarten geen rekening gehouden met het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een zone.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Sint-Niklaas is 36 maanden voor de eerste bewonerskaart, en 12 maanden voor de tweede bewonerskaart. Men heeft gekozen voor deze mogelijkheden uit het oogpunt van haalbaarheid voor de bewoners. Indien men de bewonerskaart opzegt voor de geldigheidsduur verstreken is, krijgt men de relatieve restwaarde van de kaart;- terugbetaald. Vervallen bewonerskaarten worden regelmatig terug ingeleverd. Last van onterecht gebruik van bewonerskaarten heeft men sinds de controle met de handheld niet meer gehad.

Men heeft in Sint-Niklaas gekozen voor een betalende verdeling van beide bewonerskaarten. De basis voor deze tarieven was: Sint-Niklaas wilt een beleid voeren dat wonen in de stad promoot, maar dan met enkel één wagen. Voor de eerste bewonerskaart rekent men een administratieve kost aan van 1,50 euro voor 36 maanden. Dit tarief is bepaald nadat in het nieuwe mobiliteitsplan besloten was om in het stadscentrum volop de kaart te trekken van de bewoner. De tweede bewonerskaart wordt verdeeld aan een tarief van 101,50 euro voor 12 maanden. Men heeft gekozen voor een betalend tarief om een tweede wagen op openbaar terrein toch te ontmoedigen. Voor het bedrag van 101,50 euro heeft men zich laten leiden door tarieven die reeds in andere steden gelden.

Momenteel zijn er in Sint-Niklaas een aantal parkeerplaatsen waar de bewonerskaart niet geldig is. In de winkelstraten is de bewonerskaart niet geldig, om de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te houden. Buiten de winkelstraten zijn er geen verdere restricties voor de bewonerskaart.

In Sint-Niklaas verdeelt men momenteel een aparte gemeentelijke parkeerkaart voor autodelen. Deze parkeerkaart biedt dezelfde parkeerfaciliteiten als een bewonerskaart.

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Sint-Niklaas niet als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van een bewonerskaart. Vroeger werden in Sint-Niklaas, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd. Dit was praktisch onmogelijk te controleren. Hedendaags wordt in Sint-Niklaas het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd. Dit wordt momenteel toegepast, na advies van de mobiliteitsdienst, door het al dan niet toekennen van een bouwvergunning. Bij nieuwbouw moet men in Sint-Niklaas per wooneenheid 1 parkeerplaats voorzien.

5.12.8. Evaluatie

Tot op heden vindt er in Sint-Niklaas, volgens het stadsbestuur te weinig evaluatie van het parkeerbeleid plaats. De grootste oorzaak is het gebrek aan tijd en middelen. Er wordt niet gewerkt met een structurele evaluatie van het parkeerbeleid. Men probeert wel te evalueren aan de hand van de cijfers die men wel binnenkrijgt.

5.13. Turnhout

Turnhout is een centrumstad gelegen in de provincie Antwerpen. Turnhout is tevens de hoofdstad van de Kempen. Net zoals de andere centrumsteden, trekken ook in Turnhout de centrumfuncties heel wat verkeer aan. Om de overlast van parkeren te beperken en de doelstellingen van het mobiliteitsplan (veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en alternatieve vervoersmiddelen) te bereiken is het belangrijk om een gericht parkeerbeleid te voeren. (stad Turnhout)

5.13.1. Historische groei

Turnhout lag oorspronkelijk in Oud-turnhout en is ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van de handel in de 12^e eeuw. De stad was gelegen op een plek waar belangrijke wegen elkaar kruisten en vandaar kwam er al snel een stedelijke kern met een marktplaats tot stand. Door het gunstig klimaat werd de stad al snel verder uitgebreid in de 13^e eeuw. Turnhout werd in de 14^e eeuw het marktcentrum van het gewest en noemde het Land van Turnhout. (stad, Stadsmonografie Turnhout, 2004)

De periode tussen de 16^e en de 18^e eeuw zorgden voor oorlogen, politieke onrust en epidemieën. Tegen het einde van de 18^e eeuw groeide Turnhout uit tot het centrum van de papiernijverheid. Hoewel Turnhout het centrum vormde, was zij toch niet goed bereikbaar voor de buitenwereld. De aanleg van het Kempisch kanaal, de spoorwegen en de buurtspoorwegen en tenslotte de bouw van de autosnelweg moesten dit verbeteren in de 19^e eeuw. (stad, Stadsmonografie Turnhout, 2004)

Turnhout onderging dezelfde gevolgen als andere steden ten tijde van de wereldoorlogen en werd nadien een regionale stad. De stad heeft nu meer dan 39.000 inwoners en draagt een zware last als regionaal knooppunt ten aanzien van de grootte van de stad. (stad, Stadsmonografie Turnhout, 2004)

5.13.2. Turnhout in cijfers

Op 10 juli 2012 heeft Turnhout 41.933 inwoners. Dit geeft een bevolkingsdichtheid van 736,05 inwoners per km². (stad Turnhout)

	parkeerplaatsen in het centrum van de stad	Percentage
Betalende zone	1909	45%
Vrij parkeren	2340	55%
Totaal	4249	100%

Tabel 23: Parkeercijfers Turnhout (stad, Stadsmonografie Turnhout, 2004) (Broeck, 2012)

5.13.3. Het huidige parkeersysteem

In Turnhout is er maar één parkeerregulering van kracht: dat is betalend parkeren. Dit betalend parkeren is in de vijf parkeerzones met verschillende tariefvormen toegepast: (stad Turnhout) (Anders-Eigentijds-Turnhout, 2012)

- de rode tariefzone:

Deze parkeerregulering is geldig van maandag tot zaterdag met een maximum parkeerduur van 2 uur. Het parkeertarief voor het eerste uur bedraagt 2,00 euro per uur. Het parkeertarief voor het tweede uur bedraagt 3,00 euro per uur. In deze zone wordt er gewerkt met een progressief parkeertarief. Gratis parkeren is er mogelijk voor de eerste 30 minuten.

-de blauwe tariefzone:

Deze parkeerregulering is geldig van maandag tot zaterdag met een dagtarief van 6 euro. Het parkeertarief voor het eerste uur bedraagt 1,80 euro per uur. Het parkeertarief voor het tweede uur bedraagt 1,60 euro per uur. Het parkeertarief voor het derde uur bedraagt 1,40 euro per uur. Het parkeertarief voor het vierde uur bedraagt 1,20 euro per uur. In deze zone wordt er gewerkt met een degressief parkeertarief. Gratis parkeren is er mogelijk voor de eerste 15 minuten.

- de gele tariefzone:

Deze parkeerregulering is geldig van maandag tot zaterdag met een maximum parkeerduur van 2 uur. Het parkeertarief bedraagt 1,80 euro per uur. Gratis parkeren is er mogelijk voor de eerste 15 minuten.

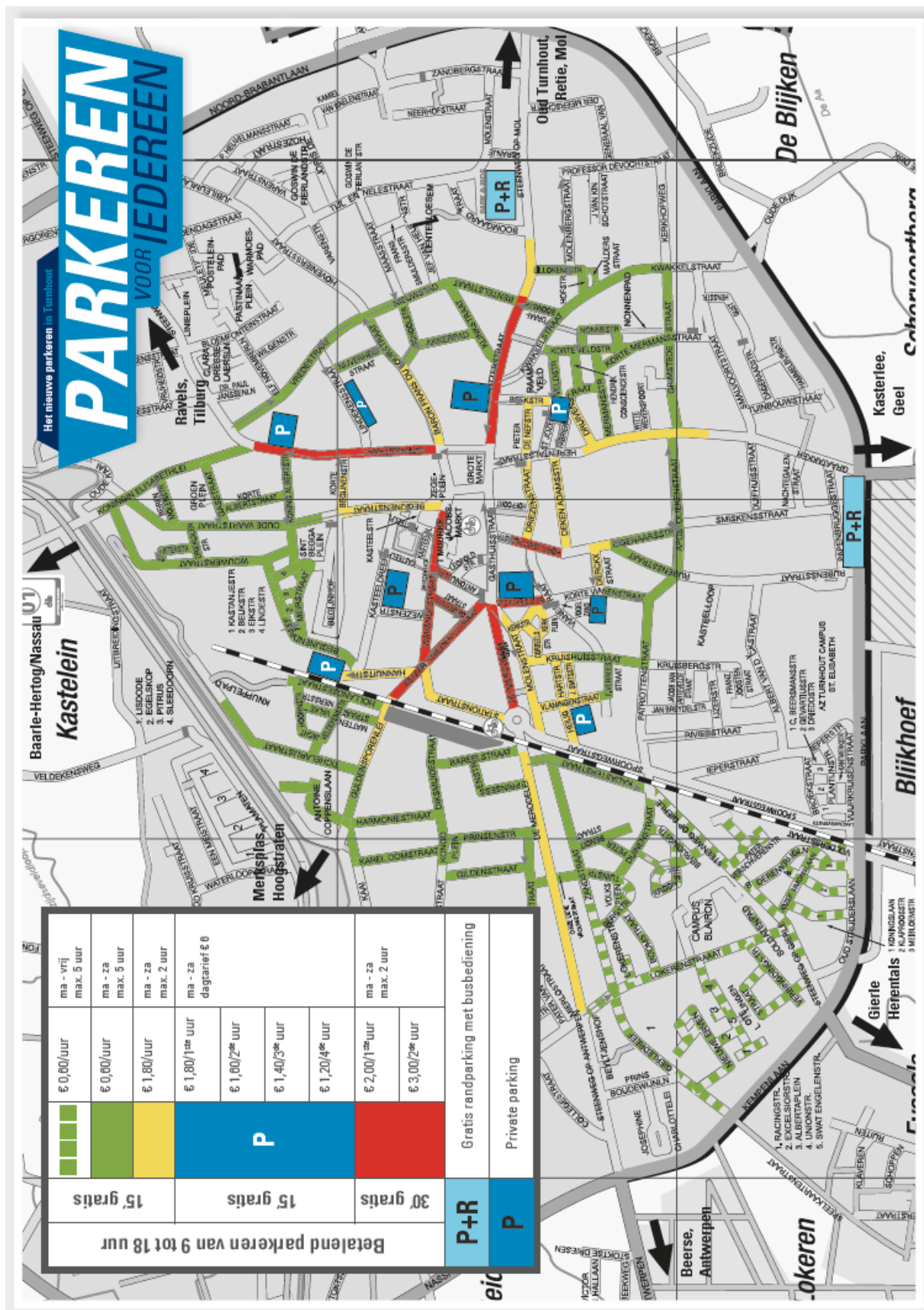
- de groene tariefzone:

Deze parkeerregulering is geldig van maandag tot zaterdag met een maximum parkeerduur van 6 uur. Het parkeertarief bedraagt 0,60 euro per uur. Gratis parkeren is er mogelijk voor de eerste 15 minuten.

- de groene geblokte tariefzone:

Deze parkeerregulering is geldig van maandag tot vrijdag met een maximum parkeerduur van 5 uur. Het parkeertarief bedraagt 0,60 euro per uur. Gratis parkeren is er mogelijk voor de eerste 15 minuten.

Aan de rand van het stadscentrum bevinden zich een aantal gratis randparkings waar men het park & ride principe op toepast. In de stadskern zijn er enkele grotere private parkings aanwezig.



Figuur 25: Parkeerplan Turnhout (stad Turnhout) (Anders-Eigentijs-Turnhout, 2012)

5.13.4. Evolutie bewonersparkeren

De stad Turnhout voert elk jaar een parkeertelling uit. Hierbij wordt per straat het aantal parkeerplaatsen en de parkeerbezetting, zowel overdag als 's nachts, in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat in het centrum, vooral rond De Warrande, de parkeerdruk zeer hoog is. Deze parkeerdruk piekt tot boven de 100 procent. De oorzaak van de pieken boven de 100 procent zijn foutparkeerders. In de rand meet men gemiddelde parkeerdruk van 80 procent. De mobiliteitsdienst van de stad Turnhout beschouwt dit als aanvaardbaar. De parkeerdruk in Turnhout kent een groeiend verloop. De parkeerreguleringen in Turnhout worden om deze reden dan ook regelmatig uitgebreid.

Naarmate men de stadsdelen die verder verwijderd zijn van het stadcentrum bekijkt, ervaart men een steeds lagere parkeerdruk. Men krijgt uit deze stadsdelen ook amper klachten van bewoners. Er is een bepaald stadsdeel in de rand van de stad, waar de parkeerdruk wel hoog ligt. Dit wordt veroorzaakt door het gebrek aan parkeerfaciliteiten, voorzien door de bewoners zelf, op eigen terrein. Aangezien in deze wijk enkel bewoners parkeren, is een uitbreiding van de parkeerregulering naar deze wijk geen oplossing voor het probleem. De verhouding tussen bewoners die on-street willen parkeren en het parkeeraanbod op openbare terrein is te ver uit balans. In deze wijk zijn de bewoners vragende partij voor het invoeren van betalend parkeren, maar dit wordt niet doorgevoerd door het stadsbestuur, aangezien dit geen oplossing is voor het heersende probleem.

In Turnhout beperkt men de evaluatie van het parkeerbeleid niet tot enkel de stadsdelen waar er reeds parkeerreguleringen gelden. De stadsdelen die buiten de betalende zone vallen worden ook geëvalueerd. Men onderzoekt of er zich een verschuiving van de parkeerdruk voordoet. Als tijdelijke oplossing voor stadsdelen of straten waar dit probleem zich voordoet, geeft men de bewoners de mogelijkheid om een bewonerskaart aan te vragen. Op deze manier kunnen zij uitwijken naar de betaalzone om te parkeren.

In de stadsdeel rond het ziekenhuis zal men in de toekomst ook betalend parkeren invoeren. Het ziekenhuis ondergaat nu een grote uitbreiding. Het bestaande gratis parkeerterrein wordt omgevormd tot een betalende ondergrondse parking. Om een grote toename van de parkeerdruk in de omliggende straten van het ziekenhuis te vermijden, en de bezoekers naar de ondergrondse parking te sturen, zal hier ook een betalende parkeerregulering ingevoerd worden.

Op dit moment is er in Turnhout geen blauwe zone van kracht. Bij de invoeging van de Katholieke Hogeschool de Kempen (KHK), was dit wel een mogelijke piste. Een externe studie wees namelijk aan dat de KHK een extra parkeerdruk van 800 voertuigen per dag met zich zou meebrengen. De stad

Turnhout heeft dan gekozen voor betalend parkeren, geldig van maandag tot vrijdag. De keuze voor betalend parkeren is genomen om de uniformiteit van het gehele parkeersysteem in Turnhout te bevorderen. Men heeft wel op vraag van de bewoners, deze parkeerreglementering enkel opgelegd van maandag tot vrijdag. In het weekend veroorzaakt de KHK een veel lagere parkeerdruk. Het parkeertarief in deze zone ligt lager dan de andere tariefzones, aangezien door het opleggen van een betalend regime, het ontradend effect voor de studenten groot genoeg zou zijn.

Het bewonersparkeren is in Turnhout opgestart in combinatie met het betalend parkeren. De invoering van parkeerregulering was om de te hoge parkeerdruk tegen te gaan. Deze hoge parkeerdruk bracht enorm veel parkeerproblemen voor de bewoners met zich mee. Men heeft dan de combinatie met bewonersparkeren gemaakt om de bewoners van zoveel mogelijk parkeerfaciliteiten en comfort te voorzien.

Deze hoge parkeerdruk is in eerste instantie niet door tellingen of een externe studie vastgesteld. Bij het invoeren van de parkeerregulering is men uitgegaan van een samenhang van klachten van bewoners en aanvoeling van het probleem door het bestuur.

Het stadsbestuur is overtuigd van de goede en efficiënte werking van het huidige parkeersysteem. Op het vorige parkeerbeleid kreeg men een enorm hoog aantal klachten van bewoners en bezoekers. In het huidige parkeerbeleid heeft men dan ook ingezet op communicatie en bereikbaarheid van de parkings.

Bewonersparkeren kadert in Turnhout sinds 2004 in het integraal parkeerbeleid.

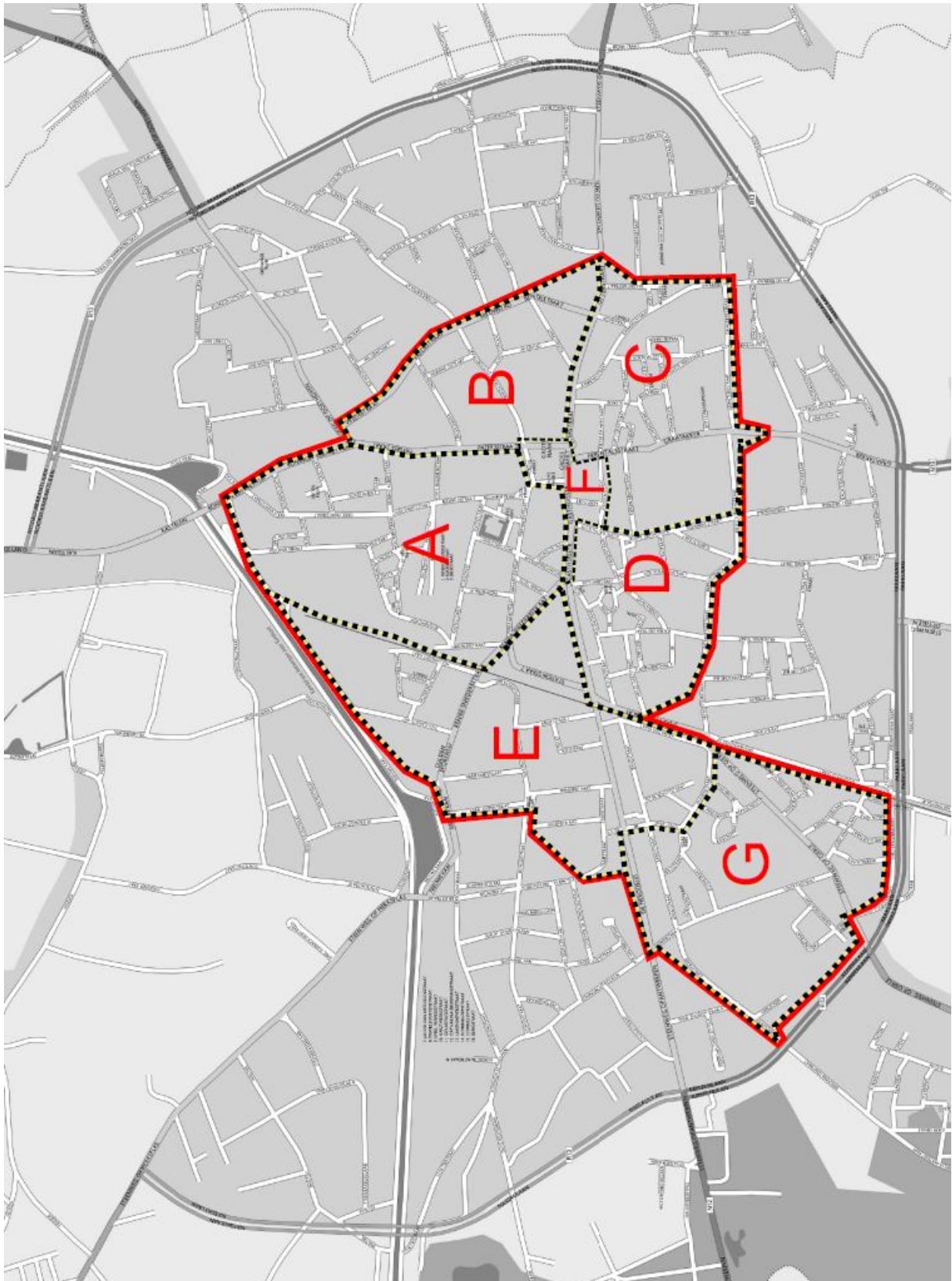
5.13.5. Bewonerszones

De oorspronkelijke betaalzone bevatte enkel de grote markt en een aantal omliggende straten. Bij de invoering van het huidige parkeerbeleid, in 2006, heeft men dan de grote invalssassen van de stad gekozen als grenzen van de bewonerszones. Bij de verschillende uitbreidingen van de parkeerreguleringen zijn de betreffende bewonerszones mee gegroeid. In 2011 heeft men de betaalzone uitgebreid ten westen van de spoorlijn. Dit stadsdeel is dan logischerwijze ook een nieuwe zone geworden. De nieuwe parkeerregulering rond de KHK is ook een nieuwe zone geworden. Er zijn nog een aantal kleine aanpassingen van de zones doorgevoerd om circulatieproblemen, veroorzaakt door éénrichtingsstraten, op te lossen.

Zone A wordt door het stadsbestuur als een te grote zone aanzien. Te grote zones zijn uitnodigend om voor intra-zonaal verkeer de wagen als vervoersmodus te gebruiken.

De grenzen van de bewonerszones heeft men altijd op kruispunten laten vallen. Op deze grenzen wordt ook geen enkele overlapping toegekend. Men heeft een mogelijke overlapping van de grenzen onderzocht, maar de zones bleken nu reeds groot genoeg. Alle bewoners kunnen ver genoeg uitwijken in hun zoektocht naar een vrije parkeerplaats. Een overlapping van de grenzen is dan overbodig. Als extra uitwijkmogelijkheid heeft men in elke zones de parkings. Deze blijven voor de bewoners wel betalend.

Men had in turnhout oorspronkelijk gekozen voor 6 bewonerszones. In 2011 is er een extra bewonerszone rond de Grote Markt bijgekomen. Het parkeren op de Grote Markt was niet langer mogelijk. De bewoners van de Grote Markt woonden in zone C. Deze bewoners konden dan ook nog steeds in zone C parkeren. Zone C is ofwel via de zuidkant ofwel via de oostkant te bereiken. De bewoners probeerden steeds een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij hun voordeur te vinden, maar indien er geen vrije parkeerplaats beschikbaar was, waren ze verplicht, door het eenrichtingsverkeer, terug de ring rond te rijden. Als oplossing voor deze parkeerproblemen heeft men van de bewonerszone van de Grote Markt zone F gemaakt, en geeft de bewonerskaart van zone F de mogelijkheid om te parkeren in de zones A,B,C en D.



Figuur 26: Bewonerszones Turnhout (Turnhout, Parkeerkaart voor bewoners, 2012)

Momenteel worden er in Turnhout geen parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden. Men heeft dit in het verleden wel toegepast, maar dit bracht zo veel parkeerproblemen met zich mee, dat men dit principe niet langer toepast.

Een bewonerskaart geeft in Turnhout altijd een volledige kwijtschelding van alle parkeerrestricties. Er zijn hierop geen uitzonderingen toegepast.

5.13.6. Handhaving

In Turnhout heeft men de handhaving van de betalende zone uitbesteed. Men beschikt momenteel nog niet over een gemeentelijk parkeerbedrijf. De uitbesteding is momenteel in handen van privéconcessiehouder APCOA. De concessie is uitgegeven bij de invoering van het betalend parkeren en loopt af in 2013. Een mogelijke piste is dan de oprichting van een gemeentelijk parkeerbedrijf.

APCOA staat momenteel in voor de handhaving van het betalend parkeren, de parkeerautomaten en de administratieve verwerking en opvolging van de parkeerkaarten. De Parkeerautomaten worden momenteel nog steeds afbetaald aan APCOA. Bij het beëindigen van de concessie in 2013 zullen de parkeerautomaten wel allemaal in handen zijn van de stad. In turnhout bekijkt men de stadsparkings als openbaar terrein. Hier gelden dezelfde voorwaarden als bij on-street bewonersparkeren, en is de bewonerskaart dus geldig.

APCOA controleert de voertuigen in de betalende zone aan de hand van een handterminal waarmee het kenteken gecontroleerd wordt. De handheld staat in verbinding met een database waarin de geldige bewonersvergunningen zijn opgenomen. Voertuigen op het terrein, die door de parkeerwachter als in orde beschouwd worden, controleert men niet meer met de handheld.

Enkel de politie is bevoegd voor foutparkeerders. Er is een handhavingsbeleid afgesproken, in samenspraak met APCOA, de politie en het stadsbestuur. Hierin zijn duidelijke afspraken gemaakt over wie wat controleert. Om het probleem van bewust foutparkeren tegen te gaan, probeert men in Turnhout wekelijks een gezamenlijke parkeercontrole te doen met een parkeerwachter en een politieagent. Indien er op het terrein flagrante foutparkeerders door een parkeerwachter worden opgemerkt, signaleert men deze door aan de politie. De politie probeert hier dan ook op dat moment een gevolg aan te geven, door een patrouille ter plaatse te sturen.

De handhaving van het parkeerbeleid verloopt volgens het stadsbestuur zeer strikt. Alle communicatie hieromtrent verloopt via de mobiliteitsdienst. De mobiliteitsdienst heeft een driemaandelijks overleg met APCOA, waarin, indien nodig, bijgestuurd kan worden. Deze wisselwerking verloopt volgens het stadsbestuur goed. Men probeert een controlefrequentie van alle parkeerplaatsen van één maal per dag toe te passen. Elke wagen die in overtreding is, ook al is dit

slechts één minuut, krijgt dan een retributie. Men probeert dit zo strikt mogelijk toe te passen, aangezien men overal de mogelijkheid heeft tot 15 minuten gratis parkeren. In de rode zone (het hoogste parkeertarief) is dit zelfs 30 minuten.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering in Turnhout kan men een retributie opgelegd krijgen van 20 euro per dagtarief. (Turnhout, Gewijzigd retributiereglement op het parkeren, 2012) De inning van deze retributie verloopt volledig via APCOA. Zij werken wel met een open boekhouding, dus dit kan de stad goed opvolgen. APCOA behaalt in Turnhout een betalingsratio van 85 procent. Retributies aan buitenlandse parkeerders worden meestal niet verder opgevolgd. In bepaalde landen probeert men dit wel, maar ook daar ligt de betalingsgraad zeer laag. In 2011 werden in totaal 29.415 retributies uitgeschreven, waarvan 81,5 procent ook effectief werd betaald.

Aandeel niet-betalde retributies	percentage
België	73%
Nederland	13%
Duitsland	4%
Frankrijk	2,50%

Tabel 24: Niet-betalde retributies Turnhout (Broeck, 2012)

De overige 7 procent niet-betalde retributies komen verder uit Polen, het Verenigd Koninkrijk, Roemenië, ...

5.13.7. Bewonersvignet

De stad Turnhout werkt met bewonersvignet. De controle gebeurt via het kenteken van de wagen en de handheld. Men heeft toch gekozen voor de verdeling van de vignetten, omdat veel bewoners dit als een geruststelling zien. Op het vignet staat een grote letter, die de geldige zone aangeeft.

De administratieve behandeling en opvolging van de bewonersvergunningen wordt volledig uitgevoerd door de privéconcessiehouder APCOA. Bewonersvergunningen worden in Turnhout uitgegeven aan iedereen die aan de voorwaarden voldoet. De voorwaarden voor het verkrijgen van een bewonersvergunningen zijn:

- * Men moet gedomicilieerd zijn op een adres binnen de betaalzone.
- * De identiteitskaart moet het adres binnen de betaalzone vermelden.
- * Het inschrijvingsbewijs van je voertuig moet op jouw naam staan.

Per wooneenheid kan men in Turnhout maximum twee bewonerskaarten aanvragen. Vragen van bewoners naar meer dan twee bewonerskaarten komen in Turnhout niet voor.

Er waren op 28 februari 2011 in de stad Turnhout in totaal 5091 bewonersvignetten in omloop.

aantal vergunningen	
bewonersvergunningen	5091
bezoekerskaarten	399
verzorgingskaarten	301
werkerskaarten	129

Tabel 25: Bewonersvergunningen Turnhout (Broeck, 2012)

Men houdt in Turnhout geen rekening met de verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een zone en het aantal uitgereikte bewonersvergunningen. Dit is wel een mogelijke piste in de toekomst. Het stadsbestuur beseft dat er grote verschillen zijn tussen de zones, in verband met het aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein en het aantal private parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze verhoudingen verschillen enorm tussen het stadscentrum en de rand.

De standaard geldigheidsduur van een bewonerskaart in Turnhout is 12 maanden. Van deze 12 maanden kan men in Turnhout niet afwijken. Er worden ook geen tijdelijke bewonersvergunningen verdeeld. Indien de geldigheidsduur van een bewonersvergunning op zijn einde loopt, wordt de vergunninghouder per brief verwittigd. Een vervallen bewonerskaart moet terug geïnd worden, en het stadsbestuur is van mening dat dit in Turnhout ook bijna altijd gebeurt. Het niet innen van vervallen bewonerskaarten wordt niet als een probleem gezien.

Indien een bewoner verhuist, voor zijn bewonersvergunning is vervallen, geeft APCOA de kans aan de volgende bewoner om de resterende tijd op de bewonersvergunning over te kopen. De financiële afhandeling hiervan gebeurt volledig tussen de oude en nieuwe bewoner. De nieuwe bewoner krijgt dan wel een nieuw vignet van APCOA.

Het stadsbestuur heeft in Turnhout geen last van onterecht gebruikte bewonersvignetten. Onterecht gebruik van een bewonersvignet is enorm moeilijk door de elektronische controle op basis van het kenteken van de wagen.

Men heeft in Turnhout gekozen voor een gratis verdeling van de eerste bewonersvergunning. Er zijn in Turnhout per wooneenheid 1,4 parkeerplaatsen op openbaar terrein beschikbaar. De bewonersvergunningen zijn ingevoerd om de bewoners van meer parkeerfaciliteiten en comfort te voorzien, en dit wilt men door een gratis verdeling van de eerste bewonersvergunning versterken.

Men kan door de verhouding van 1,4 parkeerplaatsen per wooneenheid, ook één wagen per wooneenheid stallen op het openbaar domein. De tweede bewonerskaart heeft een tarief van 125 euro, aangezien men geen twee wagens per wooneenheid op openbaar domein kan stallen. Men heeft hier een drempel proberen in te voeren. Zodoende blijft het aandeel betalende bewonersvergunningen eerder klein.

Men voorziet in Turnhout ook in andere gemeentelijke parkeerkaarten buiten de bewoners vergunning:

- * Gemeentelijke parkeerkaart doelgroep werknemers, werkgevers of zelfstandigen

Het tarief van de werkerskaart bedraagt 200 euro per jaar. De werkerskaart is geldig voor de twee voertuigkentekens die op de kaart vermeld staan. De werkerskaart is geldig in de betalende zone en de stadsparkings.

- * Gemeentelijke parkeerkaart doelgroep verzorgers

- * Gemeentelijke parkeerkaart voor autodelen

De gemeentelijke parkeerkaart voor autodelen wordt gratis verdeeld, en is geldig op alle plaatsen in Turnhout waar een betalende parkeerregulering geldt.

- * Gemeentelijke parkeerkaart voor voertuigen van openbaar nut

- * Tijdelijke gemeentelijke parkeerkaart

- * Gemeentelijke parkeerkaart 'Bezoekerskaart'

De bezoekerskaart is een krasbiljet en is geldig voor één uur. De bewoner moet wel een attest voor zorgverpleging kunnen voorleggen. Er wordt een maximum van honderd gratis kaarten per jaar per wooneenheid opgelegd. Indien er op een adres geen bewonerskaart is uitgereikt, dan kan deze wooneenheid ook bezoekerskaarten aanvragen.

- * Parkeerkaart voor treingebruikers

- * Gemeentelijke parkeerschijf 'Turnhouts kwartiertje'

Het voorzien in een parkeerfaciliteit op eigen terrein door een bewoner geldt in Turnhout niet meer als voorwaarde voor het al dan niet verkrijgen van bewonerskaart. Vroeger werden in Turnhout, in navolging van het ministerieel besluit, bewoners met een parkeerfaciliteit op eigen terrein een bewonerskaart geweigerd, maar dit was onmogelijk controleerbaar. Momenteel wordt in Turnhout het voorzien in een eigen parkeerfaciliteit wel aangemoedigd, namelijk aan de hand van een stedenbouwkundige verordening. De stad legt een norm van 1 parkeerplaats per wooneenheid op aan nieuwbouw en grote verbouwingen of renovaties. Indien uit het ontwerp blijkt dat dit niet haalbaar is, kan er op gemotiveerd verzoek worden afgeweken. Buiten de parkeerplaatsen voor

wagens, legt men in Turnhout ook een minimum aan stalplaatsen voor fietsers op. Per wooneenheid in een meergezinswoning is het minimum 1 fietsstalplaats per slaapkamer plus 1 fietsstalplaats extra.

5.13.8. Evaluatie

In navolging van de parkeerproblemen in het verleden is er in Turnhout een mobiliteitsplatform opgericht, waar men alle belangengroepen in verband met mobiliteit probeert te verenigen. Hier worden wel enkel vertegenwoordigers van groepen toegelaten. Op deze manier probeert men alle mogelijke input te verzamelen, en door middel van een nauwer contact met de verschillende groeperingen in Turnhout, problemen of klachten zo snel mogelijk op te sporen.

Men werkt in Turnhout met twee belangrijke evaluatievormen:

* Tellingen door de mobiliteitsdienst en door APCOA.

Men meet de parkeerdruk, en classificeert naar soort gebruiker (bijvoorbeeld bewoner, retributie, ...).

- jaarlijkse tellingen in de straten en parkings die door de stad beheerd worden
- maandelijks parkeerresultaat van de parking De Warrande gekend
- parkeertellingen op de parkings die aangesloten zijn op het dynamisch parkeerverwijssysteem

* Het financieel jaarrapport van APCOA.

Hierin wordt opgenomen: investeringen, loonkosten, inkomsten, uitgaven, sms-parkeren. Alle financiële aspecten worden in dit jaarrapport onderzocht, geëvalueerd, vergeleken met voorgaande jaren en voorgelegd aan het schepencollege.

Men werkt in Turnhout niet met een structurele evaluatie specifiek voor het integraal parkeerbeleid. Recentelijk is er wel een grote evaluatie en aanpassing door middel van het mobiliteitsforum geweest, voornamelijk door de grote problemen die er voordien heersten. Het mobiliteitsplatform, dat oorspronkelijk enkel bedoeld was voor het parkeerbeleid, is wegens groot succes doorgetrokken naar het volledig mobiliteitsverhaal.

6. Synthese

Na het in kaart brengen van het beleid van het bewonersparkeren in de verschillende centrumsteden, worden deze nu langs elkaar gelegd en vergeleken. De vergelijking wordt ingedeeld volgens de opdeling van het bestek zelf, m.a.w. het parkeerbeleid, de handhaving, de bewonersvergunning, administratie & opvolging en ten slotte evaluatie. Er wordt getracht deze vergelijking te verduidelijken aan de hand van percentages en tabellen.

6.1. Parkeerbeleid

Er is een enorm schaalverschil tussen de verschillende Vlaamse centrumsteden. De schaal van een centrumstad heeft een grote impact op het gevoerde parkeerbeleid. De verschillen in inwoners en bevolkingsdichtheid tussen de verscheidene centrumsteden van Vlaanderen moeten bij een evaluatie van het parkeerbeleid steeds in acht genomen worden.

vergelijking steden	Stad	Inwoners	Inw/km ²
	Antwerpen	506225	2478
	Gent	247251	1785
	Brugge	117134	845
	Leuven	98017	1712
	Mechelen	81840	1230
	Aalst	80035	1025
	Hasselt	74505	721
	Kortrijk	74480	935
	Sint-Niklaas	72366	864
	Oostende	69836	1851
	Genk	65239	1230
	Roeselare	58801	972
	Turnhout	41933	736

Tabel 26: Vergelijking inwoners centrumsteden

In al de centrumsteden van Vlaanderen is er momenteel een parkeerregulering van kracht. Betalend parkeren wordt in 100% van de centrumsteden toegepast. In 92% van de centrumsteden wordt, in combinatie met dit betalend parkeren, bewonersparkeren toegepast. De centrumstad Genk is hier de andere centrumsteden niet in gevolgd. In het geval van de blauwe zone, zien we dat deze parkeerregulering in slechts 69% van de centrumsteden in combinatie met bewonersparkeren wordt toegepast (niet: Genk, Gent, Oostende en Turnhout). De overige steden zijn van de blauwe zone afgestapt om een uniform en duidelijker parkeerbeleid aan te kunnen bieden.

centrumsteden van Vlaanderen		
Parkeerbeleid	betalende zone + bewonersvergunning	92%
	blauwe zone + bewonersvergunning	69%
	voorbehouden plaatsen (oplossing op micro-niveau)	31%
	voorbehouden plaatsen (structureel)	15%
	Altijd vrijstelling van de geldende parkeerrestricties	15%

Tabel 27: Synthese parkeerbeleid

In een aantal Vlaamse centrumsteden (15%) gaat men verder dan bewoners enkel vrij te stellen van de geldende parkeerrestricties, en reserveren zelfs een deel van de parkeerfaciliteiten op openbaar domein exclusief voor bewoners. In 31% van de centrumsteden (Genk, Gent, Hasselt en Oostende) worden er parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voorbehouden als oplossing voor parkeerproblemen op micro-niveau. Gent en Oostende passen deze parkeermaatregel structureel toe.

In bepaalde centrumsteden geldt de bewonersvergunning niet op elke locatie. In slechts 17% van de centrumsteden is dit wel het geval. De locaties waar de bewonersvergunning niet geldt, zijn voornamelijk de winkelstraten. De reden voor deze inperking is het verhogen van de parkeerrotatie.

De centrumsteden, met uitzondering van Genk, zijn allen ingedeeld in verscheidene bewonerszones. Deze zones zijn op verschillende wijzen bepaald. In 46% van de Vlaamse centrumsteden werden de invalssassen en reeds aanwezige scheidingen als grenzen van de bewonerszones gebruikt. Ongeveer een kwart heeft nog steeds voor iedere uitbreiding van de parkeerregulering een aparte bewonerszone. 15% van de centrumsteden heeft de grenzen bepaald op basis van zelf-opgestelde criteria en in de overige 8% zijn de bewonerszones dezelfde als de tariefzones.

aandeel centrumsteden		
Parkeerbeleid	grote invalssassen en andere scheidingen als grenzen	46%
	nieuwe zone bij uitbreiding	23%
	grenzen op basis van zelf-opgestelde criteria	15%
	zelfde zones als de tariefzones	8%

Tabel 28: Synthese parkeerbeleid vervolg

Meerdere centrumsteden ondervinden moeilijkheden met de grensbewoners van deze bewonerszones. Voor deze grensbewoners heeft 46% van de Vlaamse centrumsteden dan ook een grensregeling uitgewerkt.

Grensregeling		
Bewonerszones	Antwerpen	Bewoners mogen tot 200m in een aanpalende zone parkeren
	Kortrijk	Zones zijn strikt vastgelegd, maar handhavingsgewijs past men een overlapping toe
	Leuven	Zone met hoogste parkeerdruk mag overal parkeren
	Mechelen	De bewonersvergunning van grensbewoners is in beide zones geldig
	oostende	Alle bewoners kunnen een tweede aanpalende zone aanvragen
	Sint-Niklaas	Grensbewoners mogen kiezen tussen de beide zones

Tabel 29: Synthese bewonerszones

6.2. Handhaving

Een belangrijke pijler bij het voeren van een geïntegreerd parkeerbeleid is de handhaving. In de Vlaamse centrumsteden kan de handhaving van de parkeerreguleringen, en daarbij de gemeentelijke parkeerkaart, ofwel onder de bevoegdheid van de concessiehouder (62% van de centrumsteden) vallen, ofwel onder die van het gemeentelijk parkeerbedrijf (23% van de centrumsteden), ofwel is de handhaving in eigen beheer van de stad (15% van de centrumsteden). De controle op foutparkeerders valt in alle centrumsteden onder de bevoegdheid van de politie. De striktheid van beide handhavingsactoren verschilt volgens de verschillende stadsbesturen enorm.

		striktheid controle parkeerregulering volgens het stadsbestuur	striktheid controle door politie volgens het stadsbestuur
Handhaving	Vrij tot zeer strikt	23%	0%
	Strikt	69%	0%
	Matig	8%	31%
	Laks	0%	54%
	Onbestaande	0%	15%

Tabel 30: Synthese handhaving

Volgens de desbetreffende stadsbesturen verloopt de handhaving van de parkeerregulering en gemeentelijke parkeerkaarten veel strikter dan de parkeerhandhaving uitgevoerd door de politie. De grote oorzaak hiervan is het enorm aantal andere taken, die de politie dient uit te voeren, en die door de gemeenteraad een hogere prioriteit krijgen toegewezen. In het overgrote deel van de centrumsteden (92%) is er een wisselwerking tussen de politie en de handhavingsverantwoordelijke van de parkeerregulering. De flagrante foutparkeerders worden doorgesignaleerd, en in de mate van het mogelijke probeert men hier een gevolg aan te geven. Op deze wijze trachten de centrumsteden het probleem met bestuurders die bewust foutparkeren, om een retributie of belasting te vermijden, tegen te gaan. In 8% van de centrumsteden gebeurt dit echter niet en blijven foutparkeerders zo goed als onbestraft. Turnhout werkt als enige centrumstad momenteel met gezamenlijke controles om dit fenomeen nog verder aan te pakken.

Naast de striktheid van de controles, speelt de manier waarop de controle wordt uitgevoerd ook een belangrijke rol. De controle van een gemeentelijke parkeerkaart, m.n. de bewonersvergunning, kan op twee manieren verlopen. De bewijslast kan liggen op de bewonersvergunning (kaart of vignet), of men kan controleren op een elektronische wijze, waardoor een bewonerskaart of –vignet niet langer nodig is. 54% van de centrumsteden voeren reeds deze elektronische wijze (via een handheld) door. In 38% van de centrumsteden rust de bewijslast van een geldige bewonersvergunning nog steeds op de bewonerskaart of het –vignet.

Bij het niet naleven van de parkeerregulering loopt men in alle dertien centrumsteden het risico op een retributie of belasting. Het niet-naleven van de parkeerregulering staat gelijk aan het kiezen voor het dag- of halvedagtarief voor parkeren, naargelang het stedelijk retributiereglement. Elf centrumsteden (85%) leggen bij het niet naleven van de parkeerregulering een retributie op, 15% (Kortrijk en Sint-Niklaas) kiest voor een belasting. De opgelegde bedragen kunnen variëren van 10 euro tot 50 euro.

		Retributiebedrag
handhaving	Aalst	15 euro per dagdeel
	Antwerpen	23 euro per dag
	Brugge	30 euro per dagdeel
	Genk	10, 12,50 of 15 euro per dag (afhankelijk van de zone)
	Gent	25 euro per halve dag bij parkeerregulering
		50 euro voor bewonersparkeerplaatsen
	Hasselt	25 euro per dagdeel
	Kortrijk	15 euro per dagdeel
	Leuven	20 euro per dagdeel
	Mechelen	20 euro per dagdeel
	Oostende	25 euro per dagdeel
		GAS-PV 100 euro
	Roeselare	25 euro per dag blauwe zone
		10 euro per dag betalende zone
	Sint-Niklaas	15 euro per dagdeel
	Turnhout	20 euro per dag

Tabel 31: Synthese handhaving: retributies

De afhandeling van deze retributie of belasting gebeurt in 38% van de centrumsteden door de concessiehouder. In 23% van de centrumsteden is dit de verantwoordelijkheid van het gemeentelijk parkeerbedrijf, en in de overige gevallen is dit de taak van eigen stadsdiensten.

Aandeel centrumsteden		
onterecht gebruik	Komt niet voor	46%
	komt bijna niet voor	31%
	Komt vaker voor	15%

Tabel 32: Synthese onterecht gebruik bewonersvergunningen

Het onterecht gebruik van bewonersvergunningen wordt in geen van de Vlaamse centrumsteden als een groot probleem gezien. Een klein aandeel van de centrumsteden (15%) erkent dat men last ondervindt van onterecht gebruikte bewonersvergunningen. In 46% van de centrumsteden merkt men, volgens het stadsbestuur, geen onterecht gebruik van bewonersvergunningen.

6.3. Bewonersvergunningen

In 12 van de dertien Vlaamse centrumsteden worden er bewonersvergunningen uitgereikt. Deze verdeling gebeurt niet zonder restricties. Het aantal uitgereikte bewonersvergunningen is in bijna alle centrumsteden (83%) beperkt tot 2 bewonersvergunningen per wooneenheid. In Brugge is het aantal uitgereikte bewonersvergunningen onbeperkt, en in Oostende daarentegen ligt het maximum op 1 bewonersvergunning per wooneenheid.

aandeel centrumsteden		
Bewonersver gunning	Geen maximum	8%
	max. 2 per wooneenheid	83%
	Max. 1 per wooneenheid	8%

Tabel 33: Synthese maximum bewonersvergunningen

Het aantal uitgereikte bewonersvergunningen per centrumstad is sterk afhankelijk van de schaal van de stad. Momenteel werkt 46% van de centrumsteden met een bewonerskaart, 23% met een bewonersvignet en 23% van de centrumsteden met een elektronische bewonersvergunning. In de helft van de centrumsteden waar men bewonersparkeren toepast, worden er tijdelijke of voorlopige bewonersvergunningen uitgereikt.

	Stad	tarief 1ste vergunning	tarief 2de vergunning	2de geldigheidsduur
bewonersvergunning	Aalst	25 euro	100 euro	12 maanden
	Antwerpen	gratis	gratis	24 maanden
	Brugge	gratis	100 euro	12 maanden
	Genk	NVT	NVT	NVT
	Gent	gratis	100 euro	24 maanden
	Hasselt	gratis	gratis	12 maanden
	Kortrijk	gratis	137,50 euro	12, 6 of 1 maand
	Leuven	50 euro	250 euro	12 of 3 maanden
	Mechelen	gratis	gratis	24 maanden
	Oostende	gratis	NVT	12 maanden
	Roeselare	gratis	100 euro	12 of 6 maanden
	Sint-Niklaas	1,50 euro	101,50 euro	36 maanden
	Turnhout	gratis	125 euro	12 maanden

Tabel 34: Synthese tarief bewonersvergunningen

De eerste bewonersvergunning wordt voornamelijk gratis verdeeld, terwijl de tweede bewonersvergunning per wooneenheid eerder betalend verdeeld wordt. Het aandeel tweede bewonersvergunning per wooneenheid is gemiddeld 10%. Het aandeel tweede bewonersvergunningen is sterk afhankelijk van de tariefzetting. Indien er ook bij de tweede bewonersvergunning voor een gratis verdeling gekozen wordt, stijgt dit aandeel enorm.

6.4. Administratie en opvolging

De administratieve behandeling en opvolging van de gemeentelijke parkeerkaarten is in 50% van de centrumsteden, waar bewonersparkeren van toepassing is, in handen van de concessiehouder. 1 op drie centrumsteden (33%) legt de verantwoordelijkheid hieromtrent bij de eigen stadsdiensten. In de overige 17% van de centrumsteden is het gemeentelijke parkeerbedrijf verantwoordelijk.

Een kwart van de centrumsteden, die bewonersvergunningen uitreiken, hebben een link tussen het bevolkingsregister en de database met bewonersvergunningen. Op deze manier wordt onterecht gebruik van bewonersvergunningen, na verhuis van de bewoner, niet langer mogelijk.

Er wordt in 67% van de centrumsteden gecommuniceerd naar de bewoner bij het vervallen van de geldigheidsduur van de bewonersvergunning. In Kortrijk (8%) worden nieuwe bewoners aangeschreven omtrent de mogelijkheden en verplichtingen in verband met parkeren.

6.5. Tevredenheid en evaluatie

Een geïntegreerd parkeerbeleid dient, om een goede werking te blijven garanderen, continu geëvalueerd te worden.

Aandeel centrumsteden		
Evaluatie	Geen	15%
	Monitoring	31%
	Monitoring en structurele evaluatie	54%

Tabel 35: Synthese evaluatie parkeerbeleid

31% van de Vlaamse centrumsteden monitort de werking van zijn parkeerbeleid aan de hand van een aantal vooropgestelde kencijfers. 54% van de Vlaamse centrumsteden probeert de werking van het huidige parkeerbeleid te garanderen door een gecombineerde evaluatie van continue monitoring en een structurele evaluatie.

Aandeel centrumsteden		
Tevredenheid huidig parkeersyst- eem	Zeer goed	15%
	Goed	69%
	Matig	15%

Tabel 36: Synthese tevredenheid huidig parkeersysteem

Het huidig parkeersysteem biedt volgens de stadsbesturen matig tot zeer goed een oplossing voor de gekende parkeerproblemen. Volgens de stadsbesturen biedt 15% van de huidige parkeersystemen een zeer goede oplossing voor de parkeernoden van de centrumstad.

Om aan de toekomstige parkeernoden te kunnen voldoen wordt er door verschillende van de centrumsteden een parkeernorm opgelegd aan nieuwbouw en grote renovaties of verbouwingen. Zeven van de dertien centrumsteden leggen deze parkeernorm nu nog op aan de hand van het al dan niet toekennen van de bouwvergunning. De andere zeven centrumsteden beschikken reeds over een stedenbouwkundige verordening, waarin deze parkeernorm vervat is.

	Stad	Parkeernorm	Stad	Parkeernorm
Parkeernorm	Aalst	1	Leuven	1,2
	Antwerpen	max. advies	Mechelen	1,5
	Brugge	1	Oostende	1
	Genk	1	Roeselare	?
	Gent	?	Sint-Niklaas	1
	Hasselt	1,3	Turnhout	1
	Kortrijk	1,3		

Tabel 37: Synthese parkeernorm

6.6. Besluit

In bijna alle centrumsteden van Vlaanderen wordt bewonersparkeren toegepast. Hier is enkel Genk de uitzondering op. Parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners zijn eerder uitzonderlijk. Deze parkeermaatregel is wel in Gent en Turnhout van kracht. Bewoners worden niet altijd vrijgesteld van alle parkeerrestricties. Om de parkeerrotatie zo hoog mogelijk te krijgen, vallen in de meeste centrumsteden de winkelstraten niet onder het bewonersparkeren. Het bewonersparkeerverhaal is dus maatwerk, dat in iedere centrumstad afzonderlijk moet afgestemd worden.

In zo goed als al de centrumsteden worden er maximum 2 bewonersvergunningen per wooneenheid verdeeld. De eerste bewonersvergunning is in 70% van de centrumsteden gratis. De tweede bewonersvergunning is in 23% van de centrumsteden ook gratis. De gratis tarieven van bewonerskaarten zijn vaak in tegenspraak van wat het parkeerbeleid wilt bereiken. Stadsbewoners verwachten dat parkeren voor hen gratis is en door de stad voorzien wordt. Mijn insziens is dit niet noodzakelijk een taak van de overheid. Maar waarom zou een bewoner voorzien in een eigen duurdere parkeerfaciliteit, indien men gratis of voor een voordeliger tarief een bewonerskaart kan krijgen.

Momenteel werkt 46% van de centrumsteden nog steeds met een papieren drager. Een groot probleem hierbij is de vervalsing en het onterecht gebruik. Een klein deel van de centrumsteden (23%) werkt reeds met een volledig elektronische bewonersvergunning. De digitale werkwijze (administratie, aanvragen, handhaving,...) zijn wel aan een stevige opmars bezig. De huidige werkwijzen laten nog te veel onterecht gebruik en zelfs misbruik toe. De cijfers waarin 92 procent van de stadsbesturen van de Vlaamse centrumsteden hun handhaving van de parkeerregulering strikt of zelfs vrij tot zeer strikt bestempelen, zijn mijn insziens verbloemd. De werkelijke handhavingssriktheid ligt volgens mij een stuk lager. Een strikte handhaving is wel nodig om een parkeerbeleid te doen werken.

7. Algemeen besluit

De parkeerregulering is ingevoerd om een antwoord te bieden op bezettings- en mobiliteitsvraagstukken. Een gratis parkeerbeleid is in een centrumstad niet meer houdbaar. Men probeert momenteel verkeer van en naar het centrum via andere modi dan de wagen te laten verlopen. Een bijkomende voorwaarde is dan dat men een kost voor het parkeren zelf moet doorrekenen. Mensen proberen altijd zo dicht mogelijk bij hun bestemming te geraken, dus een parkeerregulering is nodig om deze stroom te sturen. Het invoeren van een parkeerregulering is een onpopulaire maatregel, en sommige centrumsteden hinken bijgevolg achterop. Bewonersparkeren wordt in de Vlaamse centrumsteden voornamelijk in combinatie met deze parkeerregulering ingevoerd.

De regelgeving omtrent bewonersparkeren is sterk aan het evolueren. De huidige gemeentelijke parkeerkaart is nog maar in 2007 geïntroduceerd. Met de evolutie over de jaren heen, is wel de mogelijkheid van het gemeentebestuur tot het sturen van het parkeerbeleid toegenomen.

Momenteel passen de Vlaamse centrumsteden als gemeentelijke parkeerkaart een veralgemeende toepassing van de bewonersvergunning toe. Andere vergunningen (autodelen, zorgverstrekkers, werknemer, ...) blijven momenteel een randfenomeen. De eerste bewonersvergunning is momenteel, wegens de voornamelijk gratis verdeling, een succes. Dankzij de prijsdifferentiatie ligt de uitreikingsgraad van de tweede bewonersvergunning een groot stuk lager.

De combinatie tussen on-street en off-street wordt momenteel weinig gemaakt doordat de exploitatie van de off-street parkeergarages vaak in privéhanden ligt. Dit blijft een zeer interessante piste om bewoners extra uitwijkmogelijkheden te bieden, en mogen de Vlaamse (centrum)steden zeker niet uit het oog verliezen.

Het grootste pijnpunt in de Vlaamse centrumsteden in verband met bewonersparkeren is momenteel de handhaving ervan. Een hoger handhavingsniveau is essentieel om het sturend parkeerbeleid niet te ondermijnen. Gekoppeld aan deze handhaving, moet de exploitatie en het beheer geoptimaliseerd worden. De logische stap voor vele centrumsteden is de omschakeling naar een volledig digitaal systeem om de administratie en opvolging van de bewonersvergunning structureler en efficiënter uit te voeren. Om onterecht gebruik van een bewonersvergunning tegen te gaan, moet er tenslotte een link met het bevolkingsregister gerealiseerd worden.

Naar de toekomst toe, is het eventueel mogelijk de schaal van de bewonersvergunning te onderzoeken. Zo kan er een intergemeentelijke vergunning ontstaan. Ook moet men de toekomstige parkeerdruk blijven in vraag stellen, en hier op proberen in te spelen. Dit kan door middel van de bouwreglementering (bouwvergunning, stedenbouwkundige verordening met parkeernorm, ...)

Een hedendaags fenomeen is het voorzien in parkeerfaciliteiten voor bezoekers. Deze maatregelen kunnen een extra comfort voor de bewoners realiseren, zonder het beoogde parkeerbeleid in gevaar te brengen. Indien men deze parkeermaatregel zonder meer kopieert en toepast op een andere stad, kan dit het gevoerde parkeerbeleid ondermijnen. Men moet dus opletten met de onoverdraagbaarheid van parkeermaatregelen.

Men mag nooit uit het oog verliezen dat bewonersparkeren specifiek maatwerk is. Bewonersparkeren moet steeds opgesteld worden in functie van de lokale omstandigheden (zonering, parkeerrotatie in winkelstraten, ...). Een parkeerbeleid (inzake bewonersparkeren) kopiëren en op een andere doelgroep toepassen werkt niet. Indien men bij het opstellen van een parkeerbeleid inspiratie opdoet bij een andere centrumstad moet men zich steeds afvragen wat de beweegredenen achter deze parkeermaatregel waren.

Mijns inziens is een vergelijking tussen de verschillende parkeerbeleidten inzake bewonersparkeren moeilijk te maken, doordat het parkeerbeleid op maat van de stad moet worden afgestemd. De schaal van de stad is hierbij enorm belangrijk. Deze bepaalt in Vlaanderen namelijk de aandacht en middelen die aan het mobiliteitsverhaal gespendeerd worden. Een gestructureerde en gerichte mobiliteitsdienst vindt men eerder terug in de grotere centrumsteden. Dit zorgt ervoor dat men over meer informatie van een hogere kwaliteit beschikt. Een meer uitgebouwde mobiliteitsdienst is ook beter in staat om tegen een beleidsvoorstel met mobiliteitsargumenten in te gaan. Politieke ingevingen in verband met bewonersparkeren vindt men dan ook eerder in de kleinere centrumsteden terug.

Elke centrumstad moet uiteindelijk, met de lokale configuratie in gedachten, een evenwicht zoeken tussen bewonersparkeren, lang parkeren en kort parkeren in functie van andere diensten in de stad. Het is de taak van de verschillende mobiliteitsdiensten om dit moeilijk, dikwijls precair, evenwicht te bepalen.

Lijst met tabellen

Tabel 1: Contactpersonen	5
Tabel 2: Evolutie autobezit	7
Tabel 3: Parkeercijfers Aalst	20
Tabel 4: Parkeerdruk Aalst	22
Tabel 5: Parkeercijfers Antwerpen	30
Tabel 6: Bewonerszones en - vergunningen Antwerpen	39
Tabel 7: Parkeercijfers Brugge	42
Tabel 8: Parkeercijfers Genk	51
Tabel 9: Parkeercijfers Gent	58
Tabel 10: Parkeercijfers Hasselt	70
Tabel 11: Parkeercijfers Kortrijk	78
Tabel 12: Evolutie bewonersvergunningen Kortrijk	84
Tabel 13: Tarieven bewonersvergunningen Kortrijk	85
Tabel 14: Parkeercijfers Leuven	88
Tabel 15: Bewonersvergunningen Leuven	96
Tabel 16: Aantal huishoudens met bewonersvergunningen Leuven	96
Tabel 17: Tarieven bewonersvergunningen Leuven	97
Tabel 18: Parkeercijfers Mechelen	99
Tabel 19: Parkeercijfers Oostende	110
Tabel 20: GAS-PV's Oostende	115
Tabel 21: Parkeercijfers Roeselare	120
Tabel 22: Parkeercijfers Sint-Niklaas	127
Tabel 23: Parkeercijfers Turnhout	136
Tabel 24: Niet-betaalde retributies Turnhout	144
Tabel 25: Bewonersvergunningen Turnhout	145
Tabel 26: Vergelijking inwoners centrumsteden	149
Tabel 27: Synthese parkeerbeleid	150
Tabel 28: Synthese parkeerbeleid vervolg	150
Tabel 29: Synthese bewonerszones	151
Tabel 30: Synthese handhaving	151
Tabel 31: Synthese handhaving: retributies	152
Tabel 32: Synthese onterecht gebruik bewonersvergunningen	153
Tabel 33: Synthese maximum bewonersvergunningen	153

Tabel 34: Synthese tarief bewonersvergunningen.....	154
Tabel 35: Synthese evaluatie parkeerbeleid	155
Tabel 36: Synthese tevredenheid huidig parkeersysteem	155
Tabel 37: Synthese parkeernorm	156

Lijst met figuren

Figuur 1: Evolutie autobezit	8
Figuur 2: Autobezit volgens OVG.....	8
Figuur 3: Evolutie parkeerbeleid	10
Figuur 4: Bevoegde instanties	11
Figuur 5: Parkeerplan Aalst	21
Figuur 6: Parkeerplan Antwerpen	32
Figuur 7: Gebruik parkeerplaatsen Antwerpen.....	33
Figuur 8: Bewonerszones Antwerpen	35
Figuur 9: Parkeerplan Brugge	44
Figuur 10: Parkeerplan Genk.....	52
Figuur 11: Parkeerplan Gent	60
Figuur 12: Bewonerszones Gent.....	64
Figuur 13: Bewonerszones Hasselt.....	73
Figuur 14: Parkeerplan Kortrijk	80
Figuur 15: Bewonerszones Kortrijk	82
Figuur 16: Parkeerplan Leuven.....	90
Figuur 17: Bewonerszones Leuven.....	93
Figuur 18: Parkeerplan Mechelen	101
Figuur 19: Bewonerszones Mechelen	104
Figuur 20: Parkeerplan oostende	111
Figuur 21: Bewonerszones Oostende.....	114
Figuur 22: Parkeerplan Roeselare	121
Figuur 23: Bewonerszones Roeselare	123
Figuur 24: Parkeerplan Sint-Niklaas	129
Figuur 25: Parkeerplan Turnhout	138
Figuur 26: Bewonerszones Turnhout	142

Bibliografie

(sd). Opgeroepen op 07 25, 2012, van Thuis in de stad: www.thuisindestad.be

Aalst, S. (2010). *Bevolkingscijfer van 1 januari 2000 tot 1 januari 2010*. Aalst: Stad Aalst.

Aalst, S. (2012). *Parkeren in Aalst*. Opgeroepen op juli 13, 2012, van www.parkeren.be.

Anders-Eigentijds-Turnhout. (2012). *Parkeerbeleid: betalend parkeren*. Persoonlijke communicatie.

Antwerpen, G. (2012). *Retributiereglement - Parkeren. Wijziging -Goedkeuring*. persoonlijke communicatie.

Arcadis-Gedas. (2008). *Parkeerstudie stad Hasselt*. Persoonlijke communicatie.

Auwelaert, D. (2012, 9 juli). Bewonersparkeren in Aalst. (D. Lenaerts, Interviewer)

Blondé, W. (2012, 19 jul). Bewonersparkeren in Oostende. (D. Lenaerts, Interviewer)

Bosch, N., Roelants, J., Prot, W., & Goffeng, G. (2007, april). Betaald parkeren in kleine gemeenten. *Afweging, invoering en praktijk*. Rotterdam: Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer .

Broeck, K. V. (2012, 5 juli). Bewonersparkeren in Turnhout. (D. Lenaerts, Interviewer)

Cabus, P., De Rynck, F., Voets, J., Verhetsel, A., Ackaert, J., & Miermans, W. (2009, 31 mei). Een sterke stad en een sterke stadsregio. *Verslag en aanbevelingen op basis van stadsregionale gesprekken*. Vlaams minister van binnenlands bestuur, stedenbeleid, wonen en inburgering.

Claeyssens, S. (2012, 4 juli). Bewonersparkeren in Gent. (D. Lenaerts, Interviewer)

Coens, J. (2012, januari). Parkeren in parkings Brugge. Brugge: persoonlijke communicatie.

CROW. (2009). *Parkeeroplossingen in woonwijken*. Ede: CROW.

CROW. (2004). *Richtlijn parkeercontrole*. Ede: CROW.

CROW. (2007). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Beheer en exploitatie van Parkeren*, 4-5.

CROW. (2002). *Van Parkeerbeleid naar mobiliteitsmanagement; De ontwikkeling van het parkeerbeleid in Nederland*. Ede: CROW.

CROW. (2008). *Verkeersmaatregelen bij evenementen*. Ede: CROW.

Depuydt, E. (2012, 21 juni). Bewonersparkeren in Roeselare. (D. Lenaerts, Interviewer)

GAPA. (2008). *Parkeerbeleidsplan 2008-2012*. persoonlijke communicatie.

GAPA. (2012). *Parkeerplan Antwerpen*. Antwerpen: persoonlijke communicatie.

GAPA. (2012). *Parkeren voor bewoners in zone 1 Paardenmarkt*. persoonlijke communicatie.

Gemeenteraad-Leuven. (2009). *Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsstallingen buiten de openbare weg*. Persoonlijke communicatie.

Gent, S. (2007). Parkeerbedrijf Stad Gent. *On-street parkeren*. Gent: persoonlijke communicatie.

Gent, S. (2012). *Wie slim is, parkeert in Gent ondergronds!*. persoonlijke communicatie.

Goeminne, J. (2012, 5 juli). Bewonersparkeren in Sint-Niklaas. (D. Lenaerts, Interviewer)

Grossard, H. (2012, 26 juni). Bewonersparkeren in Genk. (D. Lenaerts, Interviewer)

Kodransky, M., & Hermann, G. (2011). *Europe's parking U-turn: From accommodation to regulation*. New York: ITDP.

Leuven, G. (2009). *Aanvullend reglement op het parkeren in de stad-gemeentewegen*. persoonlijke communicatie.

Leuven, G. (2008). *Aanvullend reglement op het parkeren in de stad-gemeentewegen*. persoonlijke communicatie.

Leuven, G. (2010). *Algemeen reglement op de digitale gemeentelijke parkeerkaart voor bewoners en autodelers*. persoonlijke communicatie.

Leuven, G. (2012). *Algemeen reglement op de digitale gemeentelijke parkeerkaart voor bewoners en autodelers- toevoeging 1*. persoonlijke communicatie.

Leuven, S. (2006). *Parkeren in de Leuvense binnenstad*. Leuven: Mozaïk.

Mechelen, S. (2012). *Retributiereglement inzake parkeren*. Persoonlijke communicatie.

Mobiliteit, D. (2012). Waar parkeren in Genk-centrum? Genk: persoonlijke communicatie.

Mobiliteitscel. (2012). *Brugge ademt*. Brugge: persoonlijke communicatie.

Mobiliteitscel, S. B. (2011). *Evaluatie mobiliteitsplan 2011*. Brugge: Johan Coens.

Mobiliteitswinkel. (2012). *Brugge ademt- Wijziging mobiliteitsplan vanaf 15 februari 2012*. Brugge: Stadsbestuur van Brugge.

NIS. (sd). Opgeroepen op mei 29, 2011, van Nationaal Instituut voor Statistiek: www.statbel.fgov.be

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 1. Vlaamse overheid; departement Mobiliteit en Openbare werken.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 2. Vlaamse overheid.; departement Mobiliteit en Openbare werken.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 3. Vlaamse Overheid; departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen 4. Vlaamse Overheid; departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Oostende, S. (2008). *Stedelijke verordening betreffende het parkeren*. Persoonlijke communicatie.

Parkingshop-Roeselare. (2012). *Lang of kort parkeren? Ieder krijgt zijn plekje*. Persoonlijke communicatie.

Parko. (2011). Jaarverslag 2011. Kortrijk: Guy Leleu.

Parko. (2012). We hebben een plekje voor iedereen. Kortrijk: persoonlijke communicatie.

Parko-Stedelijk-Parkeerbedrijf. (sd). Stedelijk parkeerbeleid. *als onderdeel van een globaal mobiliteitsbeleid*. Parko.

Roijens, P. (2011). Hoofdinspecteur Dienst Verkeer en Mobiliteit. (D. Lenaerts, Interviewer)

Schaeken, J. (2012, 17 juli). Bewonersparkeren in Antwerpen. (D. Lenaerts, Interviewer)

Schaerlaekens, L. (2012, 28 juni). Bewonersparkeren in Mechelen. (D. Lenaerts, Interviewer)

Schepper, M. D. (2012, 27 juni). Bewonersparkeren in Hasselt. (D. Lenaerts, Interviewer)

Schets, L. (2003). *De eeuw van de stad: over stadsrepublieken en rastersteden*. Brugge: Die Keure.

Sint-Niklaas, S. (2012). Parkeerplan Sint-Niklaas: parkeertijd-tarief. persoonlijke communicatie.

stad Aalst. (sd). Opgeroepen op 07 26, 2012, van www.aalst.be

stad Antwerpen. (sd). Opgeroepen op 07 28, 2012, van www.antwerpen.be

stad Brugge. (sd). Opgeroepen op 07 29, 2012, van www.brugge.be

stad Genk. (sd). Opgeroepen op 07 24, 2012, van www.genk.be

stad Gent. (sd). Opgeroepen op 07 23, 2012, van www.gent.be

stad Hasselt. (sd). Opgeroepen op 07 27, 2012, van www.hasselt.be

stad Kortrijk. (sd). Opgeroepen op 07 19, 2012, van www.kortrijk.be

stad Leuven. (sd). Opgeroepen op 07 27, 2012, van www.leuven.be

stad Mechelen. (sd). Opgeroepen op 07 29, 2012, van www.mechelen.be

stad Oostende. (sd). Opgeroepen op 07 16, 2012, van www.oostende.be

stad Roeselare. (sd). Opgeroepen op 07 18, 2012, van www.roeselare.be

stad Sint-Niklaas. (sd). Opgeroepen op 07 27, 2012, van www.sint-niklaas.be

stad Turnhout. (sd). Opgeroepen op 07 18, 2012, van www.turnhout.be

stad, T. i. (2004). *Stadsmonografie Aalst*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2003). *Stadsmonografie Antwerpen*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2002). *Stadsmonografie Brugge*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2003). *Stadsmonografie Genk*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2003). *Stadsmonografie Gent*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2002). *stadsmonografie Hasselt*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2003). *Stadsmonografie Kortrijk*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2003). *Stadsmonografie Leuven*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2002). *Stadsmonografie Mechelen*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2004). *Stadsmonografie Oostende*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2004). *Stadsmonografie Roeselare*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2004). *Stadsmonografie Sint-Niklaas*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

stad, T. i. (2004). *Stadsmonografie Turnhout*. Brussel: Project Stedenbeleid - Administratie Binnenlandse Aangelegenheden - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Antwerpen: Overtuigd en overtuigend stadsbestuur*. Vlaamse overheid.

STEDENFONDS-VISITATIECOMMISSIE. (2011). *Antwerpen: overtuigd en overtuigend stadsbestuur*. Vlaamse overheid.

Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Brugge: Op zoek naar een evenwicht tussen traditie en vernieuwing*. Vlaamse overheid.

Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Genk: Stedelijke onderneming en geloof in eigen kunnen*. Vlaamse overheid.

Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Gent: Bewuste en leergierige stad*. Vlaamse overheid.

- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Hasselt: ambitie en natuurlijk aanvoelen inbedden in een duurzame aanpak*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-Visitatiecommissie. (2011). *Kortrijk: elan aanhouden en synergie maken tussen stenen en mensen*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Leuven: sterk leiderschap inbedden in een gemeenschappelijke strategie*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Mechelen: positieve spiraal aanhouden*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-Visitatiecommissie. (2011). *Oostende: verkleuring stelt het bestuur voor nieuwe uitdagingen en kansen*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Roeselare: als centrumstad verder strategisch doorgroeien*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Sint-Niklaas: van actief naar proactie besturen en krachtig samenspel*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-Visitatiecommissie. (2011). *Synthese: over het stedenfonds en het samenspel tussen de Vlaamse overheid en haar centrumsteden*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Turnhout: over een jonge stad die zijn grenzen wil verleggen*. Vlaamse overheid.
- Stedenfonds-visitatiecommissie. (2011). *Vlaamse Gemeenschapscommissie: met beperkte middelen het verschil maken*. Vlaamse overheid.
- Stienstra, S., & Grontmij-Parkconsult. (2008, september). Parkeerbeleid op middellange termijn. *Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op?* Rotterdam, Kennisplatform Verkeer en Vervoer.
- Stijnen, F. (2012). Het nieuwe parkeren in Turnhout. *Parkeren voor iedereen*.
- Tritel. (2011). *Mobiliteitsplan Kortrijk*. Persoonlijke communicatie.
- Turnhout, S. (2012). *Gewijzigd retributiereglement op het parkeren*. Persoonlijke communicatie.
- Turnhout, S. (2012). *Parkeerkaart voor bewoners*. Opgeroepen op 15 juli, 2012, van www.turnhout.be: www.Turnhout/parkeerkaart-voor-bewoners.html
- VADEMECUM DUURZAAM PARKEERBELEID*. Brussel: Vlaamse overheid; Departement Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Beleid Mobiliteit en verkeersveiligheid.
- Vanderbiesen, W. (2010). *De Vlaamse centrumsteden in kaart gezet*. Leuven: Steunpunt Werk en Sociale Economie.
- Vandewickele, J. P. (2012, 4 juli). Bewonersparkeren in Kortrijk. (D. Lenaerts, Interviewer)
- Vansteenlandt, K. (2012, 21 juni). Bewonersparkeren in Brugge. (D. Lenaerts, Interviewer)
- VINCI-park. (2012). *Parkeren in Oostende: gemakkelijk en voordelig*. Persoonlijke communicatie.

VINCI-Park. (2012). Vraag en antwoord i.v.m. de bewonerskaart. persoonlijke communicatie.

VISITATIECOMMISSIE, S. (2011). *Kantelpunt binnen bereik*. Vlaamse overheid.

Willemse-Communicatie. (sd). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Openbaar parkeren: de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten. Leeuwarden: CROW.

Willemse-Communicatie. (sd). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Parkeerbeleid is meer dan parkeren- Integraal parkeerbeleid in de praktijk. Leeuwarden: CROW.

Willemse-Communicatie. (sd). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Parkeerregulering: toepassing en effecten. Leeuwarden: CROW.

Willemse-communicatie. (sd). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Parkeren in woongebieden: een nieuw type probleem. Leeuwarden: CROW.

Wuyts, V. (2012, 2 juli). Bewonersparkeren in Leuven. (D. Lenaerts, Interviewer)

Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Bewonersparkeren in de Vlaamse centrumsteden

Richting: **master in de verkeerskunde-mobiliteitsmanagement**

Jaar: **2012**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

Lenaerts, Dieter

Datum: **19/08/2012**