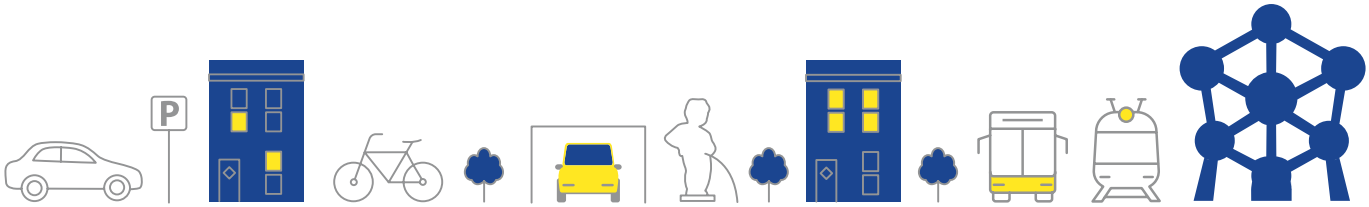
parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

PARKEERBELEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

INTERNATIONALE BENCHMARK, GOEDE PRAKTIJKEN EN ACTIEPISTES

Fase 1: Benchmark en vergelijkende analyse

Monografieën
April 2020



stratec
Adolphe Lacomblélaan 69-71 bus 8
1030 Brussel – België
T. +32 2 735 09 95
F. +32 2 735 49 17
stratec@stratec.be

sareco mobilité et stationnement
221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tel. +33 (0)1 42 46 22 66
sareco.france@sareco.fr
www.sareco.fr

(6-t) bureau de recherche
58 rue Corvisart 75013 PARIS
Tel.: +33 1 53 09 26 36
Fax : +33 1 53 09 26 46
www.6t.fr - info@6t.fr

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1: Amsterdam	8
HOOFDSTUK 2: Antwerpen	29
HOOFDSTUK 3: Barcelona	47
HOOFDSTUK 4: Berlijn	64
HOOFDSTUK 5: Kopenhagen	76
HOOFDSTUK 6: Genève	95
HOOFDSTUK 7: Lyon	116
HOOFDSTUK 8: Montreal	139
HOOFDSTUK 9: Parijs	162
HOOFDSTUK 10: Stockholm	185
HOOFDSTUK 11: Brussel	200

CONTEXT EN VERLOOP VAN DE STUDIE

De voornaamste doelstelling van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP, 2013) is de harmonisatie en vereenvoudiging van de parkeerregels in het BHG met als doel de mobiliteit van elke weggebruiker te verbeteren.

Meer in het algemeen worden de mobiliteitsdoelstellingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op gewestelijke schaal bepaald voor de plannen IRIS 2 en Good Move.

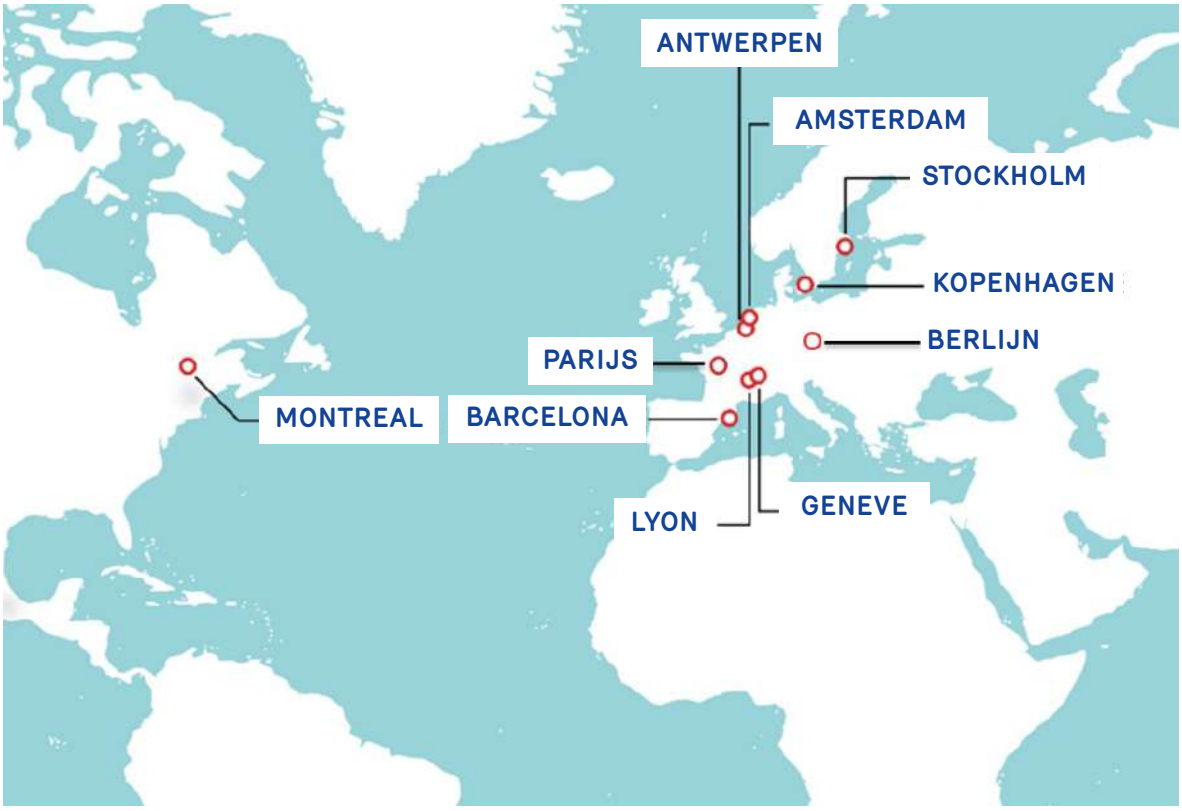
Met het oog op de evaluatie en de herziening van het GPBP heeft parking.brussels het consortium Sareco – 6T – Stratec opgedragen een internationale "benchmark" te verwezenlijken om de beste praktijken en actiepistes op het gebied van parkeerbeleid te achterhalen.

Deze studie is opgedeeld in 3 fasen:

- Fase 1 – Benchmark en vergelijkende analyse
- Fase 2 - Thematische analyses rond 6 onderwerpen: beleid rond overstapparkings, economische activiteit, armoede, compensatie voor afgeschafte parkeerplaatsen, MaaS en deelmobiliteit.
- Fase 3 – Aanbevelingen en actiepistes

FASE 1: INHOUD EN METHODOLOGIE

De benchmark bestaat in de studie van 10 steden met kenmerken die aanleunen bij het BHG om daarvan telkens een monografie op te stellen en een tabel met indicatoren aan de hand waarvan men die steden kan vergelijken met de situatie in het BHG.



In deze studie worden eveneens voor elke stad 5 wijken onderscheiden die overeenkomen met de typologie die men in het BHG aantreft:

- Hypercentrum
- Dichtbevolkt residentieel
- Winkelzone buiten hypercentrum
- Zakenwijk
- Minder dicht verstedelijkte woonwijk

Voor elk van deze wijken zijn enkele van de indicatoren bijeengebracht die op de schaal van de stad zijn geïdentificeerd. Deze spreadsheet maakt een vergelijking van verschillende steden op wijkniveau mogelijk.

In dit document zijn de monografieën van de 10 bestudeerde steden samengebracht, volgens een gemeenschappelijk stramien dat op de volgende bladzijde wordt voorgesteld.

STRUCTUUR VAN DE MONOGRAFIEËN

Intro: samenvatting

1. Sleutelindicatoren

2. Context

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

2.2. Parkeerbeheer

3. Mobiliteits- en parkeerbeleid

3.1. Mobiliteitsbeleid

3.2. Parkeerbeleid

3.2.1. Autodelen

3.2.2. Compensatie

3.2.3. MaaS

3.2.x. Andere

4. Operationele modaliteiten van het parkeerbeheer

4.1. Parkeren op de openbare weg

4.1.1. Tariefzones

4.1.2. Parkeervergunningen

4.2. Parkeren buiten de openbare weg

4.2.1. Openbare parkings

4.2.2. Privéaanbod

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

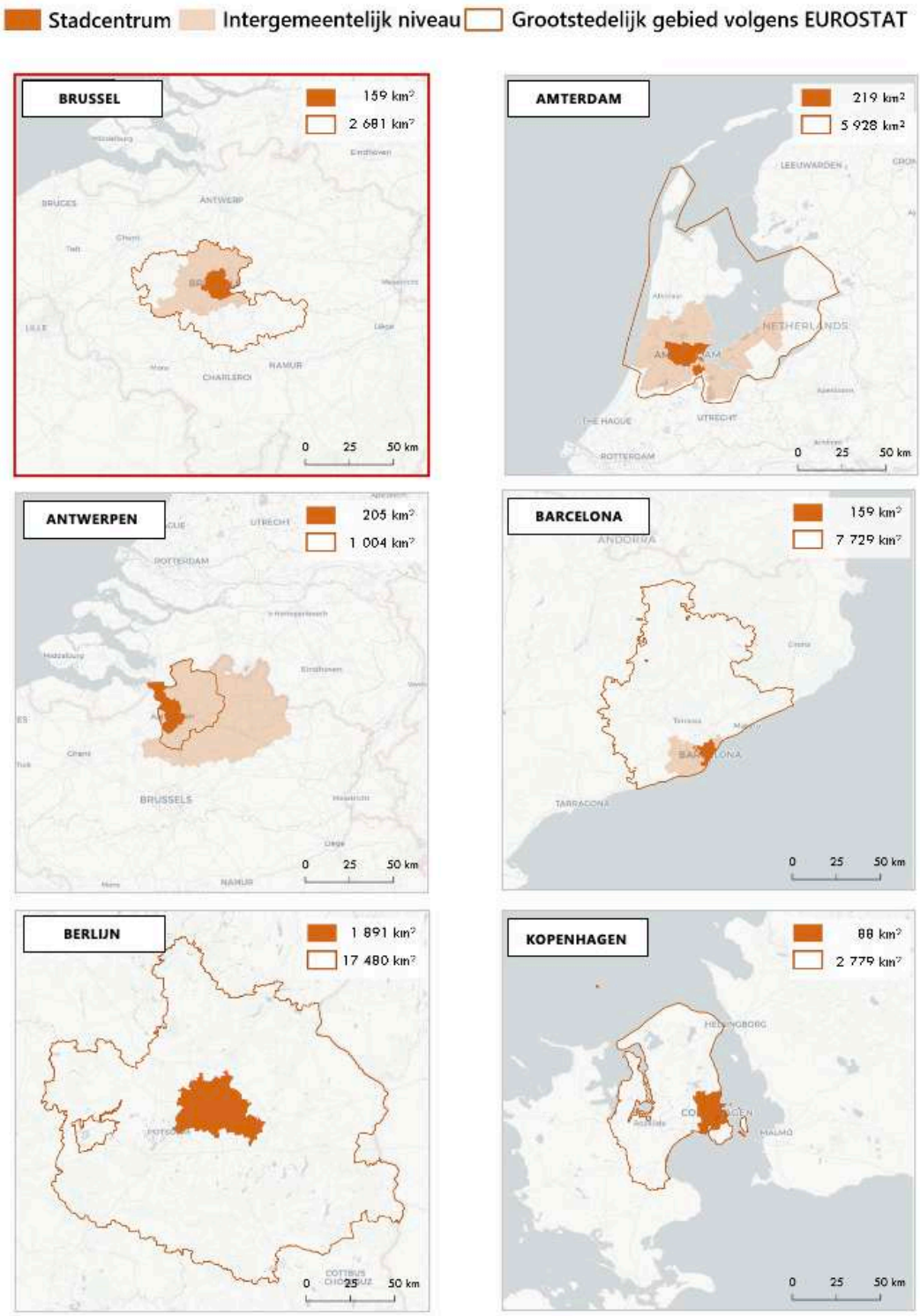
4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

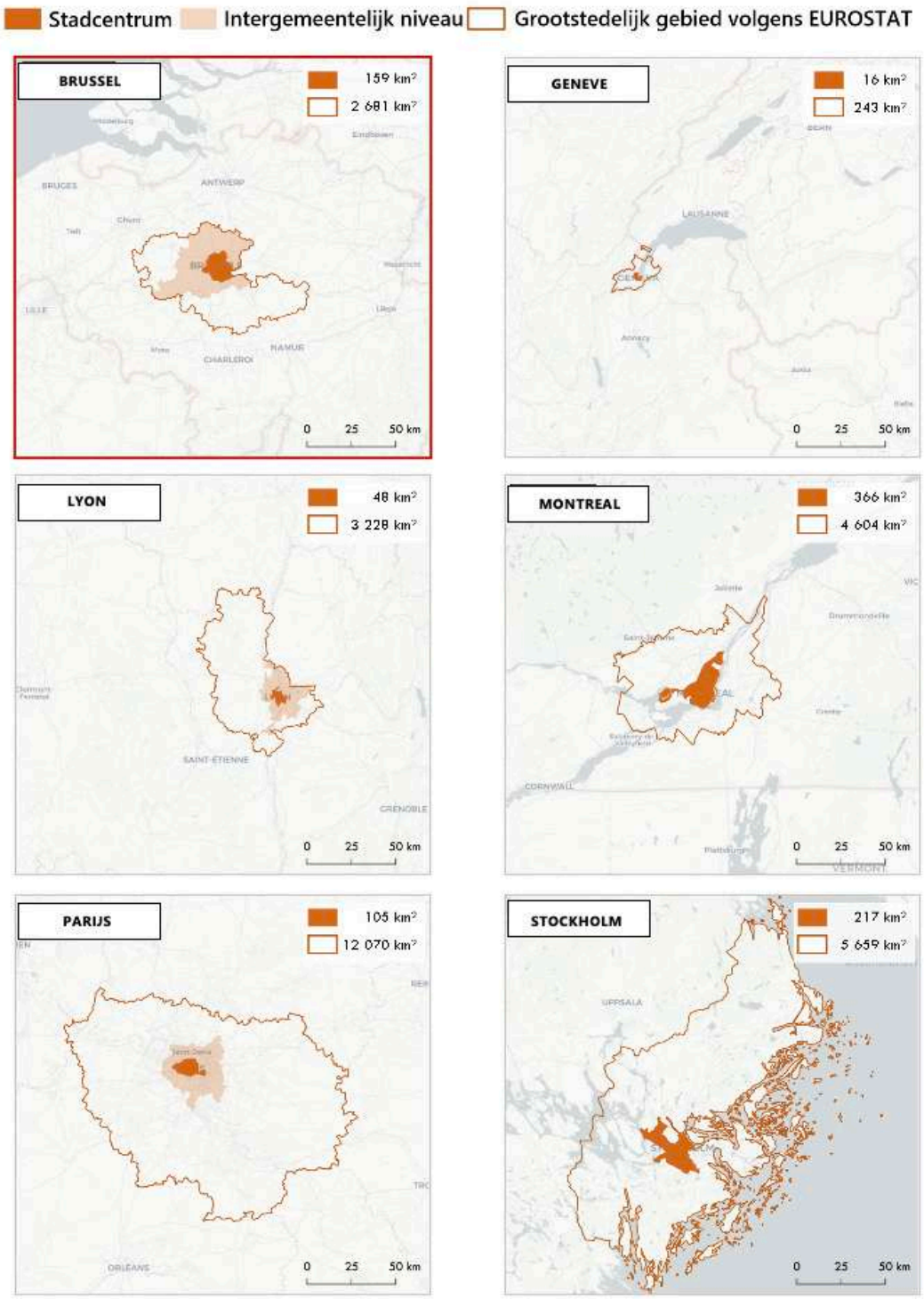
5. Beleid per wijk

6. Te onthouden?

7. Bronnen

VERGELIJKING VAN DE OPPERVLAKTEN VAN DE BESTUURLIJKE EN STATISTISCHE ENTITEITEN VAN DE 11 STEDEN IN HET PANEL




Stadcentrum
Intergemeentelijk niveau
Grootstedelijk gebied volgens EUROSTAT
BRUSSEL
159 km²
2 681 km²
ANTWERP
BRUGES
CHARLEROI
NAMUR
0 25 50 km
GENEVE
16 km²
243 km²
LAUSANNE
0 25 50 km
LYON
48 km²
3 228 km²
SAINT-ÉTIENNE
GRENOBLE
0 25 50 km
MONTREAL
366 km²
4 604 km²
CORNWALL
0 25 50 km
PARIJS
105 km²
12 070 km²
ORLÉANS
0 25 50 km
STOCKHOLM
217 km²
5 659 km²
UPPSALA
0 25 50 km

HOOFDSTUK 1:
AMSTERDAM

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

AMSTERDAM

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Het aandeel van de fiets bij verplaatsingen is zeer groot als gevolg van een overheidsbeleid dat al sinds de jaren zeventig wordt gevoerd. Het delen van de openbare ruimte door de verschillende vervoerswijzen is een krachtig aandachtspunt, in het bijzonder in het centrum.

Parkeerbeleid

De centrale doelstelling is openbare ruimte vrij te maken voor andere vervoerswijzen, aanvankelijk door middel van een tariefbeleid en nieuwe doelstellingen voor het afschaffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeren op straat

- Zeer hoge uurtarieven (€ 7,5/uur in het centrum)
- Een minderheid van gereglementeerde plaatsen in de blauwe zone
- Restrictieve bewonersvergunningen: beperkt aantal per zone en prijs afhankelijk van de zone, bijzonder hoog in het centrum

Parkeren buiten de straat

- Uurtarieven minder hoog dan op straat
- Slechts een deel van de parkings is eigendom van de gemeente
- Restrictieve stedenbouwkundige normen

Bijzonderheden in de wijken

- Tarieven op straat (per uur en voor vergunning) verschillen naar gelang van de wijk
- Hypercentrum, zakenwijk en winkelgebieden buiten het centrum zijn de duurste wijken
- Minder dicht bevolkt residentieel: gereglementeerd (€ 2,5/uur)

1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	854 000	3 242 825
Oppervlakte	219 km²	7 729 km²
Bevolkingsdichtheid	2 559 inw./km²	547 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	27 %	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,31	/

2. CONTEXT

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

De gemeente Amsterdam maakt deel uit van drie hogere territoriale eenheden:

De provincie Noord-Holland:

is 4.092 km² groot en telt 47 gemeenten met samen 2.775.617 inwoners. De gemeenten zijn verdeeld in 9 regio's, die elk een overheid vormen. Amsterdam vormt op zichzelf een van die regio's.

De voornaamste bevoegdheden van de provincie zijn stedelijke ontwikkeling, milieu (energie, klimaat, natuurgebieden, water), regionaal vervoer, economie en culturele infrastructuur.

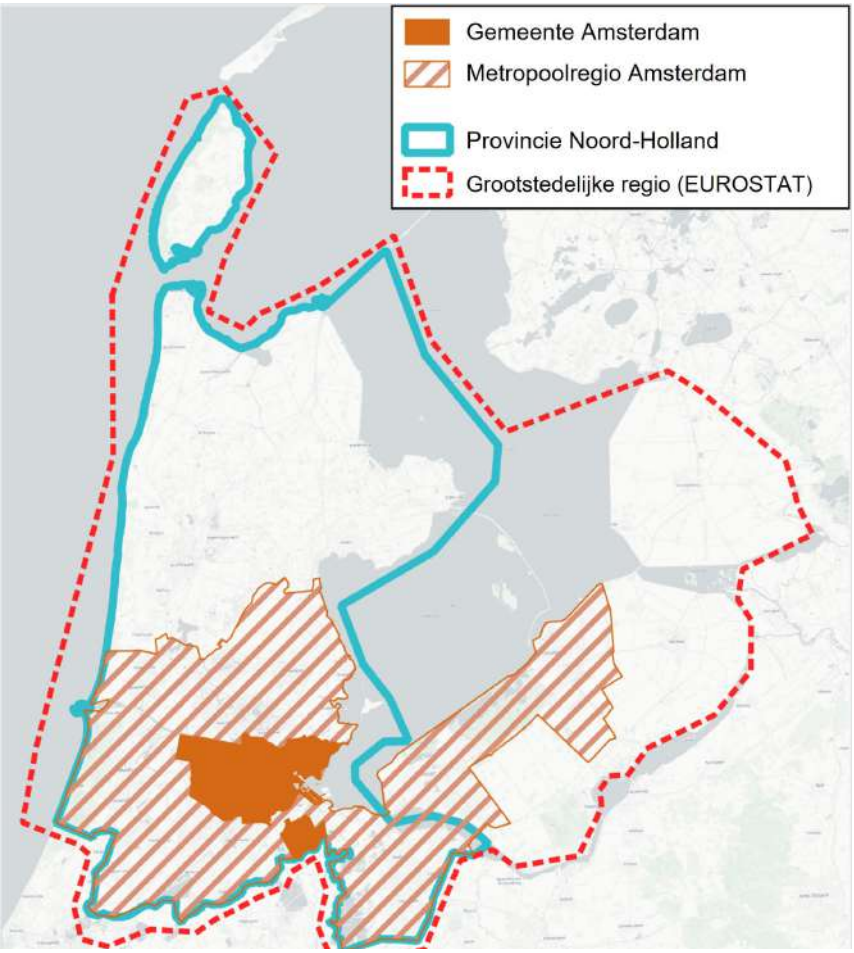
De Metropoolregio Amsterdam:

groepeert 32 gemeenten en twee provincies (Noord-Holland en Flevoland) en de Vervoerregio Amsterdam (zie verder). Haar voornaamste bevoegdheden zijn economische ontwikkeling, huisvesting en mobiliteit. Zij heeft geen specifieke bevoegdheden inzake parkeren.

De Vervoerregio Amsterdam:

houdt zich bezig met het beheer van het stadsvervoer en 15 gemeenten omvat. De Vervoerregio is opdrachtgever van het openbaar vervoer per bus, tram en metro. Hiervoor verleent ze concessies aan vervoerbedrijven en investeert ze in nieuwe trams en metro's. Meer in het algemeen draagt ze bij aan verbeteringen in de infrastructuur voor andere vervoerswijzen (auto, fiets...) en werkt zij globaal mobiliteitsbeleid uit. Zij heeft geen bijzondere bevoegdheid inzake parkeren.

Fig. 1 – Territoriale organisatie van Amsterdam



Amsterdam is een stad met **één centrum**, gebouwd rond het oude Centrum. **De wijken in de onmiddellijke omgeving van het centrum zijn eveneens dichtbevolkt**, in het bijzonder Amsterdam-West. De stadsdelen Nieuw-West, Zuid, Zuidoost worden gekenmerkt door een minder dichte verstedelijking. Het stadsdeel Noord is minder dicht bebouwd en van de rest van de stad afgesneden door het IJ, een overblijfsel van een vroegere zeearm.

De stad heeft een belangrijke activiteitenzone: de Docks (Westport), waar zich de haven van Amsterdam bevindt, op drie na de grootste haven van Europa.

2.2. Parkeerbeheer

De verantwoordelijkheid voor de parkeerreglementering ligt bij de **Gemeente Amsterdam**: de parkeerzones, de reglementering die daar geldt, het parkeertarief en de boetes, de mogelijke vergunningen enz. worden op gemeentelijk niveau vastgelegd.

De stad Amsterdam heeft meerdere kaderdocumenten uitgewerkt en goedgekeurd, die betrekking hebben op het parkeerbeleid en het toezicht op de uitvoering ervan:

Het Parkeerplan Amsterdam, dat in 2012 is goedgekeurd, legt de grote lijnen van het parkeerbeleid vast. Sinds de publicatie van dit document is het parkeerbeleid sterk geëvolueerd in overeenstemming met deze grote lijnen.

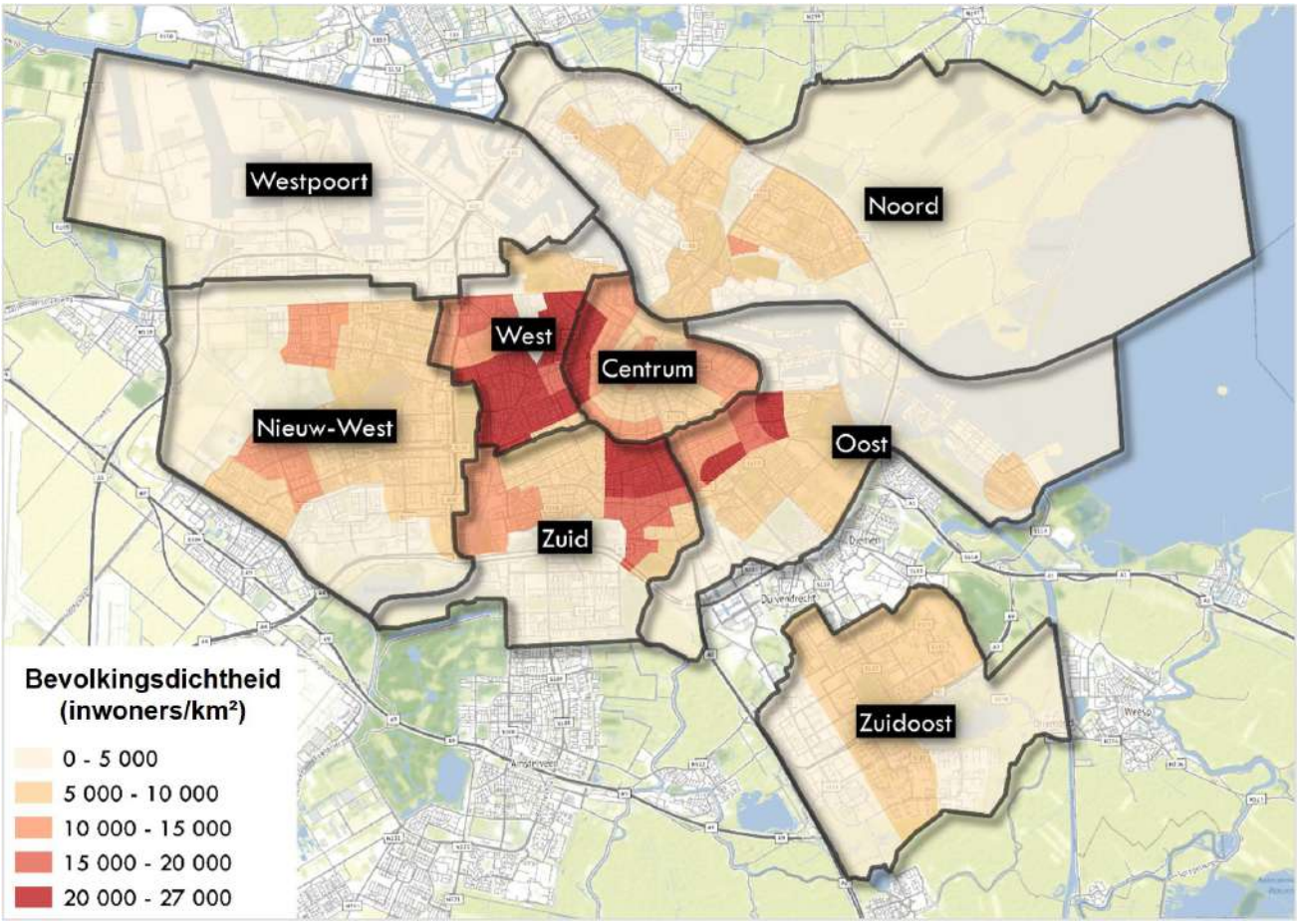
Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar is een strategisch document dat de doelstellingen en de mobiliteit in Amsterdam tegen 2030 bepaalt

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is het document voor de uitvoering van het globaal mobiliteitsbeleid

Agenda Amsterdam Autoluw, gepubliceerd in oktober 2019. Dit is het recentste document op het gebied van mobiliteit en dus ook parkeerbeleid: het bepaalt concrete maatregelen en de termijnen ervoor (2022, 2025, 2040). Het legt meer bepaald als doelstelling vast dat tegen 2025 10.000 parkeerplaatsen moeten verdwijnen (zie thema compensatie) en dat de P+R-strategie moet worden omgevormd.

De Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid is een jaarlijkse barometer, op basis van gegevens van de stad, en een vragenlijst voor bewoners over de vooruitgang met betrekking tot de mobiliteit. Daarmee volgt men de evoluties in het gedrag en in de perceptie op het gebied van mobiliteit

Fig. 2 – Bevolkingsdichtheid per km² in Amsterdam



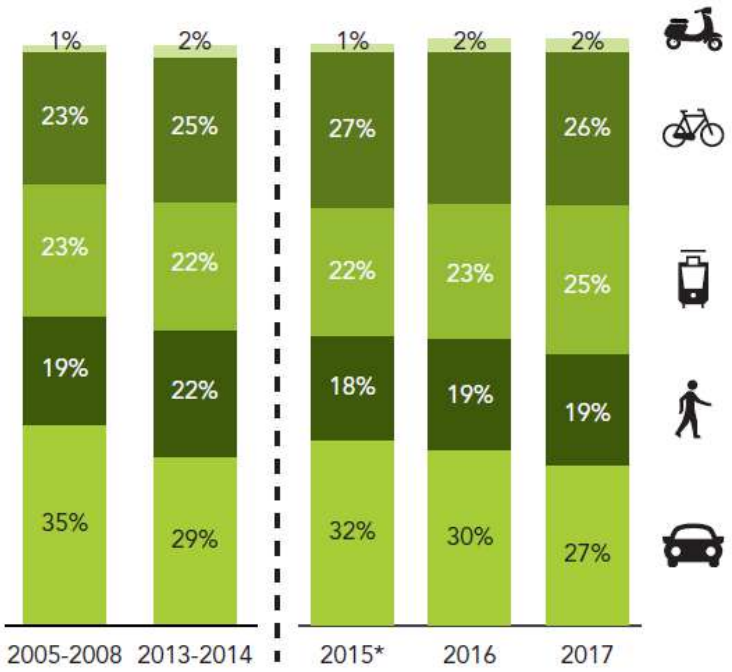
3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

Qua mobiliteit onderscheidt de stad Amsterdam, en Nederland in het algemeen, zich door de **zeer belangrijke plaats van de fiets** in de dagelijkse verplaatsingen van mensen. De ontwikkeling van deze vervoerswijze is al **vanaf de jaren '70 op nationale schaal aangemoedigd** als gevolg van de sterk toenemende verkeersonveiligheid en de oliecrisis van 1973.

Fietsen is goed voor 26% van alle verplaatsingen in Amsterdam, tegenover 27% met de auto, 25% met het openbaar vervoer en 19% voor lopen. Voor de inwoners van Amsterdam loopt het aandeel van de verplaatsingen per fiets zelfs op tot 35%, tegenover 19% met de auto. Wat hun uitrusting betreft, beschikt ieder huishouden gemiddeld over 1,98 fietsen en 0,5 auto.

Figuur 3: Modale aandelen van de verplaatsingen in Amsterdam tussen 2005 en 2017.



Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019

3.1. Strategie en grote lijnen die de overheid volgt inzake parkeren

De parkeerproblematiek ontstond al zodra mensen de auto massaal gingen gebruiken, na de tweede wereldoorlog, en dit als gevolg van een **strak stedenbouwkundig keurslijf**, in het bijzonder in de grachtengordel. Er is bijvoorbeeld overwogen de grachten te dempen om extra parkeerplaatsen te creëren, maar na protesten van de bewoners werd dit project opgegeven.

Ook nu nog is er **weinig ruimte voor het parkeren van auto's**, vooral in het stadscentrum, en dat vormt een van de centrale bekommernissen in het mobiliteitsbeleid.

Betaald parkeren werd ingevoerd in de jaren **1960**, maar werd **pas in 1991 een echt instrument om de parkeervraag te reguleren**; toen werd er namelijk een gemeentelijke belasting van gemaakt. Zo werd parkeren gedecentraliseerd en uit het strafrecht gehaald, waardoor de inkomsten uit boetes in de gemeentekas terechtkwamen en de gemeenten dankzij het parkeren overschotten hun begroting konden realiseren. De verschillende vormen van mobiliteitsbeleid hebben aanzienlijke gevolgen gehad voor de automobiliteit: het aantal autokilometers in het Amsterdamse stadscentrum is tussen 1990 en 2007 met bijna 30% gedaald. Momenteel wordt 11% van de openbare ruimte in Amsterdam ingenomen door parkeerplaats voor auto's

De huidige problematiek i.v.m. parkeren heeft te maken met de tijd die het kost om parkeerplaats te vinden, in 2012 gemiddeld 12 minuten (Enquête O+S, april 2012). Die lange zoektijd veroorzaakt bijkomend verkeer tijdens de spitsuren, wat bijdraagt tot de opstoppingen in het stadscentrum: men rijdt 50.000 km extra op zoek naar een parkeerplaats.

3.1.1. Autodelen

De stad Amsterdam heeft zich geëngageerd om **autodelen te helpen ontwikkelen**, meer bepaald via het strategiedocument "Agenda autodelen" dat **in februari 2019 is goedgekeurd**. In 2019 waren er **7.251 deelauto's**, goed voor **3,1% van de auto's in het bezit** van de inwoners van de stad (2019, thermo) en waren er in de openbare ruimte 1.000 plaatsen voorbehouden voor deelauto's (2015, Agenda, parkeernorm 2017). Het aantal deelauto's neemt fors toe: 1.750 deelauto's erbij tussen 2017 en 2018.

3.1.2. Compensatie

Er zijn **geen officieel vastgelegde regels** met betrekking tot een beleid ter compensatie van opgeheven parkeerplaatsen op straat. Wel heeft de gemeente **duidelijke streefcijfers vastgelegd voor het afschaffen van parkeerplaatsen op straat**. Na een studie waaruit bleek dat er een potentieel van 11.200 af te schaffen parkeerplaatsen was, hebben de verkozenen beslist tegen 2025 **7.500 tot 1.000 plaatsen te schrappen** op straat.

Voorrang zal daarbij worden gegeven aan het schrappen van plaatsen in het oude stadscentrum, met name bij het renoveren van de grachtkanten. De Agenda Amsterdam Autoluw geeft geen duidelijk streefcijfer voor het compenseren van parkeerplaatsen, maar gaat uit van een afzonderlijk onderzoek per projecten: de parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd als dat echt noodzakelijk is.

Aanvullend **streeft de stad naar het creëren van parkeerplaatsen buiten de straat**. Zo zijn er in 2018 door de opening van drie nieuwe openbare parkings 935 plaatsen bijgekomen: Albert Cuypgarage, Asscherkwartiergarage en Pontsteigergarage (bron: jaarverslag 2018).

De centrale doelstelling van deze maatregel is de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren en gebruiksconflicten tussen de verschillende vervoerswijzen verminderen. **Parkeerplaatsen afschaffen moet dus worden gewettigd door een reële verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.**

3.1.3. MaaS

De stad Amsterdam heeft met haar Programme Smart Mobility 2019 – 2025 een initiatief voor slimme mobiliteit gelanceerd.

In samenwerking met de bedrijvengroep van Zuidas (Amsterdamse zakenwijk) **subsidieert de stad Amsterdam een proefproject voor de versnelde ontwikkeling van een MaaS**. Dit project is bedoeld voor mensen die met de auto naar Zuidas komen, en omvat de ontwikkeling van een app waarmee de gebruikers verschillende vervoermiddelen kunnen boeken en betalen. De app zal schaalbaar moeten zijn en dus uitbreiding tot andere zones in en rond Amsterdam mogelijk moeten maken.

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

De controle op het betaald parkeren op straat gebeurt in Amsterdam al sinds 2015 door **Egis**, op basis van een contract voor 4 jaar, dat tweemaal met twee jaar kan worden verlengd. Egis is belast met de ontwikkeling en de exploitatie van de parkeerdiensten op straat: onderhoud van de apparatuur (parkeermeters), controle (voertuigen die de nummerplaten scannen), beheer van digitale parkeervergunningen van bewoners en andere gebruikers, enz.

Amsterdam was een van de eerste steden met geautomatiseerde controle op het parkeren: de overgang naar digitaal parkeerbeheer begon in 2002 en was in 2013 helemaal afgerond. Het systeem berust op het koppelen van de betaling aan een nummerplaat voor alle betaalmethoden: parkeermeters met nummerplaatregistratie, mobiele betaalapplicatie, parkeervergunningen. Het toezicht gebeurt met voertuigen en met vaste ANPR-camera's (Automatische kentekenplaatherkenning).

Mobiel betalen voor parkeren wordt sterk aangemoedigd: 11 exploitanten bieden betaling via een mobiele app aan. In 2013 gebeurde 42% van de parkeerbetalingen met een mobiele telefoon, het streefcijfer is 90% in 2023. Bovendien betekent de aan een nummerplaat gekoppelde betaling dat men niet naar de auto terug hoeft om er een parkeerticket in te leggen. Minder parkeermeters op straat is een doelstelling van dit beleid. I**n 2016 telde de stad er 2.400 en het is de bedoeling 2/3 ervan te verwijderen tegen 2023. De parkeermeterdichtheid zou worden teruggebracht tot 1 meter per 190 plaatsen.**

Het contract met EGIS legt een vergoeding vast van **16,6 miljoen euro per jaar of een kostprijs van 110 euro per plaats en per jaar**. Dat is maar een derde van wat men gewoonlijk in Franse steden vaststelt, en toch is de dienstverlening veel efficiënter. Zo maakt dit controlebeleid het mogelijk dat het parkeren op straat in aanzienlijke mate wordt nageleefd: **van 81% in 2016 naar 86% in 2017**. Bovendien zijn de inkomsten uit parkeren gestegen, dankzij de toename van het aantal boetes: van 190 miljoen in 2015 tot 216 miljoen in 2018.

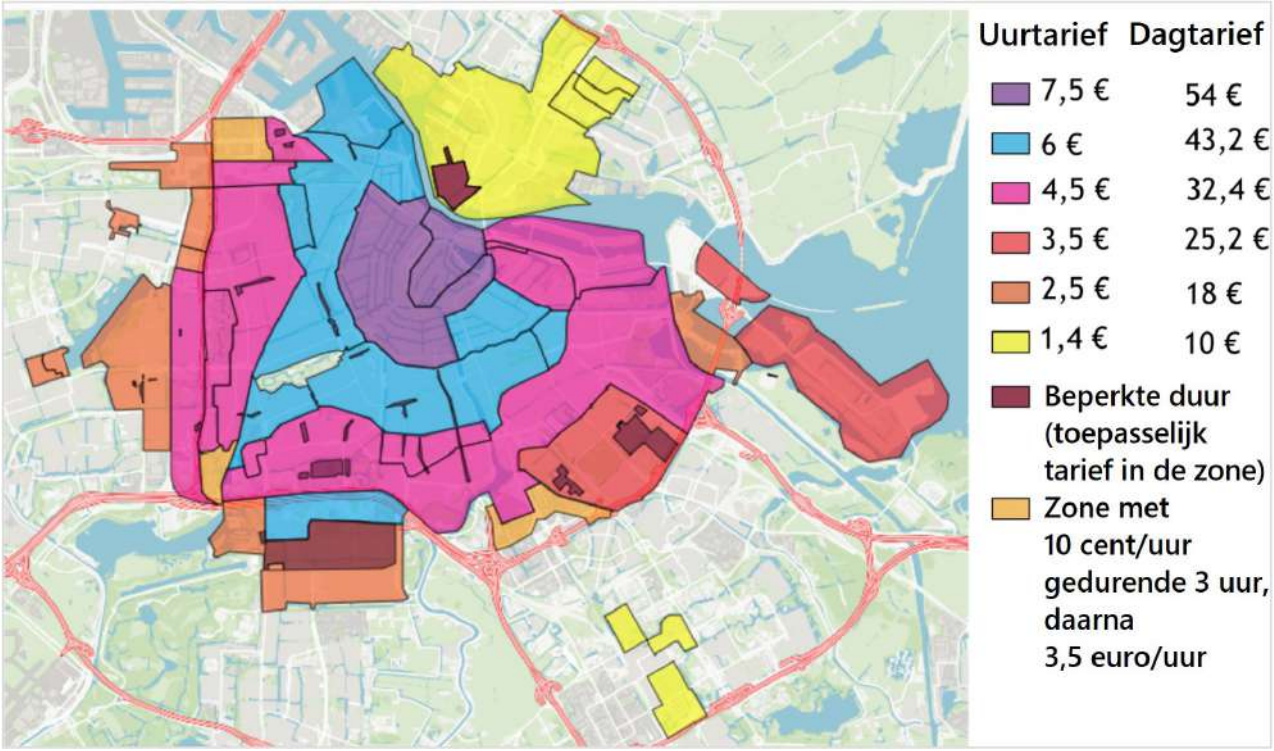
De stad Amsterdam heeft een **mobiliteitsfonds, gespijsd door met name de opbrengsten uit het parkeren van auto's**. Het doel van dit fonds is het **bekostigen van vervoersprojecten** die bijdragen tot de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen van de stad. Elk van de 7 stadsdelen heeft eveneens een eigen mobiliteitsfonds. Het budget van die verschillende fondsen wordt beheerd door de gemeenteraad van Amsterdam en door de stadsdeelraden. 39% van de inkomsten uit parkeren gaat naar dit fonds.

Het beheer van dit fonds verloopt naar gelang van het stadsdeel nogal verschillend. Zo hanteert het stadsdeel Zuid, dat politiek het meest rechts te situeren valt, een pro-autobeleid en wordt het leeuwendeel van het fonds daar besteed aan het creëren van parkeerplaatsen.

4.1.1. Parkeren per uur: de verschillende zones

De indeling van het grondgebied voor de reglementering van het parkeren op straat is complex. De gemeente is verdeeld in **7 grote tariefzones**: van 0,10 cent tot 7,5 euro in het centrum. De zones zijn zelf onderverdeeld in **22 subzones**, waar andere uurregelingen gelden voor het toepassen van de reglementering. **Doorgaans is de parkeerduur niet beperkt, behalve in enkele zones, die veelal één winkelstraat omvatten** en waar parkeren niet gratis is én beperkt in de tijd. De gemeente biedt eveneens **vaste bedragen aan waarvoor bezoekers een hele dag kunnen parkeren** en hun parkeerkosten dus kunnen drukken.

Figuur 4: Kaart met de parkeerzones



Naast deze zones waar betaald moet worden, zijn er ook blauwe zones, goed voor 15.300 plaatsen: parkeren is daar gratis maar beperkt in de tijd (controle aan de hand van parkeerschijf). **Deze tariefstructuur maakt van Amsterdam een van de duurste steden in Europa** voor parkeren op straat in het centrum, en een van de enige steden waar parkeren op straat meer kost dan in een parking/parkeergarage. **Dit beleid is in de eerste plaats bedoeld om openbare ruimte vrij te maken voor andere vervoerwijzen dan de auto**, met name omdat de openbare ruimte bijzonder beperkt is, een kenmerk van de Nederlandse stedenbouw.

4.1.2. Parkeervergunningen

De stad Amsterdam heeft parkeervergunningen ingevoerd voor bewoners maar ook voor andere groepen zoals bedrijven, sportverenigingen of openbare voorzieningen. **Deze vergunningen functioneren nogal complex, de regels verschillen sterk naar gelang van de aard van de aanvrager.**

Aan de afgifte van vergunningen zijn meerdere voorwaarden verbonden:

- De vergunningen worden alleen afgeleverd aan bewoners of entiteiten die **geen privéparkeerplaats bezitten.**
- Parkeervergunningen zijn **niet toegestaan voor de meest vervuilende voertuigen** (diesel van vóór 2005, andere brandstof van vóór 1992).
- Parkeervergunningen zijn **niet toegestaan** voor bewoners of entiteiten die gevestigd zijn in de meeste **programma's voor nieuwbouw of ingrijpende renovatie** (gedetailleerde lijst vastgelegd door de gemeente).

Om de tarieven voor deze vergunningen en de zone waar ze geldig zijn te bepalen, is het grondgebied verdeeld in 7 districten, die op hun beurt zijn onderverdeeld in subdistricten.

Dat geeft in totaal **87 geldigheidszones** voor vergunningen. Veruit de meeste vergunningen zijn alleen geldig in het vergunninggebied van afgifte. Op verzoek kunnen "**overloopvergunningen**" worden verleend om parkeren in een ander vergunninggebied mogelijk te maken.

Momenteel worden ongeveer **170.000 parkeervergunningen** beheerd door EGIS. De stad wil **het aantal vergunningen verminderen**: tussen juli 2019 en juli 2025 zal het aantal vergunningen elke zes maanden met 1,1% dalen.

A. Bewonersvergunning

In zones waar betaald parkeren geldt, heeft de gemeente Amsterdam parkeervergunningen voor bewoners ingevoerd. **Het aantal bewonersvergunningen dat per vergunninggebied kan worden verleend, is beperkt**: als alle vergunningen in een gebied zijn toegekend, moeten nieuwe aanvragers zich op een wachtlijst inschrijven. De wachttijd wordt door het stadhuis geraamd om gemiddeld **1 tot 3 maanden** (behalve Oost 1b, West 7.1, waar de wachttijd 1 jaar bedraagt, en Zuidoost, met een wachttijd van 8 maanden). **Deze wachttijden zijn al aanzienlijk verbeterd**: in 2012 bedroegen zij gemiddeld 23 maanden (bron: parkeerplan). Om houders van een vergunning aan te moedigen hun vergunning niet te verlengen en hun plaats af te staan aan een andere bewoner, bestaat er een maatregel waardoor bewoners hun vergunning binnen 3 jaar na opzegging kunnen terugkrijgen zonder op de wachtlijst te komen.

Afhankelijk van het gebied bestaan er **7 tarieven** voor een parkeervergunning voor de eerste auto van het huishouden. Ze variëren tussen 46,8 euro/maand in het centrum, 23,1 euro in de wijken nabij het centrum, en ongeveer 8,4 euro meer naar de stadsrand toe en zelfs 2,5 euro in de goedkoopste wijken. **In de meeste gebieden is slechts één vergunning per huishouden toegelaten**. In enkele zones kan een 2de vergunning worden afgeleverd voor een tarief tussen 3,9 en 34,8 euro.

In sommige winkelstraten gelden de vergunningen niet van maandag tot en met zaterdag overdag (van 9 tot 18, 19 of 21 uur). Om openbare ruimte vrij te maken van parkerende auto's geven de vergunningen sinds 2013 toegang tot een deel van de gemeentelijke parkeergarages, met in totaal 4.100 toegankelijke plaatsen (bron: Agenda Amsterdam Autoluw).

B. Andere vergunningen

De stad Amsterdam heeft nog 6 andere soorten vergunningen in het leven geroepen om tegemoet te komen aan ieders specifieke omstandigheden.

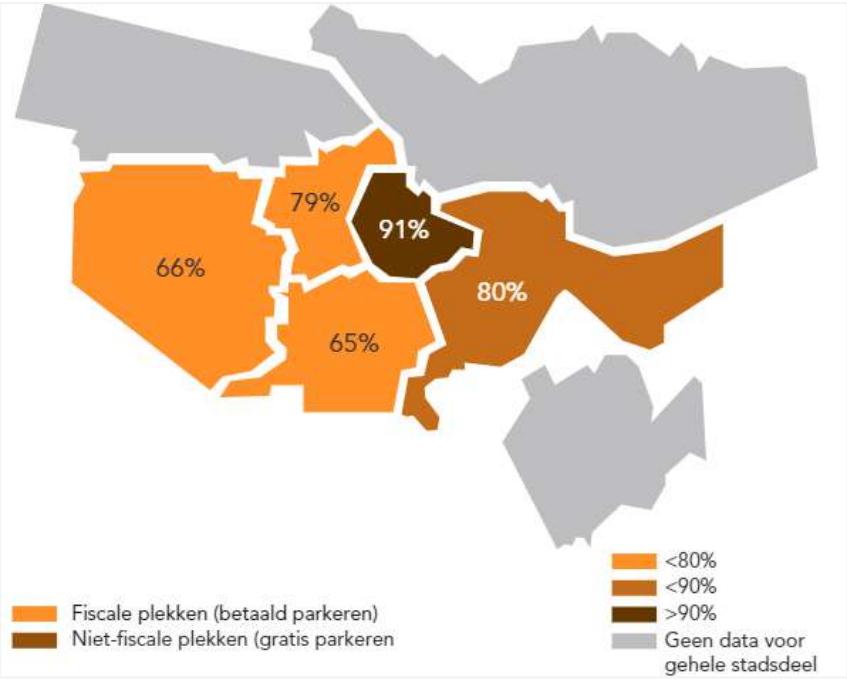
DOELPUBLIEK	VOORWAARDEN	TARIEF PER VERGUNNING EN PER MAAND		
		MINIMUM (BUITEN CENTRUM)	MAXIMUM (BUITEN CENTRUM)	CENTRUM
Ondernemingen	Het aantal vergunningen hangt af van het aantal werknemers, op basis van een verhouding die voor elk gebied anders is (van 1 vergunning/50 VTE in het centrum tot 1 vergunning/2 VTE in de rand). Parkeren toegestaan in het gebied waarvoor de vergunning verkregen werd	€ 4,2	€ 46,2	€ 74,9
Medische beroepen	Voor medische hulpverleners die vaak in noodsituaties optreden of omvangrijke apparatuur vervoeren. Laat parkeren toe op alle gereglementeerde plaatsen.	Eén tarief: € 71		
Mantelzorgverleners	Mensen die wonen in een gebied met betaald parkeren en voor hun dagelijks leven regelmatig zorg of hulp van naastbestaanden nodig hebben (niet-professioneel en onbezoldigd)	€ 1,31	€ 14,43	€ 23,4
Maatschappelijke instellingen	Politiebureaus, gezondheidsinstellingen, lagere en secundaire scholen	€ 4,26	€ 46,26	€ 74,9
Sportverenigingen	Vrijwilligers van sportverenigingen. Aantalvergunningen naar gelang van het aantal leden.	€ 2,5	€ 27,5	€ 44,6
Volkstuinverenigingen	1 vergunning voor 3 percelen	Eén tarief: € 22,08		
PBM	Beschikken over een Europese parkeerkaart Gratis parkeren mogelijk op alle plaatsen waar betaald moet worden	Gratis		

C. Boetes

Het boetetarief bedraagt 64,5 euro plus ten minste de kosten van één uur parkeren in het betreffende gebied. Indien dezelfde auto gedurende één dag meermaals in hetzelfde gebied wordt gecontroleerd, zal hij naast de 64,5 euro het aantal door de controle vastgestelde parkeeruren moeten betalen

D. Gebruik van de parkeerplaatsen

Figuur 5: Bezettingsgraad van de parkeerplaatsen 's avonds op weekdagen



Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019 (gegevens van 2016, 2017, 2018)

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

De stad Amsterdam bezit en exploiteert 21 parkings (parkings alleen voor P+R niet meegerekend), met in totaal **12.597** parkeerplaatsen. Uur- en dagtarieven variëren naar gelang van de ligging van de parking.

- Uurtarieven: tussen 6,3 euro/uur in het centrum (tegenover 6 of 7,5 euro op straat), 3-4 euro in de wijken nabij het centrum en tot 1,2 euro in de zones die verder van het centrum liggen.
- Dagtarieven: variëren tussen 63 euro in het centrum, 30-40 euro in de wijken rond het centrum en tot 14 euro in de verst afgelegen zones.

11 parkings bieden geen enkele vorm van abonnement. De overige 10 parkings hanteren meerdere soorten abonnementen:

TYPE ABONNEMENT	AANTAL PARKINGS	TARIEF PER VERGUNNING EN PER MAAND		
		MINIMUM (BUITEN CENTRUM)	MAXIMUM (BUITEN CENTRUM)	CENTRUM
Klassiek: dag en nacht 7 dagen per week	6	€ 196	€ 376	€ 477
dag en nacht, maandag-vrijdag	1	-	-	€ 400
Kantooruren (7 tot 19 uur, maandag-vrijdag)	10	€ 161	€ 301	€ 366
Daluren (toegelaten in weekends, op feestdagen en maandag-vrijdag van 18 tot 9 uur)	3	€ 120	€ 145	€ 194
Abonnement handelaar	4	€ 161	€ 316	€ 326

De meeste voor het publiek toegankelijke parkings hebben echter in feite een privéstatuut: de eigenaar is niet de gemeente. Zo zijn er 30 voor het publiek geopende privéparkings met in totaal **17.550** plaatsen.

Er bestaat geen specifiek abonnement voor bewoners. Wel stellen 4 gemeentelijke parkings en 20 privéparkings een deel van hun ruimte ter beschikking van vergunninghouders in hun gebied.

Figuur 6: Ligging van de voor het publiek geopende parkings

4.2.2. Privéaanbod

Amsterdam beschikt over 167.000 parkeerplaatsen buiten de straat, waarvan 34.000 in openbare parkings en 33.000 gekoppeld aan woningen.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

De stedenbouwkundige normen voor parkeren liggen vast in twee documenten:

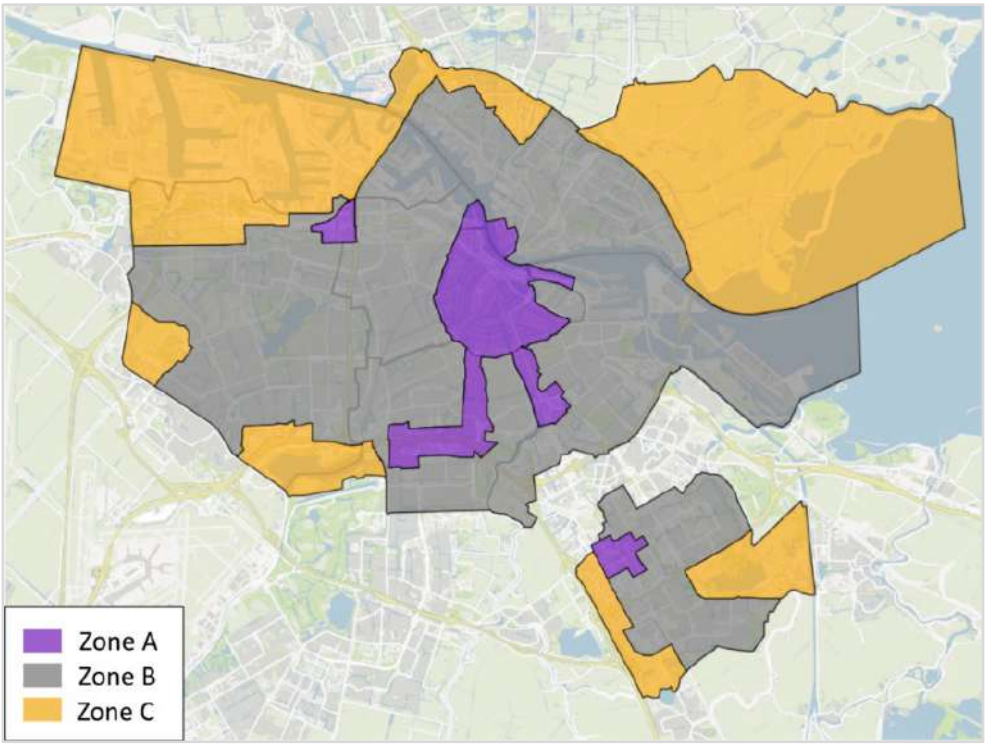
- Auto's: Nota Parkeernormen Auto (29 november 2017)
- Fietsen en scooters: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (19 maart 2018)

A. Normen voor auto's

Het grondgebied is verdeeld in 3 zones:

- Zone A, dicht bij regionale treinstations of in zones met uitstekende verbindingen
- Zone B zijn gebieden met goede verbindingen maar zonder een regionaal treinstation in de buurt.
- Zone C, bestande uit meer afgelegen gebieden, de Docks en bedrijvenparken, wordt minder goed bediend door het openbaar vervoer. De normen voor deze gebieden worden door de gemeente bepaald naar gelang van het project.

Figuur 7: parkeerzones in Amsterdam



Bron: Stad Amsterdam

BESTEMMINGEN	SOORT NORM	ZONE A	ZONE B	ZONE C
Woningen	Minimumnorm	Geen norm	< 30 m²: 0,1 pl./woning 30-50 m²: 0,3 pl./woning > 60 m²: 0,6 pl./woning Sociale woningen: geen norm	Door de gemeente bepaalde norm naar gelang van de plaats van het project
	Maximumnorm	1 pl./woning	1 pl./woning	
Kantoor	Maximumnorm	1 pl./250 m²	1 pl./125 m²	
Andere bestemmingen		Geen normen bepaald. Om het aantal plaatsen te vast te leggen baseert de gemeente zich op de parkeerbehoefte zoals bepaald door het instituut CROW[1] en gaat zij na of de parkeerbehoefte op het projectperceel zelf moet worden opgevangen dan wel of deze behoefte geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen door parkeren op straat.		

B. Normen voor fietsen

Woningen

Het minimaal aantal parkeerplaatsen per woning wordt bepaald aan de hand van de grootte van de woning:

OPPERVLAKTE VAN DE WONING	MINIMAAL AANTAL PLAATSEN PER WOONEINHEID
< 50 m²	2
50-75 m²	3
75-100 m²	4
100-125 m²	5
> 125 m²	6

1 Onafhankelijk Nederlands onderzoeksinstituut dat gespecialiseerd is in wegeninfrastructuur en veiligheid, openbare ruimte, vervoer en verkeersmanagement. Het publiceert met name aanbevelingen en richtsnoeren op deze gebieden, bijvoorbeeld over het ontwerp van wegeninfrastructuur, die door de betrokken instellingen en bedrijven in ruime mate worden overgenomen.

Andere functies dan huisvesting

De normen voor andere functies variëren naar gelang van de locatie: het grondgebied is verdeeld in 3 zones, op basis van de gebruiksintensiteit van de fiets.

Figuur 8: Zones met verschillende stedenbouwkundige normen voor fietsen

De normen zijn zeer gedetailleerd naar gelang van de functie van het project, in het bijzonder met betrekking tot de soorten handelszaken en openbare voorzieningen (bv. snackzaak, discotheek, café, bibliotheek, zwembad, museum, enz.)

BESTEMMING		ZONE 1	ZONE 2	ZONE 3
Kantoren	Voor personeel:	2,9 pl./100m²	2 pl./100m²	1,45 pl./100m²
	Voor bezoekers indien van toe-passing	5 pl./balie	3,5 pl./balie	2,5 pl./balie
Handelszaken		0,4 tot 4,3 pl./100 m²	0,3 tot 3 pl./100 m²	0,2 tot 2,2 pl./100 m²
Restaurants		10 tot 20 pl./100 m²	7 tot 14 pl./100 m²	5 tot 10 pl./100 m²
Hotelwezen		0,4 pl./kamer	0,28 pl./kamer	0,2 pl./kamer
Gezondheid en sociale diensten		0,7 tot 2 pl./100 m²	0,5 tot 1,4 pl./100 m²	0,35 tot 1 pl./100 m²
Sport en cultuur		1,4 tot 12 pl./100 m²	1 tot 8,4 pl./100 m²	0,7 tot 3 pl./100 m²

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

Er zijn twee niveaus van P+R's in de regio Amsterdam: binnen de gemeente Amsterdam en verder weg, verspreid over de hele regio.

A. P+R binnen de gemeente Amsterdam

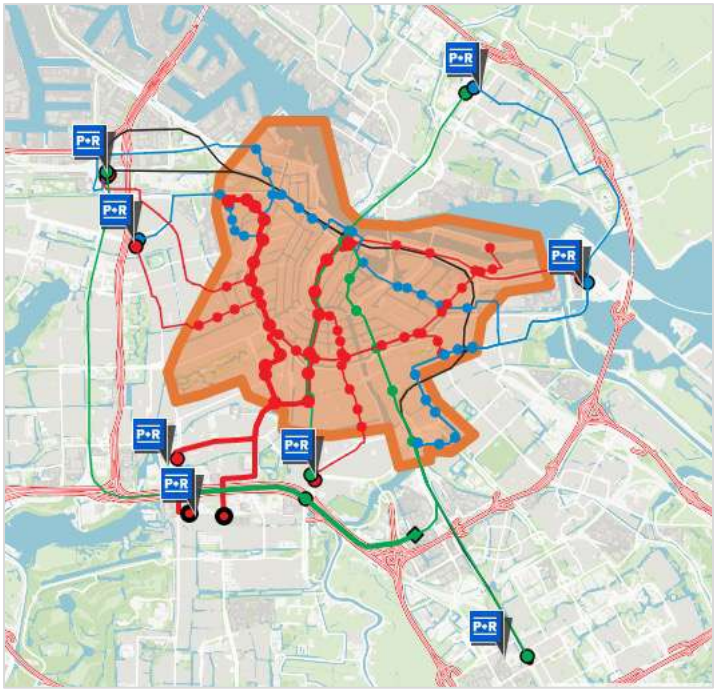
De eerste P+R is geopend in 1996, bij de Amsterdam Arena. Momenteel telt de stad 8 P+R's met een totaal van 3.670 plaatsen. **De doelgroep van de P+R's bestaat uit occasionele bezoekers**. Er is namelijk geen abonnementsregeling voor forenzen en de gehanteerde tarieven verschillen naar gelang van het tijdstip van aankomst, waarbij aankomst na de kantooruren wordt bevoordeeld:

- Aankomst op weekdagen vóór 10 uur: 8 euro voor de eerste 24 uur, daarna 1 euro/dag.
- Aankomst op weekdagen na 10 uur of in het weekend: 1 euro/dag

Deze P+R's worden gebruikt door **550.000 auto's per jaar**, goed voor in totaal 1 miljoen inzittenden. Zij worden goed gebruikt in het weekend en op feestdagen, maar hebben 's nachts en door de week te kampen met een aanzienlijke onderbezetting. **De gemeente is dan ook van mening dat het effect ervan op het verkeer in het centrum vrij beperkt is.**

Een ontwerp van beleidswijziging wordt onderzocht. Er lopen bijgevolg denkoefeningen om P+R ook open te stellen voor andere groepen, bijvoorbeeld voor mensen met een parkeervergunning.

Figuur 9: Ligging van de P+R's in en rond Amsterdam



Bron: Amsterdam.nl

B. P+R in de Metropowolregio Amsterdam

Er zijn veel P+R's in de metropoolregio Amsterdam (in bestuurlijke zin), maar **daar is momenteel nog geen gebiedsbreed beleid voor ontwikkeld**. Een globale strategie wordt momenteel uitgewerkt via "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid", een programma van de Metropoolregio Amsterdam en de Rijksoverheid.

Buiten de gemeente Amsterdam telt het grondgebied er tussen **50 en 55 P+R's** (het aantal schommelt naar gelang van de lopende werkzaamheden), met een totaal van **ongeveer 12.000 plaatsen**. Deze P+R's kunnen net zo goed kleine parkings met 30 plaatsen zijn als veel grotere met tot 1.200 plaatsen.

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Sommige exploitanten hebben een parkeeraanbod ontwikkeld waarbij ongebruikte privéplaatsen, bijvoorbeeld bij hotels of bedrijven, voor een korte periode of in de vorm van een abonnement worden opengesteld voor buitenstaanders. **Dit aanbod is echter niet erg goed ontwikkeld.**

- Online reserveringsdiensten voor een privéparkeerplaats of een plaats in/op een parking die al open is voor het publiek: Onepark, Parkbee, Neoparking
- Parkeerdienst van het bedrijf Weparc: een chauffeur haalt de auto van de klant op en parkeert die in een van hun privéparkings. Voor langparkeren is dit aanbod aantrekkelijker dan parkeren op straat.

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Het fietsparkeerbeleid staat in Amsterdam **zeer ver**, wat aansluit bij het fietsbeleid dat al sinds halfweg de jaren 1970 wordt gevoerd. De inwoners van Amsterdam bezitten samen 847.000 fietsen of **1,91 fietsen per huishouden.** Vandaag zijn er **253.000 fietsparkeerplaatsen in parkings en in de openbare ruimte**. Bovendien staan 151.000 fietsen geparkeerd in de openbare ruimte, buiten de speciale plaatsen voor fietsen.

De stad beschikt over meerdere openbare parkings voor fietsen, met zeer aantrekkelijke tarieven: **de eerste 24 uur gratis**, daarna 1,25 euro/dag. Een jaarabonnement is eveneens mogelijk, voor 75 euro. Specifieke tarieven gelden voor lig- en bakfietsen: 2,5 euro/dag of 150 euro voor een jaarabonnement. **De gemeente heeft 17 fietsparkings**, aangevuld met **9 fietsparkings** in de voornaamste stations van de stad. Ten slotte staan er op de website van de stad **59 buurtparkings met een privéstatuut**, waar men een parkeerplaats voor een fiets kan huren.

Fietsparkeren is gereglementeerd in Amsterdam: het is verboden een fiets langer dan 6 weken achter te laten in de zone binnen de ring A10 (met uitzondering van Noord); in een aantal centralere zones is dat zelfs niet langer dan 2 weken. Er worden regelmatig controles verrichten en fietsen uit de stallingen langs de straat gehaald.

De stad wil het aantal parkeerplaatsen voor fietsen uitbreiden. Een in 2012 goedgekeurd fietsplan voorzag bijvoorbeeld in de aanleg van 40.000 bijkomende plaatsen voor fietsen, waarvan de helft inpandig. Zo kwamen er tussen 2012 en 2016 nieuwe 16.000 plaatsen voor fietsen bij, waarvan 11.000 in treinstations; in 2018 kwamen er 13.000 bij.

Figuur 10: Ligging van de gemeentelijke parkings en de stationsparkings voor fietsen.

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

In het algemeen mogen gemotoriseerde tweewielers gratis op de voetpaden parkeren. In een paar beperkte gebieden is het verboden, bijvoorbeeld rond de voornaamste treinstations.

Gebruikers kunnen eveneens een vergunning aanvragen zoals voor een auto, om op klassieke parkeerplaatsen te mogen parkeren.

In gemeentelijke parkings en privéparkings kunnen gemotoriseerde tweewielers niet terecht.

5. BELEID PER WIJK

De selectie van de verschillende stadsdelen is gebaseerd op de statistische indeling van de wijken, die de gemeente Amsterdam opdeelt in 98 subwijken.

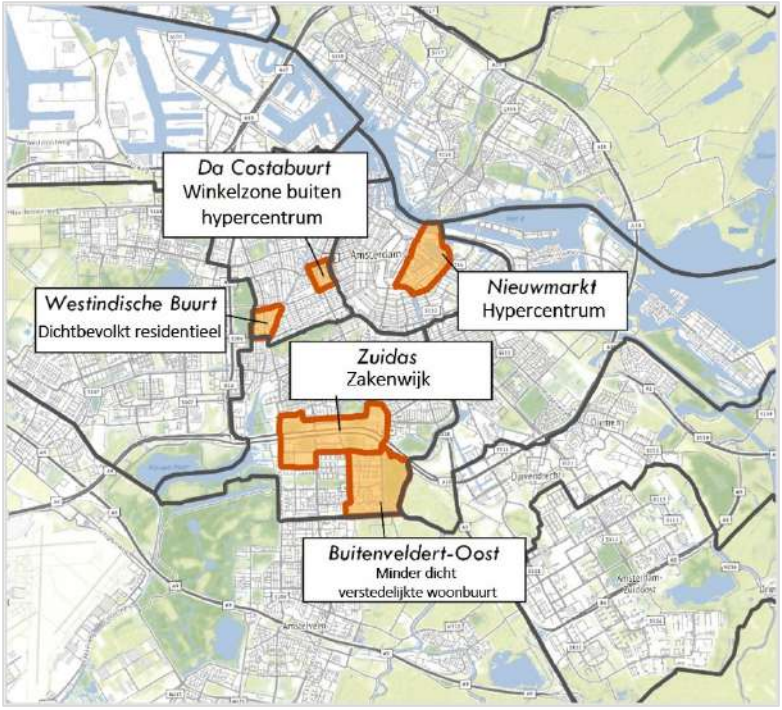
Algemeen gesproken houdt de parkeerreglementering in het **hypercentrum** meer beperkingen in en wordt ze minder duur naarmate men zich verder van het centrum verwijdert. Zo is het hypercentrum de duurste zone van de bestudeerde wijken, en de **minder dicht verstedelijkte zone** de goedkoopste.

Een bijzonder kenmerk van het **winkelgebied** is dat parkeren er tijdens de openingstijden van de winkels niet gratis is en in de tijd beperkt, terwijl de parkeerduur in Amsterdam doorgaans niet gereglementeerd is.

De **zakenwijk** is een uitzondering in deze degressiviteit van de tarieven: hij is duurder dan de andere zones dichter bij het centrum, aangezien hij een secundair centrum is vormt.

De **minder dicht verstedelijkte wijk** werd geselecteerd omdat hij ondanks zijn geringe bevolkingsdichtheid toch een reglement had. Er zijn in Amsterdam echter ook veel niet zo dicht bevolkte wijken die geen reglement hebben.

Figuur 11: De wijken van Amsterdam



TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN AMSTERDAM	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	Nieuwmarkt/ Lastage	€ 7,5 (Zone met veel rotatie)	€ 7,5	€ 280,88/ 6 maand	€ 449,4/ 6 maand	€ 6,3
Dichtbevolkt residentieel	Westindische Buurt	€ 4,5 (Overgang)	€ 4,5	€ 139,13/ 6maand	€ 222,6/ 6maand	€ 3,8
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Buitenvel-dert-Oost	€ 2,5 (Zone met weinig rotatie)	€ 2,5	€ 50,4/ 6 maand	€ 80,64/ 6 maand	€ 7
Zakenwijk	Zuidas	€ 6 (zone met rotatie) € 4,5 (overgangszone)	€ 6 € 4,5	€ 50,4/ 6 maand	€ 80,64/ 6 maand	€ 8,6
Winkelzone buiten hypercentrum	Da Costabuurt	€ 6 en € 6 met beperkte duur (Zone met rotatie)	€ 6	€ 173,25/6 maand	€ 277,2/ 6 maand	€ 5,1

6. TE ONTHOUDEN?

- In Amsterdam en Nederland in het algemeen is de mobiliteitscontext bijzonder door de zeer belangrijke plaats die de fiets inneemt (26% van de verplaatsingen in Amsterdam), doordat hij sinds de jaren 1970 op nationaal niveau sterk wordt bevorderd.
- Het parkeerbeleid is er zeer restrictief: het is binnen het panel de stad waar een uur parkeren in het centrum het duurst is. Het parkeerplan is complex: Opdeling in 7 hoofdtariefzones, die op hun beurt zijn onderverdeeld in 22 subzones waar de reglementen niet altijd tijdens dezelfde uren gelden.
- De structuur voor de parkeervergunningen is eveneens complex: 87 parkeerzones met verschillende prijzen, 8 verschillende soorten vergunningen, enz. Er is een sterke politieke wil om het aantal vergunningen te verkleinen: het aantal vergunningen voor bewoners is beperkt en neemt voortdurend af.
- De stad Amsterdam is slechts eigenaar van een deel van de voor het publiek toegankelijke parkings; de meeste zijn in handen van privé-exploitanten. In het centrum en de onmiddellijke omgeving ervan is parkeren in een parking goedkoper dan op straat.
- Het fietsparkeerbeleid is ver doorgedreven, met 17 gemeentelijke fietsenstallingen waar goedkoop kan worden geparkeerd.
- Amsterdam heeft op zijn grondgebied een aantal P+R's voor bezoekers ontwikkeld om het aantal auto's in het stadscentrum te beperken. Deze P+R's voor bezoekers worden aangevuld met een grootstedelijk netwerk van P+R's voor pendelaars, maar er bestaat nog geen globaal beleid voor deze P+R's.
- Amsterdam is begonnen met een beleid om het aantal parkeerplaatsen op straat te verkleinen: het doel is tegen 2025 tussen de 7.500 en 10.000 parkeerplaatsen op straat op te heffen.

7. BRONNEN

Gemeente Amsterdam, Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, 19 maart 2018

Gemeente Amsterdam, Nota Parkeernormen Auto, 29 november 2017

Gemeente Amsterdam, Agenda autodelen, 14 februari 2019

Gemeente Amsterdam, Amsterdam in cijfers 2018, november 2018

Gemeente Amsterdam, Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad, 2017

Gemeente Amsterdam, Parkeerplan Amsterdam, oktober 2012

Gemeente Amsterdam, Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019, 2019

Gemeente Amsterdam, Uitvoeringsagenda Mobiliteit, 30 september 2015

Gemeente Amsterdam, Programma Smart Mobility 2019 – 2025, 17 juni 2019

Gemeente Amsterdam, Agenda Amsterdam Autoluw, 1 oktober 2019

Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid, P+R strategie in de MRA, Rapportage, 6 februari 2020

TUB, The Amsterdam Mobility Fund, september 2014

EGIS, La gestion automatisée du stationnement en voirie dans la ville d'Amsterdam, presentatie tijdens de Rencontres de la mobilité intelligentes van 26 en 27 januari 2016

Website van de gemeente Amsterdam: https://www.amsterdam.nl/

Het Parool, "Ruim 10.000 parkeerplaatsen verdwijnen voor 2025", 28 maart 2019

URL: https://www.parool.nl/amsterdam/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025~b8496335/

HOOFDSTUK 2:
ANTWERPEN

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

ANTWERPEN

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

De stad wil de bereikbaarheid van haar grondgebied op een duurzame manier verbeteren om gelijke tred te houden met de demografische groei die zij doormaakt, met name via de netwerken voor openbaar vervoer en autodelen. Ook hanteert de stad een lage-emissiezone.

Parkeerbeleid

Het beleid is erop gericht langparkeren te ontmoedigen door middel van een aangepast en gedifferentieerd tariefsysteem naar gelang van de afstand tot het historisch centrum. De stad rekent ook op de P+R's om het aantal auto's dat het centrum binnenkomt, te beperken.

Parkeren op straat

De tarieven voor de verschillende gereglementeerde zones zijn dit jaar verhoogd om langparkeren te beperken.

Bewonersvergunningen blijven gratis, maar de zones waar ze kunnen worden gebruikt zijn beperkt

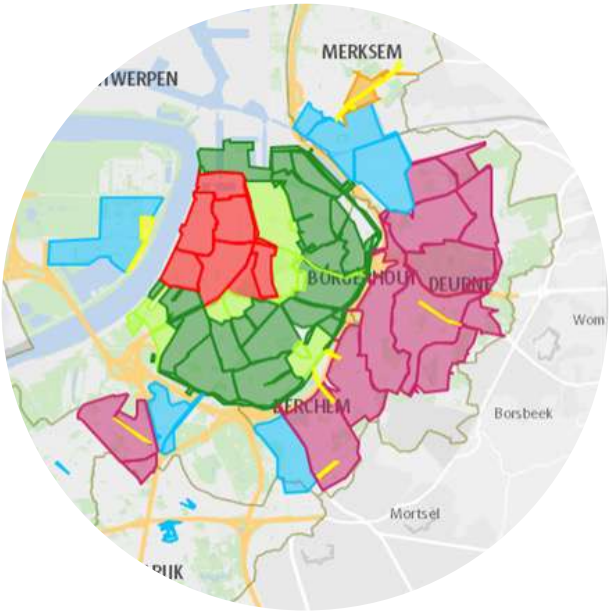
Parkeren buiten de straat

Naast openbare parkings beschikt Antwerpen over een reeks "buurtparkings" voor bewoners, zodat er minder auto's op straat geparkeerd moeten worden.

De stedenbouwkundige normen moedigen de aanleg van parkeerruimte voor fietsen aan.

Bijzonderheden in de wijken

In het hypercentrum en de winkelstraten is de rotatie het grootst. Buiten de centra van de stad wordt de reglementering soepeler en in sommige afgelegen zones is er helemaal geen reglementering.



1. SLEUTELINDICATOREN

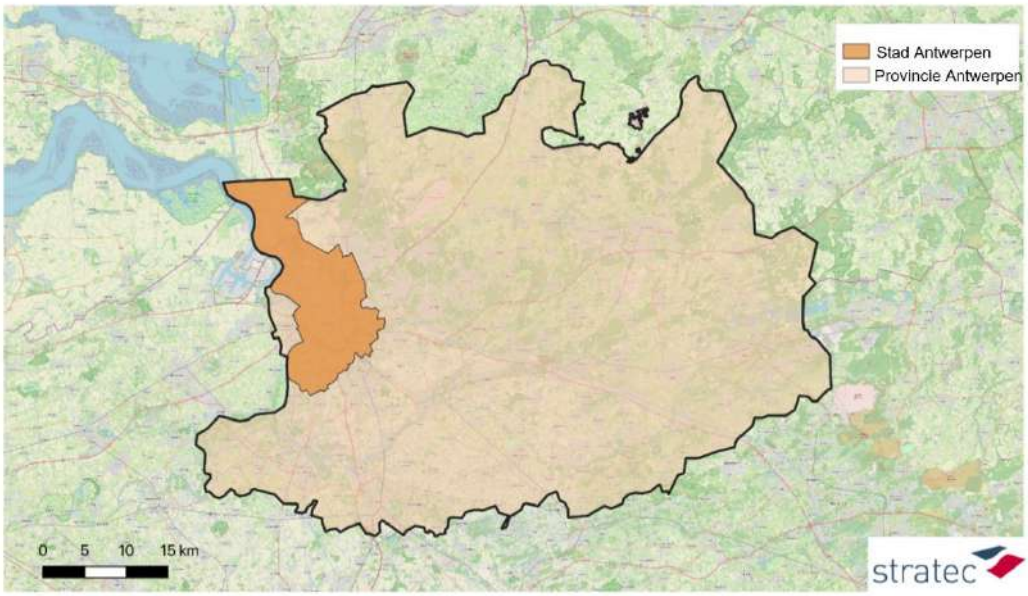
	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	523.248 inw.	1.047.030 inw.
Oppervlakte	205 km²	1.004 km²
Bevolkingsdichtheid	2.559 inw./km²	1.043 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	41 %	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,07	/

2. CONTEXT

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

Antwerpen is een stad in Vlaanderen, gelegen op minder dan 50 km van Brussel. Het stedelijk gebied van Antwerpen strekt zich uit over het hele arrondissement, met een veel hogere dichtheid in het centrum. Met zijn 523.248 inwoners is Antwerpen **de dichtstbevolkte gemeente van België**. Het BBP per inwoner bedraagt in de provincie Antwerpen 46.600 euro en qua HDI (0,881) moet België in de wereld maar 20 landen laten voorgaan. In december 2019 bedroeg de **werkloosheid in de centrumstad 12,5%**, wat veel meer is dan in de rest van het Vlaams Gewest (gemiddeld 3,4% voor het 3de kwartaal van 2019).

Antwerpen en zijn grootstedelijke regio

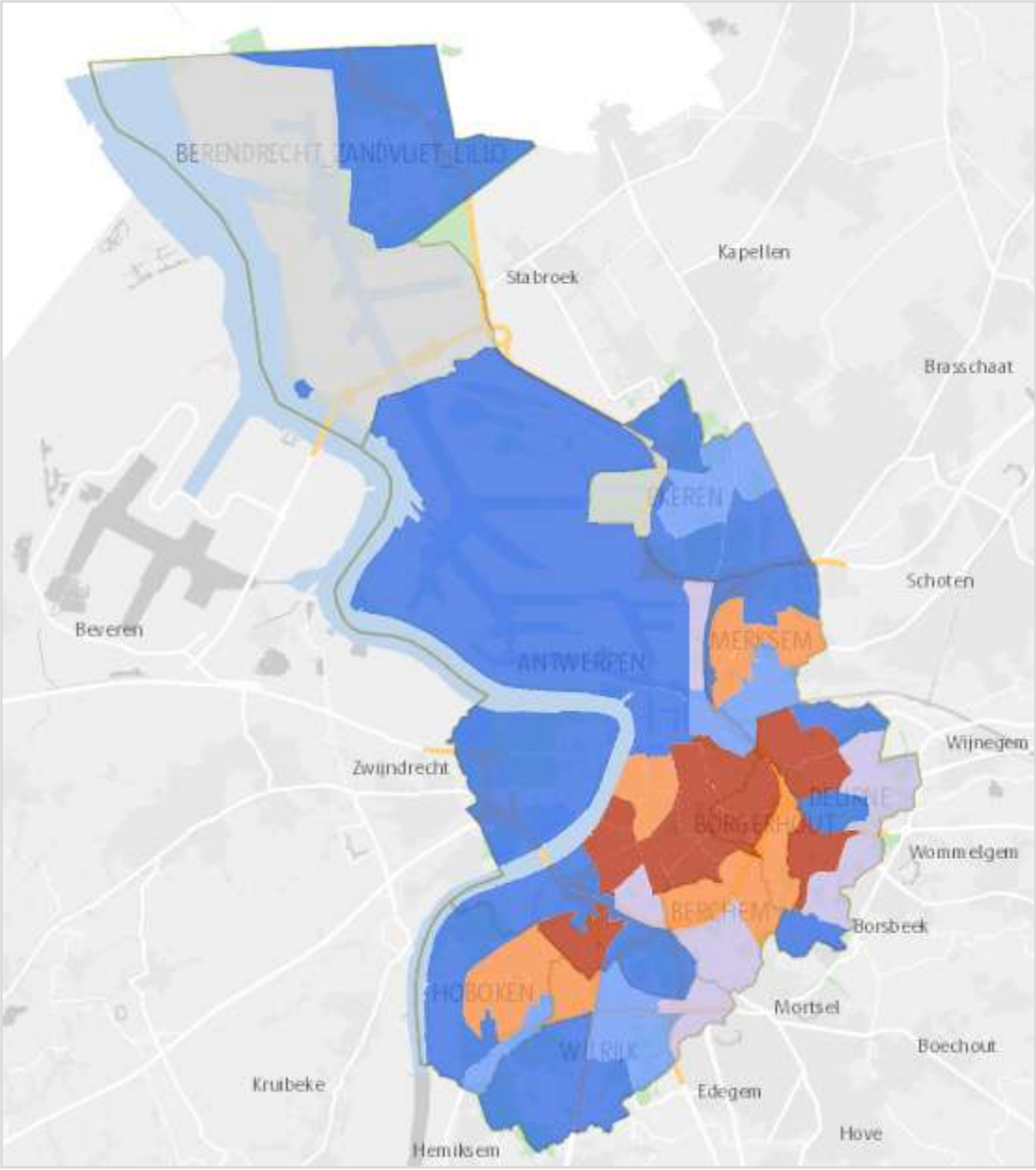


Sources : OpenStreetMap, Eurostat, https://old.atlas-belgique.be/cms2/index.php?page=cartodata_fr

Produite par Stratec - Avril 2020

De stad is verdeeld in **9 districten**. Het gemeentebestuur bestaat uit een college met een burgemeester en zijn 9 schepenen, en een gemeenteraad van 55 leden die voor 6 jaar worden verkozen.

Figuur 12: Bevolkingsdichtheid in inw./km² (2020) voor de verschillende Antwerpse wijken.



Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen

2.2. Parkeerbeheer

De Antwerpse stadsdiensten zijn georganiseerd in 9 bedrijfseenheden en een daarvan is "Stadsontwikkeling". Daartoe behoort de afdeling Mobiliteit, die het parkeren tot haar bevoegdheden rekent.

Mobiliteit en Parkeren Antwerpen, dat instaat voor het beheer van het parkeren op straat, is een gemeentebedrijf dat afhangt van en geïntegreerd is in de afdeling Mobiliteit van de Stad Antwerpen. Dit bedrijf bepaalt het parkeerbeleid. In 2018 bedroegen zijn inkomsten 32.037.561 euro, tegenover 29.094.543 euro in 2017. Sinds 2014 is het bedrijf door de stad gemandateerd om het parkeren te beheren en met name de retributies voor parkeren op straat te innen.

Daarnaast houdt de stad wanneer dat nodig is overleg met belangengroepen (PBM's, autodeelbedrijven, motorrijders, fietsers, enz.) om hun noden en belangen beter te begrijpen.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

In 2018 was **de auto het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werk- en woon-schoolverkeer** (39%), wat slechts iets meer is dan de fiets (37%). Het openbaar vervoer blijft ver achter met een modaal aandeel van 17%. Slechts 6% van de verplaatsingen wordt te voet gedaan.

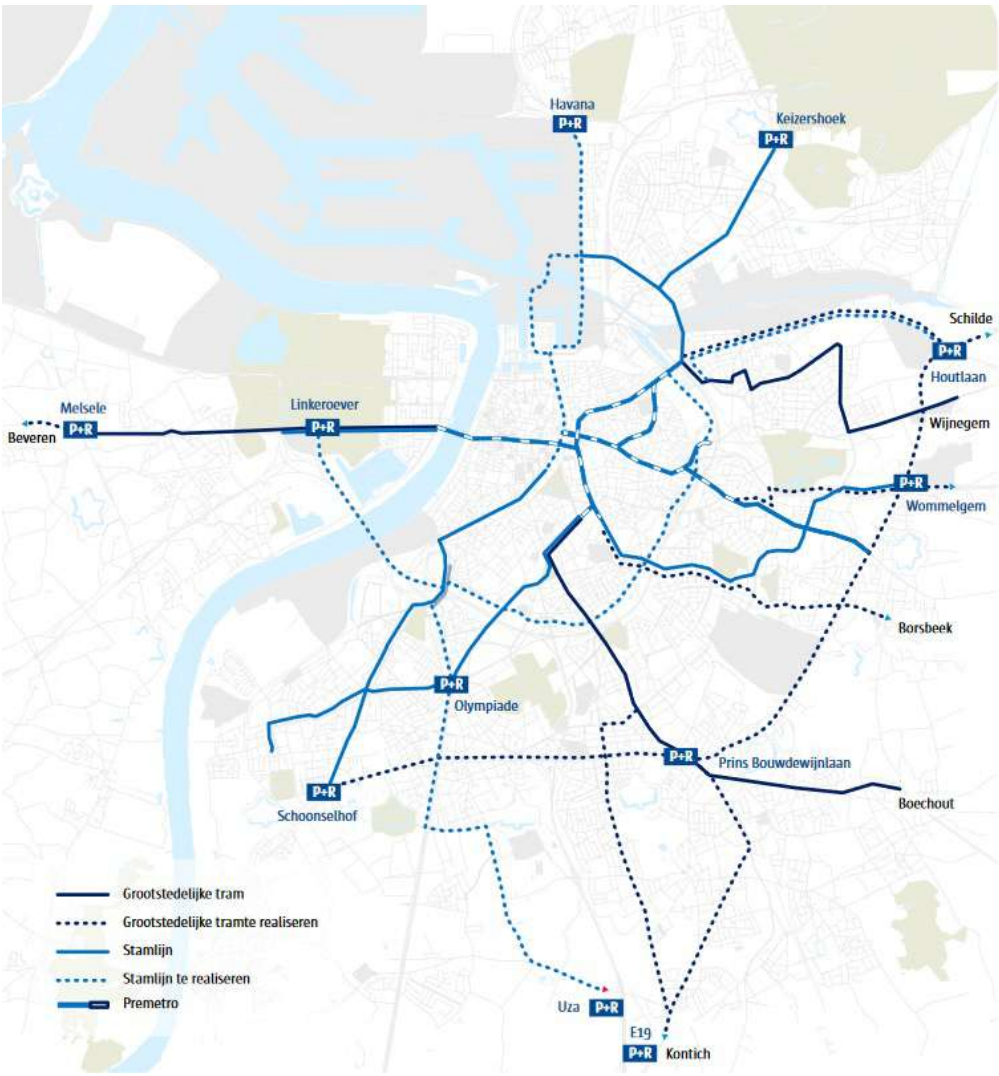
Voor vrijetijdsdoeleinden is het aandeel van de fiets iets groter (38%) en wordt dat de meest gebruikte vervoerswijze, terwijl dat van het openbaar vervoer explosief stijgt (+10%). Auto's worden dus veel minder gebruikt (29%). Het merendeel van de Antwerpse bevolking heeft behoorlijke toegang tot het openbaar vervoer; tot een tramhalte is het voor 85% minder dan 5 minuten lopen, tot een bushalte voor 96%.

In 2015 waren er meer Antwerpenaren die een fiets bezaten (85,6% van de bevolking) dan een auto (80,4%).

De stad Antwerpen heeft in 2015 een mobiliteitsplan uitgewerkt met drie termijnen: 2020, 2025 en 2030. De visie achter dit document is die van een **bereikbare en actieve stad**. Doel van het plan is een antwoord te bieden op de mobiliteitsproblemen die het gevolg zijn van de bevolkingsgroei. Tegen 2030 verwacht men immers meer dan 100.000 inwoners erbij (in vergelijking met 2015).

Het gebruik van de ruimte, met name voor auto's en parkeren, staat dan ook centraal in de denkoefening, met hoofdstukken gewijd aan intermodaliteit, levenskwaliteit, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de ruimten voor iedereen. Het **verbetering van de bestaande openbaarvervoernetten** is gepland tegen 2025, door te werken aan het aantal km lijnen, maar vooral aan de efficiëntie van de bestaande lijnen (in het bijzonder die tussen de P+R's en het stadscentrum) om de aantrekkelijkheid van het net te garanderen.

Figuur 13: Ambities voor het vergroten van het tramnet en koppelingen met P+R's die er bij zo goed als alle eindhaltes van de lijnen zijn.



Bron: Mobiliteitsplan van Antwerpen

Sinds 2017 geldt er een **lage-emissiezone** in het hele stadscentrum van Antwerpen en op Linkeroever. De voorwaarden om in de zone te mogen rijden zijn in januari 2020 aangescherpt: alleen dieselvoertuigen met een Euro 5-norm of hoger en benzinevoertuigen met een Euro 2-norm of hoger kunnen tot de zone worden toegelaten. Overtredingen worden beboet met een bedrag tussen 150 et 350 euro. Uitzonderingen kunnen worden gekocht (35 euro, niet meer dan 8 keer per jaar), om oudere voertuigen toe te laten tot de stad.

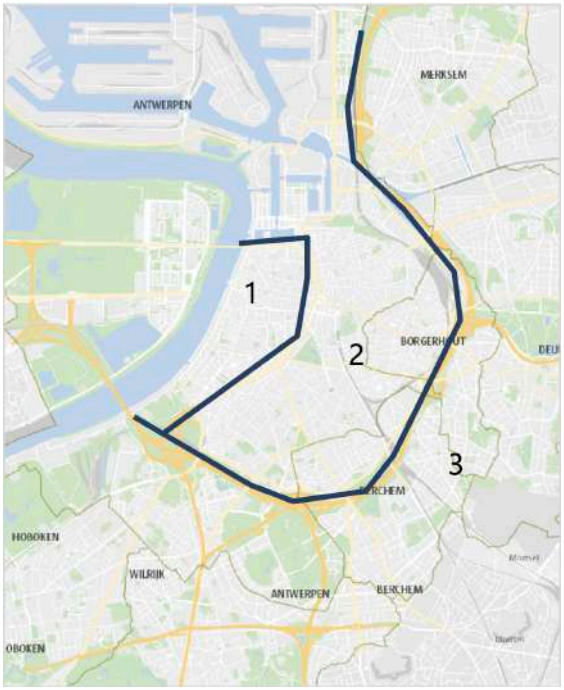
3.2. Parkeerbeleid

Parkeren is een aandachtspunt in het mobiliteitsplan: de stad wil het aantal parkeerplaatsen niet verminderen, maar wil **langdurig parkeren op straat ontmoedigen** door alternatieven buiten de straat aan te bieden en daarvoor een tariefsysteem in die zin in te voeren. Zones waar parkeerdruk hoog is, krijgen voorrang bij de aanleg van buurtparkings of privéparkings voor nieuwbouw.

De ambitie van de stad inzake parkeren in de komende jaren verdeelt het grondgebied in 3 zones (behalve voor wijken met bijzondere kenmerken):

- het historisch centrum (1),
- de zone tussen de Leien (voormalige stadswallen) en de Ring (2),
- de wijken buiten de Ring (3).

Figuur 14: Indeling in zones voor het parkeertariefbeleid in Antwerpen.



Bron: Stratec met achtergrond van Stad en Cijfers

Het centrum, tussen de stroom, de Leien en het station, is het historische en commerciële hart van de stad. Het aanbod aan parkeergelegenheid buiten de straat is er relatief groot, op straat is het klein. De stad wil parkeren op straat beperken tot kortparkeren, met name door van deze zone één zone met sterk roterend tarief te maken, en door pendelaars en toeristen naar de parkings buiten de straat te leiden.

Het gebied tussen de Leien en de Ring is zeer dicht bebouwd en omvat eveneens ziekenhuizen, kantoren en andere dingen die veel verkeer aantrekken. Er zijn weinig grote parkings buiten de straat, maar evenmin is er veel parkeerplaats op straat. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is echter goed. Hier wil de stad hoofdzakelijk de parkeergelegenheid toegankelijk maken voor bewoners en belangenconflicten daarbij beperken. Langparkeren voor bezoekers wordt dan ook beperkt doordat men alleen dure dagtickets kan kopen in de zones die het verst verwijderd zijn van de bestaande parkings buiten de straat. Het optimaliseren daarvan, de aanleg van nieuwe buurtparkings en het delen van parkings buiten de straat zijn prioritaire aandachtspunten.

Ten slotte beginnen de verder afgelegen wijken steeds meer parkeerdruk te ondervinden, met name door de komst van nieuwe kantoor- en evenementenzones. Ook hier geldt dat, hoewel de parkeerstelsels momenteel vrij soepel zijn voor bezoekers die langdurig willen parkeren, de parkeerplaatsen op straat uiteindelijk gereserveerd zullen zijn voor bewoners en kortparkeerders.

3.2.1. Autodelen

De stad ontwikkelt oplossingen voor deelmobiliteit. In 2018 nam het aantal autodeelvergunningen toe van 693 naar 1.124, mede dankzij de komst van een de derde aanbieder Poppy, naast Cambio en Bolides. Cambio heeft 62 gereserveerde parkeerplaatsen in de stad. Autodelen is eveneens mogelijk onder particulieren. Dat segment vertegenwoordigt 524 van de 1.124 toegekende autodeelvergunningen. Deze vorm van autodelen geniet eveneens **voorbehouden parkeerplaatsen**.

Telt men deelfietsen, -scooters en -steps mee, dan waren er in 2018 in Antwerpen 5.604 deelvoertuigen.

3.2.2. Compensatie

Er werd geen specifieke informatie over een compensatiebeleid gevonden. Zoals in de presentatie van het algemene parkeerbeleid werd vermeld, heeft Antwerpen niet zozeer de bedoeling parkeerplaatsen af te schaffen, maar eerder een aanbod met grote rotatie te bevorderen, waardoor langparkeren op straat wordt verhinderd.

3.2.3. MaaS

De stad Antwerpen stelt **vrij toegankelijke gegevens** ter beschikking op haar website. Zo kunnen gebruikers op een plattegrond zien:

Waar de parkeerplaatsen voor deelauto's, carpooling, PBM's en taxi's zich bevinden;

- Waar de parkings buiten de straat (openbaar en privé) liggen, inclusief P+R;
- Waar de buurtparkings (voor fietsen en auto's) liggen;
- Waar de betaalautomaten staan;
- Waar er oplaadpunten voor elektrische voertuigen zijn;
- Hoe de parkeerzones verspreid zijn.

Door op een van de gegevens op de plattegrond te klikken, krijgt men het exacte adres te zien en, indien nodig, andere informatie zoals een weblink naar de pagina met uitleg over de reglementering, contactgegevens, aansluitend openbaar vervoer (voor P+R), enz. Gebruikers kunnen eveneens voorstellen ontbrekende gegevens toe te voegen en eigen lagen creëren. De gegevens kunnen echter niet worden gedownload.

Er zijn gedigitaliseerde diensten om **voor parkeren te betalen**, zowel op straat als daarbuiten. Twee toepassingen, Parkmobile en 4411, bieden de mogelijkheid te betalen met een gsm (via een app of via sms). Het zijn officiële partners van de stad.

Parkmobile, is uitsluitend voorbehouden voor parkeren en maakt het mogelijk een plaats te vinden en te betalen dankzij een **"Start and Stop" systeem** dat automatisch de parkeertijd berekent. De factuur wordt achteraf betaald, keer per keer of via een maandelijkse abonnementsdienst. Op dezelfde gsm kunnen meerdere voertuigen worden geregistreerd. De toepassing houdt per parkeerperiode of (bij abonnementen) per maand een commissie af.

De toepassing 4411 daarentegen kadert in een **MaaS-visie** door de mogelijkheid te bieden op één platform te betalen voor parkeerplaatsen (op straat en erbuiten), voor tickets van De Lijn (de aanbieder van openbaar vervoer) en voor het opladen van een elektrische wagen. Het systeem is eveneens een "Start and Stop" en de totale factuur na één maand wordt opgeteld bij die van de telefoonoperator. Ook hier houdt de applicatie een commissie af.

De stad zet zwaar in op deze gedematerialiseerde betaaloplossingen en **haalt de parkeerautomaten geleidelijk uit het straatbeeld**. Momenteel verloopt meer dan 70% van de betalingen via apps of via sms.

3.2.4. Toegankelijkheid

Fietsparkeren wordt gepromoot als een krachtig element om verplaatsingen per fiets te vergemakkelijken en de **aaneenschakeling van verschillende vervoerswijzen te verzekeren**. Bovendien wordt meer fietsparkeren ook gekoppeld aan de wens om het zo onder controle te houden dat het voetgangers en in het bijzonder PBM's niet hindert en geen overlast veroorzaakt in de openbare ruimte. Daarom trekt het plan, net als voor auto's, de kaart van **fietsparkeren buiten de straat**.

In de denkoefening wordt ook rekening gehouden met voertuigen met speciale behoeften:

- De stad beschikt over voorbehouden parkeerplaatsen voor PBM's;
- Vrachtwagens en voertuigen die leveringen verrichten beschikken over voorbehouden parkeerplaatsen, gekoppeld aan de economische zones, waaronder de haven van Antwerpen.

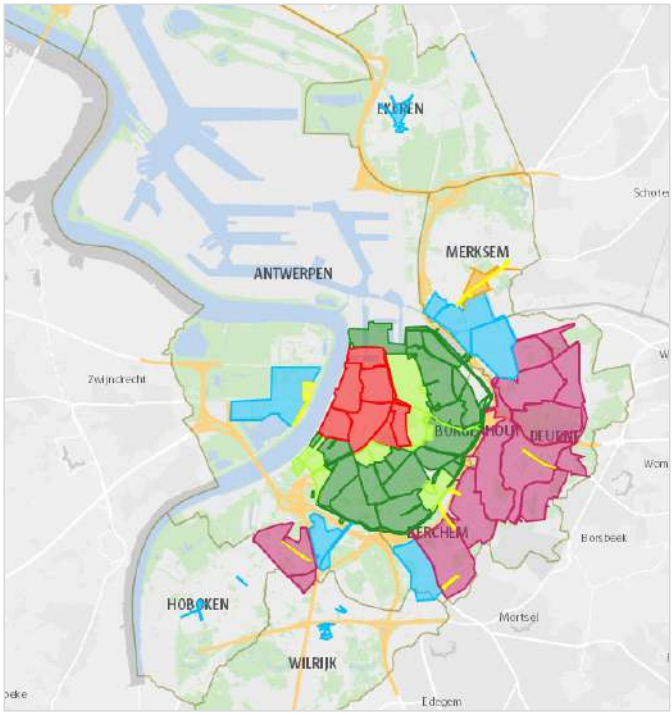
4. OPERATIONELE MODALITEIT VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

Hoewel de oppervlakte van de stad waar een parkeerreglement geldt klein is, vertegenwoordigt ze een aanzienlijk deel van de woonwijken en de handelswijken. Een groot deel van het gemeentelijk grondgebied wordt immers ingenomen door de haven van Antwerpen, waar geen parkeerreglementering is. Er konden weinig gegevens worden verkregen over de bezetting van de parkeerplaatsen en de rotatie.

4.1.1. Tariefzones

Figuur 15: Parkeerzones in Antwerpen.



Bron: Parkeren en Mobiliteit Antwerpen

In alle parkeerzones mag men **10 minuten gratis parkeren**, mits men een ticket neemt uit een van de betaalautomaten. Buiten de uren waarin er betaald moet worden is parkeren gratis. Op zon- en feestdagen is dat altijd het geval.

In de blauwe zones moet men een parkeerschijf leggen om te mogen parkeren.

De parkeertarieven zijn op 1 januari 2020 verhoogd om parkeren op straat voor middellange en lange duur verder te ontmoedigen. Voor 3 uur parkeren betaalt men nu bijvoorbeeld 10 euro in plaats van 8,10 vroeger. In alle zones (behalve de blauwe) zijn de tarieven gestegen.

Figuur 16: Overzicht van de reglementen in de verschillende parkeerzones

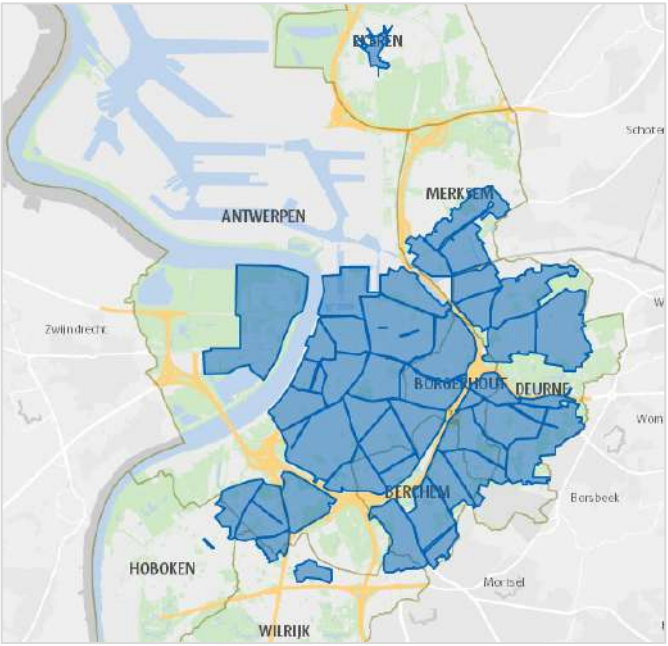
ZONE	PERIODE	MAXIMALE DUUR	UURTARIEF
Rood	9-22 uur.	3 uur.	2 euro voor het eerste uur 3 euro voor het tweede 5 euro voor het derde
Donker- en licht-groen[2]	9-19 uur	10 uur	1 euro voor het eerste uur 1,4 euro daarna
Geel en oranje[3]			0,7 euro
Roze			0 euro de eerste twee uur 0,7 euro daarna
Blauw		2 uur	0 euro

2 Het verschil tussen licht- en donkergroene zones treedt op vanaf 5 uur parkeren: 10 uur parkeren in een lichtgroene zone kost 13 euro, tegen 5 euro in een donkergroene zone.

3 Hetzelfde geldt voor de gele en oranje zones: 10 uur parkeren in een gele zone kost 7 euro, tegen 3,5 euro voor een oranje zone. Voor de eerste 5 uur daarentegen is het uurtarief identiek.

4.1.2. Parkeervergunningen

Figuur 17: Zones waar bewoners een vergunning kunnen vragen om gratis te parkeren.



Bron: Parkeren en Mobiliteit Antwerpen

Bewoners kunnen een vergunning aanvragen om **onbeperkt en gratis te parkeren** in de toegestane zones (zie bovenstaande figuur). Sinds 1 april 2019 zijn de zones binnen de Ring kleiner geworden en zijn er veel zones buiten de Ring bijgekomen. Bewoners kunnen alleen gebruik maken van gratis onbeperkt parkeren voor de zone waarin zij wonen en met **maximaal 2 auto's per huishouden**. De vergunning is gedematerialiseerd, is gekoppeld aan de nummerplaat en is **twee jaar geldig**. Een vergunning aanvragen is gratis.

In een aantal winkelstraten binnen zones met bewonersvergunningen gelden de vergunningen alleen **buiten de openingstijden** van de winkels. De rest van de tijd gelden voor bewoners dezelfde parkeerregels en -tarieven als voor bezoekers.

In 2018 is het aantal parkeervergunningen voor bewoners toegenomen van 72.461 naar 74.972. Er zijn 3,46% meer vergunningen afgeleverd dan in 2017.

Als de gemeente werkzaamheden laat uitvoeren waardoor bewoners (of bedrijven) geen toegang hebben tot hun garages of privéparkings, kunnen zij een uitzonderlijke parkeervergunning aanvragen voor de duur van de werkzaamheden. In 2018 waren er 106 dergelijke vergunningen.

Ten slotte is er een speciale dienst voor gezondheidswerkers die patiënten thuis bezoeken. Zij mogen 's morgens en 's avonds in de buurt van de woning waar zij naartoe moeten maximaal 45 minuten parkeren voor de inritten waar dat mag. Deze parkeerplaatsen zijn te herkennen aan een sticker op de garagepoort. De eigenaars van de garages moeten daartoe het nodige doen. In 2018 zijn 224 dergelijke aanvragen ingediend, waardoor het aantal toegestane standplaatsen is toegenomen tot 559.

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

Vier verschillende soorten parkings buiten de straat zijn in Antwerpen te onderscheiden:

- Openbare parkings beheerd door de stad en open voor bewoners en bezoekers;
- Openbare parkings beheerd door ondernemingen in samenwerking met de stad en open voor bewoners en bezoekers;
- Buurtparkings voor bewoners alleen, beheerd door de stad;
- Parkeerplaatsen van privé-eigenaars die via een door de stad beheerde dienst worden verhuurd aan andere wijkbewoners[4].

Verdeeld over de in totaal 92 buurtparkings en openbare parkings telt Antwerpen **18.647 parkeerplaatsen**. Het door particuliere aanbieders beheerde aanbod kennen is niet mogelijk. Zij hebben met de stad Antwerpen een contract voor de bouw en de exploitatie. Meer informatie over de samenwerking tussen openbare en particuliere actoren kon niet worden gevonden.

In het centrum kost 2 uur parkeren voor een bezoeker tussen 4,8 en 5,8 euro. Een abonnement kost tussen 95 en 180 euro/maand. Met zo'n abonnement mag men altijd en onbeperkt parkeren. Er is een goedkopere formule, met beperkte parkeertijd.

De bewoners genieten een voorkeurtarief van 70 euro/maand in de buurtparkings. Zij kunnen bovendien **20 euro korting** krijgen als ze afzien van een bewonersvergunning voor op straat. Deze korting geldt voor buurtparkings en een aantal openbare parkings. Ze wordt mogelijk gemaakt door een subsidie van de stad, om mensen aan te moedigen niet in de openbare ruimte te parkeren.

Buurtparkings zijn **voorbehouden voor bewoners** maar sommige zijn ook toegankelijk voor mensen die in de buurt werken of een winkel hebben; die komen echter niet in aanmerking komen voor een abonnement tegen voorkeurtarief. Zoals de fietsparkeerplaatsen worden ze gecreëerd in ongebruikte en daartoe omgevormde privéruimte.

4.2.2. Privéaanbod

Hoeveel privéaanbod aan woningen is gekoppeld, is informatie die voor deze monografie niet kon worden gevonden.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

In de Bouwcode is een reglementair kader vastgelegd dat een minimaal aantal parkeerplaatsen voorschrijft voor nieuwbouw en gebouwen die worden gerenoveerd. In de praktijk worden projectontwikkelaars ertoe aangezet **voor meer parkeerplaats dan dat minimum te zorgen** om de druk op het parkeren op straat op te vangen. De stad kan de nieuw gebouwde ruimtes eveneens recupereren om er buurtparkings van te maken.

Ook voor langdurig fietsparkeren heeft de stad normen opgenomen in haar Bouwcode: bij nieuwbouw en renovatie moeten **fietsen altijd in het gebouw geparkeerd** kunnen worden, zowel voor bewoners als voor werknemers indien het om kantoren gaat.

De normen staan in de tabel met algemene indicatoren en indicatoren per wijk. Voor auto's hangen ze bovendien af van de betreffende zone.

4 De stad helpt particulieren met elkaar in contact te komen via een formulier op haar website waarmee de onbenutte plaatsen op een officiële plattegrond terechtkomen. Vertrekkend van die kaart kunnen automobilisten een plaats uitzoeken en contact opnemen met de eigenaar. De stad laat de betrokkenen vrij om de prijs af te spreken. Als de eigenaar beschikt over een ruimte met ten minste 20 plaatsen die geschikt zou zijn als buurtparking, kan hij/zij via een link op de site rechtstreeks mailen naar het verantwoordelijke gemeenteteam. Het hele proces berust op vrijwilligheid.

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

P+R's worden gezien als een manier om **te vermijden dat autoverkeer tot in het centrum doordringt**: het mobiliteitsplan van de stad voorziet in een vergroting van de capaciteit, in een ringvormige spreiding ervan rond het stadscentrum (en rond de lage-emissiezone) en in de aansluiting ervan op het netwerk voor openbaar vervoer, auto- en fietsvervoer.

Daarnaast helpt doeltreffende bewegwijzering om automobilisten (en in het bijzonder bezoekers) naar parkeerplaatsen en de parkeerzones te leiden. Het plan legt bijzondere nadruk op dynamische bewegwijzering, binnen "parkeerlussen".

Een betere parkeergelegenheid wordt aldus niet alleen beschouwd als heilzaam voor de automobilisten maar ook als een **middel om opstopping te verminderen**, door de tijd die men besteedt (en de afstand die men aflegt) om parkeerplaats te vinden te beperken.

Bovendien wil de stad Antwerpen dat haar parkeerinfrastructuur schaalbaar is en veranderingen kan opvangen (bv. een daling van het autobezit bij de huishoudens, een toename van het aandeel van autodelen).

Antwerpen telt 8 P+R, met in totaal 1.316 plaatsen. Ze bevinden zich **buiten de LEZ** en sluiten aan op efficiënt openbaar vervoer, waaronder meerdere tramlijnen.

Parkeren is er gratis, alleen op één parkeerplaats moet men na de eerste halve dag betalen (1 euro/dag).

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Binnen de stad wordt nagedacht over **gedeeld gebruik van de P+R's**: ze zouden ook als lokale parkings kunnen worden gebruikt zodat ze de hele dag door benut worden en om de sociale controle te vergroten. Dit gedeeld gebruik zou kunnen worden uitgebreid tot gebruik tijdens evenementen, of gekoppeld aan de lage-emissiezone.

Er wordt eveneens nagedacht over **gedeeld gebruik van buurtparkings** met parkeergelegenheid voor fietsen, bijvoorbeeld door de ruimte tijdens werkuren te reserveren voor fietsen van werknemers en 's avonds voor auto's van bewoners.

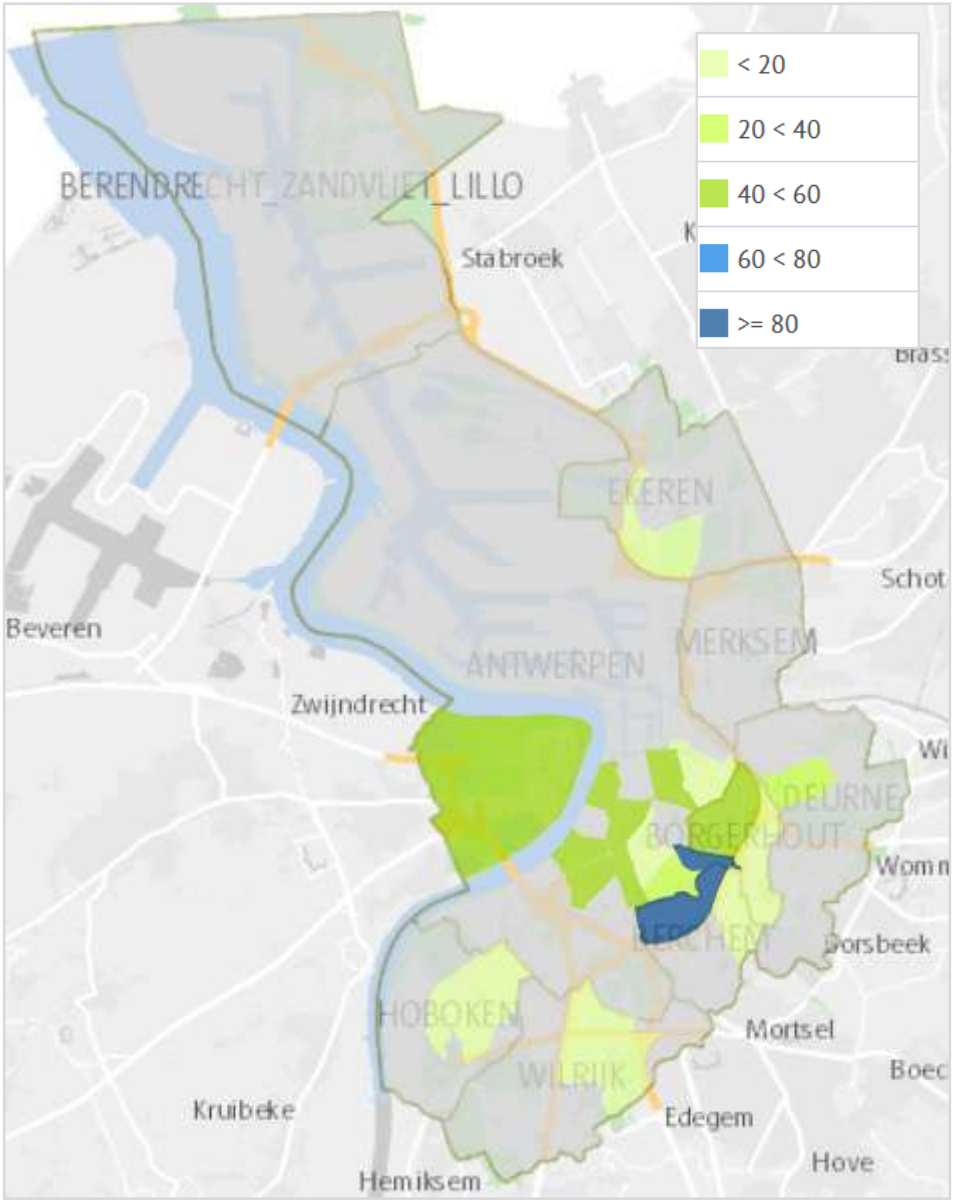
Gedeeld gebruik wordt ook bevorderd door de dienst die eigenaars van parkeerplaatsen in parkings in contact brengt met automobilisten die plaats zoeken (zie hoger). Zo'n parkeerplaats kan immers 24 uur verhuurd worden of voor een nacht, in het weekend of 's avonds. Onder de eigenaars van parkeerplaatsen vindt men handelszaken en voorzieningen.

4.3. Het parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Fietsen parkeren kan op straat of elders. In beide gevallen spreekt men van een "Buurtfietsenstalling" en is ze voorbehouden voor bewoners. Op straat gaat het om **fietsboxen** die met een elektronisch hangslot afgesloten zijn en waarin plaats is voor ongeveer 5 fietsen. Gebruikers openen de box met hun badge. Buiten de straat kan het gaan om een garage of een voormalige bedrijfsruimte die een nieuw leven kreeg als fietsenstalling.

Figuur 18: Aantal plaatsen in de Buurtfietsenstallingen in de Antwerpse wijken in 2020.

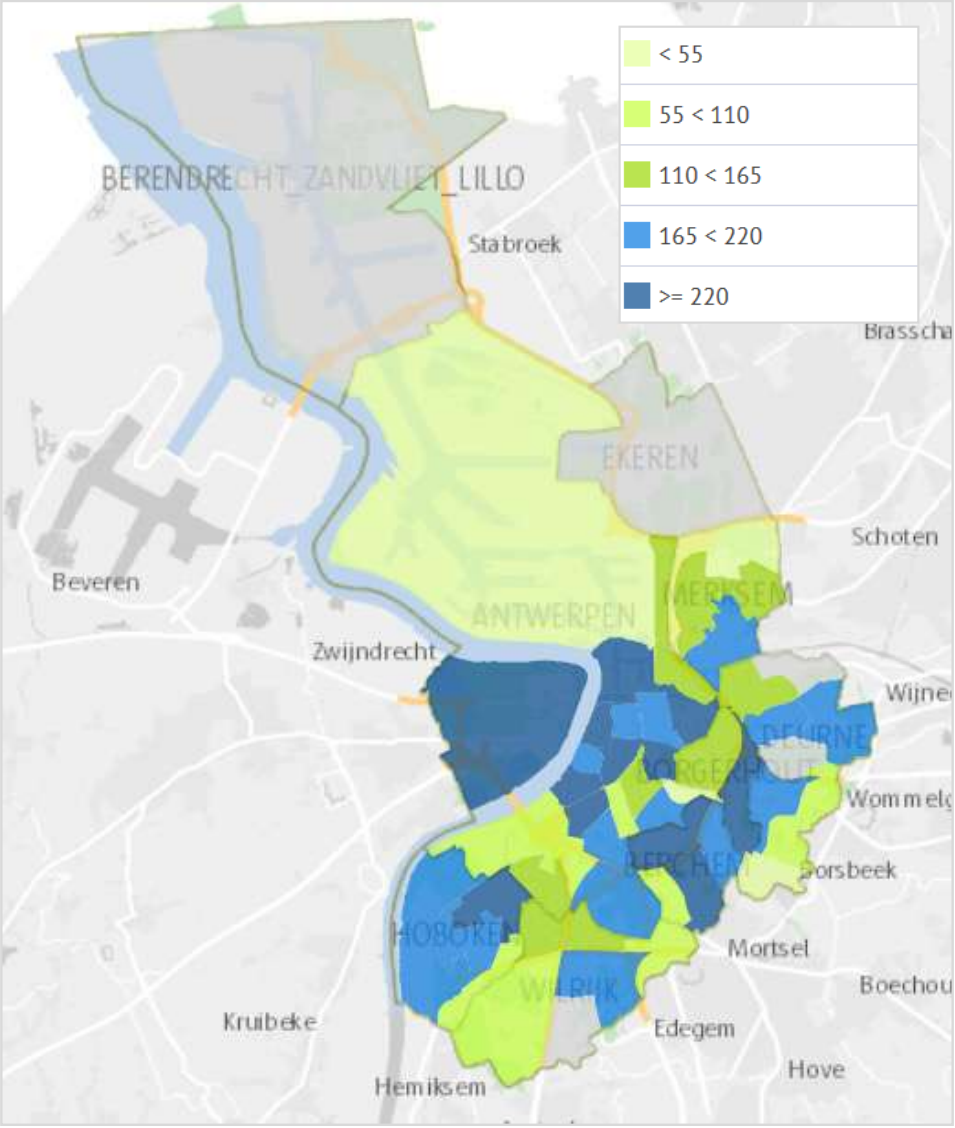


Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen

De huurprijs voor een plaats in een van die ruimten bedraagt 5,6 euro/maand. Bakfietsen en bromfietsen betalen 11,2 euro/maand en ook motorfietsen kunnen er gebruik van maken, voor 39,2 euro/maand.

Daarnaast plaatst de stad eveneens **fietsbeugels in de openbare ruimte**, waaraan fietsers hun rijwiel kunnen vastmaken. Sinds 2018 zijn er 99 bijgekomen rond het centraal station.

Figuur 19: Aantal openbare parkeerplaatsen voor fietsen in de Antwerpse wijken in 2020.



Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen

Het gebrek aan fietsbeugels leidt tot overlast in de openbare ruimte, waardoor voetgangers en PBM's de ruimte nog moeilijk kunnen gebruiken. Zo zijn rond de beugels witte lijnen getrokken. Gaat een geparkeerde fiets buiten die lijnen uitsteken, dan mag hij niet aan deze beugel vastgemaakt blijven en moet er een nieuwe plaats voor gezocht worden.

4.3.2. Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Gemotoriseerde tweewielers mogen op voetpaden en in bermen staan zolang een ruimte van 1,50 m wordt vrijgelaten. Parkeren is gratis op de parkeerplaatsen voor auto's, behalve voor gesloten voertuigen, waarvoor dezelfde regels gelden als voor auto's.

Motoren zijn ook toegelaten op een aantal parkings buiten de straat. Het abonnement kost 39,24 euro/maand.

5. BELEID PER WIJK

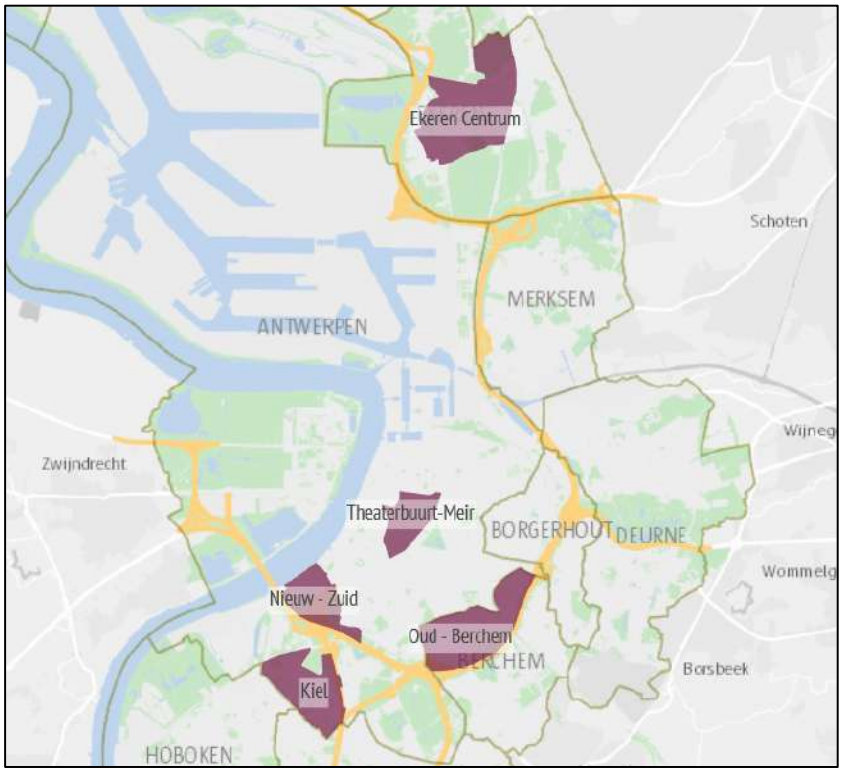
De geanalyseerde stadsdelen zijn geselecteerd op basis van de administratieve indeling die de stad heeft gemaakt op wijkniveau.

In het hypercentrum geldt een zone met veel rotatie, waar parkeren op straat maximaal wordt ontmoedigd. In de winkelzone buiten het centrum geldt eveneens een beleid om de rotatie op de parkeerplaatsen op straat te maximaliseren, hoewel de tarieven lager liggen dan in het stadscentrum.

Ten slotte zijn er de woonzones, waar het gemakkelijker parkeren is maar waar de plaatsen voorbehouden zijn voor de bewoners om gebruiksconflicten te voorkomen. Naarmate de woningdichtheid afneemt, wordt het parkeren minder beperkt.

Voor de zakenwijk geldt een afzonderlijk beleid, dat gelijkt op het beleid in woongebieden. De bedrijven kunnen voor hun personeel doorgaans gebruik maken van parkings buiten de straat.

Figuur 20: Wijken waarover de analyse gaat.



Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen

Figuur 21: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Antwerpen

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	ANTWERPSE WIJKEN	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	KOSTEN VAN DE OPENBARE PARKINGS	MINIMUMNORM AUTO'S (WONINGEN)[5]	MINIMUM-NORM AUTO'S (HANDELS-ZAKEN)[6]	MINIMUM-NORM AUTO'S (KANTOREN)[7]
Hyper-centrum	Theaterbuurt - Meir	Rode zone (met veel rotatie)	€ 2	€ 2,4 - € 2,9/ uur	0,6 - 1,35 pl/ appart	3,3 - 4,7 pl/100m²	0,6 - 1,1 pl/100m²
Dichtbevolkt residentieel	Oud Berchem	Groene zone (met rotatie)	€ 1 of € 1,4	€ 2 - 4/uur	0,6 - 1,35 pl/ appart	3,3 - 4,7 pl/100m²	0,8 - 1,1 pl/100m²
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Ekeren Centrum	Blauwe en onge-reglementeerde zone	€ 0	€ 0/uur[8]	0,75 - 1,8 pl/ appart	3,3 - 4,7 pl/100m²	0,8 - 1,1 pl/100m²
Zakenwijk	Nieuw-Zuid	Groene en onge-reglementeerde zone (zone rotatie)	€ 1 of € 1,4	€ 1,9 - € 2,5/ uur	0,6 - 1,35 pl/ appart	3,3 - 4,7 pl/100m²	1 - 1,1 pl/100m²
Winkelzone buiten hyper-centrum	Kiel	Roze 'overgangs) zone en geel zone (weinig rotatie)	€ 0 of € 0,7	€ 1,3/uur	0,6 - 1,55 pl/ appart	4,3 - 5,3 pl/100m²	1 ,55 pl/100m²

6. TE ONTHOUDEN?

- In Antwerpen valt parkeerbeheer en de planning ervan onder de bevoegdheid van de stad, via Mobiliteit en Parkeren Antwerpen;
- Het parkeren op straat wordt volledig beheerd door deze instantie, terwijl het parkeren buiten de straat wordt beheerd door verschillende entiteiten: er zijn parkings van de stad (Buurtparking), parkings van privéaanbieders en van particulieren;
- Het parkeerbeleid is bedoeld om de vraag naar parkeerplaats voor middellange en lange duur in het stadscentrum te verkleinen om de druk op de bestaande ruimten te verlichten;
- Om dit beleid uit te voeren gebruikt de stad tarifering als hefboom, met voor alle zones een verhoging van de uurtarieven sinds 1 januari.
- Een andere hefboom is de vergroting van het aanbod buiten de weg door de aanleg van buurtparkings en meer openbaar vervoer dat aansluit op de P+R's;

5 De norm hangt af van zowel het gebied als het soort woning (klein of groot gebouw, sociale woning enz.)

6 De norm geldt alleen voor handelszaken met meer dan 500 m² bruto vloeroppervlakte.

7 De norm hangt af van de nabijheid van een station en van welk station (Zuid, Centraal of Berchem).

8 Er bestaan alleen parkings die gekoppeld zijn aan gemeentelijke voorzieningen zoals de bibliotheek of het zwembad. Zij zijn gratis en vrij toegankelijk, hoewel zij in de eerste plaats ten dienste staan van de gebruikers van de voorzieningen.

- Tarieven zijn er echter niet voor de hele stad, sommige gebieden buiten het hypercentrum hebben geen reglement;
- In de gereglementeerde zones kunnen bewoners gratis een parkeervergunning aanvragen, met een maximum van 2 per huishouden;
- Bedrijven en handelszaken kunnen deze parkeervergunningen echter niet krijgen;
- Er bestaan bevoorrechte abonnementen voor bewoners om parkeren buiten de straat aan te moedigen;
- Ten slotte tracht de stad eveneens de toegang tot particulier autobezit te beperken door autodelen te vergemakkelijken, hetzij georganiseerd door een privéaanbieder, hetzij tussen bewoners, met name door specifieke parkeerplaatsen voor hen te bestemmen.

7. BRONNEN

Websites:

https://www.visitantwerpen.be/nl/vervoer/parkeren-in-antwerpen

https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/auto-taxi/park-and-ride

https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren-en-mobiliteit

https://parkmobile.be/voordelen/

https://4411.io/

https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/auto-taxi/parkeren-straat

https://stadincijfers.antwerpen.be/dashboard/mobiliteit

Documenten:

Mobiliteitsplan 2020, 2025, 2030 (opgesteld in 2015), Stad Antwerpen

Mobiliteit en Parkeren Antwerpen, Jaarverslag 2018

HOOFDSTUK 3:
BARCELONA

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

BARCELONA

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

De strategie van Barcelona past in een beleid dat auto's minder plaats wil geven in de stad om te voldoen aan doelstellingen inzake levenskwaliteit die in het mobiliteitspact zijn vastgelegd.

Parkeerbeleid

Parkeren wordt sinds de jaren 1980 gereguleerd en het beleid is thans zeer restrictief.

Parkeren op straat

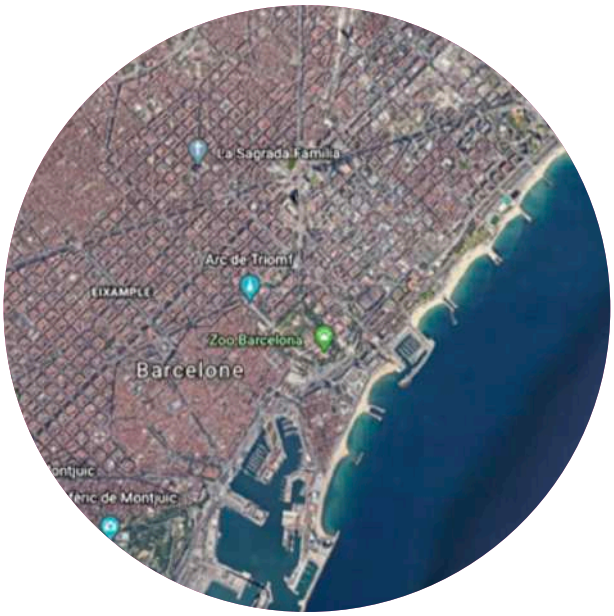
Het parkeren voor bewoners (en handelaars) heeft als bijzonderheid dat er voorbehouden plaatsen zijn.

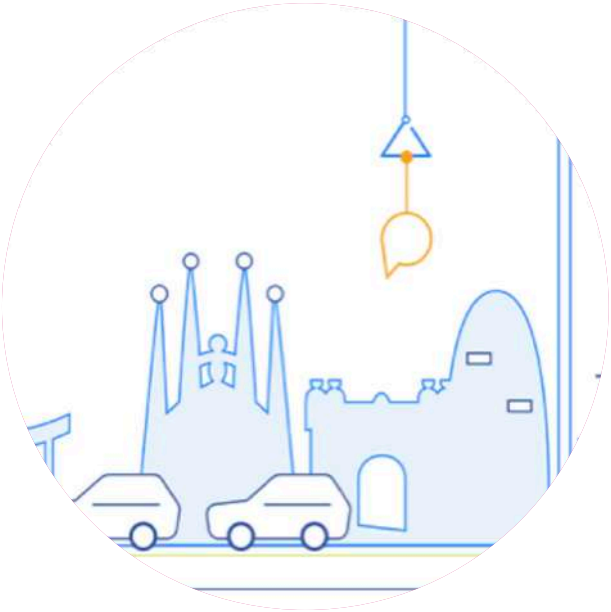
Parkeren buiten de straat

Het beperkte aantal parkeerplaatsen op straat wordt gecompenseerd door ruimte buiten de straat, meer bepaald voor tweewielers.

Bijzonderheden in de wijken

De meeste wijken bevinden zich in een zone met betaald parkeren en zeer veel rotatie, in het centrum is er heel weinig parkeerplaats.





1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	1.620.809 inw.	5 514.881 inw.
Oppervlakte	101 km²	7 729 km²
Bevolkingsdichtheid	16 048 inw./km²	713 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	15,5 %	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,07	/

2. CONTEXT

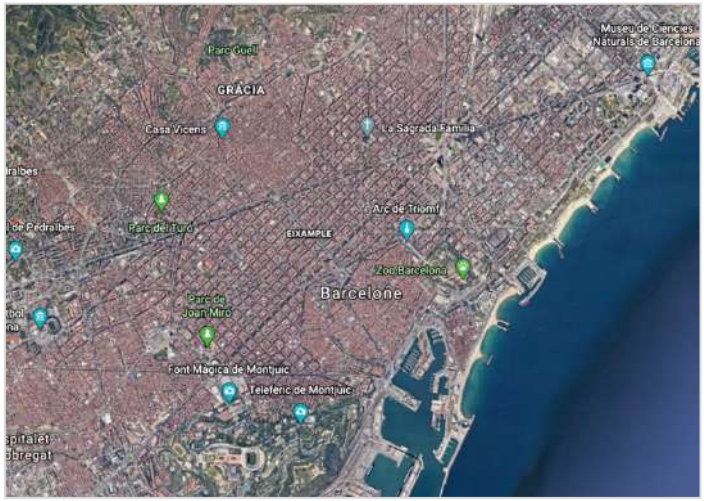
Barcelona is na de hoofdstad Madrid de dichtstbevolkte stad van Spanje: het stadscentrum telt momenteel meer dan **1,6 miljoen** inwoners en het grootstedelijk gebied **5,5 miljoen** (voor in totaal 36 gemeenten). Barcelona is de hoofdstad van de regio Catalonië en ligt in het noordoosten van het land, aan de Middellandse Zee. De gemeente heeft een oppervlakte van 101 km2 en een hoge bevolkingsdichtheid: **16.000 inwoners/km**, meer dan twee keer zoveel als die van Brussel. De dichtheid van het grootstedelijk gebied is een heel stuk lager: iets meer dan 700 inwoners/km2. Spanje had in 2018 een HDI van 0,893 en staat daarmee op de 25ste plaats in de wereld. Barcelona en Catalonië vormen **de economische motor van het land**, en de stad heeft dan ook een lager werkloosheidscijfer dan het nationale gemiddelde: 10,9% tegenover 14,1% voor heel Spanje in 2019.

Figuur 22: Kaart van Barcelona

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

Barcelona is onderverdeeld in **10 wijken**, aangegeven op de kaart hieronder. Het **historisch centrum** van Barcelona – de Ciutat Vella en de gotische wijk – ligt aan de oostkust van Spanje, aan de rand van de Middellandse Zee, nabij de haven en bestaat uit smalle straatjes. Dwars door dat centrum loopt La Rambla, een brede laan die in het midden autovrij is en die de Plaza de Catalunya verbindt met de haven. De rest van de stad wordt gekenmerkt door een veel regelmatiger stedelijk weefsel, georganiseerd volgens een Hippodamisch grondplan dat is afgeleid van het **Cerdà-plan** van 1860: een dambordstructuur vormt regelmatige blokken en wordt doorkruist door twee grote diagonale lanen (Avenida Diagonal en Avenida Meridiana). De wijk Eixample ("uitbreiding" in het Catalaans), die vlak achter de oude stad ligt, is er een goed voorbeeld van.

Figuur 23: Kaart met de wijken van Barcelona en luchtfoto van de structuur van de stad



Bron: Barcelonas.com en GoogleMaps

In het westen van de stad, in de wijken Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts of Horta-Guinardó, aan de voet van het bergmassief van het natuurpark **Serra Collserola**, is de verstedelijking minder dicht, met volop eengezinswoningen, waaronder villa's met tuinen.

De gemeente Barcelona (Ajuntament) is het gekozen orgaan dat de stad bestuurt. Het bestaat uit 41 raadsleden die via algemene verkiezingen worden verkozen voor vier jaar. De burgemeester (alcalde of alcaldessa) wordt door deze raad verkozen.

2.2. Parkeerbeheer

In Barcelona wordt het parkeren op **gemeentelijk niveau** beheerd. Dat gebeurt via een gemeentelijk overheidsbedrijf dat in 2002 is opgericht: **Barcelona de Serveis Municipals, B:SM**. Het is bevoegd voor mobiliteitskwesties, samen met de dienst Bicing die fietsen in zelfbediening verhuurt, voor de bushaltes in Barcelona-Noord en Sant Andreu en voor parkeren, maar ook voor het beheer van bepaalde recreatiegebieden zoals de dierentuin van Barcelona of het pretpark Tibidabo.

B:SM bepaalt het parkeerbeleid in Barcelona en voert het uit, meer bepaald via het plan AREA, dat is ingevoerd in 2005 om het gebruik van de parkeerplaatsen te reguleren en te optimaliseren. Het AREA komt hierna gedetailleerd aan bod.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

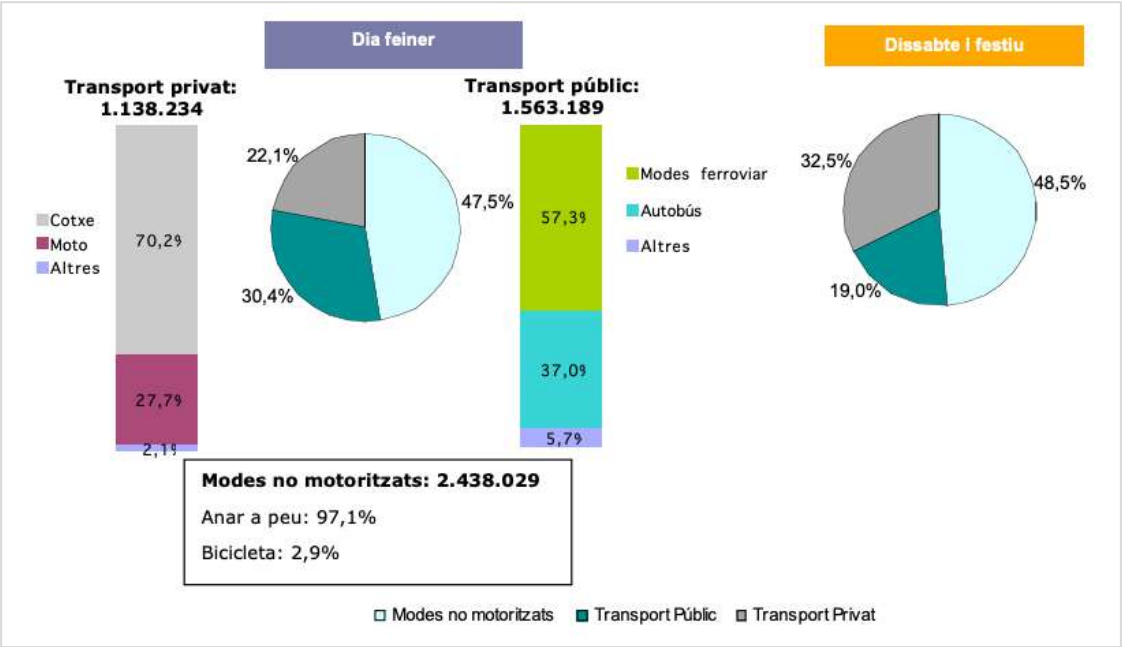
3.1. Mobiliteitsbeleid

Mobiliteit: een gering modaal aandeel van de auto

De laatste mobiliteitsenquête voor Barcelona dateert al van 2006: de **Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006**, verricht voor heel Catalonië maar met detailgegevens per stad.

In Barcelona bijvoorbeeld is **te voet gaan** goed voor het grootste modale aandeel, nl. **46%** van de verplaatsingen op weekdagen, gevolgd door **openbaar vervoer**, met iets meer dan **30%** voor bussen en metro's. De **auto** neemt slechts **15,5%** van de verplaatsingen van de Barcelonezen voor zijn rekening, wat weinig is in vergelijking met Brussel of andere Europese steden (met uitzondering van Parijs, waar het modaal aandeel van de auto ook klein is). In Barcelona waren er in 2014 113 gemotoriseerde voertuigen per 1.000 inwoners[9] . Het gebruik van **gemotoriseerde tweewieler** is bijzonder aanzienlijk in Barcelona, met een modaal aandeel van 6%; dat van de **fiets** is **marginaal**, met slechts een modaal aandeel van 1,4%. Nochtans beschikt Barcelona sinds 2007 een systeem met zelfbedieningsfietsen: **Bicing**.

Figuur 24: Modale aandelen van de verplaatsingen der Barcelonezen



Bron: EMQ, 2006

Zeer onlangs heeft Barcelona eveneens een **Zone met Lage Uitstoot** (ZLU) ingevoerd, die geldt sinds 1 januari **2020**. De zone omvat bijna de gehele stad, met uitzondering van de industriële vrijzone in het zuidoosten en het noordelijke deel van de wijk Sarrià-Sant Gervasi, een bebost gebied is dat deel uitmaakt van het natuurpark Serra de Collserola. Benzineauto's die vóór 2000 zijn gekocht en dieselauto's die vóór 2006 zijn gekocht, worden op weekdagen tussen 7 en 20 uur uit deze zone geweerd. De maatregel zou in 2021 worden uitgebreid tot bedrijfsvoertuigen. Dit past binnen een beleid om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de auto minder ruimte te geven in de stad.

9 http://www.amb.cat/s/es/web/area-metropolitana/dades-estadistiques/mobilitat-i-transport/vehicle-privat.html (geraadpleegd op 11/03/2019)

In de aanloop naar de Olympische Spelen van 1992 werd in Barcelona nieuwe mobiliteitsinfrastructuur aangelegd, parallel met nieuwe stadsprojecten. Daarbij hoorde meer bepaald de uitbreiding van de luchthaven El Prat en de aanleg van een 35 km lange **ringweg**, de Rondas, die een deel van het verkeer uit het stadscentrum houdt.

In 1998 heeft Barcelona het **Mobility Pact** goedgekeurd, dat bedoeld was als een **participatief initiatief** waarbij lokale overheden, instellingen en verenigingen betrokken waren, aanvankelijk goed voor een dertigtal betrokken partijen. Het doel is een consensus te bereiken over een mobiliteitsstrategie voor Barcelona, rekening houdend met de kwaliteit van de openbare ruimte, de levenskwaliteit en het welzijn van de inwoners als aandachtspunten. Sinds de goedkeuring van dit Mobility Pact zijn sessies georganiseerd, met intussen een honderdtal partners. De grote principes van het pact zijn duurzaamheid, recht op mobiliteit en levenskwaliteit. Dit wordt uitgewerkt in **10 doelstellingen** (waaronder bijvoorbeeld minder luchtverontreiniging, meer ruimte voor voetgangers, het aanmoedigen van het gebruik van de fiets en het voeren van een globaal parkeerbeheer).

De keuzes van de stad op het vlak van mobiliteit komen ook tot uiting in strategische documenten zoals de **mobiliteitsplannen**, met een eerste plan voor de periode 2006-2012, gevolgd door een plan voor 2013-2018 en, momenteel, een plan voor **2019-2024** (Nou Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona). Dit plan ligt in de lijn van de vorige plannen en handhaaft dezelfde hoofddoelstellingen als het plan voor 2013-2018. Er wordt trouwens verduidelijkt dat na afloop van de periode waarop laatstgenoemd plan slaat, meer dan 50% van de in de vorm van 66 initiatieven vastgelegde doelstellingen is bereikt. Het plan 2019-2024 wil het modale aandeel van lopen opvoeren, zorgen voor veiliger en comfortabeler openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, en tegelijk de rol van de privéauto te verkleinen (met luchtverontreiniging en volksgezondheid, maar ook met de verkeersveiligheid en de bezetting van de openbare ruimte als aandachtspunten). De nadruk wordt ook gelegd op "smart mobility", met als aandachtspunt de ontwikkeling van het aanbod en het gebruik van deelvoertuigen en het gebruik van nieuwe technologieën om de mobiliteitsdiensten te verbeteren.

3.1. Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Barcelona past **binnen de grote doelstellingen van de opeenvolgende mobiliteitsplannen**: minder ruimte voor de auto in de stad, beter gedeeld gebruik van de openbare ruimte, bestrijding van verkeersopstoppingen (als concretisering van de gewenste verbetering van de kwaliteit van het stadsleven en van de luchtkwaliteit). Daaraan moet men nog een doelstelling toevoegen: **parkeren voor bewoners vergemakkelijken** in de zones waar de vraag het sterkst is, om die bewoners aan te sporen hun auto thuis te laten en minder vervuilende vervoerswijzen te gebruiken, zoals openbaar vervoer of te voet gaan. Dit parkeerbeleid verloopt meer bepaald via het verkleinen van het aantal parkeerplaatsen op straat en de invoering van een reguleringssysteem.

3.1.1. Autodelen

In Barcelona zijn **meerdere aanbieders van deelmobiliteit** actief, niet alleen deelauto's (Ubeeqo, Like, Som mobilitat, Drivy) maar ook gemotoriseerde tweewielers en fietsen. Om in Barcelona te kunnen werken moeten de bedrijven die deze voertuigen aanbieden, toestemming krijgen van de gemeente en parkeren op de voor hen voorbehouden plaatsen.

3.1.2. Feitelijke compensatie, maar geen verplichting

Vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat en bijkomende inpandige parkeerplaatsen

In Barcelona wordt aldus een beleid gevoerd om het **aantal parkeerplaatsen op straat te verminderen** en op die manier het aandeel van de openbare ruimte voor andere doeleinden (met name voetgangers en fietsers) te vergroten. Dat gaat evenwel gepaard met zorgen van nieuwe **parkeerplaatsen buiten de straat** (klassieke parkeergarages en P+R's). Zoals blijkt uit onderstaande tabel, afkomstig uit een GART-studie (2016), is tussen 1980 en 2010 het aantal parkeerplaatsen op straat met ongeveer 10% verminderd, maar belangrijker is dat het aandeel van parkeerplaatsen op straat in verhouding tot het totale aantal parkeerplaatsen is gehalveerd. Terwijl ze in 1980 nog goed waren voor 40% van het parkeeraanbod, vertegenwoordigden de plaatsen op straat in 2010 nog maar 19%.

Figuur 25: Evolutie van het aantal plaatsen op straat en elders in Barcelona, 1980-2010.

OMKERING VAN DE TENDENS IN DE VERHOUDING TUSSEN PARKEERPLAATSEN OP STRAAT EN DAARBUITEN					
AANTAL PARKEER-PLAATSEN	1980	AANDEEL	2010	AANDEEL	EVOLUTIE 2010/1980
Langs de openbare weg	167000	40,04 %.	150000	18,98 %	-10,12 %
Buiten de openbare weg	250000	59,96%	640000	81,01 %	+ 156 %
Totaal	417000	100%	790000	100 %	+ 89,45 %

Bron: GART, 2016

Regulering van het parkeren

Tegelijkertijd heeft de stad Barcelona geleidelijk een systeem voor de regulering van het parkeren ingevoerd, dat zowel tarieven als beperkingen in de tijd omvat. In **1983** werden de **eerste plaatsen met betaald parkeren voor een beperkte duur** (die overeenkomen met de huidige blauwe zone) ingevoerd in Eixample en de gotische wijk. Het waren er in totaal 231. Het doel is een betere rotatie van de voertuigen aanmoedigen. Het jaar daarop, in 1984, werd deze gereglementeerde zone uitgebreid tot 648 parkeerplaatsen. Nog eens twintig jaar later, in 2005, ging het al om zo'n 7.000 plaatsen, en de blauwe zone telt nu 9.000 plaatsen (tegenover meer dan 40.000 plaatsen in de groene zone). In 2001 werden eveneens specifieke plaatsen ingevoerd voor leveringen.

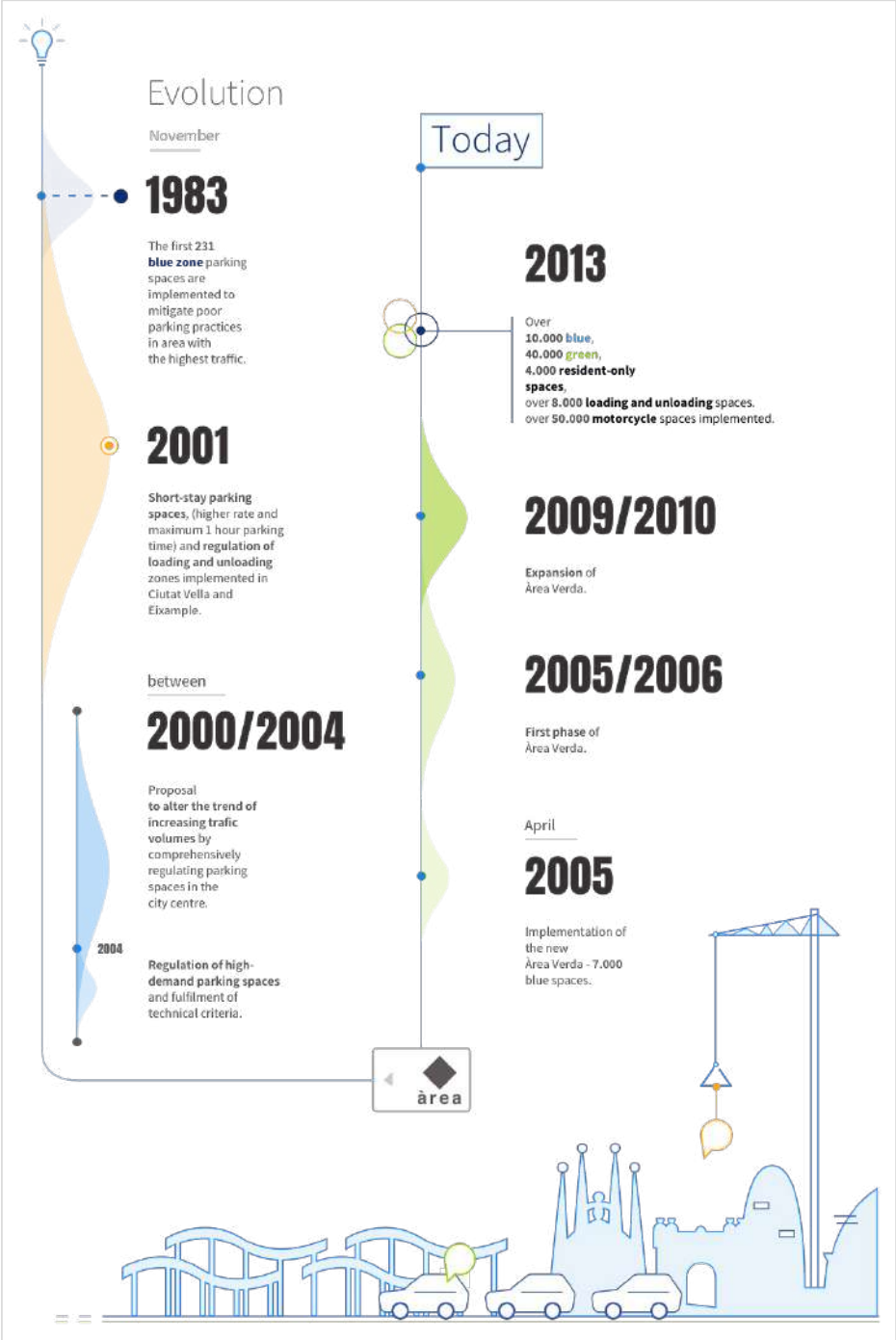
In mei **2005** werd de parkeerregulering geformaliseerd met de goedkeuring van het systeem **"AREA"** door de stad Barcelona. Het is gebaseerd op een indeling in zones, waarop we hierna in detail ingaan. Het is meer bepaald de bedoeling de toegang van voertuigen tot de gereguleerde zone te ontmoedigen, om opstopping in het stadscentrum overdag te vermijden.

Meer specifiek streeft deze maatregel de volgende doelstellingen na:

- De vraag naar parkeergelegenheid op straat terugdringen en reguleren door het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen te optimaliseren;
- Het aantal gevallen van overlast en parkeerovertredingen (dubbel parkeren, parkeren op voetpaden, enz.) verminderen om het verkeer, zowel voor voertuigen als voor voetgangers, vlotter te laten verlopen;
- De verdeling van de parkeergelegenheid op straat optimaliseren en rationaliseren, en inspelen op nieuwe noden (het samengaan van verschillende vervoerswijzen);
- Het parkeren voor bewoners toegankelijker maken in de zones waar de situatie het meest nijpend is;
- Duurzame ontwikkeling als doelstelling invullen door het gebruik van auto's en bijgevolg de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

De wettekst waarop het AREA-systeem is gebaseerd, is de **fiscale verordening 3.12** die door de gemeenteraad van Barcelona in plenaire zitting is goedgekeurd en waarin de parkeerregels ende toepasselijke tarieven zijn vastgelegd.

Figuur 26: Evolutie van het beleid en van het parkeeraanbod in Barcelona



Bron: stad Barcelona, 2020

3.1.3. MaaS

Sinds begin 2019 biedt de stad Barcelona een **app** aan die gewijd is aan mobiliteit en die de naam **"Smou"** kreeg. Deze app biedt toegang tot informatie en omvat naast een routeplanner de volgende mobiliteitsdiensten: het Bicing-systeem met fietsen in zelfbediening, de laadpunten van Endolla Barcelona, het autodeelaanbod van Ubeeqo en Getaround, alsook diverse diensten in verband met parkeren. Met de app kan de gebruiker via de dienst ApparkB zijn parkeerplaatsen beheren en betalen. Dat valt dan onder **MaaS** (Mobility as a Service) en de stad heeft de ambitie geleidelijk bijkomende diensten op te nemen in deze app. Bewoners moeten om te parkeren evenwel een andere toepassing gebruiken – Onaparcar residents – en dat geldt ook voor parkeren op plaatsen voor leveringen – areaDUM. We kunnen dan ook vraagtekens plaatsen bij dit bestaan van verschillende toepassingen, elk voor een ander gebruik van het parkeeraanbod, terwijl die verschillende modaliteiten net zo goed in één enkele toepassing zouden kunnen worden gecombineerd. Bovendien is het openbaar vervoer niet geïntegreerd in de Smou-app; daarvoor moet men dan weer via de app TMB voor bussen en metro's gebruiken (uitgaande van de voornaamste aanbieder van openbaar vervoer in Barcelona).

3.1.4. Andere

Niet van toepassing

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

In Barcelona is het parkeren op straat georganiseerd volgens het **AREA** regulerings- en zoneringssysteem, dat in **2005** is ingevoerd. In totaal komt dit neer op 62.000 gereglementeerde parkeerplaatsen op straat, of een verhouding van 38 plaatsen per 1.000 inwoners.

4.1.1. Tariefzones

Het AREA-systeem maakt onderscheid tussen verschillende soorten parkeerplaatsen.

Blauwe zone

Het doel van de blauwe zone is een **sterke rotatie van geparkeerde voertuigen aan te moedigen rond zones waar activiteiten geconcentreerd zijn** (handelszaken, diensten, instellingen, enz.), zodat een groter aantal mensen ze met de auto kan bereiken. Ze omvat heeft momenteel bijna **9.000 plaatsen**. Alle voertuigen (bewoners of bezoekers) mogen parkeren in de blauwe zone door het vastgestelde tarief te betalen, aan de parkeerautomaat of door gebruik te maken van de mobile app Smou. De tarieven variëren van **1,08 tot 2,50 euro** per uur binnen de blauwe zone, met een gradatie over vier niveaus, afhankelijk van de spanning op de parkeervraag. De wijken Ciutat Vella en Eixample (historisch centrum) hanteren aldus de hoogste tarieven (A en B in de tabel hieronder), terwijl de minder hypercentrale wijken lagere tarieven hebben. Deze gedifferentieerde tarifering gaat gepaard met **beperkingen in de tijd die eveneens afgestemd worden** op de vraag (van 1 tot 4 uur): de duurste zones zijn ook de zones waar de strengste tijdslimieten gelden. De tarieven en de tijdslimieten worden nauwkeurig aangegeven door borden bij elke parkeerplaats. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende parkeervoorwaarden die in de blauwe zone van toepassing zijn.

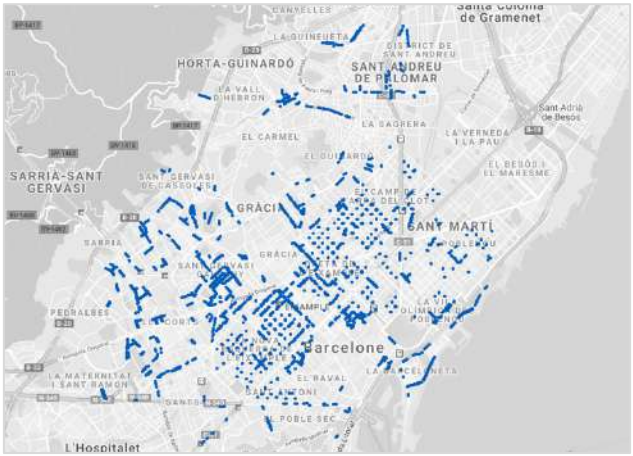
Figuur 27: Tarieven en tijdslimieten in de blauwe zone

	UURTARIEF	MAXIMALE PARKEERDUUR
A	€ 2,50	1 of 2 uur
B	€ 2,50	2 uur
C	€ 1,96	3 uur
D	€ 1,08	4 uur

Bron: stad Barcelona, 2020

De blauwe zone wordt geactiveerd tijdens de **werkuren op weekdagen** (maandag-vrijdag + zaterdag voor het stadscentrum en zaterdag, zondag en feestdagen voor de zones nabij de stranden), die overeenstemmen met de tijdstippen waarop het verkeer het drukst is: van 9 tot 14 uur, vervolgens van 16 tot 20 uur (let op de verschuiving van de middagpauze, iets typisch voor Spanje).

Figuur 28: Kaart van de parkeerplaatsen van de blauwe zone in Barcelona



Bron: stad Barcelona, 2020

Groene zone

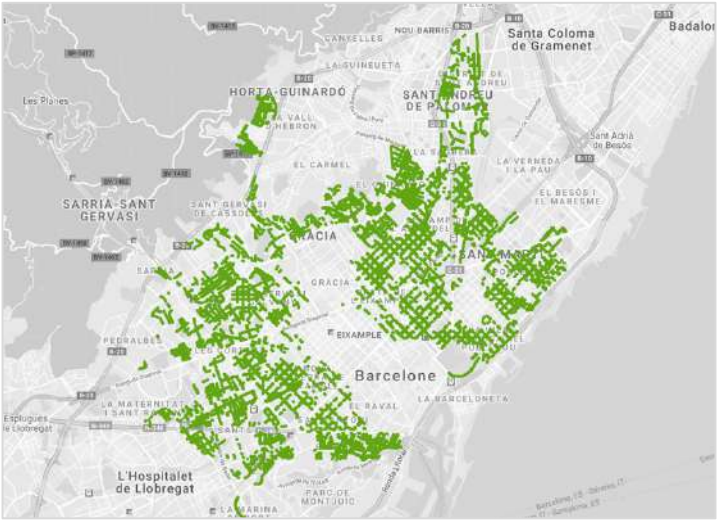
De groene zone is bedoeld om **bewoners bij het parkeren voorrang te geven** ten opzichte van bezoekers. Het gaat immers om de zones waar het aantal plaatsen kleiner is dan de vraag. De groene zone geldt op weekdagen (maandag-vrijdag, maar in sommige stadsdelen ook op zaterdag), van 8 tot 20 uur. De groene zone is groter dan de blauwe en telt **meer dan 40.000 parkeerplaatsen**.

Bewoners en bezoekers krijgen dus niet dezelfde parkeervoorwaarden: bewoners kunnen gratis parkeren of betalen slechts 20 cent per dag in de zones waar de parkeerdruk het grootst is. Zij mogen ook tot 7 dagen aan één stuk op dezelfde plaats blijven staan. De groene zone is onderverdeeld in **28 subzones voor bewoners**. Bewoners kunnen telefonisch of online een kaart (het equivalent van een vignet) aanvragen op het gemeentehuis en mogen voor hun parkeermogelijkheid per dag betalen of in één keer, tot de laatste werkdag van het jaar, door gebruik te maken van een parkeerautomaat of via de specifieke app ONaparcar bewoners. Bewoners mogen dus gebruik maken van de plaatsen in de groene zone door met hun kaart te betalen.

Voor **bezoekers** worden twee uurtarieven gehanteerd, ook weer naar gelang van de druk die van de vraag uitgaat – **2,75 euro of 3 euro**[10] . Bezoekers mogen slechts parkeren voor een **beperkte periode van één of twee uur.** Ook deze modaliteiten staan op borden aangegeven.

Afgezien van het specifieke geval van de bewoners zijn de parkeervoorwaarden in de groene zone strikter dan in de blauwe, zowel wat het tarief als wat de tijdslimiet betreft; daarom noemen wij de groene zone **de zone voor betaald parkeren met de grootste rotatie.**

Figuur 29: Kaart met de parkeerruimten van de groene zone in Barcelona



Bron: Stad Barcelona, 2020

4.1.2. Parkeervergunningen

Uitsluitend voor bewoners voorbehouden zones

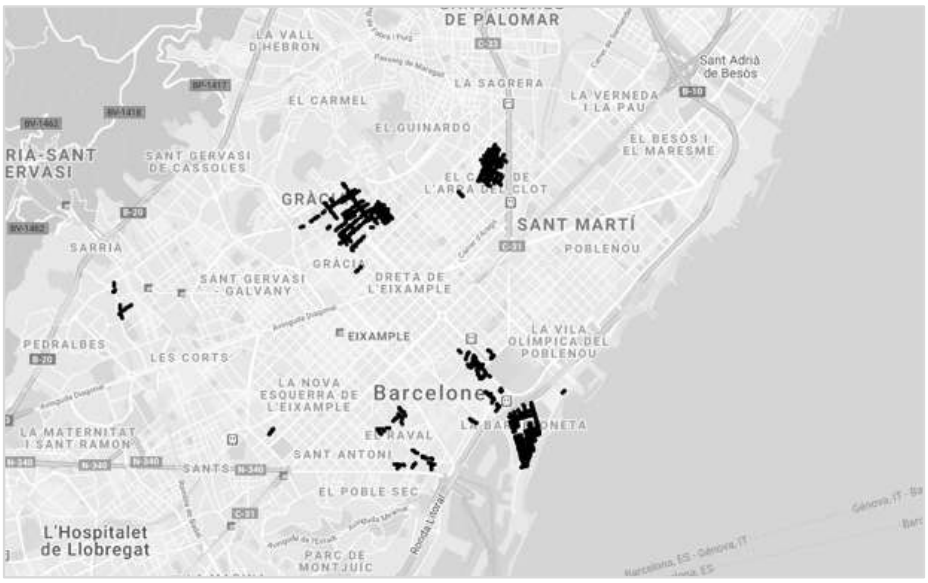
Hoewel in de groene zone onderscheid wordt gemaakt en bewoners voordeliger kunnen parkeren dan bezoekers, zijn er ook stadsdelen waar parkeerplaatsen uitsluitend voor bewoners zijn gereserveerd. Het gaat om bijna **4.000 plaatsen**, voor het merendeel in **de zones waar het tekort aan plaatsen het grootst is**. Op de plattegrond hieronder is te zien dat het vooral om drie kernen gaat: de wijk Barceloneta (in de buurt van de haven en het strand) en aan de rand van de gotische wijk, de wijk Gràcia en de wijk El Camp de l'Arpa del Clot. Alleen de bewoners die in elk van deze zones wonen (volgens de reeds vermelde opdeling in 28 woonzones) mogen er parkeren, gedurende maximaal 7 dagen aan één stuk op dezelfde plaats, en "emissievrije" voertuigen zijn niet vrijgesteld van deze regel. Parkeren is **gratis of wordt aangerekend tegen 20 cent per dag, met maximum van 1 euro per week**. Maar gratis of niet, bewoners moeten alleszins hun statuut aangeven door een specifiek ticket te halen bij de parkeerautomaat of zich te registreren via de specifieke app daarvoor. Voor bewoners gelden deze voorwaarden 365 dagen per jaar en van 8 tot 20 uur. 's Nachts mogen niet-bewoners dus gratis parkeren op deze plaatsen, behalve in de wijken Barceloneta en El Born, waar de exclusiviteit voor de bewoners dag en nacht geldt.

In 2017 telde de stad **260.000 bewoners** die gebruik maakten van het AREA-systeem[11].

10 De tarieven variëren naar gelang van de zone: 3 euro in groene zone A, waar het parkeeraanbod als prangend wordt beschouwd, 2,75 euro in groene zone B, die als minder prangend wordt beschouwd

11 https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/making-parking-easier-for-residents_547353.html (geraadpleegd op 11/03/2020)

Figuur 30: Kaart met de parkeerruimten die uitsluitend voorbehouden zijn voor bewoners van Barcelona



Bron: Stad Barcelona, 2020

Leveringszones

Het AREA-systeem omvat ook ongeveer **9 000 leveringsplaatsen** (laden en lossen), aangeduid met "DUM" (Distribució Urbana de Mercaderies) en voorbehouden voor professioneel gebruik. Parkeren op deze plaatsen is beperkt tot **30 minuten** op weekdagen tussen 8 en 20 uur, om een zeer hoge rotatie mogelijk te maken. Voor de gebruikers is parkeren op deze plaatsen **gratis** gedurende de toegestane tijd, maar men dient zich te registreren via de smartphone-app areaDUM, via sms of bij de parkeerautomaat, zodat kan worden gecontroleerd of de tijdslimiet van 30 minuten wordt nageleefd (dit digitale systeem vervangt de parkeerschijf). Deze parkeerplaatsen liggen verspreid over heel het centrum van de stad – de wijken Ciutat Vella en Eixample – en zijn tot in de buitenwijken te vinden.

Figuur 31: Kaart met de parkeerruimten die voorbehouden zijn voor leveringen in Barcelona

Bron: Stad Barcelona, 2020

Elektrische voertuigen

Het aanmoedigen van het gebruik van elektrische voertuigen is een beleid waarvan parkeren deel uitmaakt: zo zijn elektrische voertuigen **vrijgesteld van parkeertarieven** in de blauwe en groene zones. Barcelona beschikt over een netwerk van 450 oplaadpunten, verspreid over de hele stad.

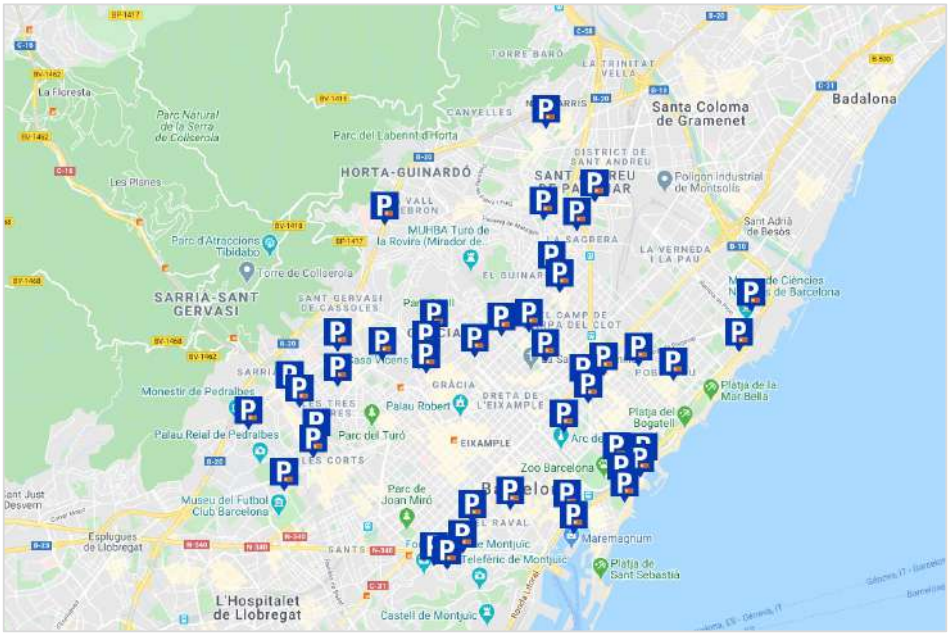
Bovendien geldt in geval van een **verontreinigingspiek** een **toeslag** van 2 euro per uur op de tarieven voor de blauwe zone en de bezoekerstarieven in de groene zone. Deze ontradende maatregel geldt echter niet voor voertuigen die als "emissievrij" beschouwd worden.

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

Het gemeentelijk parkeerbedrijf B:SM beschikt over een netwerk van **40 parkings** buiten de straat, met in totaal meer dan **13.000 plaatsen**. Deze parkings zijn verspreid over de hele stad, zowel in het hypercentrum, in de Ciutat Vella dus, als verder naar de rand toe. De wijk Eixample blijkt daarentegen weinig B:SM-parkings te hebben (maar dit tekort wordt gecompenseerd door parkings die worden geëxploiteerd door privébedrijven[12] zoals SABA, Núñez y Navarro of Continental Parking).

Figuur 32: Kaart met het parkeeraanbod van B:SM buiten de straat in Barcelona



Bron: B:SM, 2020

De B:SM-parkings bieden een reeks **diensten** (waarvoor geen cijfermateriaal beschikbaar is), zoals oplaadpunten voor elektrische voertuigen, beveiligde fietsenstallingen, opbergkluizen voor gebruikers en de mogelijkheid om te betalen via de app Smou. Bovendien omvatten bepaalde parkings mobiliteitsdiensten zoals **autodelen** (Ubeeqo, Like, Som mobilitat, Drivy) of klassieke **verhuur** van voertuigen (Europcar, Virtuo).

12 https://parclick.fr/search?lt=41.3851&ln=2.1734&df=2020-03-12%2B10:00&dt=2020-03-12%2B12:00&ft=1&group=search&z=15&q=Barcelone (geraadpleegd op 11/03/2020)

Qua tarifering biedt B:SM meerdere soorten abonnementen aan, afhankelijk van de geplande parkeerduur: van **25-28 euro/dag tot 87 euro voor 7 dagen**. Abonnementen voor bedrijven worden eveneens aangeboden.

Bewonersparkings

B:SM heeft ook een ondergronds parkeeraanbod voor bewoners. Bedoeling is hun de mogelijkheid te geven hun auto dicht bij hun woning te laten staan en zich bijvoorbeeld met het openbaar vervoer te verplaatsen en hun auto daardoor rationeler te gebruiken. Er zijn momenteel **26 parkings** voorbehouden voor bewoners, met in totaal **6 000 plaatsen**. Ze bevinden zich niet in het stadscentrum, maar aan de **stadsrand** in het noordwesten, in de woonwijken Horta-Guinardó en Nou Barris. Deze parkings zijn alleen toegankelijk met **abonnement** en elke bewoner heeft een eigen plaats.

In twee van deze bewonersparkings kan men een parkeerplaats kopen voor 8.000 tot 20.000 euro exclusief belastingen. Sommige bewonersparkings hebben ook oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

4.2.2. Privéaanbod

Geen informatie beschikbaar

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

De stedenbouwkundige normen voor privéparkeren zijn overal in de stad dezelfde. Barcelona hanteert minimumdrempels (maar geen maximumdrempels) voor het inrichten van parkeerplaatsen voor auto's, maar de regelgeving slaat niet op fietsen. Voor een woongebouw zijn de vereisten bijvoorbeeld ten minste één parkeerplaats voor 0 tot 90 m² vloeroppervlakte, 1,5 plaats tot 150 m² en 2 plaatsen boven 150 m².

Dat er geen maximumdrempels zijn kan verrassend lijken in het licht van het beleid om auto's minder plaats te geven in de stad. Toch is het in feite logisch gezien de inspanningen van de stad om het parkeren voor bewoners te begunstigen, met gereserveerde plaatsen op straat: bedoeling is eveneens dat het privéaanbod niet te beperkt is.

Voor handelszaken en kantoren is de minimumnorm voor het parkeren van auto's één plaats per 60 m² vloeroppervlakte.

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

Het P+R-aanbod van B:SM is een invulling van de klassieke doelstelling van park-and-ride: voertuigen van forenzen vanuit de rand naar het stadscentrum ontmoedigen en beperken door hen aan te moedigen voor het laatste deel van hun verplaatsing het openbaar vervoer te nemen. B:SM heeft 4 P+R's, met in totaal 260 plaatsen. Daarvoor zijn er P+R-passen met prijzen tussen 9,95 euro voor een dag en 59,95 euro voor 7 dagen.

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Geen informatie beschikbaar

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Voor fietsen staan in Barcelona fietsbeugels in de openbare ruimte en zijn er buiten de straat plaatsen in parkeergarages. Voor parkeren op straat onderzoekt de stad momenteel de vraag, teneinde bijkomende parkeerplaatsen aan te bieden in de zones waar de nood het grootst is, met 30.000 plaatsen als streefcijfer. Vermeldenswaard is eveneens het experiment met 150 beveiligde betaalde parkeerplaatsen voor fietsers, waarvoor men het systeem VadeBike[13] gebruikt (jaartarief van 29 euro of uurtarief van 29 cent na de eerste 9 uur gratis).

13 https://vadebike.es/tarifas (geraadpleegd op 11/03/2020)

4.3.1. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

In het AREA-systeem zijn meer dan **44.000 plaatsen** voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers; het gebruik ervan is volledig gratis. Met dit omvangrijke – en kosteloze – aanbod voor motoren en scooters wil de stad het gebruik van de openbare ruimte reguleren en wildparkeren vermijden omdat dit het verkeer op wegen en voetpaden verstoort. Barcelona telt nu eenmaal een groot aantal gemotoriseerde tweewielers en kampt dus met een parkeerprobleem voor deze voertuigen[14].

5. BELEID PER WIJK

Figuur 33: Plattegrond met de wijken van Barcelona

Bron: openbaar domein

14 https://www.caradisiac.com/la-municipalite-de-barcelone-face-au-casse-tete-des-deux-roues-motorises-181427.htm geraadpleegd op 11/03/2020)

We zagen al dat het AREA-systeem in Barcelona een **complexe zonering** voorstelt voor het parkeren, met op straat parkeerplaatsen in blauwe en groene zones en plaatsen die voor bewoners voorbehouden zijn. Binnen de blauwe en groene zones worden meerdere uurtarieven en tijdslimieten gehanteerd. De zone die is gedefinieerd als **betaalzone met de grootste rotatie**, waar de reglementering het minst permissief is, blijkt dan **zeer uitgestrekt** en omvat het hypercentrum – de wijk Ciutat Vella –, de dicht bebouwde woonwijk van de Sagrada Familia (onderdeel van de wijk Eixample), de zakenwijk Les Corts en het winkelgebied Barrios Nova y Antigua Esquerra (Eixample). In deze zones is parkeren beperkt tot 2 uur, met uurtarieven tussen 2,25 en 3 euro. Aan de rand, op een flank van de Collserola, ligt de woonwijk Vallvidrera (Sarrià-Sant Gervasi), die **niet dicht verstedelijkt** is en waar **geen regulering** bestaat voor parkeren.

Figuur 34: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Barcelona

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN BARCELONA	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	Ciutat Vella	Betaal-zone met de grootste rotatie (uitsluitend woonzones, groen en blauw)	€ 2,25- € 2,75	€ 0	€ 0	€ 3,20/u
Dichtbevolkt residentieel	Barrio Sagrada Familia (Eixample)	Betaalzone met de grootste rotatie (voornamelijk groene zone)	€ 3	€ 0	€ 0	€ 3,20/u
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Barrio Vallvidrera (Sarria Sant-Gervasi)	Ongeregle-menteerde zone	€ 0	/	/	/
Zakenwijk	Barrio Les Corts (Les Corts)	Betaalzone met de grootste rotatie (voornamelijk groene zone)	€ 2,75	€ 0	€ 0	€ 3,30/u
Winkelzone buiten hypercentrum	Barrios Nova y Antigua Esquerra (Eixample)	Betaalzone met de grootste rotatie (groene en blauwe zone)	€ 2,50- € 3	€ 0	€ 0	/

6. TE ONTHOUDEN?

- De parkeerstrategie van Barcelona maakt deel uit van het mobiliteitsbeleid dat bedoeld is om het gebruik en de plaats van de auto te beperken en de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling, levenskwaliteit en stedelijke leefbaarheid na te streven die in het Mobility Pact van 1998 staan;
- De eerste gereguleerde parkeerplaatsen dateren van 1983, daarna werd het aantal geleidelijk opgevoerd;
- Het reguleringssysteem is in 2005 geformaliseerd in de vorm van AREA, een systeem dat een onderscheid maakt tussen blauwe en groene zones, voorbehouden plaatsen voor bewoners en voor leveringen;
- Barcelona hanteert nu een zeer restrictief parkeerbeleid voor auto's, met een betaalzone met een zeer grote rotatie die zich uitstrekt over een groot deel van de stad (blauwe zone en groene zone voor bezoekers) en zeer weinig parkeergelegenheid in het hypercentrum (Ciutat Vella en gotische wijk);
- Bijzondere aandacht gaat evenwel naar het bewonersparkeren, met parkeerplaatsen die exclusief voor bewoners zijn voorbehouden in bepaalde zones, parkeermogelijkheden in parkeergarages buiten de straat en zeer concurrentiële tarieven (gratis of 0,20 euro/dag). Er bestaat als zodanig geen systeem met vignetten, maar de stad hanteert specifieke voorwaarden voor bewoners (en via de DUM-parkeerplaatsen voor handelaars);
- Sinds de jaren tachtig voert Barcelona een beleid om het aantal parkeerplaatsen op straat te beperken en te compenseren met nieuwe plaatsen buiten de straat;
- Het parkeren van de zeer talrijke gemotoriseerde tweewielers in Barcelona, is een specifiek aandachtspunt, aangezien het gebruik van motorfietsen en scooters er bijzonder belangrijk is: de stad heeft dan ook een aanzienlijk gratis parkeeraanbod voor deze voertuigen, om overlast in de openbare ruimte te voorkomen;
- De begin 2020 in het leven geroepen Zone met Lage Uitstoot, strekt zich over bijna de hele stad uit;
- Tot slot doet Barcelona mee met de ontwikkeling van MaaS en het gebruik van nieuwe technologieën ten dienste van de mobiliteit; daarin zitten wel toepassingen i.v.m. parkeren maar het openbaar vervoer niet.

7. BRONNEN

Stad Barcelona, (2005), Ordonança Fiscal núm. 3.12, URL: https://www.areaverda.cat/sites/default/files/fitxer_estatic/2018-11/Ordenan%C3%A7a%20Fiscal%203.12%20CVE2018036131.pdf

Stad Barcelona, (2019), Pla Metropolità de mobilitat urbana 2019-2024, 206 blz., URL: http://www3.amb.cat/repositori/PMMU/APROVA/3%20PMMU_PropostadelPla_aprovinicial.pdf

Stad Barcelona, (2014), Pla Metropolità de mobilitat urbana 2013-2018, 105 blz., URL: https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/PMU2013-2018_DocAprovInicial_Parte1_2.pdf

AREA: https://www.areaverda.cat/ca

Website van het netwerk van openbare parkings BSM: https://www.aparcamentsbsm.cat/fr/

Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ-2006): https://www.atm.cat/web/ca/EMQ.php

Deelmobiliteit: https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/means-of-transport/shared-vehicle

Fietsparkeren: https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/en/services/parking

Aantal privémotorvoertuigen: http://www.amb.cat/s/es/web/area-metropolitana/dades-estadistiques/mobilitat-i-transport/vehicle-privat.html

GART, (2016), La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe. Quels enseignements pour la France?, 162 blz., URL: https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/04/Etude-stationnement-en-Europe_GART-STATIOM_09032016.pdf

HOOFDSTUK 4:
BERLIJN

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

BERLIJN

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

De recente geschiedenis van het mobiliteitsbeleid is nauw verbonden met de Duitse hereniging. De "Vision Zero" legt doelstellingen vast om verontreiniging en verkeersongevallen te verminderen.

Parkeerbeleid

De richting wordt bepaald door de Senaat van Berlijn en vervolgens op arrondissementsniveau uitgevoerd. Bedoeling de betaalzone uit te breiden tot het hele stadscentrum.

Parkeren op straat

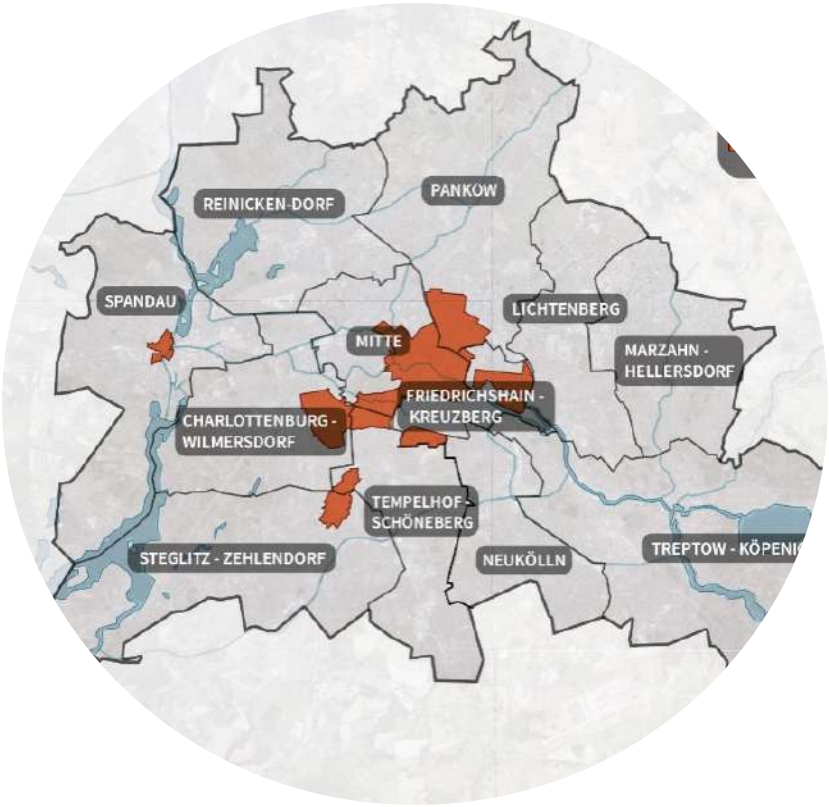
- 4% van de oppervlakte van het zeer uitgestrekte Berlijn is gereglementeerd
- Zones met betaald parkeren, 3 verschillende uurtarieven (1, 2 of 3 euro)
- Zones met tijdslimieten Parkeren buiten de straat

Parkeren buiten de straat

- Geen parkings die eigendom zijn van de gemeente
- Parkings die door privéaanbieders beheerd worden, bieden geen abonnementen aan

Bijzonderheden in de wijken

- De uurtarieven op straat variëren tussen 1 en 3 euro
- Hypercentrum is de duurste zone, gevolgd door de zakenwijk.
- De twee woonwijken zijn het goedkoopst.



1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	3 656 517.	5 259 363.
Oppervlakte	891,1 km²	17 480
Bevolkingsdichtheid	4 103 inw./km²	301
Modaal aandeel van de auto	30%	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,03	/

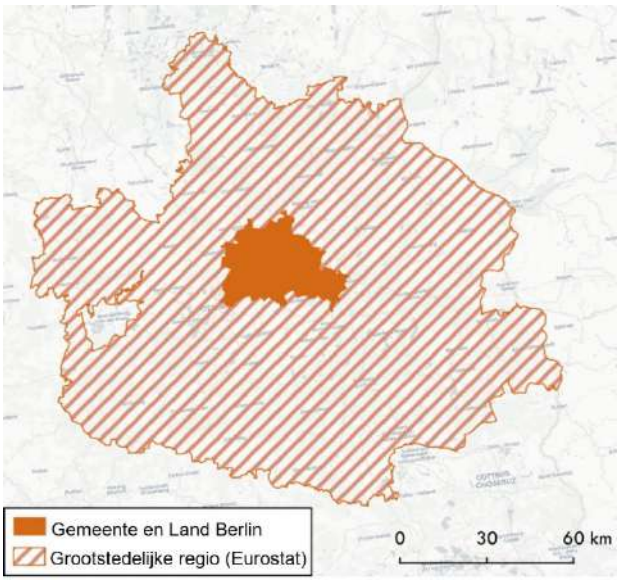
2. CONTEXT

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

De stad Berlijn heeft als bijzonderheid dat ze een "Land" op zich is, een deelstaat van Duitsland. Het federalisme, een grondbeginsel van de Duitse grondwet, geeft elk van de zestien Länder die samen Duitsland vormen een eigen regering, een eigen parlement en een aantal bevoegdheden. Zo zijn de Länder verantwoordelijk voor politie, educatie, sociale bijstand, cultuur, vervoer, bevordering van de economische ontwikkeling, milieu, stedenbouw en planning.

Nationale defensie, buitenlands beleid, nationaliteits- en immigratierecht, rechtsbedeling, burgerlijk recht en strafrecht, arbeidsrecht en sociale bescherming worden op **federaal niveau** behandeld.

Figuur 35: Bestuurlijke en statistische grenzen van Berlijn



De Stad Berlijn houdt zich bezig met alle aangelegenheden die de stad betreffen, met name stedenbouw, sociaal beleid en de levering van allerlei diensten (water, energie, afvalophaling, enz.), krachtens het beginsel van het vrije bestuur van de plaatselijke overheden.

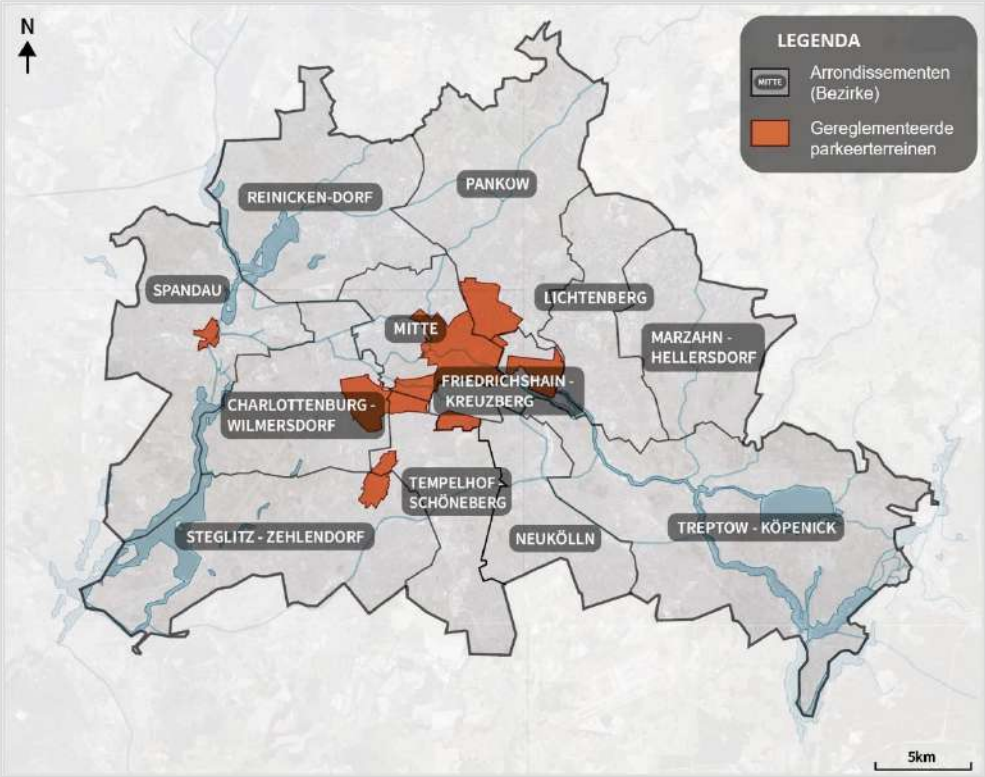
Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en de grondwet van de deelstaat is de stad Berlijn verantwoordelijk voor aangelegenheden die de deelstaat in zijn geheel betreffen, terwijl de arrondissementen de overige bevoegdheden uitoefenen. De arrondissementen hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, beschikken niet over regelgevende bevoegdheden en heffen geen belastingen.

De arrondissementen zijn onder meer verantwoordelijk voor het opstellen van de stedenbouwkundige plannen, het uitwerken van hun eigen begroting, het beheer van hun personeel en van de sociale diensten en gezondheidsdiensten, het onderhoud van groene ruimten, wegen en speelpleinen en de voedselveiligheid.

In Berlijn **heet de regering "Senaat"**. Die wordt geleid door een burgemeester ("burgemeester-gouverneur"), bij meerderheid van de uitgebrachte stemmen verkozen door het Parlement. De overige leden van de regering, de acht senatoren, worden gekozen door de burgemeester, die het bevoegdheidsgebied van elk van hen vastlegt en uit hun midden twee viceburgemeesters aanstelt. Elk van de acht senatoren is verantwoordelijk voor een ministerieel departement, dat hij of zij autonoom beheert in het kader van het regeringsbeleid.

Michael Müller (SPD) is burgemeester-gouverneur van Berlijn sinds 11 december 2014.

Figuur 36: Bestuurlijke geografie van Berlijn



De Stad Berlijn bestaat uit 12 arrondissementen die men "Bezirke" noemt. Van deze 12 arrondissementen zijn er 7 met gereglementeerde parkeerterreinen binnen "Parkraumbewirtschaftungszonen", parkeerzones. Er zijn nu in totaal 47 dergelijke zones.

2.2. Parkeerbeheer

De Senaat van Berlijn houdt zich via het senaatsdepartement voor milieu, vervoer en klimaatbescherming bezig met het bepalen van de politieke en strategische richtsnoeren wat parkeren betreft. De Senaat van Berlijn werkt ook aan onderwerpen die voor de hele deelstaat gelden, zoals tarieven.

Momenteel is de belangrijkste taak van het senaatsdepartement voor milieu, vervoer en klimaatbescherming het coördineren en bijstaan van de arrondissementen bij de invoering van zones met betaald parkeren, in het kader van het luchtbeschermingsplan (Luftreinhalteplan).

De arrondissementen (Bezirke) zijn dan weer verantwoordelijk voor de planning, de reglementering en het beheer van het parkeren binnen hun respectieve perimeters.

In het kader van zijn coördinerende rol **heeft de Senaat van Berlijn in december 2004 het document "Leitfaden Parkraumbewirtschaftung" gepubliceerd**, met daarin de grote lijnen voor het parkeerbeheer. Dit document bevat een zeer groot aantal aanbevelingen.

Ook geeft het document duidelijke antwoorden op vragen waar zowel arrondissementen als gebruikers mee kunnen zitten, over: de doelstellingen van de invoering van een reglementering; de plaatsen en situaties waarin ze relevant is; de voorwaarden voor het verkrijgen en gebruiken van vergunningen (bewoners, bepaalde beroepen, enz.).

Voorts wordt in het document het juridisch kader verduidelijkt; het personeel dat nodig is voor het beheer van het parkeren en de controle erop; de technische vereisten voor parkeermeters en ander technisch materieel; de voorwaarden die aan gebruikers kunnen worden gesteld; en de aanspreekpunten in elk arrondissement.

De Senaat van Berlijn geeft eveneens voor elk arrondissement waar betalend parkeren geldt **plattegronden uit met de afbakening van de parkeerzones** en de uurregeling en de tarieven die er gelden.

De boetes daarentegen worden op federaal niveau vastgelegd door de Bundestag (het parlement). De "boetecatalogus" (Bußgeldkatalog), een onderdeel van het verkeersreglement (Straßenverkehrsordnung (StVO)), legt de boete voor het niet betalen voor parkeren op plaatsen waar dat moet vast op 10 euro per uur. Over een actualisering van de StVO stemt de deelstaat Berlijn in februari 2020, waardoor het boetebedrag verhoogd zal kunnen worden.

Daarnaast **beschikt elk arrondissement over een website** waar men formulieren kan downloaden om vergunningen aan te vragen, contact kan opnemen met aanspreekpunten, enz.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

In het voorwoord bij **de editie 2017 van het document "Mobility in the City – Berlin Traffic in Figures"** had Regine Günther, senator voor milieu, transport en klimaatbescherming in de Berlijnse Senaat, het erover dat een metropool als Berlijn milieuvriendelijke mobiliteit moet aanmoedigen; fietsinfrastructuur moet ontwikkelen; de verontreiniging door verkeer moet terugdringen en moet zorgen voor ruimtebesparende en veilige infrastructuur.

De in het document gepresenteerde indicatoren, die als belangrijke instrumenten bij de besluitvorming worden beschouwd, gaan in de richting van deze doelstellingen. Zij hebben betrekking op actieve vervoerswijzen, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidshinder.

De Berlin Mobility Act (Berliner Mobilitätsgesetz), die van 2018 dateert, bevestigt die doelstellingen en geeft ze een plaats binnen de wetgeving. De bevordering van actieve vervoerswijzen, het optimaliseren van de weginrichting en het verminderen van door het verkeer veroorzaakte verontreiniging zijn daarin gegroepeerd rond een centraal aandachtspunt: "Vision Zero", dat neerkomt op maximale vermindering van de door het wegverkeer veroorzaakte verontreiniging en van het aantal ongevallen.

3.2. Parkeerbeleid

Momenteel worden haalbaarheidsstudies verricht met het oog op de uitbreiding van de gereglementeerde zone tot het gehele centrum van Berlijn (gelegen binnen de S-Bahnring).

3.2.1. Autodelen

Autodeelbedrijven hebben momenteel het recht om te parkeren op alle parkeerplaatsen op straat. Ze beschikken echter nog niet over voorbehouden plaatsen.

De reglementen die nodig zijn voor de invoering van voorbehouden parkeerplaatsen op straat voor autodeelbedrijven (die lusvormige diensten aanbieden), treden in 2020 in werking treden. De arrondissementen zullen daarvoor verantwoordelijk zijn.

3.2.1. Compensatie

Hoewel er nog geen plannen zijn om het parkeeraanbod te verkleinen, steekt het onderwerp toch duidelijk de kop op. Het artikel "Verbände wollen 60.000 Parkplätze jährlich reduzieren" dat op 20.11.2019 in de Berliner Morgenpost verscheen, maakt gewag van de eisen van een samenwerkingsverband van zeven Berlijnse verenigingen omtrent het opheffen van 60.000 parkeerplaatsen per jaar. Parkeerplaatsen afschaffen lijkt een wens te zijn die wordt gedeeld door een deel van politiek links (Die Linke) in de hoofdstad, zoals te lezen staat in het artikel "Linke für Fahrplan zur Abschaffung von Parkplätzen in Berlin", dat op 28.08.2019 verscheen in de Berliner Morgenpost.

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

Het beheer van het parkeren en de controle erop gebeuren uitsluitend door de overheid in eigen beheer, aangezien het gaat om "Hoheitliche Aufgabe der Verwaltung", taken die overheidsactoren krachtens het publiekrecht moeten vervullen.

Gegevens voor de "Kurzparkzone" (het equivalent van de Franse blauwe zone) zijn niet beschikbaar. Niettemin is geweten dat er in 2013 ongeveer 99.800 betaalde parkeerplaatsen waren op straat. Bij deze telling is geen rekening gehouden met de twee recentste zones: de zones 60 en 61. Ongeveer 4% van de oppervlakte van de gemeente is gereglementeerd.

4.1.1. Tariefzones

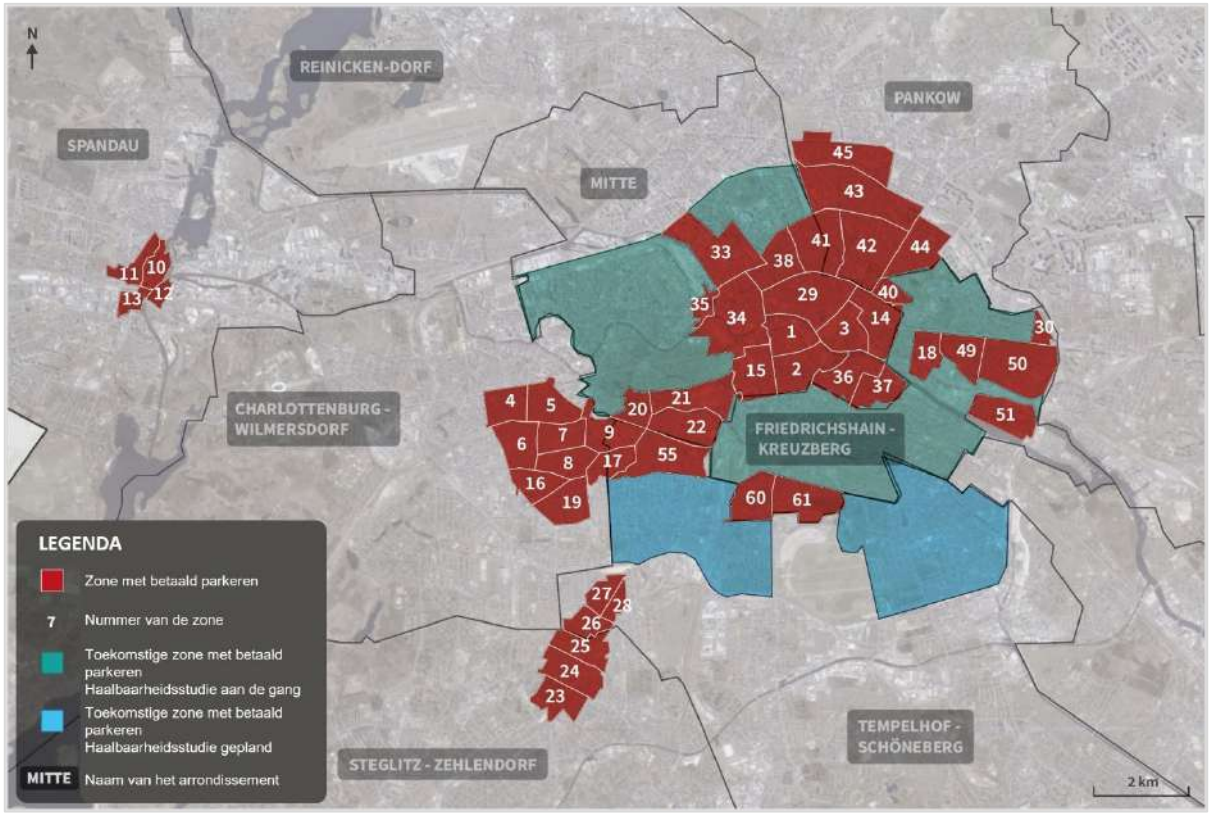
Er zijn weliswaar 47 parkeerzones in Berlijn, maar die hanteren geen eigen tariefbeleid. In een parkeerzone kunnen de 3 tarieven of een deel ervan worden toegepast, afhankelijk van de parkeerdruk: 1, 2 of 3 euro per uur.

Merk op dat de tarieven niet per uur maar per kwartier worden aangerekend, dus 0,25, 0,50 of 0,75 euro per kwartier parkeren.

De arrondissementen lijken geen specifiek beleid te hanteren naar achtergestelde/kansarme huishoudens toe. Met een prijs van 20,40 euro blijft een 2 jaar geldige (hernieuwbare) bewonersvergunning, waarmee men gratis een auto (de hoofdauto van het huishouden) mag parkeren binnen de perimeter van de wijk waar men woont, wel heel betaalbaar.

De arrondissementen lijken geen specifiek beleid te hanteren naar achtergestelde/kansarme huishoudens toe. Met een prijs van 20,40 euro blijft een 2 jaar geldige (hernieuwbare) bewonersvergunning, waarmee men gratis een auto (de hoofdauto van het huishouden) mag parkeren binnen de perimeter van de wijk waar men woont, wel heel betaalbaar.

Figuur 37: Ligging van de parkeerzones



Bron: SARECO 2020

4.1.2. Vergunningen

De bewonersvergunning kost 20,40 euro voor twee jaar en maakt gratis parkeren mogelijk voor één auto (hoofdauto) binnen de perimeter van de wijk waar men woon.

Alle arrondissementen bieden vergunningen aan voor bedrijven en ambachtslieden. Een vergunning voor bedrijven geeft recht op gratis parkeren voor één voertuig (hoofdvoertuig), binnen de perimeter van de wijk waar het bedrijf gevestigd is en voor één, 2 of 3 jaar. De tarieven voor een bedrijfsvergunning zijn degressief. Ze gaan van 90 euro voor een jaar tot 130 euro voor 2 jaar en 160 euro voor 3 jaar.

Vergunningen voor ambachtslieden geven recht op gratis parkeren voor maximaal 4 voertuigen in alle wijken. Ze kunnen 6 maand geldig zijn (130 euro + 25 euro per bijkomend voertuig (max. 3)), 1 jaar (200 euro + 40 euro per bijkomend voertuig (max. 3)) of 2 jaar (350 euro + 70 euro per bijkomend voertuig (max. 3)).

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Voor publiek toegankelijke parkings

Hoeveel parkings er precies voor het publiek toegankelijk zijn en om hoeveel plaatsen het in totaal gaat, valt moeilijk te weten te komen. Kijkt men echter alleen al naar de parkings van twee grote spelers in Berlijn, ContiPark en QPark, dan telt men 44 parkings (38 beheerd door ContiPark en 6 door QPark) met in totaal 30.462 parkeerplaatsen (22.881 in de parkings van ContiPark en 7.581 in die van QPark).

Parkeren buiten de straat wordt uitsluitend beheerd door privéaanbieders. De parkings die Contipark en QPark beheren, werken als zodanig niet met abonnementen.

Wel vindt men in de parkings die QPark beheert tarieven voor meerdere dagen parkeren (van 5 tot 7 dagen en van 110 tot 200 euro), maar die zijn te hoog om met abonnementen te kunnen worden gelijkgesteld.

In de meeste parkings die ContiPark beheert, is het mogelijk een kaart te gebruiken die toegang geeft tot voorkeurtarieven. Die kaart kan eigendom zijn van bedrijven (P Card Corporate), voor 12 euro per gebruiker per jaar, of van particulieren (P Card Shopping), gratis in dat geval.

4.2.2. Privéaanbod

Er bestaan geen gegevens over het aantal privéparkeerplaatsen gekoppeld aan woningen.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen inzake parkeren

Minimumnormen voor het parkeren van auto's zijn in de jaren 1990 afgeschaft. Sindsdien zijn er alleen nog aan minimumnormen voor PBM-parkeerplaatsen en fietsparkeren.

Voor woningen zijn de voornaamste parkeernormen voor fietsen:

- 2 plaatsen / appartement in gebouwen met meer dan 2 appartementen
- 1 plaats / 2 kamers in studentenwoningen
- 1 plaats / 10 kamers in bejaardentehuizen

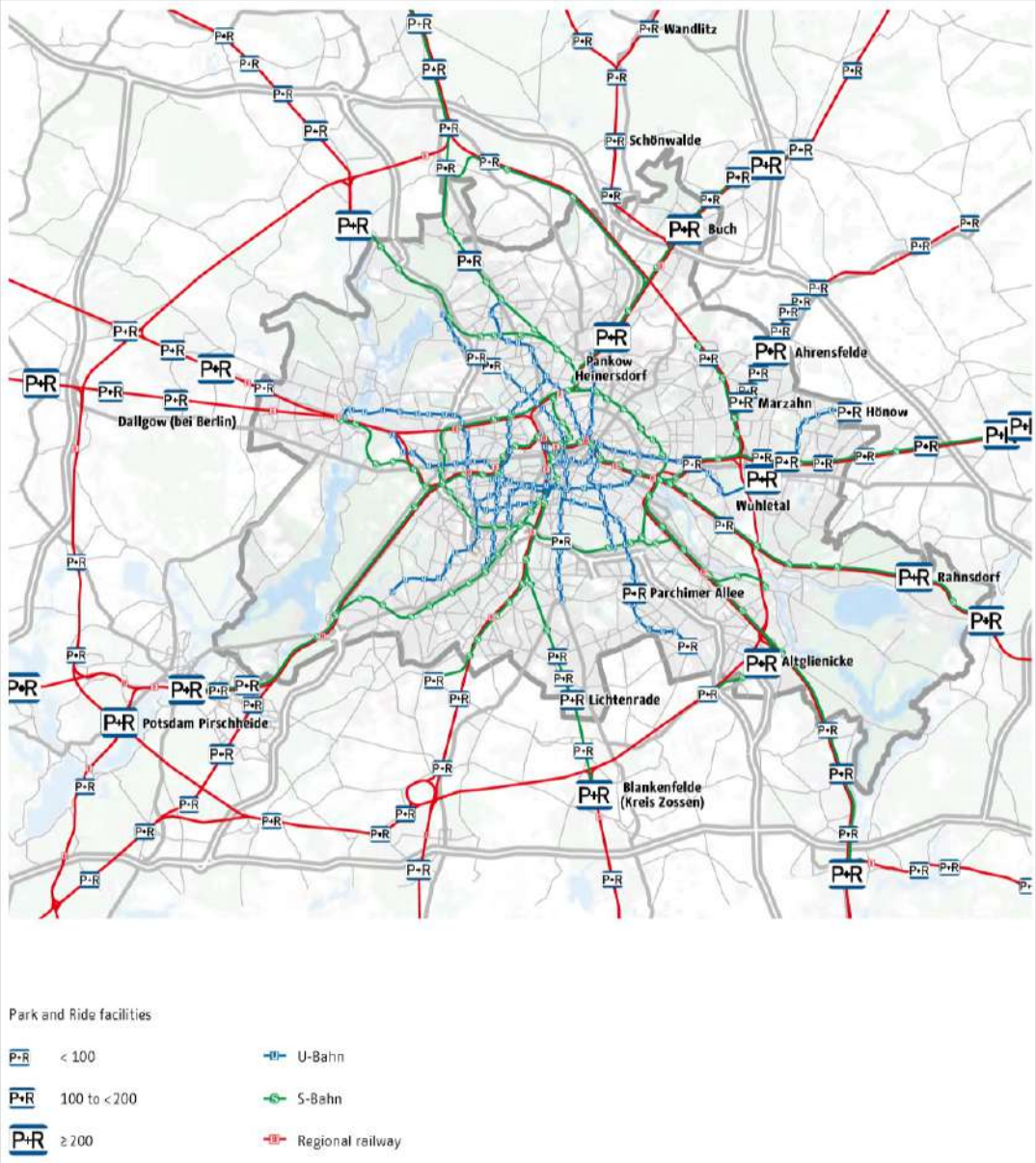
Voor handelszaken zijn de voornaamste parkeernormen voor fietsen:

- 1 plaats / 100 m² bruto vloeroppervlakte in gespecialiseerde winkels
- 1 plaats / 150 m² bruto vloeroppervlakte voor supermarkten
- 1 plaats / 10 zitplaatsen in cafés en restaurants

Voor kantoren zijn de voornaamste parkeernormen voor fietsen:

- 1 plaats / 100 m² bruto vloeroppervlak voor kantoorgebouwen van minder dan 4000 m².
- 1 plaats / 200 m² bruto vloeroppervlakte voor kantoorgebouwen van meer dan 4000 m²

Figuur 38: Ligging van de P+R's



Bron: Senaat van Berlijn, 2017

4.2.4. Park and ride

Binnen de perimeter van Berlijn en in de rand errond telt men een groot aantal P+R's. Over het aantal plaatsen in de P+R's zijn echter geen officiële gegevens beschikbaar.

De grote meerderheid van de P+R's bevindt zich buiten de perimeter van de deelstaat Berlijn, in de deelstaat Brandenburg. De aanleg ervan is gedeeltelijk gefinancierd door een subsidieprogramma van de deelstaat Brandenburg.

Hoe veel het er ook zijn, de P+R's staan niet centraal in de parkeerstrategie. De deelstaat Berlijn wil trouwens geen P+R aanleggen binnen zijn perimeter. Prioriteit wordt nu gegeven aan de ontwikkeling van B+R's – park-and-ridefaciliteiten uitsluitend voor fietsen.

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

De deelstaat Berlijn voert een beleid om beveiligde en beschermde fietsenstallingen te ontwikkelen.

- Een programma voor het financieren van fietsenrekken: wijken kunnen middelen aanvragen en op die manier de bouw van fietsenrekken financieren. Zo werden in 2017 meer dan 30.000 plaatsen gecreëerd.
- Een programma van het staatsbedrijf GB infraVelo GmbH bestudeert momenteel de mogelijkheden om fietsenstallingen aan te brengen in metrostations.

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Geen specifieke reglementering of beleid voor gemotoriseerde tweewielers.

5. BELEID PER WIJK

De selectie van de verschillende stadsdelen is gebaseerd op de indeling van de parkeerzones ("Parkraumbewirtschaftungszonen"). Berlijn telt 47 dergelijke zones, verspreid binnen 7 van de 12 arrondissementen van de stad. We spitsen ons toe op 6 van deze zones.

Zones 1 en 2 **(hypercentrum)** liggen in het hart van de stad Berlijn, meer bepaald nabij de Gendarmenmarkt, die op het einde van de 17de eeuw aangelegd werd in de historische wijk Friedrichstadt. Het gaat om zones met veel tot zeer veel rotatie, waar een uur parkeren overdag 2 of 3 euro kost.

Zone 24 **(dicht residentieel)** ligt rond de Schloßstraße, in het arrondissement Steglitz-Zehlendorf. Het stadsweefsel van deze zone maakt er een interessant voorbeeld van een dicht bebouwd stadsgedeelte van. Er bevinden zich weliswaar meerdere handelszaken, waaronder een winkelcentrum in het noorden, maar het gedeelte van de Schloßstraße tussen de metrostations Schloßstraße en Rathaus Steglitz bestaat nagenoeg uitsluitend uit woningen, wat kan verklaren waarom het uurtarief voor parkeren overdag er laag is, zowat 1 euro.

Zelfde situatie in zone 11, een **residentieel stadsdeel met minder dichte verstedelijking in Spandau**, waar het uurtarief voor parkeren beperkt is tot 1 euro tussen 9 en 17 uur op weekdagen en tussen 9 en 14 uur op zaterdag.

In zone 61, een stadsdeel met **woningen en handelszaken** midden in de wijk Bergmannkiez, betaalt men voor een uur parkeren eveneens 1 euro tussen 9 en 17 uur, maar dat wordt 2 euro tussen 17 en 22 uur om gebruiksconflicten tussen bewoners en bezoekers van handelszaken en restaurants te beperken.

Zone 9 rond de Kurfürstendamm is dan weer een zakenwijk. De hoge concentratie van kantoren maar ook handelszaken maakt er een zone met bijzonder veel rotatie van. Daardoor loopt het uurtarief op tot 2 euro, van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 22 uur.

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN BERLIJN	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	Stadsdeel 1 en 2	€ 3 (Zone met veel rotatie) 2 euro (Zone met rotatie)	€ 3 € 2	€ 20,4 / 2 jaar	€ 90 / jaar	€ 2,2
Dichtbevolkt residentieel	Stadsdeel 24	€ 1 (weinig rotatie)	€ 1	€ 20,4 / 2 jaar	€ 90 / jaar	€ 2
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Stadsdeel 11	€ 1 (weinig rotatie)	€ 1	/	€ 90 / jaar	€ 1
Zakenwijk	Stadsdeel 9	€ 2 (met rotatie)	€ 2	€ 20,4 / 2 jaar	€ 90 / jaar	€ 2,73
Winkelzone buiten hypercentrum	Stadsdeel 61	€ 1 (weinig rotatie)	€ 1	€ 20,4 / 2 jaar	€ 90 / jaar	€ 2,8

6. TE ONTHOUDEN?

- Recente geschiedenis van het parkeerbeleid nauw verbonden met de Duitse hereniging.
- Reglementering dekt 4% van de oppervlakte van Berlijn, met 99.800 plaatsen voor betaald parkeren, wat neerkomt op 27,3 plaatsen per 1000 inwoners.
- Blauwe zones ("Kurzparkzone") en zones voor betaald parkeren met drie verschillende tarieven naar gelang van de druk op het parkeren: 0,25; 0,50 of 0,75 euro per kwartier parkeren.
- Beleidsrichting en strategische richting inzake parkeren bepaald door de Senaat van Berlijn, de regering van de "stadstaat"; belangrijke rol voor de arrondissementen ("Bezirke") op het vlak van planning, reglementering en beheer van het parkeren binnen hun respectieve perimeters.
- Document "Leitfaden Parkraumbewirtschaftung", door de Senaat gepubliceerd in december 2004, met de hoofdlijnen voor het parkeerbeheer en een zeer groot aantal aanbevelingen.
- "Vision Zero": maximale vermindering van verontreiniging en ongevallen veroorzaakt door het wegverkeer, een doelstelling die centraal staat in de Berlin Mobility Act (Berliner Mobilitätsgesetz) van 2018.
- Een belangrijke rol voor het parkeren bij de verwezenlijking van deze doelstelling, met een project om de gereglementeerde zone uit te breiden tot het hele stadscentrum van Berlijn (binnen de perimeter van de S-Bahnring), en steeds meer eisen betreffende het verminderen van het parkeeraanbod in de stad.
- Aandacht voor nieuwe vormen van mobiliteit met de invoering van de nodige reglementen voor het invoeren van parkeerplaatsen op straat die voorbehouden zijn voor autodeelbedrijven (met lusvormig aanbod).
- Minder belangstelling voor P+R's, wel voor de ontwikkeling van B+R's (Bike and Ride), park-and-ridefaciliteiten voorbehouden voor fietsen.

7. BRONNEN

Onderhoud met het Senaatsdepartement voor milieu, verkeer en klimaatbescherming

Eenheid IV A – Fundamentele kwesties van het vervoerbeleid, planning van de vervoersontwikkeling

Beheer van de parkeerplaatsen

(Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Referat IV A - Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Parkraummanagement)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, december 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze), december 2007

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung City – West, januari 2007

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung im Berlin Mitte, oktober 2018

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung im Spandau, november 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, juni 2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung Steglitz und Friedenau, januari 2007

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Mobility in the City. Berlin Traffic in Figures. 2017 Edition., december 2017

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Voraussichtliche Verteilung der SIWANA-V-Mittel zur Parkraumbewirtschaftung, 17 mei 2019

Technische Universität Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin (Wohnbevölkerung), 2015

Technische Universität Dresden, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt “Mobilität in Städten – SrV 2013” in Berlin (innere Stadt), 2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Zahlenspiegel 2019, 2018

Franse senaat, Étude de législation comparée n° 183 - februari 2008 - Le statut des capitales. Berlin, februari 2008

Latz, C. (20 november 2019). Verbände wollen 60.000 Parkplätze jährlich reduzieren. Berliner Morgenpost, https://www.morgenpost.de/Berlijn/article227700313/Verbaende-wollen-60-000-Parkplaetze-jaehrlich-reduzieren.html

Website van het Senaatsdepartement voor milieu, verkeer en klimaatbescherming (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz):

https://www.berlin.de/sen/uvk/

Link naar de pagina “parkeerbeheer” van de website van ieder arrondissement:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/behoerden/de/bezirke.shtml#adressen

De ontwikkeling van het fietsparkeren

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/parken/index.shtml

HOOFDSTUK 5:
KOPENHAGEN

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

KOPENHAGEN

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Sinds de jaren 1960 voert Kopenhagen een beleid om de plaats van de auto terug te dringen en alternatieve vervoerswijzen te bevorderen (met name fietsen en autodelen).

Parkeerbeleid

De huidige strategie wordt gekenmerkt door een vermindering van het aantal parkeerplaatsen tussen 2005 en 2009 en berust meer op tarifering.

Parkeren op straat

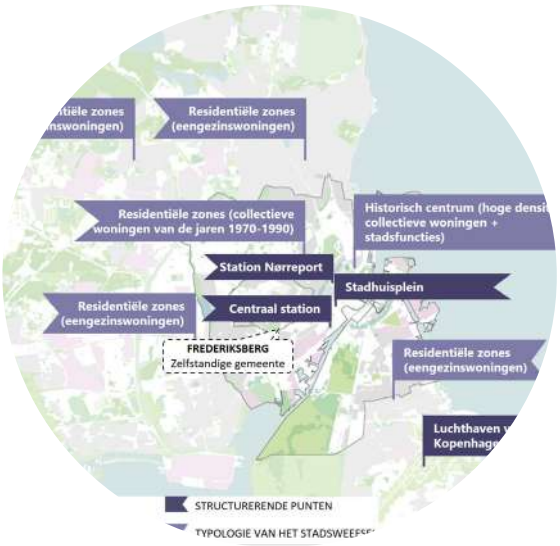
Parkeren op straat wordt volledig door de gemeente beheerd. Er werd een algemene tariefverhoging voor ingevoerd, weliswaar met schikkingen voor elektrische voertuigen

Parkeren buiten de straat

De privéparkings bevinden zich in het hypercentrum en het aanbod wordt aangevuld met 8 P+R's. Fietsparkeren bekleedt een belangrijke plaats in de stedenbouwkundige voorschriften.

Bijzonderheden in de wijken

De parkeerregels worden soepeler naarmate men zich verder van het centrum en in de wijken met winkels bevindt.



1. SLEUTELINDICATOREN

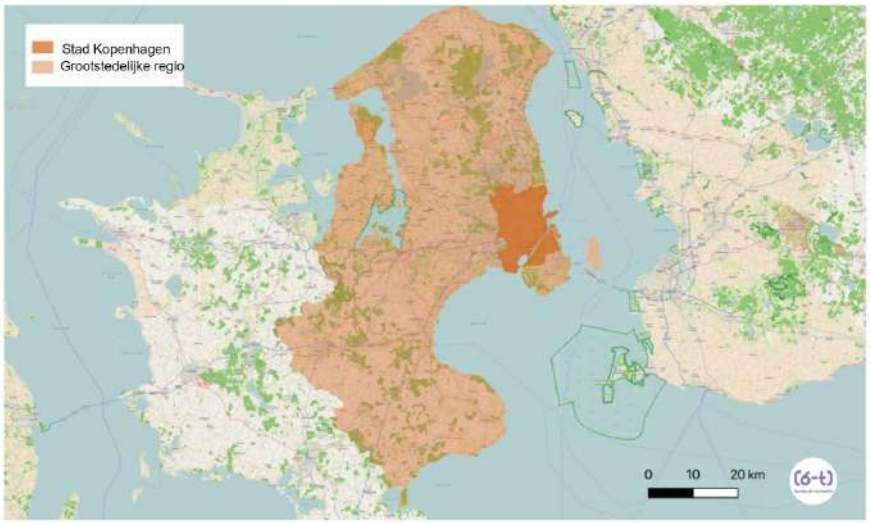
	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	623 404.	2 045 259.
Oppervlakte	88,25 km²	2 779 km²
Bevolkingsdichtheid	7 064 inw./km²	736 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	33%	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,2	/

2. CONTEXT

Kopenhagen is de hoofdstad van Denemarken en telt het grootste aantal inwoners van alle Deense steden (meer dan **600.000 inwoners**). Ze ligt op de oostkust van het eiland Seeland en op het noordwestelijk deel van het eilandje Amager, aan de Øresundstraat tussen Denemarken en Zweden. De gemeente heeft een oppervlakte van **88,25 km²** en een bevolkingsdichtheid van **7 000 inw./km²**, wat iets minder is dan die van de stad Brussel. De Human Development Index van Denemarken is een van de hoogste ter wereld, het land stond in 2018 met een HDI van 0,929 op de 11de plaats. Kopenhagen heeft eveneens een zeer laag werkloosheidscijfer: 4,5% in 2018.

Figuur 39: Kaart van Kopenhagen

Kopenhagen en zijn grootstedelijke regio



Sources : OpenStreetMap, Ville de Copenhague

Produite par 6t - Avril 2020

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

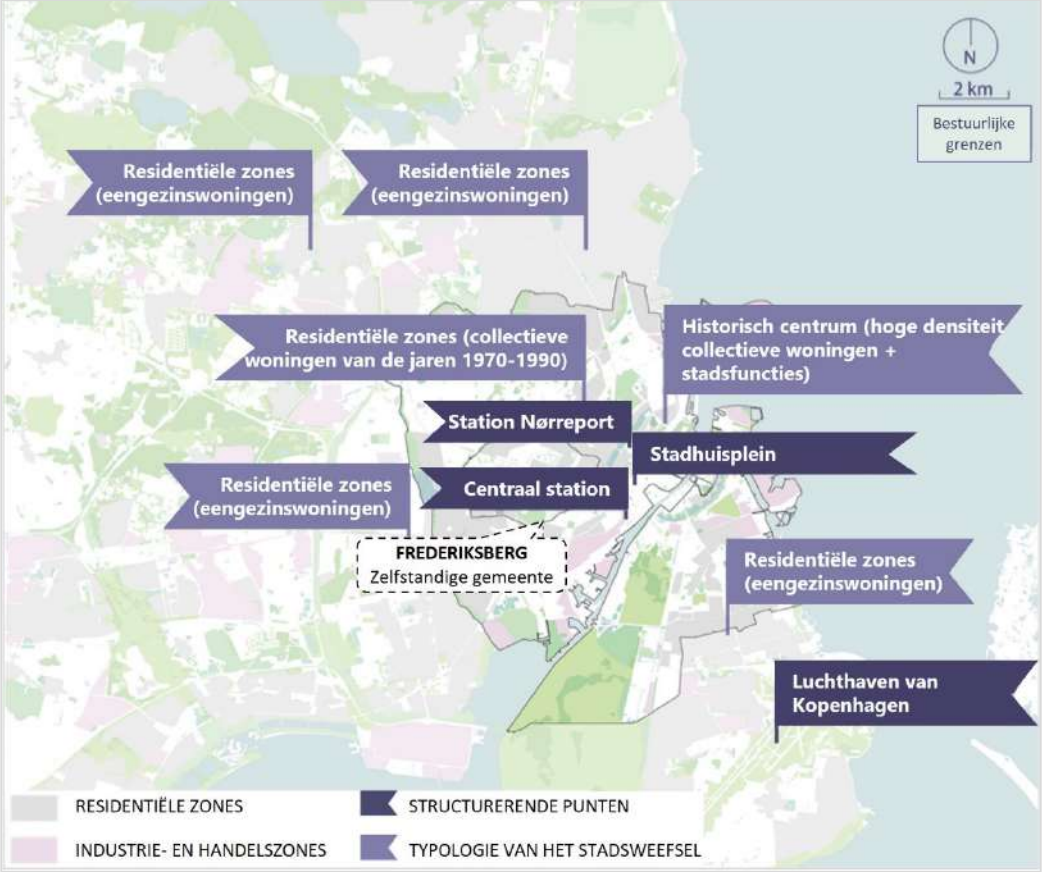
De gemeente Kopenhagen is onderverdeeld in **10 bestuurlijke wijken**, zoals te zien is op de figuur hieronder. De wijk Indre By is het historisch en toeristisch stadscentrum. De zone tussen de wijken Nørrebro en Vanløse is geen wijk van Kopenhagen: het gaat om de stad **Frederiksberg**, een **afzonderlijke gemeente**.

Figuur 40: Grenzen van de 10 bestuurlijke wijken van Kopenhagen

Bron: Stad Kopenhagen, 2020

Zoals op de kaart hieronder te zien is, is Kopenhagen georganiseerd rond een dicht **bebouwd historisch centrum waar de stedelijke functies geconcentreerd zitten**. Rond het centrum ligt een krans van residentiële zones met een lagere dichtheid, bestaande uit collectieve woningen en groene ruimten in het noorden en eengezinswoningen in het zuiden. Buiten de gemeentegrenzen bevinden zich uitgestrekte residentiële zones, met in het noorden hoofdzakelijk eengezinswoningen, terwijl het westen grote industriegebieden en natuurgebieden omvat. Voor de ontwikkeling van Kopenhagen en omgeving bestaat er al sinds **1947** een stedenbouwkundig plan dat **"Finger Plan"** heet omdat het de verstedelijking structureert langsheen vijf denkbeeldige vingers, die overeenstemmen met transportassen vanuit de centrumstad naar het binnenland.

Figuur 41: Stadsstructuur van de stad Kopenhagen en haar omgeving



Bron: 6t-bureau de recherche, 2018

Kopenhagen, Frederiksberg en 16 andere gemeenten van de omgeving vormen samen de stadsgemeenschap Kopenhagen of **Groot Kopenhagen**, met een oppervlakte van 615,7 km2. De **grootstedelijke regio Kopenhagen** strekt zich dan weer uit over 2 779 km2 en telt **meer dan 2 miljoen inwoners** (bevolkingsdichtheid: 736 inw./ km2.

2.2. Parkeerbeheer

In Kopenhagen gebeurt het parkeerbeheer op **gemeentelijke schaal**, via het **Center for Parkering**. Het beheer van het **parkeren op straat** is een zaak van de **overheid**, terwijl slechts een kwart van de parkings **buiten de straat** door de gemeente wordt beheerd; de meeste parkings worden beheer door **privé-exploitanten**.

Het parkeerbeheer valt onder een **strategisch document**. Zo keurde Kopenhagen in 2005 zijn eerste parkeerstrategie goed: **P-strategie 2005**. Die mikt op minder verplaatsingen van forenzen met de auto, betere parkeeromstandigheden voor bewoners en een betere verdeling van de stedelijke ruimte. De strategie is rond drie hoofdassen georganiseerd:

- De prijs en de ruimtelijke dekking van betaald parkeren verhogen;
- Nieuwe ondergrondse parkeerplaatsen voor bewoners;
- Minder druk(te) in de stedelijke ruimte door parkeerplaatsen af te schaffen in het stadscentrum.

In **2009** kreeg dit strategisch plan een nieuwe vorm, toen een "Renewed P-strategy" werd goedgekeurd. Het schrappen van parkeerplaatsen wordt hierbij terzijde geschoven en **er komen zelfs nieuwe parkeerplaatsen bij** waar de parkeerdruk het grootst is (aanleg van parkeerplaatsen waar verkeersassen elkaar kruisen, nabij bij de eigenlijke kruispunten).

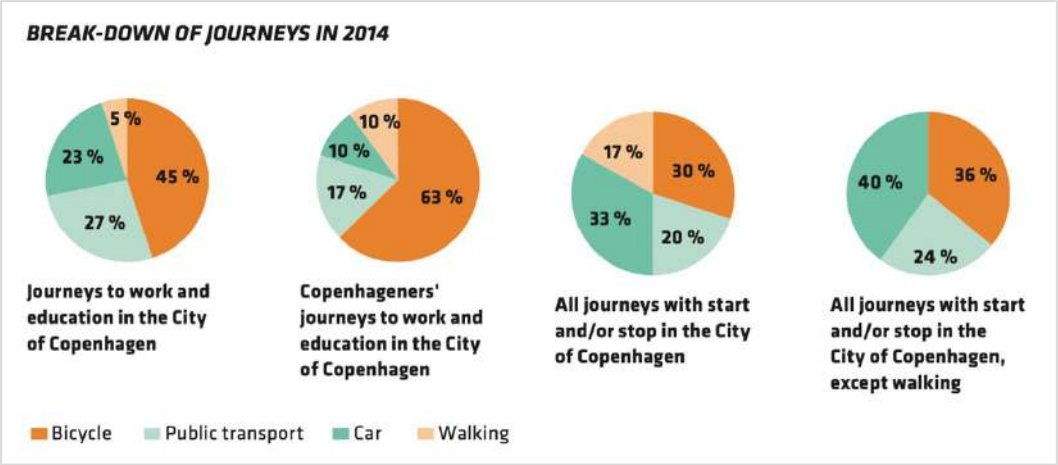
3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

Mobiliteit: sterk ontwikkeld fietsgebruik

Het **modale aandeel van de fiets** is bijzonder groot in Kopenhagen, bijna even groot als dat van de auto. In 2014 bedroeg het **modale aandeel van de auto** in alle verplaatsingen vanuit of naar Kopenhagen **33%** (de auto blijft dus nog steeds de belangrijkste vervoerswijze) en het **aandeel van de fiets 30%**. Daarna volgen openbaar vervoer, met een modaal aandeel van 20%, en te voet gaan, goed voor 17%. Onder de inwoners van Kopenhagen ligt het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer zelfs nog hoger, namelijk op 63%.

Figuur 42: Modale aandelen Kopenhagen in 2014



Bron: Stad Kopenhagen, 2014

In 1962 werd Strøget, de voornaamste winkelstraat van Kopenhagen, autovrij gemaakt en dat was het begin van een **beleid dat minder plaats wilde inruimen voor de auto in de stad**. Het heroveren van de openbare ruimte gaat als doelstelling gepaard met nevendoelstellingen: **duurzame ontwikkeling** en minder uitstoot van broeikasgassen, minder autogebruik en bestrijding van opstoppingen. **Het gebruik van actieve vervoerswijzen bevorderen**, daar gaat het dan om, met een **nadruk op de fiets**, aangezien Kopenhagen zijn imago als fietsstad wenst te handhaven en te versterken, en op het openbaar vervoer.

In augustus 2012 keurt de stad een strategisch plan naar 2025 toe goed rond duurzame ontwikkeling: het **CPH 2025 Climate Plan**. De stad wil **koolstofneutraliteit nastreven** en daarbij de nadruk leggen op de sectoren energie en vervoer, in het bijzonder door in te zetten op **"groene mobiliteit"**. Concreet zijn de doelstellingen die in 2012 worden vastgelegd: een modaal aandeel van 75% voor actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer tegen 2025 (wetend dat in 2014 de modale aandelen van fietsen, lopen en openbaar vervoer samen 67% bedroegen). Een duidelijk onderdeel daarvan is dat het plan 50% naar voren schuift als deel van het woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer dat met de fiets moet gebeuren. Wat auto's betreft, is de doelstelling dat tussen 20 en 30% van de auto's op **alternatieve energiebronnen** rijdt (elektriciteit, waterstof of biobrandstoffen), en 30 tot 40% van de vrachtwagens.

3.2. Parkeerbeleid

Een beleid om het aantal parkeerplaatsen te verminderen

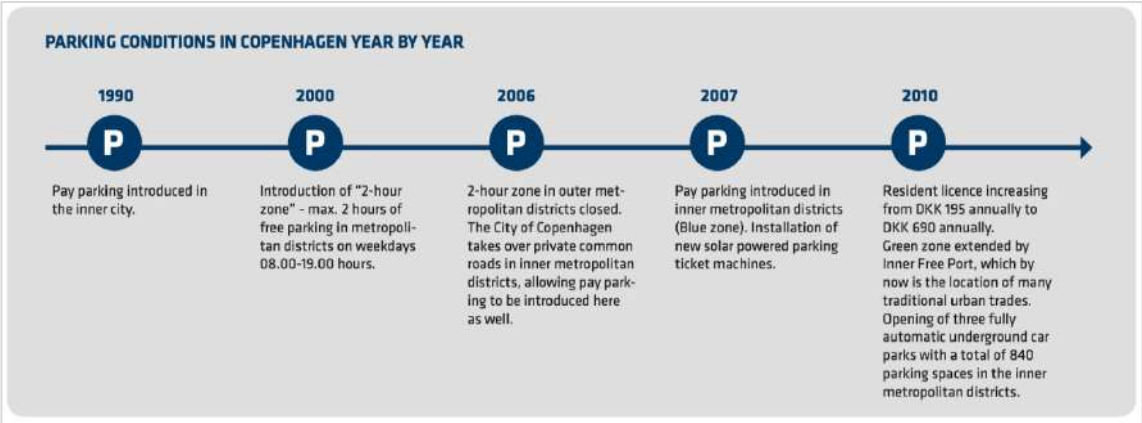
De aandacht voor elektrische voertuigen gaat gepaard met het invoeren van **parkeerruimte die voorbehouden is** voor dit soort voertuigen; parkeren wordt dan gebruikt als hefboom om bepaalde vormen van autogebruik te bevorderen. De reeds vermelde herovering van de stedelijke ruimte door ze autovrij te maken, verloopt eveneens via een **beleid dat parkeerplaatsen afschaft**. Sommige van de afgeschafte plaatsen worden omgezet tot parkeerruimte voor fietsen.

Zo is het aantal parkeerplaatsen in het stadscentrum van Kopenhagen tussen 1995 en 2005 **met 12% verminderd**, van 3.100 naar 2.770, terwijl het aantal auto's op de weg in diezelfde periode met 28% toenam, waardoor het voor automobilisten steeds moeilijker werd een parkeerplaats te vinden. Dit beleid is in overeenstemming met de doelstellingen van het CPH 2025 Climate Plan en de stad handhaaft dan ook deze richting in haar parkeerbeheer.

Tarifering als hefboom

De stad vermindert niet alleen het aantal parkeerplaatsen, maar zet ook **tarifering als hefboom** in. In **1990** werd in Kopenhagen een tarief ingevoerd voor parkeren op straat, aanvankelijk in het centrum van de stad. In 2006 zijn de parkeertarieven met gemiddeld 50% gestegen. Ook de zone voor betaald parkeren is geleidelijk uitgebreid: in 2007 kwamen er buiten Indre By de wijken Nørrebro en Østerbro bij. Parallel met die verhoging van de parkeerkosten stelde men vast dat **het autoverkeer met ongeveer 6% afnam**, goed voor 18.000 auto's per dag die niet meer van of naar het stadscentrum reden.

Figuur 43: Evolutie van het parkeerbeleid in Kopenhagen



Bron: Stad Kopenhagen, 2009

De prijs voor **residentieel parkeren** is eveneens meermaals gestegen, met name van 195 naar 690 kronen per jaar in 2010 (d.w.z. van ongeveer 26 naar 92 euro). De prijzen voor residentieel parkeren worden door de stad echter nog altijd te laag geacht in vergelijking met de prijs per vierkante meter in Kopenhagen. In oktober 2019 legde gemeenteraadslid Fanny Broholm uit: *"De doeltreffendste manier waarover de gemeente beschikt om het autoverkeer terug te dringen zijn parkeerbeperkingen. [...] Vergunningen, parkeertarieven, parkeerplaatsen afschaffen en de tariefzones uitbreiden, dat zijn de opties waarover we beschikken."*[15] De jongste verhoging in Kopenhagen geldt sinds **1 april 2020**, met een **forse toename van de prijs van parkeervergunningen voor bewoners**. Sinds 2017 berusten deze tarieven op het **verbruik van de voertuigen**, waarbij de minst vervuilende de laagste tarieven genieten. De verhoging van april 2020 komt neer op een verdubbeling van deze verschillende tarieven.

3.2.1. Autodelen

In Kopenhagen zijn meerdere aanbieders van deelauto's actief, zowel in free-floating (DriveNow, GreenMobility) als in lussen, met LetsGo (een vloot van ongeveer 150 voertuigen) of kleinere diensten zoals Greenabout of Bryggebilen (een plaatselijke dienst met een dertigtal leden die 4 voertuigen delen). Om deze alternatieven voor de privéauto te bevorderen, heeft de stad **voorbehouden parkeerplaatsen voor deelauto's** waaraan zij vooraf een vergunning heeft verleend. De gebruikers parkeren dan gratis in de zones waar normaal moet worden betaald, behalve in het hypercentrum (rode zone) op weekdagen tussen 10 en 17 uur.

3.2.2. Compensatie

Tegelijk heeft de gemeente de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat gedeeltelijk gecompenseerd met **nieuwe parkeergelegenheid buiten de straat**. Zo werden in 2010 in het stadscentrum drie ondergrondse parkings gebouwd, met in totaal 840 plaatsen. En toch komt de "Renewed P-strategy" van 2009 terug op het afschaffen van parkeerplaatsen en maakt ze het mogelijk parkeerplaatsen te creëren waar ze het hardst nodig zijn.

in 2010 in het stadscentrum drie ondergrondse parkings gebouwd, met in totaal 840 plaatsen. En toch komt de "Renewed P-strategy" van 2009 terug op het afschaffen van parkeerplaatsen en maakt ze het mogelijk parkeerplaatsen te creëren waar ze het hardst nodig zijn.

3.2.3. MaaS

Niet van toepassing (er is geen MaaS in Kopenhagen).

3.2.4. Andere

Niet van toepassing

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

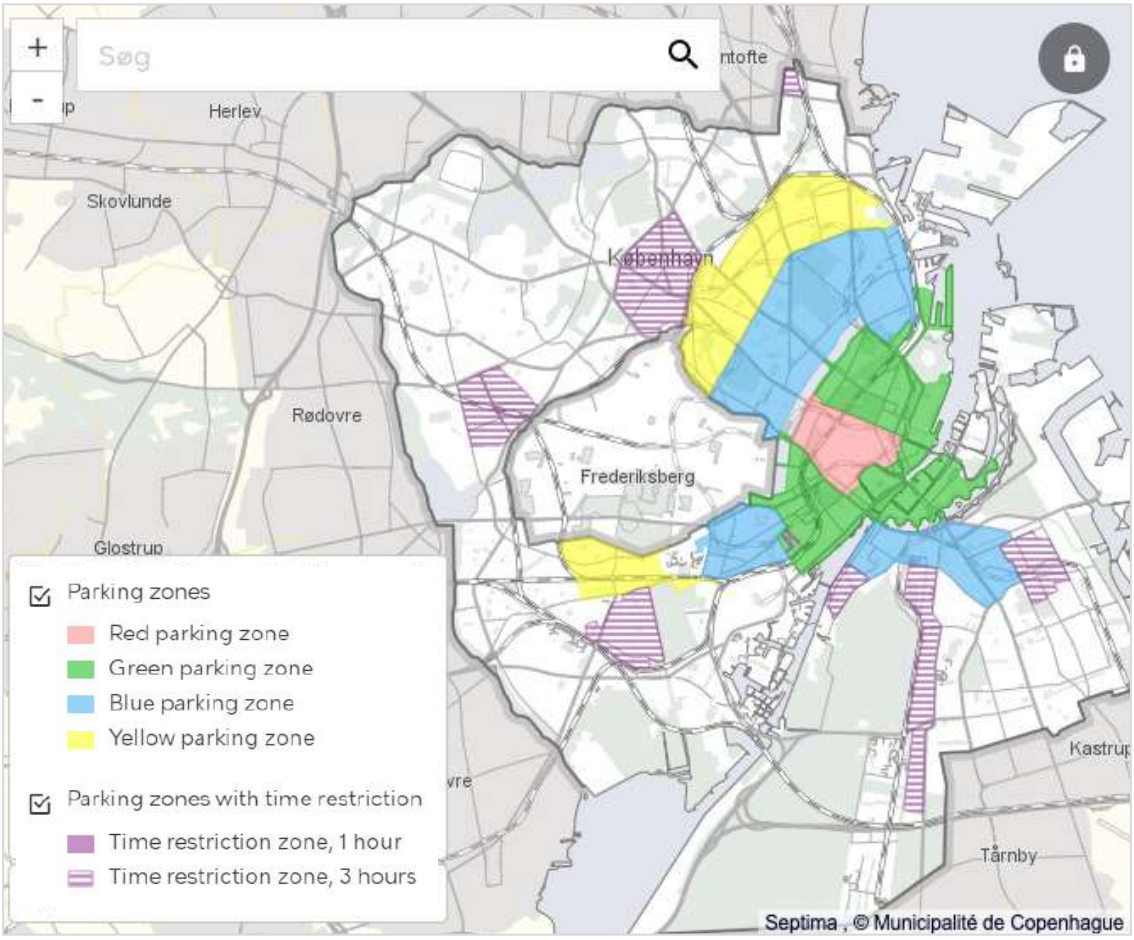
Parkeren op straat is **gratis en onbeperkt in de hele stad op zondag** (van zaterdag 17 uur tot maandagochtend 8 uur) en **op feestdagen**. De rest van de tijd geldt in de meest in het centrum gelegen zones, goed voor ongeveer een kwart van de totale oppervlakte van de gemeente, een reglementering.

15 https://www.thelocal.dk/20191007/copenhagen-residents-could-pay-100-times-more-for-parking (geraadpleegd op 07/02/2020)

4.1.1. Tariefzones

Het gereglementeerd parkeren op straat is georganiseerd in twee soorten zones: **vier zones waar betaald parkeren geldt en twee zones waar gedurende een beperkte tijd gratis kan worden geparkeerd.** Betalen kan op een betaalterminal of via een mobiele app (er zijn meerdere apps beschikbaar). Het parkeren wordt beheerd door de gemeente, via het **Center for Parkering**. De plattegrond hieronder illustreert deze zonering. Buiten deze gebieden is het parkeren niet gereglementeerd. Ter herinnering: Frederiksberg hanteert eigen parkeerregels (2 uur gratis parkeren, langer tegen betaling).

Figuur 44: Kaart met de verschillende zones voor gereglementeerd parkeren in Kopenhagen



Bron: Stad Kopenhagen, 2020

De tariefzones betreffen de meest centraal gelegen delen van Kopenhagen, **met prijzen die dalen naarmate men zich verder van het hypercentrum verwijdert**. Zo is de rode zone het duurst, gevolgd door de groene, daarna de blauwe en ten slotte de gele. De tarieven variëren eveneens in de loop van de dag in elke zone (duurder overdag), zoals blijkt uit het overzicht in de onderstaande tabel.

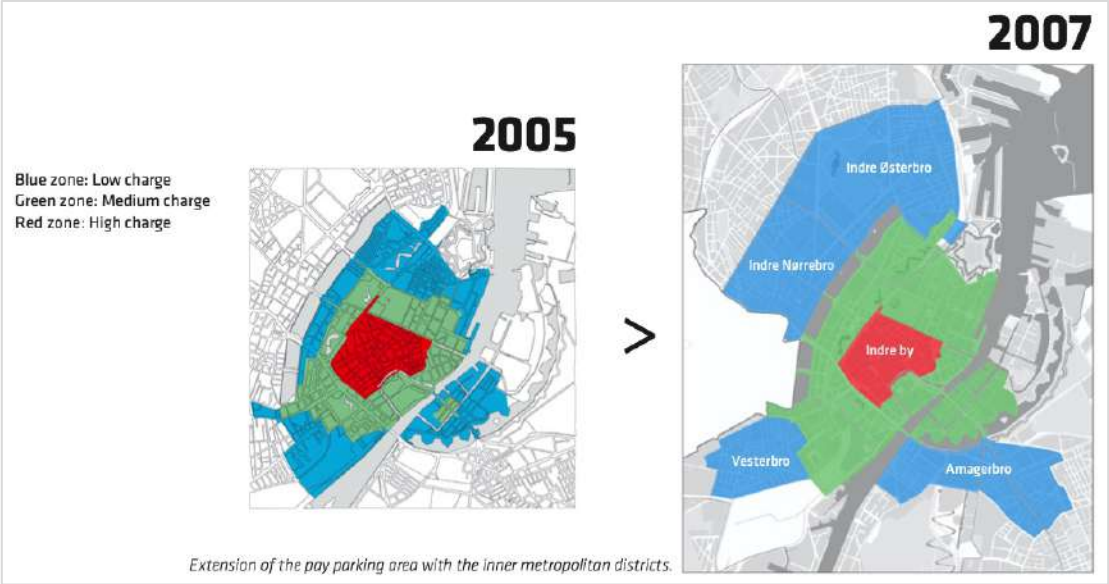
Figuur 45: Tarieven voor een uur parkeren op straat in Kopenhagen

	OVERDAG (8 - 18 U)	AVOND (18 - 23 U)	NACHT (23 - 8 U)
Rode zone	38 kr (€ 5)	15 kr (€ 2)	5 kr (€ 0,67).
Groene zone	22 kr (€ 3)	15 kr (€ 2)	5 kr (€ 0,67)
Blauwe zone	14 kr (+/- € 2)	15 kr (€ 2)	5 kr (€ 0,67)
Gele zone	11 kr (€ 1,50)	11 kr (€ 1,50)	3 kr (€ 0,40)

Bron: Stad Kopenhagen, 2020

Het gebied waar voor parkeren tarieven worden gehanteerd, is sedert de invoering van de eerste betaalde parkeerplaatsen in 1990 **meermaals vergroot**, voortvloeiend uit het gemeentelijk beleid om het autogebruik te ontmoedigen en te verminderen. De figuur hierna illustreert de uitbreiding die tussen 2005 en 2007 werd doorgevoerd, waarbij er ook buiten het hypercentrum (Indre By) zones met betaald parkeren kwamen.

Figuur 46: Uitbreiding van de zone met parkeertarief op straat



Bron: Stad Kopenhagen, 2009

De beperkingen in de tijd gelden in minder centraal gelegen zones van Kopenhagen, op de kaart aangegeven in gearceerd paars. Het gaat daarbij **hoofdzakelijk om een beperking tot 3 uur**, maar op de grens tussen de groene en de blauwe zone geldt een beperking tot 1 uur in een klein gebied waar de slachthuizen en vleeshallen van weleer zijn omgebouwd tot winkelgalerijen. Parkeren is er wel gratis gedurende de vastgelegde periode (automobilisten moeten een parkeerschijf gebruiken), maar langer blijven staan is niet mogelijk. In het weekend en op feestdagen gelden deze tijdsbeperkingen niet en mag men dus gratis en onbeperkt parkeren.

4.1.2. Parkeervergunningen

Bepaalde soorten gebruikers kunnen vignetten krijgen om parkeerplaatsen op straat te gebruiken. Naast de vignetten die kosteloos worden afgeleverd aan **personen met beperkte mobiliteit**, kunnen ook **bewoners, handelaars en professionelen** een parkeervignet aanvragen. De vignetten worden afgeleverd voor één jaar.

In zones met **een beperkte parkeerduur** zijn de vignetten **gratis** en kunnen automobilisten die er een hebben voor onbeperkte tijd parkeren.

In de vier **zones met betaald parkeren** zijn de vignetten **niet gratis**. Voor beroepsbeoefenaars geldt één enkel tarief: 3.110 kronen of 416,30 euro. Voor particulieren **hangen de tarieven af van het voertuigtype** (motortype en verbruik); deze tarieven zijn op 1 april 2020 opgetrokken. Voor de meest vervuilende voertuigen geldt het hoogste tarief. De prijzen variëren van 200 kronen (26,77 euro) voor elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof tot 4.000 kronen (535,42 euro) voor de voertuigen met het grootste brandstofverbruik.

Figuur 47: Prijzen van parkeervignetten voor bewoners, afhankelijk van het motortype en het verbruik van het voertuig

BENZINE	DIESEL	PRIJS PER JAAR PER BEWONERSVERGUNNING 1 JANUARI 2020	PRIJS PER JAAR PER BEWONERSVERGUNNING 1 APRIL 2020
min. 20,0	min. 22,5	300 kronen	1000 kronen
18,2 – 19,9	20,5 – 22,4	1050 kronen	2000 kronen
15,4 – 18,1	20,5 – 22,4	1050 kronen	2000 kronen
0,1 – 15,3	0,1 – 17,2	2,034 kronen	4000 kronen
Voertuigen zonder geregistreerd brandstofverbruik	/	1050 kronen	2000 kronen
Elektrisch voertuig, voertuig op waterstof en elektrische motorfiets	/	100 kronen	200 kronen

Bron: Stad Kopenhagen, 2020

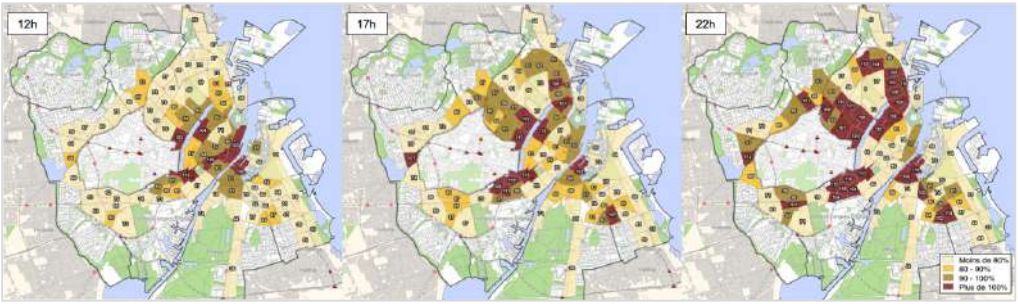
Maar in een **aantal straten** (met name de meest centraal gelegen straten, in de rode tariefzone, maar ook enkele minder centraal gelegen hoofdassen) is **de bewonersvergunning niet geldig** op weekdagen tussen 10 en 16 uur (parkeren moet dan per uur worden betaald).

Naast de klassieke parkeervergunning voor bewoners bestaan er meerdere soorten vergunningen voor particulieren:

- **Tijdelijke vergunningen** voor huurauto's en vervangwagens wanneer de wagen waarmee men normaal rijdt wordt hersteld;
- **Periodevergunningen** voor automobilisten die ten minste vijf dagen (en maximaal een jaar) willen parkeren maar niet in de betrokken zone wonen: deze vergunningen bieden een voordeliger tarief dan betaling per uur (dagtarieven per zone: 32 euro in de rode zone, 19,80 euro in de groene zone, 11,25 euro in de blauwe zone, 9,37 euro in de gele zone).

De kaarten hieronder tonen de **bezettingsgraad** van de parkeerplaatsen op straat en de evolutie daarvan in de loop van de dag (12.00-17.00-22.00 uur). Terwijl de meest centraal gelegen zones (Indre By) 's middags de hoogste bezettingsgraad hebben, neemt de bezetting daarna af en stijgt hij in de wijken Nørrebro en Østerbro, waar de parkeerdruk 's avonds het hoogst is.

Figuur 48: Evolutie van de bezettingsgraad van parkeerplaatsen op straat in Kopenhagen



Bron: Stad Kopenhagen, 2020

Het parkeren van elektrische voertuigen

In Kopenhagen mogen elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof **gratis parkeren** op straat, maar in ondergrondse parkeergarages moeten zij het geldende tarief betalen. Plug-in hybrides vallen niet onder deze maatregel.

De stad beschikt over parkeerplaatsen met **openbare oplaadpunten**, die voorbehouden zijn voor elektrische voertuigen en plug-in hybrides (500 plaatsen). Zoals op onderstaande kaart is aangegeven (op elk punt kunnen twee voertuigen opgeladen worden), zijn deze plaatsen geconcentreerd in de meest centraal gelegen en dichtst bebouwde zones. Deze oplaadpunten worden hoofdzakelijk geëxploiteerd door het bedrijf E.ON Denmark en, in mindere mate, door het bedrijf Clever.

Figuur 49: Kaart met het aanbod van openbare oplaadpunten in Kopenhagen

Bron: Stad Kopenhagen, 2020

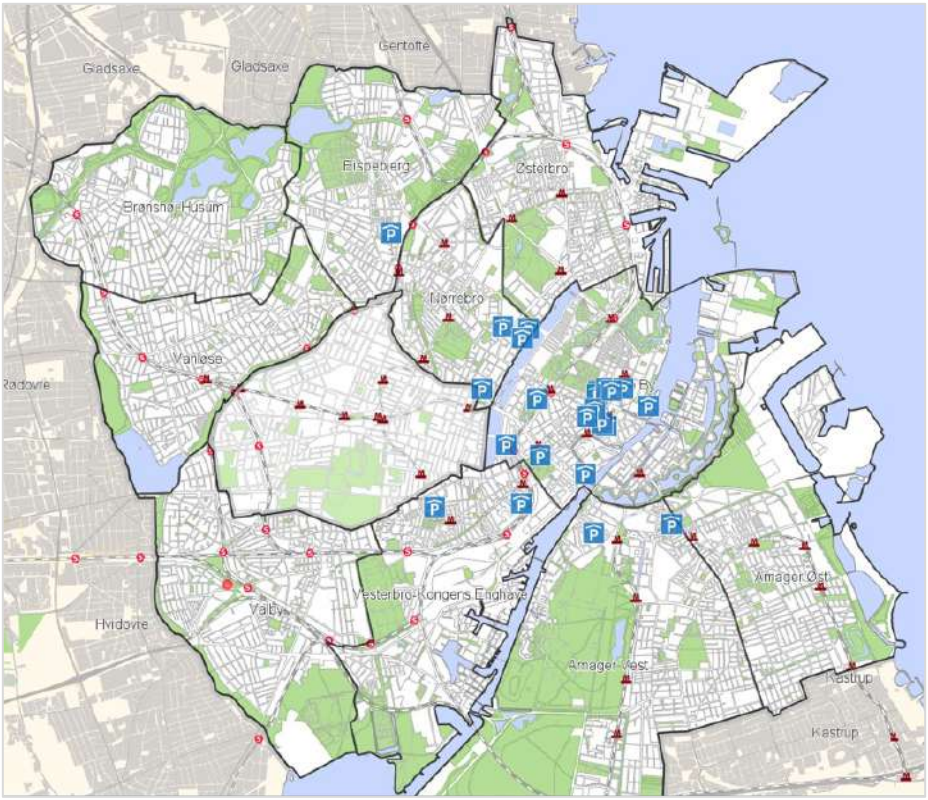
Medio december 2019 is een experiment gestart om **de rotatie te verbeteren** op de parkeerplaatsen met oplaadpunten, nadat een groot aantal bestuurders van elektrische voertuigen daarom had verzocht omdat zij moeilijk een plaats vonden. Zo is op weekdagen de parkeerduur beperkt op 24 plaatsen met oplaadpunten in de drukste zones van de stad. Dit experiment werkt hoofdzakelijk met het toevoegen van borden waarop de beperkte duur staat aangegeven[16].

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

Kopenhagen telt **23 openbare parkings** met in totaal ongeveer **5.500 plaatsen**. Ze bevinden zich voornamelijk in het hypercentrum (wijk Indre By), ook zijn er ten zuidoosten van Nørrebro eveneens meerdere parkings. De meeste van deze parkings (17) worden beheerd door **privéaanbieders** zoals OnePark, Q-Park of APCOA; de 6 andere worden beheerd door de gemeente, meer bepaald door het **Center for Parkering**, dat belast is met parkeeraangelegenheden. In een aantal ervan is er ook parkeerruimte voor fietsen. De tarieven variëren naar gelang van de ligging en zijn hoger in de meest centraal gelegen gebieden. Zo variëren de prijzen voor 2 uur parkeren tussen 9 euro in het hypercentrum en 2,60 euro voor de goedkoopste parkings. Maandabonnementen kosten tussen 200 en 550 euro. Houders van een parkeersticker voor bewoners kunnen gratis parkeren in bepaalde parkings (Indre Nørrebro, Amager Nord en Indre By) die door de gemeente worden beheerd.

Figuur 50: Ligging van de openbare parkings van Kopenhagen



Bron: Stad Kopenhagen, 2020

16 https://fdm.dk/nyheder/trafik/2019-12-nyt-forsoeg-tidsbegraenser-parkering-ved-ladestandere

4.2.2. Privéaanbod

Geen informatie beschikbaar

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

Parkeergelegenheid buiten de straat omvat ook de privéparkeerplaatsen die particulieren thuis gebruiken of die voorbehouden zijn voor personeel van een kantoor of klanten van een handelszaak. Hoeveel van die plaatsen er mogen zijn, wordt **geregeld door de stedenbouwkundige voorschriften van de stad**, met zowel minima als maxima wanneer het over parkeren bij woningen gaat. De reglementering maakt onderscheid tussen "dicht verstedelijkte zones", die ruwweg samenvallen met de zones met gereglementeerd parkeren, en "als stadsontwikkelingsgebied aangeduide zones", die onmiddellijk grenzen aan de dicht verstedelijkte zone en waar inbreidingsprogramma's worden doorgevoerd. De bouwnormen voor op het vlak van parkeerplaatsen zijn in deze twee soorten zones strikter (d.w.z. minder permissief) dan elders in de stad.

Figuur 51: Reglementering inzake de bouw van privéparkeerplaatsen voor auto's

		DICHT VERSTEDELIJKTE ZONES EN ALS STADSONTWIKKELINGS-GEBIED AANGEDUIDE ZONES	ANDERE ZONES VAN DE STAD
Woningen	Minimum	1 plaats per 200m² vloeroppervlakte en 1 plaats per 250m² in een straal van 300 m rond een station van het openbaar vervoer	
	Maximum	1 plaats per 200m² vloeroppervlakte	
Handelszaken		1 plaats per 250m² vloeroppervlakte	1 plaats per 100m² vloeroppervlakte
Kantoren		1 plaats per 100m² vloeroppervlakte	

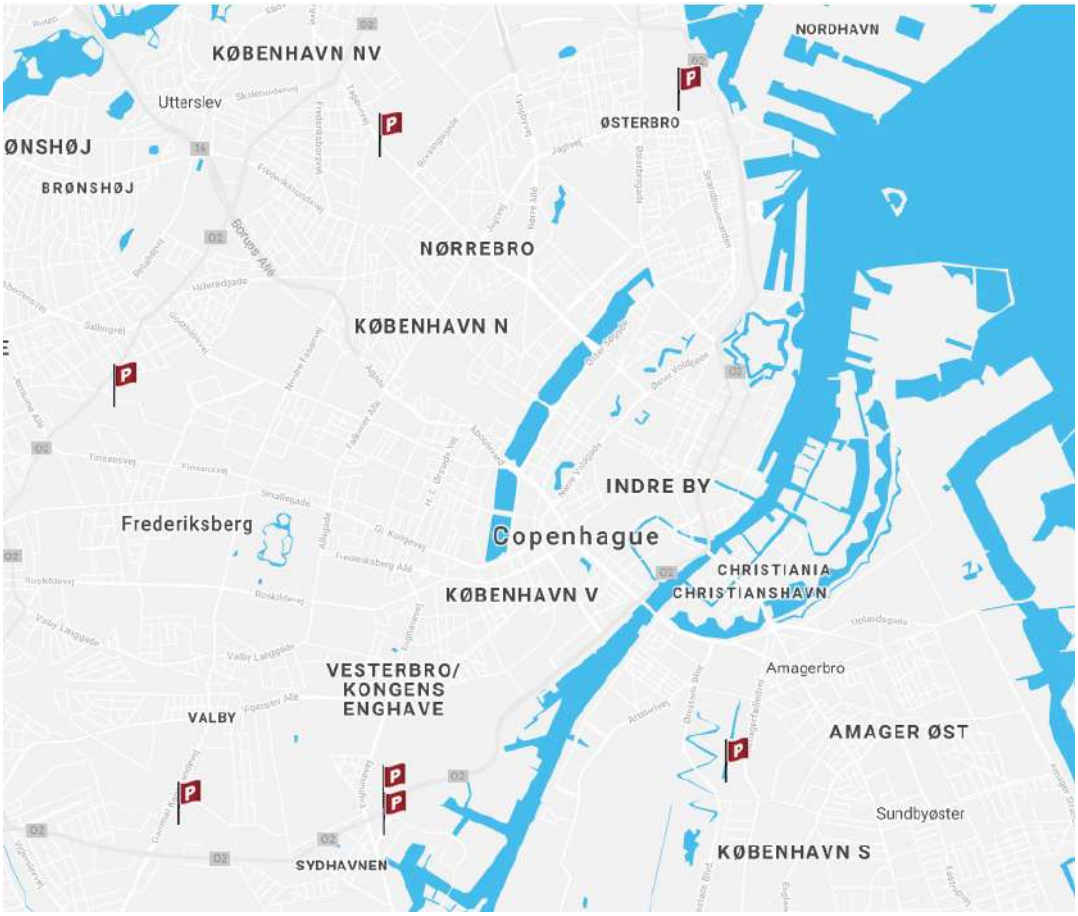
Bron: Stad Kopenhagen, 2020

De stedenbouwkundige regels bieden ook een kader voor het creëren van **fietsparkeergelegenheid** maar hanteren in dat verband alleen minimumvereisten. Zo is de minimumdrempel voor woningen 4 plaatsen per 100 m2 vloeroppervlakte. Voor handelszaken en kantoren gaat het om 4 plaatsen per 100 m2 vloeroppervlak, waarvan ten minste 50% overdekt moet zijn bij handelszaken en minstens 20% bij kantoren.

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

Kopenhagen heeft een aanbod van 8 **P+R**'s: Park & Ride. Het mikt zowel op forenzen als op occasionele bezoekers van het stadscentrum (bijvoorbeeld om te winkelen). Het Park & Ride-ticket omvat zowel de prijs voor het parkeren als het ticket voor het openbaar vervoer, dat 24 uur geldig is zonder verdere beperking. De prijs bedraagt 10 kronen/uur of 65 kronen/dag van 10 uur.

Figuur 52: Ligging van de P+R's van Kopenhagen



Bron: Parkzone, Stad Kopenhagen

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

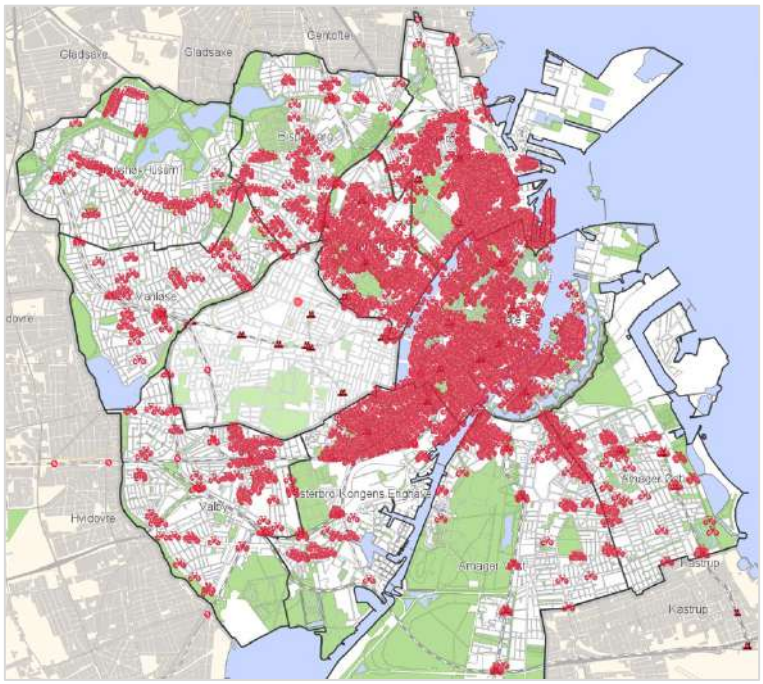
Niet van toepassing (bestaat niet).

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Aangezien Kopenhagen een krachtig beleid voert om het fietsen te bevorderen, is fietsparkeren een belangrijk aandachtspunt. Zoals blijkt uit de figuur hieronder hebben de centrale wijken een groot **aanbod van fietsbeugels** (in het rood), terwijl in de meer residentiële zones de beugels vooral te vinden zijn langs de hoofdwegen.

Figuur 53: Kaart met de fietsbeugels in Kopenhagen



Bron: Stad Kopenhagen

Volgens een telling die in 2017 werd verricht door Cycling Embassy of Denmark, de organisatie die het fietsen bevordert, telt Kopenhagen **180.000 parkeerplaatsen voor fietsen**, terwijl het getelde aantal geparkeerde fietsen 200.000 bedroeg – een bezettingsgraad van 110%. Op basis van deze telwerkzaamheden groeide een "Prioritair plan voor fietsparkeren 2018-2025", om het pad naar de doelstellingen van het CPH 2025 Climate Plan (50% van de woon-werkverplaatsingen per fiets tegen 2025) te begeleiden. Het plan pleit ervoor bijkomende fietsparkeerplaatsen aan te leggen en parkeerplaatsen voor auto's om te bouwen tot fietsparkeerplaatsen.

4.3.1. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

In Kopenhagen gelden voor het parkeren van gemotoriseerde tweewielers **dezelfde tarieven als voor auto's** en ook een bewonersvignet kan worden verkregen tegen dezelfde prijs als voor een auto. Scooters en motorfietsen hebben niet het recht op voetpaden stil te staan of te parkeren, maar mogen wel met meer dan één op een autoparkeerplaats staan. Ze mogen evenmin geparkeerd worden in de gemeentelijke openbare parkings buiten de straat of in de ondergrondse parking van Q-Park bij Israels Plads.

5. BELEID PER WIJK

De parkeervoorwaarden in Kopenhagen worden **soepeler naarmate men zich verder van het centrum verwijdert**, zowel wat de prijzen als wat de stedenbouwkundige normen betreft. De wijk Indre By, die samenvalt met het hypercentrum, is bijgevolg de zone waar de druk op de openbare ruimte het grootst is en waar de parkeerregulering het verst gaat. In de residentiële wijken Nørrebro en Valby gelden voor parkeren per uur en voor bewonersparkeren lagere tarieven.

Buiten het hypercentrum vormt de kleine zone Kødbyen, waar zich winkelgalerijen bevinden, een uitzondering: het is immers de enige zone in Kopenhagen waar parkeren gratis is, maar wel beperkt tot 1 uur. De wijk Ørestad, gelegen in Amager Vest en met veel bedrijfszetels en kantoren, ligt dan weer in een zone waar parkeren gratis is maar beperkt tot 3 uur.

Figuur 54: Plattegrond met de wijken van Kopenhagen (zie figuur 40 voor de bestuurlijke afbakening)

Bronnen: OpenStreetMap, Stad Kopenhagen

Gemaakt door 6t – April 2020

Figuur 55: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Kopenhagen

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN KOPENHAGEN	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	Indre By	Betaalzone met de grootste rotatie (rode zone)	€ 5	€ 26,76 - € 535,21	€ 416,30	€ 3,50 - € 6/u
Dichtbevolkt residentieel	Nørrebro	Overgangszone met betalend parkeren (blauwe zone) + betaalzone met weinig rotatie (gele zone)	€ 1,50 - € 2	€ 26,76 - € 535,21	€ 416,30	€ 1,20/u
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Valby	Betaalzone met weinig rotatie (gele zone) + kosteloze zone met beperkte duur)	€ 1,50 of gratis	€ 26,76 - € 535,21 of gratis	€ 416,30	€ 1,50/u
Zakenwijk	Ørestad (Amager Vest)	Kosteloze zone met beperkte duur	Gratis	Gratis	Gratis	€ 2,50/u
Winkelzone buiten hypercentrum	Kødbyen	Kosteloze zone met beperkte duur	Gratis	/	Gratis	/

6. TE ONTHOUDEN?

- Het beleid om auto's in de stad minder plaats te geven dateert al van de jaren 1960 en gaat dus al lang mee. Het gaat gepaard met de bevordering van het fietsgebruik en het beperkend beleid ten aanzien van de auto gaat hand in hand met een beleid dat alternatieve oplossingen bevordert en ontwikkelt, meer bepaald de fiets (maar ook deelauto's, die voorbehouden parkeerplaatsen krijgen);
- In Kopenhagen valt het parkeerbeheer onder de bevoegdheid van de gemeente, via het Center for Parkering;
- Het parkeren op straat wordt volledig beheerd door de gemeente, terwijl het parkeren buiten de straat wordt beheerd door verschillende entiteiten: er zijn parkings van de gemeente en parkings van privéaanbieders;
- Het parkeerbeleid staat ten dienste van de vermindering van het gebruik van de auto in de stad ten gunste van actieve vervoerswijzen en met name de fiets, als onderdeel van duurzame ontwikkeling;

- Nadat de stad in 2005 een strategie had goedgekeurd om het aantal parkeerplaatsen sterk te verminderen (P-strategy 2005), heeft zij die doelstelling vervolgens genuanceerd (Renewed P-strategy 2009); sindsdien hanteert zij vooral tarifering als hefboom (evolutie in tijd: van nadruk op afschaffen naar nadruk op tarifering);
- De betreffende zone en de toegepaste tarieven zijn geleidelijk verhoogd sinds de invoering van de eerste betaalde parkeerplaatsen in 1990;
- Toch worden niet in de hele stad tarieven gehanteerd, alleen in de meest centraal gelegen zones; daar stijgen de tarieven naarmate men dichter bij het hypercentrum komt;
- In de minder centraal gelegen wijken waar echter de rotatie van geparkeerde voertuigen moet worden bevorderd, gelden zones waar men gratis maar in de tijd beperkt mag parkeren;
- In de gereglementeerde zones kunnen bewoners een vignet aanvragen (gratis in zones met beperkte parkeerduur, niet gratis in zones met parkeertarieven); de prijs van deze vignetten is op 1 april 2020 verdubbeld;
- Sinds 2017 geldt voor parkeerkosten voor bewoners een differentiëring naar gelang van het type en de motorversie van hun voertuig;
- Om het gebruik van voertuigen op alternatieve energie aan te moedigen, mogen elektrische voertuigen gratis parkeren op plaatsen die zijn uitgerust met oplaadpunten.

7. BRONNEN

Website van de stad Kopenhagen: https://international.kk.dk/

Website gewijd aan parkeren: https://parkering.kk.dk/en

Stedenbouwkundige normen en vereisten inzake parkeren: https://kp15.kk.dk/artikel/parkering

Cartografische tool van de stad Kopenhagen: http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?selectorgroups=themecontainer%20admingr&mapext=715638%206170118.2%20733942%206180639.8&layers=theme-startkort%20theme-admin-bydel_med_navn%20theme-disclaimer&mapheight=827&mapwidth=1435&profile=ekstern&ignorefavorite=true

Cycling Embassy of Denmark: http://www.cycling-embassy.dk/2018/03/12/first-ever-priority-plan-bicycle-parking-copenhagen/

Kopenhagen (2014), Copenhagen City of Cyclists. The Bicycle Account 2014, 13 blz. URL: http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/Copenhagens-Biycle-Account-2014.pdf

Kopenhagen (2012), CPH 2025 Climate Plan, 64 blz. URL: https://stateofgreen.com/en/partners/city-of-copenhagen/solutions/copenhagen-carbon-neutral-by-2025/

Kopenhagen (2012), CPH 2025 Climate Plan. Roadmap 217-2020, 48 blz. URL: https://c40.my.salesforce.com/sfc/p/#36000001Enhz/a/1Q000000MdWO/dqsA.6zzjWFvcNSPSzclx73AtkBaAedDk7mD7LYAjbw

Kopenhagen (2009), Impact of Copenhagen's parking strategy, 14 blz.

HOOFDSTUK 6:
GENÈVE

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

GENÈVE

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Genève heeft ondanks een kleine oppervlakte een zeer gevarieerd stedelijk weefsel: er is een dicht bebouwde oude stad maar er zijn ook stadsdelen met eengezinswoningen. Het mobiliteitsbeleid is dan ook gericht op het bevorderen van de intermobiliteit.

Parkeerbeleid

De Fondation des Parkings beheert zowel de parkeerplaatsen op straat als de inpandige. Het beleid stoelt op betaald parkeren, parkeren met beperking in de tijd en voordelige parkeergarages voor bezoekers.

Parkeren op straat

3 soorten reglementering voor parkeren op straat:

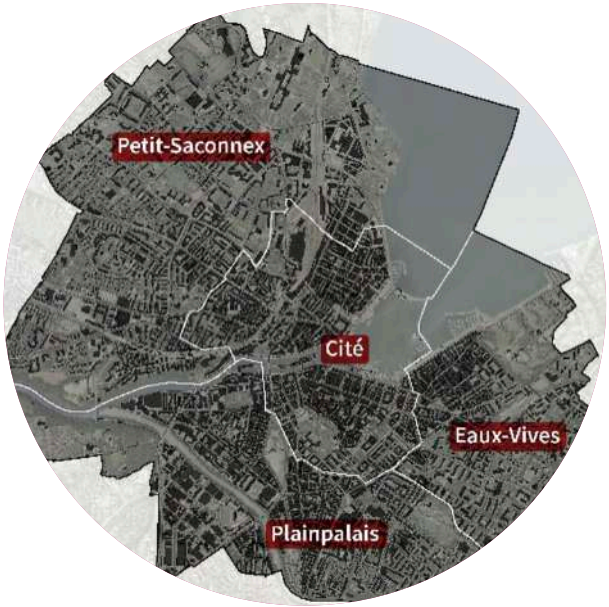
- betalen en variabele beperking in de tijd
- beperking in de tijd en verboden voor bewoners
- beperking in de tijd en toegelaten voor bewoners (vergunning voor 187 euro/jaar)

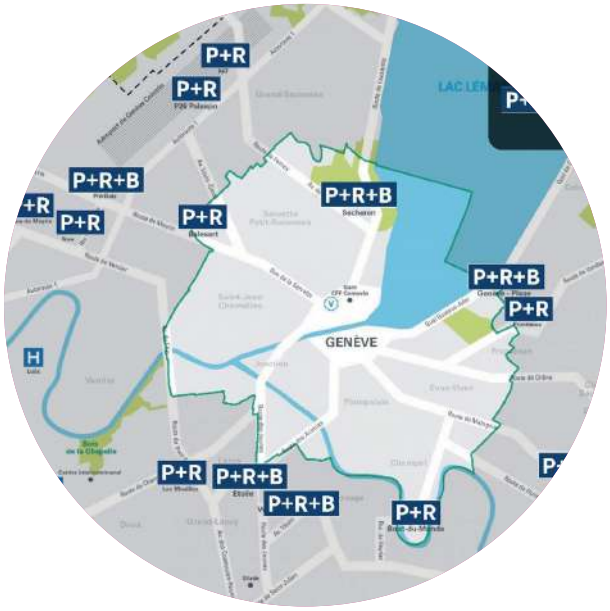
Parkeren buiten de straat

- Aantrekkelijke uurtarieven, in het bijzonder voor een dag parkeren
- Abonnementsformules voor bewoners

Bijzonderheden in de wijken

- Een vrij uniform beleid over het hele grondgebied: elke wijk hanteert de 3 soorten reglementering
- Hypercentrum en zakenwijk overlappen elkaar.



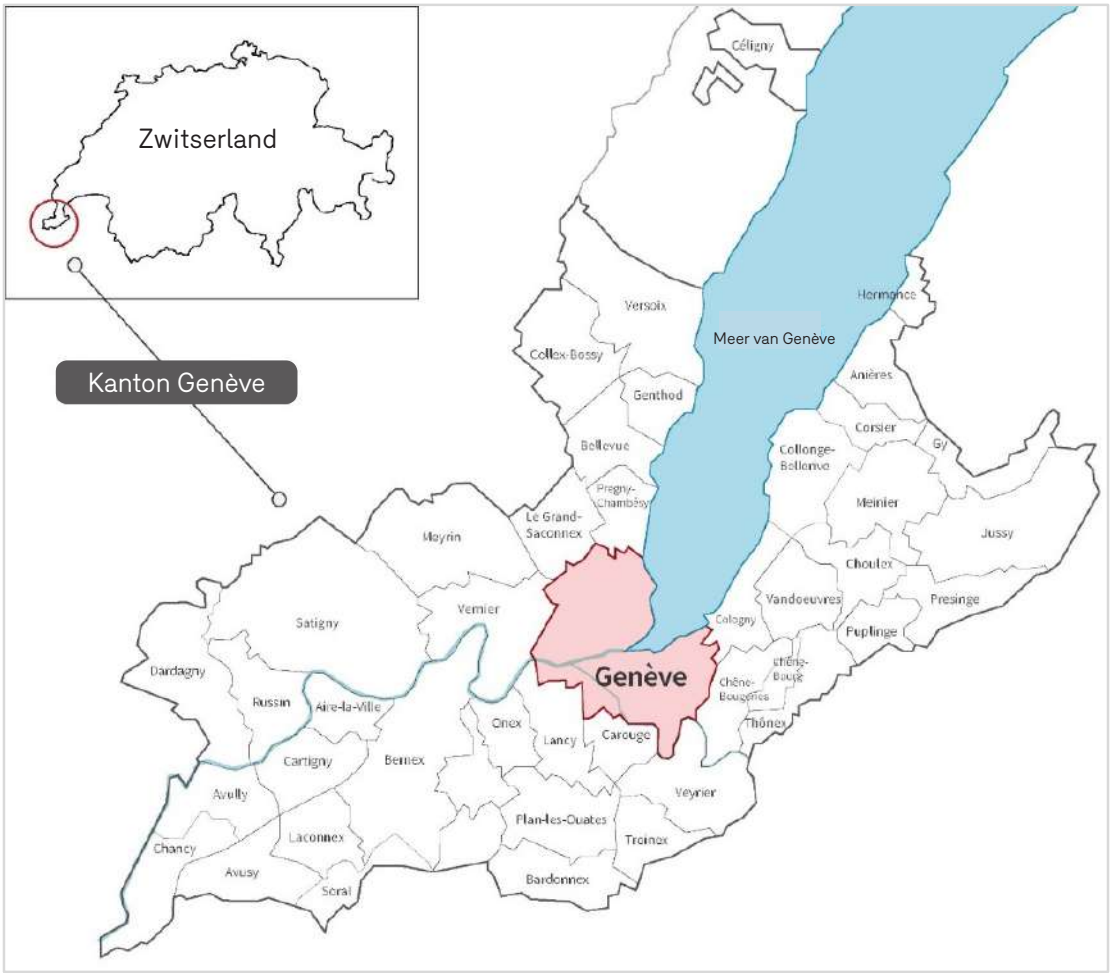


1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	203 113.	495 249.
Oppervlakte	15,88km²	243/km²
Bevolkingsdichtheid	12 890 inw./km²	2038 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	23%	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,10	/

2. CONTEXT

Figuur 56: Kaart met de ligging van Genève en zijn kanton, grootstedelijk gebied volgens Eurostat



2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

De stad Genève ligt in het gelijknamige kanton, in het westen van Zwitserland en aansluitend bij Frankrijk, tussen de departementen Ain en Haute-Savoie.

De uitvoerende macht wordt uitgeoefend door de **Conseil administratif**, een college van vijf "magistraten" die om de vijf jaar bij meerderheid van stemmen worden verkozen. De burgemeester wordt jaarlijks verkozen uit de leden van de Conseil en zit de vergaderingen ervan voor. Sandrine Salerno (Parti Socialiste Suisse) is burgemeester van Genève sinds 1 juni 2019 en tot en met 31 mei 2020.

De Conseil administratif leidt de acties van de vijf departementen van het gemeentebestuur: financiën en huisvesting; bouw en inrichting; cultuur en sport; stadsmilieu en veiligheid; en sociale cohesie en solidariteit. De Conseil administratif dient eveneens een aantal prioriteiten op korte, middellange en lange termijn vast te leggen.

De wetgevende macht wordt uitgeoefend door de **gemeenteraad**, een instantie die bestaat uit 80 plaatselijke vertegenwoordigers die om de vijf jaar worden verkozen.

De gemeenteraad keurt de rekeningen en begrotingen van de stad goed, stemt over kredieten om nieuwe projecten uit te voeren en keurt reglementen goed. Ook kan de gemeenteraad moties indienen of de Conseil administratif mandaten verlenen om de hoofdlijnen van het gemeenschapsleven te bepalen.

De **gemeentelijke administratie** telt ongeveer 4.000 personeelsleden

Figuur 57: Bestuurlijke geografie van Genève

Bron: SARECO 2020

De stad Genève bestaat uit 4 delen: Cité, Plainpalais, Eaux-Vives en Petit-Saconnex. Op hun beurt zijn deze delen onderverdeeld in 16 statistische sectoren en 128 subsectoren.

2.2. Parkeerbeheer

De staat Genève beschikt over alle bevoegdheden om het verkeer en het parkeren te reglementeren.

De Direction générale de la Mobilité (Staat Genève – DGM) is de kantonnale instantie die verplaatsingen, verkeer en parkeren organiseert. Zij zorgt in het hele kanton en in overleg met de bevoegde federale, kantonnale en Franse autoriteiten voor een coherente planning, financiering, gecontroleerde ontwikkeling, organisatie, regulering en controle van de parkeerruimten (via een dienstencontract toevertrouwd aan de Fondation des Parkings).

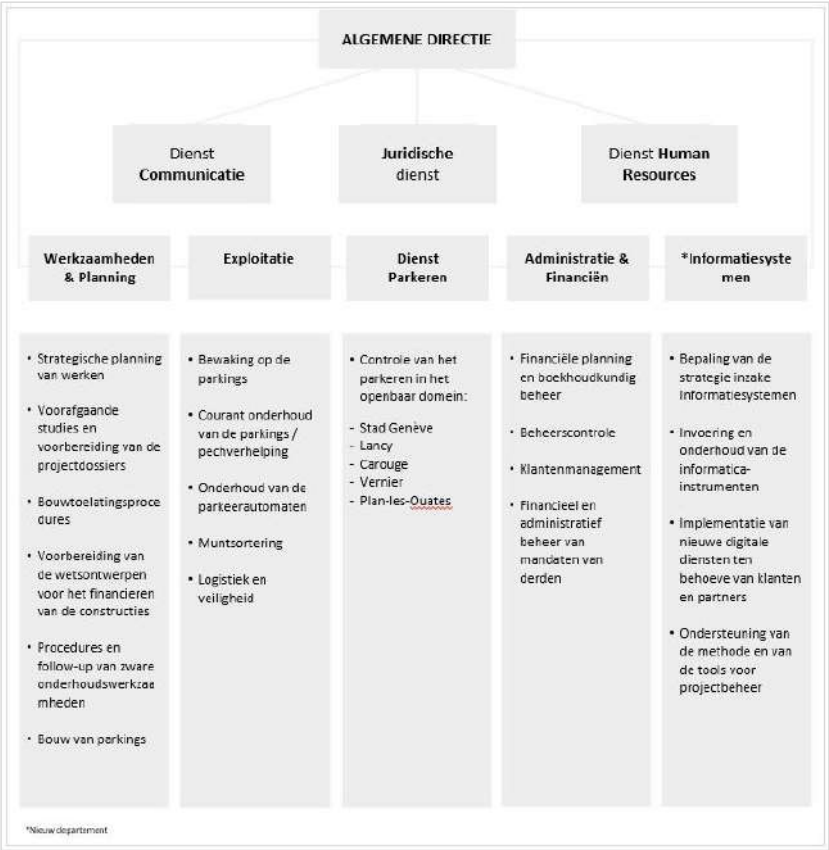
De Gérance immobilière municipale (GIM) beheert het verhuren van de plaatsen in parkings van de stad Genève in overdekte en beveiligde ruimten.

Parkeerplaatsen huren in het stadscentrum is niet mogelijk voor forenzen. Voor elke aanvraag van een plaats bekijkt de GIM of de aanvrager al huurder is, in de wijk woont en hoe oud de aanvraag is. (Bron: Stad Genève)

De Fondation des Parkings houdt zich bezig met de bouw, de exploitatie, het beheer van de parkeerplaatsen op straat en daarbuiten en met het toezicht erop.

De Fondation des Parkings is in 1969 door de staat Genève opgericht en is een publiekrechtelijke stichting die in het handelsregister is ingeschreven. Hoewel openbare dienstverlening haar taak is, wordt de Fondation des Parkings dus beheerd als een privébedrijf, wat de mogelijkheid inhoudt dat zij verschillende bronnen van inkomsten verwerft, hetzij via rechtstreekse activiteiten, hetzij via investeringen in rendabele voorzieningen. (Bron: Fondation des Parkings)

Figuur 58: Organisatie van de Fondation des Parkings



Het parkeerbeleid van het kanton Genève en de reglementering ervan berusten op drie interventiegebieden:

- Parkeren voor openbaar gebruik, behandeld in het Plan Directeur du Stationnement (masterplan) en de operationele uitvoering ervan, het Plan d'Action du Stationnement 2013-2019 (actieplan).
- Particulier parkeren, behandeld in de verordening betreffende parkeerplaatsen op privéterrein, die parkeernormen vastlegt voor nieuwe of gewijzigde gebouwen en voor gebouwen waarvan de bestemming verandert. De verordening geldt alleen voor nieuwe parkeerplaatsen en heeft geen invloed op bestaande privéparkeerplaatsen.
- Het P+R-aanbod (park-and-ride), waarvoor een eigen actieplan bestond voor de periode 2011-2014 en dat vervolgens geïntegreerd werd in het Plan d'Action du Stationnement 2013-2019.

In het document "Mobilité 2030", waarin de Conseil d'Etat zijn visie op de mobiliteit in het kanton Genève tot 2030 uiteenzet, worden zeven gerichte doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de algemene parkeerstrategie: stadsleven; inwoners; pendelaars; bezoekers; fietsers; motorrijders; andere gebruikers.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

In het document "Mobilité 2030" staan twee belangrijke strategische doelstellingen voor de transformatie van het mobiliteitssysteem:

- De vervoerswijzen bevorderen die het efficiëntst zijn naar gelang van de context, centraal of aan de rand, met dichte of verspreide bebouwing, door de duidelijke afwegingen te maken die noodzakelijk zijn om het gebruik van de netten te optimaliseren
- De verschillende vervoerswijzen op elkaar laten aansluiten zodat het dicht bebouwde centrumgebied, de kringen daarrond en de voorstedelijke gebieden efficiënt met elkaar worden verbonden.

Het overbrengen van de wegcapaciteit in het stadscentrum naar de middelste ring en het autosnelwegennet en de ontwikkeling van het openbaar vervoer (stads- en spoorlijnen) komen gefaseerd aan bod tegen 2020, 2025 en 2030.

3.2. Parkeerbeleid

3.2.1. Autodelen

Actie 4c van het parkeeractieplan 2013-2019 betreft de uitbreiding van het P+R-aanbod in Genève naar andere klanten. Daarin staat dat de uitbreiding ook tariefmaatregelen inhoudt voor gebruikers die carpoolen en autodelen. In die zin biedt de Fondation des Parkings nu in haar parkings meerdere diensten aan om carpooling te ondersteunen:

- Abonnementen met een uitbreiding voor carpooling: de Fondation biedt in alle P+R's die zij beheert abonnementen met een uitbreiding voor carpooling. Daartoe volstaat het dat de abonnee de Fondation voornaam en familienaam van de carpoolers en een fotokopie van de kentekenbewijzen van de voertuigen bezorgt. Wel moeten de andere gebruikers dan de abonnee zelf nog een abonnement voor het openbaar vervoer nemen bij Unireso.
- Voorbehouden parkeerplaatsen: er zijn voor carpoolers parkeerplaatsen voorbehouden in de P+R's Bernex en Voie Centrale.
- Het P+R-dagaanbod: de tarieven in de 9 P+R's die een dagformule aanbieden, zijn bijzonder voordelig voor carpoolers. Aangezien de prijs dezelfde is voor één of twee Unireso-tickets die de hele dag geldig zijn en het bijkomend ticket (max. vier tickets) slechts 4 Zwitserse franc kost.

3.2.2. Compensatie

De modaliteiten inzake compensatie van afgeschafte parkeerplaatsen liggen vast in artikel 7B, lid 21, van de **federale wet betreffende het wegverkeer**

(LaLCR):

"1. Rekening houdend met de structuur en de geografische context van de wijk, met het privéparkeeraanbod en met de mogelijkheden om parkeerplaatsen gedeeld te gebruiken en om de typologie van de plaatsen aan te passen, ziet het departement toe op de toepassing van het compensatiebeginsel, met name om openbare ruimte terug te winnen voor ander stedelijk gebruik dan parkeren, en dit in beide vormen:

a) bij de aanleg van een inpandige parking voor openbaar gebruik gebeurt de terugwinning van openbare ruimte door op straat een equivalent aantal voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen af te schaffen;

b) wanneer bij stadsprojecten op straat parkeerplaatsen voor openbaar gebruik worden afgeschaft, worden ze gecompenseerd voor een equivalent aantal plaatsen, desgevallend in een inpandige parking voor openbaar gebruik. Bij wijze van uitzondering is het mogelijk tot 20% van de plaatsen te compenseren met parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers.

2. Wanneer afgeschafte parkeerplaatsen worden gecompenseerd in bestaande inpandige parkings voor openbaar gebruik, moet ervoor worden gezorgd dat:

a) het mogelijk aantal te compenseren plaatsen niet meer bedraagt dan 0,5% van het referentieaanbod per jaar. Het referentieaanbod van parkeerplaatsen voor openbaar gebruik in dichtbevolkte zones is dat van 2011. Het aantal plaatsen wordt vermeld in het reglement;

b) de maximale bezettingsgraad van 80% niet meer dan 20 dagen per jaar wordt overschreden.

3. Onder voorbehoud van de afwijkingen waarin artikel 7 van de wet van 5 juni 2016 voor een coherente en evenwichtige mobiliteit voorziet, wordt het compensatiebeginsel op dwingende wijze toegepast in de dichtbevolkte zones van het kanton Genève. De Raad van State legt de perimeter van de dichtbebouwde zones vast.

4. De compensatie gebeurt binnen de betreffende invloedsperimeter, indien mogelijk binnen een straal van 500 meter, maar niet verder dan 750 meter.

5. De compensatie gebeurt in de mate van het mogelijke gelijktijdig. Is dat niet het geval, dan wordt daarmee later rekening gehouden op grond van de telling bedoeld in artikel 7A, lid 2."

3.2.1. MAAS

Het informatiesysteem betreffende het grondgebied in Genève (SITG) biedt toegang tot een grote hoeveelheid geodata, in de geest van de Open Data-aanpak. De wet van 17 maart 2000 inzake het informatiesysteem betreffende het grondgebied in Genève (LSITG) is in 2014 gewijzigd om de beginselen van openheid en transparantie erin te verankeren.

Onder de vele datasets die de SITG ter beschikking stelt, zijn er meerdere gegevens die betrekking hebben op parkeren.

De laag "parkeren op de openbare weg" toont de parkeerplaatsen op de openbare weg voor gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde voertuigen en de verschillende parkeerzones. De parkeerkosten zijn echter niet opgenomen.

En terwijl MaaS in Genève weliswaar tot ontwikkeling komt met de komst van het nieuwe multimodale abonnement zenGo, aangeboden door de Transports Publics Genevois (tpg), horen de parkeerdiensten niet bij dat abonnement. Het is "beperkt" tot openbaar vervoer, taxiritten, autoverhuur en autodelen.

3.2.2. Bedrijven

Parkeren is nadrukkelijk aanwezig in de mobiliteitsplannen van bedrijven. Het parkeren in bedrijven optimaliseren gebeurt meer bepaald via jaarlijkse toewijzing, via het bepalen van toegangscriteria, via tarifering ...

Het masterplan voor parkeren, dat in 2012 door de Republiek en het Kanton Genève is goedgekeurd, heeft ook, via pendelaars die er werken, betrekking op bedrijven. Een van de 7 sectorale doelstellingen van het masterplan inzake parkeren, dat in 2012 door de Republiek en het Kanton Genève is goedgekeurd, namelijk doelstelling 3, bestaat erin het parkeren van forenzen in sectoren die goed worden bediend door het openbaar vervoer, onder controle te houden en P+R-voorzieningen te ontwikkelen op regionale en grensoverschrijdende schaal. Deze doelstelling wordt geconcretiseerd met 8 grote maatregelen:

- Ondersteuning voor het invoeren van blauwe zones met stickers voor bewoners in andere gemeenten dan de stad Genève, waar veel forensen parkeren (auto's die zeer lang blijven staan)
- Verbetering van het kantonnale, regionale en grensoverschrijdende P+R-aanbod als concretisering van de krachtige wil van de overheden aan weerszijden van de grens om pragmatische oplossingen te vinden ter vermindering van de verkeersdruk in de gemeenten nabij de grens.
- Versterking van de maatregelen om het parkeren in het stadscentrum te beheren (privéparkeren, parkeren op straat en in parkeergarages) en van de controles
- Uitbreiding van de maatregelen om het parkeren te beheren langs de assen van het openbaar vervoer (in de eerste plaats parkeren op straat, maar ook bovengrondse parkings zonder controle)
- Herziening van de toekenningsvoorwaarden voor abonnementen in de parkings die de Fondation des parkings en de overheidsinstanties beheren, om massaal gebruik door forenzen te vermijden
- Herziening van de voorwaarden voor het toekennen van parkeerplaatsen aan overheidspersoneel in het kader van het mobiliteitsplan van de kantonnale overheid.
- Een wijziging van het systeem voor de toekenning van bewonersstickers overwegen, om het onderverhuren van parkeerplaatsen aan forenzen te verminderen; bijvoorbeeld beperken tot degenen die wonen in een pand zonder parking.
- Toezien op de naleving van de normen inzake autoparkeerplaatsen in nieuwbouw, overeenkomstig verordening L.5.05.1

3.2.3. Handelszaken

Onder doelstelling 4 "Bezoekers" van het masterplan voor parkeren staat dat de overheid de bereikbaarheid van diensten en handelszaken wenst te waarborgen. Daarin staat: "De bereikbaarheid van diensten, handelszaken en vrijetijdsactiviteiten moet worden gewaarborgd voor de verschillende vervoerswijzen en met name voor auto's (naast het openbaar vervoer en de zachte vervoerswijzen)"; en "de uitdaging bestaat erin te voorzien in een aantal parkeerplaatsen dat op deze verschillende behoeften is afgestemd."

De maatregelen om deze doelstelling te ontwikkelen, zijn:

- Kortparkeren in het stadscentrum en de secundaire centra bevorderen om het aantal potentiële gebruikers te vergroten
- Kortparkeerders (minder dan 90 minuten) afleiden naar parkeergarages voor openbaar gebruik
- Bekendheid geven aan de parkings die hun klanten gecombineerde tickets voor het gebruik van het openbaar vervoer aanbieden
- Zorgen voor samenhang tussen de tarieven voor parkeren op straat en die van parkeergarages voor openbaar gebruik (de tarieven voor parkeren op straat verhogen en de tarieven in parkeergarages verlagen voor een parkeerduur van minder dan 90 minuten, om kortparkeerders naar parkeergarages voor openbaar gebruik af te leiden)
- De bereikbaarheid van winkelcentra in de rand niet bevoordelen ten opzichte van de handelszaken in het stadscentrum door na te denken over het veralgemenen van betaald parkeren vanaf het eerste uur in alle winkelcentra van het kanton
- De controle op parkeren op de openbare weg verscherpen
- De gebruiksvoorwaarden van P+R's verruimen voor bezoekers van middellange duur, vooral 's avonds en in het weekend (aantrekkelijke gecombineerde tarieven voor parkeren en openbaar vervoer), maar ook overdag

3.2.4. Kansarme groepen

Het masterplan voor parkeren dat in 2012 door de Republiek en het Kanton Genève is goedgekeurd, omvat weliswaar een doelstelling met betrekking tot parkeren voor bewoners (doelstelling 2), maar maakt geen melding van achtergestelde/kansarme huishoudens.

Het enige beleid dat verband houdt met parkeren voor achtergestelde/kansarme huishoudens lijkt betrekking te hebben op sociale woningen, waar het aantal parkeerplaatsen beperkt wordt gehouden omdat de bewoners minder gemotoriseerde voertuigen bezitten.

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

Parkeren op straat wordt in Genève beheerd door een parapublieke speler, Fondation des Parkings.

4.1.1. Tariefzones en vergunningen

Het parkeeraanbod op straat in Genève omvat witte en blauwe zones, die deel uitmaken van de twee markerings- en parkeerplannen die zijn opgesteld door de bevoegde overheid, het Office Cantonal des Transports (OCT)

Naast de sticker die in de tabel hieronder staat en die voorbehouden is voor bewoners en bedrijven om uitsluitend onbeperkt te parkeren in de zone waar men woont of bedrijvig is, verdeelt de Fondation des Parkings stickers voor meerdere zones, waarmee men in de gehele blauwe zone, behalve in het hypercentrum, onbeperkt een dag of een halve dag mag parkeren:

- Stickers "multizone plus" voor professionals die voor hun werk in meerdere zones moeten kunnen parkeren (bevoorrading, dringende interventies, bestelwagens met materieel, enz.); ze worden verkocht voor een dag of halve dag (20 of 10 Zwitserse franc), per stuk of in boekjes.
- Multizone-stickers voor iedereen: voor particulieren, bezoekers op doortocht of om het even welke gebruiker die wil afwijken van de parkeerbeperking tot één uur in de blauwe zones met sticker; ze worden verkocht per dag of per halve dag (dezelfde tarieven als de vorige).

ZONE	MAXIMUMDUUR	TARIEF
Witte zone niet gratis	30 min. 90 min	Uurtarief van 2,80 Zwitserse franc in de Stad Genève en 1,50 erbuiten, in de rest van het kanton.
Witte zone gratis	2 u 3 u 15 u	Gratis – met blauwe schijf
Blauwe zone gebruiker zonder sticker	1 u	Gratis – met blauwe schijf
Blauwe zone gebruiker met sticker (voorbehouden voor bewoners en bedrijven)	Onbeperkt	Gratis – met sticker De sticker wordt toegekend op basis van de zone waar de automobilist of zijn bedrijf gevestigd is. Aangezien de stadsdelen Saint-Gervais Chantepoulet en Cité Centre niet beschikbaar zijn, krijgt men daar een sticker voor een aangrenzende zone. Prijs: • 200 franc (€ 187) per jaar voor de inwoners; • 400 franc (€ 374) per jaar voor bedrijven.

De geodata die het SITG ter beschikking stelt, en meer in het bijzonder de laag "parkeren op de openbare weg", verschaffen nauwkeurige en actuele aanwijzingen over het parkeeraanbod op straat in Genève.

Zo weet men dat er binnen de perimeter van Genève 4.203 plaatsen voor betaald parkeren zijn, 17.571 gratis plaatsen, 1.165 "gele" plaatsen (voorbehouden voor leveringen) en 13.513 plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers. Er zijn ook 20 locaties waar autobussen kunnen parkeren, met in totaal 62 plaatsen.

In 2019 beschikte de Stad Genève op straat dus over 21.774 openbare plaatsen voor auto's (betaald en gratis).

4.1.2. Gebruik van de parkeerplaatsen

In het verslag van de transportcommissie die belast is met het bestuderen van het wetsontwerp van de Raad van State tot wijziging van de wet op de uitvoering van de federale wetgeving inzake het wegverkeer, dat dateert van 12 augustus 2019, staat dat 60% van de gebruikers niet betaalt voor hun parkeerplaats en dat 20% van de automobilisten tussen 5 en 10 uur blijft staan op plaatsen die beperkt zijn tot 90 minuten.

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

De Fondation des Parkings telt binnen de perimeter van de stad Genève in totaal 20 openbare parkings, waaronder 2 die uitsluitend voor fietsen zijn bestemd. Van die 20 parkings zijn er 6 eigendom van de Fondation zelf, de 14 andere zijn eigendom van derden.

De totale capaciteit van deze 20 parkings bedraagt 7.680 parkeerplaatsen voor auto's, 803 voor motorfietsen en 616 voor fietsen (waarvan 484 in de twee parkings die alleen voor fietsen zijn).

Op de openbare parkings binnen de perimeter van Genève zijn er ook 60 plaatsen voorbehouden voor deelauto's van het free-floating systeem "Mobility Go".

Daarnaast heeft de Fondation des Parkings 79 oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare parkings van de stad.

Het beheer van de openbare parkings in Genève is toevertrouwd aan de Fondation des Parkings.

De Fondation des Parkings biedt 4 abonnementen aan, die beschikbaar zijn in een aantal van haar parkeergarages. Met een abonnement heeft men met één voertuig per keer toegang tot vrij parkeren in de parkeergarage, zonder dat men een plaats of zone kan reserveren. Het abonnement moet bij het binnenrijden en verlaten van de parking worden gebruikt voor hetzelfde voertuig. Het geeft niet te allen tijde recht op een parkeerplaats, met name wanneer de parking volzet is.

De 4 abonnementsformules zijn:

- Openbaar abonnement: 236,9 Zwitserse franc (221 euro) per maand of 2.834,3 (2647 euro) per jaar
- Bewonersabonnement: 193,8 Zwitserse franc (181 euro) per maand of 2326,3 (2173 euro) per jaar
- Nachtabonnement: 107,7 Zwitserse franc (100 euro) per maand of 1292,4 (1207 euro) per jaar
- Motorfietsabonnement: 44 Zwitserse franc (41 euro) per maand of 528 (493 euro) per jaar

Het gemiddelde tarief voor de eerste twee uur parkeren (gemiddelde van de dagtarieven tussen 7 en 19 uur, van maandag tot en met zaterdag) bedraagt 4,5 Zwitserse franc (4,3 euro) in de parkeergarages die door de Fondation des Parkings worden beheerd.

Het tarief voor 2 uur parkeren gaat van 3 (2,8 euro) tot 6 Zwitserse franc (5,6 euro). Algemeen gesproken nemen de tarieven toe naarmate men dichter bij het centrum van Genève komt. Wat de typologie betreft, worden de hoogste tarieven aangerekend in een stadsdeel met veel winkels en bedrijven (Cité-Centre).

Het beheersverslag 2018 van de Fondation des Parkings vermeldt een totaal van 616 plaatsen voor fietsen in de parkings die zij in de stad Genève beheert. Van deze plaatsen bevinden er zich 484 in de fietsparkings CFF en Montbrillant.

Er zijn nog meer fietsparkings gepland in de hoofdstations van de Léman Express. De toekomstige fietsparking bij het station van Lancy-Pont-Rouge zal plaats bieden aan 1.250 fietsen. Parallel daarmee heeft de Fondation des Parkings een nieuw betaalsysteem ontwikkeld voor het beveiligd parkeren van fietsen. De aankoop gebeurt via het internet of met een mobiele telefoon, en toegang tot de fietsparkings krijgt men met de SwissPass-kaart. Dit systeem is beschikbaar in acht fietsparkings in het kanton Genève. Het zal in andere Zwitserse steden worden verspreid en vanaf 2019 in vier fietsparkings van de Léman Express worden geïnstalleerd.

Bovendien bieden de P+R-parkeervoorzieningen voor auto's ook beveiligde fietsparkeerplaatsen voor gebruikers die na het parkeren van hun auto de verplaatsing per fiets willen voortzetten. Tussen 2011 en 2014 kwamen er 5 nieuwe P+B-faciliteiten en 367 nieuwe plaatsen bij: de P+B's van Bernex (72 plaatsen), Voie Centrale (36), Sous-Moulin (64), Sécheron (59) en Pré-Bois (30) kwamen erbij, naast die van l'Étoile (76) en Genève-Plage (101) die al bestonden. Het huidige aanbod omvat nu in totaal 7 P+B's, samen goed voor 438 parkeerplaatsen. In 2017 telde de Fondation des Parkings, die deze voorzieningen beheert, 262 regelmatige fietsabonnees, onder wie 109 in Genève-Plage en 55 in Sous-Moulin.

4.2.2. Privéaanbod

In het masterplan voor parkeren, dat in augustus 2010 door de raad van state van de republiek en het kanton Genève is goedgekeurd, staat te lezen dat het privéaanbod 60% van de parkeercapaciteit vertegenwoordigt in de stad Genève.

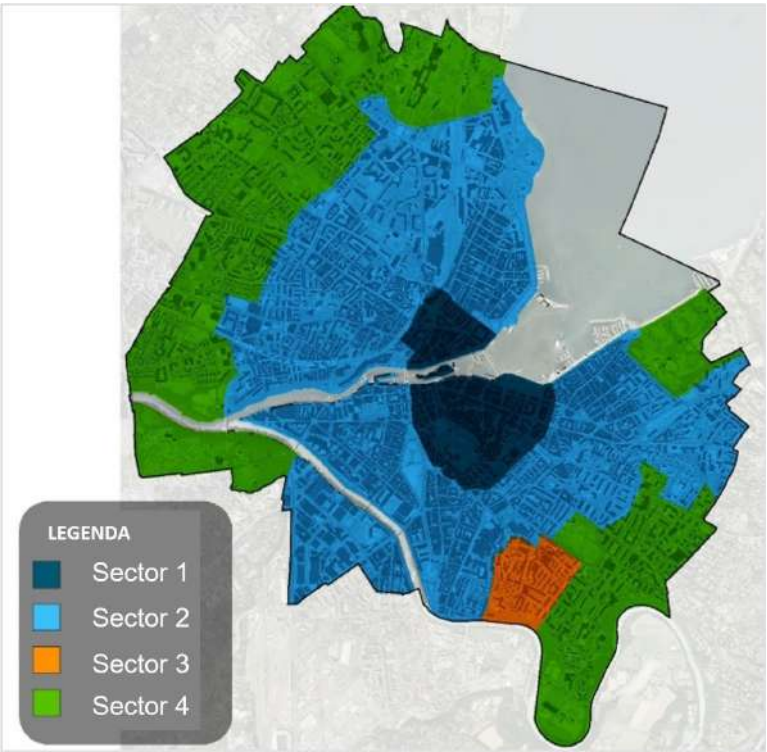
Voorts vermeldde het observatorium van de mobiliteit, verbonden aan de universiteit van Genève, in 2007 in zijn "Analyse des politiques de stationnement en Suisse" dat het privéparkeeraanbod in de stad Genève 55.000 plaatsen bedroeg.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen inzake parkeren

De tekst waarin de stedenbouwkundige normen inzake parkeren vermeld staan voor het privéaanbod, is de verordening betreffende parkeerplaatsen op privéterrein (RPSFP - L 5 05.10:).

Binnen de perimeter van de stad Genève liggen 4 van de 6 stadsdelen die in de bovenvermelde verordening worden genoemd.

Figuur 59: Ligging van de stadsdelen die worden genoemd in RPSFP – L 5 05.10



Bron: SARECO 2020

Bij woningen worden de parkeerverhoudingen voor auto's vastgelegd volgens de volgende tabel:

VERHOUDINGEN PARKEERPLAATSEN/WOONGELEGENHEID		
PERIMETERS	BEWONERS MIN. AANTAL PL. VOOR 100M² VLOEROPPERVLAKTE	BEZOEKERS MIN. AANTAL PL. VOOR 100 M² VLOEROPPERVLAKTE
Sector 1	0	0
Sector 2	0,5	0
Sector 3	0,7	0
Sector 4	0,8	0,1

Met betrekking tot woningen bepaalt de verordening eveneens:

- Voor woningen van algemeen nut kunnen de verhoudingen in de tabel hierboven in principe met maximaal 30% worden verminderd wanneer de aanvrager kan rechtvaardigen dat de nood aan parkeerplaatsen kleiner is.
- Voor gebouwen met faciliteiten voor oudere mensen komt het vereiste aantal parkeerplaatsen overeen met 50% van de noden, berekend volgens de in bovenstaande tabel aangegeven verhoudingen.
- Voor gemotoriseerde tweewielers bedraagt het aantal te creëren parkeerplaatsen 0,1 per 100 m2 bruto vloeroppervlakte in de stadsdelen I tot en met III en 0,2 per 100 m2 in de andere stadsdelen.
- Voor fietsen in alle perimeters moet worden voorzien in 1,5 plaats per 100 m2 bruto vloeroppervlakte [...] De ruimte die nodig is voor het creëren van een plaats moet 2 m2 bedragen, inclusief toegang.
- Voor studenten op kamers zijn geen parkeerplaatsen voor auto's vereist. Daarentegen komen de voor bezoekers geldende verhoudingen overeen met die welke in bovenstaande tabel zijn aangegeven. Bovendien wordt één fietsparkeerplaats per kamer vereist.

Wat economische activiteiten in de dienstensector, de industrie en de ambachtelijke sector betreft, worden de parkeerverhoudingen voor auto's bepaald volgens de tabel en de modaliteiten hierna:

VERHOUDINGEN PARKEERPLAATSEN/ACTIVITEITEN (TERTIARE SECTOR/INDUSTRIE/AMBACHT)		
PERIMETERS	WERKNEMERS MAX. AANTAL PL. VOOR 100M² VLOEROPPERVLAKTE	BEZOEKERS OF KLANTEN MIN. AANTAL PL. VOOR 100 M² VLOEROPPERVLAKTE
Sector 1	0,4	0
Sector 2	0,4	0
Sector 3	0,6	0
Sector 4	0,8	0,2

Wat economische activiteiten van winkels, opslagplaatsen, hotels, cafés, restaurants, ziekenhuizen, medische en sociale instellingen, religieuze voorzieningen, ontspanningsvoorzieningen, onderwijs- of opleidingsinstellingen, alsmede sport- en vrijetijdsvoorzieningen betreft, worden de parkeerverhoudingen voor auto's bepaald volgens de onderstaande tabel en de modaliteiten hierna:

SPECIFIEKE INDICATIEVE WAARDEN VOOR HET AANBOD VAN PARKEERVAKKEN			
SOORT BESTEMMING	REFERENTIE-EENHEID	AANBOD VAN PARKEERVAKKEN	
		PERSONEEL	BEZOEKERS/ KLANTEN
Industrie, ambacht	Per 100 m² bruto vloeroppervlakte	1,0	0,2
Opslagplaatsen en pakhuizen	Per 100 m² bruto vloeroppervlakte	0,1	0,01
Dienstverlenende ondernemingen Diensten met talrijk cliënteel, bv. bank postkantoor overheidsinstelling met loketten reisagentschap arts, tandarts zorgkabinet drukwerk en kopie stomerij kapper enz.	Per 100 m² bruto vloeroppervlakte	2,0	1,0
Andere diensten, bv. overheidsinstelling zonder loket ingenieurs- of architectenbureau advocatenpraktijk verzekering, ziekenfonds administratie van bedrijven fiduciaire laboratorium transportbedrijf enz	Per 100 m² bruto vloeroppervlakte	2,0	0,5
Winkels Winkels met veel klanten, bv. voeding apotheek, drogisterij grote winkel kiosk	Per 100 m² bruto verkoopoppervlakte	2,0	8,0
Andere winkels, bv. papierwaren boekhandel ijzerwaren horlogemaker, juwelier meubilair speciaalzaken	Per 100 m² bruto verkoopoppervlakte	1,5	3,5
Hotelwezen			
Hotel	Per bed		0,5
Jeugdherberg	Per bed		0,1
Restaurant, café, bar	Per zitplaats		0,2
Klein ziekenhuis, kliniek	Per bed	1,0	0,5
Bejaardentehuis, sanatorium	Per bed	0,5	0,3
Ontspanning, cultuur, godsdienst			
Bioscoop	Per zitplaats		0,2
Schouwburg, opera, concertzaal	Per zitplaats		0,2
Museum, tentoonstellingsruimte, galerie	Per 100 m²		1,0
Bibliotheek	Per 100 m²		1,0
Discotheek	Per zitplaats of per m² piste		0,3
Kerk, moskee, synagoge	Per zitplaats		0,1
Begraafplaats	Per 100 m²		0,1

VERHOUDINGEN PARKEERPLAATSEN/HANDELSZAKEN	
PERIMETERS	PARKEERAANBOD IN % VAN DE WAARDEN VAN DE NORM VSS SN 640 281 VAN 1 FEBRUARI 2006
Sector 1	20%
Sector 2	20%
Sector 3	30%
Sector 4	40%

VERHOUDINGEN PARKEERPLAATSEN/HANDELSZAKEN		
PERIMETERS	WERKNEMERS MAX. AANTAL PL. VOOR 100 M² VERKOOPOPPERVLAKTE	BEZOEKERS OF KLANTEN MIN. AANTAL PL. VOOR 100 M² VERKOOPOPPERVLAKTE
HANDELSZAKEN MET TALRIJK CLIËNTEEL (VOEDING, SUPERMARKT...)		
Sector 1	0,4	1,6
Sector 2	0,4	1,6
Sector 3	0,6	2,4
Sector 4	0,8	3,2
HANDELSZAKEN MET BEPERKT CLIËNTEEL (PAPIERWAREN, BOEKHANDEL...)		
Sector 1	0,3	0,7
Sector 2	0,3	0,7
Sector 3	0,45	1,05
Sector 4	0,6	1,4

4.2.4. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

In hoofdstuk 2 van wet nr. L 5 05.10 (verordening inzake parkeerplaatsen op privéterrein (RPSFP)) wordt verduidelijkt dat "bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen (op privéterrein) rekening kan worden gehouden met het delen van de plaatsen. In dat geval moet de haalbaarheid door de aanvrager worden aangetoond en moeten de voorwaarden voor het toekennen van de abonnementen of het verlenen van de toegang uitdrukkelijk in het bouwvergunningsdossier worden vermeld."

Hoewel voornoemde verordening het delen van parkeerplaatsen dus mogelijk maakt, lijkt er in Genève niet één exploitant deze dienst aan te bieden.

4.2.5. Park-and-ride:

Het beheersverslag 2018 van de Fondation des Parkings vermeldt in totaal 21 functionerende park-and-ridefaciliteiten rond Genève, met 5.132 parkeerplaatsen voor auto's, 117 voor motoren en 485 voor fietsen. De park-and-ridefaciliteiten worden geëxploiteerd in partnerschap met Unireso, waarbij de Communauté Tarifaire Intégrale drie operatoren groepeert: de tpg (openbaar vervoer in Genève), de CFF (Zwitserse Federale Spoorwegen) en de SMGN (ferrybootjes van Genève).

Figuur 60: Ligging van de P+R's van Genève

Bron: Unireso

Ter herinnering: de wet van 17 mei 2001 op de Fondation des Parkings (LFPark) bepaalt:

"Art. 1 Doel

1. Ter bevordering van zijn verplaatsingsbeleid moedigt de Staat de aanleg van parkeerterreinen aan, waarvan het beheer is toevertrouwd aan de Fondation des Parkings, een publiekrechtelijke stichting voor de aanleg en exploitatie van parkeerterreinen (hierna: de Stichting).

2. Daartoe wordt de Stichting er meer bepaald mee belast: a) parkeerterreinen aan te leggen en de verwezenlijking ervan aan te moedigen, met name park-and-rideparkings (P+R) voor auto's en tweewielers, om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen"

In het kader van de haar toevertrouwde prerogatieven biedt de Fondation des Parkings in de park-and-ridevoorzieningen twee formules aan, voor occasionele bezoekers of pendelaars:

- Een dagformule, beschikbaar zonder abonnement of andere voorwaarde. Die geeft automobilisten sinds 2014 één parkeerplaats en 1 tot 4 Unireso-tickets voor heel Genève, geldig voor een hele dag. Deze formule is mogelijk in de P+R's Sécheron, Bernex, Bout-du-Monde, Gare de Meyrin, Meyrin-Gravière, Tuileries, Champ Bossu, Voie-Centrale en Pré-Bois, in totaal dus meer dan 1.300 parkeerplaatsen voor auto's. Onder de 9 hierboven vermelde P+R's met dagformule zijn er
    - 6 waar men maximaal 6 uur mag parkeren. De tarieven variëren van 14 Zwitserse franc (13 euro) voor een parkeerplaats met 1 of 2 Unireso-tickets tot 22 Zwitserse franc (20 euro) voor een plaats met 4 Unireso-tickets.
    - 3 waar men 6 of 11 uur mag parkeren, gelegen in de buurt van belangrijke overstapknooppunten (stations Genève-Sécheron en Lancy-Bachet; luchthaven van Genève). Voor 6 uur parkeren zijn de tarieven dezelfde als de dagformule in de P+R's waar de parkeerduur beperkt is tot 6 uur. Voor 11 uur parkeren gaan de tarieven van 24 Zwitserse franc (22 euro) voor een parkeerplaats met 1 of 2 Unireso-tickets tot 32 Zwitserse franc (30 euro) voor een plaats met 4 Unireso-tickets.
- Een abonnement voor een park-and-ridefaciliteit, beschikbaar voor forenzen die meer dan 2 km van de parkeerplaats wonen en werken en geen openbaar vervoer hebben in de buurt van waar ze wonen. De toegewezen P+R is dan de eerste die men tegenkomt op het traject van de woonplaats van de aanvrager, afhankelijk van beschikbaarheid. In 2018 hadden de P+R's die in gebruik waren samen 4.526 abonnees. De Fondation des Parkings biedt meerdere abonnementsformules aan:
    - Een P+R-abonnement voor één parkeerplaats voor een auto en vrij gebruik van het openbaar vervoer in het kanton Genève
    - Een P+R+B-abonnement voor één parkeerplaats voor een auto en vrij gebruik van het openbaar vervoer in het kanton Genève plus een parkeerplaats voor een fiets
    - Een P+B-abonnement voor één autoparkeerplaats en één fietsparkeerplaats

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

In het kanton Genève is fietsparkeren op wettelijk niveau verankerd in de wet op de zachte mobiliteit.

In de fietsparkeergids "Guide Genevois du stationnement vélo", verschenen in november 2014, valt te lezen dat "de staat Genève zich met zijn multimodale strategie "Mobilités 2030" en zijn masterplan voor zachte mobiliteit tot doel heeft gesteld tegen 2030 voor de fiets een modaal aandeel van 7,7% te bereiken, en zelfs 15% in het centrum van de agglomeratie. Net als het ontwikkelen van een netwerk van directe, veilige en degelijke fietsroutes is het verbeteren van het aantal fietsparkeerplaatsen en de kwaliteit ervan een onontbeerlijk onderdeel van het beleid ter bevordering van het fietsgebruik."

Ook staat er: "Ondanks de inspanningen die tot nu toe zijn geleverd, kan de huidige infrastructuur voor het parkeren van fietsen nauwelijks voldoen aan de toenemende vraag. Het tekort aan parkeerplaatsen en de ontoereikende kwaliteit ervan leiden tot problemen met wildparkeren (buiten de aangewezen plaatsen), belemmeren het gebruik van de fiets en zijn nadelig voor de complementariteit met het openbaar vervoer."

4.3.2. Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

De stad Genève telt 7.900 gratis parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers op straat en 640 plaatsen in openbare parkings. Samen bezitten de inwoners van Genève 16.000 dergelijke voertuigen.

De gemeente en het kanton voeren eveneens een beleid om het beschikbare aanbod te vergroten om in te spelen op het toenemend gebruik van deze vervoerswijze (in tien jaar tijd is het aantal geregistreerde gemotoriseerde tweewielers in het kanton Genève met 38% gestegen).

5. BELEID PER WIJK

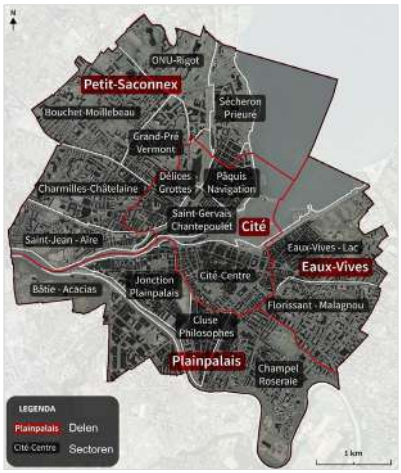
De selectie van de verschillende stadsdelen is gebaseerd op de statistische indeling in "secties". De stad Genève is verdeeld in 4 dergelijke secties: Cité, Plainpalais, Eaux-Vives en Petit-Saconnex.

De sectie Cité **(hypercentrum en zakenwijk)** ligt in het hart van de stad Genève en valt samen met het historische centrum. Er bevinden zich veel musea en monumenten, maar ook handelszaken, kantoren en woningen in een dicht weefsel dat kenmerkend is voor oude centra. In dezelfde sectie bevindt zich de zakenwijk van Genève, die zijn voordeel doet met de bereikbaarheid en zichtbaarheid van het hypercentrum. Parkeren is er beperkt tot 90 minuten in de witte betaalzone en 1 uur in de blauwe zone. Bovendien zijn stickers die parkeren voor een onbeperkte duur mogelijk maken in de blauwe zone niet geldig. Bewoners van het hypercentrum kunnen een sticker krijgen voor de aangrenzende gebieden.

Ten oosten van de sectie Cité ligt Eaux-vives **(dicht bebouwde woonwijk)**, in feite een uitbreiding van de residentiële dichtheid van het stadscentrum. De concentratie van gebouwen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor huisvesting is het meest uitgesproken in het noordelijke deel van de sectie, het stadsdeel Eaux-vives – Lac. Men mag er langer parkeren dan in de sectie Cité: tot 4 uur in de witte betaalzone en voor een onbeperkte duur in de blauwe zone met de verschillende stickers.

De sectie Plainpalais **(winkelgebied buiten het centrum)** bevindt zich ten zuiden van de sectie Cité en is eveneens een dicht bebouwd complex met woongebouwen. Er zijn echter veel meer handelszaken. Hoewel men er net als in de sectie Eaux-vives stickers kan gebruiken, is de maximale parkeertijd in de witte zone beperkt tot 3 uur. Voorrang wordt gegeven aan kortparkeren en dat is natuurlijk te verklaren door het grote aantal handelszaken.

De sectie Petit-Saconnex **(minder dicht bebouwd residentieel)** is gedeeltelijk van het stadscentrum afgesneden door treinsporen en onderscheidt zich door de aanwezigheid van een overwegend residentieel weefsel dat veel minder dicht is dan in de andere delen van de stad.



TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN GENEVE	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	Cité	Wit, niet gratis, 30 min (Zone met veel rotatie) Wit, niet gratis, 90 min (Zone met rotatie) Blauwe zone (Zone met beperkte duur)	€ 2,65	Niet toegelaten	Niet toegelaten	€ 2,50
Dichtbevolkt residentieel	Eaux-Vives	Witte betaalzone, 30 min (Met veel rotatie) Witte betaalzone, 90 min (Met rotatie) Blauwe zone en kosteloze witte zone 180/240 min (Zone met beperkte duur)	€ 2,65	€ 187/jaar	€ 374/jaar	€ 1,90
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Petit-Saconnex	Witte betaalzone, 30 min (Zones met veel rotatie) Betaalzone met rotatie, 90 min (Zone met rotatie) Witte zone, gratis, 240 min Blauwe zone (Zone met beperkte duur)	€ 2,65	€ 187/jaar	€ 374/jaar	€ 1,90
Zakenwijk	Cité	Witte betaalzone, 30 min (Zone met veel rotatie) Witte betaalzone, 90 min (Zone met rotatie) Blauwe zone (Zone met beperkte duur)	€ 2,65	Niet toegelaten	Niet toegelaten	€ 2,50
Winkelzone buiten hypercentrum	Plainpa-lais	Witte betaalzone, 30 min (Zone met veel rotatie) Witte zone, 90 min (Zone met rotatie) Witte zone 120 / 180 min Blauwe zone (Zone met beperkte duur)	€ 2,65	€ 187/jaar	€ 374/jaar	€ 1,80

6. TE ONTHOUDEN?

- 85% van de oppervlakte van Genève is gereglementeerd, met op straat 21.774 gereglementeerde parkeerplaatsen (al dan niet gratis), d.w.z. 107 gereglementeerde plaatsen op straat per 1000 inwoners.
- Er zijn twee luiken in de reglementering: de witte zones, die gratis zijn of niet en waar men lang en middellang kan parkeren; en de blauwe zones, waar de parkeerduur beperkt is tot 1 uur of onbeperkt voor wie een sticker heeft.
- Een publiekrechtelijke stichting, ingeschreven in het handelsregister, houdt zich bezig met de bouw, de exploitatie, het beheer van de parkeerplaatsen op straat en daarbuiten en met het toezicht erop: de Fondation des Parkings.

- Het kanton Genève heeft een voortrekkersrol gespeeld met de opstelling van masterplan parkeren, het bijbehorende actieplan 2013-2019 en het document "Mobility 2030: stratégie multimodale pour Genève".
- De parkeertijden in de zones voor kortparkeren worden slechts in geringe mate nageleefd en zelfs aanzienlijk overschreden.
- De wil om de plaats van de auto in Genève te herzien door: controle over het parkeren van forenzen, ontwikkeling van P+R en carpooling, bevordering van kortparkeren in het stadscentrum en afleiding naar parkeergarages, ontwikkeling van het fietsgebruik...
- Een verduidelijking van de plaats van de auto, voortbouwend op reeds bestaande parkeernormen, minima voor woningen en maxima voor bedrijfsactiviteiten.
- De wens om openbare ruimte vrij te maken, gekoppeld aan het vastleggen van compenserende maatregelen met een gewogen herverdeling van de parkeerplaatsen voor openbaar gebruik op straat naar parkeergarages toe.
- Beoogde verhoging van het modale aandeel van de fiets (tot 15% in het centrum van de agglomeratie) door de parkeervoorwaarden voor fietsen te verbeteren, met name door de aanleg van bike-and-ridefaciliteiten (B+R), voorbehouden voor fietsen.

7. BRONNEN

Republiek en Kanton Genève. Departement de l'Interieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Plan directeur du Stationnement. 2012

Republiek en Kanton Genève. Departement de l'Interieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Mobilités 2030 stratégie multimodale pour Genève. 2013

Republiek en Kanton Genève. Departement de l'Interieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Plan d'action du Stationnement 2013-2019 en application du plan directeur du stationnement pour Genève. 2016

Republiek en Kanton Genève. Département de l'Environnement, des Transports et de l'Agriculture (DETA). Direction générale des transports. Guide Genevois du stationnement vélo a l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers. November 2014

Republiek en Kanton Genève. Département de l'Environnement, des Transports et de l'Agriculture (DETA). Direction générale des transports. Plan d'actions de la mobilité douce. 2015-2018. Maart 2017

Secretariat du Grand Conseil. Projet de loi approuvant le rapport de gestion de la fondation des parkings pour l'année 2018. 17 april 2019

Secretariat du Grand Conseil. Rapport de la commission des transports chargée d'etudier le projet de loi du conseil d'état modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (lalcr) (h 1 05). 12 augustus 2019

Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT). La mobilité des habitants du canton de Genève. Résultats des microrecensements mobilité et transports (mrmt) 2000 à 2015. Mei 2019

Métropole Lémanique. Plans de mobilité guide à l'attention des entreprises et institutions. Mei 2016

Zwitserse Confederatie. Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO). 16 januari 2019

Fondation des Parkings. Rapport de gestion 2018. 2018

Transports Publics Genevois (tpg). Rapport annuel de gestion 2018. 2018

6t-bureau de recherche. Analyse du microrecensement mobilité et transports 2015 et comparaison avec les années 2000, 2005 et 2010. Phase 1, 19 juli 2018

HOOFDSTUK 7:
LYON

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

LYON

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Invoering van een lage-emissiezone (LEZ) in 2019 voor een periode van 3 jaar, uitsluitend gericht op lichte bedrijfswagens en zware vrachtwagens.

Parkeerbeleid

De stad Lyon voert een beleid waarbij parkeerplaatsen op straat worden opgeheven en de opgeheven plaatsen worden gecompenseerd door nieuwe plaatsen in parkeergarages.

Parkeren op straat

het aantal gereglementeerde parkeerplaatsen op straat is sinds 1995 almaar toegenomen. De boete voor het niet naleven behoort tot de hoogste in Frankrijk.

Parkeren buiten de straat

De meeste parkeerterreinen worden beheerd door een plaatselijk overheidsbedrijf. P+R's worden gepland en beheerd op het niveau van de metropool.

Bijzonderheden in de wijken

Geen reglementering in minder dicht verstedelijkte woonwijken. Weinig openbare parkings in de winkelbuurten (buiten het hypercentrum).

1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	516 000	1 371 000
Oppervlakte	47,87km²	3 228 km²
Bevolkingsdichtheid	10 781 inw./km²	534 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	25,7%	41,9% (Groot-Lyon)
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,15	/

2. CONTEXT

2.1. Stedelijke organisatie

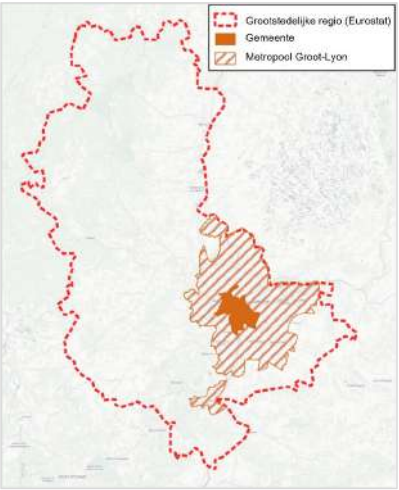
De centrumgemeente Lyon is onderverdeeld in 9 arrondissementen. De werking van de gemeente is verdeeld over:

- Een burgemeester, gekozen voor 6 jaar, en een aantal adjuncten die bevoegd zijn voor specifieke thema's;
- Een gemeenteraad, bestaande uit 73 leden uit de 9 arrondissementen, eveneens verkozen voor 6 jaar;
- 9 arrondissementsraden, bestaande uit adjuncten en raadsleden (verkozen voor 6 jaar); hun aantal hangt af van de grootte van het arrondissement. Elke arrondissementsraad wordt tegelijk met de gemeenteraad verkozen door middel van rechtstreekse algemene verkiezingen, maar uiteraard kiest elk arrondissement lokaal zijn eigen raad. Ze hebben niet dezelfde volle bevoegdheid als een gemeente; met name heffen ze zelf geen belastingen maar ze verdelen de kredieten die door het centrale gemeentebestuur worden toebedeeld.

De Metropool Lyon bestaat uit 59 gemeenten en oefent zowel de bevoegdheden van een departement als die van een metropool uit. Zo is de metropool automatisch, in de plaats van de gemeenten op haar grondgebied, bevoegd voor stadsinrichting, ruimtelijke planning, vervoer, mobiliteit en wegen. Het bestuur van de metropool bestaat uit:

- Een voorzitter en vicevoorzitters die belast zijn met specifieke thema's (stedenbouw, cultuur, handel, mobiliteit, grond, water, afvalbeheer...), die voor 6 jaar worden verkozen.
- De Conseil de la Métropole, de vergadering met beslissingsrecht van de metropool, bestaande uit 165 leden, verkozen voor 6 jaar.

Figuur 61: Bestuurlijke en statistische indeling van de regio Lyon.



Bron: Sareco

Uit de verplaatsingsenquête van 2015 blijkt dat het aantal motorvoertuigen per huishouden in de metropool Lyon gemiddeld daalt (van 1,11 auto/huishouden in 2006 tot 0,99 in 2015, d.w.z. -11%). Die daling betreft vooral de centrumgemeenten Lyon en Villeurbanne (0,75 auto/huishouden in 2015).

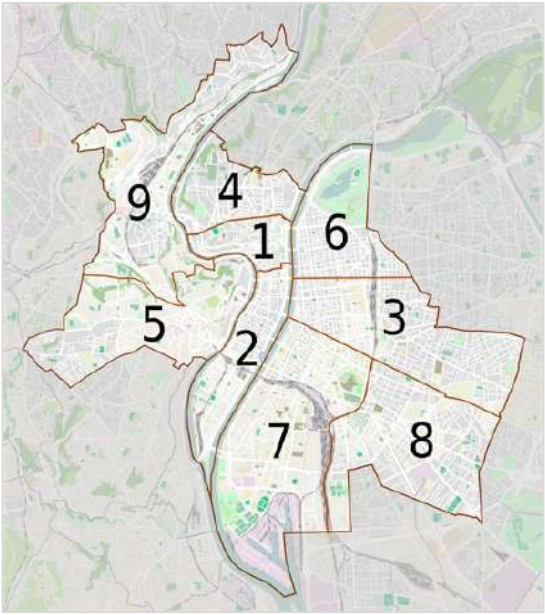
MODAAL AANDEEL 2015	LYON-VILLEUR-BANNE	METROPOOL VAN LYON
Modaal aandeel auto	25,7% (-10 sinds 2006).	41,9%
Modaal aandeel openbaar vervoer	25,6%	19,4%
Modaal aandeel lopen	44,7%	35,3%
Modaal aandeel fiets	2,5%	1,7%
Modaal aandeel gemotoriseerde 2-wielers	0,5%	0,6%
Modaal aandeel andere	0,9%	1,1%

De stad Lyon is verdeeld in 9 arrondissementen, elk met zijn eigen kenmerken:

- Het 1ste arrondissement is het kleinste van de negen arrondissementen van de stad. Het gaat er zowel overdag als 's nachts heel levendig aan toe, de bevolking is middelgroot en gevarieerd, men vindt er immers zowel mooie gebouwen (met name op de kades van de Saône) als minder frisse woningen, meer bepaald op de flanken van de Croix-Rousse. De jeugd van Lyon is buitengewoon dol op dit arrondissement vanwege de bijzondere en zeer levendige sfeer, met name rond de Place des Terreaux. Meer dan de helft van de bevolking van het arrondissement woont in een probleemwijk.
- Het grootste deel van het 2de arrondissement ligt op het schiereiland, het is een van de meest prestigieuze arrondissementen van de stad. Er zijn veel winkels van luxeketens te vinden, bekende straten en pleinen (Place Bellecour, Rue Mercière, Place des Jacobins, ...). De bevolking die er woont is voornamelijk afkomstig uit de burgerij van Lyon, met name tussen Place Carnot en Place Bellecour, in de wijk Ainay. Op het uiteinde van het schiereiland ligt de nieuwe wijk La Confluence, met volop moderne architectuur en industriële overblijfselen.

- Het 3de arrondissement wordt door de inwoners van Lyon vaak beschouwd als het "2de stadscentrum" van Lyon. Met zijn brede, levendige lanen (Avenue de Saxe, Cours Lafayette, Cours Gambetta, ...) en de handelswijk La Part-Dieu is het 3de arrondissement inderdaad een van de economische longen van de stad.
- Het 4de arrondissement ligt iets buiten het centrum, in het noorden van de stad. Het bestaat voornamelijk uit de wijk Croix-Rousse, vroeger een afzonderlijk dorp. Het 4de arrondissement is de bakermat van een aparte cultuur en zeer oude tradities en heeft van oudsher een minder welgestelde bevolking die voortkomt uit de "canuts", de arbeid(st)ers in de zijdenijverheid. Tegenwoordig is er in de wijk Croix-Rousse sprake van gentrificatie.
- Het 5de arrondissement ligt in het westen van de stad, aan de oevers van de Saône. Het bestaat met name uit Vieux Lyon, een historische en zeer toeristische wijk, en de heuvel Fourvière, waarop de basiliek Notre-Dame de Fourvière staat.
- Het 6de arrondissement wordt begrensd door de Rhône en door het Parc de la Tête d'Or. Het is er bijzonder chic, met tal van herenhuizen en panden in de stijl van Haussmann. Dit arrondissement staat bekend omdat het er zo rustig is, al zijn in de wijk Brotteaux nogal wat prestigieuze bars en restaurants te vinden rond het voormalige station van Brotteaux, dat nu heringericht is.
- Het 7de arrondissement is het meest uitgestrekte van Lyon. De bevolking is er zeer kosmopolitisch (Noord-Afrikaans, Chinees, Indisch, ...). Tegelijk is dit een belangrijk centrum voor wetenschap, meer bepaald rond de wijk Gerland, en voor sport en cultuur, met de Tony Garnierhal, het sportpaleis van Lyon en het stadion van Gerland.
- Het 8ste arrondissement heeft voornamelijk een woonfunctie. Het heeft een volkser karakter in het zuiden, rond de wijken Mermoz en Les États-Unis (hoofdzakelijk sociale woningen), al is er in 2011 flink aan stadsvernieuwing gedaan in de wijk Mermoz.
- Het 9de arrondissement ligt in het uiterste noordwesten van de stad. Het heeft een uitgebreid herwaarderingsproces ondergaan: wat ooit een uitgestrekte industriële voorstad was, is nu een woon- en dienstengebied dat een aanzienlijke groei kent.

Figuur 62: Kaart met de arrondissementen van Lyon



2.2. Parkeerbeheer

Het centrale gemeentehuis is bevoegd voor het parkeren op gemeentelijk niveau (de arrondissementen hebben een adviserende bevoegdheid).

Zo neemt de stad via haar straatpatrouilles (ASVP) de controle voor haar rekening. Voor het beheer van de parkeermeters zorgt Lyon Parc Auto (LPA), een plaatselijk overheidsbedrijf.

Het openbare parkeeraanbod in de metropool bestaat uit 400.000 parkeerplaatsen op straat; voor 50.000 daarvan geldt een gemeentelijke reglementering. Behalve Lyon hebben nog vier andere gemeenten in de metropool zones met betaald parkeren ingevoerd:

- Villeurbanne (stadsdelen die grenzen aan de betaalzones van Lyon en winkelgebied in het stadscentrum);
- Tassin-la-Demi-Lune (stadscentrum);
- Caluire (stadsdeel dat grenst aan een betaalzone van Lyon, winkelgebied in het stadscentrum);
- Oullins (rond een multimodaal knooppunt en het winkelgebied in het stadscentrum);

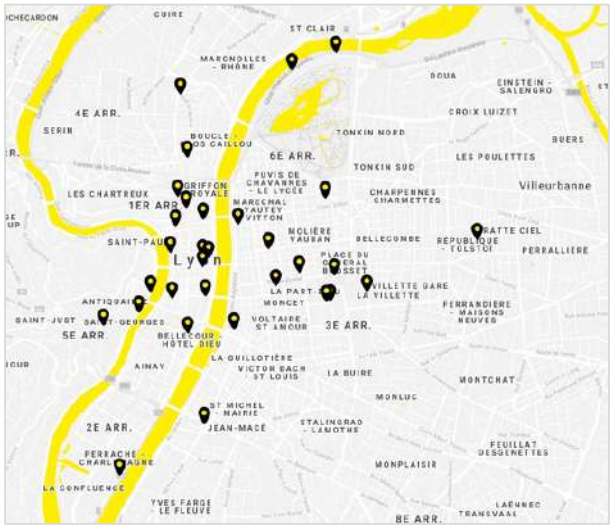
Daarnaast hebben twaalf gemeenten een blauwe zone (kosteloos parkeren voor een beperkte duur – met Europese parkeerschijf): Écully, Vénissieux, Saint Priest, Bron, Vaulx-en-Velin, Givors, Pierre Bénite, Décines, Saint Fons, Rillieux-la-Pape, Genas, Saint-Genis-Laval

De metropool is van haar kant bevoegd voor wegen, verkeer, openbaar vervoer (met inbegrip van P+R), actieve vervoerswijzen (fietsen), het delegeren van openbare diensten voor de parkeergarages, stadsontwikkeling en de ruimtelijke planning.

De **parkeergarages** worden beheerd door 14 verschillende exploitanten. Lyon Parc Auto (een lokaal overheidsbedrijf met als aandeelhouders de metropool, de stad Lyon, het departement Rhône, de depositokas, de Kamer van Koophandel en privébanken) is de belangrijkste exploitant en beheert:

- 45.000 plaatsen voor betaald parkeren op straat in gemeenten van de metropool, waaronder Lyon;
- 32 parkeergarages (20.820 plaatsen) in de metropool (parkings in de gemeenten Lyon en Villeurbanne). Hoofdzakelijk gelegen in het stadscentrum van Lyon;

Figuur 63: Ligging van de parkeergarages van de Stad Lyon



Bron: Lyon Parc Auto

Sytral, dat het openbaar vervoer in de metropool organiseert, beheert de 21 P+R's in de metropool (6.960 plaatsen).

Naast Lyon Parc Auto worden de parkeergarages beheerd door 12 exploitanten (30 parkings / 16.100 plaatsen):

- Exploitanten aan wie de openbare dienst het beheer delegeert: 2 parkings door Indigo, 4 door Q-park (2 treinstations en 2 winkelcentra), 1 door Urbis Park (bioscoop Multiplex);
- 3 parkings in spoorwegstations (Effia);
- Parkings van de 3 openbare ziekenhuizen (beheerd en eigendom van Les Hospices Civil de Lyon);
- Kleine privéparkings (minder dan 200 plaatsen) voor abonnees.

Voor de Metropool gelden twee documenten:

- Het "Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat" (PLUH), de stedenbouwkundige verordening die de normen voor privéparkeren in de hele metropool regelt en die geldt voor alle gemeenten van de metropool.
- Het "Plan de Déplacements Urbains" (PDU), een algemeen richtplan 2017-2030 voor verplaatsingen in de stad, heeft betrekking op de strategische visie op verplaatsingen binnen de perimeters van stadsvervoer die behoren tot agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Dit opgelegde plan bepaalt de organisatie van het personen- en goederenvervoer, het verkeer en het parkeren. Het gaat daarbij om alle vervoerswijzen openbaar vervoer, tweewielers, te voet...
  Met betrekking tot het parkeerbeleid (zonering, tarifering...): parkeren op straat op het grondgebied van de gemeente wordt gereglementeerd door gemeentebesluiten, uitgevaardigd door de burgemeester.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

De hoofdlijnen op het gebied van mobiliteit staan in het PDU (plan voor stedelijke verplaatsingen). Het werd in **1997 goedgekeurd, in 2005 herzien en een nieuw plan werd goedgekeurd voor de periode 2017-2030.**

Het PDU 1997 was bedoeld om de plaats van de auto onder controle te houden en parkeermaatregelen te integreren via de reglementering, het parkeeraanbod maar ook de tarifering.

Het doel was voorrang geven aan het parkeren voor bewoners en bezoekers, door forenzen te ontraden in het stadscentrum te parkeren. Bedoeling is eveneens degenen die middellang willen parkeren ertoe aan te zetten de parkeergarages te gebruiken en de reglementering beter te doen naleven. In het stadscentrum werd het parkeeraanbod wel degelijk gehandhaafd en een tariefbeleid werd ingevoerd.

Bij de herziening van het PDU in 2005 werd het gevoerde beleid bevestigd en werd besloten in te spelen op de noden van specifieke gebruikers (fietsen, gemotoriseerde tweewielers). Vaak wordt het privéparkeeraanbod eveneens beperkt door de strengere parkeernormen in de planningsdocumenten (PLU).

In het stadscentrum voert het PDU het compensatiebeginsel in: "1 plaats bovengronds afgeschaft = 1 nieuwe inpandige plaats". Zo zijn meerdere openbare ruimten in de plaats gekomen van onoverdekte autoparkings en werden grote parkeergarages (ongeveer 4.000 plaatsen) gebouwd ter compensatie van afgeschaft aanbod op straat: Berges du Rhône (Guillotière), quai saint Antoine (Cordeliers), Gros Cailloux (Croix Rousse), Saint Georges (Vieux-Lyon) ...

Niettemin zijn er sinds 2005 meer dan 4.000 nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd in voor het publiek toegankelijke privéparkings in het centrum van de agglomeratie: Parkings Tony Garnier, Grolée, Tour Oxygène, Pôle de Loisirs Confluence, ... Deze nieuwe plaatsen werden niet systematisch gecompenseerd door een verkleining van de parkeergelegenheid op straat.

Nieuwe vastgoedprogramma's gaan eveneens gepaard met de aanleg van privéparkeerplaatsen in de nabijheid van woningen en werkplekken. Maar wat de woningen betreft, blijkt dit nieuwe aanbod dat voldoet aan de normen van het stedelijk huisvestingsplan van de Metropool, 30% hoger te liggen dan wat de huishoudens nodig hebben – wat erop neerkomt dat er sinds 2005 ongeveer 17.000 overtollige plaatsen zijn aangelegd.

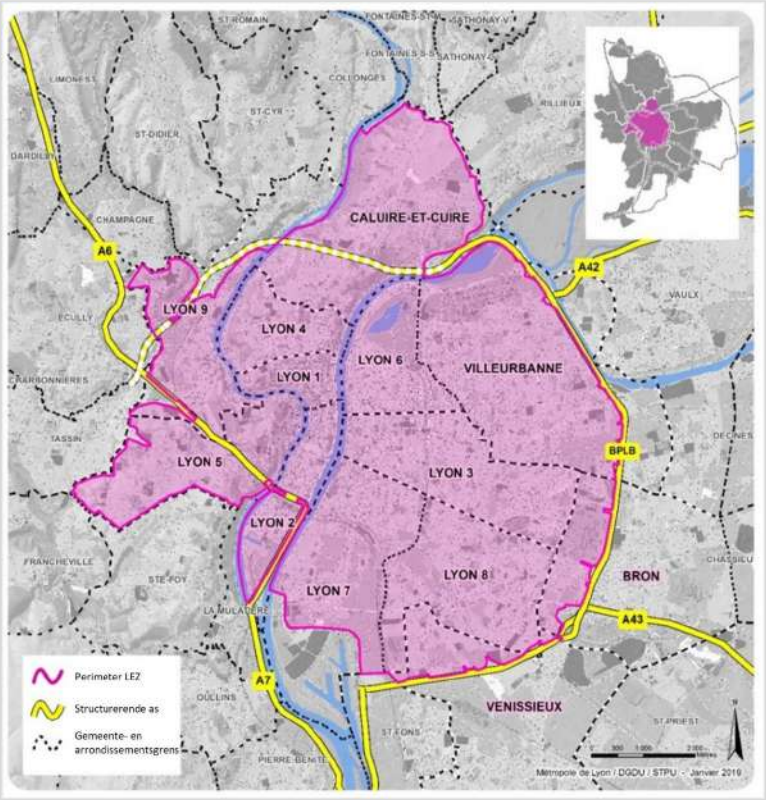
Het nieuwe PDU 2017-2030 legt nogal wat strategische doelstellingen vast:

- Een modale verschuiving van de auto naar alternatieve mobiliteit, door ter bestemming de parkeerfaciliteiten voor auto's te beperken en door meer parkeeroplossingen te bieden voor andere vervoerswijzen dan louter de auto, zoals fietsen of carpoolen;
- Een billijker verdeling van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid moet het mogelijk maken de parkeervraag doeltreffend af te leiden naar het geschiktste aanbod en de bezetting van de openbare ruimte door auto's of gemotoriseerde tweewielers te verminderen zonder de economische en residentiële aantrekkelijkheid van de stad aan te tasten.
- Voor samenhang van het parkeerbeleid moet worden gezorgd door park-and-ridefaciliteiten te integreren en door het beheer en de coördinatie van het beleid van de verschillende autoriteiten die voor parkeren bevoegd zijn te versterken.
- Een matige toename van de capaciteit van de overstapparkings, mits die toename gerechtvaardigd is en niet nadelig voor de levenskwaliteit in de omgeving het overstappunt.
- Krachtiger toezicht en controle op het gereglementeerd parkeren op straat.
- Ontwikkeling van de reglementering voor parkeren op straat in de centrale gebieden en rond openbaar vervoer in eigen bedding, door de bouw van nieuwe parkeerterreinen te beperken.
- Begeleiding van de ontwikkeling van gereglementeerde zones op straat door parkeerplaatsen af te schaffen, met voorrang voor de onmiddellijke omgeving van openbare of particuliere parkeerterreinen,
- Ontwikkeling van beveiligde parkeergelegenheid voor fietsen bij metro- en tramstations. Parkeerbeugels blijven plaatsen, tegen een tempo van 1.000 beugels (goed voor 2.000 plaatsen) per jaar in de metropool Lyon, in de nabijheid van waar geleefd wordt en waar iets te doen is, en bij de metro- en tramstations;

De **lage-emissiezone** (LEZ), die in 2019 voor 3 jaar is goedgekeurd en slaat op de gemeenten Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Bron en Caluire, geldt alleen voor lichte bedrijfswagens en vrachtwagens.

- Op 1 januari 2020 wordt de toegang tot de LEZ voorbehouden voor voertuigen van die types die uitgerust zijn met een vignet Crit'Air 1, 2 en 3.
- Op 1 januari 2021: alleen lichte bedrijfswagens en vrachtwagens van klasse Crit'Air 1 en 2 mogen de LEZ nog binnen. Voor bepaalde voertuigen worden afwijkingen toegestaan tot 1 januari 2022.

Figuur 64: Perimeter van de lage-emissiezone.



Bron: Grand Lyon

3.2. Parkeerbeleid

Figuur 65: Evolutie van het betaald parkeren op straat in Lyon

Sinds 2016 worden systematisch voorbehouden parkeerplaatsen (fietsen, tweewielers, deelauto's, enz.) gecreëerd op plaatsen voor auto's (vervanging van gebruik). Het aanbod van parkeerplaatsen voor privéauto's neemt dus in de loop der jaren af. Tegelijk blijft de zone met betaald parkeren groter worden:

- 2016 – 2018: + 4.600 plaatsen (wijken Bellecombe, Duchère, Part dieu, Croix rousse)
- 2019: + 3.700 plaatsen (uitbreiding wijken Triangle d'or, Croix rousse, Monplaisir, Fourvière / Saint Just, Berthelot, Vaise)

3.2.1. Autodelen

Het aanbod van deelauto's in Lyon wordt beheerd door Lyon Parc Auto; er zijn twee types:

- Citiz: 50 standplaatsen, goed voor bijna 420 plaatsen in de metropool, en een vloot van 125 elektrische voertuigen in zelfbediening, dag en nacht beschikbaar.
- Yea! (Autodelen zonder vaste standplaats binnen de perimeter Lyon/Villeurbanne) mogen op straat achtergelaten worden op elke toegelaten parkeerplaats (parkeren is in de prijs inbegrepen). Dit systeem beschikt over een wagenpark van 150 voertuigen.

Bedrijven:

Een van de acties van het PDU 2017-2030 is toegespitst op "ondersteuning van het mobiliteitsmanagement in bedrijven en administraties". De doelstellingen zijn:

- Meer steun voor verplaatsingsplannen in bedrijven (PDE) en administraties (PDA), ook als ze minder dan 100 werknemers in dienst hebben;
- Verplaatsingsplannen tussen bedrijven (PDIE) blijven ontwikkelen, uitvoeren en benutten.
- Starten met het in kaart brengen van PDE en PDA (die soms deel uitmaken van een PDIE maar lang niet altijd) en, in voorkomend geval, mogelijkheden voorstellen om te delen en uit te wisselen. De plaatselijke overheden zullen eveneens trachten meer te doen met hun eigen PDA-aanpak.

3.2.2. Compensatie

Geen compensatiebeleid

3.2.3. MAAS

De metropool heeft een website met open data: https://data.grandlyon.com/accueil

Het plaatselijk overheidsbedrijf dat het parkeren voor een deel beheert, heeft een smartphone-app uitgewerkt om de parking te vinden die het dichtst bij de bestemming ligt, te weten hoeveel plaats er is en de parking binnen te rijden, te betalen en te verlaten.

De "PayByPhone" betaaloplossing voor parkeren op straat is beschikbaar op het grondgebied van de Metropool.

- Is er specifiek beleid naar achtergestelde/kansarme huishoudens toe? Er is geen specifiek beleid naar achtergestelde/kansarme huishoudens toe
- Andere maatregelen en eigenheden: specifieke maatregelen zoals een parkeerobservatorium, enz.
  De stad Lyon heeft een besluit uitgevaardigd om het verhuren van steps in zelfbediening (momenteel ongeveer 7.000 steps in de stad) te regelen.
  De stad Lyon rekent privéaanbieders een retributie van 30 euro per step aan voor het bezetten van de openbare ruimte. Binnenkort zal Lyon overeenkomstig de mobiliteitswet van 2019 oproepen tot het indienen van kandidaturen om het aantal "persoonlijke transportmiddelen" te beperken.

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

Momenteel zijn er 37.645 plaatsen voor betaald parkeren: 6.420 in de zone presto voor kortparkeren, gekoppeld aan winkelgebieden en -straten in de stad, en 31.227 in de zone tempo voor middellang parkeren, die rond de zone voor kortparkeren ligt en op de woon- en dienstenzones slaat. Er is geen parkeerreglementering voor de hele stad: 41.917 plaatsen zijn gratis. Ten slotte beschikt de stad over 6.500 voorbehouden parkeerplaatsen (deelauto's, taxi's, bussen, levering, PBM).

De stad Lyon beheert het parkeren op haar grondgebied rechtstreeks.

4.1.1. Tariefzones

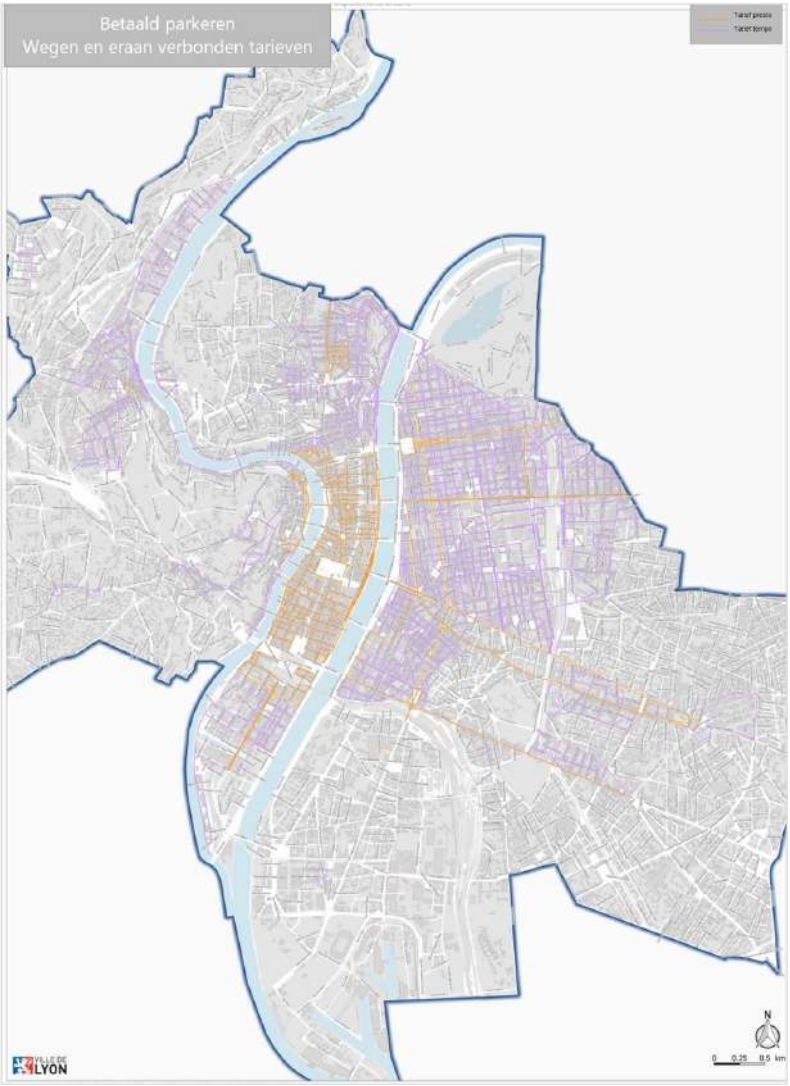
Er bestaan twee tariefzones:

- De **zone Presto** (gereglementeerd van 9 tot 19 uur) is goed voor 20% van het aanbod: het is een zone met veel rotatie, waar in enkele van de drukste winkelstraten geen vrijstellingen voor bewoners gelden.
- De **zone Tempo** (gereglementeerd van 9 tot 19 uur) is goed voor 80% van het aanbod: het is een zone voor middellang parkeren, waar vrijstellingen voor bewoners zijn toegestaan.

Tarieven op straat in de twee tariefzones:

	NORMAAL TARIEF		MILIEUTARIEF (VIGNET CRIT' AIR VERTE)	
	PRESTO	TEMPO	PRESTO	TEMPO
30 min	€ 1	€ 0,5	€ 0,7	€ 0,3
60 min	€ 2	€ 1,2	€ 1,3	€ 0,9
1,5 u	€ 5	€ 2	€ 3,4	€ 1,4
2 u	€ 11	€ 2,8	€ 9,4	€ 2
3 u	€ 23	€ 4	€ 21,4	€ 2,6
4 u	€ 29	€ 16	€ 29,4	€ 14,6
8 u	€ 53	€ 28	€ 53,4	€ 28,1
10 u (FPS)	€ 60	€ 35	€ 60	€ 35

Figuur 66: zonering van het betaald parkeren op straat in Lyon



4.1.2. Vergunningen

A. Vast bedrag bewoners:

In gereglementeerde zones met betaald parkeren kan men met een bewonersvignet tegen een voorkeurtarief parkeren in een welbepaalde perimeter rond de plaats waar men woont. Er zijn 15 perimeters voor bewonersparkeren, die zo zijn afgebakend dat ze samenvallen met de leefbekkens. Sinds 1 januari 2018 zijn vignetten en parkeertickets gedematerialiseerd en hoeft men ze niet langer achter de voorruit te plaatsen.

Een vignet kost voor het 1ste voertuig 40 euro per jaar of 20 euro per jaar voor een voertuig met een groen Crit'Air-vignet (100% elektrisch of op waterstof) of een Crit'air 1 in het geval van oplaadbare hybrides (voertuigen op gas niet inbegrepen).

Een vignet voor een tweede wagen kost 60 euro per jaar.

Parkeren tegen bewonerstarief kost:

- 20 euro voor 1 maand,
- 6 euro voor 7 dagen
- 2 euro voor 1 dag.

B. Vast bedrag voor dringende professionele hersteldiensten

Dit vignet is er voor beroepsbeoefenaren in de volgende categorieën: elektrische installatie, water- en gasinstallatie in alle ruimten, installatie en onderhoud van airconditioning en verwarming, installatie van individuele verwarmingssystemen, liftbediening en andere installatiewerkzaamheden, schrijnwerk in hout, pvc en metaal, slotenmakers, werkzaamheden aan spiegels en beglazing van gebouwen, vervaardiging van industriële koelinstallaties. Voor een jaar kost een vignet 240 euro (200 euro voor wie rijdt met een voertuig dat een groen CRIT'AIR-vignet heeft of met een oplaadbare hybride) en daarmee heeft men recht op volgende voorkeurtarieven op straat:

30 min	€ 0
1 u	€ 0
Na het 1ste u	€ 1,5
2 u	€ 2,09
3 u	€ 3,28
4 u	€ 4,48
5 u	€ 5,68
6 u	€ 6,88
7 u	€ 8,08
8 u	€ 19,28
9 u	€ 10,48
10 u	€ 11,68

C. Vast bedrag voor gezondheidswerkers.

Deze formule is voorbehouden voor artsen, verpleegkundigen, fysiotherapeuten, vroedvrouwen, logopedisten en laboratoria, die daarmee mogen parkeren in de zones TEMPO en PRESTO:

- Met een abonnement van 240 euro per jaar (200 euro voor wie rijdt met een voertuig dat een groen CRIT'AIR-vignet heeft of met een oplaadbare hybride) voor één voertuig voor gezondheidswerkers die tussen 1 en 119 patiëntenbezoeken afleggen.
- Met een abonnement van 120 euro per jaar (100 euro voor wie rijdt met een voertuig dat een groen CRIT'AIR-vignet heeft of met een oplaadbare hybride) voor één voertuig voor gezondheidswerkers die meer dan 119 patiëntenbezoeken afleggen.

D. Parkeren voor PBM

Zoals in alle Franse steden kan een persoon met een handicap met de Europese parkeerkaart gratis parkeren op parkeerplaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek.

4.1.3. Gebruik van de parkeerplaatsen

De laatste gebruiksgegevens dateren van 2015,

- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 83%,
- De typologie van de aanwezige gebruikers was als volgt: 40% bewoners, 60% bezoekers, van wie 25% de reglementering inzake betalen naleeft.

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

De stad Lyon bezit 62 parkings met in totaal 38.000 plaatsen.

Meerdere beheerders exploiteren de parkings in de stad Lyon. De tabel hierna geeft de verdeling weer van het aantal plaatsen en parkings per type beheerder (opmerking: een recente parking met 370 plaatsen is niet in de tabel opgenomen).

BEHEERDER	LPA	EFFIA	Q PARK	INDIGO	HCL	GARAGE BELLE-COUR	ANDERE EX-PLOITANTEN	UNIBAIL PART DIEU	TOTAAL
Soort beheerder	SEM (gemengde naamloze ven-nootschap).	Privé-ondernemingen	Privéonder-nemingen	Privéonder-nemingen	Openbare gezondheid-sinstelling	Privéonder-nemingen	Privéonderne-mingen	Commercieel vastgoed	
Aantal parkings	32	7	2	2	3	6	6	1	61
Aantal plaatsen	20 820	5700	2100	1180	3150	1040	1610	2030	37630
In ontwerp	1 parking				1 parking				
	1000 pl				550 pl				1550 pl

Sinds meerdere jaren neemt het aantal bezoekersuren in de openbare parkings van het stadscentrum voortdurend af:

- 8 miljoen bezoekersuren 2001
- 7 miljoen in 2010
- 5,6 miljoen in 2014
- 5 miljoen 2018

De parkeergarages hebben overdag permanent meer dan 5.000 plaatsen vrij.

Deze parkings worden nochtans graag gebruikt door de bewoners (stijging van het aantal abonnementen voor bewoners, met wachtlijsten in tal van parkings). Dergelijke wachtlijsten zijn er ook voor fietsabonnementen.

De tabel hierna geeft een overzicht van de gehanteerde tarieven in de parkings die Lyon Parc Auto beheert (delegatie van openbare dienst, de tarieven worden dus in het kader van dit contract door de overheid bepaald).

LPA	1 UUR	2 UUR	ONBEPERKT ABONNEMENT, EURO, TAKSEN INBEGREPEN	ABONNEMENT "WOONPLAATS", EURO, TAKSEN INBEGREPEN
Stadscentrum handelaars	€ 2,60	€ 5,20	€ 178,65	€ 105,90 (15 keer buitenrijden) daarna € 6,05/bijkomende keer
Dichtbevolkte wijk	€ 2,20	€ 4,40	€ 127,60	€ 96,95 (15 keer buitenrijden) daarna € 2,55/bijkomende keer
Zakenwijk / Instellingen	€ 2,20	€ 4,40	€ 114,85	€ 76,55 (15 keer buitenrijden) daarna € 3,20/bijkomende keer

In de 32 parkings die Lyon Parc Auto beheert, worden de volgende diensten aangeboden:

- Autodeeldienst verdeeld over 18 parkings,
- Twee parkeerterreinen bieden stedelijke logistieke diensten,
- De 32 parkings hebben ongeveer 100 oplaadpunten voor elektrische auto's,
- In 2017 is LPA gestart met een app die realtime informatie geeft over de beschikbaarheid van plaatsen en de dichtstbijzijnde parking aangeeft. Met dezelfde app kan men betalen voor parkeren.

Sinds 2014 zijn er verspreid over 17 LPA-parkings 1.159 plaatsen voor fietsen bijgekomen (en werden 10 fietspompen ter beschikking gesteld). De abonnementen kosten:

- Alleen abonnement: 37,15 euro per jaar (+5,20 euro dossierkosten).
- Abonnement met huur van een opbergkastje (144 kastjes): 49,85 euro per jaar (+5,20 euro dossierkosten).
- Abonnement met opbergkastje en stopcontact: 62,45 euro per jaar (+ 5,20 euro dossierkosten)

Er is een project om de LPA-parkings tegen 2020 met 900 betaalde plaatsen uit te breiden. En in 2023 moet, aansluitend bij het project rond het station Part Dieu, een fietsparking met 1.200 opgeleverd worden.

4.2.2. Privéaanbod

Er bestaat geen telling van het aantal privéparkeerplaatsen in Lyon. Informatie niet beschikbaar, uit statistische gegevens blijkt dat 43% van de huishoudens een eigen garage heeft.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen inzake parkeren

A. Auto

De toepasselijke parkeernormen voor auto's staan in de tabellen hierna.

ANDERE WONING DAN SOCIALE WONING							
PARKEER-SECTOREN	Aa EN Ab	B	C	Da	Da EN Db	Dc	E
Minimum-norm	1 plaats voor 115 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum 0,6 plaats per woning	1 plaats voor 75 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum 0,9 plaats per woning	1 plaats voor 65 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum één plaats per woning	1 plaats voor 55 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum één plaats per woning	1 plaats voor 55 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum één plaats per woning	1 plaats voor 55 m² vloeropper-vlakte met mini-mum één plaats per woning	1 plaats voor 45 m² vloeropper-vlakte, met mini-mum 1,3 plaats per woning 1 bijko-mende bezoekers-plaats voor 10 woningen

SOCIALE WONING						
PARKEER-SECTOREN	Aa EN Ab	B	C	Da, Dab EN Db	Dc	E
Minimum-norm	0,5 plaats per woning	0,5 plaats per woning	0,5 plaats per woning	0,5 plaats per woning	0,6 plaats per woning	0,8 plaats per woning 1 bijkomende bezoekers-plaats voor 10 woningen, binnen de grenzen van het wettelijk maximum

HOTELWEZEN EN TOERISITISCHE LOGIES					
PARKEER-SECTOREN	AA	Ab	B	C	Da, Dab, Db, Dc EN E
Minimum-norm	Niet geregle-menteerd	1 plaats voor 6 kamers	1 plaats voor 4 kamers	1 plaats voor 3 kamers	1 plaats voor 3 kamers

KANTOOR							
PARKEER-SECTOREN	Aa EN Ab	B	C	Da EN Dab	Db	DC	E
Minimum-norm	1 plaats voor 250 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 160 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 120 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 100 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 80 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 70 m² vloerop-pervlakte	1 plaats voor 50 m² vloerop-pervlakte
Niet te overschri-jden maxi-mumnorm	1 plaats voor 100 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 70 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 60 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 50 m² vloeropper-vlakte	Niet geregle-menteerd	Niet geregle-menteerd	Niet geregle-menteerd

HANDEL, AMBACHTEN, RESTAURANTS, DIENSTEN					
PARKEERSECTOREN	Aa EN Ab	B	C	Da, Dab EN Db	E
Minimumnorm van toepassing voor de schijf onder 500 m² vloeroppervlakte	1 plaats	1 plaats	1 plaats	1 plaats	1 plaats voor 100 m² vloeropper-vlakte
Minimumnorm van toepassing voor de schijf vanaf 500 m² vloeropper-vlakte maar onder 2.000 m²	1 plaats voor 70 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 67 m² vloerop-pervlakte	1 plaats voor 63 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 60 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 56 m² vloeropper-vlakte
Minimumnorm van toepas-sing voor de schijf vanaf 2.000 m² vloeroppervlakte	1 plaats voor 60 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 56 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 53 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 50 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 43 m² vloeropper-vlakte

Voorbeeld: voor een project met 2.500 m2 vloeroppervlakte in sector B bedraagt het vereiste minimale aantal plaatsen: 1 + (1.500/67) + (500/56) = 32,32, dus 32 plaatsen.

INDUSTRIE, OPSLAG, GROOTHANDEL						
PARKEER-SECTOREN	AA EN Ab	B	C	Da EN Dab	Db	Dc EN E
Minimum-norm	1 plaats voor 300 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 250 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 200 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 150 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 125 m² vloeropper-vlakte	1 plaats voor 100 m² vloeropper-vlakte

B. Fiets

BESTEMMING VAN DE CONSTRUCTIES	MINUMUMNORM
Wonen: vanaf 2 woningen	1,5 m² voor 60 m² vloeroppervlakte Met minimum 1,5 m² per woning
Studentenwoningen/universitaire woningen	1,5 m² voor 30 m² vloeroppervlakte Met minimum 1,5 m² per kamer
Hotelwezen en toeristisch logies	1,5 m² voor 50 kamers
Kantoren	1,5 m² voor 100 m² vloeroppervlakte
Kleinhandelszaken, ambacht hoofdzakelijk bestemd voor verkoop van goederen of diensten, restaurantwezen of dienstactiviteiten met ontvangst van klanten: - met minder dan 500 m² vloeroppervlakte - met vloeroppervlakte van 500 m² of meer maar minder dan 2.000 m² - met vloeroppervlakte van 2.000 m² of meer	 niet-gereglementeerd 1,5 m² voor 150 m² vloeroppervlakte 1,5 m² voor 250 m² vloeroppervlakte
Voorzieningen van collectief belang en openbare diensten en andere bestemmingen dan bovenstaande	De oppervlakte van de parkeerplaatsen wordt berekend om te voldoen aan de noden die de constructie met zich meebrengt

4.2.4. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

In Lyon zijn er tal van nieuwe digitale aanbieders die privéparkings openstellen voor externe klanten, met name dankzij het gebruik van nieuwe technologieën: mobiele apps, automatische nummerplaatlezing, flashcode, ... Deze operatoren hanteren uurtarieven en abonnementen.

Het sterkst vertegenwoordigd in Lyon zijn ZenPark, OnePark, YesPark en OPnGO.

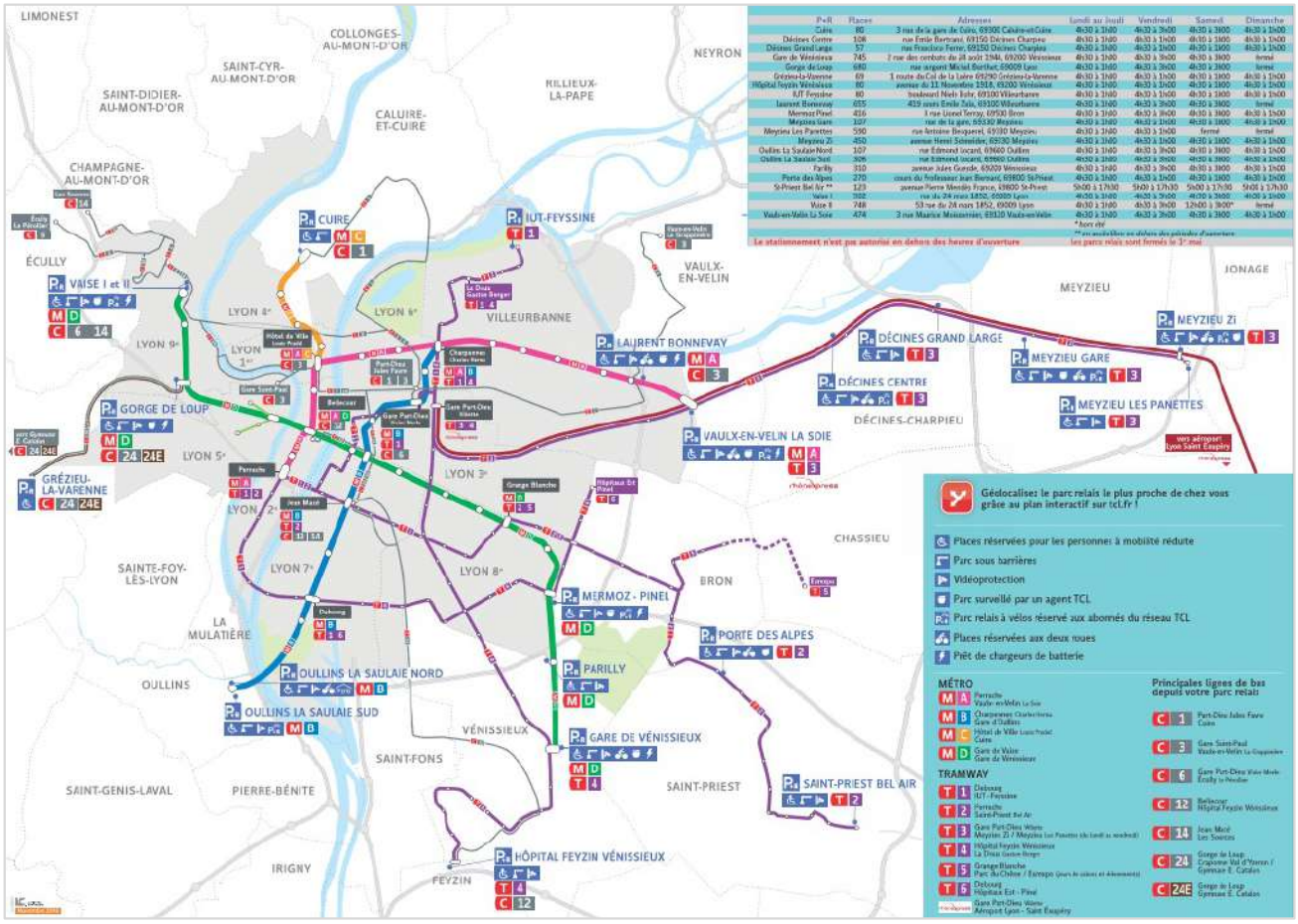
De wijk La Confluence, die onlangs is heringericht, beschikt over een parking met gedeelde plaatsen (die inspeelt op de vraag van de verschillende bedrijvigheden in dit stadsdeel). Deze parking wordt beheerd door Lyon Parc Auto.

4.2.5. Park-and-ride:

De metropool Lyon telt momenteel 21 parkings met in totaal 6.960 plaatsen. Ook zijn er plannen voor een P+R met 900 plaatsen, aansluitend bij de uitbreiding van metrolijn B.

Er zijn eveneens 588 gratis plaatsen voor fietsen. Deze plaatsen zijn toegankelijk tussen 4.30 uur en 1.00 uur voor TCL-abonnees met een Técély-kaart of een OùRA-kaart (Train Express Régionaux).

Figuur 67: Ligging van de P+R's op het openbaarvervoersnet in Groot Lyon



Niet alle P+R's werken op dezelfde manier:

- 2 parkings zijn uitsluitend voorbehouden voor klanten met een TCL-abonnement: binnenrijden kan alleen op vertoon van een geladen vervoerskaart.
- Voor 2 parkings is een abonnement vereist dat 22 euro/maand kost (abonnees krijgen gegarandeerd een parkeerplaats, ongeacht wanneer ze aankomen)
- De andere parkings zijn toegankelijk met een vervoersbewijs (ticket of abonnement) dat op dezelfde dag op het net van het openbaar vervoer gevalideerd is. Met kaarten en tickets waarmee overdag geen traject op het TCL-net is gevalideerd, krijgt men de slagbomen bij de uitgang niet open. In zo'n geval is voor het verlaten van de parking een ticket te koop bij de automatische verdelers in de P+R; prijs: 10 euro.

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Op het niveau van de metropool zijn meerdere **plannen voor zachte vervoerswijzen** uitgewerkt. Het eerste gold voor 2003 - 2008 en voorzag in de aanleg van 320 km fietspaden, 4.000 parkeerbeugels voor fietsen op straat en de uitrol van 4.000 fietsen in zelfbediening, verspreid over 343 standplaatsen (Vélo'v, met een contract voor 15 jaar tussen de Metropool Lyon en de firma JC Decaux).

Het tweede plan voor zachte vervoerswijzen (2009-2020) voorzag in de aanleg van 900 km fietspaden, 16.000 parkeerbeugels en 1.159 beveiligde plaatsen in parkeergarages (met betaald abonnement) en de uitrol van nog eens 5.000 fietsen in zelfbediening, verspreid over 428 standplaatsen (aanwezig in 20 gemeenten) en met mogelijke huur voor langere termijn (1 jaar).

Momenteel telt men 23.378 plaatsen voor fietsen, verspreid in 1.971 standplaatsen.

Het systeem met fietsen in zelfbediening telt 5.000 fietsen (waarvan de helft elektrisch), verspreid over 428 standplaatsen.

Lyon Parc Auto biedt beveiligd parkeren in zijn parkings aan voor een jaarabonnement van 35 euro (905 plaatsen in 16 verschillende parkings). Sinds 28 februari 2014 kunnen TCL-abonnees met een TECELY-kaart hun fiets kosteloos stallen in twee beveiligde ruimten voor fietsen: In de **P+R bij het station van Vaise** (100 plaatsen) en in het metrostation Oullins La Saulaie in het kader van het doortrekken van **metrolijn B (40 plaatsen).**

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Gemotoriseerde tweewielers kunnen gratis parkeren op voorbehouden plaatsen op straat, zoals bepaald in het verkeersreglement.

In de parkings van de stad Lyon is eveneens plaats voor gemotoriseerde tweewielers (500 plaatsen voor de exploitant LPA). Ze moeten hetzelfde uurtarief betalen als auto's. Wel zijn er specifieke abonnementstarieven voor deze tweewielers: van 34,45 tot 48,5 euro per maand.

5. BELEID PER WIJK

De keuze van de stadsdelen is gebeurd op basis van de IRIS, de geografische indeling van het Franse grondgebied die wordt gebruikt voor de verspreiding van gegevens uit de volkstelling op deelgemeentelijk niveau.

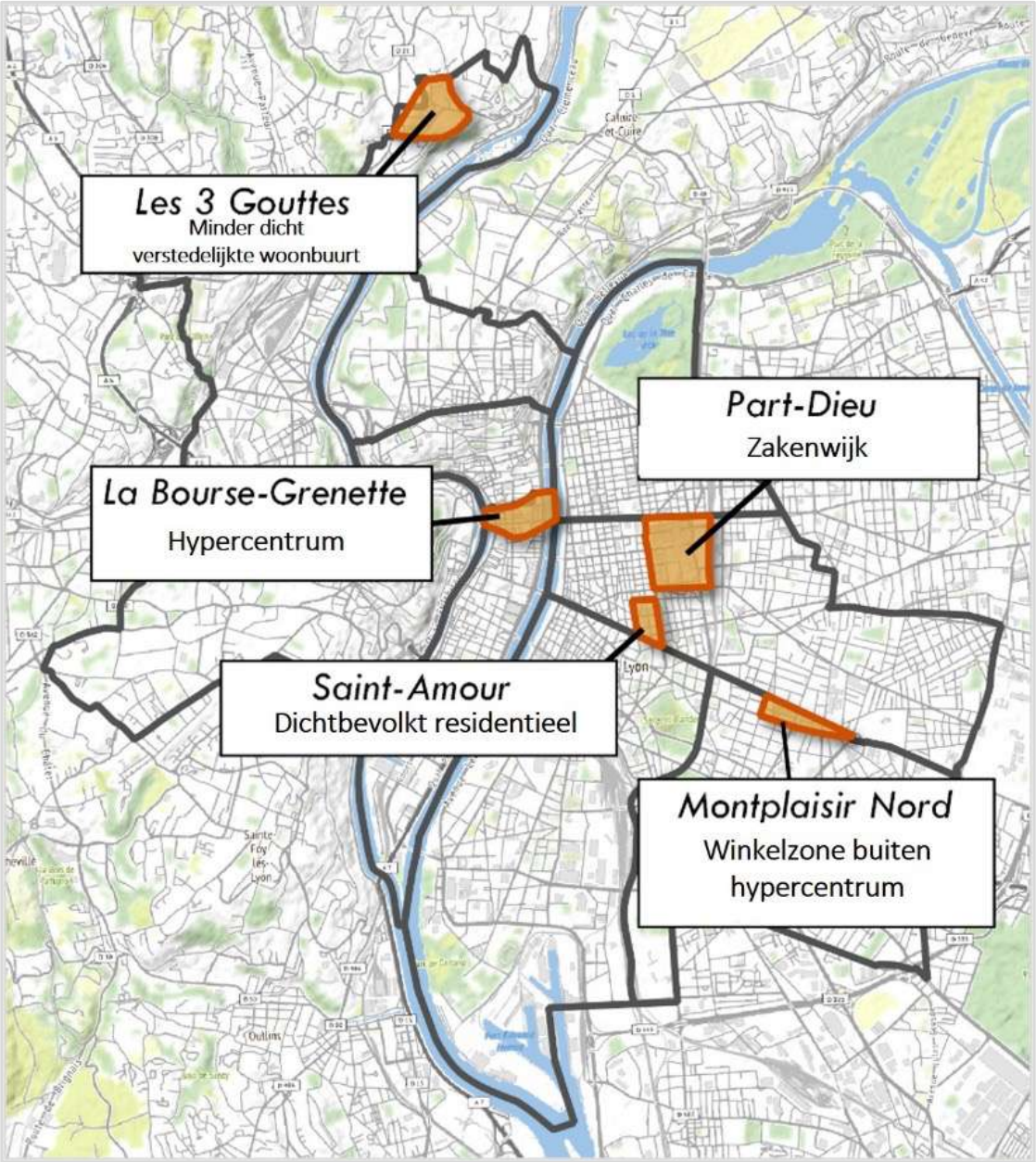
In Lyon kunnen beide tariefzones toegepast worden over het hele gereglementeerde gedeelte: voor alle plaatsen in het **hypercentrum** geldt een reglementering met veel rotatie (Presto).

In de overige **gereglementeerde wijken (dichtbevolkt residentieel, zakenwijk, winkelgebied buiten het hypercentrum)** zijn beide soorten reglementering van toepassing: voor de meeste plaatsen is dat Tempo (reglementering met rotatie), voor de plaatsen in de drukste winkelstraten geldt Presto (reglementering met veel rotatie).

In de **minder dicht verstedelijkte woonwijk** buiten het stadscentrum geldt geen reglementering.

Bovendien liggen de openbare parkings geconcentreerd in het hypercentrum en de onmiddellijke omgeving daarvan. Er zijn bijvoorbeeld geen openbare parkings in het **winkelgebied buiten het hypercentrum.**

Figuur 68: Geselecteerde wijken.



Bron: Sareco

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN LYON	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum	La Bourse-Grenette	Presto (Met veel rotatie)	€ 2	€ 21,7 - € 23,3/ maand	Geen vergunning van dit type	€ 2,6
Dichtbevolkt residentieel	Saint-Amour	Presto (Met veel rotatie) Tempo (Met rotatie)	€ 2 € 1,2	€ 21,7 - € 23,3/ maand	Geen vergunning van dit type	€ 2,3
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Les 3 Gouttes-Grand Champ	Niet gereglementeerd	/	/	/	Geen parking
Zakenwijk	Part Dieu	Presto (Met veel rotatie) Tempo (Met rotatie)	€ 2 € 1,2	€ 21,7 - € 23,3/ maand	Geen vergunning van dit type	€ 2,3
Winkelzone buiten hypercentrum	Montplaisir Nord	Presto (Met veel rotatie) Tempo (Met rotatie)	€ 2 € 1,2	€ 21,7 - € 23,3/ maand	Geen vergunning van dit type	Geen parking

6. TE ONTHOUDEN?

- Ondanks de ruime bevoegdheden van de Metropool, wordt het parkeerbeleid op gemeentelijk niveau bepaald. Elke stad binnen de Metropool kan dus haar eigen parkeerregels vastleggen. Toch moet dat parkeerbeleid altijd in overeenstemming zijn met de grote lijnen inzake mobiliteit die in het stedelijk verplaatsingsplan van de Metropool zijn vastgelegd.
- De stad Lyon voert een beleid waarbij parkeerplaatsen op straat worden opgeheven en de opgeheven plaatsen worden gecompenseerd door nieuwe plaatsen in parkeergarages. Tegelijk is het aantal gereglementeerde parkeerplaatsen op straat sinds 1995 almaar toegenomen.
- De stad Lyon kent twee tariefzones: een zone met rotatie en een gemengde zone. De tarieven op straat zijn relatief laag: 2 euro/uur in de zone met rotatie en 1,20 euro/uur in de gemengde zone. Wel hoog zijn de boetes wanneer men het reglement niet naleeft, ze behoren tot de hoogste in Frankrijk: 60 euro in de zone met rotatie en 35 euro in de gemengde zone.
- De voornaamste exploitant van parkeergarages is het plaatselijk overheidsbedrijf Lyon Parc Auto (LPA). Het beheert de openbare parkings via een delegatie van openbare dienstverlening, zodat de plaatselijke overheid een zekere controle behoudt over de gehanteerde tarieven.
- Park-and-ridefaciliteiten worden op het niveau van de Metropool gepland en beheerd door de instantie die het openbaar vervoer organiseert.
- Wat deelmobiliteit betreft heeft de stad Lyon naar aanleiding van de overrompeling van voetpaden door elektrische steps een besluit uitgevaardigd om de verhuur van steps in zelfbediening te regelen en vraagt zij de privéaanbieders een retributie van 30 euro per step voor het innemen van openbare ruimte.

7. BRONNEN

Open data van de metropool Lyon https://data.grandlyon.com/accueil

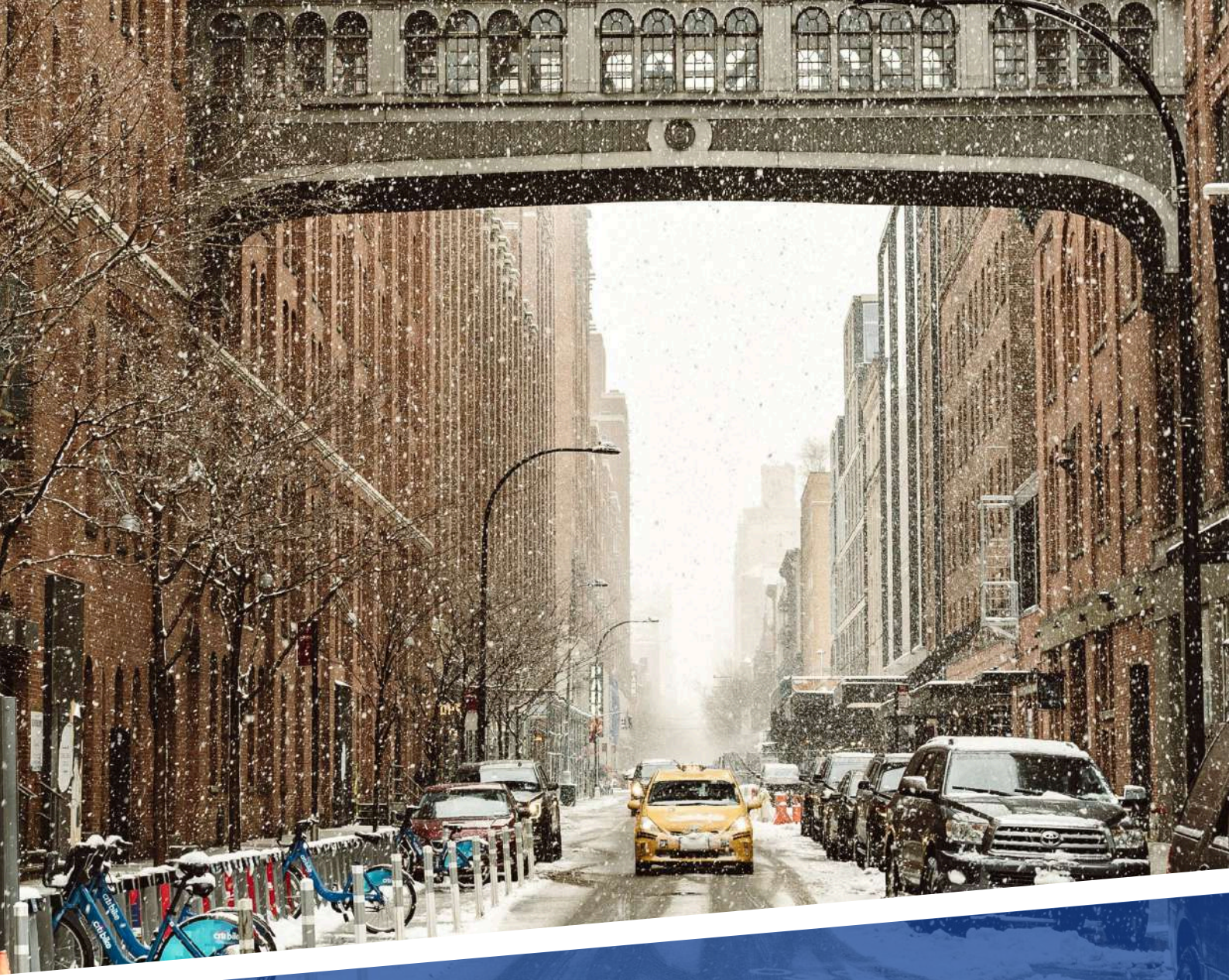
Website van de stad Lyon www.lyon.fr

Website van de metropool Lyon www.grandlyon.com

Les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes (2020), Les chiffres clés du Rhône et de la Métropole de Lyon.

Stad Lyon (2018), Le stationnement évolue en 2018.

TCL - Systral (2017), Plan de Déplacements Urbains, agglomération lyonnaise, 2017-2030.



HOOFDSTUK 8:
MONTREAL

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

MONTREAL

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

De mobiliteit in Montreal wordt gekenmerkt door de stevige plaats die de auto inneemt, zowel qua eigendom als qua gebruik. Het Vervoersplan is dan ook bedoeld om de afhankelijkheid van de auto te verkleinen door het openbaar vervoer te ontwikkelen.

Parkeerbeleid

Een grondbelasting op parkeerruimte buiten de straat in het stadscentrum draagt bij aan de financiering van de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Parkeren op straat

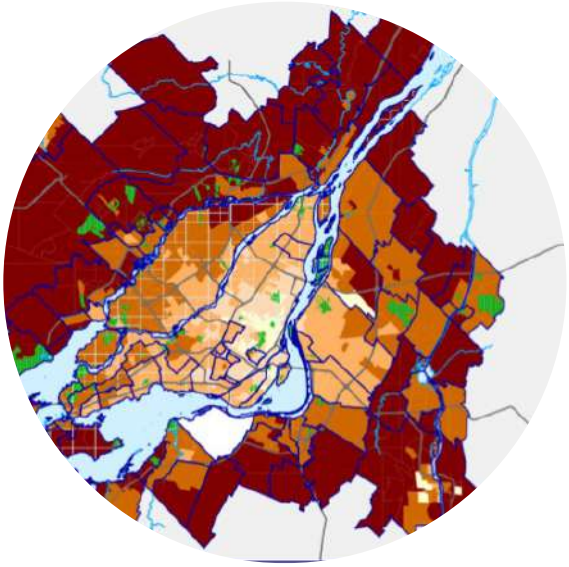
Er is weinig reglementering voor het parkeren op straat, met weinig betaalde plaatsen maar wel beperkingen qua parkeerduur. De stad levert eveneens bewonersvergunningen af.

Parkeren buiten de straat

Het parkeeraanbod op straat valt gedeeltelijk onder Stationnement de Montréal, maar de meeste parkings worden beheerd door privé-exploitanten.

Bijzonderheden in de wijken

De gemeenten rond het stadscentrum hebben weinig parkeerbeleid. In de stad Montreal is de reglementering gedecentraliseerd tot op het niveau van de arrondissementen.



1. SLEUTELINDICATOREN

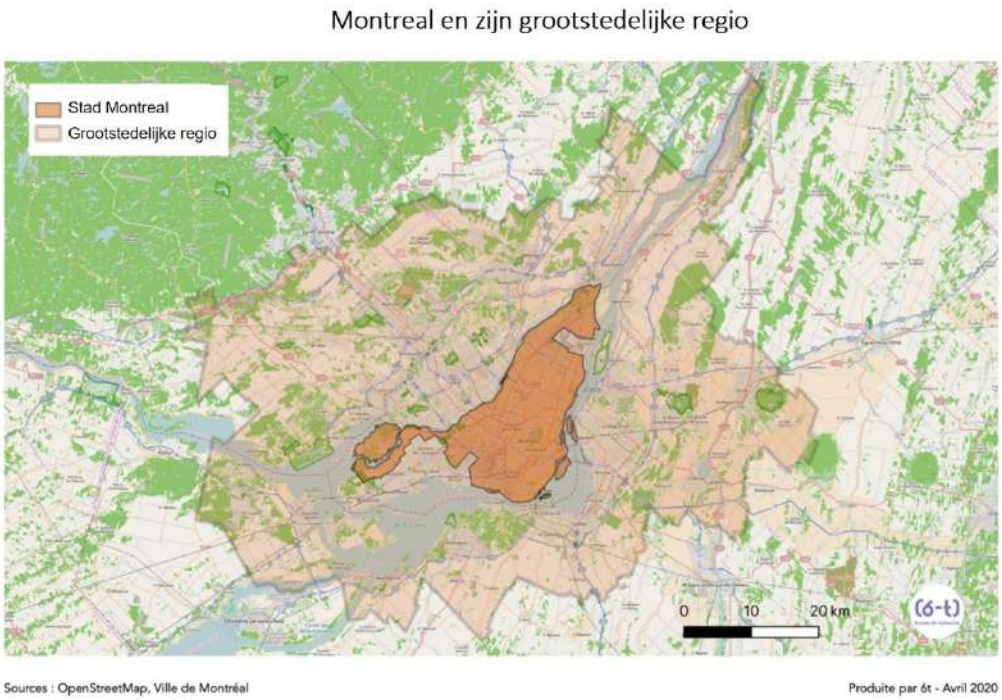
	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	1 704 694	4 098 927
Oppervlakte	365,65 km²	4 604,3 km²
Bevolkingsdichtheid	4 662 inw./km²	890 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	53%	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,27	/

2. CONTEXT

Montreal ligt in het zuiden van de provincie Quebec, aan de Saint Lawrencerivier, en is n**a Toronto de dichtstbevolkte stad van Canada**. De stad telt meer dan **1,7 miljoen inwoners** op een oppervlakte van 365,65 km2, wat neerkomt op een bevolkingsdichtheid van 4.662 inwoners/km2, bijna 40% lager dan die van Brussel.

Met 93 gemeenten telt het grootstedelijk gebied van Montreal (RMR) meer dan 4 miljoen inwoners (de helft van de bevolking van de provincie Quebec), met een dichtheid van 890 inwoners/km2. De bevolking van Montreal vormt daarvan 42%. Canada had in 2017 een HDI van 0,926 en staat daarmee op wereldvlak de twaalfde plaats in de wereld, net achter Denemarken.

Figuur 69: Kaart van Montreal



2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

Sociaal-demografische structuur: rand welgestelder dan stadscentrum

De bevolking van Montreal neemt in vergelijking met de laatste volkstelling (2011) toe: +3,3%. Dat komt zowel door natuurlijke aanwas als door immigratie. Montreal is inderdaad een kosmopolitische stad, gekenmerkt door een **sterke immigratie** (Profil sociodémographique Ville de Montréal, 2018): een derde van de inwoners van de stad is in een ander land geboren, 59% is ofwel zelf in het buitenland geboren of heeft ten minste één in het buitenland geboren ouder. In totaal heeft 14% van de bevolking van Montreal niet de Canadese nationaliteit. De belangrijkste landen van herkomst van de inwoners met een immigratie-achtergrond zijn Haïti, Algerije, Italië, Frankrijk en Marokko. Gekoppeld daaraan zijn de vele talen die in Montreal worden gesproken: naast de twee officiële talen, Frans en Engels, zijn de verschillende talen van de landen van herkomst van de immigrantenpopulaties vertegenwoordigd.

Een aanzienlijk deel van de huishoudens in Montreal telt slechts één persoon (41% volgens de volkstelling van 2016), met een **gemiddelde van 2,1 personen per huishouden.** Tussen 2011 en 2016 is de categorie gezinnen met kinderen echter het sterkst gegroeid.

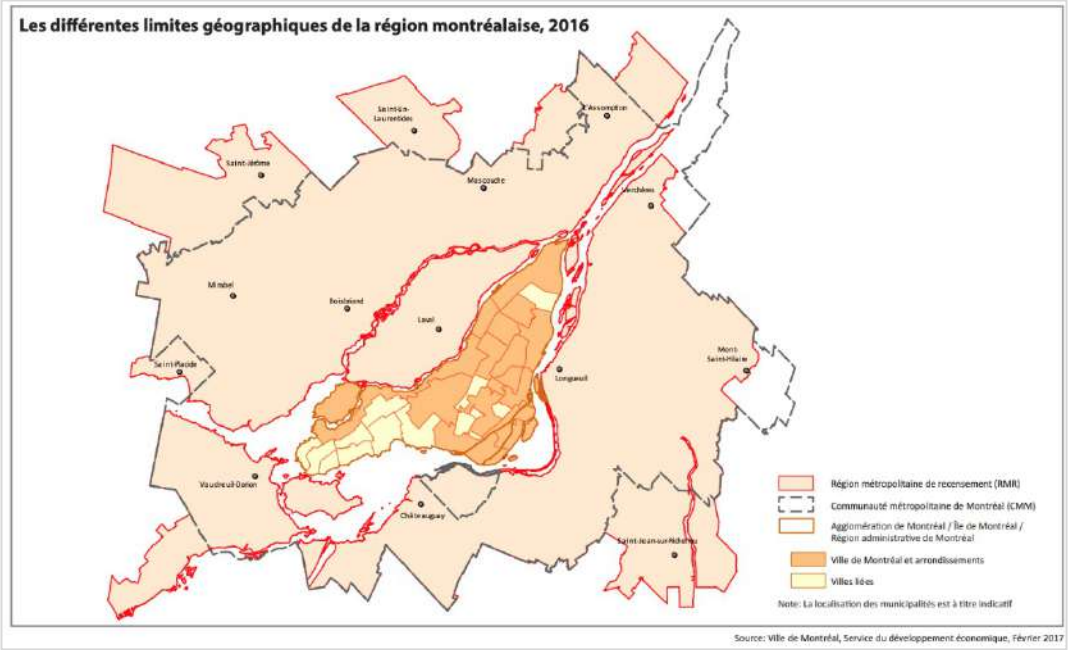
43% van de bevolking van Montreal (van de 25- tot 64-jarigen) heeft een diploma hoger onderwijs. Het werkloosheidscijfer bij de bevolking van 15 jaar en ouder bedraagt 7,5% in januari 2020 (Statistiques Québec). Het mediaan persoonlijk inkomen bedraagt 28.321 dollar per jaar; 19,2% van de bevolking leeft onder de lage-inkomensgrens, 25% van de bevolking beschikt over een persoonlijk inkomen van 50.000 dollar of meer.

Ook op de schaal van de **grootstedelijke regio** Montreal is er sprake van aanhoudende demografische groei: +7,7% tussen 2011 en 2016, maar dit heeft deels te maken met de toevoeging van nieuwe gemeenten. De bevolking van de grootstedelijke regio vertoont sociaal-demografische kenmerken die nauw aansluiten bij die van de stad Montreal, maar omvat wel meer gezinnen (eenpersoonshuishoudens maken slechts 33% van de huishoudens uit, het gemiddelde is 2,3 personen per huishouden). Het **werkloosheidspercentage** is er eveneens **lager** (5,7% in 2019 volgens Statistiques Québec) en het **inkomen hoger** (mediaan persoonlijk inkomen: 33 040 dollar/jaar; 12% van de bevolking heeft een laag inkomen, 30% 50 000 dollar per jaar of meer), wat maakt dat de **rand een welgestelder gebied is dan het stadscentrum**. Immigranten of mensen met een immigratieachtergrond (d.w.z. met ten minste één geïmmigreerde ouder) vormen er eveneens een kleiner percentage. Wat huisvesting betreft, tellen de gebieden in de rand meer eengezinswoningen en huiseigenaren (37% huiseigenaren in Montreal en 66% in de hele grootstedelijke regio).

Stedelijk bestuur

Het studiegebied is georganiseerd in drie in elkaar grijpende hiërarchische niveaus: de stad Montreal, de agglomeratie Montreal en de grootstedelijke regio Montreal (RMR). Op de kaart hieronder zijn de geografische grenzen aangegeven.

Figuur 70: Bestuurlijke indeling van de regio Montreal



Bron: Stad Montreal, 2017

De **Stad Montreal** omvat **19 arrondissementen**. In 2017 kreeg zij het statuut van **metropool** van Quebec. Het nieuw juridisch kader dat daarmee samenhangt, geeft haar meer armslag om haar economische en territoriale ontwikkeling te waarborgen. De bestuurlijke bevoegdheden van de stad Montreal zijn verdeeld over lokale bevoegdheden (op het niveau van de gemeente), die op hun beurt zijn onderverdeeld in arrondissementsbevoegdheden, centrale bevoegdheden en agglomeratiebevoegdheden (zie deel hierna). Stedenbouw, huisvesting en bepaalde verkeerswegen vallen onder de lokale bevoegdheden.

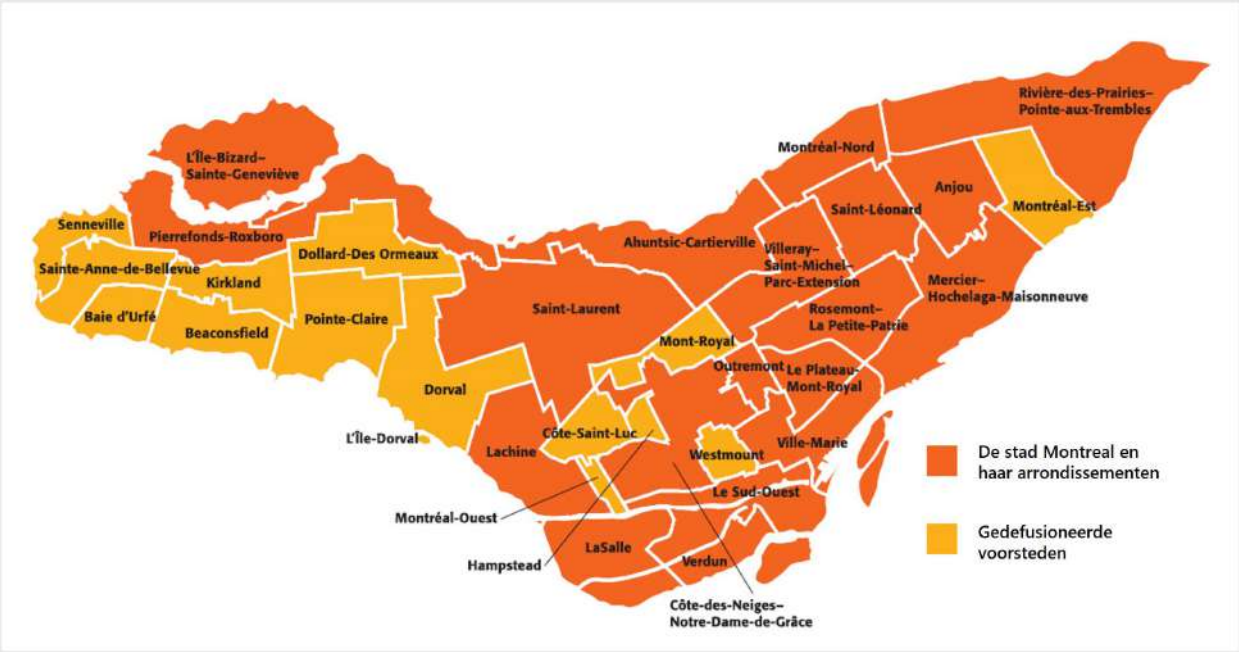
De stad Montreal en de "verbonden steden" vormen samen de **agglomeratie Montreal**, die samenvalt met de bestuurlijke regio Montreal die het hele eiland en de naburige eilanden van kleinere omvang (waaronder Ile Bizard) omvat, met een totaal van 16 gemeenten. Deze entiteit wordt bestuurd door de Conseil d'agglomération, waarin de burgemeester van Montreal, 15 verkozenen van de gemeenteraad van Montreal, 14 burgemeesters en een vertegenwoordiger van de verbonden steden zitting hebben. Alle betrokken gemeenten betalen een bijdrage aan de **Conseil d'agglomération** om de acties en diensten te financieren waarvoor deze entiteit verantwoordelijk is, zoals het beheer van bepaalde verkeerswegen of het openbaar vervoer. Qua planning werkt de agglomeratie een plan voor inrichting en ontwikkeling (SAD) uit op het niveau van haar grondgebied.

De **grootstedelijke regio Montreal** (RMR), ook wel Groot-Montreal genoemd, omvat **82 gemeenten** en komt overeen met het stedelijk gebied (de stad Montreal en haar ruime omgeving). Ze omvat de gemeenten op het eiland Montreal en de zones aan weerszijden van de Saint Lawrencerivier die de kringen rond de stad vormen, met meer bepaald de steden Laval en Longueuil. De politieke en bestuurlijke entiteit die verantwoordelijk is voor de RMR is de **Communauté métropolitaine de Montréal**. Die werkt een grootstedelijk inrichtingsplan (PMAD) uit, dat in 2011 is goedgekeurd en waaraan stedenbouwkundige documenten en planningsdocumenten die op lagere niveaus worden uitgewerkt zich moeten houden.

Stedelijke organisatie

De stad zelf valt samen met een groot deel van het **eiland Montreal** en is onderverdeeld in **19 arrondissementen**, zoals te zien is op de kaart hieronder.

Figuur 71: Kaart met de arrondissementen van Montreal en de verbonden steden



Bron: fiatlux.tk

Het arrondissement **Ville-Marie** is het **hypercentrum** van Montreal en omvat zowel het historisch en toeristisch centrum als de zakenwijk. Vlak bij het stadscentrum vormt het Mont-Royalpark (arrondissement Le Plateau-Mont Royal) een uitgestrekte groene ruimte die boven de stad uitsteekt. In de meer afgelegen arrondissementen staan vooral vrijstaande eengezinswoningen. Zoals in veel Noord-Amerikaanse steden vormen de straten van Montreal een **dambordpatroon**.

2.2. Parkeerbeheer

Parkeren is een **bevoorrechte bevoegdheid van de Stad Montreal, verdeeld over de centrale gemeente en de arrondissementen**. Dat is een gevolg van de nieuwe bevoegdheidsverdeling inzake parkeren die op 1 januari 2015 is doorgevoerd in het kader van de hervorming van de financiering van de arrondissementen.
ZElk arrondissement heeft daarom een eigen parkeerreglement en kan zelf weer onderverdeeld zijn in subzones. Het aanduiden van zones voor betaald parkeren op straat of de keuze van de periodes waarin de tarieven gelden en van de maximale parkeerduur vallen bijvoorbeeld onder de bevoegdheid van het arrondissement. Op gemeentelijke schaal zorgt de in 1995 opgerichte commanditaire vennootschap **Stationnement de Montréal**[17], waarvan de kamer van koophandel van grootstedelijk Montreal aandeelhouder is, via Accesum Inc., voor het beheer en de exploitatie van het betaald parkeren op straat en daarbuiten tot 1 januari 2020.

17 Vennootschap waarin een commanditair het grootste deel van het kapitaal levert maar die het beheer toevertrouwt aan een derde: de beherend vennoot.

De vennootschap maakt een groot deel van de geïnde inkomsten over aan de stad Montreal. Zo betaalde Stationnement de Montréal in 2018 52,6 miljoen Canadese dollar (33,9 miljoen euro) aan de stad, op een totaal aan inkomsten van 68,7 miljoen dollar (wat betekent dat de stad meer dan driekwart van de inkomsten overhield). Het grootste deel van deze inkomsten komt uit parkeren op straat (59,8 miljoen dollar). Met ingang van 1 januari 2020 zijn de activiteiten van Stationnement de Montréal overgedragen aan het nieuw opgerichte **Agence de mobilité durable**[18]. Ook de prerogatieven van de dienst parkeerhandhaving (SARS), die voorheen onder de stadspolitie ressorteerde, zijn naar deze dienst overgebracht. Dit agentschap is een paragemeentelijke instantie die zich bezighoudt met mobiliteitsplanning en staat als zodanig in voor het parkeerbeheer in de stad Montreal. Naast het beheer van de openbare parkeergelegenheid is het de bedoeling partnerschappen aan te gaan met privéspelers om samenhang te brengen in het gehele parkeeraanbod. Met de oprichting van deze nieuwe entiteit is het parkeerbeheer voortaan een onderdeel van een ruimer mobiliteitsbeleid.

Elke gemeente stelt haar eigen **stedenbouwkundig document** op en kan op die manier eisen vastleggen qua aantal parkeerplaatsen bij gebouwen (wel moeten de stedenbouwkundige documenten in overeenstemming zijn met de documenten die op hogere bestuursniveaus zijn uitgewerkt). Ten slotte zij erop gewezen dat de vereisten op het vlak van parkeren **van arrondissement tot arrondissement kunnen verschillen**, zoals het geval is in Montreal en Longueuil.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

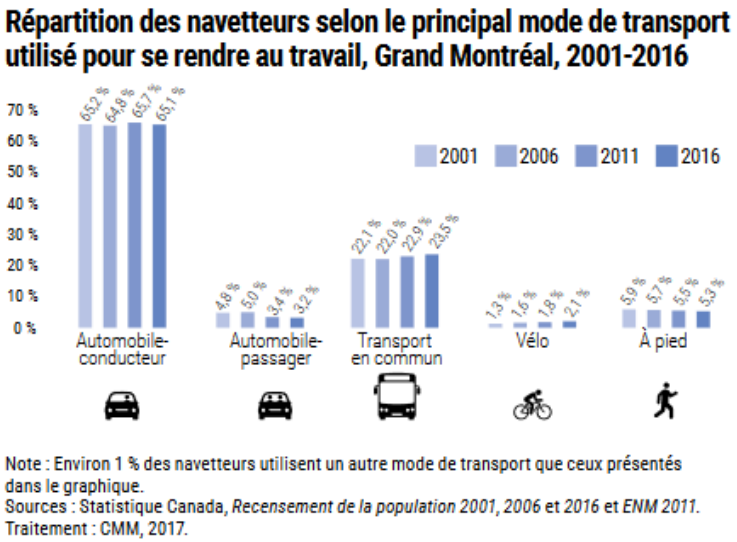
Mobiliteit: de auto neemt een belangrijke plaats in

Om de 5 jaar houdt de ARTM (de regionale autoriteit voor grootstedelijk vervoer) zogeheten "O-D"-enquêtes (over vertrekpunt en bestemming van mensen die zich verplaatsen), waarin gegevens over uitrusting op het vlak van mobiliteit en over het gebruik van de verschillende vervoerswijzen aan bod komen. De jongste **O-D-enquête** voor het grondgebied dateert van **2018**. Het gebied dat door de O-D-enquêtes wordt bestreken, gaat verder dan dat van de grootstedelijke regio en omvat ook gemeenten die in het invloedsgebied van Montreal liggen (met name wat woon-werkverkeer betreft). De resultaten van de O-D-enquête van 2018 maken gewag van **1,01 wagen per huishouden in de stad Montreal en 1,35 in de grootstedelijke regio**. Het wagenpark is weliswaar in absolute cijfers toegenomen, maar dat houdt verband met de toename van de bevolking. Na meerdere jaren van groei (enquêtes van 1998, 2003, 2008 en 2013) lijkt het relatieve autobezit dus te stabiliseren. Het verrast nauwelijks dat het ook **hoger is in de rand** (bv. 1,79 in de noordelijke en zuidelijke voorsteden in 2018) dan in het centrum van de metropool.

Naast de bezit van een auto neemt hij ook een bijzonder belangrijke plaats in wat het gebruik betreft. Van alle inwoners van Montreal gebruikt bijvoorbeeld **50% van de actieve bevolking een auto** (als bestuurder of, wat minder vaak voorkomt, als passagier) om naar het werk te gaan, een percentage dat oploopt tot meer dan **65% op de schaal van de grootstedelijke regio** (nog altijd volgens de O-D-enquête). **37%** van de stadsinwoners en 22% van de inwoners van de grootstedelijke regio gaan met het **openbaar vervoer** naar hun werk. Dit aandeel is trouwens groter bij de vrouwen, voor beide territoriale niveaus. Actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) worden slechts voor een klein deel van de woon-werkverplaatsingen gebruikt: 13% op stadsniveau (9% lopen en 4% fietsen) en 7% op het niveau van de RMR (5% lopen en 2% fietsen). Hoewel de auto de belangrijkste vervoerswijze blijft, blijkt uit de resultaten van de O-D-enquête 2018 dat het modale aandeel van het openbaar vervoer tussen 2013 en 2018 is toegenomen.

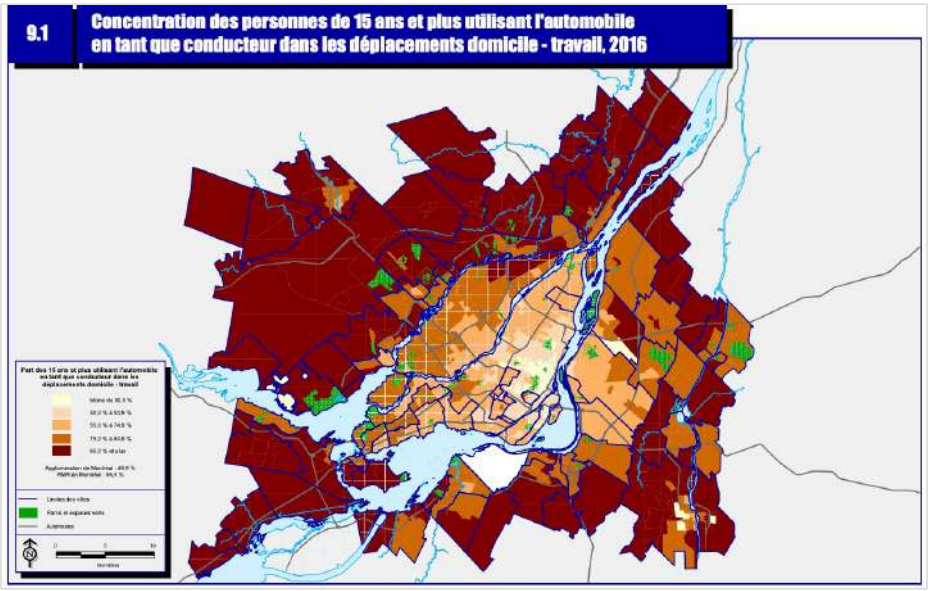
18 Momenteel ziet het ernaar uit dat de overgang van Stationnement de Montréal naar het Agence de mobilité durable aan de gang is, althans wat de website betreft.

Figuur 72: Grafiek van de evolutie van de modale aandelen voor woon-werkverkeer in de grootstedelijke regio Montreal[19]



Zoals onderstaande kaart illustreert, is het autogebruik dus veel meer uitgesproken onder de bewoners van de rand (noordelijke en zuidelijke voorsteden) dan onder de bevolking van het stadscentrum; in bepaalde zones daarvan (donkerrood) bedraagt het aandeel van de werkenden die met de auto (als bestuurder) naar het werk gaan meer dan 85%.

Figuur 73: Aandeel van de actieve bevolking dat met de auto (als bestuurder) naar het werk gaat in de grootstedelijke regio Montreal

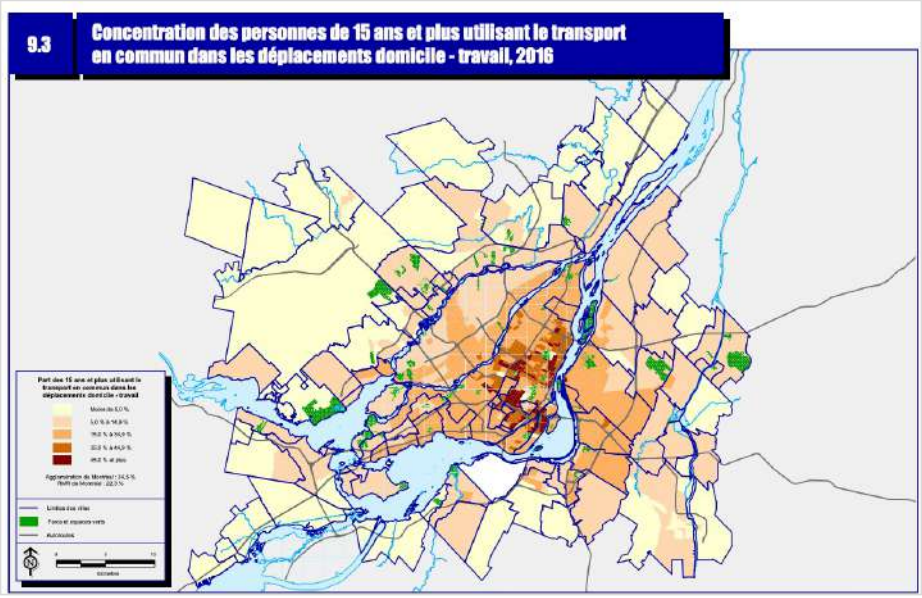


Bron: Stad Montreal, Statistique Canada, volkstelling 2016

19 https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/3a5.pdf

Omgekeerd wordt het openbaar vervoer veel minder voor woon-werkverkeer gebruikt, met een marginaal modaal aandeel in de rand. De zones waar dit modale aandeel aanzienlijk is, zijn in sterke mate beperkt tot het hypercentrum.

Figuur 74: Aandeel van de actieve bevolking dat met het openbaar vervoer naar het werk gaat in de grootstedelijke regio Montreal



Bron: Stad Montreal, Statistique Canada, volkstelling 2016

In **2007** en daarna nog eens in **2008** keurde de Stad Montreal een **Vervoersplan** goed. De grote doelstellingen daarvan zijn de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de actieve vervoerwijzen en het terugdringen van de plaats van de auto, met het oog op duurzame ontwikkeling (waarbij gedacht moet worden aan het zeer grote modale aandeel van de auto in Montreal en zijn agglomeratie). Vervoer wordt ook beschouwd als een instrument om de stedelijke verspreiding te beperken door de bestaande kernen te versterken, in samenhang met het **stedenbouwkundig plan**. De 21 werkterreinen die voor de komende 10 jaar zijn aangekondigd, omvatten diverse maatregelen in die zin, die aansluiten bij de grote lijnen die uit de top van Montreal in juni 2002 naar voren kwamen.

De plannen van 2007 en 2008 zijn nogal gelijkaardig en parkeren wordt daarin gezien als een **"instrument om de afhankelijkheid van de auto te verminderen"**. De globale doelstelling is dan het aantal parkeerplaatsen beperken of alleszins niet te laten toenemen, met name in het stadscentrum. Die doelstelling ent zich op het beleid inzake openbaar vervoer: er is sprake van een **maximaal aantal parkeerplaatsen vast te leggen in stadsdelen die goed worden bediend door het openbaar vervoer**. Zo stelt het stedenbouwkundig plan voor qua parkeerplaatsen een maximum vast te leggen voor kleinhandel en diensten, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, instellingen en nijverheid die binnen 500 meter van een station van de metro of het voorstedelijk spoornet liggen. Binnen deze straal wordt ook voorgesteld parkeerruimte in te richten in gebouwen.

Het parkeerbeleid van Montreal past dus in een ruimer geheel van **duurzaamheid**, met het milieu voor ogen maar zonder de vereisten van de economische dynamiek en de noden van de bewoners te veronachtzamen. Het is dan ook gestructureerd rond 3 hoofddoelstellingen:

- Het parkeeraanbod bijsturen op grond van het **aanbod van het openbaar vervoer**;
- Dit aanbod afstemmen op de noden van de handelszaken om de **economische dynamiek** van het grondgebied niet in de weg te staan;
- **Bewoners** toelaten te parkeren in dicht bebouwde woongebieden.

Wat tarifering betreft, dateren de eerste parkeermeters in Montreal weliswaar al uit de jaren 1960, maar **betaald parkeren op straat** kwam toch vooral tot ontwikkeling vanaf de jaren **1980**, in samenhang met het beleid om winkelstraten nieuw leven in te blazen (Conseil Régional Environnement Montréal, 2017). Deze maatregel heeft van meet af aan tot gevolg gehad dat de rotatie van voertuigen op de betrokken parkeerplaatsen is toegenomen.

3.2. Parkeerbeleid

Grond en bodembestemming

Het parkeerbeheer houdt eveneens verband met **aandachtspunten op het vlak van grond en bodemgebruik**. Zo mikt men in het vervoersplan van 2008 op onoverdekte parkeerplaatsen buiten de straat: "bovengrondse parkeerplaatsen betekenen een aanzienlijk verlies van grondwaarde en inkomsten voor de stad". Er wordt voor gepleit deze **parkeerterreinen om te vormen tot vastgoedprojecten**, om de grondwaarde ervan te verhogen en het stadscentrum aantrekkelijker te maken.

In 2010 heeft de Stad Montreal een **vastgoedbelasting ingevoerd op niet-residentiële parkings buiten de straat in het stadscentrum** (zowel overdekte als onoverdekte parkings), met een variatie van het tarief op grond van een indeling in drie sectoren. Behalve voor onoverdekte winkelparkings wordt een vrijstelling toegepast voor de eerste 390 m2. Voor de stad bedraagt de opbrengst van deze belasting bijna 20 miljoen Canadese dollar (Conseil Régional Environnement Montréal, 2017); ze wordt gebruikt om het openbaar vervoer te financieren: de inkomsten worden daartoe overgemaakt aan de STM, de vervoersmaatschappij van Montreal, die het stedelijk openbaarvervoersnet exploiteert (4 metrolijnen en 220 buslijnen).

Alternatieve mobiliteitsoplossingen voor mensen die in hun eentje met de eigen wagen rijden

Het parkeeraanbod moet ook afgestemd worden op de mobiliteitspraktijken die de stad Montreal wil bevorderen en meer bepaald op de nieuwe gebruiksmogelijkheden van de auto. Daarbij hoort het aanleggen van **fietsparkeerplaatsen** in nieuwe vastgoedprojecten en het ontwikkelen van plaatsen die zijn **voorbehouden voor carpooling, autodelen of aangepast aan elektrische voertuigen**. Intermodale verplaatsingen, waarbij de auto en het openbaar vervoer worden gecombineerd, moeten ook worden aangemoedigd en de stad is van plan **park-and-ridefaciliteiten** (P+R) te ontwikkelen, waarop we later terugkomen.

Vereenvoudiging en harmonisatie van het aanbod als aandachtspunt

De "**vereenvoudiging en harmonisatie** van de gemeentelijke praktijken inzake parkeerbeheer en tarifering" wordt in het parkeerbeleid van Montreal gedefinieerd als een van de prioritaire acties van de stad.

De leesbaarheid van het aanbod verbeteren is inderdaad een belangrijk aandachtspunt op het gebied van parkeren. Niet alleen de tarieven en modaliteiten maken immers een ondoorzichtige indruk (en verschillen van arrondissement tot arrondissement), ook de bewegwijzering is een sprekend voorbeeld van de complexiteit van parkeren voor automobilisten, of het nu gaat om bewoners, bezoekers of forenzen.

De stad Montreal schat dat het gemiddeld aantal parkeerborden per paal 1,29 bedraagt, waarbij het kan gaan tot wel 6 borden op één paal.

Figuur 75: Voorbeeld van de wildgroei van verkeersborden met betrekking tot parkeren in Montreal

Bron: Stad Montreal, Denis Labine

3.2.1. Autodelen

Zie paragrafen hierboven

3.2.2. Compensatie

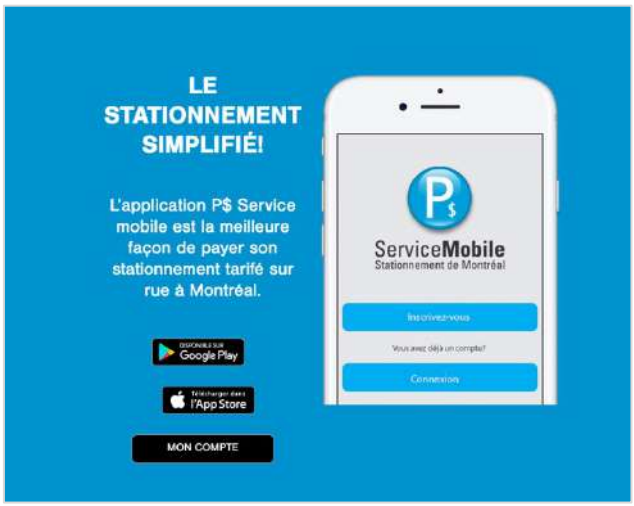
Niet van toepassing

3.2.3. MaaS

In haar parkeerbeleid wil de Stad Montreal ook het **"slim parkeren"** ontwikkelen, door in te zetten op nieuwe technologieën. Het zou bijvoorbeeld gaan om het invoeren van dynamische displays, het ontwikkelen van toepassingen die de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en verbodsbepalingen aangeven, en het plaatsen van "slimme" sensoren om informatie in real time te verzamelen en te verspreiden.

Momenteel kan men voor parkeren op een smartphone **betalen met de app** P$ Service Mobile. De app stuurt ter herinnering een sms 10 minuten voor het einde van de betaalde periode en biedt ook zone- en prijsinformatie. Hij lijkt populair te zijn bij automobilisten: volgens zijn laatste financiële verslag heeft Stationnement de Montréal in 2018 via deze methode 58,9% van zijn inkomsten geïnd (de rest werd betaald bij een van de 1.328 terminals, met een gelijke verdeling tussen kredietkaart en contant geld). In 2019 telde de app bijna 945 000 gebruikers.

Figuur 76: Terminals of app: twee manieren om voor parkeren te betalen



Bron: Stationnement de Montréal, 2020

Wat MaaS (Mobility as a Service) betreft, bestuderen de lokale overheden ARTM en STM één enkel abonnement dat verschillende vervoersdiensten samenbrengt (openbaar vervoer, fietsen in zelfbediening Bixi, of autodelen met Communauto)[20]. Niets wijst er momenteel echter op dat parkeren in deze toepassing zal worden geïntegreerd.

3.2.4. Andere

Niet van toepassing

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

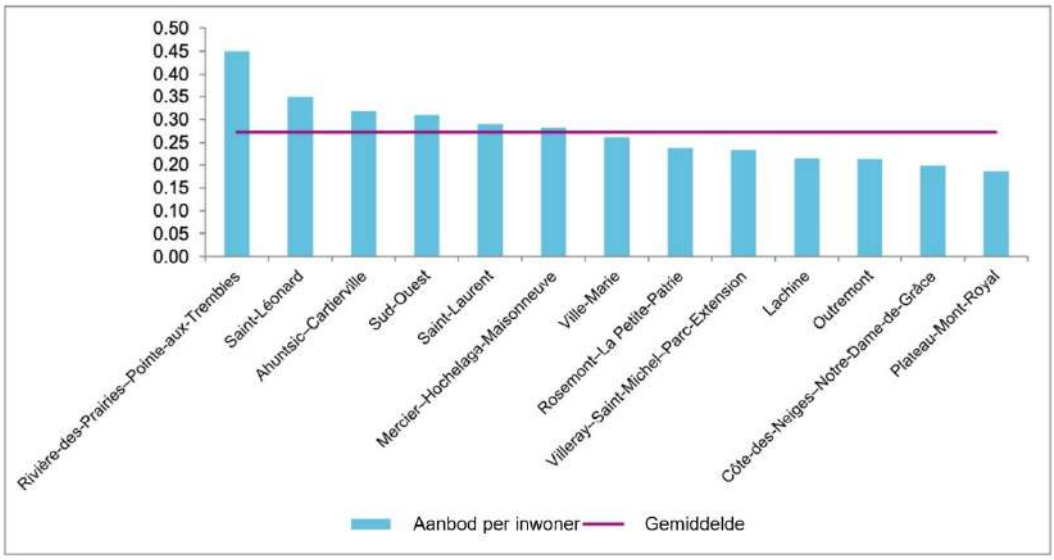
4.1. Parkeren op straat

Volgens de diagnose die in het parkeerbeleid van Montreal (2016) wordt gepresenteerd, vormt parkeren op straat het leeuwendeel van het aanbod in Montreal. Het totaal aantal parkeerplaatsen op straat wordt geraamd op **475.000 à 515.000** (inclusief parkeergelegenheid op straat voor bewoners).

Een analyse van het parkeeraanbod op straat per gemeente, verricht door AECOM Transport voor de stad Montreal (2015), spreekt van gemiddeld **0,27 parkeerplaatsen per inwoner**, variërend van iets minder dan 0,20 pl./inwoner in Plateau-Mont-Royal over 0,26 pl./inwoner voor het hypercentrum (Ville-Marie) tot 0,45 pl./inwoner voor het arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, aan de rand van Montreal en met vooral eengezinswoningen (naast industriegebieden met o.m. een raffinaderij).

20 Zie hierover: https://journalmetro.com/actualites/2106564/labonnement-unique-regroupant-divers-modes-de-transport-a-montreal-pourrait-voir-le-jour-en-2024/ (geraadpleegd op 28/01/2020)

Figuur 77: Parkeeraanbod op straat per inwoner en per arrondissement



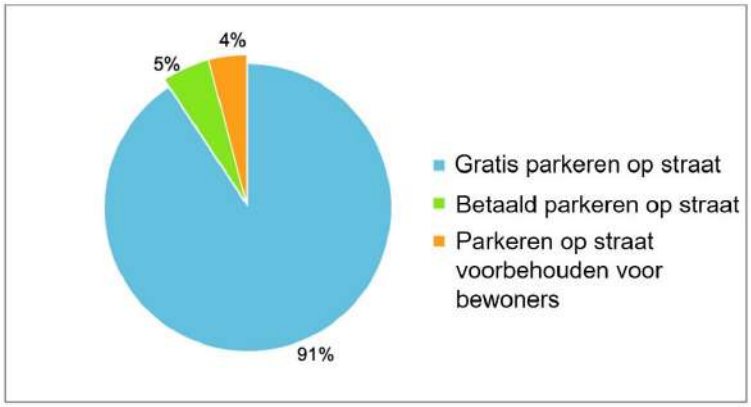
Bron: AECOM, 2015

4.1.1. Tariefzones

Betaald parkeren op straat: een marginaal deel van het aanbod, geconcentreerd in het hypercentrum

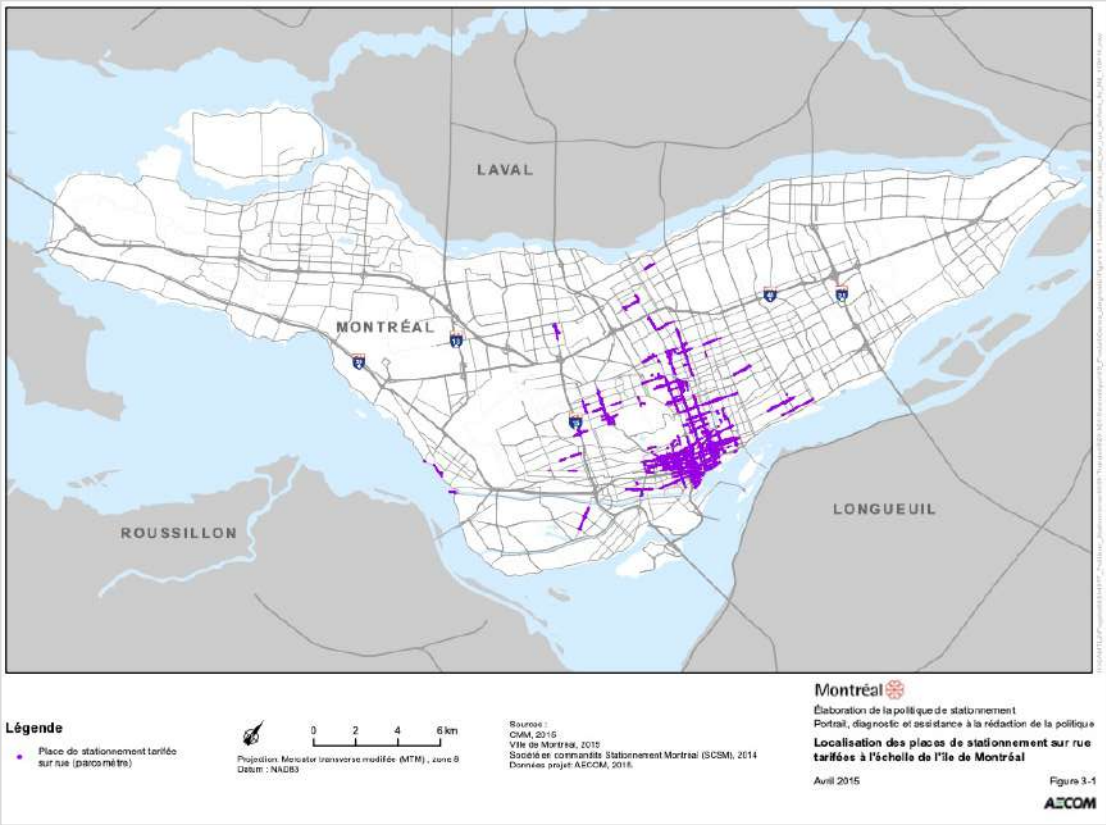
Stationnement de Montréal biedt momenteel **18.311 betaalde parkeerplaatsen** op straat aan. Volgens een telling uit 2014, verricht door de leerstoel Mobiliteitsonderzoek aan de École Polytechnique Montréal, vertegenwoordigde betaald parkeren op straat **een zeer klein deel** van het totale parkeeraanbod op straat (ongeveer 5%), terwijl de meeste plaatsen niet gereglementeerd waren. Volgens dezelfde bron is in de centraalst gelegen arrondissementen, zoals Ville-Marie, Plateau-Mont Royal en Outremont, het aandeel van de betaalde parkeerplaatsen op straat groter en ligt het tussen 13% (Outremont) en 39% (Ville-Marie) van het totale aanbod. In deze districten is het aanbod dan ook geconcentreerd, zoals blijkt uit de onderstaande kaart. Omgekeerd zijn er arrondissementen waar helemaal geen betaalde parkeerplaatsen zijn.

Figuur 78: Spreiding van het parkeeraanbod op straat in Montreal



Bron: Chaire de recherche Mobilité, 2014 in AECOM, 2015

Figuur 79: Ruimtelijke spreiding van de betaalde parkeerplaatsen op straat in Montreal



Bron: AECOM, 2015

De tarieven variëren van arrondissement tot arrondissement en gaan van **1,25 dollar/uur (0,81 euro) tot 3,50 dollar/uur** (2,26 euro). De tarieven zijn in het voorjaar van 2019 met 0,25 dollar verhoogd. Ze liggen eveneens hoger in de centrale arrondissementen.

De **bezettingsgraad** van deze plaatsen varieert naar gelang van de straat tussen 40% en meer dan 80% (Politique de stationnement, 2016), met situaties die door de Stad als "problematisch" worden aangemerkt in bepaalde winkelstraten.

4.1.2. Parkeervergunningen

Parkeren op straat voorbehouden voor bewoners

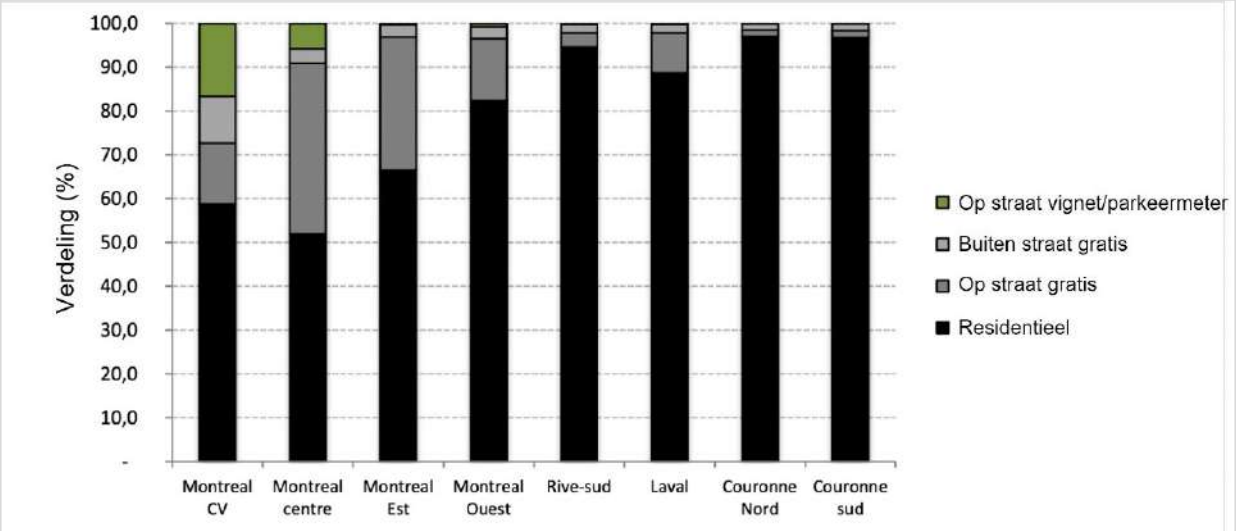
Het parkeren op straat voorbehouden voor bewoners is bedoeld om het voor bewoners gemakkelijker te maken te parkeren in gebieden waar de parkeervraag groot is; dat gebeurt met parkeervergunningen in de vorm van **vignetten**. Een bepaald soort gebruiker, namelijk de bewoners, wordt hierbij dus bevoordeeld doordat voor hen plaatsen voorbehouden zijn (en die voertuigen van niet-bewoners niet mogen gebruiken). Deze plaatsen vertegenwoordigen 4% van het totaal parkeeraanbod op straat (zie fig. 80). De vignetten worden uitgereikt door de 19 arrondissementen van Montreal en voor de andere steden van de metropool door de gemeenten. Volgens de diagnose van het parkeerbeleid van Montreal (2016) worden elk jaar tot 11.000 vignetten uitgereikt. Een diagnose van AECOM en de Stad Montreal (2015) schat het aantal echter op 32.000. Volgens de Stad is er in de meeste arrondissementen meer dan 1 vignet per parkeerplaats, waaruit blijkt dat de vraag naar voorbehouden parkeren op straat voor bewoners groter is dan het aanbod.

De jaarlijkse prijs van deze vignetten varieert van arrondissement tot arrondissement. In bepaalde zones zijn de vignetten gratis (bijvoorbeeld in de arrondissementen Saint-Léonard of Lasalle), maar elders kan de prijs oplopen tot enkele honderden Canadese dollars, op basis van de **motorversie** (de meest vervuilende worden zwaarder belast): van 52 dollar (33,54 euro) in Ville-Marie tot maximaal 225 dollar (145 euro) in Plateau-Mont-Royal, een arrondissement dat daarnaast specifieke tarieven biedt voor gezinnen met een laag inkomen. Voor een tweede vignet in hetzelfde huishouden is de prijs in elk arrondissement hoger, bij wijze van ontrading.

Naast deze parkeervignetten voor bewoners en de PBM-vignetten hanteert het arrondissement Plateau-Mont Royal nog een derde soort: dagvignetten, beschikbaar voor alle soorten gebruikers.

Zoals uit de onderstaande grafiek hieronder blijkt, beschikken in de meest afgelegen buitenwijken (noordelijke en zuidelijke voorsteden) bijna alle bewoners over een parkeerplaats gekoppeld aan hun woonplaats, maar in de centraalst gelegen zones ("Montreal CV" en "Montreal centre") parkeert een aanzienlijk deel van de bewoners op straat, hetzij met een parkeermeter, hetzij via het voorbehouden systeem. In de dichtst bebouwde zones en de zones waar de verhouding tussen vraag en aanbod het meest gespannen is, worden de bewonersvignetten dan ook het meest gebruikt. Volgens dezelfde bron vertegenwoordigt het systeem met voorbehouden plaatsen voor bewoners 4% van het totale parkeeraanbod op straat en is het bijzonder ontwikkeld in de dicht bebouwde stadsdelen. Volgens de diagnose van de leerstoel Mobiliteit (2014) hebben Ville-Marie en Plateau-Mont-Royal de meeste parkeerplaatsen op straat die voorbehouden zijn voor bewoners. Het aantal uitgereikte vignetten is daar echter eveneens hoog, waardoor er druk staat op het parkeren op straat voor de bewoners.

Figuur 80: Verdeling van de voertuigen die huishoudens tot hun beschikking hebben, per regio en naargelang van de typologie van het parkeren thuis



Bron: Herkomst-bestemmingsenquête 2013. Verrekening van de voertuigen van huishoudens op basis van het soort parkeren dat men aangaf te hebben gebruikt bij de terugkeer naar huis. De verrekening is kunnen gebeuren voor 1,8 miljoen voertuigen op 2,4 miljoen voertuigen die volgens aangifte ter beschikking van de huishoudens staan (74,7%).

Bron: O-D-enquête 2013, verwerking Conseil Régional Environnement Montréal

Kosteloos parkeeraanbod vertegenwoordigt het leeuwendeel van de parkeerplaatsen op straat

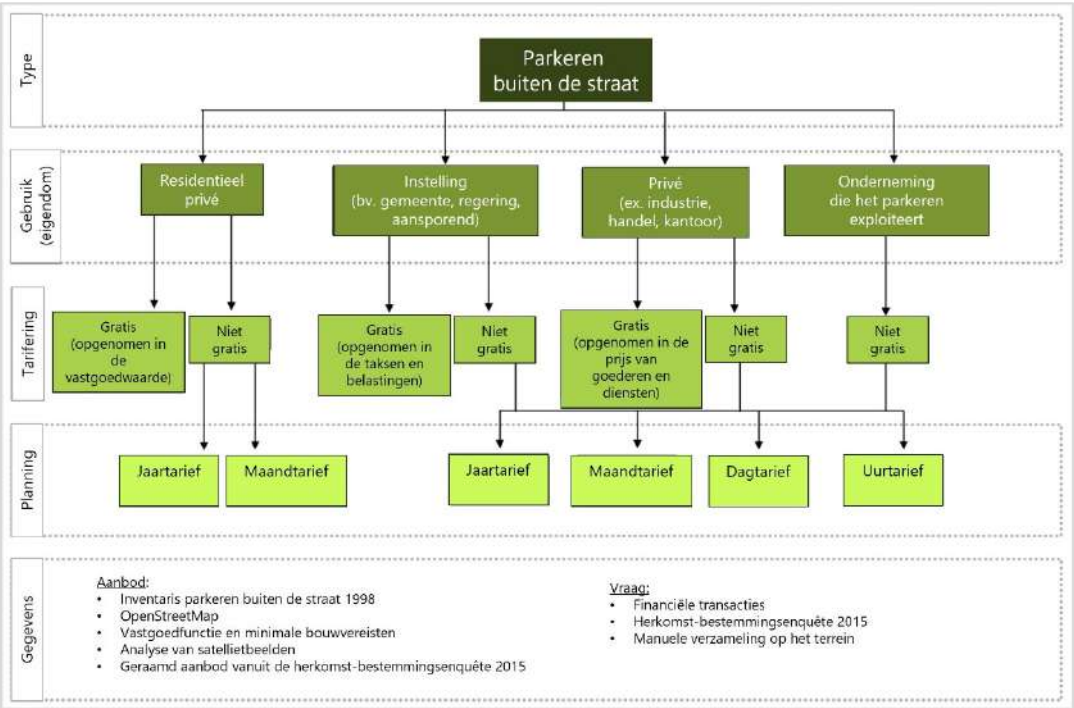
Het gratis parkeeraanbod op straat is dus aanzienlijk: **tussen 250.000 en 320.000 plaatsen** volgens het document van het parkeerbeleid (2016), wat overeenkomt met het door de leerstoel Mobiliteit geschatte aandeel van 91%. In sommige zones is parkeren op straat weliswaar gratis, maar aan een tijdslimiet gebonden, zoals in het arrondissement Outremont, waar tussen 8 en 22 uur een maximumduur van 2 uur geldt. Dergelijke beperkingen van de parkeerduur zijn echter in de minderheid: slechts in 9,4% van de gemeenten.

Buiten de stad Montreal hanteren de meeste gemeenten in de grootstedelijke regio geen betaald parkeren op straat. Volgens een enquête van de Conseil régional Environnement Montréal (2017) is dat het geval in 91% van de 82 gemeenten van de grootstedelijke regio. Nog volgens die enquête verklaart slechts een vijfde (21%) van de gemeenten in dezelfde regio een parkeerbeleid te hebben ingevoerd. De auteurs verduidelijken evenwel dat, na bijkomend onderzoek, behalve Montreal zelf geen enkele gemeente een document heeft goedgekeurd dat op een echt parkeerbeleid wijst. **Zo lijken de gemeenten in de grootstedelijke regio, afgezien van de centrumstad Montreal, zich niet al te veel met de parkeerproblematiek bezig te houden**, niet via tarifering en ook niet door welbepaalde maatregelen te hanteren of precieze doelstellingen te formuleren.

4.2. Parkeren buiten de straat

Het totale parkeeraanbod buiten de straat blijkt moeilijk duidelijk te kunnen worden geraamd. De diagnose die AEMCO en de Stad Montreal hebben opgesteld (2015) schatten het parkeeraanbod buiten de straat op het eiland Montreal op meer dan 470.000 plaatsen; die dekken meer dan 15 km2 of 3% van de totale oppervlakte van het eiland. Het parkeren buiten de straat omvat **privéparkeerplaatsen voor bewoners** (geïntegreerd in de woongebouwen en meestal gratis) en **parkings** die eigendom kunnen zijn van de Stad of van privébedrijven die ze beheren. Onderstaand schema geeft een overzicht van de verschillende vormen van parkeren buiten de straat in Montreal.

Figuur 81: Schema met de verschillende soorten parkeren op straat



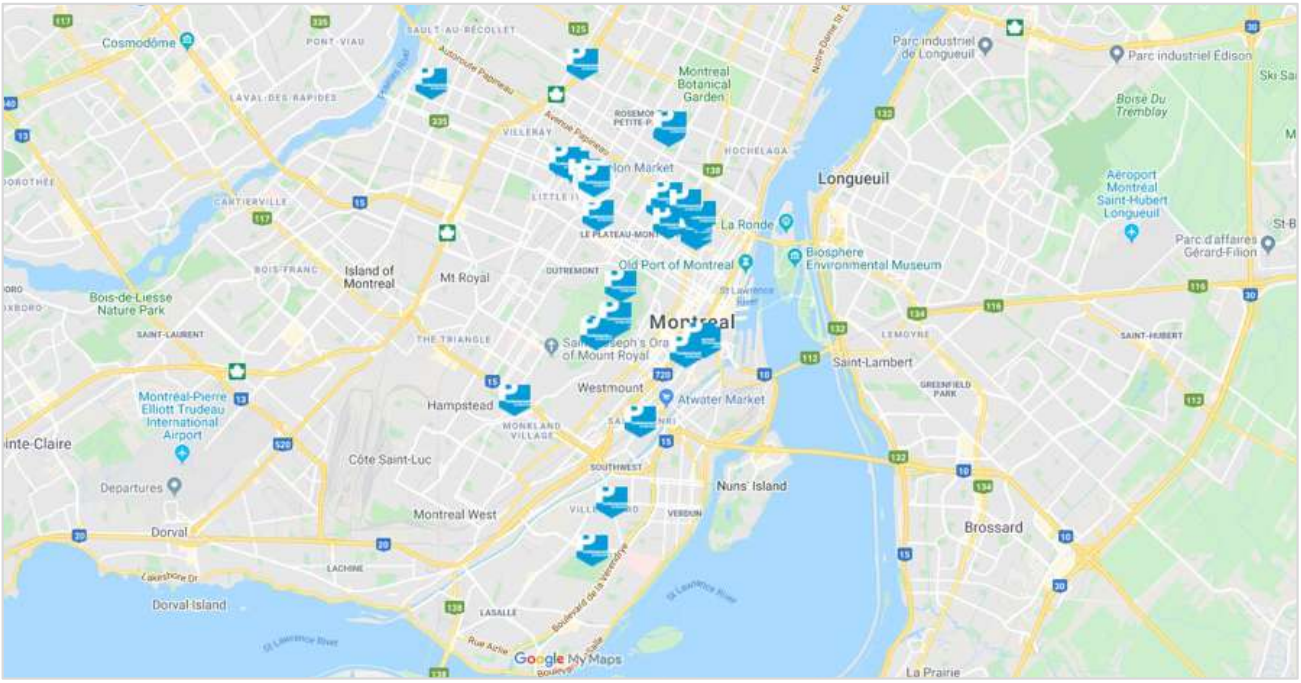
Bron: Conseil Régional Environnement Montréal, 2017

In het stadscentrum moet voor de meeste parkeerplaatsen buiten de straat **betaald** worden; ze bevinden zich voor het merendeel nabij kernen die verplaatsingen met zich meebrengen, zoals onderwijs- of gezondheidsinstellingen. **Buiten het stadscentrum** gaat het hoofdzakelijk om **gratis** parkeerplaatsen buiten de straat, die bestemd zijn voor klanten van handelszaken, personeel van bedrijven, bewoners of gebruikers van een openbare instelling.

4.2.1. Openbare parkings

De commanditaire vennootschap **Stationnement de Montréal** beschikt momenteel over **36** "parkeerterreinen" met in totaal **3.315** betaalde plaatsen. Sinds 1995 heeft Stationnement de Montréal meerdere parkeerterreinen afgestoten, omdat het beheer van dit segment van het aanbod meer kost dan het parkeren op straat. Het gaat daarbij zowel om **kortparkeren** als om **dagparkeren** met, voor sommige parkings althans, de mogelijkheid om een maandvergunning te verkrijgen (al dient men zich daartoe op een wachtlijst in te schrijven), met tarieven die variëren van ongeveer 60 Canadese dollar per maand (40, euro) tot 150 dollar (bijna 100 euro). Zowel de uurregeling als de tarieven variëren van de ene parking tot de andere, van 3,25 dollar (2,10 euro) per uur tot 5 dollar (3,23 euro) per uur in de gemeente Ville-Marie (duurder in het hypercentrum). Zoals uit de plattegrond hieronder blijkt, zijn de door Stationnement de Montréal beheerde parkings vooral geconcentreerd in het centrum van Montreal.

Figuur 82: Kaart met het parkeeraanbod buiten de straat, beheerd door Stationnement de Montréal



Bron: Stationnement de Montréal, 2020

4.2.2. Privéaanbod

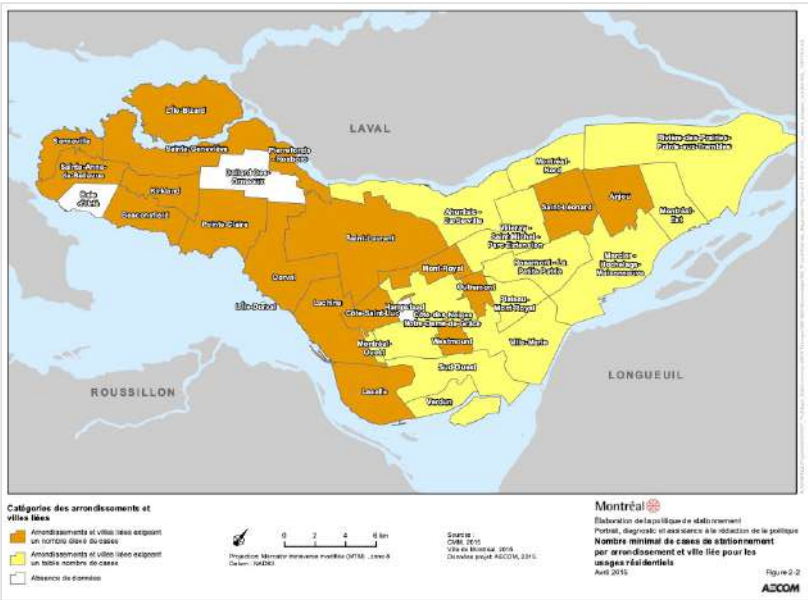
Daarbij komt nog het **privéaanbod** van parkeergelegenheid buiten de straat, dat grotendeels in handen is van de vennootschap **Indigo**. Wij schatten dat er 174 dergelijke parkings zijn, met een totaal van ongeveer 35.000 plaatsen (het aantal plaatsen per parking kan variëren van een tiental tot enkele duizenden). Het privéaanbod overtreft dus ruimschoots het openbare aanbod van Stationnement de Montréal. De Indigo-parkings zijn niet beperkt tot het stadscentrum (al zijn ze daar talrijker) en dekken een aantal van de minder centrale wijken. De gehanteerde tarieven liggen hoger dan in de parkings die Stationnement de Montréal beheert: ongeveer 10 dollar per uur in het stadscentrum (6,46 euro). In een aantal parkings kan men een maandabonnement nemen, ook weer voor een hogere prijs dan bij Stationnement de Montréal: tussen 160 en 250 dollar/maand (ongeveer 100-160 euro).

4.2.1. Stedenbouwkundige normen

De stedenbouwkundige normen in verband met parkeren **variëren** van gemeente tot gemeente binnen de grootstedelijke gemeenschap en **van arrondissement tot arrondissement** binnen Montreal. Zo zijn er arrondissementen zonder minimumvereisten, terwijl andere geen maxima hanteren, ongeacht de bestemming van het gebouw (huisvesting, handel, kantoren).

Met een rondvraag van de Stad Montreal (2015) bij haar verschillende arrondissementen en bij de verbonden gemeenten, konden de verschillende plaatselijke bepalingen in verband met parkeren in kaart worden gebracht. Uit die enquête blijkt dat de minimumvereisten over het algemeen lager liggen in het centrale deel van Montreal, de zone die het dichtst verstedelijkt is en waar het aanbod qua openbaar vervoer het sterkst ontwikkeld is, zoals blijkt uit de kaart hieronder. Gekoppeld aan woningen stemt een geringe vereiste (geel) overeen met één parkeerplaats per wooneenheid of minder en een hoge vereiste (oranje) wijst op meer dan één plaats per wooneenheid. Algemeen gesproken zijn de stedenbouwkundige normen geneigd **het aantal parkeerplaatsen te beperken in de centraalst gelegen, dichtst bebouwde en best door het openbaar vervoer bediende zones**. Tegelijk valt een tendens naar inpandig parkeren in plaats van parkeren in de open lucht op te tekenen, meer bepaald in dicht bebouwde zones.

Figuur 83: Typologie van de arrondissementen en verbonden steden naar gelang van de minimumvereisten inzake parkeerplaatsen voor residentieel gebruik



Bron: AECOM, Montreal, 2015

Ook kunnen sommige arrondissementen of gemeenten hun vereisten nog moduleren naar gelang van eigenheden op kleinere schaal, waardoor er binnen eenzelfde arrondissement nog verschillende zones zijn. Zo is het in sommige zones van Mont-Royal mogelijk in ruil voor financiële compensatie af te stappen van de minimumvereisten die elders gelden.

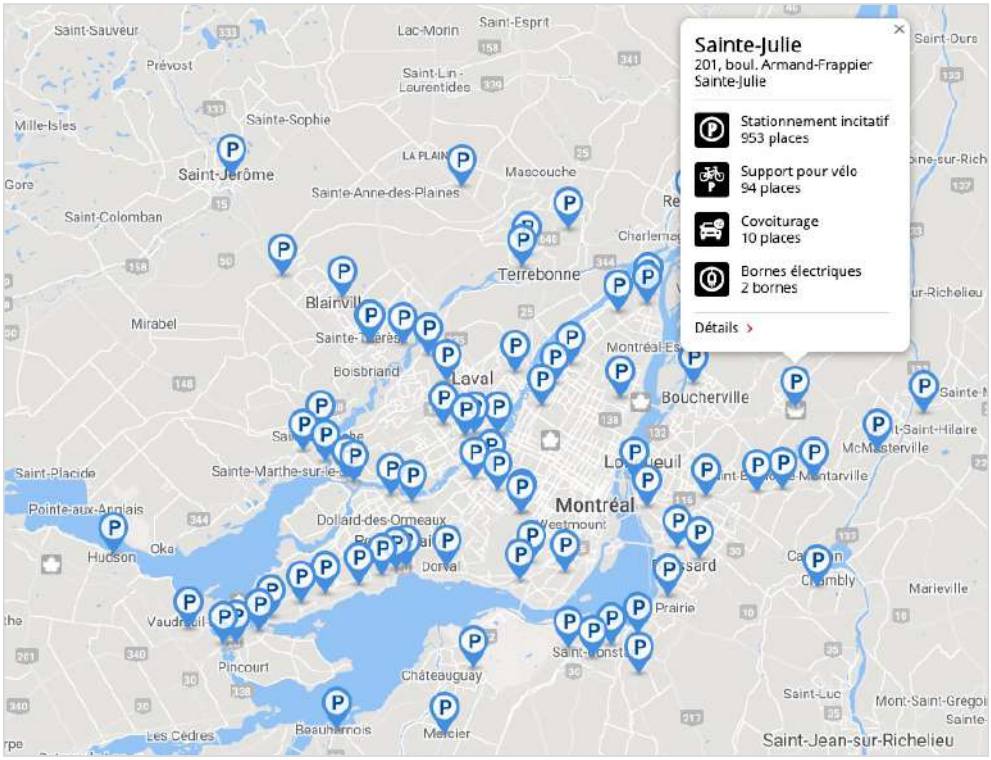
4.2.2. Park-and-ridefaciliteiten

Er bestaat in Montreal eveneens een "aanmoedigend parkeeraanbod" voor gebruikers van het openbaar vervoer die met de auto naar een station komen (park-and-ride of P+R). In de meeste gevallen gaat het om **kosteloos** parkeren (dus inbegrepen in de prijs voor het gebruik van het openbaar vervoer), met uitzondering van de P+R bij de eindhalte Montmorency in Laval en voor de experimentele dienst "gewaarborgd parkeren te allen tijde" (proefproject) die sinds 2014 wordt aangeboden in enkele parkings van het Réseau de Transport Métropolitain (maandelijks reserveringssysteem, voor een tarief van 50 tot 110 dollar). Deze plaatsen zijn normaal toegankelijk tijdens periode waarin de aansluitende lijnen van het openbaar vervoer rijden; in het kader van een proefproject is onder bepaalde voorwaarden ook nachtparkeren mogelijk. De meeste park-and-ridefaciliteiten hebben **voorbehouden plaatsen voor carpooling**, waardoor naast intermodaliteit ook gedeeld gebruik van de auto wordt aangemoedigd.

Het grootste deel van het park-and-rideaanbod wordt op grootstedelijke schaal beheerd door het Agence Métropolitaine de Transport (en geëxploiteerd door Exo), hoewel sommige gemeenten ook zelf parkeerplaatsen aanbieden. Het totale aanbod zou meer dan **33.000 plaatsen** bedragen, voor **79** P+R's.

Er zijn talrijke park-and-ridefaciliteiten **in de rand** van het stadscentrum, om automobilisten aan te moedigen hun auto buiten de dichtst bebouwde zone te laten staan (zie kaart hieronder).

Figuur 84: Kaart met het P+R-aanbod in de grootstedelijke regio van Montreal



Bron: Exo, 2020

4.2.3. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Niet van toepassing

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Er bestaan stedenbouwkundige normen voor **fietsparkeren**, die ook weer per arrondissement verschillen.

Een aantal openbare parkings buiten de straat, zowel in de stad zelf als P+R-parkings, beschikken over voorbehouden plaatsen voor fietsen. Er bestaan ook parkeermogelijkheden op straat. Als onderdeel van het beleid om alternatieven voor de privéauto te bevorderen, is in het vervoersplan van Montreal (2008) een uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit vastgelegd. Volgens een diagnose die AECOM in 2015 voor de stad Montreal heeft uitgevoerd, zijn er **18.000** fietsparkeerplaatsen verspreid in de openbare ruimte. Elk arrondissement plaatst fietsbeugels of fietsrekken op zijn grondgebied. Stationnement de Montréal biedt ook over de hele stad voorzieningen om fietsen vast te maken aan borden met aanduidingen voor autoparkeren (zie fig. 15). Sinds 2007 zijn bijna 6 000 van dergelijke voorzieningen geplaatst, met telkens plaats voor maximaal 2 fietsen. Bovendien hebben de aanbieders van openbaar vervoer – STM en AMT – ook voorzieningen aangebracht in de onmiddellijke omgeving van haltes en stations. De voorstadstrein van Deux-Montagnes (buiten de stad Montreal) beschikt bijvoorbeeld over een fietsenstalling waar bijna 80 fietsen beschut kunnen worden geparkeerd.

Figuur 85: Paaltje van Stationnement de Montréal, voorzien van een parkeerbeugeltje voor fietsen

Bron: Olivier Razemon, 2016

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Gemotoriseerde tweewielers parkeren is gratis op de daartoe bestemde plaatsen op straat. Wel is het parkeren van gemotoriseerde tweewielers op deze plaatsen alleen toegestaan van 1 april tot 31 oktober. De rest van het jaar worden deze plaatsen omgevormd tot betalende parkeerplaatsen voor auto's.

5. BELEID PER WIJK

In Montreal zijn de parkeervoorwaarden **verschillend van arrondissement tot arrondissement** (zie fig. 2). Het arrondissement Ville-Marie valt samen met zowel het hypercentrum als de handelswijk. Dit is het dichtst verstedelijkte gebied, met de hoogste concentratie van activiteiten en de grootste parkeerdruk. Het is dan ook de betaalde parkeerzone met de grootste rotatie. In het winkelgebied buiten het hypercentrum (arrondissement Le Plateau-Mont-Royal) zijn de parkeervoorwaarden gelijkaardig (betaalde zone met aanzienlijke rotatie). In het arrondissement Outremont, een dicht verstedelijkte woonwijk, is parkeren gratis maar beperkt in duur: maximaal 2 uur (tussen 8 en 22 uur). Bewoners kunnen evenwel aan parkeervignetten geraken om langer te kunnen parkeren. De minder dicht verstedelijkte woonwijk, die samenvalt met het arrondissement L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève aan de rand van de stad, heeft geen parkeerreglement; alleen in bepaalde straten moeten bewoners voor parkeerstickers.

Figuur 86: Kaart met de wijken van Montreal

Figuur 87: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Montreal

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN MONTREAL	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VERGUNNING	HANDELAARS-VERGUNNING	OPENBARE PARKINGS
Hyper-centrum & zakenwijk	Ville-Marie	Betaalzone met de grootste rotatie	€ 2,35	€ 67 - 168€	/	€ 2,18/u - € 3,35/u
Dichtbevolkt residentieel	Outremont	Kosteloze zone met beperkte duur	€ 0	€ 67 - € 94	/	/
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	Zone zonder reglement, behalve in een aantal gedeelten	€ 0	Gratis of € 80 (bepaalde delen van L'Île-Bizard)	/	/
Winkelzone buiten hypercentrum	Le Plateau-Mont-Royal	Betaalzone met rotatie	€ 2,35	€ 94 - € 151	/	€ 2,42/u - € 2,59/u

6. TE ONTHOUDEN?

- In Montreal bekleedt de auto een belangrijke plaats, zowel qua bezit als qua gebruik: 50% van de beroepsbevolking van de stad gaat met de auto naar het werk. Parkeren is er dan ook een aanzienlijk aandachtspunt.
- In het vervoersplan dat de Stad Montreal in 2008 goedkeurde (1ste versie in 2007), bevestigt ze dat het de bedoeling is het openbaar vervoer te ontwikkelen en de afhankelijkheid van de auto te verkleinen, waarbij het aantal parkeerplaatsen moet verminderen of alleszins niet mag toenemen.
- In 2010 heeft de Stad in het centrum een grondbelasting ingevoerd op parkeerplaatsen buiten de straat die niet bij woningen horen (zowel inpandig als buiten). De aldus vergaarde inkomsten worden gebruikt om het aanbod van het openbaar vervoer te ontwikkelen.
- Het parkeerbeleid van Montreal beroept zich uitgesproken op duurzaamheid, met milieudoelstellingen dus maar zonder voorbij te gaan aan de commerciële dynamiek (en de daaruit voortvloeiende parkeerbehoefte) en aan het parkeren voor bewoners.
- Het gereglementeerd parkeren wordt beheerd door de commanditaire vennootschap Stationnement de Montréal, die haar prerogatieven op 1 januari 2020 overdraagt aan het nieuw opgerichte Agence de mobilité durable.
- Buiten het stadscentrum lijken de andere gemeenten in de grootstedelijke regio Montreal zich maar weinig in te laten met de parkeerproblematiek, ook al zijn autobezit en -gebruik er groter. Wij durven er echter van uitgaan dat er in deze zones door hun perifere ligging minder sprake is van druk op het parkeeraanbod.
- In Montreal zijn de parkeerreglementen anders in elk van de 19 arrondissementen, die op zich dan ook nog eens kunnen worden onderverdeeld in subzones. De hoofdlijnen worden weliswaar op de schaal van de stad uitgezet, maar de arrondissementen mogen de locaties, de periodes en de maximumduur zelf bepalen.
- Het totaal aantal parkeerplaatsen op straat wordt geschat op ongeveer 500.000, met een gemiddelde van 0,27 plaats per inwoner, maar die verhouding varieert sterk van arrondissement tot arrondissement. De overgrote meerderheid (meer dan 90%) van de parkeerplaatsen op straat is niet gereglementeerd.

- Betaald parkeren op straat vormt slechts een marginaal deel van het aanbod (5%), geconcentreerd in het hypercentrum In de arrondissementen aan de rand van Montreal bestaat betaald parkeren niet, maar kunnen beperkingen van de parkeerduur gelden. Dit lage aandeel betaalde parkeerplaatsen doet dan ook de vraag rijzen naar de mogelijkheden om betaald parkeren uit te breiden tot de hele stad.
- Montreal biedt ook voorbehouden parkeerplaatsen op straat voor bewoners, waarvoor men een vignet dient aan te schaffen. De prijzen variëren naar gelang van het arrondissement en de motorversie van het voertuig. Deze plaatsen komen overeen met 4% van het parkeeraanbod op straat. Er is geen systeem met vignetten voor handelaars.
- Het parkeeraanbod op straat valt gedeeltelijk onder Stationnement de Montréal, maar de meeste parkings worden beheerd door privé-exploitanten, zoals met name Indigo, dat hogere tarieven hanteert.

7. BRONNEN

Stad Montreal, (2018), Ville de Montréal. Profil sociodémographique. Recensement 2016, 43 blz. URL: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087755&_dad=portal&_schema=PORTAL

Stad Montreal, (2018), Région métropolitaine de recensement de Montréal. Profil sociodémographique. Recensement 2016, 43 blz. URL: https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,102849654&_dad=portal&_schema=PORTAL

ARTM, (2019), Enquête Origine-Destination 2018. Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, 28 blz. URL: https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/CA_Faits-saillants_EOD_COMPLET_WEB_14012020_R002.pdf

Stad Montreal, (2008), Plan de transport, 220 blz. URL: http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp

Conseil Régional Environnement Montréal, (2017), Le stationnement dans la métropole. Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable, 213 blz. URL: http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1231985.pdf

AECO Transport, Stad Montreal, (2015), Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement, 378 blz. URL: http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf

Website van Stationnement de Montréal : https://www.statdemtl.qc.ca/fr/

Stationnement de Montréal, (2018), Rapport financier 2018, 36 p., URL: https://www.statdemtl.qc.ca/images/rapports/Rapport_financier_2018_FR.PDF

Stad Montreal, (2016), Politique de stationnement, 72 p., URL: https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf

AECO Transport, Stad Montreal, (2015), Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement, 378 blz., URL: http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf

Website van Exo (parkeren als stimulans): https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-incitatifs

HOOFDSTUK 9:
PARIJS

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

PARIJS

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Parijs heeft op het vlak van mobiliteit twee hoofddoelstellingen: de definitieve uitfasering van dieselvoertuigen tegen 2024 en van benzinevoertuigen tegen 2030.

Parkeerbeleid

Parkeerplaatsen worden afgeschaft en andere vervoerswijzen krijgen de mogelijkheid gebruik te maken van parkeerplaatsen die vroeger voor auto's waren gereserveerd, of er komen fietspaden in de plaats

Parkeren op straat

Voor bijna het volledige parkeeraanbod op straat moet worden betaald. Gratis parkeergelegenheid is er voor auto's met een lage uitstoot. Het toezicht op de reglementering is sinds 1 januari 2018 uitbesteed aan privébedrijven.

Parkeren buiten de straat

De meeste parkeergarages worden beheerd via delegatie van openbare dienst, zodat de gemeente enige controle behoudt over het beleid en de gehanteerde tarieven.

Bijzonderheden in de wijken

Het hypercentrum en de zakenwijk hebben een beperkende reglementering met rotatie, terwijl de dicht bebouwde wijken en de winkelgebieden een minder restrictieve reglementering hebben, met weliswaar hoge tarieven.

1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	2.204.773 inwoners	12.183.893 inwoners
Oppervlakte	105 km²	12 070 km²
Bevolkingsdichtheid	20 918 inw./km²	1 009 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	12 %	34,4 % [21]
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,06	/

2. CONTEXT

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

Op gemeentelijk niveau

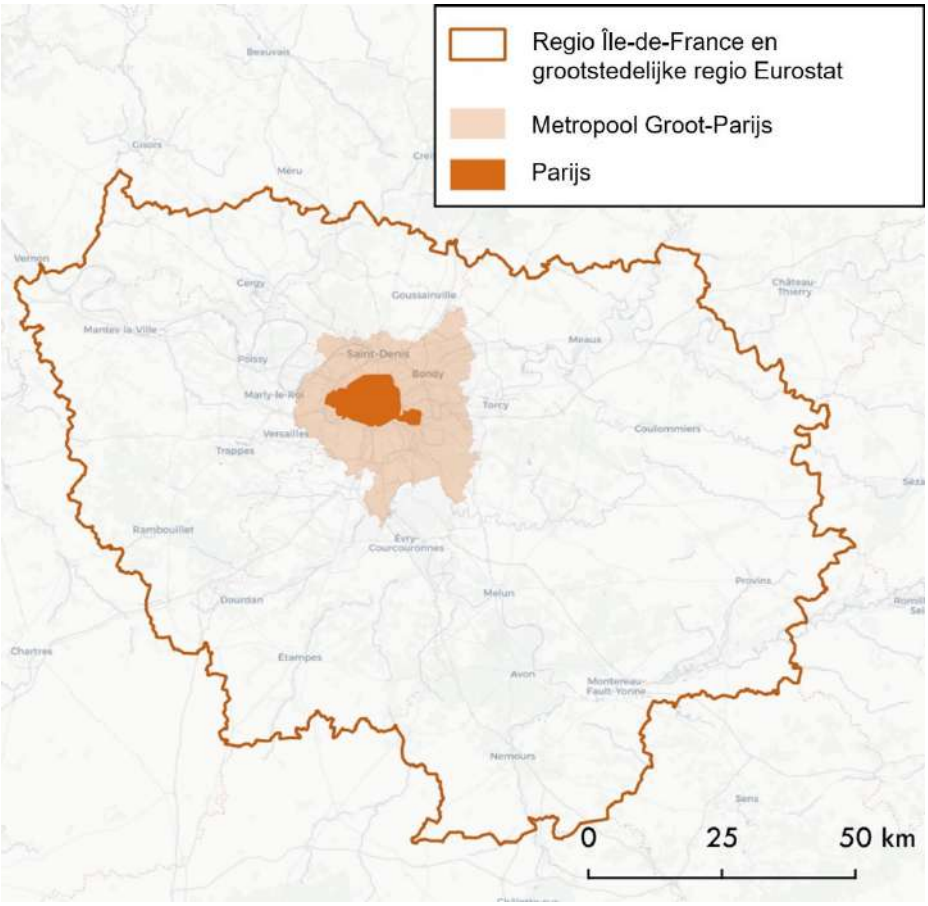
Het statuut van deze plaatselijke overheid is bijzonder binnen Frankrijk, aangezien sinds 1 januari 2019 de gemeente en het departement Parijs zijn samengevoegd tot "Ville de Paris" (Stad Parijs), die zowel de bevoegdheden van een gemeente als die van een departement uitoefent. De burgemeester van Parijs is voorzitter van de Conseil de Paris en oefent dus ook de functies van voorzitter van de departementsraad uit.

Het kiesstelsel is een evenredige vertegenwoordiging op basis van meerdere partijen, verkozen in twee ronden. De gemeenteraadsverkiezingen worden gehouden om de arrondissementsvertegenwoordigers en de leden van de Conseil de Paris te kiezen, die op hun beurt respectievelijk de arrondissementsburgemeesters en de burgemeester van Parijs kiezen. De stemming per arrondissement verkiest:

- **Een** voor 6 jaar gekozen burgemeester (de jongste gemeenteraadsverkiezingen zouden in maart 2020 worden gehouden, de tweede ronde werd uitgesteld vanwege de Covid-19-epidemie, de eerste ronde zal waarschijnlijk moeten worden overgedaan)
- **27 adjunct-burgemeesters**
- **20 arrondissementsburgemeesters** - De arrondissementsburgemeester kan geen belastingen heffen en heeft geen beslissingsbevoegdheid op begrotingsgebied. Officieel is hij ambtenaar van de burgerlijke stand, voltrekt hij huwelijken en heeft hij adviserende bevoegdheid voor de projecten van het centrale stadhuis die zijn stadsdeel betreffen. Hij wijst plaatsen in kinderdagverblijven en een derde van de sociale woningen toe via een gemengde commissie. Elk jaar beschikt de arrondissementsburgemeester over een vast budget voor lokale voorzieningen.
- **Conseil de Paris** (163 raadsleden), de vergadering met beslissingsrecht van de stad Parijs.

21 Bron EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Gedeeltelijke resultaten 2018

Qua werking zijn er **18 directies, 2 algemene delegaties** en enkele ondersteunende diensten die de bevoegdheden van de Stad uitoefenen en de beslissingen van de Conseil de Paris en de beleidslijnen van de verkozenen van de uitvoerende macht uitvoeren.



Op grootstedelijk niveau

De Metropool van Groot-Parijs (MGP) is een metropool en de enige intergemeentelijke instantie in Île-de-France die dit statuut heeft. De MGP omvat de stad Parijs en 130 gemeenten, waaronder alle gemeenten van de departementen die de binnenste voorsteden vormen (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis en Val-de-Marne) en zeven gemeenten van de buitenste voorsteden. De MGP strekt zich uit over zes departementen. Hij heeft het statuut van **openbare instelling voor intergemeentelijke samenwerking (EPCI) met eigen fiscaliteit.**

De gemeenten die deel uitmaken van de metropool zijn daarnaast onderverdeeld in **elf** EPCI's zonder eigen fiscaliteit en met een bijzonder statuut, de **territoriale openbare instellingen (EPT)**. Parijs behoudt evenwel zijn specifiek statuut van gemeente en departement en is geen territoriale openbare instelling.

De metropool Groot-Parijs wordt bestuurd door de **Conseil de la Métropole**, bestaande uit 209 vertegenwoordigers die worden verkozen door de gemeenteraden van elke gemeente die deel uitmaakt van de metropool (vanaf de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2020 worden de leden van deze Conseil verkozen via rechtstreekse algemene verkiezingen, terwijl de territoriale raadsleden nog steeds door de gemeenteraden worden verkozen).

De metropool Groot-Parijs is opgericht om grootstedelijke acties vast te leggen en uit te voeren ter verbetering van het leefklimaat van de inwoners, ter vermindering van de ongelijkheden tussen de gebieden die samen de metropool vormen en om een duurzaam stedelijk, sociaal en economisch model te ontwikkelen als middel om de aantrekkingskracht en het concurrentievermogen van het gehele nationale grondgebied te vergroten. De metropool Groot-Parijs werkt een **grootstedelijk project** uit. De inwoners worden bij de uitwerking ervan betrokken volgens de vormen die de Conseil de la Métropole bepaalt op voorstel van de ontwikkelingsraad.

Dit grootstedelijk project legt de grote lijnen vast van het beleid dat de metropool Groot-Parijs voert. Het maakt deel uit van de uitvoering van het masterplan voor de regio Ile-de-France. Het omvat een **algemene, sociale, economische diagnose en milieudiagnose van het grootstedelijk gebied, strategische hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de metropool en prioritaire interventiegebieden**. Het grootstedelijk project kan worden uitgewerkt met de steun van het Agence foncière et technique de la région parisienne, van het Atelier international du Grand Paris, van de stedenbouwkundige agentschappen en alle andere nuttige structuren.

De metropool Groot-Parijs omvat: 58% van de bevolking van Ile-de-France en 69% van de jobs op 7% van het regionaal grondgebied.

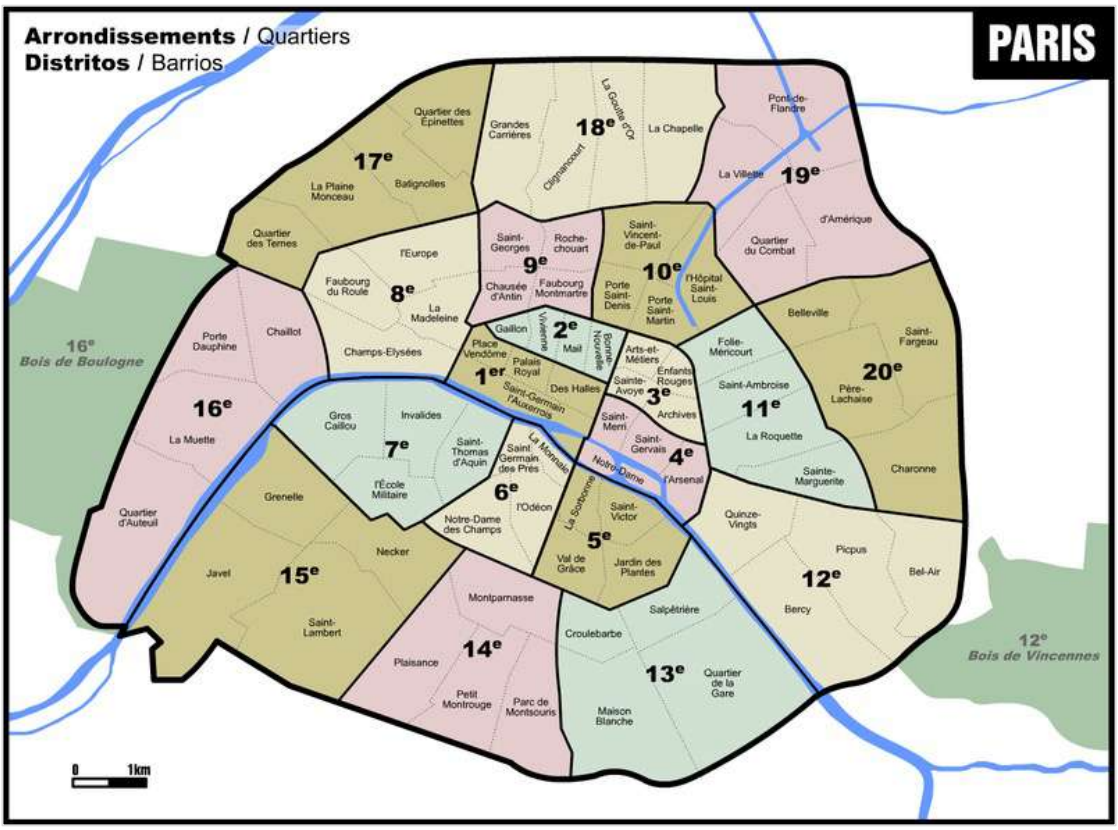
Figuur 88: De territoriale onderdelen van de Metropool Groot-Parijs

De stad Parijs bestaat uit twintig arrondissementen. Zoals gezegd heeft elk arrondissement een burgemeester en raadsleden die tegelijk de bevoegdheden van gemeenteraadsleden als die van als departementsraadsleden hebben.

Bovendien heeft elk arrondissement van Parijs vier bestuurlijke wijken en een aantal eigenheden:

- Iste arrondissement (183 hectare): LOUVRE. Wordt beschouwd als het centraalst gelegen arrondissement en omvat historische monumenten zoals het Louvre, het Palais Royal, de Tuilerieën en het Palais de la Cité.
- IIde arrondissement (99 hectare): BOURSE. Is georganiseerd rond de voormalige beurs van Parijs en is het kleinste arrondissement van de stad.
- IIIde arrondissement (117 hectare): TEMPLE. Telt tal van kunstgalerieën.
- IVde arrondissement (160 hectare): HÔTEL DE VILLE. Ook wel "le Marais" genoemd. Bijzonder populair bij toeristen omdat het bestaat uit het Île de la Cité, het Hôtel de Ville en het Centre Pompidou.
- Vde arrondissement (254 hectare): PANTHÉON. De oudste wijk van de stad en tegelijk een universiteitswijk (Sorbonne) en een toeristische buurt (Panthéon).
- VIde arrondissement (212 hectare): LUXEMBOURG. Hier vindt men de Senaat, het Institut de France, het Théâtre de l'Odéon en de École des Beaux-Arts, de toeristische buurt Saint-Germain-des-Prés en de Jardin du Luxembourg.
- VIIde arrondissement (409 hectare): PALAIS-BOURBON. De museumbuurt: musée d'Orsay, musée du quai Branly, musée Rodin, musée Maillol. Men vindt er ook historische monumenten zoals de Eiffeltoren.
- VIIIste arrondissement (388 hectare): ELYSÉE. Een chic en duur arrondissement met onder meer het Élysée, de avenue des Champs Élysées, het Grand Palais en het Petit Palais en de place de la Concorde.
- IXde arrondissement (218 hectare): OPÉRA. Het arrondissement met grootwarenhuizen zoals Le Printemps en Les Nouvelles Galeries maar ook de Opéra Garnier.
- Xde arrondissement (289 hectare): ENTREPÔT. Heeft als bijzonderheid de Faubourg Saint-Denis en het Canal Saint-Martin. Er bevinden zich twee belangrijke stations: Gare de l'Est en Gare du Nord.
- XIde arrondissement (367 hectare): POPINCOURT. Feestelijk arrondissement met tal van cafés en restaurants, meer bepaald naar de place de la Bastille, de rue Oberkampf en de rue de Lappe toe.
- XIIde arrondissement (637 hectare): REUILLY. Weinig bezocht door toeristen, voornamelijk residentieel. Het Bois de Vincennes ligt in dit arrondissement.
- XIIIde arrondissement (715 hectare): GOBELINS. Niet zo toeristisch, staat bekend als voormalige arbeiderswijk maar ook als de Aziatische wijk.
- XIVde arrondissement (564 hectare): OBSERVATOIRE. Hier zijn toeristische trekpleisters te vinden zoals de Tour Montparnasse, de Catacomben van Parijs en het Parc Montsouris.
- XVde arrondissement (848 hectare): VAUGIRARD. Grootste arrondissement van Parijs, met het hoogste aantal inwoners ook; niet toeristisch maar veeleer op gezinnen gericht.
- XVIde arrondissement (791 hectare): PASSY. Burgerlijk en heel groen, eerder residentieel dan toeristisch. Het Bois de Boulogne ligt in dit arrondissement.
- XVIIde arrondissement (567 hectares): BATIGNOLLES-MONCEAU. Omvat 4 wijken van een totaal verschillend type: Ternes, Plaine-de-Monceaux (chic en duur), Batignolles en Épinettes (volks).
- XVIIIde arrondissement (601 hectare): BUTTES-MONTMARTRE. Zeer toeristisch arrondissement (Montmartre) maar gedeeltelijk ook volks (Barbès).
- XIXde arrondissement (679 hectare): BUTTES-CHAUMONT. Lang met de nek aangekeken door de Parijzenaars maar nu almaar populairder dankzij de minder hoge huurprijzen.
- XXste arrondissement (598 hectare): MÉNILMONTANT. Het laatste Parijse arrondissement geniet bekendheid vanwege de begraafplaats Père-Lachaise en de bijzonder levendige wijk Belleville.

Figuur 89: Arrondissementen en wijken van Parijs



2.2. Parkeerbeheer

Het parkeerbeleid wordt doorgaans op **gemeentelijk niveau** bepaald. Maar wanneer binnen de metropool Groot-Parijs de territoriale openbare instelling (EPT) bevoegd is voor de wegen, krijgt de voorzitter van de burgemeesters hun politiebevoegdheden inzake verkeer en parkeren en hun voorrechten op het vlak van vergunningen voor het parkeren van taxi's. De burgemeesters kunnen zich echter binnen zes maanden na de overdracht van de bevoegdheden en na elke verkiezing van de voorzitter van de EPT tegen deze overdracht verzetten.

In Parijs is het wel degelijk de centrale gemeenteraad van Parijs (burgemeester en Conseil de Paris) die de beslissingen over het parkeerbeleid neemt.

Er is geen specifiek document waarin de parkeerstrategie wordt omschreven. De zones voor betaald parkeren, de tarifering en andere beheersmodaliteiten worden vastgelegd in een gemeentebesluit, dat het officiële publicatieblad van de gemeente wordt gepubliceerd.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

De grote lijnen inzake mobiliteit, op het niveau van de metropool en in ruimere zin van de regio Ile-de-France, staan in het plan voor stedelijke verplaatsingen in Ile-de-France (PDUIF 2010-2020). Als voornaamste doelstellingen bevat dit:

- 20% minder uitstoot van aan verplaatsingen gerelateerde broeikasgassen
- Met name dankzij een vermindering van het aantal verplaatsingen per auto en gemotoriseerde tweewielers met 2%. Vermindering gecompenseerd door verplaatsingen (in gelijke delen qua volume) met openbaar vervoer (+20%) en actieve vervoerswijzen (+10%).

Voorts worden de stedenbouwkundige regels weliswaar door de steden vastgelegd, maar legt het PDUIF een maximum vast voor de geldende parkeernormen. Elk plaatselijk stedenbouwkundig plan moet dus verenigbaar zijn met het PDUIF.

Op gemeentelijk niveau staan de grote lijnen op het gebied van mobiliteit in het klimaatplan van de stad, met meer bepaald twee belangrijke doelstellingen: dieselvoertuigen definitief uit het verkeer nemen tegen 2024 en benzinevoertuigen tegen 2030.

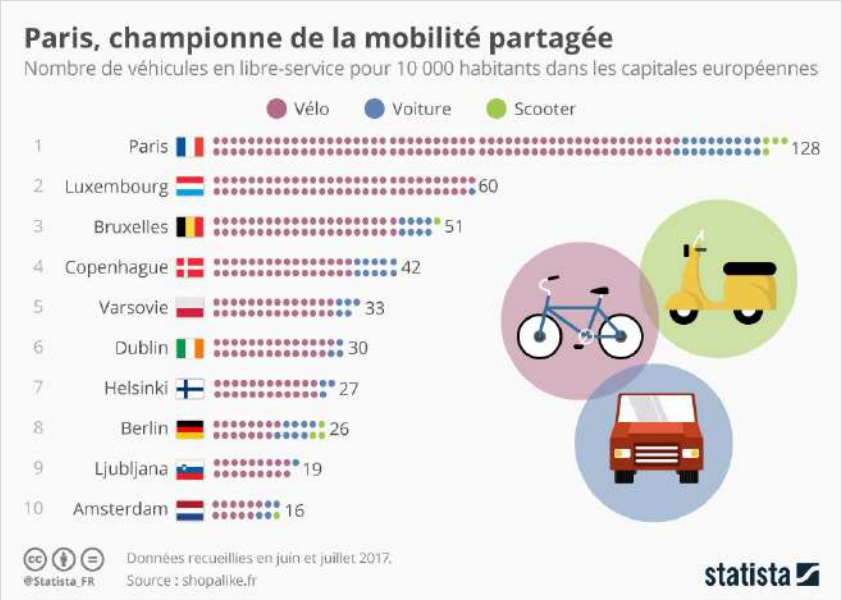
Daarnaast valt het onderdeel mobiliteit uiteen in een aantal specifieke plannen: de "Stratégie Paris Piéton" (voetgangersstrategie), het "Plan Vélo" (fietsplan) en het "Plan Anti-Pollution" (anti-vervuilingsplan).

3.2. Parkeerbeleid

3.2.1. Autodelen

De stad Parijs heeft een aanzienlijk aanbod qua deelmobiliteit; fietsen, scooters, steps. In 2017 stond Parijs met 128 voertuigen per 1.000 inwoners onder de Europese hoofdsteden op de eerste plaats wat het aantal deelvoertuigen in zelfbediening betreft.

Figuur 90: Aantal deelvoertuigen in zelfbediening



In 2018 werd de dienst voor elektrische deelauto's in zelfbediening (autolib') echter stopgezet omdat het systeem niet rendabel genoeg was. De laadpalen werden gedeeltelijk overgenomen voor gebruik door particulieren (met verschillende abonnementsformules).

Zo staan de Bélib-laadpalen sinds 2014 ter beschikking voor elektromobilisten. De Belib'-laadpalen in Parijs zijn universeel: ze zijn uitgerust met meerdere stopcontacten (type 2, type 3, huishoudelijk E/F, Combo 2-kabel, CHAdeMo-kabel) en elk type voertuig kan erop worden aangesloten, ook tweewielers. Verschillende vermogens beschikbaar, waardoor de oplaadtijd kan variëren. Als uw elektrisch voertuig het toelaat, zal het maximumvermogen dat door de laadpaal wordt geleverd 22 kW bedragen.

Toch is het aanbod momenteel nog divers: Vélib', fietsen in zelfbediening (Mobike, Oribiky, OFO, Obike, Donkey Republic), scooters (Cityscoop), deelauto's (Ubeeqo, Communauto, Zipcar, Renault, Totem Mobi...) en elektrische steps (Lime en Txfy)

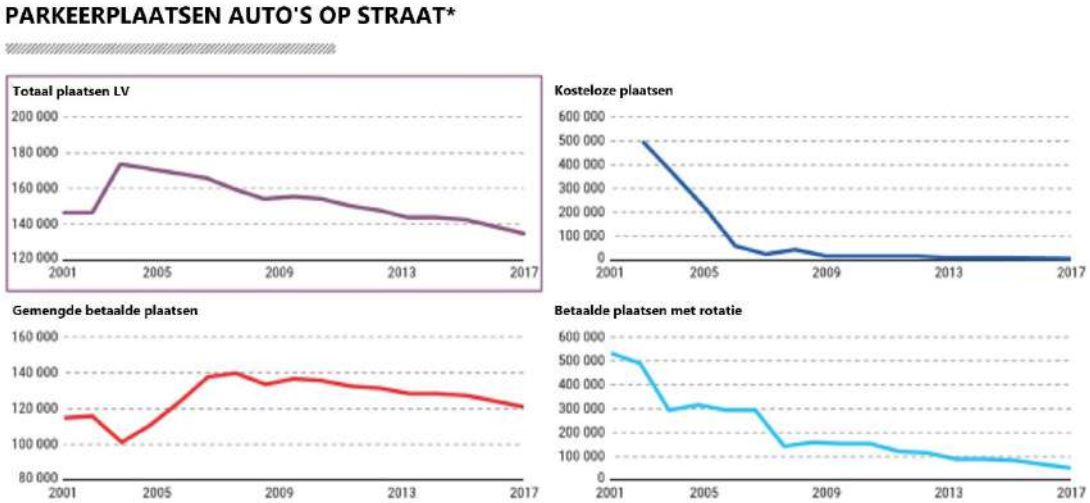
Zo waren er in 2017:

- 31.640 Vélib'-plaatsen
- 2.819 Autolib'-plaatsen (gedeeltelijk omgevormd tot Bélib'-plaatsen)
- 113 Bélib'-plaatsen

3.2.1. Compensatie

De stad Parijs wil parkeerplaatsen op straat afschaffen, waarbij met name andere vervoerswijzen de mogelijkheid krijgen gebruik te maken van parkeerplaatsen die vroeger voor auto's waren gereserveerd, of er komen fietspaden in de plaats Zo is het aantal parkeerplaatsen voor personenauto's tussen 2010 en 2017 met 13% gedaald.

Figuur 91: evolutie van het aantal parkeerplaatsen op straat in Parijs tussen 2001 en 2017



Bron: DVD 2017
* Inzake het overzicht van de plaatsen op straat hangt de ingenomen oppervlakte af van het soort voertuig: 1 autoplaats = 4 motorfietsplaatsen = 8 fietsplaatsen = 6 gemengde plaatsen fiets/motorfiets

De stad Parijs koppelt daaraan echter niet dat er meer plaatsen in parkeergarages moeten komen, aangezien het de bedoeling zou zijn het aantal auto's in de stad nog meer te beperken.

Dit beleid komt in detail aan bod in fase 2 van de studie.

3.2.2. MAAS

Er bestaat een website met open data (opendata.paris.fr) die heel wat informatie inzake mobiliteit bevat: parkeerplaatsen op straat, plaatsen waar parkeren verboden is, fietsen en Vélib'-terminals, oplaadpunten voor elektrische taxi's (Belib'), fietsroutes, enz.

Het stadhuis van Parijs heeft een mobiele app ingevoerd om te betalen voor parkeren: PMobile.

3.2.3. Kansarme groepen

Voor huishoudens met een bescheiden, niet-belastbaar inkomen is de virtuele bewonersparkeerkaart gratis (het dag/weektarief moet nog wel worden betaald).

3.2.4. Parkeerobservatorium

De stad Parijs beschikt over een observatorium dat jaarlijks een overzicht uitbrengt over de verplaatsingen in de stad. Het agentschap verplaatsingen van de directie wegen en verplaatsingen is daarvoor verantwoordelijk. Het observatorium omvat gegevens over openbaar vervoer, over verplaatsingen per fiets, te voet, met gemotoriseerde tweewielers, auto's en taxi's, over toeristische verplaatsingen, over parkeren, goederenvervoer, luchtverontreiniging en verkeerslawaai[22].

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

Het parkeerbeleid wordt vastgelegd op gemeentelijk niveau, maar het toezicht op de reglementering is toevertrouwd aan privébedrijven (sinds 1 januari 2018). Het gaat om een overheidsopdracht, die betrekking heeft op de controle op het betaald parkeren en het behandelen van beroepen van het eerste niveau. Deze opdracht is opgedeeld in drie geografische percelen, die elk ongeveer 50.000 betaalde parkeerplaatsen vertegenwoordigen. Het vastleggen van de tarieven en de zone-indeling voor betaald parkeren blijft een bevoegdheid van de gemeenschap.

4.1.1. Tariefzones

Er bestaan **twee tariefzones**:

- **Straten met rotatie** (zone 1 – geel): Zeer drukke winkelstraten waar van maandag tot en met zaterdag een parkeertarief geldt tussen 9 en 20 uur; gratis op zon- en feestdagen. Alleen **bezoekersparkeren**, beperkt tot zes uur aan één stuk, is er toegestaan. In 2017 was deze zone goed voor 9% van het betaald parkeeraanbod.
- **Gemengde straten** (zone 2 – rood): In zogeheten "gemengde" straten geldt van maandag tot en met zaterdag een parkeertarief tussen 9 en 20 uur; gratis op zon- en feestdagen. **Bezoekers**parkeren is beperkt tot zes uur aan één stuk. **Bewoners**parkeren is toegelaten voor houders van een geldige bewonersparkeerkaart, maar alleen in de zones dicht bij hun woonplaats.

In 2017 was deze tariefzone goed voor 90% van het betaald parkeeraanbod.

De parkeermeters in deze straten zijn voorzien van een gele sticker en het nummer van de woonzone. Dit betekent dat residentieel parkeren er is toegestaan.

22 Het observatorium over verplaatsingen in Parijs is te raadplegen op: http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724_2018.pdf

TARIEVEN VOOR BEZOEKERSPARKEREN		
DUUR	WEGEN MET ROTATIE	GEMENGDE WEGEN
1 uur	€ 4	€ 2,40
2 uur	€ 8	€ 4,80
3 uur	€ 16	€ 9,60
4 uur	€ 26	€ 16,80
5 uur	€ 38	€ 25,40
6 uur	€ 50	€ 35

Figuur 92: Zones met betaald parkeren

Uittreksel van het zoneringsplan, dat in zijn geheel te raadplegen is op: https://capgeo.sig.paris.fr/Apps/ZonesStationnementResidentiel/

4.1.2. Vergunningen

Er zijn **7 verschillende soorten afwijkingen**:

- **Bewonerskaart:** bestemd voor inwoners die hun hoofdverblijfplaats in Parijs hebben (tweede verblijfplaatsen worden niet aanvaard). Het is een virtuele kaart (gedematerialiseerd). De virtuele kaart wordt gekoppeld aan een vierwielig voertuig van minder dan 3,5 ton van categorie M1, N1 en L met 3 of 4 wielen. De kaarthouder mag parkeren in de "gemengde straten" (met gele sticker op de parkeermeters) in de 4 zones rond zijn woonplaats bevinden. De virtuele bewonerskaart geeft recht op een voordeliger tarief dan het bezoekerstarief. Voor het parkeren moet dus nog altijd betaald worden, aan de parkeermeter of via P Mobile.

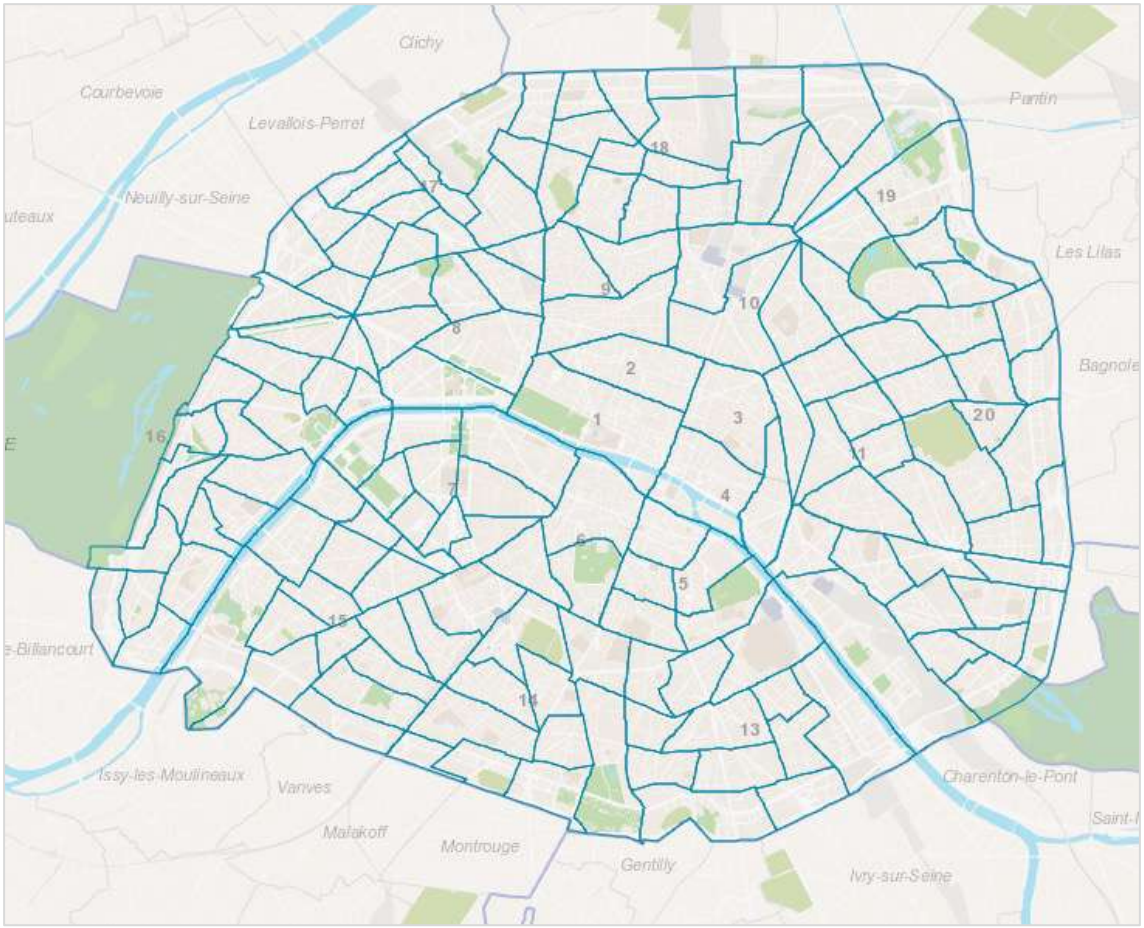
Een virtuele bewonerskaart kost:

- Voor eigenaars van voertuigen: 90 euro voor een kaart voor 3 jaar (36 maanden) of 45 euro voor een kaart voor 1 jaar (12 maanden).
- Voor huurders van voertuigen: kaart per maand (huurcontract van 1 tot 12 maanden) voor 10 euro, kaart per semester (contract van 1 tot 24 maanden) voor 22,50 euro of kaart voor de duur van het contract (contract van 24 tot 36 maanden) voor 90 euro
- De kaart is gratis voor voertuigen met lage emissie of wanneer men op zijn inkomsten vóór aftrek of belastingkrediet geen belasting betaalt

De dagtarieven voor bewonersparkeren bedragen 1,50 euro voor één dag, 9 euro voor 7 opeenvolgende dagen, feestdagen niet meegerekend (overeenkomstig artikel R417-12 van het verkeersreglement, dat parkeren op dezelfde plaats gedurende meer dan 7 opeenvolgende dagen als onrechtmatig en daarom beboetbaar beschouwt); het is gratis op zon- en feestdagen.

Deze virtuele bewonerskaart kan aan een bedrijfswagen worden gekoppeld.

Figuur 93: zonering bewonerskaart



- **Parkeerkaart lage emissie:** Met deze, eveneens virtuele kaart mag een "schoon" voertuig gratis parkeren. Uitgesloten zijn niet-oplaadbare hybride voertuigen en voertuigen waarvoor geen rijbewijs vereist is rijbewijs, zelfs als ze volledig elektrisch zijn. Deze kaart is kosteloos en geldt voor 3 jaar. Een ticket nemen bij de parkeermeter of registreren op P Mobile is niet noodzakelijk. De categorieën van voertuigen die in aanmerking komen voor de virtuele parkeerkaart "lage emissie", staan in de tabel hierna.

Figuur 94: lijst met de voertuigen die in aanmerking komen voor de kaart "lage emissie"

BENAMING CRIT'AIR	BRANDSTOFCATEGORIE	BRANDSTOF-CATEGORIEËN OP HET INSCHRIJVINGS-BEWIJS	CO2-UITSTOOT-BEPERKING
Elektrische voertuigen en op waterstof	- Perslucht - Elektriciteit - Waterstof - Waterstof-Elektriciteit (oplaadbare hybride) - Waterstof-Elektriciteit (niet-oplaadbare hybride)	- AC - EL - H2 - HE - HH	X
Voertuigen op aardgas	- Aardgas - Twee brandstoffen benzine-aardgas - Twee brandstoffen superethanol-aardgas - Aardgas-elektriciteit (niet-oplaadbare hybride) - Twee brandstoffen benzine-aardgas en elektriciteit (oplaadbare hybride) - Aardgas-elektriciteit (oplaadbare hybride) - Twee brandstoffen benzine-aardgas en elektriciteit (niet oplaadbare hybride)	- GN - EN - FN - NH - EM - NE - EP	X
Oplaadbare hybride voertuigen	- Benzine-elektriciteit (oplaadbare hybride) - Twee brandstoffen benzine-LPG en elektriciteit (oplaadbare hybride) - Superethanol-elektriciteit (oplaadbare hybride) - Eén brandstof LPG-elektriciteit (oplaadbare hybride)	- EE - ER - FL - PE	CO2 < 60 g/km
Andere voertuigen op gas	- Twee brandstoffen benzine-LPG - Twee brandstoffen benzine-LPG en elektriciteit (niet-oplaadbare hybride) - Twee brandstoffen superethanol-LPG - Vloeibaar petroleumgas LPG (bijzonder mengsel van butaan en propaan, met uitzondering van butaan en propaan voor commercieel gebruik) gebruikt als enige brandstof - Andere gecomprimeerde gasvormige koolwaterstoffen - Eén brandstof LPG-elektriciteit (niet-oplaadbare hybride)	- EG - EQ - FG - GP - GZ - PH	CO2 < 120 g/km

- **PBM-parkeerkaart:** Met een Europese parkeerkaart of een "CMI" (kaart voor inclusieve mobiliteit) met expliciete verwijzing naar parkeren mag men gratis gebruik maken van betaalde plaatsen in gemengde straten (bezoekers en bewoners) gedurende 7 opeenvolgende dagen, alsook op betaalde parkeerplaatsen met rotatie (bezoekers) gedurende 24 uur. **De kaart "CMI parkeren" of de Europese parkeerkaart** moet zichtbaar op het dashboard worden aangebracht om de herkenning ervan tijdens controles te vergemakkelijken. De geldigheidstermijn van de kaart mag niet verstreken zijn en ze moet verplichte gegevens bevatten: naam, voornaam en handtekening van de begunstigde en naam en handtekening van de organisatie die de kaart afleverde. Om de controles te vergemakkelijken is het mogelijk de rechten op gratis parkeren te registreren via een teleservice voor bewonersparkeren.

- **Sedentaire PRO-kaart**: bestemd voor in Parijs gevestigde bedrijven die hoofdzakelijk sedentaire activiteiten uitoefenen: handelaars, ambachtslieden, bepaalde beroepen in de gezondheidszorg[23]... De kaart wordt gekoppeld aan een vierwielig voertuig van minder dan 3,5 ton. De kaarthouder mag 24 uur aan één stuk parkeren in de gemengde straten van de 4 zones voor residentieel parkeren in de nabijheid van zijn zaak. Per zaak wordt slechts één kaart afgeleverd. De kaart kost 45 euro per jaar (gratis voor voertuigen met lage emissie), het dagtarief bedraagt vervolgens 1,50 euro per dag.
- **Mobiele PRO-kaart**: voor bepaalde ondernemingen die in Parijs en in de Petite Couronne (departementen 92, 93, 94) gevestigd en actief zijn en waarvan de activiteit hoofdzakelijk mobiel is. Bijvoorbeeld: schoonmaak, herstelling en onderhoud, of medische beroepen die bij de patiënt thuis komen[24]. De kaarthouder mag gedurende 7 uur aan één stuk parkeren op alle bovengrondse betaalde parkeerplaatsen in Parijs. De kaart kost 240 euro per jaar en per voertuig (gratis voor voertuigen met lage emissie), het dagtarief bedraagt vervolgens 0,50 euro/uur. Het aantal mobiele PRO-kaarten dat wordt afgeleverd is beperkt: tot 3 kaarten voor bedrijven met minder dan 10 werknemers; voor bedrijven met meer dan 10 werknemers één bijkomende kaart per 10 werknemers meer (behalve voor bedrijfsvoertuigen, waarvoor deze limiet niet geldt).
- **PRO-kaart voor thuiszorg**: voor artsen, masseurs-kinesitherapeuten, verpleegkundigen, verloskundigen en logopedisten (zelfstandig of in loondienst van een vereniging of een openbare gezondheidsinstelling) die hun beroep uitoefenen in Parijs, waarvan het voertuig is ingeschreven in Parijs of in de Petite Couronne (departementen 92, 93, 94) en die meer dan 100 huisbezoeken per jaar afleggen in Parijs. De kaarthouder mag op alle betaalparkeerplaatsen in Parijs vanaf het tijdstip van aankomst gratis parkeren voor de nog resterende duur van de parkeerperiode van die dag, maar moet wel een virtueel ticket nemen via P Mobile. De kaart is kosteloos en geldt voor 1 jaar. De houder moet het gratis virtueel dagticket via P Mobile nemen en niet bij een parkeermeter; vooraf dient hij zich in te schrijven op de portaalsite Pmobile.paris.fr
- **Deelautokaart**: voor aanbieders van deelauto's die hun abonnees een gedematerialiseerd systeem ter beschikking stellen voor het reserveren, factureren en betalen van voertuigen die aan de volgende voorwaarden voldoen:
    - Behoren tot de Crit'air-klasse "elektrisch voertuig en voertuig op waterstof (groen vignet)"
    - Gebruikt worden in het kader van een abonnementscontract, dat alleen kan worden afgesloten op vertoon van een rijbewijs
    - Behoren tot categorie M1 of elektrische voertuigen van de categorieën L6e en L7e, zoals bepaald in artikel R. 311-1 van de Wegcode

Het betrokken voertuig mag gedurende 24 uur gratis parkeren op alle bovengrondse betaalde parkeerplaatsen in Parijs. Een kaart kost 300 euro per voertuig en is 1 jaar geldig.

Dagparkeren is gratis en men hoeft niets te ondernemen bij een parkeermeter of via online betaaldiensten.

Er bestaan eveneens **oplaadpunten die toegankelijk zijn voor alle taxichauffeurs** die gebruik maken van plug-in hybrides en elektrische taxi's: in september 2018 waren er 270 van die oplaadpunten in Parijs. Een standplaats bestaat uit 3 laadpunten; 2 daarvan leveren maximaal 22 kW gelijkstroom (Combo- of Chademo-kabel) of wisselstroom (huishoudelijk stopcontact of T2 of T3), de andere maximaal 3 kW (huishoudelijk stopcontact).

23 Volledige lijst van de beroepen die in aanmerking komen: https://cdn.paris.fr/paris/2020/01/14/e1b6e0f73471e01508d86d5899ba1345.pdf

24 Volledige lijst van de beroepen die in aanmerking komen: https://cdn.paris.fr/paris/2020/01/14/8b58d9bc975a601b04f6eb82363b5053.pdf

Inschrijven voor deze dienst kost 15 euro, opladen kost 1 euro voor het eerste uur en 16 euro voor elk bijkomend uur. 's Nachts opladen bij het laadpunt van 3kW (en alleen daar) is gratis tussen 20 en 8 uur.

Waar de standplaatsen zich bevinden en of er laadpunten beschikbaar zijn, is in real time te zien met de app.

4.1.3. Bezetting van de parkeerplaatsen

Sinds de controle op het betaald parkeren is toevertrouwd aan privébedrijven (op 1 januari 2018) wordt de reglementering veel beter nageleefd. Tegelijk is de parkeerdruk op straat afgenomen. Zo schat de FNMS (Fédération Nationale des Métiers du Parking) dat het leegstandspercentage is gestegen van 3% (vóór delegatie van het toezicht) tot 12% (na delegatie van het toezicht).

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

De stad Parijs telt 148 parkings in concessie, met 70.540 plaatsen voor auto's, 1.274 voor PBM's en 3.807 voor motorfietsen. 51 parkings hebben aparte parkeerplaatsen voor deelauto's.

Deze parkings vallen onder een delegatie van openbare dienst (DSP), zodat de Stad nog zicht heeft op de gehanteerde tarieven en het gevoerde beleid. Er zijn 8 bedrijven die deze parkings beheren: Indigo, Interparking, Q Park, Realpark S.A., SAEMES, SAGS en de vennootschap seih_accor_allseasons

Er bestaan meerdere soorten abonnementen:

- Klassiek abonnement dag en nacht, tarieven tussen 90 en 400 euro per maand
- Bewonersabonnement (dag en nacht met bewijs van woonplaats), tarieven tussen 77 en 228 euro per maand
- Abonnement voor wie weinig rijdt (men mag de parking dan maandelijks maar een beperkt aantal keren verlaten), tarieven tussen 35,75 en 207 euro per maand
- PBM-abonnement dag en nacht, tarieven tussen 29 en 199 euro per maand
- Abonnement elektrisch voertuig, dag en nacht, tarieven tussen 45 en 345 euro per maand
- Abonnement motorfiets, dag en nacht, tarieven tussen 31 en 195 euro per maand
- Fietsabonnement dag en nacht, tarieven tussen 5 en 20 euro per maand

Het tarief voor de eerste twee uur parkeren bedraagt ongeveer 8,50 euro

Er zijn geen volledige gegevens over de diensten die in deze parkings worden aangeboden. In sommige parkings kan men fietsen, boodschappenwagentjes, paraplu's lenen, kleine mechanische reparaties uitvoeren, banden oppompen, auto's wassen, ...

Parijs telt eveneens 229 privéparkings, die niet in concessie zijn en waar de overheid dus geen rol speelt, met in totaal 80.660 parkeerplaatsen.

4.2.2. Privéaanbod

Wat het residentieel parkeeraanbod betreft, zijn er 460.180 plaatsen in het woningbestand, waarvan 77% in mede-eigendommen en 16% in sociale woningen. Uit statistische gegevens blijkt overigens dat 27% van de huishoudens een eigen garage heeft.

Gegevens over het aanbod in de dienstensector zijn niet beschikbaar.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen inzake parkeren

De stedenbouwkundige normen worden vastgelegd in het PLU (plaatselijk stedenbouwkundig plan) van de stad Parijs, maar vallen onder de beperkingen van een hoger document, het PDUIF.

Het PLU onderscheidt 4 zones: de algemene stedelijke zone, de zone voor grote stedelijke diensten, de groene stadszone en de natuur- en boszone.

A. Personenwagens

In de algemene stedelijk zone bestaat er alleen een norm voor auto's bij kantoren; het gaat daarbij om een maximum:

- Op het grondgebied van de arrondissementen 1 tot en met 11 berekent men het maximum door de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren te delen door 500 en het quotiënt naar het volgende gehele getal af te ronden.
- Op het grondgebied van de arrondissementen 12 tot en met 20 berekent men het maximum door de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren te delen door 250 en het quotiënt naar het volgende gehele getal af te ronden.

B. Fietsen

De hierna volgende normen om de oppervlakte of het aantal plaatsen voor fietsen en kinderwagens te bepalen, gelden wanneer er sprake is van nieuwe vloeroppervlakten van meer dan 250 m². Er moeten gesloten lokalen of overdekte ruimten ingericht worden voor het stallen van fietsen en kinderwagens met:

- Minimaal 3% van de vloeroppervlakte binnen het woongebouw,
- Een oppervlakte die minstens gelijk is aan 3% van de vloeroppervlakte van de lokalen of van de overdekte ruimten en/of lokalen met specifieke voorzieningen voor het stallen van een aantal fietsen dat overeenkomt met één eenheid voor elke 50 m² vloeroppervlakte van het project, krachtens de bepalingen die een onmiddellijke toegang tot elk van de gestalde fietsen verzekeren.

De reglementaire oppervlakte of capaciteit moet ten minste voor de helft in gesloten en overdekte ruimten worden verwezenlijkt. Bijkomende parkeergelegenheid kan worden verzekerd op overdekte plaatsen in vrije ruimte.

In stadszones met grote stedelijke diensten geldt geen enkele kwantitatieve norm voor het parkeren van motorvoertuigen dat gekoppeld is aan gebouwen. De oppervlakte die voor het parkeren van fietsen moet worden voorbehouden, dient te voldoen aan de noden van de gebruikers van de verschillende inrichtingen, naar gelang van hun aard, hun manier van werken en hun geografische ligging.
Ze mag niet kleiner zijn dan 10 m².

In groene stadszones is parkeren verboden. Ruimte voor parkeren en leveren mag echter worden ingericht in bestaande of geplande gebouwen of monumenten of op de kelderverdieping daarvan, op voorwaarde dat zij strikt noodzakelijk zijn voor het functioneren ervan en niet voor het publiek toegankelijk zijn. Parkeerplaatsen voor fietsen en kinderwagens moeten zo worden behandeld dat zij goed in het terrein kunnen worden geïntegreerd. De oppervlakte die voor het parkeren van fietsen en kinderwagens moet worden voorbehouden, dient te voldoen aan de noden van de gebruikers van de verschillende inrichtingen, naar gelang van hun aard, hun manier van werken en hun geografische ligging. Ze mag niet kleiner zijn dan 10 m².

In natuur- en boszones zijn ondergrondse parkeerruimten verboden. Bovengrondse parkeerruimte is alleen toegestaan als ze strikt noodzakelijk is voor de werking van constructies, installaties of andere bouwsels die in de zone zijn toegestaan. Deze ruimten en de toegangen ertoe moeten bovengronds op zodanige wijze landschappelijk en met beplanting worden behandeld dat zij in de natuurlijke omgeving en het terrein opgaan en dat bodemverharding tot een minimum wordt beperkt.

Er moet voldoende parkeerruimte voor fietsen en kinderwagens komen om te voldoen aan de behoeften van constructies en installaties die in de zone gelegen zijn. Ze moeten zo worden behandeld dat zij goed opgaan in de natuurlijke omgeving en het terrein.

Figuur 95: zoneringsplan van het plaatselijk stedenbouwkundig plan van Parijs

4.2.4. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

In Parijs zijn er tal van nieuwe digitale aanbieders die privéparkings openstellen voor externe klanten, met name dankzij het gebruik van nieuwe technologieën: mobiele apps, automatische nummerplaatlezing, flashcode, ... Deze operatoren hanteren uurtarieven en abonnementen.

Het sterkst vertegenwoordigd in Parijs zijn ZenPark, OnePark, YesPark en OPnGO.

4.2.5. Park-and-ride:

Het Parijse P+R-systeem omvat 15.230 plaatsen, verspreid over 57 parkings:

Aan de poorten van Parijs: 11 park-and-ridevoorzieningen, met in totaal 1.170 parkeerplaatsen. Deze parkeerterreinen zijn bestemd voor mensen uit Ile-de-France die hun auto moeten gebruiken om in Parijs te komen werken, die hun voertuig net buiten de stad achterlaten en vervolgens hun verplaatsing voltooien met het openbaar vervoer, aangezien de metro in de stad vaak sneller is dan een auto. Een maandabonnement kost 75 euro, daarna kan men verder met het openbaar vervoer (met een maand- of jaarabonnement). Om voor dit tarief in aanmerking te komen, mogen de woonplaats van de aanvrager en diens werkplek niet in de nabijheid van het parkeerterrein liggen. Ook mag het kentekenbewijs van het voertuig niet overeenkomen met een voertuig van een vennootschap of een bedrijfsauto zijn. Het aantal plaatsen per parking is beperkt (meer bepaald door de beschikbare capaciteit) en de voorziening is er alleen voor forenzenverkeer. De parkings zijn elke dag van de week toegankelijk tussen 5.30 uur en 23.59 uur (geen nachtparkeren), en men mag in een bepaalde parking maar één keer per dag binnen- en buitenrijden. Overschrijdt men de tijdsduur, dan kan men overschakelen op een uurtarief (zie de algemene verkoopsvoorwaarden van elke parking en elke exploitant).

Deze parkings worden beheerd door het stadsbestuur van Parijs.

Verspreid over het hele net van het openbaar vervoer: 46 park-and-ridevoorzieningen met in totaal 14.060 parkeerplaatsen. Het gaat om park-and-ridevoorzieningen die als zodanig zijn aangeduid door "Île-de-France Mobilités" (de transportunie van Île-de-France). Tal van andere parkings zijn er in de buurt van de stations van het openbaar vervoer, maar zonder P+R-label (en worden hier dus niet meegeteld)

Sinds 1 maart 2019 biedt Île-de-France Mobilités een abonnement op P+R-parkings aan voor houders van een Navigo-jaarpas (abonnement op het vervoersnet).

De meeste parkings bevinden zich in de tweede of zelfs derde "kroon", dus buiten de grenzen van de metropool Groot-Parijs. Men wil daardoor de stations bevoordelen die het verst van Parijs liggen en een groter verzorgingsgebied hebben.

Deze parkings worden beheerd door Île-de-France Mobilités.

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Er zijn momenteel 39.051 parkeerplaatsen voor fietsen in Parijs (waarvan 1.400 beveiligd) en 11.267 gemengde plaatsen (voor fietsen en gemotoriseerde tweewielers). De parkeerplaatsen van Vélib'Métropole, het fietsdeelsysteem voor Parijs en de metropool, zijn niet meegerekend; dit systeem omvat 1.400 standplaatsen, verspreid over 55 gemeenten in de metropool. 30% van de fietsen zijn elektrisch.

Parijs heeft een fietsplan 2015-2020 uitgewerkt om een wereldhoofdstad van de fiets te worden. Zo investeert de stad meer dan 150 miljoen euro in 5 jaar, als volgt verdeeld:

- 63 miljoen euro voor het aanleggen van fietspaden;
- 30 miljoen euro om programma "Paris à 30 km/h" te financieren, en met name de invoering van tweerichtingsverkeer voor fietsen in alle straten, met uitzondering van de hoofdstraten waar 50 km/u toegelaten blijft;
- 7 miljoen euro om meer dan 10.000 parkeerplaatsen voor fietsen te creëren;
- 10 miljoen euro ondersteuning voor de aanschaf van elektrische fietsen en snorfietsen, twee- en driewielige en bakfietsen;
- Ongeveer 40 miljoen euro is bestemd voor fietsvoorzieningen in het kader van projecten rond openbaar vervoer en de herinrichting van grote wegen, pleinen, ... en de aanleg van een expresnet voor fietsen.

Dat expresnet – Réseau express vélo of REVe – zal bestaan uit doorlopende en homogene beschermde voorzieningen in twee richtingen. De breedte zal het comfort, de veiligheid en het samengaan van alle fietsertypes garanderen. Het zal worden aangelegd op de noord-zuidas en de oost-westas, op de oevers van de Seine, en zal het Bois de Vincennes verbinden met het Bois de Boulogne.

Er komen nog drie andere assen: de rondweg Les Maréchaux, de rondweg Les Fermiers-Généraux en de rondweg gevormd door de grote lanen en de boulevard Saint-Germain. Tegen 2020 zijn in totaal 61 km aan voorzieningen gepland, hoofdzakelijk in de vorm van paden waarop men in beide richtingen kan rijden.

Het secundaire netwerk zal het structuurnetwerk aanvullen en het grondgebied van Parijs dooraderen om een fietsnetwerk met een fijnmazige dekking te krijgen. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de bruggen, pleinen en poorten van Parijs, die een breuklijn kunnen vormen en verplaatsingen tussen gemeenten bemoeilijken.

Naast het ontwikkelen van parkeerplaatsen voor fietsen op straat begeleidt de stad Parijs eveneens sociale verhuurders en mede-eigendommen die een beveiligde fietsenstalling willen plaatsen.

Figuur 96: Fietsplan 2015 – 2020

Naast de subsidie voor elektrisch ondersteunde fietsen heeft het plan ter bestrijding van luchtverontreiniging, dat op 1 juli 2015 in werking is getreden, het mogelijk gemaakt nieuwe toelagen voor fietsen in het leven te roepen, met name de subsidie voor de aankoop van een traditionele fiets of steun voor Parijse mede-eigendommen die een beveiligde fietsenstalling willen plaatsen.

De inspanningen die Parijs op het vlak van fietsbeleid doet, werden beloond in de jongste ranglijst van fietssteden (februari 2020): Parijs haalde de derde plaats in zijn categorie en boekte de grootste vooruitgang in vergelijking met de vorige ranglijst (2017).

Figuur 97: vordering van het fietsplan – november 2019

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Naast het gemengd parkeren (fietsen en gemotoriseerde tweewielers) zijn er momenteel 37.869 parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers op straat. Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers is in Parijs gratis. Bovendien laat de Stad Parijs gemotoriseerde tweewielers sinds 2017 gratis parkeren op de 133.000 parkeerplaatsen voor auto's op straat.

De stad Parijs bestudeert het invoeren van "blauwe zones" waar parkeren beperkt zou worden tot 6 uur aan één stuk om iets te doen aan het fenomeen van auto's die voortdurend dezelfde plek blijven bezetten. Dit is maar een werkpiste van de wegendiensten. Ze is nog niet goedgekeurd door de verkozenen van de gemeente: het is dus niet de bedoeling ze in de komende maanden door te voeren, zelfs niet bij wijze van experiment.

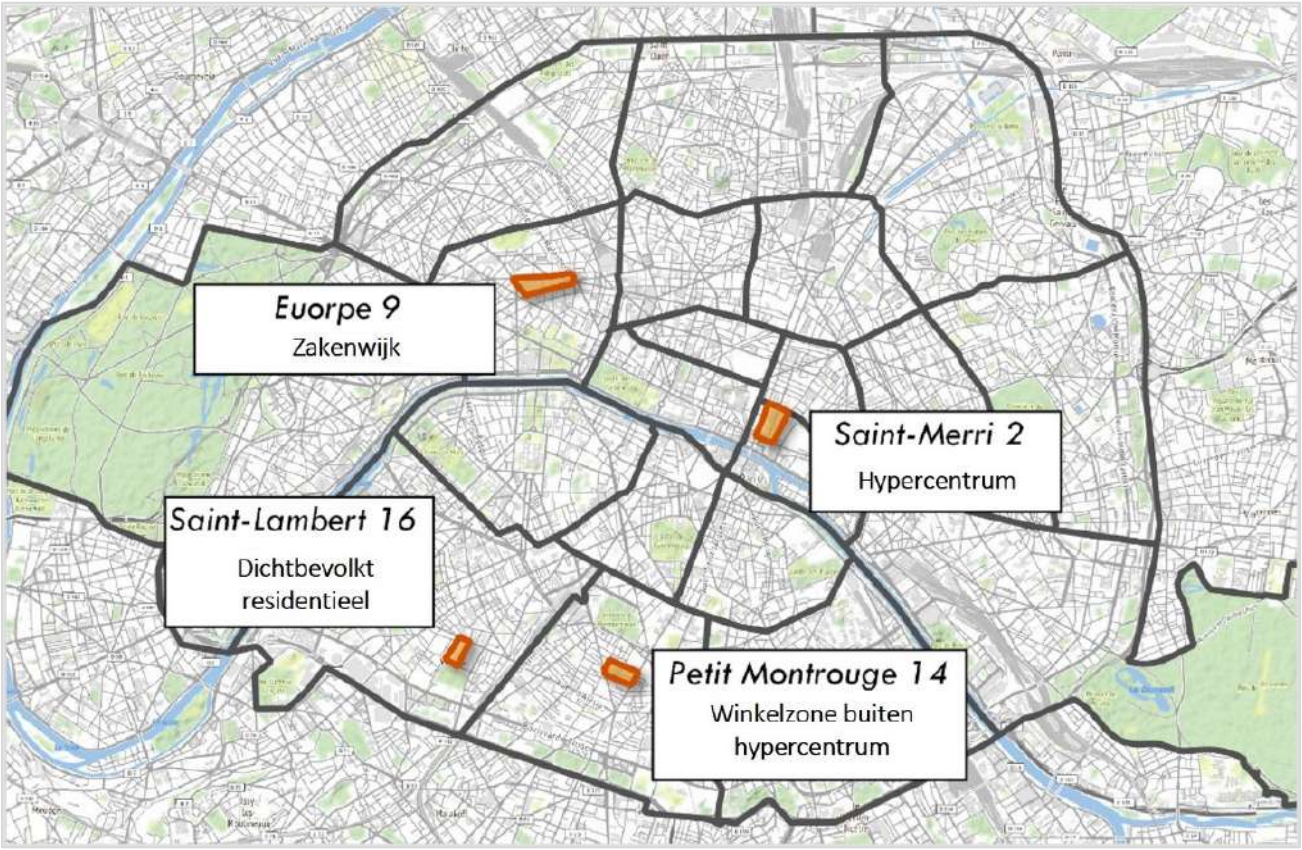
5. BELEID PER WIJK

De keuze van de stadsdelen is gebeurd op basis van de IRIS, de geografische indeling van het Franse grondgebied die wordt gebruikt voor de verspreiding van gegevens uit de volkstelling op deelgemeentelijk niveau. Gezien de bijzonder hoge bevolkingsdichtheid in Parijs hebben de geselecteerde IRIS zeer kleine oppervlakten. Zij werden geselecteerd om representatief te zijn voor de situaties die in dit soort wijken worden waargenomen. Gezien de hoge dichtheid van Parijse intra-muros leek het overigens niet relevant voor deze stad ook een minder dicht verstedelijkte wijk te selecteren.

Aangezien het parkeerbeleid in Parijs vrij eenvoudig is en het stedelijk weefsel relatief homogeen (hoge dichtheid in de hele gemeente), zijn er geen uitgesproken verschillen tussen de wijken: de vergunningskosten zijn in de hele stad gelijk en de tarieven van de openbare parkings zijn vergelijkbaar tussen de wijken, zonder correlatie met de kosten van parkeren op straat.

Het **hypercentrum** en de **zakenwijk** hebben dezelfde reglementering, met een zone met strikte beperkingen en rotatie: 4 euro voor 1 uur et 32 euro voor 4,5 uur. De **dicht verstedelijkte wijken** en **winkelgebieden buiten het hypercentrum** hanteren een minder beperkende reglementering maar de tarieven zijn er nog altijd hoog: 2,3 euro voor 1 uur parkeren en 21,1 euro voor 4,5 uur.

Figuur 98: De stadsdelen van Parijs



TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN PARIJS	SOORT ZONE	KOSTEN 1 U PARKEREN OVERDAG	BEWONERS-VIGNETTEN	HANDELAARS-VIGNETTEN	UURTARIEF OPENBARE PARKINGS
Hypercentrum	Saint-Merri 2	Zone 1 Oranje (met veel rotatie)	€ 4	€ 39 - € 42,8 euro/maand	Geen vergunning van dit type	€ 4,3
Dichtbevolkt residentieel	Saint-Lambert 16	Zone 2 Rood (met rotatie)	€ 2,4	€ 39 - € 42,8 euro/maand	Geen vergunning van dit type	€ 3,9
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Zakenwijk	Europe 9	Zone 1 Oranje (met veel rotatie)	€ 4	€ 39 - € 42,8 euro/maand	Geen vergunning van dit type	€ 4,4
Winkelzone buiten hypercentrum	Petit Montrouge 14	Zone 2 Rood (met rotatie)	€ 2,4	€ 39 - € 42,8 euro/maand	Geen vergunning van dit type	€ 4,2

6. TE ONTHOUDEN?

- Het parkeerbeleid wordt op gemeentelijk niveau vastgelegd, zodat elke stad in de metropool haar eigen regels kan vaststellen voor betaald parkeren op straat. In Parijs neemt het centrale stadhuis de beslissingen neemt, niet de stadhuizen van de arrondissementen.
- De grote lijnen inzake mobiliteit, op het niveau van de metropool en in ruimere zin van de regio Ile-de-France, staan in het plan voor stedelijke verplaatsingen in Île-de-France (PDUIF 2010-2020). Voorts worden de stedenbouwkundige regels weliswaar door de steden vastgelegd in hun plaatselijk stedenbouwkundig plan (PLU), maar legt het PDUIF een maximum vast voor de geldende parkeernormen. Elk PLU moet dus verenigbaar zijn met het PDUIF.
- Er zijn twee tariefzones op straat: de straten met rotatie en de gemengde straten. De tarieven op straat zijn aan de hoge kant: 4 euro/uur in straten met rotatie en 2,40 euro/uur in gemengde straten. De boetes voor wie de reglementering niet naleeft bedragen respectievelijk 50 en 35 euro.
- Bijna alle parkeerplaatsen op straat zijn gereglementeerd en de parkeerdichtheid op straat is relatief gering. De stad Parijs schrapt parkeerplaatsen en reserveert er voor gebruikers die geacht worden deugdzaam te zijn (deelauto's, fietsen, ...).
- Er zijn verschillende afwijkingen mogelijk voor parkeren op straat, allemaal gedematerialiseerd; voertuigen met lage-emissie mogen gratis parkeren.
- In Parijs is het toezicht op het betaald parkeren sinds 1 januari 2018 gedelegeerd aan privébedrijven. Dankzij deze nieuwe organisatie van het toezicht wordt de reglementering beter nageleefd en is dus ook de parkeerdruk op straat afgenomen. Het leegstandspercentage is gestegen van 3% (vóór delegatie van het toezicht) tot 12% (na delegatie van het toezicht).
- De meeste parkeergarages worden beheerd via delegatie van openbare dienst, zodat de gemeente enige controle behoudt over het beleid en de gehanteerde tarieven (tariefschema gevalideerd door de stad).
- Sommige P+R's worden weliswaar beheerd en gepland door het stadhuis van Parijs, maar de meeste park-and-ridefaciliteiten worden beheerd door de vervoersunie van Ile-De-France, een beheersniveau dat als geschikter wordt gezien en dat dus verder reikt dan de perimeter van de Metropool Groot-Parijs.

7. BRONNEN

Website van de stad Parijs https://www.paris.fr/stationnement

Open data van de stad Parijs https://opendata.paris.fr

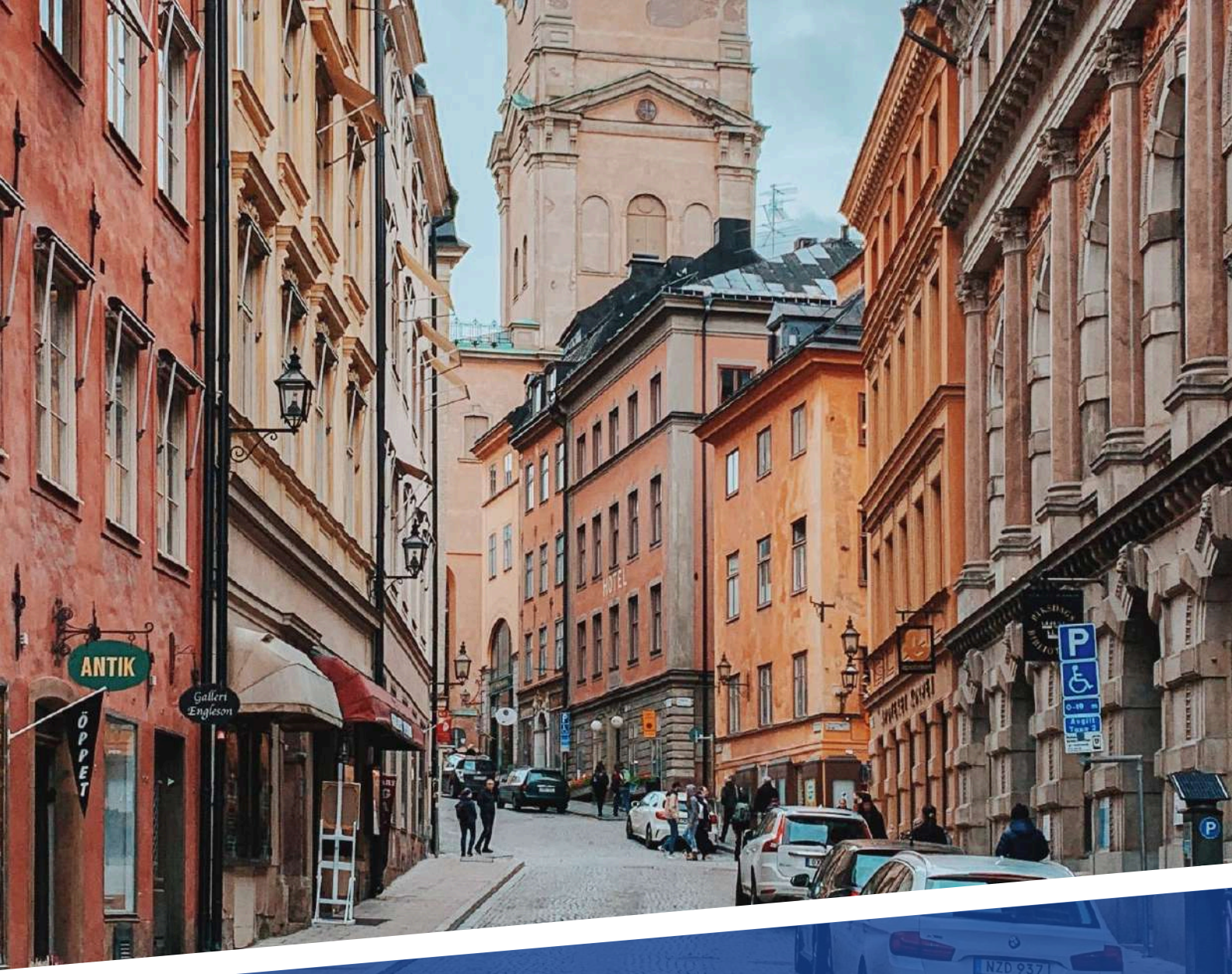
Website van de metropool Groot Parijs www.metropolegrandparis.fr

Overzicht verplaatsingen http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724_2018.pdf

PLU van Parijs http://pluenligne.paris.fr/plu/jsp/site/Portal.jsp

PDUIF http://www.pduif.fr/

IAU, Apur (2018), SCOT métropolitain synthèse du diagnostic



HOOFDSTUK 10:
STOCKHOLM

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

STOCKHOLM

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

Stockholm is een hoofdstad van zowat hetzelfde formaat als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een sterke bevolkingsgroei en een degelijke sociaal-economische conjunctuur.

Ze hanteert sinds 2006 een stadstol en investeert zwaar in haar openbaar vervoer en in het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen (met name fietsen en carpoolen).

Parkeerbeleid

Gekenmerkt door een sterke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat ten voordele van fietsvoorzieningen en een verschuiving van het residentieel parkeren naar buiten de straat.

Het beheer en de controle van het parkeren op straat en elders is uitbesteed aan (semi-) particuliere vennootschappen.

Parkeren op straat

Wordt gereglementeerd door tariefzones waarvoor vrijstellingen bestaan voor inwoners (vergunningen tegen betaling) en voor elektrische voertuigen. Fietsparkeren is in volle ontwikkeling.

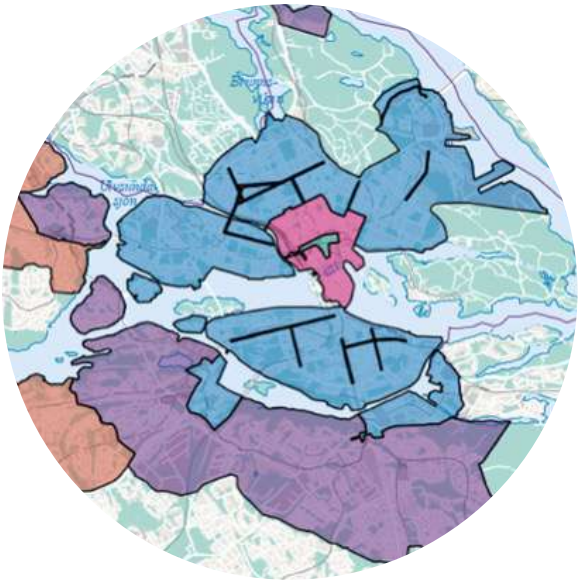
Parkeren buiten de straat

De openbare parkings worden beheerd door een parapublieke onderneming die eigendom is van de stad. Het aanbod wordt ingevuld door privéaanbieders.

Voor parkeren binnen nieuwe woongebouwen geldt alleen een nationale stedenbouwkundige norm.

Bijzonderheden in de wijken

In het hypercentrum en de winkelgebieden is de rotatie het grootst. De reglementering wordt soepeler naarmate men zich verder van het centrum verwijdert en naarmate de woningdichtheid afneemt.



1. SLEUTELINDICATOREN

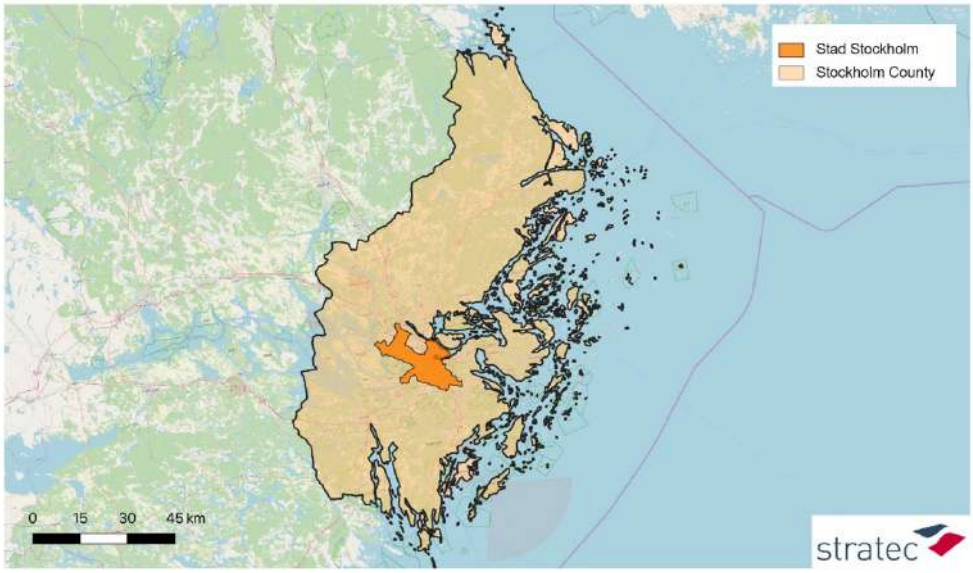
	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	962.154 inwoners	2.308.143 inwoners
Oppervlakte	187 km²	7.153 km²
Bevolkingsdichtheid	5.140 inw./km²	323 inw./km²
Modaal aandeel van de auto	23 %	/
Aantal plaatsen op straat/inwoner	0,12	/

2. CONTEXT

2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

De stad Stockholm is een hoofdstad die qua omvang ongeveer overeenkomt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze vertoont een **sterke bevolkingsgroei** en dat vormt een uitdaging wat mobiliteitsbeheer en evolutie van de vervoersnetten betreft. De stad heeft een stedelijk gebied dat zich uitstrekt over de hele regio Stockholm, ook wel Stockholm County genoemd. Het bbp per inwoner bedraagt in de regio 64.700 euro (2017), met een netto inkomen per inwoner van 340.000 euro (2018). Met een vrij laag werkloosheidscijfer (5,6% in de centrumstad en slechts 4% in de regio) en een hoge HDI (0,9 voor het hele land) geniet Stockholm een **goede sociaal-economische conjunctuur.**

Stockholm en zijn grootstedelijke regio



Sources : OpenStreetMap, Eurostat, https://international.stockholm.se/governance/smart-and-connected-city/open-data/

Produite par Stratec - Avril 2020

De stad Stockholm is verdeeld in 14 districten, elk met een bestuur dat verantwoordelijk is voor het plaatselijk leven (scholen, cultuur en vrije tijd, parken, sociale bijstand, enz.) Over de kwesties van globalere aard wordt op het niveau van de gemeenteraad beslist en die vallen onder de bevoegdheid van verschillende technische departementen. De stad is verantwoordelijk voor alle gemeentelijke straten, wegen en pleinen; zij heeft er een **monopolie** op.

Geografisch gezien vertoont de stad de bijzonderheid dat zij op een **archipel van 14 eilanden** ligt.

2.2. Parkeerbeheer

Het parkeerbeleid wordt op stadsniveau vastgelegd via het technisch departement parkeren (Tillståndsavdelningen), dat deel uitmaakt van het departement mobiliteit (Trafikkontoret). Dat laatste is verantwoordelijk voor **parkeren in de openbare ruimte** maar ook voor alle kwesties die verband houden met de veiligheid en de toegankelijkheid van de wegen in de hoofdstad.

In 2019 vergde het parkeren een **openbaar budget van 28 miljoen euro**. Dat geld is voornamelijk afkomstig van parkeren, dat in hetzelfde jaar 132,5 miljoen euro opbracht. De inkomsten die niet worden gebruikt om het parkeren te financieren (salarissen van personeel, bewakings- en controlecontracten, onderhoud, bewegwijzering, ontwikkelingsprojecten, ...) gaan naar het gemeentelijke budget voor mobiliteit.

Bovendien is de stad aandeelhouder van het semi-overheidsbedrijf **Stockholm Parkering**, waaraan zij het beheer van het merendeel van de parkings buiten de straat (inclusief gemotoriseerde tweewielers en fietsen) op het grondgebied (ongeveer 65.000 plaatsen) delegeert. Ieder jaar keert het bedrijf het 10% van zijn inkomsten uit aan de stad, en die inkomsten bedroegen in 2019 57 miljoen euro (599 miljoen Zweedse kronen). Het deel dat de stad ontving bedroeg dus meer dan 5 miljoen euro. Dit cijfer neemt toe in vergelijking met 2010 (4,5 miljoen euro). Het parkeerbedrijf heeft veel contact met bedrijven en scholen om te kunnen inspelen op hun parkeerbehoeften. Privébedrijven (Q-Park, EuroPark...) zijn verantwoordelijk voor de rest van het parkeeraanbod buiten de straat.

Om te helpen bij de handhaving van het parkeren op straat heeft de stad eveneens contracten met twee **privébedrijven**: Securitas (voor het zuiden van de stad) en Svensk Bevakningstanst (voor het noorden). Via een dialoog met burgers en bedrijven kunnen zij hun vragen over het parkeeraanbod doorspelen. Ten slotte werkt de stad in bepaalde wijken waar zich problemen van vandalisme of onveiligheid voordoen, samen met de **gemeentepolitie** om de parkeerregels te doen naleven.

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

In 2018 was binnen het stedelijk gebied van Stockholm het **openbaar vervoer de meest gebruikte vervoerswijze** (47% van de modale aandelen), vóór de auto (23%), lopen (21%) en fietsen (8%).

Die dominante positie verwierf het openbaar vervoer na de invoering van een stadstol in 2006, die leidde tot een toename van het gebruik ervan met 4,5% en een daling van het verkeer in het stadscentrum met 20%. De opstoppingen zijn eveneens afgenomen. Deze tol vormt een cordon rond het stadscentrum (waar 280.000 mensen wonen) en houdt in dat de eigenaar van een voertuig moet betalen telkens wanneer het voertuig de zonegrens overschrijdt. Dit draagt bij tot een **sterke overheidsinvestering in het stedelijk openbaar vervoer.**

Over het algemeen is het imago van het openbaar goed bij de inwoners van de Zweedse hoofdstad, en de tevredenheidsgraad is in 2018 met 3,2% gestegen, toen de stad een tariefwijziging voor dagtickets invoerde (vereenvoudiging van de zones en kortingen bij aankoop via een smartphone).

Stockholm is een hoofdstad waar **duurzame ontwikkeling als doelstelling voorop staat**. Dit heeft gevolgen voor het mobiliteitsbeleid, dat erop gericht is het autogebruik terug te dringen ten voordele van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer. Zo wordt er bij beslissingen over de openbare ruimte altijd naar gestreefd **het gebruik van de fiets gemakkelijker te maken dan dat van de auto**. Het parkeren van auto's komt dus op de tweede plaats ten opzichte van de behoefte aan fietspaden of fietsenstallingen.

Andere pistes worden eveneens onderzocht, zoals systematisch carpoolen dankzij de aanleg van nieuwe carpoolparkings. Frequent communiceren om het publiek bewust te maken voor de modale verschuiving, een aanzienlijke investering in het spoorwegnet en het verhogen van de parkeertarieven zijn stuk voor stuk acties om tot minder verontreiniging te komen.

De strijd tegen de vervuilende uitstoot van voertuigen wordt daarnaast gevoerd via een daadkrachtig beleid rond **elektrische mobiliteit** en alternatieve brandstoffen zoals biogas of biodiesel voor de stadsbussen. Sommige bussen zijn elektrisch en worden opgeladen via oplaadpunten bij de eindhaltes.

Ten slotte beschikt de stad dankzij het feit dat zij veertien eilanden beslaat over een bijkomende vorm van openbaar vervoer: de bootbus, een vervoermiddel dat de inwoners op prijs stellen en waarmee zij vaak files weten te vermijden.

3.2. Parkeerbeleid

3.2.1. Autodelen

De parkeerplaatsen op de openbare weg zijn voor iedereen toegankelijk: de gemeente kan geen plaatsen voorbehouden voor autodeelbedrijven. Die moeten zich dus op privéplaatsen gaan staan (bv. parkings buiten de straat) of een "free-floating" aanbod ontwikkelen.

3.2.2. Compensatie

Stockholm hanteert geen specifiek beleid wanneer parkeerplaatsen op straat worden afgeschaft. Er is **geen compensatieverplichting**. Wanneer plaatsen worden afgeschaft, tracht de stad de organisatie van de plaatsen in de omgeving te optimaliseren (bijvoorbeeld door de vakken schuin in plaats van haaks te plaatsen als de openbare ruimte dit toelaat). Is dat niet mogelijk is, dan worden de plaatsen afgeschaft zonder compensatie.

3.2.3. MaaS

De stad stelt haar parkeergegevens ter beschikking zodat privébedrijven er gebruik van kunnen maken als zij apps willen ontwikkelen. Zij maakt er momenteel echter zelf geen gebruik van en in de begroting is het ontwikkelen van een app of een MaaS-systeem niet ingeschreven.

Wel is er een **gedematerialiseerde betaaldienst** voor parkeren. Met de app "Betala P" (wat "P betalen" betekent in het Zweeds) kunnen gebruikers betalen voor hun parkeerplaats te selecteren hoe lang zij willen parkeren. Wanneer die tijd bijna om is, gaat er een melding naar de gebruiker, die de parkeertijd dan zo vaak kan verlengen als hij of zij wil (tot de maximale tijd die door de zone is toegestaan). Verplaatst de gebruiker zijn auto vóór de tijd verstreken is, dan betaalt hij alleen voor de tijd die hij heeft gebruikt. De app vraagt van de bestuurder geen bijkomende kosten. De stad wil in Betala P een functie inbouwen om vrije parkeerplaatsen te zoeken. Daartoe werkt zij samen met Stockholm Parkering.

Er bestaan eveneens "mobiliteitshubs" in de parkings van het stadscentrum, waar men in het voorbijrijden praktische informatie over parkeren kan krijgen.

Ten slotte verricht de stad twee keer per jaar **parkeeronderzoeken** om de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op straat te kennen.

3.2.4. Toegankelijkheid

Een belangrijk beleidsaspect in Stockholm is dat de middelen niet worden gedifferentieerd naar gelang van de doelgroep: **iedereen heeft recht op dezelfde voordelen**. Dit verklaart waarom er geen voordelen zijn voor deelvoertuigen in vergelijking met andere auto's in de openbare ruimte, en waarom er geen specifiek beleid is voor kansarme huishoudens.

Alleen gemotoriseerde tweewielers, elektrische auto's en auto's die personen met beperkte mobiliteit vervoeren, worden als prioritaire voertuigen beschouwd en mogen dus gratis parkeren.

4. OPERATIONELE MODALITEITEN VAN HET PARKEERBEHEER

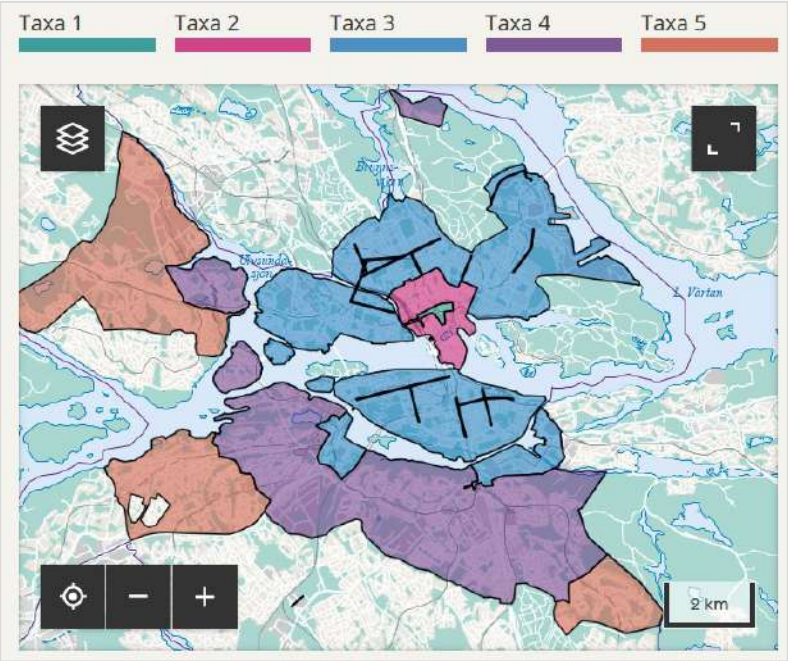
4.1. Parkeren op straat

Er zijn ongeveer 67.000 gereglementeerde plaatsen op het grondgebied van de stad Stockholm. Ze vertegenwoordigen 58% van de parkeerplaatsen op straat en de overgrote meerderheid daarvan is niet gratis.

Op grond van een nationale wet mag elke gemeente zelf boetes voor fout parkeren vastleggen, tot een maximum van 130 euro (en een minimum van 7 euro).

4.1.1. Tariefzones

Figuur 99: Parkeerzones in Stockholm.



Bron: parkering.stockholm, officiële website van de stad

Figuur 100: Overzicht van de reglementen in de tariefzones in Stockholm

ZONE	PERIODE	MAXIMALE DUUR	UURTARIEF
1	0-24 u	1 u	€ 4,5
2	0-24 u (duurder tussen 7 en 21 u)	/	€ 2,5 tussen 7 en 21 u daarbuiten € 1,5
3	7-19 u	/	€ 1,5
4			€ 1
5			€ 0,5
naamloos	8-18 u	tussen 0,5 en 2 u	€ 0

Hoe lang men gratis mag parkeren in zones met gratis parkeren voor een beperkte duur, hangt af van de gemeenten waarin deze zones zijn gelegen. Wat er na die duur gebeurt, verschilt naar gelang van de plaats: parkeren is dan verboden of kost 1 euro/uur. Dergelijke zones zijn er niet veel en het gaat om weinig parkeerplaatsen.

In de herfst van 2019 bedroeg de dagelijkse bezettingsgraad bijna 100% in het hypercentrum en 82% in de zones die het verst van het centrum liggen. De gemiddelde bezettingsgraad was 88,5%. 's Nachts ligt hij iets hoger, maar het verschil is niet radicaal. Veel meer gegevens over bezetting en rotatie konden niet worden verkregen.

4.1.2. Parkeervergunningen

Bewonersvergunningen zijn geldig in de 5 tariefzones, maar **alleen in de zone waar de aanvrager woont** en voor een auto die op diens naam is geregistreerd. Iedereen die 18 jaar of ouder is, een rijbewijs en een auto heeft, kan een bewonersvergunning aanvragen; er is geen maximum per huishouden. Bovendien kan iemand twee vergunningen hebben: één voor een auto en één voor een tweewieler.

De prijs van een bewonerskaart hangt af van de tariefzone. Voor de eerste drie zones is dat 110 euro/maand, voor zone 4 daalt hij tot 50 euro/maand en voor zone 5 tot 30 euro/maand. In 2011 was van **44.000 bewonersvergunningen** de looptijd niet verstreken. De prijzen van residentiële parkeervergunningen zijn opgetrokken om de prijzen voor parkeren op straat elders weer in evenwicht te brengen en het parkeren buiten de straat te bevorderen.

Er zijn ook **vrijstellingen mogelijk** voor winkels waarvan de klanten met de auto moeten komen (bv. verkoop van meubelen of omvangrijke artikelen). Die klanten kunnen dan één tot twee uur gratis parkeren.

Een andere vrijstelling betreft **elektrische auto's**, die gratis mogen parkeren bij oplaadpunten (de komende jaren zullen er 2.000 meer in de openbare ruimte worden geplaatst), gedurende 30 minuten bij snelladers. Bij "tragere" laadpunten moet worden betaald.

Figuur 101: Voorbeeld van een fietsparkeerplaats op straat.

Bron: parkering.stockholm, officiële website van de stad

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

Parkeergelegenheid voor auto's

Stockholm heeft ongeveer 1.750 openbare parkings. De voornaamste exploitant van deze parkings is Stockholm Parkering, de parapublieke onderneming die eigendom is van de stad (details in het hoofdstuk over parkeerbeheer) en die met 1.620 parkings en in totaal meer dan 65.000 plaatsen 60% van het aanbod bezit. Andere privébedrijven vervolledigen het aanbod, hoofdzakelijk Aimo Park (nieuwe naam van Q-Park in de Scandinavische landen), dat in Zweden meer dan 300 parkings beheert, waarvan 127 in Stockholm. De inkomsten van al deze exploitanten worden geraamd op 95 miljoen euro[25] .

De parkeerregels buiten de straat worden vastgelegd door elke eigenaar van een privéparking en vermeld bij de ingang van de parking. Hoeveel parkeren of een plaats huren kost, verschilt dan ook van parking tot parking. **De stad bemoeit zich niet met de tarifering van parkings buiten de straat.** Wel verhindert de nationale wet die het bedrag van parkeerboetes regelt, dat het tarief van een parking buiten de straat hoger is dan het bedrag van een boete op straat. Een auto die een parking verlaat, mag dus nooit meer dan 130 euro betalen.

Het uurtarief is hoger dan het tarief voor parkeren op straat en verschilt sterk van wijk tot wijk (het verschil tussen op straat en elders wordt groter naarmate men zich verder van het centrum verwijdert). Het is hoog in het hypercentrum (tussen 8 en 10 euro/uur) en in de winkelgebieden en dicht verstedelijkte wijken (tussen 4 en 8 euro/uur) maar vrij laag in de minder dicht verstedelijkte wijken en in zakenwijken (tussen 0,5 en 2 euro/uur), waar het aanbod trouwens kleiner is. Het bijzondere aan de zakenwijk is dat veel parkings er alleen toegankelijk zijn voor de werknemers van de aanwezige bedrijven.

25 Raming op basis van de ontvangsten van Stockholm Parkering, dat 60% van het aanbod beheert en in 2019 voor 57 miljoen euro parkeergeld inde.

Figuur 102: Inzoomen op de parkings in het stadscentrum van Stockholm.

Bron: Car Parking Europe

Voor abonnementen variëren de prijzen naargelang het om Stockholm Parkering of een privé-exploitant gaat. Het overheidsbedrijf hanteert verschillende prijzen voor een vaste plaats of een vrije plaats in een parking (goedkoper). Er zijn **voordelige tarieven voor elektrische voertuigen**: 20% korting voor de huur van een parkeerplaats, met opladen inbegrepen in de prijs van het abonnement. Ten slotte bestaan er speciale prijzen voor parkeren bij evenementen (130 Zweedse kronen (12 euro) op een avond in de week tussen 18 uur en middernacht of voor een hele weekenddag).

Ook Aimo-Park hanteert verschillende formules: onbeperkt de hele week, onbeperkt op werkdagen, alleen tijdens de werkuren of alleen 's nachts en in het weekend.

Fietsen parkeren

Zie 4.3.1.

4.2.2. Privéaanbod

Hoeveel privéaanbod aan woningen is gekoppeld, is informatie die voor deze monografie niet kon worden gevonden.

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

De nationale wet inzake stedenbouwkundige normen is van toepassing op nieuwe gebouwen. Daarin staan alleen specifieke parkeervoorschriften voor woongebouwen. Voor elke nieuwbouw **moet er binnen het gebouw één parkeerplaats per appartement zijn** (in 2020). Voor kantoren is de vrijheid groter.

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

Figuur 103: Park-and-rides in Stockholm.

Bron: Stockholm Parkering

De stad Stockholm telt in totaal **36 P+R-parkings**, goed voor 4.290 plaatsen en gemiddeld 119 plaatsen per parking. Ze bevinden zich in de nabijheid van de voorstedelijke treinstations: Spanga, Flystra, Liding, Bromma, Hagersten, Västertorp en Alvsjo. Ze worden allemaal beheerd door Stockholm Parkering. Slechts één P+R is gratis voor iedereen, voor de andere moet worden betaald.

Het tarief hangt af van **het tijdstip van aankomst op de parking**: van 1,8 euro per dag als het voertuig tussen 5 en 9 uur 's ochtends wordt geparkeerd, tot 1,8 euro per uur als het na 9 uur aankomt. Hieruit blijkt dat het doelpubliek van de P+R's forenzen zijn. De overblijvende parkeerplaatsen mogen alleszins worden gebruikt door occasionele en kortstondige gebruikers.

Figuur 104: Symbool van een P+R waar men een elektrisch voertuig kan opladen.

10 P+R-parkings zijn uitgerust met gratis elektrische oplaadpunten. Ze zijn te herkennen aan dit symbool:

Bron: Stockholm Parkering

Figuur 105: Symbool van een P+R waar parkeren gratis is met een abonnement voor het openbaar vervoer.

6 P+R-parkings zijn gratis als de gebruiker een maand- of jaarabonnement heeft bij de aanbieder van het **openbaar vervoer**. Kaarten met verminderd tarief geven geen toegang tot deze dienst. Parkeren is gratis tot middernacht van de dag waarop het voertuig de parking is binnengereden. Deze parkings zijn te herkennen aan dit symbool:

Bron: Stockholm Parkering

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Over het beleid inzake gedeeld gebruik van parkeerplaatsen kon geen informatie worden gevonden voor deze monografie.

4.3. Het parkeren van tweewielers

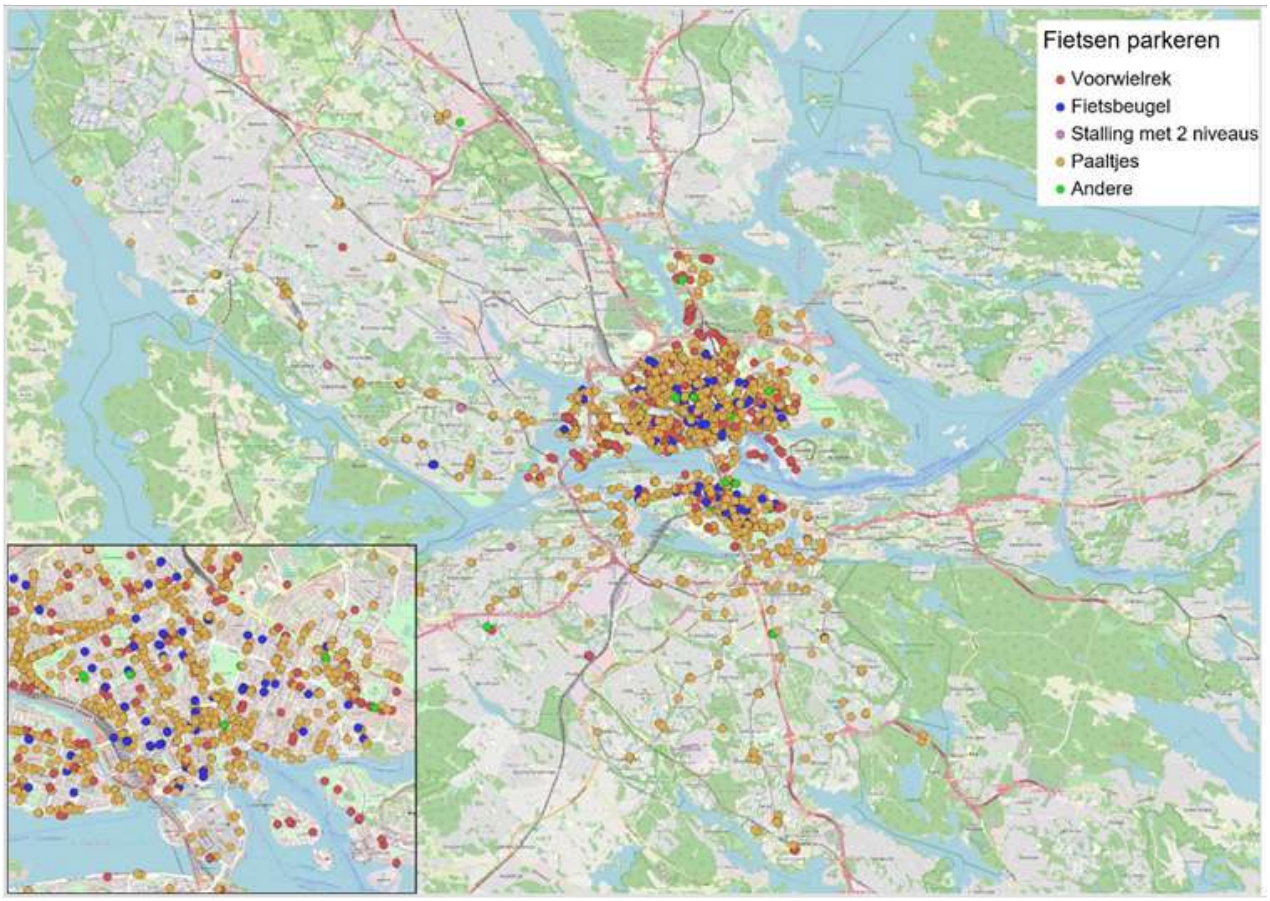
4.3.1. Fietsen parkeren

Langs de openbare weg

Vandaag zijn er ongeveer 30.000 fietsparkeerplaatsen in Stockholm. De jongste jaren heeft de stad fors geïnvesteerd in de aanleg van meer fietsparkeerplaatsen: het aantal plaatsen **neemt toe met 2.000 tot 3.000 per jaar**, met voorrang voor knooppunten van het openbaar vervoer.

Het aanbod is uiteenlopend: fietsbeugels, fietsenrekken met voorwielsteun, fietsenstallingen met twee verdiepingen. Een kaart met alle fietsparkeervoorzieningen is beschikbaar op de website van de stad Stockholm:

Figuur 106: Kaart met de verschillende parkeervoorzieningen



Bron: OpenData Stockholm

Fietsen die slecht of langer dan 24 uur aan één stuk geparkeerd staan (met uitzondering van weekends, feestdagen en de daaraan voorafgaande dagen) kunnen door de stadsdiensten worden weggenomen en opgeborgen tot de eigenaars ze komen ophalen (maximaal 3 maanden). Ze moeten dan een boete van 500 Zweedse kronen (46 euro) betalen.

Buiten de openbare weg

Stockholm Parkering beheert eveneens een parkeeraanbod voor fietsen buiten de straat. Dat aanbod valt uiteen in vier mogelijkheden:

- Fietsgarages ter beschikking stellen waar parkeerplaatsen te huur zijn. Zo zijn er momenteel twee. De eerste telt 300 plaatsen (+ 30 plaatsen voor elektrische fietsen die tegelijk kunnen worden opgeladen) en heeft opbergkastjes (bijvoorbeeld voor een fietshelm) en grotere parkeerplaatsen voor bakfietsen. De huurprijs ligt tussen 9 en 18 euro/maand. De tweede is veel kleiner en biedt slechts plaats aan 24 fietsen. Ze bevindt zich bij de ingang van een metrostation.
- Binnen meerdere parkings voor auto's zijn fietskluizen te huur.
- Gratis parkeerplaatsen in twee van hun parkings.
- Mogelijkheden om fietsen te stallen voor klanten van openbare parkings die al een plaats voor hun auto huren: elke klant mag zijn fiets gratis stallen op een voorbehouden fietsplaats in 25 parkings die eigendom zijn van Stockholm Parkering.

Figuur 107: Voorbeeld van de fietsgarage met 24 plaatsen die te huur zijn.

Bron: Stockholm Parkering

Figuur 108: Voorbeeld van een fietskluis in een openbare parking.

Bron: Stockholm Parkering

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Gemotoriseerde tweewielers parkeren op straat is gratis in de vakken voor motorfietsen (met logo zoals hiernaast) en in de parkeervakken voor auto's, indien zij een bewonersvergunning hebben (1/4 van de prijs van een bewonersvergunning voor auto's). Voor elektrische fietsen en lichte bromfietsen gelden dezelfde parkeerregels als voor gewone fietsen.

Buiten de straat moeten gemotoriseerde tweewielers parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen.

5. BELEID PER WIJK

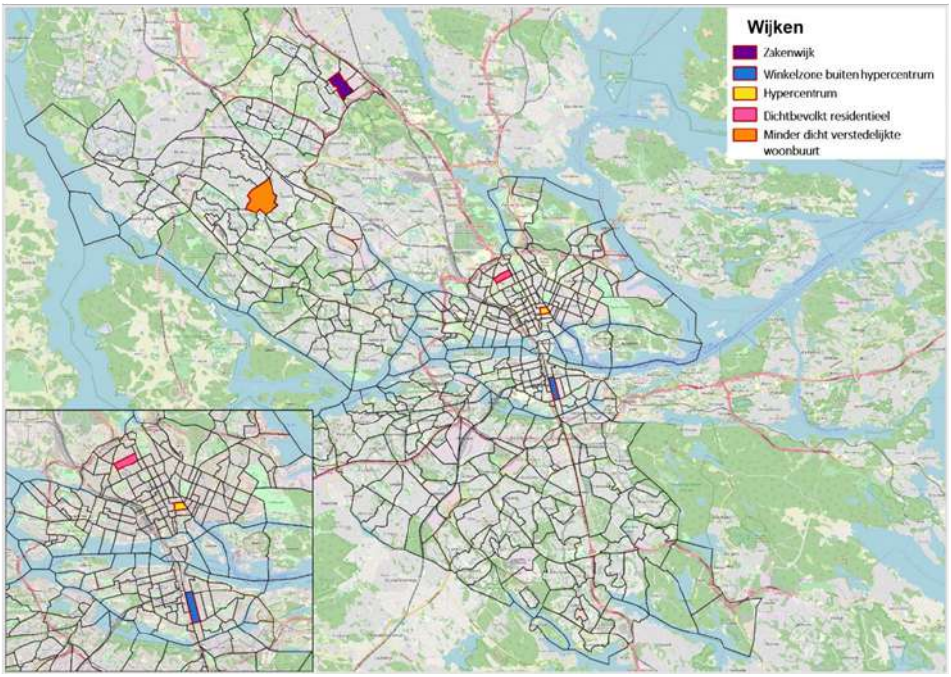
De selectie van de geanalyseerde stadsdelen is gebaseerd op de indeling in statistische gebieden die door de stad Stockholm is gemaakt.

Wat het parkeerbeleid betreft, zijn de zones met de sterkste rotatie de winkelgebieden, zowel in het hypercentrum als daarbuiten. Er is echter een verschil in prijs tussen deze twee wijken.

In de residentiële wijken is er weinig rotatie en niet eens reglementering als ze ver van het stadscentrum liggen en de bouwdichtheid er laag is.

Ten slotte is er de zakenwijk, aan de rand van de stad. Daar geldt geen specifieke reglementering, behalve voor de straten die het dichtst bij de omliggende woonwijken met minder dichte verstedelijking liggen. De bedrijven hebben echter grote parkings voor hun werknemers.

Figuur 109: Kaart van Stockholm met de indeling in statistische sectoren en de ligging van de wijken die in de studie geanalyseerd werden.



Bron: Stratec, achtergrond OpenStreetMap en OpenData van de stad Stockholm

Figuur 110: Samenvatting van de parkeerindicatoren voor de verschillende stadsdelen van Stockholm

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN STOCKHOLM	SOORT ZONE	KOSTEN VOOR 1 UUR PARKEREN	KOSTEN VAN DE OPENBARE PARKINGS	MINIMUM-NORM AUTO'S (WONINGEN)	MINIMUM-NORM AUTO'S (HANDELS-ZAKEN)	MINIMUM-NORM AUTO'S (KANTOREN)
Hypercentrum	Norrlands-gatan	Met rotatie en veel rotatie	€ 4,5	€ 8 - € 11 /uur	1 pl/appart	Geen norm	Geen norm
Dichtbevolkt residentieel	Matteus Kyrka	Weinig rotatie	€ 1,5	€ 4 - € 8 /uur	1 pl/appart	Geen norm	Geen norm
Minder dicht verstedelijkte woonbuurt	Flysta	Niet geregel-menteerd	€ 0	€ 0,5 - € 1,5/uur	1 pl/appart	Geen norm	Geen norm
Zakenwijk	Isafjords-gatan	Weinig rotatie, geen regle-mentering	€ 1,5	€ 0,5 - € 2/uur	1 pl/appart	Geen norm	Geen norm
Winkelzone buiten hypercentrum	Götgattan	Met rotatie en weinig rotatie	€ 1,5 - € 2,5	€ 4 - € 6 /uur	1 pl/appart	Geen norm	Geen norm

6. TE ONTHOUDEN?

- Hoewel de strategische keuzes voor het parkeerbeleid in handen van de stad blijven, heeft zij het beheer en de controle van het parkeren op straat (Securitas, Svensk Bevakningstanst) en elders (voornamelijk Stockholm Parkering) uitbesteed aan (semi-)particuliere bedrijven,
- Het beleid inzake het beheer van de openbare ruimte aarzelt niet om parkeerplaatsen op straat op te heffen en zo het fietsverkeer en het fietsparkeren te vergemakkelijken;
- Fietsen parkeren is op meerdere manieren mogelijk, zowel op straat als elders, en de stad stelt zich proactief op om steeds meer plaatsen voor fietsers ter beschikking te stellen;
- De stad gaat ervan uit dat zij afgeschafte parkeerplaatsen bij herinrichting van de openbare ruimte niet compenseert;
- De gereglementeerde parkeerzones op straat bevinden zich hoofdzakelijk in het stadscentrum en de dichtstbijgelegen wijken; een aanzienlijk deel van de minder dicht bebouwde stad heeft dus geen reglementering;
- Een gedematerialiseerde betaaldienst voor parkeren: de app "Betala P";
- Voor bewonersvergunningen moet betaald worden; ze zijn beperkt tot één auto per persoon en parkeren is dan verplicht in de zone waarin de woning zich bevindt;
- P+R's zijn verspreid over de buitenwijken rond het stadscentrum om overstappen op het openbaar vervoer te bevorderen;
- Er is alleen een nationale stedenbouwkundige norm die de regels voor de aanleg van parkeerplaatsen bij nieuwbouw. Het gaat daarbij alleen om woongebouwen;
- Elektrische voertuigen worden gepromoot via kortingen op abonnementen voor openbare parkings en gratis oplaadmogelijkheden.

7. BRONNEN

Telefonisch onderhoud met het Traffic Office van de stad Stockholm

https://parkering.stockholm/

https://www.eltis.org/discover/case-studies/reduced-parking-fees-promote-clean-vehicles-stockholm-sweden

https://www.stockholmbusinessregion.com/globalassets/documents/the_stockholm_economy_2018_q4.pdf

https://www.scb.se/en/

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/49148/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_086_TRV_Annual%20Report_2017.pdf

https://www.aimopark.se/en-gb/

https://www.stockholmparkering.se/

http://slb.nu/slb/rapporter/pdf8/slb2019_017.pdf

https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_lanet_2018.pdf

https://www.keolis.com/fr/notre-groupe/keolis-acteur-international/reseaux-emblematiques/stockholm

http://projects.centralbaltic.eu/images/files/result_pdf/COMBAT_result2_Stockholm.pdf

https://en.parkopedia.se/parking/locations/stockholm_comt%C3%A9_de_stockholm_su%C3%A8de_u6sce0t5j1h/?arriving=202006031200&leaving=202006031400 (tarieven van de parkings van privéaanbieders buiten de straat)

HOOFDSTUK 11:
BRUSSEL

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

BRUSSEL (BHG)

Eigenheden van de stad en van haar mobiliteitsbeleid

De auto wordt hoofdzakelijk gebruikt voor verplaatsingen naar en vanuit het Gewest. Sterke ambitie om het gebruik ervan tegen 2030 te verminderen, met toename van het fietsgebruik.

Parkeerbeleid

De gewestelijke doelstellingen houden verband met harmonisatie van het beleid van de gemeenten, met reglementering van parkeerplaatsen en de beperking van het aantal ervan.

Parkeren op straat

Er zijn 9 verschillende tariefzones in het BHG. Bewoners maar ook andere gebruikers met een bijzonder profiel komen in aanmerking voor vrijstellingen. Momenteel worden niet overal in het Gewest dezelfde tarieven toegepast en hangen zij nog steeds sterk af van de gemeenten.

Parkeren buiten de straat

Parkeren buiten de straat wordt ontwikkeld, met name via P+R-voorzieningen. De parkings worden hoofdzakelijk door privé-exploitanten beheerd. De stedenbouwkundige normen zijn onlangs restrictiever geworden, vooral om meer ruimte te bieden voor fietsparkeren in woongebouwen, kantoren en handelszaken.

Bijzonderheden in de wijken

Het hypercentrum is niet de wijk met de grootste rotatie. De winkelstraten daarentegen liggen in de rode zone (met veel rotatie), zelfs buiten het hypercentrum.

In de residentiële zones is er doorgaans weinig rotatie. Aan de rand van de stad is er minder reglementering of is ze beperkt tot een blauwe zone, zonder tarieven.

1. SLEUTELINDICATOREN

	STADSCENTRUM	GROOTSTEDELIJKE REGIO
Bevolking	1.205.492	2.528.996
Oppervlakte	159 km²	2.681 km²
Bevolkingsdichtheid	7.560 inwoners/km²	943 inwoners/km²
Modaal aandeel van de auto	42 %	/
Aantal plaatsen op straat/inw.	0,256	/

2. CONTEXT

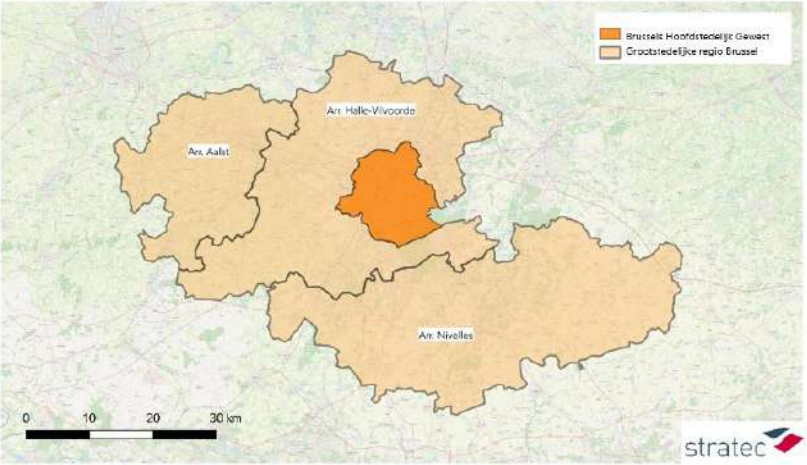
2.1. Stedelijke en institutionele organisatie

Aangezien België een federale staat is, is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) een autonoom gewest met een eigen regering die door de inwoners wordt verkozen. Hoewel het om een gewest gaat, wordt Brussel hier beschouwd als centrumstad, wegens haar omvang en het stedelijk continuüm dat het niet mogelijk maakt de ene of de andere gemeente af te zonderen.

Het BHG ligt in het centrum van het land en telt 19 gemeenten, verspreid over een oppervlakte van 159 km². Een daarvan is de stad Brussel, die de Vijfhoek omvat, het historisch centrum van Brussel. Ondanks een vrij klein grondgebied in vergelijking met andere grote Europese hoofdsteden, telt het BHG meer dan 1,2 miljoen inwoners, wat neerkomt op 7.560 inwoners per km². De stad is dan ook tamelijk dichtbevolkt.

De grootstedelijke regio Brussel reikt dan weer tot in de andere twee Belgische gewesten, Vlaanderen en Wallonië. Ze komt overeen met het verzorgingsgebied van Brussel en is doorlopend verstedelijkt, weliswaar met een ander soort woningen dan in de centrumstad, dat meer ruimte in beslag nemen en daardoor de lagere bevolkingsdichtheid verklaart (943 inwoners per km²).

Figuur 111: Kaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn grootstedelijke regio



Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent sinds 1996 een ononderbroken sterke bevolkingsgroei. Dit vormt een uitdaging op het gebied van mobiliteitsbeheer en de evolutie van de vervoersnetwerken. Deze demografische druk is hoofdzakelijk te wijten aan aanzienlijke internationale migratiebewegingen, die een negatief binnenlands migratiesaldo compenseren. In 2019 had meer dan een derde van de Brusselse bevolking niet de Belgische nationaliteit.

De gemiddelde leeftijd van de Brusselse bevolking is 38 jaar, jonger dan in Vlaanderen en Wallonië. De Brusselse huishoudens bestaan gemiddeld uit 2,17 personen. Het werkloosheidspercentage in het BHG bedraagt 13% en het inkomen per inwoner 14.372 euro. Dat laatste is hoog, met name door de aanwezigheid van veel Europese instellingen of bedrijven. Anderzijds is het werkloosheidscijfer ook hoog omdat een groot deel van de welgestelde gezinnen in de rand rond Brussel woont.

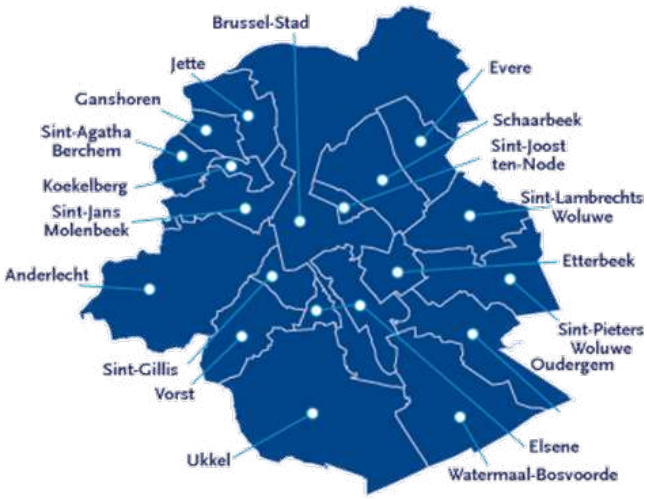
Het BHG is een autonoom gewest met eigen bevoegdheden, onder meer op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en vervoer.

De gewestelijke wetgevende macht is het Brussels Parlement, dat bestaat uit leden die om de vijf jaar worden verkozen via algemene verkiezingen. Het stemt over teksten die de bevoegdheid van het BHG betreffen en draagt bij tot de financiering van het gewestelijk beleid, met name door de gewestelijke budgetten goed te keuren. Bovendien oefent het toezicht uit op de gewestregering, het uitvoerend orgaan. Het beleid van de Brusselse regering wordt vervolgens uitgevoerd door de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, die is onderverdeeld in zes administraties, waaronder Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor het bepalen van de mobiliteitsstrategie en het onderhoud van de infrastructuur van wegen en openbaar vervoer.

De 19 Brusselse gemeenten hebben eveneens hun eigen bevoegdheden, die betrekking hebben op het dagelijkse leven en het gemeentelijk grondgebied. Zij concretiseren de beslissingen die op hogere bestuursniveaus worden genomen en zijn tegelijk autonome lokale overheden. De leden van de gemeenteraden worden om de zes jaar verkozen. Sommige taken die aan de gemeenten toekomen zijn verplichtingen, zoals het beheer van de wegen of het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen. Andere taken zijn dan weer facultatief en kunnen dus door de gemeente zelf worden beheerd of aan gewestelijke instanties worden gedelegeerd: verkeer of huisvesting bijvoorbeeld.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is onderverdeeld in 19 gemeenten, weergegeven op de kaart hieronder.

Figuur 112: De 19 gemeenten van het BHG.



Bron: be.brussels, portaal van het BHG

2.2. Parkeerbeheer

Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap heeft het mogelijk gemaakt een gewestelijk kader vast te leggen voor de parkeerstrategie op straat, die voordien op ongelijksoortige wijze op gemeentelijk niveau was georganiseerd.

Het instrument dat daaruit voortvloeit, het in 2014 goedgekeurde **Gewestelijk Parkeerbeleidsplan** ("GPBP"), vervolledigt het strategisch kader en legt het regelgevend kader vast voor de organisatie en regulering van het parkeren: streven naar vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat, zonering, tariefmarges, streven naar nieuwe voorbehouden plaatsen voor fietsen, autodelen, enz.

De hoofdlijnen van dit plan zijn **harmonisering en vereenvoudiging van het parkeren in de 19 gemeenten** van het Brussels Gewest. Het GPBP laat de concrete uitvoering van de principes en normen die op Gewestelijk niveau overeengekomen werden, over aan de gemeenten. Ze kunnen uit het beleid overnemen wat hun het best geschikt lijkt voor het wegennet op hun grondgebied. Het GPBP wordt dus plaatselijk aangepast en verfijnd in de Gemeentelijke Parkeeractieplannen ("GPAP") die zijn goedgekeurd in de meeste Brusselse gemeenten (sommige hebben zich echter nog niet op de gewestelijke regelgeving afgestemd en beschikken nog niet over een GPAP).

In het GPBP worden ook de 11 taken van het **parkeeragentschap parking.brussels** verduidelijkt. Dat is een naamloze vennootschap van publiek recht, waarvan de statuten zijn goedgekeurd door de regering van het BHG. Haar ontvangsten in 2019 bedroegen 27.472.958,88 euro. Haar opdrachten betreffen het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op straat of de ontwikkeling van alternatieve parkeerfaciliteiten (fietsen, motorfietsen, ...), maar ook het ter beschikking stellen van een databank met parkeergegevens en de ontwikkeling van overstapparkings. Hoewel parkeren een gemeentelijke bevoegdheid blijft, hebben sommige gemeenten ervoor gekozen de controle of het volledige beheer van het parkeren over te dragen aan het Agentschap.

Een nieuwe versie van het GPBP, dat om de vijf jaar wordt herzien, moet zeer binnenkort worden opgesteld. De herziening zal gebeuren in het licht van de doelstellingen en acties van het nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).

3. MOBILITEITS- EN PARKEERBELEID

3.1. Mobiliteitsbeleid

Het **modale aandeel van de auto (als bestuurder alleen in de wagen) blijft hoog in het BHG**: een derde van alle verplaatsingen binnen het Gewest en verband houdend met het Gewest. Hoewel de Brusselse huishoudens almaar minder gemotoriseerde voertuigen bezitten en, er de jongste jaren, een terugloop is van de leeftijd waarop men een rijbewijs haalt, blijft het autogebruik hoog. Dat is onder meer te verklaren door de inrichting van de openbare ruimte, die nog steeds sterk op de auto is afgestemd (en het gebruik ervan voor korte afstanden niet ontmoedigt), door het fenomeen van de bedrijfswagen dat in België nog sterk speelt, en door aanzienlijke stromen pendelaars die tijdens de spitsuren het Brusselse Gewest in- en uitrijden met motorvoertuigen.

Het modale aandeel van de fiets is in het Brussels Gewest laag in vergelijking met de andere onderzochte agglomeraties (4% van de Brusselse verplaatsingen). Er is echter nog **veel ruimte voor verbetering**, want het gebruik van de fiets neemt de laatste jaren fors toe (gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal verplaatsingen per fiets met 13% sinds 2010 Provélo) en de fiets is bijzonder geschikt voor afstanden van 2-5 km (of zelfs tot 10 km met elektrische ondersteuning), goed voor meer dan 60% van de verplaatsingen in Brussel.

In het nieuw gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove (2020) worden de mobiliteitsdoelstellingen voor het gewest ontwikkeld uitgewerkt in de Mobility Vision. Ze berusten op drie pijlers:

- Verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid van de inwoners door wijken autoluw te maken, de structurerende lijnen van het openbaar vervoer en van het fiets- en voetgangersnetwerk te versterken en door de verkeersstromen op de rondweg en de toegangswegen te reguleren;
- Uitrol van een mobiliteits- en parkeeraanbod om verplaatsingen zonder eigen auto te vergemakkelijken en aan te moedigen, het gebruik van actieve vervoerswijzen voor korte en middellange afstanden aan te zwengelen en de verplaatsingsvraag te moduleren om het aantal individuele gemotoriseerde verplaatsingen en de duur ervan te beperken;
- Een transparanter openbaar bestuur en bevestiging van de functies van het Gewest binnen de samenwerking met de andere bestuursniveaus en de openbare en particuliere actoren.

Om deze Mobility Vision door te voeren heeft het Gewest de ambitie invloed uit te oefenen op de verplaatsingsvraag door het gebruik van de privéwagen te beperken. Wat fietsen betreft is de ambitie tegen 2030 een modaal aandeel van meer dan 10% te bereiken voor alle verplaatsingen, door het fietsgebruik intergewestelijke verplaatsingen te verdrievoudigen en de interne verplaatsingen te verviervoudigen.

3.2. Parkeerbeleid

Sinds de publicatie van het GPBP kan het bestaande aantal niet-voorbehouden parkeerplaatsen op straat (d.w.z. met uitzondering van plaatsen voor PBM's, deelauto's voor autodelen en voor leveringen) niet meer worden verhoogd. Het GPBP bepaalt bovendien het aantal gereglementeerde plaatsen per zone voor de gemeenten en het minimaal aantal voorbehouden plaatsen.

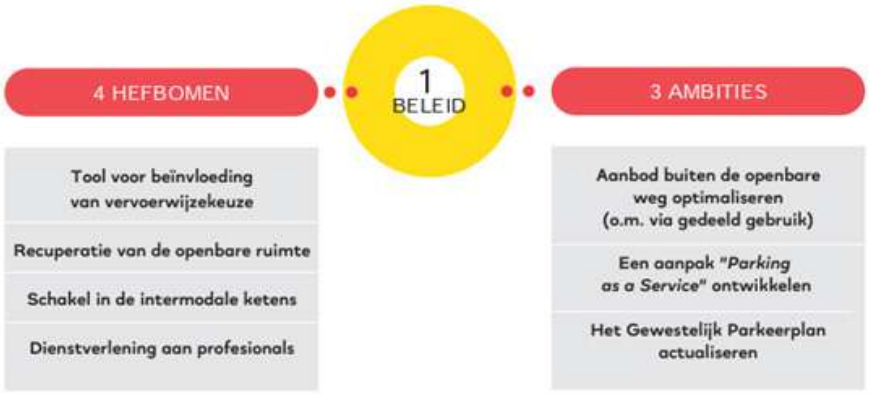
Zo **kan geen enkele maatregel tot herbestemming of herinrichting van de openbare ruimte leiden tot een toename van het aantal parkeerplaatsen** dat al op straat aanwezig is. Acties om het evenwicht tussen twee wijken te herstellen zijn echter wel mogelijk als beide wijken niet te ver uit elkaar liggen en op het grondgebied van dezelfde gemeente of in een aangrenzende gemeente liggen.

Bovendien moeten nieuwe voorzieningen op straat, zoals parkeerplaatsen voor tweewielers, taxi's of deelauto's, bestaande parkeerplaatsen vervangen en niet in andere delen van de openbare ruimte komen, zoals voetpaden.

In de GPAP's moet worden vermeld hoe de gemeenten willen bijdragen tot deze algemene doelstelling inzake vermindering van het aantal parkeerplaatsen (met name door hun compensatiemaatregelen uiteen te zetten, waarover hieronder meer).

Het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove benadrukt eveneens hoe belangrijk parkeren is als factor in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en als **hefboom voor het heroveren van de openbare ruimte.** Vier acties in het plan zijn gewijd aan het parkeren van auto's, één aan fietsparkeren.

Figuur 113: Parkeerstrategie zoals samengevat in GoodMove.



Bron: Plan GoodMove

Het GPDO, overgenomen in het plan GoodMove, heeft in verband met parkeren meerdere doelstellingen tegen 2030:

- Tegen 2030 minder dan 200.000 parkeerplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen op straat (tegenover 265.000 in 2014);
- Dalen tot minder dan 35.000 ongereglementeerde parkeerplaatsen op straat in 2030;
- Het parkeeraanbod voor bewoners buiten de openbare weg verhogen tot 20.000 plaatsen

3.2.1. Autodelen

Om hun activiteiten te mogen uitoefenen, moeten aanbieders van deelauto's een vergunning van het Gewest krijgen. De aanbieders die momenteel erkend zijn voor deze markt zijn Cambio en Zen Car (lussystemen) en Poppy (free-floating).

Systemen die in gesloten lussen werken, beschikken over voorbehouden parkeerplaatsen. In 2013 streefde het Gewest ernaar om tegen 2020 op zijn grondgebied 800 deelauto's te hebben voor 25.000 gebruikers. De spreiding van deze deelauto's (en dus van hun parkeerplaatsen) werd gepland in verhouding tot het aandeel van elke gemeente in de bevolking van het Gewest in 2011. Het zijn de gemeenten die de parkeerplaatsen op straat voorbehouden voor de standplaatsen van deelauto's. Voor kleinere standplaatsen (met weinig voertuigen) is eerder plaats op straat. Grotere standplaatsen daarentegen adviseert het GPBP buiten de straat aan te leggen.

Figuur 114: Deelauto's in 2011 en in 2020 per gemeente.

GEMEENTE	% BEVOLKING (2011)	AUTODELEN VOERTUIGEN EIND 2011	DOELSTEL-LING 800 VOLGENS BEVOLKING	GROEI 2012-2020
Anderlecht	10%	6	77	71
Oudergem	3%	6	23	17
Sint-Agatha-Berchem	2%	2	16	14
Brussel	14%	65	116	51
Etterbeek	4%	24	33	9
Evere	3%	3	26	23
Vorst	5%	7	37	30
Ganshoren	2%	2	17	15
Elsene	7%	19	59	40
Jette	4%	4	34	30
Koekelberg	2%	5	15	10
Sint-Jans-Molenbeek	8%	4	65	61
Sint-Gillis	4%	23	34	11
Sint-Joost-ten-Noode	2%	16	19	3
Schaarbeek	11%	**32**	**89**	**57**
Ukkel	7%	**14**	**57**	**43**
Watermaal-Bosvoorde	2%	**5**	**18**	**13**
Sint-Lambrechts-Wo-luwe	5%	**5**	**37**	**32**
Sint-Pieters-Woluwe	4%	**6**	**29**	**23**
BHG	100%	**248**	**800**	**552**

GEMEENTE	AUTODELEN VOERTUIGEN EIND 2020
Anderlecht	15
Oudergem	12
Sint-Agatha-Berchem	10
Brussel	100
Etterbeek	40
Evere	11
Vorst	18
Ganshoren	6
Elsene	75
Jette	23
Koekelberg	13
Sint-Jans-Molenbeek	15
Sint-Gillis	47
Sint-Joost-ten-Noode	6
Schaarbeek	107
Ukkel	47
Watermaal-Bosvoorde	28
Sint-Lambrechts-Woluwe	20
Sint-Pieters-Woluwe	42
BHG	635

Bron: GPBP, blz. 56 en gegeven van parking.brussels

Op 1 januari 2020 waren er in het BHG 635 plaatsen voor deelauto's, in 219 standplaatsen, voorbehouden voor twee aanbieders. De doelstelling voor 2020 is dus nog niet helemaal bereikt.

Autodeelbedrijven doen eveneens hun voordeel met vrijstellingskaarten waarmee de klant kan parkeren tijdens het gebruik van een deelauto. Details over het gebruik van deze vrijstellingskaarten staan in het hoofdstuk over parkeervergunningen hierna.

3.2.2. Compensatie

Het besluit van de Brusselse regering van 18 juli 2013 geeft parking.brussels een wettelijk mandaat op het vlak van compensatie van afgeschafte parkeerplaatsen.

Voorafgaand aan alle werkzaamheden waarbij parkeerplaatsen op straat worden opgeheven, dienen de wegbeheerders of de interveniënten het Agentschap in kennis te stellen. Op basis van deze kennisgevingen berekent Parking.brussels een reële behoefte aan compensatie buiten de straat, op basis van een berekeningsmethode waarvan de modaliteiten door de gewestregering zijn goedgekeurd. Vertrekkend van die raming gaat het agentschap vervolgens na of de genomen maatregelen stroken met de gemeentelijke voorschriften inzake compensatie.

Het zijn immers de gemeenten die in hun GPAP moeten bepalen w**elke opties voor compensatie overheveling naar buiten de straat kunnen opvangen.** Daarnaast mag het aantal nieuwe plaatsen buiten de straat niet groter zijn dan het aantal dat op straat wordt afgeschaft. Ten slotte mogen gemeenten in theorie geen parkeerplaatsen schrappen als dit niet is voorzien in hun GPAP of in de herziening daarvan.

Indien nodig kan het parkeeragentschap een afwijking toestaan binnen een door de regering vastgelegd kader van afwijkingen. Indien de gemeente nalaat het nodige te doen, kan het parkeeragentschap of het Gewest, na ingebrekestelling, de rol van de gemeente overnemen om de compensatie door te voeren.

In de praktijk botst dit compensatiebeleid de jongste jaren op tal van **moeilijkheden op het terrein** en het afschaffen van parkeergelegenheid op straat is niet altijd gepaard gegaan met compensatie daarbuiten.

Dat is een van de redenen waarom het nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan "de regels voor compensatie van parkeren op straat wil herevalueren" in de loop van de komende jaren.

3.2.3. MaaS

Het informaticaplatform gekoppeld aan het **Parkeerobservatorium** is in 2018 ontwikkeld. Dit platform bundelt alle gewestelijke gegeven in verband met parkeren en is toegankelijk voor iedereen die de website bezoekt. De gegevens kunnen gratis worden bekeken en gedownload. De gegevens die parking.brussels verzamelt, zijn eveneens te raadplegen op de site Open Data Store, waar meerdere Brusselse administraties hun gegevens in open data bijeenbrengen.

Parking.brussels staat in voor de oprichting van het gewestelijk platform BIPaSS, dat alle bestaande smartphone-apps voor het betalen van parkeren op straat samenbrengt. Dat is momenteel mogelijk voor enkele gemeenten. Zeven verschillende apps werken met BIPaSS: Easypark, OPnGO, Flowbird, paybyphone, 4411 (per sms), Yellowbrick en Autlo. Ze zijn allemaal gratis.

De gebruiker kiest de app van zijn voorkeur en start een sessie wanneer hij parkeert. Hij beëindigt deze sessie bij het wegrijden en betaalt vervolgens ofwel met een kredietkaart op de app ofwel na het ontvangen van een factuur. Deze betalingswijze houdt automatisch rekening met de verschillen in tarieven tussen de gemeenten, zonder dat de gebruiker deze hoeft te kennen. Het platform koppelt de gegevens uit de apps met de bewonerskaarten en met de computers van de controleurs.

Ten slotte wordt rechtstreeks door parking.brussels een app ontwikkeld om openbare parkings te vinden. Ook deze app is gratis. Hij geeft voor elke parking een reeks gegevens: openingstijden, tarieven, beschikbaarheid van plaatsen, beschikbare diensten en uitrusting (bv. aanwezigheid van stopcontacten of voorzieningen voor mensen met een handicap) en de route er naartoe. In drie gemeenten loopt eveneens een proefproject om mensen met beperkte mobiliteit in real time te helpen de voorbehouden plaatsen op straat en in openbare parkings te vinden

Parking as a Service is opgenomen in een specifieke actie vinnen het actieplan van GoodMove. Bedoeling is tegen 2025 **parkeren te integreren in de MaaS-platforms** en diensten te ontwikkelen die verband houden met parkeren, rond openbare parkings maar niet alleen daar.

4. OPERATIONELE MODALITEIT VAN HET PARKEERBEHEER

4.1. Parkeren op straat

In 2020 zijn er 309.100 parkeerplaatsen op straat op het grondgebied van het BHG. In dat aantal zitten de gereglementeerde plaatsen, die 64% van het totaal uitmaken (198.800 plaatsen), de niet-gereglementeerde plaatsen (51.400), de voorbehouden plaatsen (13.400) en de plaatsen voor privé-inritten (45.500). Er zijn in totaal 256 plaatsen/1000 inwoners van Brussel. Van de gereglementeerde plaatsen is 57% niet gratis.

Ter vergelijking: in 2014 waren er **265.000 parkeerplaatsen** op straat, waarvan 161.500 gereglementeerd en 90.200 niet. De plaatsen voor privé-inritten waren toen niet meegerekend. Dit betekent dat het totale aantal parkeerplaatsen op straat met ongeveer 9.500 is gedaald. Daarnaast is het aandeel van de gereglementeerde plaatsen toegenomen ten koste van dat van de niet-gereglementeerde plaatsen.

Aangezien de informatie vanuit de gemeenten over het totaal aantal plaatsen (met name wanneer bij een inrichtingsproject plaatsen worden geschrapt) naar parking.brussels nog verbetering vatbaar is, kunnen deze cijfers lichtjes afwijken van de werkelijkheid.

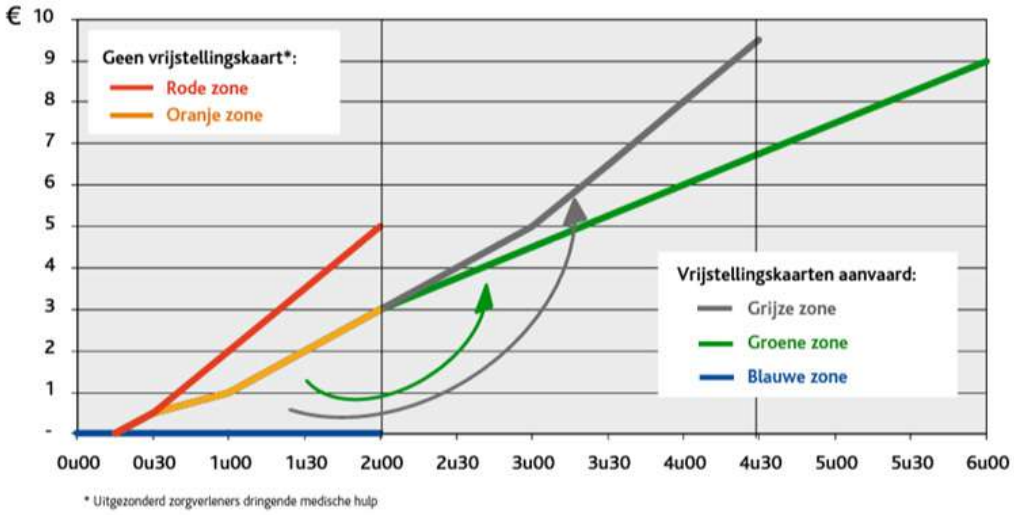
4.1.1. Tariefzones

Er zijn negen verschillende tariefzones in het BHG. Ze worden aangegeven met kleuren. Hoewel op gewestelijk niveau tarieven worden aangeraden, worden die niet noodzakelijk in alle gemeenten toegepast. Wel hebben de zones gemeenschappelijke noemers, met name de wijken waarin men ze kan aantreffen:

- Rode zone: Dichte wijken met handelszaken en diensten die een zeer grote vraag naar parkeren van korte duur met zich meebrengen. Parkeren is er doorgaans beperkt tot 2 uur en het tarief is hoog. Vrijstellingskaarten zijn niet toegestaan, behalve voor verstrekkers van dringende hulp.
- Oranje zone: Van dezelfde aard als de voorgaande wijken, maar meestal in kleinere secundaire centra, waarvan de aantrekkingskracht eerder lokaal is. De werking is te vergelijken met die van de rode zone, maar met lagere tarieven.
- Grijze zone: Komt overeen met een overgangsgebied tussen de zones met veel rotatie en die met weinig rotatie. De grijze zones vormen een minderheid in het Gewest.
- Groene zone: Wijken buiten de rode, oranje en grijze zones waar de parkeervraag moet worden gereguleerd maar waar de druk niet zo groot is. Langparkeren is er mogelijk. Dit soort zone treft men gewoonlijk aan in woonwijken of aan de rand van zones met veel rotatie.
- Blauwe zone: Wijken met een lage parkeerdruk, waar geen gebruik hoeft te worden gemaakt van betaald parkeren als ontradend instrument. Rotatie wordt evenwel aangemoedigd, met een maximale parkeerduur van 2 uur, gecontroleerd met behulp van een parkeerschijf.
- Evenementenzone: Wijken met plaatsen die evenementen aantrekken (concertzalen, stadions, ...). De zone is tijdelijk en dient om tijdens evenementen parkeeroverlast te vermijden.
- Zone met voorbehouden parkeerplaats: Zone voorbehouden voor gebruikers die in het bezit zijn van een speciale kaart die hun toelaat er te parkeren.
- Kiss & Ride"-zone: In de omgeving van trein- en metrostations waar het druk is, maar ook rond kinderdagverblijven, scholen en andere voorzieningen voor kinderen of afhankelijke personen. Men mag er maar 15 minuten stilstaan, de tijd die nodig is om een passagier uit te laten of op te pikken.
- Leveringszone: Voorbehouden voor voertuigen die laden of lossen.

De tariefrichtlijnen die het GPBP voorstelt, zijn samengevat in de grafiek hieronder:

Figuur 115: Prijzen in de gereglementeerde zones.



Bron: GPBP blz. 37

In de groene zone geldt er geen tijdslimiet. Het tarief stijgt met 1,5 euro per bijkomend uur. In elke zone geldt dat een periode volledig betaald moet worden zodra ze begonnen is. De vaste retributie (wanneer men niet betaalt of de tijdslimiet overschrijdt) bedraagt 25 euro per halve dag (4,5 uur).

In de andere zones (evenementen, voorbehouden parkeerplaats, kiss & ride en levering) verschilt de reglementering:

ZONE	EVENEMENT	VOORBEHOUDEN PARKEERPLAATS	KISS & RIDE	LEVERING
Tarief	1ste kwartier: € 0 € 2,5/halfuur	/	€ 0 voor de op het bord aangegeven duur	/
Forfaitaire retributie	€ 50/ halve dag	€ 25/ parkeerperiode	€ 100/ halve dag	€ 100/ parkeerperiode
Vrijstellingskaarten	Aanvaard	Hangt af van de voorbehouden parkeerplaats	Nee, behalve voor dringende zorgen	Nee, behalve voor dringende zorgen

Een bijzonderheid in het BHG is dat parkeren langsheen het voetpad vóór privé-inritten toegestaan is. Het GPBP vermeldt dat de verplichte betaling daardoor niet wegvalt indien de inrit zich in een zone met betaald parkeren bevindt. Dit wordt echter niet in alle gemeenten toegepast.

4.1.2. Parkeervergunningen

Parkeervergunningen (ook wel vrijstellingskaarten genoemd) worden afgeleverd door de gemeenten, die nagaan of de aanvragers aan de criteria voldoen en in geval van misbruik sancties hanteren.

Momenteel zijn er meer dan 302.200 vergunningen (alle types) afgeleverd door de Brusselse gemeenten, wat neerkomt op 0,98 vergunning/parkeerplaats of 1,4 vergunning/gereglementeerde plaats.

Deze vrijstellingen gelden voor op wijkniveau gedefinieerde parkeersectoren en kunnen gemeentegrenzen overschrijden. De indeling in sectoren is uitgevoerd door parking.brussels in overleg met de gemeenten. Een bewonersvergunning is geldig voor de sector waar de aanvrager woont en voor de aangrenzende sectoren om randeffecten te voorkomen, behalve wanneer er een fysieke onderbreking is (spoorweg, kanaal, ...). De oppervlakte van een parkeersector mag niet groter zijn dan 150 hectare.

Om een bewonersvergunning te krijgen, moet de aanvrager ingeschreven zijn in de gemeente waar hij of zij de aanvraag indient, in een gereglementeerde zone. Deze vergunning betreft slechts één auto, van minder dan 3,5 ton, die op naam van de aanvrager staat geregistreerd (of waarvan is aangetoond dat hij alleen door de aanvrager wordt gebruikt). Omgekeerd kan één auto maar één vergunning krijgen.

Het maximumaantal vergunningen per huishouden wordt **door de gemeenteraad vastgelegd.** Het GPBP adviseert een maximum van 2 vergunningen. Ook legt het GPBP de minimumprijzen voor die vergunningen vast: 5 euro/jaar voor de eerste, 50 euro/jaar voor de tweede en 200 euro/jaar voor de volgende indien de gemeente er nog toelaat. Er bestaat ook een tijdelijke bewonersvergunning, van 5 euro voor 63 dagen, geldig voor tweede verblijven.

In de praktijk verschillen de prijzen voor bewonerskaarten van gemeente tot gemeente en variëren ze tussen 0 en 30 euro/jaar voor het eerste voertuig en tussen 50 en 100 euro/jaar voor het tweede.

Er bestaat nog een reeks andere vrijstellingen op gewestelijk niveau, die niet gebonden zijn aan parkeersectoren. Deze vergunningen worden door het Gewest afgeleverd en niet door de gemeenten. Het principe van één kaart per auto en één auto per kaart geldt daarbij altijd. Het gaat om vergunningen voor:

- **Verleners van dringende medische zorgen**: kaart voor 200 euro/jaar, geldig in alle zones en dient duidelijk zichtbaar achter de voorruit te liggen. Bovendien moet de bestuurder een parkeerschijf leggen waarop het tijdstip van aankomst is aangeduid. Van deze vrijstelling mag alleen in dringende gevallen gebruik worden gemaakt.
- **Zorgverleners die niet-dringende medische hulp verlenen**: kaart voor 75 euro/jaar, geldig in blauwe, groene en grijze zones en in evenementenzones. Ook hier geldt de regel over het plaatsen achter de voorruit en het gebruik van een parkeerschijf.
- **Deelauto's**: kaart voor 5 euro/jaar, voorbehouden voor voertuigen van een erkend autodeelsysteem, geldig terwijl een klant het voertuig in gebruik heeft.
- **Mensen met een handicap**: Europese kaart, geldig voor de groene, grijze en blauwe zones en evenementenzones (gratis parkeren, geen tijdslimiet) en in oranje en rode zones op plaatsen die voorbehouden zijn voor mensen met een handicap (in die twee zones moet de gebruiker wel het tarief betalen).

Ten slotte biedt het GPBP de gemeenten de mogelijkheid nog andere vrijstellingen voor te stellen, zoals een tijdelijke multisectorkaart, waarmee de auto van een bewoner in meer dan één sector mag parkeren, en vrijstellingskaarten voor andere gebruikers: bedrijven en zelfstandigen (tussen 150 en 600 euro per jaar[26]), ambulante handel (tussen 75 en 350 euro per jaar[27]), tijdelijke werven (50 euro voor 15 dagen), onderwijsinstellingen (75 euro/jaar), bezoekende automobilisten (3 euro/dag), eigenaars van een voertuig > 3,5 ton (500 euro/jaar) en professionele interventies (90 euro/maand voor max. 3 uur parkeren).

Thans stelt men vast dat er gemeenten zijn die vergunningen voor handelaars toestaan tegen tarieven tussen 150 en 250 euro per jaar. De andere facultatieve vergunningen variëren sterk van gemeente tot gemeente.

4.2. Parkeren buiten de straat

4.2.1. Openbare parkings

Het Gewest heeft 8 openbare parkings. De overige parkings, die veruit de meerderheid van het parkeeraanbod buiten de straat vormen (50 parkings), zijn eigendom van privébedrijven. Het totale aantal aangeboden plaatsen bedraagt 29.260. In 2014 waren er dat 24 610, minder dan nu. Het gemiddelde tarief voor een uur parkeren in het centrum bedraagt 2,60 euro. Een klassiek abonnement voor dag en nacht kost tussen 150 en 200 euro/maand.

Voor de parkings die door het Gewest of de gemeenten worden beheerd, **zijn de tarieven buiten de straat bevoordeeld ten opzichte van de tarieven op straat.** Ze nemen toe naarmate men dichter bij het centrum komt.

Het GPBP moedigt bovendien alle beheerders van openbare parkings aan hun tarieven geleidelijk te verlagen na 48 uur parkeren, om automobilisten aan te moedigen langer te parkeren.

Bewoners (in dezelfde sector of in de 150 ha rond de ingang van de parking) genieten een voorkeurtarief (minstens 30% korting op een abonnement voor dag en nacht) in de openbare parkings die door het Gewest en de gemeenten worden beheerd en in alle parkings waar de abonnementen gelden. Deze bewonersabonnementen zijn niet beperkt tot een maximaal aantal auto's per huishouden. De parkingbeheerders mogen ze niet weigeren zolang hun aantal kleiner is dan 1/3 van alle afgeleverde abonnementen.

Het GPBP laat toe dat er voorbehouden parkings voor bewoners komen, bijvoorbeeld in het kader van de compensatie voor parkeerplaatsen op straat.

4.2.2. Privéaanbod

In 2018 telde parking.brussels ongeveer 250.000 plaatsen in privégarages en 223.000 plaatsen buiten de straat voor gebruik door kantoren, handelszaken, scholen en industrieën.

Ter vergelijking: in 2014 bedroeg dit aanbod 295.000 parkeerplaatsen in woongebouwen, 209.000 bij kantoren, 43.000 voor handelszaken, 43.000 voor industrie en 11.000 voor onderwijs. Het aanbod lijkt dus te zijn afgenomen.

26 Afhankelijk van het aantal afgeleverde kaarten voor een bedrijf (150 euro voor elk van de eerste 5 kaarten, 600 euro voor elke kaart vanaf de 31ste)

27 Afhankelijk van het aantal parkeerdagen in een week

4.2.3. Stedenbouwkundige normen

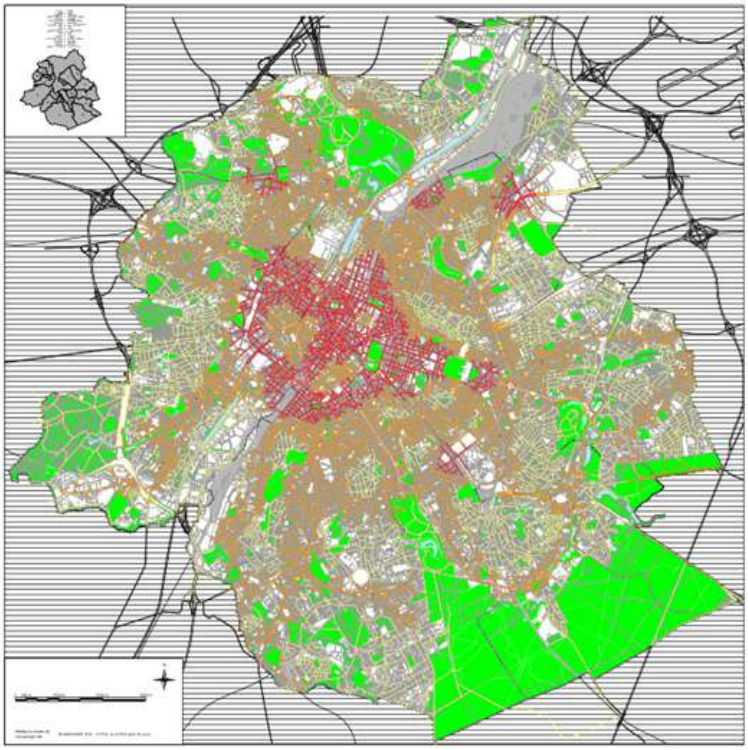
Het BWLKE (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) bevat een hoofdstuk over parkeren en met name parkeren in de omgeving van bestaande kantoorgebouwen. Het doel is **werknemers te ontmoedigen hun auto te gebruiken voor woon-werkverkeer.** Zo bepaalt het BWLKE dat het bij de verlenging van een milieuvergunning voor kantoren verplicht is een maximumaantal parkeerplaatsen vast te leggen. Dat aantal hangt af van de vloeroppervlakte van de kantoren en van de bereikbaarheid van de zone met het openbaar vervoer.

Daartoe is het Gewest verdeeld in 3 bereikbaarheidszones, waarvan de criteria zijn vastgelegd in de GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening). Dit zijn de criteria:

- Zone met de beste bereikbaarheid: < 800 m van de 3 hoofdstations en/of < 500 m van de secundaire stations en de metro- en premetrostations met een hoge frequentie (35 stellen per uur).
- Zone met goede bereikbaarheid: < 500 m van de kleinste stations, de andere metro- en premetrostations en tram/busstations met meer dan 2 lijnen en minstens 25 doortochten/uur en/of < 800 m van metro- en premetrostations met een hoge frequentie.
- Zone met matige bereikbaarheid: rest van het Gewest.

Het gaat hierbij alleen om kantoorgebouwen, niet om handelszaken, activiteiten in de secundaire sector, openbare parkings, voorzieningen van gemeenschappelijk nut en hotels. De verplichting geldt sinds 2014.

Figuur 116: Bereikbaarheid van zones met het openbaar vervoer in het BHG.



Bron: Leefmilieu Brussel

De normen voor nieuwe gebouwen en constructies zijn opgenomen in de GSV. Een nieuwe versie van de GSV (hier aangeduid als GSV 2) is nog in voorbereiding en wordt aan een openbaar onderzoek onderworpen. Daarin worden andere normen voorgesteld. Hier volgt een overzicht van de twee normen:

NORM AUTO'S	GSV	GSV 2
Woonfunctie (gebouwen met meerdere woningen) voor de GSV 2: tussen MIN en MAX	Min.: 1 pl./woning Max.: 2 pl./woning	Zone A: tussen 0,5 en 1,5 pl./ woning, afhankelijk van het aantal kamers Zones B en C: tussen 0,75 en 2 pl./woning, afhankelijk van het aantal kamers[28]
Kantoren, maximale norm	Zone A: 2 pl./250 m² + 1 pl./200 m² extra Zone B: 1 pl./100 m² Zone C: 1/60 m²	Zone A: 2 pl./250 m² + 1 pl./200 m² extra Zone B: 1 pl./100 m² Zone C: 1/60 m²
Handelszaken	geen norm	afhankelijk van het voorstel van de aanvrager

MINIMUMNORM FIETS	GSV	GSV 2
Woningen	1 lokaal/pand	1 pl./kamer[29]
Kantoren	0,5 pl./100 m²	1 pl./100 m² met minstens 2 pl./pand[30]
Handelszaken	2 pl./gebouw	2 pl./gebouw (met inbegrip van industrie, ambachten, hotelwezen, faciliteiten)

De **nieuwe versie van de GSV is restrictiever** qua normen voor auto's: die zijn voortaan afhankelijk van de bereikbaarheid met openbaar vervoer, zoals voor kantoren. De fietsnormen worden voor woongebouwen verduidelijkt en voor kantoren opgetrokken.

28 Panden met meer dan 10 parkeerplaatsen moeten bovendien voor elke plaats de nodige infrastructuur hebben voor het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen; Hetzelfde geldt voor kantoren.

29 Panden met meer dan 10 parkeerplaatsen moeten ten minste één plaats voorzien voor bakfietsen en/of duwfietsen.

30 Als de bruto vloeroppervlakte meer dan 1.000 m² bedraagt, moet een ruimte met douches en opbergkastjes worden ingericht.

4.2.4. Park-and-ridefaciliteiten

Er zijn park-and-ridefaciliteiten bij spoorwegstations en grote stations van het openbaar vervoer. De omgeving wordt beschermd door voorzieningen of reglementering die verspreid parkeren in de omgeving tegengaat. Ze zijn niet gratis.

Het BHG telt 7 officiële P+R's, maar **slechts 3 ervan worden als zodanig beheerd:** Coovi, Kraainem en Lennik-Erasmus. Er zijn 1.668 parkeerplaatsen voorbehouden voor P+R-abonnees en er is eveneens plaats voor fietsen. Deze parkings zijn bedoeld voor pendelaars, maar ook voor iedereen die een van de auto of fiets wil overstappen op het openbaar vervoer.

De andere P+R's zijn vrij toegankelijk en worden dus gebruikt door vele andere gebruikers dan pendelaars (buurtbewoners, studenten, werkenden). Er bestaan plannen voor nieuwe P+R's op gewestelijk niveau. In 2014 telden alle P+R's in het Gewest (al dan niet als zodanig beheerd) slechts 1.560 plaatsen.

Er zijn ook park-and-ridefaciliteiten in het grootstedelijk gebied, in de omgeving van treinstations. Ze worden dan ook beheerd door de spoorwegmaatschappij NMBS. Zo zijn er 21, met in totaal 11.237 plaatsen, d.w.z. gemiddeld 535 plaatsen per parking.

In het plan GoodMove heeft de actie die aan P+R's gewijd is het over de parkings van het BHG maar ook over die van de grootstedelijke regio, met het oog op overleg. Ook koppelt die actie P+R en MaaS aan elkaar, want MaaS kan de aantrekkelijkheid van dit soort aanbod vergroten. Ten slotte wordt gewezen op het proactieve beheer van deze parkings als middel om het aanbod te dynamischer te maken en qua bezettingsgraad voor de P+R's (fiets en auto) te komen tot een streefcijfer van 80% in 2030.

4.2.5. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

Het BWLKE geeft bedrijven de mogelijkheid overtollige parkeerplaatsen met anderen te delen bij het vernieuwen van hun milieuvergunning. Daardoor kunnen zij vermijden dat ze de milieuheffing moeten betalen.

De **aanvragen om plaatsen aldus te delen worden beheerd door parking.brussels**, dat eveneens belast is met het uitrusten, beveiligen en indien nodig exploiteren van de parkings.

Vennootschappen als BePark, Myflexipark en Sharemypark zijn eveneens spelers op het gebied van gedeelde parkeerplaatsen en treden op als bemiddelaars tussen eigenaars van parkeerplaatsen en particulieren of bedrijven.

Het plan GoodMove neemt het delen van parkeerplaatsen buiten de straat op in zijn programma Good Neigbourhood en legt daarbij de nadruk op de nood aan operationele en regelgevende instrumenten.

4.3. Parkeren van tweewielers

4.3.1. Fietsen parkeren

Voor fietsen bestaan er verschillende soorten parkeren op straat, **afhankelijk van de parkeerduur:**

- Kortparkeren: Beugels (constructies in omgekeerde U-vorm) en vrij toegankelijke schuilhuisjes. Qua afmetingen gelden voor deze voorzieningen normen die moeten worden nageleefd en die in ministeriële plannen en in het GPBP staan.
- Langparkeren: Gesloten voorzieningen van het box-type, niet gratis. Zij zijn bedoeld voor gebruik door buurtbewoners, wanneer er geen ruimte beschikbaar is voor een inrichting buiten de straat (wat wel de voorkeur verdient). Buurtbewoners hebben er toegang toe via een abonnementssysteem met toegangscontrole, tegen het tarief (per fiets) van de eerste bewonersparkeerkaart, d.w.z. 5 euro/jaar. Op 31 december 2018 stonden er op het gewestelijk grondgebied 322 fietsboxen, goed voor zo'n 1.562 plaatsen.

De gemeenteraden plannen de plaatsing van deze voorzieningen, bij voorkeur op de plaats van parkeerplaatsen voor auto's en aansluitend op een verkeersweg waar fietsers mogen komen. Wanneer de GPAP's verstreken zijn, moet het naleven van de minimumnormen van het GBPB een feit zijn, zoals de aanwezigheid van minstens 2 fietsplaatsen voor elke 20 autoparkeerplaatsen, maximaal 150 m voetpad zonder fietsbeugel in aaneengesloten stedelijke gebieden en fietsbeugels in de onmiddellijke nabijheid van voorzieningen die verplaatsingen met zich meebrengen (scholen, sportfaciliteiten, musea, ...).

De gemeenten zijn eveneens belast met het regelmatig onderhoud en het schoonmaken van de parkeervoorzieningen. Parking.brussels kan het plaatsen van boxen voor langparkeren begeleiden.

De gemiddelde bezettingsgraad van fietsparkings in de nabijheid van metrostations werd in 2018 opgetekend en bedraagt 48%. 5 van deze parkings hebben een bezettingsgraad van meer dan 80% en worden als verzadigd beschouwd.

Het plan GoodMove voorziet in 25.000 beveiligde plaatsen in metro/premetrostations tegen 2025 en 50.000 tegen 2030.

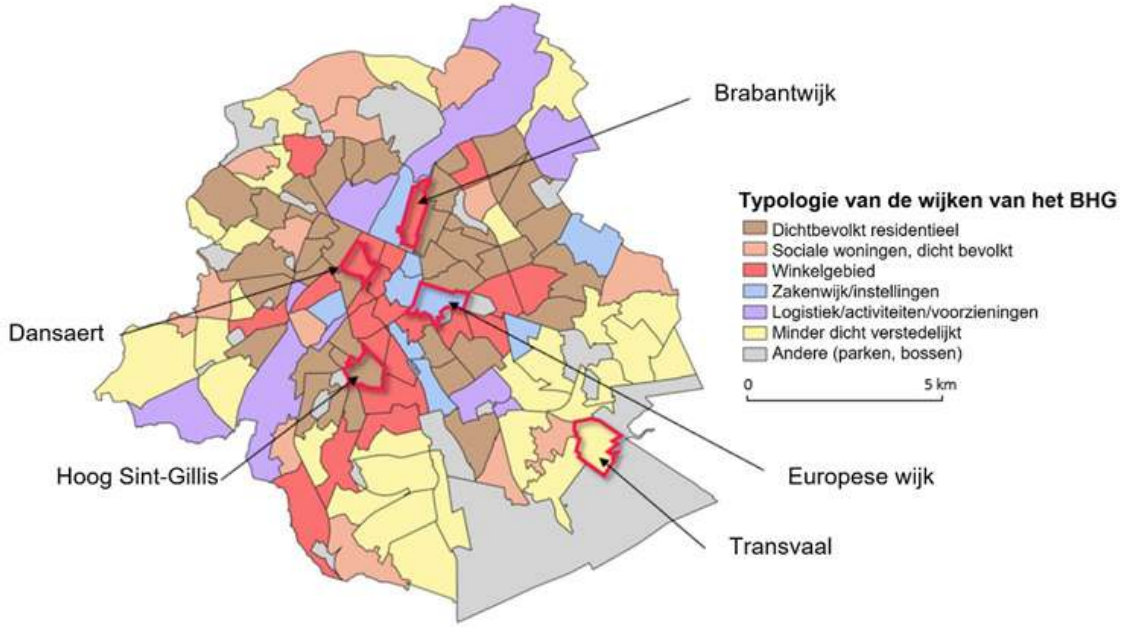
Buiten de straat, in de openbare parkings die door het Gewest en de gemeenten worden beheerd, voorziet het GPBP in de aanleg van ten minste 1 fietsplaats per 10 parkeerplaatsen voor auto's, voor zover de fietsplaatsen niet ten koste gaan van de parkeerplaatsen voor auto's. Tegelijkertijd moeten fietsen en gemotoriseerde tweewielers in aanmerking komen voor voorkeurtarief.

In de privéparkings legt de GSV 2 minimale eigenschappen voor fietsparkeerplaatsen vast om de toegankelijkheid en het comfort van fietsers die er hun fiets stallen te bevorderen (zie hoger).

4.3.2. Parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Het GPBP legt er de nadruk op dat specifieke parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers nodig zijn om te voorkomen dat misbruik wordt gemaakt van voorzieningen die voor fietsen bedoeld zijn. Zo is het de bedoeling dat binnen elke parkeersector het aantal voor gemotoriseerde tweewielers voorbehouden plaatsen evenredig is met het aantal parkeerplaatsen voor auto's, op basis van één tot drie plaatsen per 200 parkeerplaatsen voor auto's. De voorzieningen moeten bij voorkeur komen op voormalige parkeerplaatsen voor auto's en in ieder geval niet op voetpaden.

Figuur 117: Geografische situering van de gekozen wijken.



Bron: Stratec op basis van de Wijkmonitoring

Voor de minimale normen voor autoparkeerplaatsen wordt hier als regelgevende tekst de GSV 2 gebruikt. In de tabel onder punt 4.2.3 (zie hoger) zijn de verschillen met de huidige GSV aangegeven. Qua bereikbaarheid met het openbaar vervoer (zone A, B of C) wordt evenwel vertrokken van de kaart op de website van Leefmilieu Brussel uit 2016.

Figuur 118: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Brussel

TYPOLOGIE VAN DE WIJKEN	WIJKEN VAN BRUSSEL	SOORT ZONE	KOSTEN VOOR 1 UUR PARKEREN	KOSTEN VAN DE OPENBARE PARKINGS	MINIMUM-NORM AUTO'S (WONINGEN)	MINIMUM-NORM AUTO'S (HANDELSZAKEN)	MINIMUM-NORM AUTO'S (KANTOREN)
Hypercentrum	Dansaertwijk	Groene zone	€ 1/u (voor de eerste 2 uur) daarna € 1,5/u	€ 4/u	0,5 of 0,75 pl./woning, afhankelijk van de straat	/	/
Dichtbevolkte wijk	Hoog Sint-Gillis	Rode, groene, grijze zones	€ 1 of € 1,5/u	€ 2,6/u	0,75 pl./ woning	/	/
Minder dicht verstedelijkte woonwijk	Transvaal	Blauwe zone	€ 0/u	Geen parking	0,75 pl./ woning	/	/
Zakenwijk	Europese wijk	Grijze en groene zone	€ 1/u	€ 2,7/u	0,5 pl./ woning	/	/
Winkelzone buiten hypercentrum	Brabantwijk	Rode zone	€ 2/u	€ 2,8/u	0,5 pl./ woning	/	/

5.1. TE ONTHOUDEN?

- Gecompliceerd regionaal bestuur, door gebrek aan eenheid tussen de 19 gemeenten met betrekking tot parkeren;
- Een streven naar harmonisatie door de uitbreiding van de bevoegdheden van het Gewestelijk Parkeeragentschap parking.brussels;
- Gewestelijke mobiliteits- en parkeerplannen waarin de sleutelrol van parkeren voor het verbeteren van de mobiliteit en het leefklimaat op het gewestelijk grondgebied wordt erkend;
- Doelstellingen om het aantal parkeerplaatsen op straat te verminderen ten voordele van parkings buiten de straat, geaccentueerd door een compensatiebeleid;
- MaaS als centraal gegeven in de gewestelijke ambities, met meerdere reeds doorgevoerde initiatieven, waaronder smartphone-apps en het parkeerobservatorium;
- Een toename van het aandeel van de gereglementeerde parkeerplaatsen op straat in de afgelopen jaren, die zich naar verwachting zal doorzetten naarmate meer gemeenten hun bevoegdheden delegeren aan parking.brussels;
- Talrijke parkeervergunningen met zeer variabele toegankelijkheid, afhankelijk van de gemeente;
- Stedenbouwkundige normen die worden omgevormd tot strengere normen voor het parkeren van auto's bij woningen en voor fietsen bij alle soorten van infrastructuur. Deze normen zijn gebaseerd op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
- De wens om P+R's te ontwikkelen, maar vele daarvan worden nog ondoeltreffend beheerd, waardoor ze minder aantrekkelijk zijn voor de modale verschuiving;
- Initiatieven om parkeerplaatsen buiten de straat te delen, een ontwikkeling van de jongste jaren.

5.2. BRONNEN

Websites:

- https://data.parking.brussels/mapviewer/#!/en/nl
- https://parking.brussels/nl
- https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-34_NL_v3.pdf
- https://be.brussels/over-het-gewest?set_language=nl
- https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/parkeren-bwlke/wat-zegt-het-bwlke-over-parkeerplaatsen?view_pro=1&view_school=1
- https://www.q-park.be/nl-be/
- https://www.interparking.be/nl-BE/
- https://ec.europa.eu/eurostat
- Wijkmonitoring van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: https://wijkmonitoring.brussels/

Documenten:

- Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP, opgesteld in 2013): https://parking.brussels/sites/default/files/agence/gpbp.pdf
- Diagnose over parkeren in het plan GoodMove: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2020-12/GM_Q7_Stationnement_NL_V1.pdf
- Gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove, 2020: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_NL_20210420.pdf
- Herziening van de GSV, 2019: https://stedenbouw.irisnet.be/actualiteiten-onthaal/openbaar-onderzoek-gsv-1
- Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (2007), Titel VIII. https://stedenbouw.irisnet.be/spelregels/stedenbouwkundige-verordeningen-svs/de-gewestelijke-stedenbouwkundige-verordening-gsv?set_language=nl
- Beldam, 2010. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit, Katern 2: de verplaatsingsgewoonten in Brussel, Tabel 30, bladzijde 48, 2013 (https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-07/De%20verplaatsingsgewoonten%20in%20Brussel.pdf)
- Interne gegevens meegedeeld door Parking.brussels, april 2020.
- Huishoudbudgetenquête 2016, https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-32_NL_rb_0.pdf
- Gemeentelijke of gewestelijke reglementen inzake parkeren op straat (april 2020)
- MIVB, jaarverslagen https://www.stib-mivb.be/article.html?l=nl&_guid=e0eb4f41-3b83-3410-dc9f-d8c9a90b4849

LIJST VAN DE FIGUREN

Figuur 1: Territoriale organisatie van Amsterdam 11

Figuur 2: Bevolkingsdichtheid per km² in Amsterdam 12

Figuur 3: Modale aandelen van de verplaatsingen in Amsterdam tussen 2005 en 2017. 13

Figuur 4: Kaart met de parkeerzones 16

Figuur 5: Bezettingsgraad van de parkeerplaatsen 's avonds op weekdagen Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019 (gegevens van 2016, 2017, 2018) 19

Figuur 6: Ligging van de voor het publiek geopende parkings 20

Figuur 7: parkeerzones in Amsterdam – Bron: Stad Amsterdam 21

Figuur 8: Zones met verschillende stedenbouwkundige normen voor fietsen 23

Figuur 9: Ligging van de P+R's in en rond Amsterdam (bron: Amsterdam.nl) 24

Figuur 10: Ligging van de gemeentelijke parkings en de stationsparkings voor fietsen. 26

Figuur 11: De wijken van Amsterdam 27

Figuur 12: Bevolkingsdichtheid in inw./km² (2020) voor de verschillende Antwerpse wijken. Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen 32

Figuur 13: Ambities voor het vergroten van het tramnet en koppelingen met P+R's die er bij zo goed als alle eindhaltes van de lijnen zijn. Bron: Mobiliteitsplan van Antwerpen 34

Figuur 14: Indeling in zones voor het parkeertariefbeleid in Antwerpen. Bron: Stratec met achtergrond van Stad en Cijfers 35

Figuur 15: Parkeerzones in Antwerpen. Bron: Parkeren en Mobiliteit Antwerpen 37

Figuur 16: Overzicht van de reglementen in de verschillende parkeerzones 38

Figuur 17: Zones waar bewoners een vergunning kunnen vragen om gratis te parkeren. Bron: Parkeren en Mobiliteit Antwerpen 39

Figuur 18: Aantal plaatsen in de Buurtfietsenstallingen in de Antwerpse wijken in 2020. Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen 42

Figuur 19: Aantal openbare parkeerplaatsen voor fietsen in de Antwerpse wijken in 2020. Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen 43

Figuur 20: Wijken waarover de analyse gaat. Bron: Stad in Cijfers Databank Antwerpen 44

Figuur 21: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Antwerpen 45

Figuur 22: Kaart van Barcelona 49

Figuur 23: Kaart met de wijken van Barcelona en luchtfoto van de structuur van de stad (bron: Barcelonas.com en GoogleMaps) 50

Figuur 24: Modale aandelen van de verplaatsingen der Barcelonezen (bron: EMQ, 2006) 51

Figuur 25: Evolutie van het aantal plaatsen op straat en elders in Barcelona, 1980-2010. (Bron: GART, 2016) 53

Figuur 26: Evolutie van het beleid en van het parkeeraanbod in Barcelona (bron: stad Barcelona, 2020) 54

Figuur 27: Tarieven en tijdslimieten in de blauwe zone (bron: stad Barcelona, 2020) 56

Figuur 28: Kaart van de parkeerplaatsen van de blauwe zone in Barcelona (bron: stad Barcelona, 2020) 56

Figuur 29: Kaart met de parkeerruimten van de groene zone in Barcelona (bron: Stad Barcelona, 2020) 57

Figuur 30: Kaart met de parkeerruimten die uitsluitend voorbehouden zijn voor bewoners van Barcelona (bron: Stad Barcelona, 2020) 58

Figuur 31: Kaart met de parkeerruimten die voorbehouden zijn voor leveringen in Barcelona (bron: Stad Barcelona, 2020) 58

Figuur 32: Kaart met het parkeeraanbod van B:SM buiten de straat in Barcelona (bron: B:SM, 2020) 59

Figuur 33: Plattegrond met de wijken van Barcelona (bron: openbaar domein) 61

Figuur 34: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Barcelona 62

Figuur 35: Bestuurlijke en statistische grenzen van Berlijn 66

Figuur 36: Bestuurlijke geografie van Berlijn 67

Figuur 37: Ligging van de parkeerzones – Bron: SARECO 2020 70

Figuur 38: Ligging van de P+R's - Bron: Senaat van Berlijn, 2017 72

Figuur 39: Kaart van Kopenhagen 78

Figuur 40: Grenzen van de 10 bestuurlijke wijken van Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 79

Figuur 41: Stadsstructuur van de stad Kopenhagen en haar omgeving (bron: 6t-bureau de recherche, 2018) 80

Figuur 42: Modale aandelen Kopenhagen in 2014 (bron: Stad Kopenhagen, 2014) 81

Figuur 43: Evolutie van het parkeerbeleid in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2009) 82

Figuur 44: Kaart met de verschillende zones voor gereglementeerd parkeren in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 84

Figuur 45: Tarieven voor een uur parkeren op straat in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 85

Figuur 46: Uitbreiding van de zone met parkeertarief op straat (bron: Stad Kopenhagen, 2009) 85

Figuur 47: Prijzen van parkeervignetten voor bewoners, afhankelijk van het motortype en het verbruik van het voertuig (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 86

Figuur 48: Evolutie van de bezettingsgraad van parkeerplaatsen op straat in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 87

Figuur 49: Kaart met het aanbod van openbare oplaadpunten in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 87

Figuur 50: Ligging van de openbare parkings van Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 88

Figuur 51: Reglementering inzake de bouw van privéparkeerplaatsen voor auto's (bron: Stad Kopenhagen, 2020) 89

Figuur 52: Ligging van de P+R's van Kopenhagen (bron: Parkzone, Stad Kopenhagen) 90

Figuur 53: Kaart met de fietsbeugels in Kopenhagen (bron: Stad Kopenhagen) 91

Figuur 54: Plattegrond met de wijken van Kopenhagen (zie figuur 40 voor de bestuurlijke afbakening) 92

Figuur 55: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Kopenhagen 93

Figuur 56: Kaart met de ligging van Genève en zijn kanton, grootstedelijk gebied volgens Eurostat 97

Figuur 57: Bestuurlijke geografie van Genève – Bron: SARECO 2020 98

Figuur 58: Organisatie van de Fondation des Parkings 99

Figuur 59: Ligging van de stadsdelen die worden genoemd in RPSFP – L 5 05.10 Bron: SARECO 2020 107

Figuur 60: Ligging van de P+R's van Genève – Bron: Unireso 111

Figuur 61: Bestuurlijke en statistische indeling van de regio Lyon. Bron: Sareco 119

Figuur 62: Kaart met de arrondissementen van Lyon 120

Figuur 63: Ligging van de parkeergarages van de Stad Lyon. Bron: Lyon Parc Auto 121

Figuur 64: Perimeter van de lage-emissiezone. Bron: Grand Lyon 124

Figuur 65: Evolutie van het betaald parkeren op straat in Lyon 124

Figuur 66: zonering van het betaald parkeren op straat in Lyon 127

Figuur 67: Ligging van de P+R's op het openbaarvervoersnet in Groot Lyon 134

Figuur 68: Geselecteerde wijken. Bron: Sareco 136

Figuur 69: Kaart van Montreal 141

Figuur 70: Bestuurlijke indeling van de regio Montreal (bron: Stad Montreal, 2017) 143

Figuur 71: Kaart met de arrondissementen van Montreal en de verbonden steden (bron: fiatlux.tk) 144

Figuur 72: Grafiek van de evolutie van de modale aandelen voor woon-werkverkeer in de grootstedelijke regio Montreal 146

Figuur 73: Aandeel van de actieve bevolking dat met de auto (als bestuurder) naar het werk gaat in de grootstedelijke regio Montreal (bron: Stad Montreal, Statistique Canada, volkstelling 2016) 146

Figuur 74: Aandeel van de actieve bevolking dat met het openbaar vervoer naar het werk gaat in de grootstedelijke regio Montreal (bron: Stad Montreal, Statistique Canada, volkstelling 2016) 147

Figuur 75: Voorbeeld van de wildgroei van verkeersborden met betrekking tot parkeren in Montreal (bron: Stad Montreal, Denis Labine) 149

Figuur 76: Terminals of app: twee manieren om voor parkeren te betalen (bron: Stationnement de Montréal, 2020) 150

Figuur 77: Parkeeraanbod op straat per inwoner en per arrondissement (bron: AECOM, 2015) 151

Figuur 78: Spreiding van het parkeeraanbod op straat in Montreal (bron: Chaire de recherche Mobilité, 2014 in AECOM, 2015) 151

Figuur 79: Ruimtelijke spreiding van de betaalde parkeerplaatsen op straat in Montreal (bron: AECOM, 2015) 152

Figuur 80: Verdeling van de voertuigen die huishoudens tot hun beschikking hebben, per regio en naargelang van de typologie van het parkeren thuis (bron: O-D-enquête 2013, verwerking Conseil Régional Environnement Montréal) 153

Figuur 81: Schema met de verschillende soorten parkeren op straat (bron: Conseil Régional Environnement Montréal, 2017) 154

Figuur 82: Kaart met het parkeeraanbod buiten de straat, beheerd door Stationnement de Montréal (bron: Stationnement de Montréal, 2020) 155

Figuur 83: Typologie van de arrondissementen en verbonden steden naar gelang van de minimumvereisten inzake parkeerplaatsen voor residentieel gebruik (bron: AECOM, Montreal, 2015) 156

Figuur 84: Kaart met het P+R-aanbod in de grootstedelijke regio van Montreal (bron: Exo, 2020) 157

Figuur 85: Paaltje van Stationnement de Montréal, voorzien van een parkeerbeugeltje voor fietsen (bron: Olivier Razemon, 2016) 158

Figuur 86: Kaart met de wijken van Montreal 159

Figuur 87: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Montreal 160

Figuur 88: De territoriale onderdelen van de Metropool Groot-Parijs 166

Figuur 89: Arrondissementen en wijken van Parijs 168

Figuur 90: Aantal deelvoertuigen in zelfbediening 169

Figuur 91: evolutie van het aantal parkeerplaatsen op straat in Parijs tussen 2001 en 2017 170

Figuur 92: Zones met betaald parkeren 172

Figuur 93: zonering bewonerskaart 173

Figuur 94: lijst met de voertuigen die in aanmerking komen voor de kaart "lage emissie" 174

Figuur 95: zoneringsplan van het plaatselijk stedenbouwkundig plan van Parijs 178

Figuur 96: Fietsplan 2015 – 2020 180

Figuur 97: vordering van het fietsplan – november 2019 181

Figuur 98: De stadsdelen van Parijs 182

Figuur 99: Parkeerzones in Stockholm. Bron: parkering.stockholm, officiële website van de stad 190

Figuur 100: Overzicht van de reglementen in de tariefzones in Stockholm 191

Figuur 101: Voorbeeld van een fietsparkeerplaats op straat. Bron: parkering.stockholm, officiële website van de stad 192

Figuur 102: Inzoomen op de parkings in het stadscentrum van Stockholm. Bron: Car Parking Europe 193

Figuur 103: Park-and-rides in Stockholm. Bron: Stockholm Parkering 194

Figuur 104: Symbool van een P+R waar men een elektrisch voertuig kan opladen. Bron: Stockholm Parkering 194

Figuur 105: Symbool van een P+R waar parkeren gratis is met een abonnement voor het openbaar vervoer. Bron: Stockholm Parkering 194

Figuur 106: Kaart met de verschillende parkeervoorzieningen, OpenData Stockholm 195

Figuur 107: Voorbeeld van de fietsgarage met 24 plaatsen die te huur zijn. Bron: Stockholm Parkering 196

Figuur 108: Voorbeeld van een fietskluis in een openbare parking. Bron: Stockholm Parkering 197

Figuur 109: Kaart van Stockholm met de indeling in statistische sectoren en de ligging van de wijken die in de studie geanalyseerd werden. Bron: Stratec, achtergrond OpenStreetMap en OpenData van de stad Stockholm 198

Figuur 110: Samenvatting van de parkeerindicatoren voor de verschillende stadsdelen van Stockholm 198

Figuur 111: Kaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn grootstedelijke regio 202

Figuur 112: De 19 gemeenten van het BHG. Bron: be.brussels, portaal van het BHG 203

Figuur 113: Parkeerstrategie zoals samengevat in GoodMove. Bron: Plan GoodMove 206

Figuur 114: Deelauto's in 2011 en in 2020 per gemeente. Bron: GPBP, blz. 56 en gegeven van parking.brussels 207 + 208

Figuur 115: Prijzen in de gereglementeerde zones. Bron: GPBP blz. 37 211

Figuur 116: Bereikbaarheid van zones met het openbaar vervoer in het BHG. Bron: Leefmilieu Brussel 214

Figuur 117: Geografische situering van de gekozen wijken. Bron: Stratec op basis van de Wijkmonitoring 218

Figuur 118: Overzicht van de parkeervoorwaarden per stadsdeel in Brussel 219