



PARKEERBELEID

Vlaamse Administratieve Centra in de provinciehoofdsteden en grote kantoorgebouwen te Brussel



Versie: 24/02/2018

1 BEGRIPSBEPALINGEN

- **personeelslid** : een persoon die verbonden is aan de Vlaamse overheid door middel van een contractueel of statutair dienstverband. Onder deze definitie vallen ook alle consultancy medewerkers met een dagelijkse aanwezigheid in een gebouw van de Vlaamse overheid voor een opdracht die 1 jaar of langer loopt;
- **bezoeker** : een klant die voor een ander bedrijf werkt en door een personeelslid van de Vlaamse overheid wordt uitgenodigd. Onder deze definitie vallen ook alle consultancy medewerkers die niet dagelijks in een gebouw van de Vlaamse overheid aanwezig zijn of die een opdracht hebben met een looptijd van minder dan 1 jaar;
- **hoofdgebouw** : het gebouw van voornaamste tewerkstelling van een personeelslid of het gebouw waaraan een dienstvoertuig is toegewezen.
- **conventioneel voertuig** : een voertuig dat wordt aangedreven door een klassieke verbrandingsmotor (benzine, diesel,...);
- **stekkervoertuig** : alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk (plug-in hybride) autonoom elektrisch kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Onder een stekkervoertuig wordt zowel een terreinwagen, bestelwagen of personenwagen als een motorfiets of scooter verstaan.;
- **(stekker)dienstvoertuig** : hieronder wordt verstaan personenwagens, terreinwagens, bestelwagens en motorfietsen van de Vlaamse overheid.
Er zijn 3 categorieën van (stekker)dienstvoertuigen, namelijk diegene die:
 - gekoppeld zijn aan een functie;
 - functioneel aan een bepaalde persoon zijn toegewezen;
 - niet aan een bepaalde persoon zijn toegewezen, de zogenaamde (stekker)poolvoertuigen;
- **(stekker)poolvoertuig** : een voertuig dat tijdelijk ter beschikking wordt gesteld door de Vlaamse overheid om het personeelslid dienstreizen te laten uitvoeren als andere vervoersmogelijkheden zoals de fiets en het openbaar vervoer geen optie zijn. De (stekker)poolvoertuigen zijn dienstvoertuigen die niet aan een bepaalde persoon of functie zijn toegewezen;
- **oplaadinfrastructuur** : een elektrische installatie met één of meerdere oplaadpunten waaraan een stekkervoertuig aan een bepaalde oplaadsnelheid kan worden opgeladen;
- **oplaadlocatie** : een locatie waar oplaadinfrastructuur en parkeerplaats(en) met belijning en bebording, uitsluitend ten behoeve van het opladen van stekkervoertuigen, aanwezig zijn;
- **oplaadpunt** : de fysieke stekkeraansluiting op de laadinfrastructuur waaraan een gebruiker een stekkervoertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel;
- **Rotatie** : het verplaatsen van een stekkervoertuig, na het opladen -, van een parkeerplaats uitgerust met oplaadpunt naar een parkeerplaats zonder oplaadpunt;
- **wallbox** : oplaadinfrastructuur met één of meerdere oplaadpunten die tegen een muur/wand wordt bevestigd.

2 AANLEIDING

Doorheen diverse beleidsthema's streeft de Vlaamse overheid consequent een voorbeeldfunctie inzake een duurzame en efficiënte aanwending van de beschikbare ruimte en middelen na. Ook met betrekking tot het parkeerbeleid wil de Vlaamse overheid zijn verantwoordelijkheid dienaangaande opnemen.

Ook het voertuigaanbod en de mobiliteitskeuzes wijzigen naar meer duurzame voertuigen, waaronder stekkervoertuigen. Door deze transitie dient het parkeerbeleid mee te evolueren.

Een geïntegreerd parkeerbeleid heeft enerzijds oog voor de vraag naar parkeerfaciliteiten, maar omvat anderzijds ook een sturend element om de mobiliteitskeuzes van de diverse doelgroepen op weg van en naar onze VAC's en grote kantoorgebouwen te Brussel verder te verduurzamen.

3 BELEIDSKADER

Een parkeerbeleid kan niet los worden gezien van het ruimere beleidskader van de Vlaamse overheid en van het mobiliteitsbeleid in het bijzonder, waarbij voorliggend parkeerbeleid dan ook verder bouwt op diverse beleidskeuzes die de Vlaamse overheid reeds maakte.

In het huisvestingsmigratieplan¹ werden principes en uitgangspunten vastgelegd voor het huisvestingsbeleid van de Vlaamse administratie, o.a. het principe van duurzaam werken, met gelijktijdige aandacht voor mens en omgeving (milieu, energie), en het principe van bereikbaarheid (bij openbaar vervoer) en toegankelijkheid (ook voor personen met een handicap) van de gebouwen die de Vlaamse overheid betreft. In dit huisvestingsmigratieplan werd ook de 'streefnorm' van 1 parkeerplaats per 10 personeelsleden en 1 parkeerplaats per dienstvoertuig goedgekeurd.

De opmaak van een parkeerbeleid voor de eigen kantoorgebouwen van de Vlaamse overheid sluit aan bij (of bouwt voort op eerdere) initiatieven inzake duurzaam verplaatsingsgedrag zoals :

- het actieplan 2007- 2010 milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid;
- het "vademecum duurzaam parkeerbeleid" dat de Vlaamse overheid opstelde voor steden en gemeenten;
- het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020;
- de omzendbrief KB/BZ/2017/4 van 24 februari 2017 betreffende de verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

Het voorliggende parkeerbeleid houdt ook rekening met de omzendbrief BZ 2014/3 betreffende plaats- en tijdsafhankelijk werken. Door het verplaatsingsgedrag en de reistijden te reduceren wordt ingespeeld op de mobiliteitsproblematiek.

¹ <http://www.bestuurszaken.be/sites/bz.vlaanderen.be/files/VR%202005%202009%20DOC.0664Bis%20Huisvesting%20Vlaamse%20overheid.pdf>

Tegen eind 2030 wil de Vlaamse Regering 40% minder CO₂ uitstoten t.o.v. 2005, ten gevolge van het brandstofverbruik door haar dienstvoertuigen. Hoe deze doelstelling bereikt kan worden, werd vertaald in de beslissing van de Vlaamse Regering 'actieplan mobiliteit' van 15 juli 2016.

De Vlaamse overheid streeft op het vlak van milieuzorg en duurzaamheid naar een geïntegreerde aanpak en wil een voorbeeldrol vervullen door haar wagenpark te vergroenen, duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren en waar mogelijk de dienstverplaatsingen te voorkomen. Zij kiest voor een ontdieseling en verdere elektrificatie van haar wagenpark, conform de doelstellingen van het actieplan 'Clean Power for Transport'. Om die reden wordt blijvend aandacht besteed aan duurzame alternatieven voor het gebruik van dienstvoertuigen en worden steeds hogere ecoscores opgelegd.

Het Facilitair Bedrijf zorgt voor de noodzakelijke uitrol van de voorzieningen en faciliteiten (oplaadinfrastructuur, laadpassen,...) om het gebruik van dergelijke voertuigen mogelijk te maken. Om de mobiliteit van personeelsleden zo goed mogelijk te ondersteunen worden voertuigenpools in grote administratieve gebouwen samengebracht, zodat de voertuigen en parkeerruimte zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

4 DOEL

Het doel van deze nota is om te komen tot een transparant, uniform en overkoepelend parkeerbeleid voor alle Vlaamse Administratieve Centra (VAC) en de grote kantoorgebouwen van de Vlaamse overheid, dat het ruimere mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid consequent ondersteunt en versterkt.

In de bedrijfsvervoersplannen wordt een duurzaam parkeerbeleid immers beschouwd als één van de meest efficiënte maatregelen om een gedragswijziging te bekomen op het vlak van mobiliteit.

Bovendien kan een efficiënt parkeerbeleid ook een kostenbesparend effect teweegbrengen, vermits de huur of aankoop van parkeerplaatsen een aanzienlijke kost met zich meebrengen.

Voorliggend parkeerbeleid wil een duidelijk kader aanreiken dat antwoord biedt op volgende vragen:

- ▶ Welke parkeerfaciliteiten willen we voorzien in de VAC's en grote kantoorgebouwen?
- ▶ Wie willen we welke toegangsrechten geven tot deze parkeerfaciliteiten?
- ▶ Welke oplaadinfrastructuur willen we voorzien in de VAC's en grote kantoorgebouwen?
- ▶ Wie willen we toegang geven tot welke oplaadinfrastructuur?
- ▶ Hoe willen we deze nota in de praktijk brengen/ implementeren :
 - > Welke regelgevende bepalingen zijn van toepassing?
 - > Hoe kunnen we de parkeerfaciliteiten en de toegangsrechten doelmatig beheren?
 - > Hoe kunnen we de parkeerfaciliteiten met oplaadpunten beheren?
 - > Welk stappenplan voorzien we voor de invoering en de communicatie?

5.2.1.2 Dienstfietsen

Wanneer personeelsleden van de Vlaamse overheid voor de uitoefening van hun taken een korte dienstreis dienen te maken gebeurt dit bij voorkeur met de fiets.

Het Facilitair Bedrijf stelt hiervoor in alle VAC's en grote kantoorgebouwen gratis dienstfietsen (klassiek, plooi en/of elektrisch) ter beschikking van alle personeelsleden van de Vlaamse overheid.

5.2.1.3 Aantrekkelijke fietsvoorzieningen

In elk van de VAC's en grote administratieve gebouwen voorziet Het Facilitair Bedrijf momenteel reeds in fietsstallingen en een aantal ondersteunende fietsvoorzieningen (douches, lockers, omkleedruimtes, droogkamers, basisnetwerk aan fietsoplaadpunten,...).

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren heeft Het Facilitair Bedrijf alle bestaande fietsvoorzieningen in de VAC's en grote administratieve gebouwen doorgelicht en worden deze – rekening houdende met de mogelijkheden van elk gebouw – stelselmatig verder opgewaardeerd.

5.2.1.4 Sensibiliseren personeelsleden en bezoekers

'Onbekend is onbemind'

Hoewel momenteel in alle VAC's en grote administratieve gebouwen van de Vlaamse overheid reeds fietsvoorzieningen aanwezig zijn blijken deze vaak nog (te) weinig gekend door zowel personeelsleden als bezoekers.

Een hogere zichtbaarheid van de fietsvoorzieningen in de gebouwen zelf, door middel van meer en betere signalisatie die ook voor de huidige niet-gebruikers duidelijk opvalt kan bijdragen tot een verdere sensibilisering en kan de mobiliteitskeuze van personeelsleden en bezoekers bij toekomstige verplaatsingen beïnvloeden richting fietsgebruik.

Ook in de diverse communicatiekanalen (website, extranetsite, uitnodigingen bezoekers,...) worden de vlotte bereikbaarheid per fiets en de aanwezige fietsvoorzieningen vaak weinig of niet in de verf gezet. Zo wordt bij contacten met bezoekers nog al te vaak de aanwezigheid van een parking voor wagens vermeld, maar wordt de aanwezigheid van fietsvoorzieningen (of de vlotte bereikbaarheid met het openbaar vervoer) veel minder benadrukt.

In samenspraak met de voornaamste betrokken actoren onderneemt Het Facilitair Bedrijf dan ook gerichte acties om in diverse communicatiekanalen het fietsgebruik (en het gebruik van het openbaar vervoer) verder te stimuleren en het gebruik van de wagen verder te ontraden.

5.3 AANBOD AAN PARKEERFACILITEITEN STUREN IN FUNCTIE VAN DUURZAAMHEID

5.3.1 Fietsvoorzieningen opwaarderen

Zoals onder punt 5.2.1.3. vermeld, heeft Het Facilitair Bedrijf alle bestaande fietsvoorzieningen in de VAC's en grote administratieve gebouwen doorgelicht en worden deze – rekening houdende met de mogelijkheden van elk gebouw – stelselmatig verder opgewaardeerd, door de implementatie van een fietsfaciliteitenbeleid en een fietsactieplan.

Doel is om fietsers – nog meer dan vandaag het geval is – te waarderen voor hun duurzame mobiliteitskeuze, door hen bijkomende en/of aantrekkelijkere en/of comfortabelere fietsvoorzieningen ter beschikking te stellen.

Dit kan de vorm aannemen van voldoende douchegelegenheid, comfortabele omkleedruimte en lockers voor het opbergen van fietskledij en -toebehoren, droogmogelijkheden voor fietskledij, kleine banden- en fietsherstelkits,....

Naast bovenstaande inspanningen om de fietsvoorzieningen voor personeelsleden op te waarderen zal Het Facilitair Bedrijf – waar nodig en nog niet publiek beschikbaar – ook fietsenstallingen voor bezoekers voorzien in of vlak aan de grote administratieve gebouwen.

5.3.2 Gemeenschappelijke wagenpool uitbreiden

Dit is een project waarbij verschillende entiteiten van de Vlaamse Overheid wagens met elkaar delen. De gemeenschappelijke wagenpool heeft als doel op een duurzame wijze meer mobiliteit aan te bieden met minder wagens.

Gezien het duurzaam karakter van deze doelstelling en om gebruik van deze gemeenschappelijke wagenpool te stimuleren krijgen alle voertuigen uit de gemeenschappelijke wagenpool standaard toegang tot de parkings in alle VAC's en grote administratieve gebouwen in beheer van Het Facilitair Bedrijf.

5.3.3 Faciliteiten voor stekkervoertuigen uitbreiden

5.3.3.1 Algemeen

Een deel van de verplaatsingen van en naar onze VAC's en grote administratieve gebouwen gebeurt met status- en dienstvoertuigen van de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid beschikt over +/- 4500 dienstvoertuigen en zal de komende jaren het aandeel elektrisch of hybride aangedreven voertuigen in het wagenpark systematisch verhogen (cfr. Vlaams Klimaatbeleidsplan).

Voor stekkervoertuigen streeft de Vlaamse overheid naar een verwervingsaandeel van 10% tegen 2020, volgens de transitie in onderstaande tabel :

2017	2018	2019	2020
7%	8%	9%	10%

Jaarlijks wordt ongeveer 7% van de overheidsvloot vernieuwd, wat neerkomt op 315 voertuigen per jaar. Dit betekent dat er tegen 2020 minimaal 106 stekkervoertuigen rondrijden bij de Vlaamse overheid.

Het inzetten op de elektrificatie van het wagenpark heeft tot gevolg dat de nodige voorzieningen en faciliteiten dienen beschikbaar gesteld te worden met betrekking tot o.a. de oplaadinfrastructuur, laadpassen,....

5.3.3.2 Korte termijn – het uitrollen van een basisnetwerk

Het Facilitair Bedrijf is volop bezig een basisnetwerk van oplaadinfrastructuur uit te rollen, zowel voor alle gebouwen waar Het Facilitair Bedrijf de gebouwverantwoordelijkheid heeft als voor een divers aantal andere locaties van de Vlaamse overheid, verspreid over Vlaanderen.

Door het uitrollen van een basisnetwerk kan de bestaande oplaadvrees omwille van de beperkte actieradius van de huidig beschikbare voertuigen worden weggewerkt.

Het Facilitair Bedrijf neemt als algemeen basisprincipe aan om voor elk stekkerdienstvoertuig binnen de eigen vloot een oplaadpunt te voorzien in of aan het hoofdgebouw.

Bij het uitrollen van het basisnetwerk van oplaadinfrastructuur wordt rekening gehouden met :

- de gebouwtechnische structuur;
- de technische veiligheid;
- groepering en uitbreidbaarheid;
- goede bereikbaarheid.



5.3.3.3 Lange termijn – principe ‘paal volgt wagen’ en ‘paal volgt paal’

Op lange termijn kiest Het Facilitair Bedrijf voor een adaptief beleid aangepast aan het tempo van de uitrol van stekkervoertuigen binnen de eigen vloot.

Volgende principes worden hierbij toegepast :

- ‘paal volgt wagen’ : uitrolstrategie waarbij er oplaadinfrastructuur wordt voorzien op basis van een vraag;
- ‘paal volgt paal’ : uitrolstrategie waarbij er oplaadinfrastructuur wordt bijgeplaatst zodra een bepaald bezettingspercentage is overschreden.

De combinatie van beide principes is belangrijk om ervoor te zorgen dat er voldoende oplaadinfrastructuur aanwezig is voor de stekkervoertuigen.

5.3.3.4 Kantoorgebouwen met bouwverantwoordelijkheid bij Het Facilitair Bedrijf

In de VAC's en grote administratieve gebouwen van de Vlaamse overheid waar de parking in eigen beheer is, wordt door Het Facilitair Bedrijf een basisnetwerk met minstens een reserve oplaadpaal extra voorzien.

Voor de VAC's en grote administratieve gebouwen waar de parking niet in eigen beheer is of een publiek karakter heeft wordt onderhandeld met de eigenaar of derde partij om (extra) oplaadpunten te voorzien.

Binnen het beschikbare contingent aan parkeerplaatsen worden de stekkervoertuigen bevoordeeld ten opzichte van conventionele voertuigen. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen voor conventionele voertuigen stelselmatig zal afnemen ten voordele van de stekkervoertuigen.

De parkeerplaatsen uitgerust met een oplaadpunt in de eigen parkings worden uitsluitend ter beschikking gesteld van :

- (stekker)poolvoertuigen uit de gemeenschappelijke wagenpool van de Vlaamse overheid;
- stekkerdienstvoertuigen;
- stekkervoertuigen woon-werkverkeer.

De (stekker)poolvoertuigen uit de gemeenschappelijke wagenpool van de Vlaamse overheid en de stekkerdienstvoertuigen krijgen toegang tot de parkings in alle VAC's en grote administratieve gebouwen te Brussel.

De stekkervoertuigen woon-werkverkeer krijgen enkel toegang tot het hoofdgebouw.

In een aantal VAC's die niet beschikken over een eigen parking worden er een aantal parkeerplaatsen gehuurd in een publieke parking. Elk van deze publieke parkings beschikt over een aantal oplaadpunten voor stekkervoertuigen, die zowel voor status- en dienstwagens, als voor private voertuigen van personeelsleden en bezoekers ter beschikking staan.

Waar nodig zal Het Facilitair Bedrijf in overleg treden met de uitbater(s) van de publieke parking(s) of andere relevante partijen om bijkomende oplaadpunten te bepleiten.

Rotatie van de parkeerplaatsen voor stekkervoertuigen, waarbij het voertuig zich dient te verplaatsen als de batterij is volgeladen, is in deze beginfase niet van toepassing en zal m.a.w. niet worden gestimuleerd.

5.3.4 Faciliteiten voor andere wagens beperken

Vermits dit parkeerbeleid mede tot doel heeft om het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid te ondersteunen bestaat een essentieel deel dan ook uit het sturen en sensibiliseren van de mobiliteitskeuzes van personeelsleden en bezoekers door de parkeerfaciliteiten voor deze doelgroep te beperken.

De keuze voor de private wagen voor bezoekers en voor het woon-werkverkeer van personeelsleden is immers vaak – maar uiteraard niet altijd – een mobiliteitskeuze ingegeven door gewoonte of gemakkelijksoplossing wanneer hen ruim voldoende gratis parkeermogelijkheden worden geboden.

Deze ‘gratis’ parkeermogelijkheden voor de gebruiker brengen zowel voor de Vlaamse overheid als voor de samenleving een aanzienlijke kost met zich mee, zowel financieel (kost van een parkeerplaats) als op vlak van duurzaamheid (beschikbare ruimte, files, uitstootgassen, ...).

Met dit parkeerbeleid willen we de gebruiker dan ook sensibiliseren en aanzetten tot een meer overwogen mobiliteitskeuze, zonder het gebruik van de private wagen daarbij onmogelijk te maken.

Bezoekers aan onze VAC's en grote administratieve gebouwen hebben geen toegang meer tot onze parkeerfaciliteiten. Wanneer zij – ondanks de multimodale bereikbaarheid van onze gebouwen en onze geplande sensibiliserende communicatieacties – nog steeds de wagen of motor verkiezen om onze VAC's en grote administratieve gebouwen te bezoeken kunnen zij voor eigen rekening gebruik maken van het betalend parkeren in publieke parkings.

Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor bezoekers met een beperking, die WEL nog toegang krijgen tot de parkings in eigen beheer van Het Facilitair B door zich via de intercom aan de slagboom bij de inrit van de parking aan te melden op vertoon van hun speciale parkeerkaart.

Personeelsleden die in het kader van hun woon-werkverkeer nog steeds opteren voor de private wagen of motor krijgen enkel nog toegang tot de parkeerfaciliteiten in het gebouw waar zij hun voornaamste plaats van tewerkstelling hebben, tot zover het beperkt beschikbare contingent aan parkeerplaatsen voor woon-werkverkeer niet volzet is.

Wanneer dit beperkte contingent aan gratis parkeerplaatsen voor woon-werkverkeer volzet is kunnen personeelsleden, net zoals bezoekers, voor eigen rekening gebruik maken van het betalend parkeren in publieke parkings.

Vermits er slechts een beperkt aantal gratis parkeerplaatsen beschikbaar is voor woon-werkverkeer en personeelsleden geen garantie hebben dat er voor hen steeds een parkeerplaats beschikbaar is zal dit ook personeelsleden stimuleren tot een meer doordachte mobiliteitskeuze, waarbij de Vlaamse overheid voldoende en meer duurzame alternatieven aanbiedt.

5.3.5 Faciliteiten voor motorrijders voorzien

Er wordt voor gezorgd dat er in de administratieve gebouwen aantrekkelijke parkeerfaciliteiten en ondersteunende voorzieningen worden aangeboden voor scooters en motoren (omkleedruimtes, lockers voor het opbergen van motorkledij en helmen). Om hieraan tegemoet te komen werden, net zoals voor de fietsvoorzieningen, door Het Facilitair Bedrijf alle bestaande voorzieningen voor scooters en motoren in de VAC's en grote administratieve gebouwen doorgelicht en wordt nagegaan hoe deze – rekening houdende met de mogelijkheden van elk gebouw – kunnen worden opgewaardeerd.

De parkeerplaatsen uitgerust met oplaadinfrastructuur staan ook ter beschikking van elektrische scooters en motoren.

6 TOEGANKELIJKHEID

Alle nieuwe gebouwen op het grondgebied Vlaanderen moeten vanaf 1 maart 2010 (datum inwerkingtreding) voldoen aan het besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009.

Alle nieuwe gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten vanaf 29 december 2006 (datum inwerkingtreding) voldoen aan het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 21 november 2006.

In de VAC's en grote administratieve gebouwen van de Vlaamse overheid heeft Het Facilitair Bedrijf in het kader van het toegankelijkheidslabel hieraan voldaan door het voorzien van onderstaand aantal aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen.

7 SAMENVATTEND OVERZICHT PARKEERFACILITEITEN

Type faciliteit	Richtinggevend kader	Opmerking
Fietsenstalling	Brussel: min. 1 plaats per 20 personen in het gebouw Andere: min. 1 plaats per 10 personen in het gebouw	Herman Teirlinck : 1 op 11 voorzien VAC Gent: 1 op 5 voorzien
Douches	Voldoende douches	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
Lockers fietskledij	Voldoende lockers	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
Scooters / motoren	1 plaats per 75 personen in het gebouw	Herman Teirlinck : 1 op 75 voorzien
Lockers motorkledij + helm	Voldoende lockers	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
Statuswagens	1 plaats in het hoofdgebouw	
Poolwagens	1 plaats in het hoofdgebouw	
Dienstwagens	1 plaats in het hoofdgebouw	
Woon-werkverkeer	1 plaats per 10 personen in het gebouw	
Bezoekers	/	Krijgen geen toegang, moeten duurzaam reizen (fiets, trein, bus) of betalend parkeren (publieke parking).
Personen met een beperkte mobiliteit	Vanaf 5 tot 100 parkeerplaatsen : 6% van de parkeerplaatsen Meer als 100 parkeerplaatsen : per 50 plaatsen, 1 extra voorzien	Krijgen wel toegang tot de parking door zich via intercom aan te melden aan slagboom bij inrit van de parking en op vertoon van special parkeerkaart.
Oplaadinfrastructuur	Basisnetwerk + één of meerdere reserve oplaadpunten	Basisprincipe : voor elk stekkerdienstvoertuig wordt een oplaadpunt voorzien in het hoofdgebouw.

8 SAMENVATTEND OVERZICHT TOEGANGSRECHTEN

Doelgroep	Toegangsrechten
Dienstfietsen	Altijd toegang tot de private fietsenstalling.
Woon-werkverkeer personeelsleden met de fiets	Toegang tot de private fietsenstalling, in functie van beschikbare plaatsen.
Bezoekers met de fiets	Geen toegang tot de private fietsenstalling, moeten gebruikmaken van de publieke fietsenstalling
Woon-werkverkeer personeelsleden met scooters / motoren	Enkel toegang tot de parkeerplaatsen voor scooters / motoren in het hoofdgebouw waar men voornaamste plaats van tewerkstelling heeft, in functie van beschikbare plaatsen
Bezoekers met scooters / motoren	Geen toegang tot de private parking, moeten gebruik maken van publieke parking
Statuswagens	Conventioneel voertuig : alleen toegang tot parking in het hoofdgebouw + toegang tot parking -1 in Herman Teirlinck Stekkervoertuig : toegang tot parking in alle gebouwen
Raad van bestuur VMSW	Alle voertuigen: toegang tot parking -1 in Herman Teirlinck
Dienstwagens	Conventioneel voertuig : alleen toegang tot het hoofdgebouw Stekkervoertuig : toegang in alle gebouwen
Woon-werkverkeer personeelsleden met private wagen	Zowel een conventioneel als een stekkervoertuig hebben enkel toegang tot de parkeerplaatsen voor woon-werkverkeer in het hoofdgebouw waar men voornaamste plaats van tewerkstelling heeft, in functie van beschikbare plaatsen
Bezoekers met wagen	Geen toegang tot de private parking, moeten gebruik maken van publieke parking
Bezoeker met een beperking met de wagen	Krijgen wel toegang tot de parking door zich via intercom aan te melden aan de slagboom bij de inrit van de parking, op vertoon van speciale parkeerkaart.
Gemeenschappelijke wagenpool van de VO	Zowel een conventioneel als een stekkervoertuig hebben toegang tot de parkeerplaatsen in alle gebouwen.

////////////////////////////////////

9 IMPLEMENTATIE

9.1 REGELGEVENDE BEPALINGEN

9.1.1 Beheer van de parking

In de omzendbrief van 23 november 2012 inzake 'verantwoordelijkheden in kantoorgebouwen van de Vlaamse overheid' wordt de gebouwverantwoordelijkheid voor de 5 VAC's en de grote kantoorgebouwen te Brussel aan Het Facilitair Bedrijf toegewezen.

De gebouwverantwoordelijke staat onder meer in voor het verzorgen van de veiligheid in het gebouw, waaronder de toegangscontrole van het gebouw en het beheren van toegangsrechten tot specifieke lokalen. Ook is het de verantwoordelijkheid van de gebouwverantwoordelijke om de logistieke dienstverlening te organiseren, waaronder het beheren van de parking.

In de beleidsnota 'Bestuur' 2014-2019 werd bovendien nog eens onderstreept dat de gebouwverantwoordelijkheid van de grote kantoorgebouwen toebehoort aan Het Facilitair Bedrijf.

9.1.2 Validatie van parkeerplaatsen voor dienstwagens

De validatie van parkeerplaatsen voor dienstwagens behoort uitsluitend tot het bevoegdheidsdomein van Inspectie van Financiën. Een dienstwagen heeft alleen recht op een parkeerplaats in een VAC als deze gevalideerd werd door Inspectie van Financiën.

Als Inspectie van Financiën een aanvraag voor parkeerplaatsen voor dienstwagens valideert en er doet zich een tekort aan parkeerplaatsen voor, dan engageert Het Facilitair Bedrijf zich om, mits goedkeuring door de Vlaamse Regering, het aantal parkeerplaatsen bij te huren zodat aan de validatie kan worden voldaan. Hierbij dient ook de streefnorm van 1 op 10 voor woon-werkverkeer (cfr. huisvestingsmigratieplan, zie punt 3 'Beleidskader') in acht te worden genomen, evenals de benodigde parkeerplaatsen voor laden en lossen, de oplaadpunten en de parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

9.2 DOELMATIG BEHEER PARKEERFACILITEITEN EN TOEGANGSRECHTEN

9.2.1 Tellersysteem parkings

In de parking van VAC Hasselt werd reeds een pilootproject doorlopen, waarbij werd geïnvesteerd in een tellersysteem en een slagboom om de dienstvoertuigen en voertuigen woon-werkverkeer van elkaar te scheiden en apart te tellen. Dienstvoertuigen werden hiervoor uitgerust met een speciale voertuigbadge (tag voorruit) om binnen te kunnen in de parking.

Momenteel wordt, naar aanleiding van voorliggend parkeerbeleid, door Het Facilitair Bedrijf nagegaan hoe ook de andere parkings in eigen beheer kunnen worden uitgerust met een tellersysteem.

9.2.2 Dienstvoertuigendatabank

Om op een doelmatige manier de registratie van het aantal dienstvoertuigen en hun respectievelijke hoofdgebouw bij te houden, dienen klanten de dienstvoertuigendatabank, via hun respectievelijke vlootbeheerder/ fleetmanager, actueel te houden. Daarbij moet elk dienstvoertuig dat in gebruik is geregistreerd worden en moet voor elk dienstvoertuig een hoofdgebouw worden ingegeven.

Door de functie van dienstvoertuigendatabank uit te breiden komen we tegemoet aan de vraag van Inspectie van Financiën om de aangeleverde validatieaanvragen voor dienstvoertuigen en/of voor parkeerplaatsen te kunnen toetsen.

De gebouwcoördinator krijgt leesrechten in de dienstvoertuigendatabank en kan zo steeds een actueel overzicht raadplegen van de dienstwagens met als hoofdgebouw zijn/haar gebouw.

Voor het toekennen van parkeerplaatsen voor dienstvoertuigen baseert de gebouwcoördinator zich op de meest recente validatie van Inspectie van Financiën én op de actuele status in de dienstvoertuigendatabank.

Het is de uitdrukkelijke verantwoordelijkheid van de klant om erover te waken dat de door haar aangeleverde gegevens in de dienstvoertuigendatabank continu actueel en juist zijn.

De dienstvoertuigen die niet geregistreerd zijn in de voertuigendatabank en/of waarvoor geen hoofdgebouw werd ingegeven in de dienstvoertuigendatabank krijgen geen toegang tot een parking van Het Facilitair Bedrijf.

9.2.3 Beheer door de gebouwcoördinator

Om een consequent en doelmatig beheer van zowel de parkeerfaciliteiten als van de toegangsrechten te verzekeren dienen deze gecentraliseerd te worden bij één duidelijke verantwoordelijke per locatie, die ook de algemene verantwoordelijkheid draagt voor het toegangsbeleid en de toegangscontrole: de gebouwcoördinator. Alle partijen kunnen op die manier te allen tijde terecht bij één duidelijk aanspreekpunt voor alle vragen of opmerkingen met betrekking tot het parkeerbeleid.

////////////////////////////////////

9.2.4 Verdelen van parkeerplaatsen

9.2.4.1 **Pilootproject**

Van de 5 VAC's zijn er twee parkings in eigen beheer (VAC Hasselt en VAC Leuven) en drie parkings (VAC Gent, VAC Brugge en VAC Antwerpen) zijn eigendom van een private partner, bij wie we parkeerplaatsen huren.

Voor de parking in VAC Gent en VAC Brugge zijn er reeds afspraken gemaakt met de eigenaar van de parking en zijn de parkeerplaatsen reeds verdeeld tussen dienstwagens en privéwagens.

Er werd een opsplitsing gemaakt van het totale aantal parkeerplaatsen in een contingent voor dienstvoertuigen met gegarandeerde toegang tot de parking enerzijds (1 plaats voor elke dienstwagen die een gevalideerde parkeerplaats heeft gekregen van IF) en een afzonderlijk contingent voor woon-werkverkeer anderzijds.

In VAC Hasselt werden de dienstwagens uitgerust met een speciale toegangsbadge (tag voorruit). Voor het contingent woon-werkverkeer wordt het huidige 'first come, first served'-systeem toegepast. Met andere woorden: private wagens van personeelsleden die het gebouw als hoofdgebouw en dus voornaamste plaats van tewerkstelling hebben, krijgen toegang tot de parking zolang er beschikbare plaatsen zijn voor woon-werkverkeer.

9.2.4.2 **Uitbreiding pilootproject tellersysteem parkings**

Door het bestaand probleem omtrent het tekort aan parkeerplaatsen voor woon-werkverkeer en het bijkomend uitrusten van parkeerplaatsen met oplaadinfrastructuur zal de vraag naar datagegevens omtrent de beschikbaarheid en bezettingsgraad steeds groter worden.

In de eerste fase zal voor de parkeerplaatsen van de stekkervoertuigen belijning, markering en bebording worden toegepast. Zodra het aandeel stekkervoertuigen in de parking toeneemt zal ook hier de nood ontstaan naar datagegevens. Hier kan een tellersysteem gekoppeld aan het toegangsbeheersysteem, zoals toegepast in VAC Hasselt, de oplossing bieden. Dit systeem kan op basis van de badgegegevens, zowel buiten voor de bestuurders als binnen voor de onthaalmedewerkers, aangeven of er nog parkeerplaatsen vrij zijn voor een bepaalde categorie van voertuigen.

////////////////////////////////////

