



Vervoerregio
ANTWERPEN



Nota Parkeerstrategie

Gevalideerd dd 25/03/2021

Door de Vervoerregioraad Antwerpen

Parkeerstrategie

Regionale parkeerstrategie: parkeren in & rond knooppunten

Parkeren is een sleutelement in het sturen op mobiliteitsgedrag en het gebruik van de openbare ruimte. Parkeerbeleid is ook bij uitstek een lokale bevoegdheid. De effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen, zodat onderling afstemming tussen de lokale besturen (zeker in de verstedelijkte gebieden) zich opdringt.

In functie van de modal shift ambitie, zal de Vervoerregio zich toespitsen op het parkeerbeleid op en rond de mobiliteitsknooppunten in de regio. Een eenduidige, gedifferentieerde tarifiering op die knooppunten en de juiste parkeerfaciliteiten kunnen in sterke mate bijdragen tot het bereiken van de doelen van de Vervoerregio.

De regionale parkeerstrategie bestaat uit een reeks objectieven die breder kijken dan één knooppunt en/of één operator. Agentschappen en lokale besturen blijven finaal verantwoordelijk om deze in functie van lokale behoeften en afhankelijk van de kenmerken van de omgeving, verder in te vullen. De Vervoerregioraad zal deze objectieven hanteren als afwegingskader om adviezen te formuleren rond het parkeerbeleid op dergelijke knooppunten in de regio. De monitoring inspanningen rond het parkeren in de regio (zie aparte nota monitoringskader) moet toelaten om potentiële problemen te detecteren.

Objectieven per type knooppunt

We streven naar een gedifferentieerd parkeerbeleid afhankelijk van het type knooppunt en dus de functie die het vervult in het multimodale netwerk.

Objectief 1	Parkeertarieven voor multimodale knooppunten met parkeerfunctie langsheen éénzelfde corridor worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.
Doelstelling	Een autogebruiker maakt de overstap aan het meest passende knooppunt op zijn / haar reisweg. Parkeren op een knooppunt op de reisweg dicht bij de urbane zone van de Vervoerregio, wordt steeds duurder.
Strategie	Een dergelijke parkeertariefstructuur werkt sturend en zal een impuls vormen voor het gewenste overstapmodel. Knooppunten met een parkeerfunctie die gesitueerd zijn ver buiten de urbane zone (1° gordel), zijn bij voorkeur kosteloos of worden zo goedkoop mogelijk gehouden. Richting de urbane zone voorziet deze tariefstructuur in een stijgende kostprijs met dergelijke knooppunten aan de rand van de urbane zone (2° gordel), en knooppunten in de urbane zone (3° gordel).

Het parkeerbeleid zal variëren afhankelijk van het (sub)type van het mobiliteitsknooppunt. Zo ontstaan meerdere parkeerzones met telkens andere parkeertarieven en -faciliteiten:

Objectief 2	Auto parkeren op (inter)regionale snelweg P+R's wordt proactief aangemoedigd en gestimuleerd vanuit het parkeerbeleid.
Doelstelling	Een autogebruiker op het hoofdwegennet die een dergelijke snelweg P+R passeert, parkeert zijn/haar wagen op dat knooppunt om de rest van het traject op duurzame wijze verder te zetten.
Strategie	We willen auto reizigers die zich verplaatsen langs het hoofdwegennet verleiden tot het overstappen op deze knooppunten. Signalisatie op de snelweg moet hen proactief wijzen op de aanwezigheid van deze overstapmogelijkheid en bijkomende informatie, zoals de reistijd van het openbaar vervoer richting de urbane zone, moet voorzien worden. We garanderen ook te allen tijde voldoende veilige autoparkeerplaatsen op dergelijke knooppunten. Zo worden dit de auto parkeerplekken bij uitstek.

Objectief 3	De P+R functie van sommige aanvullende multimodale knooppunten heeft tot doel om autoverplaatsingen uit de directe (woon)omgeving te ondervangen via lokale parkeervoorzieningen.
Doelstelling	Een autogebruiker op het onderliggend wegennet die een multimodale knoop met P+R passeert, parkeert zijn/haar wagen op dat knooppunt om de rest van het traject op duurzame wijze verder te zetten.
Strategie	In de rand van de urbane zone voorzien we een ring van dergelijke knooppunten die als 'instappunten' van het sneltramnet zullen functioneren. De instappunten verbonden aan het hoofdwegennet functioneren als snelweg P+R's. De andere instappunten van dit sneltramnet, verbonden aan het onderliggend wegennet, functioneren in eerste instantie voor een beperkter gebied dan de eerder vermelde P+R's, de parkeerfunctie is eerder lokaal. Parkeren kan gebeuren in een betalend regime zonder hiermee de aantrekkingskracht van een mogelijke overstap te hypothekeren.

Objectieven o.b.v. locatie

Ook de locatie van het knooppunt is een bepalende factor voor de parkeerstrategie:

Objectief 4	Het finaal tariefbeleid wordt, knooppunt per knooppunt , bepaald in overleg met het lokaal bestuur en afgestemd op het tariefbeleid in de directe omgeving (of omgekeerd).
Doelstelling	De parkeerdruk door de aantrekkingskracht van het knooppunt wordt niet afgewenteld op het openbaar domein en de directe omgeving (stedelijke gebieden en woongebieden) rondom.
Strategie	De uiteindelijke tarifiering wordt knooppunt per knooppunt bekeken en bepaald in relatie tot de directe omgeving. De plaatselijke context dient dus meegenomen worden in de analyse (vb. ook mate waarin kostendekkingsgraad gegarandeerd kan worden). De nadruk daarbij ligt op het zoveel mogelijk ontlasten van de onmiddellijke omgeving. De

	lokale besturen worden daarom proactief betrokken en denken op hun beurt oplossingsgericht mee na.
--	--

Objectieven inzake faciliteiten & inrichtingsprincipes

De parkeerstrategie omvat ook een aantal objectieven inzake de parkeerfaciliteiten en inrichtingsprincipes voor autoparkeren.

Objectief 5	Het overstappen op de P+R's moet kwalitatief zijn qua dienstverlening. Voor reizigers die een combi-verplaatsing maken, moeten kortingsregelingen mogelijk zijn i.s.m. de operatoren.
Doelstelling	Er zijn als gebruiker geen extra handelingen te stellen bij het parkeren, zodoende de reis onbelemmerd verder kan worden gezet.
Strategie	Combineren en overstappen op P+R's moet zeer kwalitatief zijn. Via MaaS applicaties wordt de betaling van deze overstap zo goed mogelijk georganiseerd. Door deze betaling voor parkeren en het reisticket te faciliteren, ontstaan geen extra fysieke (extra handelingen) of mentale (als gebruiker geconfronteerd worden met een extra meerprijs) barrières die het overstappen ontmoedigen. Kortingsregelingen voor combi- verplaatsingen zijn hier mogelijk i.s.m. de operatoren (met aandacht voor abonnementen).

Objectief 6	Het tariefbeleid op parkeerfaciliteiten van knooppunten ontmoedigt 'meerdaags stallen' ten voordele van gebruikers die de parking op de knoop gebruiken voor hun mobiliteitsdoeleinden.
Doelstelling	De autoparkeerplaatsen op de mobiliteitsknooppunten maximaal vrijwaren voor gebruikers die een combi-verplaatsing maken door het meerdaags stallen van voertuigen te ontmoedigen.
Strategie	Bij parkeerdruk worden in eerste instantie maatregelen genomen (vb. hoger parkeertarief bij langdurig gebruik) om het meerdaags stallen van voertuigen (niet dagparkeren i.f.v. bijvoorbeeld woon-werkverkeer) te vermijden. Dit zonder dat de maatregelen de combimobiele gebruikers extra financieel treffen. Pas indien het volledige potentieel van de parking bereikt werd, wordt in functie van uitbreiding gekeken. Hierbij wordt de reële parkeernood zo objectief mogelijk onderbouwd (o.a. op basis van monitoring). Bij mobiliteitsknooppunten die nabij andere functies liggen is meervoudig parkeergebruik in specifieke gevallen wel mogelijk, zeker indien hier een win-win situatie gecreëerd kan worden.

Objectief 7	Autodeelsystemen krijgen een voorbehouden plek op knooppunten.
Doelstelling	Het gebruik van autodeelsystemen in de parking wordt gestimuleerd t.o.v. de overige autogebruikers.

Strategie	<p>Parkings op deze knooppunten zijn voorzien van alle faciliteiten om de overstap te faciliteren. We denken daarbij o.a. aan gereserveerde parkeerplaatsen voor deelwagens, zowel station based als free floating. Hun parkeerplaatsen bevinden zich op een passende plaats met een vlotte overstap naar de OV-systemen op het knooppunt. Dit met voldoende aandacht voor prioritaire plaatsen voor mindervaliden en oneigenlijk gebruik. Indien de autoparking betalend is, betalen zij ook toegang tot de parking.</p>
-----------	---

Objectieven inzake fietsparkeren

De combinatie fiets en openbaar vervoer is krachtig omdat het inzet op de sterktes van beide. Het openbaar vervoer excelleert in het vervoeren van grote hoeveelheden reizigers over grote afstanden maar volgens vaste tijdsschema's, de fiets geeft de flexibiliteit in het voor- en natransport. Zeker voor korte verplaatsingen van en naar knooppunten willen we inzetten op duurzame alternatieven en fiets. Net daarom worden ook rond het fietsparkeren enkele objectieven vastgelegd.

Objectief 8	Elk knooppunt wordt voorzien van voldoende, kwalitatieve, (diefstal)veilige fietsenstallingen voor verschillende soorten fietsen.
Doelstelling	Elke gebruiker die z'n fiets veilig wenst achter te laten aan het knooppunt, heeft daartoe alle mogelijkheden.
Strategie	<p>Het is belangrijk om aandacht te schenken aan het aantal fietsenstallingen afhankelijk van het niveau en de locatie van het knooppunt. Het aantal fietsplaatsen wordt mee opgevolgd i.f.v. de reizigersgroei die verwacht wordt vanwege de modal shift. Wanneer een maximale bezettingsgraad van 80% bereikt wordt, wordt naar een uitbreiding gekeken.</p> <p>Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende soorten fietsen die gebruikt worden: gewone fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen of speedpedelecs. Voor buitenmaatse fietsen wordt 5% van de stallingcapaciteit voorzien. Dit steeds i.f.v. de locatie en het gebruik van het knooppunt.</p> <p>Fietsenstallingen moeten op een logische plaats t.o.v. de openbaar vervoerhalte ingetekend worden en niet op een restruimte. In principe ligt de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de halte en zijn beide verbonden via een obstakelvrije looproute. Als algemene regel geldt dat de afstand van de fietsenstalling tot het bus- of tramperron kleiner moet zijn dan de afstand vanaf de autoparking naar dat perron.</p> <p>De fietsenstallingen zijn moduleerbaar en minimaal voorzien van een overkapping. Ook laadpunten worden voorzien i.f.v. elektrische fietsen.</p> <p>Bij (inter)regionale knooppunten zijn (gedeeltelijk) afgesloten/beveiligde fietsenstallingen wenselijk. Voor fietsenstallingen van minstens 500 plaatsen streven we na om minstens gedeeltelijk (10% van de totale capaciteit) te voorzien in afgesloten fietsenstallingen. De kostprijs voor de gebruiker van deze bewaakte punten wordt zo goedkoop mogelijk gehouden. Gebruikers die betalen voor autoparkeerplaatsen aan het knooppunten in de vorm van een abonnement, krijgen automatisch ook toegang tot het fietsenstallingabonnement (omgekeerd niet). Voor</p>

	<p>kleinere, lokale knooppunten zijn afgesloten stallingen mogelijk maar niet de norm.</p> <p>Ook op andere fietsenstallingen worden camera's geplaatst daar waar zich veiligheidsproblemen voordoen. De analyse hiervoor gebeurt door de knooppunt beheerder in overleg met de politie.</p> <p>Floating fietsdeelsystemen mogen vrij parkeren in de fietsenstallingen zonder extra vergoeding. Non-floating fietsdeelsystemen (vb. back to base systemen) met gereserveerde plaatsen en/of eigen rekken worden aanzien als concessies. Fietsdeelsystemen bevinden zich (opnieuw) het dichtst bij de ingang naar de OV-systemen op het knooppunt.</p>
--	---

Lokaal parkeerbeleid: parkeren in en rond de kern

Het parkeerbeleid algemene zin blijft de autonome bevoegdheid van de lokale besturen. Dat parkeerbeleid spitst zich toe op het ondervangen van de eigen parkeernoden door 3 verschillende doelgroepen in en rond de kernen - de inwoners, pendelaars en bezoekers:

- Voor inwoners kunnen zones bepaald worden waar op straat parkeren al dan niet wenselijk is. Zo kan nagestreefd worden om, voornamelijk in de urbane zone en centra, het parkeren maximaal te verplaatsen van de straat naar gebouwen (POET: parkeren op eigen terrein).
- Pendelaars (woon-werk) worden aangemoedigd om hun auto verder buiten de kern te parkeren en daar over te stappen op alternatieve modi.
- Ook bezoekers (recreatie, cultuur, shopping) en toeristen tonen zich veelal bereid om gebruik te maken van de P+R's of rand parkings in combinatie met het openbaar vervoer. Bezoekers die toch wensen dicht bij de bestemming te parkeren, betalen daartoe een hoger tarief. Belangrijk daarbij is dat de lokale besturen actief samenwerken rond deze mobiliteitsalternatieven met de lokale handelaars.

Parkeerfaciliteiten kunnen daarbij maximaal ingezet worden voor meervoudig gebruik. Private parkeergelegenheden (van supermarkten, banken of overheden) kunnen - na de openingsuren - ingeschakeld worden voor bewonersparkeren of als extra parkeergelegenheid bij evenementen. Dit principe van meervoudig gebruik kan - buiten de spitsperioden - ook toegepast worden op delen van de grotere P+R-gebouwen.

Het parkeerbeleid is overigens ook in belangrijke mate verbonden aan de ruimtelijke ordening. Zeker bij nieuwe ontwikkelingen (vb. nieuwe woonwijken en verkavelingen) beschikken lokale besturen over een arsenaal aan mogelijkheden om te sturen via het parkeerbeleid n.a.v. de te verlenen omgevingsvergunningen. Ondergronds parkeren, parkeernormen, en laadinfrastructuur kunnen als voorwaarden opgelegd worden. Woonwijken kunnen ingericht worden in functie van een snellere ontsluiting per fiets. Ook rond het toekennen van bewonerskaarten zijn richtlijnen nodig. Daarbij is telkens een constructieve dialoog met de project ontwikkelaars belangrijk, die alle belang hebben bij het maximaliseren van hun units.

Inzake lokaal parkeerbeleid situeren zich heel wat relevante bovenlokale uitdagingen en mogelijke synergiën die een invloed hebben op de modal shift. Dit zowel voor zones die raakvlakken hebben met meerdere lokale besturen (vb. aanpak wijken die

gemeentegrenzen overschrijden) alsook voor wederkerende beleidsuitdagingen inzake parkeren (vb. de aanpak van winkelstraten, woonwijken, etc.) waarmee lokale besturen geconfronteerd worden. De Vervoerregio raakt echter niet aan de lokale autonomie maar zet in op het aanbieden van een forum voor kennisuitwisseling en beste praktijken tussen besturen en/of als facilitator bij gesprekken met andere overheidspartners (vb. De Lijn, AWV, NMBS). De Vervoerregioraad kan ook dienst doen als overlegplatform tussen betrokken (naburige) gemeenten.