



# PARKEERBELEID

## **Vlaamse Administratieve Centra in de provinciehoofdsteden en grote kantoorgebouwen te Brussel**



Versie: 24/02/2018





## 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 huisvestingsmigratieplan<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> <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 CO<sub>2</sub> 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 (opladinginfrastructuur, 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 opladinginfrastructuur willen we voorzien in de VAC's en grote kantoorgebouwen?
- ▶ Wie willen we toegang geven tot welke opladinginfrastructuur?
- ▶ 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 UITGANGSPUNTEN

### 5.1 ALGEMEEN UITGANGSPRINCIPE

De Vlaamse overheid stimuleert haar personeelsleden,- alsook de bezoekers -, om zich steeds, zowel voor woon-werkverkeer als voor dienstverplaatsingen, op een duurzame en milieuvriendelijke manier te verplaatsen.

In eerste instantie trachten we zoveel mogelijk het aantal verplaatsingen te beperken, ondermeer door het stimuleren van telewerk, zowel thuis als vanuit één van de satellietkantoren, en het faciliteren van virtuele overleg- en samenwerkingsvormen door aanwending van moderne technologie (skype voor bedrijven, videoconference, enz.).

Het aantal verplaatsingen dat niet kan worden vermeden, kan volgens het 'STOEP'-principe verduurzaamd worden. Dit principe bepaalt een rangorde van wenselijke vervoerswijzen :

- 'S' staat voor stappen (= voetgangers);
- 'T' staat voor trappen (= fietsers);
- 'O' staat voor openbaar vervoer (= trein, tram, bus, metro);
- 'E' staat voor elektrische voertuigen (= stekkervoertuigen);
- 'P' staat voor privé-vervoer (= individuele conventionele voertuigen).

In de rangorde van het 'STOEP'-principe wordt het gebruik van een stekkervoertuig geïntroduceerd en bevoordeeld ten opzichte van een conventioneel voertuig.

### 5.2 VRAAG NAAR PARKEERFACILITEITEN IN FUNCTIE VAN DUURZAAMHEID

#### 5.2.1 Fiets als mobiliteitskeuze stimuleren

##### 5.2.1.1 Fietsvergoeding woon-werkverkeer

De Vlaamse overheid stimuleert haar personeelsleden om te kiezen voor de fiets als duurzaam transportmiddel voor het woon-werkverkeer door steeds de maximale fiscaal aftrekbare fietsvergoeding toe te kennen.

### **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 onbeminde'*

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 aantrekkelijker 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.



### **5.3.3.3 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 bevoorreed 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.







## 7 SAMENVATTEND OVERZICHT PARKEERFACILITEITEN

Type faciliteit	Richtinggevend kader	Opmerking
<b>Fietsenstalling</b>	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
<b>Douches</b>	Voldoende douches	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
<b>Lockers fietskledij</b>	Voldoende lockers	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
<b>Scooters / motoren</b>	1 plaats per 75 personen in het gebouw	Herman Teirlinck : 1 op 75 voorzien
<b>Lockers motorkledij + helm</b>	Voldoende lockers	Worden stelselmatig opgewaardeerd in functie van mogelijkheden per gebouw
<b>Statuswagens</b>	1 plaats in het hoofdgebouw	
<b>Poolwagens</b>	1 plaats in het hoofdgebouw	
<b>Dienstwagens</b>	1 plaats in het hoofdgebouw	
<b>Woon-werkverkeer</b>	1 plaats per 10 personen in het gebouw	
<b>Bezoekers</b>	/	Krijgen geen toegang, moeten duurzaam reizen (fiets, trein, bus) of betalend parkeren (publieke parking).
<b>Personen met een beperkte mobiliteit</b>	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.
<b>Opladinfrastructuur</b>	Basisnetwerk + één of meerdere reserve oplaadpunten	Basisprincipe : voor elk stekkerdienstvoertuig wordt een oplaadpunt voorzien in het hoofdgebouw.





## 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.

In het geval van huisvesting op loopafstand van een station kan overwogen worden de norm nog aan te scherpen tot bijvoorbeeld 1 parkeerplaats per 20 personeelsleden, 1 parkeerplaats per dienstvoertuig desgevallend aangevuld met een aantal functioneel noodzakelijke bezoekersparkings (cfr. begrotingsakkoord m.b.t. nota huisvestingsmigratieplan, VR/2005/0209/DOC.0664 BIS).



## 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.

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

**9.2.5 Overtredingen parkeerreglement**

Overtredingen tegen het parkeerreglement kunnen worden vastgesteld door en/of worden gemeld aan de gebouwcoördinator, die zelf zoveel controles kan doen als nodig om het goede beheer en gebruik van de parking te verzekeren.

Mogelijk sancties bij vastgestelde inbreuken tegen het parkeerreglement kunnen gaan van een verwittiging over een tijdelijke en (bij herhaaldelijke inbreuken) zelfs de permanente ontzegging van de toegang tot de parking. Voertuigen die niet reglementair geparkeerd staan kunnen indien nodig worden weggetakeld, op kosten van de gebruiker.

Ingeval een overtreding van het parkeerreglement door de gebruiker gepaard gaat met het opzettelijk aanbrengen van schade of met enige vorm van fysieke of verbale agressie, bedreiging of intimidatie dan behoudt Het Facilitair Bedrijf zich het recht voor om hiervan aangifte te doen bij de politie en/of klacht in te dienen.

//