



Wifi: Limburg-Open → aanmelden en dan krijg je een sms met code

# Inspiratiedag (regionaal) parkeerbeleid van de toekomst



Vervoerregio  
**LIMBURG**



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

# Timing

| Tijdstip    | Onderdeel   |
|-------------|---|
| 09:45-10:00 | Welkomstwoord   |
| 10:00-10:25 | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo |
| 10:25-10:45 | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke           |
| 10:45-11:00 | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers       |
| 11:00-11:15 | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas |
| 11:15-11:40 | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia |
| 11:40-12:05 | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré               |
| 12:05-13:00 | Lunch   |
| 13:00-13:45 | Inhoudelijke sessie ronde 1                               |
| 13:55-14:40 | Inhoudelijke sessies ronde 2                              |
| 14:50-15:35 | Inhoudelijke sessies ronde 3                              |
| 15:45-16:00 | Plenaire afsluiter  |
| 16:00-16:15 | Afsluitend woordje Minister                               |
| 16:15-17:00 | Receptie  |

# Timing

| Tijdstip    | Onderdeel   |
|-------------|---|
| 09:45-10:00 | <b>Welkomstwoord</b>                                      |
| 10:00-10:25 | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo |
| 10:25-10:45 | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke           |
| 10:45-11:00 | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers       |
| 11:00-11:15 | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas |
| 11:15-11:40 | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia |
| 11:40-12:05 | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré               |
| 12:05-13:00 | Lunch   |
| 13:00-13:45 | Inhoudelijke sessie ronde 1                               |
| 13:55-14:40 | Inhoudelijke sessies ronde 2                              |
| 14:50-15:35 | Inhoudelijke sessies ronde 3                              |
| 15:45-16:00 | Plenaire afsluiter  |
| 16:00-16:15 | Afsluitend woordje Minister                               |
| 16:15-17:00 | Receptie  |

# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel  |
|--------------------|--|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord  |
| <b>10:00-10:25</b> | <b>Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo</b> |
| 10:25-10:45        | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke                  |
| 10:45-11:00        | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers              |
| 11:00-11:15        | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas        |
| 11:15-11:40        | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia        |
| 11:40-12:05        | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré                      |
| 12:05-13:00        | Lunch  |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                                      |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                                     |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                                     |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter   |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                                      |
| 16:15-17:00        | Receptie   |





# Inspiratiedag (regionaal) parkeerbeleid

## Parkeren en Retail: mythes en fabels

19 april 2024

Dr. Giuliano Mingardo

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

Erasmus Universiteit Rotterdam

[mingardo@ese.eur.nl](mailto:mingardo@ese.eur.nl)



# Agenda

- Parkeerbeleid
- Misverstanden en spanningsvelden
- Parkeren en Retail
- Aantrekkelijkheid van stedelijke (winkel)gebieden



# P-beleid op basis van 'onderbuikgevoel'

- Er zijn veel misverstanden en spanningsvelden in het kader van parkeerbeleid;
- Vaak geldt parkeren = emotie;
- Verkeerde kennis leidt tot verkeerde beleid;



# De ontwikkeling van stedelijk parkeerbeleid





# Spanningsvelden in parkeerbeleid

Voorbeelden :

- Kort vs. Lang parkeren;
- Mobiliteitsbeleid vs. exploitatie  
(Minder autogebruik vs. opbrengsten;)
- Moeten/kunnen de bewoners gratis parkeren?
- Bovengronds- vs. ondergrondsparkeren
- Minimum vs. maximum parkeernormen





# Misverstanden in parkeerbeleid

- Gratis parkeren bestaat;
- Parkeren is een locatie factor voor bedrijven;
- P&R vergroot de bereikbaarheid van de stad en vermindert de congestie in de binnenstad;
- No parking = No business;
- Lage parkeernormen zijn de oplossing voor de verdichtingsopgave in de stad;



# Trends in parkeerbeleid (in grote steden in NL)

- Meer aandacht voor duurzaamheid;
- Autoluw / autovrij gebieden;
- Hogere parkeertarieven;
- Minder straat parkeren:
  - Ruimte voor mensen i.p.v. auto's
  - Beter benutten van bestaande garages
- Lage parkeernormen in woonwijken i.v.m. mobiliteitshubs + deelmobiliteit;



# Vervoersmiddelen en omzet



# KSO 2011 – Waarom kiezen bezoekers voor een bepaald winkelgebied?

- 217 winkelgebieden in 158 gemeenten in de Randstad;
- Meer dan 70,000 telefonische enquêtes;

| Rank | Reden                          | Genoemd door |
|------|--------------------------------|--------------|
| 1    | dichtst bij huis               | 60%          |
| 2    | compleetheid winkelaanbod      | 38%          |
| 3    | compleetheid aanbod artikelen  | 25%          |
| 4    | parkeermogelijkheden           | 18%          |
| 5    | bereikbaarheid per auto        | 16%          |
| 6    | sfeer/uitstraling winkelgebied | 14%          |
| 7    | prijsniveau winkelaanbod       | 13%          |
| 8    | parkeertarief                  | 5%           |

AUTO

FIETS

Omzet per m2

De omzet van een winkelgebied is niet gerelateerd aan de modal split van de bezoekers!!!!

Aandeel lopende klanten

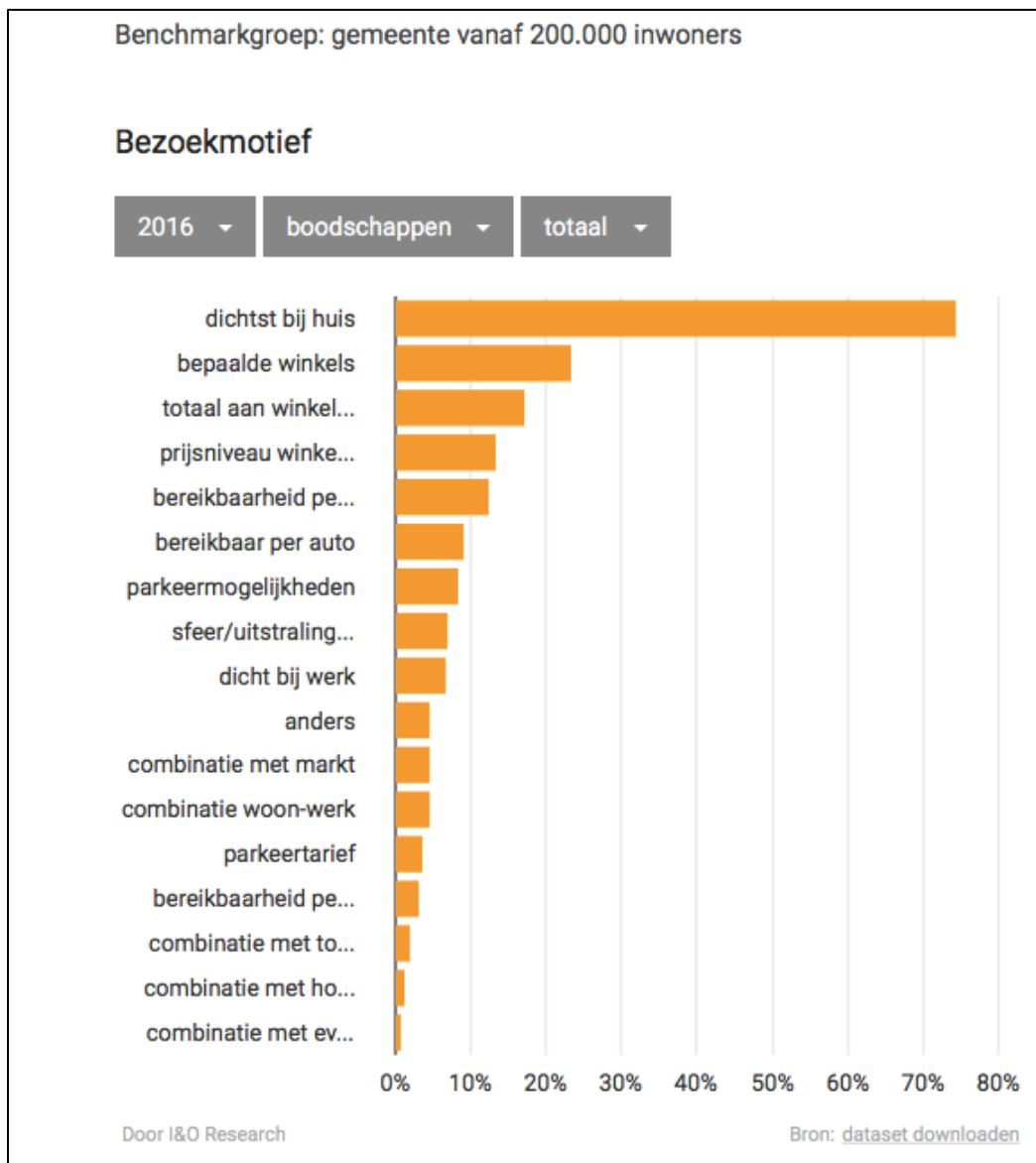
Aandeel klanten met het OV







# KSO 2016 (www.kso2016.nl)



# Vervoersmiddelen en Omzet – Rotterdam 2014-2020

|                                       | Deel van de<br>geschatte omzet | N           |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------------|
| Bike                                  | 24.05%                         | 738         |
| Car                                   | 16.65%                         | 614         |
| Car + Public transport (P + R)        | 0.59%                          | 163         |
| Other                                 | 1.13%                          | 40          |
| Public transport (tram. bus or metro) | 35.03%                         | 1506        |
| Walking                               | 16.12%                         | 662         |
| Unknown                               | 0.24%                          | 22          |
| <b>Total</b>                          | <b>€ 6,458,194.00</b>          | <b>3705</b> |

|                                       | 2014                  | 2015                  | 2016                | 2017                | 2018                | 2019                |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Bike                                  | 25.12%                | 25.45%                | 28.04%              | 27.88%              | 18.59%              | 18.51%              |
| Car                                   | 18.85%                | 14.04%                | 14.93%              | 18.66%              | 20.92%              | 10.10%              |
| Public transport (tram. bus or metro) | 33.09%                | 39.26%                | 37.29%              | 40.06%              | 29.25%              | 33.57%              |
| Walking                               | 19.81%                | 14.81%                | 15.52%              | 7.08%               | 4.77%               | 32.16%              |
| <b>Total of all transport means</b>   | <b>€ 1,922,768.75</b> | <b>€ 1,265,181.25</b> | <b>€ 828,800.00</b> | <b>€ 673,475.00</b> | <b>€ 994,637.50</b> | <b>€ 773,331.25</b> |

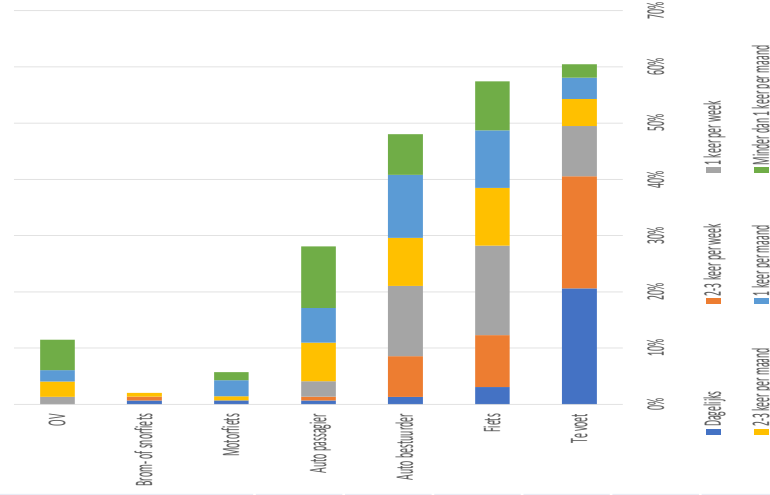
| <i>N-values</i>                              | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| <i>Bike</i>                                  | 170  | 132  | 98   | 120  | 108  | 110  |
| <i>Car</i>                                   | 136  | 123  | 70   | 93   | 103  | 89   |
| <i>Public transport (tram. bus or metro)</i> | 341  | 303  | 170  | 203  | 272  | 217  |
| <i>Walking</i>                               | 167  | 105  | 69   | 50   | 86   | 145  |





# Hoe reist u naar een recreatieve bestemming of maakt u een ommetje?

|                             | Te voet | Fiets | Auto bestuurder | Auto passagier | Motorfiets | Brom- of scofiets | OV |
|-----------------------------|---------|-------|-----------------|----------------|------------|-------------------|----|
| Dagelijks                   | 21%     | 3%    | 1%              | 1%             | 1%         | 0%                | 0% |
| 2-3 keer per week           | 20%     | 9%    | 9%              | 1%             | 0%         | 1%                | 0% |
| 1 keer per week             | 9%      | 16%   | 13%             | 3%             | 0%         | 0%                | 1% |
| 2-3 keer per maand          | 5%      | 10%   | 9%              | 7%             | 1%         | 0%                | 3% |
| 1 keer per maand            | 4%      | 10%   | 11%             | 6%             | 3%         | 0%                | 2% |
| Minder dan 1 keer per maand | 2%      | 9%    | 7%              | 11%            | 1%         | 0%                | 5% |



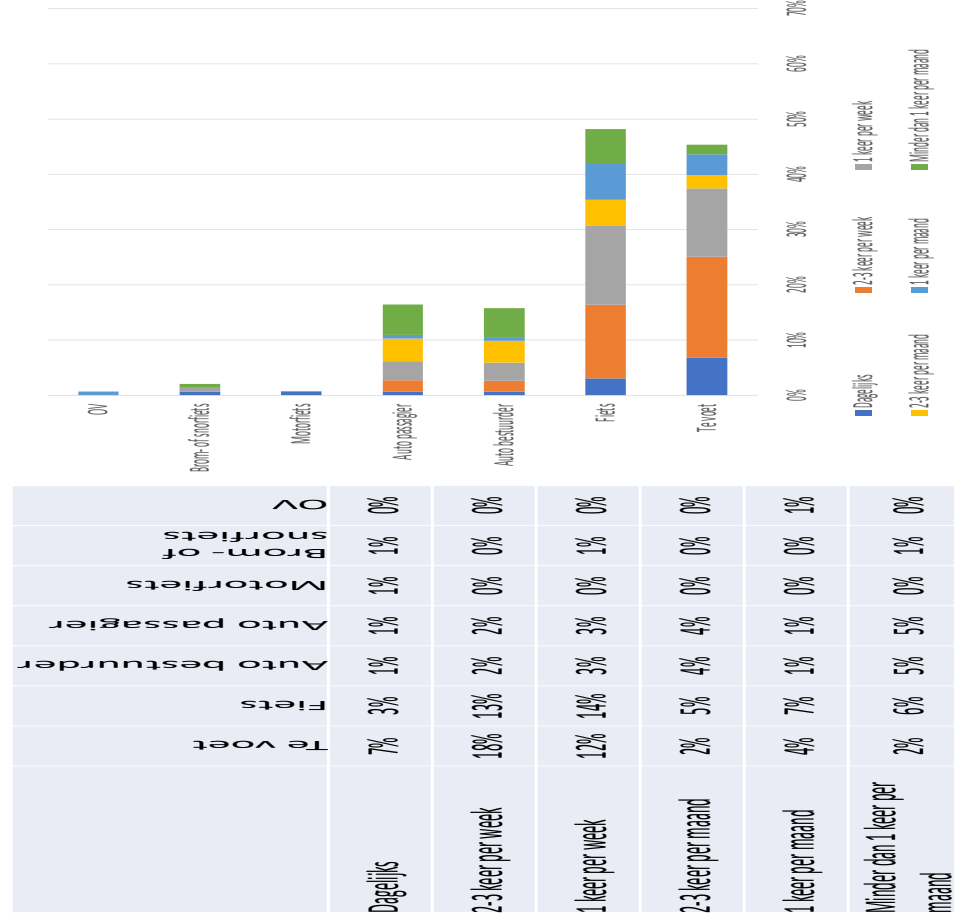
(Kragten, 2021)

Recreatieve verplaatsingen worden door de respondenten het vaakst te voet gedaan, gevolgd door op de fiets. De auto wordt vooral gebruikt voor recreatieve verplaatsingen die minder vaak plaatsvinden.



# Hoe reist u om boodschappen te doen en te winkelen?

## Gemeente Uithoorn (2021)



Lopen en fietsen zijn veruit de meest populaire vervoerswijzen onder respondenten om boodschappen te doen of te winkelen. Vooral de verplaatsingen die meerdere malen per week gemaakt worden, worden lopend of fietsend gemaakt.

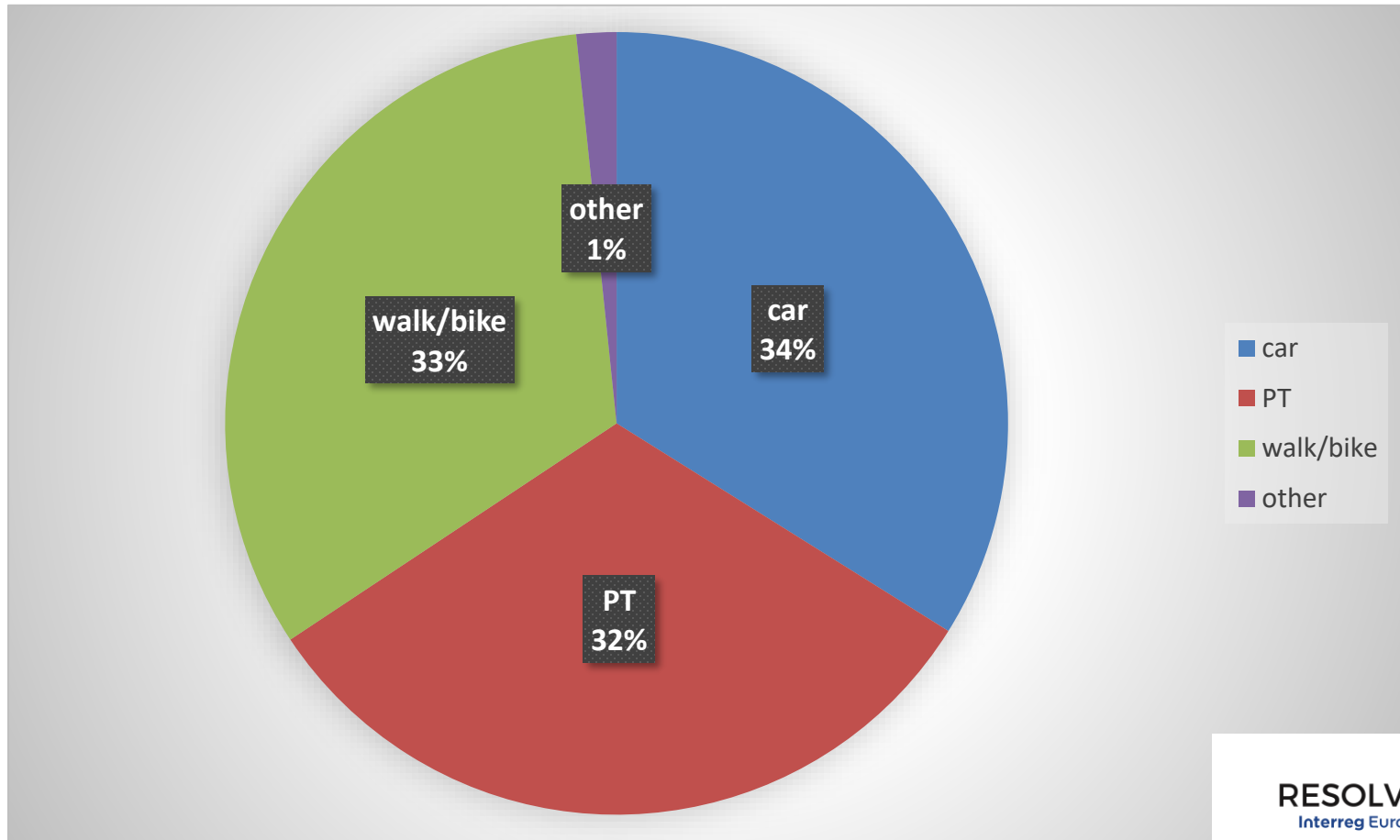
(Kragten, 2021)





# EU RESOLVE project (2017-18)

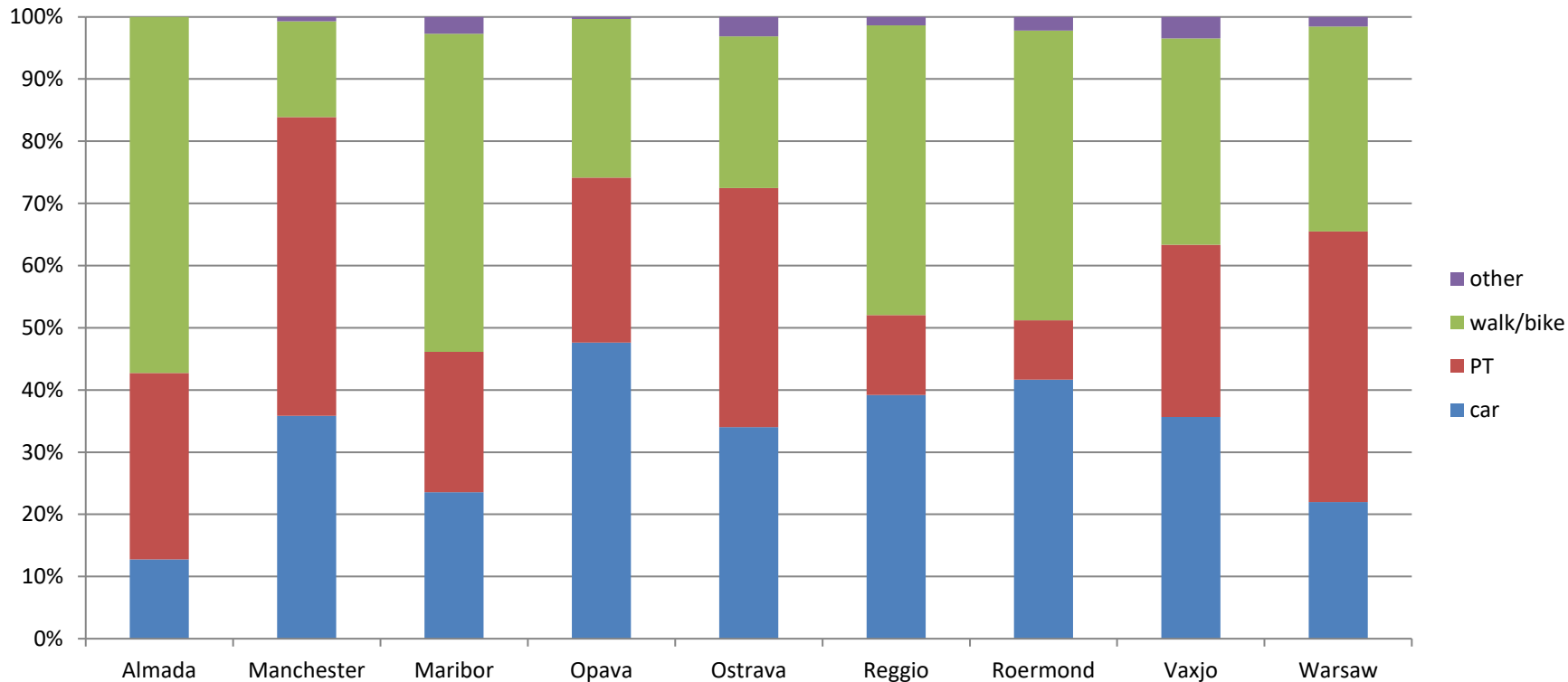
## Modal split consumers – all cities





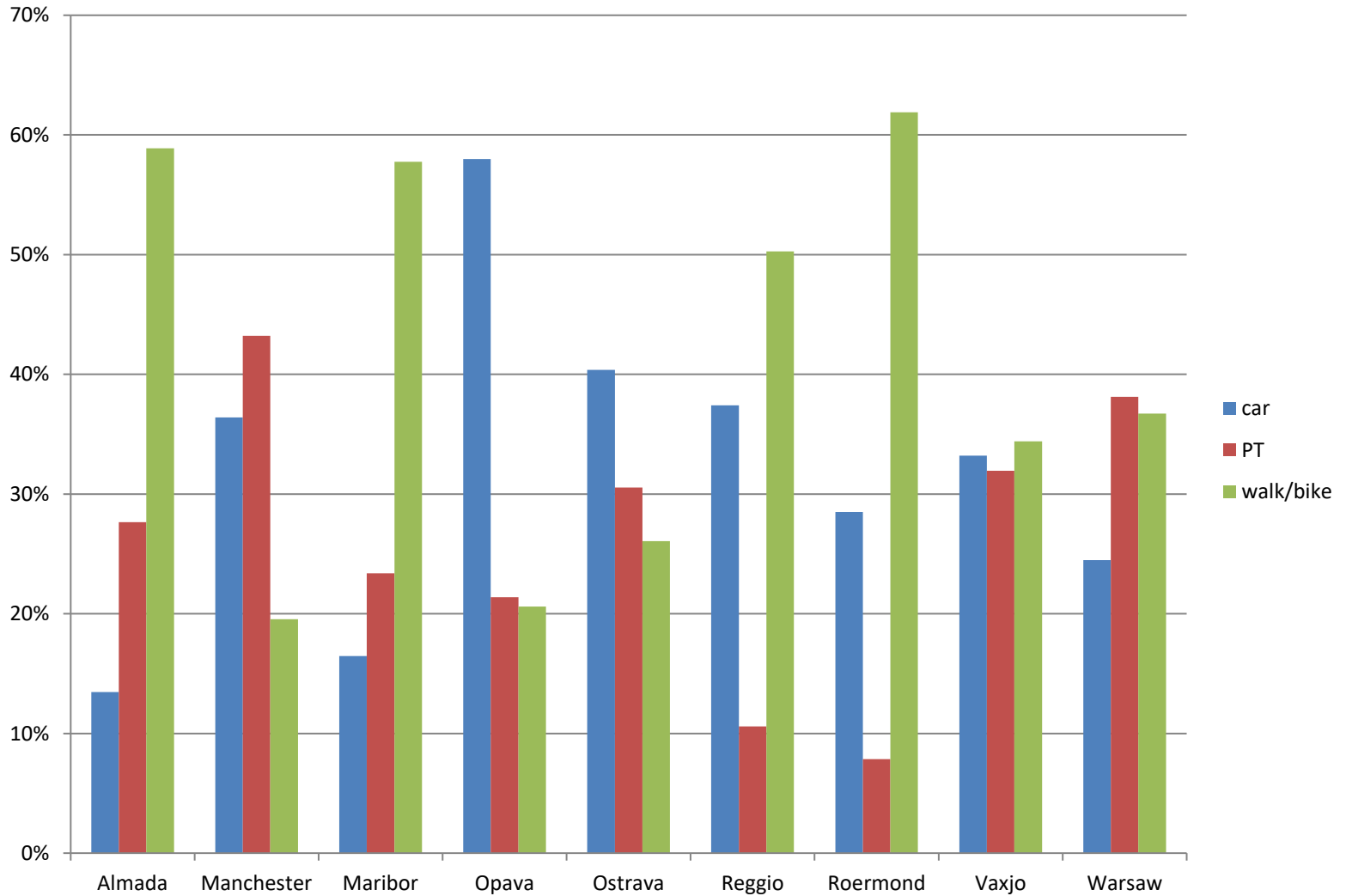
# EU RESOLVE project (2017-18)

## Modal split by city



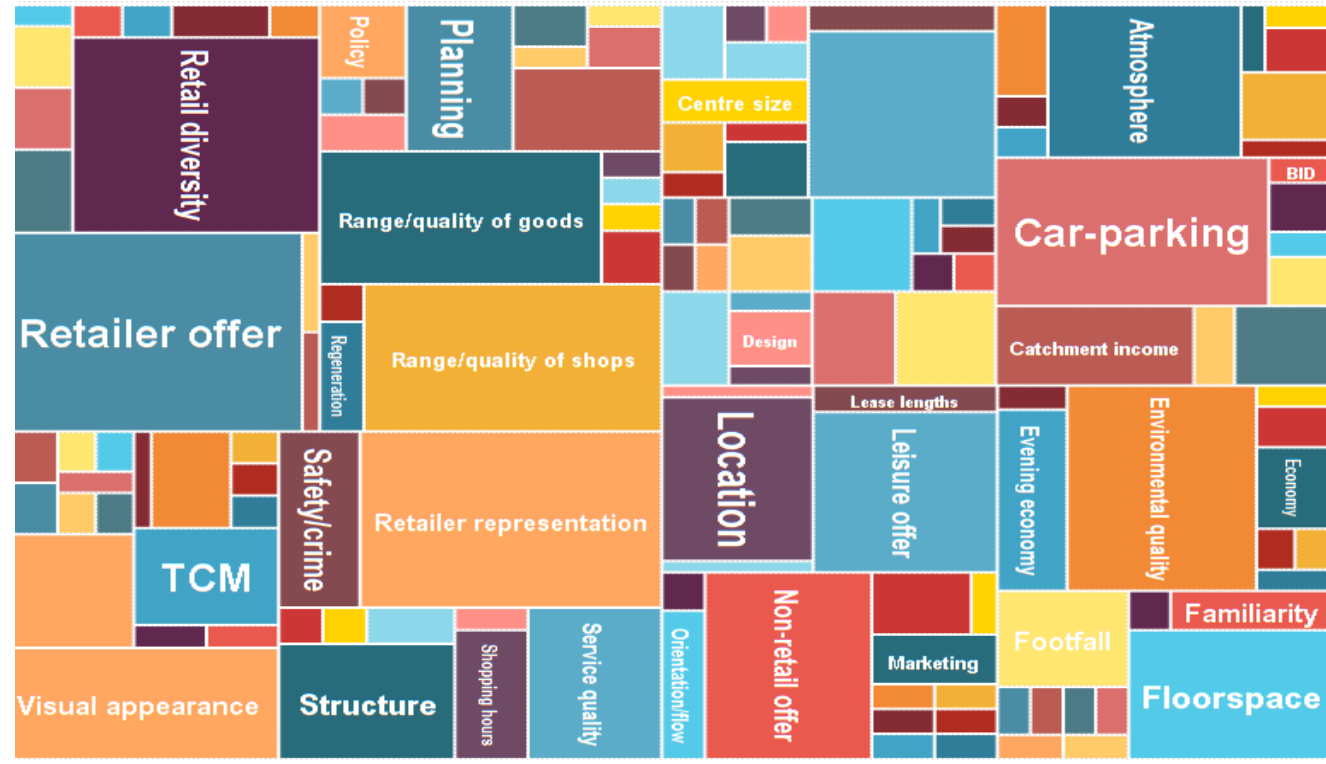


# Average shopping spending per trip multiplied by mode share multiplied by visit frequency per year





# Aantrekkelijkheid van stedelijke (winkel)gebieden



# 201 factors influence vitality and viability



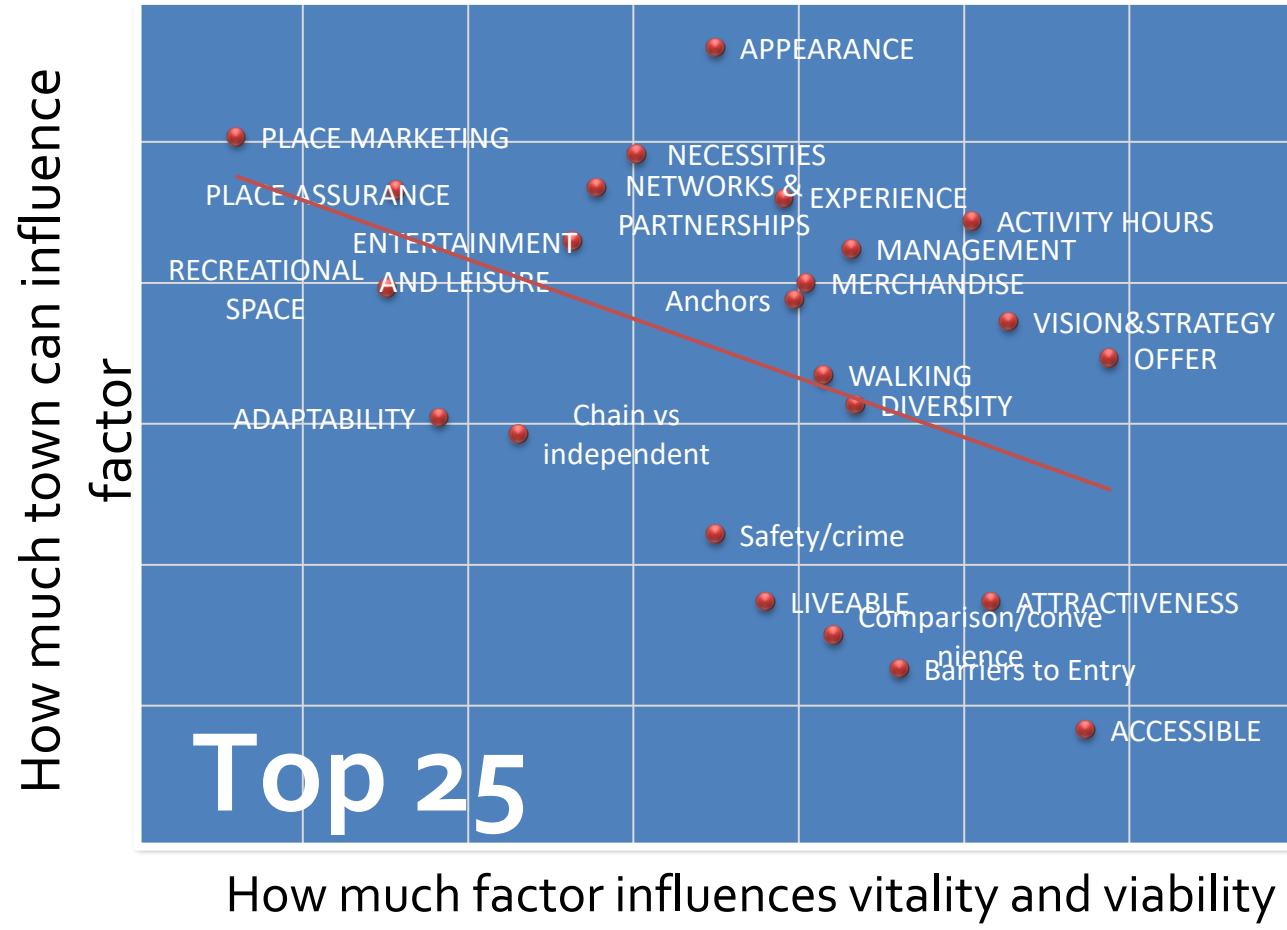


- 1. How much influence each factor has on the vitality and viability of a centre**
- 2. How much control a location has over the factor**

*Parker, C. (2019)*



*Parker, C. (2019)*



*Parker, C. (2019)*



# Door de bomen het bos niet zien





# Bedankt

Dr. Giuliano Mingardo

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics  
Erasmus Universiteit Rotterdam  
mingardo@ese.eur.nl

# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel   |
|--------------------|---|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord   |
| 10:00-10:25        | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo |
| <b>10:25-10:45</b> | <b>Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke</b>    |
| 10:45-11:00        | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers       |
| 11:00-11:15        | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas |
| 11:15-11:40        | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia |
| 11:40-12:05        | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré               |
| 12:05-13:00        | Lunch   |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                               |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                              |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                              |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter  |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                               |
| 16:15-17:00        | Receptie  |



gent:



**Hoe heb je mobiliteitsimpact op privaat domein?**

# Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Korneel Vangansbeke





# Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Korneel Vangansbeke



Parkings Gent



Parkeren op straat



Laadpunten elektrisch rijden



Autodelen in Gent

# Mobiliteitsbedrijf – recent innovaties

## Flexparkeren

Afwisselend parkeren voor auto's en fietsen



## Bewaakte buurtfietsenstalling op privé domein

Eerste buurtfietsenstalling in privaat gebouw geopend | Stad Gent



## Uitbreiding autovrije zone

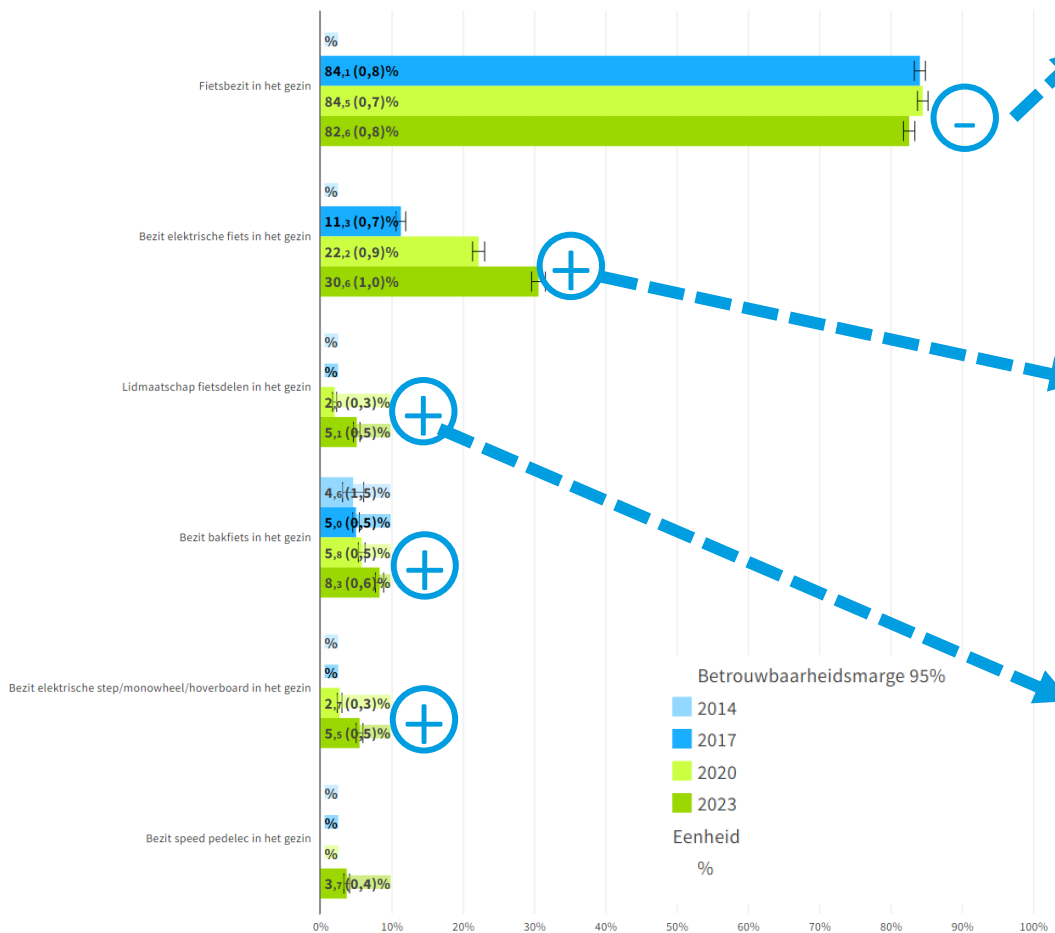
Nadruk op continu evalueren en updaten van dit gebied  
Copyright foto: Cedric Matthys



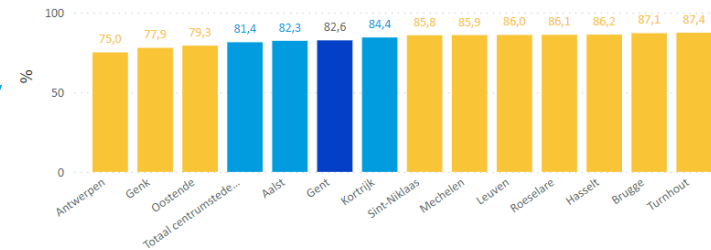


## *Gentse mobiliteit in cijfers*

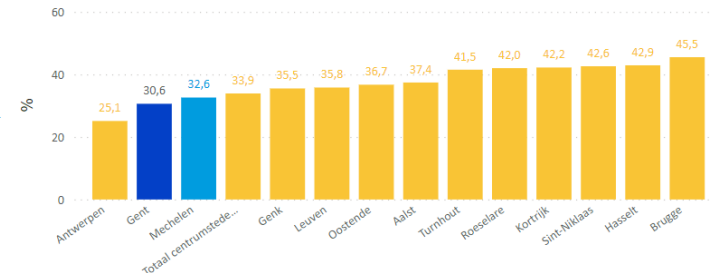
# Vervoermiddelenbezit in het gezin



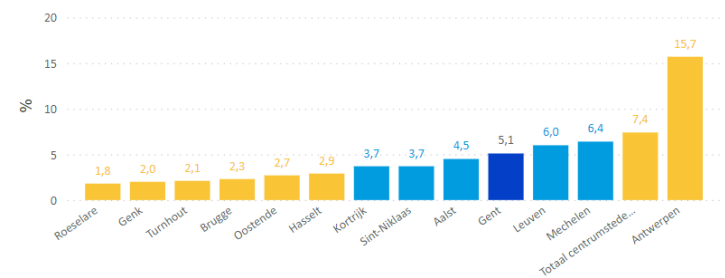
Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023

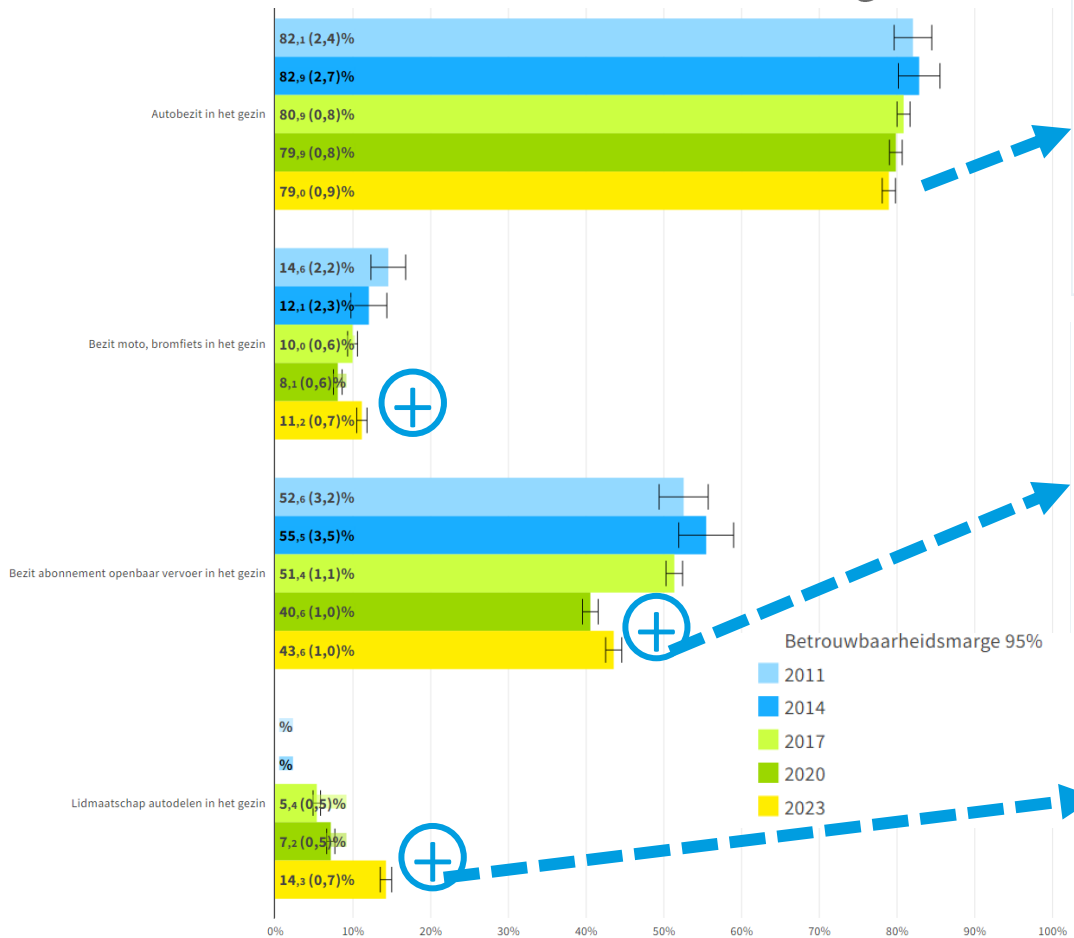


Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023

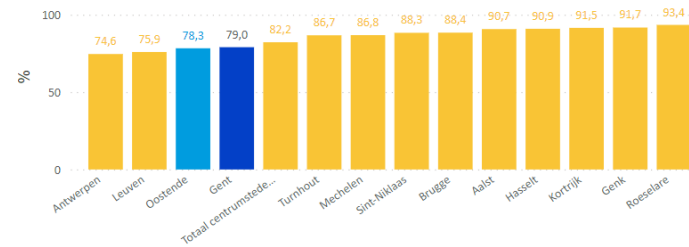




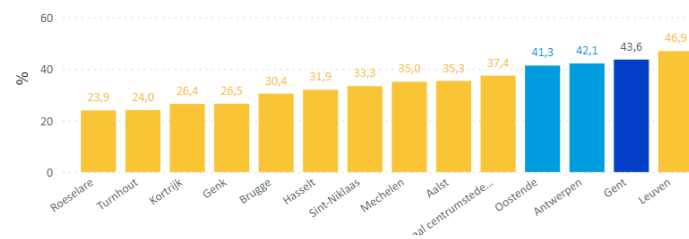
# Vervoermiddelenbezit in het gezin



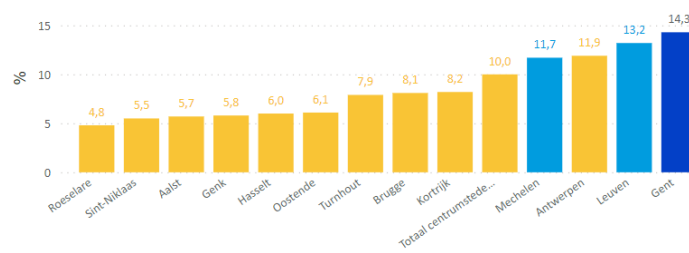
Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023

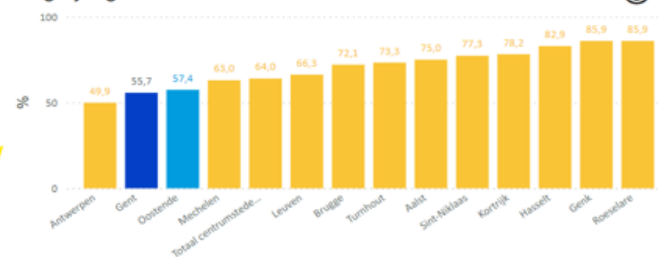


Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023

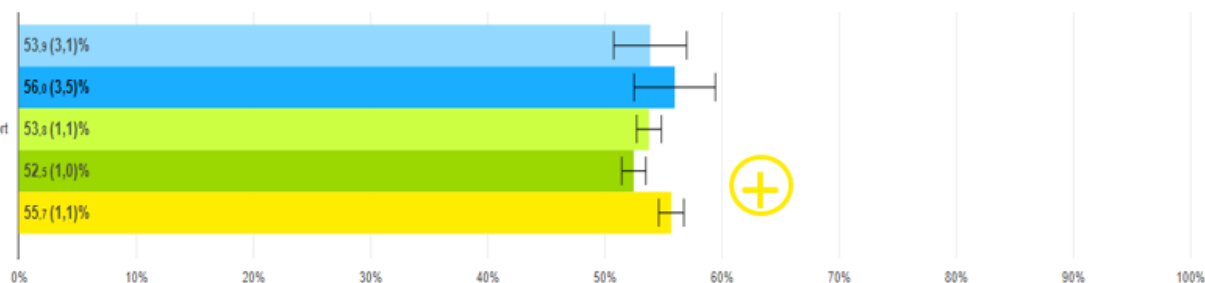


# Aanwezig aan woning: garage, autobox, privé standplaats of carport

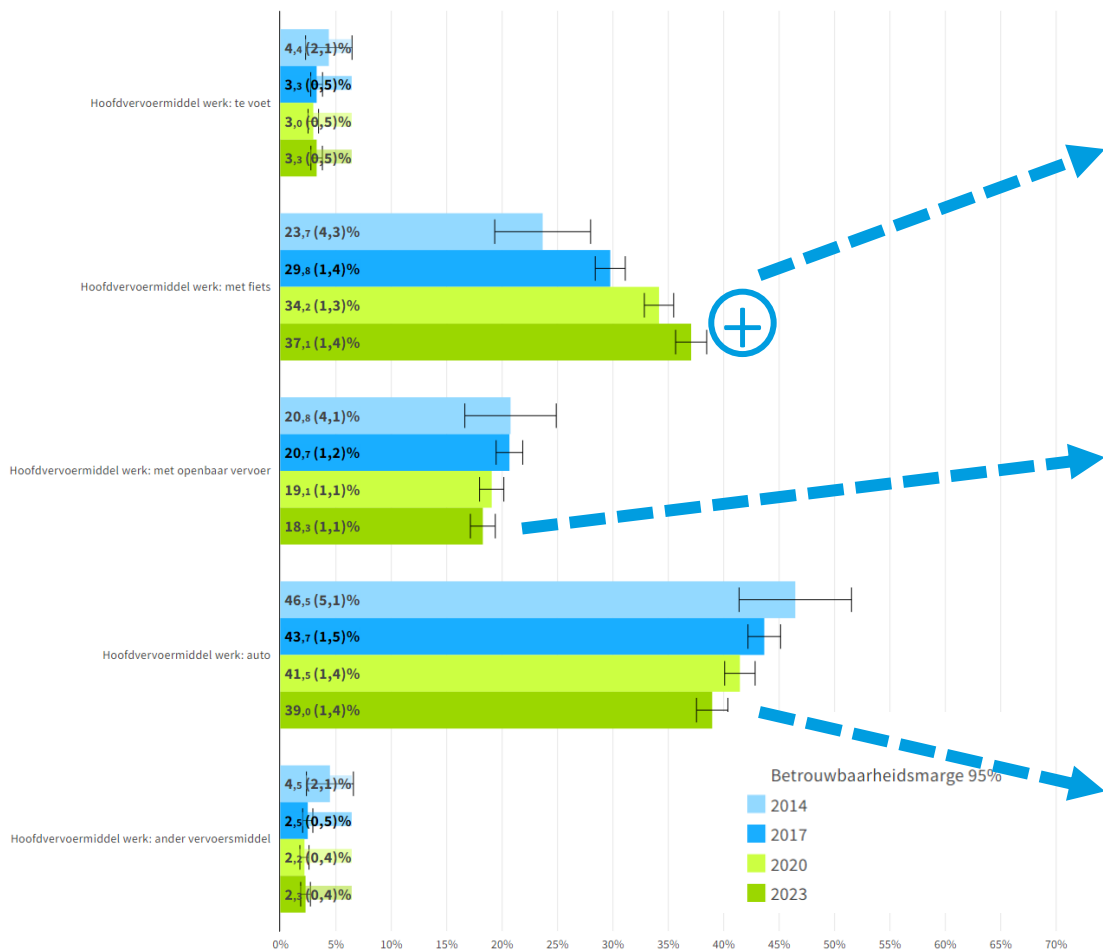
Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



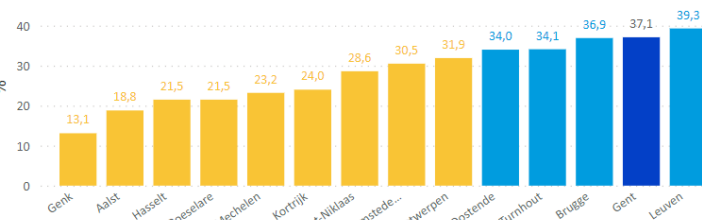
Aanwezig aan woning: garage, autobox, privé standplaats of carport



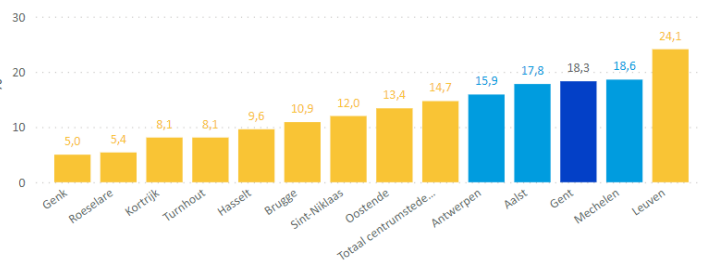
# Hoofdvervoermiddel woon-werk (modal split)



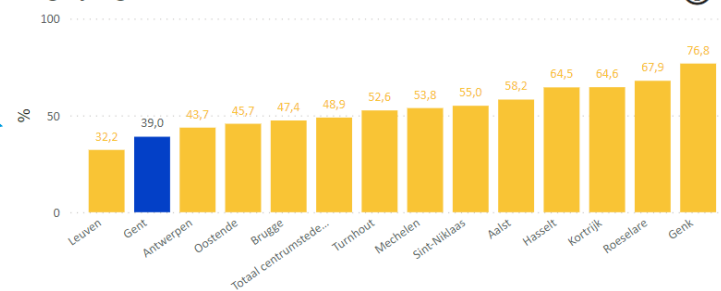
Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



Vergelijking centrumsteden - Resultaten 2023



# Waarom hoge mobiliteitsambities?

Steenakker ©Yves Masscho





# Waarom hoge mobiliteitsambities?

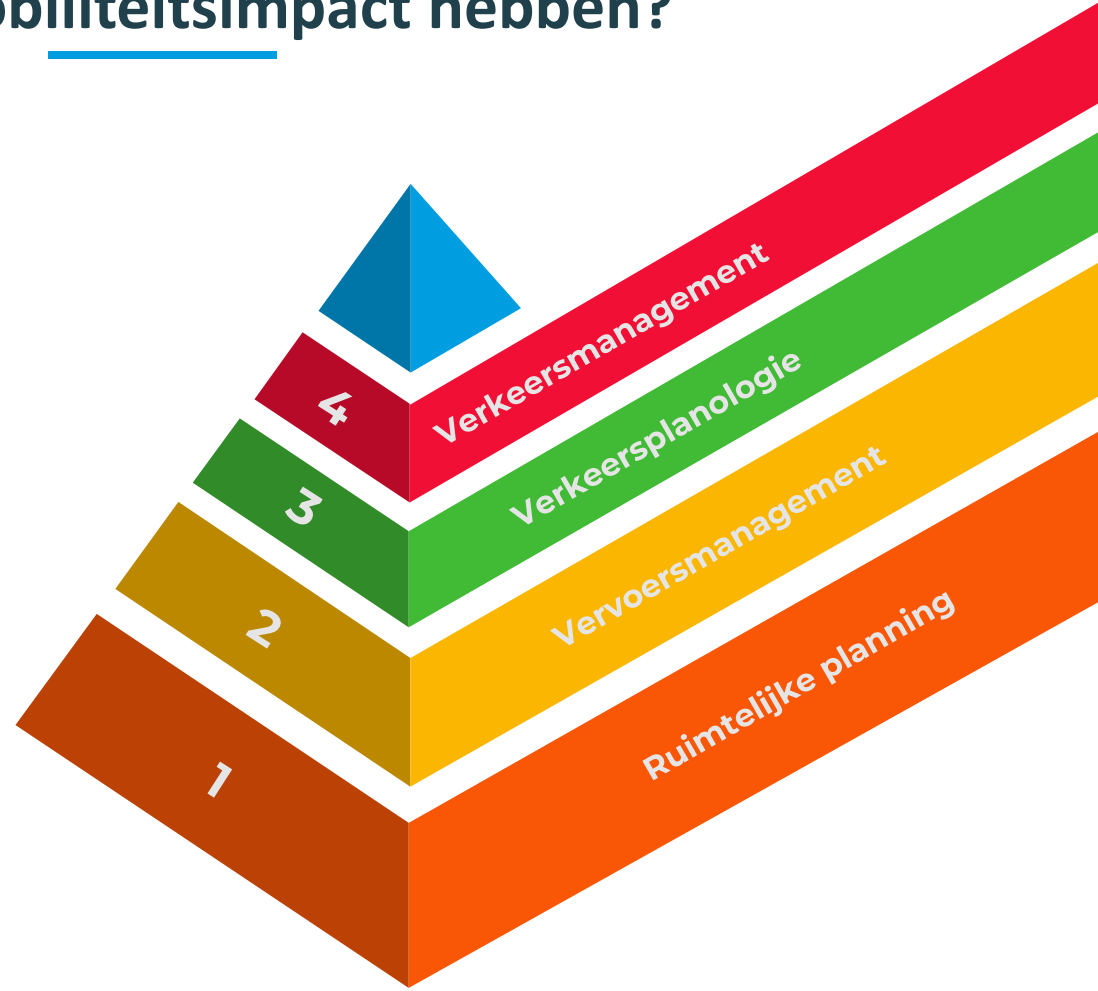
Oostakkerplein © foto Wannes Nimmegeers



# Hoe kan je mobiliteitsimpact hebben?



- **Verkeersmanagement**  
Rijgedrag beïnvloeden vb verkeerslichten
- **Verkeersplanologie**  
Routekeuze beïnvloeden, circulatieplannen in burgerparticipatie
- **Vervoersmanagement**  
Modal split maatregelen, parkeerbeleid, ...
- **Ruimtelijke planning**  
Wat laat je waar toe van functies en wat gun je rond Mobiliteit? Vb aantal parkeerplaatsen



# Hoe kan je impact hebben?

Vervoersmanagement en ruimtelijke planning toegepast op parkeren

Ambities rond parkeren:

Parkeren als de hefboom voor gedragsverandering

Comfortabel parkeren op afstand

Meer zekerheid voor wie op straat moet parkeren

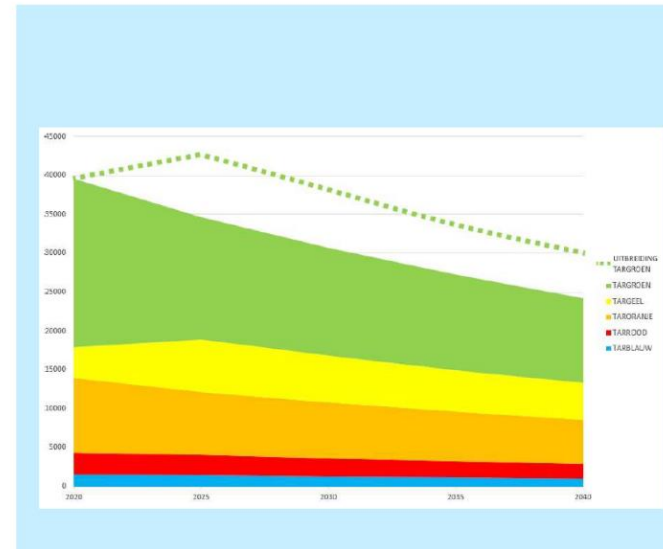
Parkeren als deel van een breed concept

Samen transformeren we parkeren



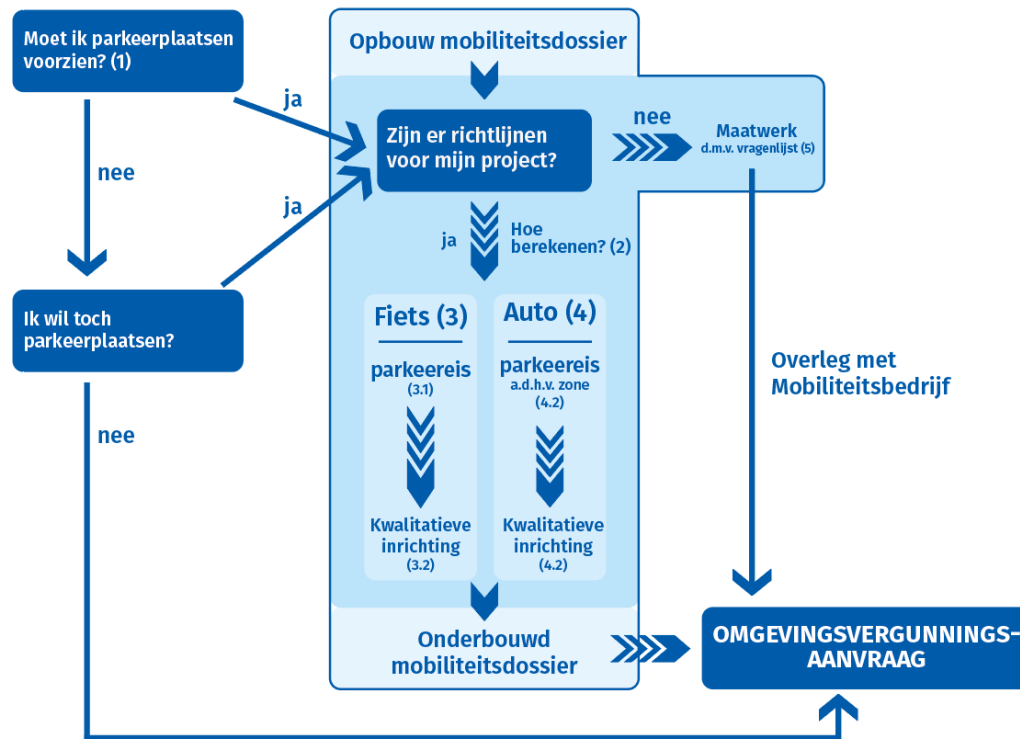
Private geclusterde parkeerplaatsen zijn een cruciale sleutel

Deze legislatuur daalde  
betaalend parkeerareaal  
op straat met 10%  
(excl. uitbreiding betaald gebied)



# Parkeren op privaat domein als hefboom

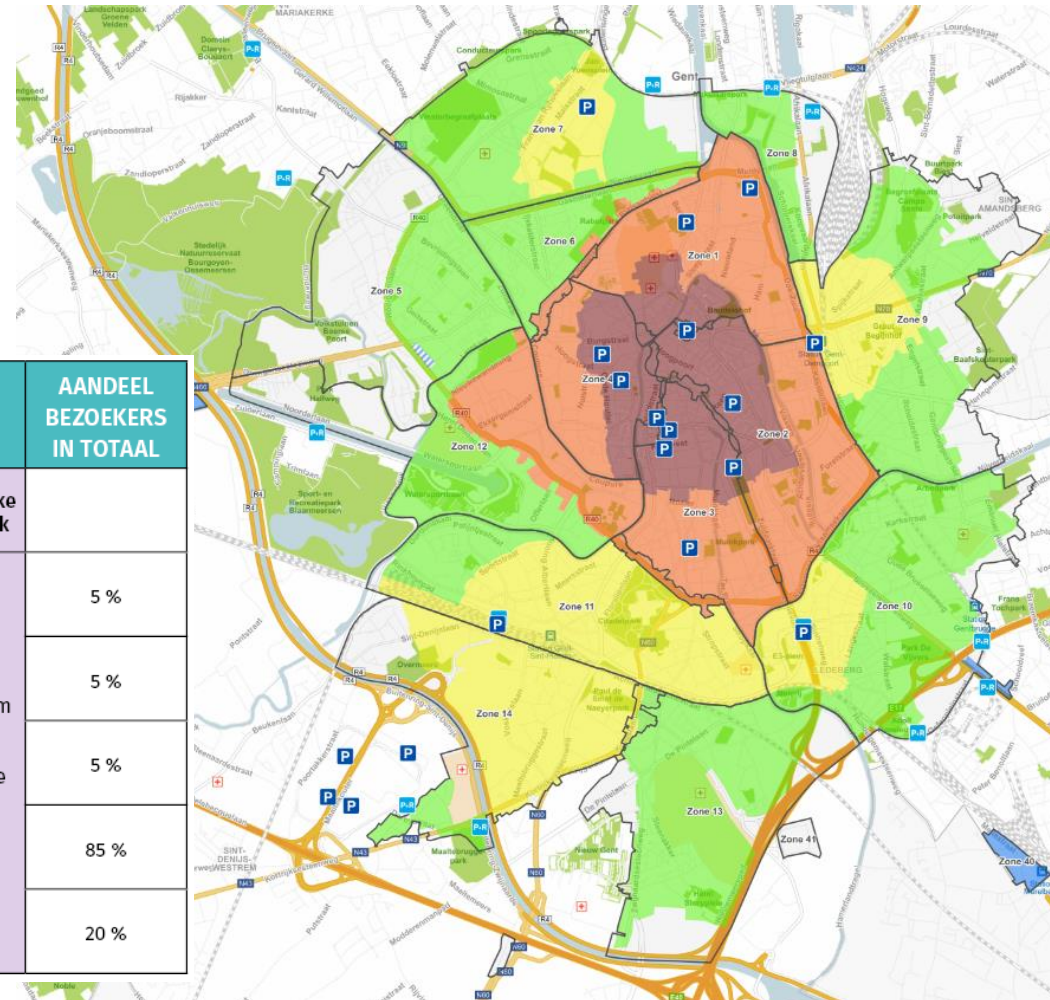
## Parkeerrichtlijnen als onderdeel van Algemeen Bouwreglement



<https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/stadsvernieuwing/toekomstvisie-voor-stadsvernieuwing/parkeerrichtlijnen-voor-bouwprojecten>



# Parkeerrichtlijnen auto



| WERKNEMERS                       |                        |              |                |              |                |               |   | AANDEEL<br>BEZOEKERS<br>IN TOTAAL |
|----------------------------------|------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---|-----------------------------------|
|                                  | Einheid                | rode<br>zone | oranje<br>zone | gele<br>zone | groene<br>zone | witte<br>zone | Zuidelijke<br>mozaïek                                 |                                   |
| Kantoren                         | 100 m <sup>2</sup> bvo | max<br>1,5   | 0,7 - 2        | 0,7 - 2      | 2 - 3          | 3 - 4         | Minimum<br>van de onder-<br>liggende<br>zone<br>- 10% | 5 %                               |
| Arbeidsintensie-<br>ve bedrijven | 100 m <sup>2</sup> bvo | max<br>0,7   | 0,3 - 1        | 0,3 - 1      | 0,9 - 1,5      | 1 - 1,9       |   | 5 %                               |
| Arbeidsextensie-<br>ve bedrijven | 100 m <sup>2</sup> bvo | max<br>0,3   | 0,1 - 0,4      | 0,1 - 0,4    | 0,3 - 0,4      | 0,4 - 0,9     |   | 5 %                               |
| Detailhandel                     | 100 m <sup>2</sup> nho | 0            | 1 - 2,5        | 1 - 2,5      | 2,5 - 4        | 3 - 4,5       |   | 85 %                              |
| Commerciële<br>dienstverlening   | 100 m <sup>2</sup> nho | max<br>0,7   | 0,3 - 1        | 0,3 - 1      | 1,5 - 3        | 2,5 - 4       |   | 20 %                              |

# Parkeerrichtlijnen Fiets

## Parkeereis

|                             |                            | WERKNEMERS                  | BEZOEKERS                    |
|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Type                        | Eenheid                    | Aantal fietsparkeerplaatsen | Aandeel fietsparkeerplaatsen |
| Kantoren                    | Per 100 m <sup>2</sup> bvo | 2                           | 5%                           |
| Arbeidsintensieve bedrijven | Per 100 m <sup>2</sup> bvo | 1,3                         | 5%                           |
| Arbeidsextensieve bedrijven | Per 100 m <sup>2</sup> bvo | 0,9                         | 5%                           |
| Detailhandel                | Per 100 m <sup>2</sup> nho | 3                           | 85%                          |
| Commerciële dienstverlening | Per 100 m <sup>2</sup> nho | 2                           | 20%                          |

| TYPE  | AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN BEWONERS | AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN BEZOEKERS |
|---|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Eensgezinswoningen, schakelwoningen en appartementen  | 2 / per eerste slaapkamer            | 0,2 per wooneenheid                   |
|   | 1 / per bijkomende slaapkamer        |                                       |
| Sociale woningbouw<br>Bezoekers: enkel indien parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar domein. | 1 / per slaapkamer                   | 0,2 per wooneenheid                   |
| Studio's , kamerwoningen en studentenhuysvesting  | 1 / kamer of unit                    | 0,2 per kamer of unit                 |

# Parkeerrichtlijnen Fiets

## Inrichting



Copyright foto: Wannes Nimmegeers



# Parkeerrichtlijnen Fiets

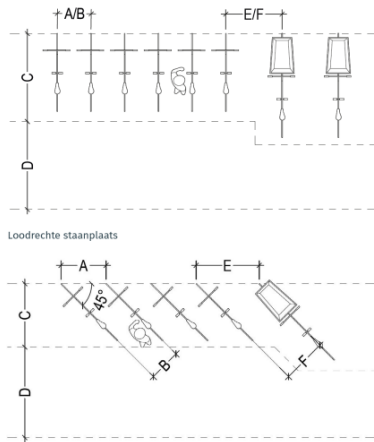
## Inrichting

gent: FIETSPARKEREN

### 3.3.3 Afmetingen fietsenberging

De onderstaande minimummaten garanderen dat een fietsenberging als gebruiksvriendelijk wordt ervaren.

Samenvatting richtlijnen:



|                                     | A/B                       | C              | D (gangpad)    | E/F                       | Vrije hoogte   | Oppervlakte (richtinggevend) |
|-------------------------------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------------|----------------|------------------------------|
| <b>Loodrechte staanplaats (90°)</b> | <b>Min. // aanbevolen</b> | <b>Minimum</b> | <b>Minimum</b> | <b>Min. // aanbevolen</b> | <b>Minimum</b> | <b>Minimum</b>               |
| Op één niveau                       | > 0,75 m // > 0,80 m      | 2 m            | 2 m            | -                         | 2,50 m         | 2,20 m <sup>2</sup>          |
| Hoog-laag                           | > 0,50 m // > 0,60 m      | 2 m            | 2 m            | -                         | 2,50 m         | 1,60 m <sup>2</sup>          |
| Dubbellaags - Op één niveau         | > 0,75 m // > 0,80 m      | 2 m            | 2,65 m         | -                         | 2,75 m         | 1,50 m <sup>2</sup>          |
| Dubbellaags - hoog-laag             | > 0,50 m // > 0,60 m      | 2 m            | 2,65 m         | -                         | 2,75 m         | 1,50 m <sup>2</sup>          |
| Buitenmaatse fietsen                | -                         | 2,50 m         | 2 m            | 1 m // 1,25 m             | 2,50 m         | 4 m <sup>2</sup>             |
| Hoofdgangpad > 100 fietsen          | -                         | -              | 3 m            | -                         | -              | -                            |
| <b>Standplaats onder 45°</b>        | <b>Minimum</b>            | <b>Minimum</b> | <b>Minimum</b> | <b>Minimum</b>            |                |                              |
| Op één niveau                       | A: 1,10 m<br>B: 0,75 m    | 2m             | 2 m            | -                         |                |                              |
| Buitenmaatse fietsen                | -                         | 2m             | 2 m            | E: 1,40 m<br>F: 1 m       |                |                              |





# Next steps

## Verder te innoveren

- Parkeerbeleid Off en On street beter linken (communicerende vaten),
  - Constructief samen met Gentbewoners en Gentgebuikers
  - Bedrijven verder begeleiden richting duurzame modal split
- Betalend maken van parkeren op Openbaar domein
- Evaluatie van parkeerrichtlijnen
  - vb minder concentrisch vanuit Gent Centrum maar meer vanuit verkeersaders en kernen
- Semi publiek laden
- Semi publieke mobipunten
- Openbare doorgangen voor zwakke weggebruikers gelinkt aan stedenbouwkundige lasten
- ...



# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel  |
|--------------------|--|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord  |
| 10:00-10:25        | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo  |
| 10:25-10:45        | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke            |
| <b>10:45-11:00</b> | <b>Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers</b> |
| 11:00-11:15        | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas  |
| 11:15-11:40        | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia  |
| 11:40-12:05        | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré                |
| 12:05-13:00        | Lunch  |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                                |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                               |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                               |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter   |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                                |
| 16:15-17:00        | Receptie   |



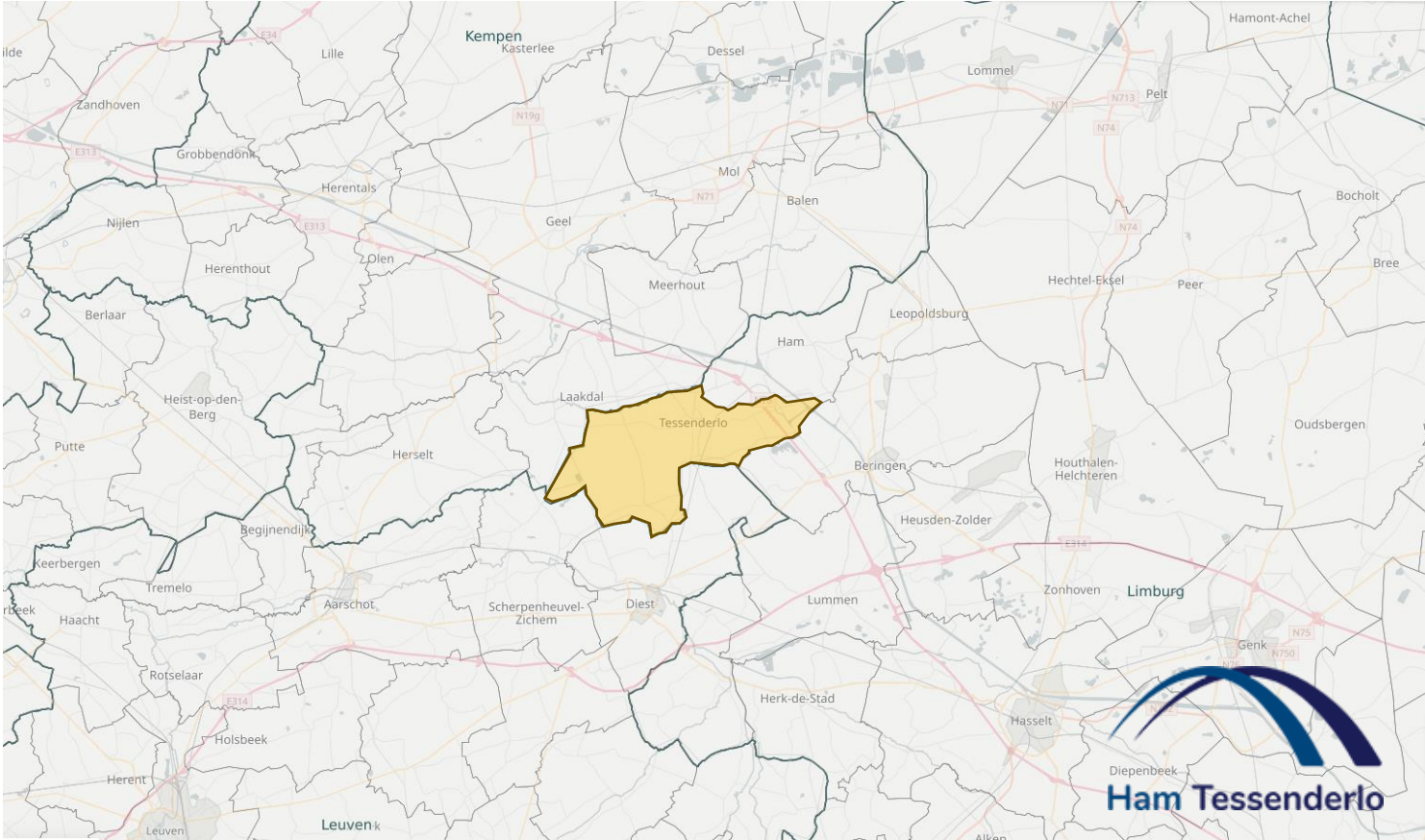
Lokaal bestuur  
Tessenderlo

# Parkeerbeleid gemeente Tessenderlo

Inspiratiedag Parkeren  
19 april 2024

Julie Bokers  
mobiliteitsambtenaar

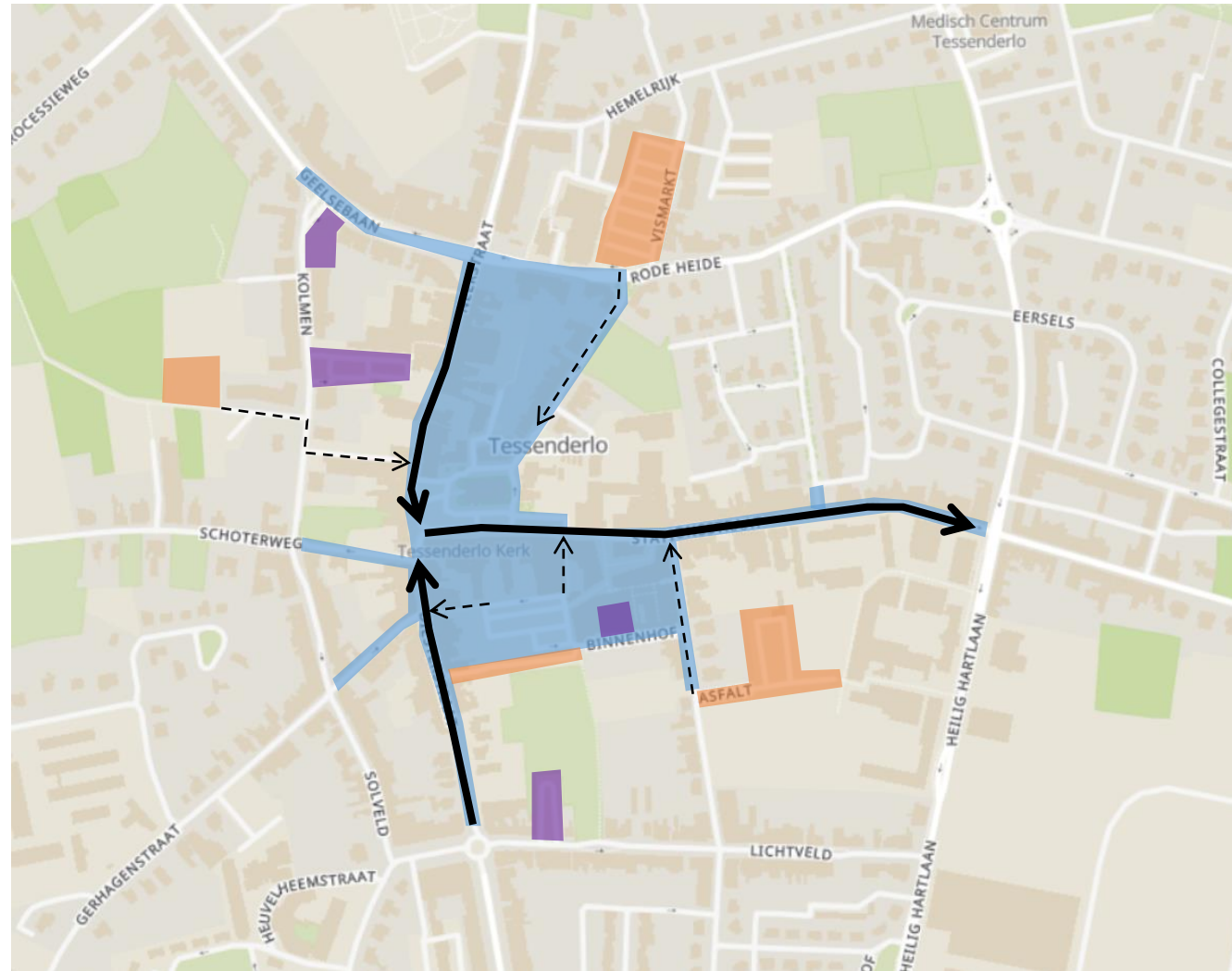
# Tessenderlo





# Huidige situatie

- Winkeldorp Tessenderlo: handels 'T'
- Blauwe zone: 397 parkeerplaatsen
- 4 centrum parkings voor gratis en langdurig parkeren: 668 parkeerplaatsen
- Voetgangersdoorsteken
- Parkeervoorzieningen op privé domein





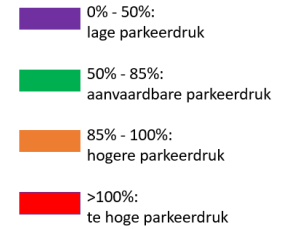
# Parkeeronderzoek 2023

- Parkeerbezetting volledige centrum geregistreerd;
- Parkeerduur geregistreerd binnen blauwe zone;
  - van 5u00 tot 23u00 met een interval van 2 uren;
  - Marktdag (maandag), weekdag (donderdag) en zaterdag.

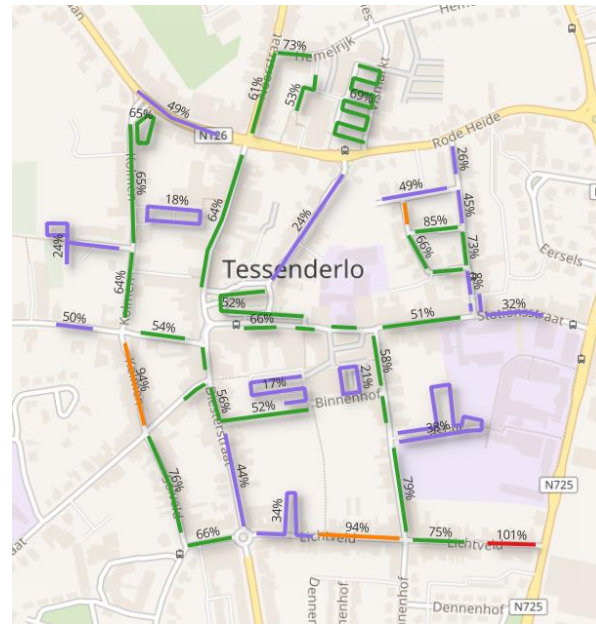


# Parkeeronderzoek 2023

## Gemiddelde bezetting



Marktdag



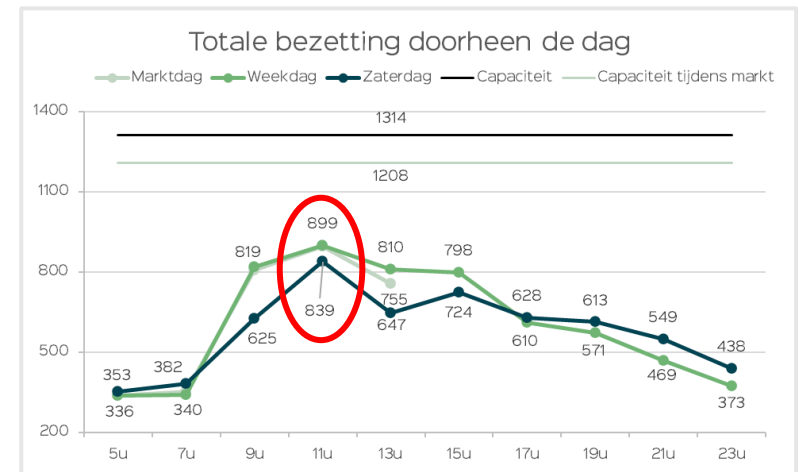
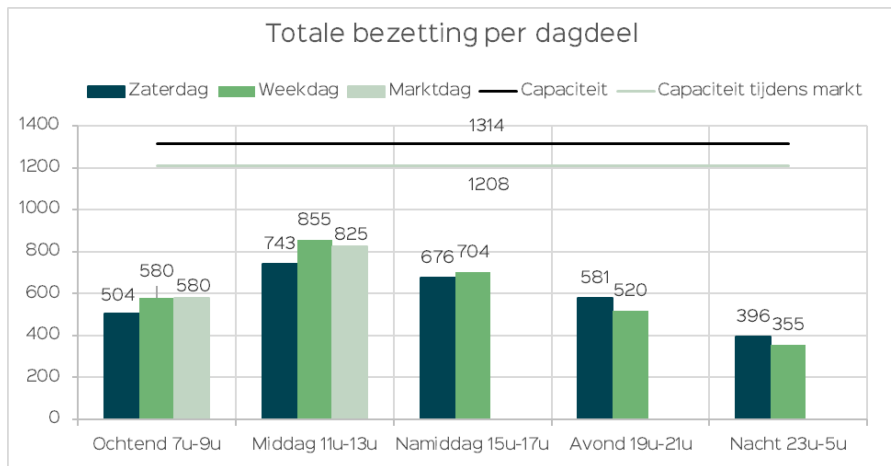
Weekdag



Zaterdag

# Parkeeronderzoek 2023

## Totale bezetting per dagdeel



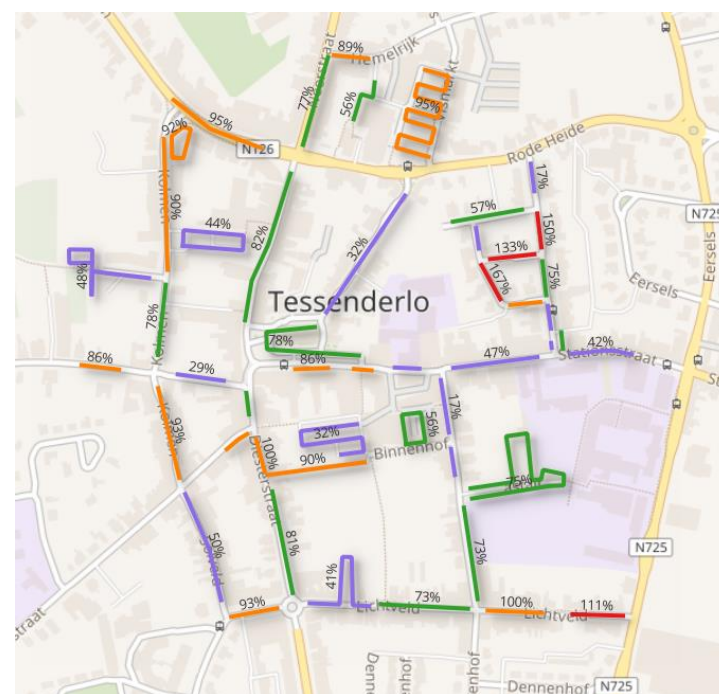
# Parkeeronderzoek 2023

- 0% - 50%:  
lage parkeerdruk
- 50% - 85%:  
aanvaardbare parkeerdruk
- 85% - 100%:  
hogere parkeerdruk
- >100%:  
te hoge parkeerdruk

## Piekmoment 11u



Marktdag 27/02/2023



Weekdag 2/03/2023

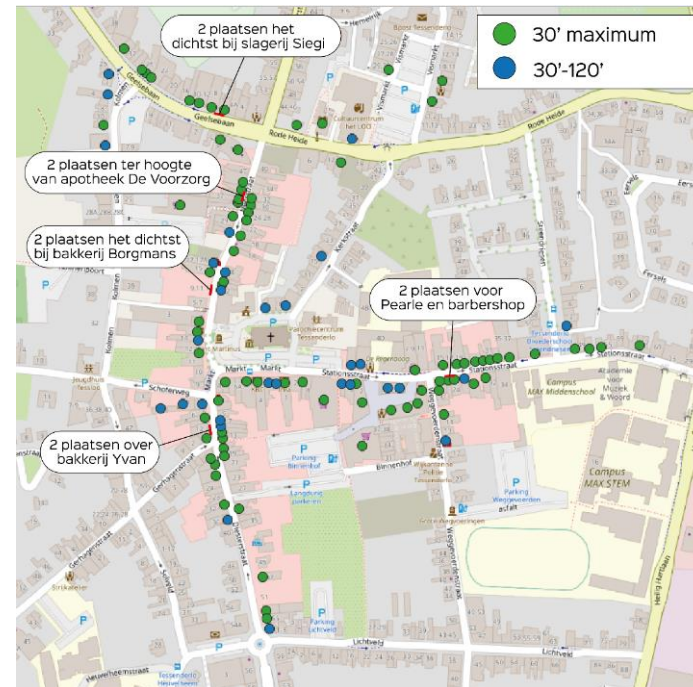




# Parkeeronderzoek 2023

## Oplossingsrichtingen: Gedifferentieerd parkeeraanbod

- **Bewoners**
  - Max. 1 à 2 min. stappen
- **Bezoekers en klanten**
  - Kort verblijf (max. 30 min.)
    - Max. 2 min. Stappen
    - *Ultrakort parkeren?*
  - Langer verblijf (min. 30 min.)
    - Max. 4 min. stappen
- **Werknemers**
  - Max. 5 min. stappen

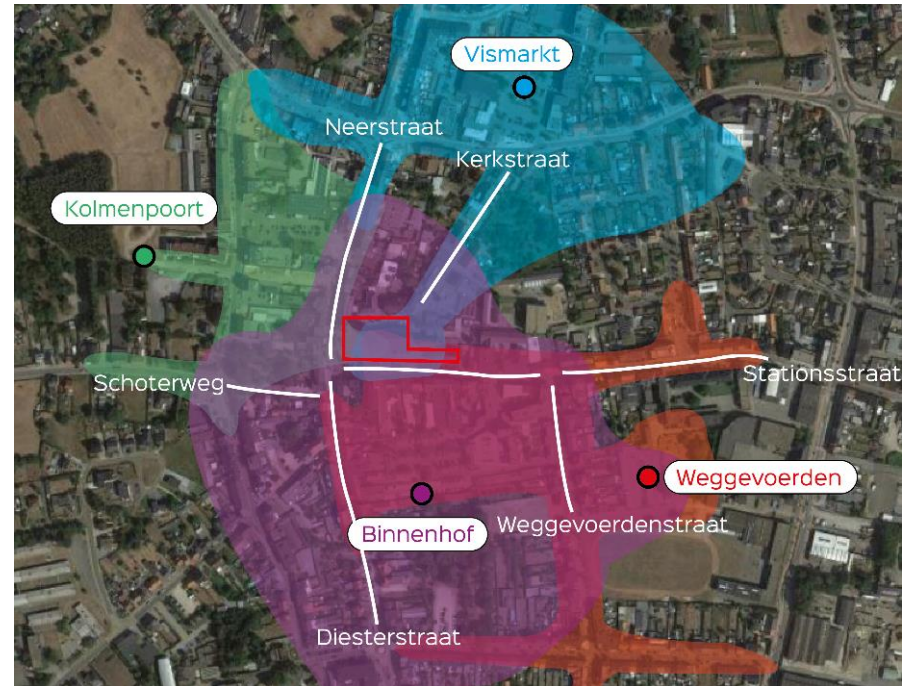




# Parkeeronderzoek 2023

## Oplossingsrichtingen: Bewegwijzeren

- Vanuit de 4 centrumparkings is heel het centrum bereikbaar binnen de 4 min. Stappen
- Voetgangersdoorsteken van en naar de parkings duidelijker aanduiden en aantrekkelijker maken



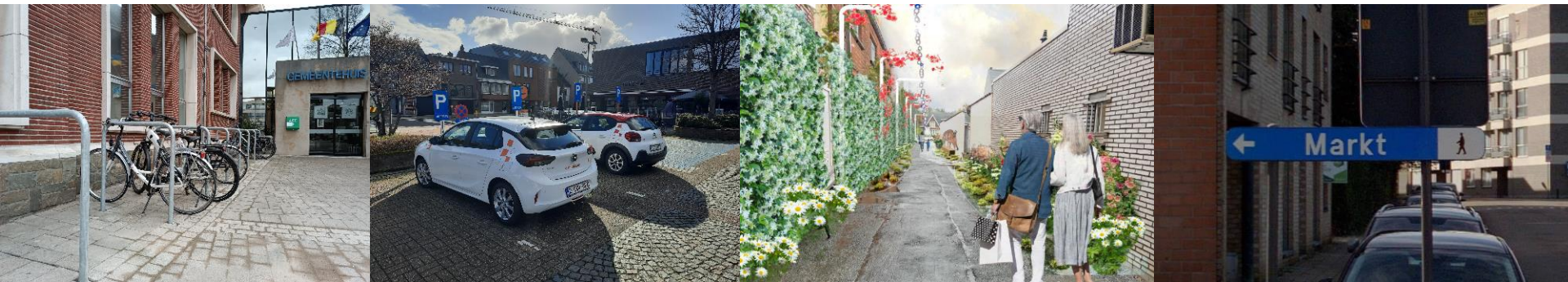
# Parkeeronderzoek 2023

Oplossingsrichtingen: Flankerende maatregelen

- Stimuleren modal shift: inzetten op fietsgebruik en deelwagens
- Focussen op gemengd gebruik parkeergarages van ontwikkelingsprojecten
- Blauwe zone uitbreiden

# Actieplan

1. Fietsbeleidsplan opgemaakt: maatregelen om fietsgebruik te stimuleren
2. Autodelen verder promoten
3. Doorsteken voetgangers verfraaien
4. Bewegwijzering van en naar de centroparkings verbeteren: dynamische bewegwijzering?



# Het toekomstig bestuur

- Bijkomende acties en maatregelen afstemmen met het toekomstig beleid.
- Actiepunten mee opnemen in een nieuw gezamenlijk mobiliteitsplan.





Lokaal bestuur  
Tessenderlo

# Einde presentatie

Bedankt voor jullie aandacht!

# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel  |
|--------------------|--|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord  |
| 10:00-10:25        | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo        |
| 10:25-10:45        | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke                  |
| 10:45-11:00        | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers              |
| <b>11:00-11:15</b> | <b>Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas</b> |
| 11:15-11:40        | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia        |
| 11:40-12:05        | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré                      |
| 12:05-13:00        | Lunch  |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                                      |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                                     |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                                     |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter   |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                                      |
| 16:15-17:00        | Receptie   |





# MaasMechelen

Helemaal onze natuur



MAASMECHELEN

Verwelkoming

# Barend Christmas

Architect Diensthoofd Stedenbouw





# Gemeentelijke Stedenbouwkundige verordening

## PARKEREN, ALTERNATIEVE VERVOERSVORMEN EN HUISVUILOPSLAG MAASMECHELEN

Geldende bouwverordening betreffende parkeerplaatsen van 1990 is verouderd.

**1990:**

3.8 miljoen auto's in Vlaanderen  
Voor 3.98 miljoen huishoudens

**2020:**

5.8 miljoen auto's in Vlaanderen  
Voor 4.95 miljoen huishoudens

**1990**

**2022**



## AANLEIDING

### Stedenbouwkundige functies:

- wonen
- verblijfsrecreatie
- dagrecreatie, met inbegrip van sport
- land- en tuinbouw in de ruime zin
- detailhandel
- dancing, restaurant en café
- kantoorfunctie, dienstverlening en vrije beroepen
- industrie en bedrijvigheid
- gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen
- militaire functie

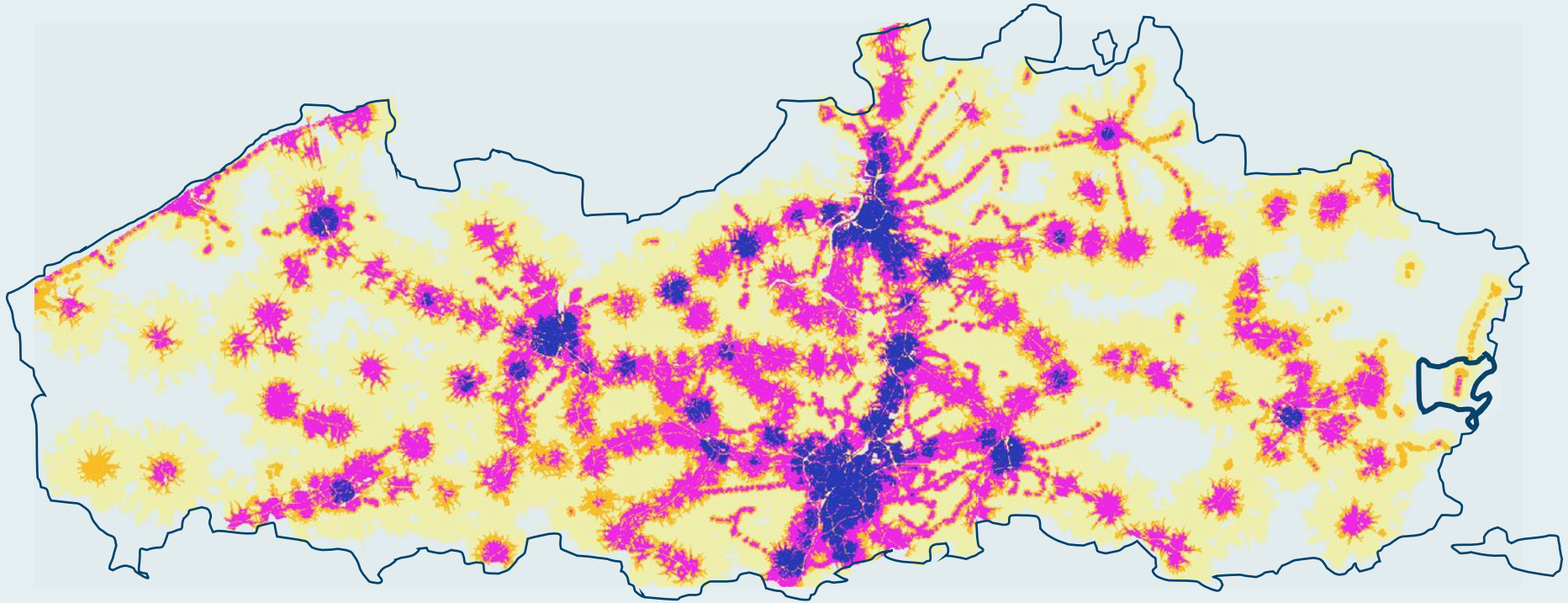
### Nieuwe woonvormen:

- Zorgwonen
- Cohousing
- Meergeneratiewonen
- Woningdelen
- Kamerwonen

### Nieuwe normen:

- Parkeerdruk openbaar domein

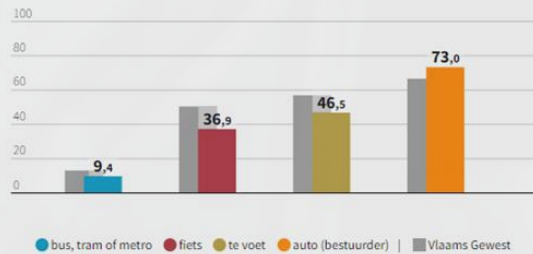
GEMEENTE MAASMECHELEN: 40.000 inwoners, met lage knooppuntwaarde



## AUTOAFHANKELIJK MAASMECHELEN?

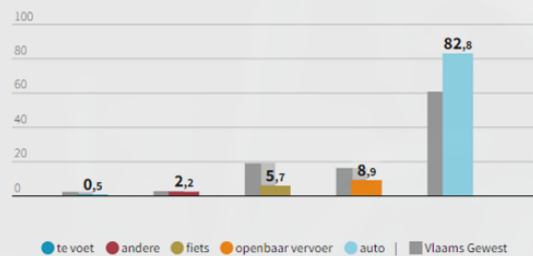
### Gebruikt vervoersmiddel in vrije tijd (enquête)

Maasmechelen, percentage (zeer) vaak of altijd t.o.v. resp...



### Dominant vervoersmiddel woon-werk/-schoolverkeer (enquête)

Maasmechelen, percentage t.o.v. respondenten



## Onderzoek mobiliteit:

- Autogebruik in Maasmechelen tov Vlaanderen: + 10%
- Dit verschil ontstaat nagenoeg geheel in de korte ritten.
- Woonwerkverkeer met auto in Maasmechelen +15% tov Vlaanderen

- **30% autobewegingen: < 15 minuten**
- **60% autobewegingen: < 30 minuten**



## KLIMAATADAPTATIE

- Overstromingsrisico
- Oververhittingsrisico
- Kwelgebieden
- Erosie
- Drinkwater

Ruimte voor water

Ruimte voor natuur

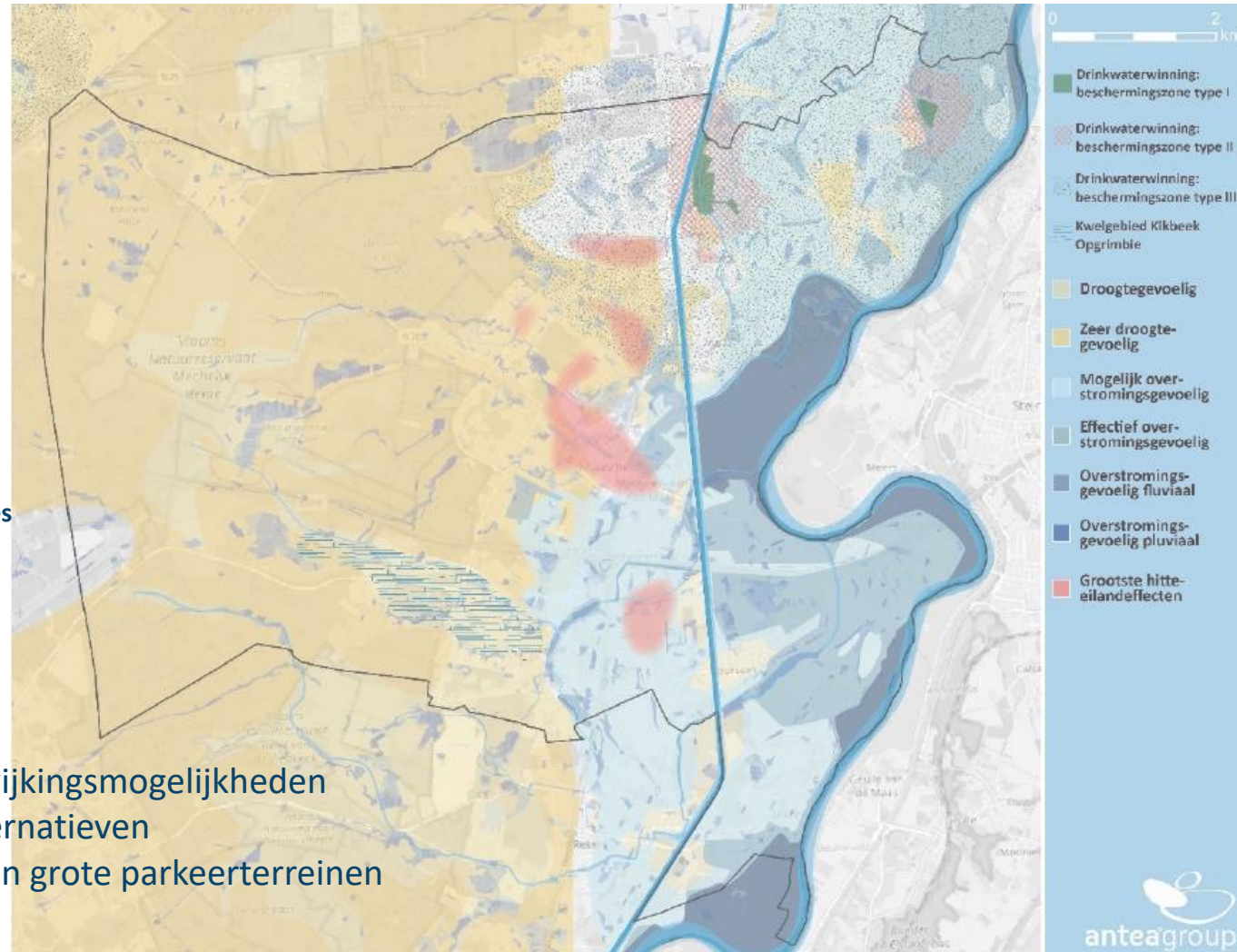
Beperken van verhardingen

Beperken ondergrondse constructies

Inzetten op duurzame afwijkingsmogelijkheden

Inzetten op duurzame alternatieven

Inzetten op vergroenen van grote parkeerterreinen





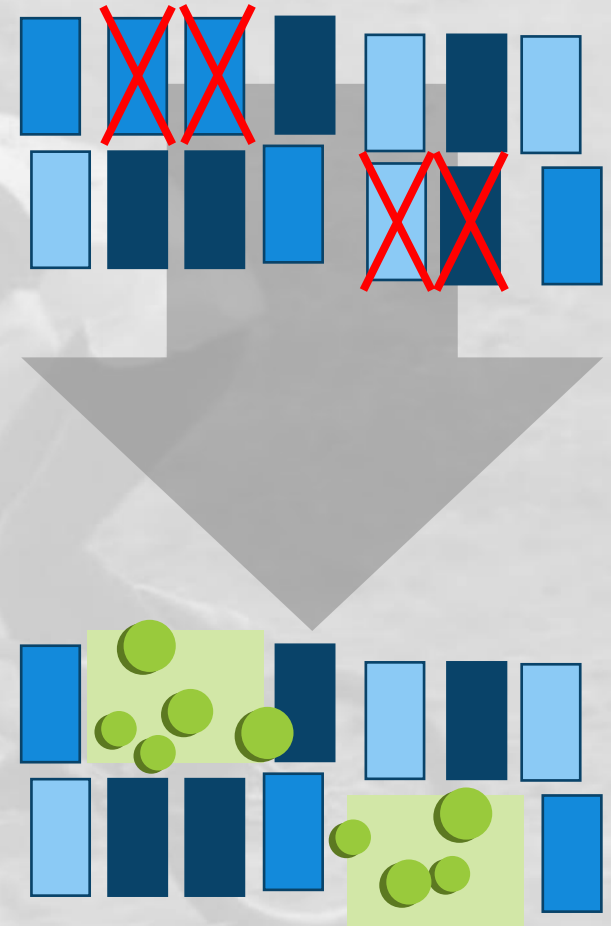
## DUURZAME AFWIJKINGSMOGELIJKHEDEN

### Dubbelgebruik:

Parkeerplaatsen delen over verschillende functies

- Leidt tot minder parkeerplaatsen
- Leidt minder verhardingen
- Leidt tot lagere aanlegkosten
- Met name inzetbaar in centrumgebieden met gemengde functies waar voldoende plaats voor parkeren vaak een probleem is

| Aanwezigheidspercentages                  |                    |                   |                  |           |                    |                   |                  |
|---|--------------------|-------------------|------------------|-----------|--------------------|-------------------|------------------|
|   | Werkdag<br>overdag | Werkdag<br>middag | Werkdag<br>avond | Koopavond | Zaterdag<br>middag | Zaterdag<br>avond | Zondag<br>middag |
| Woningen                                  | 50                 | 60                | 100              | 90        | 60                 | 60                | 70               |
| Detailhandel                              | 30                 | 70                | 20               | 100       | 100                | 0                 | 0                |
| Kantoor                                   | 100                | 100               | 5                | 10        | 5                  | 0                 | 0                |
| Bedrijven                                 | 100                | 100               | 5                | 10        | 5                  | 0                 | 0                |
| Sociaal cultureel                         | 10                 | 40                | 100              | 100       | 60                 | 0                 | 0                |
| Sociaal medisch                           | 100                | 100               | 30               | 15        | 15                 | 5                 | 5                |
| Ziekenhuis                                | 85                 | 100               | 40               | 50        | 25                 | 40                | 40               |
| Dagonderwijs                              | 100                | 100               | 0                | 0         | 0                  | 0                 | 0                |
| Avondonderwijs                            | 0                  | 0                 | 100              | 100       | 0                  | 0                 | 0                |
| Bibliotheek                               | 30                 | 70                | 100              | 70        | 75                 | 0                 | 0                |
| Museum                                    | 20                 | 45                | 0                | 0         | 100                | 0                 | 90               |
| Restaurant                                | 30                 | 40                | 90               | 95        | 70                 | 100               | 40               |
| Cafe                                      | 30                 | 40                | 90               | 85        | 75                 | 100               | 45               |
| Dagboreca<br>(lunchroom)                  | 30                 | 70                | 20               | 100       | 100                | 60                | 100              |
| Bioscoop,<br>theater, disco of<br>dancing | 15                 | 30                | 90               | 90        | 60                 | 100               | 60               |
| Sport                                     | 30                 | 50                | 100              | 90        | 100                | 90                | 85               |



## DUURZAME AFWIJKINGSMOGELIJKHEDEN

### Autodelen:

Autodelen als meerwaarde voor een project en de directe omgeving

- Leidt tot kleinere parkeerkelders
- Leidt tot minder parkeerplaatsen
- Leidt tot alternatieve en duurzamere vorm van mobiliteit
- Leidt tot lagere bouwkosten



## Ontdek de voordelen van deelmobiliteit!

Voor woningbouw en ontwikkelprojecten

U wilt (deel)mobilititeit onderdeel maken van uw project. **Geweldig!**

Zodra het aantal auto's omlaag gaat creëert u een prettigere leefomgeving. Met deze overzichtelijke factsheet hopen wij u te inspireren en informeren over de verschillende mogelijkheden en keuzes die u hierin heeft.



## DUURZAME ALTERNATIEVEN: INZETTEN FIETSEN

### Fietsstalplaatsen:

Naast het aanleggen van fietspaden ook inzetten op stalplaatsen

- Belangrijk in stedelijke en dichtbebouwde gebieden
- Inzetten op fietsgebruik voor de korte afstanden
- Inzetten op dagelijks gebruik naast hobby en/of sport

### Normen:

- Aantal stalplaatsen (per SLP of BVO)
- Voor alle functiegroepen
- Afmetingen stalling (per stalplaats)
- Locatie stalplaats (gelijkvloers/terrein)

#### Artikel 11. Minimale afmetingen en kenmerken fietsenstallingen

De te voorziene fietsenstallingen moeten minimaal volgende afmetingen hebben:

- 1,80 m tot 2,00 m lang, 0,75 m breed en 1,25 m hoog.

De fietsenstalling moet gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf het openbaar domein, d.w.z. zonder door woon- of kantoorgedeelten te gaan. De vrije breedte van de toegangsweg tot de fietsenstalling moet minimum 1,20 m bedragen.

De fietsenstallingen voor bewoners, personeel of schoolgaande kinderen bestaan uit overdekte en afsluitbare constructies. Dit geldt zeker bij gebouwen zoals wooneenheden, scholen, werkplekken waar fietsen vaak voor langere periodes op een droog en diefstalveilige manier gestald moeten kunnen worden.

Stalplaatsen in open lucht moeten verhard worden met waterdoorlatende materialen en voorzien worden van fietsparkeervoorzieningen die het veilig stallen van de fietsen toelaten.

#### Eengezinswoningen

| kenmerken wooneenheid        | Parkeer-plaatsen | fietsstalplaatsen (min) |  |
|------------------------------|------------------|-------------------------|--|
| met bvo < 150 m <sup>2</sup> | 1                | aantal slaapkamers      |  |
| met bvo > 150 m <sup>2</sup> |                  |                         |  |

| Andere functie:   | Parkeer-plaatsen (min – max) | fietsstalplaatsen (min) | berekening per                     |
|---|------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Kamerwonen  | 0,25 – 0,5                   | 1                       | Kamer                              |
| kantoor zonder baliefunctie                                 | 1,5 – 2,0                    | 1                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| (commerciële) dienstverlening (kantoor met baliefunctie)    | 2,0 – 3,0                    | 1,2                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| bedrijf – arbeidsterminal / bezoekers-extensie <sup>1</sup> | 2,1 – 2,6                    | 1                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| bedrijf – arbeidsterminal / bezoekers-extensie <sup>2</sup> | 0,8 – 1,3                    | 0,5                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| bedrijfsverzamelgebouw <sup>3</sup>                         | 1,5 – 2,0                    | 1                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| winkels   | 3,0 – 4,0                    | 1,5                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| supermarkt  | 2,5 – 4,0                    | 1,5                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| bouwwerk / tuincentrum                                      | 2,2 – 2,7                    | 0,5                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| woonwoning <sup>4</sup>                                     | 1,0 – 1,5                    | 0,5                     | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| café / taverne / cafeteria                                  | 4,0 – 6,0                    | 3                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| restaurant  | 8,0 – 10,0                   | 2                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| bioscoop / theater  | 7,0 – 9,0                    | 1                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| sportzaal en recreatieve binnenuimte                        | 1,3 – 1,8                    | 2                       | 100 m <sup>2</sup> bvo             |
| Sportterrein  | 13,0 – 27,0                  | 10                      | ha netto terrein                   |
| Zwembad   | 8,0 – 10,0                   | 3                       | 100 m <sup>2</sup> wateroppervlakt |
| ziekenhuis  | 1,5 – 1,7                    | 0,5                     | per bed                            |
| Gezondheidscentra <sup>7</sup>                              | 2,0 – 3,0                    | 1                       | per kabinet                        |
| verpleeg- / verzorgingstehuis                               | 0,5 – 0,7                    | 0,2                     | per we                             |
| avondonderwijs  | 0,5 – 1,0                    | 0,3                     | per student                        |
| Basisonderwijs  | 0,5 – 1,0                    | 5                       | per leslokaal                      |
| Middelbaaronderwijs   | 0,5 – 1,0                    | 8                       | per leslokaal                      |

#### Woonprojecten met 2 of 3 wooneenheden

Onderstaande normen zijn van toepassing op wooneenheden met 2 of 3 wooneenheden.

parkeer- en fietsstalplaatsen dienen in principe op eigen terrein te worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

Voor het aantal fietsstalplaatsen wordt uitgezonderd gemaakt worden.

| kenmerken wooneenheid   | Parkeer-plaatsen (min – max) | Fietsstal-plaatsen (min) | berekening per |
|---|------------------------------|--------------------------|----------------|
| meergezinswoningen  | 1,5 – 2,0                    | aantal slaapkamers       | wooneenheid    |
| Bezoekersaandeel meergezinswoningen 0,5 (maakt deel uit van de bovenstaande norm) |                              |                          |                |

#### Overige kwantitatieve normen<sup>2</sup>

##### Woongerelateerde functies:

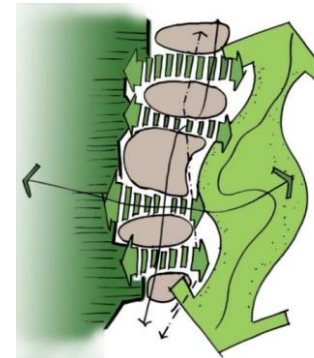
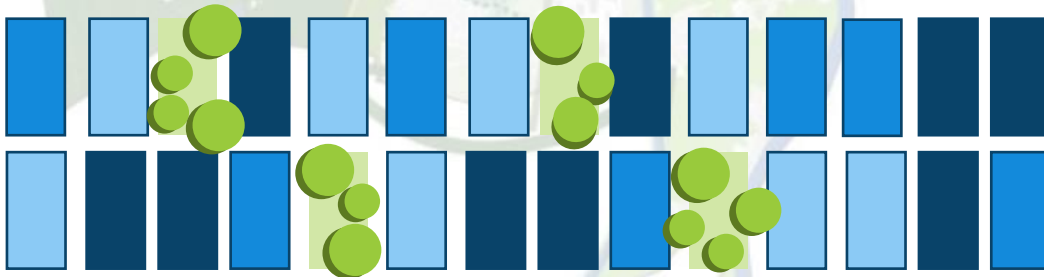
| Functie              | Parkeer-plaatsen (min – max) | fietsstalplaatsen (min) | berekening per |
|----------------------|------------------------------|-------------------------|----------------|
| Assistentiewoningen  | 0,7 – 1,0                    | 0,2                     | wooneenheid    |
| woon- en zorgcentrum | 0,5 – 0,7                    | 0,2                     | kamer          |

## VERGROENEN VAN GROTE PARKEERTERREINEN

### Per 8 parkeerplaatsen 1 plantvak:

Bij grote parkings moeten bomen aangeplant worden in plantvakken:

- Ter grootte van 1 parkeerplaats
- Minstens 1 boom, klasse 2 – 2 tot 12 meter
- Plantvak voorzien van laag groeiende beplantingen
- Plantvakken voorzien tussen de parkeerplaatsen
- Gelijkmatic verdeeld over het parkeerterrein





Een andere kijk op ruimtegebruik in **VLAANDEREN** onder invloed van uitdagingen:



**Klimaatverandering**



**Vergrijzing**



**Digitalisering**



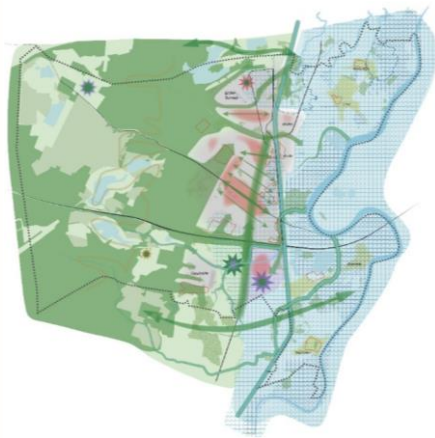
**Duurzame mobiliteit**

## Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte: GBR MM\_2050:

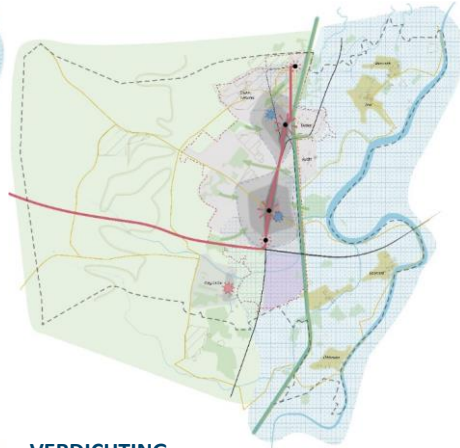


### KRIJTLIJNEN VAN DE STRATEGISCHE VISIE VOOR MAASMECHELEN

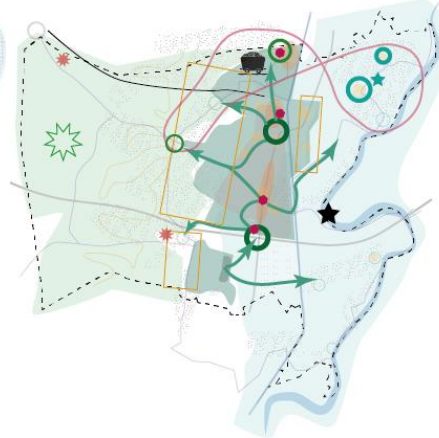
1. *Maasmechelen pakt klimaatadaptatie aan door rewilding. Een duurzame invulling van het ruimtebeslag is daarbij de norm.*
2. *De Rijksweg wordt de katalysator voor stedelijke vernieuwing en de uitbouw van een hoogwaardig publiek domein.*
3. *Een verdere uitbouw van de vrijetijdseconomie versterkt de leefbaarheid van de Maasmechelaar.*



REWILDING



VERDICHTING



VRIJETIJDSECONOMIE





# DUURZAME MOBILITEIT LEIDT TOT NIEUWE NORMEN



Groene verbindingen binnen het centrum



Naar De Kern

## Andere mobiliteit



## De vitale stadskern



## De leefbare stad



- Afbakening Kleinstedelijk Gebied
- Contour zandloper voor
- Tuinwijken
- 5min isochroon
- 10min isochroon
- 15min isochroon
- Vrijwaren en vergroenen
- Vrijwaren van
- Bovenlokale fietswegen
- Spartacuslijn
- Verdichting rond Spartacushalte
- Groene lob naar de kernen
- Groene verbinding door de kernen (cfr. rewilding)
- Zone voor centrummanagement
- Retailcluster (vandaag)

DE BOUWSTENEN VAN MAASMECHELEN

### Ongerepte natuur

De ongerepte natuur  
 Resultaat van  
 het mijnverleden  
 Avontuur, ontdekking,  
 wild & ruw  
 genieten  
**Water, het nieuwe goud**

### Rebels karakter

Eigen mening - eigenzinnig  
 Rebellen met een groot hart  
 Eigenheid, karakter  
 Diverse populatie  
 Vrijheid - Lef - Grote stadsdenken  
 Grilligheid - Maaskarakter  
 Kunstenaars - Creatievelingen

### Divers

Diverse achtergronden  
 Diverse gemeenschap  
 Diverse natuur  
 Diverse mogelijkheden  
 Diverse stijlen samen  
 Divers aanbod

### Het mijnverleden

Gelukzoekers  
 Goudzoekers  
 Basis voor natuur  
 van vandaag  
 Basis voor de diverse  
 populatie  
 Water



# MaasMerci



# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel  |
|--------------------|--|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord  |
| 10:00-10:25        | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo        |
| 10:25-10:45        | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke                  |
| 10:45-11:00        | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers              |
| 11:00-11:15        | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas        |
| <b>11:15-11:40</b> | <b>Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia</b> |
| 11:40-12:05        | Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré                      |
| 12:05-13:00        | Lunch  |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                                      |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                                     |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                                     |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter   |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                                      |
| 16:15-17:00        | Receptie   |

Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**

# De psychologie achter parkeren

---

Matthijs Dicke - Adviseur Goudappel

Verkeerspsycholoog en Human Factor specialist

Docent Politieacademie  
Docent CROW dagcursussen  
19 april 2024

Kenmerk:

Datum: 22-4-2024





# De psychologie achter parkeren

---

Matthijs Dicke - Adviseur Goudappel

Verkeerspsycholoog en Human Factor specialist

Docent Politieacademie  
Docent CROW dagcursus  
19 april 2024

Kenmerk:

Datum: 22-4-2024



# Gedrag

Daar kun je mee  komen

# Verander de omgeving







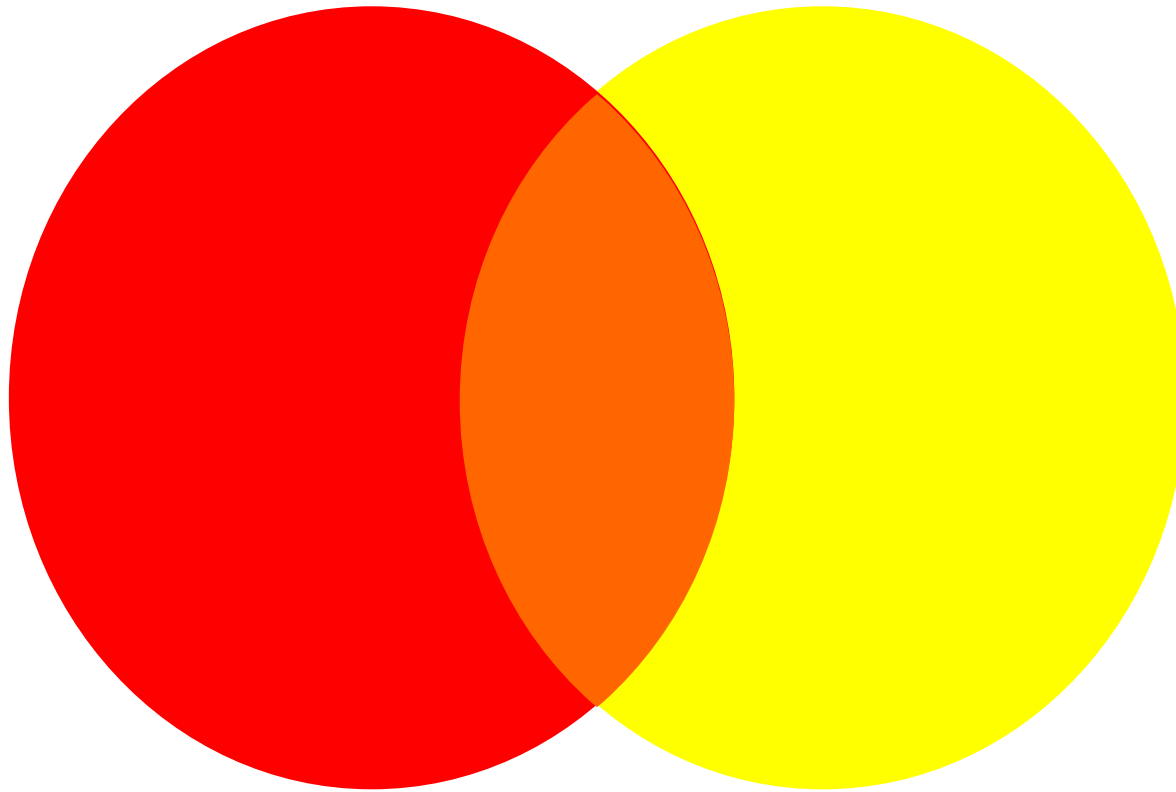








# Bedragsbeïnvloeding is niet makkelijk



# Hardnekkige gewoonten met een lange historie



## Zoogdieren brein

*Emotionele brein*

Gevoelens  
en emoties

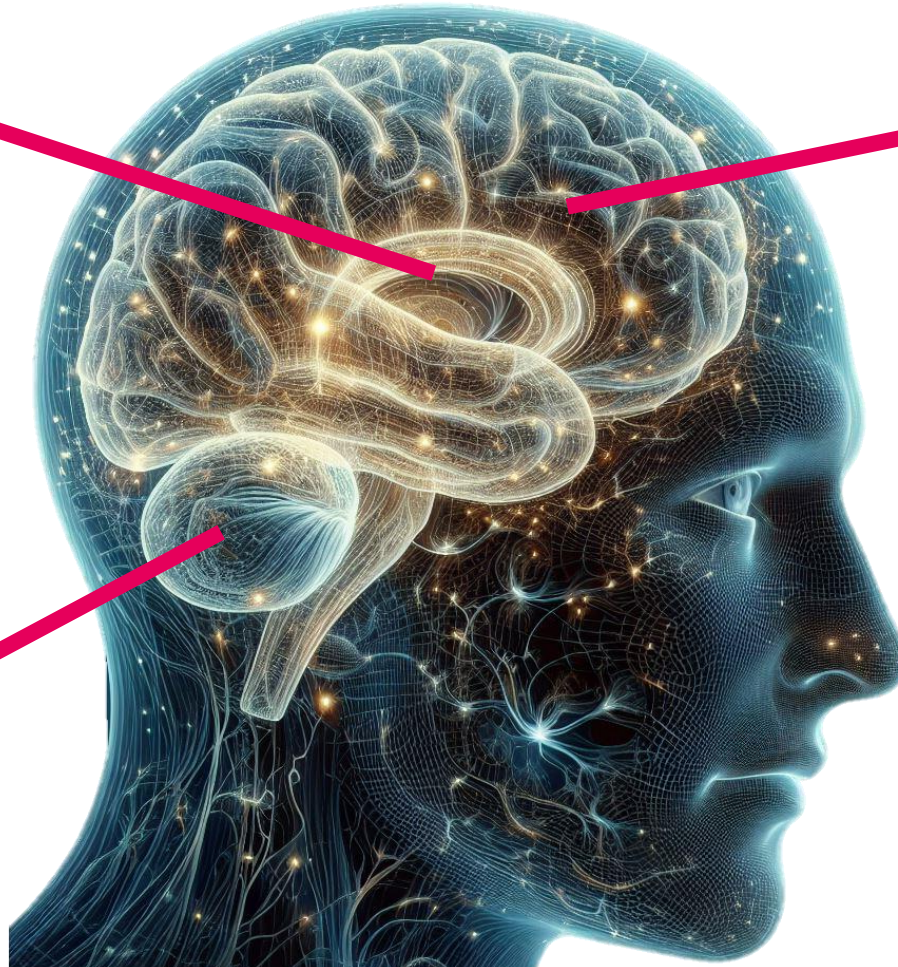
## Menselijk brein

*Rationele brein*

Taal, ideeën,  
concepten,  
artistieke visie

## Reptielenbrein

Instinct, dominantie,  
overleven





de  
mens

is  
niet

ratio-  
neel





95% van ons  
gedrag is  
onbewust  
aangestuurd



# Motivaties versterken ipv weerstanden wegnemen



Tegenwerkend

Onnadenkend

Cooperatief

# Push



# VS

# Pull



# Straffen

# Belonen

*“A person who has been punished is not thereby simply less inclined to behave in a given way; at best, he learns how to avoid punishment”*

---

---

B.F Skinner



# Individuele aanpak of systeemaanpak?

---

## I-frame interventies

- Individueel gedrag veranderen
- Positief stimuleren
- Vrijheid

I-frame interventies zonder effect verlagen het effect van S-frame interventies

## S-frame interventies

- Gericht op het systeem en de massa
- Regulering/Beprijzing
- Beperken
- Zonder vrijheid

Met goede I-frame interventies neemt het effect van S-frame interventies toe

**Een S-frame aanpak werkt zolang er ook I-frame interventies zijn**

**Wees niet bang om gewenst gedrag af te dwingen of ongewenst gedrag uit te bannen**

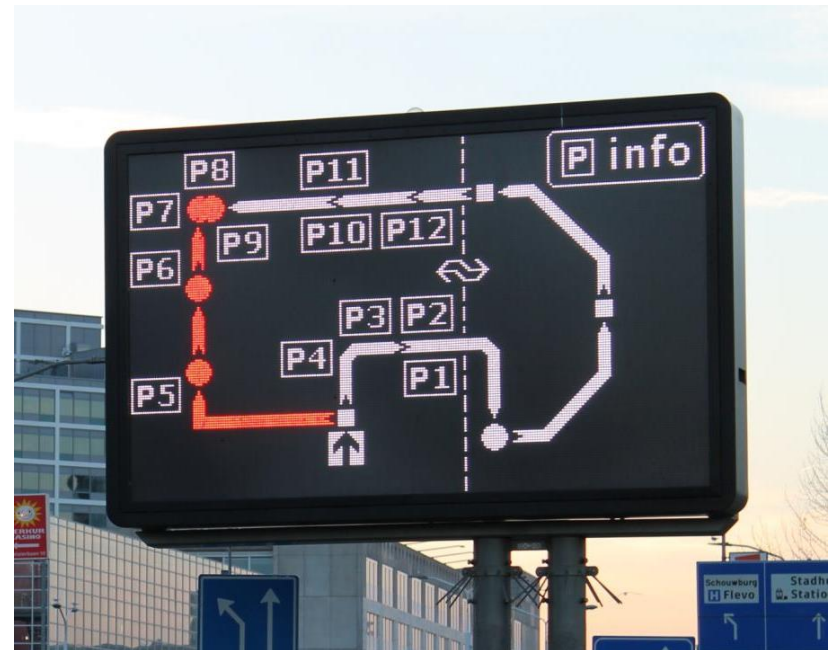


# Voorbeeld I-frame: informeren weggebruiker wil ~~goede~~ complete informatie

Onderweg oriënteren en beslissingen nemen niet te combineren met rijtaak

Plannen gebeurt thuis, alle informatie moet op 1 plek te vinden zijn:

- parkeerkosten
- afstand naar bestemming
- looproute naar bestemming
- waar actuele informatie onderweg
- mogelijke wachttijden



# Betaald parkeren in woonwijk invoeren (S-frame) wordt effectiever met I-frame

---

## **S-frame zorgt voor:**

**Aversie:** het gevoel geen of weinig keuzevrijheid te hebben

**Scepsis:** twijfel aan nut en wantrouwen richting afzender

**Inertia:** verzet tegen verandering

## **Doen via I-frame:**

- Weerstand erkennen
- Keuzevrijheid benadrukken
- Bied een alternatief
- Zorg voor goede informatie
- Vul de randvoorwaarden goed in
- Geef handelingsperspectief

# Auto's ontmoedigen, fiets stimuleren





# Voorkomen parkeren waar het niet mag

---

## S-frame

- Beleidsplan waar wel en niet parkeren
- Handhaving met hoge pakkans
- Lage boete
- Eventueel hoge boete bij herhaling

## I-frame

- De norm communiceren
- Uitgangspunten parkeerbeleid uitleggen
- Duidelijk informatie waar wel en niet geparkeerd mag worden
- Goede informatie waar dichtbij nog plek is
- Goede voorbereiding mogelijk maken

**Voor de rest van de dag:  
Denk na over de combinatie S-frame en I-frame**

---

# Timing

| Tijdstip           | Onderdeel   |
|--------------------|---|
| 09:45-10:00        | Welkomstwoord   |
| 10:00-10:25        | Parkeren en Retail: mythes en fabels. – Giuliano Mingardo |
| 10:25-10:45        | Parkeerbeleid – Stad Gent – Korneel Vangansbeke           |
| 10:45-11:00        | Parkeerbeleid – gemeente Tessenderlo – Julie Bukers       |
| 11:00-11:15        | Parkeerbeleid – gemeenten Maasmechelen – Barend Christmas |
| 11:15-11:40        | Relatie tussen parkeren en gedrag – Matthijs Dicke-Ogenia |
| <b>11:40-12:05</b> | <b>Parkeren: een blik in de toekomst – Ivo Cré</b>        |
| 12:05-13:00        | Lunch   |
| 13:00-13:45        | Inhoudelijke sessie ronde 1                               |
| 13:55-14:40        | Inhoudelijke sessies ronde 2                              |
| 14:50-15:35        | Inhoudelijke sessies ronde 3                              |
| 15:45-16:00        | Plenaire afsluiter  |
| 16:00-16:15        | Afsluitend woordje Minister                               |
| 16:15-17:00        | Receptie  |

# Parkeren: blik in de toekomst

Wat speelt er nu, en wat komt er op ons af?

Inspiratiedag parkeren 19 April 2024

Ivo Cré

Director Policy and Projects, POLIS



# POLIS: network van steden en regio's met focus op innovatie in mobiliteit

## 120 leden



Environment  
& Health



Traffic  
Efficiency



Access



Road Safety  
& Security



Governance





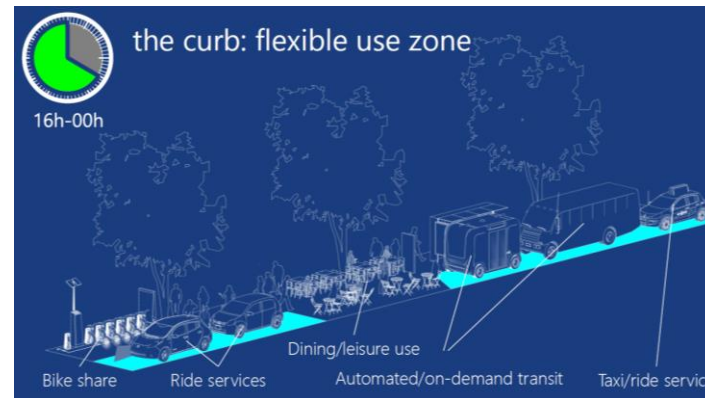
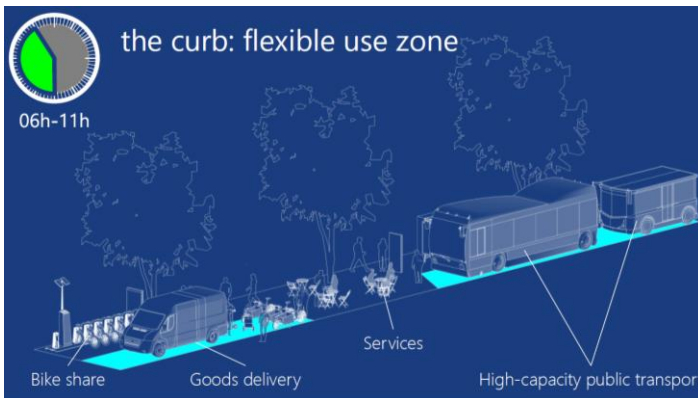
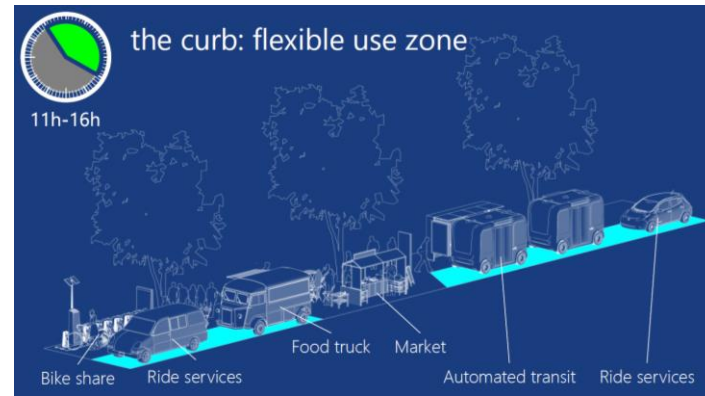


# 1. VISIE EN PLAN



# Welk voertuig, waarom, waar, wanneer?

| Geography           | Scope   | Timeline                                    |
|---------------------|---|---|
| EU                  | Auto's: uitfasering verbrandingsmotoren<br>EURO7<br>Bus en truck<br>Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (naar WHO-normen) | 2035<br>Up to 2035<br>Tijdslijn tot 2040    |
| Lidstaten           | Uitfasering verbrandingsmotoren<br>Noorwegen<br>Ierland, Nederland, Zweden<br>Vlaanderen: salariswagens             | 2025<br>2030<br>2025                        |
| Steden, stadregio's | Lage Emissie Zones<br>Ultra-Lage Emissie Zones<br>Zero Emissie Zones (vracht en logistiek)                          | Heden<br><br>29 Nederlandse steden:<br>2025 |
| Laatste meter       | Curbside management<br>Parkeerbeleid gelinkt aan milieu-normen, gewicht van voertuigen                              | Trage start, maar op komst                  |



Philippe Crist, The Shared-Use City. Managing the Curb, International Transport Forum

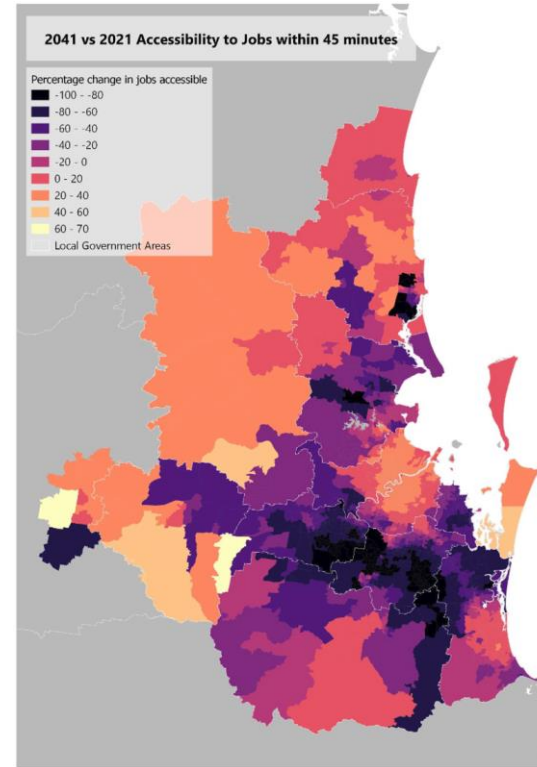


# Wat is het profiel van je gemeente?

- Shoppen of boodschappen doen?
- Landelijk of agrarisch?
- Hard of zacht toerisme?
- Industrieel, KMO, diensten-economie?
- Slaapgemeente of gezinsmagneet?
- Jong van hart – grijs van haar?



# De 15' wijk – de 45' regio



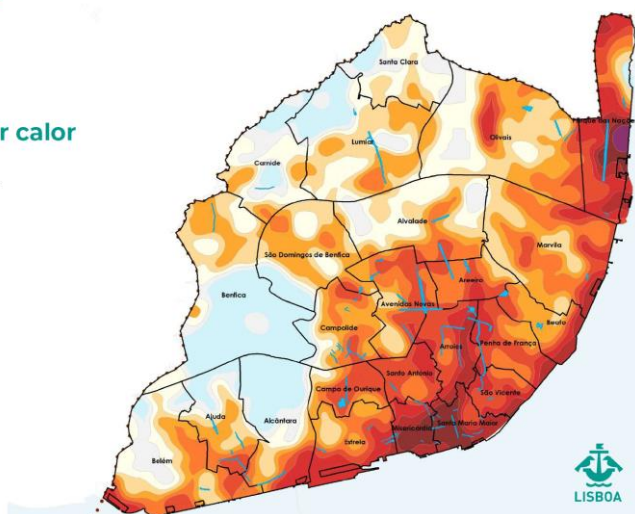
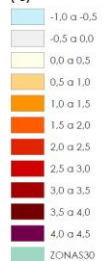


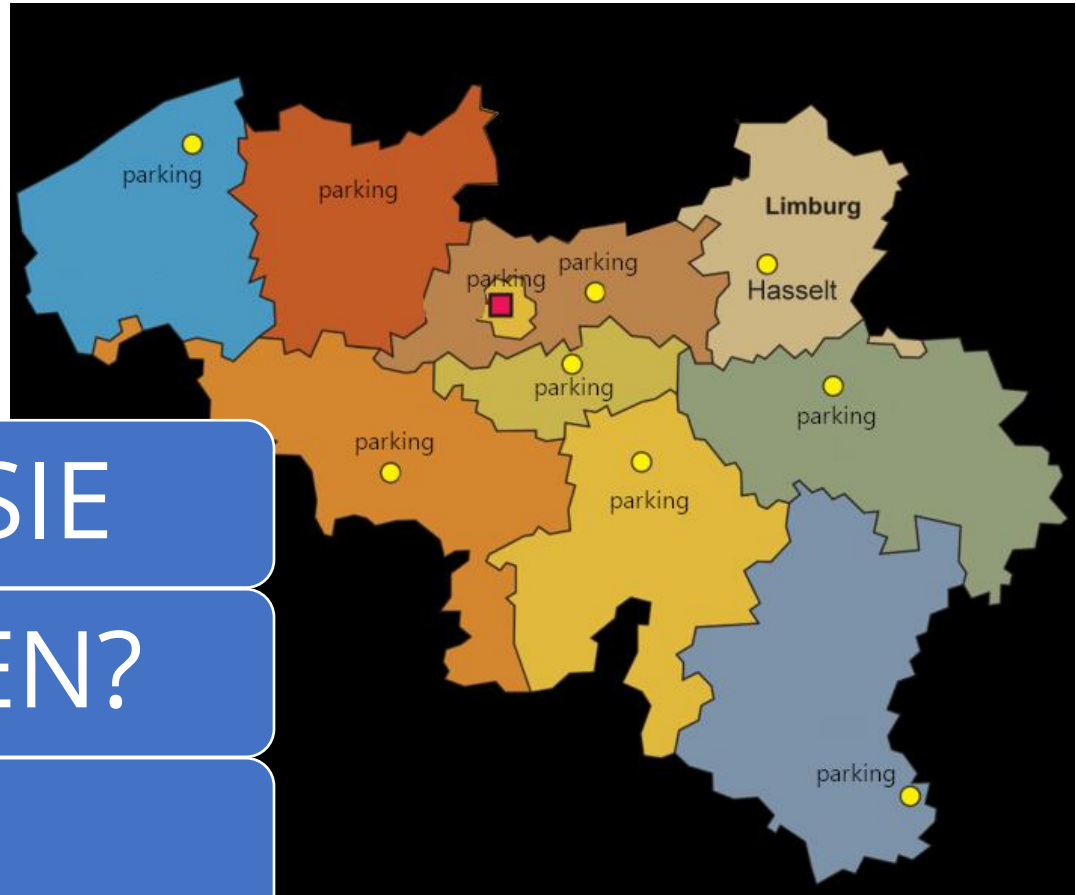
# Van verplaatsen naar verblijven

• A RUA É SUA •

## Ondas de maior calor

Onda de Calor - Entardecer  
(°C)





WAT IS JE VISIE

OP PARKEREN?

STUREND?

VOLGEND?



# Wat willen gemeenten eigenlijk bereiken met parkeerbeleid?

- Chaos vermijden
- Bereikbaarheid van locaties
- Mobiliteit van mensen, goederen en diensten
- Betere levenskwaliteit
- Ondersteuning van lokale economie
- Faciliteren van elektrisch rijden
- Intermodaliteit en modal shift
- Dit alles met een haalbare kost (of door deels te capteren van gemaakte kosten)





### centre and center ring road

attractive, dynamic and healthy centre

### neighbourhoods and radial roads

relieving old radial roads, intensifying use of modern radials

### neighbourhoods and inner ring road

ring road as recognizable central distributor road in car accessibility of the city

### region and outer ring road

links the city to national and international networks



#### pedestrian

pedestrian on site most important

fine-grained network of streets and pavements, combined with variously arranged squares

pedestrian on site most important, development of new routes in favour of new dynamics

limit barrier effect inner ring road, particularly on old radial roads

campuses are the new villages  
link pedestrian network to recreational routes



#### cyclist

most important traffic participant in linking places

centre ring road most important connecting cycle route in city centre

sufficient cycle parking, well integrated in public space

fast cycling routes by means of historic radial roads as contribution to neighbourhood lifeline

fast radial cycling routes as contribution to city life  
maintain and improve cycle crossing of the inner ring road

fast cycling route Brainport Avenue  
fast cycling routes to surrounding municipalities



#### public transport user

fast, high-frequency, comfortable and reliable travel on longer distances for larger passenger flows

BRT two-directional along centre ring road  
central bus station  
Neckerspoel/railway station as transport hub and entry to city

BRT corridors as carrier for urban development  
customised public transport for target groups and areas

BRT corridors connect 'places to be'  
if possible BRT grade-separated crossing with inner ring road

sustainable landside access to Eindhoven Airport  
adjusted public transport networks with seamless transfers  
direct connection to (inter)national network of high speed trains



#### motorist

raised-awareness users: less often, cleaner, main roads, parking at remote distance/incentive parking

centre ring road no longer a continuous circular vehicle route  
no expansion visitor parking in city centre

within the inner ring road 30 km/h and cyclist priority on roads with the exception of modern and new radial roads

less and/or easier junctions with inner ring road  
fourth category in road's classification: neighbourhood access roads

optimise national and international road network, taking city accessibility into consideration



# Realistisch perspectief autogebruik

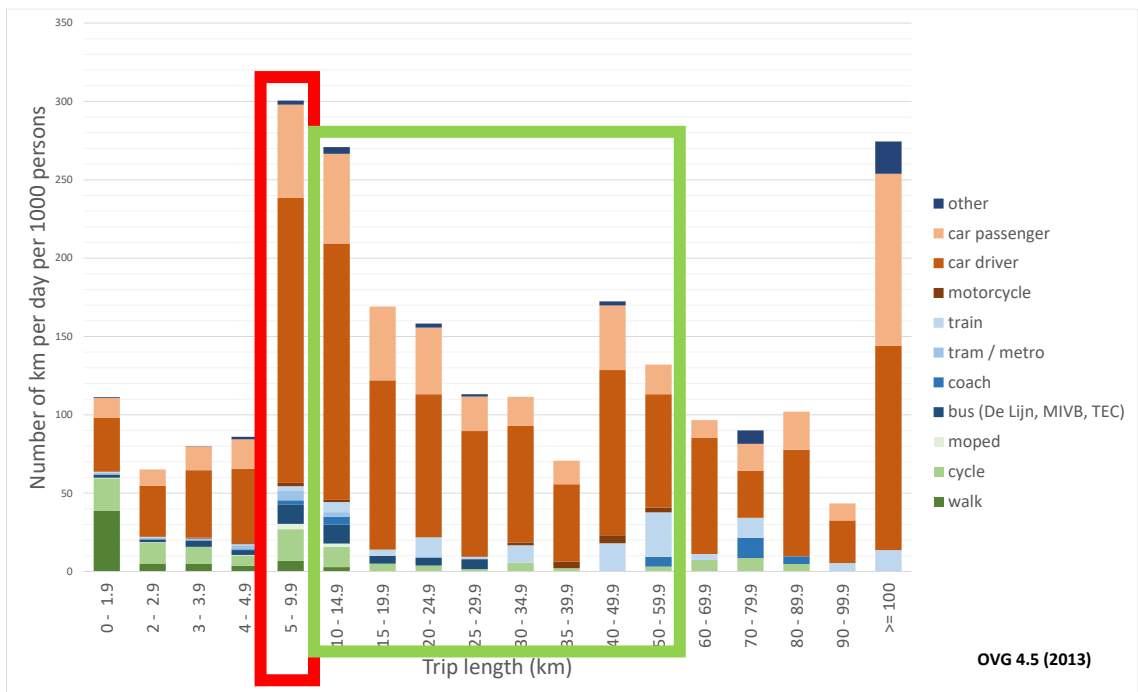


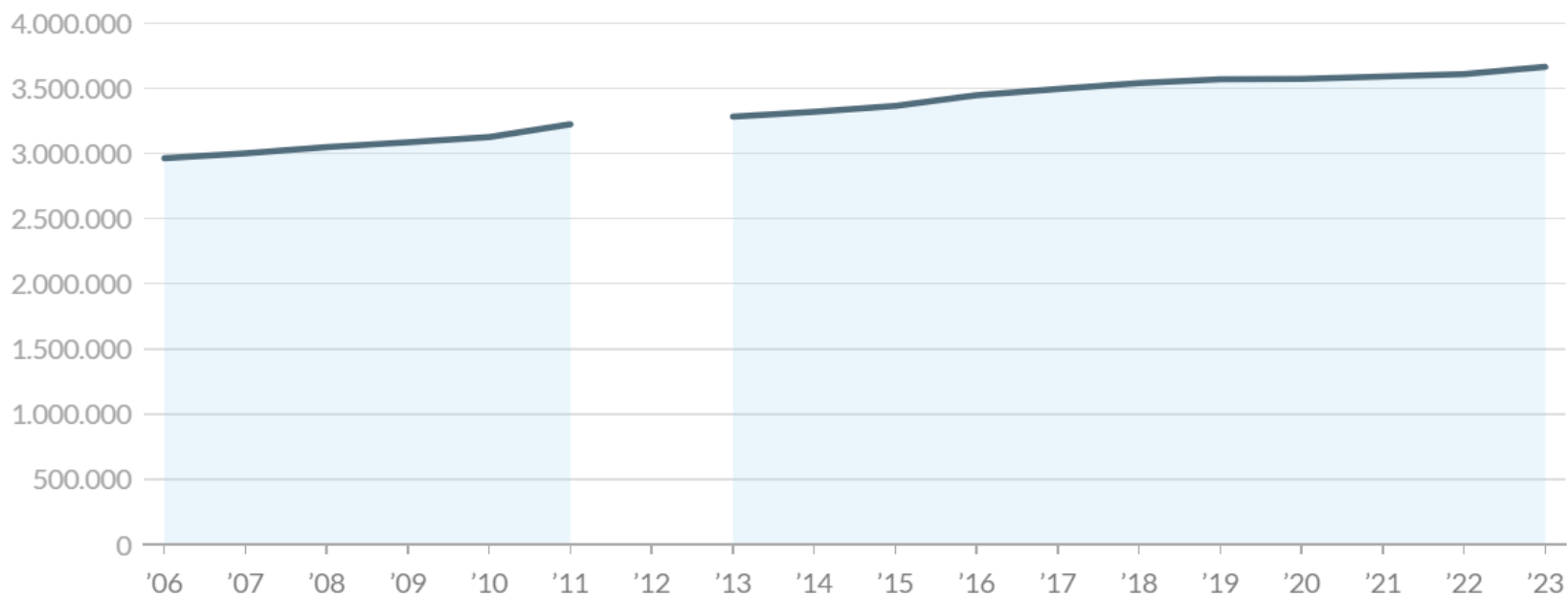
Figure 1: KM traveled per day per 100 persons in Flanders; per distance class and travel mode (source: own processing of OVG 4.5 (2013))

Bron: Chris Tampere, KULEUVEN





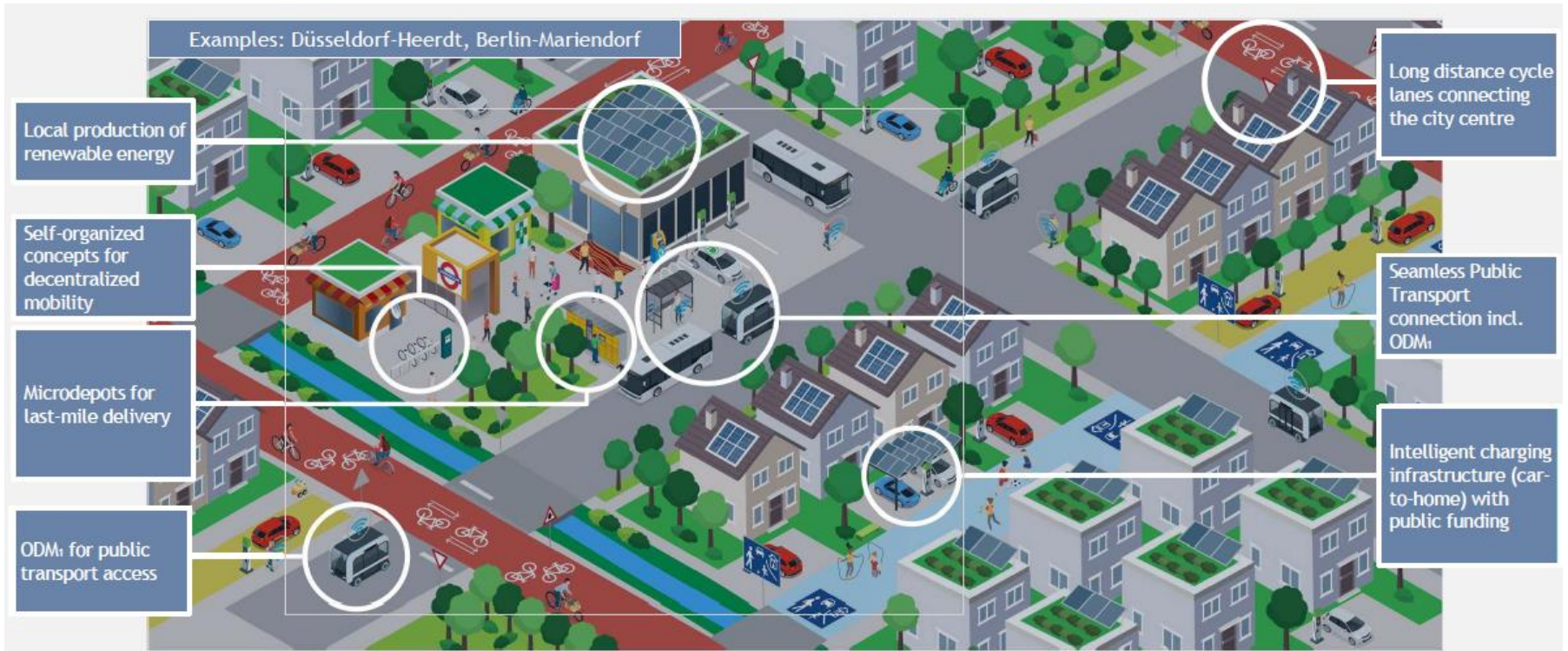
### Ingeschreven personenwagens Vlaams Gewest, 2006-2023, aantal



Bron Vlaams Gewest



Source VDA



Source VDA



# 2. ELEKTRISCH RIJDEN









# E-MIX2030





**POLIS**



**E-chaos = Parkeerchaos**  
**Parkeerchaos = e-chaos**





# Menselijke creativiteit













# Overheids-creativiteit







**Een mobipunt in jouw buurt!**

- Lijkt een elektrische bakfiets handig om boodschappen te doen of voor een uitvlucht met de kinderen?
- Wil je af en toe een elektrische fiets gebruiken voor langere afstanden?
- Heb je geen (overdekt) wagen maar kun je er soms wel een gebruiken?
- Moet je nu je treinrit nog een paar kilometer afleggen?

Ontdek dan het aanbod van een mobipunt.

**Verplaats je zorgeloos, bespaar en geniet.**

In een mobipunt vind je verschillende vervoersmodalen – zoals elektrische scooters, gasolie en elektrische fietsen en auto's – om te delen, en vaak een aansluiting op het openbaar vervoer.

Bespaar je de aankoop, de zorgen voor onderhoud, de plaats om die vervoersmiddelen thuis te stallen... Kies voor een verplaatsing op zonne-energie en bouw mee aan een aangename en klimaatvriendelijke stad.

**interreg**  
North-West Europe  
eHUBS

**DEPARTEMENT OMGEVING** LEUVEN

[www.leuven.be/mobipunt](http://www.leuven.be/mobipunt)



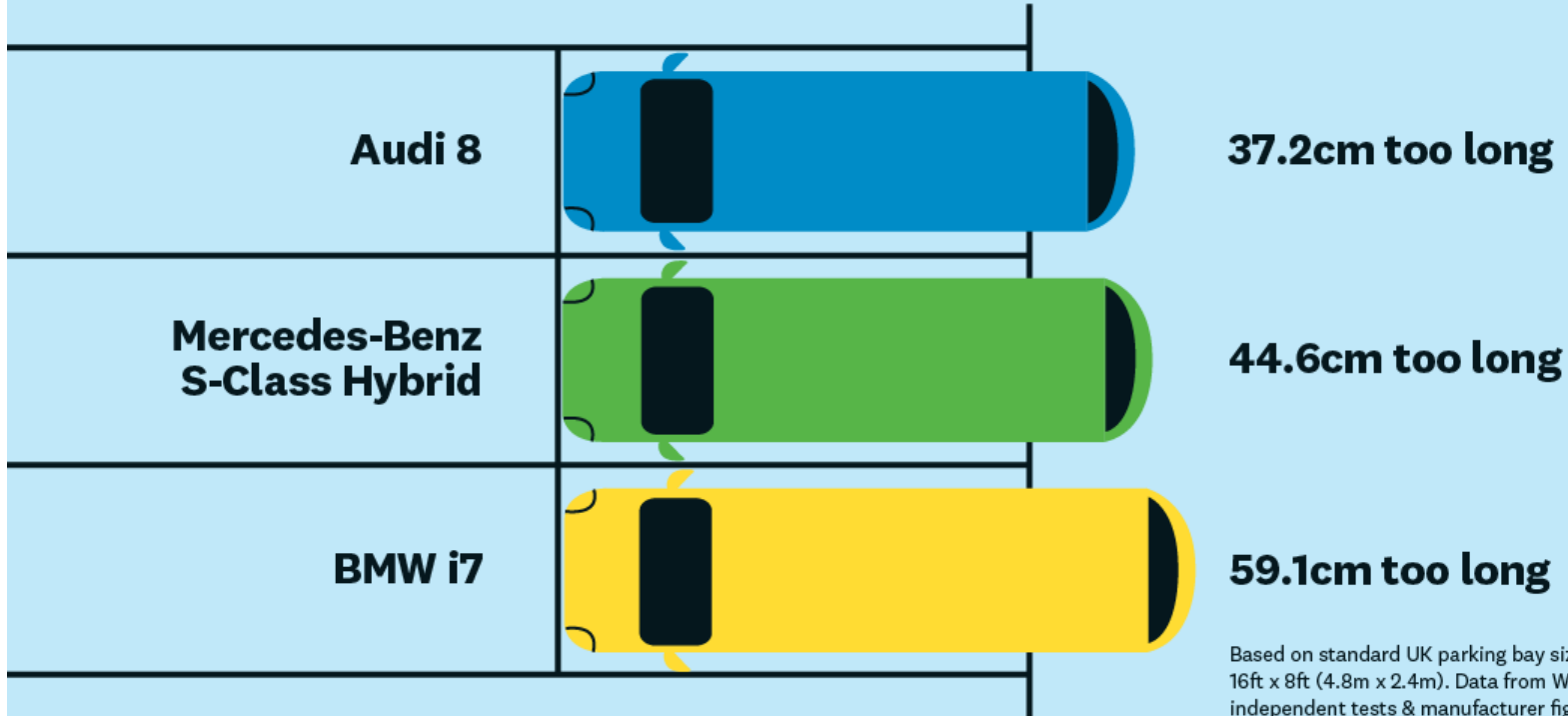
# 3. XXXL





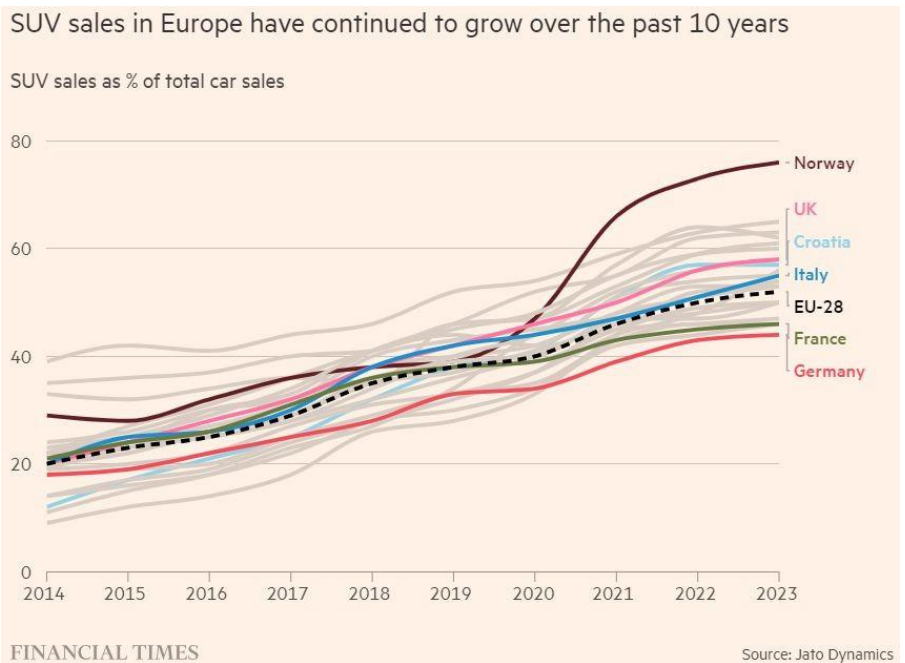
**POLIS**

## Cars too big for parking spaces



Based on standard UK parking bay size 16ft x 8ft (4.8m x 2.4m). Data from Which? independent tests & manufacturer figures.

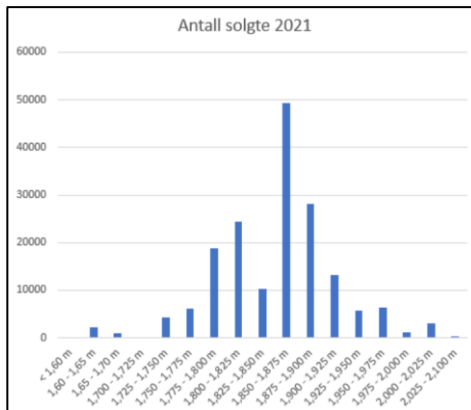
# SUVisatie: wat te doen?





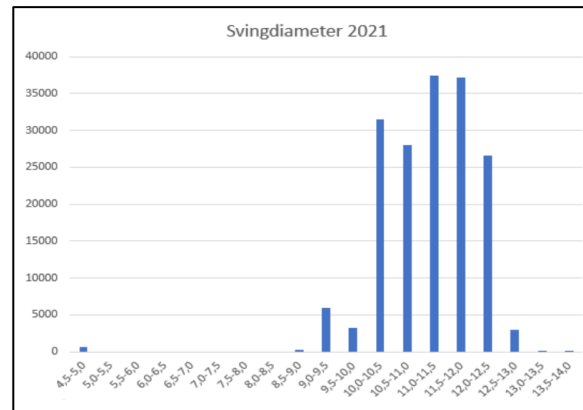
# Hoe evolueert ons wagenpark (vb Noorwegen?)

## Breedte



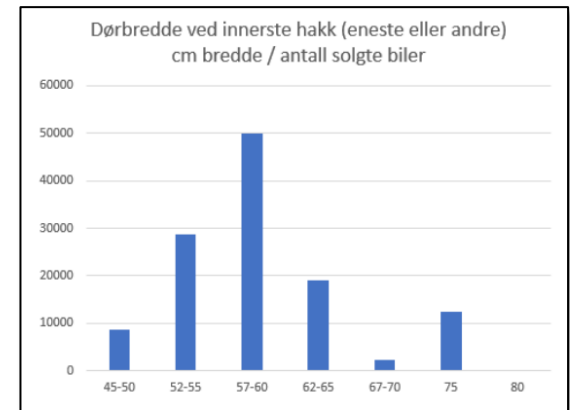
85th percentile:  
1,90 m

## Draaicirkel



85th percentile: 12,0 m

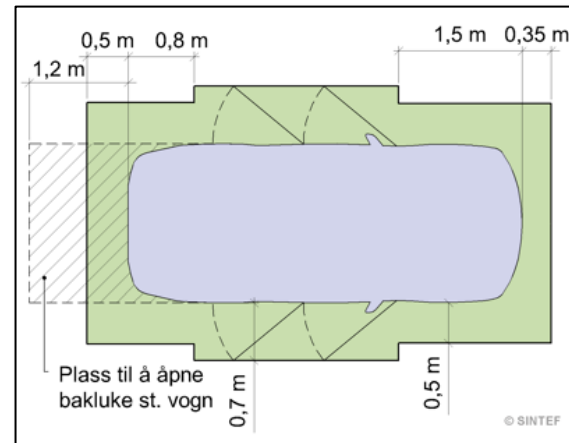
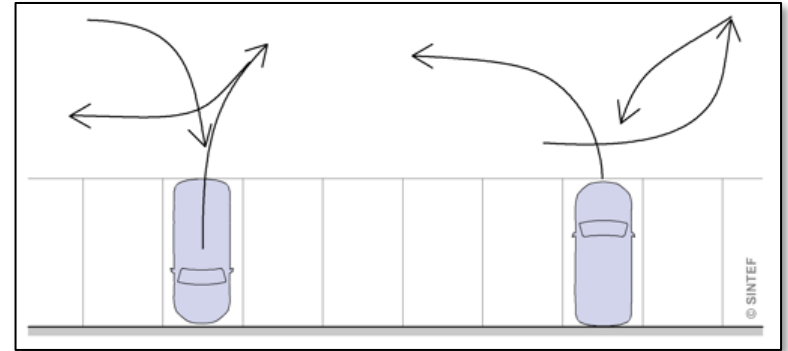
## Deurbreedte (1ste klik)



85th percentile: 0,65 m



- Parkeren in 2 bewegingen
- Alle deuren toegankelijk







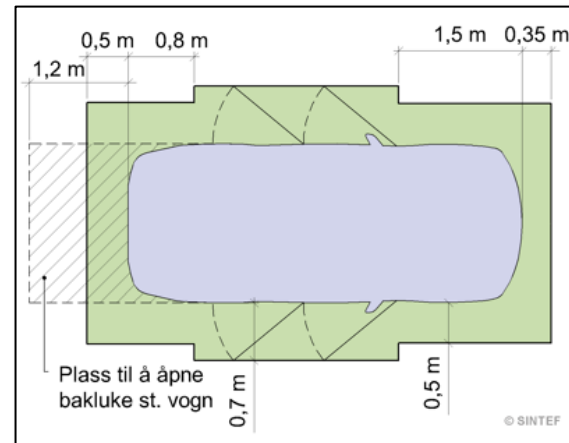
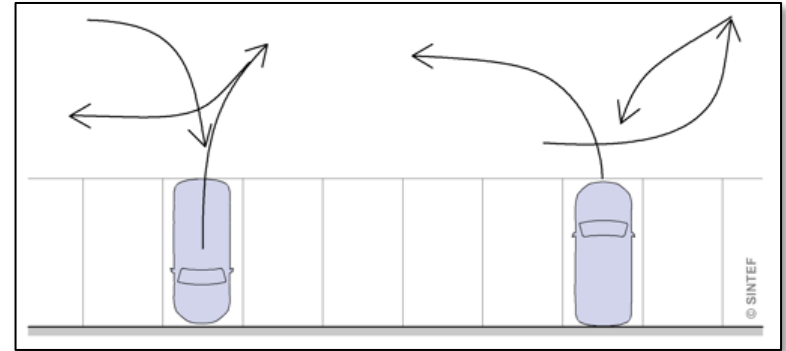
- Parkeren in 2 bewegingen
- Alle deuren toegankelijk

WAT IS JE VISIE

OP PARKEREN?

STUREND?

VOLGEND?





# 4. PARKEREN EN TOEGANKELIJKHEID



# E-Toegankelijkheid



# Weg van de stoep





# Toegankelijk laden in relatie tot toegankelijk parkeren

- Complexe relatie tussen allocatie van parkeerplaatsen voor personen met een handicap en plaatsing laadpalen
  - Toegankelijke toestellen en apps
  - Toegankelijke omgeving
  - Gebiedsdekkende spreiding
- Verschillende doelgroepen
- Wettelijke verplichting toegankelijkheid in concessies en aanbestedingen versus huidig model CPOs





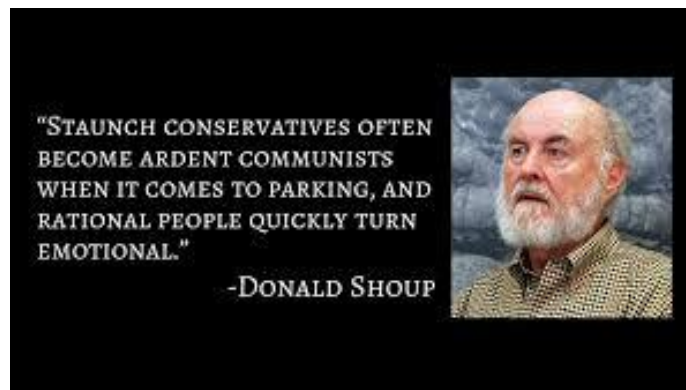
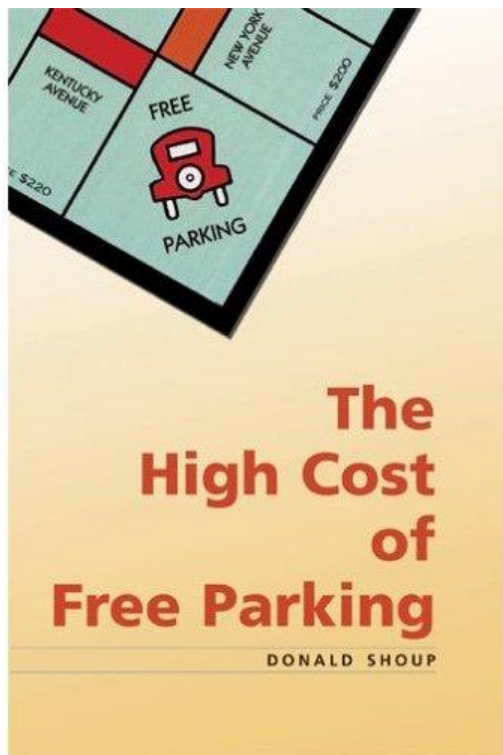
# Europese parkeerkaart voor personen met een handicap



Nieuw Europees concept voor parkeerkaart  
Beter bestand tegen fraude  
Proces naar digitalisering is ingezet  
(Zeker belangrijk voor grensgemeenten!)



5.  
€€€



# Handhaving op betaald parkeren

In een deel van de stad Utrecht geldt betaald parkeren. Dit betekent dat mensen parkeergeld moeten betalen als ze gebruik maken van de parkeerplekken in de openbare ruimte. De gemeente handhaaft hierop. Hieronder zie je hoe we dat doen.



**1** Persoon parkeert auto

Parkeergeld betalen kan met een parkeervergunning, bij de automaat of met 'Parkeer en Bel' via je telefoon. Je hebt dan een 'parkeerrecht'.

**2** Scanauto scant kenteken en controleert parkeerrecht

Scanauto's controleren of kentekens een 'parkeerrecht' hebben. Ze maken een foto van het kenteken en de situatie. De controle van het parkeerrecht vindt automatisch plaats via het Nationaal Parkeer Register.

**3** Handhaver controleert foto op Stadskantoor

De kentekens zonder parkeerrecht komen terecht op het Stadskantoor. Daar controleert een handhaver de situatie op de foto en beoordeelt of een naheffing terecht is.

**4** Naheffing valt op de deurmat

Als je geen parkeerrecht had, krijg je een 'naheffing' voor het niet betalen van parkeerbelaasting' op je deurmat. De BghU stuurt de naheffingen in opdracht van de gemeente.

**5** Wieklem bij niet betalen naheffingen

Bij drie of meer openstaande naheffingen kun je een wieklem verwachten.

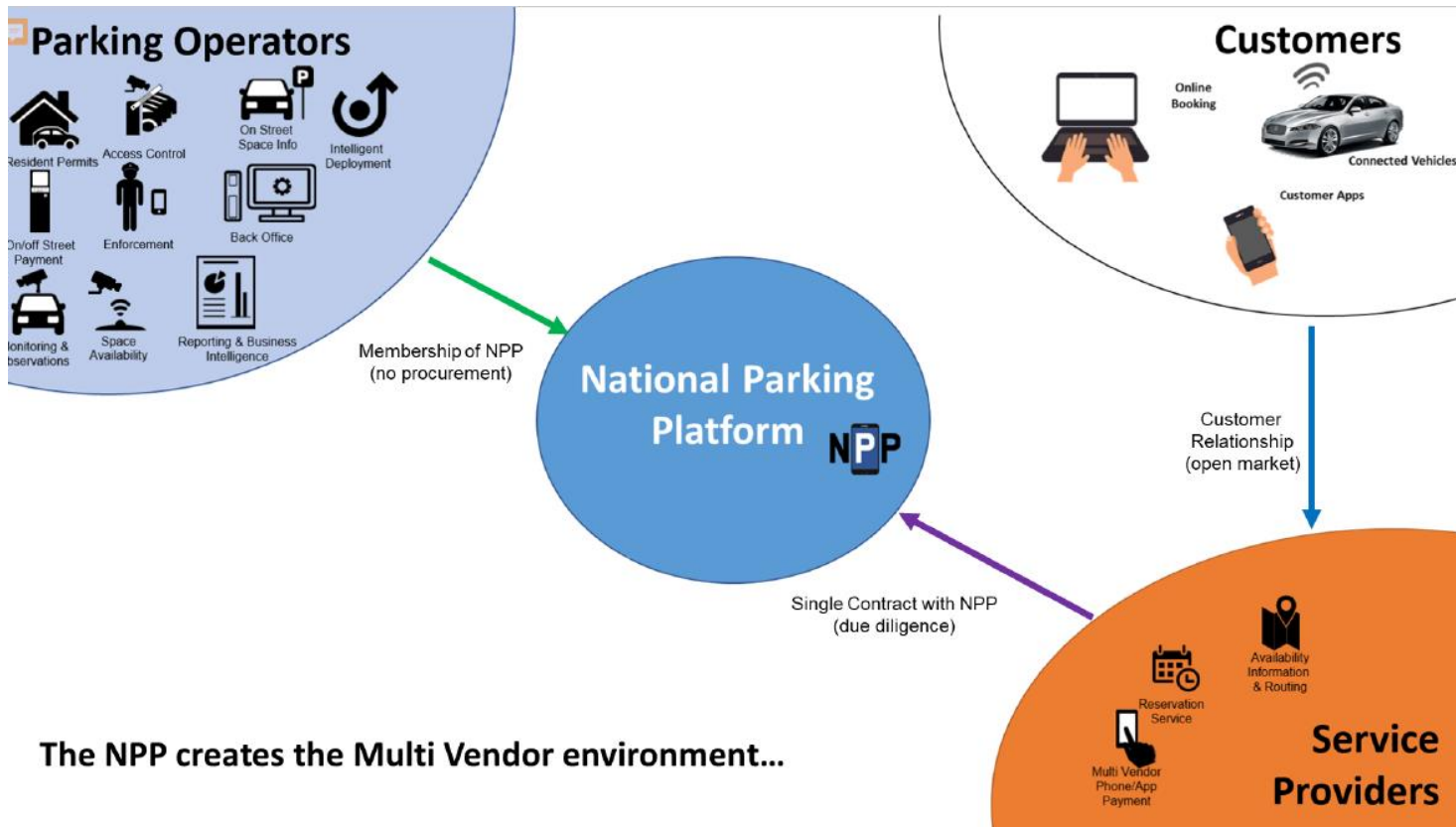




## Handhaving – belangrijke focus voor digitalisering



- Eerlijk
- Kosten-efficient
- Aangenamer voor de controleurs
- Betere integratie met andere parkeer-dienstverlening (veiligheid, onderhoud)
- Consistentie met andere e-governance beleidsaspecten



Source APDS - EPA



# 5. INTERCOMMUNAAAL SAMENWERKEN



Elektrisch rijden, handhaving, intermodaliteit... zijn uitdagingen die je best samen aangaat:

- Samen plannen
- Samen communiceren
- Samen handhaven
- Samen investeren
- Gedeeld parkeerbeheer is een optie!





# 6. CONCLUSIE: WAAR TE BEGINNEN?





Ruimtelijke  
ordening  
verdichting

Herverdeling  
publieke ruimte  
voor modal shift

Gemeentelijk  
mobiliteitsplan  
met e-grid  
onderlegger

Parkeer-  
ruimtebalans

Parkeerplan  
evenementen

Monetisering  
parkeerbeleid

Parkeren als  
issue in de  
Vervoerregio

Slimme  
handhaving

Expliciteer je  
echte modal  
shift ambities

Interne  
coördinatie

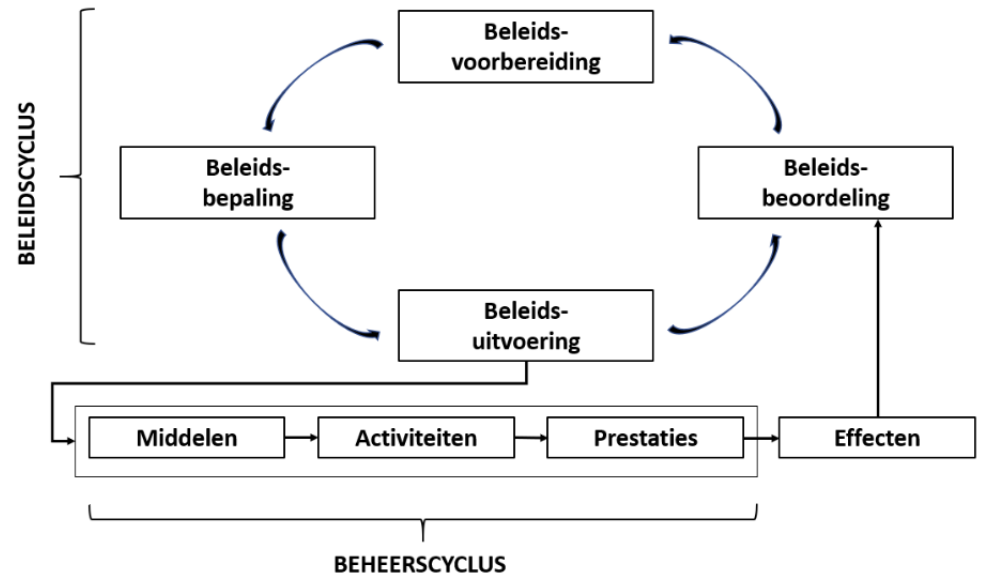
ParkPAD



# Goed nieuws!

Eigen bevoegdheden  
Overzichtelijke  
tijdslijnen  
Oplossen van echte  
problemen...

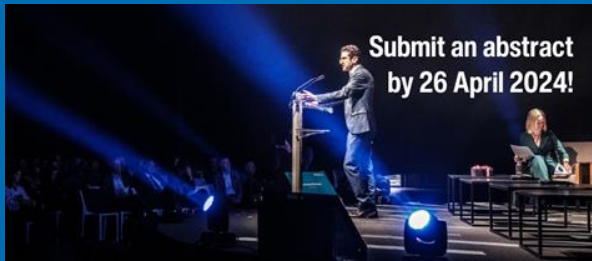
Op 6 jaar kan je een  
gemeente echt  
veranderen... ook op  
vlak van parkeren!





# POLIS

CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION



Submit an abstract  
by 26 April 2024!

## Thank you

Ivo Cré

icre@polisnetwork.eu



## POLIS | ANNUAL CONFERENCE 2024

CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION

27-28 NOVEMBER 2024

KARLSRUHE (DE)



© MINISTRY OF TRANSPORT BADEN-WÜRTTEMBERG

 [@POLISnetwork](https://twitter.com/POLISnetwork)

 [POLIS Network](https://www.linkedin.com/company/POLIS Network)

 [polis.network](https://www.instagram.com/polis.network)

 [@polisvideo](https://www.youtube.com/@polisvideo)