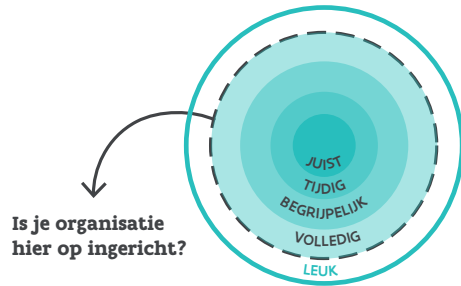


#4

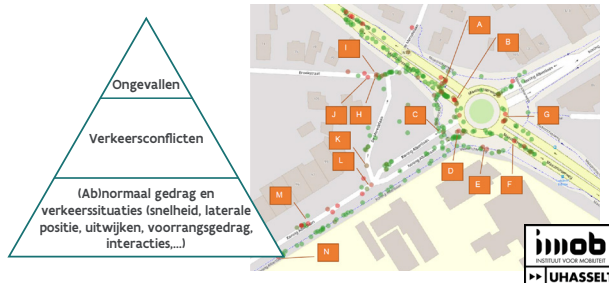
Bij (ingrijpende) veranderingen in de omgeving moet je informatie aan vier basisprincipes voldoen.



#5

Doe niet mee aan verleiden, maar laat de realiteit zien.

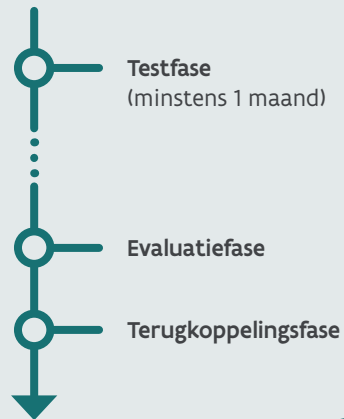
Wat is de echte reden achter het gewijzigde parkeerbeleid? Denk aan meer ruimte creëren voor fietsers in de dorpskern, een betere veiligheid in de kern door auto's meer aan de rand te laten parkeren, meer ruimte voor groen ... Maak de pijnpunten van vandaag inzichtelijk met beelden: een te drukke dorpskern, fietsers naast geparkeerde wagens, gevaarlijke situaties ... Breng in beeld waarom je als gemeente of stad naar een verandering wil, in plaats van enkel het toekomstplaatje te laten zien.



#6

(Gedrags)verandering vraagt tijd. Geef de maatregelen tijd om zich te bewijzen.

Huidig mobiliteitsgedrag is hardnekkig ingesleten. Voorzie in je aanpak waar mogelijk een testfase én een evaluatiefase waarbij je feedback ophaalt die je plannen nog kunnen verfijnen. Doe dit niet haastig, maar voorzie minstens een maand de tijd zodat de betrokkenen kunnen wennen aan de nieuwe situatie en meer onderbouwd kunnen evalueren. Koppel bovendien altijd terug wat je wel en niet meeneemt van de evaluatie, en waarom. Zet deze stap zorgzaam: ze maakt de cirkel van je communicatie- en participatieproces rond.



Vragen of graag meer sparren over dit onderwerp?

Mauranne Beerten - Connect
mauranne.beerten@connect.be / 0498 35 22 22
www.connect.be

Katrien Colson - Levuur
katrien@levuur.be / 0479 92 07 31
www.levuur.be

connect

levuur
DBP PARTNERS

Een nieuw of gewijzigd parkeerbeleid?

Onze 6 take aways over omgevingscommunicatie en participatie

#1

Omgevingscommunicatie start altijd intern.

Je hebt in huis eerst zaken goed ambtelijk en politiek door te spreken vooraleer je echt van start kan met het ontwerpen van je aanpak en het uitreiken naar belanghebbenden. Dit is stap 1 van elk informatieproces naar je burgers en vraagt tijd die je moet inplannen. Het goede nieuws is dat je deze tijd nadien grotendeels terugwint.

Interne richtvragen:

- "Wat willen we precies bereiken door dit proces participatief aan te pakken?"
- "Welke belanghebbenden moeten we betrekken in onze verkenning?"
- "Hoeveel ruimte is er voor het participatielukkig als we een retroplanning maken?"
- "Welke internen houden de vinger aan de pols van het participatieproces?"

#2

Vanuit een belang is het makkelijker een compromis te vinden dan vanuit een standpunt.

Standpunten zijn heel wisselend. Je kan er iets aan toevoegen en het verandert. In communicatie- en participatieprocessen horen we vaak standpunten:

Inwoner: "Ik ben tegen dat plan, ik vind het nieuwe parkeerbeleid maar niets."

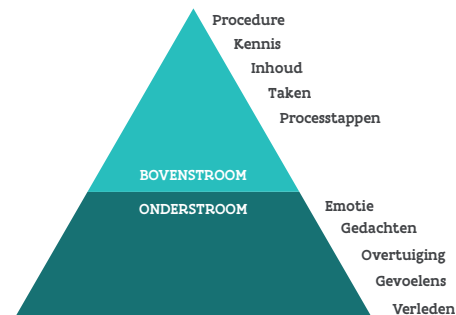
Gemeente: "En waarom vind je dat?"

Inwoner: "Omdat ik niet meer voor mijn deur kan parkeren."

Gemeente: "Oké, dan krijg je die parkeerplaats terug."

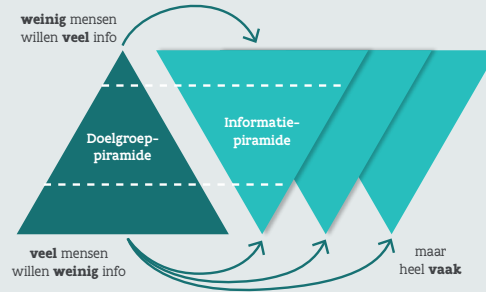
Inwoner: "Ik vind het een fantastisch plan!"

→ Nu ben je op het niveau van standpunten aan het praten en dus aan het onderhandelen. Dat is onhaalbaar met een volledig dorp, een hele gemeente of stad. Haal daarom de deelnemers van het gesprek uit hun standpunten door ze oprecht te vragen wat maakt dat ze iets zo belangrijk vinden. Er zit meer **gedeelde belang** dan je op het eerste gezicht zou vermoeden.



#3 Bij omgevingscommunicatie zijn de omgekeerde informatiepiramides, euh ... omgekeerd.

Wat we doorgaans gewoon zijn ...

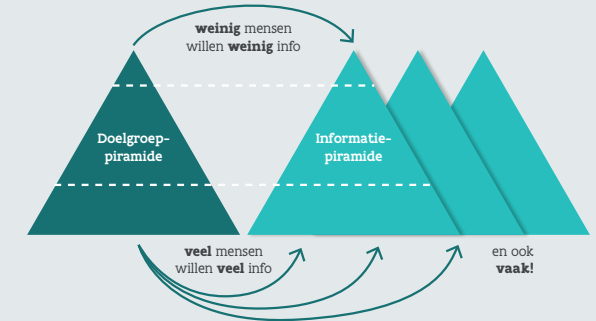


Een klein deel van je doelgroepen heeft heel veel informatie nodig. Denk aan hoe websites al jaren worden gebouwd. Een groot deel van je doelgroepen heeft weinig informatie nodig. Denk aan hoe sociale media worden ingezet.



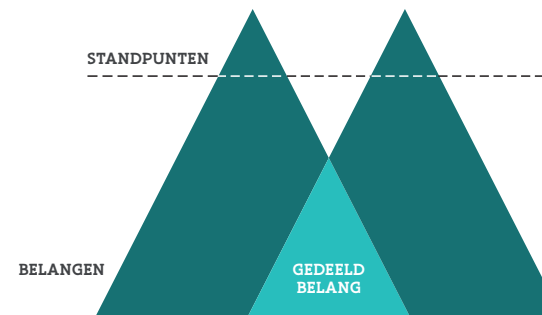
Communiceer de procesinformatie: durf tonen wat je achter de schermen doet!

Maar bij omgevingscommunicatie ...



... komen de twee informatiepiramides volledig naast elkaar te staan. Als een project dichtbij komt, hebben maar weinig mensen weinig info nodig, en net heel veel mensen heel veel info. En vaak!

Dat heeft te maken met de **betrokkenheidsafstand**. Wanneer de afstand tot een project zo klein wordt dat het je raakt, heb je veel en vaak info nodig.



Laat stakeholders vanuit hun eigenbelang kiezen voor de maatschappelijk beste oplossing."

- Marc Wesselink, expert conflicterende belangen en strategisch omgevingsmanagement

*Maak fietsparkeren
simpel, slim en veilig!*

Vervoerregio Limburg

19 april 2024



The **New Drive**
Samen België schoner maken

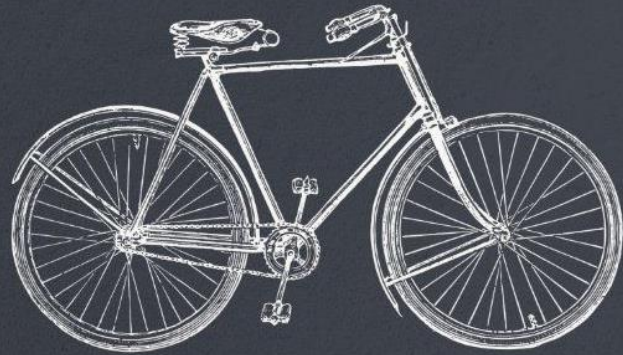


In een Vlaamse gemeente...

Een fietsparkeerbeleid



THE POOR MAN'S



CAR



The Poor Man's Car



BULLITT®

fietsen = divers



fietsen = inclusief



Uitgangspunten fietsparkeren



1. SOCIAAL VEILIG EN VERKEERSVEILIG

Beschermd tegen vandalisme en diefstal / Sociaal veilig: zichtbare aanwezigheid van anderen, op centrale locatie, goed onderhouden en vrij van (zwerf)afval / De fietsparking moet veilig te bereiken zijn, en ook op de parking zelf dienen conflicten met gemotoriseerd verkeer worden vermeden.

2. ZICHTBAAR, VOORSPELBAAR EN NABIJ

Moet op/nabij logische route fietsers liggen, fietsers moeten intuïtief parkeerruimte kunnen vinden / Bewegwijzering naar grotere afgesloten fietsparkings (die niet altijd op de rijroute zelf liggen) / Nabij de bestemming. Hoe korter de duur van het bezoek aan de bestemming, hoe dichter fiets bij bestemming moet kunnen worden geparkeerd

3. COMFORT

Gemakkelijk te gebruiken voor iedereen, weinig krachtinspanning nodig om fiets in stalling te plaatsen, geen lastige bewegingen om fiets vast te kunnen maken, niet met je kledij haperen aan vet/vuil / Verlicht en beschermt / Effen ondergrond, vrij van putten en plassen

4. TOEGANKELIJK

Voor iedereen: door de groeiende diversiteit van het fietsverkeer moeten ontwerpers en stallingsbeheerders ook steeds meer rekening houden met andere types fietsen dan de standaardfiets / Voldoende plaats, mogelijk om piekgebruik op te vangen / Alle type fietsen / Alle parkeerduurtijden

5. RUIMTELIJKE INTEGRATIE

Fietsenstalling kan bijdragen aan ruimtelijke kwaliteit – dubbel gebruik ruimte



Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open Vld). © Photo News

3.225.000 (2024)

+ 60%

NET BINNEN

- 11:17 Allereerste hittegolf in september is een feit
- 11:12 Passagier overleden op vlucht van Air Canada naar Brussel
- 11:00 HLN+ Proffen zien opvallend minder studenten herexamens afleggen: "Niéma..."
- 10:34 Na één week school al leerlingen thuis met coronavirus: is er een nieuwe...
- 10:01 HLN+ ► Waarom gaat het zo slecht met insecten in Vlaanderen? 5 vragen...

5.150.000 (2040)
fietsverpl./dag

Vlaams minister Peeters stelt nieuw fietsbeleidsplan voor: tegen 2040 moet meer dan 30 procent van verplaatsingen met de fiets

Tegen 2040 moeten Vlamingen meer dan 30 procent van de verplaatsingen met de fiets afleggen. Dat staat in het nieuwe fietsbeleidsplan dat Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) dinsdag voorstelt. Peeters wil daarvoor een jaarlijks

MEER

INTERVIEW. Priester Rik Devillé uit Canvas-docu over kindermisbruik in de...

1

KIJK. Europa lacht met plasincident Van Quickenborne: "Ze praten..."

2

KIJK. Kim staat met beperking voor de klas: "Ooit zei een leerkracht: '..."

3

Poetshulp aan huis? Dat zal binnenkort duurder worden: "Zonder extra..."

4

Verskillende doelgroepen, verschillende fietsen

Empty nest



Middle age



Young parents



Starters



Youngsters



Verschillende bestemmingen

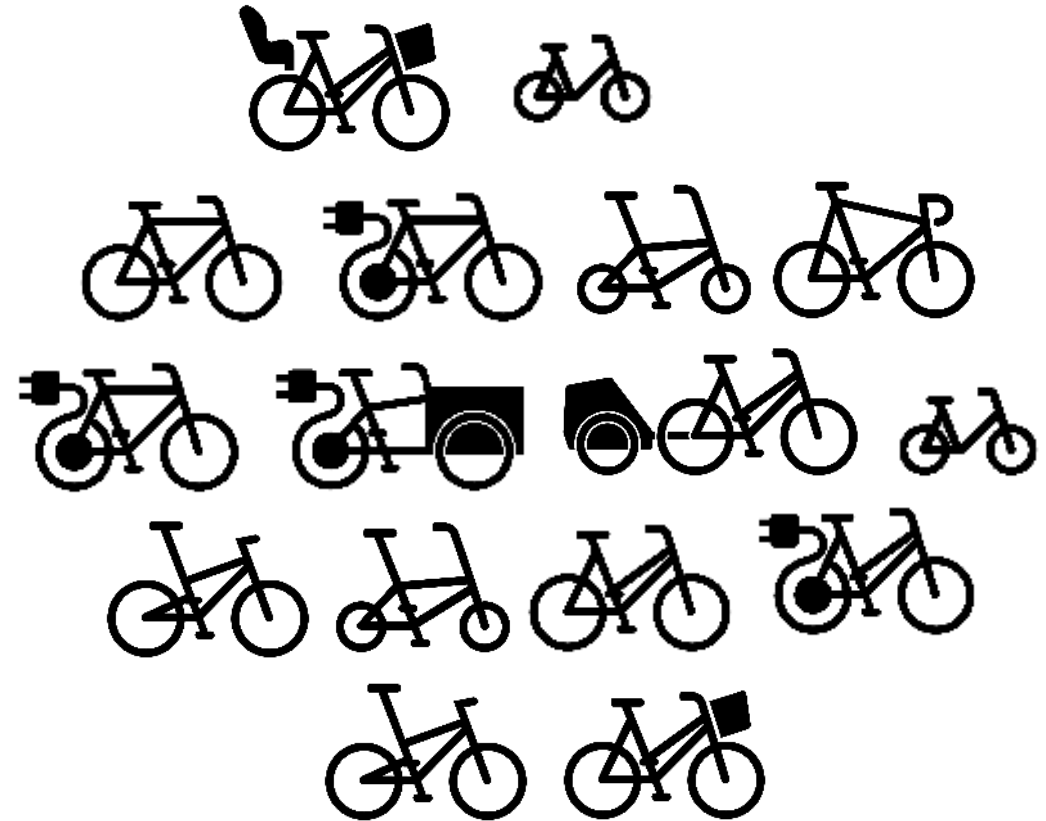
Wonen



Overstappunten



Bestemmingen



Verschillende bestemmingen - aandachtspunten

Wonen



- Toegankelijkheid van fietsen bij ééngezinswoningen
- Meergezinswoningen
 - Stedenbouwkundige norm? 1 fiets/hoofdkussen + 1 extra / + 10%
 - Kans voor buurtfietsparkeren?
 - Mobiliteitsnorm? Ligging, autoparkeernorm, autodelen,...?
- Herverdeel ook parkeerruimte op openbaar domein (bewoners, bezoekers,...)

Overstappunten



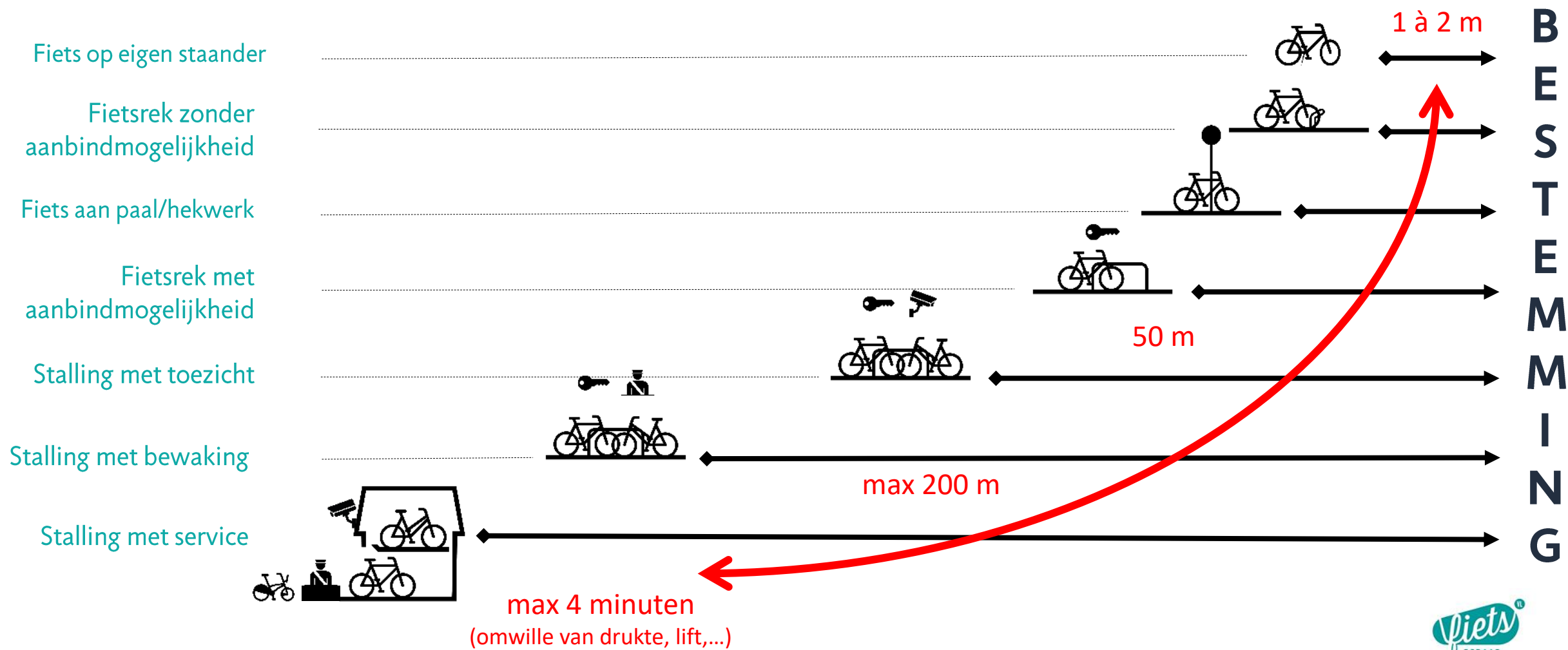
- Zie tabel "Fietsparkeren aan knooppunten"
- Capaciteit: fietsparkeersystemen en buitenmaatse fietsen
- Fietsparkeermanagement: beveiliging, bewaking, beheer,..
- Schaarse ruimte: ook hier nood aan herverdelen!
- Ontvlecht met andere verkeersstromen

Bestemmingen



- Afstemming tussen parkeerduur, diversiteit fietsen en fietsparkeersystemen
- Sociale controle vs bewaking
- Capaciteit: opvolging op piekmomenten

Type stalling bepaalt loopafstand tot reisdoel



Verschillende bestemmingen - aandachtspunten



Inhoud

Inleiding	4
Van auto- en fietsparkeerstandaarden naar mobiliteitsstandaard: stappenplan voor fietsvriendelijkere bestemmingen	6
Mobiliteitsstandaarden aan scholen	12
Mobiliteitsstandaarden aan basisscholen	13
Mobiliteitsstandaarden aan secundaire scholen	15
Mobiliteitsstandaarden aan sportvelden	17
Mobiliteitsstandaarden aan kantoren	20
Mobiliteitsstandaarden aan supermarkten	23
Bijlage met bronnen en gehanteerde methodiek voor bepaling standaardwaarde	27

Fietsparkeren aan stations



Fietsparkeren aan knooppunten

Wat moet er verbeteren in fietsstallingen aan stations en haltes?

Meer aandacht voor actief
beheer en onderhoud.

Kwaliteit van het aanbod
moet hoger én meer op maat
van pendelaar met
duurdere fiets.

Actief weesfietsenbeheer
(en toegangscontrole) kan
capaciteit stallingen
verhogen.

Diefstalveiligheid in grote stations
vraagt om meer toezicht en
bewaking; kleine stations en grote
overstappunten vragen om
afsluitbare fietskluizen.

Meer overleg tussen stakeholders
(steden en gemeenten,
vervoersmaatschappijen,
wegbeheerders) over aanbod en
parkeerstrategie aan stations/haltes.

Meer aandacht voor de
diversiteit aan fietsen
(bakfietsen, tandems,...).



Ontwikkeling fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunt



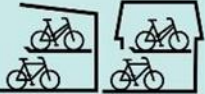
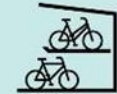




































- Herkomst: hoofdzakelijk 0,5-5km, uitzonderlijk tot 20 km
- Duur: langparkeren (maximaal 24u) tot meerdaags (maximaal 1 week)
- Maak een plan: niet elke halte is belangrijk -> breng hiërarchie aan (netwerkaart, ruimtelijke structuur, parkeerstrategie,...)
- Voorzie voldoende capaciteit (65 tot 85% bezet – ideale marge = 25%) en investeer gericht in overkapping
- Differentieer voor types fietsen (5%-regel, observatie)
- Opstaphalte vraagt meer parkeerplaatsen dan afstaphalte (observatie!)
- Beheer weesfietsen (in grote stations: 24u zone?)

Ontwikkeling fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunt



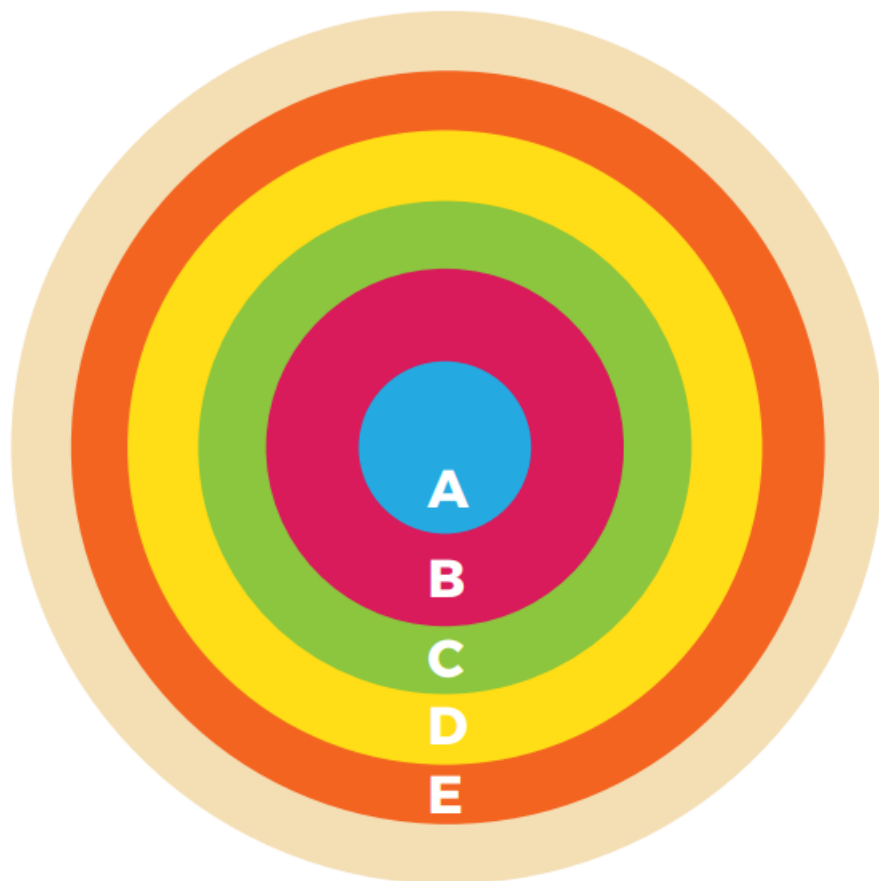
* Kencijfers zijn cijfers die de bestaande verkeersgeneratie van een welbepaalde functie of voorziening aangeven.

** De modal split geeft de verhouding van het aantal reizigers(kilometers) tussen de verschillende vervoerwijzen.

	TYPE 1 Grootchalig stedelijk spoorknooppunt Meer dan 10000 opstappende treinreizigers (Antwerpen-Berchem, Gent-Sint-Pieters, Brugge...)	TYPE 2 Regionaal of stedelijk spoorknooppunt (Sint-Niklaas, Hasselt...)	TYPE 3 Spoor- en busknooppunt in kleinere stad (Deinze, Aarschot, Turnhout...)	TYPE 4 Station of grotere tram/bushalte (Haacht, Eeklo...)	TYPE 5 Onbemande en/of perifere opstapplaats trein of tram/bushalte. Grote P&R voorziening	TYPE 6 Kleiner mobiliteitsknooppunt van tram/bus	Type 7 Opstaphalte tram/bus of carpoolparking	Type 8 Halte tram/bus zonder specifieke voorzieningen
Types overkapping en locatie	Ondergronds / inpandig 	Inpandig (veel) + overkapt (minder) 	Overkapt (veel) + inpandig (minder) 	Overkapt 	Overkapt 	Overkapt 	Niet overkapt 	
Types fietsenrekken	 	 						
Types fietsen	5%  lockers e-fietsbatterij 	5%  lockers e-fietsbatterij 	5%  optie lockers e-fietsbatterij 	5%  optie lockers e-fietsbatterij 	5%  optie fietskluis met laadinfra 	enkele nietjes met extra h-o-h-afstand  optie fietskluis met laadinfra 		
Functionaliteiten toegangscontrolesysteem	afgesloten gebouw 	afgesloten gebouw 	automatische toegangscontrole 	optie collectieve omheining 	optie fietskluis of fietstrommel 	optie fietskluis of fietstrommel 		
Intensiteit van toezicht	15' voor 1 ^{ste} trein tot 15' na laatste trein 	7-19u 	piek + rondgangen 	dagelijks  optie	wekelijks  optie	optie 		
Fietsdienstverlening	<ul style="list-style-type: none"> - deelfietsen - fietsonderhoud en -reparatie - verkoop, uitleen accessoires - opbergruimte accessoires - fietsverhuur 	<ul style="list-style-type: none"> - deelfietsen - fietsonderhoud en -reparatie - verkoop, uitleen accessoires - opbergruimte accessoires - fietsverhuur 	<ul style="list-style-type: none"> - deelfietsen - (mobiel) fietsonderhoud en -reparatie - opbergruimte accessoires - optie fietsverhuur 	<ul style="list-style-type: none"> - optie deelfietsen - optioneel mobiel fietsonderhoud en -reparatie of zelfserviciset - optie opbergruimte 	<ul style="list-style-type: none"> - optie deelfietsen - optie zelfserviciset 	optie deelfietsen		

LOCATIEKEUZE EN PRESTATIE-EISEN

PRESTATIE-EISEN



A. MOBILITEITSAANBOD

1. regulier openbaar vervoer
2. vraaggericht collectief vervoer
3. deelwagens
4. parkeerplaatsen
5. taxi
6. kiss & ride
7. deelfietsen en deelsteps
8. fietsenstalling

B. DIENSTEN

9. ticketing
10. wachtaccommodatie
11. aanvullende diensten in het mobipunt
12. aanvullende diensten in de buurt

C. ORIËNTATIE

13. zichtbaarheid
14. herkenbaarheid
15. leesbaarheid
16. informatieverstrekking

D. RUIMTELIJKE INTEGRATIE

17. bereikbaarheid
18. verkeersleefbaarheid
19. verkeersveiligheid
20. toegankelijkheid
21. sociale veiligheid
22. verblijfskwaliteit

E. ONTWIKKELING

23. wonen
24. attractoren

Rapport deel II
Fietsparkeren aan
mobiliteitsknooppunten



fiets
BERAAD

- Visie
- Aan de slag
- Tools

<https://fietsberaad.be/documenten/fietsparkeren-aan-mobiliteitsknooppunten/>

Goede praktijken













24 uur

elke eerste

24 uur gratis


↑
bewaakt



 rijwielshop DORDRECHT

 rijwielshop DORDRECHT

 fiets

 Bewaakte fietsenstalling

 rijwielshop
DORDRECHT

 rijwielshop
DORDRECHT

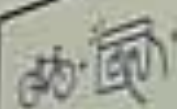




↑ Elektrische en
bakfietsen rij 16

4

inchecken
fiets



Dagstallen

U kunt uw fiets eenvoudig in
dagstallen parkeren en kunt uw fiets
maken te gebruiken. De
aan de hand van de behouders van
de fiets.

U kunt uw fiets eenvoudig in
dagstallen parkeren en kunt uw fiets
maken te gebruiken. De
aan de hand van de behouders van
de fiets.



gra

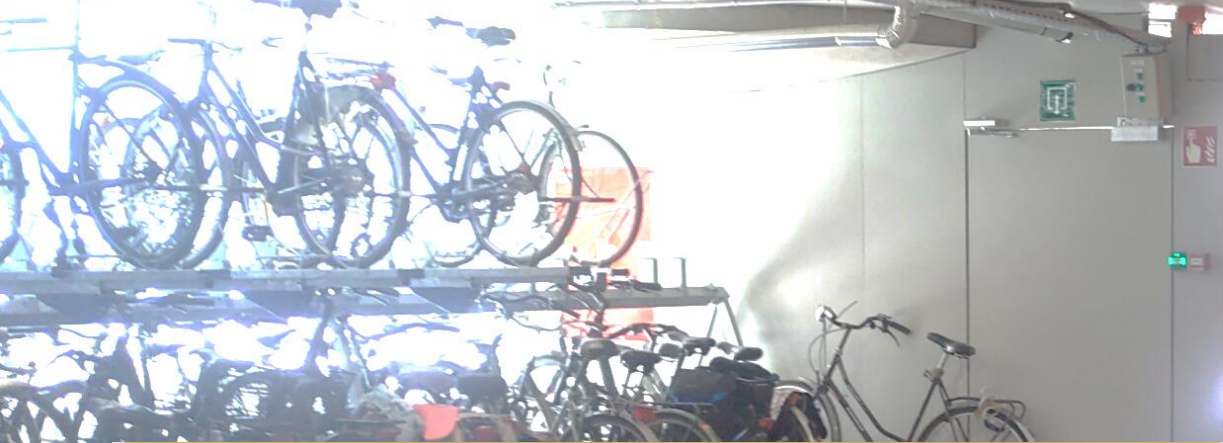


€1,



€2,5






Parkeergarage in Gent wordt tijdelijk fietsenstalling-tijd

vrt.be/vrtnews/nl/2021/10/29/autoparkeergarage-in-gent-wordt-tijdelijke-fietsenstalling-tijde/

VVSG-intranet inforum Belgapress Fietsberaad VL Fietsbeleid - 5. Wer... CROW - Fietsberaad VVSG NMBS

vrt nws 10°C 224 km Zoek



Parkeergarage in Gent wordt fietsenstalling tijdens Lichtfestival: "250 auto's maken plaatsen voor 1.600 fietsen"

In Gent zal de parkeertoren aan de Sint-Michielskerk tijdens het Lichtfestival dienstdoen als gratis stalling voor 1.600 fietsen. Er verdwijnen tijdelijk 250 parkeerplaatsen voor auto's op twee verdiepingen. Abonnees kunnen wel nog parkeren op andere verdiepingen. "Het is een veiligheidsmaatregel", klinkt het bij de stad.

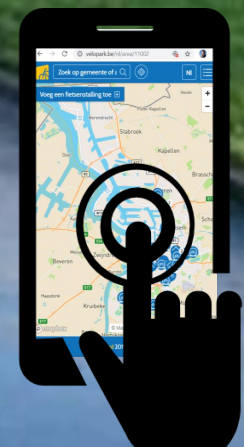
NL

vrt max S.







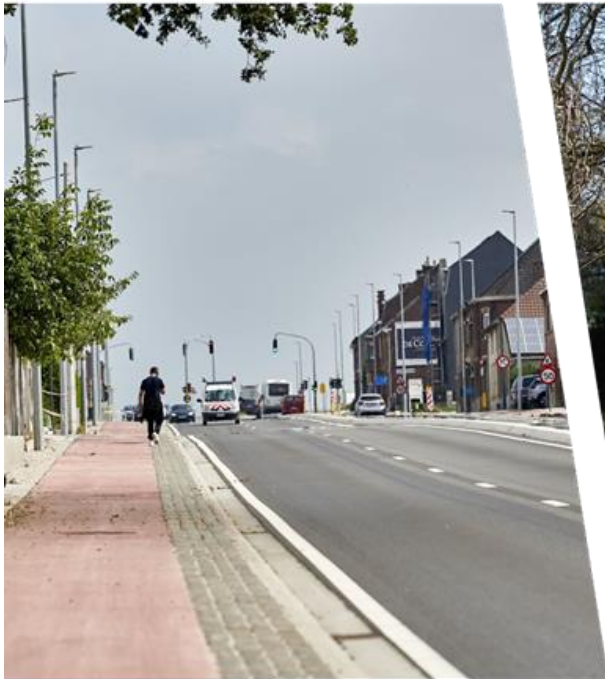


Normen

(Vademecum Fietsvoorzieningen)



Deel 3 - Ontwerprichtlijnen fietsparkeervoorzieningen



Deel G Fietsparkeervoor- zieningen

Fiche G.1.
Uitgangspunten

Fiche G.2.
Capaciteit van
fietsparkeervoorzieningen

Fiche G.3.
Maatvoering

Fiche G.4.
Types
fietsparkeersystemen

Fiche G.5.
Knooppunten

Fiche G.6.
Woonomgeving

Fiche G.7.
Winkelstraten

Fiche G.8.
Principes voor
toegangscontrole,
detectie en open data

Fiche G.9.
Ontwerp van
toegangshellingen en
trap/helling-combinaties

Fiche G.2

Capaciteit van fietsparkeervoorzieningen



Capaciteit fietsparkeervoorziening



Capaciteit fietsparkeervoorziening

METHODE 1

Hoe?

Op basis van tellingen en observaties, uitgevoerd op verschillende dagen en tijdstippen, gespreid over het hele jaar.

Extra rekening houden met:

- de uitbreidingsmogelijkheid en het stijgende gebruik van de fietsparkeervoorziening (25% groeimarge)
- de perceptie van de fietser: een parkeervoorziening die voor 75 à 80% volzet is, wordt als vol aangevoeld (20 à 25% lege plaatsen)



Capaciteit fietsparkeervoorziening

METHODE 2

Hoe?

Op basis van een beoogde doelstelling: het aandeel fietsers in de modal split van de voorziening, in relatie tot de acceptabele fietsafstand.

FORMULE

$(\text{MGAB bij 'X' km}) \times \text{doelstelling} + 25\%$

Extra rekening houden met:

- **MGAB:** Maximaal aantal Gelijktijdig Aanwezige Bezoekers van een complex of gebouw
- **X:** maximale afstand die mensen bereid zijn met de fiets af te leggen van en naar een bestemming
- **doelstelling:** streefcijfer modal split
- **25%:** groeimarge

INDICATIE OVER AFSTAND DIE MENSEN BEREID ZIJN AF TE LEGGEN MET DE FIETS NAAR HUN BESTEMMING (X).*

X = 0,5-3 km	lokale winkelstraat
X = 0,5-5 km	openbaar gebouw, cultuurcentrum, lokale evenementen
X = 0,5-9 km	sportcentra en bovenlokale evenementen
X = 0,5-12 km	woon-werkafstand
X = 0,5-5 km	bedrijfsbezoek of voor- en natransport van een OV-knooppunt

* Uitgangspunt: bestemmingen binnen een straal van 500 meter worden te voet afgelegd.

VOORBEELD METHODE 2

Een cultuurcentrum heeft een max. capaciteit van 500 aanwezigen. 30% van de bezoekers woont op 5 km of minder. De ambitie van de gemeente is dat de helft van die groep met de fiets komt. Voor mensen die verder wonen, is de ambitie 10%.

STAP 1 Berekening MGAB bij 'X' km

MGAB = 500

MGAB (bij < 5 km) = $500 \times 30\% = 150$

MGAB (bij > 5 km) = $500 - 150 = 350$

STAP 2 Berekening op basis van doelstelling

(60% komt met de fiets)

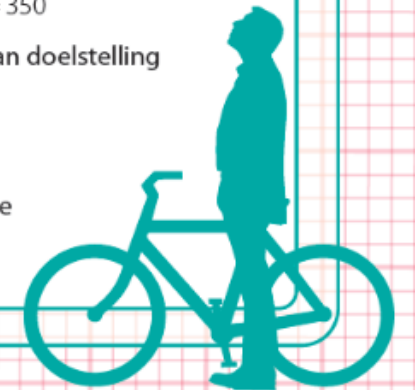
$150 \times 50\% = 75$

$350 \times 10\% = 35$

STAP 3 Berekening groeimarge

(25%) boven op doelstelling

$(75+35) = 110 + 25\% = 137,5$



Verdeling verschillende fietstypes: 80% standaardfietsen, 10% buitenmaatse fietsen en 10% elektrische fietsen met laadmogelijkheid

Fiche G.3

Maatvoering



Maatvoering fietsparkeervoorziening



Maatvoering fietsparkeervoorziening



Maatvoering fietsparkeervoorziening

Fietsparkeervoorziening houdt rekening met:

- Alle fietstypes (standaardfiets, bakfiets, fietskar...)
- Diverse verschijningsvormen (banddiktes, stuurbreedtes, lengte...)
- Accessoires (kinderzitje vooraan, achteraan, fietstassen, kratjes...)
- Karakteristieken van het fietsparkeersysteem of rek (h-o-h, etagerekken...)
- Beperkingen van de ruimte (hellingen, plafondhoogte...)
- Beperkingen van de gebruiker (optillen al dan niet mogelijk)

Maatvoering fietsparkeervoorziening

Op basis van de tilhoogte wordt de maatvoering in drie types onderverdeeld:

- Alle fietsen gelijkgronds
- Hoog-laagsysteem
- Meerlaagsysteem of etagerekken

Maatvoering fietsparkeervoorziening

ALLE FIETSEN GELIJKGRONDS

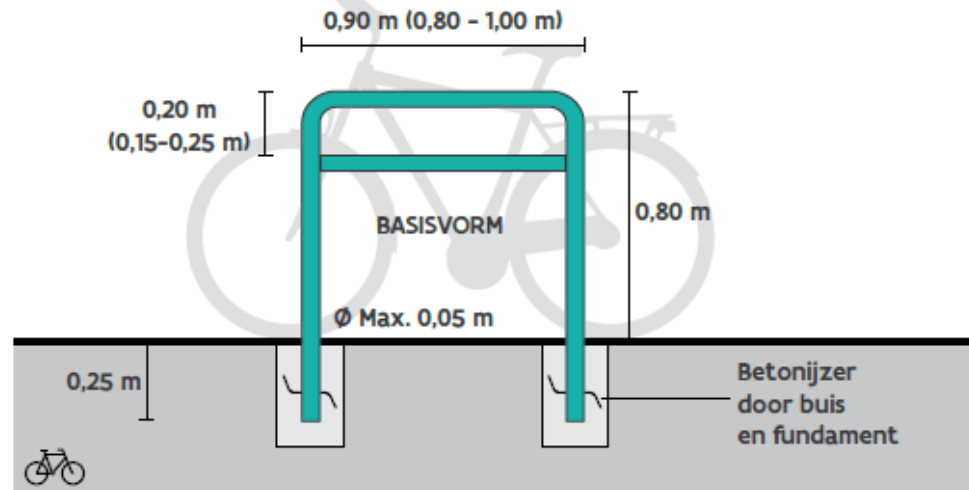


Fig. 3: Maatvoering basis vorm

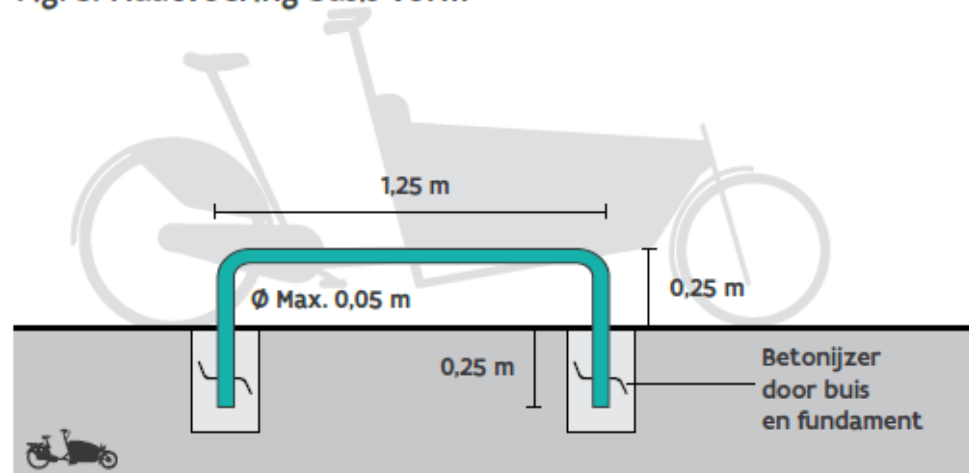
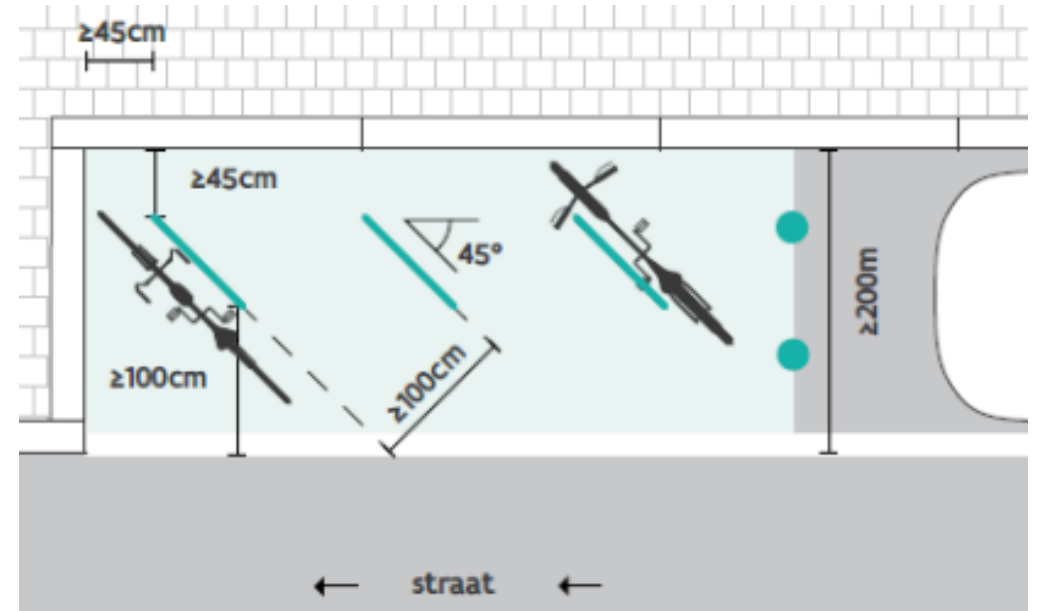
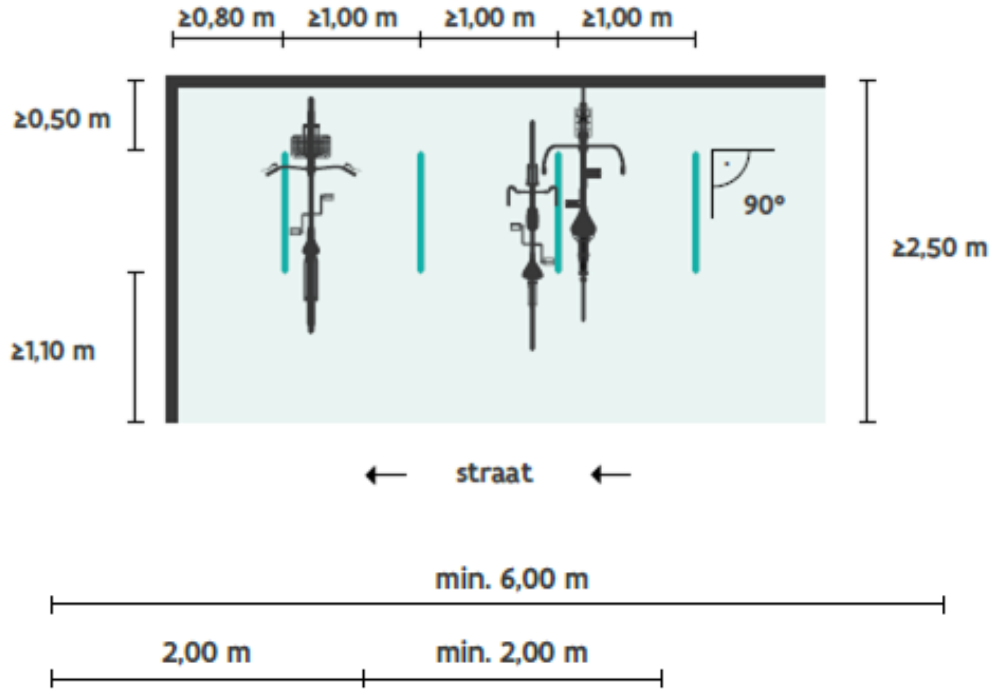


Fig. 4: Maatvoering buitenmaatse fietsen (ca. 10%)

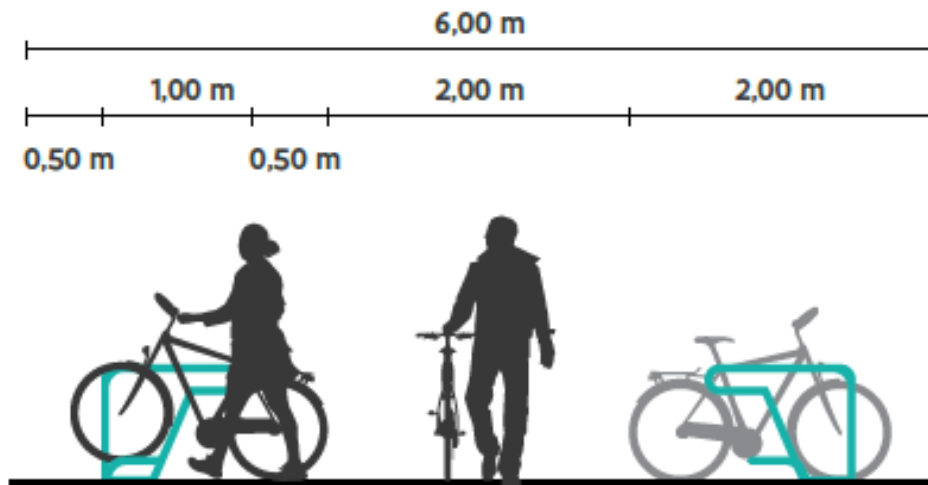
Maatvoering fietsparkeervoorziening

ALLE FIETSEN GELIJKGRONDS

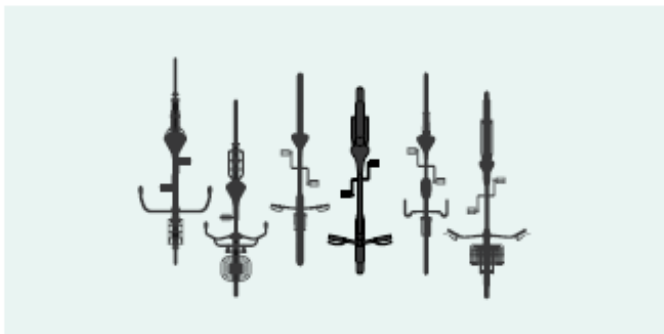


Maatvoering fietsparkeervoorziening

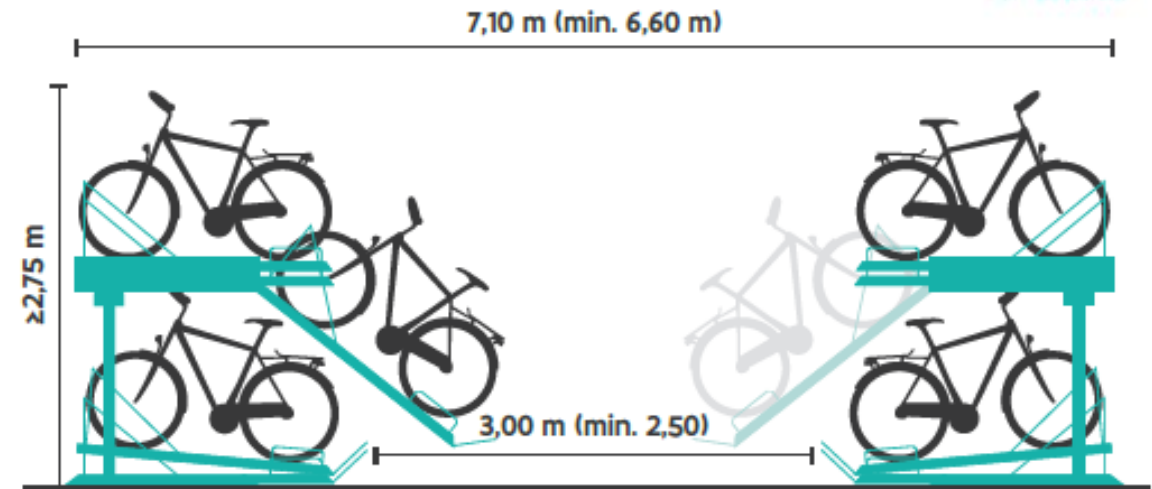
HOOG-LAAGSYSTEMEN



0,60 m (0,50 m)



MEERLAAGSSYSTEME



Ruimtebesparend

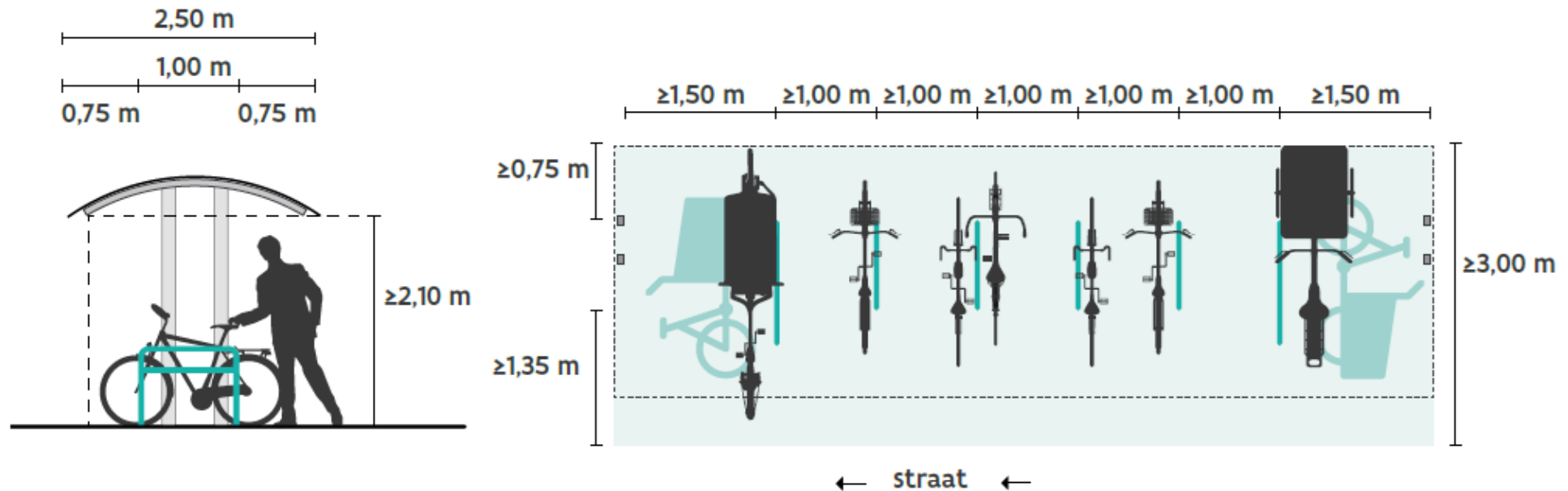
Niet geschikt voor alle fietstypes wegens optillen voor de etage (elektrische fiets, bakfietsen, kinderzitjes)

Plafondhoogte $\geq 2,75$ en gangpad 3,00m

Maatvoering fietsparkeervoorziening

Fietsparkeervoorziening biedt ruimte aan alle fietstypes:

- Indien 1 fietsparkeersysteem > fietsbeugel met h-o-h $\geq 1,00\text{m}$
- Anders > menging van verschillende parkeersystemen omdat alle andere parkeersystemen niet geschikt zijn voor de niet-standaardfietsen



Fiche G.9

Ontwerp van
toegangshellingen en
trap/helling-combinaties



Toegang ondergrondse fietsparkeervoorziening



Toegang ondergrondse fietsparkeervoorziening

Opgelet met de toegankelijkheid van een fietsparkeervoorziening!

- Toegankelijk voor alle fietsers en fietstypes
- Ontworpen voor het aantal fietsers dat (tijdens een piekbelasting) tegelijkertijd de ondergrondse fietsparkeervoorziening in en uit wil

UITGANGSPUNT

Een vlotte toegang tot de fiets is belangrijk, overweeg altijd eerst een fietsparkeervoorziening op maaiveldniveau.

Toegang ondergrondse fietsparkeervoorziening

VOORKEURALTERNATIEF



Hellingen met aanvaardbare hellingshoek ($< 10^\circ$)

- Minimale breedte helling bij weinig kruisend fietsverkeer: 2.00m
- Minimale breedte helling bij veel kruisend fietsverkeer: 3.50m

Voordelen:

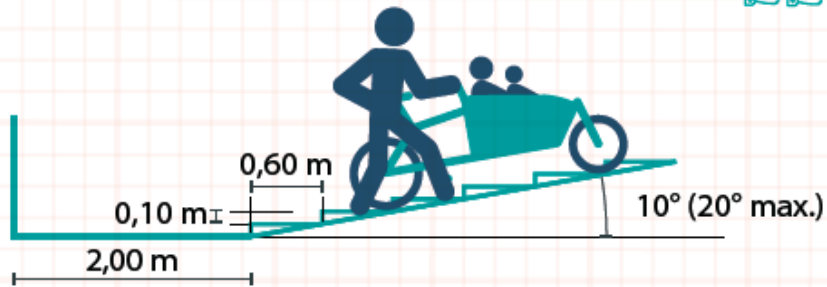
- Grootste comfort
- Toegankelijk voor alle fietstypes zoals ook drie- of meerwielige (bak)fietsen

Tip: aangeraden bij hoge piekbelastingen (bv. stationsomgeving)



Toegang ondergrondse fietsparkeervoorziening

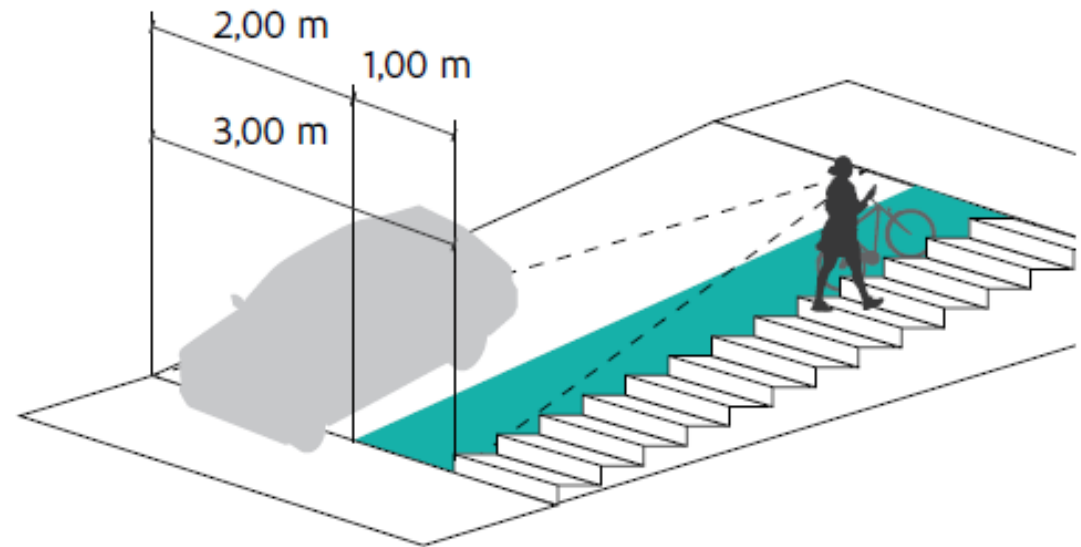
ALTERNATIEF



Combinatie trap-helling bij te stijle hellingshoek (> 10° en < 20°).

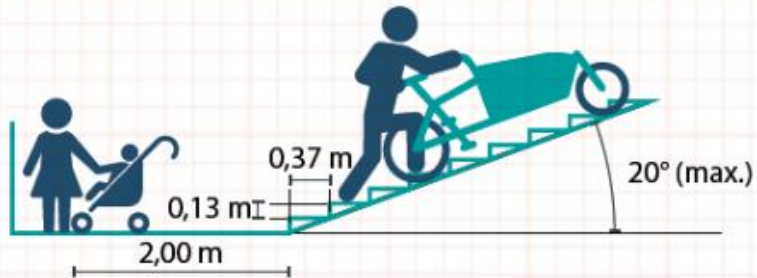
Voorwaarden:

- Voldoende breed hellingsvlak
- Toegankelijk voor alle fietstypes
- Centrale trap met links en rechts een helling of centrale helling met links en rechts een trap
- Makkelijk in- en uitrijden voor links- en rechtshandigen



Toegang ondergrondse fietsparkeervoorziening

MINST GUNSTIG

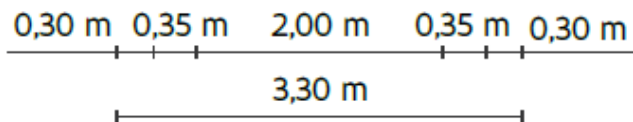
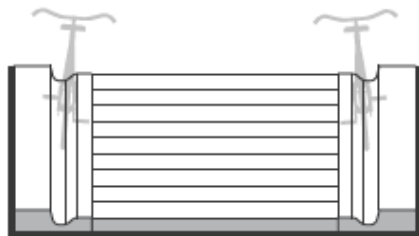


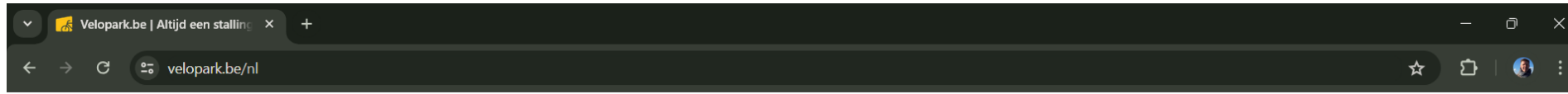
Trappen met goot zijn lastiger voor fietsers

- Minimale breedte trap bij weinig kruisend fietsverkeer: 1.30-1.50m + 2 fietsgoten (2 x 0.65m)
- Minimale breedte trap bij veel kruisend fietsverkeer: 2.00m + 2 fietsgoten (2 x 0.65m)

Opgelet:

- Denk aan een alternatieve toegang voor drie- of meerwielige (bak)fietsen.
- Maximale hellingshoek van 20°, liefst < 15°.
- Meer kracht nodig bij gebruik.





Beschikbaar
in drie talen

Zoek op gemeente of adres...

Zoeken via locatie of
gemeentenaam

Meer nieuws **Professionele gebruiker**

Er staan momenteel **3017** fietsenstallingen op velopark

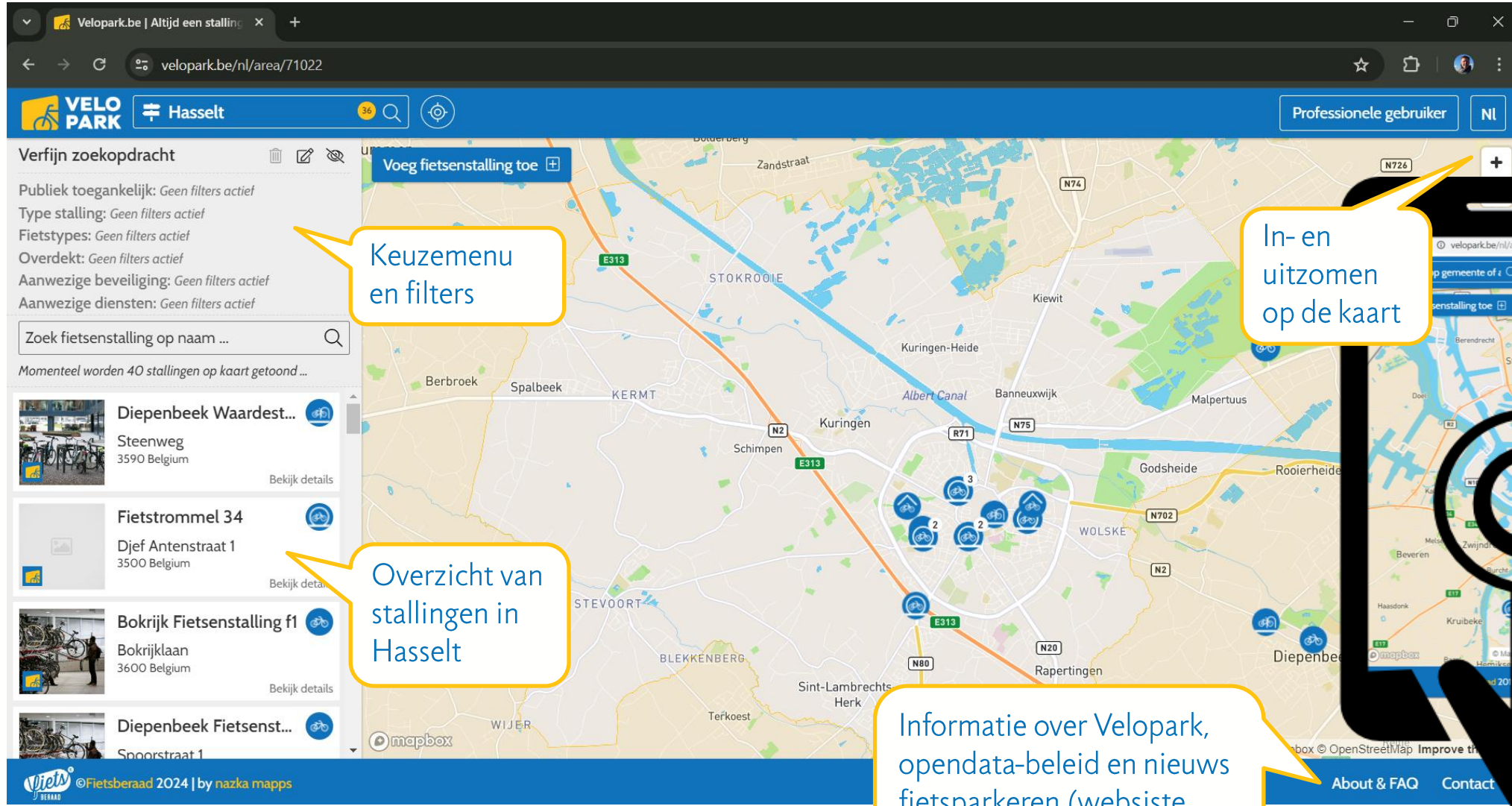
— Recent gewijzigd/toegevoegd —

- 4 maart Wommelgem, Carpool Wommelgem Z...
- 4 maart Zandhoven, Zandhoven P+R Massenho...
- 4 maart Zoersel, Zoersel P+R De Haan



- Overzichtelijk
- Geen franjes
- Responsive design





VELO PARK Hasselt

Verfijn zoekopdracht

Publiek toegankelijk: Geen filters actief
Type stalling: Geen filters actief
Fietstypes: Geen filters actief
Overdekt: Geen filters actief
Aanwezige beveiliging: Geen filters actief
Aanwezige diensten: Geen filters actief

Voeg fietsstalling toe

Keuzemenu en filters

Overzicht van stallingen in Hasselt

Dielenbeek Waardest...
Steenweg
3590 Belgium

Fietstrommel 34
Djef Antenstraat 1
3500 Belgium

Bokrijk Fietsenstalling f1
Bokrijklaan
3600 Belgium

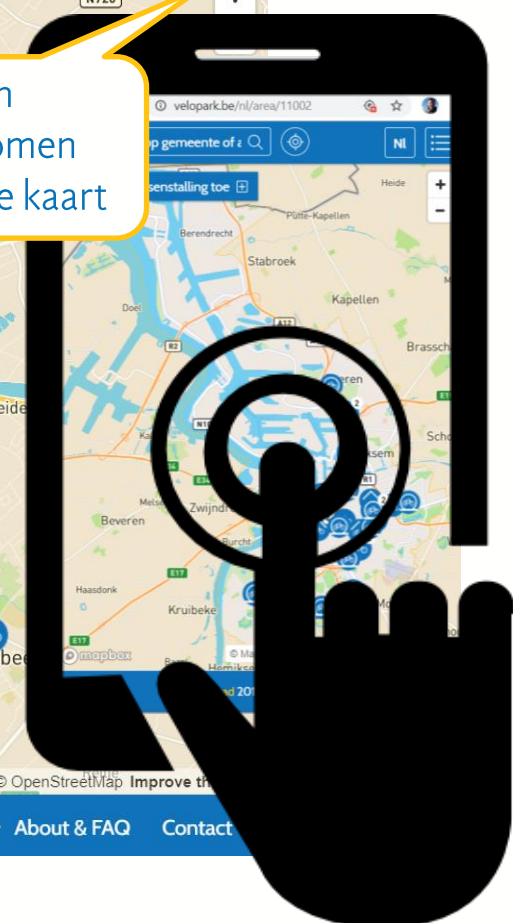
Dielenbeek Fietsenst...
Spoorstraat 1

Info over Velopark, opendata-beleid en nieuws fietsparkeren (websiste Fietsberaad)

Professionele gebruiker NI

mapbox

© Fietsberaad 2024 | by nazka mapps



In- en uitzomen op de kaart

Producten i/d kennisbank



Wat zit er in de kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen?



Home > Fietsparkeren

Fietsparkeren

Snel naar

[Fietsparkeren bij woningen](#)

[Fietsparkeren bij evenementen](#)

[Fietsparkeren in een](#)

[schoolomgeving](#)

[Fietsparkeren bij winkels](#)

[Weesfietsen](#)

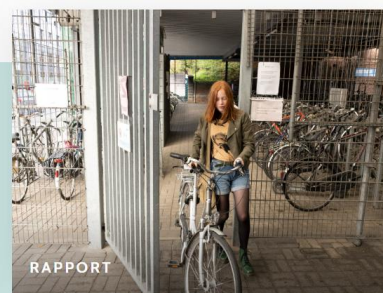
[Fietsparkeren bij stads](#) Dit moet je zeker lezen over fietsparkeren bij woningen



PRAKTIJK

Beveiligde en overdekte
buurtfietsenstalling in Mechelen

[Lees meer](#)



RAPPORT

Rapport Beveiligd fietsparkeren

[Lees meer](#)



NIEUWS

Meerdaagse opleiding
fietsparkeren op 17/09 en 24/09

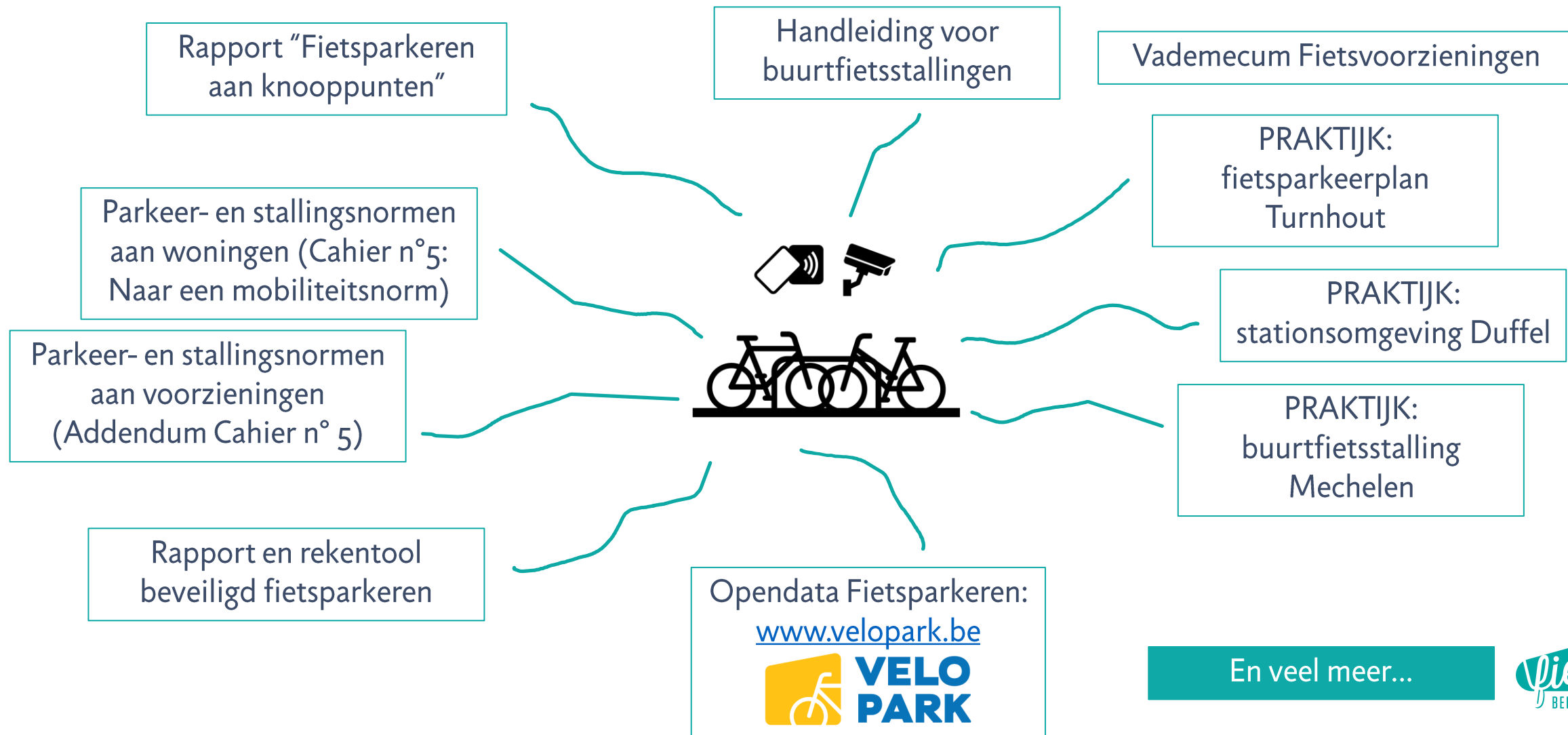
[Lees meer](#)



Addendum Cahier nr. 5: Hoe auto-
en fietsparkeerstandaarden
kunnen bijdragen tot
toekomstgericht mobiliteitsbeleid

[Lees meer](#)

Wat zit er in de kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen?



Vragen?



wout.baert@fietsberaad.be

The **New Drive**
Samen België schöner maken

sven.huysmans@thenewdrive.be



Ja, maar de parkeerplaatsen...
Een onderzoek naar conflicten in ruimtevragen
en de uitdaging van verandering

19.04.2024

atelier horizon

Ja, maar de parkeerplaatsen...

**BWMSTR
LABEL**

atelier horizon

+

OS//OS
NETWORK

Context

Bwmstr-label 2023

- Vaststelling vanuit eigen ervaringen als ontwerpers
- Onderzoek naar de complexiteit bij herinrichting van dorpscentra
 - Conflict tussen de vele diverse ruimtevragen
- Auto en parkeren als een centraal thema dat de gemoederen vaak verhit

Doel

- Reportage maken voor breed publiek
- Bruikbaar door lokale overheden, ontwerpers, ...
- Samenbrengen van ervaringen, voorbeelden, theorie, om zo een kader te scheppen

Kalender

- Onderzoek tot eind juni
- Montage tot eind september
- Screening & debat oktober
- Brede verspreiding november

Teaser



Case-studies en interviews

Algemene interviews

- Wout Baert
- Koen Stuyven
- Kris Peeters (to do)
- Dirk Lauwers (to do)

Cases

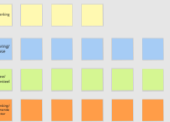
- Zele
 - Ottenburg
 - Gooik
 - Tessenderlo
 - Dilbeek
- Mechelen, Deinze, Antwerpen, Gentbrugge, ...

Lessen uit het onderzoek

1. Verandering inkapselen in een grootschaliger plan
2. Verandering aanvatten vanuit een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit de mobiliteit
3. Verandering aanvatten als een co-constructief proces
4. Verandering is een proces dat tijd nodig heeft en gestimuleerd kan worden door stapsgewijze implementatie

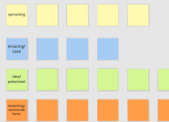
1 Verandering inkapselen in een grootschaliger plan

Algemeen
doelstellingen en
keuze van richting
! kan je altijd
naar
teruggrillen in
de discussie



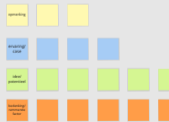
2 Verandering aanvaarten vanuit een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit de mobiliteit

Wat betekent het aanvaarden van een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit de mobiliteit? Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit.



3 Verandering aanvaarten als een co-constructief proces

Wat betekent het aanvaarden van een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit de mobiliteit? Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit.



4 Verandering is een proces dat tijd nodig heeft en gestimuleerd kan worden door stapsgewijze implementatie

Wat betekent het aanvaarden van een kwalitatieve publieke ruimte en niet vanuit de mobiliteit? Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit. Het gaat om de kwaliteit van de ruimte en niet om de mobiliteit.



Evoluieren naar een duurzaam parkeerbeleid, keuzes maken en draagvlakcreatie

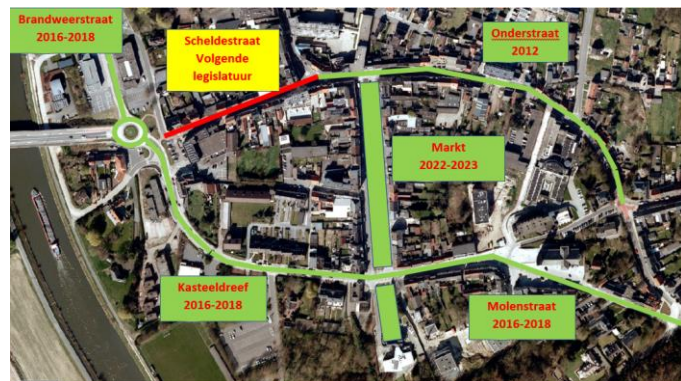
Inspiratiedag parkeerbeleid in de toekomst
19 april 2024

Inledning



Kadering van de opdracht

- Heraanleg van de markt in Gavere
- De opdracht kaderde binnen wegenis en rioleringswerk in opdracht van FARYS en gemeente Gavere



Kadering van de opdracht



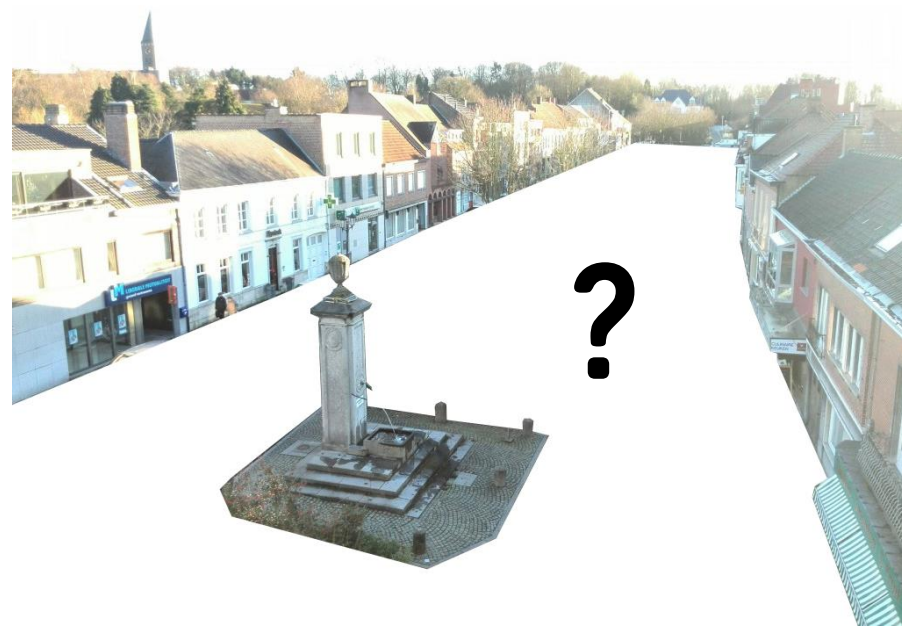
De Markt in Gavere is een langwerpige noord-zuid georiënteerde plein in het hart van de gemeente. Het is een open ruimte die in het verleden in hoofdzaak gebruikt werd als parking. Dat is nuttig, want parkeren is nodig in een centrum, maar het is ook een gemiste kans.

MARKT GAVERE – OPGAVE:

VAN PARKEERRUIMTE NAAR VEELZIJDIG PLEIN

Ruimte voor:

- Ontmoeten en verblijven
- Terrassen
- Parkeren
- Waterpartij
- Evenementen
- Groen
- Infiltratie
- ...



Proces



In september en december 2017 vonden 3 participatieavonden plaats. Daarop konden de inwoners en handelaars van de Markt mee nadenken over de herinrichting. Deze output diende als basis voor de opmaak van 3 scenario's.



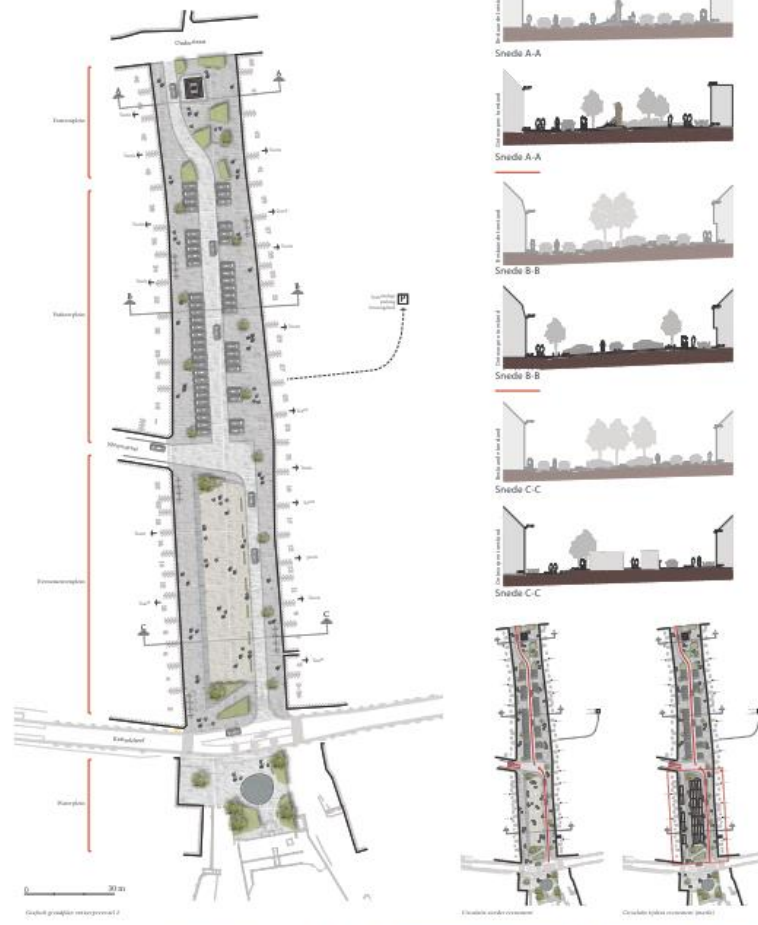
Ontwerpatelier op 22 mei 2018 waarbij de 3 scenario's werden toegelicht aan de deelnemers van de participatieavonden.

Ontwerpvoorstel 1



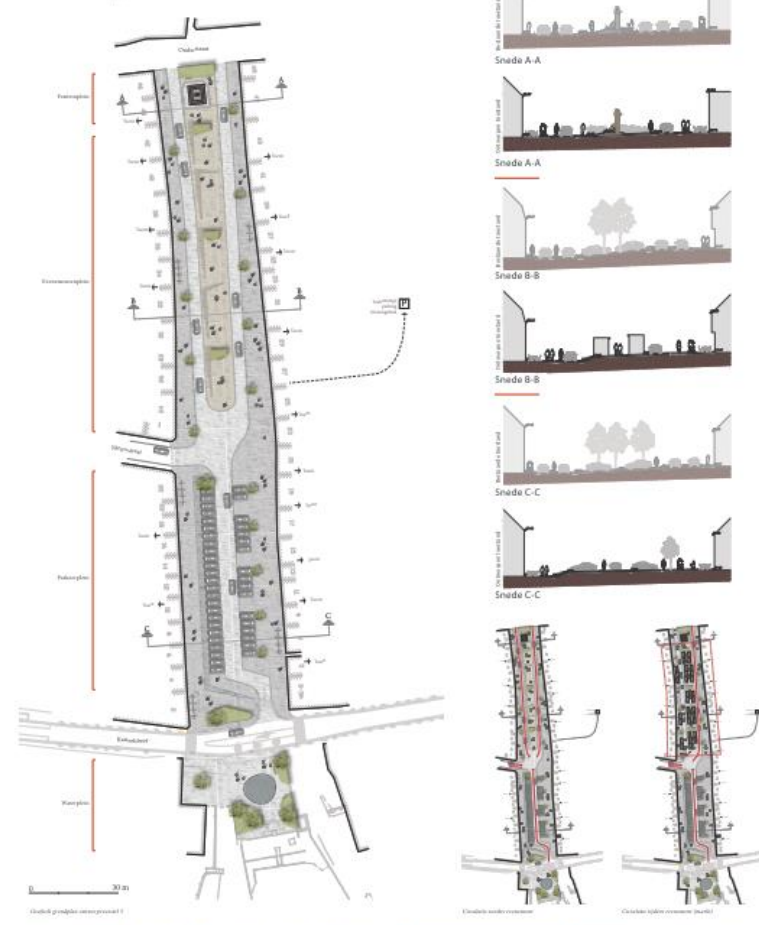
Afbeelding toont een straat met een tram en een fontein (links) en een straat met een tram en een fontein (rechts).

Ontwerpvoorstel 2



Afbeelding toont een straat met een tram en een auto (links) en een straat met een tram en een auto (rechts).

Ontwerpvoorstel 3



Afbeelding toont een straat met een tram en een auto (links) en een straat met een tram en een auto (rechts).

Ontwerpvoorstel 1

Ontwerpvoorstel 2

Ontwerpvoorstel 3



Infomarkt juni 2018.

Alle inwoners van Gavere konden deze voorstellen komen inkijken en hun feedback / vragen achterlaten.

VOORJAAR 2019 = bijsturing van het concept

Waarom bijsturing?

- Gavere ondertekende het **burgemeesterconvenant**
 - engageert zich om hun **CO2-uitstoot tegen 2030 te reduceren met 40 %**
 - maakte in 2020 een klimaatplan op

- **Nieuwe ontwikkelingen** in de kern (kernstudie Veneco) vragen om een herevaluatie van het circulatieplan en het parkeerverhaal (parkeerstudie Mint)



NAJAAR 2019 - VERVOLGSTAPPEN

Uitvoeren parkeerstudie / Opmaak parkeerbeleid

Waarom?

- participatie gaf duidelijke voorkeur naar groenere, aangename Markt
 - Lukt bezoekers en geeft groeikansen aan lokale handel en horeca
- ➔ Parkeervisie uitwerken voor de gehele dorpskern

Parkeerbeleid Gavere



Keuzes parkeerbeleid

Doelen & Maatregelen

Beleidsdoel	Flankerende (parkeer)maatregelen
Duurzame ontwikkeling van de publieke ruimte	Inzetten op randparkings, minder parkeren in centrumgebied
Terugdringen parkeerzoekend verkeer	Parkeergeleiding naar randparkings
Verhogen leefbaarheid	Handhaving om foutparkeren te voorkomen
Verzekeren capaciteit voor doelgroepen	Bewonersparkeerkaarten (Ultra) kortparkeerplaatsen ifv winkelen Middellang parkeren ifv horecabezoek
Kostenefficiëntie	Kostendekking door betalend parkeren / handhaving
Promoten duurzame mobiliteit	Stimuleren gebruik randparkings (communicatiecampagne / beloning), fietsenstallingen, goede wandelroutes,...

= GEINTEGREERD PARKEERBELEID op maat van Gavere 

Advies op maat van Gavere

blauwe zone, geen betalend parkeren
wegens te hoge kosten in voorbereiding en exploitatie. De te verwachten inkomsten op schaal van Gavere zijn te klein om kostendekkend te kunnen zijn



Parkeeronderzoek

Parkeeronderzoek

- Data van Veneco en Mint herwerkt
- Cijfers onderzoek = basis voor parkeerbeleid
- Maandag als referentie (drukste bezetting, gezien marktdag)
- Locaties identiek aan onderzoek (merk op: parking Hoppinpunt niet opgenomen in onderzoek = 46 ppln)
- Interpretatie cijfers:
vanaf >80% bezetting = parkeerzoekverkeer
=> maatregelen noodzakelijk



Parkeeronderzoek

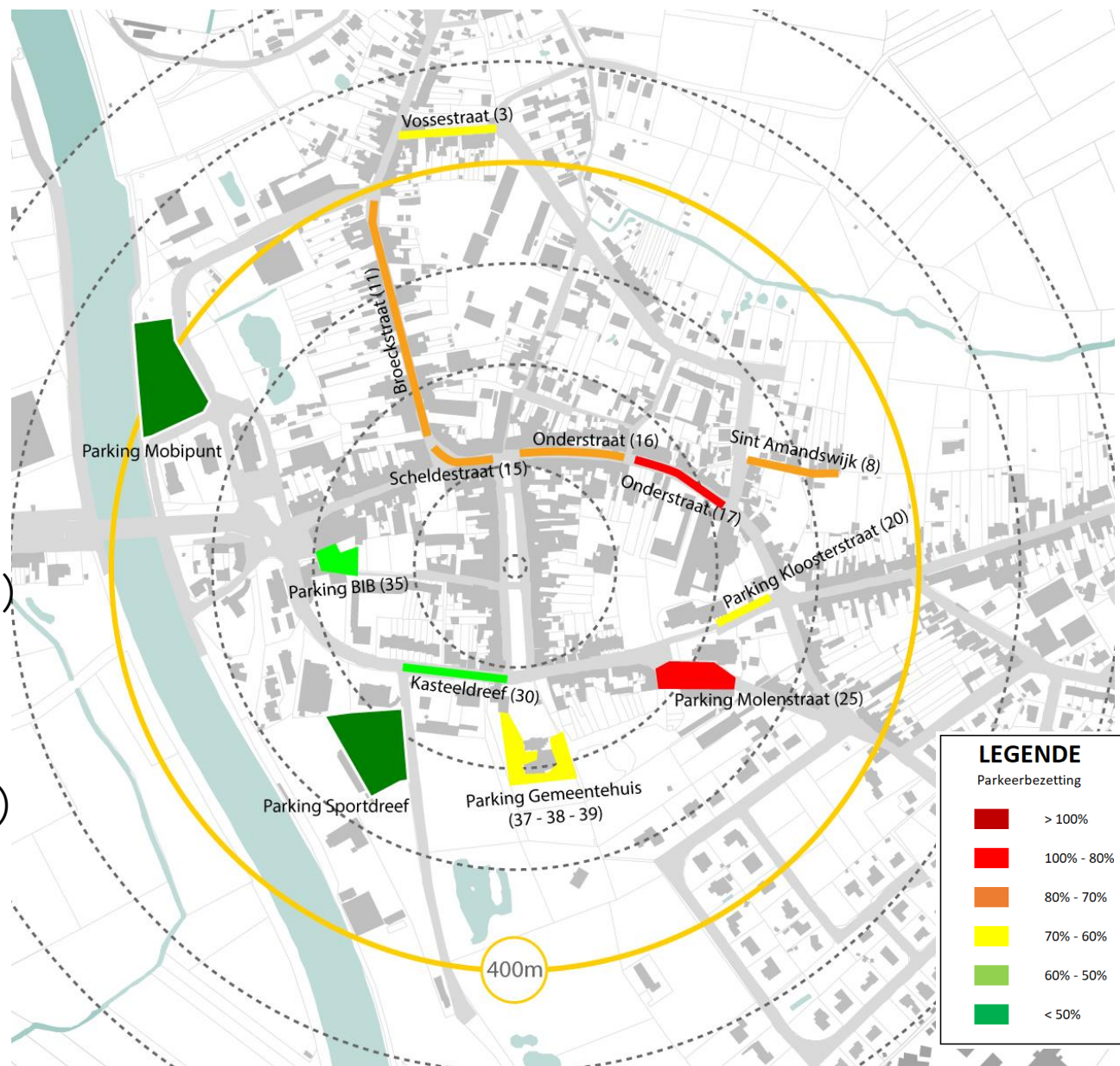
Gemiddelde bezetting Gavere (maandag)

- Straten met overbezetting

- Vossestraat, gem. 67%, max. 86% (22u)
- Broeckstraat, gem. 79%, max. 94% (10u)
- Scheldestraat, gem. 70 %, max. 100% (10u)
- Onderstraat, gem. 74%, max. 92% (10u & 22u)
- Onderstraat, gem. 83%, max. 100% (22u)
- Sint-Amandswijk, gem. 78%, max. 100% (8u, 16u)
- Kasteeldreef, gem. 58%, max. 58% (8u,12u,16u,22u)

- Parkeerterreinen met overbezetting

- Parking BIB, gem. 51%, max. 83% (10u)
- Parking Kloosterstraat, gem. 62%, max. 100% (14u)
- Parking Molenstraat, gem. 84%, max/ 100% (8u)
- Parking Gemeentehuis, gem. 60%, max. 92% (10u)

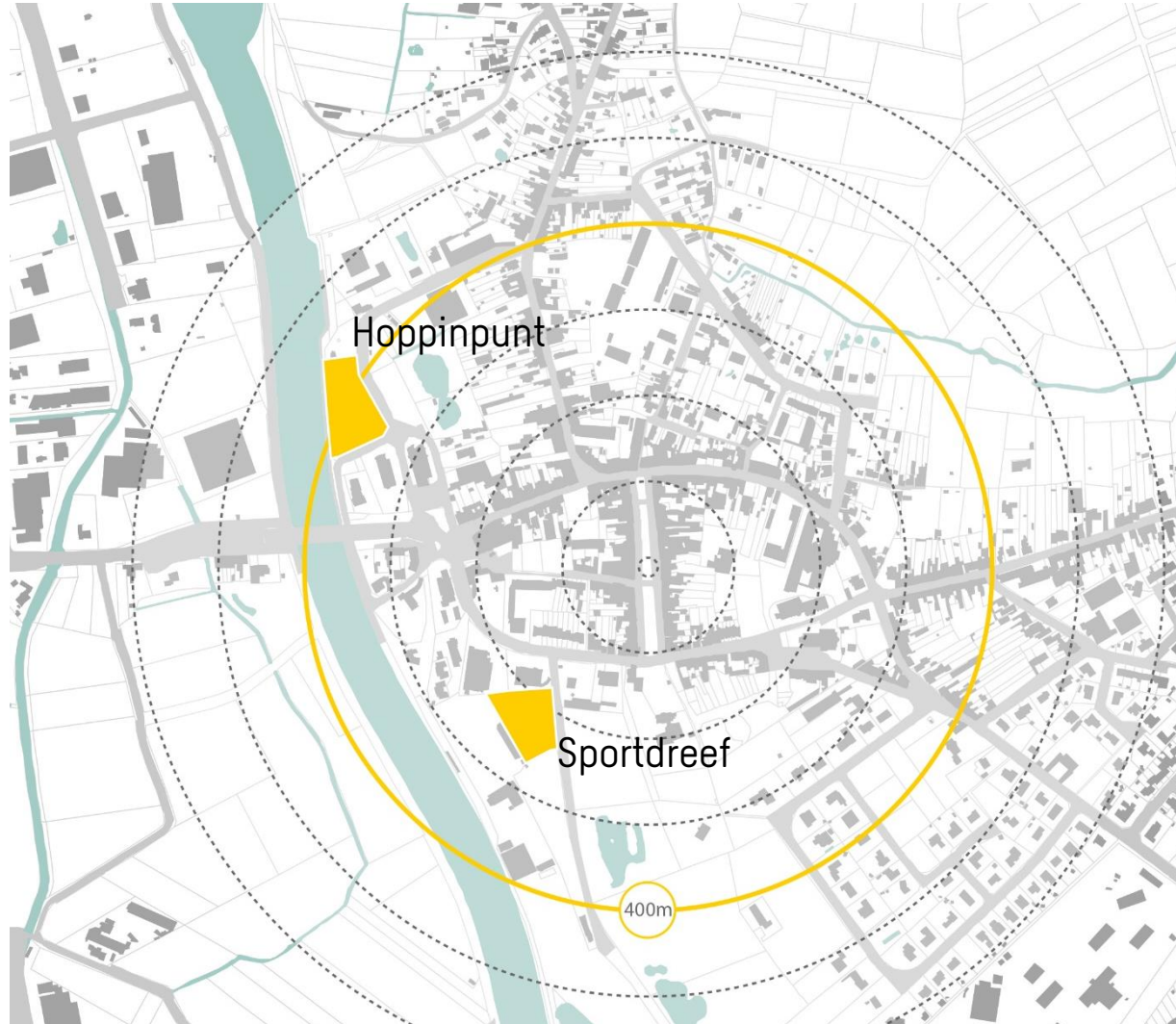


Advies op maat van Gavere

Voorstel tot parkeersysteem (blauwe zones) met gerichte functionaliteiten op de markt voor:

- Laden- en lossen
- Mindervaliden
- Shop & go
- Kortparkeren

Grens parkeerbeleid



Randparkings:

- Parking Hoppinpunt – 46 parkeerplaatsen
- Parking Sportdreef – 115 parkeerplaatsen
- Ligging binnen straal van **400 meter** van de Markt = wandelafstand

OPGELET:

bereikbaarheid centrumgebied voor minder validen, ouderen, laden & lossen, ... MOET gevrijwaard blijven (= doelgroepen)

- uitrol parkeerbeleid = binnen 400m vd kern
- Zo niet hebben de randparkings geen bestaanszin

Keuze Parkeerbeleid

- **Zone Markt (registratie met sensoren)**
 - Langparkeren vermijden (rotatie maximaliseren ifv winkel,- en horecabezoek)
 - Kort parkeren = 1u
 - ultrakort parkeren = Shop & GO = hoge rotatie max 30' parkeren (circa 14 ppln) gratis
 - Geen bewonersparkeren geldig
- **Blaauwe zone met maximale parkeerduurtijd van 2 uur**
 - Ma-vrij: 7u-12u en 14u-20u
 - zon- en feestdagen: 7u-12u
- **Bewonersparkeren:** per adres max 1 gratis parkeerkaart, bijkomende kaarten jaarlijks te betalen
- **Bezoekers / Werknemers (lang parkeren):** randparkings



Sensoren registreren je aanwezigheid



START
SHOP&GO!



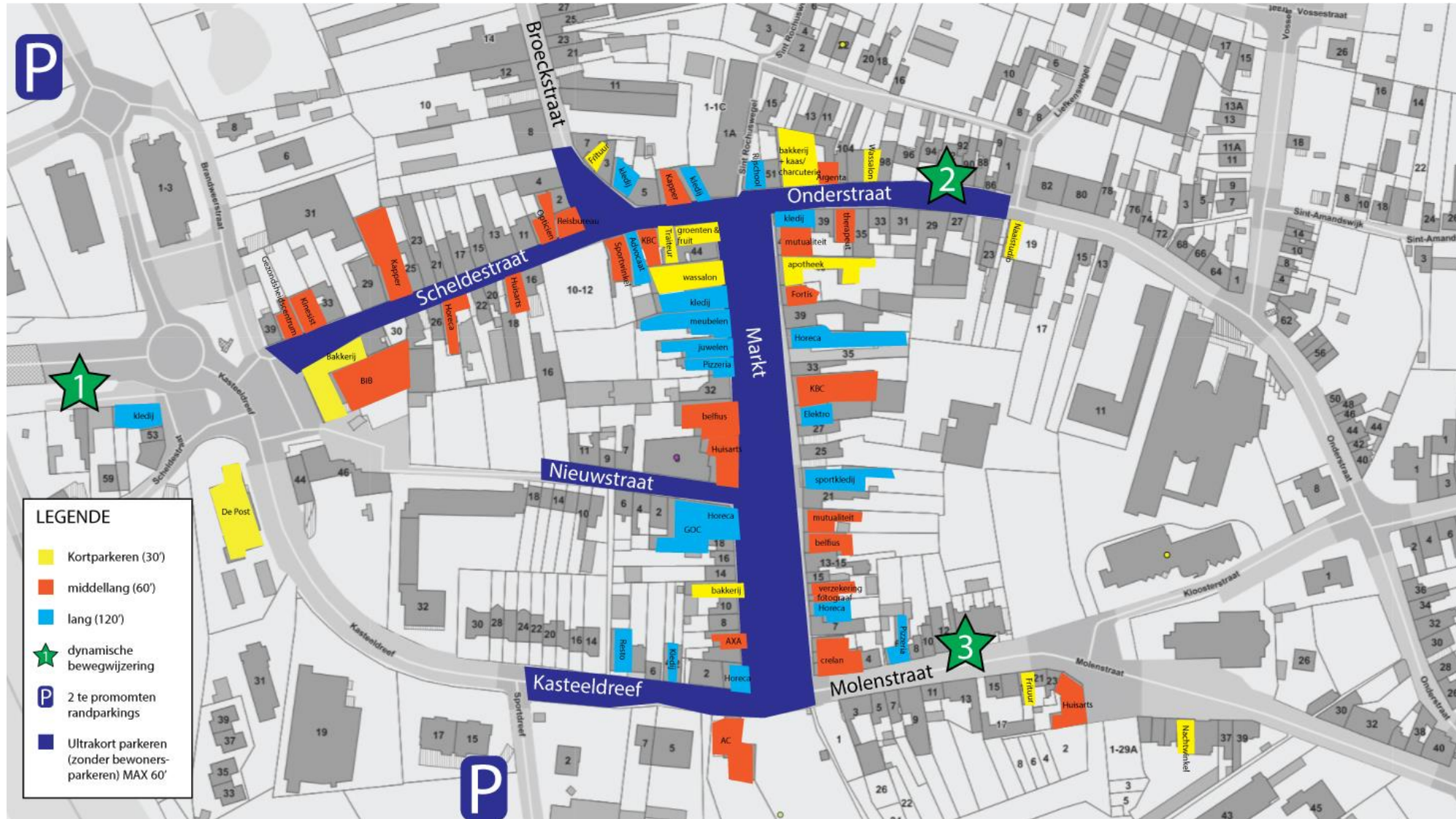
30 MIN. GRATIS
SHOP&GO!



MEER DAN 30 MIN.
BELASTING



Zone ultrakort parkeren



Conclusie parkeerduurbepering via blauwe zone

- Ruim voldoende parkeercapaciteit om parkeerduurbepering in te voeren:
 - Bewonersparkeren toestaan, behalve in centrumgebied waar rotatie belangrijk is
 - Middellang en lang parkeren ifv bezoek, werken, (lang winkelen) verwijzen naar randparkings
- marktdag om 10u als drukste moment: maatregelen zijn dan aangeraden (parkeergeleiding naar randparkings)
- Langparkeerders (> 2 uur) + werknemers (> 4 uur) hebben voldoende alternatieven

	8u	10u	12u	14u	16u
Alternatieve ppIn nodig	42	62	52	55	66
Beschikbare ppIn randparkings	148	81	137	121	109
Aanname: langparkeren >4u = 50% WN	28%	76%	38%	45%	61%

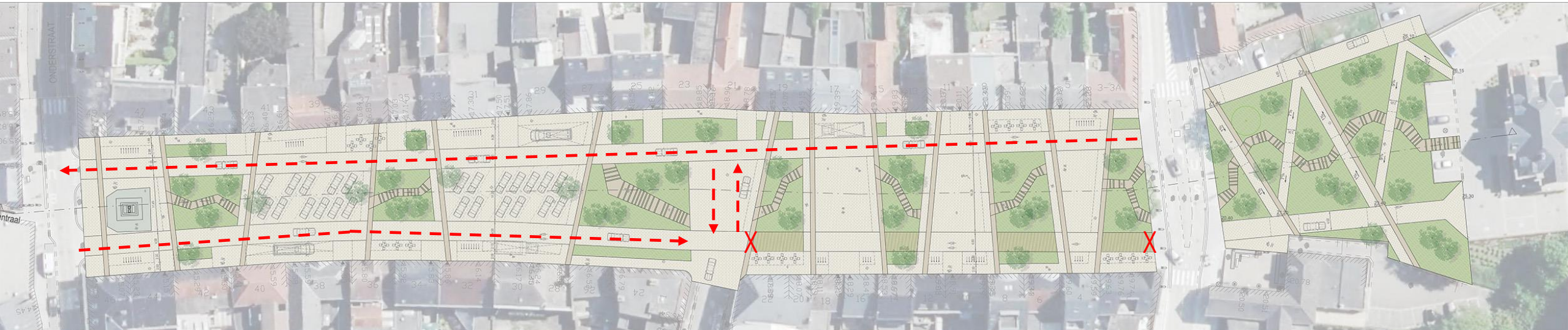
- Randparkings met voldoende restcapaciteit:
 - Hoppinpunt
 - Sportdreef (behalve om 10 uur tijdens marktdag)
 - Parking Middelwijk
 - Parking Molenstraat
 - Parking Kloosterstraat

LEGENDE	
Parkeerbezetting	
■	> 100%
■	100% - 80%
■	80% - 70%
■	70% - 60%
■	60% - 50%
■	< 50%

Flankerende maatregelen

- **Parkeergeleiding** voorzien naar parkings Hoppinpunt en Sportdreef:
 - Slagbomen met sensoren (of camera's) tellen inrijdende auto's
 - 4 tot 6 panelen nodig
 - Rekening houden met onderhoud (technische bijstand moet altijd beschikbaar zijn)
- **Handhaving:**
 - Camera's monitoren bezetting parkeerclusters Markt
 - Sporadische controle's (2 x daags, tssn 7u – 20u) op naleven parkeerduurtijd en verzetten parkeerschijf
 - Controle binnen de volledige blauwe zone, niet enkel markt
- **Evaluatietraject**
 - opstellen en bijsturen indien nodig: data uit parkeersensoren en camera's analyseren
 - bij onvoldoende rotatie, systeem met sensoren uitbreiden, handhavingsbeleid bijsturen
 - Handhavingsbeleid constant evalueren (inkomsten versus naleving en haalbaarheid)
- **Faciliteren wandelroutes** (breed, toegankelijk, aangenaam (bvb bankjes, groen,...) van en naar de pendelparkings (route Nieuwstraat)
- **Duurzame verplaatsingen:** voorzien in voldoende fietsenstallingen

ONTWERP





Lessons Learned

Draagvlak

- Participatietraject werd opgebouwd vanaf 2018:
 - Workshops met omwonenden en handelaars
 - Ontwerpatelier omtrent scenario's
 - Infomomenten omtrent weerhouden scenario & ontwerp
- **MAAR altijd voor- én tegenstanders!**

Handelaars hadden bedenkingen

Bij de voorstelling van het mobiliteitsplan was er tegenstand van handelaars "dat is begrijpelijk, alle nieuwe zaken zorgen voor wat onzekerheid en tegenstand", zegt burgemeester Dierick, "we gaan wel bekijken of we de parkeertijd voor sommige handelaars niet moeten verlengen, zoals bij een kappersbezoek. Dat duurt soms langer dan een uur en dat systeem voor die handelaars gaan we nu herbekijken en evalueren."

Markt en Nieuwstraat worden woonerf: voetgangers krijgen er voorrang

De vernieuwde Markt en de Nieuwstraat zullen vanaf maandag 15 januari een woonerf zijn. Dat heeft ingrijpende gevolgen voor de weggebruikers.

Protest in Gavere tegen autoluw maken van de markt

Bert Broos · 17/05/2021 · 0 · 122 weergaves

In Gavere heeft de meerderheid o.l.v. burgemeester Denis Dierick grootse plannen om de markt autoluw te maken. Dit is evenwel niet naar de zin van de protestbeweging Leefbaar Gavere die vreest voor de rendabiliteit van de winkels en horeca.



Lessons Learned

- Ondanks tegenstand toch de basisvisie uitgerold
- Basisvisie parkeerbeleid gebaseerd op gegevens (parkeeronderzoek) zodat alles te evalueren is
- Nu zijn er vele positieve reacties omtrent de belevingsruimte

→ Meten = weten → evalueren en bijsturen (indien nodig)

Evaluatie en bijsturing

Bijsturing

Advies bewonersparkeren:

Per adres max 1 gratis parkeerkaart, bijkomende kaarten jaarlijks te betalen.
Parkeren in blauwe zone.

Door gemeente Gavere gewijzigd naar:

Per adres max 1 parkeerkaart.

Bewoners die beschikken over een (vergunde) garage/oprit moeten die gebruiken en kunnen voor dit adres geen kaart aanvragen.

➔ Wat met handelaars (traiteur, bakker, ...) ➔ Weerstand

Bijsturing

Advies bewonersparkeren:

Per parkeerkaart werd parkeren toegestaan in verschillende straten nabij de woning.

→ Onderzoek via 'nota verschuivingen' waar nog parkeerruimte is.

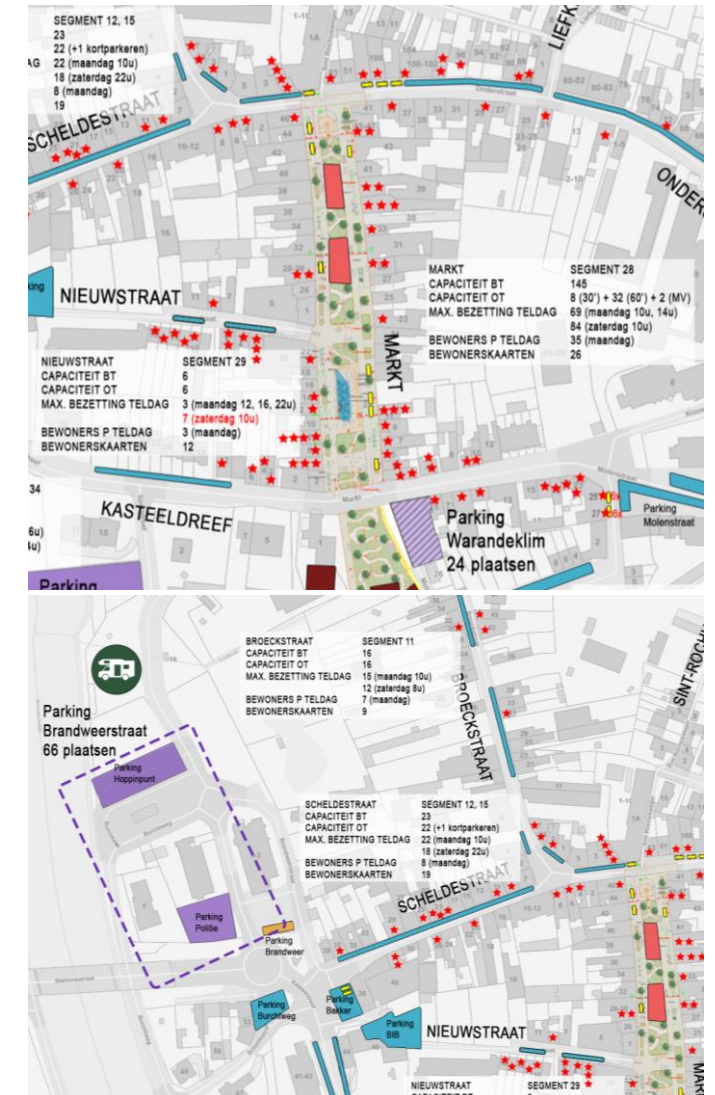
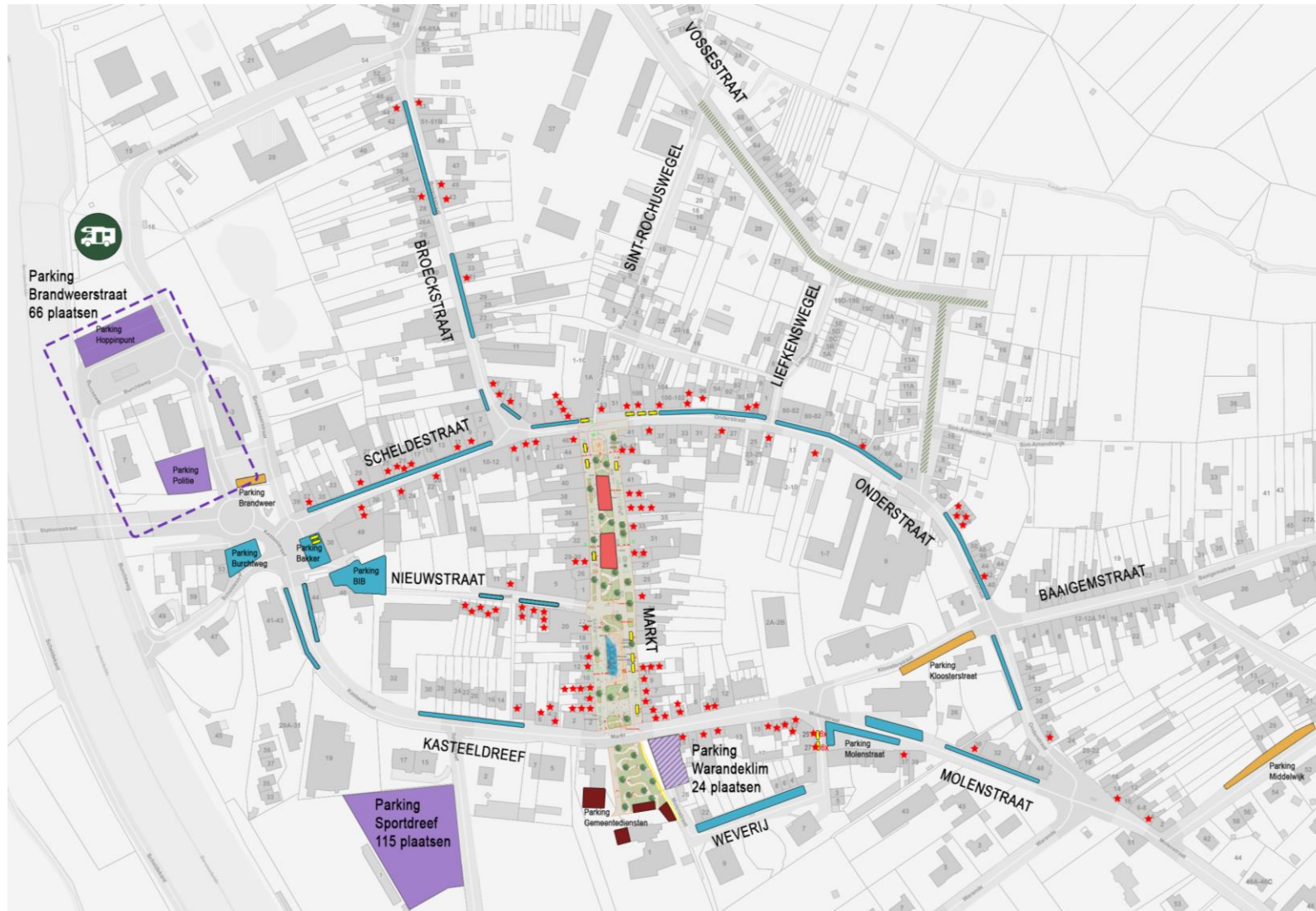
Door gemeente Gavere gewijzigd naar:

Beperken van het parkeren tot de straat waar de parkeerkaart werd toegekend.

Uitgezonderd voor bewoners op de markt → geen blauwe zone.

Op vandaag lijkt dit te lukken → Kan bijgestuurd worden naar advies in 'nota verschuivingen'

Nota verschuivingen



Bewonerskaarten - Qgis

Project Bewerken Beeld Kaartlagen Extra Plug-ins Vector Raster Database Web Mazen Processing Help

Browsers

- Favorieten
- Favoriete plaatsen
- Thuis voor project
- Home
- CA
- D:\
- C:\
- GeoPackage
- SpatialLite
- PostGIS
- MSSQL
- Oracle
- DB2
- WMS/WMTS
- Vector Tiles
- XYZ Tiles
- WCS
- WFS / OGC API - Features
- OWS
- ArcGIS Map Service
- ArcGIS Feature Service
- GeoNode

Lagen

- 20220304 Overzicht panden Blad 1
 - CrabAdr_AddressPoints
 - Roads
 - Buildings
 - Plots
 - GRB-basiskaart-grijswaarden

37

Type om te lokaliseren (Ctrl+K) Kaart via WMS ophalen. Coördinaat 100039.1,180299.5 Schaal 1:620 Vergrootglas 100% Rotatie 0,0° (Her)teken EPSG:31370

WECO

Handleiding

Instructions Manual

Introduction

GIS works with georeferenced data. 'Georeferenced' means that the data has coordinates. And by 'data' we mean what is known as an 'attribute table' (see fig. 1). Attribute tables host all the information contained within a georeferenced file, sorted by attributes (the columns of the table) for each and every piece of data contained within the file (the rows of the table), and each attribute for each piece of data has a specific value.

Step 1

The file works by visualizing the information regarding the existence (or absence) of a 'Parkeerkaart' for each of the individual addresses of the municipality. In order to do that, we need a georeference file that contains all those addresses. We get that from https://download.vlaanderen.be/Producten/Detail?id=447&title=CRAB_Adressenlijst#, by selecting the municipality and the 'shapefile' format ('shapefiles' are file formats for GIS applications) (see fig. 2 & 3).

Step 2

By dragging and dropping the file into QGIS, the information is visualized as points: each point is an individual address (see fig. 4). As mentioned in the introduction, each address is a row in the attribute table of the shapefile, and it has multiple attributes, each with each own values (see fig. 1). The purpose of this file is to update the information of the attribute table for each address with the information regarding the 'Parkeerkaarten'.


Step 3

In order to update the information of the shapefile, we need to create an excel table that contains the information that we want to visualize ('Parkeerkaart'), associated with each individual address.

IMPORTANT: the excel table has to follow the logic of the attribute table of the shapefile. In this case, each address has a 'STRAATNM', a 'HUISNR', and maybe either an 'APPTNR' or 'BUSNR'. This means that our excel has to have the same columns and the information there (the values of each column for each row) to be the same as the attribute table of the shapefile. A new column is created with the values '0' (no Parkeerkaart) and '1' (Parkeerkaart) (see fig. 5).

Step 4

In order to link the shapefile with the excel table we have to have ONE attribute column in each that contains the same information and in the same format. This information will be all the aspects of the address, that is, 'STRAATNM', 'HUISNR', 'APPTNR' and 'BUSNR' (in case an address doesn't have any of those, we put '0' in the respective cell). In order to create this column on the shapefile we double click on the layer on the layer panel to bring up the attribute table (see fig. 6). Then we click on the 'edit' icon (the pencil) to make the attribute editable (see fig. 7). Then we click on the 'field calculator' icon (the calculator) to perform the operation (see fig. 8). In the 'field calculator' window, we tick "create new field", write an output field name (here, 'Joins'),



STRAATNM	HUISNR	APPTNR	BUSNR
...

Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

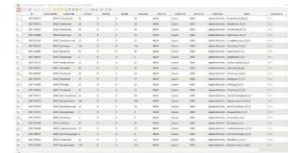


STRAATNM	HUISNR	APPTNR	BUSNR
...

Fig. 5



Fig. 6



Output field name	Expression
Joins	"STRAATNM" '_' "HUISNR" '_' "APPTNR" '_' "BUSNR"

Fig. 7



Output field name	Expression
Joins	"STRAATNM" '_' "HUISNR" '_' "APPTNR" '_' "BUSNR"

Fig. 8



Output field name	Expression
Joins	"STRAATNM" '_' "HUISNR" '_' "APPTNR" '_' "BUSNR"

Fig. 9

select an 'output field type' (here, 'text (string)'), and an 'output field length' (here, 10000). In the 'expression box' below, we write ' "field1" || '_' || "field2" etc.', with 'field 1' etc. being the names of the attributes, namely, 'STRAATNM', 'HUISNR', 'APPTNR' and 'BUSNR'. This means that the expression is: "STRAATNM" || '_' || "HUISNR" || '_' || "APPTNR" || '_' || "BUSNR". The resulting field can be seen in fig. 9.

Step 5

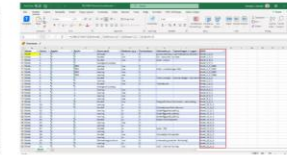
We have to do the same thing as Step 4 to our excel table. We do that in a new column with the expression "=+CONCATENATE([@Straat], "_",[@Huisnr.]], "_",[@AppNr.]], "_",[@BusNr.]])". The resulting column can be seen in fig. 10.

Step 6

Now that the shapefile and the excel table have a column with a unique identifier for each address (and the excel file has, also, the info about the 'Parkeerkaarten') we can link them together. This means that the shapefile will incorporate the information about the 'Parkeerkaarten' and link it appropriately to each address. In order to do that we drag and drop the excel file (as we did for the shapefile) in our QGIS file. We then double-click on the shapefile layer to bring up the 'layer properties' panel (see fig. 12). We click on the tab 'Joins' on the left, then on the '+' symbol at the bottom to bring up the 'add vector join' panel (see fig. 13). We make sure to select our excel table in the 'join layer' drop-down menu, and then select the same field (the column we created) in both the 'join field' and 'target field' drop down menus (see fig. 13). We tick the field 'joined fields' below, and then we tick the field we want to incorporate (here, 'Parkeerkaart') (see fig. 13). We click OK and our join is complete.

Step 7

To visualize our information on the Parkeerkaarten, we double-click on our address shapefile again to bring up the 'layer properties' panel, and now we go to the field 'labels' on the left. We choose 'single labels' in the drop-down menu and choose our attribute in the 'value' field (here, 'Parkeerkaart'). We can then play with the format options below, and click 'apply' to visualize our information. By clicking OK, we exit the 'layer properties' panel! **IMPORTANT:** Everytime the excel table is updated it has to be imported and relinked anew. The same goes for the address list point shapefile we download from Geopunt.



STRAATNM	HUISNR	APPTNR	BUSNR
...

Fig. 10

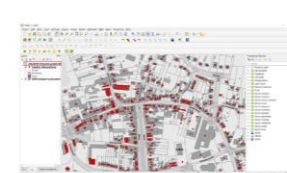


Fig. 11



Fig. 12

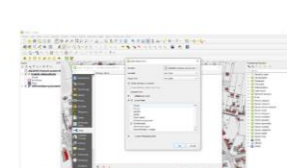


Fig. 13



Fig. 14



Fig. 15

GIS vs Excel

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	Straat	Huisnr.	AppNr.	BusNr.	Soort pand	Parkeren op pe	Parkeerkaart	Informatie pand	Opmerkingen / vragen	JOINS
2	Markt	1	0	0	diensten	ja	0	gemeentebestuur administratieve diensten		Markt_1_0_0
3	Markt	2	0	0	handel	nee	0	bar - brasserie 'De Post'		Markt_2_0_0
4	Markt	3	0	0	handel	nee	0	bank - Crelan		Markt_3_0_0
5	Markt	4	0	0	meergezinswoning					Markt_4_0_0
6	Markt	4	0	0001	woning	nee	1			Markt_4_0_0001
7	Markt	4	0	0002	handel	nee	0	bank - verzekeringen AXA		Markt_4_0_0002
8	Markt	4	0	0003	woning	nee	1			Markt_4_0_0003
9	Markt	4	0	0004	woning	nee	1			Markt_4_0_0004
10	Markt	5	0	0	handel	ja	1	Total concepts - interieur design - met woning?		Markt_5_0_0
11	Markt	6	0	0	woning	nee	1			Markt_6_0_0
12	Markt	7	0	0	handel	nee	1	't Marktcafé		Markt_7_0_0
13	Markt	8	0	0	meergezinswoning					Markt_8_0_0
14	Markt	8	0	1	woning	nee	1			Markt_8_0_1
15	Markt	8	0	2	woning	nee	1			Markt_8_0_2
16	Markt	8	0	3	woning	nee	1			Markt_8_0_3
17	Markt	8	0	4	woning	nee	1			Markt_8_0_4
18	Markt	9	0	0	handel	nee	1	fotografie Koen Vierstraete - met woning		Markt_9_0_0
19	Markt	10	0	0	woning	ja	0			Markt_10_0_0
20	Markt	11	0	0	handel	ja	0	Zakenkantoor Peire Stevens		Markt_11_0_0
21	Markt	11	0	1	woning	ja	0	Achterliggende parking		Markt_11_0_1
22	Markt	11	0	2	woning	ja	0	Achterliggende parking		Markt_11_0_2
23	Markt	11	0	3	woning	ja	0	Achterliggende parking		Markt_11_0_3
24	Markt	12	0	0	handel	ja	1	bakker Filip Danneels		Markt_12_0_0
25	Markt	14	0	0	woning	nee	1			Markt_14_0_0
26	Markt	16	0	0	woning	ja	0			Markt_16_0_0
27	Markt	17	0	0	handel	ja	0	bank - ING		Markt_17_0_0
28	Markt	18	0	0	woning	ja	0			Markt_18_0_0
29	Markt	19	0	0	handel	nee	0	Christelijke Mutualiteit		Markt_19_0_0
30	Markt	19	0	1	woning	ja	0			Markt_19_0_1
31	Markt	20	0	0	Ontmoetingscentrum	nee	0	ontmoetingscentrum 'de Racing'		Markt_20_0_0
32	Markt	21	0	0	woning	ja	0			Markt_21_0_0
33	Markt	22	0	0	handel	nee	1	café - club met woning		Markt_22_0_0
34	Markt	23	0	0	handel	nee	1	Sporting Goods - met woning		Markt_23_0_0
35	Markt	24	0	0	diensten	nee	0	dokterspraktijk		Markt_24_0_0
36	Markt	25	0	0	meergezinswoning					Markt_25_0_0
37	Markt	25	0001	0	woning	ja	0			Markt_25_0001_0
38	Markt	25	0002	0	woning	ja	0			Markt_25_0002_0
39	Markt	25	0003	0	woning	ja	0			Markt_25_0003_0
40	Markt	25	0004	0	woning	ja	0			Markt_25_0004_0
41	Markt	25	0005	0	woning	ja	0			Markt_25_0005_0
42	Markt	26	0	0	handel	nee	0	't Gazon		Markt_26_0_0
43	Markt	27	0	0	meergezinswoning			met handelszaak vzw de Bolster		Markt_27_0_0
44	Markt	27	0001	0	woning	ja	0			Markt_27_0001_0
45	Markt	27	0002	0	woning	ja	0			Markt_27_0002_0
46	Markt	27	0003	0	woning	ja	0			Markt_27_0003_0
47	Markt	27	0004	0	woning	ja	0			Markt_27_0004_0
48	Markt	27	0005	0	woning	ja	0			Markt_27_0005_0
49	Markt	28	0	0	woning	ja	0			Markt_28_0_0
50	Markt	29	0	0	handel	nee	0	Electro DRD		Markt_29_0_0
51	Markt	29	0	1	woning	nee	1			Markt_29_0_1

Servicekaarten

Introductie servicekaarten

- voor erkende handelaars
- voor onverwachte interventies (geplande werken, vb woningbouw, kan via vergunningsaanvraag)
- max. 12 / jaar, kaart dateren op dag interventie.

Tussentijdse evaluatie

- wordt effectief aangevraagd en gebruikt
- voorlopig geen vraag naar bijkomende tijdslotjes

Bijsturen Shop&Go?

Shop & Go (30min. parkeerduur):

- 16 plaatsen in de kern van Gavere
- 24/7
- Sensor in wegdek
- Communicatie met parkeerbedrijf
- Retributietarief €25
- Bord + markering

➔ Onderzoek (gedeeltelijk) aanpassen naar vb 9-20u regeling met vrij parkeren na de uren.

Parking Sportdreef

Hogere bezetting P Sportdreef

- sinds opening nieuwe sporthal
- op- en afhalen van sportende jeugd
- vaak tegen verzadiging
- minder parkeeraanbod (hemelwaterverordening, E-laadpalen, sporthal, ...)

Tussentijdse evaluatie

- nog te vroeg
- wordt nauwgezet opgevolgd
- gevolg voor invulling parking 'Warandeklim'

Parking Warandeklim

Aankoop woning Molenstraat 3

- en slopen en bouwrijp maken
- aanleg parking (23 plaatsen)

Regime parking?

- nog niet bepaald
- afhankelijk van resultaat evaluatiestudie



Evaluatiestudie

Onderzoek

- opzet conform de parkeerstudie zodat resultaten vergelijkbaar zijn.
- wordt voorzien nog vóór oplevering parking Warandeklim

Parkeergeleiding en opvolging

Parkeergeleiding

Invalswegen

- Een dynamisch bord op de 4 invalswegen Gavere Centrum
- Kort parkeren (vb. Markt)
 - via sensors worden parkeergegevens doorgestuurd.
 - zowel 30' als 60' parkeerduurplaatsen van sensor voorzien.
 - stuurt signaal per 30 sec.
- Lang parkeren
 - bezettingsmeting via camera
 - verwerking door Orange
 - voorgeprogrammeerd: wekelijkse markt, kermis, bouw sporthal, ...
 - stuurt signaal per 5 min.

Opvolging, handhaving, ...

Via parkeerbedrijf

- OPC ontvangt signaal bij parkeerduroverschrijding
 - waarnemer gaat ter plaatse
 - onderzoek verhogen rendabiliteit (meer inkomsten)
 - vraag naar nummerplaatherkenning
 - parkeerdurovertreding automatisch herkend
 - geen waarnemer ter plaatse
- ➔ Vanuit de gemeente (voorlopig) geen GO.

Ook niet:



(foto: Geosparc)

Opvolging

1^{ste} periode

- Mogelijk klachten en bij consequent optreden door de parkeerwachters aan geldboetes.
- Monitoren maar niet ingrijpen

2de periode

- Gewenning treedt op. De verkregen boete in de vorige maand was er al één te veel.
- Volharding en geen toegevingen.
- Blijven monitoren

3^{de} periode

- Nieuw parkeerbeleid is goed ingeburgerd. Doch blijft in deze periode de opvolging en de monitoring van belang.
- Moet er bijgestuurd worden? Wat zeggen de cijfers? En wat zegt de bevolking?

Conclusie

- **Parkeerverschuiving n.a.v. een gewijzigde parkeersituatie is geen exacte wetenschap**
- Basis is een haalbaar (parkeer)plan dat de leefbaarheid ten goede zal komen
- Maar volharden en handhaven!
- Na evaluatie, waar nodig bijsturen.

Parkeerbeleid in Nederlandse middelgrote steden en dorpen

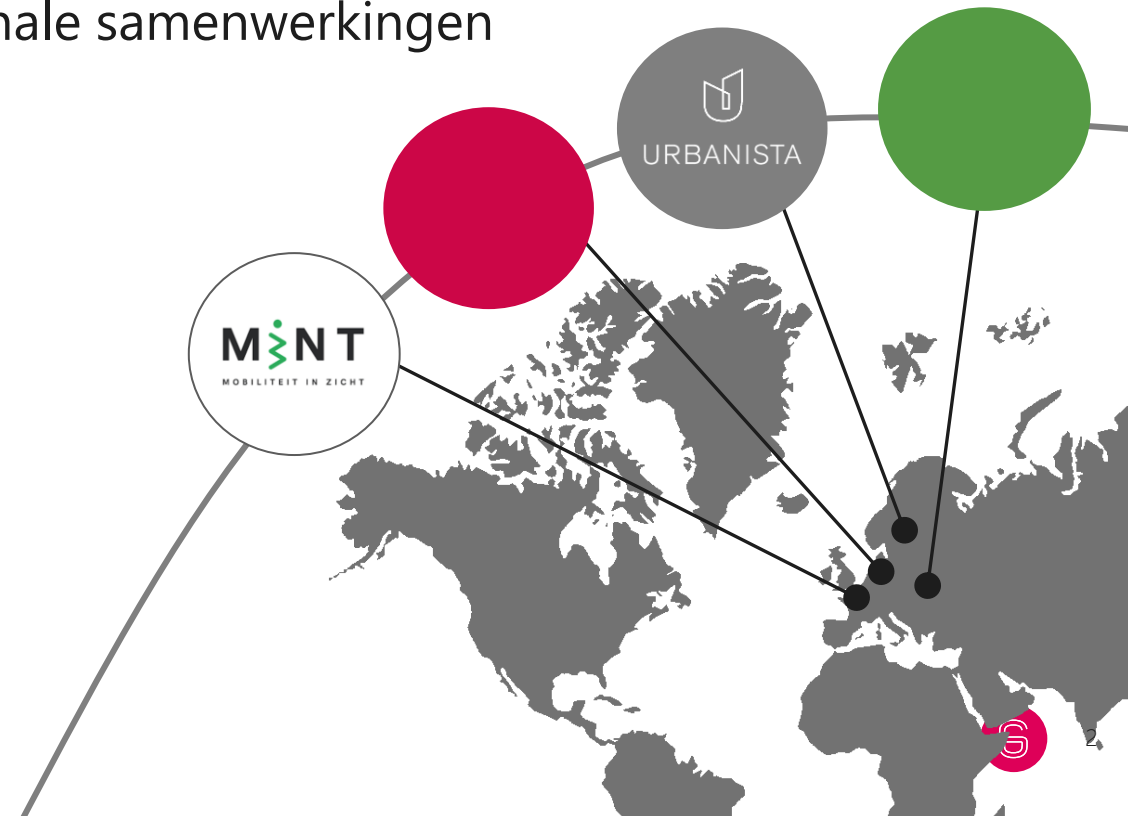
Lessen uit de praktijk –
Goudappel

Tim van Huffelen



Goudappel: kennis delen is kennis vermenigvuldigen

- Circa 300 experts op het gebied van mobiliteit / overige beleidsvelden
- In 1963 geworteld in Deventer, nu ook in Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Leeuwarden
- In Nederland toonaangevend, maar ook internationale samenwerkingen



Thema's vandaag

Doelen en principes parkeerbeleid: juiste parkeerdop de juiste er plek

Fietsparkeren

Parkeercapaciteit – vraag / aanbod

Parkeerregulering (op verschillende locaties)

Economische belang en parkeren

Subthema's: Deelmobiliteit, Elektrisch laden

De vraag aan u

- Tegen welke thema's loopt u aan in uw eigen gemeente?

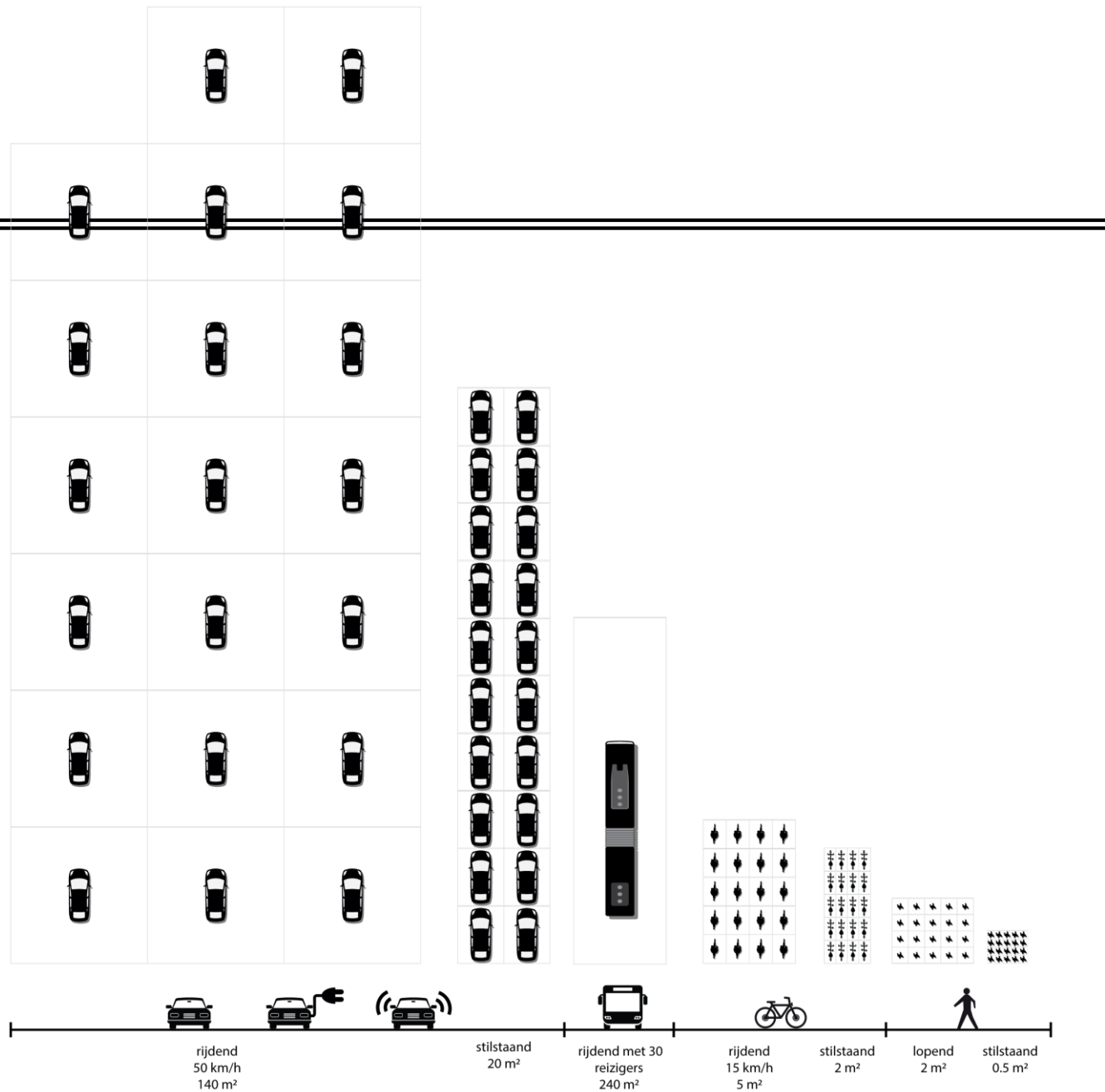
Doelen en principes parkeerbeleid

Juiste parkeerder op de juiste plek

Bijdrage parkeerbeleid aanambities op het gebied van:

- Duurzame inrichting
- Vitale economie
- Leefbare steden en dorpen
- Verkeersveilige oplossingen
- Ander mobiliteitsgedrag (STOMP)





Ruimtegebruik per vervoerwijze

Keuzes staan niet op zichzelf

Krachtenveld

gemeente:

- verkeer
- stedenbouw
- milieu
- economie
- financiën
- Handhaving
- duurzaamheid



Externe partijen

- Ondernemers(vereniging)
- Fietsersbond
- Eigenaren parkeergarages / terreinen

Voorbeeld enquête – belangrijkste resultaten

Autoparkeren

- **Gratis** parkeren (inclusief blauwe zone)
- **Voldoende** parkeerplaatsen, maar ook: enkele locaties te weinig parkeerplaatsen
- Parkeerplaatsen zijn goed **vindbaar**

Parkeerterreinen

- Parkeerterreinen **Markt en Kerkplein** zijn prettig.
- Parkeerplaatsen terrein **Bakkerstraat** zijn krap, indeling en routing volstaat niet.
- Inrichting van het parkeerterrein **achter gemeentehuis** is onduidelijk en te versteend.
- Te weinig ruimte voor parkeren bij **Gervenhof**.



Kaart: Verbeterpunten voor autoparkeren, te druk

De juiste parkeerder op de juiste plek

Sturingsinstrumenten:

- Parkeercapaciteit
- Parkeerregulering

Juiste parkeerder op de juiste plek

- Bezoekers voorzieningen
- Bewoners
- Bezoekers van bewoners
- Werknemers



Algemene visie op parkeren

- Parkeren draagt bij aan het behouden en versterken van een leefomgeving met behoud van eigenheid, ruimte om te wonen, te werken en te recreëren en gericht op de toekomst met oog voor de menselijke maat en schaal.
- Prioriteiten afhankelijk van gebiedstype
 - centrum bezoekers van winkels en bewoners en hun bezoek
 - woongebied bewoners en hun bezoek
 - bedrijventerrein werkers en bezoekers
 - sportvelden sporters en bezoekers
- Juiste parkeerder op de juiste plaats:
 - parkeerplaatsen moeten beschikbaar en vindbaar zijn
 - parkeercapaciteit voor bezoekers moet binnen het bereik van winkels zijn

Fietsparkeren

De vraag aan u

- Hoe belangrijk is de fiets in het parkeerbeleid?

Fietsparkeren

- (Semi)bewaakte fietsenstallingen op strategische locaties nabij het centrum
- Voldoende fietsnietjes nabij eindbestemmingen voor doelgericht bezoek
- Fietsparkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen



Parkeercapaciteit

- Vraag en aanbod

Parkeerbeleid gaat om

- De vraag naar parkeerplaatsen
- Het aanbod aan parkeerplaatsen

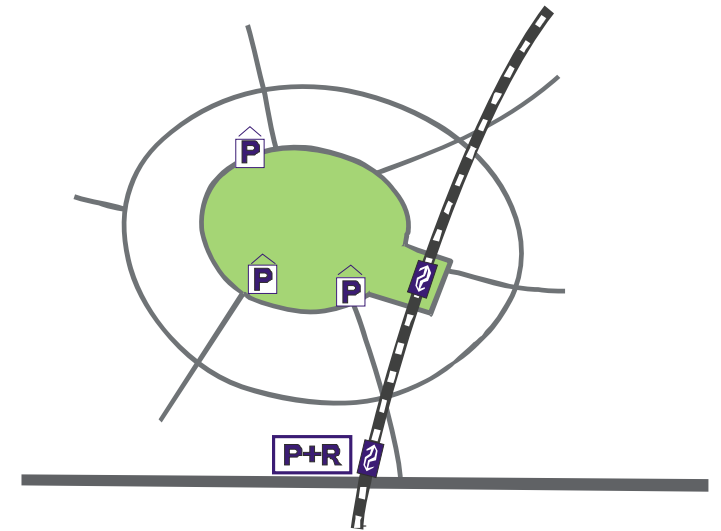
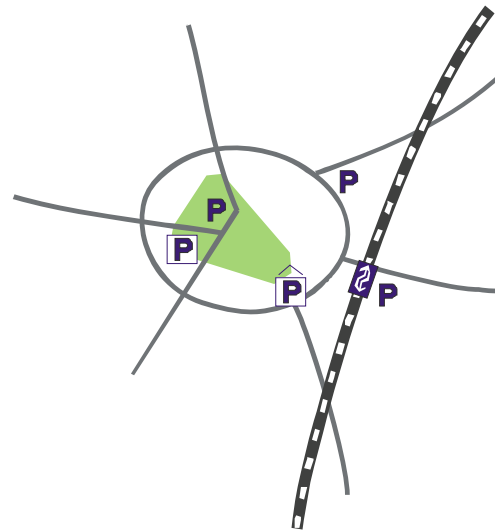
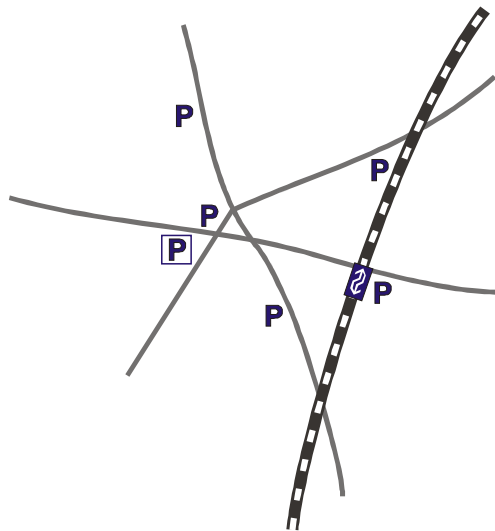
Vragen:

- Welke parkeerdruk is acceptabel?
- Sturen we op uitbreiding van de parkeercapaciteit of reductie van de parkeervraag?
- Dimensioneren wij op piekmomenten?



Parkeercapaciteit: locatie

- Parkeerlocaties is een sterk sturingselement
 - Sterke bijdrage in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, modal shift, verkeersveiligheid
 - Waar wel/geen autoverkeer -> ruimte voor verblijfskwaliteit (fiets/voetganger)

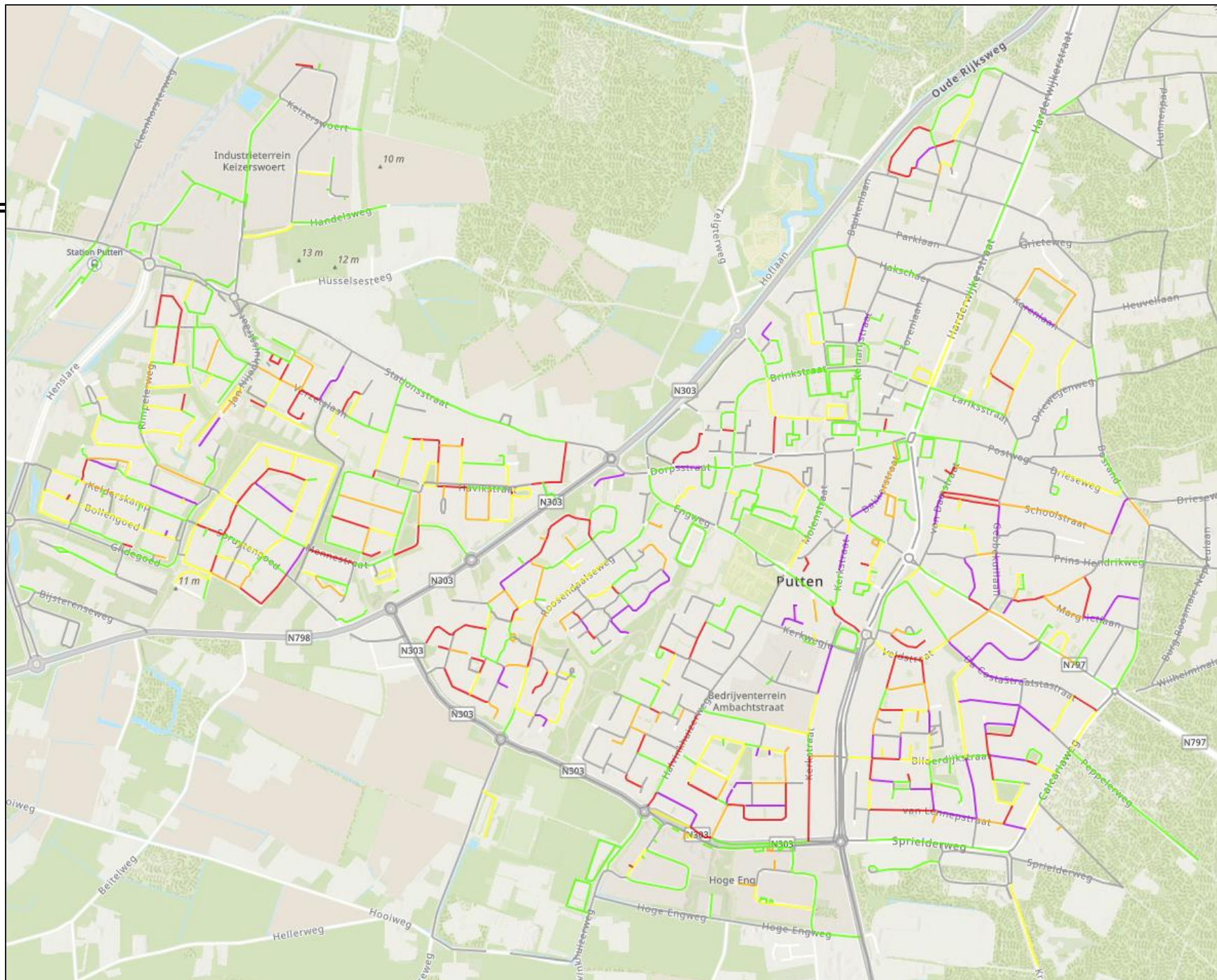


Meten parkeerdruk

Dinsdag september 2023 19:00-22:00

Parkeerdruk dinsdag september 2023 19:00-22:00

- > 100%
- > 85 - 100%
- > 70 - 85%
- > 50 - 70%
- > 0 - 50%
- Geen capaciteit



Parkeercapaciteit en benutting

- Beleidsuitgangspunt: gemeente zorgt voor voldoende openbare parkeergelegenheid
- Wanneer zijn er voldoende openbare parkeerplaatsen?
 - **Voorstel:**
 - Parkeerdruk in het centrum en in winkelgebieden tot 85% overdag is acceptabel
 - Parkeerdruk in de woongebieden inclusief stationsomgeving tot 85% overdag en 90% in de nacht is acceptabel
 - Parkeerdruk in de werkgebieden tot 90% overdag is acceptabel
 - Parkeerdruk sportvelden tot 95% overdag

Parkeercapaciteit en benutting

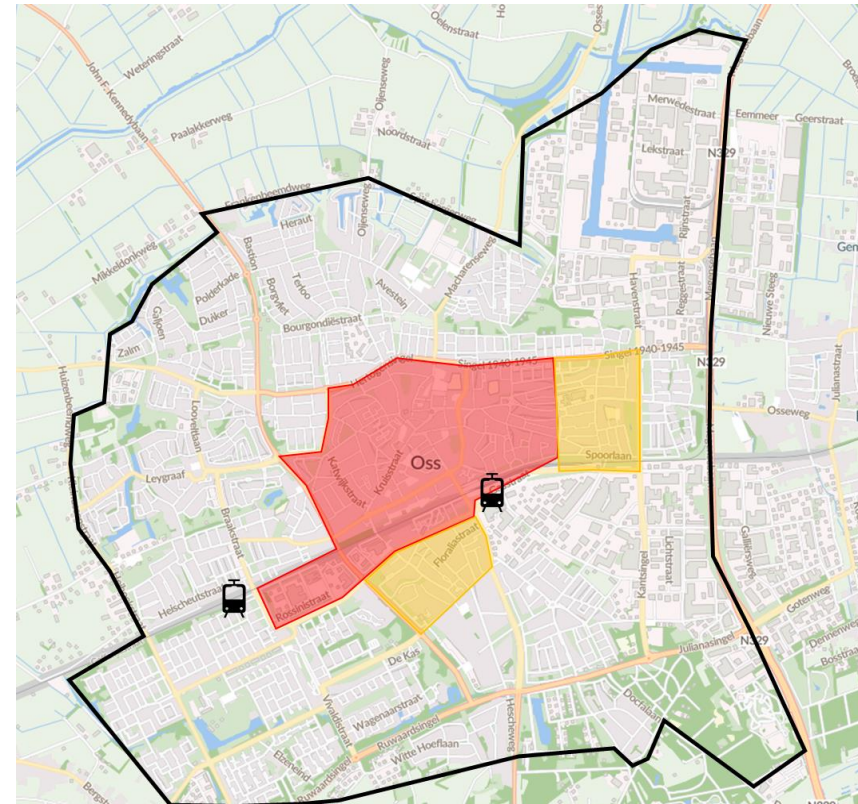
- **Voorstel** uitbreiding of vermindering parkeercapaciteit:
 - bij herinrichting en grootschalig onderhoud bekijken of capaciteit geoptimaliseerd kan worden
 - meer parkeerplaatsen bij een hoge parkeerdruk (opofferen snippergroen of speelvoorzieningen, aanpassing verkeersstructuur)
 - minder parkeerplaatsen ten behoeve van kwaliteit openbare ruimte (spelen, fietsen, voetgangers, straatbeeld)
 - primair alleen in centrum, winkelgebieden en woongebieden (uitgangspunt in werkgebieden: parkeren op eigen terrein)
 - bij klachten in overleg met belanghebbenden kijken of een oplossing mogelijk is waarbij niet per definitie parkeerplaatsen worden toegevoegd.

NB uitbreiding in combinatie met bouwontwikkelingen: thema parkeernormering

De vraag aan u

- Hoe gaat u om met een parkeertekort in winkel- of woongebieden?

Voorbeeld Parkeernormering (bij nieuwbouw)



	centrum		stationsomgeving		rest bebouwde kom		Berghem en Ravenstein		overige kernen + buitengebied	
	woningen	sociale en middenhuur	woningen	sociale en middenhuur	woningen	sociale en middenhuur	woningen	sociale en middenhuur	woningen	sociale en middenhuur
grondgebonden woningen										
<50										
50-75										
75-100	1,3	0,9	1,4	1,0	1,5	1,1	1,5	1,1	1,6	1,2
100 - 125	1,4	1,1	1,5	1,2	1,6	1,3	1,7	1,3	1,8	1,4
125 - 150	1,6		1,7		1,8		1,9		2,0	
>150	1,7		1,8		1,9		2,1		2,2	
appartementen										
<50	0,8	0,5	0,9	0,6	1	0,7				
50-75	0,9	0,6	1,0	0,7	1,1	0,8	1,2	0,8	1,3	0,9
75-100	1,1	0,7	1,2	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,5	1,1
100-125	1,2		1,3		1,4		1,5		1,6	
125 - 150	1,4		1,5		1,6		1,7		1,8	
>150										
kleine eenpersoonswoning (tiny house of studio)	0,3		0,35		n.v.t.		0,4		n.v.t.	

Voorstel Parkeernormering

- Acceptabele loopafstanden

hoofdfunctie	maximaal acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
werken	400 meter
winkelen	400 meter
ontspanning	100 meter
horeca	400 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden

Passende parkeernorm

Goudappel

Home

Kaart

Achtergrond

Contact

Gemeente:

Eijsden-Margraten

Wijk:

Wijk 00 Eijsden

Buurt:

Eijsden-Breust

Ligging:

Centrum

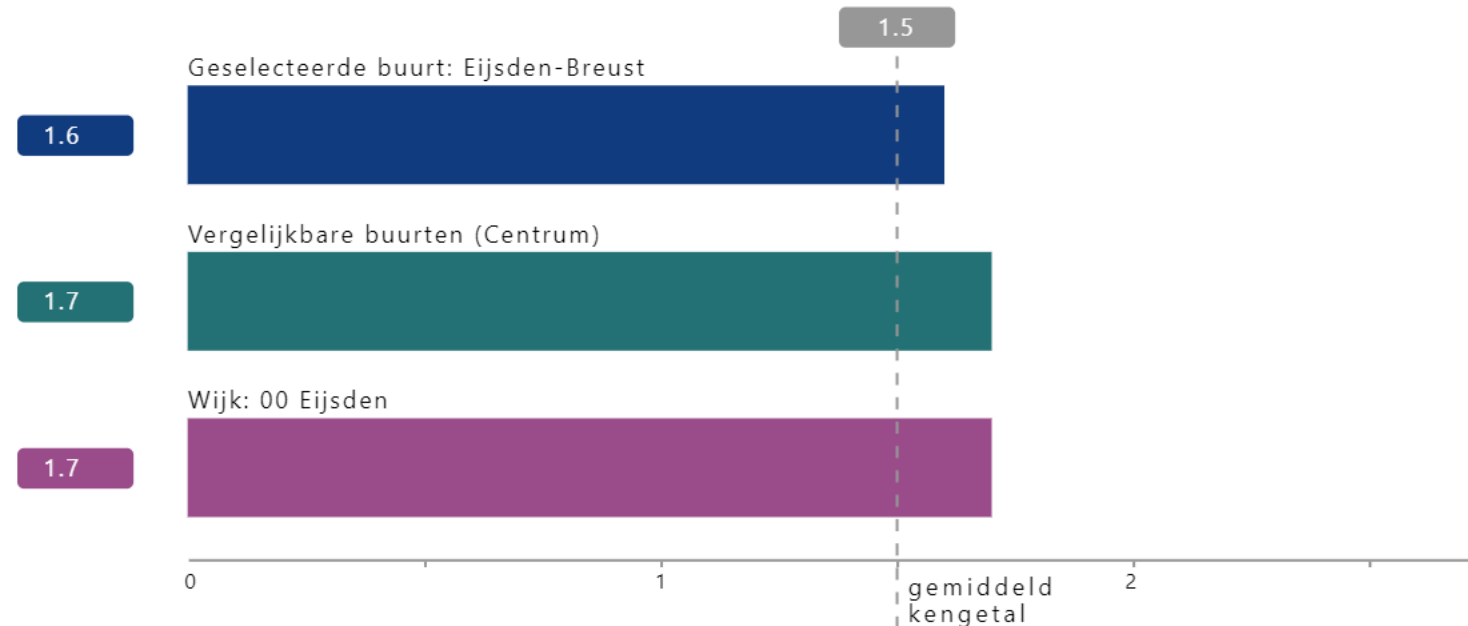
Stedelijkheidsgraad:

Niet stedelijk

WOZ-waarde: €244.000

Type woningen

Type woning: vrijstaande woning (koopwoning)



Toelichting uitkomsten

Parkeerregulering

- Verschillende regimes mogelijk
- Verschillende locaties

Parkeerkeerderregulering

- geen (gratis)
- blauwe zone
- betaald parkeren
- Belanghebbendenparkeren (vergunninghouders)



Parkeerkeerregulering

Type	Sturing	Veel voorkomende locaties
Blauwe zone	Parkeerplaatsen vrijhouden voor bezoekers -> sturing op parkeerlocaties, geen sturing op omvang vraag	<ul style="list-style-type: none">- Centrumgebieden- Winkelgebieden- Gebieden met doelgericht bezoek
Betaald parkeren	Sturen op omvang en locatie (onthefingen mogelijk in vorm van vergunningen)	<ul style="list-style-type: none">- Centrumgebieden- Schil centrumgebied- Rondom overige drukke locaties
Vergunninghouders	Parkeerplaatsen reserveren voor doelgroepen	<ul style="list-style-type: none">- Binnen centrumgebieden voor bewoners- Schil centrumgebied (woonwijken)- Overige woonwijken- Andere locaties met specifieke doelgroepen (zoals werkers)

De vraag aan u

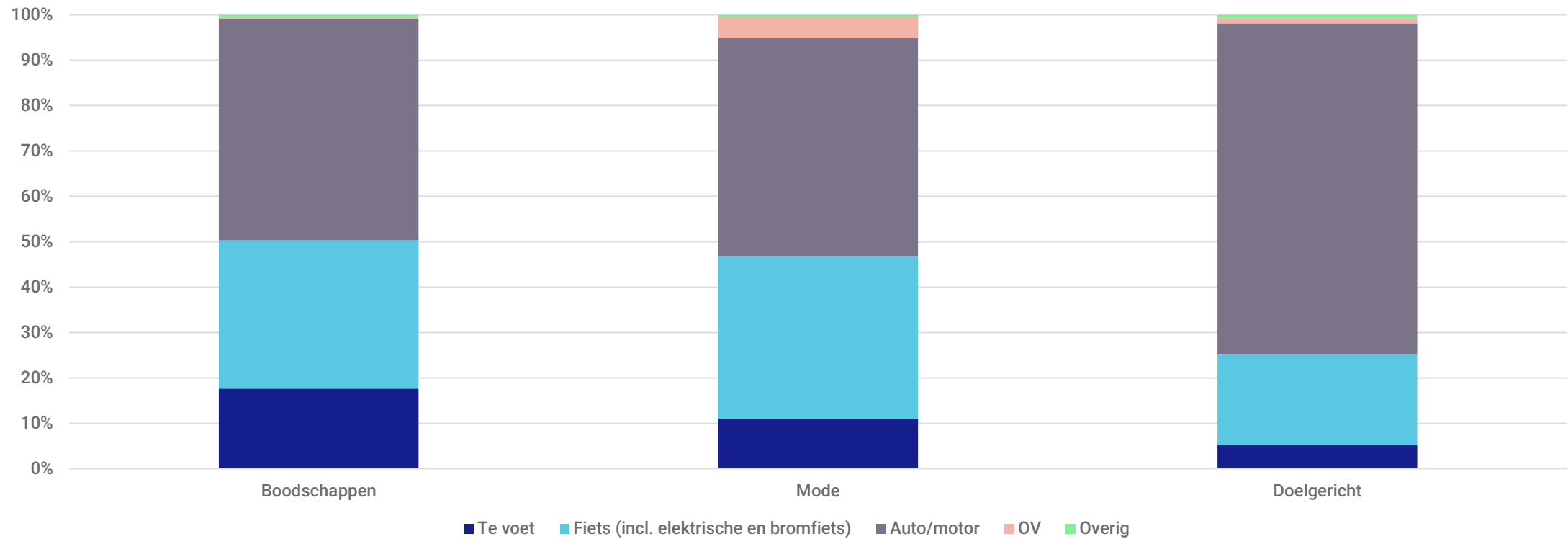
- Welke vormen van parkeerregulering past u toe?

Economisch belang van parkeren

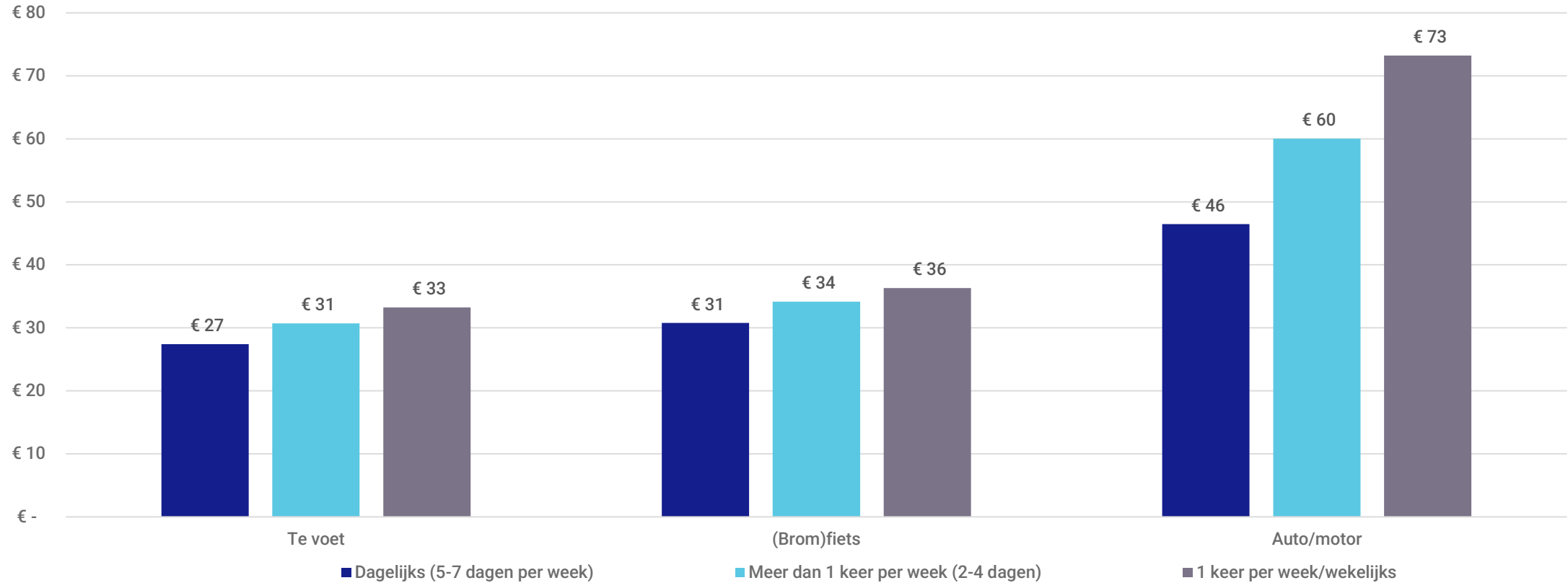
- Meten = weten
- Vanuit Koopstromenonderzoek Oost-Nederland

Vervoermiddelen per winkelmotief

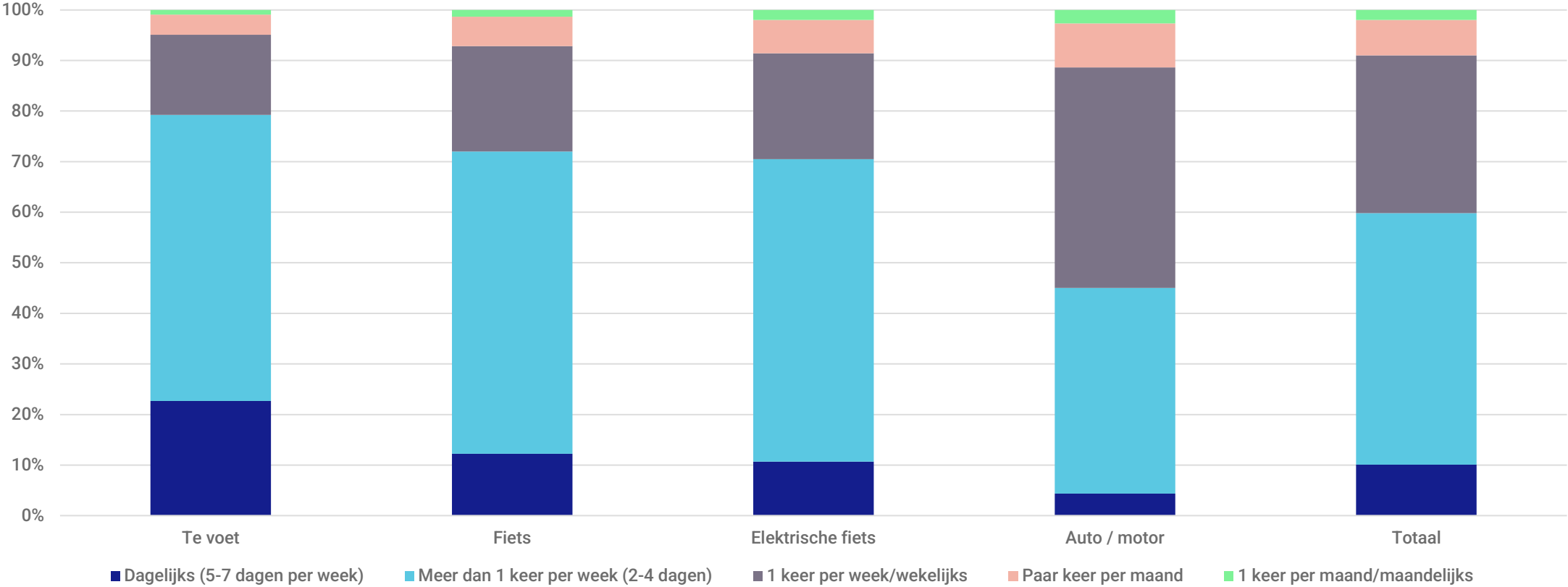
Vervoermiddelen per motief, hele onderzoeksgebied



Bestedingen per vervoermiddel, boodschappen



Bezoekfrequentie per vervoermiddel, boodschappen



Belang parkeren per type centrumgebied

Vervoerswijzeverdeling	Arnhem-Centrum (groot)	Oldenzaal-Centrum (middelgroot)	Putten-Centrum (klein)
Aandeel auto	32%	38%	46%
Aandeel fiets	27%	46%	46%
Aandeel voetganger	20%	15%	8%
Aandeel OV	21%	0%	0%
Rapportcijfers			
totaaloordeel	7,5	7,8	7,8
Parkeren auto	6,1	6,9	7,7
Stalling fiets	7,3	7,6	7,7
Aanwezigheid groen	5,7	6,4	7,0

De vraag aan u

- Heeft u een beeld van het economisch belang van verschillende vervoerswijzen?

Subthema's

- Deelmobiliteit

Specifieke voertuigen: elektrisch laden

- Plaatsen voor elektrisch laden liggen niet altijd op de gewenste plek (maptionnaire)
- Omgevingsvisie 2021: elektrisch rijden zorgt voor nieuwe eisen voor parkeren
- Strategie in Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Hillegom 2021
 - Openbare laadpalen worden vraagvolgend en proactief geplaatst
prognose aantal laadpalen in 2025: 94
 - Plaatsing openbare laadpalen conform plankaart, jaarlijkse toewijzing
- **uitdaging:** laadpaalkleven voorkomen, (gemeente heeft geen bevoegdheid, alleen mogelijk via exploitant)
- **voorstel:** laadplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen
 - als een parkeerplaats wordt voorzien van een laadplek, hoeft de parkeerplaats niet gecompenseerd te worden.
Ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk

Specifieke voertuigen: deelmobiliteit

- Speerpunt in mobiliteitsplan 2022:
 - Gemeente faciliteert deelauto aanbieders
 - opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit (auto's, fietsen, scooters, etc.)
 - inwoners meer vervoersmogelijkheden bieden, verrommeling van de openbare ruimte tegengaan
 - uitgangspunten: deelmobiliteit moet emissieloos zijn, voertuigen mogen alleen op specifieke locaties achtergelaten worden en deelmobiliteit moet zich ook richten op toeristisch-recreatief gebruik
- Plan duurzame ontwikkeling 2020-2024: deelauto's faciliteren in Holland-Rijnland-verband

De vraag aan u

- Wat ziet u als kansen in nieuwe vormen zoals deelmobiliteit?

Heeft u nog vragen?

Tim van Huffelen
tvhuffelen@goudappel.nl
+31650213577





INSPIRATIEDAG (REGIONAAL) PARKEERBELEID VAN DE TOEKOMST

Inhoudelijke sessie: parkeren, laden & autodelen

Dries Keunen – The New Drive



INHOUD

1. Laadintro
2. Huidige uitrol van publieke laadinfra
3. Parkeer- en laadbeleid
4. Toekomstige evoluties
5. Overzicht documentatie
6. Q&A



1. Laadintro

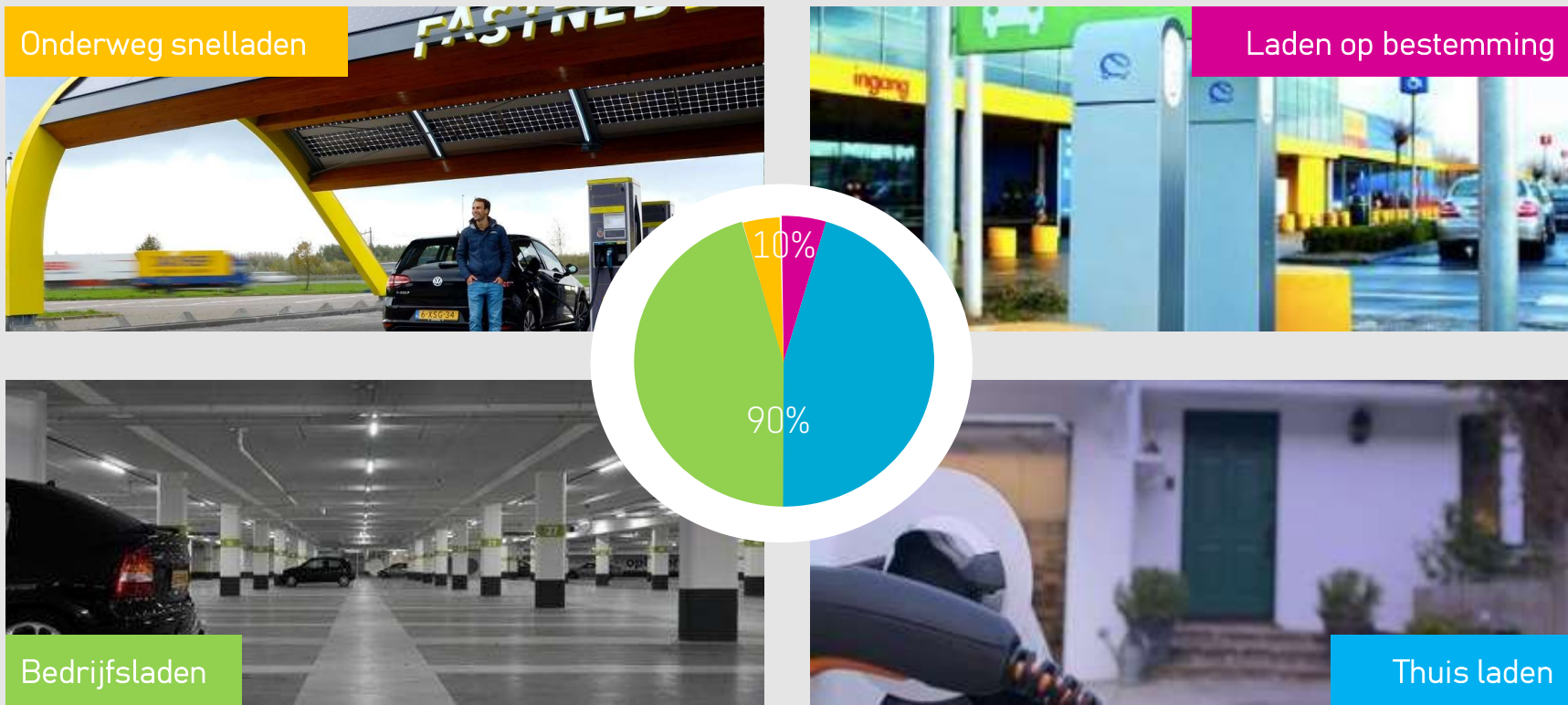
- A. STO(E)P
- B. LAADMIX
- C. LOCATIE-
TYPOLOGIEËN
- D. LADDER VAN
LADEN

STO(E)P: een vernieuwde dimensie...



Mobiliteitsbehoefte EV: de laadmix...

(waar gaan e-rijders typisch laden)



Locatietypologieën voor laadinfrastructuur...

Publieke laadinfrastructuur

24/7 publiek toegankelijk



Bijvoorbeeld: publieke laadpalen in gemeenten (Allego, Engie, TotalEnergies, Blink Charging, ...), DC-laadinfra op carpoolparkings AWV, ...

Semi-publieke laadinfrastructuur

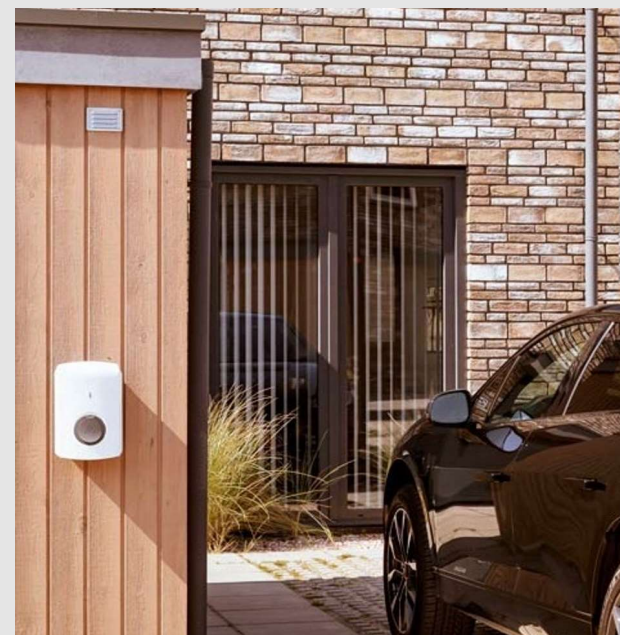
>10u/dag publiek toegankelijk



Bijvoorbeeld: laadpalen op parking retailers, kan zowel AC als DC zijn, laadpalen in parkeergebouwen, ...

Private laadinfrastructuur

Niet publiek toegankelijk



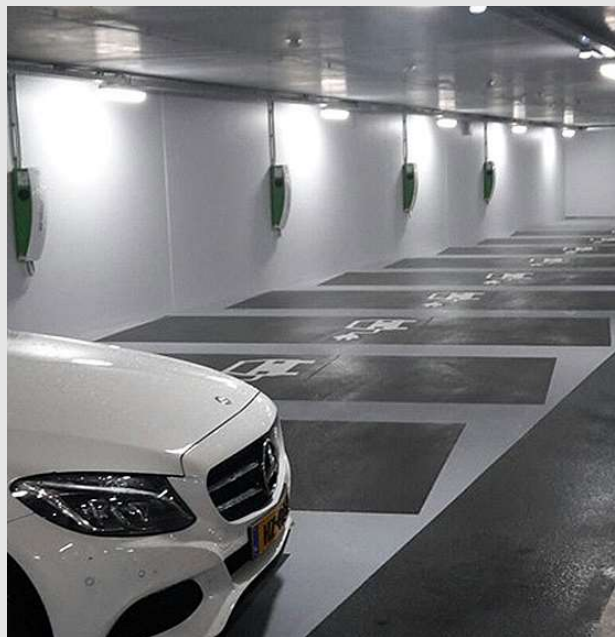
Bijvoorbeeld: thuislaadpunten, bedrijfslaadpunten (afgesloten achter een poort), ...

Verschillende facetten van "thuisladen"...

Op de oprit of in de garage



In een appartementencomplex



Publiek "thuis" laden



De ladder van laden...





2. Huidige uitrol publieke laadinfra

- A. VLAAMS BELEID
- B. CONCESSIONS AC-
EN DC-LAADINFRA
- C. STATUS UITROL



Vlaams beleid/strategie

Flexibele invulling doelstelling op basis van monitoring data (aantallen en gebruik)

Mix van laadpunten (publiek/privaat en op privaat/openbaar domein):

35.000 publieke laadequivalenten (CPE) in 2025

1. 25% via Vlaamse uitrol publieke laadinfrastructuur
2. Overige o.a. via CPT projectoproepen

(ultra)snelladers elke 25km op grote verkeersassen

Vlaams energiebeleid: EPBD

Concessie AC-laadinfrastructuur (1/2)

- Samenvatting lopende concessie uitrol AC-laadinfra
 - **Coördinatie** via het **Departement MOW** (bijna alle Vlaamse S&G doen mee, exclusief Antwerpen, Gent, Oostende & Genk)
 - **Timings**
 - Formeel gestart sinds 7 oktober 2022
 - Plaatsingsperiode loopt nog t.e.m. 7 oktober 2025
 - Exploitatietermijn van 12 jaar (max. 1x met 1 jaar te verlengen)

Cluster VVR's	Geselecteerde CPO
VVR Limburg	
VVR's Leuven en Vlaamse Rand	
VVR's Antwerpen, Mechelen en Kempen	
VVR's Gent, Vlaamse Ardennen, Waasland en Aalst	
VVR's Oostende, Westhoek, Brugge, Midwest en Kortrijk	



Concessie AC-laadinfrastructuur (2/2)

- Hoe worden laadpalen en parkeer-/laadvakken uitgerold?
 - Vraag- & datagestuurde uitrol:
 - ✓ Paal volgt wagen (PvW)
 - ✓ Paal volgt paal (PvP)
 - Strategische locaties
- Locatiekeuze
 - Voorstel door CPO, vervolgens voorleggen aan lokale overheid en Fluvius
 - Uitgangspunt PvW: max. 250 m wandelafstand van de aanvrager
 - Voorkeur om laadpalen te clusteren
 - MOW checkt verenigbaarheid geldende parkeerregels met lokale overheid



Concessie DC-laadinfrastructuur

- Regie & coördinatie via Departement MOW
- Lopende plaatsingsprocedure (via concessiemodel):
 - Fase 1: kandidatuurstelling (9 CPOs)
 - Fase 2: 1^{ste} bestek met 32 locaties: deadline offerte op 30/4/2024
- **Scope:** DC-snelladen op het openbaar domein ten behoeve van inter- en intragemeentelijk snelladen
- Minstens één snellader van min. 50 kW per locatie (zelf in te vullen door de CPO)
- Gunning voorzien nog voor de zomer...



Status uitrol (bron: Departement MOW)

- **PvW aanvragen** (cijfers tot eind januari 2024)
 - Aantal goedgekeurde aanvragen: 1.574
 - Aantal afgekeurde aanvragen: 630
- **Strategische locaties** (cijfers tot eind februari 2024)
 - Aantal goedgekeurde aanvragen: 2.372
 - Aantal afgekeurde aanvragen: 191
- **PvP uitbreidingen: 387**
- **Aantal gerealiseerde laadpalen: ca. 1.000** (t.e.m. eind maart 2024)
- **Aantal locaties in uitvoering: ca. 4.000 plaatsingsopdrachten** (t.e.m. eind februari 2024)



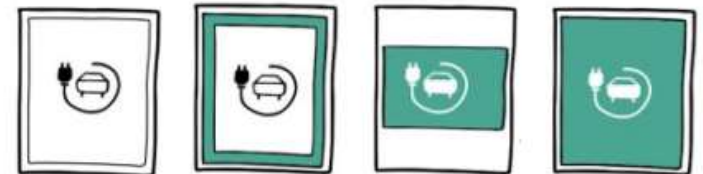
3. Parkeer- en laadbeleid

- A. WETGEVING
- B. HANDHAVING
- C. (GEEN) LAADKABEL OVER DE STOEP
- D. LAADPAALKLEVEN
- E. AUTODELEN



Wetgeving

- Aanvullend reglement voor de plaatsing van de signalisatie
- Verplichte signalisatie
 - Wegcode artikel 70.2.1 3° h
 - Verkeersbord E9a met een onderbord voorzien van een symbool "elektrische voertuigen", eventueel aangevuld met een voertuigcategorie
 - Staander/steun met een oranje kleur
- Optionele markering
 - Mogelijkheid om grondmarkering aan te brengen, om de zichtbaarheid/herkenbaarheid te verhogen
 - Kleurgebruik aanbeveling om groen te gebruiken (RAL 6024)





Handhaving

- Niet-elektrische voertuigen
 - Begaan geen overtreding op (gedepenaliseerd) blauwe zone of betalend parkeren, maar wel op het (niet-gedepenaliseerd) foutparkeren
 - Geen parkeerbelasting of -retributie, maar wel een 'gewone' verkeersovertreding (€ 58) of GAS i.h.k.v. foutparkeren
- Elektrische voertuigen (full EVs of PHEVs)
 - Sinds 1 oktober 2022: verplicht om aangesloten te zijn aan de laadpaal
 - Overtredingen bij niet-connectie worden beboet aan € 58
 - EVs die niet voldoen aan de bijkomende voorwaarden (bv. parkeerschijf) begaan een gedepenaliseerde parkeerovertreding → retributie, belasting of GAS



(Geen) Laadkabel over de stoep

- **Leidraad (geen) laadkabel over het trottoir (VVSG)**
 - In principe **verboden** om hinder te veroorzaken voor andere weggebruikers → “zo maar” laadkabel over het trottoir mag niet (cfr. wegcode)
 - **Lokale bevoegdheid**, indien een gemeente dit toch zou willen toelaten → regels vastleggen in een gemeentelijk politiereglement
 - **Waarom niet toestaan?**
 - Verminderde toegankelijkheid openbaar domein
 - Verrommeling publieke ruimte
 - Interesse van CPOs voor installatie publieke laadpaal daalt (cf. conflict met uitrol Vlaamse concessie?)
 - Gevoelsmatige privatisering parkeerplaats
 - Aansprakelijkheid gemeente bij ‘struikelen over kabel?’
 - **Waarom wel toepassen?**
 - Faciliteert aankoop elektrisch voertuig
 - In afwachting van publiek laadpunt

Bron: stad Beringen



(Geen) Laadkabel over de stoep

- Voorbeelden S&G die dit wel toelaten
 - Politiezone Roeselare, Izegem en Hooglede: laten dit toe onder voorwaarden:
 - Max. afstand van 10m tussen de grens van het eigen terrein en het voertuig
 - Kabel voor zover als mogelijk langs het voetpad leggen, om de lengte die het voetpad kruist te beperken
 - Kabel op deugdelijke wijze plaatsen en afdekken zodat andere gebruikers geen hinder ondervinden en het risico op struikelen wordt ingeperkt
 - Stad Brugge: laat dit toe onder voorwaarden (aanvullend op de voorwaarden van hierboven):
 - Kabel af te dekken met een degelijke kabelmat, deze moet zo zwaar zijn dat hij niet door de minste windstoot wegwaait of opkrult
 - Na het laden de kabel(mat) onmiddellijk verwijderen



Laadpaalkleven

- Via parkeerbeleid: blauwe zone of betalend parkeren
- Via rotatietarief / stimuleringsstarief / connectietarief
 - Prijs per tijdseenheid, van zodra de wagen is volgeladen
 - Binnen de Vlaamse concessie momenteel nog geen rotatietarief van toepassing, maar S&G kunnen dit suggereren bij het Departement MOW
 - Afsprakenkader rotatietarief in Vlaamse concessie AC-laadinfra:
 - € 0,01 excl. btw / minuut
 - max. bedrag per dag = € 7,20 excl. btw
 - Gaat in 60 minuten nadat de wagen volgeladen is
 - Enkel toegepast tussen 8u00 's morgens en 20u00 's avonds



Autodelen

- Voor e-deelwagens en e-taxi's kunnen ook publieke laadpalen worden aangevraagd via het Departement MOW
- Qua locatiebepaling zoveel mogelijk koppelen met Hoppinpunten of laadhubs
- Laadpaal met 2 laadpunten: "standaard" 1 laadpunt reserveren voor e-deelwagens, andere laadpunt publiek toegankelijk
- Parkeervak niet specifiek voorbehoud voor één bepaalde e-deelwagen, maar voor alle e-deelwagens

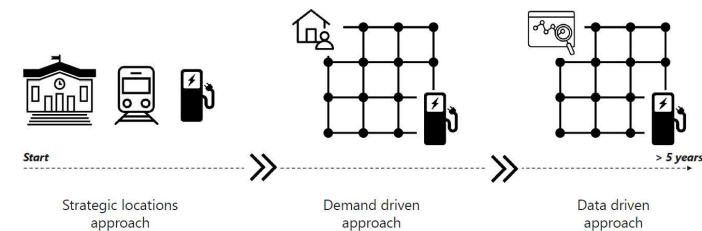


4. Toekomstige evoluties



Toekomstige evoluties

- **Uitrol laadinfrastructuur**
 - Meer en meer laadpleinen / laadhubs
 - Shift van publieke ruimte naar meer (semi-)publieke en private ruimte (bv. grote rush van retailers om laadinfra uit te rollen)
 - Naar een data gestuurde uitrol van laadinfra (zie onderstaande figuur)
 - Van personenwagens, naar logistiek en zware vracht → klassieke tankstations ombuigen naar energy hubs
 - Snelladen aan een grote opmars bezig, aanbod groeit dagelijks
- **Nood aan laadbeleid (sturen op laadgedrag door de overheid)**
- **Technologische evoluties**
 - AI: van menselijk laadgedrag naar zelfsturend laadgedrag





5. Overzicht documentatie



Overzicht documentatie

- www.milieuvriendelijkevoertuigen.be
 - Lokale besturen en publieke laadinfrastructuur
 - Leidraad lokaal laden: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/51317>
 - Help.gemeente.laadpalen@mow.vlaanderen.be
- <https://www.vvsg.be/omgeving/mobiliteit/e-mobiliteit>
 - Laadinfrastructuur
 - Leidraad (geen) laadkabel over het trottoir
 - Parkeren elektrische voertuigen



6. Q & A