



Het Parkeerbeleid en de Invoering van het centrale financieringsmechanisme

© Martina Hertel

Land:	België
Stad:	Gent
Aantal inwoners:	252 300 (jaar 2014)
Oppervlakte:	156.18 km ²
Bevolkingsdichtheid:	1 597/km ²

Wettelijke omstandigheden/beperkingen en hoe de stad ze opgelost heeft

a.) Hebben steden, in uw land, de bevoegdheid om zelf de tarieven van betalend parkeren te bepalen (zonder nationale of regionale tussenkomst)?

De stad Gent kan zijn eigen parkeertarieven bepalen, zonder regionale of nationale tussenkomst.

b.) Hebben steden de mogelijkheid om de inkomsten van betalend parkeren opzij te leggen om duurzame mobiliteitsoplossingen te financieren?

De stad Gent heeft de bevoegdheid om te beslissen hoe de inkomsten van betalend parkeren gebruikt worden. Zo kunnen ze gebruikt worden om oplossingen voor mobiliteitsproblemen te financieren.

c.) Gelieve de wettelijke situatie uitvoerig uit te werken wat handhaving betreft (gelieve rekening te houden met de volgende vragen: Is er een doeltreffende handhaving? Wie kan de handhaving uitvoeren? Wat wordt er precies gehandhaafd – enkel betalend parkeren of alle types van parkeerovertredingen zoals

parkeren op kruispunten, voetpaden enz.?)

De stad Gent heeft een wettelijk bindend handhavingsbeleid.

De stad voert de handhaving uit als het gaat om:

- Openbare parkeerplaatsen waar de toegelaten parkeertijd beperkt is
- Openbare parkeerplaatsen met een betalend parkeerregime
- Openbare parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners met een gemeentelijke parkeervergunning

De politie voert de handhaving uit als het gaat om:

- Overtredingen van de voorschriften wat stilstaand parkeren en parkeren in het algemeen betreft (bv. parkeren op kruispunten of op het voetpad)
- Overtredingen van de voorschriften i.v.m. half-maandelijkse wisselparkeren en beperkingen wat langdurig parkeren op openbare plaatsen betreft.
- Fraude met parkeerschijven

d.) Indien u geconfronteerd wordt met wettelijke

verplichtingen, hebt u ze kunnen oplossen, zo ja, hoe hebt u dat verwezenlijkt?

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen 'parkeerboetes', die door de politie worden vastgesteld en die van de nationale wetgeving komen, en 'parkeerretributies', die worden vastgesteld door onze parkeewachters en die van de lokale reglementeringen komen.

Aangezien er twee verschillende boetesystemen zijn, hebben



© Martina Hertel

ationale bepalingen over parkeerboetes inderdaad geen gevolgen voor ons lokale beleid wat parkeerretributies betreft.

Waren er moeilijkheden bij de invoering van het centrale financieringsmechanisme? Moest u de wet of financiële structuren veranderen om de invoering te kunnen verwezenlijken? Zo ja, welke maatregelen hebt u getroffen en hoe hebt u de beleidsvormers overtuigd? Welke argumenten werkten in uw stad?

Om correct op deze vragen te antwoorden, moeten we terug gaan naar de oprichting van de voorganger van het huidige Mobiliteitsbedrijf, het 'Parkeerbedrijf', dat in 1980 ontstaan is.

1980: oprichting van het Parkeerbedrijf

Het Parkeerbedrijf werd gesticht in 1980 door een beslissing van de gemeenteraad en een ministerieel decreet van de federale regering (die toen verantwoordelijk was voor deze zaken – deze bevoegdheid ligt tegenwoordig op regionaal niveau). Toen stelde de gemeentelijke wetgeving dat gemeenten en steden bedrijven mochten oprichten met een gedeeltelijk commercieel belang. Andere voorbeelden van deze soort 'gemeenschapsbedrijven' waren het 'energiebedrijf' en het 'bedrijf voor markten en festivals', die beide niet meer bestaan. De gemeenteraad dacht dat het handig was om alle parkeer-gerelateerde activiteiten in één bedrijf te bundelen. In de jaren 1980 ging dit hoofdzakelijk om parkeerexploitatie, een heel pragmatische aanpak van het parkeerprobleem, Zonder dit te koppelen aan echte beleidsbeslissingen.

Wat betekende het om zo'n 'gemeenschapsbedrijf' te zijn? Het liet het Parkeerbedrijf toe om veel autonomie te hebben over zijn financiën. Een gemeenschapsbedrijf had zijn

eigen boekhouding en eigen budget. De enigste link tussen het bedrijf en de stad Gent waren de regels wat personeel en financiële jaarresultaten betreft. Verliezen moesten door de stad gecompenseerd worden door de stadskas. Indien de nettoresultaten winstgevend waren, kon de gemeenteraad beslissen om (volledig of deels) deze winsten over te brengen naar de dienst Financiën.

Het Parkeerbedrijf begon zijn echte activiteiten in 1982 bij de opening van de eerste parkeergarage van Gent, 'Parking Vrijdagmarkt'. De stad wilde de uitbating van deze parking onder zijn eigen beheer houden. Later in 1982 werden alle verantwoordelijkheden wat het runnen van straatparkeren betreft (toen meer dan 1000 individuele parkeermeters) overgebracht van een aantal stadsafdelingen naar het Parkeerbedrijf.

Het Parkeerbedrijf breidde door de jaren heen aanzienlijk uit. Een gedeeltelijke uitleg hiervoor is het feit dat de stad de constructie van de eerste parkeergarage volledig gefinancierd heeft. Dat heeft ervoor gezorgd dat het nieuwe Parkeerbedrijf niet van bij de start overladen was met schulden. Het bedrijf slaagde er niet in om winstgevend te zijn tijdens zijn eerste jaren. De loon- en exploitatiekosten lagen hoger dan de winsten van de parkeergarage en parkeermeters.

De parkeergarage was meestal enkel deels gevuld met auto's, en op straat konden de mensen nog steeds gemakkelijk 'gratis' parkeerplaatsen vinden. Sommige leden binnen de gemeenteraad stelden zelfs voor om de parkeergarage gedeeltelijk te gebruiken voor andere activiteiten zoals het organiseren van een markt die binnen plaats zou vinden.

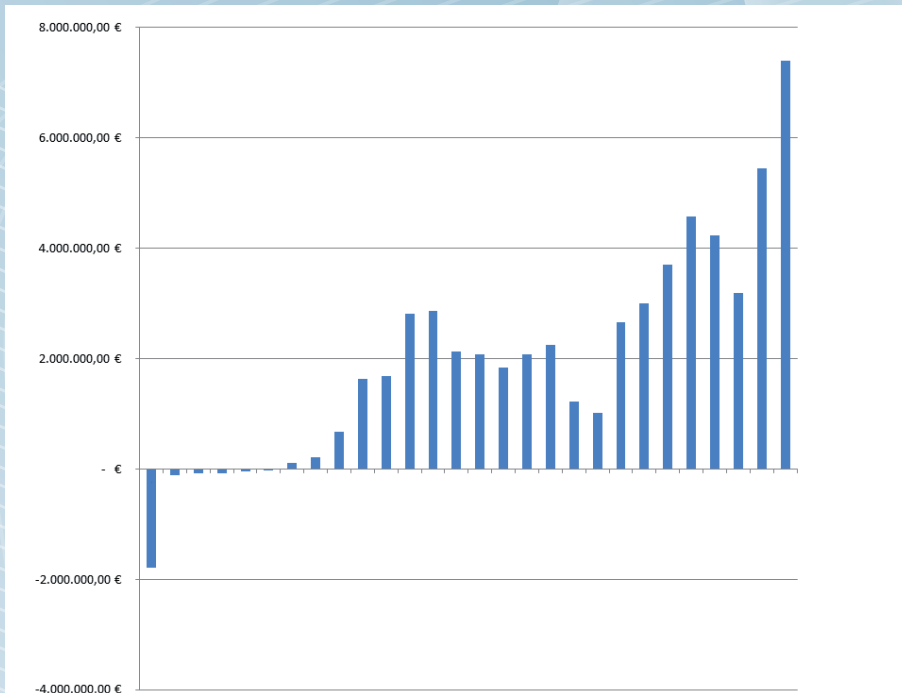
Dan kwam de grote stijging in wagengebruik en -bezit. De parkeercontrole werd geoptimaliseerd, het aantal betalende parkeerplaatsen groeide en tegen de tweede helft van de jaren 1980 begon het Parkeerbedrijf (redelijke) winsten te maken die sindsdien gelijkmatig stegen. Wat belangrijk was voor het succes, was het feit dat de gemeenteraad toeliet dat de winsten van het bedrijf grotendeels in het bedrijf bleven. Deze winsten werden gebruikt om nieuwe parkeerautomaten en displayautomaten te kopen en 4 nieuwe parkeergarages (2000 pl.) te bouwen. In het begin kwamen de winsten bijna volledig van straatparkeren. Bijna alle investeringen kwamen van de eigen cashreserves.

De groei is indrukwekkend geweest door de jaren heen zoals te zien is op de grafiek op de volgende pagina.

Meer recentelijk verordende een nieuw regionaal decreet dat, hoewel gemeenten nog steeds



© Patrick Henry, 2012



Evolution of profits of the Parking Company, 1982-2009

autonome entiteiten kunnen creëren, een beslissing moest gemaakt worden tussen een interne of externe entiteit. De stad Gent koos ervoor om een interne autonome entiteit te creëren die het oude Parkeerbedrijf en de mobiliteitsbeleidsafdeling van de stad samenbracht. Deze entiteit heeft geen echte financiële autonomie meer, aangezien de

geldstroom deel uitmaakt van de stadskas.

2009: oprichting van het Mobiliteitsbedrijf

Toen het Mobiliteitsbedrijf en zijn nieuwe financiële structuur opgericht werden in 2009, werd het mogelijk om inkomsten van de parkeerinfrastructuur direct voor beleidsmaatregelen

i.v.m. mobiliteit te gebruiken. Mobiliteitsbeleidsmakers van de stad en de exploitatie van de ondergrondse garages en straatparkeren werden samengebracht in één bedrijf. Dit werd mogelijk gemaakt door de regionale (Vlaamse) wetgeving.

Het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent heeft de verantwoordelijkheid (en bevoegdheid) om te beslissen hoe de fondsen, die het bedrijf krijgt door parkeerexploitatie en handhaving, te gebruiken. Over een vast bedrag dat jaarlijks wordt verdiend, is overeengekomen dat het terugstroomt naar de dienst Financiën. De overgebleven fondsen worden gebruikt om de exploitatie en ontwikkeling van de mobiliteitsinfrastructuur te handhaven. Een deel van de inkomsten gaat naar oplossingen voor duurzamere mobiliteit.

Gelieve er rekening mee te houden dat, hoewel we een grote onafhankelijkheid hebben, de uitgaveschattingen voor ons budget nog steeds goedgekeurd moeten worden door de gemeenteraad.



© Patrick Henry, 2005

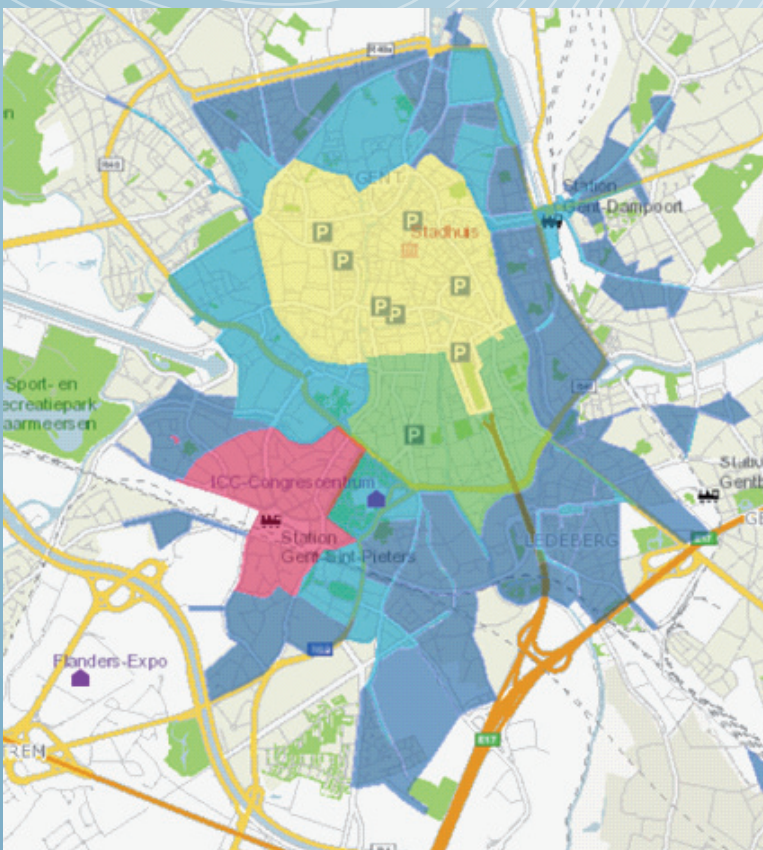
Hoeveel mensen betaalden er voor parking – waar en hoeveel?

Hoeveel parkeerplaatsen worden gecontroleerd door de stad en hoeveel zijn er betalend of kunnen enkel gebruikt worden met een bewonersvergunning? Hoeveel moeten mensen per uur of per jaar betalen (voor een vergunning)? Variëren de prijzen naargelang het voertuigtype en/of hoeveel vergunningen heeft elk gezin?

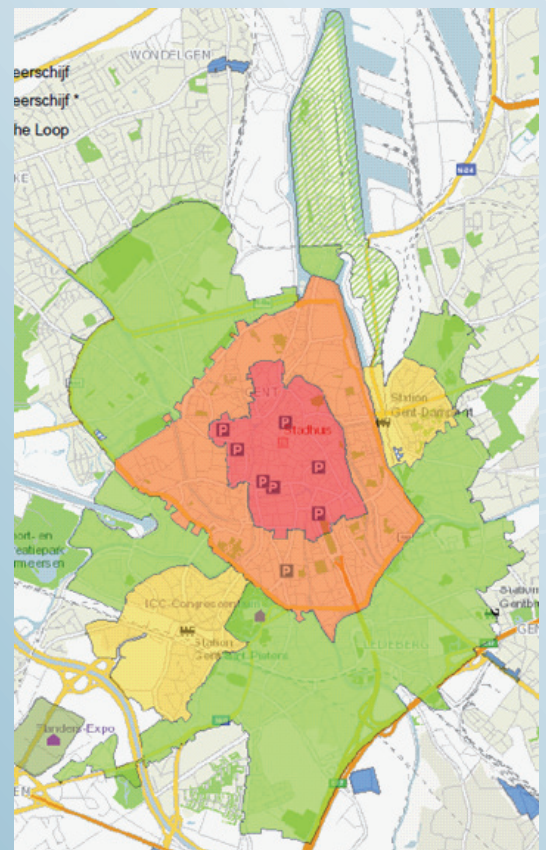
Leg uit of er gezinstypes/gebruikers zijn die geen vergunning mogen krijgen of per uur mogen betalen voor parkeren.

De stad beheert op dit moment 55904 parkeerplaatsen binnen zijn betalende parkeerzone, waarvan 7613 in onze parkeergarages en 1146 voorbehouden parkeerplaatsen

voor bewoners met een parkeervergunning. Dat omvat niet alle parkeerplaatsen op openbaar domein, aangezien er nog steeds een grote niet-betalende parkeerzone buiten de betalende parkeerzone is. De betalende parkeerzone wordt in 2016 uitgebreid, onderstaande beelden tonen in welke mate.



Huidige betalende parkeerzone (de kleuren duiden de verschillende prijscategorieën aan)



Toekomstige betalende parkeerzone (vanaf september 2016)

Tegelijk met de uitbreiding van de betalende parkeerzone, zullen de prijzen van straatparkeren stijgen. Samengevat:

- **De rode tariefzone** omvat het historische stadscentrum. Er is een prioriteit voor bewoners en korte-termijngebruikers. Er zijn veel voorbehouden parkeerplaatsen voor bewoners en niet-bewoners kunnen er enkel parkeren gedurende 3 uur per keer, tegen 10 euro.

- **De groene tariefzone** omvat de gele en oranje zone. Weer is de prioriteit gegeven aan bewoners, maar zowel parkeren op korte als lange termijn door niet-bewoners is mogelijk, tegen 3 euro per dag.

- **De oranje tariefzone** omvat de rode zone en komt overeen met het gebied binnen de stadsring (R40). De prioriteit wordt gegeven aan bewoners, maar zowel parkeren op korte als lange termijn door niet-bewoners is mogelijk. Auto's kunnen hier geparkeerd worden gedurende een langere periode, tegen 6 euro per dag.
- **De gele tariefzone** omvat het gebied rond de twee belangrijke treinstations. De prioriteit wordt weer gegeven aan bewoners. Niet-bewoners kunnen enkel 3 uur op rij parkeren tegen 4,50 euro. De reden voor deze parkeerbeperking is de grote aanwezigheid van pendelaars in deze gebieden en de daaropvolgende parkeerdruk.
- **Park&Rides** zijn ook een essentieel deel van ons huidige en toekomstige parkeerbeleid. Aangezien we autoparkeren dicht bij het centrum proberen te verminderen, vormen gratis of goedkope parkeergebieden buiten de betalende parkeerzone een goed alternatief zodat mensen zo hun trip kunnen voortzetten met behulp van het openbaar vervoer of per fiets. Meer van deze park&rides (of park&bikes) worden gecreëerd in 2016 en dat zal blijven duren doorheen de jaren die volgen.



© Patrick Henry, 2008

Handhaving

Is er op dit moment een doeltreffende handhaving van de parkeervoorschriften wat plaats betreft, en zo ja, waar en voor welk parkeertype (bv. enkel betalend parkeren, of bewonersparkeren)? Hoe en door wie wordt de handhaving uitgevoerd?

De handhaving wordt uitgevoerd door privéparkeerwachters die aangesteld zijn door het Mobiliteitsbedrijf via een openbare gunning. Ze stellen inbreuken op straat vast, terwijl de stad zich bezighoudt met de

administratieve follow-up (back-office) en de handhaving van de betaling.

Retributies worden vastgesteld voor de niet-betaling van parkeerboetes in de plaatsen waar er sprake is van betalend parkeren, voor de overschrijding van de parkeerduur en voor parkeren zonder vergunning op voorbehouden parkeerplaatsen voor bewoners.

Dat wordt gedaan door terminals te gebruiken, waar ze de nummerplaat kunnen ingeven

en te weten komen of de auto in kwestie een digitale vergunning heeft.

Indien mensen weigeren hun retributie te betalen, gaat de zaak naar de gerechtsdeurwaarder, die het bedrag en bijkomende kosten voor late betaling int. In bepaalde gevallen gaat de stad naar de rechtbank om een geschil met een persoon die de aanklacht aanvecht te regelen.

Wat zijn de doelstellingen van uw mobiliteitsbeleid en hoe worden ze ondersteund door parkeerregels?

Wat zijn de doelstellingen van uw mobiliteitsbeleid? Wilt u parkeerovertredingen aanvechten? Wilt u geld verdienen? Wilt u de bewonerszones verlossen van geparkeerde auto's van pendelaars? Wilt u de openbare ruimte opnieuw toewijzen en die ruimte voor bewoners i.p.v. auto's ter beschikking stellen? Wilt u (halflege) ondergrondse garages vullen? Wilt u files verminderen en het aandeel van alternatieve vervoerswijzen doen stijgen? Wat wilt u met uw mobiliteitsbeleid bereiken en hoe ondersteunen de parkeerregels dit?

Het mobiliteitsbeleid van de stad Gent wenst duurzamere vervoerswijzen te promoten (zoals (in deze volgorde) te voet, met de fiets, het openbaar vervoer, eigen auto). We passen dat toe door autobestuurders aan te moedigen om te parkeren op park&rides en park&bikes indien mogelijk, door de voorkeur te geven aan parkeren gedurende een korte periode in het stadscentrum en natuurlijk door wandel-, fiets- en openbaar vervoer routes en condities te verbeteren.

Natuurlijk willen we parkeerovertredingen tegengaan, aangezien ons mobiliteitsbeleid ondermijnen. Geld verdienen is niet hét doel van ons beleid, maar het vergemakkelijkt het wel. Soms staat geld verdienen recht tegenover ons beleid: veel betalende parkeerplaatsen worden verwijderd zowel om meer groene gebieden en fietsparkeerplaatsen in de stad te krijgen als om de stroom van openbaar vervoer te verbeteren. We houden ook de auto's gedeeltelijk uit het stadscentrum, wat een negatieve invloed kan hebben op de inkomsten die van onze parkeergarages komen. Een bepaald financieel



© Martina Hertel

evenwicht moet bereikt worden om al deze voorwaarden in overeenstemming te brengen.

We willen bewonerszones verlossen van geparkeerde auto's en pendelaars. We doen dat door het aantal voorbehouden bewonersplaatsen en parkeertarieven te doen stijgen.

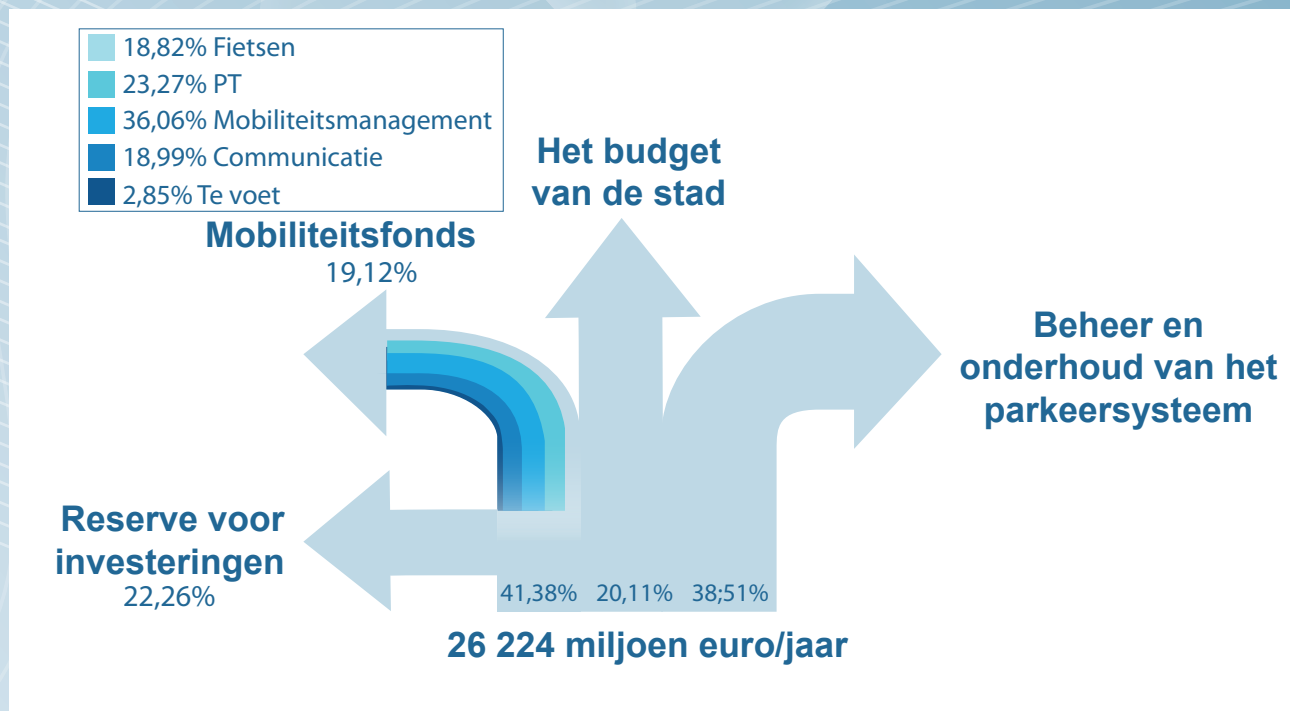
Natuurlijk willen we de openbare ruimte opnieuw toewijzen aan de bewoners. We hebben een oude traditie in het opnieuw toewijzen van openbare ruimte om de leefbaarheid in de stad te promoten. Een heel goed voorbeeld hiervan is de grote voetgangerszone die we in onze stad geïnstalleerd hebben in 1997. Een ander voorbeeld is ons recent SUMP, dat de voetgangerszone bijna zal verdubbelen. En dan is er ook het project 'leefstraten', waarin onze bewoners een autovrije straat kunnen aanvragen voor meerdere maanden per jaar, en

hun eigen straat helemaal opnieuw kunnen inrichten.

Het vullen van halflege ondergrondse garages is niet echt een doelstelling, maar als we mogelijkheden zien door bovengrondse parkeerplaatsen te verwijderen en ervoor te zorgen dat deze auto's ondergronds parkeren, dan doen we dat. Winstmaximalisatie is niet het eerste doel, deze keuzes zijn altijd beleid-gericht.

En natuurlijk willen we files verminderen. We focussen ons op betere routes voor het openbaar vervoer en fietsen en proberen onnodig doorgaand verkeer in de binnenstad te vermijden.

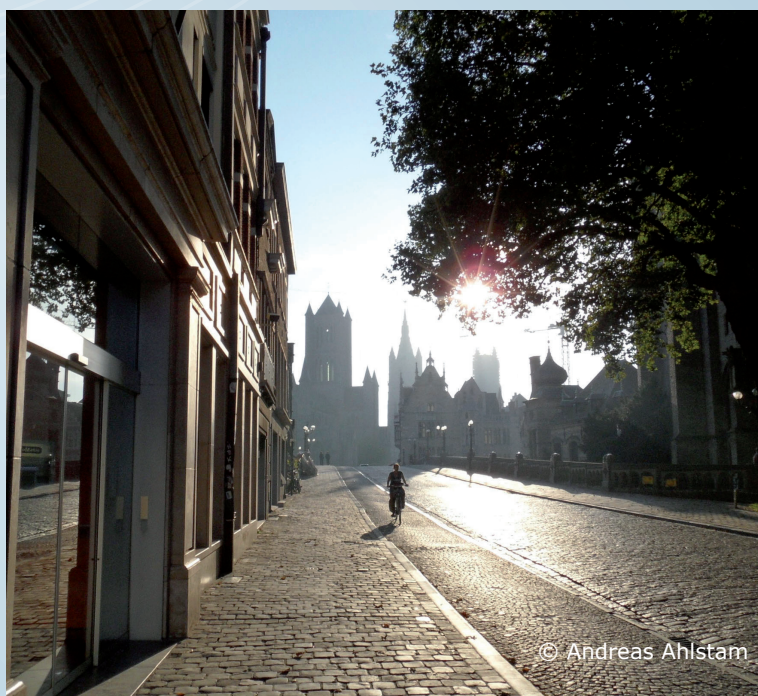
Verwachte inkomsten en (geplande) uitgave van het centrale financieringsmechanisme



Bron: Stedelijk Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent

Wie beslist over hoe het geld in het mobiliteitsfonds wordt gebruikt?

De schepen beslist in overleg met het Mobiliteitsbedrijf.



Welke projecten/maatregelen hebt u gefinancierd sinds het centrale financieringsmechanisme is ingevoerd en welke zal u financieren de volgende 1-2 jaar?

Dat is een moeilijke vraag om te beantwoorden, aangezien alle maatregelen i.v.m. duurzame mobiliteitsmodi gefinancierd worden door onze eigen geldmiddelen (met uitzondering van maatregelen die door subsidies gefinancierd worden natuurlijk). Voorbeelden:

- De aanstelling van een mobiliteitsplanner voor scholen
- De bouw van Park&Rides
- De financiering van een fietsdeelsysteem
- De uitbreiding en modernisering van onze parkeermeters
- De financiering van een nachtelijk openbaar vervoernetwerk

Contact:

Louis De Geest

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Tel. +32 (9) 266 29 84

Fax 09 266 28 99

Email: Louis.deGeest@stad.gent

Internet www.mobiliteitgent.be; www.gent.be



www.push-pull-parking.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

De auteurs zijn als enige verantwoordelijk voor de inhoud van deze fact sheet, die niet noodzakelijk de mening van de Europese Unie weergeeft. Het EASME noch de Europese Commissie zijn aansprakelijk voor het gebruik dat kan worden gemaakt van de erin vervatte informatie.