

gent: slim op weg

PARKEERPLAN GENT

hefboom voor een betere mobiliteit



Parkeerplan is de voorbode van een nieuw mobiliteitsplan voor Gent

Het 'parkeerplan Gent' staat niet op zich maar is een belangrijk **onderdeel van het** nieuwe **mobiliteitsplan** dat de Stad eind 2014 voorstelt. Met dat globale plan wil Gent gericht werken naar een leefbare, bereikbare, verkeersveilige, klimaatneutrale en kindvriendelijke stad.

Het **parkeerbeleid is een belangrijke** sleutel om die hoge ambities te kunnen realiseren. Goed gekozen **parkeermaatregelen** zijn bijvoorbeeld erg doeltreffend om de binnenstad autoluwer te maken en minder doorgaand verkeer door woonstraten te sturen. Dat hoeft niet ten koste te gaan van wie de auto nodig heeft.



Strategische keuzes

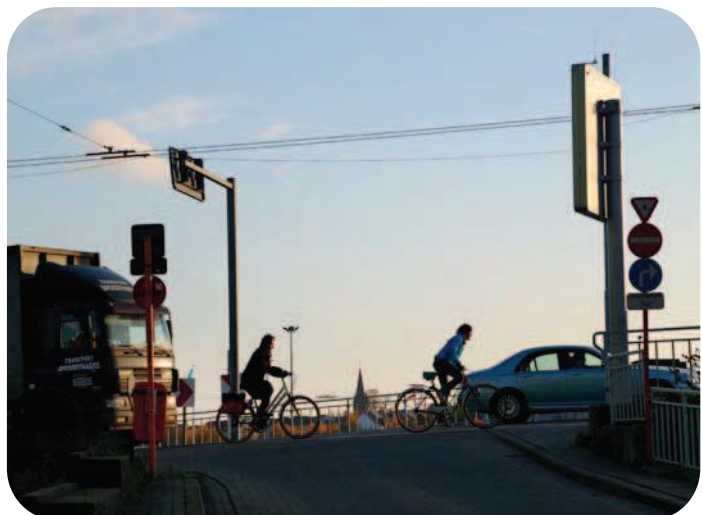
Het overkoepelende mobiliteitsplan linkt de parkeermaatregelen met andere strategische keuzes zoals voor:

- **Verkeerscirculatie** (eenrichtingsstraten, knippen van straten,...)
- **Wegencategorisering** (woonstraten, hoofdverbindingswegen,...)
- **B401** (hoe sluiten we deze afrit zonder grote problemen?)
- **Milieu** (aankpak fijn stof, lawaaihinder,...)
- **Zwaar vervoer** (vrachtwagens, toeristenbussen,...)
- **Openbaar vervoer** (aanbod trein-tram-bus, nieuwe tramlijnen,...)
- **Toegankelijkheid** (barrières wegwerken voor senioren, personen met een handicap,...)
- **Verkeersleefbaarheid** (leefstraten, co-creatie,...)
- **Metten en weten** (verkeersonderzoek, ongevallenregistraties,...)



De Gentse visie op mobiliteit heeft ook raakvlakken met andere beleidsdomeinen (stedenbouw, milieu, economie, wonen,...).

Het parkeerplan is een integraal onderdeel van het mobiliteitsplan. En dat sluit op zich weer aan bij het nieuw ruimtelijk structuurplan dat ook in opmaak is.



Parkeerplan valt niet plots uit de lucht. Wat vooraf ging...

Aanleiding en doel:

In Gent evolueren de parkeerproblemen snel. Parkings raakten steeds vaker volzet. Het aantal bewonerskaarten blijft stijgen, terwijl het aantal openbare parkeerplaatsen daalt, enzovoort. Er is nood aan een vernieuwde, innovatieve en duurzame visie op parkeren. Een parkeerplan moet nieuwe krijtlijnen trekken voor het Gentse parkeerbeleid voor de komende jaren.

Voorbereiding

In de herfst van 2013 eindigde de onderzoeksfase voor het parkeerplan. Dit leidde tot een analyse van de parkeersituatie en -evolutie in Gent ('parkeerstudie'), en een vergelijkend onderzoek van parkeerconcepten in andere Europese steden ('benchmark').

In oktober vond hierover een infomarkt plaats en kon iedereen mee nadenken en zijn mening geven over parkeerideeën, onder meer op twee debatavonden.



Wat blijkt uit de Parkeerstudie?

- Er zijn meer fietsenstallingen nodig.
- Er is op straat vooral 's avonds veel parkeerdruk door de bewoners zelf
- Het openbaar parkeeraanbod wordt niet altijd optimaal benut
- Bewonerskaarten zijn nu goedkoop maar garanderen geen parkeerplaats
- Een meerderheid van de werknemers draagt niet zelf de parkeerkosten
- Werknemers zonder gratis parkeerplaats, parkeren zich rond het centrum of langs de OV-assen
- In het centrum parkeren vele bezoekers niet zo lang. Zij gaan ervan uit dat zij een parkeerplek vinden.
- Wie lang parkeert, kiest vaak voor bepaalde parkeer-garages of een straat net buiten het centrum
- Pendel- en kotstudenten zorgen voor extra parkeerdruk
- Het private parkeeraanbod beperkt de impact van het parkeerbeleid maar kan eventueel beter benut worden.
- De hoge parkeerdruk in bepaalde zones bemoeilijkt het laden en lossen en interventies (dokter, loodgieter,...)
- Werven nemen heel wat parkeerplaatsen in

Wat blijkt uit het vergelijkend onderzoek?

- Andere steden worstelen met dezelfde fietsparkeerproblemen als Gent
- Parkeren in Gent is vrij goedkoop
- Parkeren ligt overal gevoelig.
- Ook andere steden testen innovatieve concepten uit.

Wat wil het 'parkeerplan Gent' bereiken?

Parkeerplan is een middel

Parkeermaatregelen zijn geen doel op zich. Het zijn hefbomen om...

- minder verkeer te genereren
- verplaatsingen in te korten in afstand en tijd
- mensen te stimuleren om zich meer anders te verplaatsen
- het vervoerssysteem schoner en efficiënter te maken en tegelijk de stad bereikbaar te houden.

Op die manier maken we onze stad leefbaarder en beter bereikbaar voor wie er écht moet zijn.



Hoe wil Gent dit doel bereiken?

Fietsparkeren:

- In Gent zijn fietsers alomtegenwoordig in het straatbeeld.
- De spectaculaire groei van het aantal fietsers vraagt ook extra inspanningen, onder meer voor fietsparkeren.
- Fietsen stallen krijgt dan ook de nodige aandacht in het parkeerplan: met een opdeling tussen fietsenstallingen in de buurt van woningen (herkomst) en andere stallingen (bestemming)

Autoparkeren:

- Huidige parkeeraanbod beter benutten
- Parkeerbehoefte bewoners gaat voor op die van bezoekers en pendelaars
- Verbeteren vervoersalternatieven
- Duurzame verplaatsingen alle kansen geven, ook door niet teveel parkeerplaatsen te voorzien
- Parkeren in centrum blijft mogelijk
- Uitgesproken keuzes "wie parkeert waar in Gent?"



Innovatie en toekomstgerichte parkeerconcepten

- Switch parkeerplaatsen: sommige locaties flexibel inrichten om op bepaalde (piek)momenten voor fietsparkeren te dienen en op andere momenten voor autoparkeren (bijvoorbeeld aan een school)
- Sneller parkeerplaatsen vrij maken: 'stop & shop', 'virtuele parkeerkaart', rotatieparkings,...(met bijvoorbeeld maximum duur van parkeren, of lang-parkeren gevoelig duurder te maken)
- Bewoners: goedkope parkingabonnementen, buurtparkings
- Intermodaliteit: Park & Ride/Bike/Boat netwerk
- Parkeerrichtlijnen voor nieuwe bouwprojecten (hoeveel plaatsen moeten voorzien worden?)
- ...

Waar kunt u uw fiets onderweg parkeren?

Waar fietsparkeren?

Naast sportief of recreatief fietsen, gebruiken we onze fietsen meestal om 'ergens' heen te rijden: naar het werk, de bibliotheek, het stadscentrum,... Op piekmomenten zoeken heel veel fietsers tegelijk een plekje. Dat vraagt een aparte aanpak.

Gent hanteert daarbij twee speerpunten:

- 1) Zoeken naar extra fietsparkeerplaatsen waar er al een grote behoefte is
- 2) Pro-actief op zoek gaan naar interessante plekken om nieuwe fietsenstallingen toe te voegen



Keuzes en plannen:

- Plaatsen voorzien voor **bakfietsen en fietskarren**
- Geen aparte stallingen voor elektrische fietsen
- **'Switch parkeerplaatsen'** die overdag voor fietsen en 's avonds en 's nachts voor auto's zijn (vb. aan scholen)
- Tijdelijke **'piekstallingen'** wanneer veel fietsen verzamelen (vb. bij evenementen, koopjesperiode,...)
- **Fietspontons** om in bepaalde omstandigheden ook de ruimte op het water te benutten
- **Fietsenparkings:**
 - o Nu al aan de Korenmarkt, het Braunplein en de Vooruit
 - o Uitbreiding met andere locaties is aangewezen
- Combinatie **fiets-auto** en **fiets-openbaar vervoer**:
 - o Meer fietsenstallingen aan belangrijke bus-en tramhaltes
 - o Park and bike: eerste deel van de verplaatsing met de auto + auto parkeren + verder fietsen
 - o Bike and ride: eerst een eindje fietsen + fiets parkeren + dan verder met de (deel)auto
- Lokaal verbod om een fiets te stallen?
 - o Eventueel als er een goed alternatief vlakbij is, en als er een hoge parkeerdruk op straat is



Switch parkeerplaatsen

Uitbreiding
Fietsparkeren
Combinatie fiets-auto en
fiets-openbaar vervoer

Waar is uw fiets helemaal thuis?

Fietsen alomtegenwoordig

Gent wil een echte fietsstad zijn. Er kan zeker nog veel beter, maar iedereen kan zien dat het aantal fietsers al jaren pijlsnel groeit. Dat vraagt ook extra inspanningen voor fietsparkeren.

Evolutie aantal fietsers op 1 dag

Telperiode	Locatie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	gemiddelde jaarlijkse groei
maart	Groendreef Onderdoorgang		2100	2399	2940	2270	3026	+ 11%
april	Gaardeniersweg				311	675	1000	+ 111%
mei	Muinkkaai		2208	2538	2868	2337	2830	+ 7%
mei	Lindelei	2867	4250	4172	4647	5122	6057	+ 22%
september	Sint-Jorisbrug Onderdoorgang		766	955	1144	1068	sept.	+ 13%
oktober	Phoenixbrug Onderdoorgang	2388	2413	2658	2786	2930	okt.	+ 6%

Meer fietsen = meer ruimte voor fietsparkeren

Het is super dat er steeds meer fietsen in het Gentse straatbeeld opduiken. Ze rijden niet enkel rond, maar ze staan ook stil. Daarbij is er een verschil tussen fietsen die 'thuis' geparkeerd staan (herkomst) en fietsen die aan scholen, winkels, cafés,... staan (bestemming). In het parkeerplan is een **specifieke aanpak** uitgewerkt voor de herkomstzijde (bewoners) en de bestemmingszijde (bezoekers) van fietsparkeren.



Waar parkeren bewoners hun fiets?

Onderzoekscijfers uit 2012 leren dat in Gent 9/10 gezinnen minstens 1 fiets hebben. Een Gents gezin bezit gemiddeld 2,6 fietsen.

Niet iedereen heeft de ruimte om fietsen thuis veilig en droog te parkeren. Gent wil daarom ook een goed aanbod van publieke stallingsvoorzieningen.

Enkele keuzes:

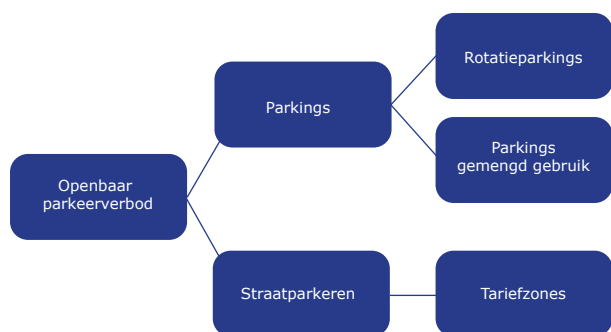
- Klemtoon op een **gebiedsgerichte aanpak** met een goede verhouding tussen het aantal openbare stallingen en het aantal woningen
- Zoeken naar locaties voor 'in pandige' **buurtstallingen**, zoals de nieuwe fietsenparking 'Luizengevecht' in de Brugse Poort
- Een '**parkeermakelaar**' neemt een deel van die zoektocht op zich
- Parkeren tegen gevels wordt niet gepromoot, omdat zulke fietsen de **veilige doorgang** voor voetgangers kunnen blokkeren



Wie parkeert waar en wanneer met de auto?

Nieuwe uitgangspunten

- In het stadscentrum is parkeren op straat voor bewoners of voor korte bezoeken (tot 3 uur); lang parkeren hoort in de parkings thuis.
- Er komt een onderscheid tussen 'rotatieparkings' en 'parkings voor gemengd gebruik'
- De parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers gaat voor op die van werknemers en studenten.
- Wie lang wil parkeren (= meer dan 5 uur), doet dit beter buiten het centrum of kiest voor andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer, park and ride, taxi...).

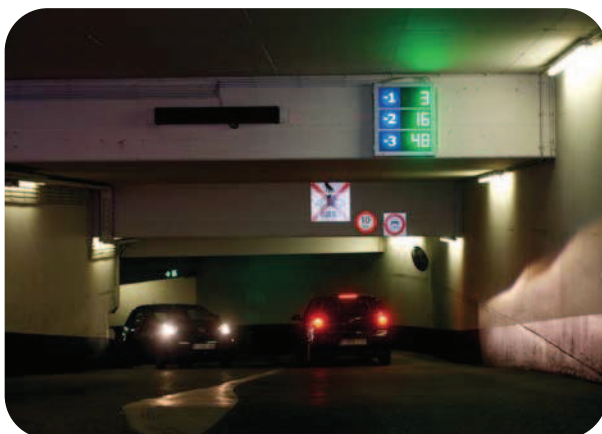


Nieuwe tarieven straatparkeren

gratis dag	15 min. 9-19u	15 min. 9-19u	15 min. 9-19u	30 min. 9-19u
1e uur	€2,50	€1,50	€1,50	€0,80
2e uur	€3,50	€1,50	€1,50	€0,80
3e uur	€4,00	€1,50	€1,50	€0,80
som 3 uur	€10,00	€4,50	€4,50	€2,40
dagtarief	-	€6,00	-	€3,00
avond	19-24u	19-23u		
1e uur	€1,50	€1,00		
2e uur	€1,50	€1,00		
3e uur	€1,50	€1,00		
som 5 uur	€7,50	€4,50		

Parkeren op straat

- Er komt een nieuwe eenvoudigere afbakening van 4 parkeerzones met eigen tarieven.
 - o **Rode zone**: hoogstedelijk gebied
 - o **Groene zone**: centraal stedelijk gebied
 - o **Oranje zone**: stationsomgeving
 - o **Gele zone**: stedelijk gebied (eerste half uur gratis)
- De 'blauwe zone' verdwijnt (= **geen parkeerschijf meer** nodig)
- Proefproject met '**stop&shop'-plaatsen**, waar je maximaal 1 uur kan parkeren. Zo komen er in het centrum sneller plaatsen vrij.
- Met een '**virtuele parkeerkaart**' betaal je alleen de echt geparkeerde tijd (= handig voor wie regelmatig in Gent parkeert)



Openbare parkings

- Tarieven in parkings worden **duurder** om langdurig parkeren en onnodige autoverplaatsingen te ontmoedigen.
- In de '**rotatieparkings**' in het centrum is parkeren het duurst. Doel is dat auto's er minder lang blijven staan en dat er bijgevolg sneller plaatsen vrij komen (vb: Vrijdagmarkt, Sint-Michiels en Reep).
- **Gemengde parkings** zijn goedkoper en bieden meer abonnementen aan. Daar kan je langer parkeren (vb: Ramen, Savaanstraat, Sint-Pietersplein).
- Gemengde parkings hebben ook voordelige **bewonersabonnementen**.

- Nieuwe tarieven maken het **voor bewoners makkelijker** om een vrije plek te vinden:

- o duurdere bezoekerstarieven
- o uitbreiding betalend avondparkeren

- Ontmoediging misbruik bewonersplaat: **hogere retributies** voor niet-bewoners die daar parkeren

- **1ste bewonerskaart** blijft gratis, 2de zal 250 euro kosten

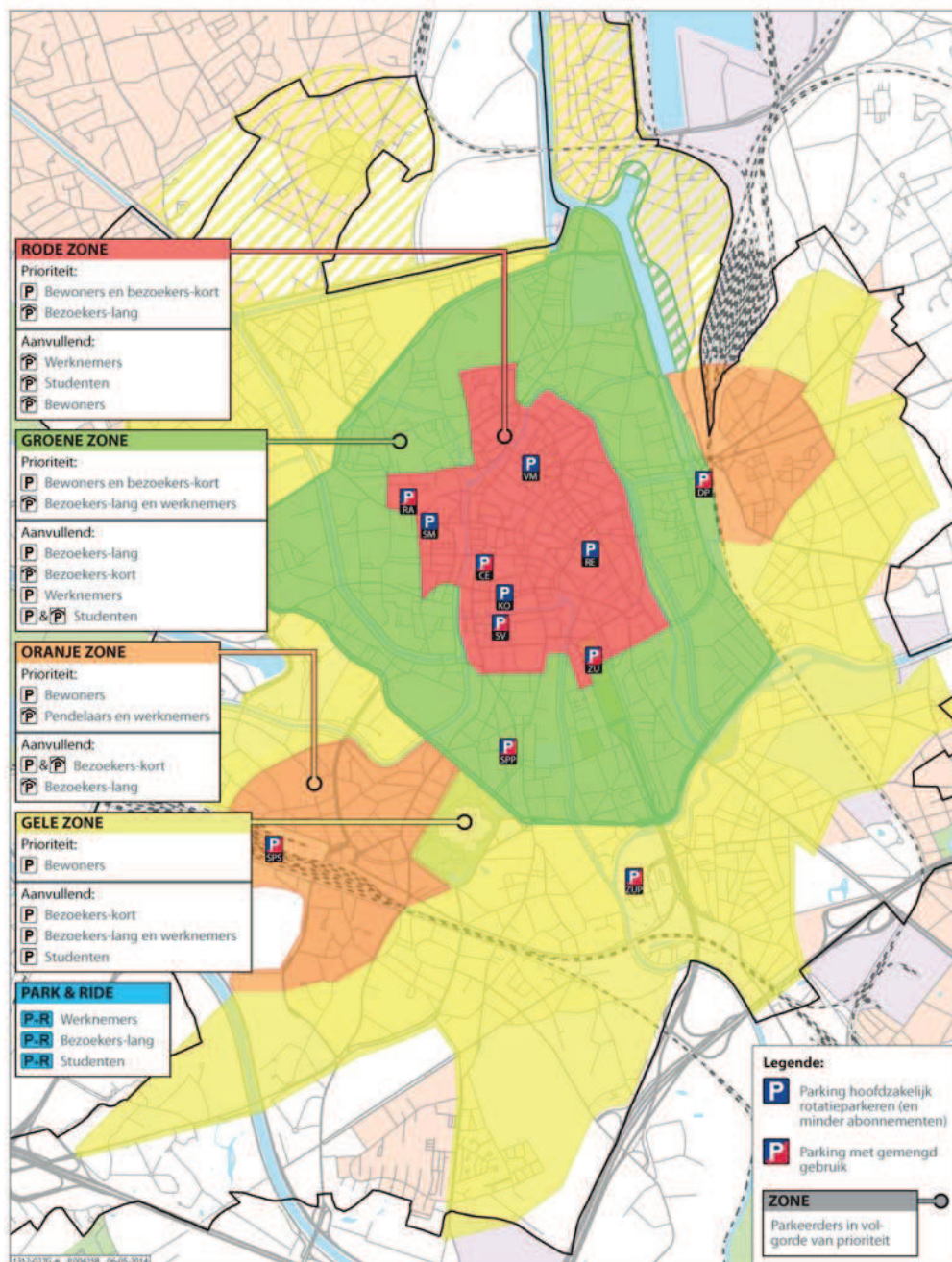
- **Kleinere bewonerszones** zodat voorbehouden parkeerplaatsen echt voor buurtbewoners zijn

- **Meer bewonersplaatsen** (na onderzoek en op maat van de buurt)

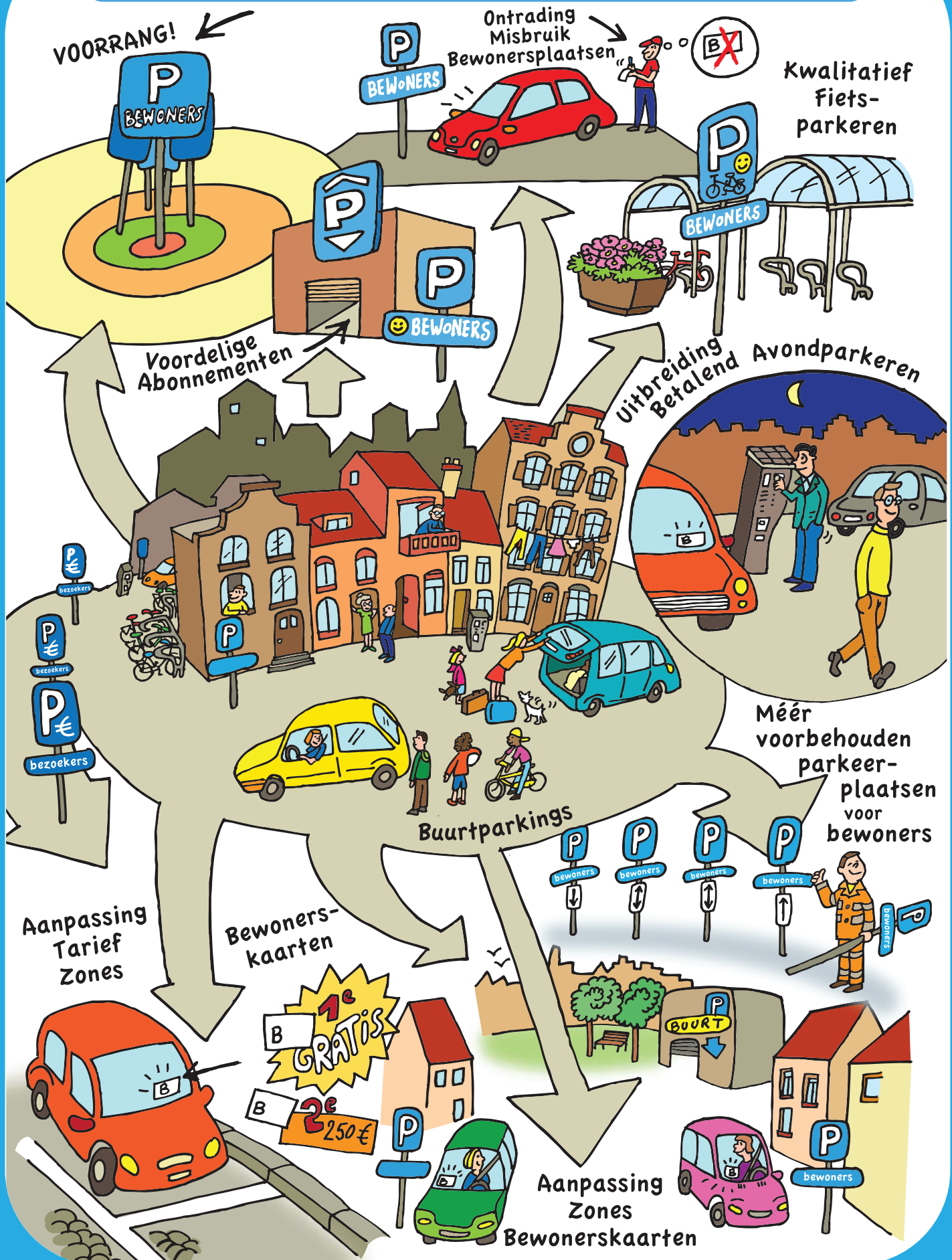
- Niet meer automatisch gratis bewonerskaarten bij grote **nieuwe ontwikkelingsprojecten**

- **Buutparkings** kunnen verdwenen parkeerplaatsen of een zeer groot tekort opvangen.

- Soepelere **parkeervergunningen** voor sommige beroepen (vb: zorgverstrekkers, loodgieters,...) onder voorwaarden en binnen bepaalde tijdsvensters gebruik kunnen maken van voorbehouden bewonersplaatsen

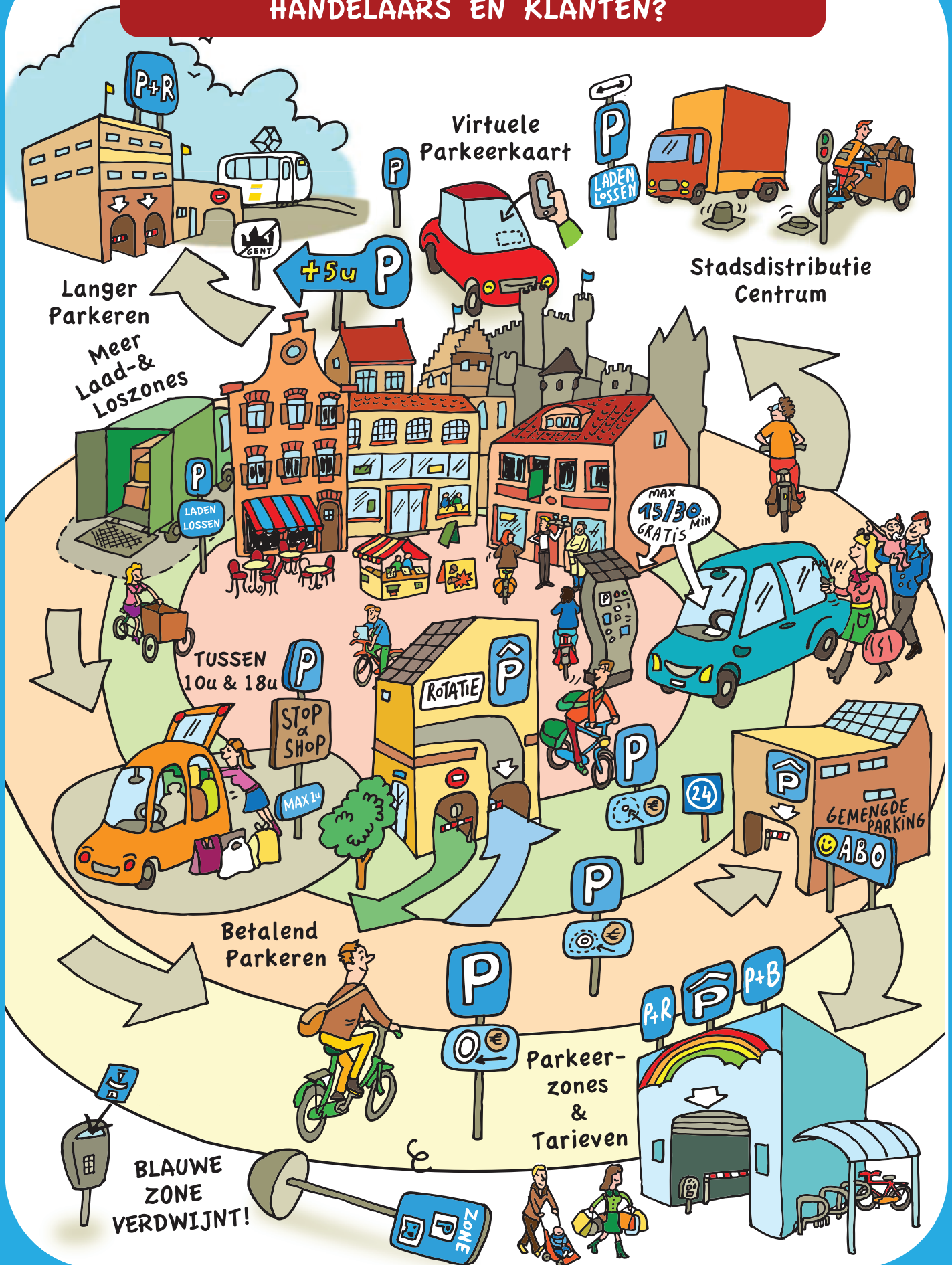


WAT VERANDERT ER VOOR DE BEWONERS?

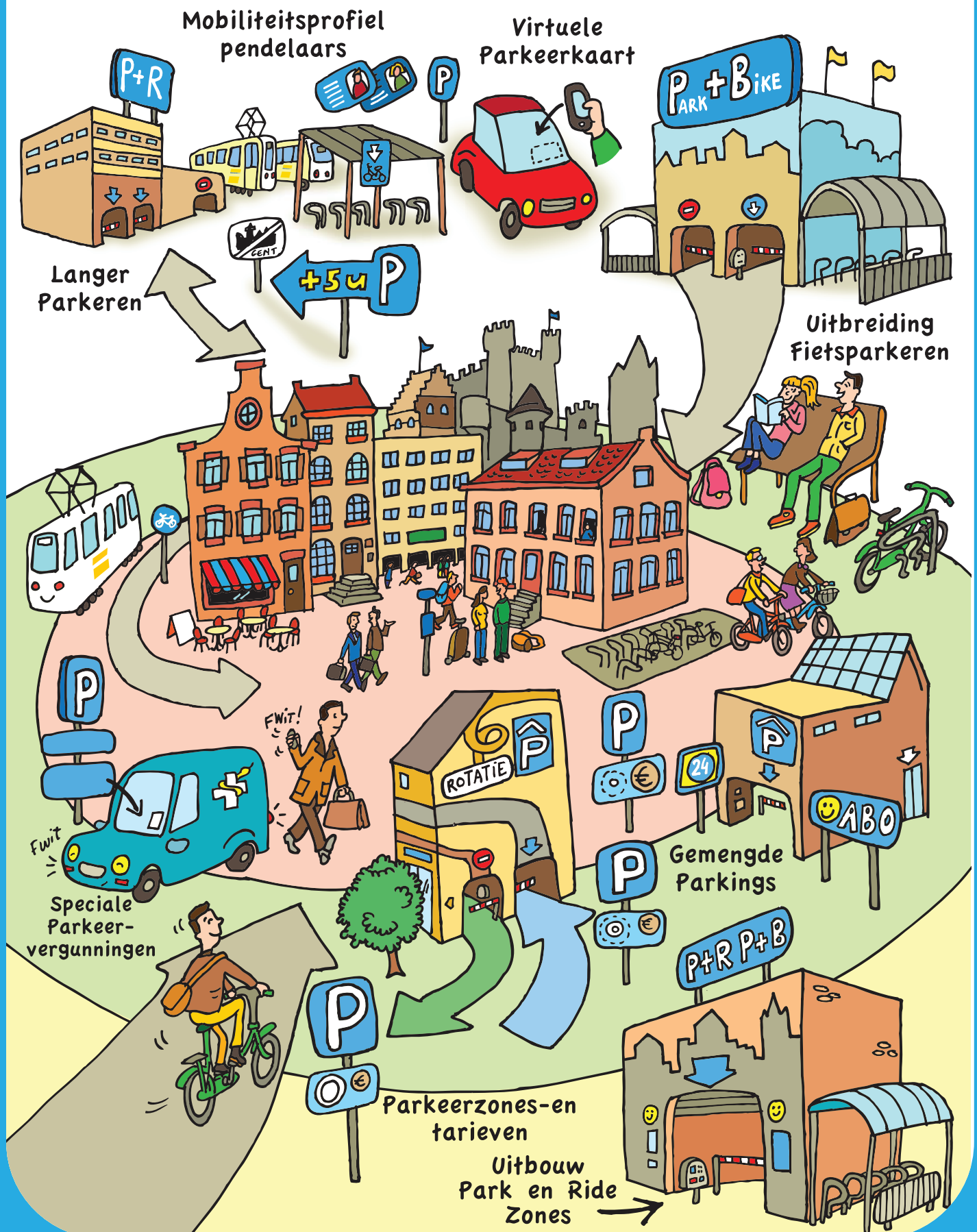




WAT VERANDERT ER VOOR DE HANDELAARS EN KLANTEN?



WAT VERANDERT ER VOOR DE WERKNEMERS EN STUDENTEN?



Maatwerk blijft nodig

Speciale parkeervergunningen:

- Specifieke (beroeps)doelgroepen mogen daarmee overdag (9u – 18u) op bewonersplaatsen parkeren (max. 2u): vb. mantelzorgers, loodgieters,...
- Ook zorgverstrekkers mogen hier parkeren (max. 2u) = aanvullend op aanbod van 'Parkeer + Zorg'.
- Meer voorbehouden bewonersplaatsen



Ondersteuning autodelen:

- Meer voorbehouden parkeerplaatsen voor autodeelorganisaties
- Particulier autodelen: autodeelkaart wordt in heel Gent geldig



Elektrische voertuigen:

- Laadpalen op locaties voor lang-parkeren (vb. P&R's, ondergrondse parkings, buurtparkings)
- Geen gunstiger parkeertarief, omdat ze evenveel ruimte in beslag nemen als conventionele auto's

Laden en lossen:

- Kan op allerlei verschillende manieren
- Succesvol proefproject met 'laad- en loszones' wordt uitgebreid, met parkeersensoren
- Stadsdistributiecentrum: organisatie van laad- en loszones herbekijken



Vrachtwagens en touringcars:

- Zwaar vervoer (vrachtwagens en touringcars) vormt een apart hoofdstuk in het globale mobiliteitsplan.
- Geparkeerde vrachtwagens veroorzaken lokale hinder op verschillende plaatsen
- Het bestaande aanbod moet beter en er moeten ook nieuwe parkeermogelijkheden bijkomen

Wat met...?

- Werfinnames: gekend probleem, maar nog verder uit te werken
- Kiss and ride: enkel in specifieke situaties mogelijk bij een school (zoveel mogelijk auto's vermijden aan de schoolpoort)

Parkeerrichtlijnen trekken de nieuwe visie ook door bij stadsontwikkelingen

Wat zijn 'parkeerrichtlijnen'?

Een parkeerrichtlijn bepaalt hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er in een bouwproject moeten zijn (bij nieuwe kantoren, woningen,...).

Fiets

Doel = minstens voldoende + kwalitatieve fietsenstallingen voorzien

Waarom?

- Dit stimuleert fietsgebruik.
- Het vermijdt dat er in de buurt overlast ontstaat van geparkeerde fietsen.

Auto

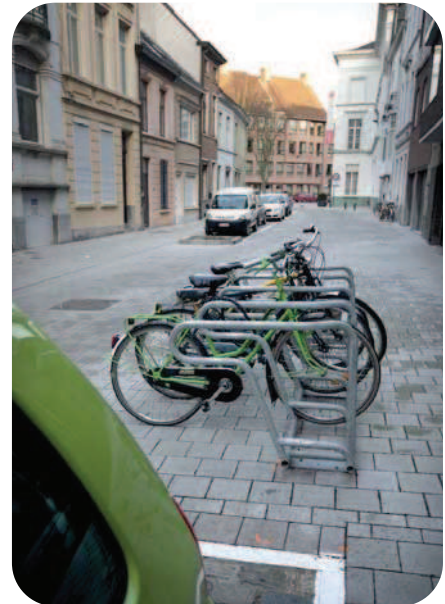
Dubbel doel = niet te weinig autoparkeerplaatsen voorzien, maar ook niet te veel.

Waarom?

- Een tekort aan plaatsen zou extra parkeeroverlast in de buurt veroorzaken.
- Te veel parkeerplaatsen zuigen nog meer auto's aan en ook dat is niet goed. Gent wil immers een leefbare en veilige stad zijn.

Visie

- Projectontwikkelaars moeten parkeerbehoeftes op eigen terrein oplossen, en niet op straat.
 - Alleen zo blijft de kwaliteit van de openbare ruimte bewaard.
- Er is een minimumrichtlijn voor fietsstallingen. Maar meer plaats voorzien mag zeker!
- De richtlijnen voor auto's zijn krap (tussen een minimum en maximum vereist aantal parkeerplaatsen).
 - Zo wil Gent vermijdbaar autogebruik tegengaan.
- Het uiteindelijke aantal voor een specifiek bouwproject volgt uit een wisselwerking tussen het openbaar parkeer-aanbod in de buurt, het parkeerregime, vergunningsbeleid,...



Afwijkingen blijven mogelijk

Minder parkeerplaatsen dan de minimumrichtlijn:

- Als de ontwikkelaar voldoende extra fietsparkeerplaatsen voorziet (afwijking = max. 10%)
- Als het project voorziet in autodelen (afwijking = max. 20%)
- Als er vlakbij een goede parkeeroplossing is
- ...

Meer plaatsen dan de maximumrichtlijn:

- Als compensatie van naburige ontwikkelingen
- Als de parkeerdruk in de directe omgeving hierdoor vermindert

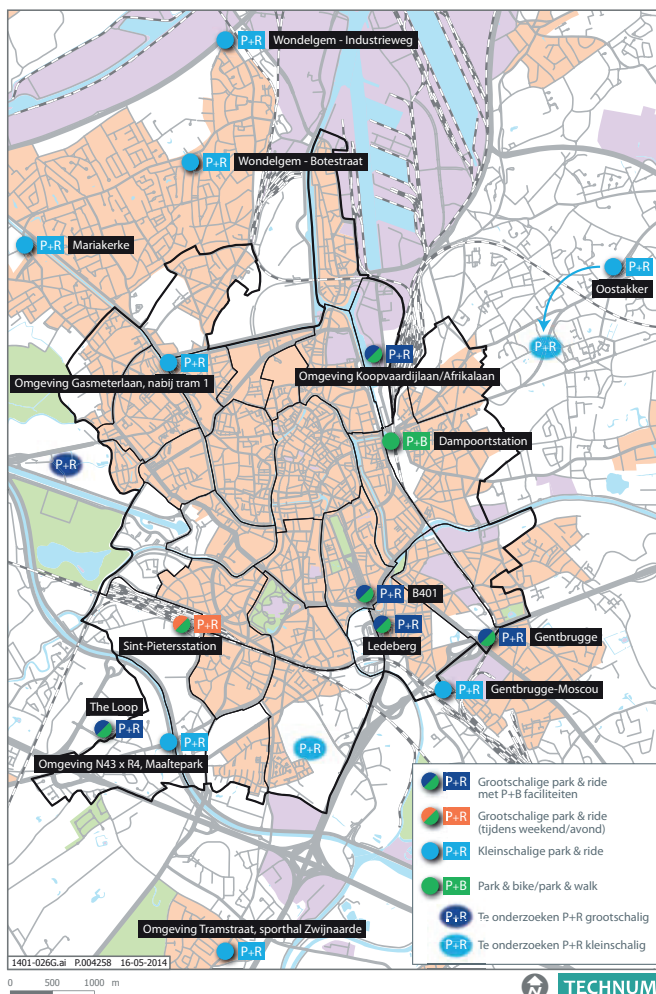
Welke rol speelt 'park and ride' in het parkeerplan?

Park and ride is vooral bedoeld voor wie echt lang wil parkeren. Het laatste deel van de verplaatsing kan dan bijvoorbeeld met de fiets of het openbaar vervoer.

De stad beseft wel dat de impact van park&ride op de parkeerdruk in de stad in perspectief gezien moet worden. Het is geen wondermiddel maar wel een volwaardig alternatief in de verplaatsingsketen.

Wat is de visie?

- Enkele grote, sterk uitgebouwde P+R's
- Op tal van plaatsen ook kleinere P+R's
- Niet alleen in combinatie met openbaar vervoer, maar ook met de fiets (park and bike) of een wandeling (park and walk)
- Stimuleren dat ook bewoners er parkeren, zodat ruimte bijvoorbeeld 's avonds goed gebruikt wordt



Grootschalige P+R:

- Gentbrugge (+ Arsenaal):
 - werking van de parking verbeteren
 - capaciteitsuitbreiding onderzoeken
- B401 + Ledeborg
- Omgeving Drongensesteenweg (te onderzoeken)
- Omgeving Afrikaal (te onderzoeken)
- The Loop: RUP voorziet P+R van 500 parkeerplaatsen

Kleinschalige P+R:

Bestaande:

- Oostakker
- The Loop
- Gentbrugge-Moscou
- Wondelgem - Industrieweg
- Wondelgem - Botestraat
- Mariakerke

Nieuwe (onderzoek opstarten):

- Omgeving Gasmeterlaan, nabij tram 1
- Omgeving Tramstraat, sporthal Zwijnaarde
- Omgeving knooppunt N43-R4, Maaltepark
- UZ (te onderzoeken)
- Alternatief in Oostakker

Randparkings:

Aan de rand van de binnenstad, en daarom vooral gericht op 'park and walk' en 'park and bike':

- Dampoort (te integreren in de volledige vernieuwing van Gent-Dampoort en omgeving)
- Koopvaardijlaan, in de buurt van de Bataviabrug

Evenementen P+R:

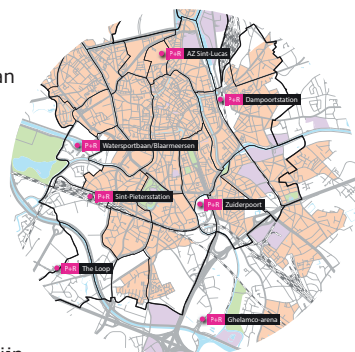
Hoge behoefte bij grote evenementen (vb: Gentse Feesten, activiteiten in Flanders Expo, Ghelamco arena,...):

- Parking The Loop
- Parking Gent Sint-Pieters
- Parking Zuiderpoort
- Parking Gent Dampoort
- Parking Ghelamco arena
- Parking AZ Sint-Lucas
- Omgeving Watersportbaan /Baarmeersen

Park and Boat:

Gericht op toeristen:

- Bijlokekaai - Vismijn
- Sint-Antoniuskaai - Vismijn
- Evenementen (vb. Ghelamco Arena)



Even voorstellen: de 'parkeermakelaar'

Het Parkeerplan Gent sleutelt niet enkel aan parkeerzones, -tarieven,... maar ziet ook kansen om met een vernieuwende aanpak het verschil te maken. Daarbij is ook een rol weggelegd voor een zogenaamde 'parkeermakelaar'.

Wat doet een parkeermakelaar?

- Een parkeermakelaar legt voor private parkeerplaatsen (fiets of auto) vraag en aanbod naast elkaar.
- Wie parkeerplaatsen in de aanbieding heeft, kan die via de parkeermakelaar ter beschikking stellen.
- Wie op zoek is naar een parkeerplaats voor een fiets, auto, motor,... kan via de parkeermakelaar beschikbare plaatsen raadplegen.
- De parkeermakelaar werkt zo als tussenpersoon, net zoals dat bijvoorbeeld bij woningen gebeurt.

Doelpubliek:

- Vooral bewoners
- Evenementen (bij piekmomenten)



Andere doelgroepen?

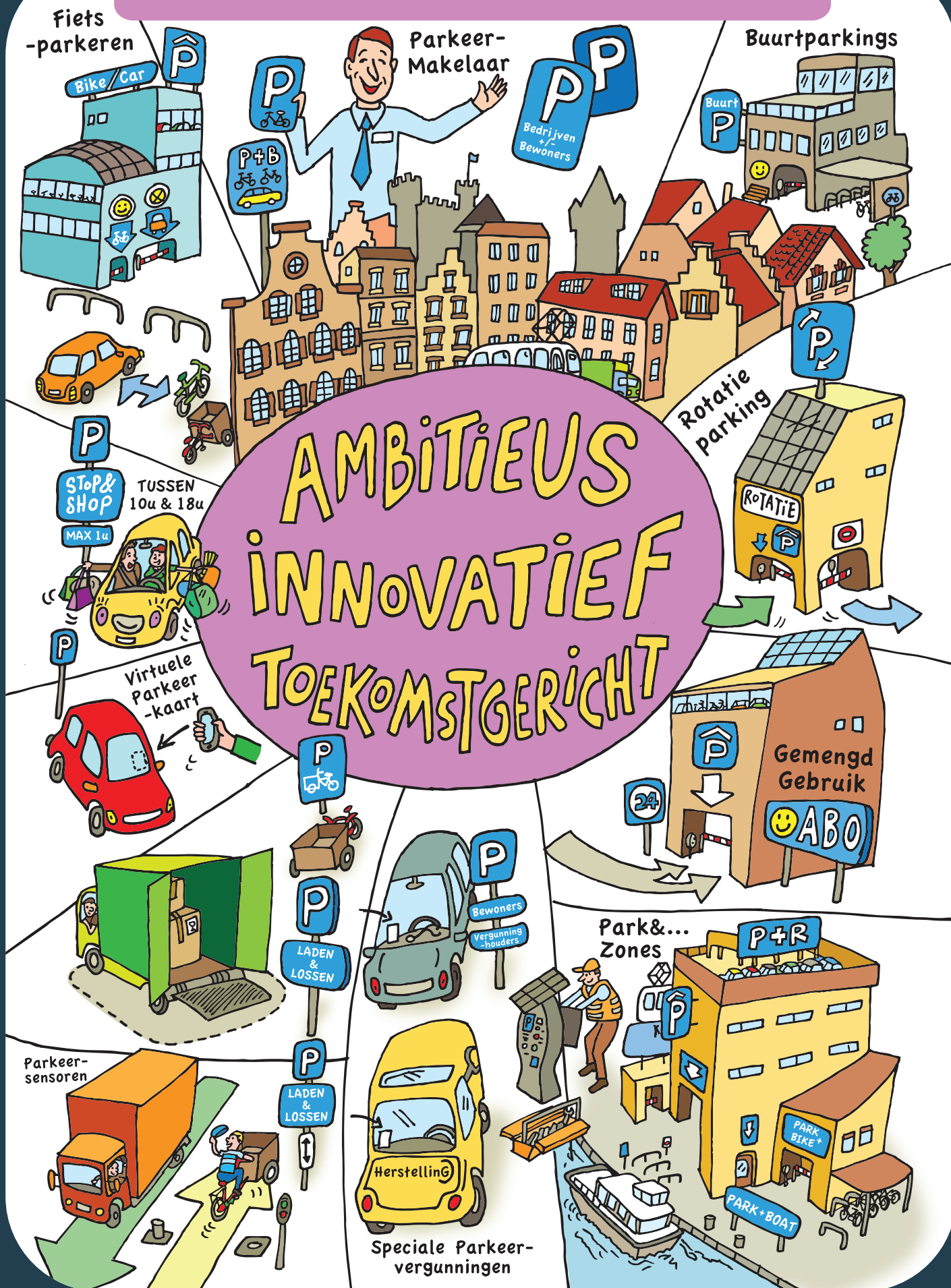
- Wat wel kan: parkeren op afstand organiseren.
- Maar de parkeermakelaar gaat NIET op zoek om het parkeeraanbod voor bezoekers, werknemers, studenten, ... te verhogen.



Meer efficiëntie door dubbel gebruik

- Veel parkeerplaatsen staan nu vaak leeg buiten bepaalde uren (vb: parkings aan bedrijven, winkels, scholen,...)
 - In de 'onderbenutte' periodes is er nochtans ook een grote parkeerbehoefte, vooral bij bewoners.
 - Meervoudig gebruik van de bestaande parkeerruimte kan een oplossing bieden.
 - Parkeermakelaar wil vraag en aanbod bij elkaar brengen zodat parkeerplaatsen voor meer dan één functie gebruikt worden.
- Bijvoorbeeld: In daluren zou een bedrijfsparking als buurtparking kunnen dienen.

Geen oude wijn in nieuwe zakken, maar...



Niet enkel het stadscentrum kan slimme parkeeraanpak goed gebruiken

In het Gents parkeerplan zijn ook drie buitengebieden mee onder de loep genomen: het Gemeenteplein van Sint-Denijs-Westrem, Drongen Centrum en de stationsomgeving van Merelbeke.

Gemeenteplein Sint-Denijs-Westrem

- Grondige wijzigingen op komst in de volgende 5 à 10 jaar
- Activiteiten komen dichterbij elkaar
- Heraanleg gemeenteplein
- Komst tramlijn 7
- Uitstel verkeersleefbaarheidsplan om beter op de veranderingen in te kunnen spelen
- Op korte termijn: blauwe zone voor enkele lokale knelpunten

Merelbeke stationsomgeving

- Stationsparking
- Meeste geparkeerde wagens zijn van pendelaars
- Uitbreiding kan zinvol zijn
- Blauwe zone blijft behouden
- Proberen om het parkeergedrag van pendelaars nog meer te sturen
- Ook buurgemeenten zouden blauwe zone invoeren
- Geplande heraanleg van de Bloemstraat en het plein
- Aantal parkeerplaatsen vermindert
- Afstemming nodig met buurgemeenten Melle en Merelbeke



Drongen Centrum

- Blauwe zone werkt goed
- Parkeerdruk is beheerst
- Er is nog parkeerruimte over
- Nog onduidelijk of heraanleg Drongenplein tot minder parkeerplaatsen leidt
 - o Oefening binnen ontwerpproces van het plein
 - o Langparkeerders horen niet op het centrumplein thuis
- Doel om park and ride aan de rand te faciliteren

Hoe gaat het nu verder?

Het 'Parkeerplan Gent 2020' is een strategisch beleidsplan dat de Gentse parkeerfilosofie bepaalt. De operationalisering van het parkeerplan is dan de logische volgende stap.

Het Mobiliteitsbedrijf kan de strategische keuzes verder praktisch uitwerken en stap voor stap parkeermaatregelen uitvoeren.

Timing strategisch beleidsplan

- 30/06/14: 'parkeerplan 2020'
- 01/07/14: start van 'openbaarheid van documenten en discussie'
- 27/8/14 – 10/9/14: start **infomarkt** parkeerplan
- 4/9/14: **panelgesprek** (als vervolg op het 'denk mee'-traject 2013)
- 24/11/14: beslissing door de **Gentse Gemeenteraad**

Implementatie parkeerplan

- De stad Gent zal de vele kleine en grote maatregelen niet in één keer, maar geleidelijk en **gefaseerd** uitrollen.
- Voor sommige onderdelen is nog apart onderzoek nodig; andere elementen kunnen sneller gaan.
- De vernieuwing van de huidige lichting **parkeerautomaten** in 2015 zal voor de implementatie een sleutelmoment betekenen.
- **Bijsturingen** aan het strategische plan kunnen altijd nog, als dat nodig blijkt.
- Het Mobiliteitsbedrijf is alert voor nieuwe **ontwikkelingen en trends**, onder meer in de richting van meer elektronisch parkeren, en minder papieren administratie.



Meer info: mobiliteitgent.be/parkeerplan