

EVALUATIE PARKEERPLAN GENT

IVA Mobiliteitsbedrijf, Stad Gent

Maart 2018



Evaluatie Parkeerplan

Inhoudsopgave

1.	INTRODUCTIE.....	5
1.1	Mobiliteitsplan Gent.....	5
1.2	Doelstellingen Parkeerplan	7
1.3	Uitrol Parkeerplan	10
1.3.1	Straatparkeren.....	10
1.3.2	Bewonersparkeren	14
1.3.3	Parkeren in inpandige parkings	15
1.3.4	Parkeertarieven	16
1.3.5	Digitalisatieproces	18
1.3.6	Park-and-ride en fietsparkeren	19
1.4	Belangrijke timings	20
1.5	Glossarium.....	21
2.	STRAATPARKEREN	24
2.1	Parkeercapaciteit.....	24
2.2	Parkeeronderzoeken	26
2.2.1	Onderzoeksmethode en -technologie.....	26
2.2.2	Onderzoekperiode	27
2.2.3	Onderzoeksgebied.....	28
2.3	Parkeerbezetting	29
2.3.1	Volledig onderzoeksgebied	29
2.3.2	Niveau bewonerszones	30
2.3.3	Niveau parkeertariefzones	33
2.3.4	Niveau niet-betalende zones.....	36
2.3.5	Straatniveau	39
2.4	Parkeerduur.....	44
2.4.1	High-level niveau	44
2.4.2	Detailniveau.....	51
2.5	Evolutie aantal verkochte parkeertickets.....	54

2.5.1	Per parkeertariefzone.....	55
2.5.2	Per type parkeerticket.....	60
2.5.3	Per type dag: week/weekend.....	63
2.5.4	Per betaalmodus	63
2.6	Gebruik van specifieke parkeerregimes	64
2.6.1	Bewoners- en betalend parkeren.....	65
2.6.2	Commerciële straten	67
2.6.3	Ultrakort parkeren.....	69
2.7	Conclusie	71
3.	PARKEREN IN INPANDIGE PARKINGS	75
3.1	Parkeercapaciteit.....	75
3.2	Aantal inritten	76
3.3	Parkeerbezetting: overdag	77
3.3.1	Gemiddelde bezetting in alle parkings	78
3.3.2	Rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt.....	79
3.3.3	Gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein	82
3.4	Parkeerbezetting: avond	85
3.4.1	Gemiddelde bezetting in alle parkings	85
3.4.2	Rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt.....	86
3.4.3	Gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein	89
3.5	Parkeerbezetting week/weekend	92
3.5.1	Overdag	92
3.5.2	Avond.....	94
3.6	Parkeerbezetting doorheen de dag.....	96
3.6.1	Dagverloop naar type dag	96
3.6.2	Dagverloop in rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt	99
3.6.3	Dagverloop in gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein	100
3.6.4	Aantal VOL-momenten.....	100
3.7	Parkeerduur.....	101
3.7.1	Parkeerduur bij ticketparkeerders	102
3.7.2	Parkeerduur bij abonneementhouders.....	103
3.8	Conclusie	106
4.	PARKEREN OP PARK-AND-RIDES	108
4.1	Parkeercapaciteit.....	108

4.2	Parkeerbezetting P+R's.....	109
4.2.1	Oude P+R's	111
4.2.2	Nieuwe P+R's	115
4.3	Natransport	118
4.4	Conclusie	120
5.	FIETSPARKEREN	121
5.1	Openbaar domein.....	121
5.1.1	Fietsparkeercapaciteit	121
5.1.2	Fietsparkeerbezetting.....	123
5.1.3	Fietsparkeernorm	123
5.2	Fietsenparkings.....	125
5.2.1	Fietsparkeercapaciteit	125
5.2.2	Fietsparkeerbezetting.....	126
5.3	Fietsparkeerdruk in het centrum	128
5.4	Weesfietsen.....	131
5.5	Conclusie	132
6.	ANALYSE VAN REACTIES AAN HET MOBILITEITSBEDRIJF	133
6.1	Analyse van meldingen, vragen en klachten	133
6.2	Meningen van Gentenaars en Gent-gebruikers	136
6.2.1	Bevraging Gentenaars	136
6.2.2	Focusgroepen Gent-gebruikers en Gentenaars	137
6.3	Klachtenanalyse parkeerdruk.....	138
7.	ALGEMENE CONCLUSIE PARKEERPLAN	139
7.1	Algemene bedenkingen.....	139
7.2	Straatparkeren.....	139
7.3	Inpandig parkeren	141
7.4	P+R.....	143
7.5	Fietsparkeren.....	144
	BIJLAGE A: VERSCHILLENPLOTS PARKEERDRUK STRAATPARKEREN.....	145
	A1 Op bewonerszonenniveau	145
	A2 Op tariefzonenniveau.....	148
	A3 Op niveau niet-betalende zones	151
	BIJLAGE B: PARKEERDRUKKAARTEN VOOR- EN NAMETING	154
	B1 Parkeerdruk op bewonerszonenniveau, voormeting.....	154

B2 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, nameting	157
B3 Parkeerdruk op parkeertariefzoneniveau, voormeting	160
B4 Parkeerdruk op parkeertariefzoneniveau, nameting.....	163
B5 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, voormeting	166
B6 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, nameting.....	169
B7 Parkeerdruk op straatniveau, voormeting	175
B8 Parkeerdruk op straatniveau, nameting	178
BIJLAGE C: AANDELEN PARKEERDUURCOMBINATIES	181
C1 Parkeerduurcombinaties, niveau bewonerszones	181
C2 Parkeerduurcombinaties, niveau tariefzones	184
C3 Parkeerduurcombinaties, niveau niet-betalende zones	187
BIJLAGE D: VERHOUDING BEWONERS/BEZOEKERS	188
D1 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, voormeting	188
D2 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, nameting.....	191
D3 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, voormeting.....	194
D4 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, nameting	197
BIJLAGE E: PARKEERBEZETTING WEEK/WEEKEND IN DE INPANDIGE PARKINGS.....	200
E1 Overdag, rotatieparkings.....	200
E2 Overdag, gemengde parkings.....	201
E3 Avond, rotatieparkings	202
E4 Avond, gemengde parkings	203
BIJLAGE F: PARKEERTARIEFZONES EN BEWONERSZONES.....	204
F1 Parkeertariefzones.....	204
F2 Bewonerszones.....	205
F3 Parkeertariefzones en bewonerszones	206

1. INTRODUCTIE

Van mei 2016 tot februari 2017 werd het nieuwe Parkeerplan in de stad Gent uitgerold. In dit rapport wordt een evaluatie gemaakt van enkele aspecten die deel uitmaken van het volledige Parkeerplan, meer bepaald de uitrol van de Deelnota Parkeerregimes en –tarieven. Andere aspecten, bijvoorbeeld parkeerrichtlijnen, zullen geen onderdeel maken van dit evaluatierapport. In het vervolg van dit rapport zal echter gesproken worden over de invoering en de evaluatie van het Parkeerplan.

Alvorens over te gaan tot de hoofdstukken met analyses en resultaten, worden in deze introductie enkele delen beschreven die het kader bieden voor het verdere rapport.

Allereerst wordt ingegaan op wat de Stad Gent met het Mobiliteitsplan¹ en het Parkeerplan² wil bereiken. In punt 1.1 wordt de algemene mobiliteitsvisie die de Stad voor ogen heeft besproken en worden enkele kernprincipes behandeld waarmee het Parkeerplan dit toekomstbeeld kan faciliteren. In het volgende punt worden deze kernprincipes vertaald naar doelstellingen: aan de hand van welke maatregelen kan het Parkeerplan bijdragen aan de algemene visie? Deze doelstellingen worden verder geconcretiseerd in parameters die onderzocht zullen worden in dit rapport.

Het uitrollen van het nieuwe Parkeerplan gebeurde op verschillende vlakken: er werden nieuwe parkeerregimes voorzien, nieuwe bewonerszones uitgerold, nieuwe parkeerautomaten geplaatst, nieuwe signalisatie aangebracht, etc. De vernieuwing van het Parkeerplan ging ook gepaard met een digitaliseringstraject. In punt 1.3 wordt uitgezet wat de belangrijkste wijzigingen zijn die de invoering van het Parkeerplan met zich meebracht. De uitrol van het Parkeerplan gebeurde gefaseerd; enkele belangrijke timings worden op een tijdlijn uitgezet in punt 1.4.

Het glossarium, dat kan gevonden worden onder punt 1.5, geeft een overzicht van enkele begrippen die doorheen dit rapport frequent zullen worden gebruikt en hun bijhorende beschrijving.

Samenvattend biedt dit hoofdstuk de kapstok waar het verdere evaluatierapport aan opgehangen zal worden, alvorens in te gaan op de analyses en resultaten van de verschillende thematische onderdelen: straatparkeren, parkeren in de inbandige parkings, parkeren op park-and-rides en fietsparkeren. In deze onderdelen worden databronnen geanalyseerd waardoor uitspraken kunnen worden gedaan over de te onderzoeken parameters. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de reacties die zijn binnengekomen bij het Mobiliteitsbedrijf geanalyseerd.

Hoofdstuk 7 geeft tot slot de algemene conclusies weer die kunnen getrokken worden op basis van de evaluatie van de verschillende onderdelen en parameters. Hierbij wordt teruggekoppeld of de doelstellingen die het Parkeerplan naar voor schoof zijn behaald.

1.1 Mobiliteitsplan Gent

Het Mobiliteitsplan Gent – Strategische mobiliteitsvisie definieert vanuit een algemene duurzame mobiliteitsvisie een groot aantal acties. Het voorziet onder meer de invoering van een nieuw

¹ Meer info: https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20150929_DO_%20Mobiliteitsplan%20Gent%20-%20strategische%20mobiliteitsvisie.pdf

² Meer info: https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20141022_DO_%20Parkeerplan_Strategische%20nota.pdf

Circulatieplan (dat op 3 april 2017 werd ingevoerd) en in een Parkeerplan. Het Parkeerplan is dus een cruciale schakel binnen het overkoepelende kader van het Mobiliteitsplan.

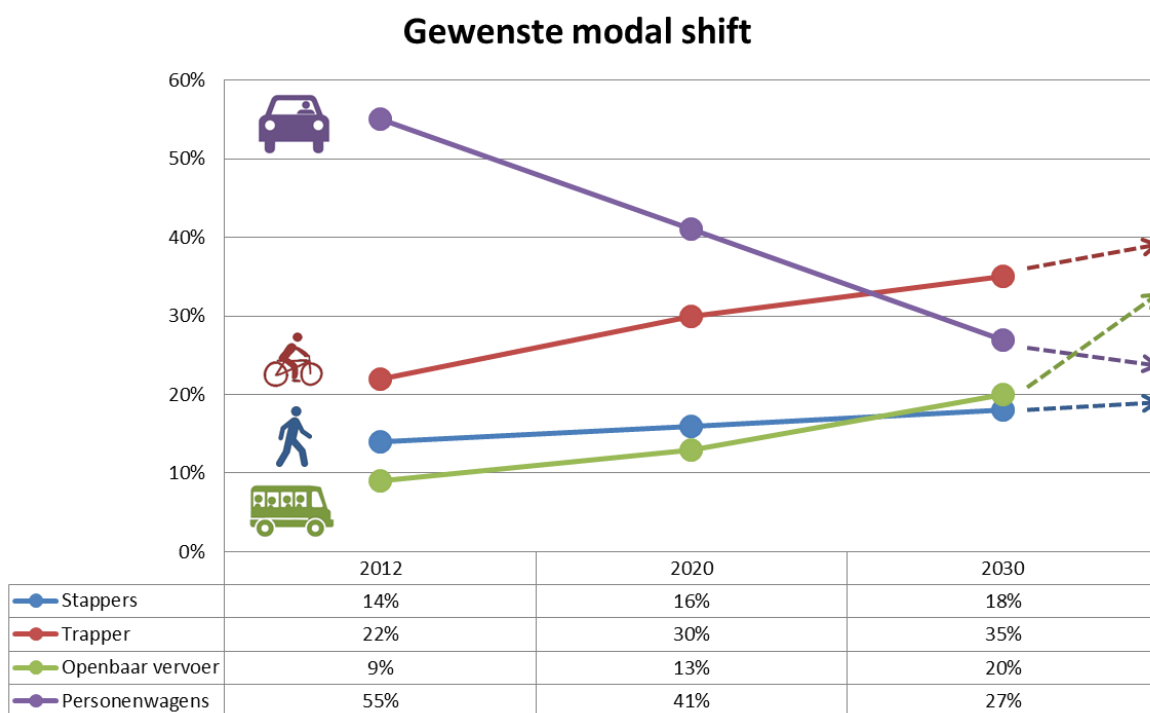
Het Mobiliteitsplan, met de onderdelen over circulatie en parkeren, staat uiteraard niet op zich. Het bestuur van de stad Gent streeft vele stadsbeelden na: een kindvriendelijke stad, een klimaatneutrale stad, een stad met een interessant ondernemersklimaat,... Het Parkeerplan en het Circulatieplan helpen mee aan het realiseren van die doelstellingen. Beide plannen hebben dus ook een groot strategisch doel: ze vormen een hefboom voor het realiseren van andere doelstellingen die ruimer gaan dan enkel mobiliteit.

Eenzijds kadert het Parkeerplan dus in het Mobiliteitsplan dat mikt op blijvende effecten op en naast de weg. Doelstellingen zijn daarbij:

- Een selectief bereikbaar Gent in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon
- Een verkeersveilige en leefbare stad
- In 2050 is Gent klimaatneutraal
- Gent speelt duurzame mobiliteit uit als een troef voor economische ontwikkeling
- Een (kind)vriendelijk en toegankelijk Gent
- Binnen een co-creatieve aanpak werken aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid

Een belangrijke verdere modal shift naar duurzame vervoerswijzen, met name fiets en openbaar vervoer, is hierbij een centraal thema. De vooropgestelde verandering in vervoerswijzekeuze wordt weergegeven in **Figuur 1.1**. De cijfers voor 2012 zijn gebaseerd op het Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek dat enkel bij Gentenaars werd afgenomen. De projecties naar 2020 en 2030 werden gemaakt voor alle gebruikers van de stad, zowel Gentenaars en Gentgebruikers, voor het hele grondgebied van Gent.

Figuur 1.1 Gewenste modal shift van 2012 naar 2020 en 2030



Anderzijds is er de doorvertaling van het bestuursakkoord in het strategisch meerjarenplan Gent 2014-2019. Daarin kiest Gent voor duurzame vervoerswijzen in functie van:

- Bereikbaarheid
- Verkeersleefbaarheid
- Veiligheid

Het Mobiliteitsplan stelt een toekomstgerichte parkeervisie op strategisch niveau voorop voor de fiets en de auto en dit in lijn met de overkoepelende stedelijke visie op het functioneren van de stad.

De parkeerbehoefte in de stad is groot en verschilt per verplaatsingsmotief (bewoner, werknemer, student, funshopper, runshopper, toerist,...). Met de invoering van het Parkeerplan wil de Stad de parkeeroitdagingen voor zowel fiets als auto aangaan. Het uitgangspunt van dit plan is te kiezen voor een sturend parkeerbeleid (de autoparkeerdruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren), eerder dan een vraagvolgend beleid (autogebruik ondersteunen door voldoende parkeerplaatsen te voorzien). Een vraagvolgend parkeerbeleid zal immers onvermijdelijk leiden tot een aantasting van de publieke ruimte en de verkeersleefbaarheid in de stad. In een sturend parkeerbeleid is het beschikbare parkeeraanbod het middel om het parkeergedrag van de gebruikers te sturen en het (ongewenst) autogebruik te reduceren. Deze keuze is niet alleen gunstig voor het beslag op de (schaarse) ruimte in de stad, het kan ook de auto-vervoersvraag doen afnemen waardoor ook de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren. Deze doelstellingen werden ook expliciet beoogd met het Circulatieplan en zijn geëvalueerd in het evaluatierapport Circulatieplan.

Gent wil zich in de toekomst sterk blijven profileren als een echte fietsstad en de fiets promoten als het vervoermiddel bij uitstek. Om deze keuze verder te ondersteunen wordt onder andere geïnvesteerd in bijkomende fietsenstallingen en fietsenparkings. Het voorzien van bijkomende fietsparkeercapaciteit is namelijk niet gewoon een maatregel om het groeiend aantal gebruikers hun fiets te laten stallen, maar ook en vooral een manier om fietsgebruik aan te moedigen: wie zijn fiets comfortabel en veilig kan stallen, zal sneller geneigd zijn de fiets te nemen.

1.2 Doelstellingen Parkeerplan

Door een goed parkeerbeleid, wil de Stad volgende doelstellingen bereiken:

- Vraag en aanbod met elkaar in evenwicht te brengen, waarbij uitdrukkelijk een evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende types gebruikers. Samengevat biedt **Figuur 1.2** een kernachtig overzicht van het beoogde parkeerbeleid in de vraag: “Wie parkeert waar?”.
- De keuze voor een sturend parkeerbeleid om zo de autodruk te verminderen.
 - Rekening houden met alle behoeftes (werknemers, bezoekers, bewoners, ...) voor alle modi, alle deelinfastructuren (P+R, straatparkeren, buurtparkings, fietsenparkings, ...) en een ondersteunend parkeermanagement (communicatie, monitoring,...).

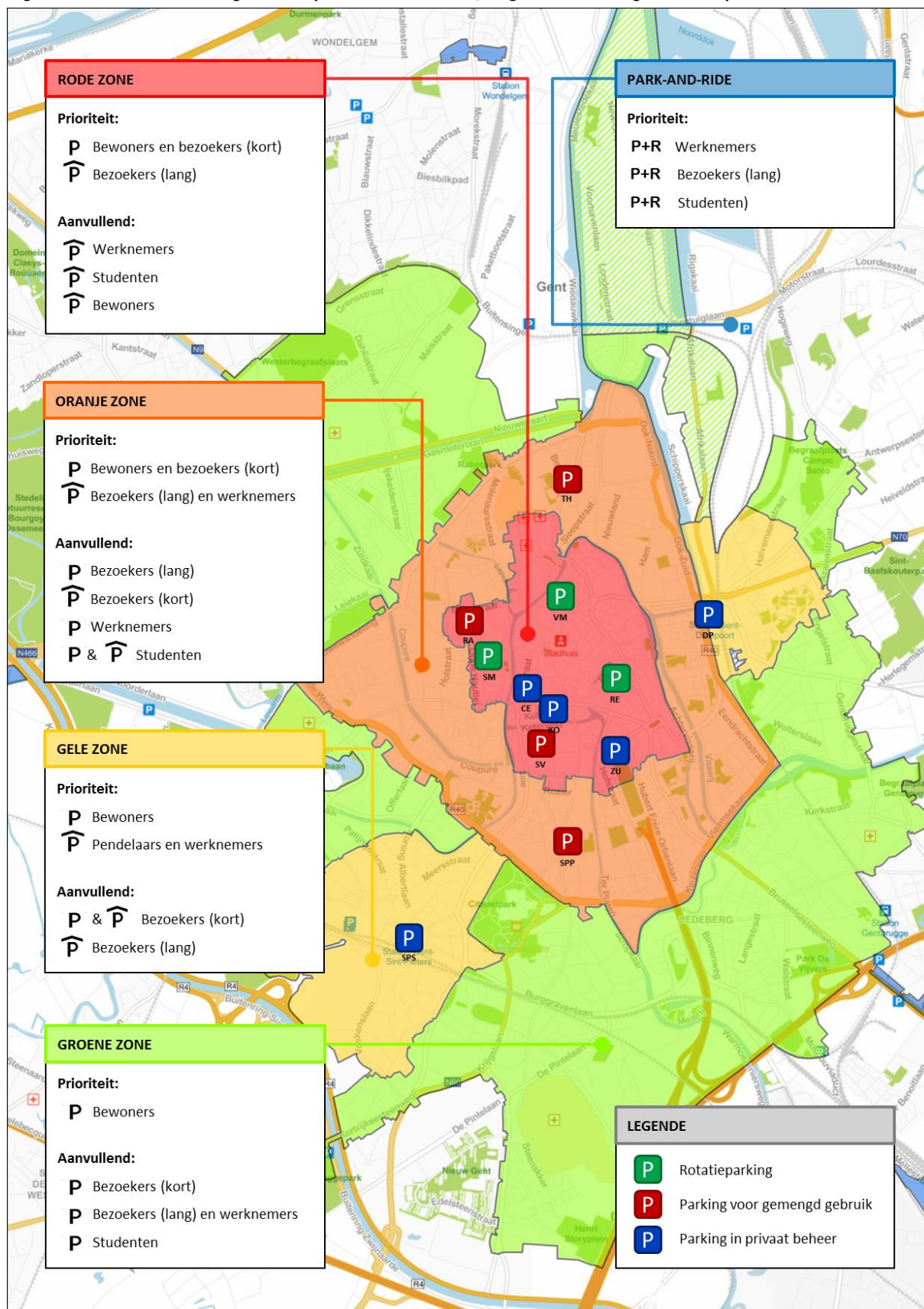
- Ultralangparkeerders stimuleren om eerder aan de rand van de stad te parkeren of over te schakelen op ander vervoerswijzen door park-and-ride te faciliteren en de toegestane parkeerduur en parkeertarieven te wijzigen.
- De parkeerrotatie verhogen en de parkeerdruk laten dalen om zo het bewonersparkeren te ondersteunen. Bijkomend worden waar nodig meer bewonersplaatsen voorzien.
- De bereikbaarheid van de stad garanderen door het verhogen van de rotatie en verlagen van de parkeerdruk.
- Duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren.
- Bijkomende fietsenstallingen om fietsgebruik aan te moedigen
- De beschikbare parkeerinfrastructuur op een efficiënte manier optimaliseren. Voor de Stad betekent dit een efficiënt ruimtegebruik, voor de gebruiker het zo vlot mogelijk een parkeerplaats vinden en voor de beheerder het zo kostenefficiënt mogelijk ter beschikking stellen van het parkeerareaal.
- Duidelijk parkeerproduct met tariefzones oplopend in concentrische cirkels richting stadscentrum.

Om na te gaan of bovenstaande (sub)doelstellingen gerealiseerd werden, worden in deze evaluatie volgende indicatoren geanalyseerd. Cruciale indicatoren zijn:

- Fietsparkeercapaciteit en -bezetting
- Bezettingsgraad van straatparkeerplaatsen in de betalende zones
- Bezettingsgraad van de inbandige parkings
- Beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers
- Bezettingsgraad park-and-rideterreinen
- Gemiddelde parkeerduur op straat en in de inbandige parkings

In dit rapport wordt data uit allerlei bronnen geanalyseerd om na te gaan of de hierboven genoemde doelstellingen werden behaald. Gegevens van na de invoering van het Parkeerplan worden met de overeenkomstige data van ervoor vergeleken om trends te identificeren. Deze analyses gebeuren aan de hand van beschikbare gegevens die werden verzameld tot en met november 2017.

Figuur 1.2 Parkeerders in volgorde van prioriteit naar locatie, volgens doelstellingen Parkeerplan



1.3 Uitrol Parkeerplan

De invoering van het Parkeerplan zorgde voor aanpassingen op verschillende niveaus, met als meest zichtbare het straatparkeren, bewonersparkeren en het parkeren in de parkings. Er werden nieuwe parkeerzones en -regimes opgesteld, die onder andere nieuwe tarieven met zich meebrachten. Bijkomend werd een gedreven digitalisatieproces opgezet om het parkeren op straat en de parkeercontrole sterk te moderniseren. In onderstaande punten wordt een compleet overzicht gegeven van welke aanpassingen zijn gebeurd op elk vlak. Deze achtergrond zal ervoor zorgen dat de rest van het document goed gekaderd en beter begrepen wordt.

1.3.1 Straatparkeren

Bij het parkeren op straat gaven de volgende knelpunten aanleiding tot het Parkeerplan: onduidelijke parkeerregimestructuur en verdringingseffecten. Voor het Parkeerplan was Gent een lappendeken aan parkeerregimes (betalend parkeren, blauwe zone, vrij parkeren) met onduidelijke situaties voor de parkeerder tot gevolg. Met de oude parkeerregimestructuur was er een sterke parkeerverdringing van de centrumtariefzone naar de rand/avondtariefzone, wat het autogebruik niet ontmoedigde.

Het Parkeerplan hanteert de principes van concentrische cirkels en aflopende parkeertarieven. De zonering van de parkeerregimes van het centrum naar de rand geschiedt met aflopende parkeertarieven en in min of meer concentrische cirkels rond het stadshart. Waar mogelijk werd gebruik gemaakt van aanwezige fysieke grenzen (vb. water- of spoorwegen en grote(re) verkeersassen) om zo een duidelijkere afbakening te creëren.

In de vroegere gebiedsstructuur (voor het Parkeerplan) waren er meestal slechts 2 trappen in prijsniveau: centrum-tarief > rand-tarief > vrij parkeren (eventueel blauwe zone). In de nieuwe gebiedsindeling wordt er gewerkt met een drietrapsniveau: rode zone > oranje zone > groene zone > vrij parkeren. Hierdoor zouden de sprongen in tarieven relatief kleiner moeten zijn waardoor de verdringingseffecten die zicht aan de randen van de zones manifesteerden beperkter zouden moeten zijn in vergelijking met de vorige zonering.

Volgens de principes van aflopende parkeertarieven is de rode zone de duurste zone om te parkeren. In deze zone legt het Parkeerplan een parkeerduurbepanking van 3u op. Deze keuze is gemaakt om prioriteit te geven aan de parkeerbehoefte van bewoners en kortparkerende bezoekers, gelet op de aanwezige activiteiten op straatniveau. Langparkerende bezoekers worden eerder verwezen naar de inbandige parkings. Om dit kortparkeren te ondersteunen krijgt het tarief een sterk progressief profiel waarbij het eerste uur parkeren beduidend goedkoper is dan het derde uur. 's Avonds blijft het betalend parkeren van toepassing, maar dit wordt wel uitgebreid naar 24u.

De oranje tariefzone is goedkoper dan de rode maar duurder dan de groene. De groene zone is het goedkoopst. In beide tariefzones geldt geen parkeerduurbepanking en is een reductietarief voor een volledige dag parkeren mogelijk. In de oranje zone geldt betalend parkeren tot 23u, in de groene zone tot 19u.

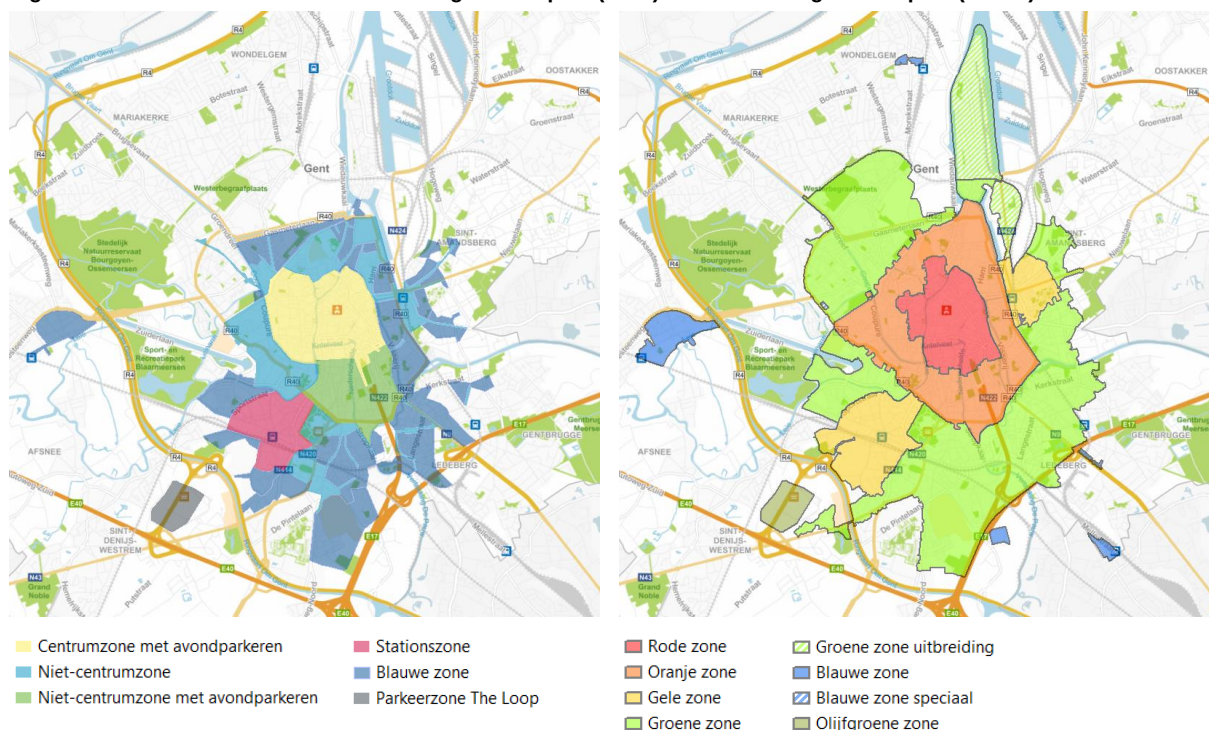
De gele tariefzone is een specifiek parkeerregime gericht op de stationspolen Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort (IR/IC stations). Deze zones zijn extra gevoelig voor een hogere parkeerdruk ten

gevolge van pendelaars die hun wagen in de buurt van het station wensen te parkeren (langparkeren). Net zoals in de rode tariefzone wordt in deze zone prioriteit gegeven aan het bewonersparkeren en kortparkeren. In de gele tariefzone was er reeds een parkeerduurbepanking van 5u aanwezig voor het Parkeerplan, maar dit werd verminderd naar 3u met het Parkeerplan naar analogie met de rode tariefzone om te komen tot een meer uniforme tariefstructuur. Naar aanleiding van klachten en feedback werd de parkeerduurbepanking terug verhoogd naar 5u vanaf 1/1/2018. Tenslotte is het tarief in de gele zone in principe gelijk aan dat in de oranje zone, met de uitzondering dat parkeren slechts tot 19u betalend is.

Naast de betalende tariefzones (rood, oranje, geel, groen) zijn er ook nog zones waar het parkeren aan de hand van een parkeerschijf (blauwe zone) geldt. Deze zones zijn echter sterk verminderd in aantal en nu vooral terug te vinden in de satellietzones verder van het betalend gebied (Drongen, Wondelgem, Merelbeke station, etc.). De olijfgroene zone omvat de zone rond Flanders Expo waar een specifiek parkeer karakter heerst, afhankelijk van de aanwezigheid van evenementen en het type evenement. In deze zone geldt betalend parkeren (dat kan per halve of hele dag) maar dat gebeurt voorlopig nog aan de hand van de oude generatie parkeerautomaten. De nieuwe automaten worden in het voorjaar van 2018 geplaatst en zullen dezelfde programmatie krijgen als de oude versies. Bij grote beurzen en andere evenementen vervalt het standaard betalend parkeren en worden evenemententickets in de beurs hallen verkocht.

Figuur 1.3 geeft de structuur en grenzen van de oude en nieuwe parkeertariefzones weer op kaart. Een kaart op A4-formaat met de nieuwe parkeertariefzones is te vinden in bijlage F1 Parkeertariefzones.

Figuur 1.3 Parkeertariefzones voor invoering Parkeerplan (links) en na invoering Parkeerplan (rechts)



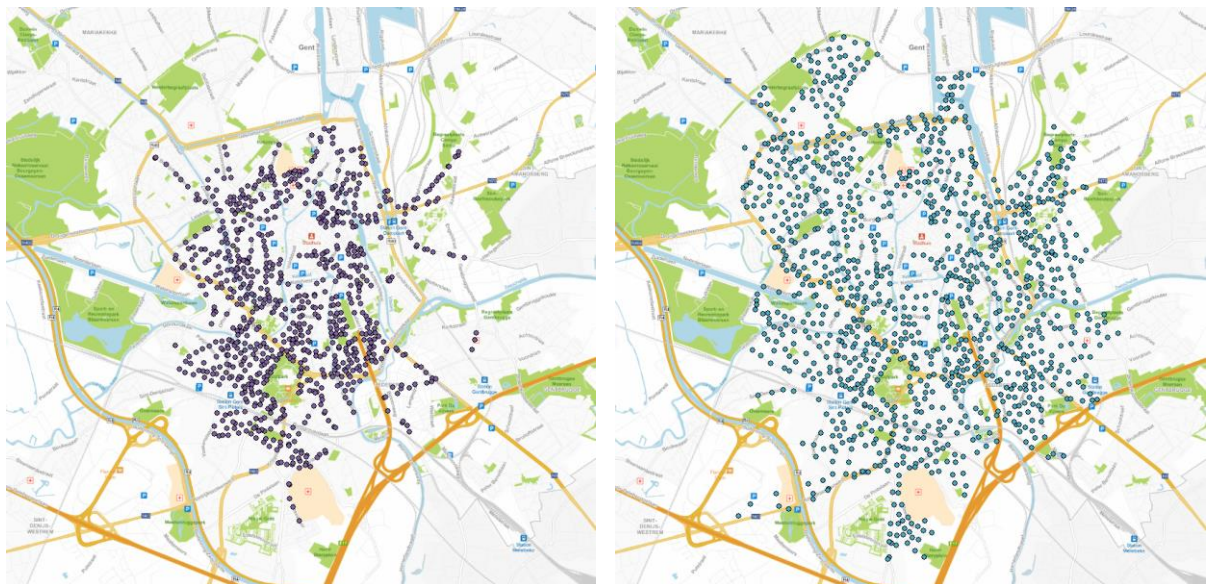
Sinds het Parkeerplan werd uitgerold, kunnen burgers parkeerrechten aankopen aan een nieuwe generatie parkeerautomaten, die beschikken over een touchscreen in kleur. Ze vereisen de ingave van de nummerplaat om zo een gedreven digitale parkeercontrole mogelijk te maken en geven enkel

nog op vraag een parkeerbewijs af op papier (kwitantie). Ook voor gratis parkeersessies geldt deze handeling gezien het parkeerrecht aan de nummerplaat gekoppeld wordt. Een fysieke knop voor gratis parkeertickets is dus niet meer aanwezig op de nieuwe parkeerautomaten.

Tevens aanvaarden ze niet meer allen cash-betalingen, maar wel allemaal bankkaartbetalingen. Van de 1200 parkeerautomaten die binnen het betalend gebied staan, aanvaardt nog 1 op 3 muntgeld, oftewel 400 parkeerautomaten. Deze keuze werd bewust gemaakt om het risico op inbraken en vandalisme te verminderen. De cash-automaten werden evenredig verspreid over het betalend gebied. Er bevinden zich dus geen concentraties van cash en/of cashless parkeerautomaten.

Tenslotte werd ook de inplanting van de parkeerautomaten anders aangepakt dan in het verleden: er werd, samen met andere stadsdiensten, een set van plaatsingscriteria opgesteld (zoals voldoende plaats over laten op voetpad om de doorgang te vrijwaren, automaten zoveel mogelijk op kruispunten plaatsen om meerdere straatdelen te kunnen bedienen, etc.). Alle locaties van de vorige en huidige parkeerautomaten staan hieronder weergegeven in **Figuur 1.4**. Naast het betalen aan een parkeerautomaat is het sinds 12 juni 2017 ook mogelijk om met app of sms betalend te parkeren.

Figuur 1.4 Locaties parkeerautomaten voor invoering Parkeerplan (links) en na invoering Parkeerplan (rechts)



Om de tariefzones (en hun grenzen) duidelijk te maken op straat werden de parkeerautomaten voorzien van een zone-indicator in de kleur van de desbetreffende tariefzone. Doordat de nieuwe parkeerautomaten verder uit elkaar staan dan de oude werd er tevens voorzien in infoborden waar de belangrijkste modaliteiten van de tariefzone waarbinnen men zich bevindt op aangeduid staan, net zoals nuttige informatie zoals de locatie van de dichtstbijzijnde parkeerautomaat en of deze automaat muntgeld of bankkaarten accepteert. Beiden worden hieronder getoond op **Figuur 1.5**.

Figuur 1.5 Voorbeeld van nieuwe parkeerautomaat en infobord



Om de nodige parkeerrotatie te kunnen bevorderen, werden binnen het betalend gebied ook een aantal extra of nieuwe specifieke parkeerregimes ingericht: het commercieel regime, het commercieel plus regime en het ultrakort parkeren.

Een commerciële straat is een straat waar veel handelszaken en/of horeca aanwezig zijn. Deze straten vragen om meer rotatie in het parkeren zodat parkeerplaatsen sneller vrijkomen en winkelende bezoekers dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Om die reden wordt in straten met dit regime een tijdslimiet van 3 uren opgelegd en wordt de mogelijkheid om een volledige dag betalend te parkeren weggenomen. Bewoners kunnen echter wel onbeperkt parkeren indien ze in het bezit zijn van een geldige bewonersvergunning in de desbetreffende zone. Dit parkeerregime bestond al voor de invoering van het Parkeerplan, maar werd uitgebreid.

In een commerciële plus straat geldt hetzelfde principe als in een commerciële straat, met die uitzondering dat bewoners er overdag niet kunnen parkeren met hun bewonersvergunning. Elke gebruiker dient een parkeerrecht aan te kopen dat maximum 3 uren geldig is. Dit zorgt ervoor dat de aanwezige parkeerplaatsen niet continu ingenomen worden door bewoners, waardoor de kans op een het vinden van een vrije parkeerplaats verhoogt. Ook dit regime bestond al, maar werd verder uitgebreid.

Om leveranciers en bezoekers de mogelijkheid te bieden om kort te parkeren worden er ultrakort parkeerplaatsen ingericht. Leveranciers vinden op die manier een vrije parkeerplaats om een levering

op te halen of af te zetten; een bezoeker vindt er plaats om een snelle boodschap te doen. Op dit type parkeerplaatsen kan men tussen 7 en 19u enkel mits het registreren van een kortparkeersessie parkeren: in de groene tariefzone is dat maximum 30 minuten, in alle andere tariefzones 15 minuten. De beperking in tijd geldt voor elke gebruiker en dus ook voor bewoners en mindervaliden. Voor de invoering van het Parkeerplan waren er enkele Kiss&Ride parkeerplaatsen en plaatsen gereserveerd voor laden & lossen. Deze locaties werden onder de noemer 'ultrakortparkeren' verzameld en tevens uitgebreid met het Parkeerplan.

1.3.2 Bewonersparkeren

De invoering van het Parkeerplan en de impact van het Circulatieplan zorgden voor een aantal ingrijpende veranderingen met betrekking tot bewonersparkeren. Het betalend gebied werd uitgebreid, waardoor het gebied waarbinnen een bewonersvergunning moet kunnen worden aangevraagd mee uitgebreid moest worden. Rekening houdend met de grootte van de uitbreiding, kwam met de invoering van het Parkeerplan een goed moment om de bewonerszones te hertekenen. De geldende bewonerszones waren namelijk stelselmatig gegroeid ten gevolge van uitbreidingen van het betalend parkeren, zonder duidelijke strategie of visie wat betreft grootte of afbakening. Dit maakte dat het in de loop der jaren niet altijd duidelijk was waar men precies mocht parkeren. Er was weinig eenduidigheid ten aanzien van bewoners, baliemedewerkers van het Mobiliteitsbedrijf en parkeercontroleurs. Deze zaken dienden mee te worden aangepakt bij het hertekenen van de zonering.

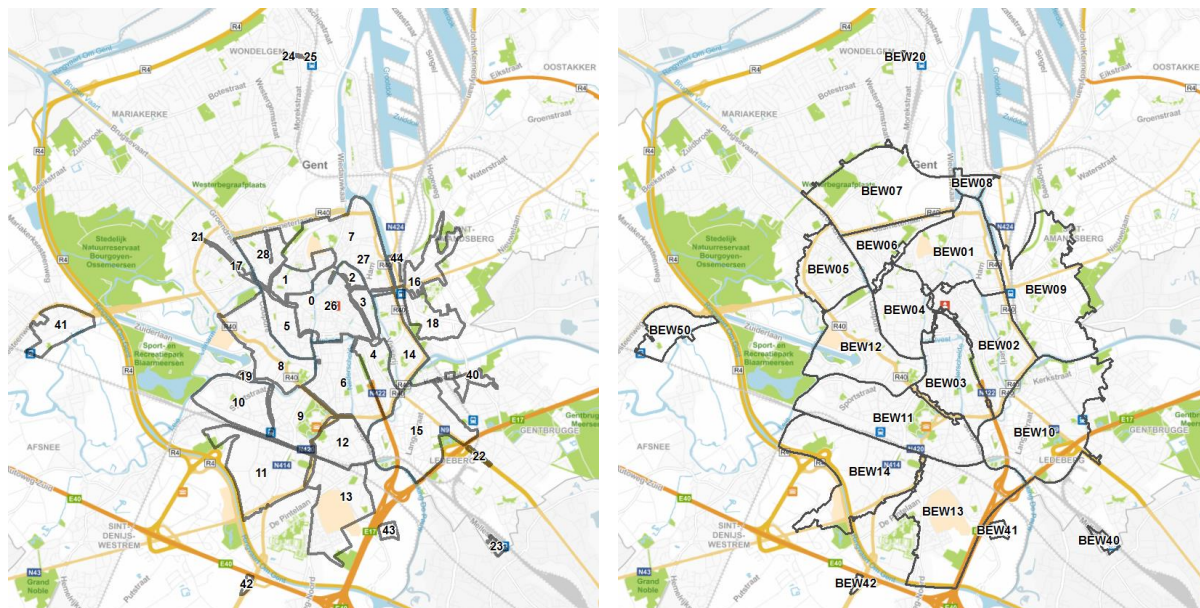
Bij het uittekenen van de nieuwe bewonerszones, werd rekening gehouden met een aantal factoren die een invloed hadden op het bewonersparkeren. De stijgende parkeerdruk zorgde ervoor dat er moest gezocht worden naar het creëren van meer uitwijkmogelijkheden voor de bewoners binnen hun zone. Daarbij werd ook het verlies aan parkeercapaciteit ten gevolge van de heraanleg of het parkeervrij maken van bepaalde straten of pleinen in het achterhoofd gehouden. Een bijkomende uitdaging was het Circulatieplan, dat met knippen en nieuwe rijrichtingen, een impact had op de manier waarop bewoners hun buurt kunnen bereiken en er dus kunnen parkeren. Ook de uitbreiding van het autovrij gebied en de afbakening van de sectoren werden meegenomen.

Deze factoren hebben geleid tot de beslissing om grotere bewonerszones in te voeren, die ingedeeld zijn volgens deze kenmerken:

- De grenzen van de bewonerszones houden rekening met de grenzen van de sectoren die er zijn gekomen bij invoering van het Circulatieplan
- De grenzen vallen zo veel als mogelijk samen met goed zichtbare en fysiek aanwezige elementen zoals water- of spoorwegen en grote(re) verkeersassen
- Waar nodig, worden extra voorbehouden bewonersplaatsen voorzien

Door de nieuwe bewonerszones via deze richtlijnen in te richten, werd geprobeerd om een duidelijke en eenduidige afbakening op te stellen, waarbij de genoemde ongemakken zowel voor de bewoners, het baliepersoneel van het Mobiliteitsbedrijf als de parkeercontroleurs zoveel mogelijk worden gelimiteerd. **Figuur 1.6** geeft beide begrenzingen weer op kaart. Een kaart op A4-formaat met de nieuwe bewonerszones is te vinden in bijlage **F2 Bewonerszones**.

Figuur 1.6 Bewonerszones voor invoering Parkeerplan (links) en na invoering Parkeerplan (rechts)



Naast het invoeren van nieuwe bewonerszones, waarbinnen een bewoner gratis kan parkeren met een geldige bewonersvergunning, werd ook de kostprijs van de vergunningen aangepast. Per adres kunnen maximaal twee bewonersvergunningen worden verkregen: een eerste vergunning bleef gratis, voor een tweede vergunning wordt 250 euro betaald. Voor 2016 betaalde men voor een tweede bewonersvergunning 100 euro.

1.3.3 Parkeren in inbandige parkings

Er werd gestreefd naar een optimalere benutting van het bestaande parkeeraanbod in de inbandige parkings. De parkeertarieven in de parkings in combinatie met de abonnementsprijzen en het aantal uit te reiken abonnementen zijn sturende mechanismen om het gewenst gebruik te verkrijgen.

Bij de invoering van het Parkeerplan werd het beleid in de inbandige parkings aangepast en in een nieuw retributiereglement gegoten. De krachtlijnen van dit nieuwe reglement zijn opgemaakt volgens de bepalingen uit het Parkeerplan. Het nieuw retributiereglement voor het parkeren in parkeergarages van de Stad Gent trad in werking op 1 november 2016.

De visie omtrent het functioneren van de parkings is niet hetzelfde voor alle parkings. Gelet op de locatie, bereikbaarheid en omgevingsdraagkracht, werd een onderscheid gemaakt tussen:

- Rotatieparkings: in deze parkings willen we de rotatiecapaciteit gebruiken om de (middel)langparkeerders vanop straat op te vangen. De rode tariefzone stelt namelijk een parkeerdurbepanking in op straatniveau. Hier geldt een beperking op het aantal abonnementen en worden oplopende tarieven gebruikt (vanaf 6u parkeren wordt een bijkomend uur parkeren in rotatieparkings duurder dan in parkings voor gemengd gebruik) om langparkeren te ontmoedigen en dus rotatie aan te moedigen om zo voldoende capaciteit te behouden voor kortparkeerders. Dit beleid geldt in de parkings Vrijdagmarkt, Sint-Michiels en Reep.

- Parkings voor gemengd gebruik: in deze parkings wordt gekozen om het langparkeren te ondersteunen (via abonnementen). Kort- en langparkeren is in deze parkings evenwichtiger verdeeld dan in de rotatieparkings. Dit beleid geldt voor de parkings Ramen, Savaanstraat, Sint-Pietersplein.

Daarnaast werd ook de tariefstructuur aangepast voor ticketparkeerders en abonneementhouders. Het maximale parkeertarief overdag is 26 euro in de rotatieparkings (vanaf het twaalfde uur parkeren) en 14 euro in de parkings voor gemengd gebruik (vanaf het tiende uur parkeren). Het dagtarief in de rotatieparkings blijft doorlopend van kracht tijdens de koopzondagen en grote evenementen (Gentse Feesten, Lichtfestival, Winterfeesten).

Wat betreft de abonnementen werden de tarieven voor bewoners behouden, zowel in de rotatieparkings als de gemengde parkings. Elke bewoner die binnen een straal van 1.000 meter van een parking gedomicilieerd is, komt in aanmerking voor een bewonersabonnement. Verder werd het tijdsvenster van het nachtabonnement voor bewoners in de gemengde parkings uitgebreid: sinds de beleidswijzigingen kan men niet alleen 's nachts en op zondagen parkeren, maar ook op zaterdag. Hiervoor werd geen prijsaanpassing doorgevoerd, dit om de parkings aantrekkelijker te maken voor bewoners.

De prijs voor abonnementen voor particulieren is gestegen, maar ook hier met differentiatie. In de rotatieparkings worden parkeerabonnementen niet ondersteund, wat zich uit in een hoger tarief dan dit in de gemengde parkings.

Omwillen van de te grote verschillen tussen de tarieven in de parkeergarages en op straat op bepaalde momenten, werden de tarieven in de parkeergarages op 3 juli 2017 aangepast. De volgende wijzigingen werden doorgevoerd:

- In alle parkeergarages werd het nachttarief verlaagd om parkeren in de parkeergarages aantrekkelijker te maken en de parkeerdruk op straat te verminderen. Het beschikbare parkeeraanbod in de parkings wordt zo beter benut. Het nachttarief geldt van 19 uur tot 7 uur en werd in alle parkeergarages 4 euro.
- De tarieven voor de parkings Sint-Pietersplein en Tolhuis werden nog iets verder aangepast: naast het nachttarief van 4 euro kregen ze ook een verlaagd dagtarief (tarief geldig van 7 uur tot 19 uur) van 10 euro. In beide parkings is een retributie van 10 euro verschuldigd ingeval er 24 uren onafgebroken wordt geparkeerd.
- Het weektarief op koopzondagen werd afgeschaft en gelijkgesteld met het tarief in de parkeergarages op gewone zondagen (6 euro). Het nieuwe dagtarief van 6 euro geldt van 7 uur tot 19 uur.
- Tarieven voor abonnementen en congreskaart werden aangepast in evenredigheid met de nieuwe kortparkeertarieven.

1.3.4 Parkeertarieven

In **Tabel 1.1**, **Tabel 1.2** en **Tabel 1.3** worden voor de inbandige parkings en het straatparkeren de oude en nieuwe parkeertarieven weergegeven, net als het verschil tussen beide.

Tabel 1.1 Wijzigingen parkeertarieven inpandige parkings (in euro per parkeertijd)

UUR	HUIDIGE TARIEVEN			OUDE TARIEVEN			VERSCHIL		
	Rotatie-parking	Gemengde parking	Sint-Pietersplein en Tolhuis	Rotatie-parking	Gemengde parking	Sint-Pietersplein en Tolhuis	Rotatie-parking	Gemengde parking	Sint-Pietersplein en Tolhuis
1u	€ 2,00	€ 2,00	€ 1,00	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,00	+€ 0,00	+€ 0,00	-€ 1,00
2u	€ 4,00	€ 4,00	€ 2,00	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50	+€ 0,50	+€ 0,50	-€ 1,50
3u	€ 6,00	€ 6,00	€ 3,00	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00	+€ 1,00	+€ 1,00	-€ 2,00
4u	€ 7,50	€ 7,50	€ 4,00	€ 6,50	€ 6,50	€ 6,50	+€ 1,00	+€ 1,00	-€ 2,50
5u	€ 9,00	€ 9,00	€ 5,00	€ 8,00	€ 8,00	€ 8,00	+€ 1,00	+€ 1,00	-€ 3,00
6u	€ 11,00	€ 10,00	€ 6,00	€ 9,00	€ 9,00	€ 9,00	+€ 2,00	+€ 1,00	-€ 3,00
7u	€ 13,50	€ 11,00	€ 7,00	€ 10,00	€ 10,00	€ 10,00	+€ 3,50	+€ 1,00	-€ 3,00
8u	€ 16,00	€ 12,00	€ 8,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	+€ 5,00	+€ 1,00	-€ 3,00
9u	€ 18,50	€ 13,00	€ 9,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	+€ 7,50	+€ 2,00	-€ 2,00
10u	€ 21,00	€ 14,00	€ 10,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	+€ 10,00	+€ 3,00	-€ 1,00
12u	€ 26,00	€ 14,00	€ 10,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	+€ 15,00	+€ 3,00	-€ 1,00

Tabel 1.2 Wijzigingen parkeertarieven straatparkeren, overdag: 9u-19u (in euro per parkeertijd)

UUR	HUIDIGE TARIEVEN				OUDE TARIEVEN				VERSCHIL			
	Zone centrum 9u-19u (ROOD)	Zone rand / avond 9u-19u (ORANJE)	Zone station 9u-19u (GEEL)	9u-19u (GROEN)	Zone centrum 9u-19u	Zone rand / avond 9u-19u	Zone station 9u-19u	9u-19u (GROEN)	Zone centrum 9u-19u (ROOD)	Zone rand / avond 9u-19u (ORANJE)	Zone station 9u-19u (GEEL)	9u-19u (GROEN)
15min	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	+€ 0,00	+€ 0,00	+€ 0,00	+€ 0,00
1u	€ 2,50	€ 1,50	€ 1,50	€ 0,80	€ 2,20	€ 0,90	€ 0,90	-	+€ 0,30	+€ 0,60	+€ 0,60	+€ 0,80
2u	€ 3,50	€ 1,50	€ 1,50	€ 0,80	€ 2,40	€ 1,00	€ 1,00	-	+€ 1,10	+€ 0,50	+€ 0,50	+€ 0,80
3u	€ 4,00	€ 1,50	€ 1,50	€ 0,80	€ 2,40	€ 1,00	-	-	+€ 1,60	+€ 0,50	+€ 1,50	+€ 0,80
Som 3u	€ 10,00	€ 4,50	€ 4,50	€ 2,40	€ 7,00	€ 2,90	€ 2,30 (half dag-ticket)	-	+€ 3,00	+€ 1,60	+€ 2,20	+€ 2,40
Dag-tarief	-	€ 6,00	-	€ 3,00	€ 11,00	€ 3,50 / 5,50	-	-	-	+€ 2,50 / +€ 0,50	-	+€ 3,00

Tabel 1.3 Wijzigingen parkeertarieven straatparkeren, avond: 9u-23u/24u (in euro per parkeertijd)

UUR	HUIDIGE TARIEVEN		OUDE TARIEVEN		VERSCHIL	
	Zone centrum 9u-19u (ROOD)	Zone rand / avond 9u-19u (ORANJE)	Zone centrum 9u-19u	Zone rand / avond 9u-19u	Zone centrum 9u-19u (ROOD)	Zone rand / avond 9u-19u (ORANJE)
15min	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	+€ 0,00	+€ 0,00
1u	€ 1,50	€ 1,00	€ 1,00	€ 0,60	+€ 0,50	+€ 0,40
2u	€ 1,50	€ 1,00	€ 1,20	€ 1,00	+€ 0,30	+€ 0,00
3u	€ 1,50	€ 1,00	€ 1,20	€ 1,00	+€ 0,30	+€ 0,00
Som 5u	€ 7,50	€ 5,00	€ 5,8	€ 4,60	+€ 1,70	+€ 0,40

1.3.5 Digitalisatieproces

Een beleidsplan is pas succesvol als het op een efficiënte en performante manier kan uitgerold, beheerd en gehandhaafd worden. Het is daarbij belangrijk dat Stad Gent een kwaliteitsvolle en hedendaagse dienstverlening kan aanbieden aan inwoners en bezoekers. Om dit alles mogelijk te maken, heeft de Stad bij de invoering van het Parkeerplan sterk ingezet op een modernisering van het parkeren op straat. In onderstaande **Figuur 1.7** wordt een schematisch overzicht gegeven van de verschillende componenten die deel uitmaken van de digitalisering van het straatparkeren.

Figuur 1.7 Overzicht van het digitaliseren van het straatparkeren



Om te beginnen werden alle papieren parkeerkaarten vervangen door digitale vergunningen. Er werd een nieuw systeem ingericht voor het beheer van de vergunningen en een nieuw e-loket voor het aanvragen ervan. Wie een vergunning aanvraagt (bijv. een bewonersvergunning), moet zich hiervoor niet meer naar de balie van het Mobiliteitsbedrijf verplaatsen.

Naast het digitaliseren van vergunningen, werden ook de papieren parkeertickets vervangen door digitale parkeerrechten. Alle parkeerautomaten werden daarom vervangen door nieuwe exemplaren

die voorzien zijn van een touchscreen om de ingave van de nummerplaat mogelijk te maken. Een parkeerrecht wordt bijgevolg gekoppeld aan een nummerplaat, waardoor wie betaalt aan de automaat niet meer terug naar de auto hoeft om een ticket voor de voorruit te leggen. Sinds 12 juni 2017 kunnen parkeerrechten ook aangekocht worden door middel van een app of sms (het zogenaamde “mobiel parkeren”). Wie op deze manier betaalt, start en stopt op gelijk welk moment en betaalt enkel voor de effectieve parkeerduur.

De digitalisering van deze parkeerrechten heeft ervoor gezorgd dat menselijke fouten en fraude beter voorkomen en gemakkelijker gedetecteerd en geremedieerd kunnen worden. De hard- en software voor parkeercontrole op straat werd volledig vernieuwd, alsook de naverwerking van retributies. Om na te gaan of een geparkeerd voertuig een geldig parkeerrecht heeft, wordt de controleapparatuur aangestuurd door een parkeerregister dat door de Stad en Digipolis werd gebouwd. Deze centrale databank houdt alle digitale parkeerrechten tijdelijk bij en stelt ze beschikbaar voor parkeercontrole. Door gegevens over parkeren op deze manier te centraliseren, kunnen betere inzichten bekomen worden in operationele en financiële processen, maar ook in waar en wanneer er geparkeerd wordt. Het parkeerregister is ook zo opgezet dat toekomstige evoluties in het parkeren gemakkelijker geïntegreerd kunnen worden in de dienstverlening van de Stad.

1.3.6 Park-and-ride en fietsparkeren

Het parkeren op een park-and-ride en het fietsparkeren werden niet aangepakt bij de uitrol van het Parkeerplan zelf, maar houden er beide wel verband mee. Gezien de doelstellingen die het Parkeerplan wil bereiken, wordt hier kort de gedachtegang besproken.

Het realiseren van bijkomende park-and-ride parkeerplaatsen is een maatregel die is genomen naar aanleiding van het Circulatieplan. Tegen de invoering op 3 april 2017 werden bijkomende terreinen ingericht als park-and-ride. De bedoeling van deze terreinen is om de langparkerende bezoeker te stimuleren om zoveel mogelijk aan de rand van de stad te parkeren en zo het centrum te ontlasten qua verkeers- en parkeerdruk.

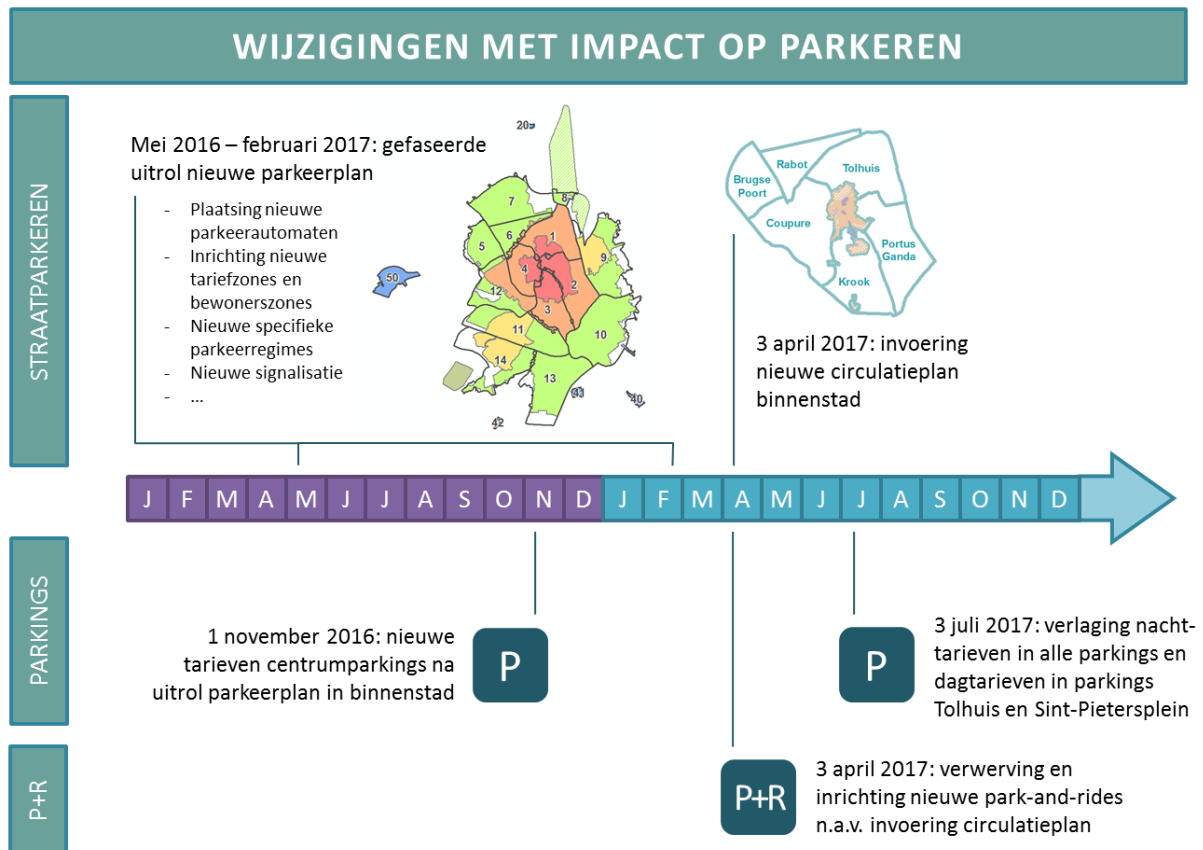
Sinds 2015 hanteert het Mobiliteitsbedrijf een proactieve gebiedsgerichte aanpak voor het plaatsen van fietsenstallingen. Op die manier wordt geprobeerd om het fietsgebruik te verhogen en zo te komen tot een meer duurzame modal split en een gezondere, meer leefbare en vlot bereikbare stad.

Bespreking van beide onderdelen vormt een deel van dit evaluatierapport.

1.4 Belangrijke timings

Op onderstaande tijdlijn (Figuur 1.8) worden de belangrijkste timings neergezet die een impact hebben gehad op het parkeren in Gent. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie niveau's: factoren die een directe impact hebben op het straatparkeren, op het parkeren in de parkings en op het parkeren op park-and-rides.

Figuur 1.8 Tijdlijn met de belangrijkste wijzigingen met een impact op parkeren



1.5 Glossarium

- **Abonnementhouder** Een persoon die met een abonnement in een bepaalde inpandige parking kan parkeren. Een abonnement kan zowel door bewoners als niet-bewoners aangevraagd worden.
- **Betalend gebied** Het gebied dat begrensd is door betalend parkeren. Dit gebied bestaat uit vijf zones: de rode centrumzone, de oranje zone tot aan de R40 en de as met de Blaisantvest, twee gele zones (stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort) en als laatste de groene tariefzone. Betalend parkeren geldt voor al deze zones op week- en zaterdagen. Buiten deze zones moet er niet betaald worden om te parkeren.
- **Bewoner** Een parkeerder met een bewonersvergunning die geldig is binnen een bepaalde zone.
- **Bewonersparkeerplaats** Een parkeerplaats die is voorbehouden voor bewoners van die specifieke zone en waarop anderen hun voertuig niet mogen parkeren.
- **Bewonersvergunning** Een vergunning waarmee een bewoner kan parkeren in de zone die gekoppeld is aan de woonplaats zonder een ticket te moeten nemen. Een eerste bewonersvergunning is gratis, een tweede betalend. Buiten de eigen bewonerszone dient een bewoner te betalen om te parkeren binnen het betalend gebied.
- **Bewonerszone** De zone waarbinnen een bewoner kan parkeren met een geldige bewonersvergunning.
- **Bezettingsgraad** Een percentage dat aangeeft in welke mate de beschikbare parkeercapaciteit bezet is.
- **Bezoeker** Een parkeerder zonder geldige bewonersvergunning of andere parkeervergunning.
- **Binnenstad** Het gebied dat wordt begrensd door de R40 en de as met de Nieuwewandeling, de Begijnhoflaan, de Opgeëistenlaan en de Blaisantvest. Dit gebied valt samen met de oranje en rode tariefzones.
- **Bruto parkeerdruk** Een bezettingsgraad waarin zowel goed als fout geparkeerde voertuigen zijn opgenomen.
- **Centrum** De kern van de stad: het gebied dat samenvalt met de rode tariefzone.
- **Commerciële straat (regime)** In een aantal commerciële straten geldt een aangepast parkeerregime om voldoende parkeerplaats te bieden aan winkelende bezoekers. Overdag (tussen 9 en 19 uur) kan er op de parkeerplaatsen in deze straten enkel voor korte tijd (maximum 3 uur) en tegen betaling geparkeerd worden door bezoekers. Langparkeren is er voor hen niet mogelijk. Bewoners kunnen langere tijd parkeren in straten met een commercieel regime, maar niet in straten met een commercieel plus regime.

• Dagdeel (parkeeronderzoek)	Het deel van de dag waarbinnen registraties werden uitgevoerd: ochtend (9.00-12.00 uur), middag (12.00-15.00 uur) en avond (19.30-22.30 uur).
• Dagticket	Een parkeerticket met een 24u-reductietarief voor dagparkeren (voordelig vanaf 4u parkeren)
• Fout geparkeerd voertuig	Een voertuig dat is geparkeerd buiten de wettelijk voorziene of toegestane parkeermogelijkheden of op plaatsen waar door markeringen of signalisatie een parkeerverbod is opgelegd (gele onderbroken markeringen, op een verdrijvingsvlak, te dicht bij een kruispunt of zebrapad, dubbel geparkeerd, etc.).
• Goed geparkeerd voertuig	Een voertuig dat is geparkeerd binnen de wettelijk voorziene of toegestane parkeermogelijkheden.
• Kortparkeerder, middellang parkeerder, langparkeerder	Een term die aangeeft hoe lang een persoon zijn of haar voertuig parkeert (o.b.v. de registraties tijdens de parkeeronderzoeken). Zie ook definities voor parkeerduur en parkeerduurcombinatie.
• Mobiel parkeren	Een parkeerrecht aankopen via app of SMS om te parkeren op straat.
• Netto parkeerdruk	Een bezettingsgraad waarin enkel goed geparkeerde voertuigen zijn opgenomen.
• Oude/nieuwe park-and-rides	In dit rapport wordt een terrein als oude park-and-ride aangeduid als het al aangeduid was als park-and-ride voor de invoering van het Circulatieplan. De nieuwe park-and-rides zijn alle andere terreinen: terreinen die pas tegen de start van het Circulatieplan officieel werden aangeduid als park-and-ride of via een samenwerking met externe partners als park-and-ride beschikbaar worden gesteld.
• Park-and-ride (P+R)	Een parkeerterrein aan de rand van de stad waarop in de regel voor langere tijd gratis (P+R Galveston en P+R Sint-Pietersplein zijn hier uitzonderingen op) geparkeerd kan worden. Van op een park-and-ride is er aansluiting op het openbaar vervoer tot het centrum van de stad. Het doel van deze terreinen is het autoverkeer in de binnenstad te beperken.
• Parkeercapaciteit / parkeerareaal / parkeeraanbod	Het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is, binnen een bepaalde afgebakende zone.
• Parkeerdruk	Een verdere interpretatie van de parkeerbezetting. De parkeerdruk wordt meestal gekaderd door klassegrenzen van laag naar hoog.
• Parkeerduur	De tijdspanne waarbinnen voertuigen binnen een afgebakende zone geparkeerd staan, meestal uitgedrukt in kort-middel-lang parkeren.
• Parkeerduurcombinatie	Het classificeren van parkeerders naar parkeerduur gebeurt aan de hand van parkeerduurcombinaties die aangeven op welke momenten de parkeerders geregistreerd werden in het parkeeronderzoek d.m.v. scanwagen. In dit onderzoek zijn acht combinaties mogelijk: ochtend, middag, avond (kort), ochtend-middag, ochtend-avond, middag-avond

- (middel-lang), ochtend-middag-avond (lang) en een categorie overige (dit is een restcombinatie met voertuigen die meermaals voorkomen op 1 dagdeel).
- Parkeermotief
De reden van de parkeerder voor het parkeren op een bepaalde locatie (wonen, werken, winkelen, recreatie, etc.).
 - Parkeerplaats
De afgebakende ruimte om in te parkeren. Dit kan aan de hand van belijning of aan de hand van vooraf bepaalde afstanden (standaard langsparkeerplaatsen zijn meestal 5,50m lang en minimaal 1,80m breed, dwarsparkeerplaatsen hebben meestal een lengte van 5,00m en een breedte van 2,50m, specifieke parkeerplaatsen zoals voorbehouden mindervalidenplaatsen hebben afwijkende afmetingen).
 - Parkeerrecht
Het bewijs dat een persoon het recht heeft om met een bepaald voertuig te parkeren door registratie in een parkeerrechtendatabase (door een aangekocht recht of een vergunning)
 - Parkeerregime
Een beleidsmatige keuze voor de invoering van maatregelen (bijvoorbeeld invoeren van betalend parkeren, nieuwe parkeertarieven, maximale parkeerduur, etc.) ter stimulans van bepaald parkeergedrag. Een parkeertariefzone geeft het zonale parkeerregime aan, ook afwijkingen van dit regime zijn mogelijk (lokaal parkeerregime).
 - Parkeerstrook
Een parkeergelegenheid langs de rijweg bestaande uit meerdere aaneengesloten parkeerplaatsen.
 - Scanauto / scanvoertuig
Een voertuig dat voorzien is van technologie (in dit geval o.a. ANPR-camera's en GPS-ontvanger) om geparkeerde voertuigen en hun locatie te kunnen registreren. In de nameting werd de scanauto uitgerust met aanvullende technologieën en software, zoals objectsensoren en verbeterde route-software.
 - Seizoensale trend
Een trend waarbij de vervoersmodus en de parkeerbezetting beïnvloed wordt door de seizoenen (zomermaanden: meer fietsers, minder voertuigen, hogere fietsparkeerdruk, lagere autoparkeerdruk – omgekeerd in de wintermaanden).
 - Tariefzone
Een afgebakende zone waarbinnen het parkeertarief en de toegelaten parkeerduur voor parkeerders gelijk is.
 - Ticketparkeerder (inpandige parkings)
Een parkeerder die niet over een abonnement beschikt om in de inpandige parkings te parkeren.
 - Ultrakorte parkeerplaats
Parkeerplaats waar van maandag tot zaterdag (7 tot 19 uur) slechts geparkeerd kan worden voor 30 minuten in de groene tariefzone en 15 minuten in de andere tariefzones. Buiten deze venstertijden geldt de zonale regeling van de tariefzone waarbinnen de ultrakorte parkeerplaats valt.
 - Ultralange parkeerders
In de doelstellingen van de Deelnota Parkeerregimes en -tarieven, die onderdeel is van het volledige Parkeerplan, werd gesproken over ultralange parkeerders als ze langer parkeren dan vijf uur. In dit rapport wordt voor dit type parkeerders de term langparkeerders gehanteerd.

2. STRAATPARKEREN

Op het openbaar domein staat het creëren van een gunstig verblijfsklimaat centraal. Het begrenzen van de parkeercapaciteit draagt hiertoe bij. Concreet wordt voor het gebied dat is begrensd door de R40/N430 en in de omgeving van de stationspolen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort algemeen gesteld dat het openbare parkeeraanbod niet mag toenemen. Er wordt ingezet op een optimalere benutting van het bestaande parkeerareaal, door bijvoorbeeld het openstellen van private als openbare parkeerplaatsen.

Wat het openbaar parkeren betreft wordt prioriteit gegeven aan het bewonersparkeren, maar ook voor bezoekers moet het mogelijk blijven om te parkeren in het centrum van de stad. De aanpassing aan de parkeertarieven naar de huidige vorm heeft als doel het parkeren in het centrum voor bezoekers te faciliteren maar tegelijk ook het gebruik van alternatieven te stimuleren. Daarom wordt er bijkomend sterk ingezet op het uitbouwen van vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fiets, park-and-ride) om op een positieve wijze de vervoerswijze te sturen naar minder autogebruik in de stad, met als doel meteen ook de parkeerbehoefte te verminderen. Voor langparkeerders wordt een kwalitatief park-and-rideaanbod uitgebouwd op enige afstand van het centrum.

In dit hoofdstuk wordt getracht meer inzicht te verkrijgen in het parkeergedrag van bewoners en bezoekers. Er wordt nagegaan hoe de invoering van het Parkeerplan het parkeren voor beide doelgroepen heeft beïnvloed. Daarom wordt nagegaan hoe de beschikbare parkeercapaciteit wordt bezet, hoe lang en hoe vaak wordt geparkeerd, en of er verschuivingen in het parkeren zijn op te merken (zowel naar parkeerbezetting als naar parkeerduur).

2.1 Parkeercapaciteit

Het aantal straatparkeerplaatsen kan onder invloed van verschillende factoren fluctueren. De herinrichting van straten, pleinen, etc. heeft meestal het creëren van een gunstiger verblijfsklimaat als doelstelling, wat na heraanleg vaak gepaard gaat met minder straatparkeerplaatsen. Ook het invoeren van een groter autovrij gebied op 3 april 2017 heeft geleid tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen binnen de rode tariefzone (-221: 131 betalende en 90 voorbehouden plaatsen). De 90 parkeerplaatsen die voorbehouden waren voor specifieke doelgroepen, zijn ruim gecompenseerd buiten het autovrij gebied: 155 plaatsen. Daardoor vallen in de rode zone in totaal 286 betalende plaatsen weg. Anderzijds worden door de realisatie van nieuwe projecten en verkavelingen (vb. Kleenburg) geregeld nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd. Ook de overdracht van private terreinen naar de Stad of het publiekelijk openstellen ervan (vb. Handelsdok) zorgt voor een verhoging van de parkeercapaciteit. Tot slot worden sommige terreinen aan stadsgebouwen voor publiek gebruik opengezet en ingericht als straatparkeerplaatsen of als een type buurtparking. Dit kadert in het bedrijfsvervoerplan van de Stad Gent.

De volgende maatregelen hebben eveneens invloed op de parkeercapaciteit: het invoeren van haaks parkeren; het aanleggen van snelheidsremmers, oversteekplaatsen en voetpaduitstulpingen; het inrichten van eenrichtingsverkeer; aanpassingen aan wegmarkeringen; het plaatsen van fietsenstallingen, parkeerautomaten, etc. in parkeerstroken; maatregelen ter bevordering van het

openbaar vervoer (vb. invoeren van een busbaan) of de algemene doorstroming; kleinere ad hoc maatregelen (vb. plaatselijke parkeerverboden); tijdelijke innames door werven of werken; enz.

In onderstaande **Tabel 2.1** staat een gedetailleerd overzicht van hoe de beschikbare straatcapaciteit binnen de huidige begrenzing van het betalende gebied tussen 2012 en 2017 is geëvolueerd (cijfers voor 2012-2016 zijn retroactief berekend en stemmen daarom niet overeen met het gebied dat toen betalend was). In die periode verdwenen er 1102 parkeerplaatsen op het openbaar domein, oftewel 2,6% van het beschikbare parkeerareaal. In de rode en oranje tariefzones zijn de dalingen met respectievelijk bijna 11% en 3,5% het sterkst. In de gele en groene tariefzone is slechts een klein aandeel van de capaciteit verdwenen.

Het is belangrijk om weten dat de toekomstvisie op het openbaar domein ervoor gezorgd heeft dat deze trend zich reeds jaren voordoet en o.a. in verband kan worden gebracht met de strategische keuze om de verblijfskwaliteit van het openbaar domein te verhogen (zie hoger). De invoering van het Parkeerplan op zich heeft niet geleid tot een verminderde parkeercapaciteit. Daarnaast is het ook belangrijk te vermelden dat onderstaande cijfers enkel de capaciteit weergeven die beschikbaar is op het openbaar domein. Binnen het betalend gebied is er, naar schatting, een totaal privaat parkeeraanbod van ongeveer 65.000 parkeerplaatsen waar de Stad geen vat op heeft. Onderstaande cijfers geven enkel een theoretische weergave van de capaciteit, gezien geen rekening gehouden wordt met werfinnames en andere lokale incidentele factoren. In het vervolg van dit rapport worden onderstaande cijfers gebruikt in verdere analyses.

Tabel 2.1 Evolutie aantal parkeerplaatsen in het huidige betalende gebied (2012-2017)

TARIEFZONE	2012	2015	2016	2017	VERSCHIL 2012-2017	
					ABSOLUUT	PROCENTUEEL
ROOD	3.436	3.294	3.346	3.060	-376	-10,9%
ORANJE	11.040	10.717	10.707	10.652	-388	-3,5%
GEEL	4.954	4.894	4.871	4.933	-21	-0,4%
GROEN	23.667	23.347	23.214	23.353	-314	-1,3%
TOTAAL	43.097	42.252	42.138	41.995	-1.102	-2,6%

In het huidige betalende gebied is het aantal voorbehouden bewonersparkeerplaatsen toegenomen van 1271 in het jaar 2012 naar 2017 in het jaar 2018. Ook het aantal voorbehouden plaatsen voor mindervaliden stijgt jaarlijks. In 2012 waren dat er nog 511 binnen het huidige betalend gebied, in 2018 is het aantal gestegen naar 559.

Verder worden momenteel 161 autodeelplaatsen ingericht op het volledige Gentse grondgebied en zijn er afspraken gemaakt om daar tegen juni 2018 85 plaatsen aan toe te voegen. In totaal zijn er ook 90 plaatsen die voorzien zijn voor elektrische voertuigen. Daarvan zijn er 20 autodeelplaatsen en 10 plaatsen die zijn voorzien op park-and-rides. Daarnaast zijn er ook nog 59 gewone betalende parkeerplaatsen en 1 voorbehouden bewonersparkeerplaats die kunnen beschikken over een laadpaal.

2.2 Parkeeronderzoeken

Om gegronde uitspraken te kunnen doen over welke impact het Parkeerplan en Circulatieplan op de parkeerbezetting hebben gehad, werden drie geautomatiseerde parkeeronderzoeken uitgevoerd. Deze metingen zijn uitgevoerd aan de hand van een scanwagen die door het betalend gebied (en net daarbuiten) heeft rondgereden en alle geparkeerde voertuigen heeft geregistreerd. Met de gegevens die tijdens deze metingen zijn verzameld, kunnen drie verschillende aspecten van het straatparkeren worden geanalyseerd: de parkeerbezetting, de parkeerduur en de verhouding van bewoners ten opzichte van bezoekers. De parkeeronderzoeken die zijn uitgevoerd hebben een grote bijdrage geleverd voor de analyses in de komende onderdelen van dit hoofdstuk. Het Mobiliteitsbedrijf liet de drie parkeeronderzoeken uitvoeren door een samenwerking van twee externe firma's: Abstract Computing International B.V. zorgde met hun scanwagen voor de registraties, Ecorys Nederland B.V. verwerkte de verzamelde gegevens tot een rapport met leesbare grafieken, tabellen en kaartmateriaal. Het kaartmateriaal, de grafieken en de cijfers uit deze rapporten, werden dan ook in dit hoofdstuk overgenomen.

In dit rapport zullen de resultaten van het eerste parkeeronderzoek (de voormeting, die uitgevoerd werd voor de uitrol van het nieuwe Parkeerplan) en het derde parkeeronderzoek (de tweede nameting, die ongeveer een half jaar na de invoering van het Circulatieplan plaatsvond) worden vergeleken. Deze keuze werd gemaakt om verschillende redenen. Allereerst heeft de invoering van het Circulatieplan allicht ook een invloed gehad op het parkeergedrag. Verder zijn de voormeting en tweede nameting ook volledige metingen en kunnen ook voor de rode en oranje tariefzone (en de bewonerszones in het centrum) analyses worden uitgevoerd, terwijl er in de eerste nameting in het centrumgebied geen registraties werden uitgevoerd. Tot slot geeft de vergelijking van deze twee metingen het best de impact weer van het volledige Mobiliteitsplan en kadert ze de ervaringen van de bewoners en bezoekers die het dichtst bij de werkelijkheid ligt.

In dit onderdeel wordt wat meer uitleg gegeven over de uitgevoerde parkeeronderzoeken, alvorens in de volgende onderdelen over te gaan tot de resultaten van de analyses, de evoluties en trends op vlak van de drie genoemde aspecten.

2.2.1 Onderzoeksmethode en -technologie

De scanauto reed door het onderzoeksgebied en registreerde aan één of beide kanten van de weg de nummerplaat van geparkeerde voertuigen. De scanauto was daarvoor speciaal uitgerust met ANPR-camera's die het mogelijk maakten om kentekens te herkennen en object sensors die het mogelijk maakten om voertuigen te identificeren. Aan de hand van een accurate positiebepaling, die gebaseerd is op GPS- en GLONASS-signalen en verder verbeterd wordt door een verbinding met het FLEPOS netwerk, kon de scanauto nauwkeurig bepalen wat zijn eigen positie is. De positie van het geregistreerde voertuig kon daarna worden berekend op basis van de data die het scanvoertuig verzamelt.

Naast de locatie (X- en Y-coördinaten) van het voertuig, werd ook het tijdstip toegevoegd en opgeslagen. De geregistreerde ruwe data werd zorgvuldig gecontroleerd en gecleand, waarna ze op basis van de nummerplaat werd gekoppeld aan een database met bewonersvergunningen om zo een inschatting te kunnen maken van het aandeel voertuigen van bewoners en bezoekers. De opgekuiste

dataset werd vervolgens verder verwerkt om tot resultaten te komen op het niveau van de bewonerszones, tariefzones, niet-betalende zones en nog meer in detail, het straatniveau.

Wat betreft de koppeling van de registraties aan de bewonersvergunningen, moet het volgende gekaderd worden. Het is mogelijk dat er onder bezoekers bewoners zijn (zij het zonder tweede bewonersvergunning), maar ook het omgekeerde is mogelijk: bewoners worden in de parkeeronderzoeken ook buiten hun eigen bewonerszone als bewoner beschouwd, terwijl ze daar eigenlijk als bezoeker parkeren. Dit is echter niet uit de data van dit onderzoek te halen.

2.2.2 Onderzoekperiode

De scanauto heeft op drie momenten door het onderzoeksgebied gereden: in maart-april 2016, maart 2017 en september-oktober 2017. In onderstaande Tabel 2.2 staat opgelijst in welke periode en binnen welk gebied de drie metingen plaatsvonden. Een belangrijke opmerking is dat alle registraties zijn gemeten en verwerkt binnen de zonering en parkeerregimes die tijdens de onderzoeksperiode geldend waren. Op het moment van het schrijven van dit rapport zijn reeds enkele aanpassingen gebeurd, hierover kunnen op basis van deze gegevens geen uitspraken worden gedaan.

Tabel 2.2 Overzicht van de drie uitgevoerde parkeeronderzoeken

ONDERZOEK	PERIODE	STUDIEGEBIED
Voormeting	Maart-april 2016, voor uitrol Parkeerplan	Rode, oranje, gele, groene tariefzone en deel niet-betalend gebied
Eerste nameting	Maart 2017, na invoering Parkeerplan	Gele, groene tariefzone en deel niet-betalend gebied (+ uitbreiding niet-betalend gebied)
Tweede nameting	September-oktober 2017, na invoering Circulatieplan	Rode, oranje, gele, groene tariefzone en deel niet-betalend gebied (+uitbreiding niet-betalend gebied)

De registratiedagen betroffen normaliter altijd een maandag, dinsdag of donderdag. Er werd niet geregistreerd tijdens vakantie- en feestdagen en op dagen dat er een staking van het openbaar vervoer plaatsvond.

Het onderzoeksgebied werd opgedeeld in kleinere deelgebieden waarbinnen de scanauto telkens tijdens drie dagdelen geregistreerd heeft volgens het volgende tijdschema:

- Ochtend: 9.00 – 12.00 uur;
- Middag: 12.00 – 15.00 uur;
- Avond: 19.30 – 22.30 uur.

De geparkeerde voertuigen die tijdens deze drie dagdelen werden geregistreerd, kunnen aan elkaar worden gekoppeld om een parkeeduuronderzoek uit te voeren. Deze analyse maakt het mogelijk om te kijken wat de aandelen kort-, middellang- en langparkeerders zijn.

Een belangrijke kanttekening die gemaakt moet worden is dat het onderzoek volledig gebaseerd is op registraties tijdens één dag per deelgebied (elk deelgebied werd drie keer op één dag gereden: in

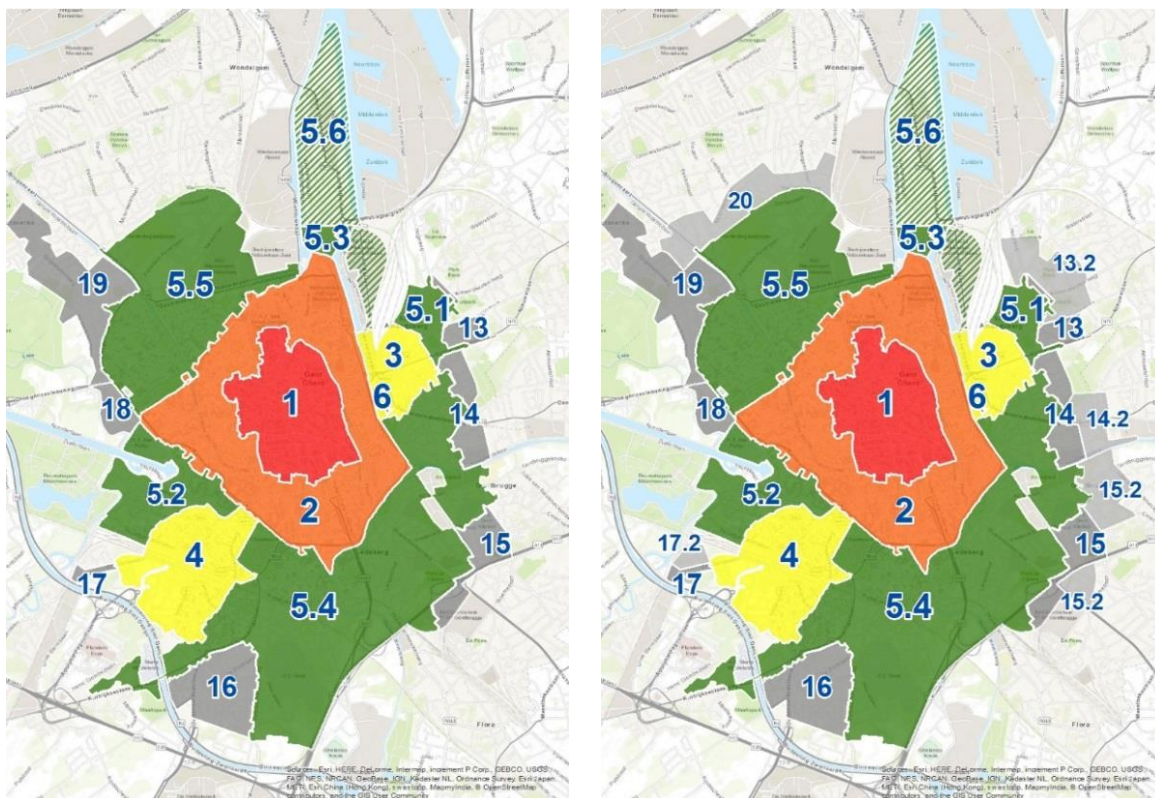
de ochtend, middag en avond) en is daarmee een momentopname. Mogelijk hebben incidentele factoren bijgedragen aan de parkeerontwikkelingen die in dit rapport worden omschreven.

Dit hoofdstuk maakt de vergelijking tussen de nulmeting en de tweede nameting. De eerste nameting vond voornamelijk plaats om de as-is situatie voor de invoering van het Circulatieplan te kennen in de gele en groene tariefzones en in de niet-betalende zones. De resultaten van deze eerste nameting lopen (althans voor deze zones, in de rode en oranje zone werd tijdens deze meting niet geregistreerd) gelijk met de resultaten van het onderzoek in de tweede nameting en worden bijgevolg in dit rapport niet verder in detail toegelicht.

2.2.3 Onderzoeksgebied

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de rode, oranje, gele en groene tariefzones, alsook werden enkele straten buiten de grenzen van de betalende zone meegenomen om een antwoord te bieden op de vraag of er een verschuiving optreedt van de parkeerdruk van het centrum naar de rand van de stad. Het niet-betalende gebied waarbinnen werd geregistreerd, werd nog iets uitgebreid van de voormeting naar de nameting.

Figuur 2.1 Studiegebied in de voormeting (links) en in de nameting (rechts)



In bovenstaande **Figuur 2.1** wordt duidelijk binnen welk onderzoeksgebied tijdens beide metingen werd geregistreerd. Tariefzones en niet-betalende zones werden opgesplitst en kregen een ID-nummer dat in het vervolg van dit rapport zal gebruikt worden in kaarten, tabellen en grafieken. Nummers van de niet-betalende gebieden werden opgesplitst volgens het deel dat in beide metingen werd onderzocht (bijvoorbeeld ID 13) en het extra deel waarbinnen enkel tijdens de nameting werd geregistreerd (bijvoorbeeld ID 13.2).

2.3 Parkeerbezetting

In dit deel worden de resultaten op vlak van parkeerbezetting besproken. Doorheen dit deel zal steeds op een meer gedetailleerd niveau gerapporteerd worden: het eerste punt geeft de globale trends weer voor het hele betalend gebied, het laatste punt geeft weer hoe de parkeerbezetting op straatniveau is veranderd.

Er werd een reeks parkeerdrukkaarten gemaakt voor de verschillende analyseniveaus (op niveau van straten, bewonerszones en tariefzones) en de verschillende tijdsblokken (ochtend, middag, avond). Hieronder zullen de belangrijkste trends die zichtbaar worden op de kaarten worden besproken. Daarbij zullen enkel de kaarten met de gemiddelde situatie worden toegevoegd. Het kaartmateriaal met de verschillenplots voor de verschillende dagdelen zijn terug te vinden in **BIJLAGE A: VERSCHILLENPLOTS PARKEERDRUK STRAATPARKEREN**. De kaarten met de bezetting van de twee aparte metingen zijn te vinden in **BIJLAGE B: PARKEERDRUKKAARTEN VOOR- EN NAMETING**.

In de tekst, figuren, tabellen, grafieken, etc. die volgen zal telkens worden gesproken over de bruto parkeerdruk. De bruto parkeerdruk betreft de verhouding van alle goed én fout geparkeerde voertuigen ten opzichte van de capaciteit waarop effectief geregistreerd is. De netto parkeerdruk betreft de verhouding van enkel de goed geparkeerde voertuigen ten opzichte van de capaciteit waarop effectief geregistreerd is. De parkeerdruk wordt op bijna alle kaarten volgens onderstaande kleurcodes weergegeven:

- | | |
|----------------|---------------------------|
| • Donkergroen | parkeerdruk 0% t/m 49%; |
| • Lichtgroen | parkeerdruk 50% t/m 59%; |
| • Geel | parkeerdruk 60% t/m 69%; |
| • Oranje | parkeerdruk 70% t/m 79%; |
| • Rood | parkeerdruk 80% t/m 99%; |
| • Bordeauxrood | parkeerdruk 100% of meer. |

Uitzondering hierop zijn de parkeerdrukkaarten op straatniveau (deze hebben twee extra kleurcodes: een grijze kleur voor straten zonder parkeercapaciteit en een paarse kleur voor straten waar geen informatie over is) en het kaartmateriaal met de verschillenplots op zoneniveau (de symbolologie hiervan bestaat uit extra klassen om beter de variatie tussen de zones te tonen).

2.3.1 Volledig onderzoeksgebied

De cijfers in onderstaande **Tabel 2.3** wijzen op een daling in parkeerdruk van de voormeting naar de nameting. Op niveau van de bewoners- en tariefzones daalt de parkeerdruk met respectievelijk 16%-punt en 14%-punt. Binnen het volledige onderzoeksgebied ligt de daling in parkeerdruk lager: -7%-punt. Deze lagere daling laat de invloed zien van de gemiddelde stijging in parkeerdruk in de niet-betalende zones – deze trend wordt hieronder in de betreffende paragraaf verder toegelicht. De daling van 7%-punt moet gekaderd worden door de verschillende zonering van het onderzoeksgebied in beide metingen (in de nametingen werd in een ruimer gebied geregistreerd dan tijdens de voormeting – zie **Figuur 2.1**) en kan daardoor nog licht afwijken. Het verschil tussen de parkeerdruk op bewonerszone- en tariefzoneniveau kan worden verklaard door de omvang van het

gebied: het gebied waarbinnen een bewonersvergunning kan worden aangevraagd, is iets groter dan het betalend gebied. Er zijn namelijk straten waar geen betalend parkeren geldt, maar wel een bewonersvergunning kan worden verkregen.

Tabel 2.3 Gemiddelde parkeerdruk in het gehele studiegebied, verschil tussen voor- en nameting

ONDERZOEKSGBIED	VOORMETING	NAMETING	VERSCHIL
Gehele onderzoeksgebied	68%	61%	-7%-punt
Bewonerszones	78%	62%	-16%-punt
Tariefzones	77%	63%	-14%-punt

2.3.2 Niveau bewonerszones

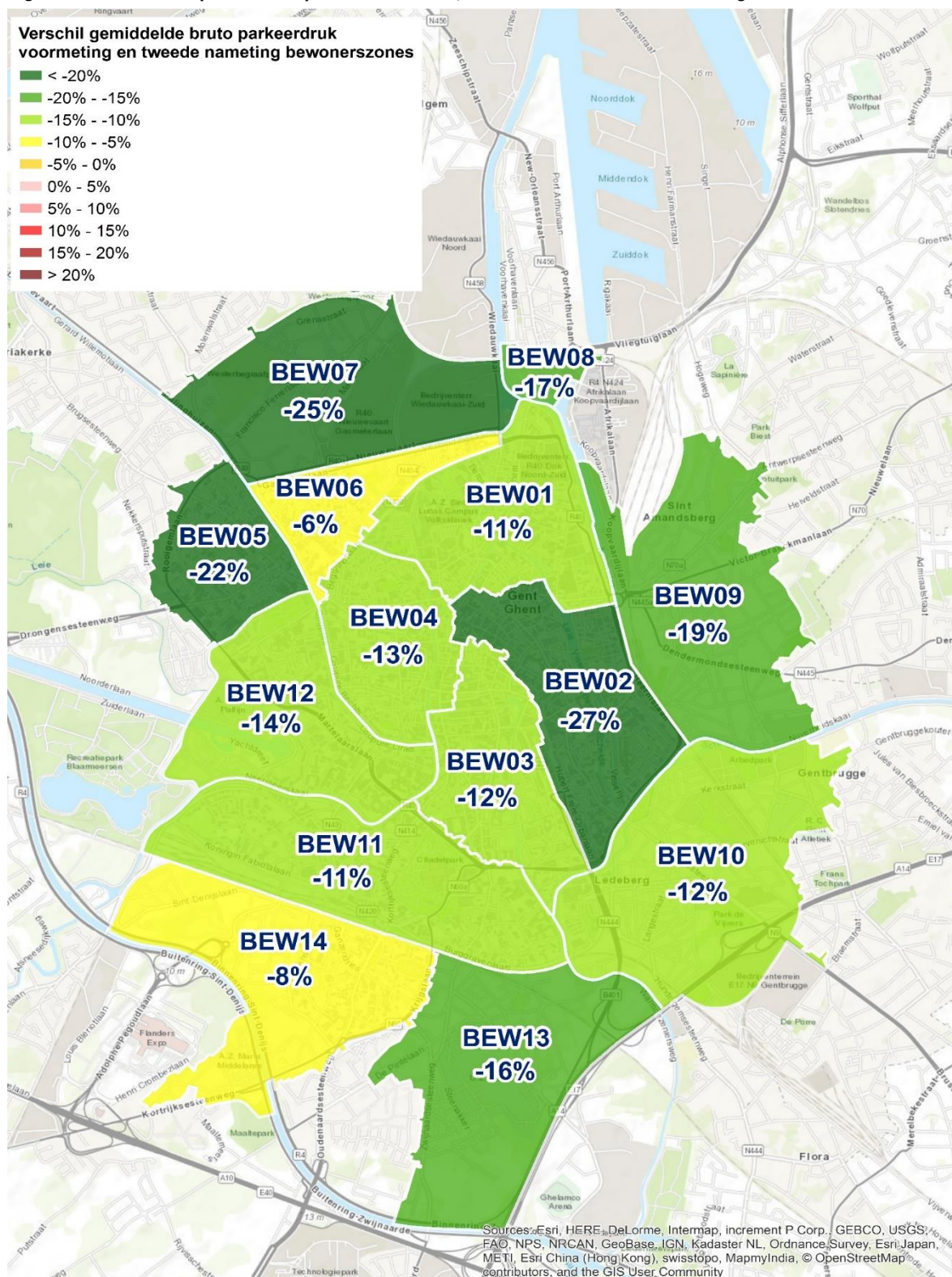
Zoals hierboven gesteld, daalt de parkeerdruk over de bewonerszones gemiddeld gezien met 16%-punt. Verder vallen op dit niveau de volgende zaken op:

- In alle bewonerszones is de parkeerdruk gedaald, en dat tijdens alle dagdelen. Tussen de drie dagdelen zijn de dalingen in parkeerdruk erg vergelijkbaar: in de ochtend, middag en avond daalt de parkeerdruk met respectievelijk 17, 16 en 15%-punt.
- Van zodra de parkeerbezetting gelijk is aan of hoger is dan 85%, wordt gesproken over een parkeerareaal dat 'volzet' is. Dergelijke hoge bezetting zorgt al gauw voor extra parkeerzoekend verkeer gezien de geringe beschikbaarheid van parkeerplaatsen. De gegevens in Tabel 2.4 tonen aan dat die bezettingsgraad in de centrumbewonerszones zo goed als bereikt was voor de invoering van het Parkeerplan. Buiten de R40 lag de parkeerdruk gemiddeld gezien iets lager dan in de binnenstad. Na invoering van het Parkeerplan kan gesteld worden dat de parkeerdruk is gedaald naar een acceptabeler niveau. Dit betekent echter niet dat er op het niveau van individuele straten geen problemen met een hoge parkeerdruk kunnen bestaan.
- De sterkste dalingen in parkeerdruk zijn terug te vinden in bewonerszones 2, 5 en 7. In die drie zones daalt de parkeerdruk met meer dan 20%-punt: respectievelijk -27, -22 en -25%-punt.
 - Opvallend is dat bewonerszone 2 een daling kent die meer dan dubbel zo sterk is dan in de andere bewonerszones in de binnenstad. Mogelijk ligt de reden hiervoor bij het feit dat bewonerszone 2 de centrumzone is met het grootste aandeel rode tariefzone.
 - In bewonerszone 5 (Brugse Poort) wordt een deel van deze sterke daling verklaard door een mogelijke verschuiving van de parkeerdruk naar het niet-betalend gebied (Malem en Rooigem). De evolutie van de parkeerdruk in de niet-betalende zones wordt besproken in paragraaf 2.3.4. Mogelijk doet deze trend zich ook voor in bewonerszone 7 (Bloemekenswijk). Daarnaast hadden bewonerszone 5 (voor het grootste deel) en bewonerszone 7 (volledig) voor invoering van het Parkeerplan nog geen parkeerregime, wat de sterke daling vermoedelijk mee verklaart.
- Bewonerszone 6 (Rabot) wordt gekenmerkt door de laagste daling van alle zones: -6%-punt. Vooral overdag is er slechts een klein verschil in parkeerdruk op te merken tussen de voormeting en nameting: 's ochtends -1%-punt en 's middags -4%-punt. De avond kent een sterkere daling van 13%-punt. Het verschil met de aangrenzende bewonerszones 5 en 7 kan

worden verklaard door het feit dat een groot stuk van bewonerszone 6 al een parkeerregime had (blauwe zone). Mogelijk speelt ook een verschuiving in parkeerdruk van de duurdere rode en oranje zones naar bewonerszone 6, die gekenmerkt wordt door een goedkoper parkeertarief in de groene zone, een rol. Deze verschuiving doet een daling in de zone zelf (die er mogelijk wel is) minder sterk naar voor komen.

Hieronder staan de verschillen in gemiddelde parkeerdruk per bewonerszone weergegeven in de vorm van een kaart (**Figuur 2.2**). In bijlage **A1 Op bewonerszoneniveau** kunnen deze kaarten ook voor de ochtend, middag en avond worden teruggevonden. In bijlagen **B1 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, voormeting** en **B2 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, nameting** staat het kaartmateriaal met de parkeerbezetting op bewonerszoneniveau van de aparte metingen.

Figuur 2.2 Gemiddelde parkeerdruk per bewonerszone, verschil tussen voor- en nameting



Meer gedetailleerde informatie kan worden teruggevonden in onderstaande Tabel 2.4. Daarin staat een overzicht van de bezettingsgraden die voor de drie dagdelen gemeten zijn tijdens beide metingen.

Tabel 2.4 Gemiddelde parkeerdruk per bewonerszone, verschil tussen voor- en nameting

BEWONERS-ZONE	GEMIDDELDE PARKEERDRUK			PARKEERDRUK OCHTEND			PARKEERDRUK MIDDAG			PARKEERDRUK AVOND		
	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL
BEW01	83%	72%	-11%	78%	70%	-8%	83%	69%	-14%	89%	76%	-13%
BEW02	85%	58%	-27%	83%	56%	-27%	82%	55%	-27%	91%	63%	-28%
BEW03	84%	72%	-12%	81%	68%	-13%	83%	71%	-12%	90%	76%	-14%
BEW04	82%	69%	-13%	76%	66%	-10%	79%	66%	-13%	90%	75%	-15%
BEW05	93%	71%	-22%	88%	63%	-25%	87%	67%	-20%	104%	83%	-21%
BEW06	71%	65%	-6%	64%	63%	-1%	66%	62%	-4%	83%	70%	-13%
BEW07	82%	57%	-25%	75%	50%	-25%	75%	50%	-25%	94%	70%	-24%
BEW08	58%	41%	-17%	55%	38%	-17%	59%	37%	-22%	60%	48%	-12%
BEW09	78%	59%	-19%	72%	57%	-15%	75%	55%	-20%	87%	66%	-21%
BEW10	79%	67%	-12%	79%	65%	-14%	81%	64%	-17%	77%	72%	-5%
BEW11	72%	61%	-11%	70%	57%	-13%	67%	57%	-10%	79%	69%	-10%
BEW12	74%	60%	-14%	76%	57%	-19%	76%	60%	-16%	70%	62%	-8%
BEW13	68%	52%	-16%	64%	51%	-13%	73%	51%	-22%	67%	54%	-13%
BEW14	59%	51%	-8%	58%	51%	-7%	60%	49%	-11%	60%	52%	-8%
TOTAAL	78%	62%	-16%	76%	59%	-17%	75%	59%	-16%	83%	68%	-15%

2.3.3 Niveau parkeertariefzones

Zoals hierboven gesteld, daalt de parkeerdruk over de tariefzones gemiddeld gezien met 14%. Verder vallen op dit niveau de volgende zaken op:

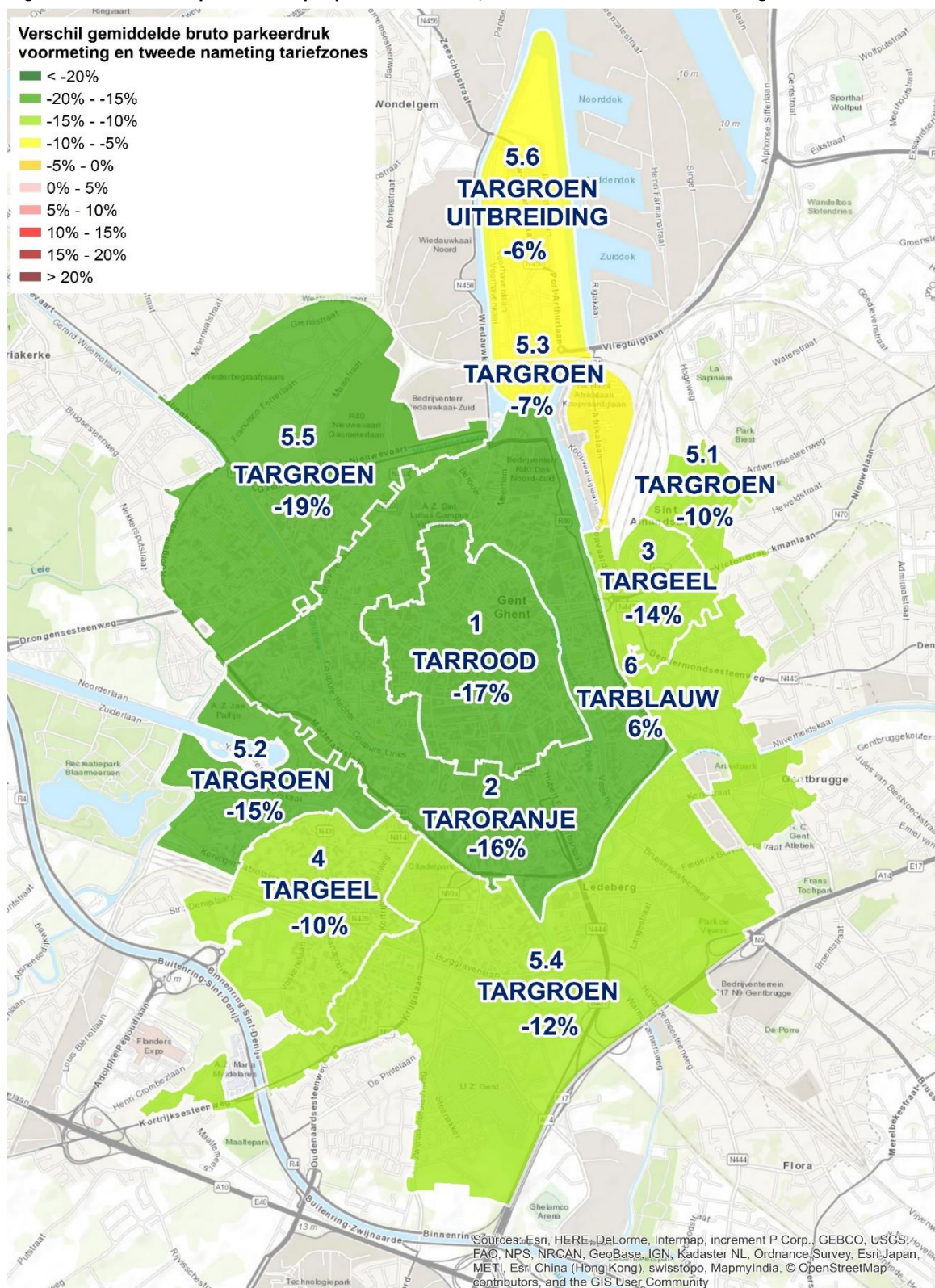
- In alle tariefzones is de parkeerdruk gedaald (m.u.v. de kleine blauwe zone aan het koopcentrum in de Dendermondsesteenweg), en dat tijdens alle dagdelen. De dalingen in parkeerdruk tussen de drie dagdelen zijn erg vergelijkbaar: in de ochtend, middag en avond daalt de parkeerdruk met respectievelijk 15, 14 en 13%-punt.
- Ook op het niveau van de parkeertariefzones wordt duidelijk dat de bezettingsgraad van 85%, die stelt dat het parkeerareaal volzet is en lokaal parkeerproblemen ontstaan, was bereikt voor de invoering van het Parkeerplan. In de rode zone was de parkeerbezetting 81%, in de oranje 84%. Met de dalingen van gemiddeld 17 en 16%-punt komt er meer ruimte vrij, terwijl ook de parkeercapaciteit afneemt.
- In het centrum zijn de dalingen het grootst. In de rand is enkel een gelijkaardige daling op te merken in zones 5.2 en 5.5, alle andere gele en groene zones kennen een minder sterke daling (-7 tot -14%-punt).
 - De daling in het centrum komt in alle dagdelen ongeveer even sterk voor: 's ochtends, 's middags en 's avonds daalt de parkeerdruk in de rode zone met respectievelijk 15, 17 en 19%-punt, in de oranje zone met respectievelijk 17, 14 en 17%-punt.

- In zone 5.5 is de daling, zoals op het niveau van de bewonerszones duidelijk werd, te wijten aan de sterke dalingen in de Brugse Poort (-22%-punt) en de Bloemekenswijk (-25%-punt); deze heffen de lagere daling in Rabot op (-6%-punt).
- De stationszones kennen een daling van 14%-punt (Gent-Dampoort) en 10%-punt (Gent-Sint-Pieters).
 - Dit betekent dat het deel van bewonerszone 9 dat in de groene tariefzone valt een nog sterkere daling in parkeerdruk kent dan voorgesteld op **Figuur 2.2**. De daling in dat deel wordt zo groter dan 20%-punt.
- De parkeerdruk is het minst gedaald in zones 5.3 (-7%-punt) en 5.6 (-6%-punt).

Hieronder staan de verschillen in gemiddelde parkeerdruk per tariefzone weergegeven in de vorm van een kaart (**Figuur 2.3**). De bezettingsgraden kunnen soms verschillen vertonen tussen de bewoners- en tariefzones voor een gebied dat ongeveer in dezelfde zone ligt. Zo is de parkeerbezetting in tariefzone 4 (gele zone in de omgeving van station Gent-Sint-Pieters) gedaald met 10%-punt, terwijl de bezetting in bewonerszones 11 en 14 gedaald is met respectievelijk 11 en 8%-punt. Beide zoneringen overlappen maar deels, waardoor de cijfers niet helemaal overeenkomen.

In bijlage **A2 Op tariefzoneniveau** kunnen deze kaarten ook voor de ochtend, middag en avond worden teruggevonden. In bijlagen **B3 Parkeerdruk op parkeertariefzoneniveau, voormeting** en **B4 Parkeerdruk op parkeertariefzoneniveau, nameting** staat het kaartmateriaal met de parkeerbezetting op tariefzoneniveau van de aparte metingen.

Figuur 2.3 Gemiddelde parkeerdruk per parkeertariefzone, verschil tussen voor- en nameting



Meer gedetailleerde informatie kan worden teruggevonden in onderstaande Tabel 2.5. Daarin staat een overzicht van de bezettingsgraden die voor de drie dagdelen gemeten zijn tijdens beide metingen.

Tabel 2.5 Gemiddelde parkeerdruk per parkeertariefzone, verschil tussen voor- en nameting

TARIEFZONE	GEMIDDELDE PARKEERDRUK			PARKEERDRUK OCHTEND			PARKEERDRUK MIDDAG			PARKEERDRUK AVOND		
	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL
1 TARROOD	81%	64%	-17%	78%	63%	-15%	81%	64%	-17%	85%	66%	-19%
2 TARORANJE	84%	68%	-16%	82%	65%	-17%	79%	65%	-14%	91%	74%	-17%
3 TARGEEL	67%	53%	-14%	65%	51%	-14%	62%	49%	-13%	75%	60%	-15%
4 TARGEEL	80%	70%	-10%	75%	66%	-9%	76%	63%	-13%	89%	82%	-7%
5.1 TARGROEN	74%	64%	-10%	75%	63%	-12%	67%	60%	-7%	79%	70%	-9%
5.2 TARGROEN	63%	48%	-15%	67%	45%	-22%	66%	48%	-18%	57%	50%	-7%
5.3 TARGROEN	56%	49%	-7%	56%	45%	-11%	53%	44%	-9%	60%	57%	-3%
5.4 TARGROEN	74%	62%	-12%	73%	58%	-15%	71%	58%	-13%	78%	69%	-9%
5.5 TARGROEN	83%	64%	-19%	77%	57%	-20%	77%	60%	-17%	94%	75%	-19%
5.6 TARGROEN UITBREIDING	58%	52%	-6%	54%	50%	-4%	56%	51%	-5%	64%	54%	-10%
6 TARBLAUWS	32%	38%	6%	36%	49%	13%	35%	35%	0%	25%	31%	6%
TOTAAL	77%	63%	-14%	74%	59%	-15%	73%	59%	-14%	83%	70%	-13%

2.3.4 Niveau niet-betalende zones

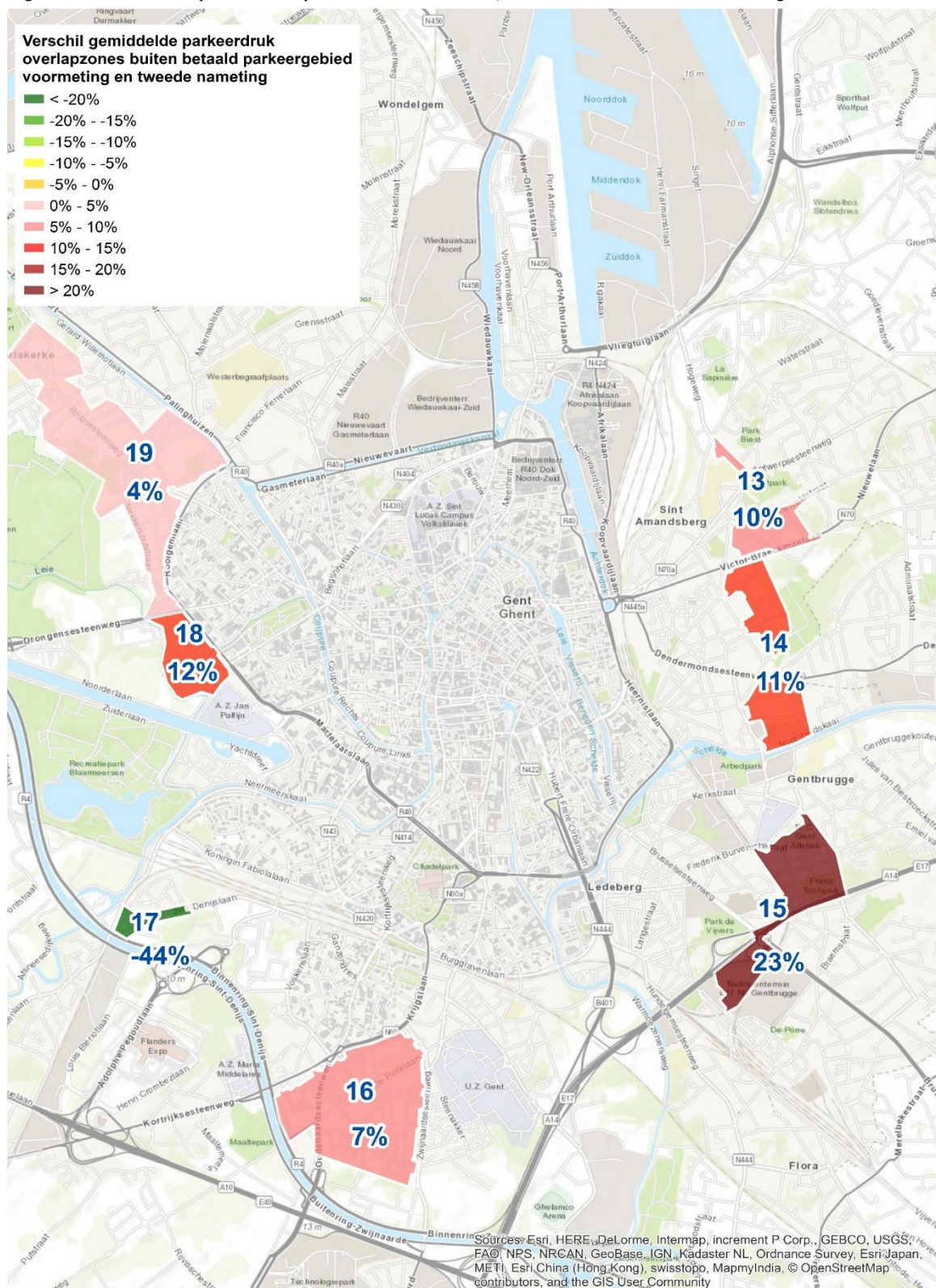
In tegenstelling tot de dalingen van 16 en 14%-punt op respectievelijk het niveau van de bewonerszones en parkeertariefzones, stijgt de parkeerdruk in de niet-betalende zones die zijn gemeten in de parkeeronderzoeken gemiddeld gezien met 9%-punt. Onderstaande trends kunnen met andere woorden niet veralgemeend worden voor de rest van de stad waar geen betalend parkeren geldt. Buiten het betalend gebied vallen de volgende zaken op:

- Algemeen gezien stijgt de parkeerdruk overdag (+10%-punt in de ochtend, +13%-punt in de middag) sterker dan 's avonds (+4%-punt). Deze trend is dus in zekere mate complementair aan de trend in het betalend gebied waar de daling beperkter was in de avond en groter overdag.
 - Bovenstaande trends wijzen op een gedeeltelijke verschuiving van de parkeerdruk van het betalend naar het niet-betalend gebied. Duidelijke voorbeelden zijn bewonerszones 5 en 9: deze zones worden overdag gekenmerkt door een sterke daling in parkeerdruk die gecompenseerd wordt door een toename in parkeerdruk in de niet-betalende zones 18 en in mindere mate 19 enerzijds en 13 en 14 anderzijds. De verschuivingen in parkeerdruk worden van de ochtend naar de middag nog meer uitgesproken.
 - Voor alle zones geldt dat de parkeerdruk in het avonddagdeel minder sterk stijgt dan tijdens de andere dagdelen. Vooral bij zones 13, 15 en 18 zijn de stijgingen in de ochtend en middag veel sterker dan in de avond en in zone 13 is zelfs sprake van een parkeerdrukdaling in de avond. De verschuiving van de parkeerdruk wordt dus vooral door bezoekers veroorzaakt.

- De sterkste gemiddelde parkeerdrukstijging is op te merken in niet-betalende zone 15 (23%-punt). Wanneer het kaartmateriaal op straatniveau wordt bekeken (**Figuur 2.5**, **Figuur 2.6** en **Figuur 2.7**), valt op dat de parkeerdruk lokaal vooral in een kleine selectie straten is gestegen, zoals in de Robert Rinskoplaan.
 - Zone 17 vertoont een afwijkende tendens met een sterk dalende parkeerdruk. Een belangrijke bemerking is dat het hierbij gaat om een zeer kleine zone waarbinnen tijdens de voormeting wegenwerken een grote rol speelden en slechts een zeer beperkt aantal registraties is gebeurd. Conclusies trekken over de evolutie betreffende parkeerdruk is door deze omstandigheden dan ook weinig zinvol.
- Het is belangrijk om te verduidelijken dat de parkeerdruk stijgt in het niet-betalend gebied, maar er niet voor zorgt dat de parkeerdruk daar extreem hoog wordt, althans niet op het niveau van de afgebakende zones. Mogelijk stijgt de parkeerdruk in lokale gevallen wel tot een niveau waarbij problemen kunnen ontstaan. In die optiek zijn naar aanleiding van een klachtenanalyse, na de eerste nameting in de gele en groene tariefzones, enkele aanpassingen gebeurd in straten waar probleemsituaties waren ontstaan.
- Gemiddeld gezien komt de parkeerdruk in het niet-betalend gebied, in vergelijking met voor de invoering van het Parkeerplan, meer op het niveau van die in het betalend gebied.

Hieronder staan de verschillen in gemiddelde parkeerdruk per niet-betalende zone weergegeven in de vorm van een kaart (**Figuur 2.4**). In bijlage **A3 Op niveau niet-betalende zones** kunnen deze kaarten ook voor de ochtend, middag en avond worden teruggevonden. In bijlagen **B5 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, voormeting** en **B6 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, nameting** staat het kaartmateriaal met de parkeerbezetting op het niveau van de niet-betalende zones van de aparte metingen.

Figuur 2.4 Gemiddelde parkeerdruk per niet-betalende zone, verschil tussen voor- en nameting



Meer gedetailleerde informatie kan worden teruggevonden in onderstaande Tabel 2.6. Daarin staat een overzicht van de bezettingsgraden die voor de drie dagdelen gemeten zijn tijdens beide metingen.

Tabel 2.6 Gemiddelde parkeerdruk per niet-betalende zone, verschil tussen voor- en nameting

NIET-BETALENDE ZONE	GEMIDDELDE PARKEERDRUK			PARKEERDRUK OCHTEND			PARKEERDRUK MIDDAG			PARKEERDRUK AVOND		
	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL	VOOR-METING	NAMETING	VERSCHIL
Zone 13	52%	62%	10%	45%	62%	17%	40%	60%	20%	70%	65%	-5%
Zone 14	61%	72%	11%	63%	74%	11%	54%	70%	16%	66%	73%	7%
Zone 15	45%	68%	23%	48%	75%	27%	45%	74%	29%	43%	56%	13%
Zone 16	41%	48%	7%	46%	52%	6%	37%	50%	13%	40%	43%	3%
Zone 17	108%	64%	-44%	131%	65%	-66%	138%	66%	-72%	54%	59%	5%
Zone 18	46%	58%	12%	41%	55%	14%	37%	53%	16%	60%	65%	5%
Zone 19	54%	58%	4%	50%	54%	4%	49%	54%	5%	64%	66%	2%
TOTAAL	50%	59%	9%	49%	59%	10%	45%	58%	13%	55%	59%	4%

2.3.5 Straatniveau

In vorige punten werden algemene trends gerapporteerd op zoneniveau, waarbij mogelijke lokale effecten worden uitgemiddeld. In dit onderdeel worden de belangrijkste verschillen en trends in parkeerdruk besproken op straatniveau. Hieronder worden verschillenplots getoond die de evolutie van de parkeerdruk weergeven voor de drie aparte dagdelen. Belangrijk bij het interpreteren van deze kaarten is dat niet alles wat rood opkleurt per definitie een probleemsituatie is. Daarom is deze kadering van belang:

- Het verschil in parkeerdruk wordt op onderstaand kaartmateriaal weergegeven in ranges met daarbij horende kleuren. Een lichte oranje kleur betekent dat de parkeerdruk toeneemt met 5 à 10%-punt. Een stijging in parkeerdruk moet gekaderd worden door het vergelijken van de gemeten waarden tijdens de voor- en nameting. Een stijging met 10%-punt zorgt wellicht niet voor parkeerproblemen wanneer de parkeerdruk stijgt van 40% naar 50%. Mogelijk is dat wel het geval wanneer de parkeerdruk stijgt van 80% naar 90%.
- Het gevaar bestaat om straten te geïsoleerd te bekijken; belangrijk is echter om ook de directe omgeving en de parkeercapaciteit mee te nemen. Wanneer bijvoorbeeld de parkeerdruk stijgt van 80% naar 90% in een straat waar 10 voertuigen kunnen parkeren en een grote hoeveelheid aan parkeercapaciteit in de nabij gelegen straten voor 60% bezet is, is er wellicht geen sprake van een parkeerprobleem. Zoals eerder aangehaald, wordt gesteld dat het parkeerareaal 'volzet' is wanneer een parkeerbezetting van 85% wordt bereikt. Op lokaal niveau ontstaat er dan vaak parkeerzoekend verkeer door een gebrek aan vrije capaciteit.
- De parkeerdruk op het niveau van straten wordt geaggregeerd naar de volledige straat en niet naar straatsegmenten. Extremere waarden worden daardoor uitgemiddeld bij lange straten.
- De vergelijking tussen parkeerdruk van voor- en nameting is niet mogelijk voor alle straten die in een grijze kleur zijn aangeduid. De meest voorkomende reden is dat er in deze straten

geen mogelijkheid tot parkeren is. Daarnaast speelt ook het niet registreren, door onder andere wegenwerken, tijdens minstens één van de metingen een rol.

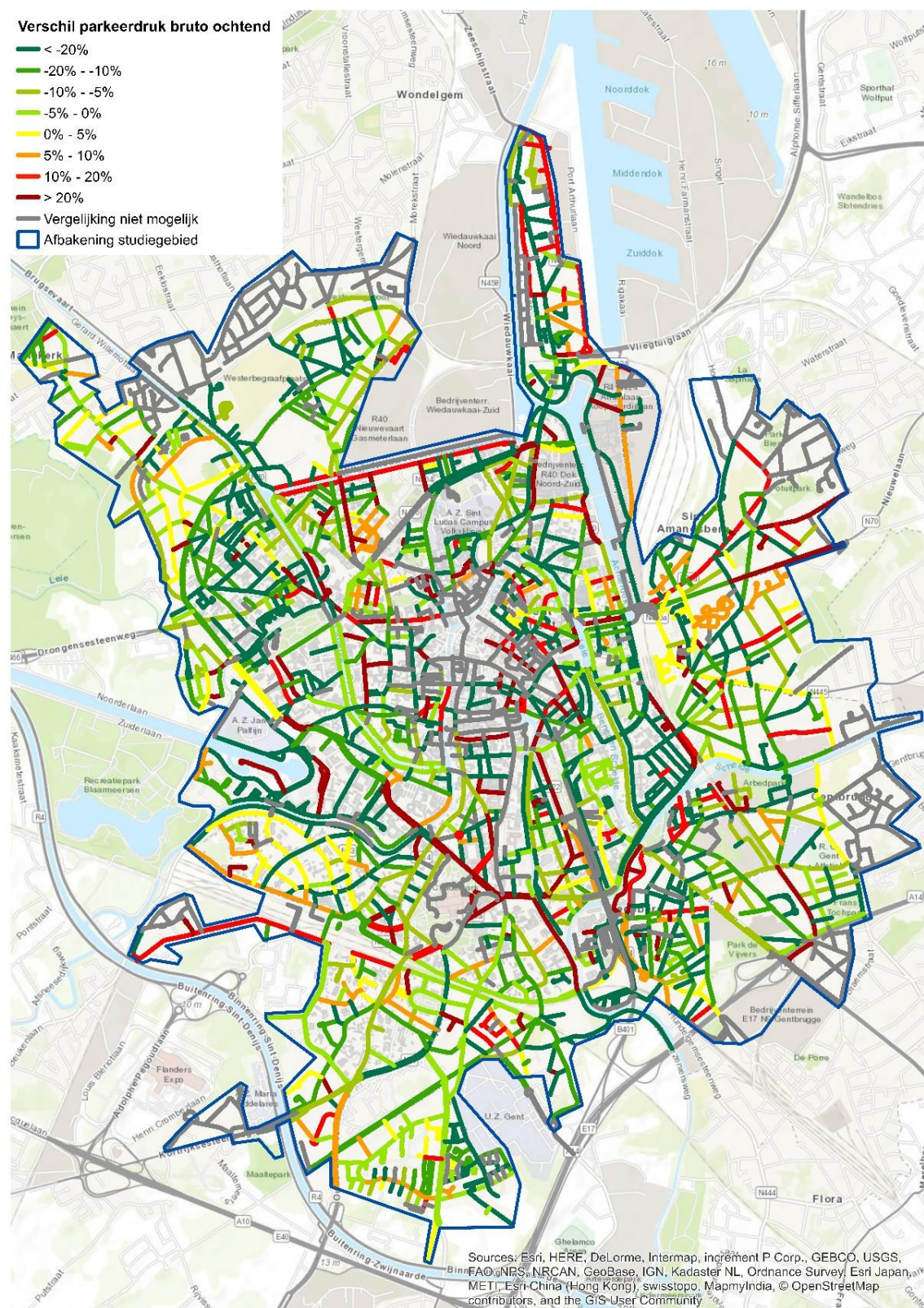
- Tot slot is het belangrijk nogmaals mee te geven dat dit onderzoek gebaseerd is op twee momentopnames, waardoor tijdelijke lokale factoren mogelijk een rol spelen in de evoluties en een vertekend beeld kan worden geschetst.

In onderstaand kaartmateriaal worden de verschillenplots voor de drie aparte dagdelen getoond. De kaarten met de parkeerdruk van beide metingen kunnen worden geraadpleegd in bijlagen **B1 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, voormeting** en **B2 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, nameting**. De belangrijkste vaststellingen op basis van onderstaand kaartmateriaal worden hieronder opgelijst:

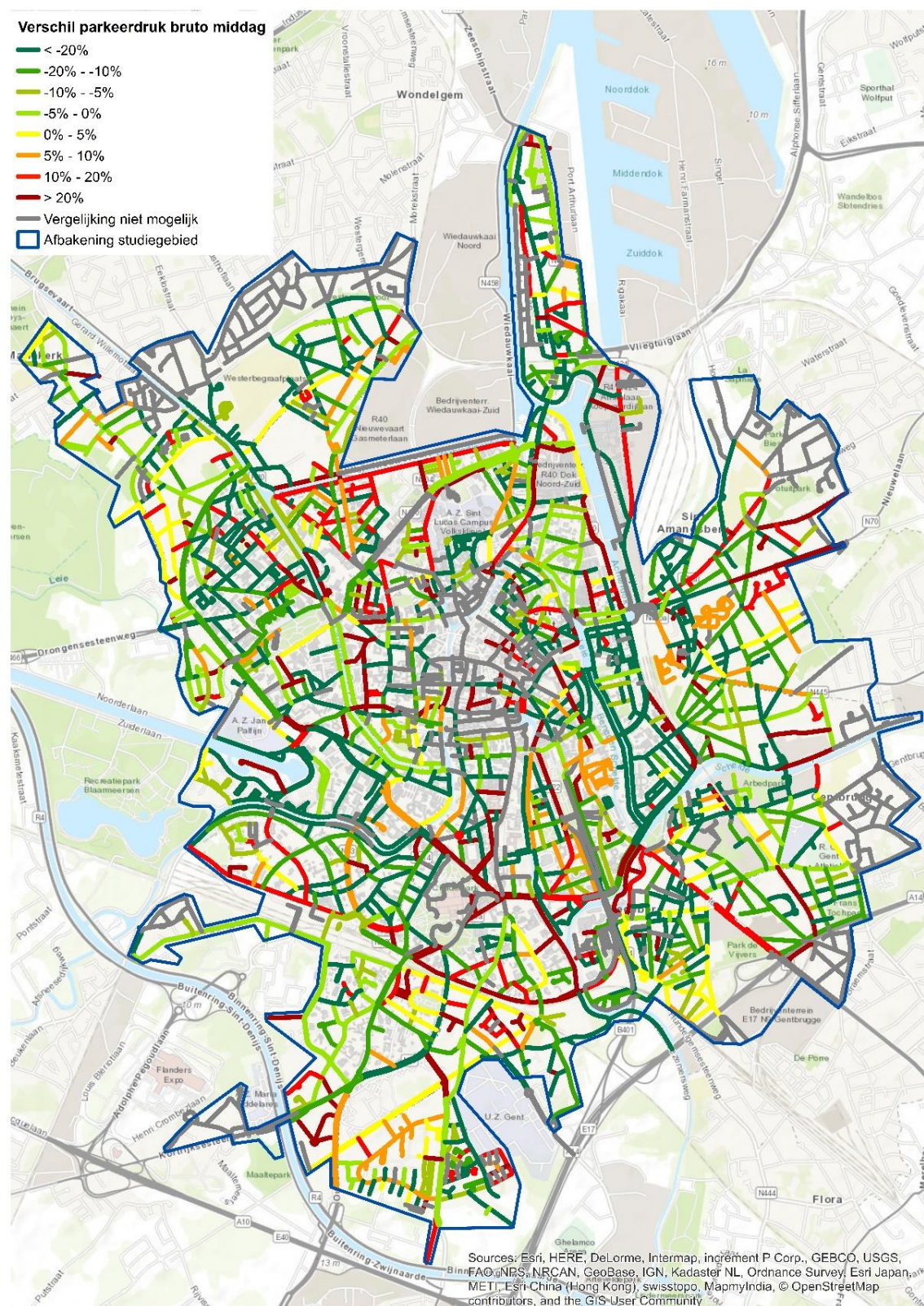
- Het kaartbeeld op straatniveau geeft een gedetailleerd beeld van de lokale ontwikkelingen, zo komt in de drie kaarten de Brugse Poort het meest opvallend naar voor als zone waar de parkeerdruk daalt. De straten in deze zone kleuren overwegend donkergroen.
- Aan de rand van het betalend gebied valt op sommige plaatsen een verschuiving van de parkeerdruk op naar het niet-betalend gebied:
 - De eerder genoemde daling in parkeerdruk in bewonerszone 5 wordt voor een deel gecompenseerd naar de niet-betalende zones 18 (en in mindere mate 19). Vooral 's middags valt een stijging in parkeerdruk op in enkele straten in de wijk Rooigem, 's avonds stijgt de parkeerdruk dan weer sterk in Malem.
 - In de Robert Rinskopflaan nabij het station van Gentbrugge is in alle dagdelen de parkeerdruk gestegen met meer dan 20%-punt. Deze straat is een voorbeeld van wat hierboven bedoeld werd met straten te geïsoleerd bekijken. De parkeerdruk ligt in deze straat vooral overdag hoog (en hoger dan de straten in de omgeving), 's avonds valt het omgekeerde effect op en daalt de parkeerdruk terwijl die in de omliggende straten stijgt.
- Een verschuiving van de parkeerdruk van de rode naar de oranje tariefzone of van de gele naar de groene tariefzone valt op basis van het kaartmateriaal op straatniveau niet meteen op. Dit betekent echter niet dat deze trend zich niet voordoet: zo kan bijvoorbeeld een verschuiving van de groene tariefzone naar het niet-betalend gebied gemaskeerd worden door een verschuiving van de oranje naar de groene tariefzone.

In de drie onderstaande kaarten worden de verschillenplots tussen de parkeerdruk op straatniveau tijdens de voormeting en tweede nameting weergegeven voor de drie dagdelen. De resultaten van beide metingen zelf kunnen worden geraadpleegd in bijlagen **B7 Parkeerdruk op straatniveau, voormeting** en **B8 Parkeerdruk op straatniveau, nameting**.

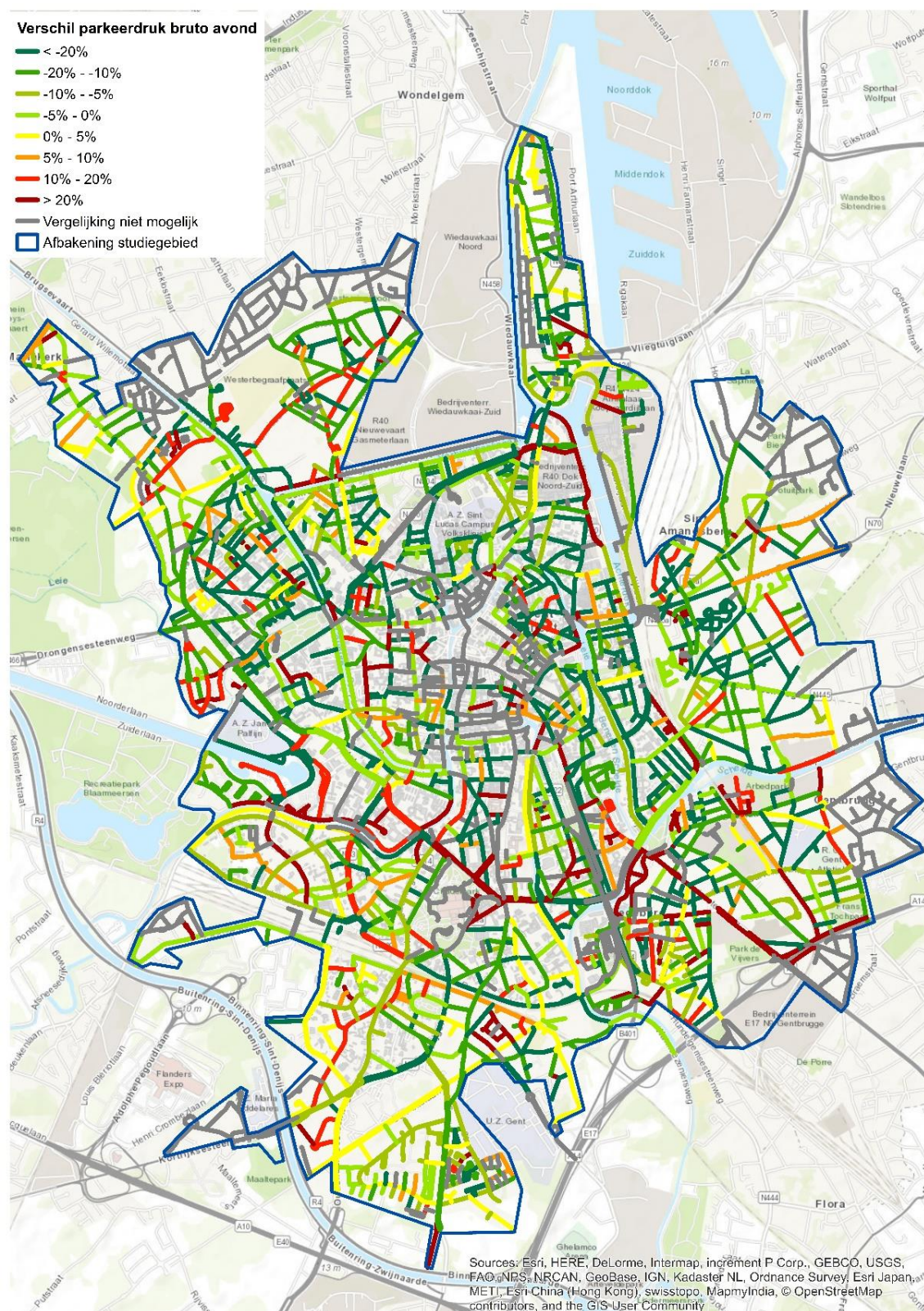
Figuur 2.5 Parkeerdruk op straatniveau (ochtend), verschil tussen voor- en nameting



Figuur 2.6 Parkeerdruk op straatniveau (middag), verschil tussen voor- en nameting



Figuur 2.7 Parkeerdruk op straatniveau (avond), verschil tussen voor- en nameting



2.4 Parkeerduur

Het evalueren van de parkeerduur na invoering van het Parkeerplan gebeurt in twee delen. Om te beginnen wordt een high-level analyse gemaakt op basis van de resultaten uit het parkeeronderzoek, waarbinnen voertuigen op drie momenten van dezelfde dag werden geregistreerd. Uit deze data kan worden nagegaan op welke dagdelen voertuigen werden geregistreerd, waardoor high-level uitspraken over de parkeerduur kunnen worden gedaan met een onderscheid naar bezoekers en bewoners. Een inschatting geven over de effectieve duurtijd (uitgedrukt in uren en minuten) is binnen deze analyse niet mogelijk.

De data uit het parkeeronderzoek is echter niet voldoende geschikt om sluitende uitspraken te doen over de evolutie van de parkeerduur en de omvang van de groep bezoekers en is bovendien gebaseerd op twee momentopnames. Om op deze vraag wel een antwoord te kunnen bieden, wordt in het tweede punt van dit deel een detailanalyse gemaakt van de effectieve parkeerduur die werd aangekocht door middel van een parkeerticket. Dit geeft een goed inzicht in de evolutie van de parkeerduur voor de groep bezoekers.

2.4.1 High-level niveau

In dit parkeeronderzoek werden voertuigen gedurende drie dagdelen (ochtend: 9.00–12.00 uur; middag: 12.00–15.00 uur en avond 19.30–22.30 uur) geregistreerd. Parkeerders kunnen bijgevolg worden gegroepeerd in zeven combinaties van dagdelen. Bijkomend is er nog een achtste combinatie opgenomen die bestaat uit een verzamelklasse voor voertuigen die zich in een bepaald dagdeel verplaatst hebben binnen een gebied en dus meermaals (op verschillende locaties) binnen dit dagdeel zijn aangetroffen. In onderstaande Tabel 2.7 wordt een overzicht gegeven van de acht parkeerduurcombinaties die mogelijk zijn in dit onderzoek.

De ochtendregistraties hebben plaats gevonden na 9.00 uur 's ochtends, waardoor een aanzienlijk deel van de werknemers die in Gent wonen en buiten Gent werken al naar hun werk zijn vertrokken en daardoor in dit dagdeel niet worden geregistreerd. In het avond-dagdeel, dat pas start om 19.30, zal een aanzienlijke groep werknemers die buiten Gent werkt wél worden geregistreerd, gezien ze op dat uur al opnieuw thuis gekomen zijn. Dit maakt dat overdag doorlopend bewoners die hun auto minder nodig hebben en bezoekers worden geregistreerd, terwijl het grootste deel van de auto-pendelaars enkel in de avond wordt geregistreerd.

Tabel 2.7 Overzicht mogelijke parkeerduurcombinaties in dit parkeeronderzoek

PARKEERDUUR	PARKEERDUURCOMBINATIE
Kortparkeren	• Ochtend • Middag • Avond
Middellang parkeren	• Ochtend-middag • Middag-avond • Ochtend-avond ⁽¹⁾
Langparkeren	Ochtend-middag-avond
Overige combinaties	

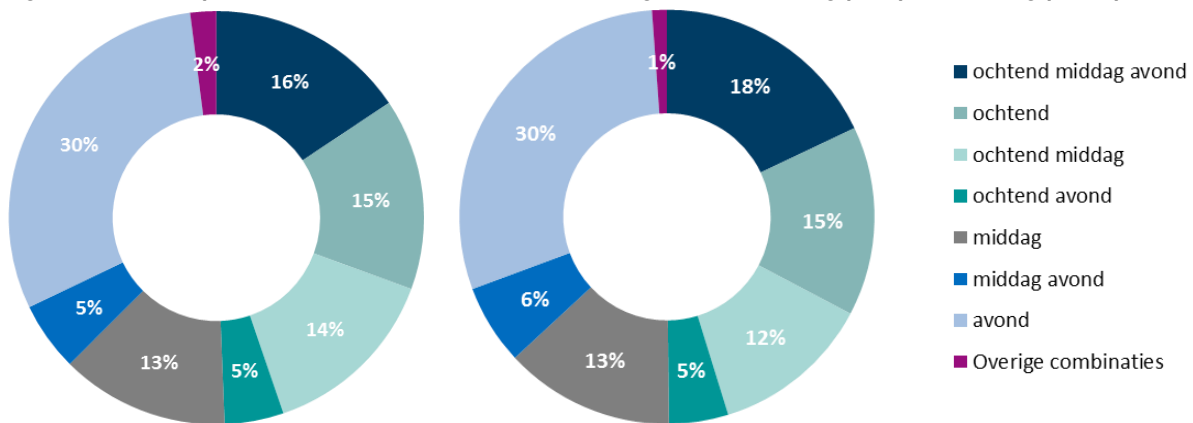
(1) In de veronderstelling dat die voertuigen de dag erna hetzelfde parkeergedrag vertonen, zijn dit volgens het parkeeronderzoek middellange parkeerders.

De belangrijkste vraag die dit onderdeel tracht te beantwoorden, is of er een wijziging in parkeerduur valt vast te stellen. Heeft er met andere woorden een verschuiving plaatsgevonden tussen de auto's die kort (alleen in de ochtend, middag of avond) dan wel langer geparkeerd stonden?

In onderstaande **Figuur 2.8** staat voor beide metingen het aandeel van elke parkeerduurcombinatie uitgezet ten opzichte van het totaal aantal parkeerders die zijn geregistreerd in het betalend gebied. Op basis van deze grafieken kan gesteld worden dat er over het hele betalend gebied geen grote verschuivingen zijn gebeurd in parkeerduur. Enkel de groep parkeerders die drie dagdelen na elkaar op dezelfde plek geparkeerd stonden, is iets toegenomen van 16 naar 18%, dit ten koste van voornamelijk de middellangparkeerders in middag en avond.

In het vervolg van dit onderdeel is het ook belangrijk te beseffen dat verschuivingen ook genuanceerd moeten worden: doordat dit onderzoek gebaseerd is op twee momentopnames kunnen (kleine) verschillen binnen de foutenmarge vallen en niet significant zijn. Bijgevolg zijn verschuivingen van een groep mogelijk niet of niet volledig te wijten aan een veranderd gedrag van dezelfde mensen, gezien er ook een verschil is tussen de voertuigen die werden geregistreerd.

Figuur 2.8 Aandeel parkeerduurcombinaties voor het betalend gebied, voormeting (links) en nameting (rechts)



In de volgende punten wordt dieper ingegaan op de parkeerduurtrends binnen de verschillende bewoners- en tariefzones en het niet-betalend gebied. Daarna worden de parkeerduurcombinaties verder uitgesplitst naar het aandeel bewoners en bezoekers.

2.4.1.1 Niveau bewonerszones

Op het niveau van de bewonerszones vallen de volgende verschuivingen in de parkeerduur op:

- Algemeen gezien zijn er slechts beperkte wijzigingen te zien: gemiddeld gezien is er enkel een lichte stijging van het aandeel langparkeerders (+2%-punt). Tussen de verschillende zones zijn de verschillen groter.
- De bewonerszones in de binnenstad (1 t/m 4) laten een bovengemiddelde verschuiving van kort- naar langparkeerders zien. In bewonerszone 1 stijgt het aandeel langparkeerders het sterkst met 5%-punt. Daarnaast daalt het aandeel ochtend-parkeerders met 4%-punt. Algemeen valt in de binnenstad ook op dat het aandeel kortparkeerders in de avond daalt. Gezien de algemene parkeerdruk daalt in het centrum en deze daling te wijten is aan het dalend aandeel bezoekers (zie punt 2.4.1.4), wordt de verschuiving veroorzaakt door de

relatieve stijging van het aandeel bewoners (voor hen geldt in het centrum geen duurbepanking).

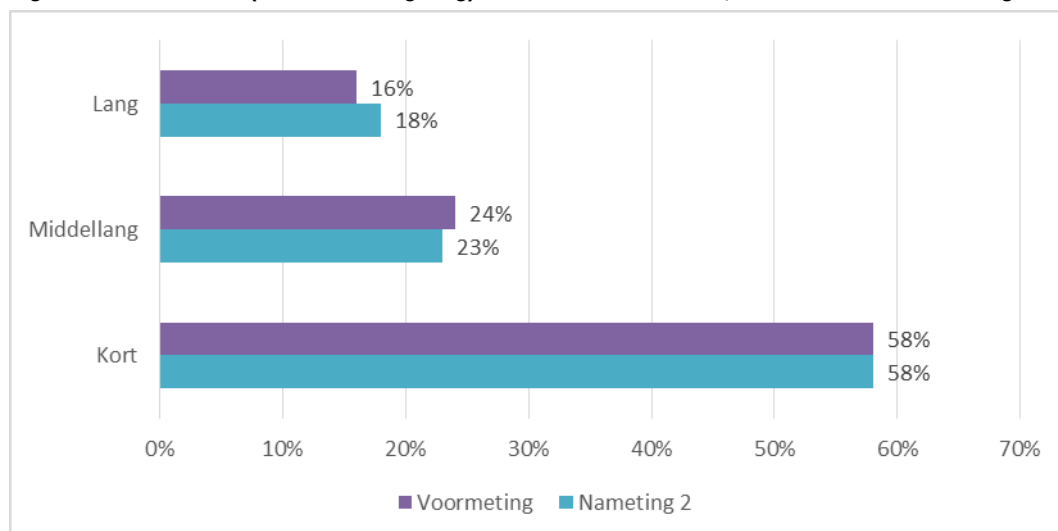
- Ook in bewonerszones 8, 9, 10 en 11 valt een stijgend aandeel langparkeerders op. In tegenstelling tot de bewonerszones in het centrum, waar dat aandeel door een dalend aandeel kortparkeerders wordt gecompenseerd, wordt die stijging verklaard door een dalend aandeel middellangparkeerders.
- Zones 7 en 8 laten de sterkste stijging van de groep kortparkeerders zien (+4%-punt). Over alle bewonerszones heen blijft het aandeel kortparkeerders status quo. In bewonerszones 1 en 5 daalt deze groep parkeerders met 4%-punt.
- Bewonerszone 8 toont met een daling van 9%-punt aan ochtend-middagparkeerders en een stijging van 5%-punt aan langparkeerders enkele van de meest extreme waarden. Algemeen gezien stijgen in deze zone de aandelen kort- en langparkeerders, ten koste van de middellang parkeerders. Mogelijk zijn deze waarden extremer omdat bewonerszone 8 de kleinste van alle bewonerszones is, waardoor absolute verschillen sterker naar voor komen.

Tabel 2.8 Aandeel parkeerduurcombinaties per bewonerszone, verschil tussen voor- en nameting

BEWONERS-ZONE	AANDEEL KORTPARKEERDERS				AANDEEL MIDDELLANG-PARKEERDERS				AANDEEL LANG-PARKEERDERS	AANDEEL OVERIGE COMBINATIES
	Ochtend	Middag	Avond	Totaal	Ochtend-middag	Middag-avond	Ochtend-avond	Totaal		
BEW01	-4%	1%	-1%	-4%	1%	-1%	1%	1%	5%	-2%
BEW02	1%	0%	-3%	-2%	-2%	1%	0%	-1%	3%	-1%
BEW03	2%	3%	-4%	1%	-4%	2%	0%	-2%	2%	-1%
BEW04	0%	-1%	0%	-1%	1%	1%	-2%	0%	3%	-2%
BEW05	-2%	-1%	-1%	-4%	0%	2%	0%	2%	3%	-1%
BEW06	5%	1%	-5%	1%	1%	2%	-2%	1%	0%	0%
BEW07	1%	2%	1%	4%	-6%	1%	2%	-3%	-1%	0%
BEW08	2%	3%	-1%	4%	-9%	0%	1%	-8%	5%	0%
BEW09	2%	1%	-2%	1%	-1%	0%	0%	-1%	2%	-1%
BEW10	1%	0%	1%	2%	-6%	2%	1%	-3%	4%	-1%
BEW11	1%	-1%	1%	1%	-2%	-1%	-1%	-4%	3%	0%
BEW12	-2%	-2%	1%	-3%	-2%	2%	0%	0%	1%	0%
BEW13	-5%	0%	3%	-2%	0%	1%	1%	2%	2%	-2%
BEW14	0%	-1%	0%	-1%	-1%	0%	0%	-1%	2%	0%
TOTAAL	0%	0%	0%	0%	-2%	1%	0%	-1%	2%	-1%

Onderstaande grafiek (Figuur 2.9) toont hoe de aandelen kort-, middellang- en langparkeerders zijn geëvolueerd van de voormeting naar de nameting. In bijlage C1 Parkeerduurcombinaties, niveau bewonerszones worden voor beide metingen de aandelen voor alle zones per combinatie weergegeven in kaart- en grafiekvorm.

Figuur 2.9 Parkeerduur (kort-middellang-lang) voor de bewonerszones, verschil tussen voormeting en nameting



2.4.1.2 Niveau parkeertariefzones

Op het niveau van de tariefzones vallen de volgende verschuivingen in de parkeerduur op:

- Algemeen gezien is dezelfde trend te zien als op het niveau van de bewonerszones: gemiddeld gezien is een lichte stijging van het aandeel langparkeerders op te merken (+2%-punt). Deze stijging wordt gecompenseerd door een daling van 2%-punt in de groep middellang parkeerders.
- In de rode tariefzone is sprake van een verschuiving van kort- naar langparkeerders. Het aandeel langparkeerders stijgt er van respectievelijk 10%-punt in de voormeting naar 14%-punt in de nameting. In deze zone is dit opmerkelijk omdat er sprake is van een parkeerdurbepanking van 3 uur maximaal. Gezien de algemene parkeerdruk daalt in het centrum en deze daling te wijten is aan het dalend aandeel bezoekers (zie punt 2.4.1.4), wordt de verschuiving veroorzaakt door de relatieve stijging van het aandeel in de parkeerbezetting dat bezet is door bewoners (voor hen geldt in het centrum geen durbeperking).
 - De stijging van het aandeel langparkeerders in de rode zone wordt gecompenseerd door een dalend aandeel kortparkeerders (-4%-punt), dat op zijn beurt volledig is te wijten aan het dalende aandeel avondparkeerders.
- Ook in de gele zones geldt een durbeperking van 3u (ten tijde van de registraties) en stijgt het aandeel langparkeerders (+3%-punt).

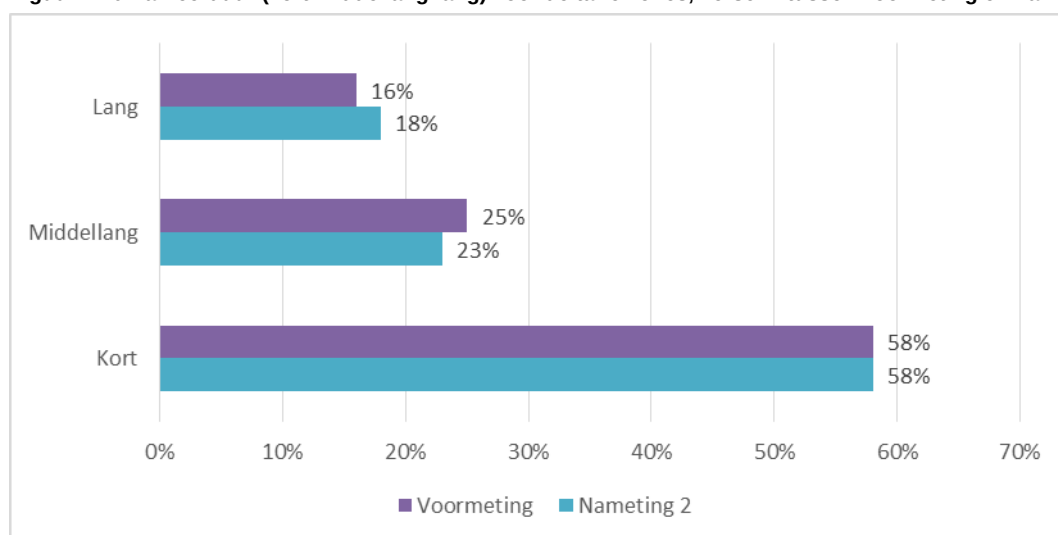
Tabel 2.9 Aandeel parkeerduurcombinaties per tariefzone, verschil tussen voor- en nameting

TARIEFZONE	AANDEEL KORTPARKEERDERS				AANDEEL MIDDELLANG-PARKEERDERS				AANDEEL LANG-PARKEERDERS	AANDEEL OVERIGE COMBINATIES
	Ochtend	Middag	Avond	Totaal	Ochtend-middag	Middag-avond	Ochtend-avond	Totaal		
1 TARROOD	0%	0%	-4%	-4%	0%	1%	0%	1%	4%	-1%
2 TARORANJE	0%	1%	-1%	0%	-2%	0%	1%	-1%	3%	-1%
3 TARGEEL	3%	0%	0%	3%	-1%	-1%	-2%	-4%	3%	-1%

4 TARGEEL	1%	-1%	2%	2%	-3%	-2%	1%	-4%	3%	0%
5.1 TARGROEN	1%	3%	0%	4%	-1%	0%	0%	-1%	-1%	-1%
5.2 TARGROEN	-4%	-1%	6%	1%	-1%	0%	-1%	-2%	0%	0%
5.3 TARGROEN	0%	3%	-2%	1%	-8%	0%	1%	-7%	6%	0%
5.4 TARGROEN	-1%	0%	0%	-1%	-2%	1%	0%	-1%	2%	0%
5.5 TARGROEN	0%	0%	-1%	-1%	-1%	2%	1%	2%	0%	-1%
5.6 TARGROEN UITBREIDING	-1%	1%	-1%	-1%	2%	0%	2%	4%	-2%	-1%
6 TARBLAUWS	6%	-5%	3%	4%	-2%	-1%	0%	-3%	0%	-1%
TOTAAL	0%	0%	0%	0%	-2%	0%	0%	-2%	2%	-1%

Onderstaande grafiek (Figuur 2.10) toont hoe de aandelen kort-, middellang- en langparkeerders zijn geëvolueerd van de voormeting naar de nameting. In bijlage C2 Parkeerduurcombinaties, niveau tariefzones worden voor beide metingen de aandelen voor alle zones per combinatie weergegeven in kaart- en grafiekvorm.

Figuur 2.10 Parkeerduur (kort-middellang-lang) voor de tariefzones, verschil tussen voormeting en nameting

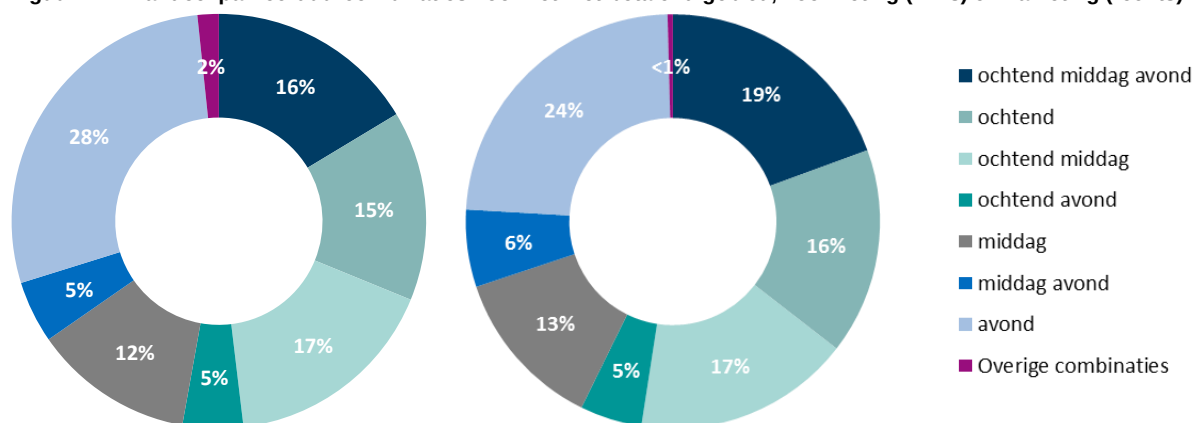


2.4.1.3 Niveau niet-betalend gebied

In onderstaande Figuur 2.11 wordt voor beide metingen het aandeel van alle parkeerduurcombinaties weergegeven voor parkeerders die zijn geregistreerd in het niet-betalende gebied. Gezien het niet-betalende gebied waarbinnen gemeten werd uitgebreid, is van de voor- naar de nameting, kunnen deze aandelen enkel berekend worden op basis van de registraties die zijn gemeten binnen het overeenkomstige niet-betalende gebied tussen beide metingen.

De belangrijkste vaststelling is dat het aandeel langparkeerders stijgt met 3%-punt, voornamelijk ten koste van de groep kortparkeerders in de avond (-4%-punt). De aandelen kortparkeerders in zowel ochtend als middag stijgen echter elk met één procentpunt. Deze gegevens wijzen, in combinatie met de eerder besproken stijgende parkeerdruk in de niet-betalende zones, mogelijk op een verschuiving van werknemers en bezoekers van het betalende naar het niet-betalende gebied.

Figuur 2.11 Aandeel parkeerduurcombinaties voor het niet-betalend gebied, voormeting (links) en nameting (rechts)



Op het niveau van de overeenkomstige niet-betalende zones vallen de volgende verschuivingen in parkeerduur op:

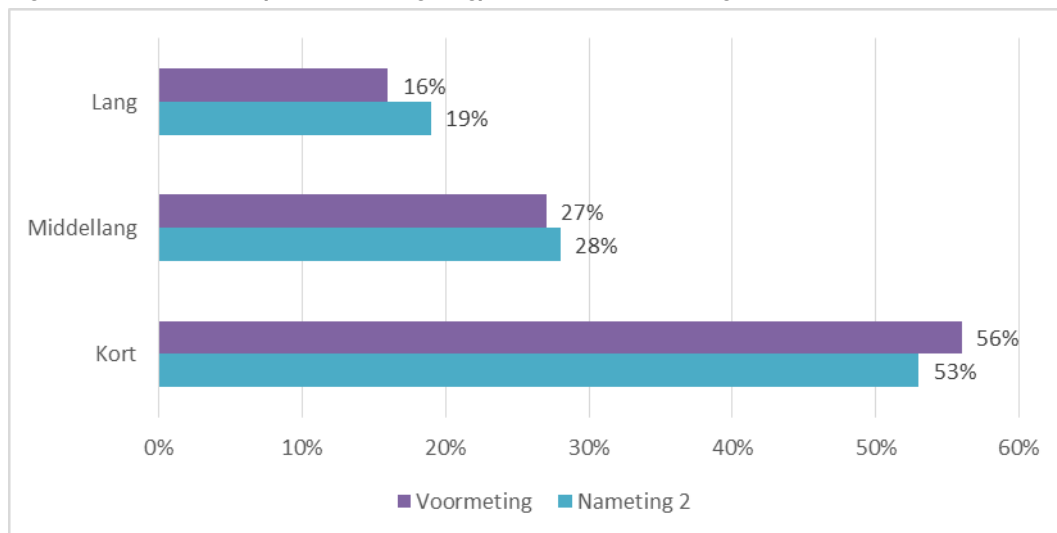
- Over het algemeen stijgt de groep langparkeerders (+3%-punt) buiten het betalend gebied, terwijl de groep kortparkeerders daalt (-3%-punt). Mogelijk hangt deze trend, zoals hierboven gesteld, samen met de verschuiving van de parkeerdruk vanuit het centrum richting de rand van het betalend gebied en verder naar het niet-betalend gebied. Dat zou kunnen wijzen op een verschuiving van bezoekers en werknemers van het betalende naar het niet-betalende gebied. Daarnaast is het feit dat deze trend zich voordoet op zich ook logisch gezien in de niet-betalende zones de drijfveer ontbreekt om korter te parkeren (de parkeerduur is er namelijk onbeperkt). Ook tweede wagens van bewoners die geen tweede bewonersvergunning willen aanschaffen, bestelwagens van aannemers, etc. kunnen deel uitmaken van die verschuiving.
- Op dit niveau is het belangrijk de grootte van de zones mee te nemen in het zoeken naar trends en verklaringen. De grote zones 16 en 19 vertonen behoorlijk vergelijkbare ontwikkelingen en bepalen daarmee sterk de gemiddelde tendens in de niet-betalende zones. Zone 17 vertoont, net zoals op vlak van parkeerdruk, enkele extreme waarden. Ook zone 13 vertoont grote verschillen. De getoonde evoluties zullen zich in werkelijkheid ook effectief manifesteren, maar bij kleine zones zullen kleinere absolute verschillen een grotere relatieve impact hebben.

Tabel 2.10 Aandeel parkeerduurcombinaties per niet-betalende zone, verschil tussen voor- en nameting

NIET-BETALENDE ZONE	AANDEEL KORTPARKEERDERS				AANDEEL MIDDELLANG-PARKEERDERS				AANDEEL LANG-PARKEERDERS	AANDEEL OVERIGE COMBINATIES
	Ochtend	Middag	Avond	Totaal	Ochtend-middag	Middag-avond	Ochtend-avond	Totaal		
13	7%	4%	-14%	-3%	4%	2%	-2%	5%	-1%	0%
14	-2%	1%	-4%	-4%	2%	2%	0%	4%	1%	-1%
15	4%	-3%	1%	1%	-12%	3%	2%	-7%	7%	-1%
16	-3%	2%	-3%	-4%	2%	2%	0%	4%	3%	-3%
17	1%	-12%	8%	-2%	-6%	8%	-1%	2%	2%	-2%
18	-2%	0%	3%	0%	-6%	0%	5%	-1%	3%	-2%
19	-3%	-3%	-3%	-8%	1%	1%	1%	3%	5%	0%
TOTAAL	1%	0%	-4%	-3%	0%	1%	0%	1%	3%	-2%

Onderstaande grafiek (Figuur 2.12) toont hoe de aandelen kort-, middellang- en langparkeerders zijn geëvolueerd van de voormeting naar de nameting. In bijlage C3 Parkeerduurcombinaties, niveau niet-betalende zones worden voor beide metingen de aandelen voor alle zones per combinatie weergegeven in tabelvorm.

Figuur 2.12 Parkeerduur (kort-middellang-lang) voor het niet-betalend gebied, verschil tussen voormeting en nameting



2.4.1.4 Aandeel bewoners/bezoekers

In onderstaande Tabel 2.11 worden de parkeerders die kort, middellang of lang parkeren uitgesplitst naar de aandelen bewoners en bezoekers.

Een opvallende vaststelling is dat de aandelen bewoners en bezoekers onder de langparkeerders nagenoeg gelijk gebleven zijn maar dat het aandeel bewoners bij de kort- en middellangparkeerders met 5 à 6-punt is gestegen. Dit sluit aan bij de trend die reeds in vorige punten werd beschreven:

overdag parkeren er minder bezoekers binnen het betalende gebied. In punt 2.6.1 wordt dieper ingegaan op de evoluties in het bewoners- en bezoekersparkeren.

Bij de kortparkeerders wordt de daling van het aandeel bezoekers vooral veroorzaakt door het kleinere aandeel parkeerders in de ochtend of de middag. Uit punt 2.6.1 blijkt dat het aantal bewonersvergunningen is gestegen en het aandeel bezoekers daalt voor bijna alle parkeerduurcombinaties (m.u.v. het langparkeren). Dit kan mogelijk verklaard worden door de ingrepen van het Parkeerplan. Bij de groep langparkeerders stijgt het aandeel bezoekers evenwel miniem in combinatie met de groei van de groep langparkeerders in het algemeen. Er parkeren dus minder bezoekers maar ze parkeren gemiddeld wel langer. Deze stelling wordt bevestigd door de analyses in punten 2.4.2 en 2.5.

Tabel 2.11 Aandeel bewoners en bezoekers per parkeerduurcombinatie in betalende zone, verschil tussen voor- en nameting

PARKEERDUUR	AANDEEL BEWONERS			AANDEEL BEZOEKERS		
	Voormeting	Nameting	Vershil	Voormeting	Nameting	Vershil
Kortparkeerder (gemiddeld)	35%	41%	6%	65%	59%	-6%
Kortparkeerder (ochtend)	23%	31%	8%	77%	69%	-8%
Kortparkeerder (middag)	19%	27%	8%	81%	73%	-8%
Kortparkeerder (avond)	49%	51%	2%	51%	49%	-2%
Middellang parkeerder (gemiddeld)	52%	57%	5%	48%	43%	-5%
Middellang parkeerder (ochtend-middag)	36%	40%	4%	64%	60%	-4%
Middellang parkeerder (middag-avond)	72%	74%	2%	28%	26%	-2%
Middellang parkeerder (ochtend-avond)	76%	79%	3%	24%	21%	-3%
Langparkeerder (ochtend-middag-avond)	83%	82%	-1%	17%	18%	1%

2.4.2 Detailniveau

De analyse van parkeerduur die in het vorige punt werd gemaakt geeft een goede indicatie over de algemene trend: de gemiddelde parkeerduur wordt langer door een dalend aandeel kortparkeerders en een stijgend aandeel langparkeerders. Voorgaande analyses geven echter geen exacte inschatting van de evolutie van de parkeerduur gezien ze gebaseerd zijn op de registratie tijdens drie momenten. Om correcte uitspraken te kunnen doen over de evolutie van de parkeerduur in de tariefzones, wordt in wat volgt een analyse gemaakt van de betaalde parkeertijd van de verkochte parkeertickets. Omdat 2016 een overgangsjaar was, wordt een vergelijking gemaakt van de tickets die in 2015 (voor de uitrol van het Parkeerplan begon) en 2017 (toen op de Voormuide na alle zones waren uitgerold) zijn verkocht.

Vooraleer in te gaan op de analyse en conclusies, wordt eerst de structuur van onderstaande Tabel 2.12 toegelicht. Daarin wordt in de eerste twee kolommen de duur van de gemiddelde parkeertickets

weergegeven van de aan de parkeerautomaten verkochte tickets in het betalend gebied van 2015 en het overeenkomstige betalend gebied 2017. In de derde kolom staat de gemiddelde betaalde duur binnen het betalend gebied dat er is bijgekomen sinds 2015. De laatste kolom geeft de gemiddelde duur van de tickets die werden verkocht binnen het volledige huidige betalend gebied.

Wanneer de duur van het gemiddelde parkeerticket uit 2015 en 2017 (enkel binnen het gebied dat al betalend was – kolommen 1 en 2) wordt vergeleken, worden volgende trends vastgesteld. Hierbij moet gekaderd worden dat de nieuwe tariefzones zijn doorgedrukt naar 2015, hoewel de zonering en parkeerregimes toen anders waren. Een vergelijking maken dient daardoor voorzichtig te gebeuren. De analyse geldt tevens alleen voor tickets verkocht aan automaten en neemt abstractie van tickets verkocht via app of sms.

- De gemiddelde betaalde parkeertijd is gedaald in wat nu de rode en gele tariefzones zijn. De oorzaak van deze daling is te wijten aan de parkeerdurbepanking van drie uur. In de rode zone kan gesteld worden dat er daardoor meer rotatie in de parkeerplaatsen komt, waardoor sneller een parkeerplaats kan gevonden worden.
- In de oranje en groene tariefzone is de duur van het gemiddelde parkeerticket daarentegen gestegen, met respectievelijk anderhalf en bijna drie uur. Wellicht is dit, op zijn minst voor een deel, te verklaren door de parkeerdurbepanking. Deze maakt langparkeren in de rode en gele zones niet meer mogelijk waardoor bezoekers of werknemers zich mogelijk parkeren in de zones waar dit wel kan. Uit punt 2.5.2 blijkt ook dat het aantal dagtickets hoger ligt in de rand van het betalend gebied. Daarnaast speelt ook de nieuwe tariefstructuur een rol.
- Binnen het gebied dat in 2015 al betalend was, gaat de gemiddelde betaalde parkeertijd omhoog van 7,4 naar 7,8 uur: een extra (althans betaalde) parkeertijd van bijna een half uur. De combinatie van het parkeeronderzoek en deze analyse leert dat er dus minder bezoekers parkeren in het betalend gebied maar dat ze gemiddeld gezien langer parkeren (zie punt 2.5).

Tabel 2.12 Gemiddelde duur betalende parkeertickets (in uur), betalend gebied 2015 en 2017

TARIEFZONE	Betalend gebied 2015	Overeenkomstig betalend gebied 2017	Uitbreiding betalend gebied 2017	Totaal betalend gebied 2017
Rode tariefzone	5,5	1,9	-	1,9
Oranje tariefzone	9,2	10,7	10,0	10,6
Gele tariefzone	5,2	1,9	2,0	1,9
Groene tariefzone	8,5	11,4	13,0	12,4
TOTAAL	7,4	7,8	12,0	9,0

Uit bovenstaande tabel met de gemiddelde parkeerduur van de parkeertickets die in 2017 werden verkocht (kolom 4), kunnen de volgende zaken worden vastgesteld:

- De parkeerduur van het gemiddelde parkeerticket in de rode en gele tariefzones is bijna twee uur, wat een gevolg is van de parkeerdurbepanking van drie uur. In tariefzones oranje en groen ligt de gemiddelde parkeerduur op respectievelijk 10,6 en 12,4 uur. Gemiddeld gezien is de parkeerduur daarmee het langste in de groene tariefzone, wat verklaard kan worden door het laagste tarief.

- Wanneer een vergelijking wordt gemaakt tussen de gemiddelde parkeerduur in het gebied dat in 2015 al betalend was (kolom 2), en het gebied waarbinnen het betalend parkeren is uitgebreid (kolom 3), valt op dat er in het nieuwe stuk oranje zone iets korter wordt geparkeerd. Mogelijk is een verklaring hiervoor dat het parkeren in deze zone duurder is geworden (gezien er voorheen geen betalend regime was of er één was met een lager tarief), waardoor er korter geparkeerd wordt. In de nieuwe groene zone ligt de gemiddelde parkeerduur ruim anderhalf uur hoger. Op zich is het niet onlogisch dat de parkeerduur hoger ligt in het nieuwe betalende gebied: het ligt verder van het centrum, heeft een meer uitgesproken residentieel karakter en het betalend parkeren is er pas recent ingevoerd.

Belangrijk is dat een dagticket voordeliger is dan een kortparkeerticket vanaf er 4u geparkeerd wordt, waardoor deze gemiddelden in Tabel 2.12 vermoedelijk een sterke overschatting zijn van de werkelijke parkeerduur, gezien ook dagtickets werden meegenomen in de berekening van deze cijfers. Tabel 2.13 geeft daarom een inzicht in de duur van het gemiddelde kortparkeerticket; zonder het verrekenen van de dagtickets. In de tabel tonen de waarden die niet tussen haakjes staan de duur van het gemiddelde parkeerticket, exclusief dagtickets. De waarden tussen haakjes tonen het verschil in duur met de berekening inclusief dagtickets hierboven. Ze geven met andere woorden aan wat de impact is van het aandeel dagtickets dat in een tariefzone wordt verkocht.

Tabel 2.13 Gemiddelde duur betalende parkeertickets (in uur), excl. dagtickets, betalend gebied 2015 en 2017

TARIEFZONE	Betalend gebied 2015	Overeenkomstig betalend gebied 2017	Uitbreiding betalend gebied 2017	Totaal betalend gebied 2017
Rode tariefzone	3,1 (-2,4)	1,9 (-0)	-	1,9 (-0)
Oranje tariefzone	4,1 (-5,1)	3,8 (-6,9)	3,3 (-6,7)	3,7 (-6,9)
Gele tariefzone	3,4 (-1,8)	1,9 (-0)	2,0 (-0)	1,9 (-0)
Groene tariefzone	3,8 (-4,7)	2,5 (-8,9)	2,6 (-10,4)	2,5 (-9,9)
TOTAAL	3,6 (-3,8)	2,7 (-5,1)	2,7 (-9,3)	2,7 (-6,3)

Uit de combinatie van de twee bovenstaande tabellen kan worden geconcludeerd dat de duur van het gemiddelde parkeerticket is gestegen van 2015 naar 2017: met ongeveer een half uur in het overeenkomstige gebied; in het nieuwe betalende gebied is de stijging nog veel sterker. Die stijging wordt verklaard door het meerekenen van de dagtickets: wanneer de dagtickets buiten beschouwing gelaten worden, daalt de duur van het gemiddelde ticket erg sterk tot een niveau dat lager is dan in 2015. Logischerwijs wordt enkel de duur van de tickets uit de oranje en groene zone beïnvloed. De sterke invloed toont echter aan dat het aantal dagtickets in beide zones wellicht aanzienlijk groter is dan tevoren.

In onderstaand punt 2.5 worden de aantallen verkochte parkeertickets dieper geanalyseerd naar type en aantal. Onder andere (de evolutie van) het aantal dagtickets wordt in dat onderdeel duidelijk.

De gemiddelde duur van de parkeertickets en het aantal verkochte parkeertickets geven elk hun trend weer (respectievelijk stijgend en dalend), maar worden hieronder samengenomen in Tabel 2.14. Daarin staat de totale verkochte parkeertijd in het betalend gebied van 2015 en 2017.

Tabel 2.14 Totale verkochte parkeertijd (in uur), betalend gebied 2015 en 2017

TARIEFZONE	Betalend gebied 2015	Overeenkomstig betalend gebied 2017	Uitbreiding betalend gebied 2017	Totaal betalend gebied 2017
Rode tariefzone	6.778.529	1.317.389	-	1.317.389
Oranje tariefzone	14.590.108	14.908.542	2.279.729	17.188.272
Gele tariefzone	2.555.319	691.167	109.809	800.976
Groene tariefzone	4.690.618	6.813.884	13.420.808	20.234.692
TOTAAL	28.614.573	23.730.982	15.810.346	39.541.328

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de totale verkochte parkeertijd binnen het gebied dat in 2015 betalend was is gedaald, in totaal met 17,1%. De sterke dalingen in de rode en gele tariefzone kunnen worden verklaard door de parkeerduurbeperking, die zich vertaalt in het wegvallen van het aantal dagtickets. In de groene tariefzone stijgt de totale verkochte parkeertijd met bijna de helft, wat vermoedelijk te wijten is aan het grote aandeel dagtickets (zie Tabel 2.18). Opvallend is de oranje zone, waar meer parkeertijd wordt verkocht maar wel 11,7% minder tickets worden verkocht. In het hele betalende gebied stijgt de totale betaalde parkeertijd met 38,2% ten opzichte van 2015. Het nieuwe betalend gebied is goed voor 40% van de totale betaalde parkeertijd in 2017.

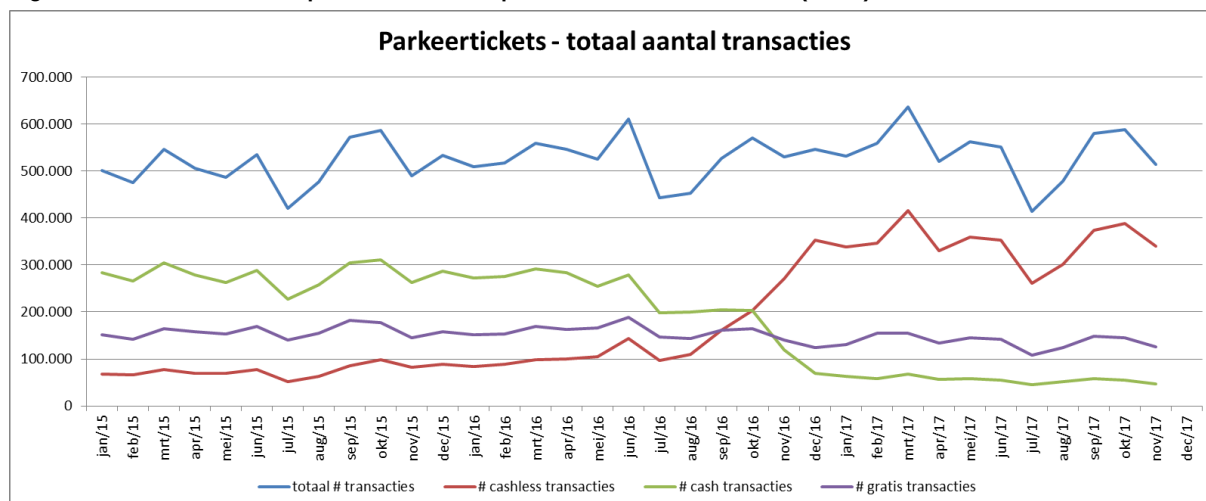
2.5 Evolutie aantal verkochte parkeertickets

In het volgende hoofdstuk wordt de evolutie van het aantal verkochte parkeertickets geanalyseerd naar de parkeertariefzone waarin het werd aangekocht, naar het type parkeerticket (betalend/gratis) en naar de modus waarmee het ticket werd aangekocht (aan een fysieke parkeerautomaat of door middel van mobiel parkeren: app en sms). Tot punt 2.5.4 zijn de analyses gebaseerd op data exclusief mobiele parkeerrechten.

In onderstaande grafiek (Figuur 2.13) wordt per maand weergegeven hoeveel parkeertickets in 2016 en 2017 werden aangekocht aan een parkeerautomaat. Het onderscheid tussen het aantal gratis, cash- en cashless-transacties maakt duidelijk dat de invoering van het Parkeerplan, met de vernieuwing van de parkeerautomaten waarbij nog een derde van de automaten muntgeld aanvaardt, een shift in gang heeft gezet van cash naar cashless transacties. Voor het nieuwe Parkeerplan werd ingevoerd, werden drie op de vier parkeertickets nog betaald met muntgeld. Wanneer in februari 2017 het volledige betalende gebied was uitgerold, lag dat aantal nog op 14%. Het aandeel cash-transacties blijft dalen en ligt in november 2017 nog twee procent lager. Bovendien is in onderstaande grafiek het aandeel parkeertickets dat via mobiel parkeren werd aangekocht niet meegenomen, waardoor het werkelijke aandeel parkeerrechten dat cashless werd aangekocht nog hoger uitvalt.

Door de invoering van het Parkeerplan met ongeveer 24.000 extra betalende parkeerplaatsen wordt het parkeerareaal binnen het betalend gebied uitgebreid met meer dan 130%. Het aantal transacties stijgt echter niet mee met de uitbreiding van het betalend gebied. In het vervolg van dit deel wordt hier dieper op ingegaan.

Figuur 2.13 Aantal verkochte parkeertickets aan parkeerautomaten 2015-2017 (totaal) ⁽¹⁾

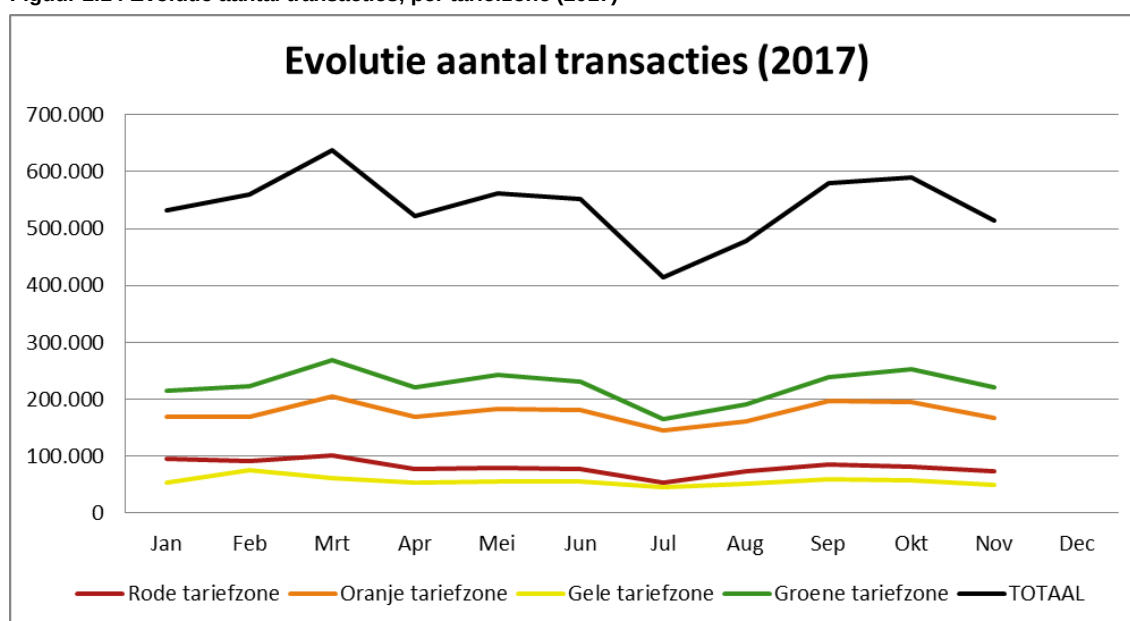


(1) Deze grafiek toont het aantal transacties dat werd verkocht aan de parkeerautomaten binnen het betalend gebied. Parkeerrechten die zijn aangekocht door middel van app en SMS zijn hier niet in opgenomen. Deze worden verder besproken in punt 2.5.4.

2.5.1 Per parkeertariefzone

In onderstaande **Figuur 2.14** staat het aantal transacties, zowel betalend als gratis, per maand uitgezet voor alle tariefzones. Daarin valt op dat in maart het aantal verkochte tickets piekt in alle tariefzones behalve de gele. In april daalt het aantal verkochte tickets, wat samenvalt met de invoering van het Circulatieplan, de paasvakantie die in 2017 volledig in april viel en de mogelijk negatieve perceptie rond het Circulatieplan. Daarna volgt de trend zoals die zich jaarlijks voordoet: in de zomer ligt het aantal transacties traditioneel gezien lager, waarna het aantal transacties opnieuw stijgt in september en oktober. In november volgt een daling, die in 2017 wat sterker is dan in 2016. In december stijgt het aantal transacties opnieuw door de winterfoor en winkelbezoeken voor de kerstperiode.

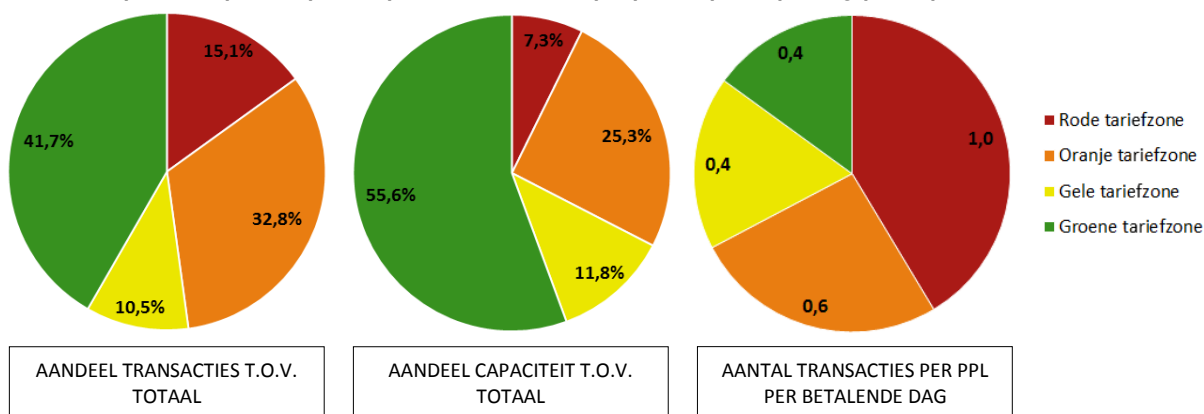
Figuur 2.14 Evolutie aantal transacties, per tariefzone (2017)



Van alle gekochte straatparkeertickets wordt het grootste deel aangekocht in de groene zone, wat niet verwonderlijk is gezien die zone het grootst is. Op de zomermaanden na worden in deze zone elke maand 200.000 tot 250.000 tickets verkocht. De oranje zone blijft gemiddeld gezien onder de 200.000 tickets. De gele en rode tariefzones zijn de zones waar het minste tickets verkocht worden.

Interessant is dus om de grootte van de zones in rekening te brengen. In **Figuur 2.15** (links) wordt het aandeel transacties per tariefzone weergegeven ten opzichte van het totaal aantal aangekochte tickets. Het middelste diagram toont dat de groene zone 55,6% van alle parkeercapaciteit binnen het betalende gebied vertegenwoordigt. De rode en gele tariefzones zijn de kleinste met een aandeel van respectievelijk 7,3% en 11,8% van de parkeercapaciteit. In de rechtse figuur wordt duidelijk dat de verhouding van het aantal tickets tot de beschikbare parkeercapaciteit in de zone net anders ligt: het aandeel transacties per parkeerplaats van de groene tariefzone ligt op het laagste met gemiddeld 0,4 transacties per dag per parkeerplaats, terwijl in de rode tariefzone gemiddeld 1 parkeerticket per parkeerplaats wordt aangekocht. Het aantal transacties per parkeerplaats ligt daarmee ook het hoogst in de rode tariefzone. Dit aantal is ook gelinkt aan de maximale parkeerduur van drie uur: maximaal om de drie uur komt er een parkeerplaats vrij en kan een nieuw ticket voor die parkeerplaats worden gekocht. Dit geldt ook voor de gele tariefzone. In de groene zone bestaat die duurbepanking niet en speelt wellicht ook het residentiële karakter van de zone een rol. Daar worden meer parkeertickets aangekocht met een lange betaalde parkeerduur. Verder moet geduïd worden dat deze cijfers een onderschatting zijn van het werkelijke aantal verkochte tickets per parkeerplaats; ze zijn namelijk berekend op basis van het volledige parkeerareaal, waarvan een deel voorbehouden is voor specifieke doelgroepen en een deel wordt bezet door bewoners.

Figuur 2.15 Aandeel transacties per tariefzone t.o.v. totaal aantal transacties (links), aandeel capaciteit per tariefzone t.o.v. totale parkeercapaciteit (midden), aantal transacties per parkeerplaats per dag (rechts)



In onderstaande **Tabel 2.15** wordt het aantal parkeertickets dat in 2015 en 2017 werd gekocht aan de parkeerautomaten uitgezet per tariefzone. De structuur van de tabel is analoog aan die in punt 2.4.2: de eerste twee kolommen tonen het aantal parkeertickets dat werd gekocht in het betalend gebied van 2015 en het overeenkomstige betalend gebied 2017. In de derde kolom staat het aantal verkochte tickets binnen het betalend gebied dat er is bijgekomen sinds 2015. De laatste kolom geeft het aantal tickets weer dat werd verkocht binnen het volledige huidige betalend gebied. Alle waarden zijn inclusief aantallen gratis tickets.

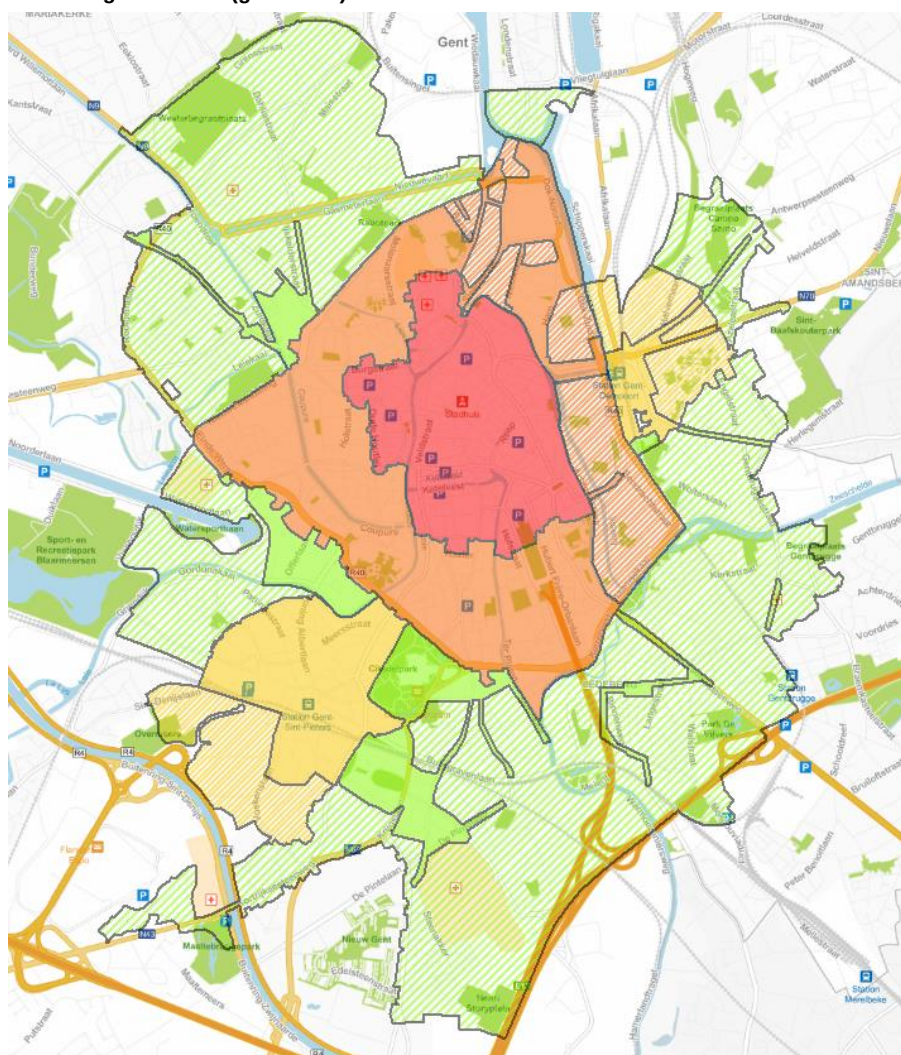
Tabel 2.15 Aantal verkochte parkeertickets, betalend gebied 2015 en 2017, jan-nov

TARIEFZONE	Betalend gebied 2015	Overeenkomstig betalend gebied 2017	Uitbreiding betalend gebied 2017	Totaal betalend gebied 2017
Rode tariefzone	1.703.764	879.406	-	879.406
Oranje tariefzone	2.215.117	1.642.439	297.298	1.939.737
Gele tariefzone	758.641	520.607	79.042	599.649
Groene tariefzone	921.155	920.195	1.548.669	2.468.864
TOTAAL	5.598.677	3.962.647	1.925.009	5.887.656

Kolommen 1 en 4 geven aan dat de grootteorde van het aantal verkochte parkeertickets in 2015 en 2017 onveranderd is gebleven: in 2017 werden ongeveer 300.000 parkeertickets extra verkocht ten opzichte van een totaal van 5,6 miljoen parkeertickets in 2015. Daarmee stijgt het aantal tickets niet evenredig met de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen binnen het betalend gebied (+130%). Een vergelijking van kolommen 1 en 2 toont aan dat het aantal verkochte tickets binnen het gebied dat in 2015 betalend was sterk is gedaald: van 5,6 miljoen tickets naar bijna 4 miljoen tickets. Het nieuwe betalende gebied (de uitbreiding ten opzichte van 2015) is goed voor 1,9 miljoen verkochte tickets en compenseert enigszins de sterke daling in het oude betalende gebied. De (beperkte) stijging in dit gebied kan minstens deels verklaard worden door het meer residentiële karakter van dit gebied in vergelijking met het oud betalend gebied. Hiermee wordt wel duidelijk dat het Parkeerplan een sterke daling in het aantal verkochte tickets veroorzaakt heeft. **Figuur 2.14** toont aan dat het aantal verkochte tickets een extra dip kent na de invoering van het Circulatieplan, al lijkt de impact van dit plan op het aantal parkeertickets dat werd verkocht veel kleiner.

In **Figuur 2.16** worden de grenzen van het betalende gebied van 2015, het overeenkomstige betalende gebied in 2017 en de uitbreiding van het betalend gebied ten opzichte van 2015 aangeduid op kaart.

Figuur 2.16 Vergelijking betalend gebied 2015 en overeenkomstig betalend gebied 2017 (volle kleuren) en uitbreiding betalend gebied 2017 (gearceerd)



Een vergelijking van het aantal tickets binnen het gebied dat in 2015 betalend was en het in 2017 overeenkomstige betalend gebied (zie Tabel 2.16), leert dat de invoering van het Parkeerplan een sterke daling in aantal verkochte parkeertickets heeft veroorzaakt binnen het gebied dat betalend was. Gemiddeld gezien daalt het aantal tickets (inclusief gratis ticket) met 29%. De daling in aantal transacties is in alle zones beperkter wanneer enkel de betalende transacties worden vergeleken. Gemiddeld daalt het aantal betalende tickets dan met 20%.

Tabel 2.16 Aantal verkochte parkeertickets, vergelijking 2015-2017, jan-nov

ZONE	EXCL. GRATIS TICKETS			INCL. GRATIS TICKETS			PARKEERPLAATSEN		
	2015	2017	Vershil	2015	2017	Vershil	2015	2017	Vershil
Rood	1.232.220	709.968	-42,4%	1.703.764	879.406	-48,4%	3.294	3.060	-7,1%
Oranje	1.587.958	1.402.052	-11,7%	2.215.117	1.642.439	-25,9%	10.717	10.652	-0,6%
Geel	489.280	369.236	-24,5%	758.641	520.607	-31,4%	4.894	4.933	0,8%
Groen	549.454	600.602	9,3%	921.155	920.195	-0,1%	23.347	23.353	0,0%
TOTAAL	3.858.912	3.081.858	-20,1%	5.598.677	3.962.647	-29,2%	42.252	41.998	-0,6%

In de rode tariefzone – die al helemaal betalend was in 2015 – daalt het aantal betalende tickets het sterkst: -42%. Wellicht is deze daling te wijten aan de combinatie van een hoger parkeertarief, een dalende parkeercapaciteit, een beperkte parkeerduur, het feit dat er meer dagtickets worden genomen in de oranje zone (zie punt 2.5.2) en de perceptie dat parkeren te duur is of dat het centrum van de stad minder vlot bereikbaar is na invoering van het Circulatieplan. Uit het evaluatierapport Circulatieplan blijkt algemeen dat de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto na de invoering van het Circulatieplan nagenoeg op hetzelfde niveau is gebleven. Wat betreft de hogere parkeerduur in de oranje zone is een mogelijke verklaring dat er een verschuiving van parkeerders van de rode naar de oranje zone optreedt. Daardoor is de daling in de oranje zone met bijna 12% beperkter dan de gemiddelde daling.

Het aantal parkeertickets daalt in de gele zones met 24,5%. Wellicht speelt hier ook de parkeerduurbeperking een rol, die niet van toepassing was in 2015. In de groene tariefzone worden in het totaal ongeveer evenveel tickets genomen, waarvan het aandeel aan betalende tickets stijgt met 9%. Meer gedetailleerde informatie kan gevonden worden in Tabel 2.18.

Bijkomende redenen die de daling (deels) kunnen verklaren zijn de volgende:

- Een verlenging van een parkeerticket werd bij de oude parkeerautomatendatabase steeds verwerkt als een extra transactie, in de nieuwe database wordt een verlenging gekoppeld aan het initiële parkeerticket in één transactie. Van alle betalende parkeertickets (enkel deze tickets kunnen worden verlengd – gratis tickets, ultrakorte parkeertickets en dagtickets zijn niet verlengbaar) wordt 0,78% verlengd. Het aandeel verlengde parkeertickets ligt het hoogst in de rode tariefzone (0,92%) en het laagst in de groene tariefzone (0,60%).
- Het aandeel mobiele parkeertickets stijgt ten koste van het aandeel parkeertickets dat aan een parkeerautomaat wordt gekocht. Begin 2018 ligt dit aandeel op meer dan 5%. Dit aandeel is niet meegeteld in Tabel 2.16 hierboven met betrekking tot het totaal aantal verkochte parkeertickets, maar wordt wel verder besproken in punt 2.5.4.
- Er treedt na invoering van het Parkeerplan en Circulatieplan een modal shift op, wat ook de doelstelling van de plannen was. Uit de evaluatie van het Circulatieplan blijkt immers dat het aantal fietsers dat zich binnen het gebied binnen de R40 verplaatst tijdens de spits, stijgt met 25%. Het aantal reizigers dat zich met bus of tram naar verplaatst naar de binnenstad is met 8% toegenomen.
- Er is een aandeel bezoekers dat minder vaak met de auto naar Gent komt na invoering van het Parkeerplan en, in mindere mate, na invoering Circulatieplan. Uit het evaluatierapport van het Circulatieplan blijkt dat het aandeel autoverkeer dat de binnenstad in de ochtendspits inrijdt en/of in de avondspits uitrijdt gemiddeld gedaald is met 12%.
- Het autovrij gebied is groter geworden bij de invoering van het Circulatieplan. Dit vertaalde zich in 221 parkeerplaatsen die geschrapt werden binnen de rode tariefzone. Binnen de rode tariefzone dienden ook de specifieke voorbehouden parkeerplaatsen te worden gecompenseerd. De uitbreiding van het autovrij gebied zorgde ervoor dat in de rode tariefzone 286 betalende parkeerplaatsen wegvielen (8,5% van het totaal areaal in die zone). In totaal daalde de capaciteit binnen deze zone met 10,9% van 2012 naar 2017.
- Sinds het Parkeerplan is ingevoerd, worden er algemeen gezien minder kortparkeertickets en meer dagtickets gekocht, waardoor de totale hoeveelheid verkochte parkeertickets daalt in aantal. In de rode en gele tariefzones kunnen geen dagtickets worden aangekocht, waardoor

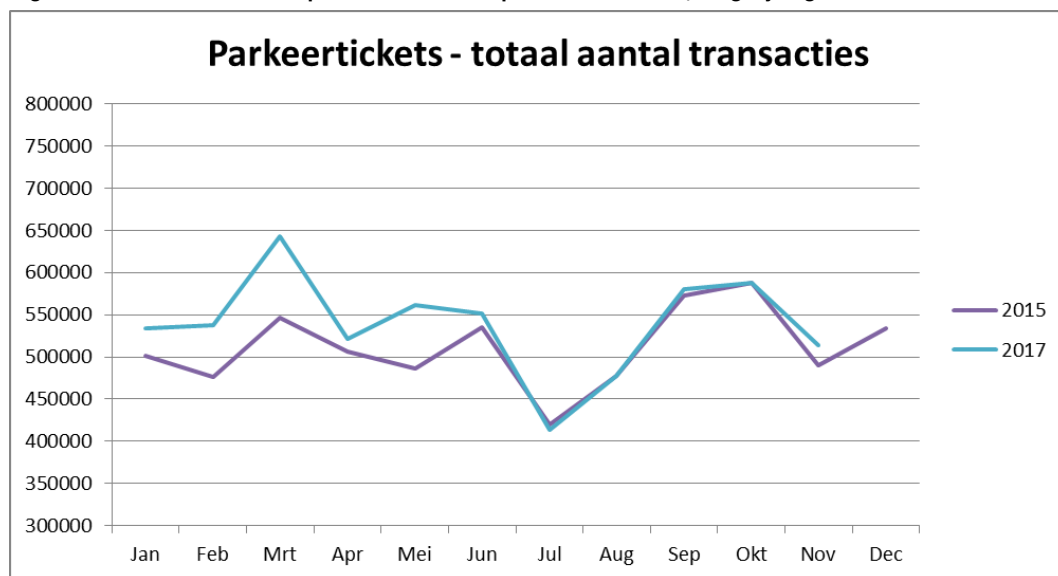
in beide zones het aantal verkochte tickets sterker daalt dan in de oranje en groene zone. Ook het aantal gratis tickets dat werd genomen, is gedaald. Deze zaken worden verder verduidelijkt in punt 2.5.2.

- De sterke daling aan parkeertickets in de rode tariefzone hangt vermoedelijk ook samen met de sterke daling in parkeerdruk in bewonerszone 2. Het is in deze bewonerszone dat er zich een groot deel van de rode tariefzone bevindt (zie 2.3.2).

2.5.2 Per type parkeerticket

Onderstaande **Figuur 2.17** toont een vergelijking van het totaal aantal transacties dat aan de oude en nieuwe automaten werd aangekocht. Deze grafiek toont wat hierboven werd aangehaald: het aantal transacties volgt niet de uitbreiding van het aantal betalende parkeerplaatsen. In de eerste helft van het jaar ligt het aantal tickets in 2017 hoger dan in 2015. Vanaf de zomervakantie blijft het totaal aantal verkochte tickets nagenoeg exact gelijk in vergelijking met 2015. Voor de periode van januari tot november ligt het aantal aangekochte parkeertickets in 2017 gemiddeld gezien 5,2% hoger dan in 2015.

Figuur 2.17 Aantal verkochte parkeertickets aan parkeerautomaten, vergelijking 2015-2017

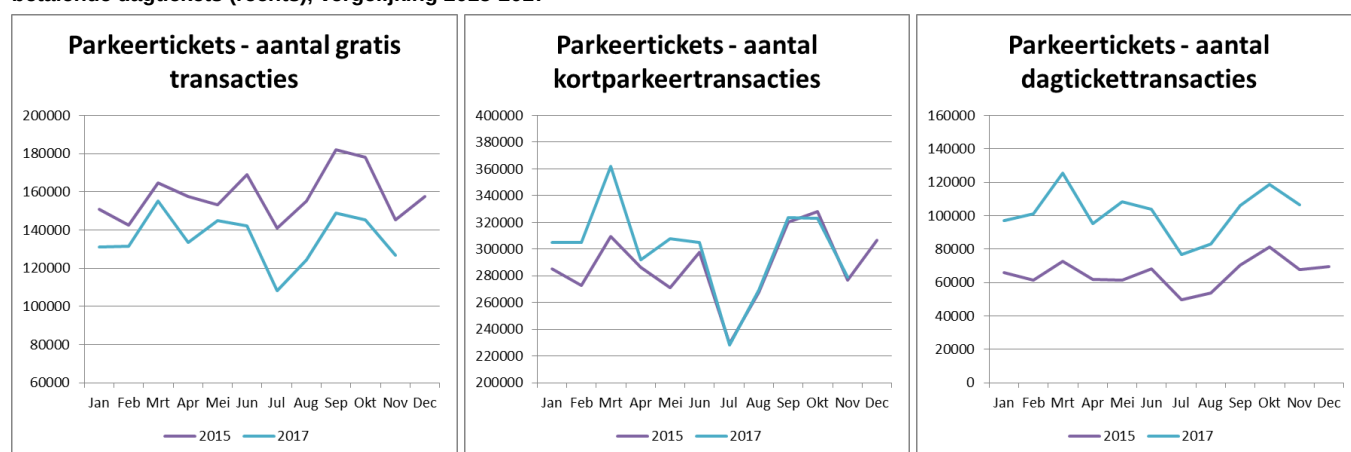


Wanneer het totaal aantal transacties wordt opgesplitst naar het type parkeerticket (gratis/betalend – zie **Figuur 2.18**) valt op dat het aantal gratis tickets elke maand van 2017 lager ligt dan in 2015. Het totale aandeel ligt bijna 15% lager. Het aantal betalende transacties in 2017 ligt daarentegen boven het niveau van 2015. Het aantal betalende kortparkeertickets volgt de algemene trend die in **Figuur 2.17** wordt weergegeven. Het aandeel dagtickets ligt elke maand van 2017 hoger dan in 2015 en is gemiddeld gezien met de helft aangegroeid.

Algemeen gezien stijgt het aantal betalende tickets met 14,2%. De beperkte groei van 5,2% in totaal aantal transacties is daarmee vooral te wijten aan het dalende aandeel gratis tickets (-14,8%). Daarnaast verklaren ook deze redenen de beperkte algemene groei:

- Het aantal niet-betalende transacties daalt wellicht sterk gezien het maximaal aantal gratis tickets dat kan worden genomen met de invoering van het nieuwe Parkeerplan werd begrensd tot twee per dag. Vermoedelijk speelt ook het feit dat de parkeerautomaat geen fysieke knop meer heeft voor gratis tickets een rol: de nummerplaat moet worden ingegeven, wat een extra barrière vormt. Wellicht werden er vroeger ook meer gratis tickets genomen dan er nodig waren (tickets zonder parkeerdoeleinden, bijvoorbeeld door spelende kinderen).
- De algemene daling in de parkeerdruk op straat, die wordt veroorzaakt door een dalend aandeel bezoekers (zie punt 2.4.1.4), zorgt ervoor dat er minder parkeertickets worden aangekocht.
- De grootste uitbreiding van het betalend gebied is gebeurd in de groene tariefzone. Dit is de zone waar het aantal parkeertickets per parkeerplaats gemiddeld gezien het laagst ligt (zie punt 2.5.1).

Figuur 2.18 Aantal verkochte parkeertickets naar type: gratis (links), betalende kortparkeertickets (midden) en betalende dagtickets (rechts), vergelijking 2015-2017³



Onderstaande Tabel 2.17 geeft de groei van beide types parkeertickets samengevat weer.

Tabel 2.17 Aantal parkeertickets naar type transactie, verschil 2016-2017, jan-nov

	JAN-NOV 2015	JAN-NOV 2017	VERSCHIL
Totaal aantal parkeertickets	5.598.677	5.887.656	5,2%
Totaal aantal betalende parkeertickets	3.858.912	4.404.966	14,2%
Totaal aantal gratis parkeertickets	1.739.765	1.482.690	-14,8%

In punt 2.4.2 werd gesteld dat het aantal dagtickets in de oranje en groene tariefzone vermoedelijk is gestegen. In punt 2.5.1 werd al gededuid dat het aantal verkochte parkeertickets is gedaald van 2015 naar 2017 in de rode tariefzone. In onderstaande Tabel 2.18 wordt het aantal betalende tickets verder opgesplitst naar kortparkeertickets en dagtickets. Deze worden naast het aantal gratis tickets gezet. In Tabel 2.19 wordt de procentuele evolutie weergegeven van 2015 naar 2017 voor de drie types

³ Let op: de schaal van de drie grafieken verschilt.

parkeertickets, zowel voor de vergelijking tussen het betalend gebied van 2015 en het overeenkomstige betalend gebied in 2017 (linkse kolommen) als voor het volledige betalend gebied in 2017 (rechtse kolommen).

Tabel 2.18 Aantal betalende verkochte parkeertickets naar type, betalend gebied 2015 en 2017 (jan-nov)

TARIEF-ZONE	Betalend gebied 2015			Overeenkomstig betalend gebied 2017			Uitbreiding betalend gebied 2017			Totaal betalend gebied 2017		
	KORT	DAG	GRATIS	KORT	DAG	GRATIS	KORT	DAG	GRATIS	KORT	DAG	GRATIS
Rode tariefzone	1.114.401	117.819	471.544	709.968	0	169.438	-	-	-	709.968	0	169.438
Oranje tariefzone	1.233.656	354.302	627.159	1.013.532	388.520	240.387	170.744	58.831	67.723	1.184.276	447.351	308.110
Gele tariefzone	363.264	126.016	269.361	369.236	0	151.371	56.198	0	22.844	425.434	0	174.215
Groene tariefzone	433.449	116.005	371.701	374.466	226.136	319.593	593.238	444.097	511.334	967.704	670.233	830.927
TOTAAL	3.144.770	714.142	1.739.765	2.467.202	614.656	880.789	820.180	502.928	601.901	3.287.382	1.117.584	1.482.690

Tabel 2.19 Evolutie aantal verkochte parkeertickets naar type, betalend gebied 2015 vs. overeenkomstig betalend gebied 2017 en betalend gebied 2015 vs. volledig betalend gebied 2017

TARIEFZONE	Betalend gebied 2015 vs. Overeenkomstig betalend gebied 2017			Betalend gebied 2015 vs. volledig betalend gebied 2017		
	KORT	DAG	GRATIS	KORT	DAG	GRATIS
Rode tariefzone	-36,3%	-100,0%	-64,1%	-36,3%	-100,0%	-64,1%
Oranje tariefzone	-17,8%	9,7%	-61,7%	-4,0%	26,3%	-50,9%
Gele tariefzone	1,6%	-100,0%	-43,8%	17,1%	-100,0%	-35,3%
Groene tariefzone	-13,6%	94,9%	-14,0%	123,3%	477,8%	123,5%
TOTAAL	-21,5%	-13,9%	-49,4%	4,5%	56,5%	-14,8%

Uit bovenstaande **Tabel 2.19** blijkt dat binnen het gebied dat al in 2015 betalend was alle types verkochte tickets gedaald zijn in aantal. De sterkste daling valt op in de groep gratis tickets (-49,4%). Het aandeel dagtickets dat gekocht wordt daalt met bijna 14% en daalt daarmee minder sterk dan het aantal kortparkeertickets (-21,5%). Door de parkeerduurbeperking in de rode en gele tariefzone vallen de dagtickets daar volledig weg. In de oranje en groene tariefzone stijgt het aantal dagtickets met respectievelijk 9,7% en bijna 95%. In de oranje zone kan dit verklaard worden door een verschuiving vanuit de rode zone, gezien langparkeren daar niet meer mogelijk is. Het aantal dagtickets dat in 2015 in de gele zone werd genomen (126.026) is vermoedelijk ook voor een deel gecompenseerd in de groene zone (waar het aantal dagtickets in 2017 is gestegen met iets meer dan 100.000 stuks).

Wanneer het aantal parkeertickets dat in 2015 werd verkocht, wordt vergeleken met het totaal aantal verkochte tickets in het huidige betalende gebied, wordt een daling van bijna 15% getoond in het aantal gratis tickets. Het totaal aantal betalende ticket stijgt in 2017 wel ten opzichte van 2015. Deze stijging is ook grotendeels te wijten aan het aandeel dagtickets dat met meer dan de helft extra sterk stijgt. Gezien deze tickets niet meer gekocht kunnen worden in de rode en gele tariefzones, verklaart dit ook voor een deel de cijfers die hierboven in punt 2.5.1 (**Tabel 2.16**) werden besproken. In

totaal stijgt het aandeel dagtickets (in vergelijking met het totaal aantal betalende tickets) van 18,5% in 2015 naar 20% in het overeenkomstige gebied in 2017 en naar 25,4% in het volledige betalende gebied in 2017. In het nieuwe betalende gebied is 38% van alle aangekochte tickets een dagticket.

2.5.3 Per type dag: week/weekend

De evoluties die in de vorige twee punten werden besproken, worden in onderstaande **Tabel 2.20** verder opgesplitst naar weekdays en zaterdag. Daaruit blijkt dat het aantal tickets dat verkocht werd, binnen het gebied dat in 2015 betalend was, op zaterdag iets minder sterk daalt dan het aantal op weekdays. Die trend geldt voor alle tariefzones.

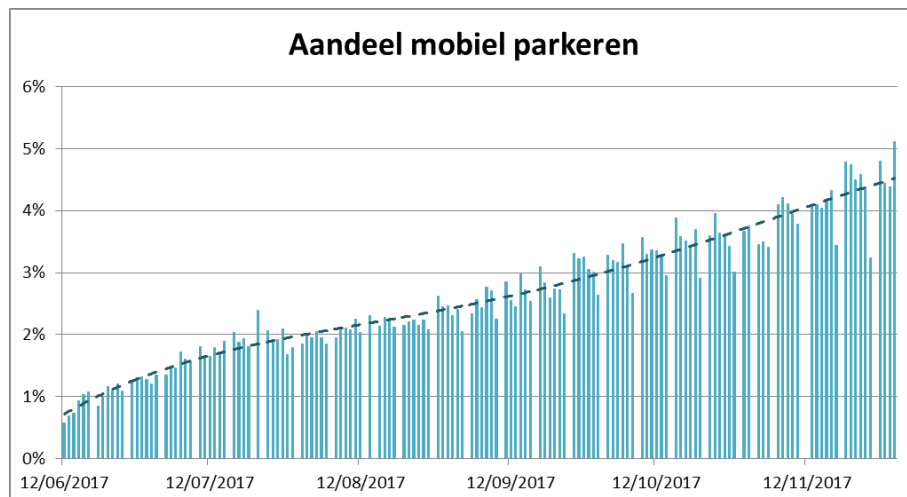
Tabel 2.20 Aantal verkochte parkeertickets, vergelijking 2015-2017

ZONE	WEEKDAG		ZATERDAG	
	Excl. gratis tickets	Incl. gratis tickets	Excl. gratis tickets	Incl. gratis tickets
Rood	-43%	-48%	-39%	-46%
Oranje	-13%	-26%	-7%	-22%
Geel	-26%	-32%	-13%	-24%
Groen	9%	1%	10%	2%
TOTAAL	-21%	-29%	-18%	-27%

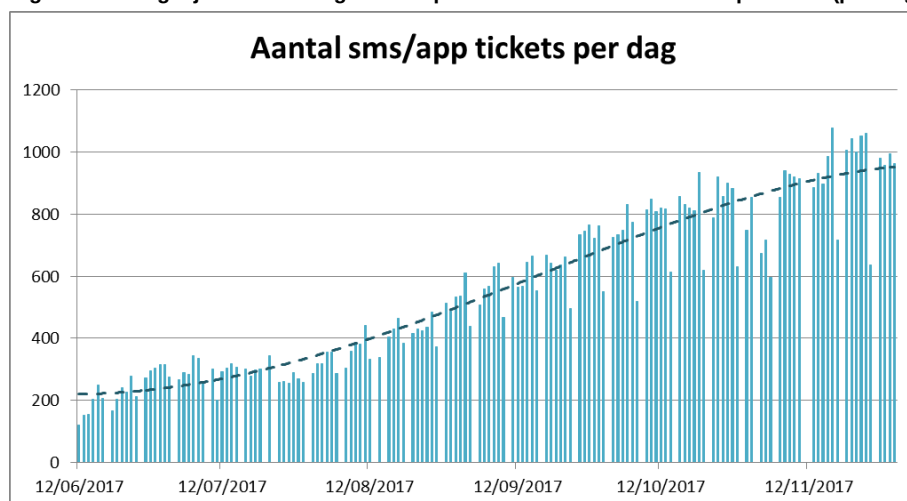
2.5.4 Per betaalmodus

In het begin van punt 2.5 werd al duidelijk dat de invoering van het Parkeerplan gepaard ging met een verschuiving in betaalmodus van cash naar cashless tickets. Op 12 juni 2017 werd het mobiel parkeren ingevoerd, waardoor het ook mogelijk werd om parkeerrechten aan te kopen aan de hand van een app of sms. Eind november ligt het aandeel mobiel parkeren, ten opzichte van het totaal aantal verkochte parkeerrechten, op ongeveer 4,5% en worden dagelijks bijna 1000 parkeerrechten via deze modus aangekocht (zie **Figuur 2.19** en **Figuur 2.20**). In januari 2018 zijn deze cijfers opgelopen tot een aandeel van meer dan 5% van alle parkeertickets, meer dan duizend per dag. Dit komt overeen met ongeveer 140.000 verkochte parkeertickets sinds het mobiel parkeren is gestart.

Figuur 2.19 Aandeel van mobiel parkeren t.o.v. alle aangekochte parkeerrechten (per dag)



Figuur 2.20 Dagelijks aantal aangekochte parkeerrechten d.m.v. mobiel parkeren (per dag)



Zon- en feestdagen zijn in bovenstaande grafieken niet opgenomen, omdat op die dagen geen betalend parkeren geldt.

2.6 Gebruik van specifieke parkeerregimes

In dit onderdeel wordt geanalyseerd wat het gebruik is van de specifieke parkeerregimes die er zijn gekomen of in aantal zijn uitgebreid na invoering van het Parkeerplan. Er wordt ingegaan op drie soorten parkeerplaatsen:

- Voorbehouden bewonersparkeerplaatsen (in relatie tot betalend parkeren)
- Commerciële straatregimes
- Ultrakorte parkeerplaatsen

2.6.1 Bewoners- en betalend parkeren

Begin 2018 zijn er 2017 parkeerplaatsen die gedurende de hele dag exclusief zijn voorbehouden voor bewoners, 4,4% van de totale parkeercapaciteit binnen het betalende gebied. Bewoners zijn daarnaast ook vrij om gratis te parkeren op betalende parkeerplaatsen, mits een geldige bewonersvergunning. Een eerste bewonersvergunning is gratis, een tweede betalend. Per domicilieadres kunnen niet meer dan twee bewonersvergunningen worden verkregen.

Binnen het gebied waarbinnen in 2015 een bewonersvergunning kon worden aangevraagd, is er een stijging in het aantal afgeleverde bewonersvergunningen van 3,2% (van 31.405 in 2015 naar 32.395 in 2017). Belangrijk is dat het aantal bewonersvergunningen samenhangt met het aantal adressen. Nieuwe ontwikkelingen zorgen dus mee voor de stijging in aantal bewonersvergunningen, al kan wellicht gesteld worden dat het aantal verhoudingsgewijs beperkt is gestegen. Daarnaast stijgt ook het aantal bewoners in de stad.

In onderstaande Tabel 2.21 wordt het aantal bewonersvergunningen per bewonerszone uitgezet ten opzichte van het aantal adressen en parkeerplaatsen.

Tabel 2.21 Verhouding aantal bewonersvergunningen per adres en per parkeerplaats (2017)

BEWONERS-ZONE	Aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners	Verhouding	Aantal eerste bewonersvergunningen	Aantal tweede bewonersvergunningen	Totaal aantal bewonersvergunningen	Aantal adressen	Aandeel bewonersvergunningen per adres	Aandeel bewonersvergunningen per parkeerplaatsen
BEW01	3.673	92	2,5%	3.479	347	3.826	9.052	42,3%	104,2%
BEW02	4.255	475	11,2%	4.579	401	4.980	11.635	42,8%	117,0%
BEW03	3.042	343	11,3%	3.073	283	3.356	10.582	31,7%	110,3%
BEW04	1.841	301	16,3%	2.558	247	2.805	7.404	37,9%	152,4%
BEW05	2.922	114	3,9%	3.046	266	3.312	6.566	50,4%	113,3%
BEW06	2.205	133	6,0%	1.901	169	2.070	4.568	45,3%	93,9%
BEW07	2.844	35	1,2%	2.479	231	2.710	4.950	54,7%	95,3%
BEW08	545	0	-	269	23	292	678	43,1%	53,6%
BEW09	5.560	71	1,3%	4.602	359	4.961	8.798	56,4%	89,2%
BEW10	5.723	85	1,5%	5.181	352	5.533	9.785	56,5%	96,7%
BEW11	4.571	210	4,6%	4.421	323	4.744	10.178	46,6%	103,8%
BEW12	3.886	139	3,6%	2.708	138	2.846	6.665	42,7%	73,2%
BEW13	3.139	25	0,8%	2.040	146	2.186	4.392	49,8%	69,6%
BEW14	2.494	22	0,9%	1.967	129	2.096	4.401	47,6%	84,0%
TOTAAL ⁽¹⁾	44.991	2.017	4,4%	41.634	3359	44.993	97.266	46,3% ⁽²⁾	100,0%

⁽¹⁾ De totalen in bovenstaande tabel komen niet overeen met de som van de waarden voor de verschillende bewonerszones. Dit komt doordat aantallen parkeerplaatsen, bewonersvergunningen en adressen dubbel worden geteld in de grensstraten waar bewonerszones overlappen. De totalen onderaan de tabel zijn de werkelijke totalen.

⁽²⁾ Niet alle adressen zijn domicilieadressen. Het werkelijke percentage zal vermoedelijk licht hoger liggen.

Uit bovenstaande tabel kan worden besloten dat er aan bijna de helft van de adressen een bewonersvergunning is gekoppeld. In totaal zijn er ongeveer evenveel bewonersvergunningen als

beschikbare parkeerplaatsen binnen het betalende gebied. Wel moet gesteld worden dat niet alle voertuigen met een bewonersvergunning geparkeerd zijn op openbare parkeerplaatsen. Hieronder wordt in Tabel 2.22 verduidelijkt wat het gemiddelde aandeel bewoners is dat zich parkeert op straatparkeerplaatsen.

In totaal zijn er 44.991 parkeerplaatsen binnen het gebied waarbinnen een bewonersvergunning kan worden aangevraagd (exclusief satellietgebieden: de blauwe zones die buiten het betalend gebied liggen). Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit areaal gedurende de dag gemiddeld gezien voor 62% bezet is door een combinatie van bewoners (60%) en bezoekers (40%). Doorheen de dag kunnen deze verhoudingen fluctueren: overdag is het aandeel bezoekers gemiddeld gezien groter, 's avonds stijgt het aandeel bewoners. In onderstaande analyse is rekening gehouden met de gemiddelde situatie.

Het blijkt dat, gemiddeld gezien, 37% van de straatparkeerplaatsen wordt bezet door bewoners. Dat maakt dat in principe 63% van de parkeerplaatsen vrij zijn voor bezoekers. Van de plaatsen die niet door bewoners worden bezet, wordt ongeveer vier op de tien ingenomen door bezoekers (25% van het totale areaal), 38% van het totale areaal werd tijdens deze registratie niet bezet. Dit betekent echter niet dat in de praktijk 38% van de capaciteit beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat voertuigen op een dergelijke manier geparkeerd staan dat de maximale capaciteit niet benut kan worden. Ook betekent dit niet dat deze parkeerplaatsen nooit gebruikt worden: tijdens piekmomenten kan de bezetting gemiddeld gezien hoger zijn. Tot slot is het aantal vrije plaatsen in de centrumzones lager dan in de randzones.

Tabel 2.22 Overzicht aantal bezette en vrije parkeerplaatsen per bewonerszone (2017)

BEWONERS-ZONE	Aantal parkeerplaatsen	Bezetting (gemiddeld)		Aandeel bewoners					Aandeel bezoekers		
		Aantal bezette parkeerplaatsen		Aandeel bewoners	Aandeel bezoekers	Aantal bezette parkeerplaatsen door bewoners	Aantal vrije parkeerplaatsen voor bezoekers	Aantal vrije plaatsen bezet door bezoekers	Aandeel parkeerplaatsen bezet door bewoners	Aandeel parkeerplaatsen bezet door bezoekers	Aandeel vrije parkeerplaatsen
BEW01	3.673	72%	2.645	61%	39%	1.613	2.060	1.031	44%	28%	28%
BEW02	4.255	58%	2.468	64%	36%	1.579	2.676	888	37%	21%	42%
BEW03	3.042	72%	2.190	44%	56%	964	2.078	1.227	32%	40%	28%
BEW04	1.841	69%	1.270	65%	35%	826	1.015	445	45%	24%	31%
BEW05	2.922	71%	2.075	68%	32%	1.411	1.511	664	48%	23%	29%
BEW06	2.205	65%	1.433	63%	37%	903	1.302	530	41%	24%	35%
BEW07	2.844	57%	1.621	72%	28%	1.167	1.677	454	41%	16%	43%
BEW08	545	41%	223	64%	36%	143	402	80	26%	15%	59%
BEW09	5.560	59%	3.280	63%	37%	2.067	3.493	1.214	37%	22%	41%
BEW10	5.723	67%	3.834	60%	40%	2.301	3.422	1.534	40%	27%	33%
BEW11	4.571	61%	2.788	60%	40%	1.673	2.898	1.115	37%	24%	39%
BEW12	3.886	60%	2.332	49%	51%	1.142	2.744	1.189	29%	31%	40%
BEW13	3.139	52%	1.632	55%	45%	898	2.241	735	29%	23%	48%
BEW14	2.494	51%	1.272	56%	44%	712	1.782	560	29%	22%	49%
TOTAAL ⁽¹⁾	44.991	62%	28.954	60%	40%	17.455	29.245	11.499	37%	25%	38%

⁽¹⁾ Het totaal aantal parkeerplaatsen in bovenstaande tabel komt niet overeen met de som van de waarden voor de verschillende bewonerszones. Dit komt doordat het aantal parkeerplaatsen dubbel wordt geteld in de grensstraten waar bewonerszones overlappen. Het totaal onderaan de tabel is het werkelijke totaal.

Een analoge tabel maken voor de voormeting is niet mogelijk gezien binnen de uitbreiding van het betalende gebied geen onderscheid kan gemaakt worden tussen bewoners en bezoekers. Wel kan gesteld worden dat de gemiddelde parkeerdruk tijdens de voormeting 78% was en er dus 22% van de straatparkeerplaatsen in theorie vrij was binnen het gebied dat nu betalend is. Van alle parkeerplaatsen binnen het betalend gebied zijn er 16% extra onbezet ten opzichte van de voormeting. Rekening houdend met de regel die stelt dat 85% bezetting gelijk is aan volzet (en er dus minimaal 15% van het areaal vrij moet zijn), kan gesteld worden dat het aantal vrije parkeerplaatsen in het parkeerareaal geëvolueerd is naar een acceptabeler niveau.

Kaartmateriaal met de bezetting van bewoners en bezoekers kan worden teruggevonden in **BIJLAGE D: VERHOUDING BEWONERS/BEZOEKERS** (D1 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, voormeting, D2 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, nameting, D3 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, voormeting en D4 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, nameting). Het cijfermateriaal van de voormeting moet goed worden geïnterpreteerd: door de uitbreiding van het betalend gebied zijn de procentuele aandelen bewoners en bezoekers (en voor de bewonerszones aan de rand het sterkst) uit balans.

2.6.2 Commerciële straten

In een aantal commerciële straten geldt een aangepast parkeerregime om winkelende bezoekers voldoende parkeerplaats te bieden. Overdag is er tussen 9 en 19 uur een parkeerdurbeperking van 3 uur en is langparkeren er niet mogelijk. Het doel is meer rotatie in het parkeren te verkrijgen. Er zijn twee types commerciële straten:

- Een commerciële straat is een straat waar veel handelszaken en/of horeca aanwezig zijn. Deze straten vragen om meer rotatie in het parkeren zodat parkeerplaatsen sneller vrijkomen en winkelende bezoekers dicht bij hun doel kunnen parkeren. Om die reden wordt in straten met dit regime een tijdslimiet van 3 uren opgelegd en wordt de mogelijkheid om een volledige dag betalend te parkeren weggenomen. Bewoners kunnen echter wel onbeperkt parkeren indien ze in het bezit zijn van een geldige bewonersvergunning in de desbetreffende zone.
- In een commerciële plus straat geldt hetzelfde principe als in een commerciële straat, met die uitzondering dat bewoners er overdag niet kunnen parkeren met hun bewonersvergunning. Elke gebruiker dient een parkeerrecht aan te kopen dat maximum 3 uren geldig is. Dit zorgt ervoor dat de aanwezige parkeerplaatsen niet continu ingenomen worden en verhoogt de kans op een vrije parkeerplaats dus nog extra.

In oktober 2017 werd een manueel bezettingsonderzoek uitgevoerd in de commerciële straten. De resultaten van het onderzoek zijn terug te vinden in **Tabel 2.23**. Uit dit onderzoek blijkt dat de parkeerplaatsen in de commerciële straten een bezetting kennen die een stuk hoger is dan de in de nameting geregistreerde gemiddelde parkeerdruk in de parkeertariefzones, namelijk 59% in de ochtend en middag en 70% in de avond. De hoge bezettingsgraden, ook in de avond, geven aan dat

de parkeervraag van bewoners en bezoekers groot is in deze straten. Het aantal vrije parkeerplaatsen wordt daardoor mogelijk sterk gelimiteerd. Het commercieel regime met extra rotatie, dat in deze straten van kracht is, zorgt ervoor dat er tegemoet gekomen wordt aan de parkeervraag van beide groepen.

Tabel 2.23 Bezetting parkeerplaatsen met commercieel regime (oktober 2017)

STRAAT	REGIME	BEZETTING 9u	BEZETTING 14u	BEZETTING 19u
Gentbruggeplein	Commercieel	67%	70%	103%
Brusselsesteenweg	Commercieel plus	82%	91%	106%
Jacques Eggermontstraat	Commercieel	83%	108%	100%
Ledebergplein	Commercieel	90%	101%	127%
Normaalschoolstraat ⁽¹⁾	Commercieel	7%	43%	93%
Wondelgemstraat	Commercieel plus	60%	87%	96%
Edmond van Beverenplein	Commercieel	79%	72%	81%
Joremaaie	Commercieel	84%	104%	104%
Dampoortstraat	Commercieel plus	42%	97%	84%
Dendermondsesteenweg	Commercieel	81%	84%	111%
Antwerpsesteenweg	Commercieel plus	67%	77%	87%
TOTAAL ⁽²⁾		73% ⁽²⁾	85% ⁽²⁾	99%

⁽¹⁾ In de Normaalschoolstraat was overdag een parkeerverbod van kracht.

⁽²⁾ Totalen voor 9u en 14u veranderen naar respectievelijk 75% en 86% indien de Normaalschoolstraat buiten beschouwing gelaten wordt.

Aan de hand van de verkochte parkeertickets kan de parkeertijd van het gemiddelde parkeerticket dat wordt verkocht in bovenstaande straten worden geanalyseerd en vergeleken met de duur in straten die een gelijkaardige functie hebben maar geen commercieel regime kennen. Onderstaande straten in de groene en oranje zone werden gedefinieerd als gelijkaardige straten:

- Groene zone: Antwerpsesteenweg (tussen Visitatiestraat en Hogeweg), Bevrijdingslaan (tussen Rooigemlaan en Emilius Seghersplein), Brugsesteenweg, De Punt, Emilius Seghersplein, Odilon Vanderlindenstraat (tussen Kerkstraat en Tweekapellenstraat), Parking Arbedpark, Parking Visitatiestraat, Zwijnaardsesteenweg (tussen Achilles Musschestraat en De Pintelaan), Zwijnaardsesteenweg (ter hoogte van Rerum-Novarumplein)
- Oranje zone: Sleepstraat, Stapelplein

De resultaten van de analyse worden gevonden in **Tabel 2.24**. De waarden die worden getoond zijn gemiddelden voor de periode januari tot november. Tussen de maanden onderling zijn geen noemenswaardige verschillen op te merken. In de rode en gele tariefzones wordt deze analyse niet uitgevoerd gezien daar overal een parkeerdurbeperking van drie uur geldt.

Tabel 2.24 Gemiddelde parkeerduur betalende parkeertickets in commerciële straten (in uur), 2017

ZONE	COMMERCIËLE STRAAT	REGIME	GEMIDDELDE PARKEERDUUR	
			EXCL. GRATIS TICKETS	INCL. GRATIS TICKETS
ORANJE	Dampoortstraat	Commercieel plus	1,3	0,9
	Joremaaie	Commercieel	1,6	1,3
	TOTAAL		1,4	1,1
	VERGELIJBARE STRAAT		6,2	5,0
GROEN	Antwerpsesteenweg	Commercieel plus	1,4	0,9
	Brusselsesteenweg	Commercieel plus	1,5	0,9
	Edmond van Beverenplein	Commercieel	1,6	1,0
	Jacques Eggermontstraat	Commercieel	1,5	1,0
	Ledebergplein	Commercieel	1,6	1,1
	Normaalschoolstraat	Commercieel	1,7	1,1
	Wondelgemstraat	Commercieel plus	1,5	0,8
	Zwijnaardsesteenweg	Commercieel	1,7	1,3
	TOTAAL		1,6	1,0
	VERGELIJBARE STRAAT		7,9	4,4

Het gemiddelde parkeerticket in straten met een commercieel regime heeft een parkeerduur van ongeveer anderhalf uur, excl. gratis tickets. Wanneer de gratis transacties worden meegerekend, daalt de gemiddelde parkeerduur met nog een half uur, wat de rotatie op deze parkeerplaatsen nog verhoogt. De parkeerduur in straten met een gelijkaardige functie ligt een stuk hoger in zowel de oranje (6,2u excl. en 5u incl. gratis tickets) als groene tariefzone (7,9u excl. en 4,4u incl. gratis tickets). Over het aantal verkochte tickets kan geen eenduidige vergelijking worden gemaakt.

2.6.3 Ultrakort parkeren

Om leveranciers en bezoekers de mogelijkheid te bieden om kort te parkeren worden er ultrakort parkeerplaatsen ingericht. Leveranciers vinden op die manier een vrije parkeerplaats om een levering op te halen of af te zetten; een bezoeker vindt er plaats om een snelle boodschap te doen. Op dit type parkeerplaatsen kan men tussen 7u en 19u enkel mits het registreren van een kortparkeersessie parkeren: in de groene tariefzone is dat maximum 30 minuten, in alle andere tariefzones 15 minuten. De beperking in tijd geldt voor elke gebruiker en dus ook voor bewoners en mindervaliden. Hiervoor kunnen maximaal twee gratis transacties worden gebruikt per dag. Daarna zijn kortparkeersessies betalend.

In onderstaande Tabel 2.25 staat het aantal transacties uitgezet voor de ultrakorte parkeerplaatsen (PPL) die in voege zijn gegaan bij de uitrol van het Parkeerplan. In dit totaal zitten zowel ultrakorte sessies als gratis transacties (die eenzelfde parkeerduur hebben) vervat. Gemiddeld gezien worden er per maand 2.346 ultrakorte parkeertickets verkocht, een totaal van 69 tickets per parkeerplaats. Dat

betekent dat er per parkeerplaats gemiddeld gezien bijna 3 tickets worden genomen per dag. Deze parkeerplaatsen worden daardoor niet sterk bezet doorheen de dag, wat maakt dat de plaatsen snel vrijkomen voor leveranciers die willen laden of lossen en daarmee hun doel bereiken. Mogelijk neemt niet iedereen voor een kwartier een ticket en is dit aantal daardoor een onderschatting van het werkelijke aantal parkeertickets dat wordt genomen.

Tabel 2.25 Aantal verkochte ultrakort parkeertickets, jan-nov 2017

LOCATIE	PPL	JAN	FEB	MAA	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	GEM
Brabantdam 164	2	338	127	349	274	213	315	256	362	350	323	344	296
Forelstraat 147	3	122	103	131	101	111	128	112	127	124	115	113	117
Franklin Rooseveltlaan 1	5	236	189	294	93	72	122	129	238	297	263	227	196
Graaf van Vlaanderenplein 30	3	352	252	305	279	296	270	263	228	328	325	292	290
Hippoliet Lippensplein 24	2	93	85	106	103	123	101	100	182	162	117	86	114
Lange Violettestraat 6	3	361	341	349	288	279	269	206	254	308	335	290	298
Maria Hendrikaplein 35	6	353	360	361	337	351	332	203	222	225	122	75	267
Maria Hendrikaplein 40	3	46	39	60	56	41	39	57	66	69	60	57	54
Oude Houtlei 146	3	138	171	103	88	130	149	21	94	74	124	114	110
Poel 15	4	-	-	490	371	502	534	196	763	927	912	736	603
TOTAAL	34	2.039	1.667	2.548	1.990	2.118	2.259	1.543	2.568	3.383	3.214	2.775	2.346

2.7 Conclusie

Het totale parkeerareaal in het huidige betalend gebied is gedaald doorheen de laatste jaren: van 43.097 straatparkeerplaatsen in 2012 naar 41.995 plaatsen in 2017. De totale parkeercapaciteit is daarmee gedaald met 2,6%. De daling in capaciteit weegt het sterkste door in de rode (-10,9%) en oranje (-3,5%) tariefzones en is doorheen de jaren voornamelijk te wijten aan herinrichtingen van het openbaar domein. Daarnaast werd het autovrij gebied uitgebreid bij de invoering van het Circulatieplan, waardoor in april 2017 221 parkeerplaatsen verdwenen in de rode tariefzone. De invoering van het Parkeerplan zelf heeft niet specifiek bijgedragen aan het dalend aantal straatparkeerplaatsen. Verder werd de laatste jaren ook meer ingezet op specifieke parkeerplaatsen om het parkeren voor bewoners (+746 plaatsen of +58,7%) en mindervaliden (+48 plaatsen of +9,4%) te ondersteunen. Ook het aantal autodeelplaatsen stijgt jaar na jaar.

Wat betreft de bezetting van deze straatparkeerplaatsen kan gesteld worden dat ze sinds de invoering van het Parkeerplan gedaald is naar een acceptabeler niveau. De gemiddelde parkeerbezetting doorheen de dag is binnen het betalend gebied met 14%-punt gedaald van 77% naar 63%. 's Avonds, wanneer de parkeerdruk gemiddeld het grootst is, is de bezetting binnen dit gebied gedaald van 83% naar 70%. Binnen het gebied waarbinnen een bewonersvergunning kan worden aangevraagd, dat iets ruimer is dan het betalend gebied, zijn de verschillen in parkeerdruk nog iets groter. Op beide niveaus zijn dezelfde dalingen in parkeerbezetting 's ochtends, 's middags en 's avonds op te merken. Deze cijfers geven aan dat de globale bezetting nu ruim onder de 85% ligt, de richtlijn vanaf wanneer een parkeerareaal volzet is en er parkeerproblemen ontstaan, parkeerzoekend verkeer verhoogt, etc. In zones waar de bezetting voor de invoering van het Parkeerplan dicht bij dit percentage lag, kan nu gesteld worden dat meer plaatsen vrij zijn, zowel voor bewoners als bezoekers. Enkele concrete voorbeelden zijn de Brugse Poort (waar vroeger een parkeerprobleem was in de avond, is dit er nu niet meer), meer algemeen de rode tariefzone (waar dezelfde trend opvalt) en de studentenbuurt (ook daar daalt de parkeerbezetting naar een acceptabeler niveau). Uit het evaluatierapport Circulatieplan blijkt bovendien dat de doorstroming op de hoofdontsluitingswegen in de binnenstad globaal is verbeterd. In combinatie met de lagere parkeerbezetting op straat, zou dit moeten resulteren in minder zoekverkeer en een betere bereikbaarheid van de vrije parkeerplaatsen.

In de niet-betalende zone die onderzocht werd, stijgt de parkeerdruk gemiddeld gezien met 9%. De bezetting blijft daar echter ruim onder de 85% en evolueert meer een bezettingsgraad, gelijkaardig aan die in het betalend gebied. Globaal gezien zijn er in de niet-betalende zones geen problemen naar bezetting, maar mogelijk is de parkeerbezetting er op sommige plaatsen op een lokaal niveau wel hoog tot zeer hoog. Gezien de bezetting vooral overdag (+10%-punt in de ochtend, +13%-punt in de middag) en veel minder in de avond (+4%-punt) stijgt, wordt de stijging in dit gebied vermoedelijk veroorzaakt door bezoekers en werknemers (langparkeerders) die zich na invoering van het Parkeerplan meer aan de rand van het betalend gebied parkeren en met een andere modus de verplaatsing naar de binnenstad verderzetten. Daarmee lijkt de doelstelling wat betreft parkeergedrag van deze doelgroepen behaald.

In parkeerduur zijn er weinig of geen verschuivingen op te merken tussen de situatie voor en na de uitrol van het Parkeerplan. In het betalend gebied is het aandeel kort- of middellang parkeerders iets gedaald (-2%-punt), terwijl het aandeel langparkeerders iets is gestegen (+2%-punt). In het geanalyseerde niet-betalend gebied is een iets sterkere verschuiving op te merken: met respectievelijk -3%-punt en +3%-punt. Daarbij moet gekaderd worden dat de verhouding tussen bewoners en bezoekers anders komt te zitten: bij de groepen kort- en middellangparkeerders dalen de aandelen bezoekers met respectievelijk 6%-punt en 5%-punt. Het aandeel langparkeerders kent een lichte stijging aan bezoekers met één procentpunt. De langere parkeerduur in combinatie met de parkeerdrukstijging buiten het betalend gebied doet vermoeden dat er potentieel is voor het meer gebruiken van park-and-rides.

Aansluitend aan de analyses naar parkeerduur uit de uitgevoerde parkeeronderzoeken, werden de verkochte parkeertickets geanalyseerd naar de gemiddelde duur (betaalde parkeertijd) van het parkeerticket. De gemiddelde duur is het laagst in de rode en gele tariefzones, waar een duurbepanking van drie uur werd opgelegd: 1,9 uur. In de oranje en groene tariefzones is de duur van het gemiddelde ticket respectievelijk 10,6 en 12,4 uur. Voor deze twee zones is dat de duur inclusief dagtickets. Wanneer enkel de kortparkeertickets in beschouwing worden genomen, is de duur van het gemiddelde ticket 3,7 uur in de oranje tariefzone en 2,5 uur in de groene. Een vergelijking binnen het betalend gebied van 2015 en het overeenkomstige betalend gebied in 2017 leert dat de gemiddelde duur van de parkeertickets is gestegen met ongeveer een half uur (van 7,4 naar 7,8 uur – inclusief dagtickets). Gezien de duur van de kortparkeertickets bijna een uur daalt (van 3,6 uur naar 2,7 uur – exclusief dagtickets) is het duidelijk dat het aandeel dagtickets aanzienlijk is gestegen.

Het aantal parkeertickets dat werd verkocht in 2017 ligt na invoering van het Parkeerplan iets hoger dan in 2015: een stijging van 5,2% die wordt gevormd door een stijging aan betalende parkeertickets met 14,2% en een daling aan gratis tickets met 14,8%. Het aantal verkochte tickets stijgt niet evenredig met de uitbreiding van het betalend gebied, dat naar parkeerareaal met 130% is toegenomen. Binnen het gebied dat in 2015 betalend was, daalt het aantal betalende tickets met 20%. De daling is het sterkst in de rode (-42,4%) en gele (-24,5%) tariefzones en is te wijten aan de beperking in parkeerduur die in deze zones wordt opgelegd. Het totaal aantal dagtickets dat in 2015 werd aangekocht in de rode en gele tariefzone valt weg, en wordt voor een deel gecompenseerd in de oranje en groene tariefzone, waar de duur van het gemiddelde parkeerticket stijgt. De daling in aantal tickets is, voor alle tariefzones, net iets sterker op weekdays (-21%) dan op zaterdag (-18%). Gemiddeld gezien wordt er per dag per parkeerplaats ongeveer 1 ticket verkocht in de rode tariefzone. In de oranje tariefzone is dat 0,6 ticket en in de gele en groene zone 0,4. De rode tariefzone kent met andere woorden de hoogste rotatie in de bezetting van parkeerplaatsen door bezoekers.

De totale parkeertijd die wordt verkocht binnen het gebied dat al betalend was in 2015 is gedaald met 17,1%. Wanneer het volledig betalend gebied van 2015 met het volledig betalend gebied van nu wordt vergeleken, stijgt de totale verkochte parkeertijd met 38,2%. Het nieuwe betalend gebied, waar procentueel meer dagtickets worden verkocht in vergelijking met het oude betalende gebied, is goed voor 40% van de totale betaalde parkeertijd in 2017.

De beperkte stijging in aantal verkochte tickets binnen een betalend gebied dat sterker is uitgebreid en de sterke daling in aantal verkochte tickets binnen de rode tariefzone kunnen worden verklaard door de volgende factoren. Om te beginnen treedt er wellicht een modal shift op na invoering van het Parkeerplan en het Circulatieplan. Uit het evaluatierapport Circulatieplan komt namelijk naar voor dat het aantal auto's dat de stad binnen rijdt is gedaald met 12% en wordt gecompenseerd door een stijgend aantal fietsers in de binnenstad met 25% en een toename met 8% openbaar vervoer reizigers. Mogelijk is er daarnaast ook een aandeel bezoekers dat minder vaak met de auto naar Gent komt na invoering van het Parkeerplan en, in mindere mate, na invoering Circulatieplan. Ten tweede is ook het autovrij gebied groter geworden bij de invoering van het Circulatieplan, waarbinnen 221 parkeerplaatsen werden geschrapt. Specifieke voorbehouden parkeerplaatsen die wegvielen, werden aan de rand van het autovrij gebied gecompenseerd. De uitbreiding van het autovrij gebied zorgde ervoor dat in de rode tariefzone 286 betalende parkeerplaatsen wegvielen (8,5% van het totaal areaal in die zone). In totaal daalde de capaciteit binnen deze zone met 10,9% van 2012 naar 2017. Ten derde wordt de algemene daling in de parkeerdruk op straat veroorzaakt door een lager aandeel bezoekers, vooral bij de groep kort- en middellang parkeerders. Een vierde reden is dat er, wellicht door de wijzigingen in tariefstructuur, meer dagtickets en minder kortparkeertickets worden gekocht. Vermoedelijk hangt de sterke daling in aantal tickets in de rode tariefzone ook samen met de sterke daling in parkeerbezetting in bewonerszone 2, waar zich een groot deel van de rode tariefzone bevindt. Ten vijfde is het sinds 12 juni 2017 mogelijk om parkeertickets aan te kopen via app of sms. Het aandeel mobiele parkeertickets blijft stijgen, ten koste van het aandeel parkeertickets dat aan een parkeerautomaat wordt gekocht. Begin 2018 ligt dit aandeel op meer dan 5%. Tot slot speelt ook de configuratie van de nieuwe generatie parkeerautomaten een rol. Een eerste aspect is dat het aantal gratis tickets per dag is beperkt tot twee, waardoor het aandeel daalt, en dat er geen fysieke knop meer is om een dergelijk ticket te verkrijgen gezien nu de nummerplaat van het voertuig moet worden ingevoerd. Verder wordt een verlenging van een parkeerticket gekoppeld aan het initiële parkeerticket in één en dezelfde transactie, waar vroeger meerdere transacties werden geregistreerd.

De daling in aantal parkeertickets wordt tot slot vooral veroorzaakt door de invoering van het Parkeerplan. De trends tussen de eerste en tweede nameting van het parkeeronderzoek tonen erg gelijke trends wat betreft de evolutie in parkeerbezetting, althans voor de gele en groene tariefzone. Daarnaast stijgt het aantal parkeertickets slechts beperkt mee met de uitbreiding van het betalend gebied. De invoering van het Circulatieplan zorgt voor een dip in het aantal verkochte tickets, maar komt in de maanden daarop terug naar het oorspronkelijke niveau.

Het aantal afgeleverde bewonersvergunningen binnen het betalend gebied van 2015 is gestegen met 3,2%, en gemiddeld gezien heeft bijna de helft van de adressen een bewonersvergunning. In totaal zijn er in het huidige betalende gebied evenveel bewonersvergunningen afgeleverd als er parkeerplaatsen zijn op het openbaar domein binnen het betalende gebied. Het bewonersparkeren wordt daarom ondersteund door een stijgend aantal parkeerplaatsen dat is voorbehouden voor bewoners. Van 2012 naar 2018 gaat dit over 746 plaatsen of een stijging van 58,7%. Van het totale betalende parkeerareaal is momenteel 4,4% voorbehouden voor bewoners. Hogerop deze conclusie werd al duidelijk dat er door de ingrepen van het Parkeerplan ruimte is gecreëerd voor zowel

bewoners als bezoekers. Globaal gezien ligt de gemiddelde bezetting doorheen de dag nu op 62% binnen het gebied van de bewonerszones ('s avonds is dat 70%). Van de bezette parkeerplaatsen is 60% bezet door bewoners, 40% door bezoekers, werknemers, etc. Gemiddeld gezien was daarmee op het moment van het parkeeronderzoek in oktober 2017 37% van het beschikbare parkeerareaal bezet door bewoners, 25% door bezoekers. Daarmee blijft de parkeerbezetting ruim onder de 85% en zorgt deze, globaal gezien en binnen alle bewonerszones, voor meer ruimte voor zowel bewoners als bezoekers.

Tot slot worden ook de commerciële straatregimes en het ultrakort parkeren nog besproken. De commerciële straten kennen, zeker in de avond, een erg hoge bezetting in vergelijking met de in het parkeeronderzoek gemeten bezettingsgraden. De hoge bezetting in de avond wijst op een grote parkeervraag van bewoners, die overdag op de aanwezigheid van bezoekers. Het commercieel regime kan een ondersteunende maatregel zijn om het parkeren voor beide doelgroepen te faciliteren. Verder ligt de gemiddelde parkeerduur er op ongeveer anderhalf uur exclusief gratis tickets en ongeveer een uur inclusief gratis tickets. In straten met een vergelijkbare karakter meer zonder commercieel regime is de gemiddelde parkeerduur een stuk hoger: in de oranje tariefzone 6,2 uur exclusief gratis tickets en 5 uur inclusief gratis tickets. In de groene zone is dat 7,9 uur exclusief gratis tickets en 4,4 uur inclusief gratis tickets. Op ultrakorte parkeerplaatsen worden gemiddeld gezien drie parkeertickets per parkeerplaats per dag genomen. Deze parkeerplaatsen worden daardoor niet sterk bezet doorheen de dag, wat maakt dat de plaatsen snel vrijkomen voor leveranciers die willen laden of lossen en daarmee hun doel bereiken. Voor beide regimes is het moeilijk om op basis van deze beschikbare gegevens gegronde uitspraken te doen over het functioneren ervan. Bijgevolg zijn dit voorzichtige conclusies.

3. PARKEREN IN INPANDIGE PARKINGS

Bij de invoering van het Parkeerplan werd het beleid in de inpandige parkings aangepast. Afhankelijk van de locatie, bereikbaarheid en omgevingsdraagkracht werd een onderscheid gemaakt tussen:

- Rotatieparkings: hier geldt een beperking op het aantal abonnementen en worden oplopende tarieven gebruikt (vanaf 6u parkeren wordt een bijkomend uur parkeren in rotatieparkings duurder dan in parkings voor gemengd gebruik) om langparkeren te ontmoedigen en voldoende capaciteit te behouden voor kortparkeerders. Dit beleid geldt in de parkings Vrijdagmarkt, Sint-Michiels en Reep.
- Parkings voor gemengd gebruik: in deze parkings wordt gekozen om het langparkeren te ondersteunen (via abonnementen). Kort- en langparkeren is in deze parkings evenwichtiger verdeeld dan in de rotatieparkings. Dit beleid geldt voor de parkings Ramen, Savaanstraat, Sint-Pietersplein.

Bijkomend wordt de parkeercapaciteit van de inpandige parkings begrensd om zo bij te dragen aan een gunstig verblijfsklimaat.

In de volgende onderdelen wordt nagegaan of het beoogde beleid werkt: door welk type parkeerders worden de beide types parkings bezet en wanneer en hoe lang wordt er geparkeerd?

Om hierover uitspraken te kunnen doen, wordt data geanalyseerd die de automatische telsystemen in de inpandige parkings hebben verzameld. Op het onderdeel parkeercapaciteit na, wordt in dit hoofdstuk enkel rekening gehouden met de inpandige parkings die in het beheer van de Stad zijn, met name parkings Savaanstraat, Sint-Michiels, Sint-Pietersplein, Ramen, Reep en Vrijdagmarkt. De parkings die in privaat beheer zijn hebben een eigen beleid wat betreft parkeerregimes en worden niet verder besproken of geanalyseerd. Ook parking Tolhuis wordt achterwege gelaten voor verdere analyse, omdat deze een beperkte capaciteit heeft (165 plaatsen), niet is opgenomen in het verkeersgeleidingssysteem van de Stad en voornamelijk wordt gebruikt door buurtbewoners, gebruikers van de sporthal en stadspersoneel.

De aanpassing van de parkeertarieven bij de uitrol van het Parkeerplan viel samen met de uitrol van de rode en oranje tariefzone: in november 2016. Voor dit deel wordt bijgevolg data geanalyseerd van 2016 en 2017, dus ongeveer een jaar voor en een jaar na de aanpassing.

3.1 Parkeercapaciteit

In onderstaande tabel wordt de capaciteit van de huidige inpandige parkings binnen het Gentse betalende gebied weergegeven. De capaciteit die in onderstaande **Tabel 3.1** wordt weergegeven, is sinds 2013 onveranderd, met uitzondering van Parking Dok Noord, die werd geopend in 2016.

In totaal is van de bijna 9.000 inpandige parkeerplaatsen iets meer dan een derde in het beheer van de stad: 3.339 parkeerplaatsen. 5.655 parkeerplaatsen zijn in privaat beheer. Van de capaciteit die in het beheer van de Stad is, zijn 1.606 parkeerplaatsen voorzien in de rotatieparkings. De parkings voor gemengd gebruik bieden plaats aan 1.733 voertuigen.

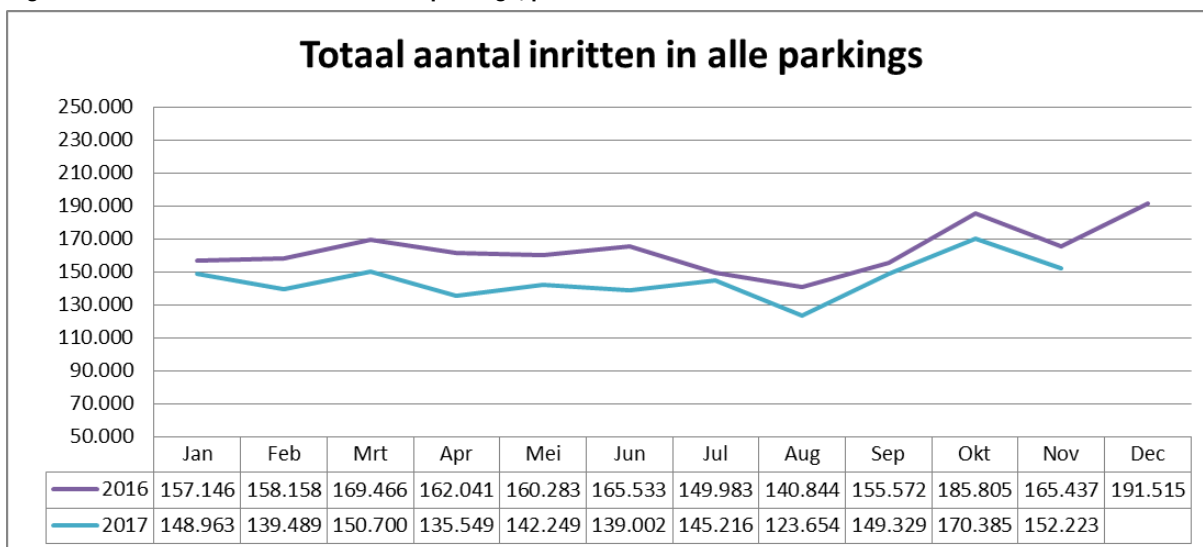
Tabel 3.1 Parkeercapaciteit in pandige parkings

NAAM PARKING	CAPACITEIT	EIGENAAR
P1: Parking Vrijdagmarkt	648	Stad Gent
P2: Parking Reep	486	Stad Gent
P3: Parking Zuid	1.043	Privaat
P4: Parking Savaanstraat	588	Stad Gent
P5: Parking Kouter	425	Privaat
P6: Center Parking	532	Privaat
P7: Parking Sint-Michiels	472	Stad Gent
P8: Parking Ramen	280	Stad Gent
P10: Parking Sint-Pietersplein	700	Stad Gent
Sint-Pietersstation	1.580	Privaat
Zuiderpoort	1.275	Privaat
Tolhuis	165	Stad Gent
Dok Noord	800	Privaat
TOTALE CAPACITEIT	8.994	

3.2 Aantal inritten

Een vergelijking van het totaal aantal inritten in de in pandige parkings tussen 2016 en 2017 (Figuur 3.1) toont aan dat het aantal inritten in alle maanden van 2017 lager ligt dan in dezelfde maanden in 2016. Voor de periode van januari tot november valt een daling op te tekenen van net geen 10%. In de eerste jaarhalf is de daling met 12% groter dan in de periode van juli tot november: iets meer dan 7%. Mogelijk is de oorzaak hiervan te wijten aan de invoering van het Parkeerplan (met hogere tarieven in de parkings) en het Circulatieplan (dat bezoekers kan afgeremd hebben om naar de stad te komen).

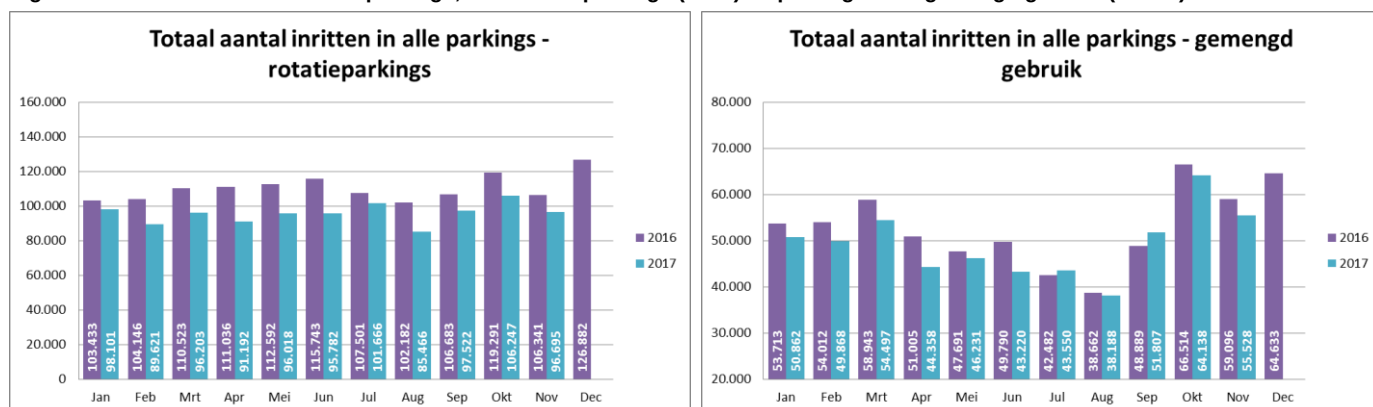
Figuur 3.1 Overzicht aantal inritten in alle parkings, per maand



Het aantal inritten in de inbandige parkings wordt in **Figuur 3.2** opgesplitst voor beide types parkings. De minder sterke daling (-7%) in de maanden juli tot november komt door het aantal inritten in de parkings voor gemengd gebruik: dat aantal ligt in 2017 bijna op het niveau van 2016. Gemiddeld gezien is bij deze parkings slechts een daling van 0,95% op te merken in die vijf maanden. Algemeen gezien is de daling in het aantal inritten het grootst in de rotatieparkings: -12% ten opzichte van -5% voor de parkings voor gemengd gebruik.

Precieze trendcijfers over het aantal inritten kunnen in **Tabel 3.2** worden geraadpleegd.

Figuur 3.2 Overzicht inritten in alle parkings, naar rotatieparkings (links) en parkings voor gemengd gebruik (rechts)



Tabel 3.2 Trendcijfers evolutie aantal inritten: 2016-2017

JAAR	ALLE PARKINGS			ROTATIEPARKINGS			PARKINGS GEMENGD GEBRUIK		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	972.627	797.641	1.770.268	657.473	541.998	1.199.471	315.154	255.643	570.797
2017	855.952	740.807	1.596.759	566.917	487.596	1.054.513	289.036	253.211	542.247
Evolutie	-12,00%	-7,13%	-9,80%	-13,77%	-10,04%	-12,09%	-8,29%	-0,95%	-5,00%

Om correcte conclusies te kunnen trekken en trends te kunnen identificeren, dienen deze cijfers naast de gegevens over parkeerbezetting en parkeerduur gelegd te worden. De bevindingen van deze en de komende hoofdstukken worden in de conclusie samen besproken.

3.3 Parkeerbezetting: overdag

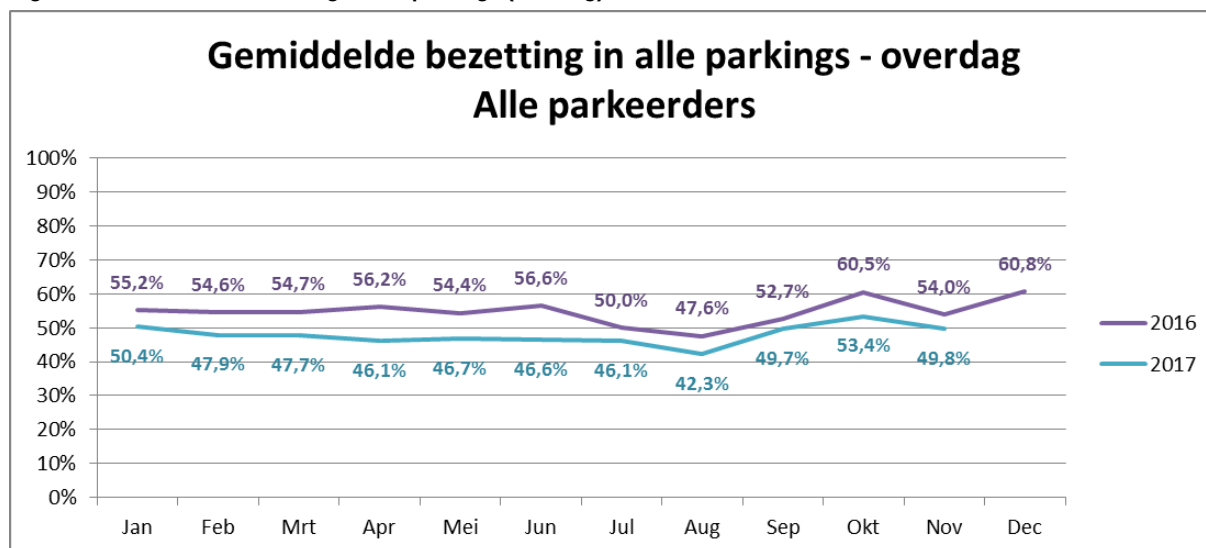
In dit onderdeel wordt de bezetting van de parkings besproken voor het tijdsvenster tussen 10u en 18u. Eerst wordt de gemiddelde bezetting in alle parkings besproken, daarna worden trends op een meer gedetailleerd niveau geanalyseerd en besproken: voor de beide types en individuele parkings.

3.3.1 Gemiddelde bezetting in alle parkings

De trends die bij het aantal inritten in de parkings werden geduid, komen ook terug in onderstaande grafiek (Figuur 3.3) met de gemiddelde bezetting overdag in alle inpassende parkings: er is ten opzichte van 2016 een daling in de bezetting (met 6,3%-punt van 54,2% in 2016 naar 47,9% in 2017), en de daling is kleiner in de tweede jaarhelft (-4,7%-punt) dan in de eerste (-7,7%-punt).

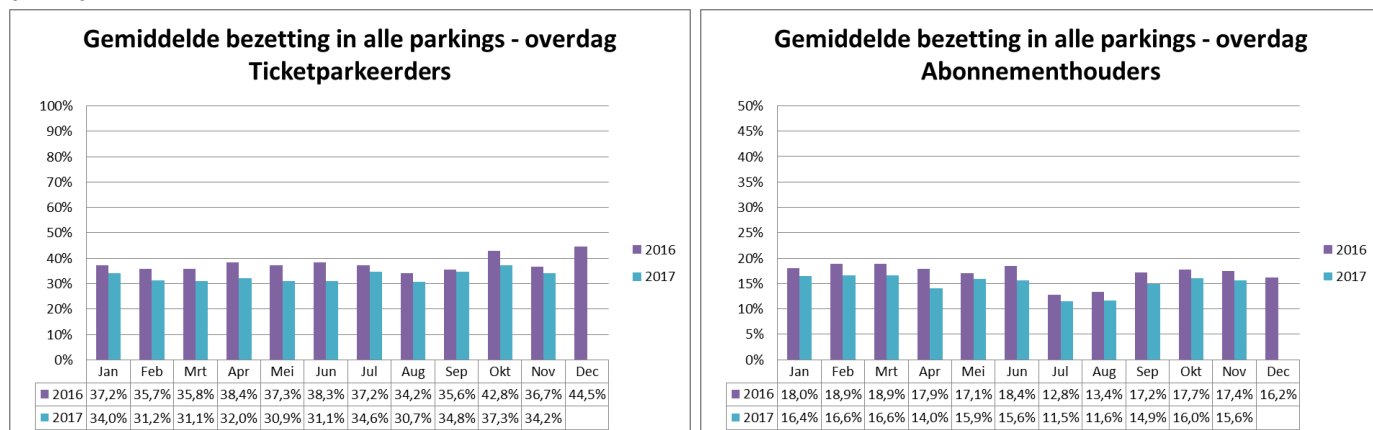
Onderstaande cijfers zijn gemiddelden voor de zes parkeergarages in het beheer van de stad, voor het tijdsvenster tussen 10 en 18u en zowel op weekdays, zaterdagen, zon- en feestdagen.

Figuur 3.3 Gemiddelde bezetting in alle parkings (overdag)



Een verdere opsplitsing van bovenstaande trends naar het aandeel ticketparkeerders en het aandeel abonnementhouders (Figuur 3.4) maakt duidelijk dat twee derde van de daling (-4,3%-punt) te wijten is aan de groep ticketparkeerders. Gezien deze groep ook ongeveer dubbel zo groot is, kan echter gesteld worden dat de daling relatief gezien wordt verdeeld tussen ticketparkeerders en abonnementhouders. Precieze trendcijfers over de bezetting overdag kunnen in Tabel 3.3 worden geraadpleegd.

Figuur 3.4 Gemiddelde bezetting in alle parkings (overdag), naar ticketparkeerders (links) en abonnementhouder (rechts)



Tabel 3.3 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (alle parkings, overdag): 2016-2017

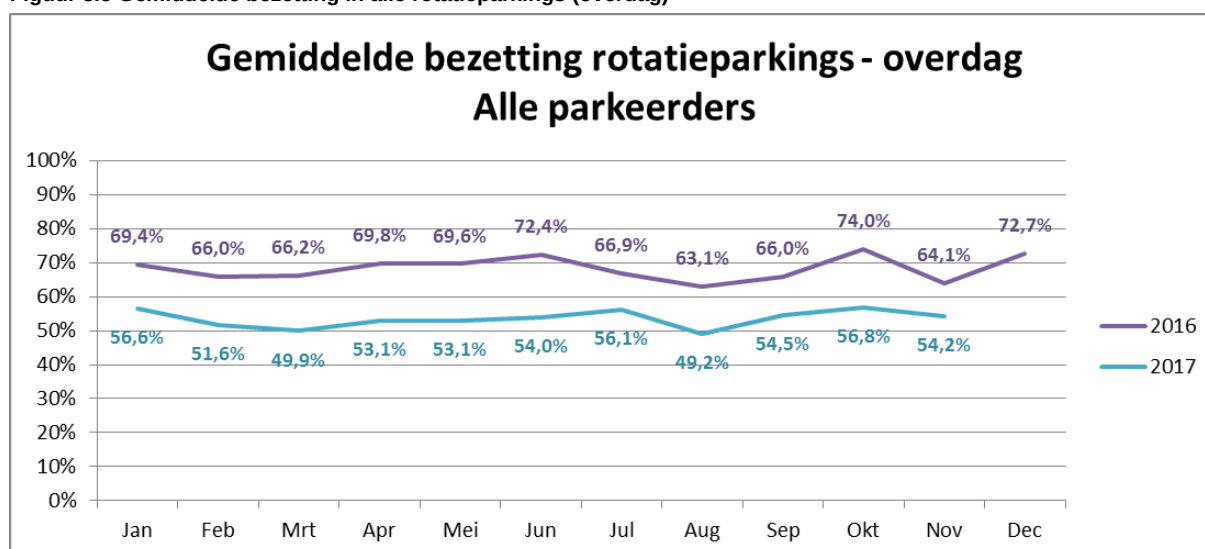
JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	55,3%	53,0%	54,2%	37,1%	37,3%	37,2%	18,2%	15,7%	17,1%
2017	47,6%	48,3%	47,9%	31,7%	34,3%	32,9%	15,9%	13,9%	15,0%
Evolutie (%-punt)	-7,7%	-4,7%	-6,3%	-5,4%	-3,0%	-4,3%	-2,4%	-1,8%	-2,1%
Evolutie (%)	-14,0%	-8,9%	-11,7%	-14,5%	-8,0%	-11,6%	-12,9%	-11,3%	-12,3%

Hierna worden de bezettingscijfers verder besproken per type parking en per parking individueel.

3.3.2 Rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt

De gemiddelde trends die hierboven reeds werden besproken, komen ook terug op het niveau van de rotatieparkings (Figuur 3.5): de bezetting daalt met 14,4%-punt ten opzichte van 2016 (van 68% naar 53,6%), maar het verschil in daling tussen de eerste (15,9%-punt) en tweede jaarhelften (12,7%-punt) wordt kleiner. Met andere woorden: er treedt wat betreft de bezetting in de rotatieparkings voor een stuk herstel op.

Figuur 3.5 Gemiddelde bezetting in alle rotatieparkings (overdag)

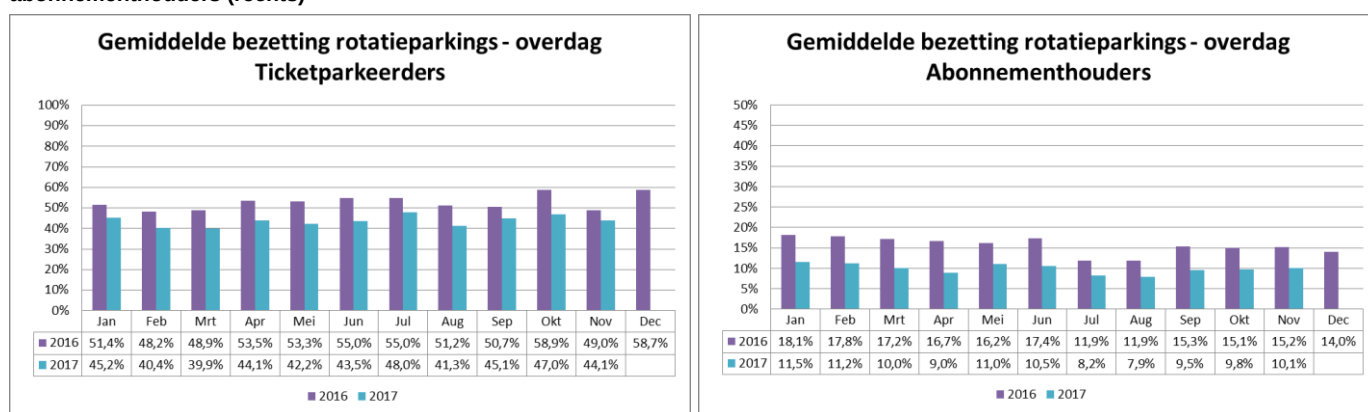


De sterke daling in de parkeerbezetting in deze parkings kan worden verklaard door het nieuwe beleid, dat meer inzet op kortparkeren. Dat valt ook op aan het aantal abonneenthouders: dit is verhoudingsgewijs de groep die het sterkst daalt. Meer dan één op de drie abonneenthouders die in 2016 overdag in de rotatieparkings parkeerde, doet dat daar nu niet meer (met een abonnement). Wellicht zijn dit werknemers die in Gent komen werken en nu op een andere manier in Gent parkeren (hetzij met een abonnement in een gemengde parking, met een parkeerticket in een parking of op straat) of zich met een andere modus (fiets, openbaar vervoer, park-and-ride,...) naar het werk verplaatsen.

Wat betreft het aandeel abonneementhouders (Figuur 3.6) toont het nieuwe beleid in de parkings de trend die verwacht werd. De kanttekening die gemaakt moet worden is dat ook de groep ticketparkeerders een daling kent (over het hele jaar met 8,6%-punt van 52,3% naar 43,7%, met een sterkere daling in de eerste jaarhelft dan in de tweede). Deze is wellicht te wijten aan de nieuwe parkeertarieven en de invoering van het Circulatieplan, dat de perceptie met zich kan hebben meegebracht dat Gent moeilijker te bereiken is, en/of bezoekers aanzet om een andere modus te kiezen om de verplaatsing te maken.

Precieze trendcijfers over de bezetting overdag kunnen in Tabel 3.4 worden geraadpleegd.

Figuur 3.6 Gemiddelde bezetting in alle rotatieparkings (overdag), naar ticketparkeerders (links) en abonneementhouders (rechts)



Tabel 3.4 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (rotatieparkings, overdag): 2016-2017

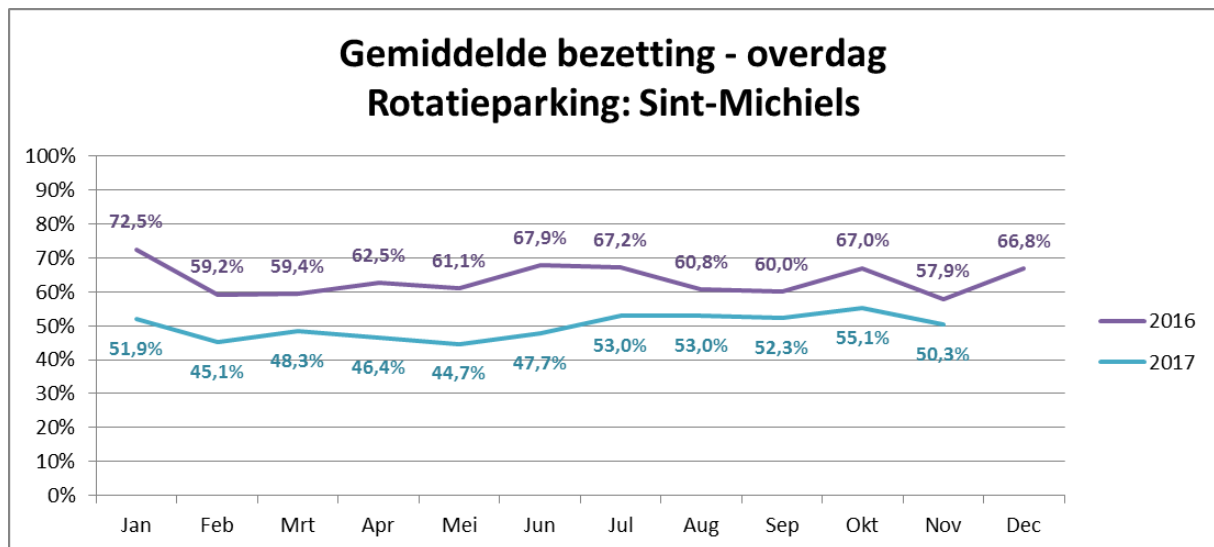
JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	68,9%	66,8%	68,0%	51,7%	53,0%	52,3%	17,2%	13,9%	15,7%
2017	53,1%	54,2%	53,6%	42,6%	45,1%	43,7%	10,5%	9,1%	9,9%
Evolutie (%-punt)	-15,9%	-12,7%	-14,4%	-9,2%	-7,9%	-8,6%	-6,7%	-4,8%	-5,8%
Evolutie (%)	-23,0%	-18,9%	-21,2%	-17,7%	-14,8%	-16,4%	-38,9%	-34,4%	-37,1%

In de grafieken hieronder worden de maandelijkse bezettingsgegevens apart weergegeven voor de drie rotatieparkings. De belangrijkste conclusies en opmerkingen over de getoonde trends (Figuur 3.7, Figuur 3.8 en Figuur 3.9) zijn:

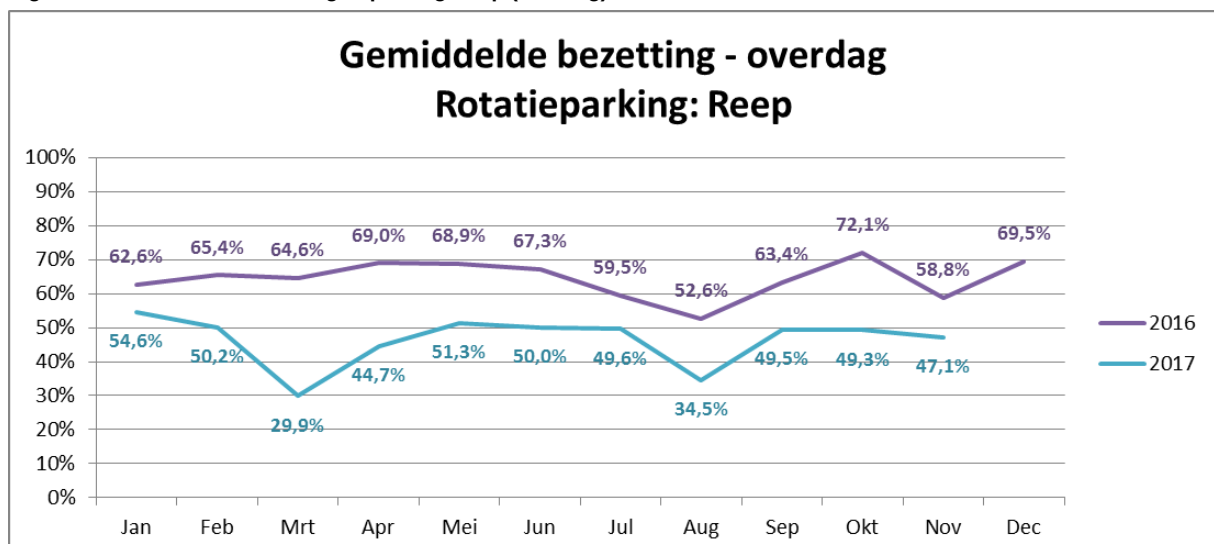
- De gemiddelde trends die hierboven werden beschreven (lagere bezetting in 2017, vooral in de eerste jaarhelft) lijken ook voor de drie parkings te kloppen.
- In het geval van parking Sint-Michiels speelt ook het Circulatieplan een rol: door de gewijzigde rijrichtingen vinden parkeerders nu eerst parking Ramen en pas daarna parking Sint-Michiels.

- In maart kent parking Reep een opvallend lage bezetting. Deze is te wijten aan een tijdelijke sluiting van de parking om de infrastructuur (inrit/uitrit) te kunnen aanpassen aan de nieuwe rijrichting in de straat, ten gevolge van het Circulatieplan. Wellicht is dit ook de reden van een kleine piek in maart in parking Vrijdagmarkt: een deel van de Reep-parkeerders heeft door de sluiting allicht geparkeerd in parking Vrijdagmarkt.
- De bezetting kent ook in augustus een opvallende daling in parking Reep. Wellicht is de oorzaak hiervan een combinatie van de seizoensgebonden trend (lagere bezetting in de zomer), het aandeel abonnementhouders van Sint-Bavo dat in de zomer niet parkeert. Deze laatste reden geldt ook voor de maand juli, maar deze (mogelijke) daling wordt gemaskeerd door de bezetting tijdens de Gentse Feesten.

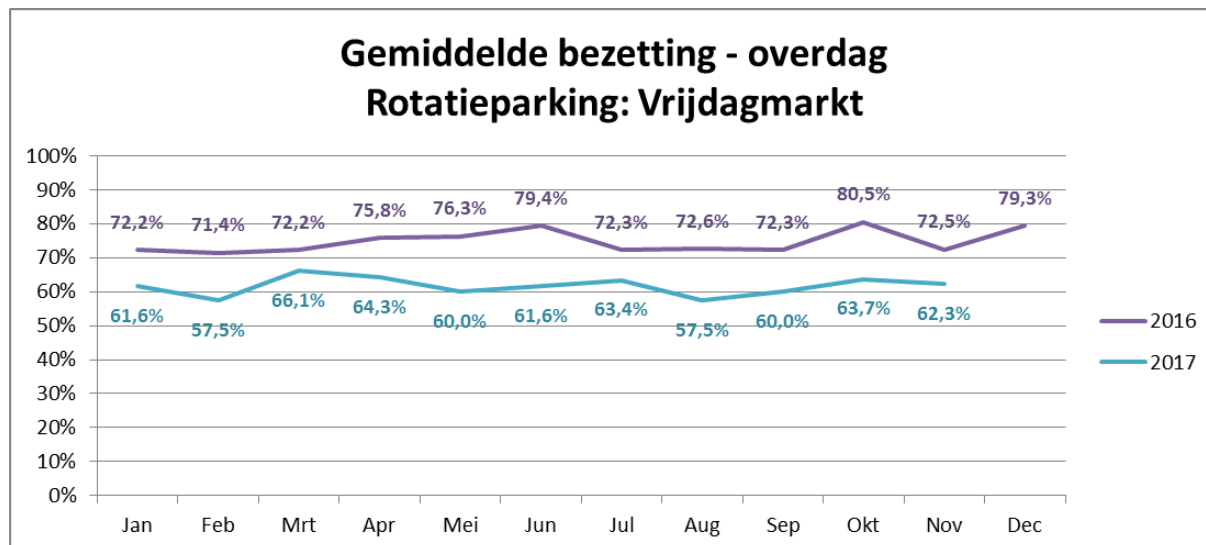
Figuur 3.7 Gemiddelde bezetting in parking Sint-Michiels (overdag)



Figuur 3.8 Gemiddelde bezetting in parking Reep (overdag)



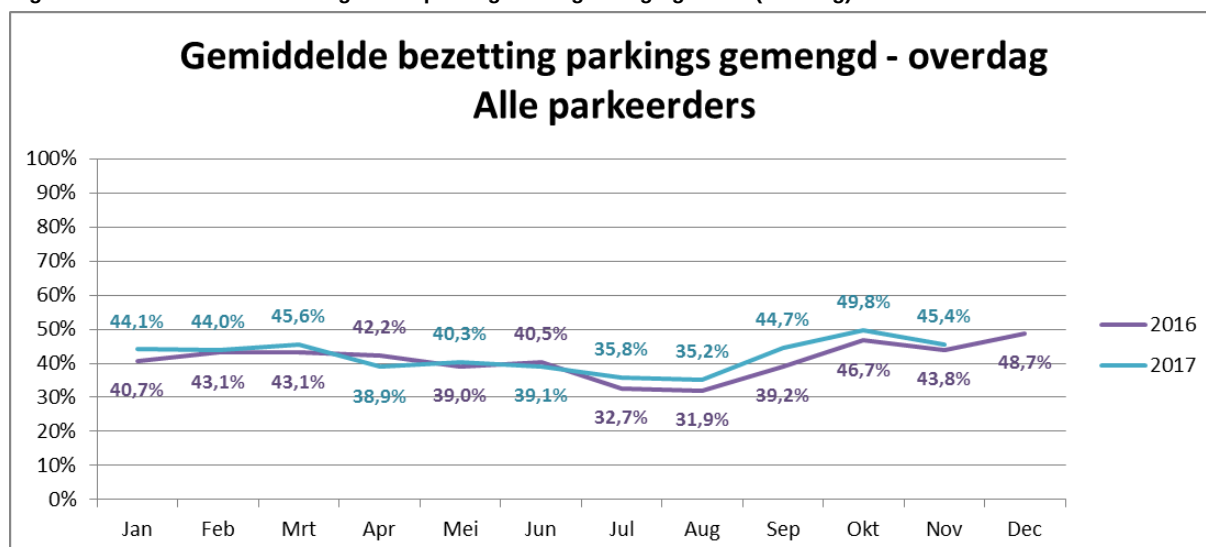
Figuur 3.9 Gemiddelde bezetting in parking Vrijdagmarkt (overdag)



3.3.3 Gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein

De parkings voor gemengd gebruik tonen een andere trend (Figuur 3.10) dan de voorgaande grafieken en tabellen: de bezettingsgraad van deze parkings loopt in 2017 ongeveer gelijk met die van 2016 voor de eerste helft van het jaar (+0,6%-punt). Sinds de zomer ligt de bezetting alle maanden hoger dan in 2016, met een gemiddelde stijging van 3,3%-punt.

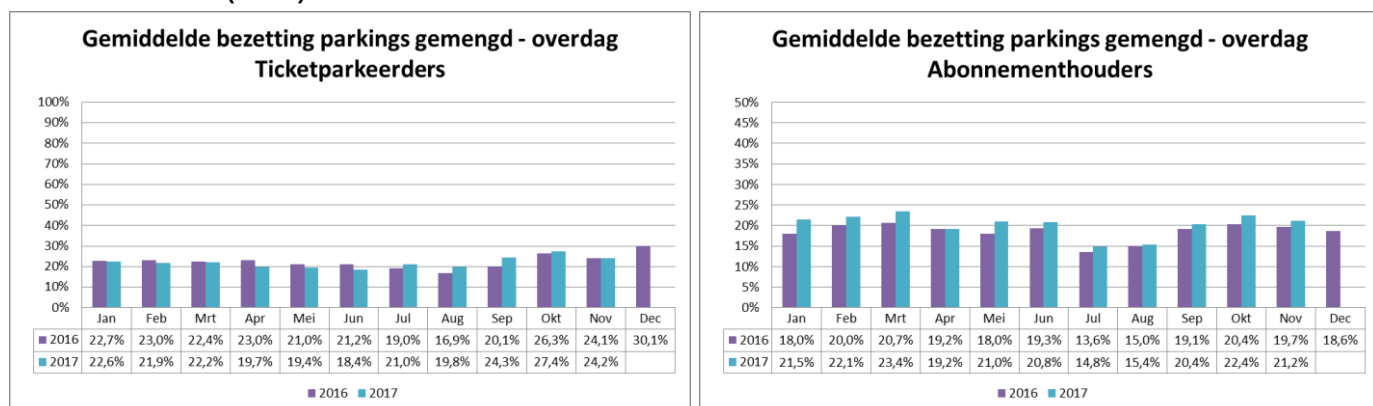
Figuur 3.10 Gemiddelde bezetting in alle parkings voor gemengd gebruik (overdag)



Meer in detail is de algemene stijging in deze parkings in de eerste plaats te verklaren door de door het beleid beoogde stijging van het aandeel abonnementhouders (zie Figuur 3.11). Over het hele jaar is er gemiddeld bijna 10% van het totale aantal abonnementhouders van 2016 bijgekomen. Mogelijk is een deel van de dalende aantal bezetting door abonnementhouders (-5,8%-punt over de hele periode) in de rotatieparkings gecompenseerd in de parkings voor gemengd gebruik (+1,7%-punt). Sinds de zomervakantie ligt ook het aantal ticketparkeerders in elke maand van 2017 hoger dan

dezelfde maand van het jaar ervoor. Precieze trendcijfers over de bezetting overdag kunnen in Tabel 3.5 worden geraadpleegd.

Figuur 3.11 Gemiddelde bezetting in alle parkings voor gemengd gebruik (overdag), naar ticketparkeerders (links) en abonneementhouders (rechts)



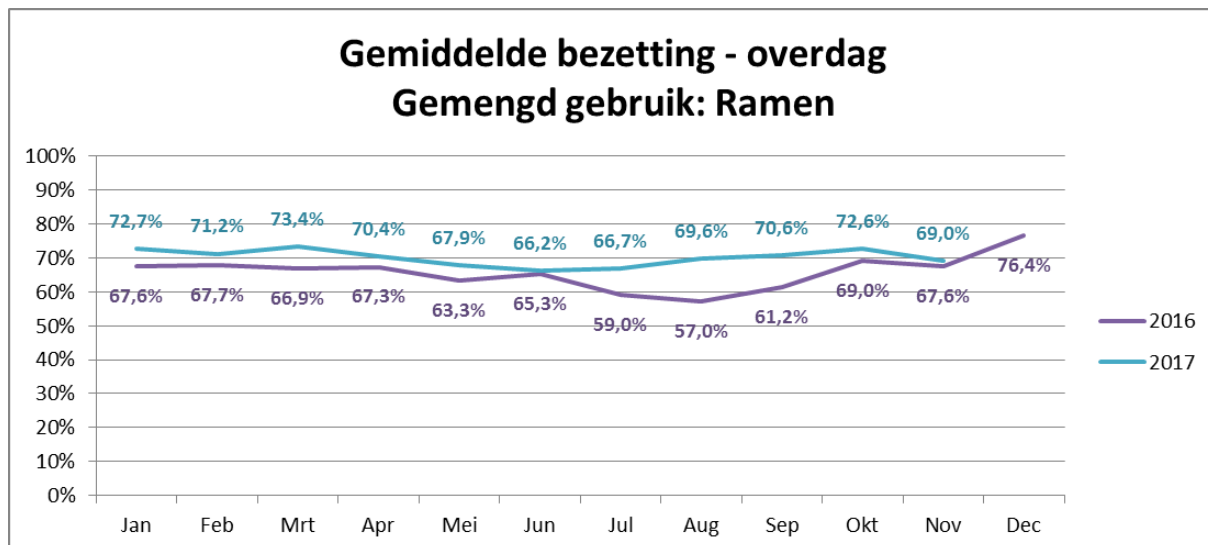
Tabel 3.5 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (parkings voor gemengd gebruik, overdag): 2016-2017

JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	41,4%	38,9%	40,3%	22,2%	21,3%	21,8%	19,2%	17,6%	18,5%
2017	42,0%	42,2%	42,1%	20,7%	23,3%	21,9%	21,3%	18,8%	20,2%
Evolutie (%-punt)	+0,6%	+3,3%	+1,8%	-1,5%	+2,1%	+0,1%	+2,1%	+1,3%	+1,7%
Evolutie (%)	+1,4%	+8,5%	+4,5%	-6,8%	+9,7%	+0,5%	+11,1%	+7,3%	+9,5%

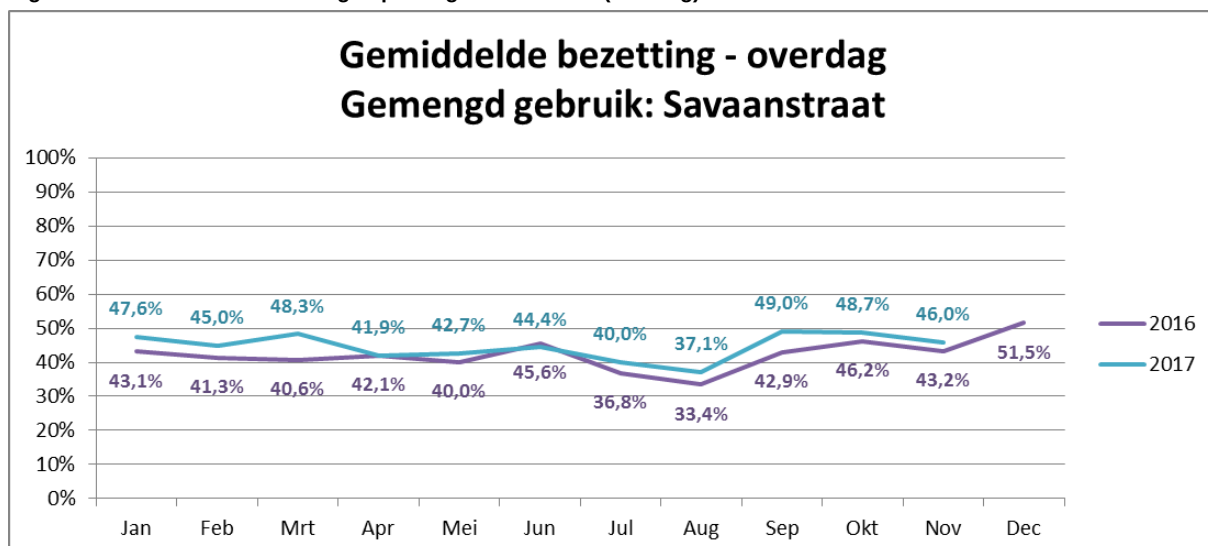
In de grafieken hieronder worden de maandelijkse bezettingsgegevens apart weergegeven voor de drie parkings voor gemengd gebruik. De belangrijkste conclusies en opmerkingen over de getoonde trends (Figuur 3.12, Figuur 3.13 en Figuur 3.14) zijn:

- Parkings Ramen en Savaanstraat kennen het hele jaar 2017 een hogere bezettingsgraad dan in 2016. De bezetting in parking Ramen kent van juli tot september enkele maanden een sterke stijging ten opzichte van 2016. Voor deze parking geldt ook dezelfde opmerking die hierboven werd gegeven voor parking Sint-Michiels: door de gewijzigde rijrichtingen ten gevolge van de invoering van het Circulatieplan vinden parkeerders nu eerst parking Ramen en pas daarna parking Sint-Michiels. Daardoor is parking Ramen nu de eerste die volzet is.
- De bezetting in parking Sint-Pietersplein kent een kantelpunt in juli: voor de zomer lag de bezetting in 2017 lager dan in 2016, na de zomer keert deze trend om. Dit kantelpunt valt samen met, en kan verklaard worden door, het moment waarop de tarieven in parkings Sint-Pietersplein en parking Tolhuis verlaagd werden. De sterke daling in april is mogelijk te wijten aan de Halfvastenfoor, die in 2017 voor een groter deel in april doorging dan in 2016.

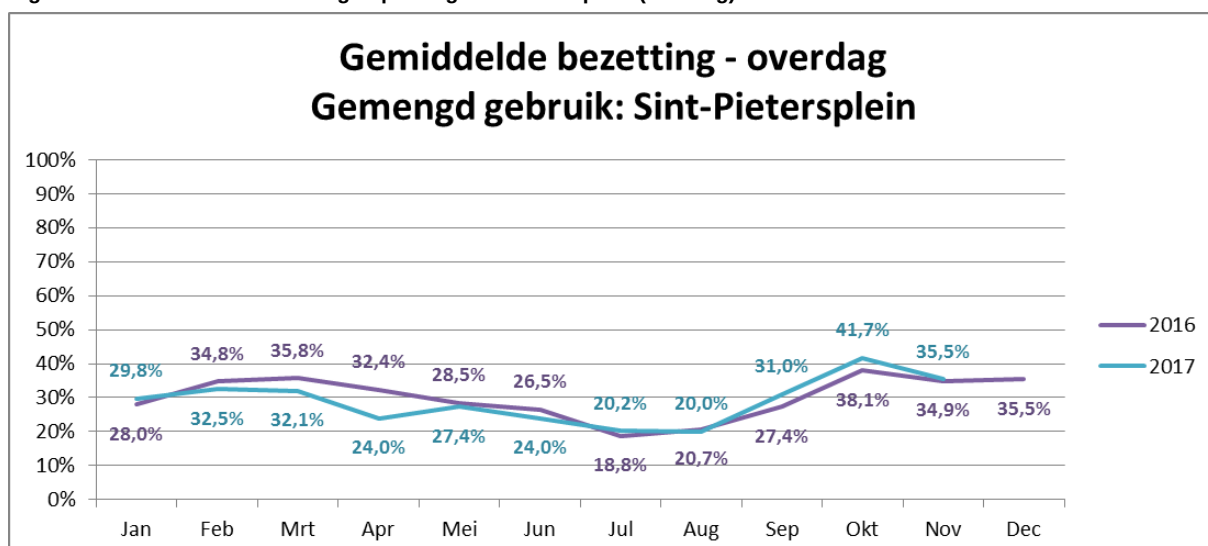
Figuur 3.12 Gemiddelde bezetting in parking Ramen (overdag)



Figuur 3.13 Gemiddelde bezetting in parking Savaanstraat (overdag)



Figuur 3.14 Gemiddelde bezetting in parking Sint-Pietersplein (overdag)



3.4 Parkeerbezetting: avond

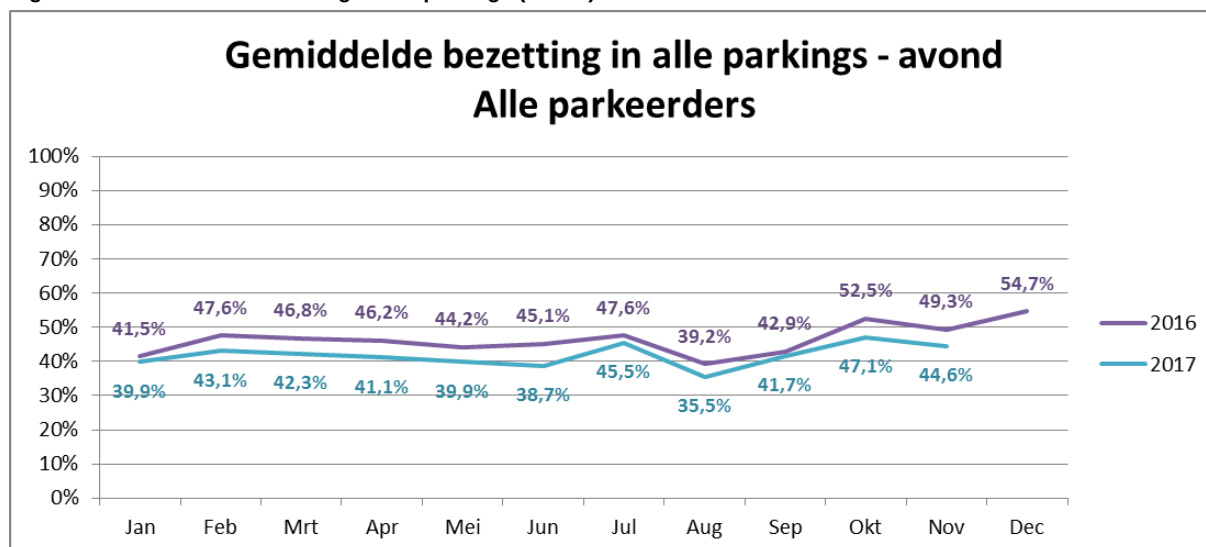
In dit onderdeel wordt de bezetting van de parkings besproken voor het tijdsvenster tussen 18u en 23u. Eerst wordt de gemiddelde bezetting in alle parkings besproken, daarna worden trends op een meer gedetailleerd niveau geanalyseerd en besproken: voor de beide types en individuele parkings.

3.4.1 Gemiddelde bezetting in alle parkings

Net zoals overdag ligt ook 's avonds de algemene gemiddelde bezetting van alle parkings lager dan de bezetting in 2016 (zie **Figuur 3.15**). Wel moet opgemerkt worden dat de dalingen voor alle periodes kleiner zijn dan die overdag. Over de periode van januari tot november daalt de bezetting gemiddeld met 4%-punt van 45,7% naar 41,8%. De daling in de eerste jaarhelft is met een procent verschil nog net iets sterker dan de daling van juli tot november: respectievelijke dalingen van -4,4%-punt en -3,4%-punt.

Onderstaande cijfers zijn gemiddelden voor de zes parkeergarages in het beheer van de stad, voor het tijdsvenster tussen 18 en 24u en zowel op weekdays, zaterdagen, zon- en feestdagen.

Figuur 3.15 Gemiddelde bezetting in alle parkings (avond)

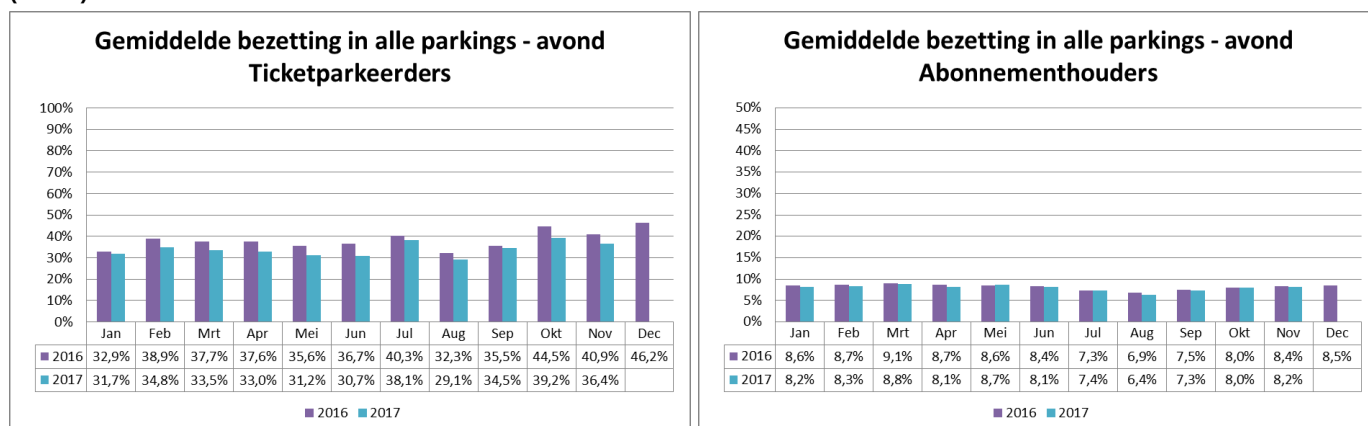


Een verdere opsplitsing van bovenstaande trends naar het aandeel ticketparkeerders en het aandeel abonnementhouders leert dat de algemene daling voornamelijk te wijten is aan het aantal ticketparkeerders. Bij deze groep valt over het hele jaar een daling van 3,7%-punt op te tekenen (van 37,5% naar 33,8%). De bezetting door abonnementhouders ligt nagenoeg op het niveau van 2016: deze daalt van 8,2% naar 8,0%. Het verschil in bezetting tussen 2016 en 2017 wordt kleiner vanaf juli. Mogelijk is dit te verklaren door de aanpassing van de tarieven.

De groep abonnementhouders die 's avonds parkeert in de in pandige parkings bestaat voornamelijk uit bewoners. Onderstaande grafiek **Figuur 3.16** toont aan dat er van 2016 naar 2017 zo goed als geen abonnementhouders zijn weggevallen of bijgekomen in het avonddeel. Wel valt er 's avonds een deel

ticketparkeerders weg in 2017; wellicht is dit een deel bezoekers. Precieze trendcijfers over de bezetting 's avonds kunnen in Tabel 3.6 worden geraadpleegd.

Figuur 3.16 Gemiddelde bezetting in alle parkings (avond), naar ticketparkeerders (links) en abonneementhouders (rechts)



Tabel 3.6 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (alle parkings, avond): 2016-2017

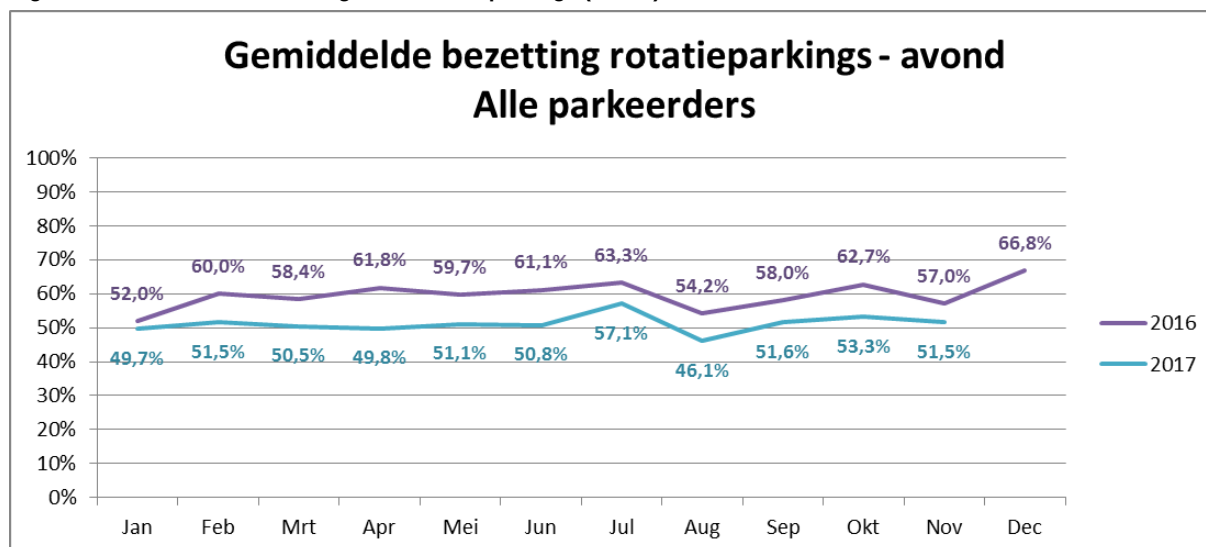
JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	45,2%	46,3%	45,7%	36,6%	38,7%	37,5%	8,7%	7,6%	8,2%
2017	40,8%	42,9%	41,8%	32,5%	35,5%	33,8%	8,4%	7,5%	8,0%
Evolutie (%-punt)	-4,4%	-3,4%	-4,0%	-4,1%	-3,2%	-3,7%	-0,3%	-0,2%	-0,2%
Evolutie (%)	-9,7%	-7,4%	-8,6%	-11,2%	-8,4%	-9,9%	-3,6%	-2,1%	-3,0%

Hierna worden de bezettingscijfers verder besproken per type parking en per parking individueel.

3.4.2 Rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt

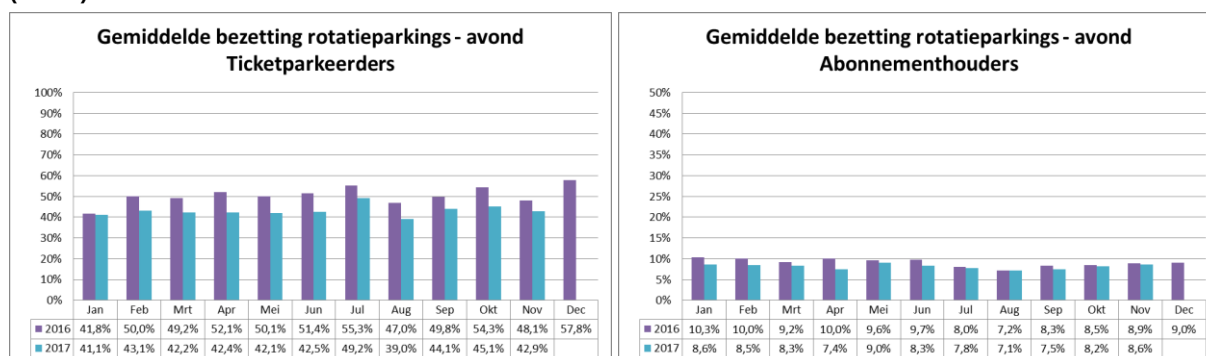
Op het niveau van de rotatieparkings **Figuur 3.17** vallen 's avonds dezelfde trends op als overdag: de algemene gemiddelde bezetting van alle parkings ligt lager dan in 2016 (-7,7%-punt), met een klein verschil tussen de eerste (-8,3%-punt) en tweede jaarhelft (-7,1%-punt). De verschillen in bezetting tussen 2016 en 2017 zijn echter voor alle periodes kleiner in de avond dan overdag.

Figuur 3.17 Gemiddelde bezetting in alle rotatieparkings (avond)



De algemene daling in bezetting in de rotatieparkings valt dan weer te verklaren door het aandeel ticketparkeerders (Figuur 3.18): hier valt een daling op te merken van net geen 7%-punt. Wat betreft het aantal abonnementhouders valt op dat er een verschil is van anderhalf procentpunt tussen 2016 en 2017 in de eerste maanden van het jaar. Vanaf de invoering van het Circulatieplan (met uitzondering van juni) wordt dit verschil nagenoeg weggewerkt. Gezien het aantal abonnementhouders 's avonds in grotere mate zal bestaan uit bewoners, is deze daling veel kleiner dan die overdag. Precieze trendcijfers over de bezetting 's avonds kunnen in Tabel 3.7 worden geraadpleegd.

Figuur 3.18 Gemiddelde bezetting in alle rotatieparkings (avond), naar ticketparkeerders (links) en abonnementhouders (rechts)



Tabel 3.7 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (rotatieparkings, avond): 2016-2017

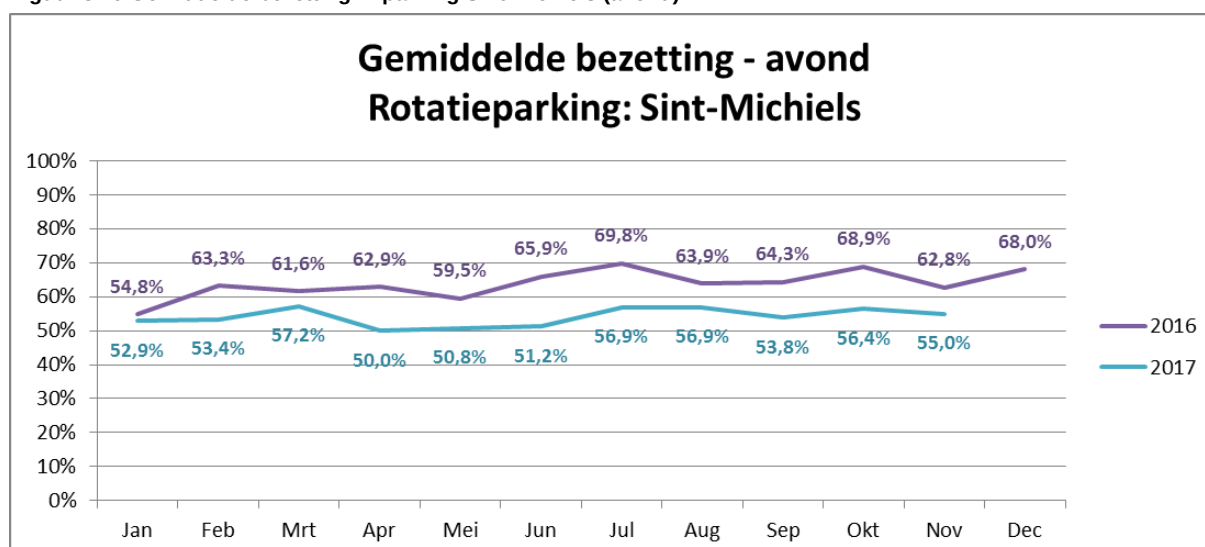
JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	58,8%	59,0%	58,9%	49,1%	50,9%	49,9%	9,8%	8,2%	9,1%
2017	50,6%	51,9%	51,2%	42,2%	44,1%	43,1%	8,4%	7,8%	8,1%

Evolutie (%-punt)	-8,3%	-7,1%	-7,7%	-6,9%	-6,8%	-6,9%	-1,5%	-0,3%	-0,9%
Evolutie (%)	-14,1%	-12,1%	-13,1%	-14,0%	-13,4%	-13,7%	-14,8%	-4,2%	-10,4%

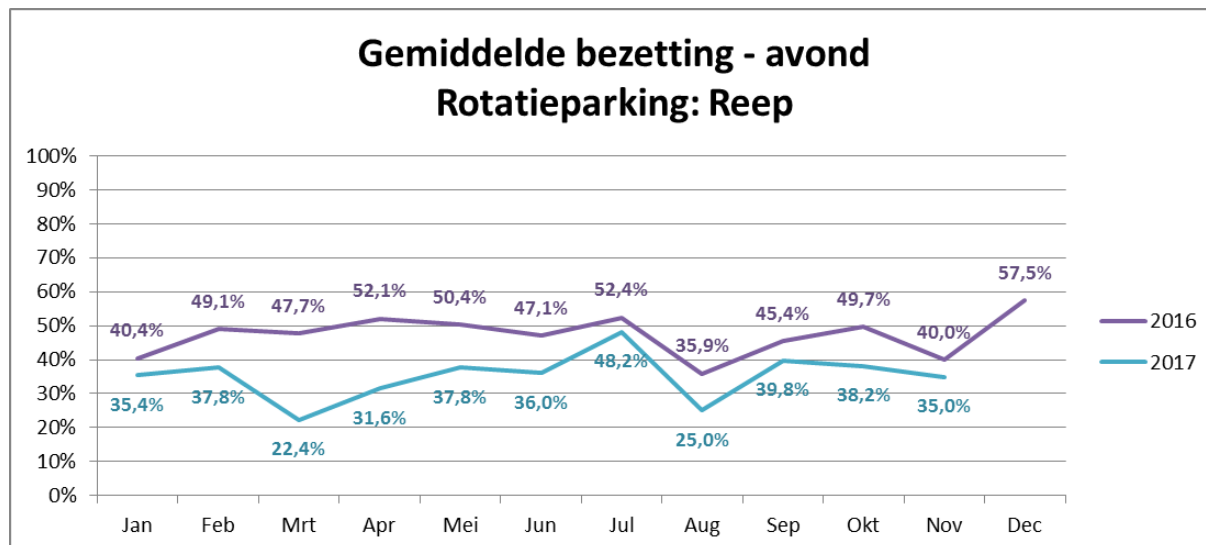
In de grafieken hieronder worden de maandelijkse bezettingsgegevens apart weergegeven voor de drie rotatieparkings. De belangrijkste conclusies en opmerkingen over de getoonde trends (Figuur 3.19, Figuur 3.20 en Figuur 3.21) zijn:

- In het geval van parking Sint-Michiels speelt zoals hierboven gezegd ook het Circulatieplan een rol: door de gewijzigde rijrichtingen vinden parkeerders nu eerst parking Ramen en pas daarna parking Sint-Michiels. Dit verklaart wellicht voor een deel de daling in deze parking.
- Wat overdag geldt voor parking Reep, geldt ook 's avonds: in maart ligt de bezetting opvallend laag door de infrastructurele werken aan de parking. Ook de bezetting in augustus kent een sterke daling wat zoals eerder gezegd wellicht te wijten is aan het aandeel abonneementhouders van Sint-Bavo dat in de zomer wegvalt. Een andere oorzaak is wellicht de zomervakantie. Die seizoensale trend doet zich wellicht ook voor in juli, maar in die maand wordt de bezetting dan weer sterk beïnvloed door een stijging ten gevolge van de Gentse Feesten.
- Het verschil tussen de bezetting in 2016 en 2017 blijft na de invoering van het Circulatieplan langer zichtbaar in parking Reep dan in de andere parkings. Dit viel ook al overdag op, maar is 's avonds nog iets meer uitgesproken. Mogelijk hebben de bezoekers na de invoering van het Circulatieplan moeite om (terug) hun weg te vinden en/of veranderen ze hun parkeergedrag na de sluiting. Vanaf juli volgt de bezetting meer de trend in parking Reep van 2016.
- De bezetting in parking Vrijdagmarkt volgt in 2017 de trend van 2016, met uitzondering van de maand maart. Zoals overdag het geval is, piekt de bezetting hier wellicht ten gevolge van de tijdelijke sluiting van parking Reep. Het verschil in bezetting tussen beide jaren is in deze parking ook kleiner dan in de andere twee rotatieparkings. Een mogelijke oorzaak kan zijn dat parking Vrijdagmarkt de enige is die vanuit twee sectoren bereikbaar is.

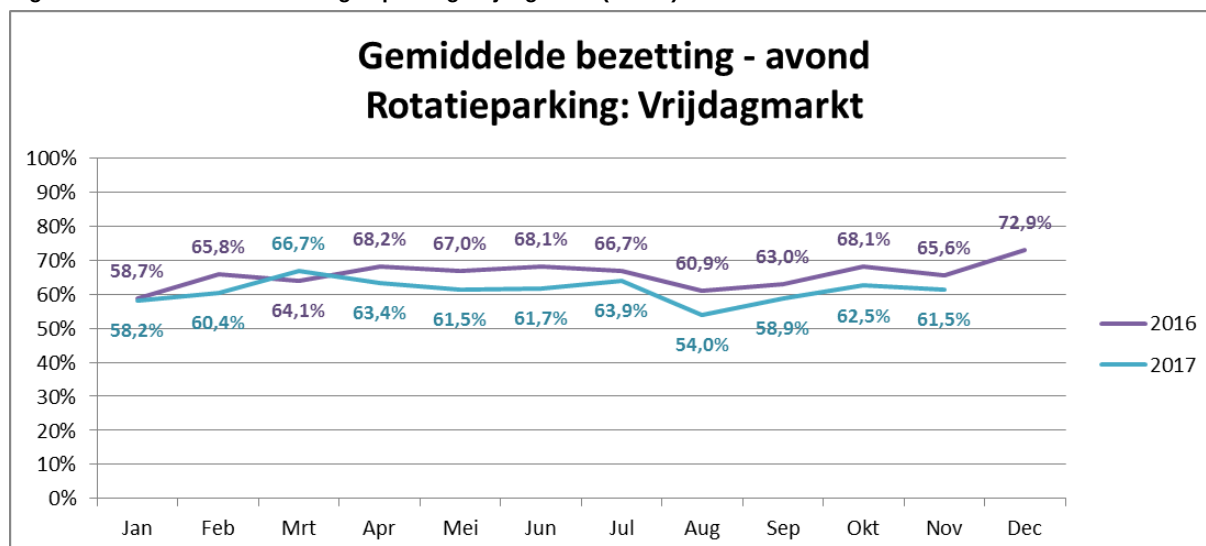
Figuur 3.19 Gemiddelde bezetting in parking Sint-Michiels (avond)



Figuur 3.20 Gemiddelde bezetting in parking Reep (avond)



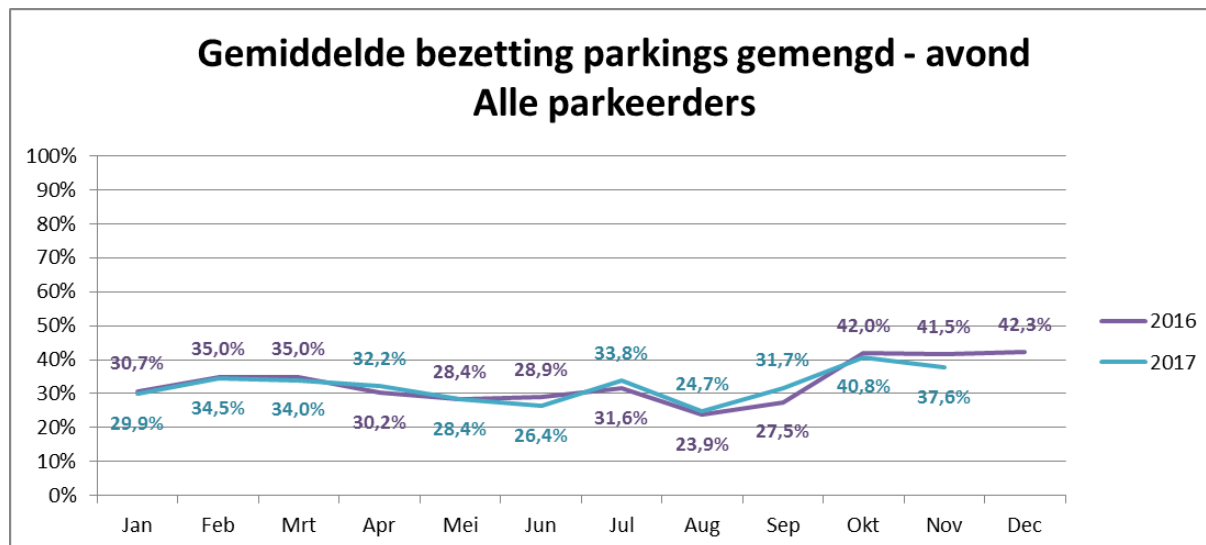
Figuur 3.21 Gemiddelde bezetting in parking Vrijdagmarkt (avond)



3.4.3 Gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein

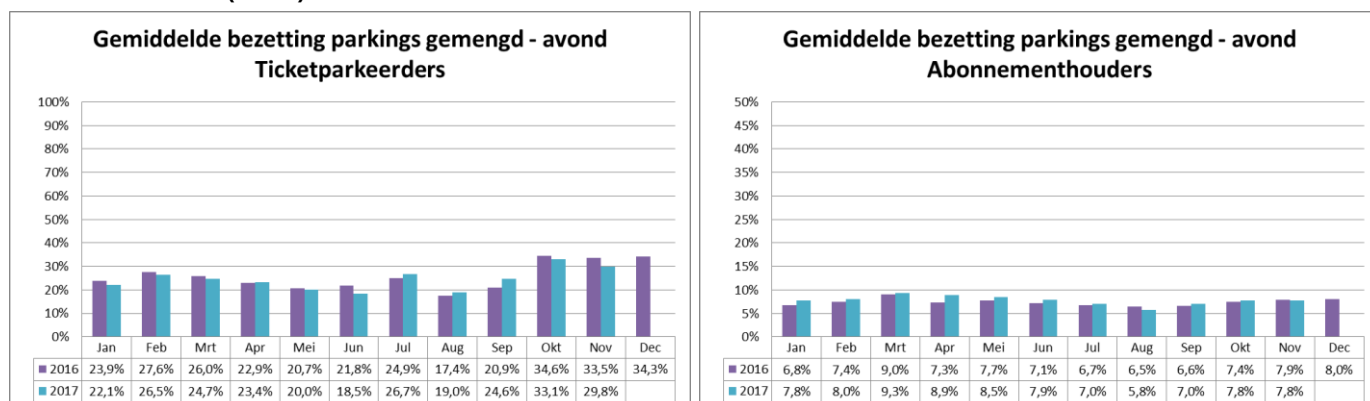
Ook 's avonds toont de gemiddelde bezetting van de parkings voor gemengd gebruik een andere trend dan die voor de rotatieparkings (Figuur 3.22). Algemeen gezien ligt de bezettingsgraad van deze parkings in 2017 even hoog als in 2016: 32,2%. In de eerste helft van het jaar was er een beperkte daling van een half procentpunt, in de maanden juli tot november is een stijging van 0,4%-punt op te merken.

Figuur 3.22 Gemiddelde bezetting in alle parkings voor gemengd gebruik (avond)



Daar waar overdag in de parkings voor gemengd gebruik nog een duidelijke stijging opvalt voor zowel het aandeel ticketparkeerders als abonnementhouders, is die 's avonds veel minder duidelijk op te merken (Figuur 3.23). Over de periode van januari tot november stijgt het aantal abonnementhouders in de rotatieparkings van 7,3% naar 7,8%. Mogelijk is er net zoals overdag een verschuiving van het aantal abonnementhouders van de rotatieparkings (-0,9%-punt) naar de parkings voor gemengd gebruik (+0,5%-punt), maar komt deze veel minder uitgesproken naar voor. Precieze trendcijfers over de bezetting 's avonds kunnen in Tabel 3.8 worden geraadpleegd.

Figuur 3.23 Gemiddelde bezetting in alle parkings voor gemengd gebruik (avond), naar ticketparkeerders (links) en abonnementhouders (rechts)



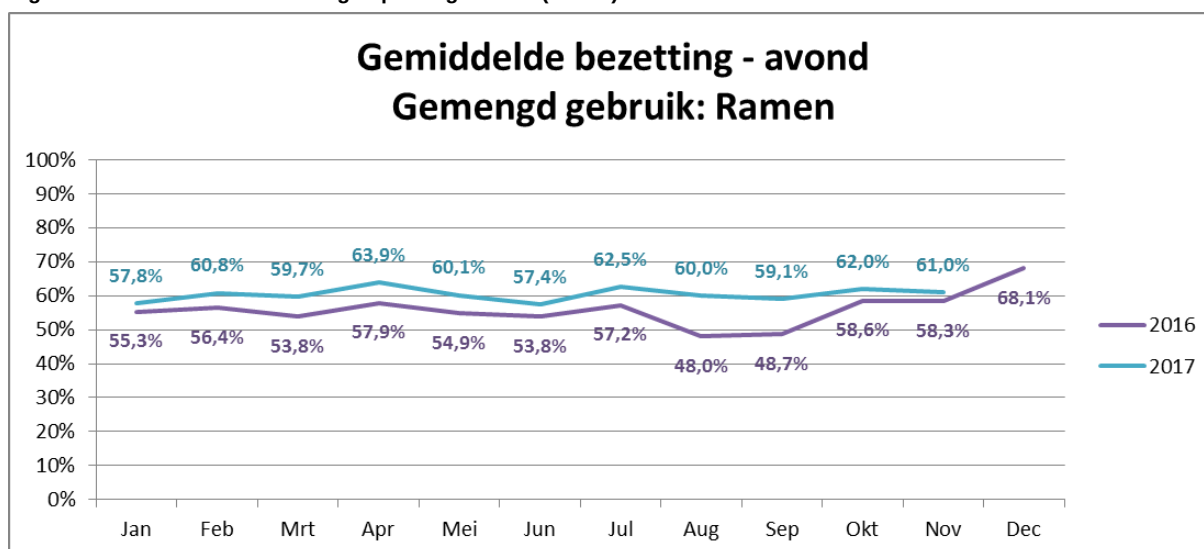
Tabel 3.8 Trendcijfers evolutie gemiddelde bezetting (parkings voor gemengd gebruik, avond): 2016-2017

JAAR	ALLE PARKEERDERS			TICKETPARKEERDERS			ABONNEMENTHOUDERS		
	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov	Jan-Jun	Jul-Nov	Jan-Nov
2016	31,4%	33,3%	32,2%	23,8%	26,3%	24,9%	7,6%	7,0%	7,3%
2017	30,9%	33,7%	32,2%	22,5%	26,6%	24,4%	8,4%	7,1%	7,8%
Evolutie (%-punt)	-0,5%	+0,4%	-0,1%	-1,3%	+0,4%	-0,5%	+0,9%	+0,1%	+0,5%
Evolutie (%)	-1,5%	+1,3%	-0,2%	-5,4%	+1,4%	-2,1%	+11,3%	+0,9%	+6,7%

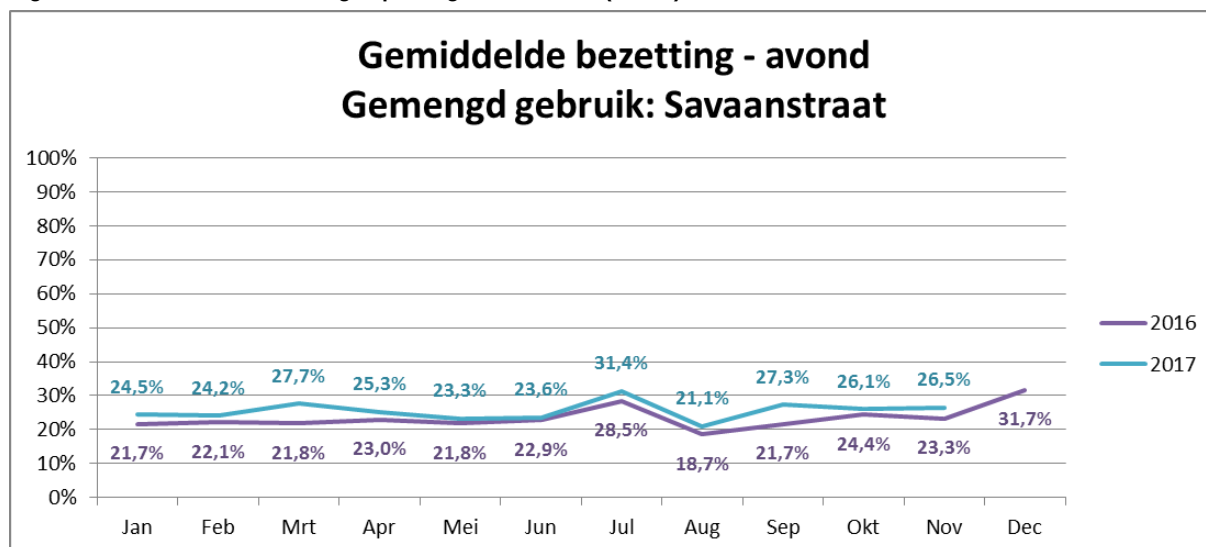
In de grafieken hieronder worden de maandelijkse bezettingsgegevens apart weergegeven voor de drie parkings voor gemengd gebruik. De belangrijkste conclusies en opmerkingen over de getoonde trends (Figuur 3.24, Figuur 3.25 en Figuur 3.26) zijn:

- Parkings Ramen en Savaanstraat kennen 's avonds het hele jaar een hogere bezettingsgraad dan in 2016. De bezetting in parking Ramen kent ook in de avond een sterke stijging in augustus en september. Voor deze parking geldt ook dezelfde opmerking die eerder werd gegeven voor parking Sint-Michiels: door de gewijzigde rijrichtingen ten gevolge van de invoering van het Circulatieplan vinden parkeerders nu eerst parking Ramen en pas daarna parking Sint-Michiels. Daardoor is parking Ramen nu de eerste die volzet is.
- De piek in bezetting dat zich overdag in juli voordoet in parking Sint-Pietersplein, komt ook 's avonds terug, met dat verschil dat de trend zich in de daaropvolgende maanden niet doorzet. De verlaging van de parkeertarieven heeft met andere woorden niet hetzelfde effect in de avond. De bezetting toont een daling in oktober en november, dewelke ook overdag voorkomt. In de avond echter ligt de bezetting door die daling ruim onder het niveau van 2016. Het is moeilijk hiervoor een oorzaak aan te duiden; een mogelijkheid is dat studenten sinds het nieuwe schooljaar op zoek gaan naar een andere manier om zich te parkeren in Gent.

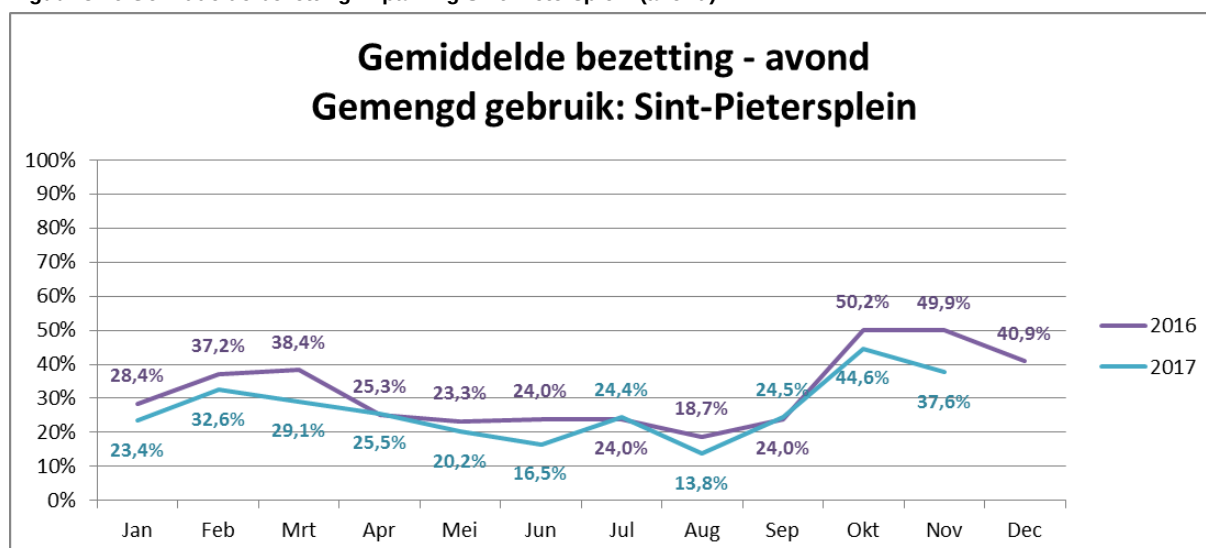
Figuur 3.24 Gemiddelde bezetting in parking Ramen (avond)



Figuur 3.25 Gemiddelde bezetting in parking Savaanstraat (avond)



Figuur 3.26 Gemiddelde bezetting in parking Sint-Pietersplein (avond)



3.5 Parkeerbezetting week/weekend

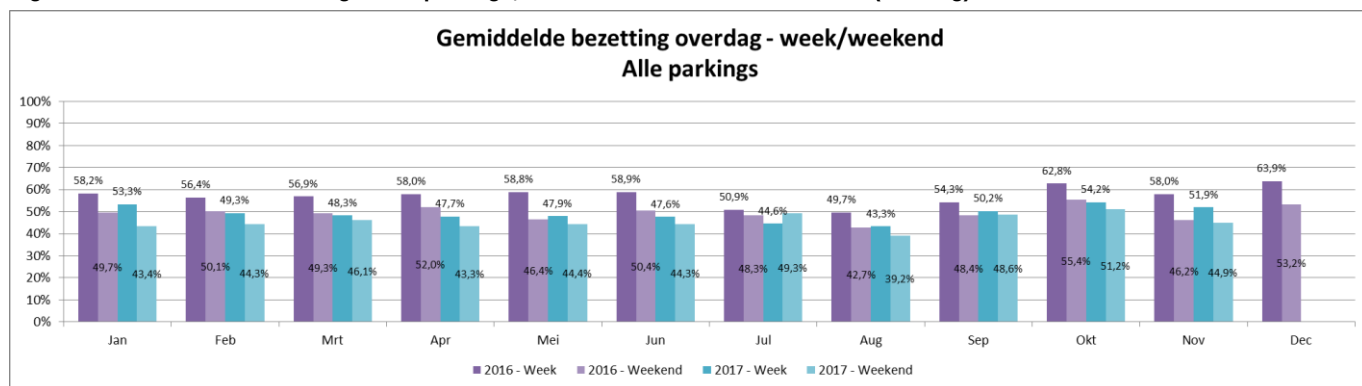
In de vorige onderdelen werd duidelijk dat de parkeerbezetting in de inbandige parkings is gedaald, zowel overdag als in de avond. In wat volgt, wordt bekeken wanneer die daling zich het sterkste voordoet: in de week of in het weekend. Eerst wordt de bezetting overdag geanalyseerd, daarna die 's avonds.

3.5.1 Overdag

In onderstaande grafiek (Figuur 3.27) wordt een overzicht gegeven van de gemiddelde bezetting overdag in alle parkings, uitgesplitst naar week- en weekenddagen. Gedetailleerde bezettingscijfers van beide types dagen worden weergegeven in Tabel 3.9. Deze gegevens maken duidelijk dat de daling in parkeerdruk zich vooral manifesteert in de week: de parkeerbezetting is gemiddeld gezien met 7,7%-punt gedaald in de week; in het weekend is de daling in parkeerbezetting met 3,6%-punt maar

half zo groot. Verder valt ook op dat het verschil tussen de bezetting in de week en in het weekend kleiner is geworden in 2017 (-3,5%-punt) dan het verschil in 2016 (-7,6%-punt). Van alle parkeerders die in 2016 overdag parkeerden in de in pandige parkings die in het beheer zijn van de stad, doet 13,6% dat een jaar later niet meer. In het weekend ligt het aandeel dat niet meer parkeert in 2017 lager (-7,4%). Mogelijk wijst dit op een groter verlies aan werknemers dan een verlies aan shoppers.

Figuur 3.27 Gemiddelde bezetting in alle parkings, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)



Tabel 3.9 Evolutie gemiddelde bezetting in alle parkings, verschil week/weekend, overdag (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING WEEK	BEZETTING WEEKEND
2016	56,6%	49,0%
2017	48,9%	45,4%
Evolutie (%-punt)	-7,7%	-3,6%
Evolutie (%)	-13,6%	-7,4%

Meer specifiek werd in de vorige onderdelen al duidelijk dat de rotatieparkings gemiddeld gezien een daling in bezetting kennen, de parkings voor gemengd gebruik tonen gemiddeld gezien een kleine stijging. In Tabel 3.10 en Tabel 3.11 wordt duidelijk dat de daling in de rotatieparkings zich het sterkst voordoet op weekdays. Op weekenddagen is er in parkings Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt ook een daling, maar opvallend minder sterk dan tijdens de week. De parkings voor gemengd gebruik tonen een verdeeld beeld: parking Savaanstraat kent een lichte stijging in zowel de week als het weekend; parking Sint-Pietersplein een status quo in de week en een daling van 4%-punt in het weekend; parking Ramen tot slot kent de sterkste stijging: +4,2%-punt op weekdays en +7,8 %-punt op weekenddagen.

Ook individuele verschillen tussen parkings worden duidelijk in onderstaande tabellen. Zo valt het op dat parking Sint-Michiels duidelijk een parking is die veel shoppers aantrekt: de bezetting ligt een stuk hoger in het weekend dan in de week.

Tabel 3.10 Evolutie gemiddelde bezetting in rotatieparkings, verschil week/weekend, overdag (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING SINT-MICHIELS		BEZETTING REEP		BEZETTING VRIJDAGMARKT	
	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND
2016	62,3%	65,7%	66,6%	58,3%	75,5%	71,8%
2017	46,2%	57,9%	46,2%	47,0%	59,2%	67,5%
Evolutie (%-punt)	-16,0%	-7,7%	-20,4%	-11,4%	-16,3%	-4,3%
Evolutie (%)	-25,7%	-11,8%	-30,6%	-19,5%	-21,6%	-6,0%

Tabel 3.11 Evolutie gemiddelde bezetting in gemengde parkings, verschil week/weekend, overdag (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING SAVAANSTRAAT		BEZETTING SINT-PIETERSPLEIN		BEZETTING RAMEN	
	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND
2016	47,5%	27,7%	32,0%	24,4%	67,5%	58,4%
2017	49,3%	28,5%	32,5%	20,5%	71,7%	66,2%
Evolutie (%-punt)	1,9%	0,9%	0,5%	-4,0%	4,2%	7,8%
Evolutie (%)	3,9%	3,1%	1,7%	-16,3%	6,2%	13,3%

In bijlagen E1 Overdag, rotatieparkings en E2 Overdag, gemengde parkings kunnen de grafieken met de bezettingscijfers overdag worden geraadpleegd per parking.

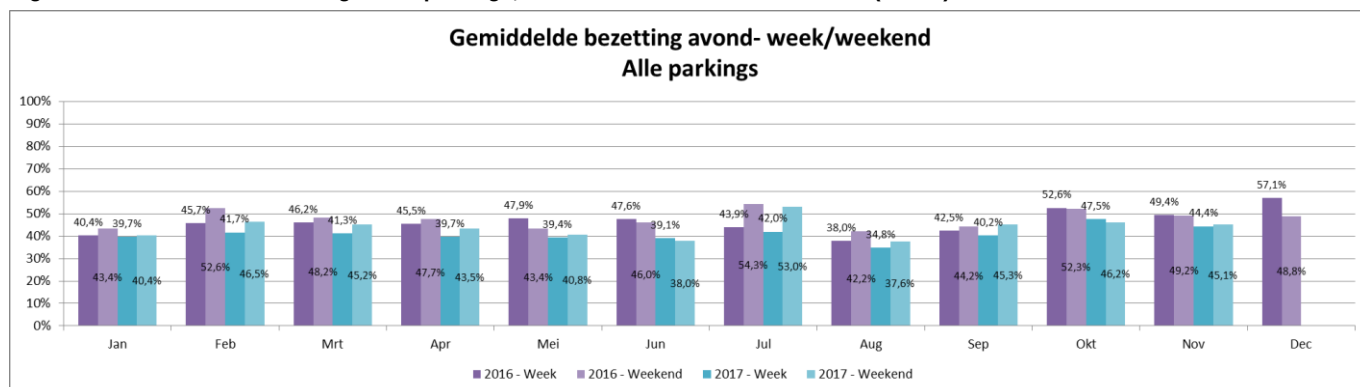
3.5.2 Avond

Een analoge analyse wordt gemaakt voor de parkeerbezetting 's avonds: in dit punt wordt bekeken hoe deze zich tijdens de week en het weekend verhoudt in 2016 en 2017. Er wordt nagegaan wanneer de dalingen waarover sprake is in de avond zich het sterkst voordoen: in de week of in het weekend.

In onderstaande **Figuur 3.28** wordt een overzicht gegeven van de gemiddelde bezetting 's avonds in alle parkings, uitgesplitst naar week- en weekenddagen. Gedetailleerde bezettingscijfers van beide types dagen worden weergegeven in **Tabel 3.12**.

In eerste instantie valt op dat, net zoals overdag, de parkeerbezetting in 2017 's avonds is gedaald ten opzichte van 2016. In de week is de daling iets sterker (-4,5%-punt) dan in het weekend (-3,8%-punt). Van alle parkeerders die in 2016 's avonds parkeerden in de in pandige parkings die in het beheer zijn van de stad, doet 10% dat een jaar later niet meer in de week en 8% niet meer in het weekend. Verder valt op dat, in tegenstelling tot overdag, de bezetting 's avonds gemiddeld gezien 2 tot 3%-punt hoger ligt in het weekend dan in de week (zowel in 2016 als 2017). Tot slot valt ook op dat de bezetting in juni een dip kent ten opzichte van 2016. Mogelijk is deze daling te wijten aan het weer, gezien ze in alle parkings terugkomt. Vooral in de avond is de duur dat bezoekers in Gent blijven hangen afhankelijk van het weer: bij mooi weer blijft men sneller langer plakken.

Figuur 3.28 Gemiddelde bezetting in alle parkings, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)



Tabel 3.12 Evolutie gemiddelde bezetting in alle parkings, verschil week/weekend, avond (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING WEEK	BEZETTING WEEKEND
2016	45,4%	47,6%
2017	40,9%	43,8%
Evolutie (%-punt)	-4,5%	-3,8%
Evolutie (%)	-10,0%	-8,0%

Eerder werd al duidelijk dat de bezetting 's avonds minder sterk daalt dan overdag. Bijkomend is ook 's avonds het verschil in bezetting tussen 2016 en 2017 het grootst in de rotatieparkings. **Tabel 3.13** en **Tabel 3.14** tonen in de eerste plaats aan dat, met uitzondering van parking Sint-Michiels in 2016, alle parkings een hogere bezetting kennen op weekendavonden dan op weekavonden. Verder doet de daling in de rotatieparkings zich sterker voor op weekdays dan op weekenddagen, al is het verschil minder groot dan overdag. Parking Vrijdagmarkt kent een lagere daling dan parkings Sint-Michiels en Reep. Ook 's avonds is er een verschillende trend in de parkings voor gemengd gebruik: parkings Savaanstraat en Ramen kennen een stijging in zowel week als weekend, in parking Sint-Pietersplein daalt de bezetting. Daarnaast tonen de parkings voor gemengd gebruik (exclusief Sint-Pietersplein) ook een tegengestelde trend aan de rotatieparkings: terwijl de bezetting in de rotatieparkings het sterkst daalt in de week, stijgt de bezetting het sterkst in de gemengde parkings. Dit wijst zoals eerder gesteld op een verschuiving van de parkeerders, die zich zowel in de week als in het weekend voordoet.

Tabel 3.13 Evolutie gemiddelde bezetting in rotatieparkings, verschil week/weekend, avond (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING SINT-MICHIELS		BEZETTING REEP		BEZETTING VRIJDAGMARKT	
	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND
2016	63,8%	62,5%	44,3%	50,8%	62,7%	68,4%
2017	53,1%	56,0%	32,8%	40,9%	59,5%	65,0%
Evolutie (%-punt)	-10,7%	-6,5%	-11,5%	-9,9%	-3,2%	-3,3%
Evolutie (%)	-16,8%	-10,4%	-26,0%	-19,5%	-5,2%	-4,9%

Tabel 3.14 Evolutie gemiddelde bezetting in gemengde parkings, verschil week/weekend, avond (jan-nov 2016-2017)

JAAR	BEZETTING SAVAANSTRAAT		BEZETTING SINT-PIETERSPLEIN		BEZETTING RAMEN	
	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND	WEEK	WEEKEND
2016	22,5%	23,2%	30,6%	32,7%	53,7%	58,4%
2017	25,5%	25,6%	26,7%	26,0%	59,6%	62,3%
Evolutie (%-punt)	3,0%	2,4%	-3,8%	-6,7%	5,9%	3,8%
Evolutie (%)	13,4%	10,3%	-12,6%	-20,6%	11,0%	6,5%

In bijlagen E3 Avond, rotatieparkings en E4 Avond, gemengde parkings kunnen de grafieken met de bezettingscijfers 's avonds worden geraadpleegd per parking.

3.6 Parkeerbezetting doorheen de dag

Door de parkeerbezetting uit te zetten gedurende de dag kunnen pieken en dalen geïdentificeerd worden en wordt duidelijk op welk moment van de dag de parkings beginnen vol- of leeglopen. Deze inzichten kunnen interessant zijn om verkeer (beter) te sturen.

Een belangrijke opmerking is dat onderstaande grafieken gemiddelde trends weergeven per type dag of type parking. Uit bovenstaande analyses werd al duidelijk dat er tussen verschillende maanden, dagen of periodes grote verschillen in bezetting kunnen voorkomen. Alle grafieken geven voor beide jaren een trend weer voor de periode januari tot november, ongeacht het type parkeerder (hetzij ticketparkeerders of abonneementhouders).

3.6.1 Dagverloop naar type dag

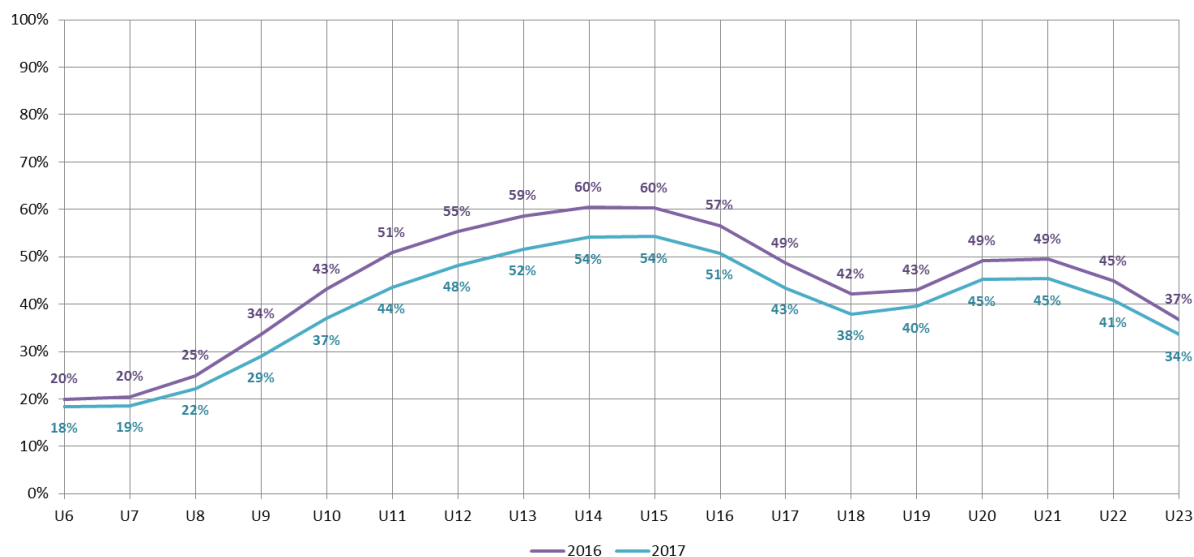
Afhankelijk van het type dag, kan de bezetting in de parkings sterk verschillen. In de volgende delen wordt eerst het gemiddelde dagverloop, ongeacht wat voor dag, voorgesteld. Daarna volgen de trends voor de gemiddelde werkdag, zaterdag en zon- en feestdag.

3.6.1.1 Gemiddelde dag

Op de gemiddelde dag doorheen het jaar (Figuur 3.29) wordt duidelijk dat de bezetting in de parkings doorheen de dag voor een groot deel de ochtend- en avondspits volgt. De bezetting begint te stijgen vanaf 7-8u 's ochtends, wanneer werknemers in Gent aankomen. De bezetting stijgt verder (onder meer door shoppers, studenten, etc.) en komt tot een piek net na de middag: 14-15u. Daarna neemt de bezetting af door het einde van de werkdag. Om 18u is een dal op te merken, wanneer een deel van de werknemers de stad verlaten heeft. Daarna stijgt de bezetting opnieuw naar een tweede piekmoment in de dag, wellicht door een combinatie van enerzijds werknemers die buiten Gent werken en thuis aankomen en anderzijds bezoekers van de stad die naar Gent komen voor een avondprogramma. Na 21u begint de bezetting opnieuw te dalen.

Afhankelijk van het uur ligt de bezetting doorheen de dag in 2017 2%-punt tot 7%-punt lager dan in 2016. Het is voornamelijk gedurende de werkuren dat de bezetting de grootste verschillen vertoont.

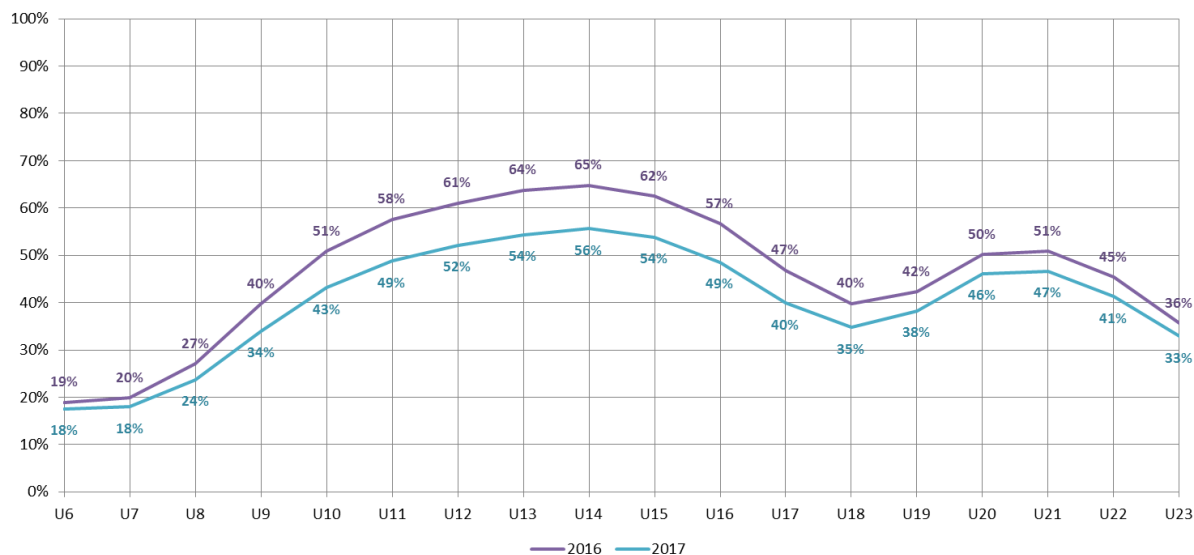
Figuur 3.29 Gemiddelde bezetting in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde dag)



3.6.1.2 Gemiddelde werkdag

De trend die voor de gemiddelde dag in het jaar staat beschreven, komt logischerwijs ook terug voor de gemiddelde werkdag (Figuur 3.30). Het maximale verschil tussen 2016 en 2017 is op werkdagen nog iets groter: tot 10%-punt. De bezetting doorheen de dag ligt ook iets hoger dan de trend voor de gemiddelde dag.

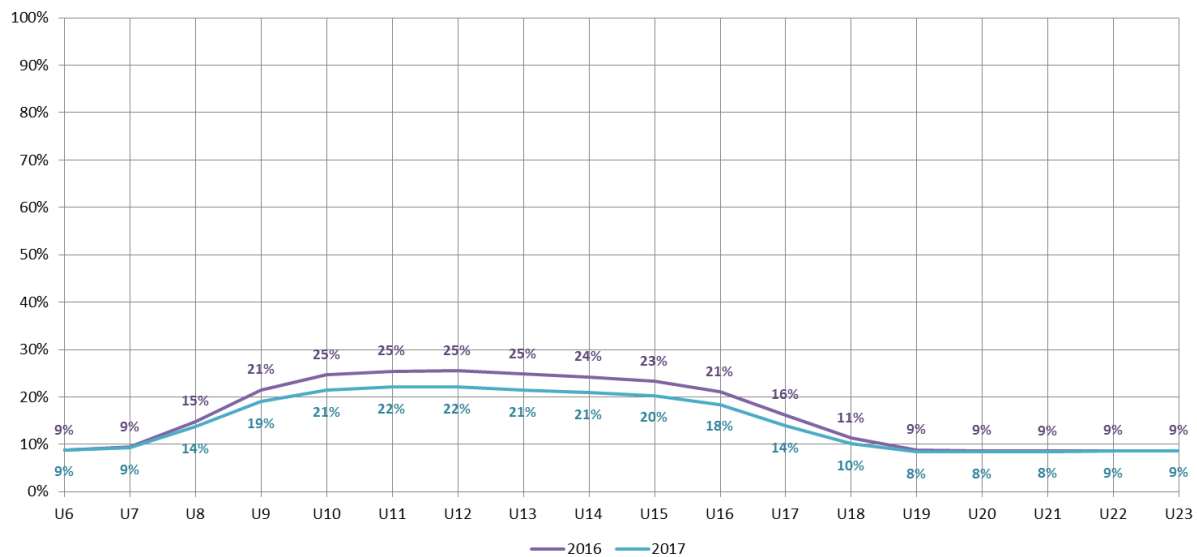
Figuur 3.30 Gemiddelde bezetting (alle parkeerders) in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde werkdag)



In onderstaande **Figuur 3.31** en **Figuur 3.32** wordt duidelijk hoe het aandeel abonnementhouders en ticketparkeerders in bovenstaande trend is geëvolueerd. Ten opzichte van 2016 is de bezetting door abonnementhouders tijdens de werkuren (9-17u) gedaald met 3 tot 4%-punt. Tussen 19u en 7u ligt het aandeel abonnementhouders in 2017 op het niveau van 2016, wat betekent dat er nagenoeg geen bewonersabonnementen zijn stopgezet en de daling overdag wellicht voornamelijk te wijten is

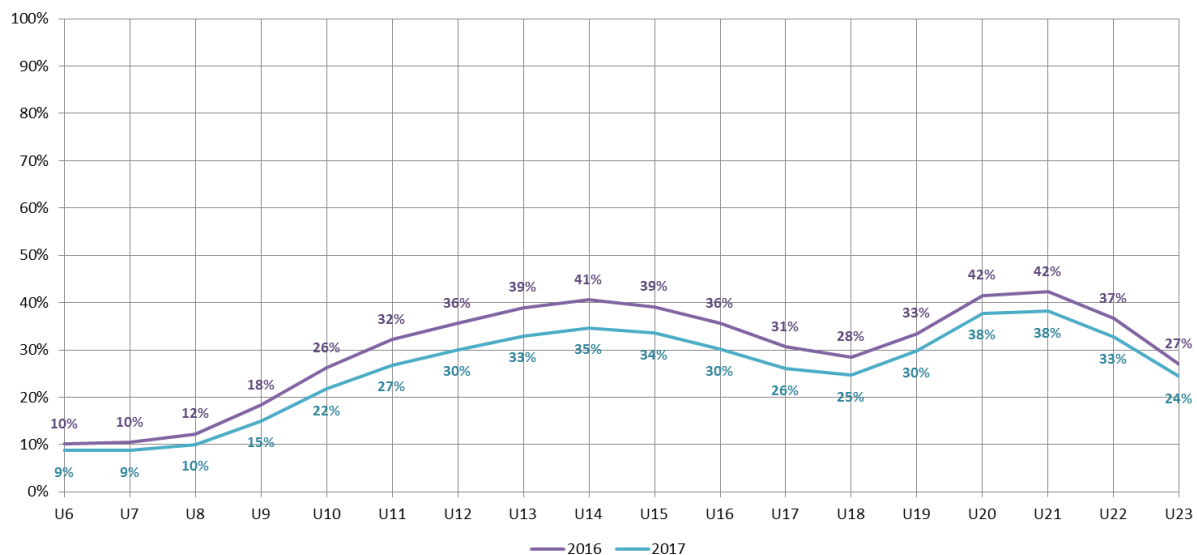
aan werknemers die hun abonnement niet hebben verlengd in 2017. Deze conclusie wordt bevestigd in punt 3.7.2.

Figuur 3.31 Gemiddelde bezetting (abbonementhouders) in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde werkdag)



Op vlak van ticketparkeerders valt op te tekenen dat de daling over de hele dag meer gelijkmatig verdeeld is. Overdag daalt het aantal ticketparkeerders in de bezetting tot 5 à 6%-punt ten opzichte van 2016, 's avonds is een daling van ongeveer 4%-punt op te merken.

Figuur 3.32 Gemiddelde bezetting (ticketparkeerders) in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde werkdag)

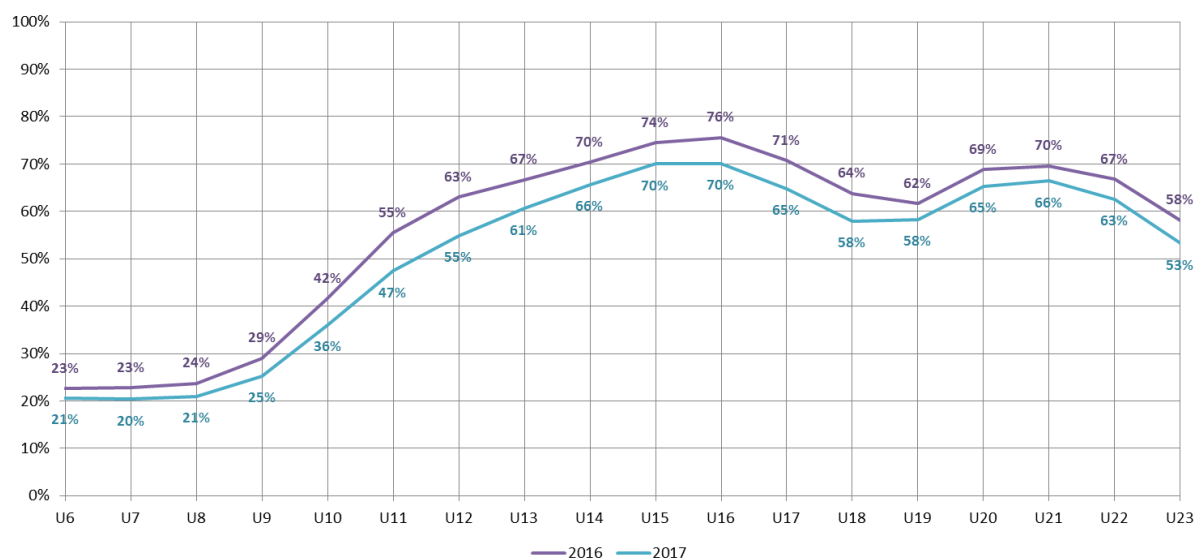


3.6.1.3 Gemiddelde zaterdag

Grof gezien komt dezelfde trend ook op zaterdag terug (Figuur 3.33), maar de toename in bezetting komt pas een uur later op gang en ook de piekbezetting is pas om 15-16u. Algemeen gezien ligt de gemiddelde bezetting overdag een stuk hoger op een zaterdag dan tijdens de week – met verschillen tot bijna 15%-punt. 's Avonds ligt de bezetting nog hoger op zaterdag dan op een werkdag, met een verschil tot bijna 20%-punt. Ook het dal tussen de piekbezettingen overdag en 's avonds is kleiner op zaterdag; de bezetting blijft dus meer constant.

Het verschil in bezetting tussen 2016 en 2017 is kleiner op zaterdag dan op weekdays: doorheen de dag ligt de trend op zaterdag in 2017 dicht bij die van 2016.

Figuur 3.33 Gemiddelde bezetting in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde zaterdag)

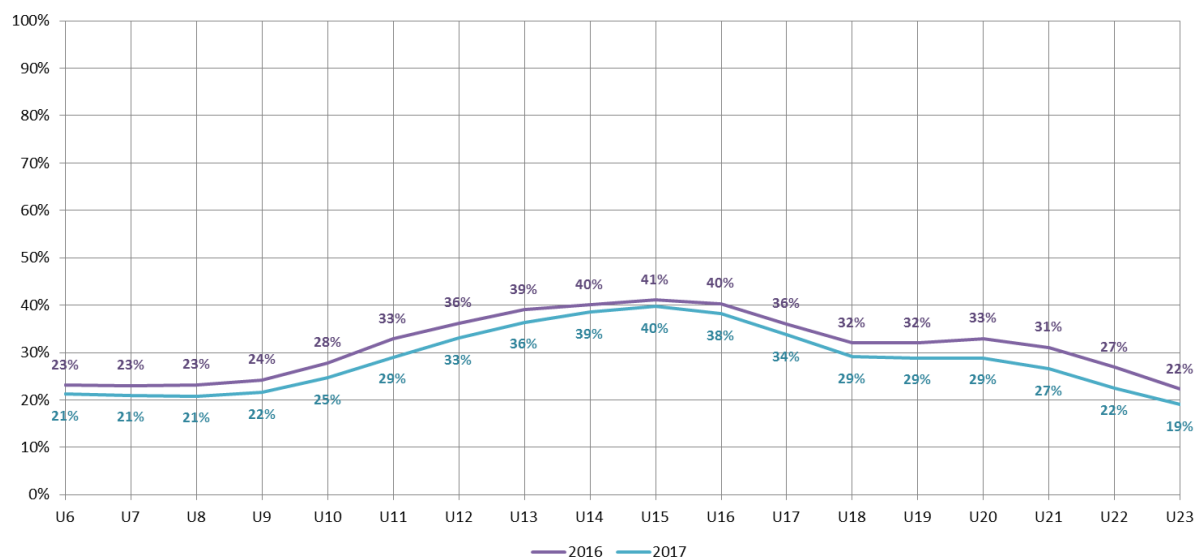


3.6.1.4 Gemiddelde zon- en feestdag

Zon- en feestdagen vertonen een trend (Figuur 3.34) die veel vlakker is doorheen de dag en waarvan de bezetting algemeen gezien ook veel lager ligt. De bezetting piekt om 15u maar is veel minder uitgesproken: het verschil met de bezetting om 14u en 16u is amper één procentpunt.

Ook op zondag ligt de bezetting van 2017 doorheen de dag dicht bij die van 2016.

Figuur 3.34 Gemiddelde bezetting in pandige parkings doorheen de dag (gemiddelde zon- en feestdag)

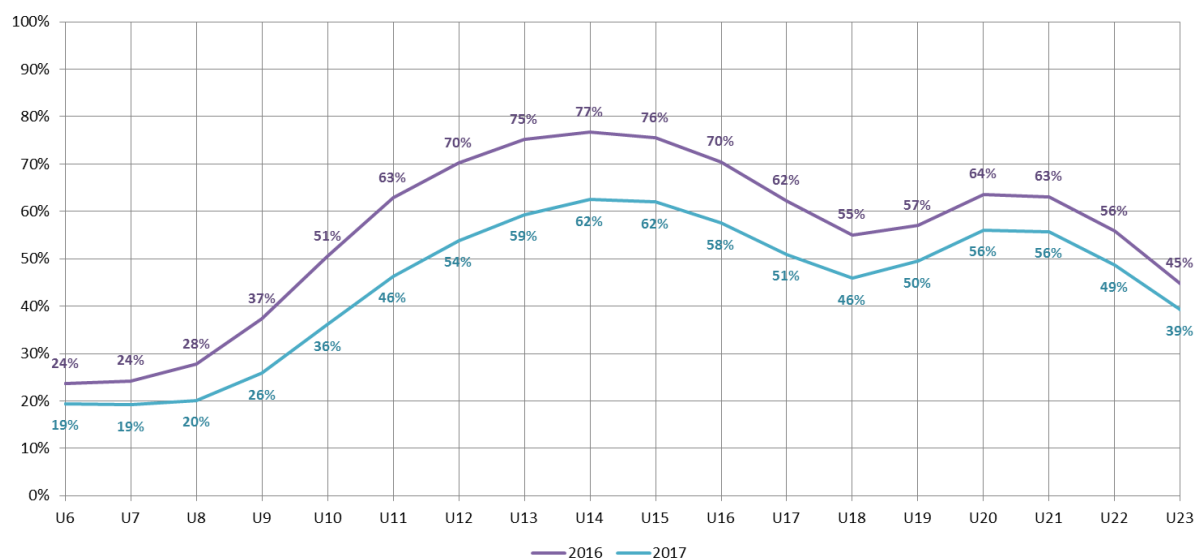


3.6.2 Dagverloop in rotatieparkings: Sint-Michiels, Reep en Vrijdagmarkt

Zoals eerder gesteld wordt het grote verschil in bezetting tussen 2016 en 2017 verklaard door de dalende bezettingsgraad in de rotatieparkings. Vooral tijdens de werkuren valt een sterke daling op,

met een verschil van 15%-punt op het piekmoment van 14u (Figuur 3.35). Ook tijdens de piek 's avonds valt een daling op, maar minder sterk dan overdag: tot 8%-punt om 20u.

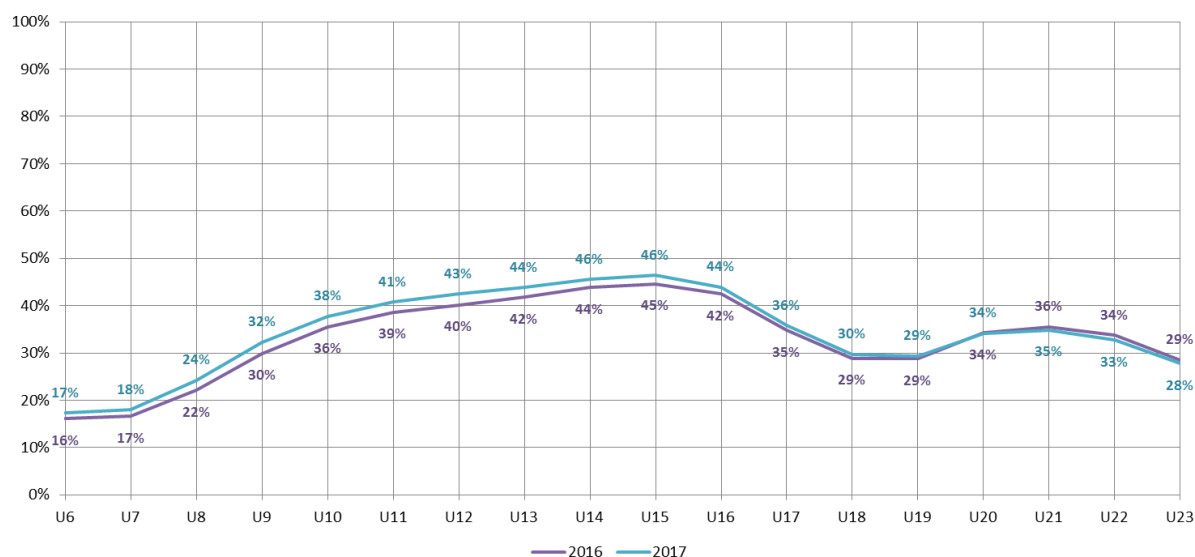
Figuur 3.35 Gemiddelde bezetting in pandige parkings doorheen de dag (rotatieparkings)



3.6.3 Dagverloop in gemengde parkings: Ramen, Savaanstraat en Sint-Pietersplein

Ook in de parkings voor gemengd gebruik vallen dezelfde trends op als eerder aangehaald. De bezetting ligt in deze parkings net iets hoger in 2017 dan in 2016, althans overdag. Het verschil tussen 2016 en 2017 bedraagt ongeveer 2 tot 3%-punt (Figuur 3.36). Tussen 20u en 23u ligt de bezetting met één procent verschil net onder het niveau van 2016.

Figuur 3.36 Gemiddelde bezetting in pandige parkings doorheen de dag (parkings voor gemengd gebruik)



3.6.4 Aantal VOL-momenten

De gemiddelde daling in bezettingsgraad in de in pandige parkings zorgt er ook voor dat het aantal momenten dat de capaciteit van een parking volzet is lager ligt dan in 2016. De borden van het

verkeersgeleidingssysteem van de Stad geven aan dat een parking vol staat net voordat de parking effectief vol staat. Dit gebeurt omdat een bestuurder die het bord leest en op weg is naar de parking bij aankomst voor een parking zou kunnen staan die dan effectief vol is. Borden die verder van de parking staan, zullen daarom eerder 'VOL' aangeven. Onderstaande Tabel 3.15 en Tabel 3.16 geven voor de periode januari-november 2016 en 2017 het aantal momenten weer waarbij een bezetting van minstens 95% werd geregistreerd. Dit geeft een goede indicatie op welke momenten er op de dynamische borden 'VOL' wordt aangegeven. Op een dag kunnen er tot maximaal 24 VOL-momenten geteld worden, omdat de bezetting van de inpandige parkings op elk uur wordt berekend.

Tabel 3.15 Aantal VOL-momenten in de inpandige parkings, jan-nov 2016

PARKING	TOTAAL WEEKDAGEN	GEMIDDELDE WEEKDAG	ZATERDAG	TOTAAL (INCL. ZONDAG)
Rotatieparkings	541	108,2	707	1.264
Parkings voor gemengd gebruik	46	9,2	30	76
TOTAAL	587	117,4	737	1.340

Tabel 3.16 Aantal VOL-momenten in de inpandige parkings, jan-nov 2017

PARKING	TOTAAL WEEKDAGEN	GEMIDDELDE WEEKDAG	ZATERDAG	TOTAAL (INCL. ZONDAG)
Rotatieparkings	138	27,6	292	439
Parkings voor gemengd gebruik	48	9,6	67	116
TOTAAL	186	37,2	359	555

De tabellen geven aan dat het totaal aantal momenten dat een parking volzet is, met meer dan de helft (-58,6% of -785 keer) is afgenomen. In de rotatieparkings valt een sterke daling op van het aantal VOL-momenten (-65% of -825 keer), in de parkings voor gemengd gebruik is het aantal keren dat een parking volzet is licht toegenomen: met 40 keer of 52,6%. Er zullen dus minder momenten in 2017 zijn voorgekomen waar de gemiddelde parking aangeduid werd als VOL. Deze trends volgen logischerwijs die van de bezettingsgraad in de twee types parkings, waarbij de bezetting in de rotatieparkings sterk daalt en licht stijgt in de parkings voor gemengd gebruik. Het aantal VOL-momenten is hoger op zaterdag dan op weekdagen (vermoedelijk met uitzondering van vrijdagavond), wat samenhangt met de eerder besproken bezettingstrends.

3.7 Parkeerduur

Het stimuleren van kortparkeren in de rotatieparkings en het sturen van abonneementhouders naar de parkings voor gemengd gebruik, moet ervoor zorgen dat er in de rotatieparkings meer capaciteit vrijkomt en de gemiddelde parkeerduur korter wordt. Door de rotatie in deze parkings te verhogen, wordt bijgevolg de beschikbaarheid van een parkeerplaats in de parkings verhoogd.

In dit onderdeel wordt nagegaan hoe de parkeerduur geëvolueerd is sinds de aanpassing van de tarieven in de parkings op 3 november 2016. Hierbij moet wel worden gekaderd dat parkeerduurdata

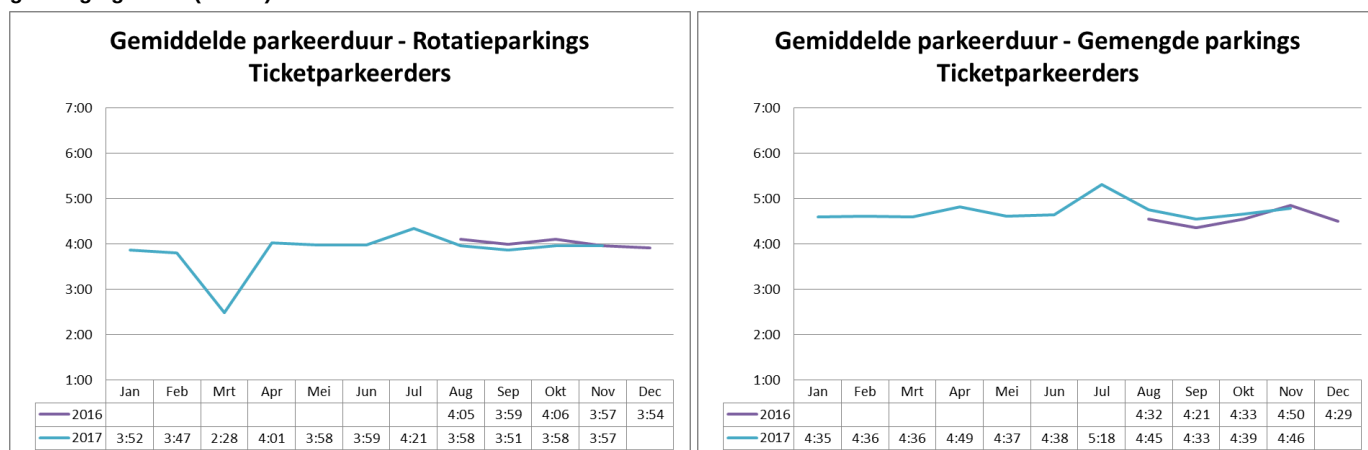
van 2016 enkel beschikbaar is vanaf augustus voor ticketparkeerders en vanaf september voor abonneementhouders.

3.7.1 Parkeerduur bij ticketparkeerders

Gemiddeld gezien parkeren ticketparkeerders langer in de parkings voor gemengd gebruik (4u 43m) dan in de rotatieparkings (3u 50m). Op basis van de parkeerduur in de laatste maanden van 2016 kan gesteld worden dat dat verschil er dat jaar ook al was, maar minder uitgesproken. De gemiddelde parkeerduur is in 2017 iets korter geworden in de rotatieparkings en iets langer in de parkings voor gemengd gebruik (zie **Figuur 3.37**). Deze verschuiving is een logische evolutie gezien het nieuwe beleid in de parkings, waarbij meer ingezet wordt op kortparkeren in de rotatieparkings.

In maart 2017 is de dip in de rotatieparkings te wijten aan de sluiting van parking Reep.

Figuur 3.37 Gemiddelde parkeerduur bij ticketparkeerders (in uur), naar rotatieparkings (links) en parkings voor gemengd gebruik (rechts)



Bovenstaande cijfers geven de gemiddelde parkeerduur weer voor de groep ticketparkeerders. Voor deze groep is het mogelijk om de parkeerduurcijfers nog verder uit te splitsen naar de aandelen bezoekers die kort-, middellang- en lang parkeren. Alle aandelen staan uitgezet in onderstaande **Tabel 3.17** voor de rotatieparkings en **Tabel 3.18** voor de parkings voor gemengd gebruik. Bijkomend staat ook het aandeel parkeerders dat het maximumtarief betaalt daarin opgenomen (26 euro vanaf 12u parkeren in de rotatieparkings en 14 euro vanaf 10u parkeren in de parkings voor gemengd gebruik). Het aandeel parkeerders dat effectief het maximumtarief betaalt om te parkeren in de parkings is echter erg beperkt.

Tabel 3.17 Aandeel parkeerders naar parkeerduur, rotatieparkings

PERIODE	1-3u	3-6u	6-12u	12-24u	MAX. TARIEF ⁽¹⁾
AUG-NOV 2016	54,9%	33,2%	9,0%	2,9%	3,3%
AUG-NOV 2017	56,0%	33,1%	8,3%	2,6%	3,0%
2017	55,0%	33,7%	8,7%	2,6%	2,9%

(1) Aan de hand van deze dataset kan geen onderscheid gemaakt worden tussen ticketparkeerders die overdag en 's nachts parkeren. De getoonde percentages voor het maximumtarief zijn daardoor een overschatting, waarbij verondersteld wordt dat alle parkeerders die langer dan 12u parkeren dat allemaal overdag doen. 's Nachts 12u parkeren kan aan een gunstiger tarief (4 euro).

Tabel 3.18 Aandeel parkeerders naar parkeerduur, gemengde parkings

PERIODE	1-3u	3-6u	6-12u	12-24u	MAX. TARIEF ⁽¹⁾
AUG-NOV 2016	48,4%	36,2%	11,6%	3,8%	6,6%
AUG-NOV 2017	47,1%	36,5%	11,7%	4,7%	7,6%
2017	47,3%	36,2%	11,9%	4,6%	7,7%

(1) Aan de hand van deze dataset kan geen onderscheid gemaakt worden tussen ticketparkeerders die overdag en 's nachts parkeren. De getoonde percentages voor het maximumtarief zijn daardoor een overschatting, waarbij verondersteld wordt dat alle parkeerders die langer dan 12u parkeren dat allemaal overdag doen. 's Nachts 12u parkeren kan aan een gunstiger tarief (4 euro).

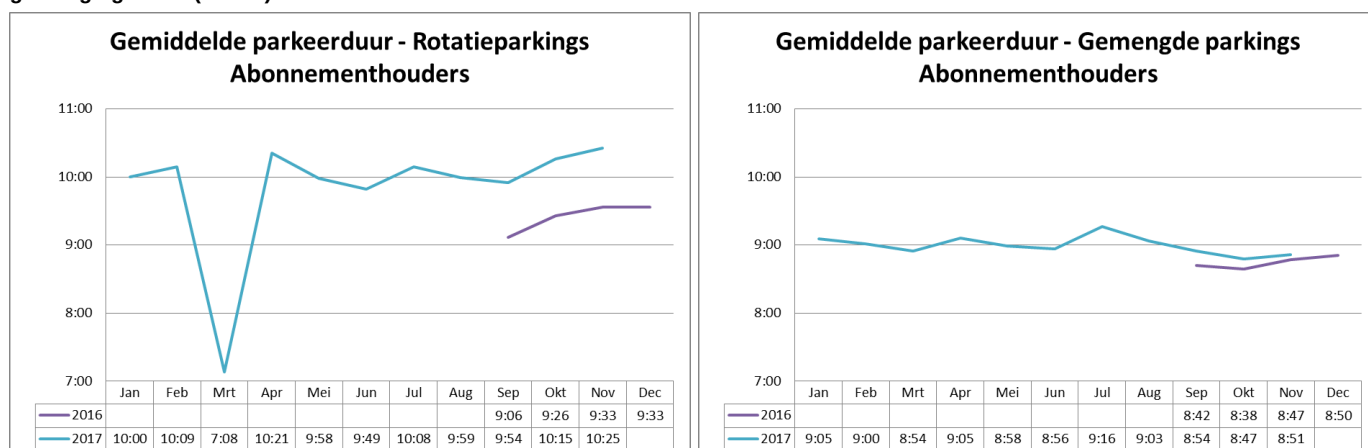
Bovenstaande cijfers bevestigen de trends die **Figuur 3.37** toont: de gemiddelde parkeerduur bij de groep ticketparkeerders daalt licht in de rotatieparkings en stijgt licht in de gemengde parkings. Verder valt op dat 88,7% van de parkeerders in de rotatieparkings en 83,5% van de parkeerders in de parkings voor gemengd gebruik niet langer parkeert dan 6u. In de rotatieparkings betaalde 2,9% van alle parkeerders in 2017 het maximumtarief en parkeerde daarmee langer dan 12u. Een belangrijke kanttekening is dat dit een overschatting is, zoals hierboven gesteld. In de parkings voor gemengd gebruik lag dat aandeel met 7,7% hoger, wat niet onlogisch is gezien het maximumtarief ingaat vanaf het tiende uur parkeren en slechts half zoveel kost.

3.7.2 Parkeerduur bij abonnementhouders

Abonnementhouders parkeren gemiddeld gezien veel langer dan ticketparkeerders, wat logisch is gezien deze groep voornamelijk bestaat uit bewoners en werknemers. De gemiddelde parkeerduur van abonnementhouders ligt in 2017 op 9u 50m in de rotatieparkings en 8u 59m in de parkings voor gemengd gebruik.

De trend die hieronder in **Figuur 3.38** (links) wordt getoond kan logisch verklaard worden. Het aandeel abonnementhouders is sterk gedaald in de rotatieparkings: relatief gezien is er van 2016 naar 2017 een daling van 37,1% in het aantal abonnementhouders. Vermoedelijk zijn dit werknemers die door de prijsstijging hun abonnement niet hebben verlengd en zich nu op een andere manier naar het werk verplaatsen (hetzij een abonnement in een andere parkings, hetzij parkeren op straat of op een P+R, hetzij met een andere modus,...). Dit wordt bevestigd door het aandeel abonnementhouders 's avonds dat maar net onder het niveau van 2016 zit. Doordat de verhouding werknemers/bewoners sterk is veranderd van 2016 naar 2017 (zie ook **Tabel 3.19** en **Tabel 3.20**) en bewoners gemiddeld gezien langer parkeren dan werknemers, vertoont de grafiek deze op het eerste zicht opvallende trend.

Figuur 3.38 Gemiddelde parkeerduur bij abonnementhouders (in uur), naar rotatieparkings (links) en parkings voor gemengd gebruik (rechts)



In onderstaande tabellen wordt weergegeven hoe het aantal maand- en jaarabbonnementen is geëvolueerd van 2016 naar 2017. Voor beide types abonnementen kan worden vastgesteld dat het aantal is gedaald (met respectievelijk 24% en 10% voor het aantal maand- en jaarabbonnementen) en bij beide types ligt de oorzaak bij een lager aantal abonnementen voor niet-bewoners (werknemers). Het aantal maandabbonnementen dat werd aangekocht door niet-bewoners daalt namelijk met bijna de helft (-42%) van 3067 naar 1767 stuks. Opvallend is dat parking Sint-Pietersplein de enige parking is waar het aantal maandabbonnementen bij de groep bewoners daalt. Wel moet gezegd worden dat dit een daling is van absoluut 24 stuks, wat een daling is van twee abonnementen par maand. Het totale aantal abonnementen ligt ook het laagst in deze parking. Ook het aantal werknemers dat een jaarabonnement koopt, daalt: -19% of bijna 140 stuks. Het aantal bewonersabonnementen stijgt daarentegen met 11% voor maandabbonnementen en 30% voor jaarabbonnementen.

Tabel 3.19 Evolutie maandabbonnementen, 2016-2017

PARKING	2016		2017		VERSCHIL		
	Bewoners	Niet-bewoners	Bewoners	Niet-bewoners	Bewoners	Niet-bewoners	Totaal
Vrijdagmarkt	412	830	478	112	16%	-87%	-52%
Sint-Michiels	353	24	399	19	13%	-21%	11%
Reep	290	173	314	50	8%	-71%	-21%
Sint-Pietersplein	106	989	82	797	-23%	-19%	-20%
Ramen	251	462	271	375	8%	-19%	-9%
Savaanstraat	208	589	252	414	21%	-30%	-16%
TOTAAL	1620	3067	1796	1767	11%	-42%	-24%

Tabel 3.20 Evolutie jaarabonnementen, 2016-2017

PARKING	2016		2017		VERSCHIL		
	Bewoners	Niet-bewoners	Bewoners	Niet-bewoners	Bewoners	Niet-bewoners	Totaal
Vrijdagmarkt	52	91	73	28	40%	-69%	-29%
Sint-Michiels	29	9	39	2	34%	-78%	8%
Reep	28	166	32	101	14%	-39%	-31%
Sint-Pietersplein	9	78	12	97	33%	24%	25%
Ramen	29	122	31	105	7%	-14%	-10%
Savaanstraat	25	247	36	242	44%	-2%	2%
TOTAAL	172	713	223	575	30%	-19%	-10%

3.8 Conclusie

De capaciteit van de bestaande parkings is constant gebleven sinds 2013. Er is echter wel een nieuwe inpandige parking bijgekomen: Parking Dok Noord, die wordt uitgebaat door een private firma en het inpandige parkeerareaal sinds 2016 heeft verhoogd met 800 parkeerplaatsen.

Het aantal inritten ligt in 2017 voor alle parkings gemiddeld gezien net geen 10 procent lager dan in 2016. Deze daling is groter in de eerste (-12%) dan in de tweede jaarhelft (-7%) en is groter voor de rotatieparkings (-12%) dan voor de parkings voor gemengd gebruik (-5%). Het verschil tussen de bezetting in beide jaarhelften wordt kleiner, waardoor de bezetting dichterbij het niveau komt van voor de invoering van het Parkeerplan en Circulatieplan.

Wat betreft bezetting komen overdag dezelfde trends naar voren als deze die voor aantal inritten. Algemeen daalt de bezetting overdag in 2017 ten opzichte van het jaar ervoor en dat met 6,3%-punt. De daling is eveneens groter in de eerste helft van het jaar (-7,7%-punt) dan in de tweede (-4,7%-punt). De algemene daling wordt verklaard door een daling van 4,3%-punt bij de groep ticketparkeerders en 2,1%-punt bij de groep abonnementhouders. Relatief gezien daalt het aandeel even hard gezien de groep ticketparkeerders dubbel zo groot is. De bezetting daalt in de rotatieparkings met 14,4%-punt; in de parkings voor gemengd gebruik stijgt de bezetting licht met 1,8%-punt.

De bezetting in de avond volgt dezelfde trend, maar toont zich minder uitgesproken. Algemeen gezien is er in 2017 een daling van 4%-punt ten opzichte van 2016. 's Avonds is de daling bijna uitsluitend te wijten aan de groep ticketparkeerders: -3,7%-punt van de -4,0%-punt. Van de abonnementhouders daalt het aandeel slechts erg beperkt (-0,2%-punt), wat betekent dat er onder abonnementhouders nagenoeg geen bewoners zijn 'verloren'. Net als overdag is de bezetting van de rotatieparkings het sterkst gedaald: met 7,7%-punt. In de gemengde parkings stijgt de bezetting licht met een half procentpunt. De tariefverlaging die in juli is doorgevoerd, zorgt vooralsnog niet voor een verhoogde bezetting van de parkeergarages in de avond.

De bezetting vertoont opvallende verschillen tussen weekdays en zaterdag. Overdag lag de gemiddelde bezetting van de parkings op weekdays in 2016 op 56,6%. In 2017 daalde die bezetting met 7,7%-punt tot 48,9%. In het weekend is de bezetting overdag met 3,6%-punt minder sterk gedaald (van 49% naar 45,4%). Het verschil tussen de piekbezetting tijdens de gemiddelde werkdag (om 14u: 65% in 2016 en 56% in 2017) en zaterdag (om 16u: 76% in 2016 en 70% in 2017) is aanzienlijk. Op zondag is de bezettingstrend doorheen de dag veel vlakker en ligt de piekbezetting een stuk lager (om 15u: 41% in 2016 en 40% in 2017). Op weekdays valt op dat de bezetting door abonnementhouders daalt tijdens de werkuren (9-17u), wat wijst op een dalend aandeel werknemers dat met de auto naar de binnenstad komt en parkeert in de parkings.

Ook 's avonds daalt de bezetting van 2016 naar 2017 in het weekend minder sterk (-3,8%-punt) dan in de week (-4,5%-punt) en ligt de bezetting (zowel in 2016 als 2017) hoger dan tijdens de week (+2,2%-punt in 2016 en +2,9%-punt in 2017). 's Avonds daalt het aandeel abonnementhouders in tegenstelling tot overdag zoals eerder gezegd bijna niet.

Wat betreft parkeerduur, parkeren ticketparkeerders langer in parkings voor gemengd gebruik dan in rotatieparkings. Dat was al in 2016 het geval, maar in 2017 is deze trend nog iets meer uitgesproken. De gemiddelde parkeerduur daalt met ongeveer tien minuten in de rotatieparkings en stijgt ongeveer evenveel in de parkings voor gemengd gebruik. In de rotatieparkings parkeert 55% van alle parkeerders in 2017 tot 3 uur en 33,7% tussen 3 en 6 uur. Het aandeel dat het maximumtarief betaalt in deze parkings, ligt op 2,9% van alle parkeerders. In de parkings voor gemengd gebruik wordt gemiddeld gezien iets langer geparkeerd: in 2017 parkeert 47,3% van alle parkeerders 3 uur en 36,2% tussen 3 en 6u. 7,7% van alle parkeerders betaalt het maximumtarief in de parkings voor gemengd gebruik, waar het maximumtarief lager is en sneller wordt bereikt. In totaal kan gesteld worden dat 85 tot 90 procent van alle parkeerders geen impact ondervindt van de prijsstijgingen die gelden voor het langer dan 6 uur parkeren.

Abonnementhouders parkeren gemiddeld gezien langer dan ticketparkeerders (respectievelijk 9 tot 10 uur ten opzichte van 4 tot 4,5 uur). In de rotatieparkings is het aandeel abonnementen van niet-bewoners beperkt, waardoor de gemiddelde parkeerduur in deze parkings omhoog gaat (gezien bewoners langer parkeren dan niet-bewoners). Deze trend wordt bevestigd door een sterke algemene daling in het aantal niet-bewonersabonnementen (-42% maandabonnements en -19% jaarabonnementen) en een beperktere stijging in bewonersabonnementen (+11% maandabonnements en +30% jaarabonnementen).

Verder is ook het aantal momenten dat de parkings volzet zijn, met meer dan de helft gedaald van 2017 naar 2016 (-58,6%). In de rotatieparkings valt een sterke daling op van het aantal VOL-momenten (-65%), in de parkings voor gemengd gebruik is het aantal keren dat een parking volzet is wel gestegen: met 52,6%, maar blijft het aantal VOL-momenten toch beperkt. Deze trends volgen die van de bezettingsgraad in de twee types parkings, waarbij de bezetting in de rotatieparkings sterk daalt en licht stijgt in de parkings voor gemengd gebruik. Het aantal VOL-momenten is hoger op zaterdag dan op weekdays (vermoedelijk met uitzondering van vrijdagavond), wat samenhangt met de eerder besproken bezettingstrends.

Tot slot blijkt uit het evaluatierapport Circulatieplan dat de doorstroming op de hoofdontsluitingswegen in de binnenstad globaal is verbeterd. Het kleinere aantal VOL-momenten in combinatie met de lagere parkeerdruk/bezetting van de parkings, zou moeten resulteren in een betere bereikbaarheid naar de parkings en een hogere kans op een vrije parkeerplaats. Om sommige parkings te bereiken moet na de invoering van het Circulatieplan mogelijk meer omgereden worden. Wel is er in elke sector die grenst aan het autovrij gebied minstens één inparking aanwezig.

Algemeen lijkt het beleid waar bij de invoering van het Parkeerplan voor werd gekozen in de parkings te werken. In de rotatieparkings wordt korter geparkeerd, waardoor meer rotatiecapaciteit vrijkomt voor bezoekers, maar ze worden wel minder gebruikt. De parkings voor gemengd gebruik kennen een status quo of lichte stijging en nemen wellicht ook een deel abonnementhouders over van de rotatieparkings.

4. PARKEREN OP PARK-AND-RIDES

De groep langparkeerders is het meest ontvankelijk voor het parkeren op afstand en het aansluitend overschakelen naar een andere vervoerswijze (fiets, openbaar vervoer, taxi...) om de verplaatsing tot in het centrum te maken. Daarom worden langparkeerders gestimuleerd om aan de rand van de stad te parkeren op een park-and-ride (P+R) en voor het laatste deel van de verplaatsing een andere modus te gebruiken.

Een belangrijke voorwaarde om de parkeerdruk in de binnenstad te kunnen terugdringen, is het realiseren van bijkomende park-and-rideplaatsen. Ten behoeve van de langparkeerders, wordt het park-and-rideaanbod zowel kwantitatief als kwalitatief verbeterd door het creëren van nieuwe parkings en het opwaarderen van de bestaande terreinen. De combinatie van het uitbouwen van de vervoersmodi die aansluiten op het park-and-ridegebruik (openbaar vervoer, fietsinfrastructuur) en de nieuwe parkeerregimes moet het parkeren op een park-and-ride aanmoedigen als alternatief voor parkeren in de binnenstad.

4.1 Parkeercapaciteit

Vóór de invoering van het Circulatieplan bestonden al enkele park-and-ride terreinen, al dan niet als park-and-ride. Dit areaal bestond uit 792 parkeerplaatsen. Tegen de invoering van het Circulatieplan op 3 april 2017 werden 848 bijkomende parkeerplaatsen als park-and-rideplaatsen ingericht en als dusdanig aangeduid. Samenwerkingsverbanden met de site Galveston, het Sint-Pietersstation en de terreinen aan Webba/Decathlon zorgen ervoor dat het initiële aanbod met nog eens 750 extra plaatsen bijna verdrievoudigd werd tot 2.390 plaatsen. Het totale aanbod aan P+R-parkeerplaatsen wordt in onderstaande Tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 4.1 Capaciteit van oude en nieuwe park-and-rideterreinen

NAAM P+R	CAPACITEIT	MOMENT INRICHTING
P+R Gentbrugge Arsenaal ⁽¹⁾	250	Voor Circulatieplan
P+R Oostakker	200	Voor Circulatieplan
P+R The Loop/Expo	168 ⁽²⁾	Voor Circulatieplan
P+R Gentbrugge	150	Voor Circulatieplan
P+R Wondelgem	46	Voor Circulatieplan
P+R Mariakerke Post	25	Voor Circulatieplan
P+R Moscou	15	Voor Circulatieplan
P+R Galveston	250	Samenwerking
P+R Bourgoyen	250	Vanaf Circulatieplan
P+R Watersportbaan	230	Vanaf Circulatieplan
P+R Neptunus	148	Vanaf Circulatieplan
P+R Webba/Decathlon	200	Samenwerking
P+R Hekers	68	Vanaf Circulatieplan
P+R Muide	50	Vanaf Circulatieplan
P+R Maaltebruggepark	40	Vanaf Circulatieplan
P+R Sint-Pietersstation	300	Samenwerking
TOTALE CAPACITEIT	2.390	

(1) P+R Gentbrugge Arsenaal is sinds de invoering van het Circulatieplan aangeduid als park-and-ride, voorheen was dit terrein een carpoolparking. In de periode mei 2014 tot juni 2017 lag de capaciteit van de park-and-ride lager door een tijdelijke werfingname. (2) het aantal beschikbare parkeerplaatsen werd uitgebreid van 106 naar 168 n.a.v. de verplaatsing van de park-and-ride en de werken t.b.v. de tramkruising. Deze uitbreiding is permanent. In de hierboven vermelde cijfers (792 parkeerplaatsen voor en 848 parkeerplaatsen na invoering Parkeerplan) werd het verschil van 62 plaatsen al correct verrekend.

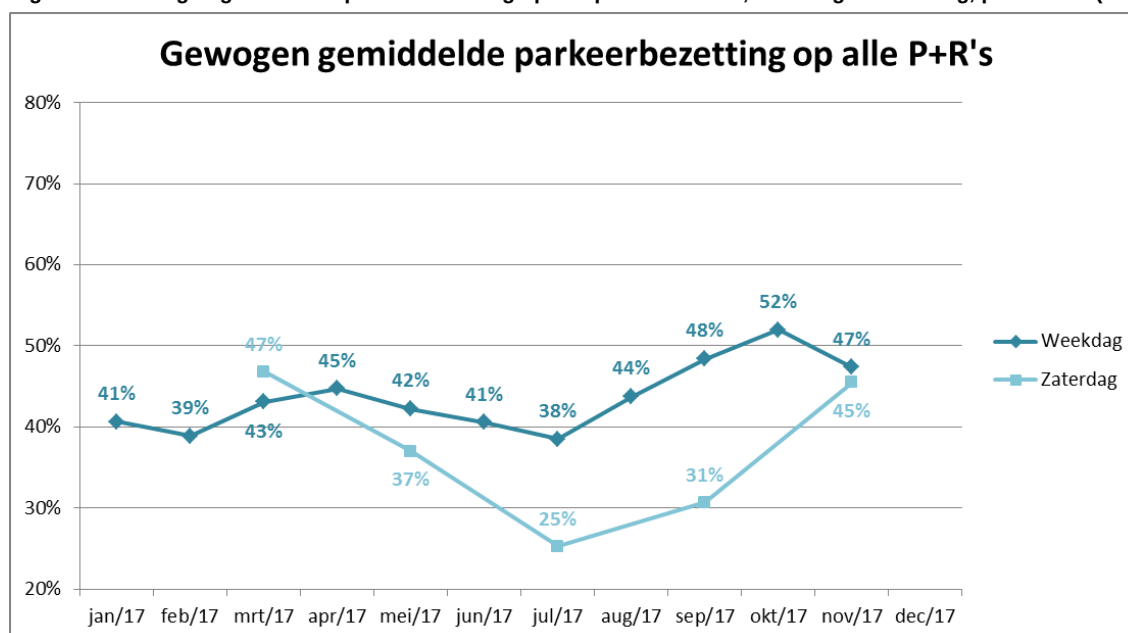
4.2 Parkeerbezetting P+R's

Sinds januari 2017 worden op een weekdag maandelijks en op een zaterdag tweemaandelijks manuele parkeerbezettingsonderzoeken uitgevoerd op alle park-and-rides, met uitzondering van P+R Sint-Pietersstation. De bezetting van deze park-and-ride wordt in dit rapport niet verder besproken. Op deze park-and-ride gebeurt een softwarematige monitoring van het aantal bezette plaatsen. Momenteel zijn er 5 gebruikers met een specifiek abonnement. Door dit beperkte aantal wordt de park-and-ride niet verder besproken in dit rapport. Alle inventarisaties op de andere park-and-rides zijn gebeurd op de laatste dinsdag en zaterdag van de maand.

Een gewogen gemiddelde op basis van de capaciteit en geregistreerde bezetting van alle terreinen (Figuur 4.1) leert dat de bezetting van alle park-and-rides samen in 2017 gemiddeld tussen de 38% en 52% ligt op weekdagen. Van januari tot april valt er algemeen een lichte stijging in het gebruik op te merken. Na de invoering van het Circulatieplan daalt de bezetting op de park-and-rides met enkele procentpunten. De bezetting volgt daarna de seizoenale trend: ze daalt in de zomer nog iets verder, wellicht ten gevolge van de minder drukke vakantieperiode, maar vanaf augustus volgt een sterke stijging tot 52% in oktober. In november wordt vervolgens een daling ingezet.

Op weekenddagen wordt dezelfde trend zichtbaar, maar algemeen gezien ligt de bezetting in het weekend lager dan tijdens de week en zijn de verschillen in bezetting veel groter. Mogelijk spelen ook lokale effecten een rol en wordt op zaterdag een ander publiek aangetrokken (recreatief, shoppers) dan tijdens de week.

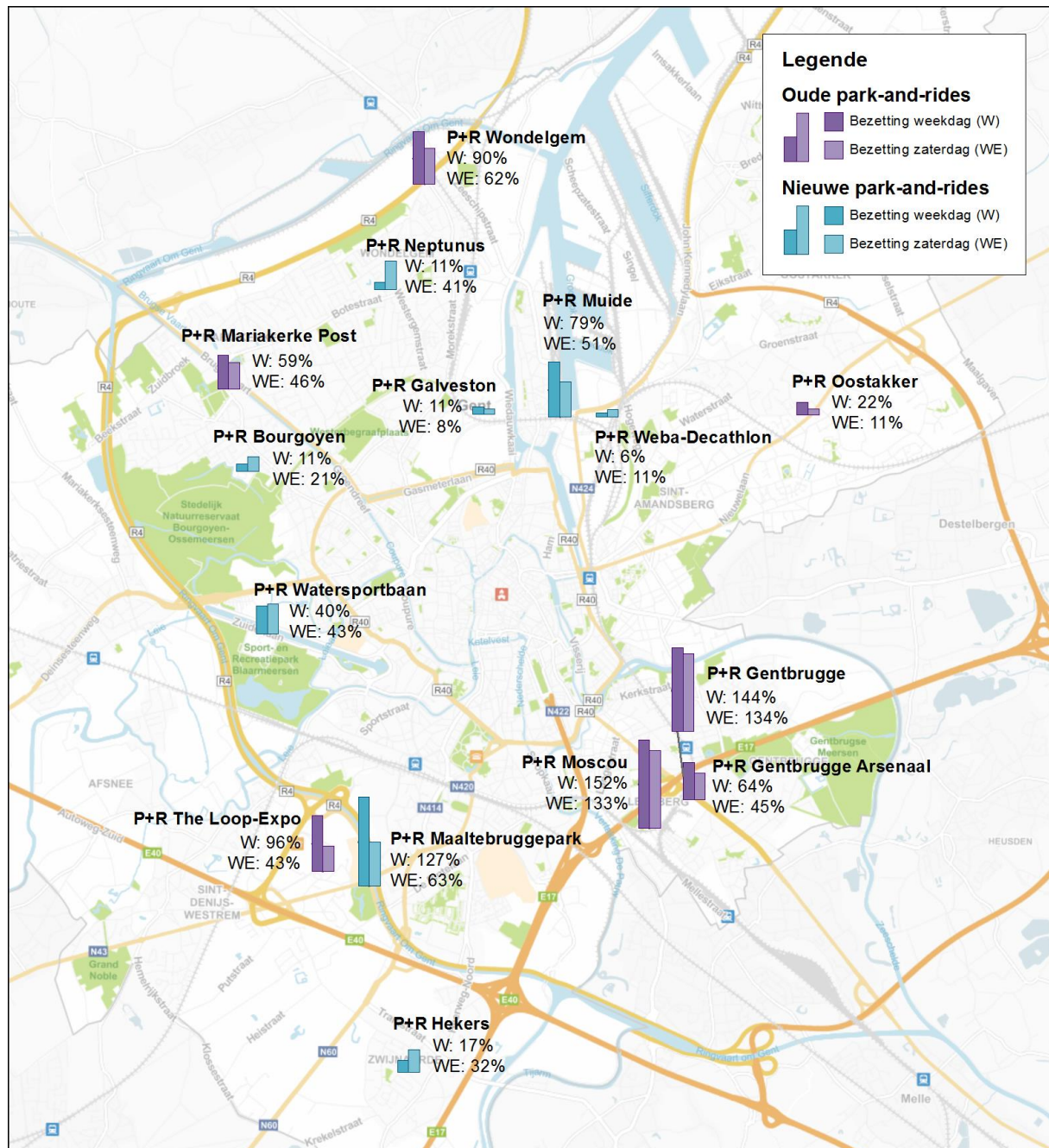
Figuur 4.1 Gewogen gemiddelde parkeerbezetting op alle park-and-rides, weekdag en zaterdag, per maand (2017)



Een belangrijke nuancering moet gemaakt worden bij bovenstaande bezettingscijfers: de gemiddelde cijfers geven geen inzicht in de verschillen in bezetting op de aparte park-and-rides. In het vervolg

van dit onderdeel wordt duidelijk dat er een sterke polarisatie is tussen de diverse terreinen. Op de onderstaande kaart (Figuur 4.2) wordt voor alle P+R-locaties de gemiddelde bezetting van januari tot november weergegeven, zowel voor weekdagen (W) als zaterdagen (WE). Hierop wordt duidelijk dat er een verschil in bezetting is tussen de terreinen in het noorden en het zuiden van de stad. De ontsluiting met E40 en E17 spelen hier wellicht een rol in.

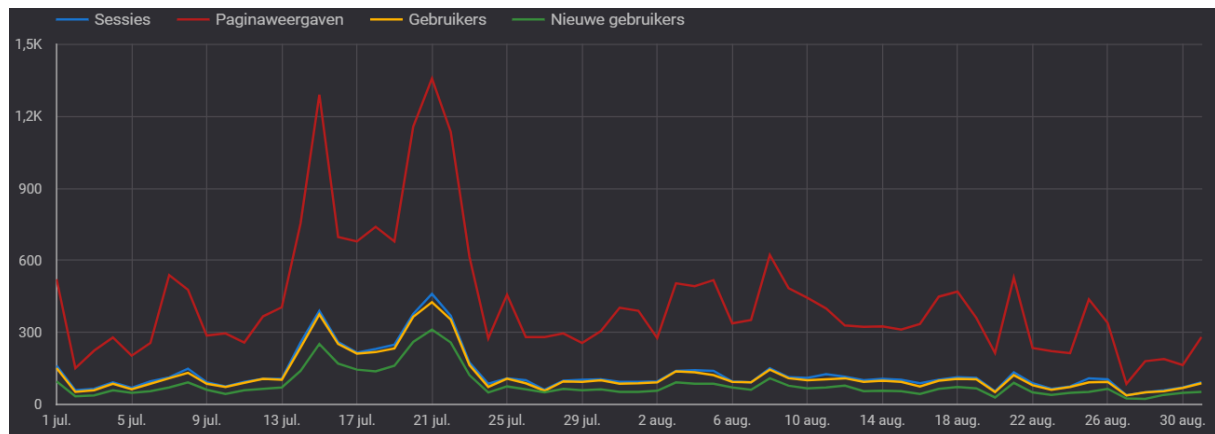
Figuur 4.2 Gewogen gemiddelde parkeerbezetting op alle park-and-rides, weekday en zaterdag, per locatie (2017)



De grafiek hierboven (Figuur 4.1) toont dat de bezettingscijfers voor juli in een dal liggen, wat verklaard kan worden door de zomerperiode. Het is echter belangrijk nogmaals te benadrukken dat alle tellingen op de laatste dinsdag en zaterdag van de maand worden uitgevoerd en de bezettingscijfers op de park-and-rides, zowel hierboven als in het vervolg van het rapport, geen representatieve trend weergeven voor de periode van de Gentse Feesten. Hieronder (Figuur 4.3)

wordt een grafiek getoond⁴ van het aantal raadplegingen op de website stad.gent tijdens de zomervakantie. Daaruit valt af te leiden dat, op zijn minst, de interesse in het parkeren op een park-and-ride tijdens die periode sterk piekt. Dit kan een aanwijzing zijn van een verhoogd gebruik van de terreinen tijdens de Gentse Feestenweek.

Figuur 4.3 Aantal park-and-rideraadplegingen op stad.gent, juli-augustus 2017



In het volgende deel worden trends apart geanalyseerd voor de ‘oude’ en ‘nieuwe’ park-and-rides. Met oude P+R’s worden de terreinen bedoeld die al voor invoering Circulatieplan beschikbaar waren: P+R Gentbrugge Arsenaal⁵, P+R Oostakker, P+R The Loop/Expo, P+R Gentbrugge, P+R Wondelgem, P+R Mariakerke Post en P+R Moscou. De nieuwe park-and-rides zijn alle andere terreinen: bestaande terreinen die tegen de start van het Circulatieplan officieel zijn aangeduid als park-and-ride of via een samenwerking met externe partners als park-and-ride beschikbaar worden gesteld.

4.2.1 Oude P+R’s

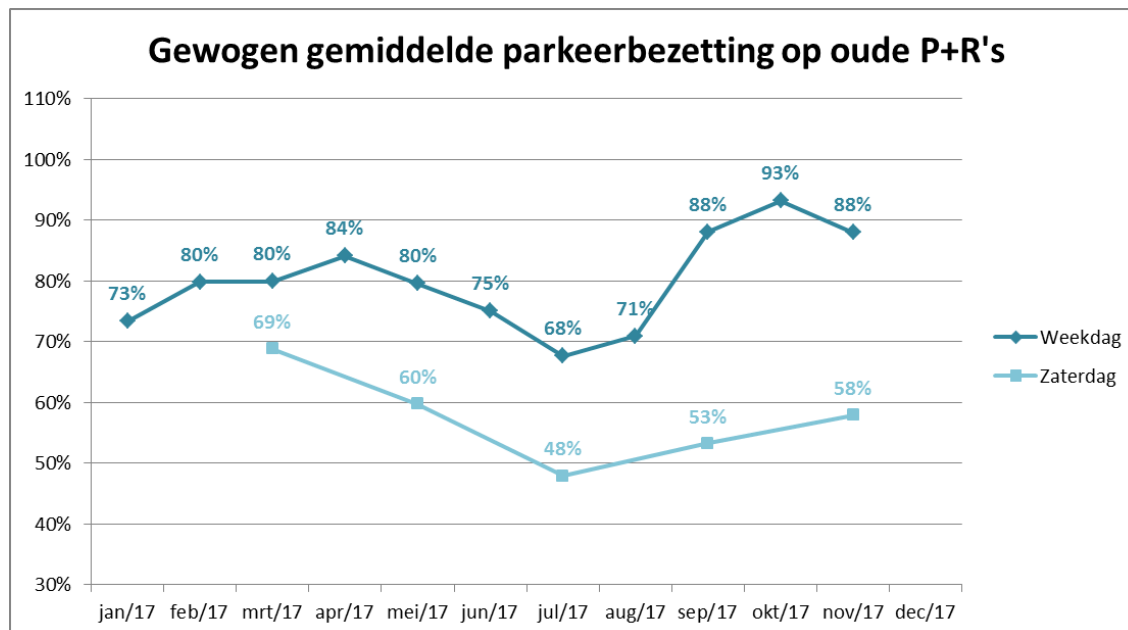
De gemiddelde parkeerbezetting op alle oude park-and-rides samen ligt in 2017 tijdens de week tussen de 68% en 93% (Figuur 4.4). De trend die hierboven werd geduid, komt hier ook terug maar is meer uitgesproken: pieken en dalen liggen iets verder uit elkaar. Ook in het weekend is dezelfde trend terug te vinden. De parkeerbezetting op de oude park-and-rides ligt gemiddeld gezien een stuk hoger dan het gemiddelde van alle voorzieningen, wat betekent dat de bezetting op de nieuwe terreinen gemiddeld lager ligt (zie punt 4.2.2).

Een mogelijke verklaring voor deze hogere bezetting werd hierboven reeds aangegeven: de oude terreinen zijn goed bereikbaar komende van de E17, E40 en R4. Vaak hebben ze ook een goed natransport met het openbaar vervoer. Deze oude terreinen zijn net door hun ouderdom ook beter bekend bij het grote publiek, waardoor ze hogere bezettingsgraden kennen. Daarnaast moet echter ook gesteld worden dat een aantal van deze terreinen te kampen hebben met oneigenlijk gebruik.

⁴ Bron: Google Analytics

⁵ Strikt gezien was dit voor 3 april 2017 een carpoolparking.

Figuur 4.4 Gewogen gemiddelde parkeerbezetting op de oude park-and-rides, weekday en zaterdag (2017)



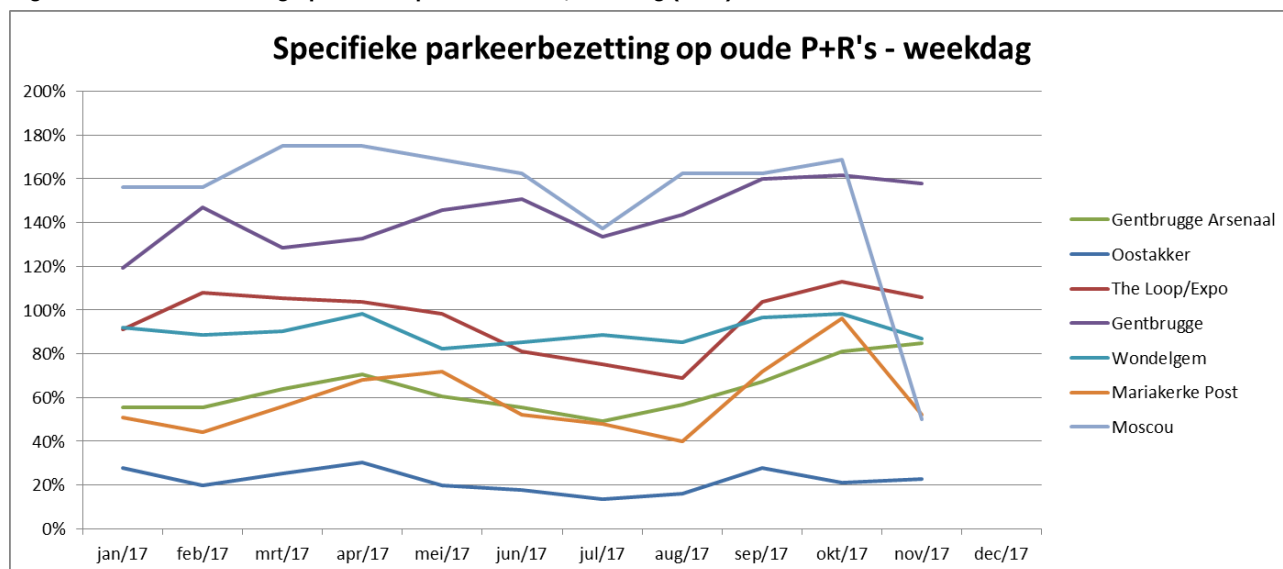
4.2.1.1 Weekdag

Wanneer de bezetting van de oude park-and-rideterreinen wordt geanalyseerd voor weekdays (Figuur 4.5 en Tabel 4.2), vallen de volgende zaken op:

- De bezetting van P+R Gentbrugge en P+R Moscou ligt gedurende bijna het hele jaar boven de 100%. Dit betekent dat er meer voertuigen op de P+R geparkeerd staan dan er plaatsen op het terrein voorzien zijn. Voertuigen die zich buiten de officiële park-and-rideplaatsen parkeren (bijvoorbeeld buiten de belijning, langs de afsluiting in de Korte Magerstraat, etc.) worden meegeteld als park-and-ridegebruikers en zijn dus opgenomen in deze bezettingscijfers.
- De gemiddelde bezetting van P+R Oostakker ligt in 2017 slechts op 22%. Daarmee is dit het enige van de oude terreinen dat gemiddeld gezien voor minder dan de helft bezet is.
- De bezetting van de meeste park-and-rides volgt de algemene trend zoals hierboven is weergegeven. Uitzonderingen zijn P+R Gentbrugge en P+R Wondelgem, die in de zomer geen of een minder uitgesproken daling vertonen.

De gemiddelde bezettingsgraad van 152% op P+R Moscou moet enigszins genuanceerd worden gezien dit slechts over een terrein van 15 plaatsen gaat. De sterke daling in november kan bovendien mogelijk verklaard worden doordat de tramhalte hier niet meer bediend werd door het afschaffen van tramlijn 4 richting de P+R. Bijkomend is de parkeerdruk in de Oefenpleinstraat behoorlijk hoog door park-and-riders. Ter vergelijking heeft P+R Gentbrugge een sterke overbezetting die in dat opzicht meer doorweegt gezien dit een park-and-ride is met een capaciteit van 150 plaatsen.

Figuur 4.5 Parkeerbezetting op de oude park-and-rides, weekday (2017)



Tabel 4.2 Bezetting van de oude park-and-rides, weekday (2017)

NAAM P+R	Capaciteit	Bez. Jan	Bez. Feb	Bez. Mrt	Bez. Apr	Bez. Mei	Bez. Jun	Bez. Jul	Bez. Aug	Bez. Sept	Bez. Okt	Bez. Nov	Bez. Jaar
P+R Gentbrugge Arsenaal	250 ⁽¹⁾	55%	55%	64%	71%	60%	55%	49%	57%	67%	81%	85%	64%
P+R Oostakker	200	28%	20%	25%	30%	20%	18%	14%	16%	28%	21%	23%	22%
P+R The Loop/Expo	168 ⁽²⁾	91%	108%	105%	104%	98%	81%	75%	69%	104%	113%	106%	96%
P+R Gentbrugge	150	119%	147%	129%	133%	146%	151%	134%	143%	160%	162%	158%	144%
P+R Wondelgem	46	92%	89%	90%	98%	82%	85%	89%	85%	97%	98%	87%	90%
P+R Mariakerke Post	25	51%	44%	56%	68%	72%	52%	48%	40%	72%	96%	52%	59%
P+R Moscou	15	156%	156%	175%	175%	169%	163%	138%	163%	163%	169%	50%	152%
TOTALE CAPACITEIT	854	GEWOGEN GEMIDDELDE BEZETTING											80%

4.2.1.2 Weekend

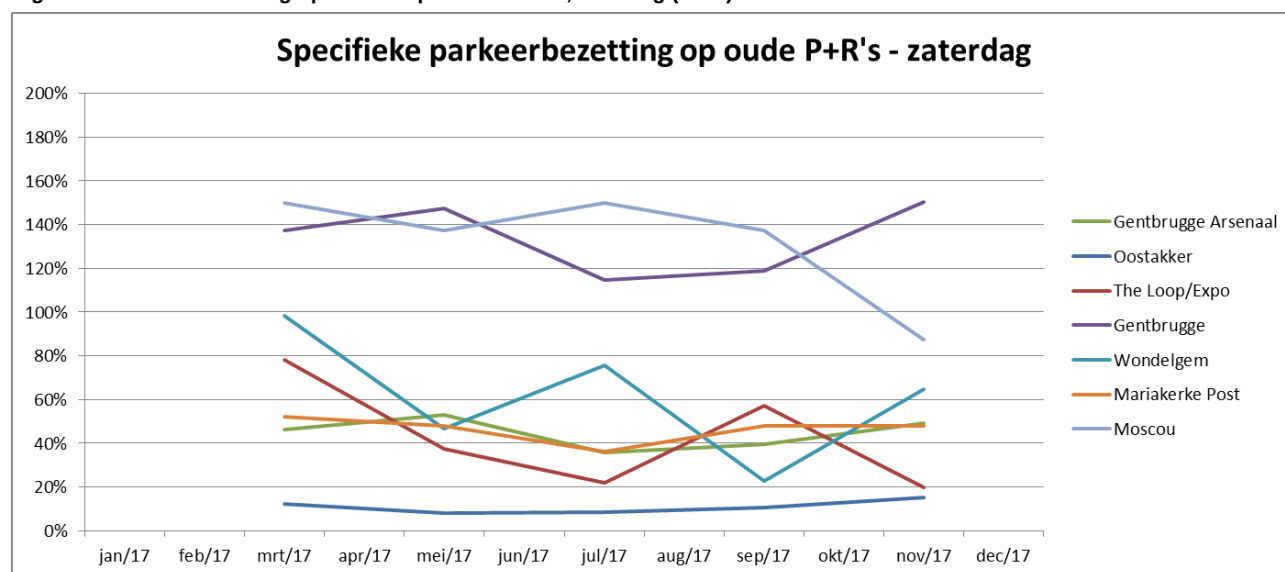
De bezettingscijfers van de oude park-and-rides tijdens het weekend (Figuur 4.6 en Tabel 4.3), geven de volgende zaken weer:

- P+R Gentbrugge en P+R Moscou zijn de enige terreinen die, net zoals in de week, gedurende bijna het hele jaar een bezetting kennen van meer dan 100%.
- P+R Oostakker is ook in het weekend de voorziening met de laagste bezetting: gemiddeld gezien ligt de bezetting slechts op 11%. De bezetting van andere terreinen ligt minstens 30 procentpunten hoger.

- De bezetting van de meeste park-and-rides volgt ook in het weekend de seizoenale trend. Uitzonderingen zijn P+R Gentbrugge en P+R Wondelgem, die in de zomer geen of een minder uitgesproken daling vertonen. P+R Wondelgem vertoont, in tegenstelling tot de andere terreinen die in de zomer een daling kennen) een opvallende piek in juli. Ook P+R Moscou vertoont deze trend.

Algemeen gezien ligt de bezetting op alle terreinen lager op zaterdag dan tijdens de week. Gezien de tellingen op zaterdag om de twee maanden doorgaan, vallen individuele verschillen die te wijten zijn aan lokale effecten (vb. evenementen) mogelijk sterker op. Gemiddeld ligt de bezetting op zaterdag 22% lager dan in de week.

Figuur 4.6 Parkeerbezetting op de oude park-and-rides, zaterdag (2017)



Tabel 4.3 Bezetting van de oude park-and-rides, zaterdag (2017)

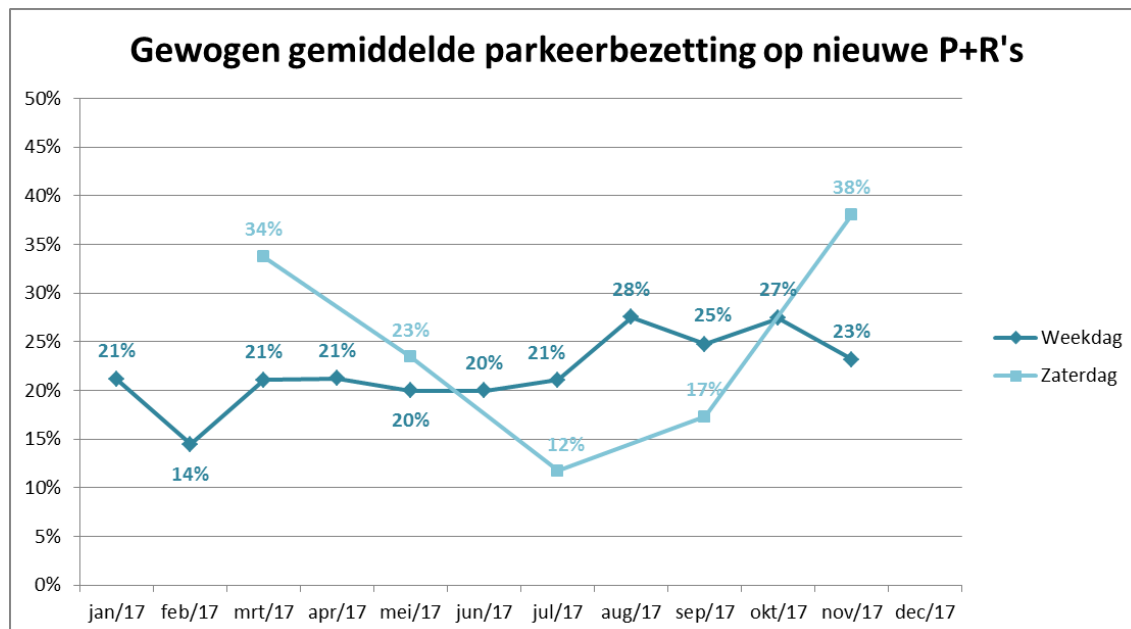
NAAM P+R	Capaciteit	Bez. Jan	Bez. Feb	Bez. Mrt	Bez. Apr	Bez. Mei	Bez. Jun	Bez. Jul	Bez. Aug	Bez. Sept	Bez. Okt	Bez. Nov	Bez. Jaar
P+R Gentbrugge Arsenaal	250 ⁽¹⁾	-	-	46%	-	53%	-	36%	-	40%	-	49%	45%
P+R Oostakker	200	-	-	12%	-	8%	-	9%	-	11%	-	15%	11%
P+R The Loop/Expo	168 ⁽²⁾	-	-	78%	-	38%	-	22%	-	57%	-	20%	43%
P+R Gentbrugge	150	-	-	137%	-	147%	-	115%	-	119%	-	150%	134%
P+R Wondelgem	46	-	-	98%	-	47%	-	76%	-	23%	-	65%	62%
P+R Mariakerke Post	25	-	-	52%	-	48%	-	36%	-	48%	-	48%	46%
P+R Moscou	15	-	-	150%	-	138%	-	150%	-	138%	-	88%	133%
TOTALE CAPACITEIT	854	GEWOGEN GEMIDDELDE BEZETTING											58%

4.2.2 Nieuwe P+R's

De gemiddelde parkeerbezetting op de nieuwe park-and-rides ligt in 2017 tijdens de week meer dan 50 procentpunten lager dan de gemiddelde bezetting op de oude park-and-rides in dezelfde periode: 14% tot 28% in vergelijking met 68 tot 93%. De trend doorheen het jaar, zoals hierboven besproken, komt in onderstaande grafiek (Figuur 4.7) niet echt naar voor door enkele opvallende pieken en dalen. In het weekend vallen dezelfde daling tot juli en stijging daarna op als bij de oude terreinen. De parkeerbezetting ligt, in tegenstelling tot bij de oude park-and-rides, niet uitgesproken hoger of lager in het weekend dan in de week. Algemeen ligt ze op zaterdag iets meer dan 33%-punt lager op de nieuwe terreinen dan op de oude.

Bij deze nieuwe park-and-rides speelt de bekendheid mogelijk een grote rol in de verklaring van de lagere bezettingscijfers.

Figuur 4.7 Gewogen gemiddelde parkeerbezetting op de nieuwe park-and-rides, weekday en zaterdag (2017)



4.2.2.1 Weekdag

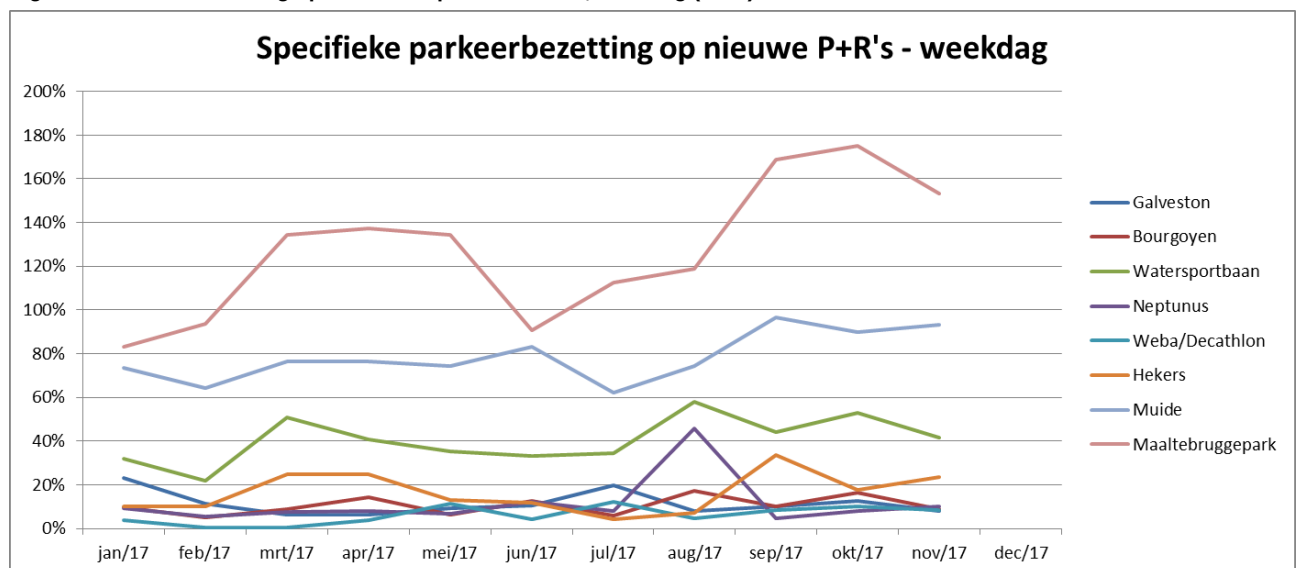
Wanneer de bezetting van de nieuwe park-and-rideterreinen wordt geanalyseerd voor weekdays (Figuur 4.8 en Tabel 4.4), vallen de volgende zaken op:

- P+R Maaltebruggepark is de enige park-and-ride die voor een groot deel van het jaar een bezetting van meer dan 100% laat optekenen. Deze cijfers komen in de buurt van de bezetting op de oude terreinen P+R Gentbrugge en P+R Moscou. De hoge bezetting heeft echter wellicht vooral te maken met factoren die feitelijk niet veel met park-and-ride te maken hebben: het terrein ligt vlakbij de grens met het betalend parkeren en het nabijgelegen ziekenhuis, met een eigen betalende parking, speelt zowel voor bezoekers als werknemers ook een belangrijke rol.
 - Oneigenlijk gebruik is echter een aspect dat voor heel wat park-and-rides geldt: op P+R Gentbrugge Arsenaal staan heel wat wagens van Bpost, op P+R Gentbrugge staan heel wat voertuigen van werknemers van De Lijn, bewoners, mobilhomes, etc. geparkeerd.

- Anderzijds staan heel wat park-and-riders niet op een officiële parking, maar wel in de buurt ervan of elders in het niet-betalend gebied, bijvoorbeeld in de Oefenpleinstraat omdat P+R Mocou volzet is, in de Pirennelaan of Rinskopflaan omdat P+R Gentbrugge vol staat, enz.
- Ook de bezetting op P+R Muide ligt met een gemiddelde van 77% in 2017 dicht bij de gemiddelde bezettingsgraad van 79% op de oude terreinen.
- P+R Watersportbaan haalt een gemiddelde bezetting van 40% en is daarmee de derde meest gebruikte nieuwe park-and-ride. Een deel van deze gebruikers bestaat wellicht uit bezoekers van de topsporthal of de Blaarmeersen.
- Op alle andere nieuwe park-and-rideterreinen wordt in de week niet meer dan één op de zes plaatsen benut.

Ondanks de hoge bezettingscijfers op P+R Maaltebruggepark en P+R Muide, ligt de gewogen gemiddelde bezetting over het hele jaar op 22%. De hoge bezettingsgraden op de twee genoemde terreinen worden tenietgedaan door de andere park-and-rides, die een veel grotere capaciteit vertegenwoordigen.

Figuur 4.8 Parkeerbezetting op de nieuwe park-and-rides, weekday (2017)



Tabel 4.4 Bezetting van de nieuwe park-and-rides, weekday (2017)

NAAM P+R	Capaciteit	Bez. Jan	Bez. Feb	Bez. Mrt	Bez. Apr	Bez. Mei	Bez. Jun	Bez. Jul	Bez. Aug	Bez. Sept	Bez. Okt	Bez. Jaar
P+R Galveston	250	23%	11%	6%	6%	9%	11%	20%	8%	10%	13%	11%
P+R Bourgoyen	250	10%	5%	9%	14%	6%	13%	6%	17%	10%	16%	11%
P+R Watersportbaan	230	32%	22%	51%	41%	35%	33%	34%	58%	44%	53%	40%
P+R Neptunus	148	9%	5%	7%	8%	7%	12%	8%	46%	5%	8%	11%
P+R Webu/Decathlon	200	4%	0%	0%	4%	11%	4%	12%	5%	8%	10%	6%
P+R Hekers	68	10%	10%	25%	25%	13%	12%	4%	7%	34%	18%	17%
P+R Muide	50	74%	64%	77%	77%	74%	83%	62%	74%	97%	90%	79%
P+R Maaltebruggepark	40	83%	94%	134%	138%	134%	91%	113%	119%	169%	175%	127%
TOTALE CAPACITEIT	1.236	GEWOGEN GEMIDDELDE BEZETTING										22%

4.2.2.2 Weekend

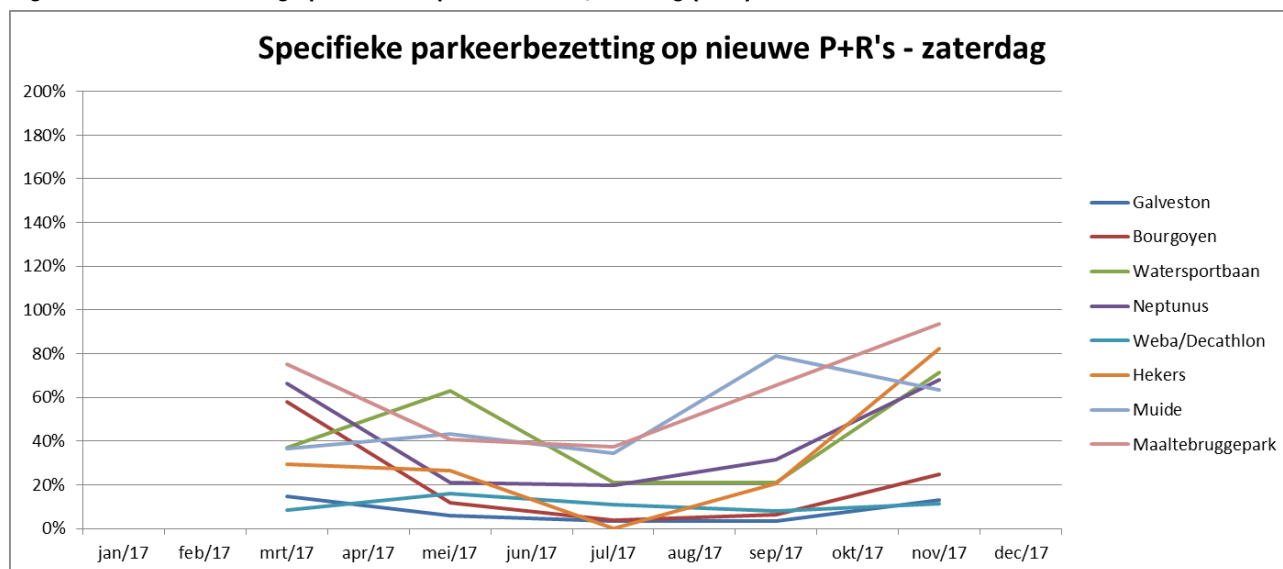
De bezettingscijfers van de nieuwe park-and-rides, tijdens het weekend (Figuur 4.9 en Tabel 4.5), geven de volgende zaken weer:

- Ook in het weekend zijn P+R Maaltebruggepark en P+R Muide de sterkst bezette terreinen. Gemiddeld gezien is doorheen het jaar ongeveer één op de twee plaatsen bezet op zaterdag.
- P+R Watersportbaan en P+R Neptunus volgen met een bezetting van ongeveer één op de drie parkeerplaatsen over het hele jaar.
- De andere terreinen worden ook in het weekend niet frequent gebruikt en halen gemiddelde bezettingscijfers tussen de 7% en 20%.

Algemeen gezien ligt de bezetting op de nieuwe terreinen tijdens het weekend iets hoger dan in de week: 25. In maart, september en vooral november ligt de bezetting duidelijk het hoogst, in juli is een daling in het aantal parkeerders op de nieuwe park-and-rides op te merken.

P+R Bourgoyen, P+R Hekers en P+R Neptunus laten een opmerkelijke stijging zien van de bezetting in het weekend ten opzichte van de week: respectievelijk +10, +15 en +30%-punt. Wellicht zijn recreatieve redenen de oorzaak van deze stijging. Omgekeerd zijn de sterkste dalers P+R Maaltebruggepark en P+R Muide. Deze worden in de week mogelijk intensiever gebruikt door werknemers.

Figuur 4.9 Parkeerbezetting op de nieuwe park-and-rides, zaterdag (2017)



Tabel 4.5 Bezetting van de nieuwe park-and-rides, zaterdag (2017)

NAAM P+R	Capaciteit	Bez. Jan	Bez. Feb	Bez. Mrt	Bez. Apr	Bez. Mei	Bez. Jun	Bez. Jul	Bez. Aug	Bez. Sept	Bez. Okt	Bez. Nov	Bez. Jaar
P+R Galveston	250	-	-	15%	-	6%	-	4%	-	3%	-	13%	8%
P+R Bourgoyen	250	-	-	58%	-	12%	-	4%	-	6%	-	25%	21%
P+R Watersportbaan	230	-	-	37%	-	63%	-	21%	-	21%	-	71%	43%
P+R Neptunus	148	-	-	66%	-	21%	-	20%	-	32%	-	68%	41%
P+R Webba/Decathlon	200	-	-	8%	-	16%	-	11%	-	8%	-	12%	11%
P+R Hekers	68	-	-	29%	-	26%	-	0%	-	21%	-	82%	32%
P+R Muide	50	-	-	37%	-	43%	-	34%	-	79%	-	63%	51%
P+R Maaltebruggepark	40	-	-	75%	-	41%	-	38%	-	66%	-	94%	63%
TOTALE CAPACITEIT	1.236	GEWOGEN GEMIDDELDE BEZETTING											25%

4.3 Natransport

Bij de keuze voor park-and-ride wordt het voertuig (meestal) gratis geparkeerd op een park-and-rideterrein buiten het betalend gebied, om de rest van de verplaatsing naar het centrum van de stad te maken aan de hand van een andere modus. Daarbij is de kwaliteit van het natransport van belang, die wordt bepaald door de frequentie waarmee het openbaar vervoer de park-and-ride met het centrum verbindt en de duur die moet gerekend worden om de verplaatsing tussen beide te maken. Deze cijfers zijn in onderstaande **Tabel 4.6** uitgezet voor alle park-and-rides. Ter vergelijking wordt ook de duur die met de fiets moet worden afgelegd tot het centrum uitgezet.

Tabel 4.6 Overzicht natransport vanop park-and-rides

PARK-AND-RIDE	BUS- OF TRAMLIJN	FREQUENTIE	DUUR TOT CENTRUM MET OV	DUUR TOT CENTRUM MET FIETS
P+R Gentbrugge Arsenaal	2	7 à 8 minuten	16 minuten (tot halte Zonnestraat)	15 minuten
P+R Oostakker	17, 18, 76, 77, 78	15 minuten	20 minuten	18 minuten
P+R The Loop/Expo	1	6 minuten	22 minuten	20 minuten
P+R Gentbrugge	2	7 à 8 minuten	14 minuten (tothalte Zonnestraat)	15 minuten
P+R Wondelgem	1	6 minuten	24 minuten	18 minuten
P+R Mariakerke Post	3, 6, 9, 68	6 minuten	17 minuten	15 minuten
P+R Moscou	4	4 minuten	15 minuten	15 minuten
P+R Galveston	55, 57, 58	Onregelmatige frequentie, max. 3 bussen per uur	6 minuten (tot halte Sint-Jacobs)	10 minuten
P+R Bourgoyen	3	6 minuten	14 minuten	15 minuten
P+R Watersportbaan	38, 39, 41, 43	20 minuten	20 minuten	15 minuten
P+R Neptunus	1	6 minuten	20 minuten	15 minuten
P+R Weba/Decathlon	Shuttlebus ⁽¹⁾	8 minuten	10 minuten (tot Bij Sint-Jacobs met shuttlebus)	15 minuten
P+R Muide	6	15 minuten, afstand tot bushalte niet te verwaarlozen	25 minuten (tot aan Zuid als je op de bus blijft zitten) 8 minuten (tot Dampoort, waar veel snellere alternatieven zijn om naar centrum te geraken dan blijven zitten op 6)	10 minuten
P+R Maaltebruggepark	1	6 minuten	20 minuten	15 minuten
P+R Hekers	2	7 à 8 minuten	27 minuten (halte Zonnestraat)	25 minuten

(1) De shuttlebus wordt ingericht door de Stad zelf en verbindt P+R Weba/Decathlon met het centrum van de stad. In dit rapport wordt de werking van de shuttlebus niet expliciet geëvalueerd.

Wanneer bovenstaande tabel naast **Figuur 4.2** wordt gelegd, zou kunnen worden besloten dat de locatie en bereikbaarheid van de park-and-ride de keuze om te parkeren op een specifiek terrein minder beïnvloeden dan het natransport. P+R Weba/Decathlon is bijvoorbeeld een terrein waar ondanks het frequente natransport en de korte duur ervan zich niet weerspiegelt in de bezetting. Mogelijk zijn de reden van deze lage bezettingsgraad de afstand die vanop het hogere wegennet moet worden afgelegd om op de park-and-ride te geraken en de naambekendheid van de nieuwe terreinen. Verder valt ook op dat het vaak interessanter is om het natransport met de fiets af te leggen gezien de kortere duur.

4.4 Conclusie

In vergelijking met vóór de invoering van het Circulatieplan is het park-and-rideareaal ongeveer verdrievoudigd: van 792 naar 2.390 parkeerplaatsen. De meeste nieuwe park-and-rideterreinen halen voorlopig nog niet de hoge bezettingsgraden van op de oude terreinen. Op de oude park-and-rides is de gemiddelde bezettingsgraad 80% op weekdays en 58% op zaterdagen, ten opzicht van respectievelijk 22% en 25% op de nieuwe park-and-rides. Algemeen gezien ligt de bezetting tijdens het weekend lager dan in de week. Enkele uitzonderingen, zoals P+R Bourgoyen, P+R Watersportbaan, P+R Neptunus halen hogere bezettingsgraden in het weekend, wat te wijten is aan de recreatieve mogelijkheden aan deze terreinen. De gemiddelde bezettingstrends kennen, zowel voor de oude als de nieuwe park-and-rides een dip in juli, die wellicht verklaard wordt door de minder drukke vakantieperiode.

Tussen de park-and-rides onderling zijn grote verschillen in bezetting. De keuze voor het al dan niet gebruiken van een park-and-ride wordt wellicht vooral beïnvloed door twee factoren: bereikbaarheid vanop het hogere wegennet en de aantrekkelijkheid van het natransport. Op de park-and-rides die in het zuiden van de stad zijn gelegen, en dus goed bereikbaar zijn van op het hogere wegennet (E17, E40 en R4), liggen de bezettingsgraden aanzienlijk hoger dan in het noorden van de stad. Daarnaast speelt ook het natransport met het openbaar vervoer. Wat betreft het openbaar vervoer zijn slechts beperkte verschillen op te merken naar aantrekkelijkheid. Waar het openbaar vervoer dat niet is (of ter aanvulling) werden fietsdeelsystemen geïnstalleerd of een shuttlebus ingericht. Uit het evaluatierapport van het Circulatieplan blijkt dat de doorstroming van bussen en trams naar de park-and-rides verbeterd is tijdens de spits. De gemiddelde reistijd op trajecten van en naar P+R daalde met ongeveer 10%. Bovendien is ook de betrouwbaarheid op ongeveer 40% van de trajecten verbeterd tijdens de spits. De nieuwe terreinen hebben een goede ontsluiting met het natransport en hebben het potentieel om in de toekomst een goed gebruikte park-and-ride te worden met bezettingsgraden die richting het niveau van de oude terreinen gaan. Anderzijds moet ook gekaderd worden dat de oude terreinen geplaagd worden door oneigenlijk gebruik, en ook mede daardoor een hogere bezettingsgraad halen. Ook de nieuwe park-and-rides worden mogelijk nog niet allemaal gebruikt zoals bedoeld.

Voor de nieuwe terreinen speelt allicht ook de bekendheid een grote rol. P+R Webba/Decathlon en P+R Bourgoyen kunnen plaats bieden aan een groot aantal voertuigen en hebben een interessant natransport, maar zijn wellicht nog niet voldoende bekend bij het grote publiek. Uit het hoofdstuk straatparkeren bleek bovendien dat de bezettingsgraad en de parkeerduur gestegen is in het niet-betalend gebied. Ook ontstaan er her en der spontane park-and-ridelocaties buiten het betalend gebied, die in de meeste gevallen niet voor hinder zorgen. Dit geeft de indicatie dat er een potentieel is aan park-and-ridegebruikers die niet voldoende aangesproken wordt om te parkeren op de park-and-rideterreinen zelf. Vermoedelijk hebben deze parkeerders een goede reden om elders te staan (dichter bij de bestemming, beter bereikbaar, etc.).

5. FIETSPARKEREN

Het verhogen van het fietsgebruik is een belangrijke hefboom in het streven naar een gezonde, leefbare en vlot bereikbare stad. De Stad streeft naar een voldoende groot aanbod van fietsenstallingen aan attractiepolen (waaronder ook bedrijven), maar ook aan de woonplaats. Het voorzien in deze noodzakelijke infrastructuur moet het fietsgebruik aanmoedigen.

Sinds 2015 hanteert het Mobiliteitsbedrijf een proactieve gebiedsgerichte aanpak voor het plaatsen van fietsenstallingen. Dit houdt in dat er in de dichtst bevolkte wijken naar gestreefd wordt om een fietsenstalling te voorzien op 100m wandelafstand van elke voordeur. Deze wijken liggen doorgaans in de 19de eeuwse gordel en worden gekenmerkt door de typische gesloten bebouwing. Hierdoor is het voor de bewoners vaak onmogelijk om hun fiets in huis te stallen. Wijk per wijk wordt er een screening gedaan naar de noodzaak aan bijkomende capaciteit. Op basis van deze screening wordt beslist waar extra fietsenstallingen worden geplaatst.

Hiernaast moet ook rekening gehouden worden met de groei van het aantal fietsers. Bij het mobiliteitsonderzoek uit 2015, dat bij Gentenaren is uitgevoerd, bedroeg het aandeel fiets in de modal split 30%. De Stad streeft ernaar om dit tegen 2030 op te trekken naar 35%. Ook in verschillende tellingen en metingen kunnen we de laatste jaren een duidelijke stijging zien in het fietsgebruik: uit het evaluatierapport Circulatieplan blijkt dat het aantal fietsers in de binnenstad van 2016 naar 2017 steeg met 25%.

In de volgende punten wordt zowel op niveau van het openbaar domein als voor de openbare fietsenparkings besproken wat de huidige capaciteit is aan fietsparkeerplaatsen en hoe deze worden bezet. Daarna wordt voor het centrum van de stad nagegaan wat de impact is van het fietsgebruik op het openbaar domein.

5.1 Openbaar domein

5.1.1 Fietsparkeercapaciteit

In 2016 werden de capaciteit en bezetting van alle fietsenstallingen geïnventariseerd in het gebied binnen de R40. Dit bezettingsonderzoek werd in 2017 ook uitgebreid naar het gebied buiten de R40. De vergelijkende analyses naar capaciteit en bezetting zullen voor het openbaar domein bijgevolg gebeuren voor het gebied dat binnen de rode en oranje tariefzone ligt. In **Tabel 5.1** wordt getoond dat het aantal fietsparkeerplaatsen met bijna 600 is gestegen van 2016 naar 2017 (of een stijging van 7,8%). Beide opmetingen zijn uitgevoerd in de periode juni-september.

Tabel 5.1 Evolutie van het aantal fietsparkeerplaatsen

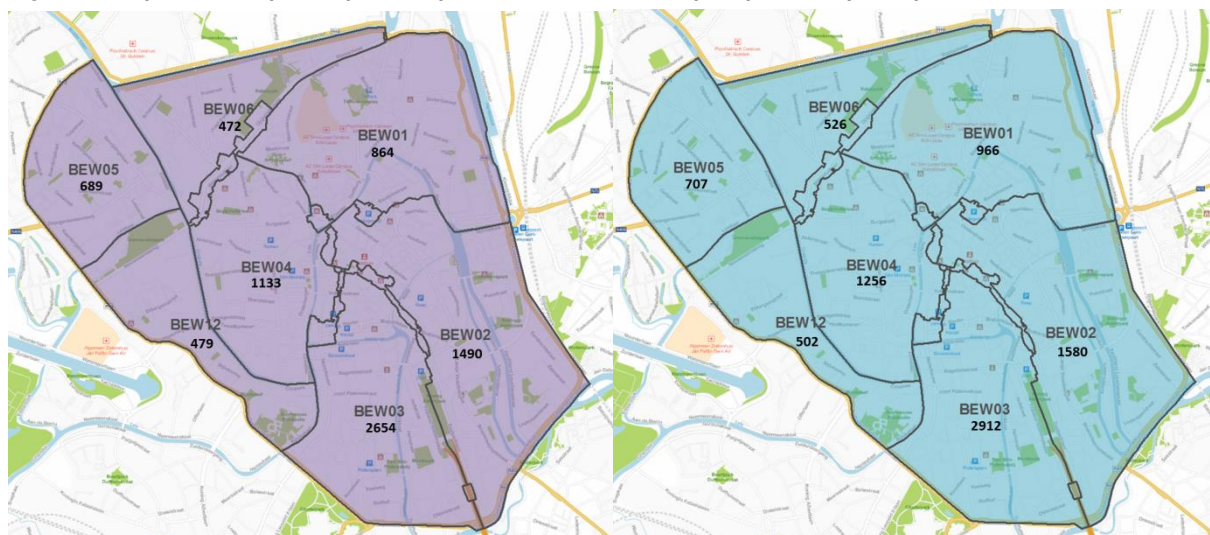
	2016	2017
Totale capaciteit	7386	7959 ⁽¹⁾

(1) Deze capaciteit is berekend voor het gebied binnen de R40. Op het hele Gentse grondgebied worden door de Stad 16.005 stallingen voorzien die permanent beschikbaar zijn.

De aantallen in bovenstaande tabel zijn berekend op basis van de fietsenstallingen die in het beheer zijn van de Stad en permanent aanwezig zijn op het terrein. Stallingen van bijvoorbeeld de Universiteit Gent en privé-eigenaars zijn hier niet in meegenomen, net zoals stallingen die tijdelijk (of permanent) zijn weggenomen. Tijdens 90 evenementen heeft de Stad in 2017 extra stallingen geplaatst om voldoende capaciteit te voorzien. Ook deze tijdelijke stallingen zijn niet meegenomen.

Uit **Figuur 5.1** blijkt dat tussen 2016 en 2017 het aantal openbare fietsparkeerplaatsen in alle bewonerszones is gestegen.

Figuur 5.1 Capaciteit fietsparkeerplaatsen per bewonerszone, 2016 (links) en 2017 (rechts)



In enkele wijken werd de screening afgerond en werden reeds extra fietsenstallingen geplaatst op terrein (zie **Tabel 5.2**). In de wijken Brugse Poort en Rooigem werden al in 2015 233 extra fietsparkeerplaatsen voorzien. In 2016 gebeurde de screening in wijken buiten de R40: Oud Gentbrugge, Ledeberg en de noordelijke stationsbuurt aan station Gent-Sint-Pieters. In 2017 werd de wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham en een gedeelte van de wijk Macharius-Heirnis behandeld, deze fietsenstallingen worden binnenkort op terrein geplaatst. Begin 2018 wordt de binnenstad gescreend. Bijkomend kunnen in zeer urgente gevallen ook op basis van o.a. burgervragen die gesteld worden extra fietsparkeerplaatsen worden voorzien op het openbaar domein. Zo werden op basis van ad hoc vragen 464 extra fietsparkeerplaatsen voorzien in 2015, 236 plaatsen in 2016 en 897 plaatsen in 2017.

Tabel 5.2 Aantal bijkomende fietsparkeerplaatsen per wijk i.h.k.v. wijkgerichte screening

ZONE	JAAR SCREENING	EXTRA AANTAL FIETSPPL OBV SCREENING
Brugse Poort-Rooigem	2015	233
Oud Gentbrugge	2016	253
Ledeberg	2016	316
Stationsbuurt Noord	2016	522
Sector Macharius (1 van de 3 sectoren binnen de wijk Macharius Heirnis)	2017	235
Sluizeken Tolhuis Ham	2017	451
Binnenstad	2018	n.t.b.

Verder worden in de toekomst in chronologische volgorde ook de volgende wijken aangepakt binnen de gebiedsgerichte werking: Macharius-Heirnis (sectoren Visserij en Heirnis), Binnenstad, Dampoort, Rabot - Blaisantvest, Muide - Meulestede - Afrikalaan, Elisabethbegijnhof - Papegaaistraat, Watersportbaan - Ekkerghem, Bloemekenswijk, Gentbrugge (Moscou en Vogelhoek), Sint-Amandsberg, Stationsbuurt-Zuid / Nieuw Gent / UZ, Wondelgem, Mariakerke, Drongen, Oostakker, Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde en tot slot de Gentse kanaaldorpen en –zone.

Deze ordening is bij de start opgemaakt op basis van het aantal burgervragen rond het plaatsen van extra fietsenstallingen dat voor deze wijken werd geregistreerd. Dit geeft ook al aan dat de nood aan fietsenstallingen op het openbaar domein verschillend is van wijk tot wijk: in de Gentse binnenstad is de nood aan bijkomende capaciteit vermoedelijk hoger dan in bijvoorbeeld Drongen. De wijkgerichte screening kan in dergelijke wijken wellicht ook sneller afgerond worden.

5.1.2 Fietsparkeerbezetting

De gemiddelde bezetting van de fietsenstallingen is met 99,6% in 2017 ongeveer constant gebleven ten opzichte van 2016 (100,2%). Dit betekent dat de fietsenstallingen die op terrein werden bijgeplaatst in het gebied binnen de R40 gemiddeld gezien goed gebruikt worden.

Belangrijk te vermelden is dat de extra fietsenstallingen na de screening van de wijken Brugse Poort en Rooigem al voor het grootste deel geplaatst waren op het moment van de meting in 2016. Ook het tijdstip van het bezettingsonderzoek speelt een rol: in de zomermaanden wordt gemiddeld gezien meer gefietst, maar is ook het grootste deel studenten niet meer in Gent. De gemiddelde bezetting die in de zomer is geregistreerd, kan dan ook afwijken van de bezetting tijdens het academiejaar.

5.1.3 Fietsparkeernorm

Op basis van de datasets met de locaties van de fietsenstallingen in 2016 en 2017 kan een analyse worden uitgevoerd naar het gebied dat wordt bediend door fietsenstallingen binnen een afstand van 100 meter. In onderstaande **Tabel 5.3** wordt procentueel weergegeven welk deel van het Gentse stratennetwerk wordt bediend door fietsparkeerplaatsen volgens deze 100m-norm. In deze analyse zijn ook de fietsenstallingen weerhouden die tijdelijk buiten gebruik zijn, in de veronderstelling dat deze na de werken of het evenement worden teruggeplaatst. Private stallingen, stallingen geplaatst door de Universiteit Gent op het openbaar domein en afgesloten fietsenparkings zijn hierin echter niet opgenomen.

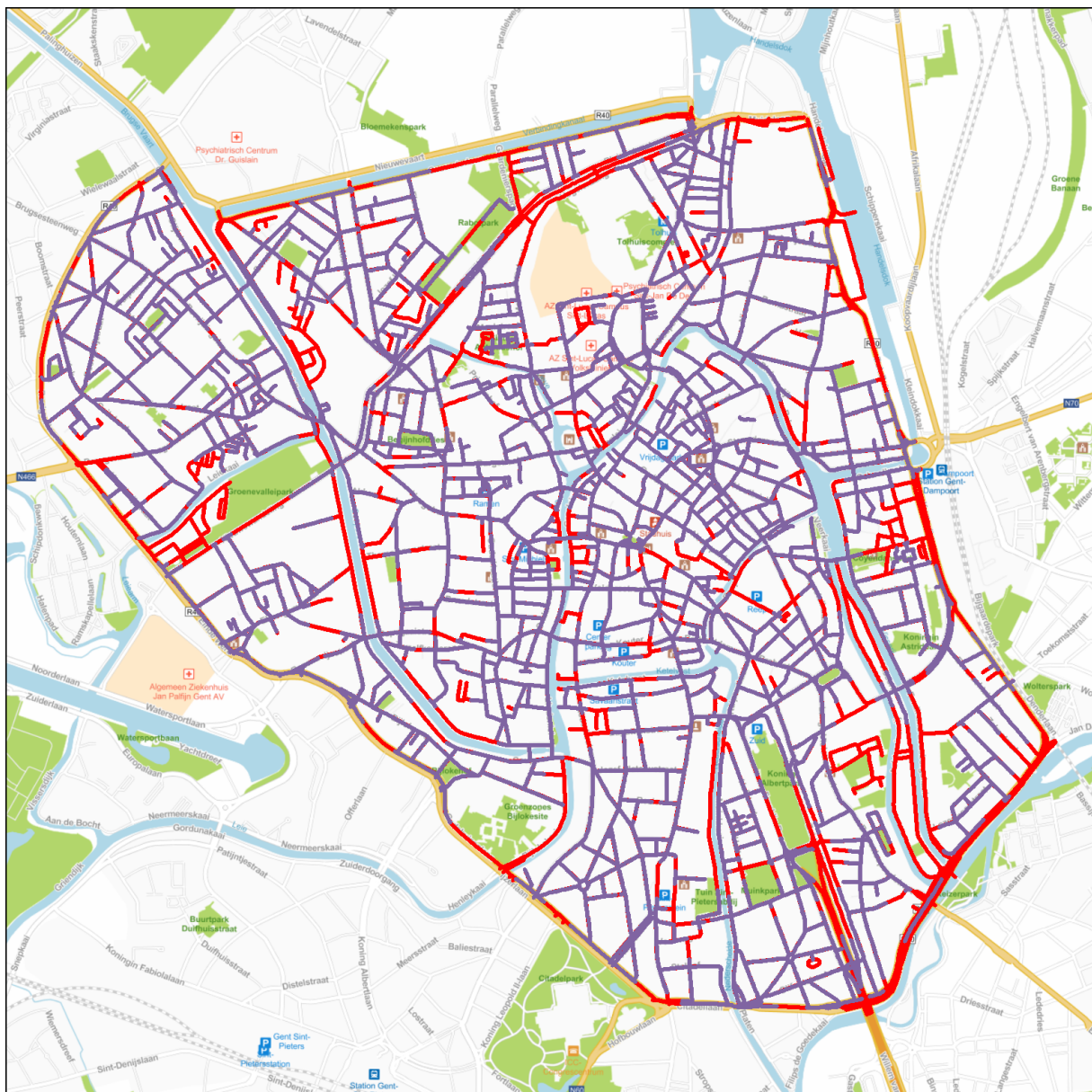
Tabel 5.3 Procentuele fietsparkeernorm

	2016	2017
Totale lengte stratennetwerk voorzien door fietsparkeerplaatsen binnen R40	125,5km	127,9km
Totale lengte netwerk binnen R40	169,1km	169,1km
Procentuele voorziening fietsparkeernorm 100m	74,20%	75,64%

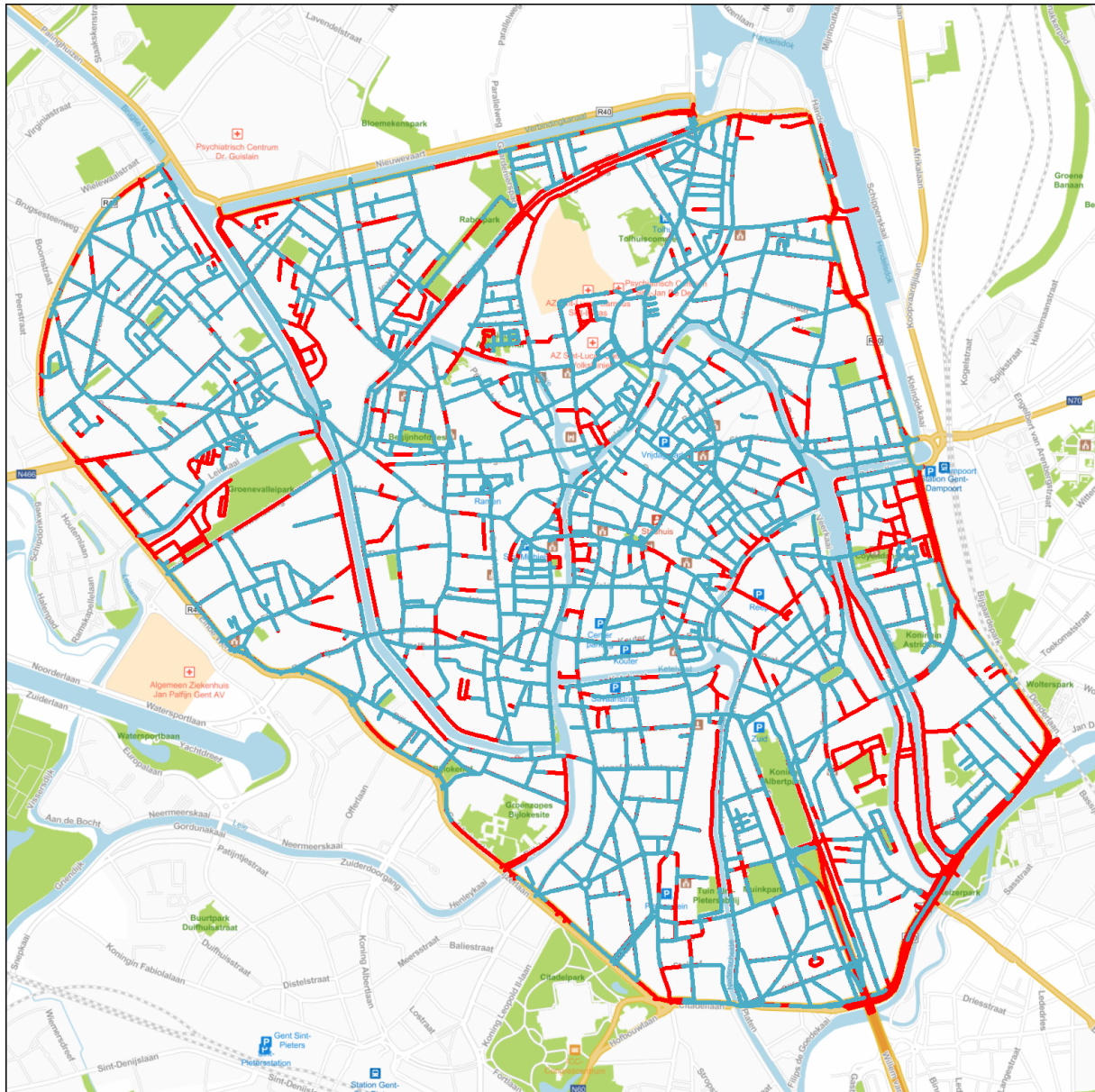
Het toevoegen van fietsenstallingen in de binnenstad heeft geleid tot een verhoging van de dekking van het stratennetwerk met ongeveer anderhalf procentpunt, van 74,2% naar 75,64%. In

onderstaande **Figuur 5.2** en **Figuur 5.3** wordt op kaart weergegeven welk gebied wordt voorzien door fietsenstallingen binnen 100 meter. Delen van straten die rood opkleuren, zijn voorlopig niet voorzien van fietsenstallingen op straat. Hierbij geldt echter ook de hierboven aangehaalde opmerking dat enkel de stallingen van de Stad zijn opgenomen in de analyse. Verder worden in de berekening enkel fietsenstallingen binnen de R40 meegenomen, waardoor het gebied dat niet wordt voorzien op de R40 zelf overschat wordt en de vermelde percentages een onderschatting zijn van de dekkingsgraad. Bijkomend is de wijkgerichte screening begin 2018 nog aan de gang in de binnenstad en een gedeelte van de wijk Macharius – Heirnis. Bovendien zijn nog niet alle stallingen geplaatst die in 2017 werden opgenomen in **Tabel 5.2**, met name dan in de wijken Sluizeken-Tolhuis-Ham en Macharius Heirnis. In het bijzonder in de straten die niet voorzien worden, zal gefocust worden om de dekkingsgraad te verhogen en waar nodig fietsenstallingen aan te bieden.

Figuur 5.2 Voorzieningsgebied fietsparkeernorm (2016)



Figuur 5.3 Voorzieningsgebied fietsparkeernorm (2017)



5.2 Fietsenparkings

5.2.1 Fietsparkeercapaciteit

Bijkomend aan de fietsparkeerplaatsen die op het openbaar domein aanwezig zijn, zijn er bijna 5000 plaatsen ter beschikking in de publieke fietsenparkings Emile Braunplein, Korenmarkt, Vooruit en Sint-Pietersstation. Bijkomend is ook de fietsenparking aan de Krook al deels (180 tijdelijke fietsparkeerplaatsen) in gebruik genomen, maar nog niet volledig definitief ingericht. Bij de volledige oplevering biedt deze fietsparking plaats aan meer dan 700 fietsen. In de toekomst zal ook een fietsenparking worden voorzien aan AC Zuid.

Tabel 5.4 Overzicht capaciteit fietsenparkings

NAAM FIETSEN PARKING	CAP. 2016	CAP. 2017
Emile Braunplein	80	80
Korenmarkt	210	210
Vooruit	460	460
Ondergrondse fietsenparking Gent-Sint-Pieters ^{(1) (2)}	2.382	4.137
TOTALE CAPACITEIT	3.132	4.887

(1) Cijfers van het Gents Milieufrent (GMF)

(2) In de volledige stationsomgeving was er in 2016 een capaciteit van 8.250 fietsparkeerplaatsen. In 2017 is dat aantal gestegen naar 11.250.

5.2.2 Fietsparkeerbezetting

In 2016 en 2017 werd de bezetting van de fietsenparkings Korenmarkt en Emile Braunplein drie keer per dag gemeten door Max Mobiel en vervolgens door De Fietsambassade Gent: om 07u45, 11u30 en 14u30. De resultaten van deze onderzoeken zijn terug te vinden in **Tabel 5.5** en **Tabel 5.6**.

Deze tabellen tonen in de eerste plaats aan dat de bezetting tijdens de dag stijgt. Vermoedelijk stijgt de bezetting in de late namiddag en avond nog verder, maar op welk moment van de dag de bezetting piekt en wanneer de bezetting opnieuw begint te dalen, is niet geweten. Verder ligt de gemiddelde bezetting van fietsenparking Korenmarkt hoger in 2017 dan in 2016: +13,6%-punt. De cijfers voor fietsenparking Emile Braunplein zijn moeilijk vergelijkbaar, maar vermoedelijk is de bezetting ook in deze fietsenparking gestegen ten opzichte van 2016: de fietsen van De Fietsambassade Gent buiten beschouwing gelaten stijgt de gemiddelde bezetting van 46% naar 48,7%.

Tabel 5.5 Bezetting fietsenparkings Emile Braunplein en Korenmarkt, 2016 (jan-nov)

NAAM FIETSEN PARKING	BEZETTING 07u45 ⁽¹⁾	BEZETTING 11u30	BEZETTING 14u30 ⁽²⁾	GEMIDDELTE BEZETTING
Emile Braunplein ⁽³⁾	31,8%	45,0%	56,7%	44,5%
Korenmarkt	26,3%	52,0%	83,1%	53,8%

⁽¹⁾ Voor beide parkings zijn om 07u45 geen tellingen uitgevoerd in de maanden juli tot oktober. De gemiddelde bezetting is berekend exclusief deze maanden.

⁽²⁾ Voor beide parkings zijn om 14u30 geen tellingen uitgevoerd in de maanden maart en april. De gemiddelde bezetting is berekend exclusief deze maanden.

⁽³⁾ De bezettingscijfers voor Emile Braunplein zijn berekend exclusief de capaciteit die werd ingenomen door fietsen van De Fietsambassade Gent. De getoonde waarden zijn dus een grote onderschatting van de werkelijke bezettingsgraad.

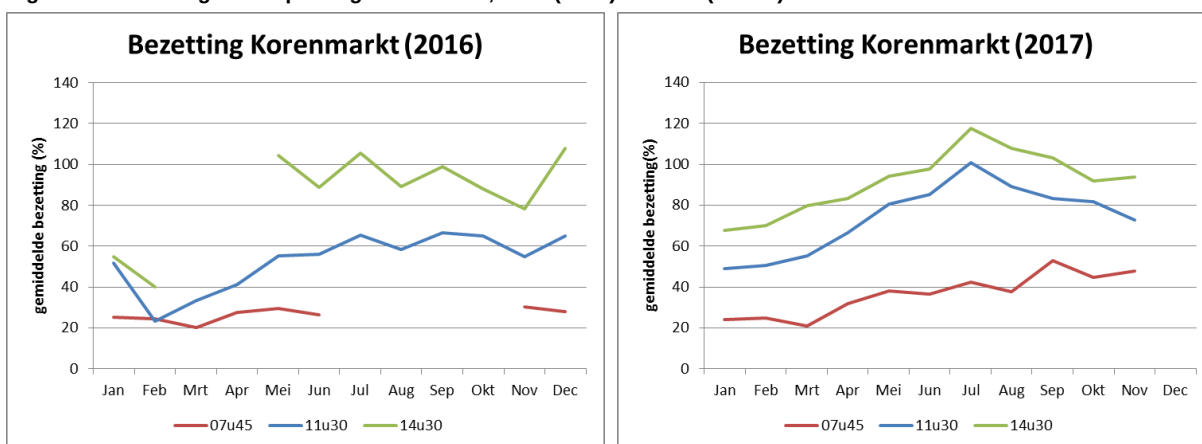
Tabel 5.6 Bezetting fietsenparkings Emile Braunplein en Korenmarkt, 2017 (jan-nov)

NAAM FIETSEN PARKING	BEZETTING 07u45	BEZETTING 11u30	BEZETTING 14u30	GEMIDDELTE BEZETTING
Emile Braunplein ⁽¹⁾	79,5%	88,0%	90,1%	85,9%
Korenmarkt	36,6%	74,1%	91,6%	67,4%

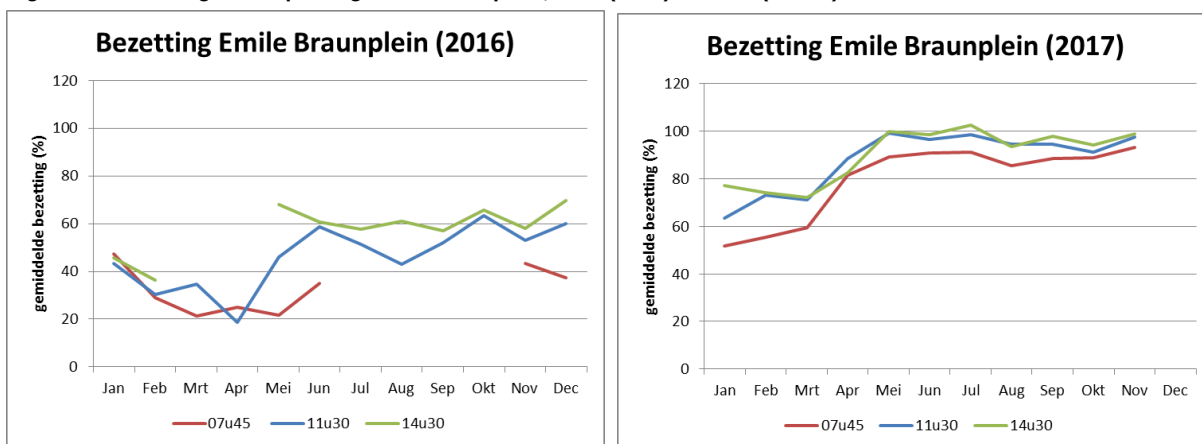
⁽¹⁾ De bezettingscijfers voor Emile Braunplein zijn berekend inclusief de capaciteit die werd ingenomen door fietsen van De Fietsambassade Gent. De getoonde waarden geven een goede weergave van de werkelijke bezetting, maar zijn moeilijk te vergelijken met de waarden uit tabel 6.5.

In onderstaande grafieken (Figuur 5.4 en Figuur 5.5) staat de fietsparkeerbezetting voor beide parkings uitgezet voor 2016 en 2017 en de drie afzonderlijke metingen.

Figuur 5.4 Bezetting fietsenparking Korenmarkt, 2016 (links) en 2017 (rechts)



Figuur 5.5 Bezetting fietsenparking Emile Braunplein, 2016 (links) en 2017 (rechts)



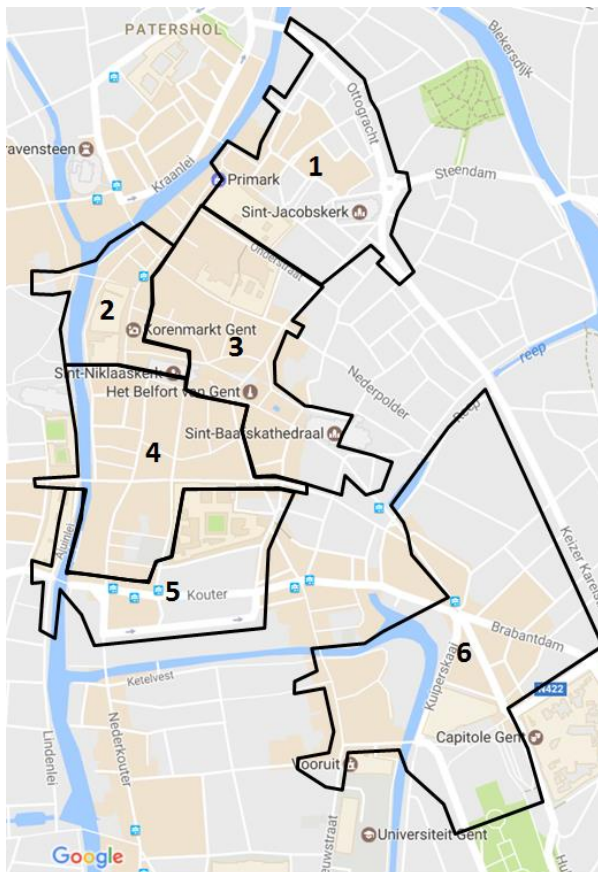
Verder is, op een woensdagnamiddag in 2017, ook een eenmalig bezettingsonderzoek gebeurd in fietsenparking Vooruit (zie punt 5.3). Begin 2018 werd in fietsenparkings Korenmarkt en Emile Braunplein een fietsdetectiesysteem in gebruik genomen. Met dit systeem zal in de toekomst data kunnen worden verzameld van de bezetting in beide parkings.

5.3 Fietsparkeerdruk in het centrum

Voornamelijk het centrum van de stad trekt een groot aantal fietsers aan, in het bijzonder het gebied dat samenvalt met het autovrij gebied. In dit gebied wordt op terrein duidelijk dat het aantal fietsen de beschikbare capaciteit overschrijdt. Om een correct beeld te krijgen van hoe groot de fietsparkeerdruk in het centrum van de stad precies is, werd op 17 mei 2017 – een mooie, zonnige dag en dus ideaal fietsweer – een telling uitgevoerd in een groot deel van het centrum van de stad. Bij deze telling dient nog gekaderd te worden dat ze een momentopname is, waarbij ook geen onderscheid werd gemaakt tussen kort- en langparkeerders.

Op onderstaande kaart (Figuur 5.6) wordt het gebied voorgesteld waarbinnen de telling werd uitgevoerd. Het gebied werd onderverdeeld in verschillende zones om een gedetailleerder beeld te krijgen van de parkeerdruk in de verschillende zones. Verder werden de locaties van de aangetroffen fietsen op kaart gezet om zo mogelijke probleempunten te identificeren. Deze zijn terug te vinden in Figuur 5.7.

Figuur 5.6 Afbakening telling fietsparkeerdruk in het centrum, 12/05/2017



In onderstaande Tabel 5.7 worden de bezettingscijfers zowel absoluut als procentueel neergezet. Uit de gegevens die werden verzameld, valt op dat de capaciteit die beschikbaar is op het openbaar domein nagenoeg volledig wordt gebruikt. De gemiddelde bezettingsgraad van de fietsenstallingen bedraagt 99,4%, wat in lijn ligt met de bezettingscijfers voor het hele gebied binnen de R40. Het totaal van 2042 aanwezige stallingsplaatsen voldoet niet om te voorzien in de fietsparkeervraag. Op het moment van de telling waren 1581 gewone fietsen en 61 buitenmaatfietsen buiten de stallingen geplaatst, die voor een extra parkeerdruk van 79,8% zorgden. Niet al deze fietsen moeten echter als

hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd beschouwd worden. Op basis van deze telling kan geen uitspraak gedaan worden over dat aandeel. Het is belangrijk te kaderen dat er in de praktijk steeds fietsen los in het straatbeeld geplaatst zullen worden en het dus geen zin heeft om te streven naar een theoretisch nul-cijfer aan extra fietsparkeerdruk op het openbaar domein.

De cijfers tonen wel aan dat er een grote nood bestaat aan extra fietsparkeerplaatsen op het openbaar domein. Vooral in regio's 1 tot 4 is het grootste aandeel fietsen terug te vinden buiten de stallingen. In regio 2 is de totale fietsparkeerdruk erg hoog, wat mogelijk verklaard kan worden door de fietsparkeervakken die voor een grote extra parkeerdruk zorgen. In regio's 5 en 6 is de totale fietsparkeerdruk beduidend lager dan in de vier andere gebieden.

Tabel 5.7 Fietsparkeerdruk in het centrum van de stad, openbaar domein

OPENBAAR DOMEIN									
Regio	Capaciteit	Fietsen in stalling	Bez. stalling	Fietsen buiten stalling	BMF ⁽¹⁾ buiten stalling	Totaal buiten stalling	Fietsen totaal	Totale FPD	Extra FPD ⁽²⁾
Regio 1	231	250	108,2%	248	8	256	506	219,1%	119,1%
Regio 2	115	166	144,4%	273	13	286	452	393,0%	293,0%
Regio 3	131	89	67,9%	229	9	238	327	249,6%	149,6%
Regio 4	206	242	117,5%	219	15	234	476	231,1%	131,1%
Regio 5	417	328	78,7%	173	3	176	504	120,9%	20,9%
Regio 6	942	955	101,4%	439	13	452	1407	149,4%	49,4%
TOTAAL	2042	2030	99,4%	1581	61	1642	3672	179,8%	79,8%

(1) BMF = buitenmaatfietsen (bijvoorbeeld bakfietsen, ligfietsen, tandemfietsen, kratjesfietsen, onderwaterfietsen, fietskarren,...)

(2) FPD = fietsparkeerdruk

In deze telling werden ook de fietsenparkings op het Emile Braunplein, de Korenmarkt en de Vooruit meegenomen (Tabel 5.8). De totale capaciteit van deze parkings is met 750 plaatsen meer dan een derde van het totaal aantal stallingen op het openbaar domein. De gemiddelde parkeerbezetting ligt er met 53,7% aanzienlijk lager dan die in de fietsenstallingen op straat. De globale bezetting wordt sterk naar omlaag gebracht door de beperkte bezetting in fietsenparking Vooruit. Afgaand op de cijfers van deze telling is er in deze fietsenparking nog marge gezien slechts een vierde van het aantal plaatsen bezet is. Dit lage bezettingscijfer is te wijten aan het beperkte gebruik van niveau -1, waar slechts 18 fietsen stonden gestald (in vergelijking: met de 98 fietsen op niveau 0). Vermoedelijk speelt het moment van de telling een grote rol in de bezettingsgraad en is kan deze sterk verschillend zijn bij evenementen in de Vooruit.

Tabel 5.8 Fietsparkeerdruk in het centrum van de stad, fietsenparkings

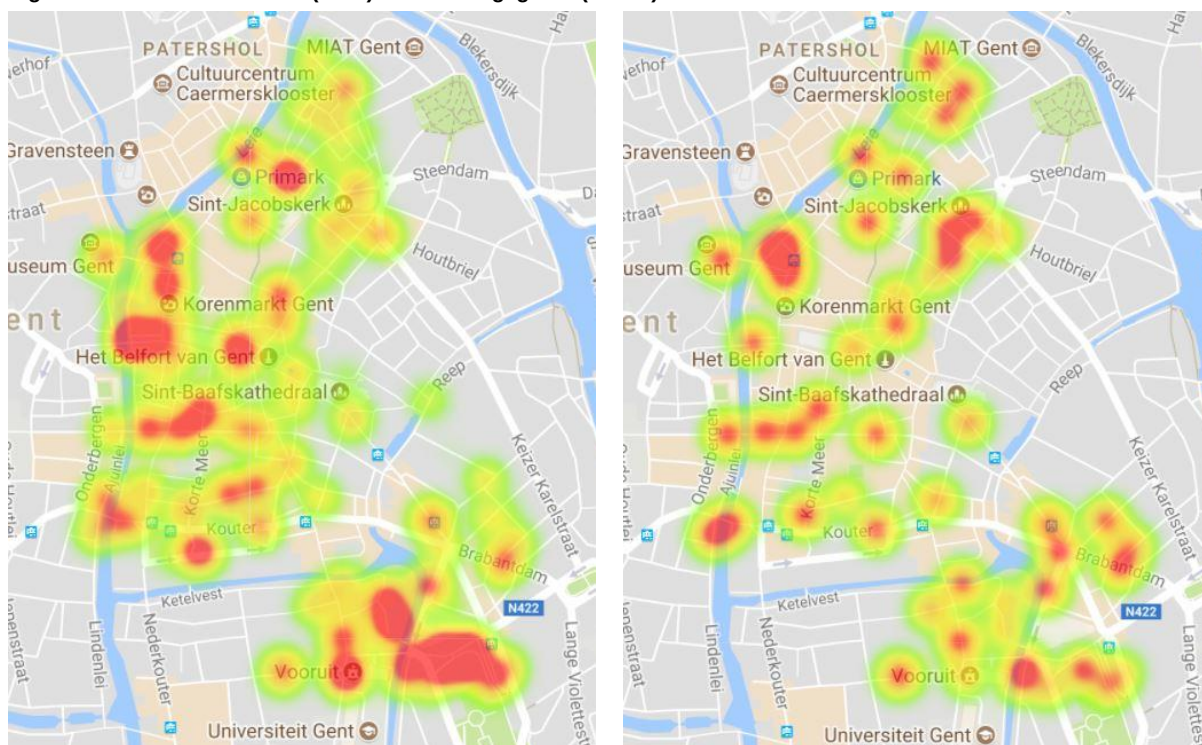
FIETSEN PARKINGS						
Regio	Fietsenparking	Capaciteit	Fietsen	BMF	Fietsen totaal	Totale FPD
Regio 3	Emile Braunplein	80	59	2	61	76,3%
Regio 4	Korenmarkt	210	216	10	226	107,6%
Regio 6	Vooruit	460	116	0 ⁽¹⁾	116	25,2%
TOTAAL		750	391	12	403	53,7%

(1) Op het moment van de telling waren de 2 deelbakfietsen die voorzien worden door De Fietsambassade allebei uitgeleend.

Onderstaand kaartmateriaal (Figuur 5.7) toont twee heatmaps. In de linkse figuur worden de concentraties, naar aantal, weergegeven waar zich tijdens de telling fietsen bevonden. De rechtse figuur zet deze aantallen uit ten opzichte van de beschikbare capaciteit. De bevindingen die in de paragrafen hierboven staan beschreven, kunnen op beide figuren meer in detail worden nagegaan.

De combinatie van beide figuren maakt het mogelijk om locaties te identificeren waar het wenselijk is om extra fietsparkeerfaciliteiten in te plannen om de grote concentraties fietsen op het openbaar domein op te kunnen vangen, zoals, onder andere, de Korenmarkt, de Groentenmarkt, het Frankrijkplein, de Hoornstraat, de Recollettenlei en het Koophandelsplein. Daarnaast wordt het duidelijk dat de omgeving rond de Sint-Jacobskerk een buurt is waar geen grote concentraties fietsen gestald staan, maar de beschikbare capaciteit ontoereikend is en de vraag het aanbod overstijgt.

Figuur 5.7 Fietsconcentraties (links) en bezettingsgraad (rechts)



5.4 Weesfietsen

Bij het kaartmateriaal in **Figuur 5.7** is het, zoals hierboven reeds gesteld, foutief de conclusie te trekken dat deze fietsen allemaal hinderlijk gestald zijn. Een graadmeter die aanvullende inzichten kan bieden op het aandeel hinderlijk gestalde fietsen is het aantal weesfietsen: fietsen die op het openbaar domein staan maar al lange tijd niet gebruikt zijn en waarvan de eigenaar onbekend is. In 2016 werden over het hele Gentse grondgebied (m.u.v. de stationszones die onder het beheer vallen van Apcoa) 2.426 fietsen opgehaald op het openbaar domein, in 2017 werden tot half november al 2.495 weesfietsen verwijderd. Bijkomend moet gekaderd worden dat er door de opstart van De Fietsambassade Gent tijdelijk met minder personeel minder labelrondes zijn gebeurd dan in 2016.

In de stationsomgeving rond Gent-Sint-Pieters werden in 2016 1.904 fietsen verwijderd, een jaar later waren dat er 2.362. In de omgeving rond station Gent-Dampoort werden in 2016 en 2017 respectievelijk 364 en 270 fietsen weggenomen.

5.5 Conclusie

Sinds 2015 hanteert het Mobiliteitsbedrijf een proactieve gebiedsgerichte aanpak voor het plaatsen van fietsenstallingen. Dit houdt in dat er in de dichtst bevolkte wijken naar gestreefd wordt om een fietsenstalling te voorzien op 100m wandelafstand van elke voordeur. Deze wijken liggen doorgaans in de 19de eeuwse gordel en worden gekenmerkt door de typische gesloten bebouwing. Hierdoor is het voor de bewoners vaak onmogelijk om hun fiets in huis te stallen. Wijk per wijk wordt er een screening gedaan naar de noodzaak aan bijkomende capaciteit. Op basis van deze screening wordt beslist waar extra fietsenstallingen worden geplaatst.

Het aantal fietsparkeerplaatsen op straat in het gebied binnen de R40 is gestegen van 7.386 plaatsen in 2016 naar 7.959 plaatsen in 2017 (+7,8%). In het stadscentrum wordt de beschikbare capaciteit quasi 100% gebruikt. Daarnaast zijn er nog eens bijna zoveel fietsen geparkeerd buiten de stallingen. Met dit fietsparkeerareaal wordt momenteel iets meer dan 75% van de Gentse straten voorzien binnen een afstand van 100 meter. Dit percentage is echter een onderschatting van de werkelijke dekking gezien hierin alleen stallingen opgenomen zijn die in het beheer zijn van de Stad. Afgesloten stallingen of stallingen die niet werden geplaatst door de Stad zijn hier niet in opgenomen.

Wat betreft de fietsenparkings is de capaciteit van parkings Korenmarkt, Emile Braunplein en Vooruit constant gebleven. De capaciteit van de fietsenparking aan station Gent-Sint-Pieters is verhoogd met bijna 2000 plaatsen (met bijna 3000 als de ruime omgeving wordt meegerekend). De bezetting in fietsenparkings Korenmarkt (van gemiddeld 53,8% naar 67,4%) en Emile Braunplein (een vergelijking is voor deze parking moeilijk te maken; de bezetting is er nu 85,9%) is gevoelig gestegen. Deze infrastructuur heeft echter, zoals de meeste parkeerinfrastructuur, een tijd nodig gehad om bekend te raken.

Belangrijk in dit verhaal is de groei van het aantal fietsers. In 2015 bedroeg het aandeel fiets in de modal split 30% (op basis van het mobiliteitsonderzoek dat in 2015 is uitgevoerd bij Gentenaren). De Stad streeft ernaar om dit tegen 2030 op te trekken naar 35%. Ook in verschillende tellingen en metingen kunnen we de laatste jaren een duidelijke stijging zien in het fietsgebruik. Van 2016 naar 2017 steeg het aantal fietsers met 25%. De hoge bezettingsgraad van de bestaande fietsparkeercapaciteit, de extra fietsparkeerdruk op het openbaar domein en de wegname van het aantal weesfietsen tonen aan dat het verhoogde fietsgebruik echter ook komt met een extra nood aan fiets(parkeer)infrastructuur.

6. ANALYSE VAN REACTIES AAN HET MOBILITEITSBEDRIJF

6.1 Analyse van meldingen, vragen en klachten

Het Mobiliteitsbedrijf houdt sinds begin 2016 alle meldingen, vragen en klachten die binnenkomen bij in een eigen CRM⁶-databank. Het grootste aandeel hiervan wordt in de dagelijkse dienstverlening afgewerkt. Daarnaast komen ook vragen binnen bij Gentinfo. Verder kwamen er ook meldingen, vragen en klachten binnen via mobiliteitscoaches, sectorfederaties, wijkverenigingen, etc. Deze maken geen onderdeel van deze evaluatie.

Indien vragen bij Gentinfo komen, worden niet-complexe oproepen direct behandeld door een medewerker van Gentinfo of door één van de twee experts van het Mobiliteitsplan die aanwezig zijn bij de mobiliteitslijn. Complexere oproepen worden doorverwezen naar de specifieke experts van het Mobiliteitsbedrijf. Daarnaast komen er ook een oproepen direct bij het Mobiliteitsbedrijf binnen. Complexe oproepen die binnenkomen worden geregistreerd in de CRM-databank van het Mobiliteitsbedrijf en kunnen dus geanalyseerd worden. Gezien niet-complexe telefonische oproepen die binnenkomen via Gentinfo direct behandeld worden, zijn deze niet geregistreerd in de CRM-databank van het Mobiliteitsbedrijf.

Ipsos NV analyseerde de inhoud van de CRM-databank. De database bevat 6.894 unieke records uit de periode maart-juni van 2017 (eerste analyseperiode) en 2.683 uit de periode oktober-december 2017 (tweede analyseperiode). Op basis van deze analyse, worden het aantal en het type meldingen dat toekwam bij het Mobiliteitsbedrijf, geanalyseerd.

Voor de inhoudsanalyse werd een willekeurige steekproef genomen van 2.000 e-mail records voor de eerste periode. Voor de tweede periode werden alle 1927 e-mailrecords geanalyseerd. Deze records werden manueel gecodeerd via een codeboek, opgesteld op basis van de opgeleverde taxonomie van Stad Gent. De volledige inhoudsanalyse kan worden geraadpleegd als bijlage bij het evaluatierapport Circulatieplan.⁷

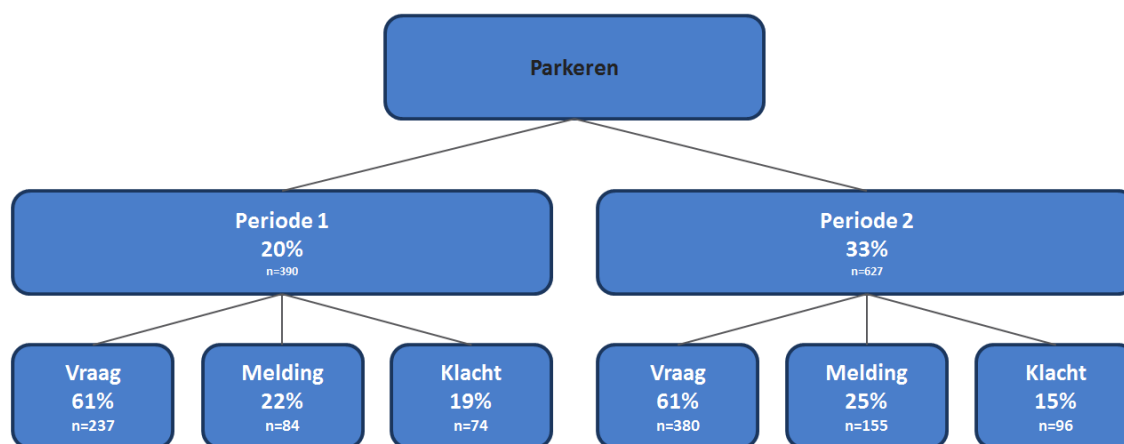
In de periode vlak na de invoering van het Circulatieplan bedroeg het aandeel records rond parkeren ongeveer 20% van het totaal aantal records, in de laatste drie maanden van het jaar was het aandeel records gerelateerd aan parkeren 33%. Het totaal aantal email records in de tweede periode ligt een stuk lager dan het aantal record in de eerste periode, waardoor er ook een daling is van aantal records rond parkeren van de eerste naar de tweede periode.

De email records werden verder opgedeeld in drie types: vragen, meldingen en klachten, zoals hieronder weergegeven in **Figuur 6.1**. Van alle inhoud met betrekking tot parkeren betrof het grootste aandeel vragen, gevolgd door meldingen en klachten. In de eerste periode is er iets minder focus op parkeren doordat de focus net na de invoering van het Circulatieplan daar procentueel gezien sterker op lag. In de tweede periode komen er procentueel gezien meer reacties over parkeren naar boven, maar in absolute cijfers lag het aantal klachten rond parkeren allicht wel een stuk lager dan in de eerste periode.

⁶ CRM staat voor 'customer relationship management' of 'klantrelatiebeheer'

⁷ De volledige inhoudsanalyse kan worden geraadpleegd in het evaluatierapport Circulatieplan.

Figuur 6.1 Aandeel vragen, meldingen en klachten over parkeren (periode 1 en periode 2)



In onderstaande figuren wordt uitgezet over welke thema's de vragen (In de eerste periode gingen de meeste vragen over parkeerplaatsen, bewonersvergunningen en parkeerautomaten. Het aandeel vragen rond parkeerplaatsen bleef in de tweede periode relatief hoog, maar vooral het aandeel vragen rond weginfrastructuur nam opvallend toe. Waar in de eerste periode nog een heel aantal vragen over automaten werden gesteld (vooral rond het gebruik ervan), namen deze sterk af in de tweede periode. Het grootste deel van de bezoekers weet ondertussen, na een aanpassingsperiode, hoe de nieuwe generatie parkeerautomaten gebruikt moet worden.

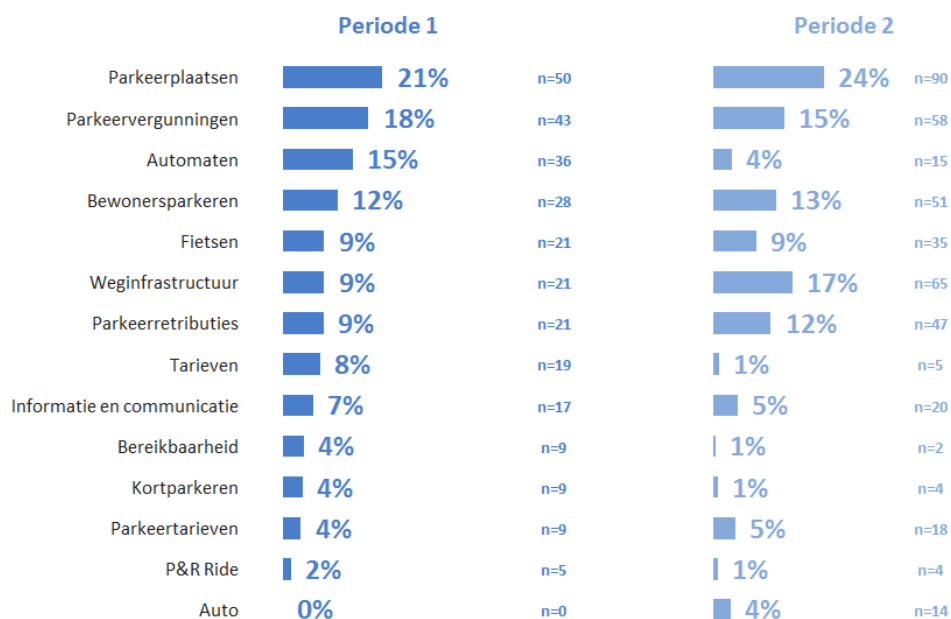
Figuur 6.2), meldingen (Wat betreft de meldingen in de eerste periode heeft bijna de helft betrekking op parkeerautomaten. In de tweede periode is er echter een sterke verschuiving naar meldingen over parkeerplaatsen en weginfrastructuur. De meeste problemen met de automaten lijken opgelost. Vragen gaan meer over waar men al dat niet kan parkeren, en de mate waarin dit correct en duidelijk is aangeduid.

Figuur 6.3) en klachten (Figuur 6.4) die binnenkwamen precies gingen.

In de eerste periode gingen de meeste vragen over parkeerplaatsen, bewonersvergunningen en parkeerautomaten. Het aandeel vragen rond parkeerplaatsen bleef in de tweede periode relatief hoog, maar vooral het aandeel vragen rond weginfrastructuur nam opvallend toe. Waar in de eerste periode nog een heel aantal vragen over automaten werden gesteld (vooral rond het gebruik ervan), namen deze sterk af in de tweede periode. Het grootste deel van de bezoekers weet ondertussen, na een aanpassingsperiode, hoe de nieuwe generatie parkeerautomaten gebruikt moet worden.

Figuur 6.2 Aandeel vragen over parkeren naar thema, vergelijking periode 1 en periode 2

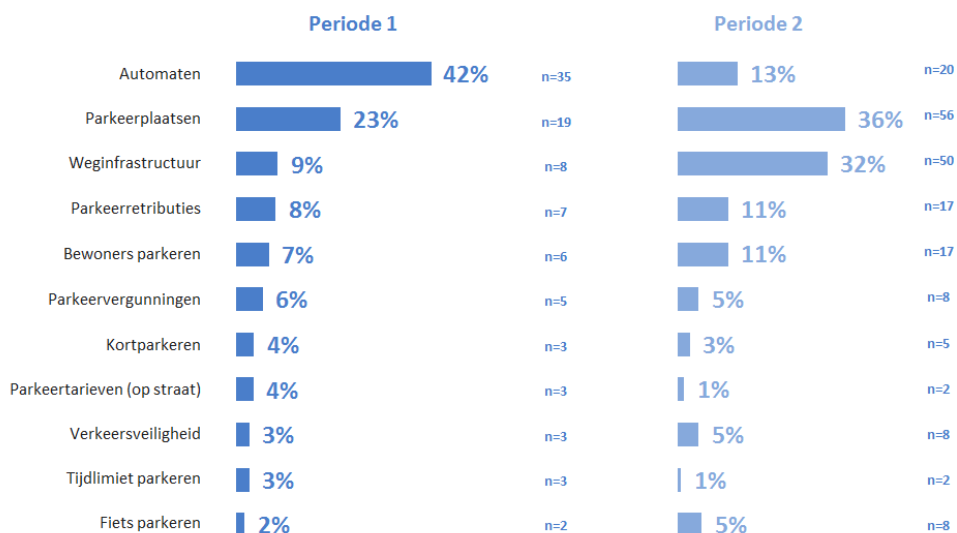
CRM-databank – parkeren – Vragen (categorieën)



Wat betreft de meldingen in de eerste periode heeft bijna de helft betrekking op parkeerautomaten. In de tweede periode is er echter een sterke verschuiving naar meldingen over parkeerplaatsen en weginfrastructuur. De meeste problemen met de automaten lijken opgelost. Vragen gaan meer over waar men al dat niet kan parkeren, en de mate waarin dit correct en duidelijk is aangeduid.

Figuur 6.3 Aandeel meldingen over parkeren naar thema, vergelijking periode 1 en periode 2

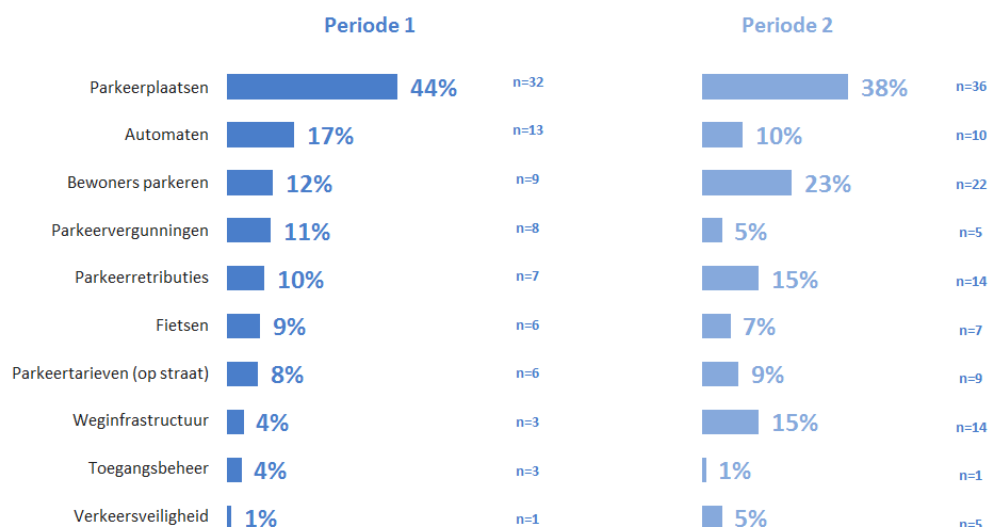
CRM-databank – parkeren – Meldingen (categorieën)



In de beide periodes gaan 4 op de 10 klachten over parkeerplaatsen (Figuur 6.4). Bezoekers van Gent hekelen vooral het gebrek aan parkeerplaatsen. Dat is enigszins vreemd, gezien het aandeel vrije parkeerplaatsen na de invoering Parkeerplan sterk gestegen is (zie punt 2.6.1). In de tweede periode vergroten de aandelen klachten rond weginfrastructuur, bewonersparkeren, parkeerretributies en verkeersveiligheid.

Figuur 6.4 Aandeel klachten over parkeren naar thema, vergelijking periode 1 en periode 2

CRM-databank – parkeren – klachten (categorieën)



Als conclusie kan gesteld worden dat de geanalyseerde records rond parkeren voornamelijk over de parkeerplaatsen gaan, maar in de tweede periode ook over signalisatie. In de eerste periode gaan de meeste vragen over de parkeerplaatsen, de parkeervergunningen en de automaten. Bijna 60% van de records rond parkeren zijn vragen. Het aantal meldingen en klachten is evenwichtig, maar hun aandeel is vrij klein.

6.2 Meningen van Gentenaars en Gent-gebruikers

In het kader van de evaluatie van het Circulatieplan werden er op verschillende manieren data verzameld. Zo werd er een bevraging uitgevoerd bij meer dan 1000 Gentenaars en werden er focusgroepen georganiseerd bij verschillende groepen Gentenaars en Gent-gebruikers (i.e. mensen die zich om diverse redenen naar Gent verplaatsen, maar er niet wonen). Inzichten uit deze twee onderzoeken die geen betrekking hadden op het Circulatieplan, maar wel met parkeren te maken hebben, worden hier kort genoemd en gekaderd. Voor meer informatie en de rapporten van de bevraging en de focusgroepen kan het evaluatierapport Circulatieplan geraadpleegd worden.

6.2.1 Bevraging Gentenaars

In de bewonersenquête geeft amper 1% van de respondenten aan dat er een verbetering is van de parkeerdruk ten opzichte van 5% die aangeeft dat de parkeerdruk is toegenomen na invoering van het Circulatieplan. Uit dit evaluatierapport Parkeerplan blijkt echter uit meetgegevens dat na de invoering van het Parkeerplan en het Circulatieplan, de parkeerdruk in bijna alle bewonerszones is gedaald. De parkeerdruk in de geanalyseerde niet-betalende zones is echter wel toegenomen en ook op lokaal niveau werd in enkele straten wel een toename aan geparkeerde voertuigen geregistreerd.

Een tweede belangrijke bevinding uit de bevraging is dat Gentenaars die zich na de invoering van het Circulatieplan met de auto naar de binnenstad hebben verplaatst, zich voornamelijk parkeren op straat vlakbij hun bestemming (42%), in een inpandige parking (33%), op een private parkeerplaats (11%), op een park-and-ride (3%) of op een ander type plaats (6%). Ook blijkt dat amper 6% van

diegenen die zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen als een motivatie hiervoor meegeven dat ze kunnen beschikken over een private parkeerplaats (eigen, van werkgever,...).

Van diegenen die met het openbaar vervoer naar de binnenstad gaan, geeft 46% dan weer als motivatie dat ze zich geen zorgen hoeven te maken over parkeren. Bij de fietsers/voetgangers geeft 26% aan dat het kunnen beschikken over een plaats om de fiets (veilig) te parkeren een motivatie is om met de fiets naar de binnenstad te gaan. Omgekeerd geven 6% van de gebruikers van het openbaar vervoer en 7% van de autogebruikers als een motivatie om niet met de fiets naar de binnenstad te gaan, dat ze hun fiets niet (veilig) kunnen parkeren. Uit dit evaluatierapport Parkeerplan blijkt wel dat de dekking van openbare fietsenstallingen redelijk groot is in de binnenstad, maar ook dat de gemiddelde bezetting van deze fietsparkeerplaatsen heel hoog is. In fietsenparkings is de bezetting sterk afhankelijk van het moment van de dag waarop gemeten werd.

Tenslotte geeft 5% van de respondenten aan dat ze de tarieven voor straatparkeren een belangrijk minpunt van het Circulatieplan vinden. De tarieven werden weliswaar niet meer aangepast na invoering van het Parkeerplan. In **Tabel 1.1**, **Tabel 1.2** en **Tabel 1.3** wordt echter duidelijk dat enkel de tarieven specifiek voor het parkeren in de rotatieparkings met een parkeerduur vanaf 8 uur sterk zijn gestegen. In de andere parkings, of in alle parkings met een parkeerduur korter dan 8 uur, en bij het parkeren op straat kennen de parkeertarieven slechts lichte stijgingen.

6.2.2 Focusgroepen Gent-gebruikers en Gentenaars

De neerslag van de focusgroepen georganiseerd met Gent-gebruikers (ondernemers, handelaars, recreatieve bezoekers, werknemers) en Gentenaars (senioren en minder mobiele mensen) kaart een aantal zaken aan die eerder te maken hebben met parkeren dan met het Circulatieplan. Deze zaken worden hieronder kort besproken.

Gent-gebruikers kaarten de nood aan van flankerende maatregelen bij het Circulatieplan, zoals een hogere frequentie en betere aansluiting van het openbaar vervoer naar onder meer park-and-rides. Daarnaast geven de deelnemers van de focusgroepen met Gent-gebruikers ook aan dat er te weinig vrije parkeerplaatsen op park-and-rides zijn. In de focusgroepen met senioren en minder mobiele mensen, werd bovendien melding gemaakt van bushaltes die te ver van de park-and-rides gelegen zijn. Uit dit evaluatierapport blijkt wel duidelijk dat de bezetting op enkele park-and-rides heel hoog is, maar dat er op alle andere park-and-ridelocaties wel nog voldoende vrije parkeercapaciteit beschikbaar is.

Een tweede element dat werd aangekaart door de Gent-gebruikers in de focusgroepen is dat zij ervaren dat er te weinig parkeerplaatsen zijn, en dat ze de prijs om te parkeren te duur vinden. Dit evaluatierapport toont echter aan dat de globale parkeerdruk sterk gedaald is in het hele betalend gebied, in vergelijking met de periode voor de invoering van het Parkeerplan. Ook in de focusgroepen georganiseerd met de doelgroepen senioren en minder mobiele mensen, blijkt een bekommernis rond parkeertarieven. In **Tabel 1.1**, **Tabel 1.2** en **Tabel 1.3** wordt echter duidelijk dat enkel de tarieven specifiek voor het parkeren in de rotatieparkings met een parkeerduur vanaf 8 uur sterk zijn gestegen. In de andere parkings, of in alle parkings met een parkeerduur korter dan 8 uur, en bij het parkeren op straat kennen de parkeertarieven slechts lichte stijgingen.

6.3 Klachtenanalyse parkeerdruk

Naast de analyse die hierboven beschreven werd in punt **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, werd er ook parallel een analyse van klachten rond parkeerdruk uitgevoerd binnen het Mobiliteitsbedrijf. Zoals in hoofdstuk 3 te lezen viel, werden er op basis van die evaluatie al enkele aanpassingen doorgevoerd of gepland, onder meer in de afbakening van enkele bewoners- en tariefzones.

7. ALGEMENE CONCLUSIE PARKEERPLAN

In dit onderdeel wordt een samenvatting gemaakt van de deelconclusies die na elk hoofdstuk zijn neergeschreven. Het vervolg van dit deel toetst de resultaten van de verschillende onderdelen aan de doelstellingen die in het inleidende hoofdstuk werden beschreven.

7.1 Algemene bedenkingen

De invoering van het Parkeerplan en het Circulatieplan in de periode najaar 2016 – voorjaar 2017 zijn ingrijpende projecten, die het mobiliteitsgedrag van mensen zeer sterk kunnen beïnvloeden. Dit heeft voor gevolg dat nieuwe gewoontes moeten worden gezocht, en dat dit niet zomaar van de ene op de andere dag gebeurt, is duidelijk.

In de evaluatie van het Parkeerplan zien wij effectief wel wijzigingen in het parkeergedrag, maar ook dat dit een proces is dat nog niet afgerond is. Onderstaande conclusies zijn dan ook voorlopige conclusies, die gebaseerd zijn op de onderzoeken en analyses die tot nu toe gebeurd zijn.

Bij de evaluatie van het Circulatieplan is er dikwijls een vrij logische en directe correlatie te zien tussen de maatregel en het effect op het verkeer. Het knippen van een straat bijvoorbeeld leidt uiteraard tot een drastische daling van de verkeersintensiteiten en bijgevolg tot een veel betere doorstroming van het openbaar vervoer, of een directe verbetering van de kwaliteit van zo een as voor fietsers. Bij het Parkeerplan zijn die effecten veel minder direct zichtbaar en correleerbaar: uiteraard zijn de doelstellingen van het Parkeerplan en het Circulatieplan in beide gevallen die van het Mobiliteitsplan, waarbij onder andere gestreefd wordt naar een belangrijke modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen: te voet, fiets, openbaar vervoer, P+R, autodelen,... Het is echter heel moeilijk om de effecten van parkeermaatregelen direct te linken aan die doelstellingen. Ook daar is dus enige voorzichtigheid geboden.

7.2 Straatparkeren

In het studiegebied zien wij doorheen de jaren een lichte daling van het parkeerareaal, ook al is het autogebruik en het aantal Gentenaars gestegen in diezelfde periode. Die daling is niet direct gelieerd aan de invoering van het Parkeerplan op zich, maar is eerder de verderzetting van een langdurige trend. Ze situeert zich enkel op het niveau van het straatparkeren, en heeft te maken met ingrepen die de stedenbouwkundige kwaliteiten van plekken gevoelig verhogen, de verkeersveiligheid verhogen, de fietsparkeercapaciteit verhogen,...

De daling situeert zich voornamelijk in de centrale zone van de binnenstad. Zo heeft het Circulatieplan alleen al, met de uitbreiding van de autovrije gebieden, geleid tot een significante daling. Meer dan 200 plaatsen werden geschrapt, voorbehouden parkeerplaatsen werden gecompenseerd en bijkomende werden voorzien. Daarmee zorgde de uitbreiding van het autovrij

gebied ervoor dat in de rode tariefzone 286 betalende parkeerplaatsen wegvielen (8,5% van het totaal areaal in die zone). In totaal daalde de capaciteit binnen deze zone met 10,9% van 2012 naar 2017.

Waar men zou verwachten dat hierdoor de parkeerdruk zou stijgen, blijkt in de praktijk het tegendeel: de globale gemiddelde bezetting doorheen de dag in de zones met een parkeerregime is gevoelig gedaald: van 77% naar 63%. Dit is op zich een zeer ingrijpende daling. In het algemeen spreken we bij straatparkeren van een “volzet”-situatie bij een bezetting van 85%, omdat dan parkeerplaatszoekend verkeer ontstaat. De cijfers hierboven geven aan dat we door de invoering van het Parkeerplan gegaan zijn van een bijna- volzetsituatie naar een veel comfortabeler niveau van parkeerbezetting. Opvallend is dat die dalende trend zich manifesteert zowel 's morgens, 's middags als 's avonds. Van de bezette parkeerplaatsen overdag wordt 60% bezet door bewoners en 40% door bezoekers, werknemers, etc. Gemiddeld gezien was daarmee op het moment van het parkeeronderzoek in oktober 2017 37% van het beschikbare parkeerareaal bezet door bewoners, 25% door bezoekers.

Er is met andere woorden plaats gecreëerd, in eerste instantie voor bewoners, wat een primaire doelstelling was van het Parkeerplan (zie **Figuur 1.2** – wie parkeert waar?). Maar niet alleen voor bewoners: van de categorieën van bezoekers die op diezelfde kaart zijn aangeduid hebben nu bijvoorbeeld ook bezoekers-kortparkeerders in de centrale rode tariefzone of werknemers in de schil daar rond meer beschikbare plaatsen.

In de niet-betalende zone aan de rand van de betalende gebieden stijgt de parkeerdruk gemiddeld gezien met 9%. De bezetting blijft ook daar echter ruim onder de 85% en evolueert meer naar de bezettingsgraad in het betalend gebied. Globaal gezien zijn er in de niet-betalende zones geen problemen naar bezetting, maar mogelijk is de parkeerbezetting op sommige plaatsen lokaal wel hoog. Gezien de bezetting er vooral overdag (+10%-punt in de ochtend, +13%-punt in de middag) en veel minder in de avond (+4%-punt) stijgt, wordt de stijging vermoedelijk veroorzaakt door bezoekers en werknemers (langparkeerders) die zich na invoering van het Parkeerplan meer naar de goedkopere tariefzones en naar de rand van het betalend gebied parkeren. Daarmee lijkt de doelstelling wat betreft parkeergedrag van deze doelgroepen behaald.

Deze algemene conclusies gelden zowel voor de bewonerszones als voor de tariefzones. Dit betekent uiteraard niet dat er nergens een parkeerprobleem is, integendeel: bepaalde straten kennen nog steeds een zeer hoge parkeerdruk, te wijten aan zeer lokale factoren. Om die op te lossen zijn dan ook lokale maatregelen nodig.

Inzake parkeerduur zijn de verschuivingen veel minder ingrijpend. Wel zien we een lichte stijging van het aantal langparkeerders bij de bezoekers, wat er op wijst dat er nog een groot potentieel is voor parkeren op de park-and-rides.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de totale verkochte parkeertijd binnen het gebied dat in 2015 betalend was is gedaald, in totaal met 17%. De sterke dalingen in de rode en gele tariefzone kunnen worden verklaard door de parkeerduurbepanking, die zich vertaalt in het wegvallen van het aantal

dagtickets. In de groene tariefzone stijgt de totale verkochte parkeertijd met bijna de helft, wat vermoedelijk te wijten is aan het grote aandeel dagtickets (zie Tabel 2.18). Opvallend is de oranje zone, waar meer parkeertijd wordt verkocht maar wel 11,7% minder tickets worden verkocht. In het hele betalende gebied stijgt de totale betaalde parkeertijd met 38,2% ten opzichte van 2015.

De totale parkeertijd die wordt verkocht binnen het huidige betalende gebied dat al betalend was in 2015 is gedaald met 17,1%. Wanneer het volledige betalend gebied van 2015 met het volledige van nu wordt vergeleken, stijgt de totale verkochte parkeertijd met 38,2%. Het nieuwe betalend gebied, waar procentueel meer dagtickets worden verkocht in vergelijking met het oude betalende gebied, is goed voor 40% van de totale betaalde parkeertijd in 2017.

De beperkte stijging in aantal verkochte tickets binnen een betalend gebied dat sterker is uitgebreid, kan worden verklaard door de volgende factoren:

- Om te beginnen treedt er wellicht een modal shift op na invoering van het Parkeerplan en het Circulatieplan. Dit blijkt ook uit het evaluatierapport Circulatieplan. Mogelijk is er daarnaast ook een aandeel bezoekers dat minder vaak met de auto naar Gent komt na invoering van het Parkeerplan en, in mindere mate, na invoering Circulatieplan.
- Ten tweede wordt de algemene daling in de parkeerdruk op straat veroorzaakt door een combinatie van een lager aandeel bezoekers, vooral bij de groep kort- en middellang parkeerders.
- Een derde reden is dat er, wellicht door de wijzigingen in tariefstructuur, meer dagtickets en minder kortparkeertickets worden gekocht, waardoor het totaal aantal transacties daalt.
- Ten vierde zijn er ook technische redenen waarom het aantal tickets is gedaald: app- of sms-parkeren is ingevoerd (dit aandeel ligt begin 2018 op meer dan 5%, met meer dan 1000 tickets per dag), en ook de programmatie van de nieuwe generatie parkeerautomaten speelt een rol.

Ook de sterke daling in aantal verkochte tickets binnen de rode tariefzone kan worden verklaard door deze factoren. Voor deze zone specifiek speelt ook de uitbreiding van het autovrij gebied een rol: zoals hierboven gesteld daalde het totaal aantal betalende parkeerplaatsen binnen de rode tariefzone met 286, wat 8,5% is van het totale areaal binnen die zone.

Wat betreft parkeerplaatsen die binnen het commercieel of commercieel plus regime vallen of zijn voorbehouden voor ultrakort parkeren, is het op basis van de beschikbare data moeilijk om een uitspraak te doen over het functioneren ervan.

7.3 Inpandig parkeren

Het aantal inritten ligt in 2017 voor alle parkings gemiddeld gezien net geen 10 procent lager dan in 2016. Deze daling is groter in de eerste (-12%) dan in de tweede jaarhelft (-7%) en is groter voor de rotatieparkings (-12%) dan voor de parkings voor gemengd gebruik (-5%). Het verschil tussen de bezetting in beide jaarhelften toont dat de bezetting dichterbij het niveau komt van voor de invoering van het Parkeerplan en Circulatieplan.

Wat betreft bezetting komen overdag dezelfde trends naar voor als deze die zijn besproken voor het aantal inritten. Algemeen daalt de bezetting overdag in 2017 ten opzichte van het jaar ervoor en dat met 6,3%-punt. De daling is eveneens groter in de eerste helft van het jaar (-7,7%-punt) dan in de tweede (-4,7%-punt). De algemene daling wordt verklaard door een daling van 4,3%-punt bij de groep ticketparkeerders en 2,1%-punt bij de groep abonneementhouders. Relatief gezien daalt het aandeel even hard gezien de groep ticketparkeerders dubbel zo groot is. De bezetting daalt in de rotatieparkings met 14,4 procentpunten; in de parkings voor gemengd gebruik stijgt de bezetting licht met 1,8 procentpunt.

De bezetting in de avond volgt dezelfde trend, maar toont zich minder sterk.

De bezetting vertoont opvallende verschillen tussen weekdays en zaterdag. Overdag lag de gemiddelde bezetting van de parkings op weekdays in 2016 op 56,6%. In 2017 daalde die bezetting met 7,7%-punt tot 48,9%. In het weekend is de bezetting overdag met 3,6%-punt minder sterk gedaald (van 49% naar 45,4%). Het verschil tussen de piekbezetting tijdens de gemiddelde werkdag (om 14u: 65% in 2016 en 56% in 2017) en zaterdag (om 16u: 76% in 2016 en 70% in 2017) is aanzienlijk.

Op weekdays valt op dat de bezetting door abonneementhouders daalt tijdens de werkuren (9-17u), wat wijst op een dalend aandeel werknemers dat met de auto naar de binnenstad komt en parkeert in de parkings. Ook 's avonds daalt de bezetting van 2016 naar 2017 in het weekend minder sterk (-3,8%-punt) dan in de week (-4,5%-punt) en ligt de bezetting (zowel in 2016 als 2017) hoger dan tijdens de week (+2,2%-punt in 2016 en +2,9%-punt in 2017).

Wat betreft parkeerduur, parkeren ticketparkeerders langer in parkings voor gemengd gebruik dan in rotatieparkings. Dat was al in 2016 het geval, maar in 2017 is deze trend nog iets meer uitgesproken. De gemiddelde parkeerduur daalt met ongeveer tien minuten in de rotatieparkings en stijgt ongeveer evenveel in de parkings voor gemengd gebruik. In de rotatieparkings parkeert 55% van alle parkeerders in 2017 tot 3 uur en 33,7% tussen 3 en 6 uur. Het aandeel dat het maximumtarief van 26€ betaalt in deze parkings, is zeer minimaal: het gaat om slechts 2,9% van alle parkeerders. In de parkings voor gemengd gebruik wordt zoals eerder gesteld gemiddeld gezien iets langer geparkeerd: in 2017 parkeert 47,3% van alle parkeerders 3 uur en 36,2% tot 6u. 7,7% van alle parkeerders betaalt het maximumtarief in de parkings voor gemengd gebruik, waar het maximumtarief goedkoper is en sneller wordt bereikt. In totaal kan gesteld worden dat 85 tot 90 procent van alle parkeerders niet wordt geïmpacteerd door de grootste prijsstijgingen uit het Parkeerplan (vanaf 6 uur parkeren).

Tot slot is ook het aantal momenten dat de parkings volzet zijn, met meer dan de helft gedaald van 2017 naar 2016 (-58,6%). In de rotatieparkings valt een sterke daling op van het aantal VOL-momenten (-65%), in de parkings voor gemengd gebruik is het aantal keren dat een parking volzet is licht gestegen: met 52,6%. Deze trends volgen die van de bezettingsgraad in de twee types parkings, waarbij de bezetting in de rotatieparkings sterk daalt en licht stijgt in de parkings voor gemengd gebruik. Het aantal VOL-momenten is hoger op zaterdag dan op weekdays (vermoedelijk met uitzondering van vrijdagavond), wat samenhangt met de eerder besproken bezettingstrends.

Algemeen lijkt het beleid waar bij de invoering van het Parkeerplan voor werd gekozen in de parkings te werken. In de rotatieparkings wordt korter geparkeerd, waardoor meer rotatiecapaciteit vrijkomt voor bezoekers. De capaciteit wordt echter wel nog minder benut. De parkings voor gemengd gebruik kennen een status quo of lichte stijging en nemen wellicht ook een deel abonnementhouders over van de rotatieparkings.

7.4 P+R

Gent kent sinds jaar en dag enkele P+R-parkings, maar de capaciteit van de P+R-infrastructuur bleef al bij al vrij beperkt. Bij grootschalige evenementen, zoals de Gentse Feesten of het Lichtfestival, wordt de capaciteit drastisch uitgebreid en wordt die ook volop gebruikt, door duizenden automobilisten.

Door de uitbouw van de park-and-rides als een volwaardig onderdeel in het Circulatieplan op te nemen, heeft het beleid rond park-and-ride een echte boost gekend. Het aantal plaatsen is op korte termijn uitgebreid van bijna 800 naar bijna 2.400 plaatsen, en ook in de toekomst wordt nog een uitbreiding voorzien van ongeveer 1.000 plaatsen, met kwalitatief hoogwaardige P+R-infrastructuur (vb. Parking Ledeberg).

Er is een groot verschil in gebruik tussen de oude en de nieuwe park-and-rideterreinen. In de eerste (vb. Gentbrugge onder E17) is de bezetting dikwijls zeer hoog (ook soms door oneigenlijk gebruik), behalve de P+R Oostakker. De nieuwe parkings moeten nog groeien. Op zich is dit niet onlogisch, ook elders is park-and-ride dikwijls geen instant succes, en is dit eerder een lange termijnverhaal. Los daarvan is zowat iedere parking specifiek. In ieder geval zijn de park-and-rides nog te weinig bekend bij het grote publiek. Uit de analyses van het straatparkeren (zie hoger) blijkt dat er nog een groot potentieel is voor park-and-ride, met name van langparkeerders in het centrum.

De keuze voor het al dan niet gebruiken van een park-and-ride wordt wellicht vooral beïnvloed door twee factoren: bereikbaarheid vanop het hogere weggennet en aantrekkelijkheid van het natransport. Op de park-and-rides die in het zuiden van de stad zijn gelegen, en dus goed bereikbaar zijn van op het hogere weggennet (E17, E40 en R4), liggen de bezettingsgraden aanzienlijk hoger dan op die in het noorden van de stad. Daarnaast speelt ook het natransport met het openbaar vervoer. Wat betreft het openbaar vervoer zijn echter beperkte verschillen op te merken. Uit het evaluatierapport van het Circulatieplan blijkt dat de doorstroming van bussen en trams naar de park-and-rides verbeterd is tijdens de spits. De gemiddelde reistijd op trajecten van en naar P+R daalde met ongeveer 10%. Bovendien is ook de betrouwbaarheid op ongeveer 40% van de trajecten verbeterd tijdens de spits. Waar het openbaar vervoer niet aantrekkelijk is, werden fietsdeelsystemen geïnstalleerd of een shuttlebus ingericht.

Uit het hoofdstuk straatparkeren bleek dat de bezettingsgraad en de parkeerduur gestegen is in het niet-betalend gebied. Ook ontstaan er her en der spontane park-and-ridelocaties buiten het betalend gebied. Vermoedelijk toont dit aan dat er een potentieel is aan park-and-ridegebruikers die nog niet voldoende aangesproken worden.

7.5 Fietsparkeren

Sinds 2015 hanteert het Mobiliteitsbedrijf een proactieve gebiedsgerichte aanpak voor het plaatsen van fietsenstallingen. Dit houdt in dat er in de dichtst bevolkte wijken naar gestreefd wordt om een fietsenstalling te voorzien op 100m wandelafstand van elke voordeur. Deze wijken liggen doorgaans in de 19^{de}-eeuwse gordel en worden gekenmerkt door de typische gesloten bebouwing. Hierdoor is het voor de bewoners vaak onmogelijk om hun fiets in huis te stallen. Wijk per wijk wordt er een screening gedaan naar de noodzaak aan bijkomende capaciteit. Op basis van deze screening wordt beslist waar extra fietsenstallingen worden geplaatst.

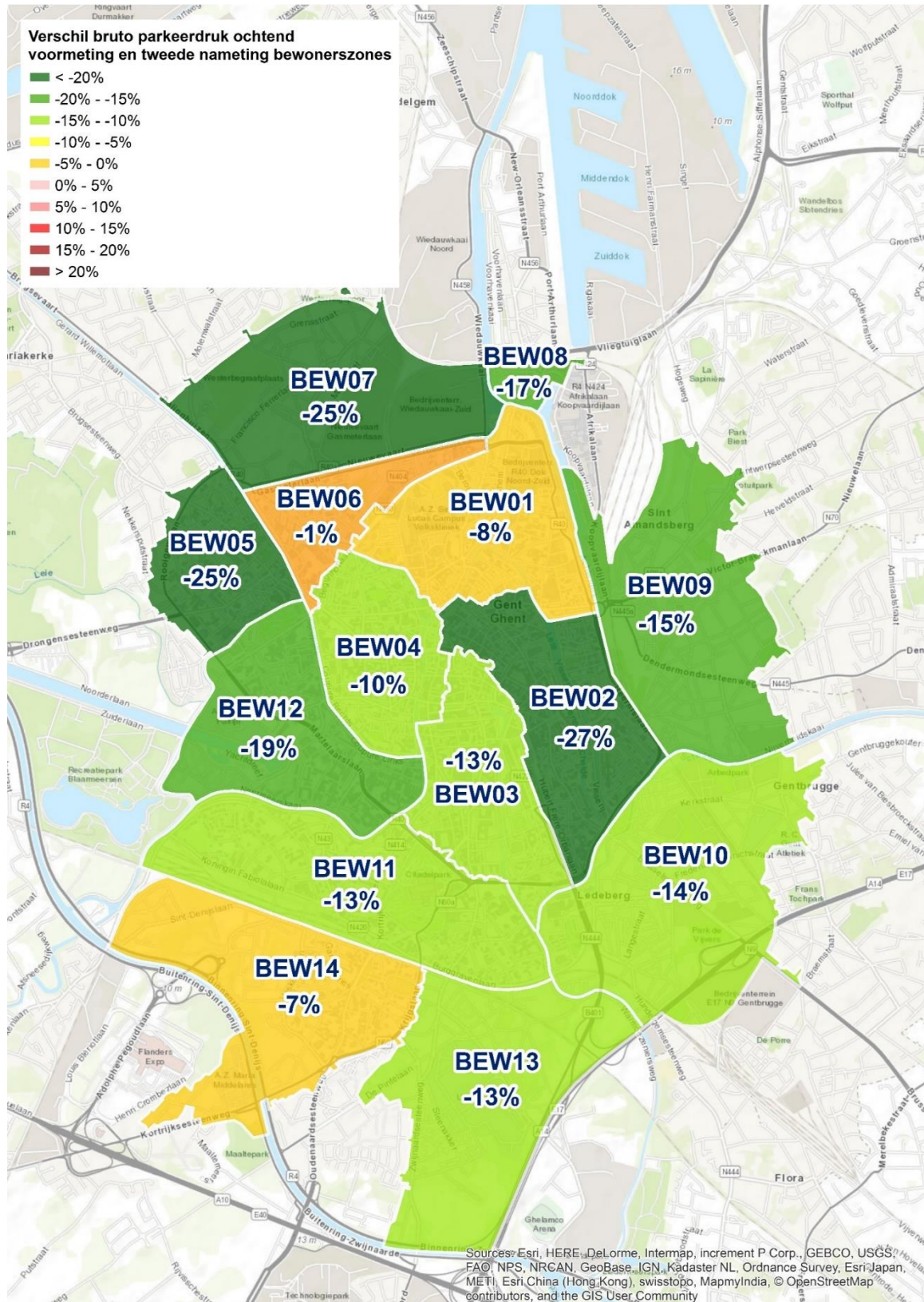
Hiernaast moet ook rekening gehouden worden met de groei van het aantal fietsers. Op basis van het mobiliteitsonderzoek bij Gentenaren, dat is uitgevoerd in 2015, bedroeg het aandeel fiets in de modal split toen 30%. De Stad streeft ernaar om dit tegen 2030 op te trekken naar 35%. Ook in verschillende tellingen en metingen kunnen we de laatste jaren een duidelijke stijging zien in het fietsgebruik. Van 2016 naar 2017 steeg het aantal fietsers met 25%.

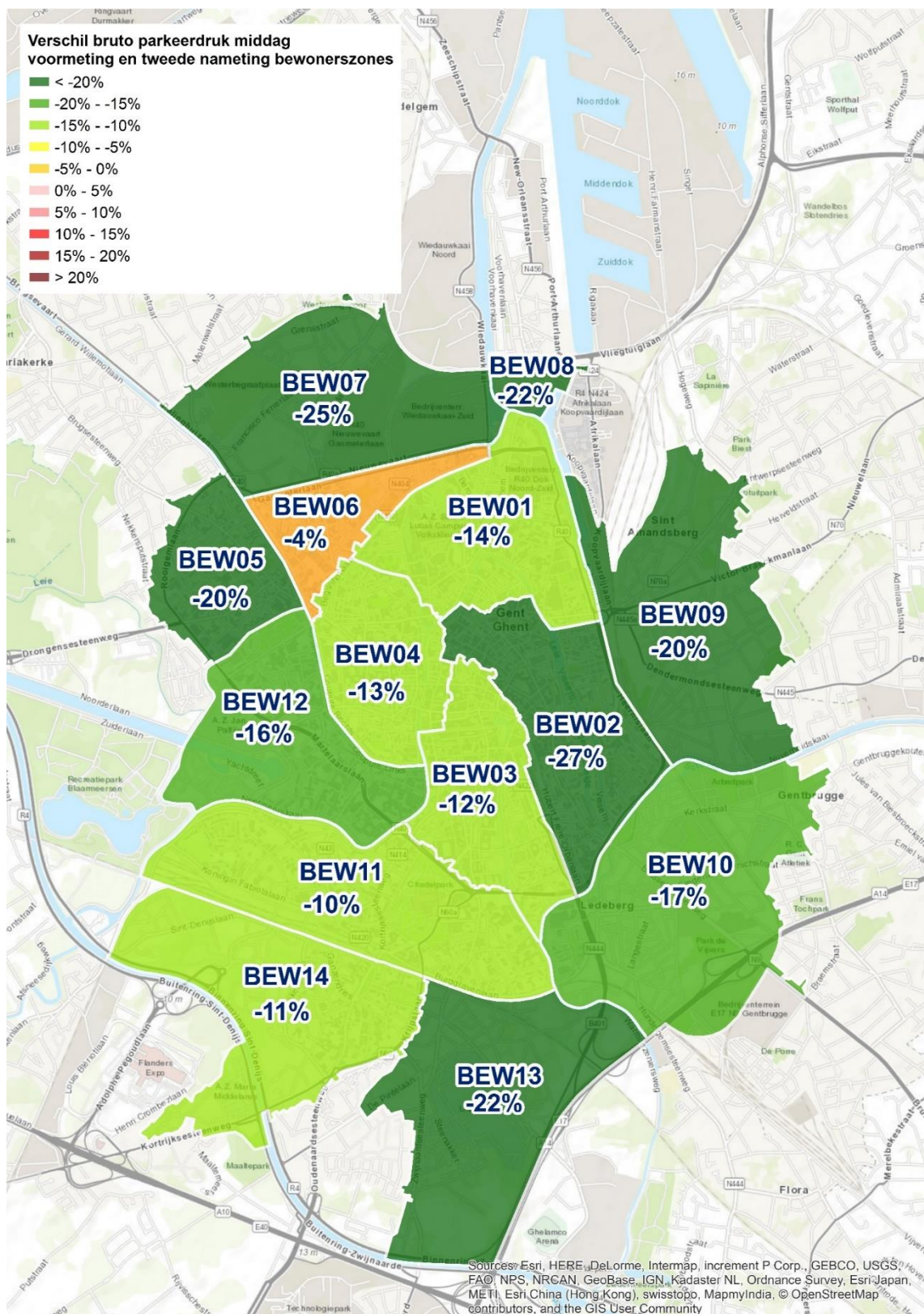
Het aantal fietsparkeerplaatsen op straat in het gebied binnen de R40 is gestegen van 7.386 plaatsen in 2016 naar 7.959 plaatsen in 2017. In het stadscentrum wordt de beschikbare capaciteit quasi 100% gebruikt. Daarnaast zijn er nog eens bijna zoveel fietsen geparkeerd buiten de stallingen. In de fietsenparkings Korenmarkt en Braunplein is de bezetting gevoelig gestegen: deze infrastructuur heeft, zoals de meeste parkeerinfrastructuur, een tijd nodig gehad om bekend te raken.

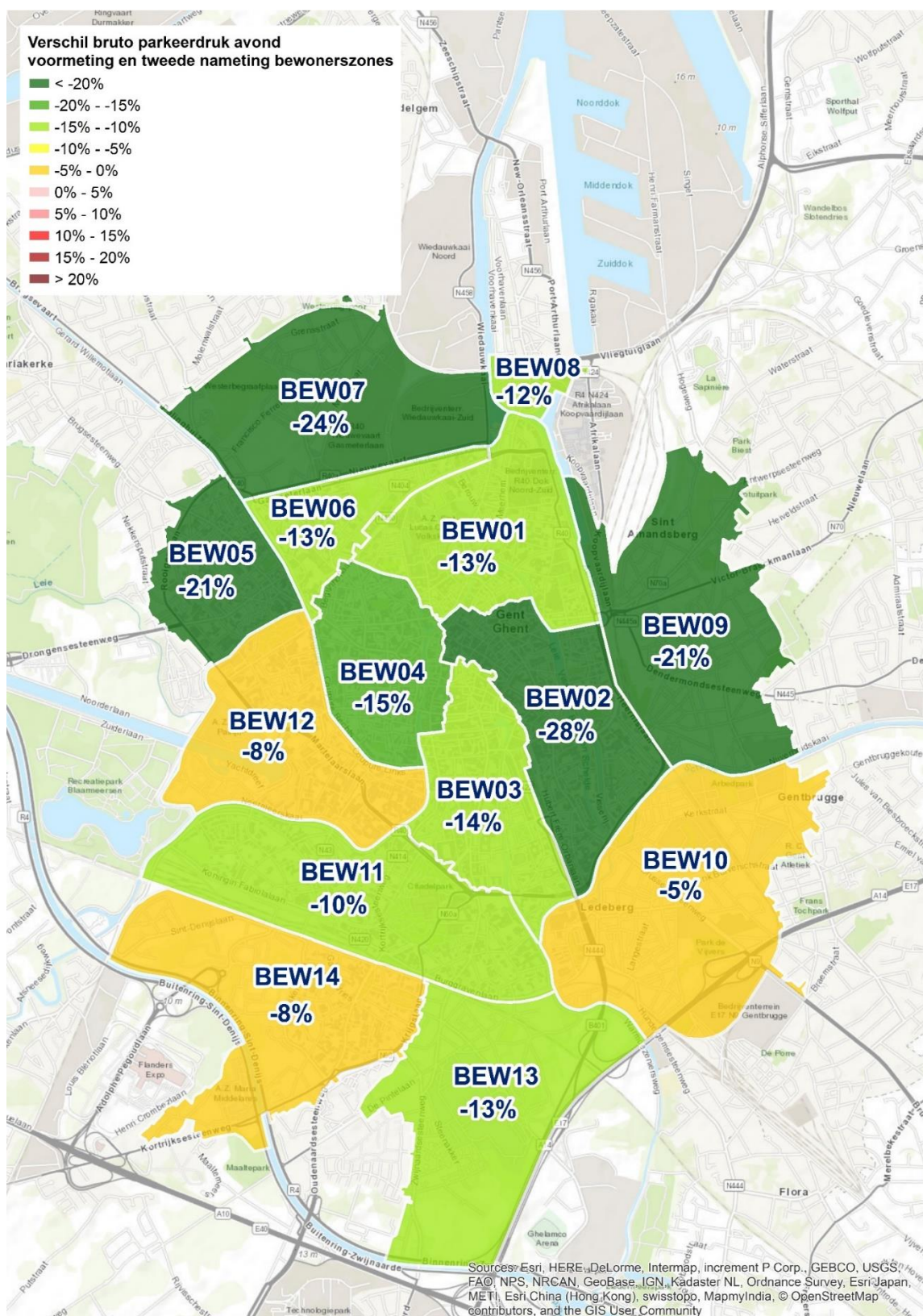
De hoge bezettingsgraad van de bestaande fietsparkeercapaciteit, de extra fietsparkeerdruk op het openbaar domein en de wegname van het aantal weesfietsen tonen aan dat het verhoogde fietsgebruik echter ook komt met een extra nood aan fiets(parkeer)infrastructuur.

BIJLAGE A: VERSCHILLENPLOTS PARKEERDRUK STRAATPARKEREN

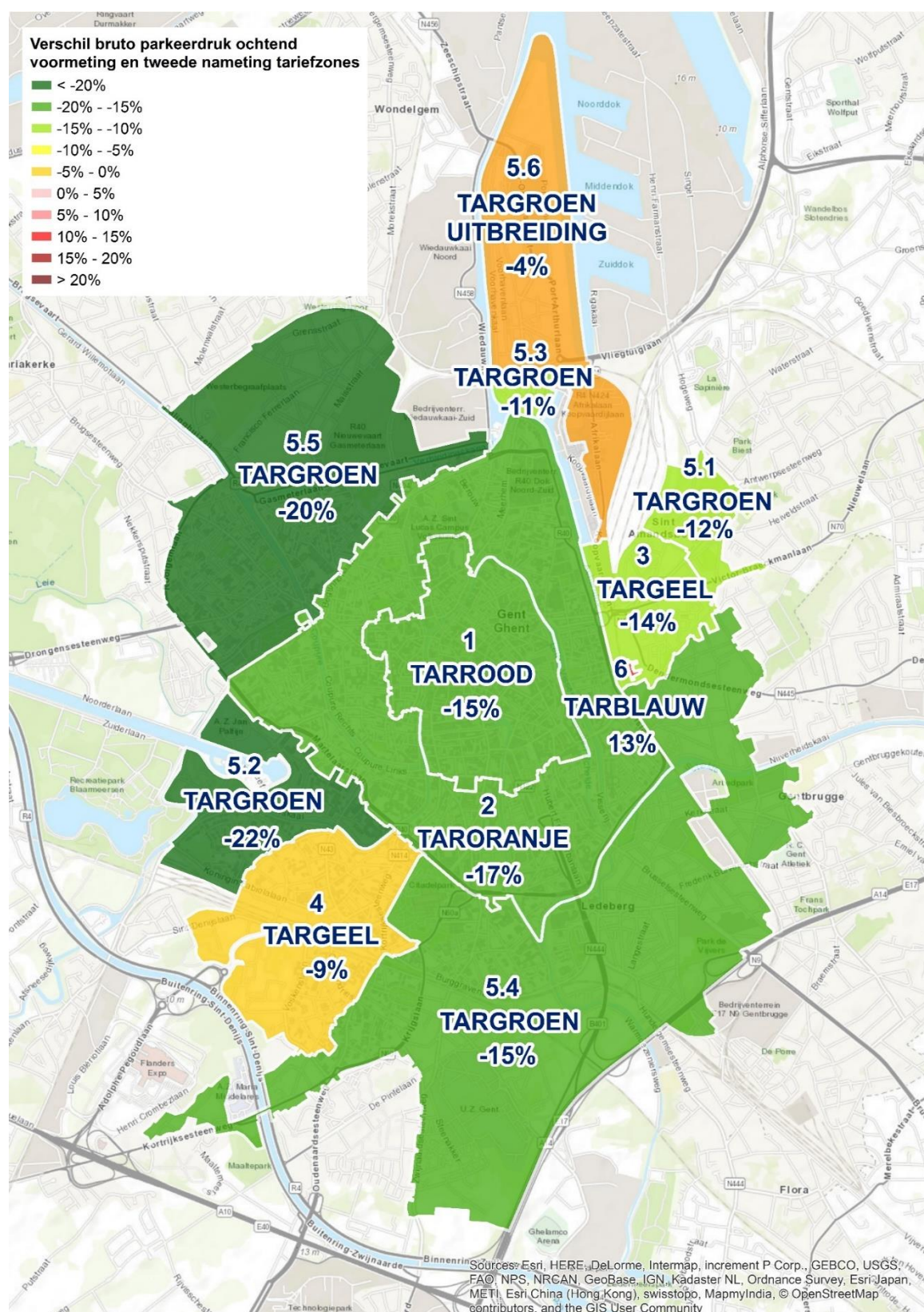
A1 Op bewonerszoneniveau

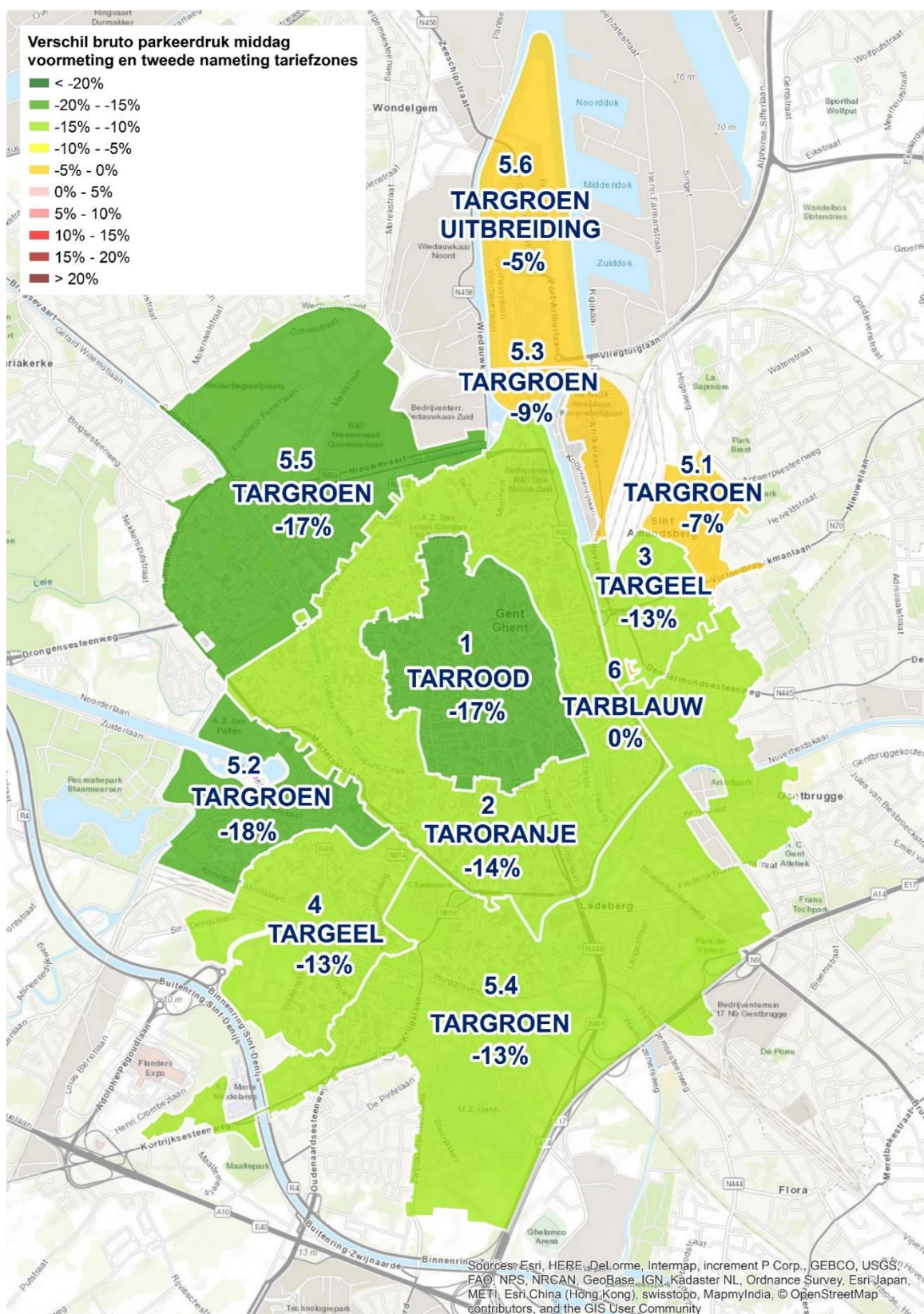


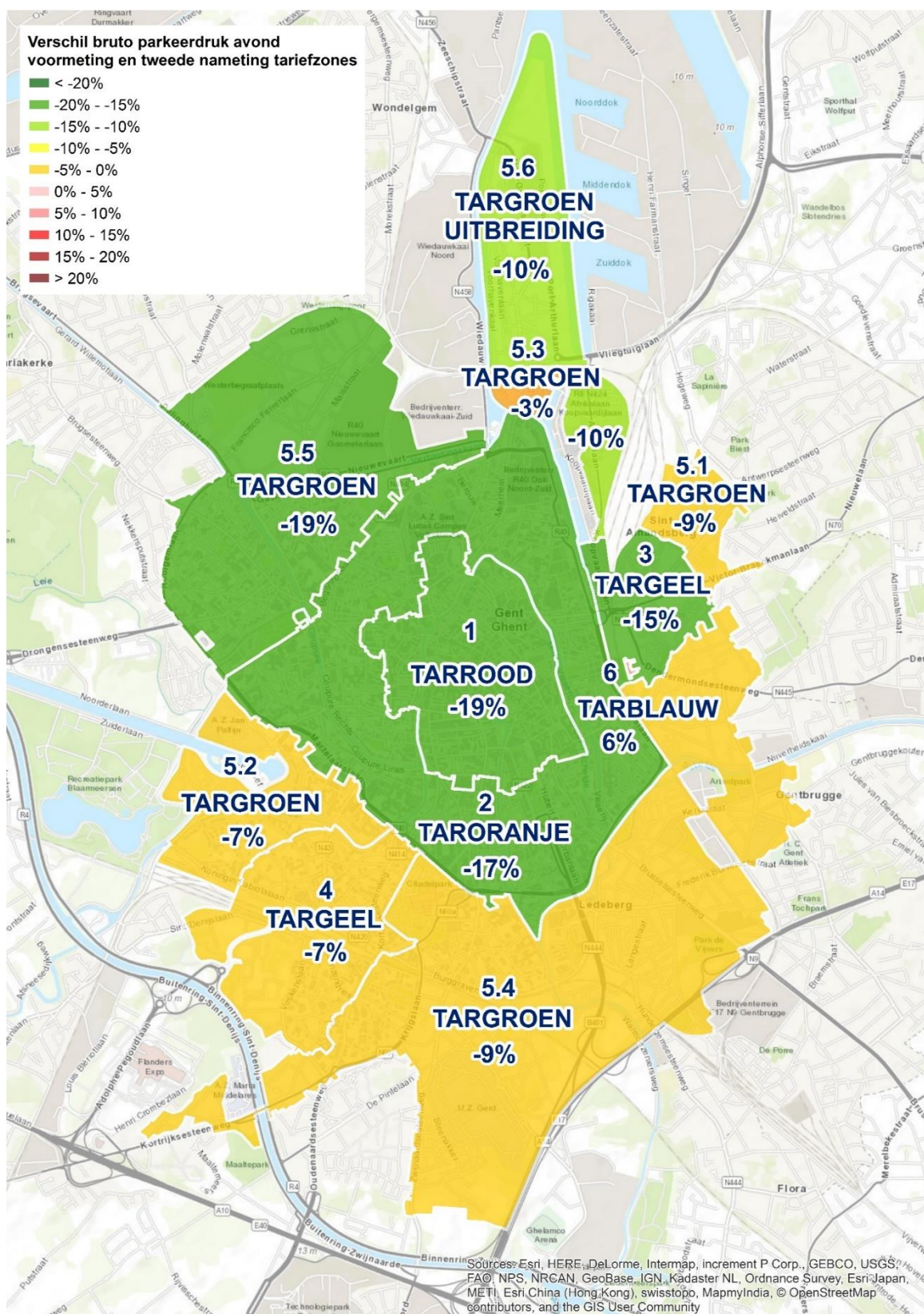




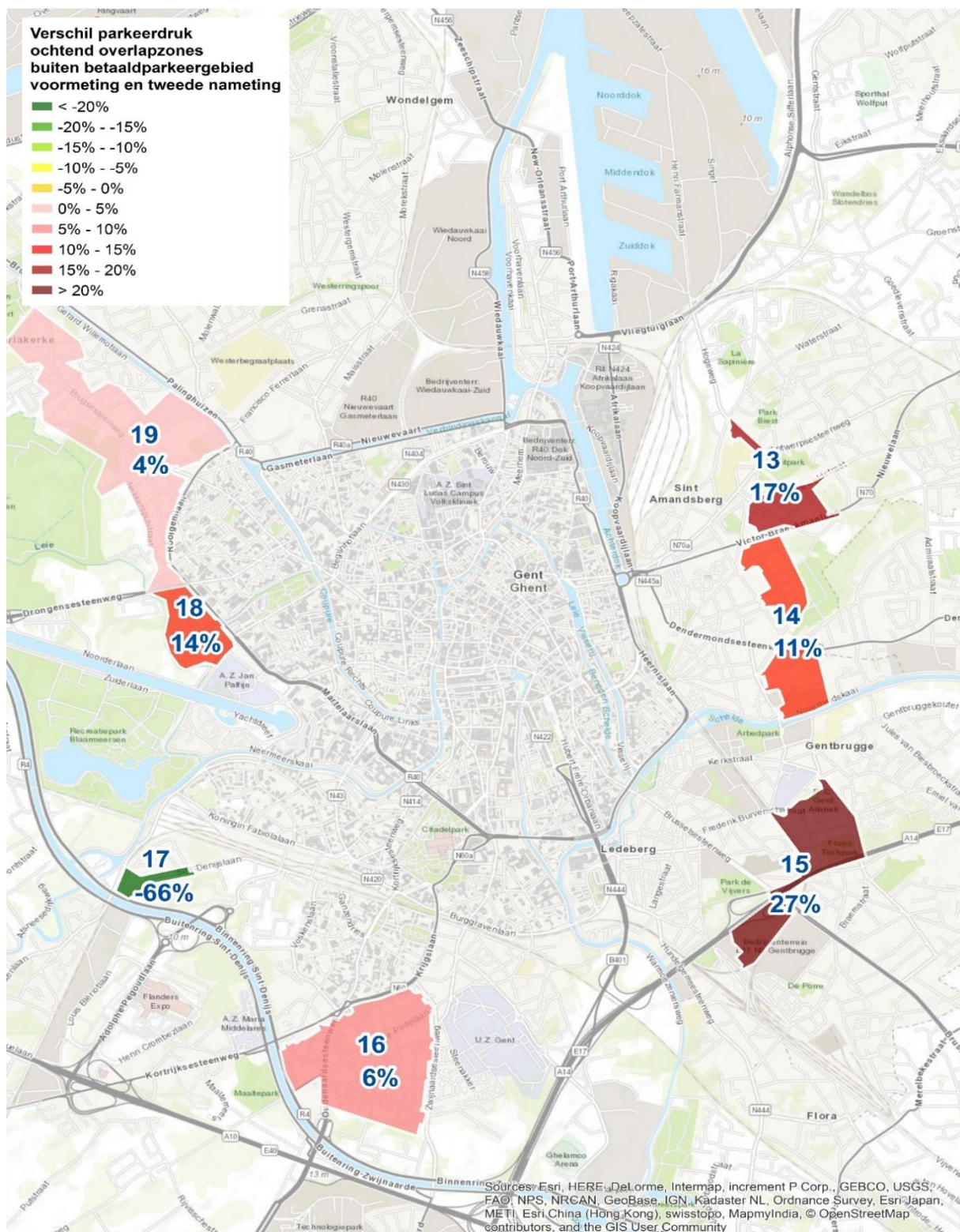
A2 Op tariefzoneniveau

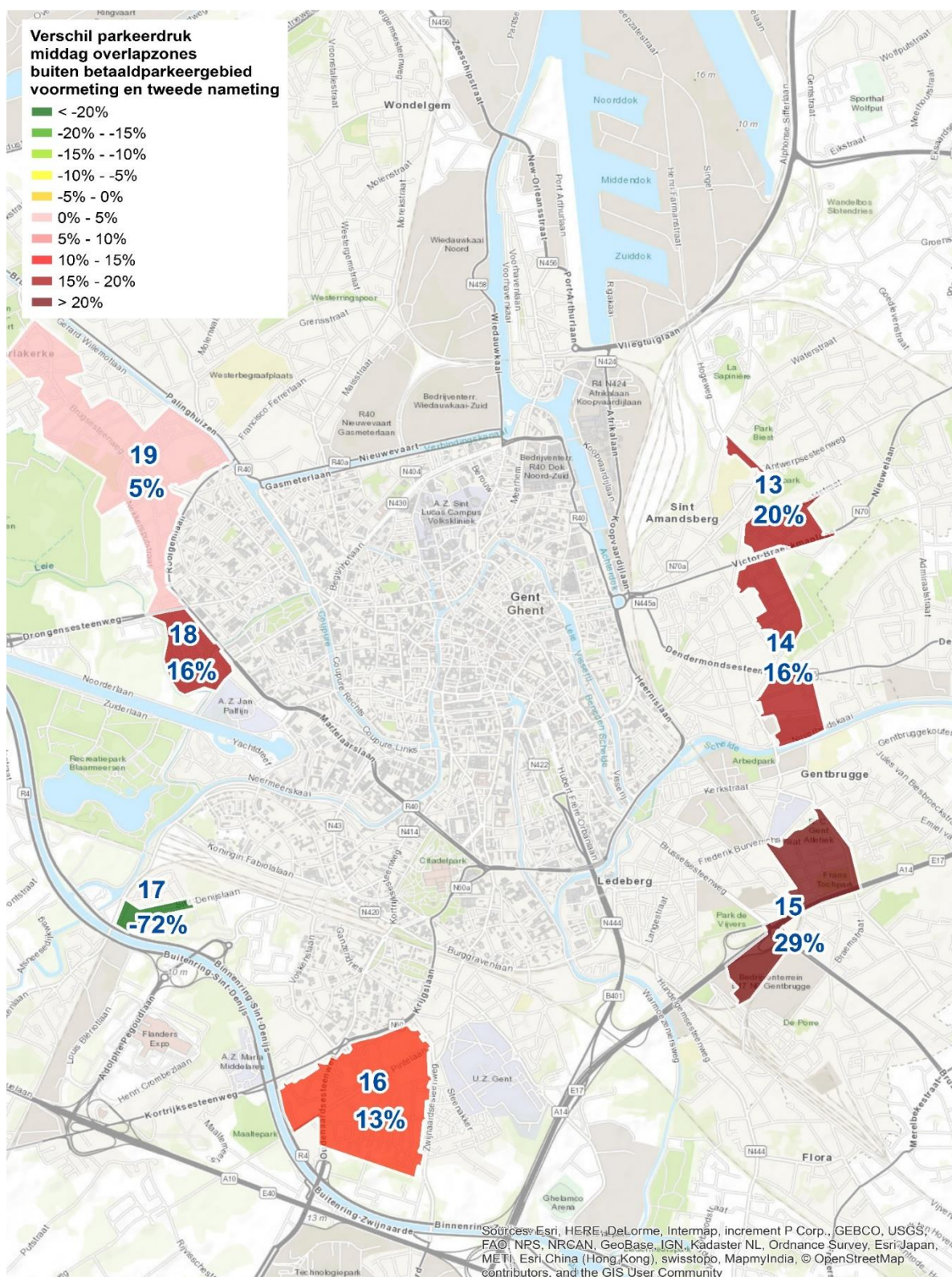


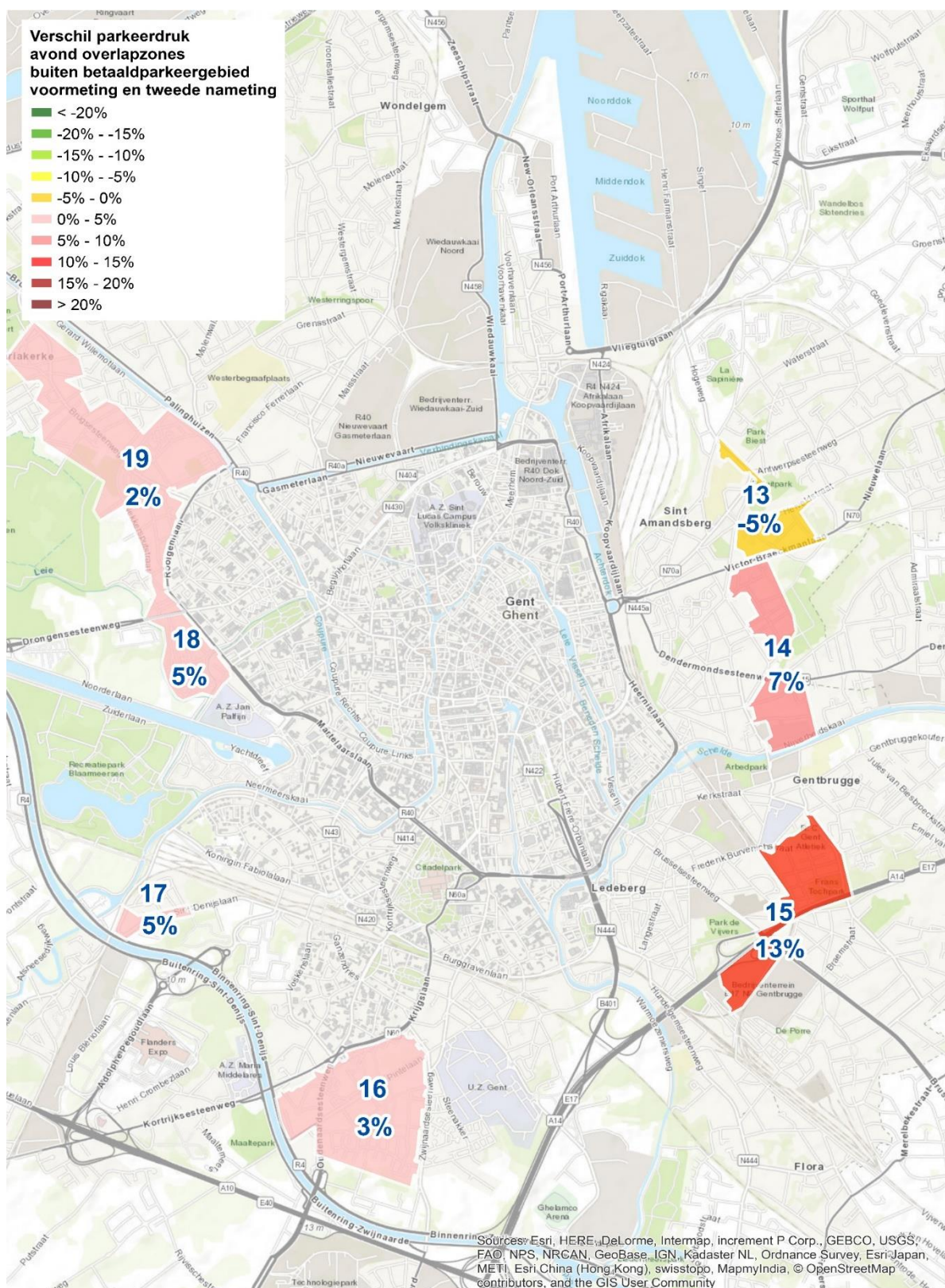




A3 Op niveau niet-betalende zones

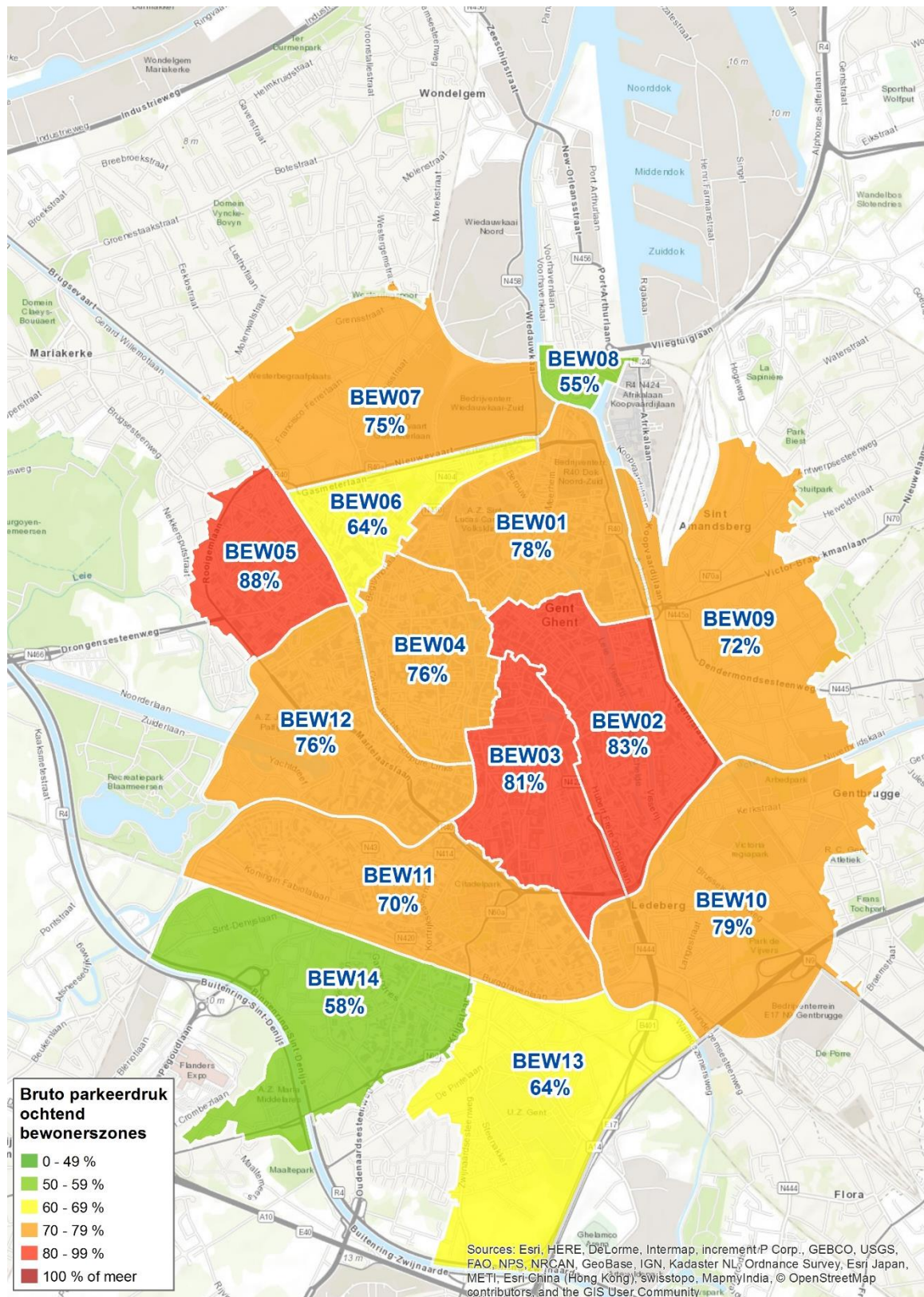


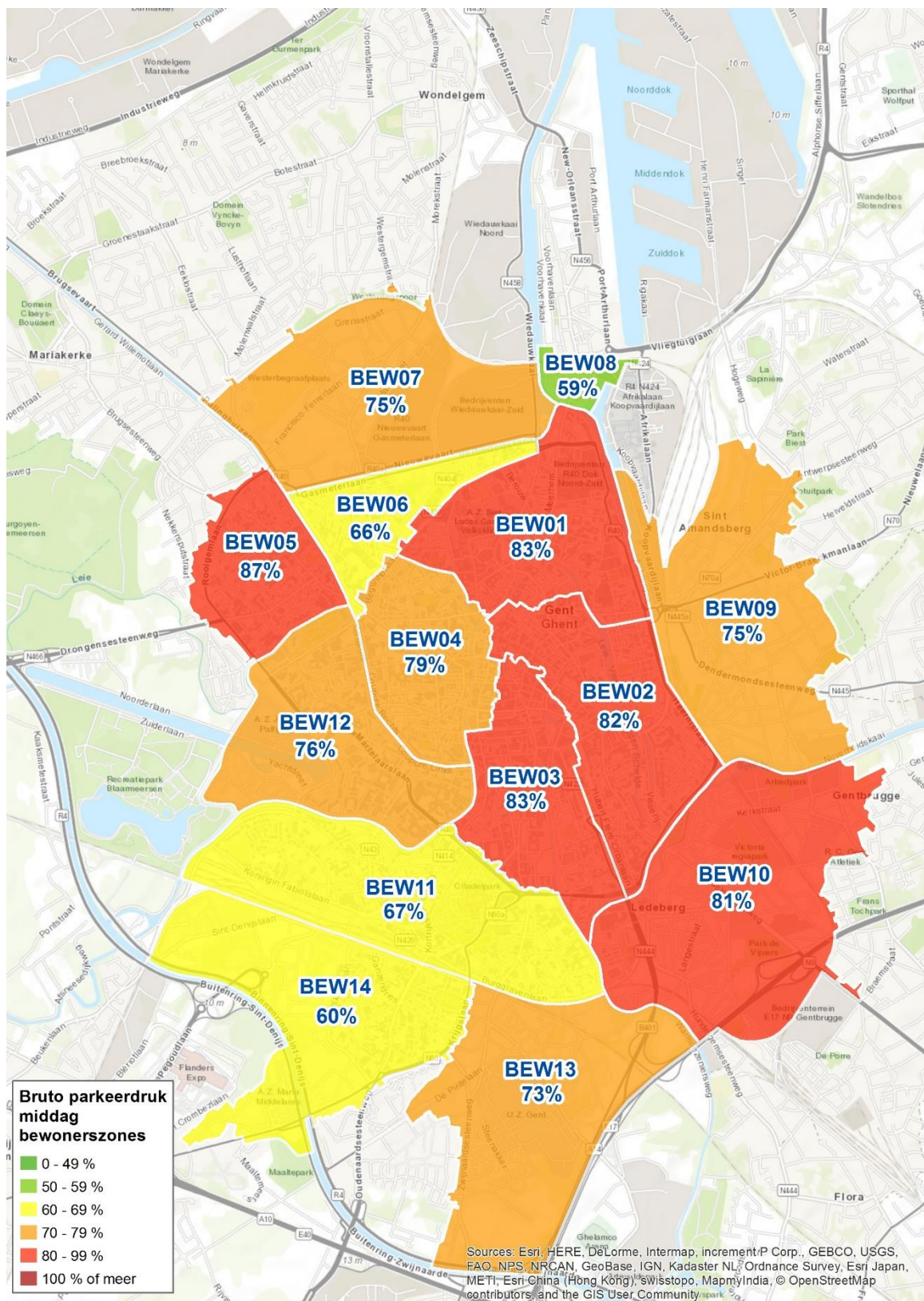


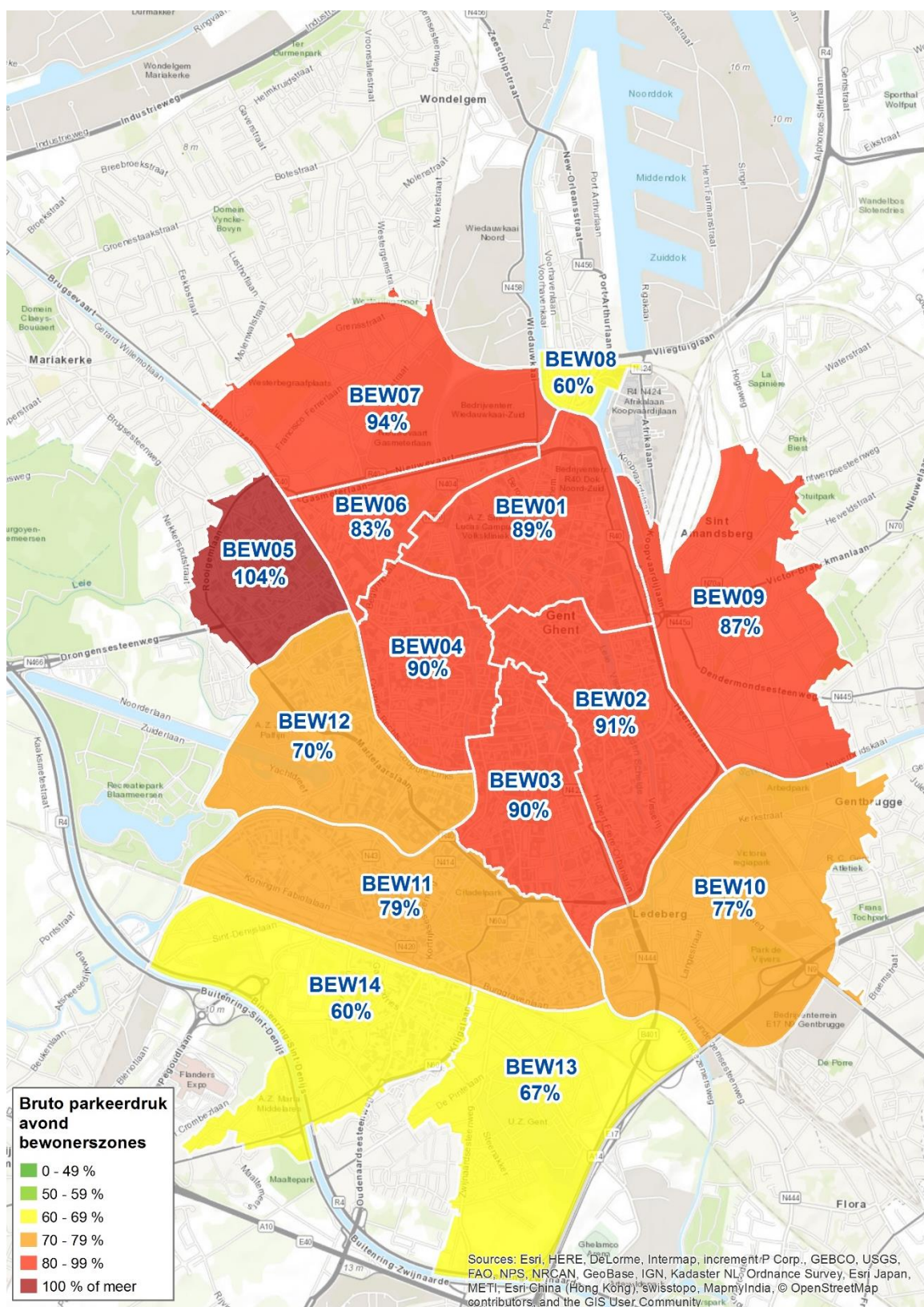


BIJLAGE B: PARKEERDRUKKAARTEN VOOR- EN NAMETING

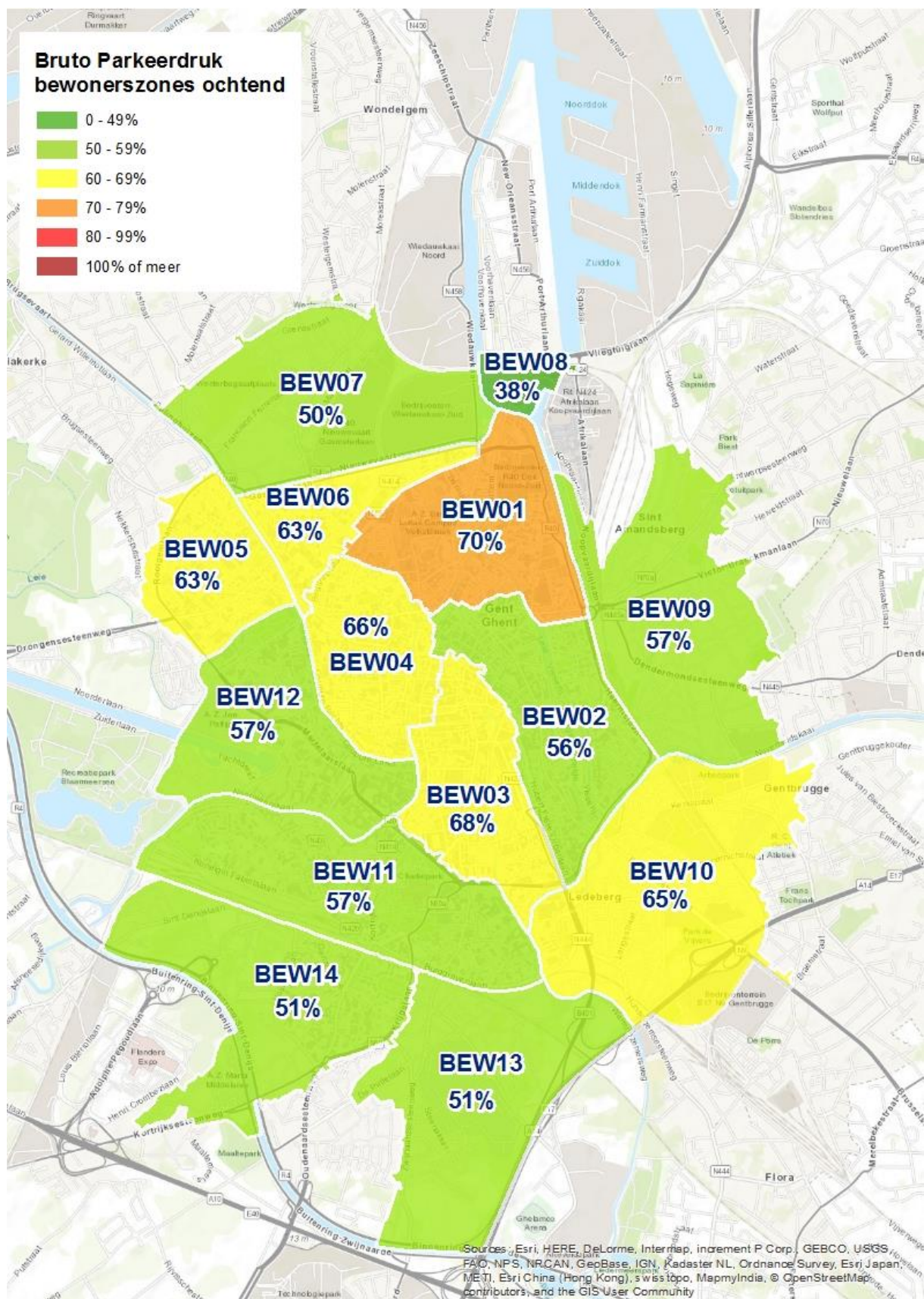
B1 Parkeerdruk op bewonerszoneniveau, voormeting

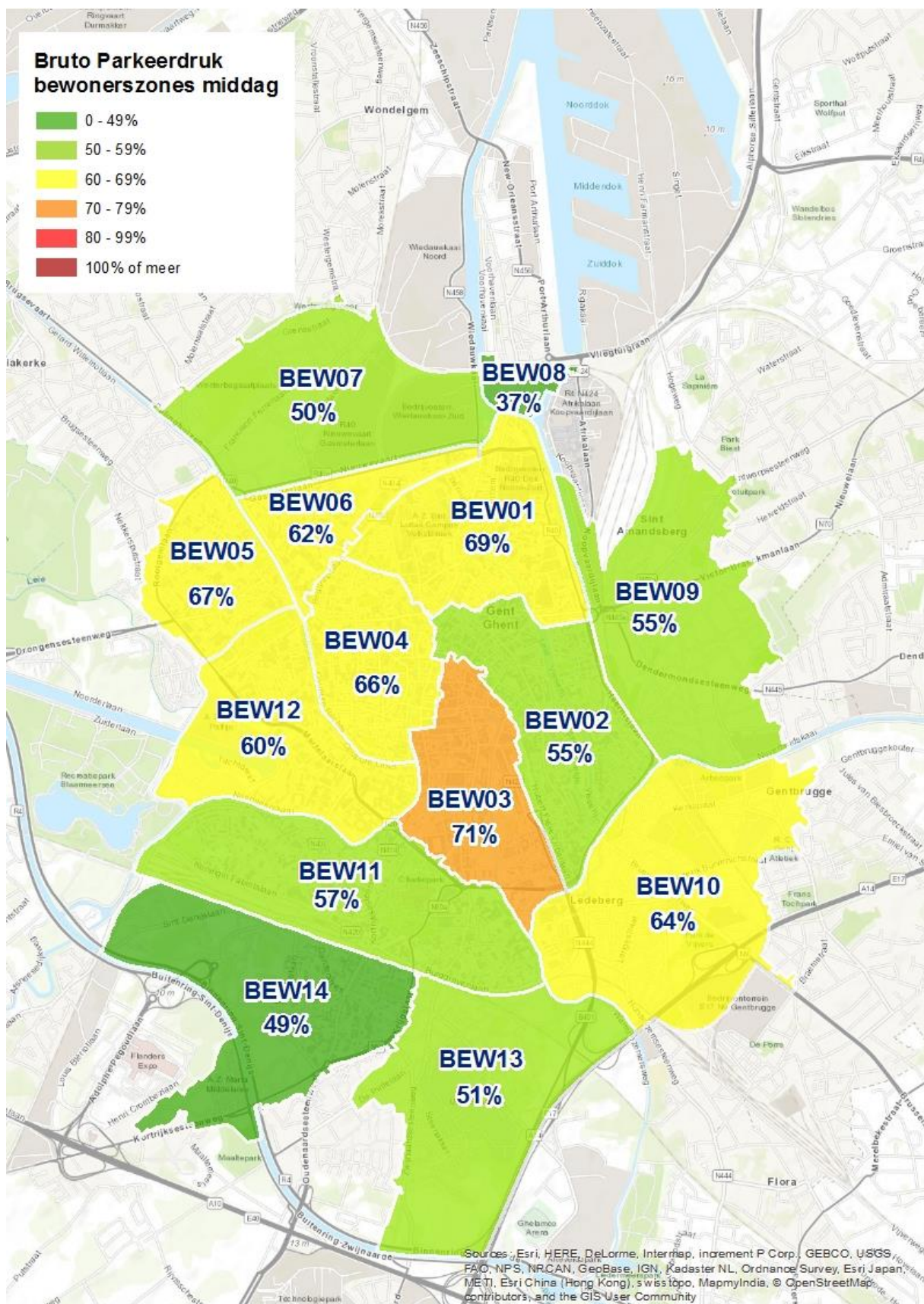


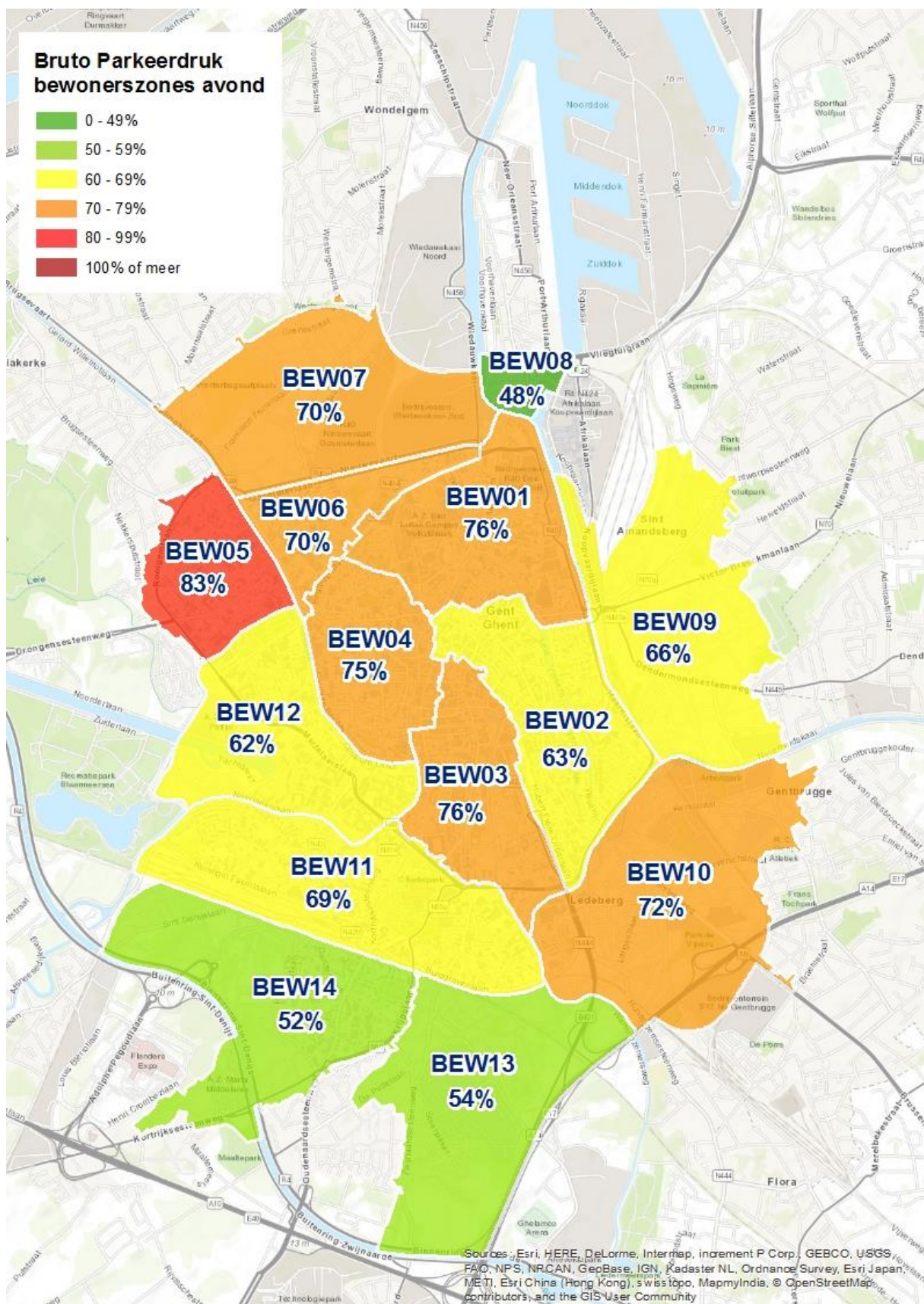




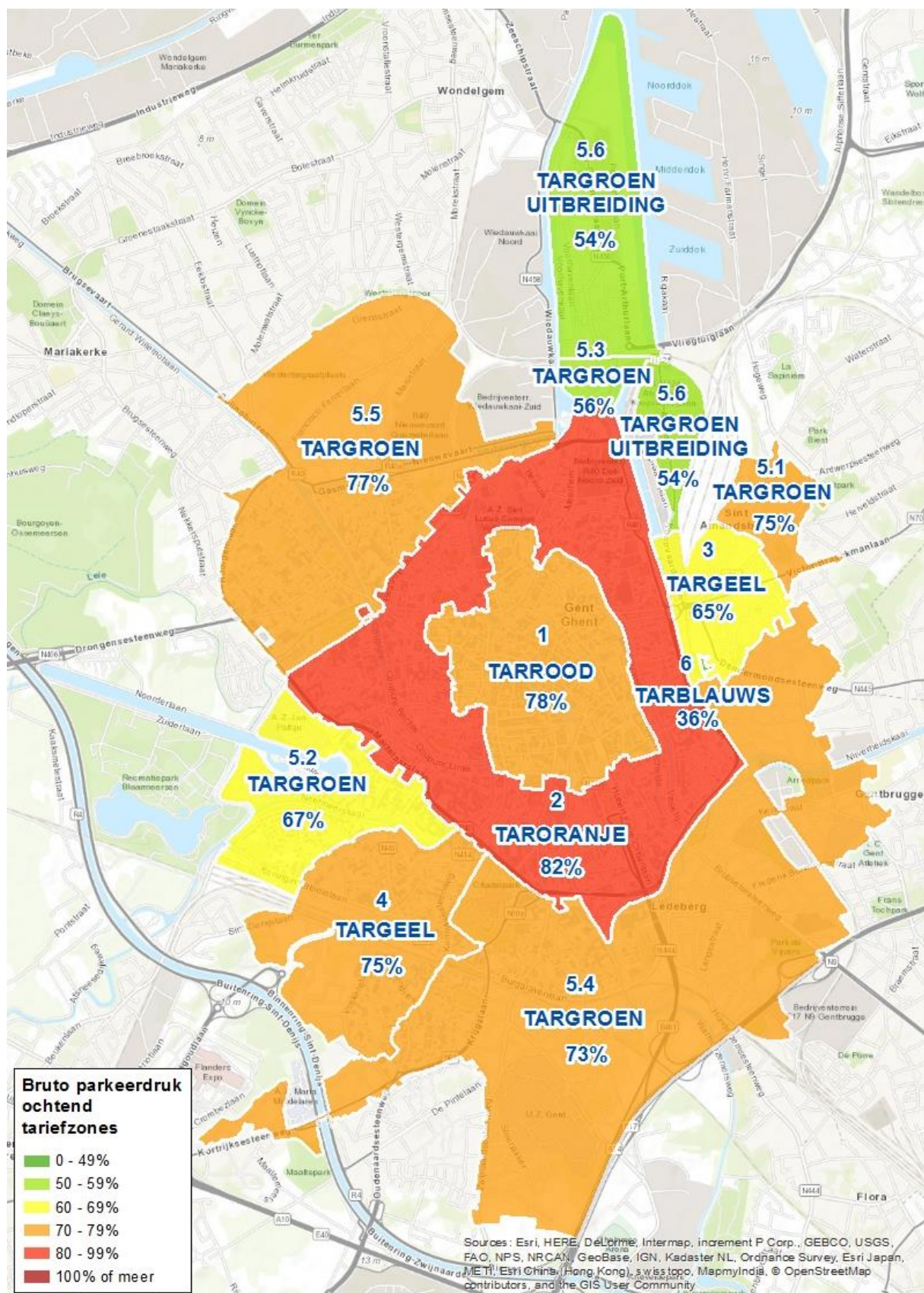
B2 Parkeerdruk op bewonerszonesniveau, nameting

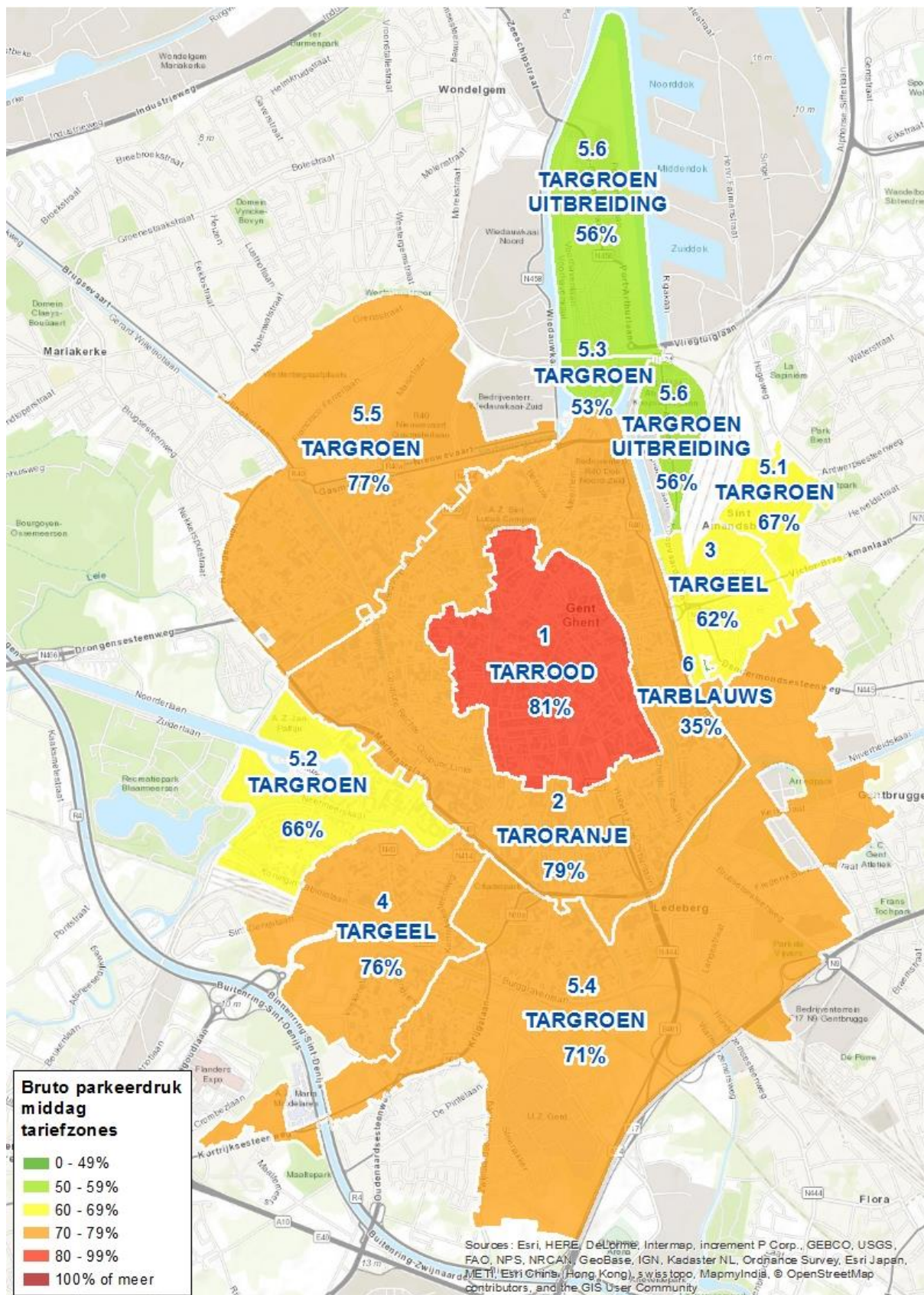


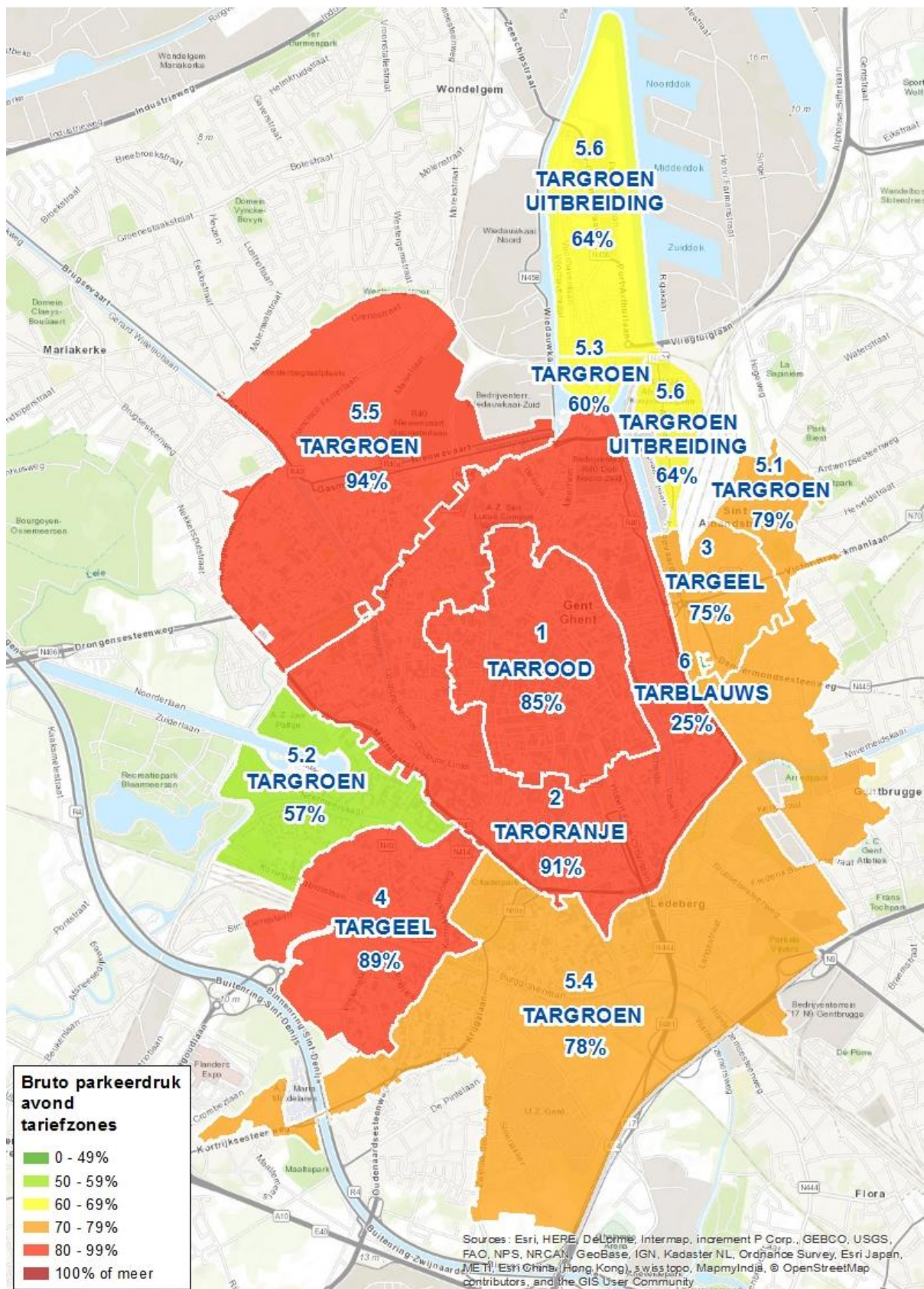




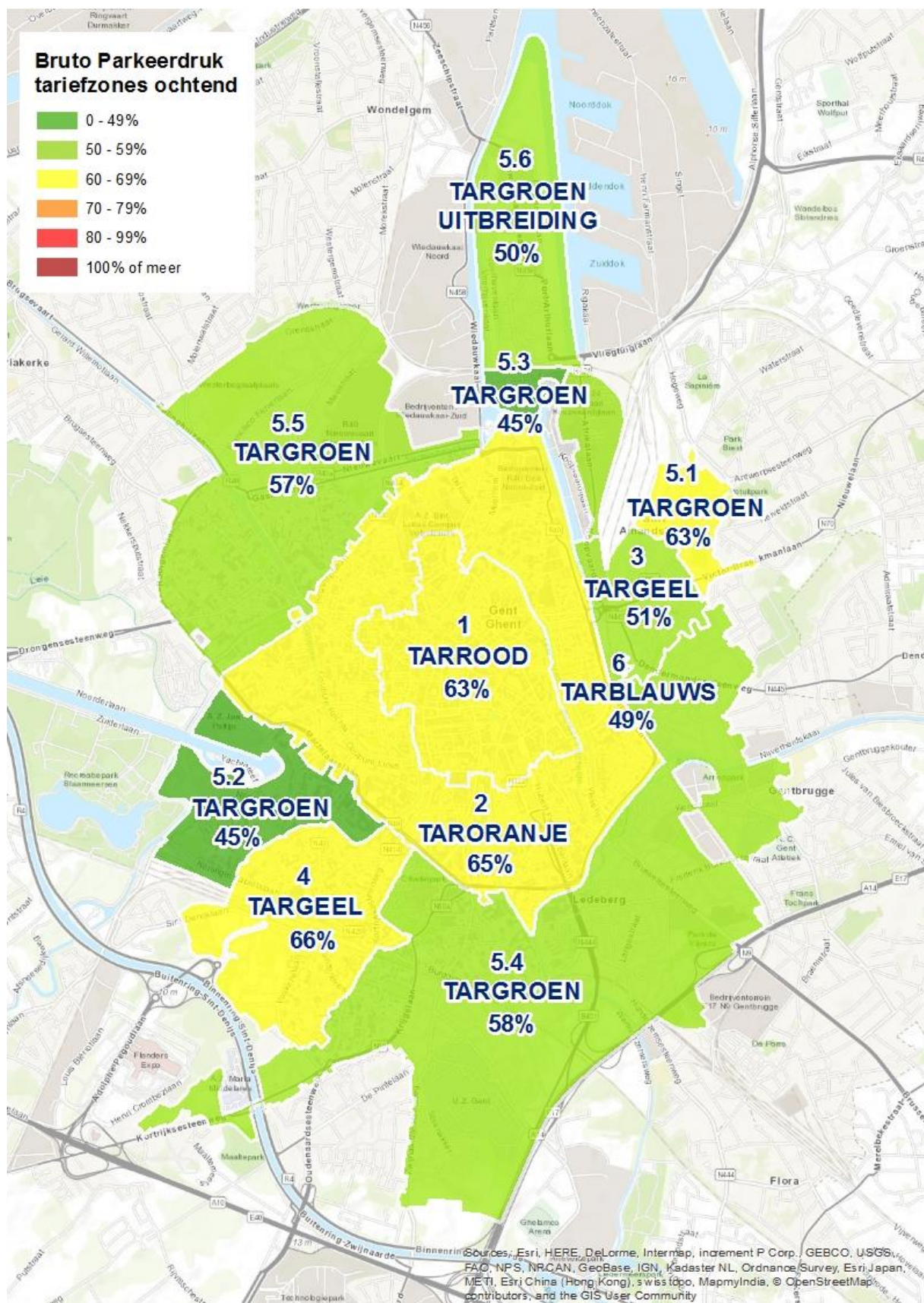
B3 Parkeerdruk op parkeertariefzonenniveau, voormeting

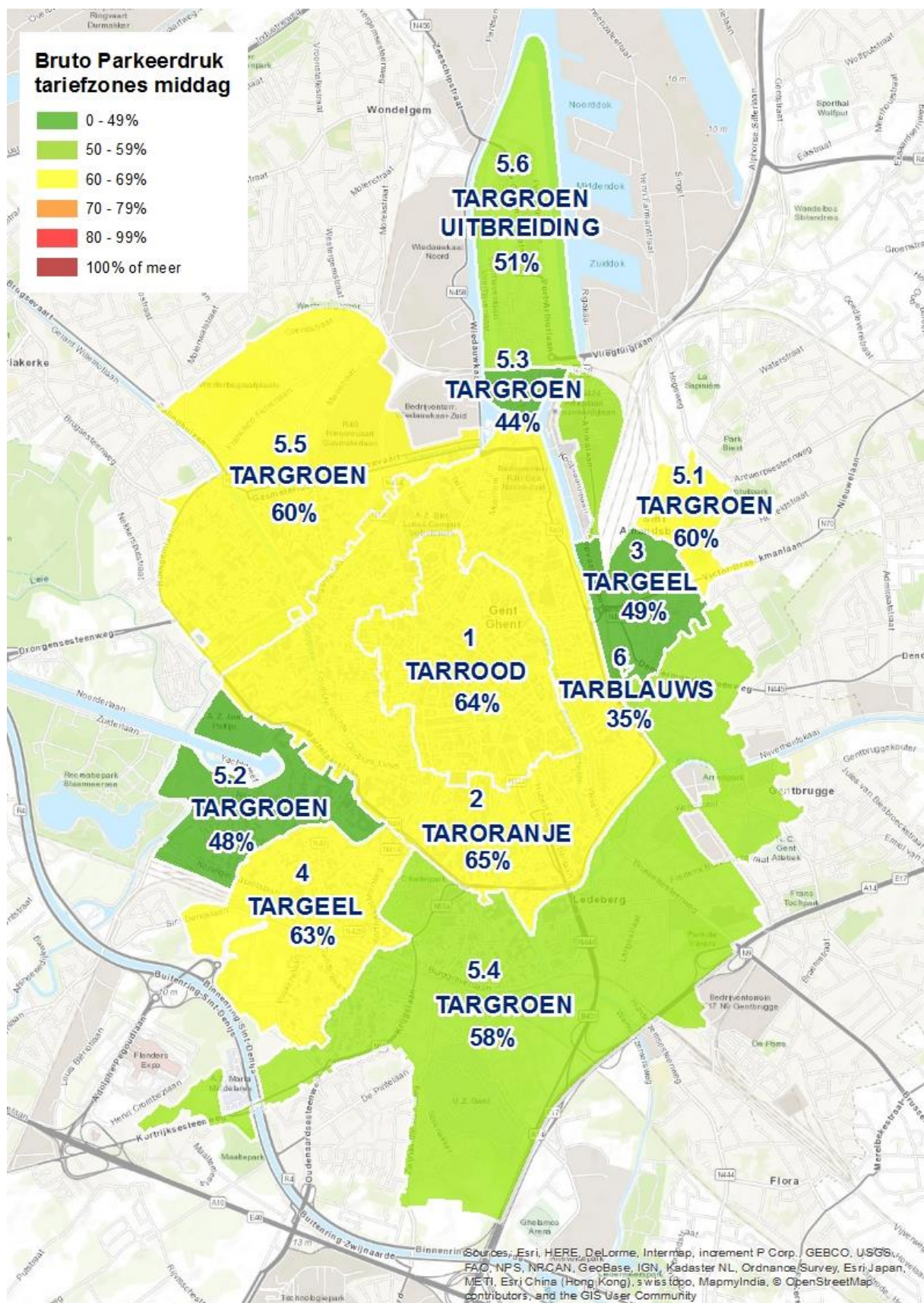


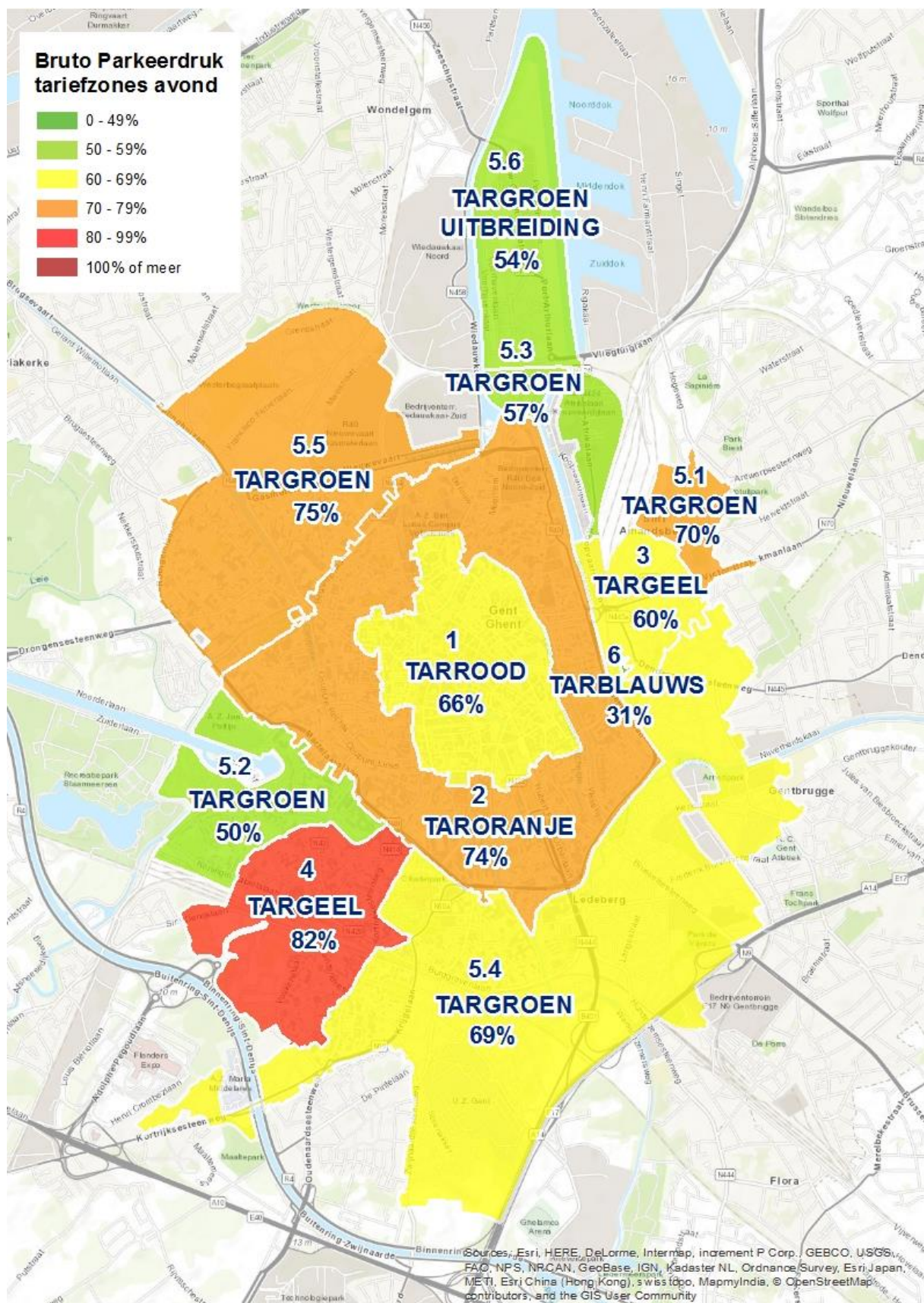




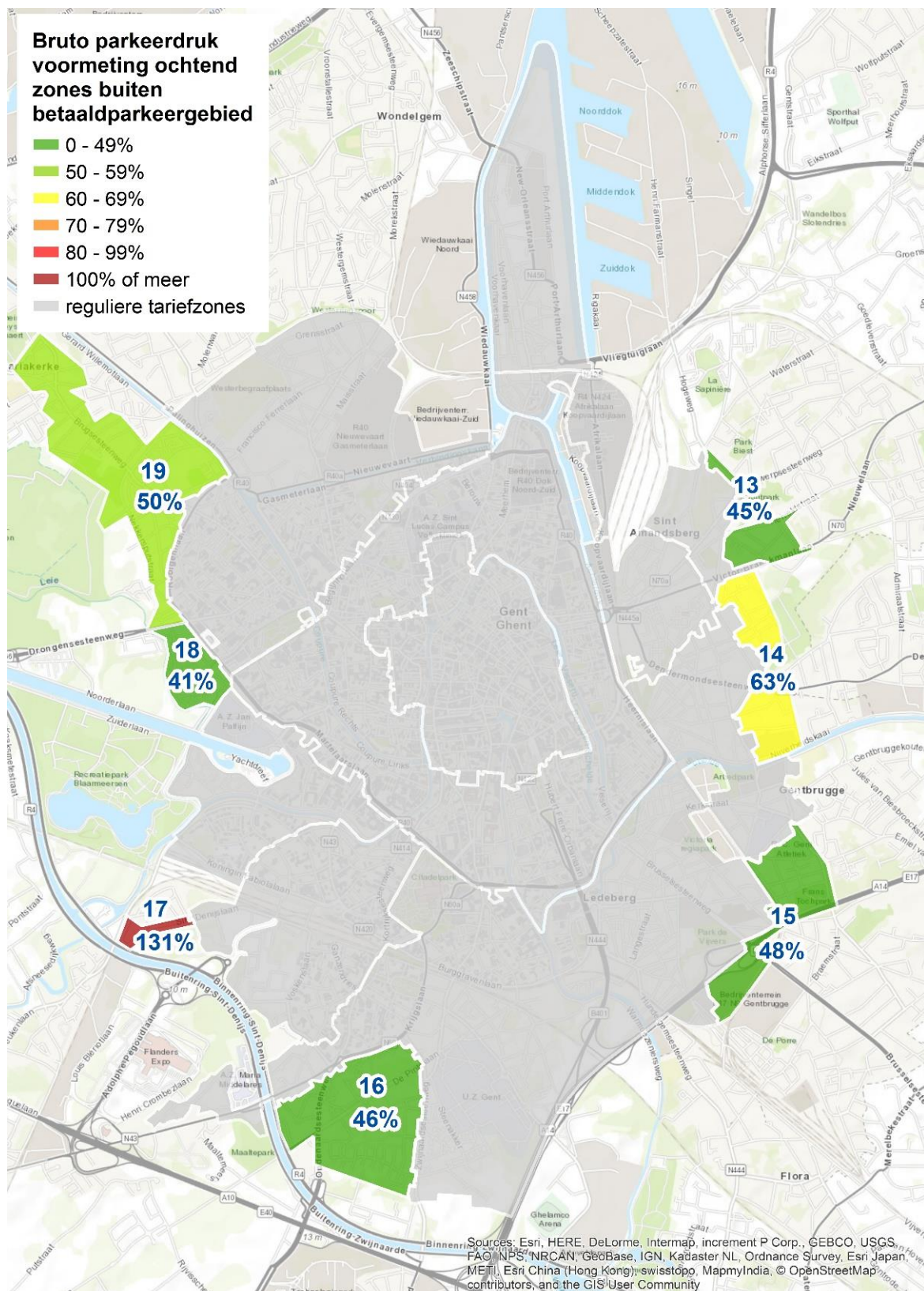
B4 Parkeerdruk op parkeertariefzonenniveau, nameting

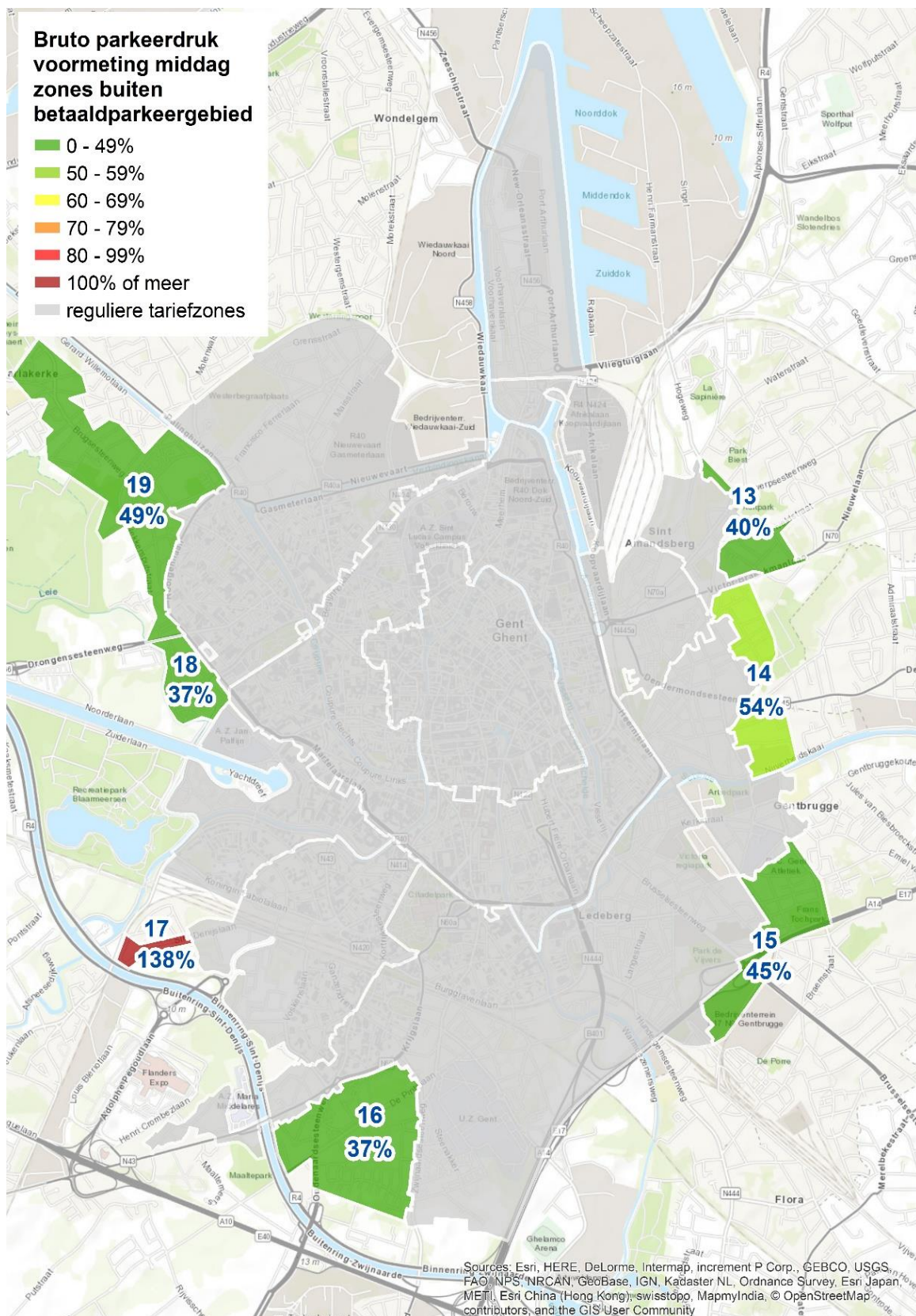


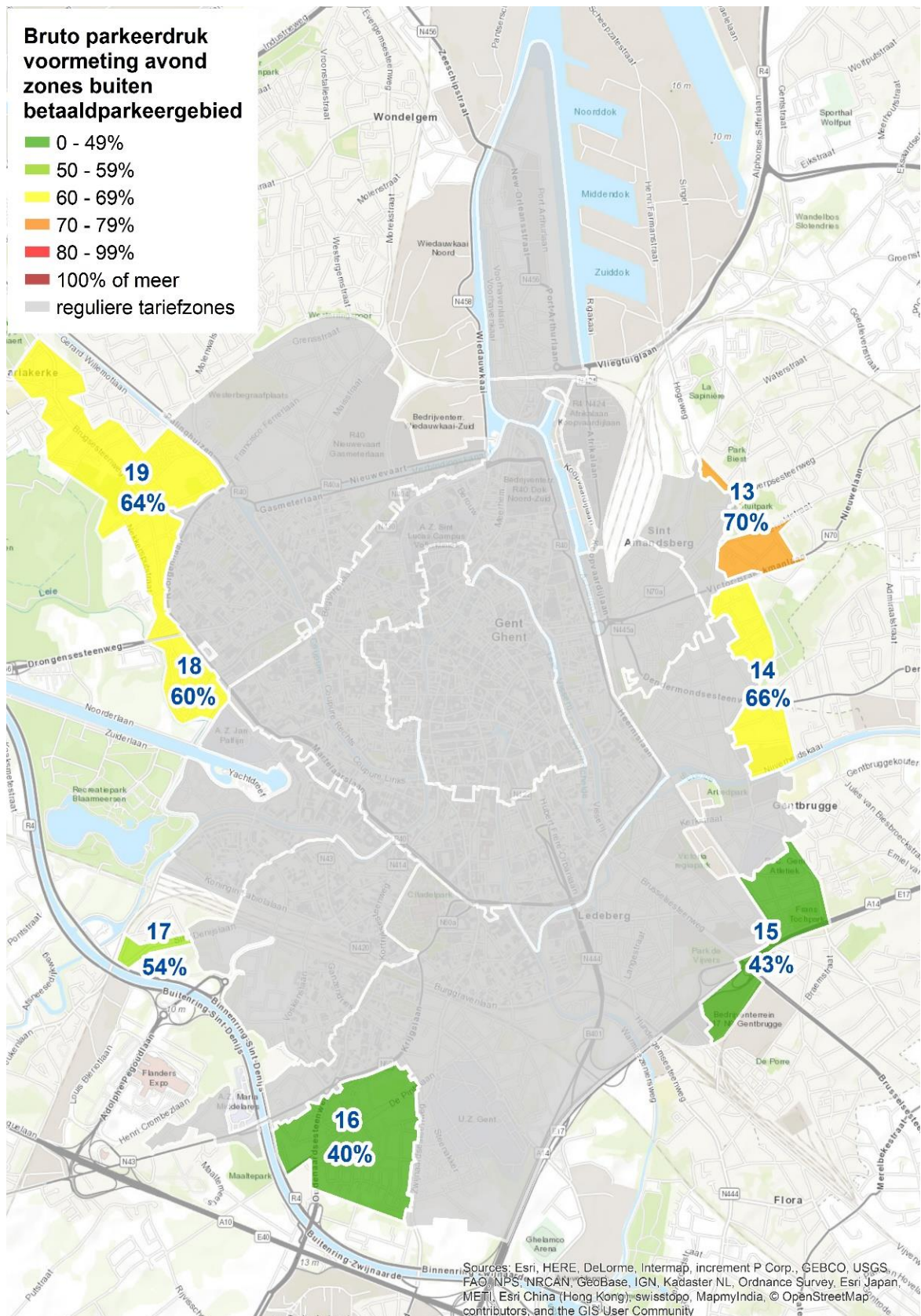




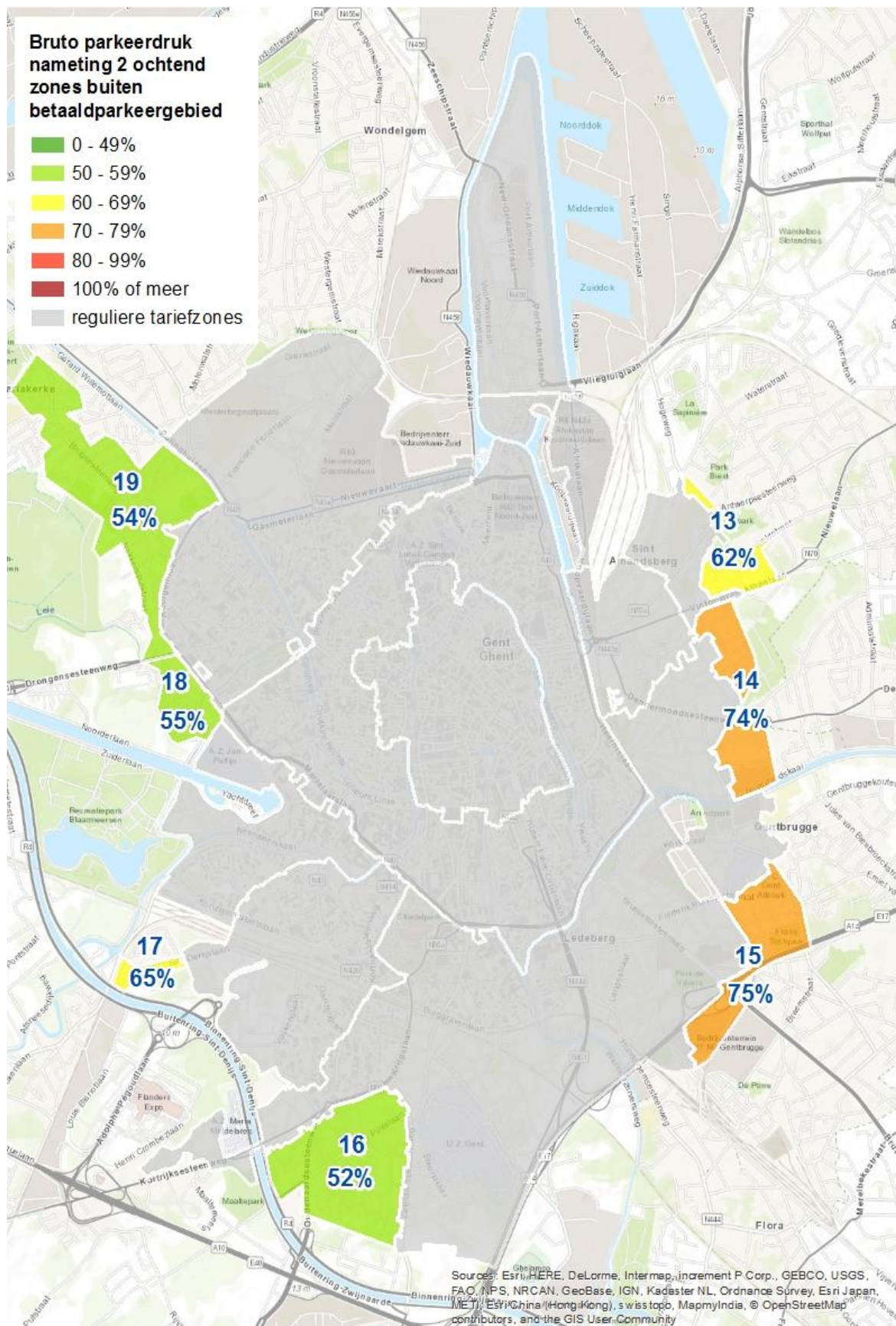
B5 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, voormeting

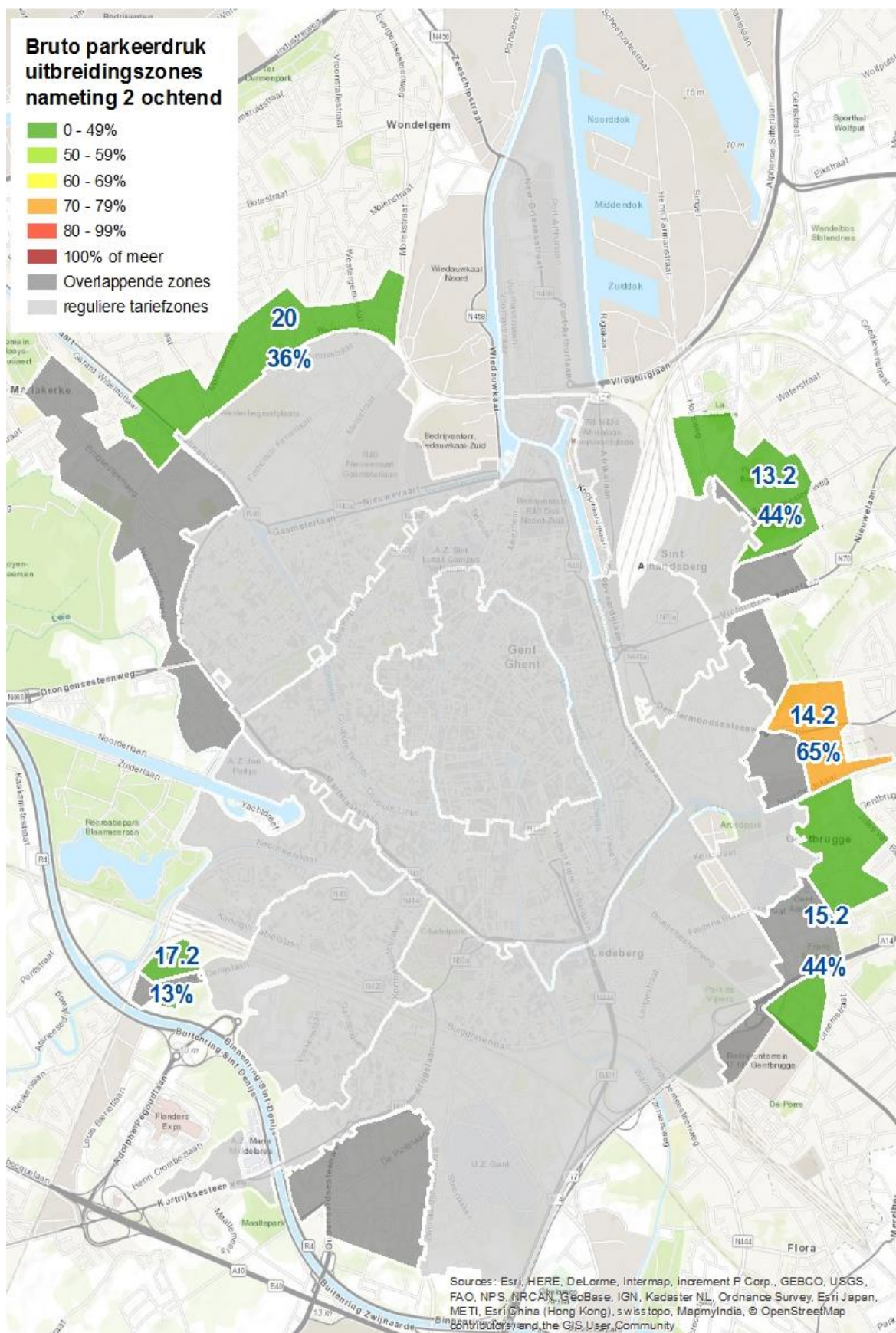


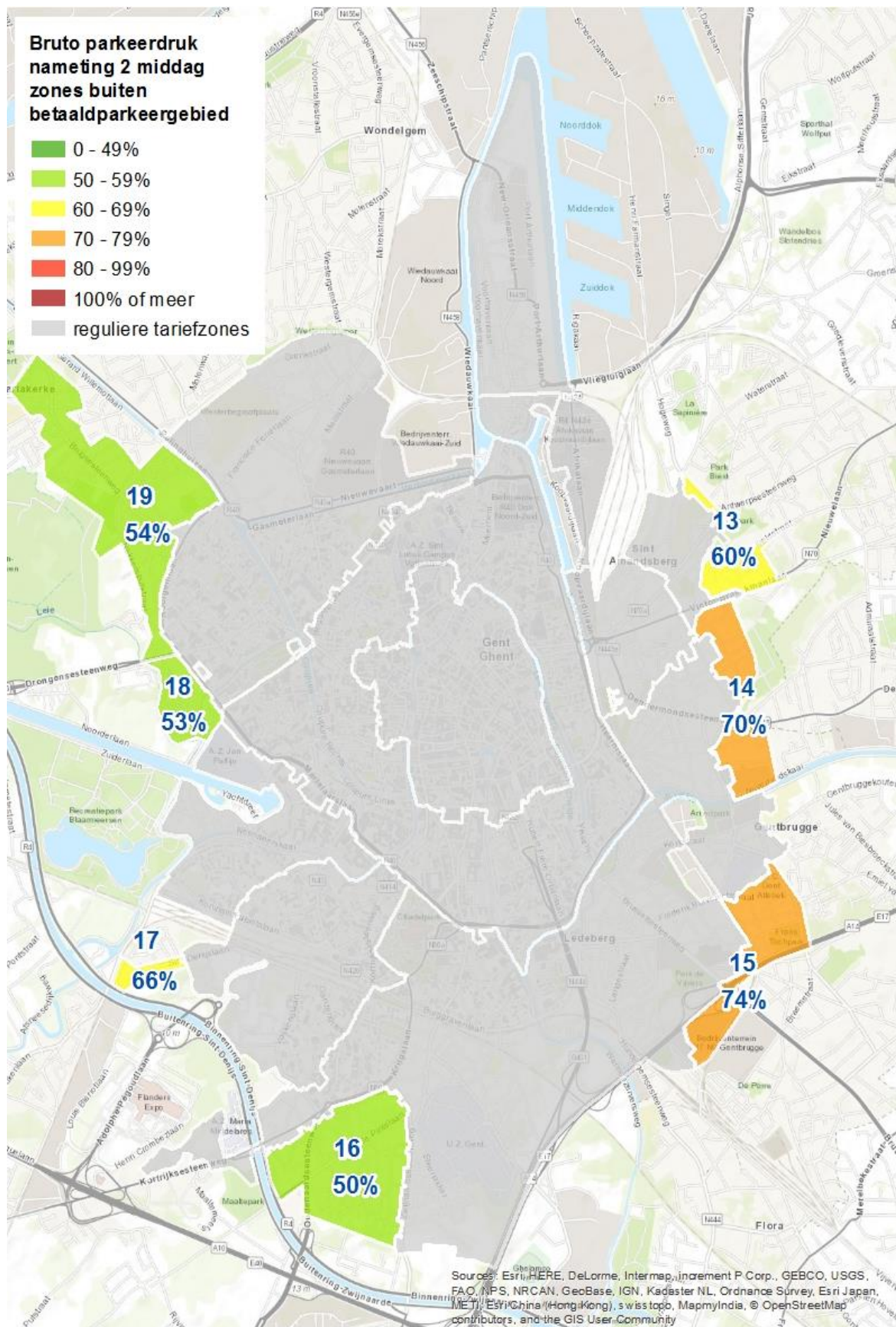


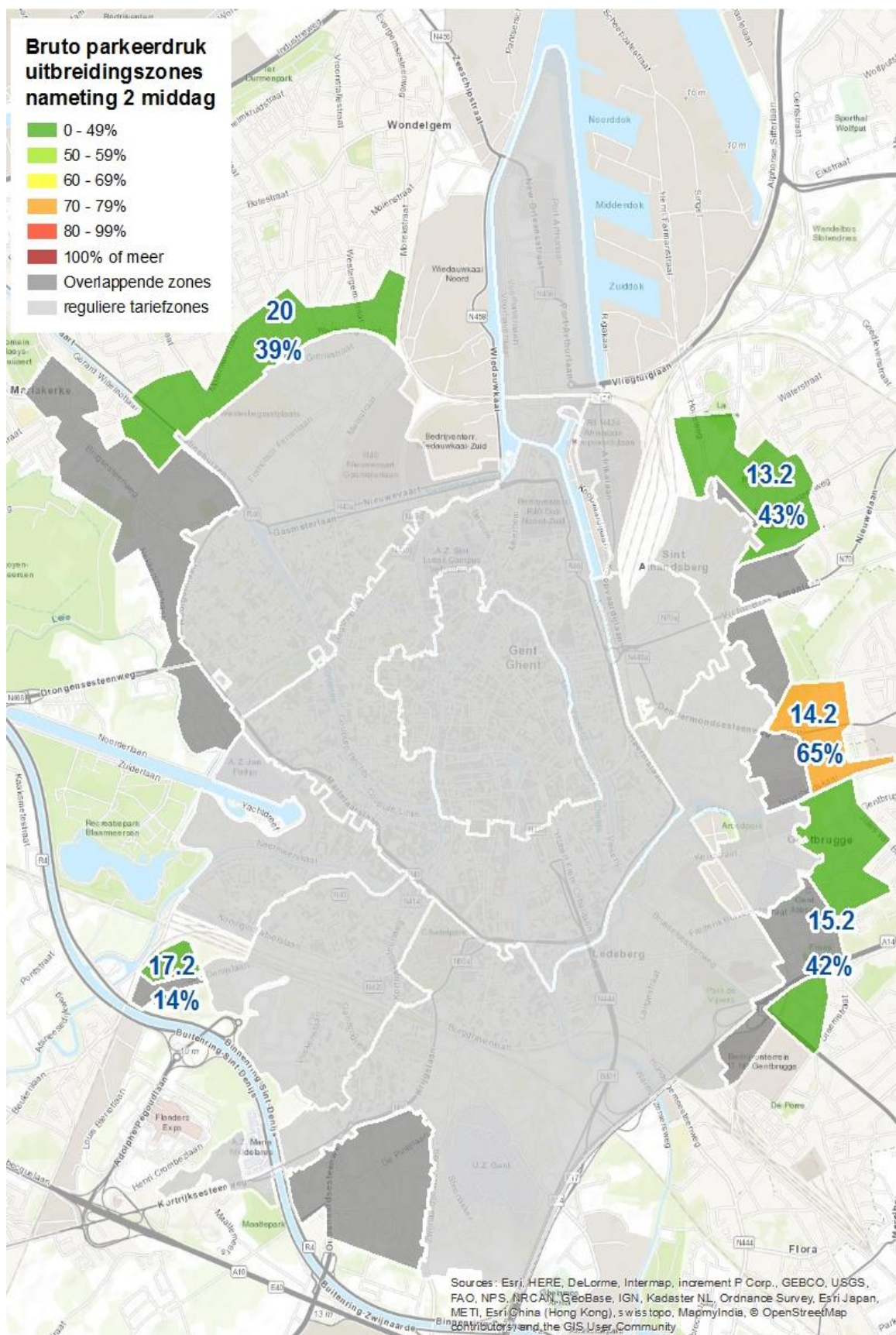


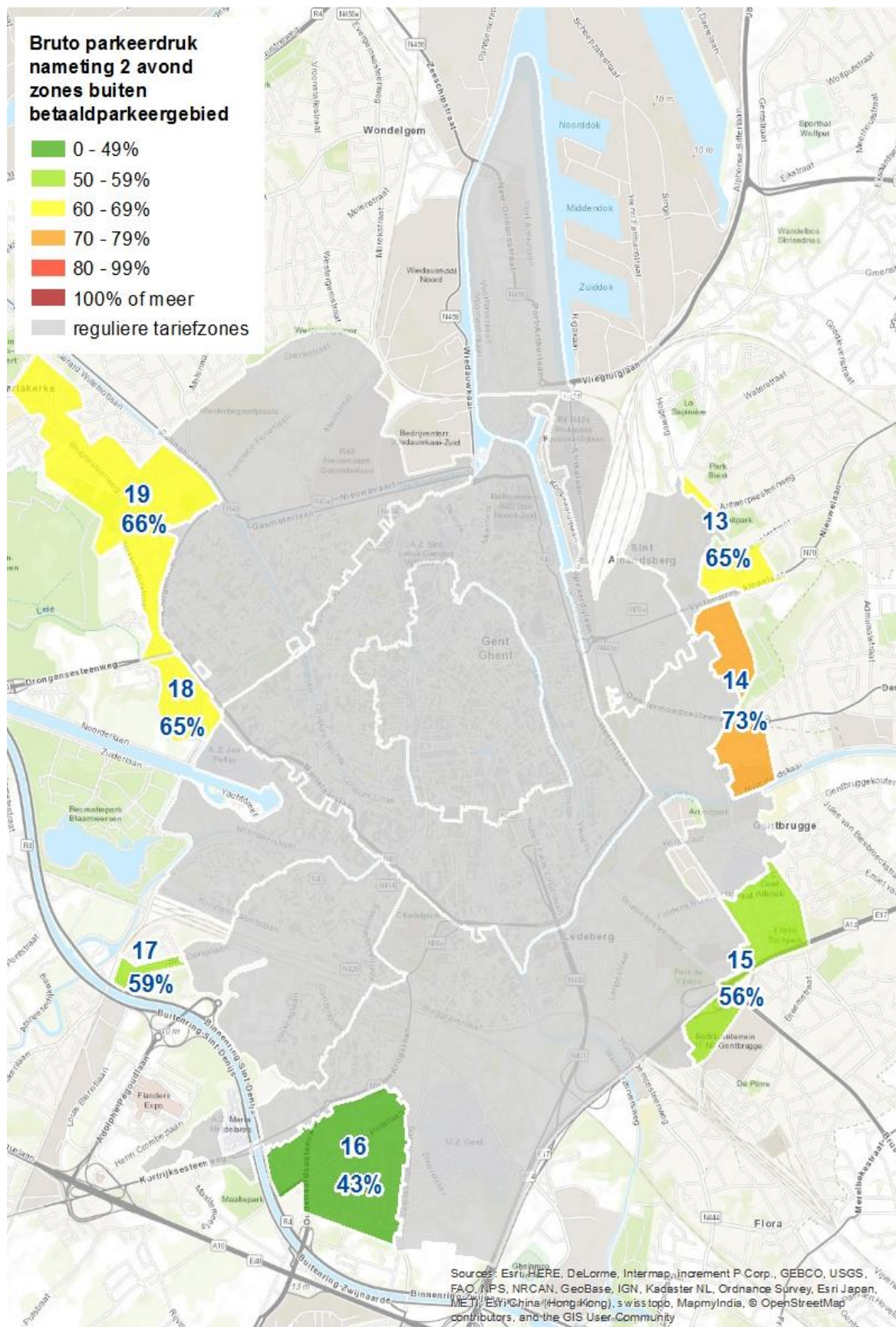
B6 Parkeerdruk op niveau niet-betalende zones, nameting

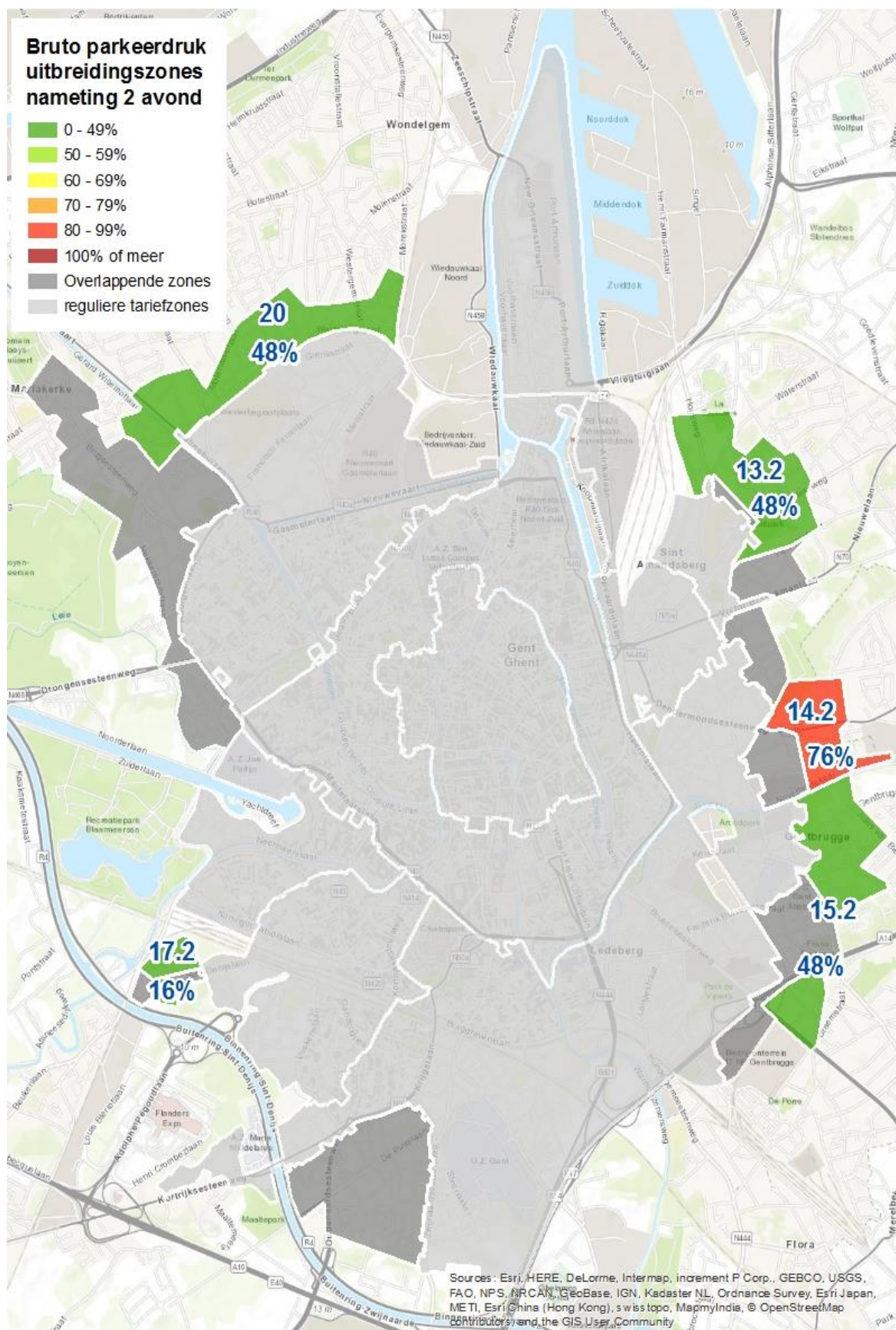




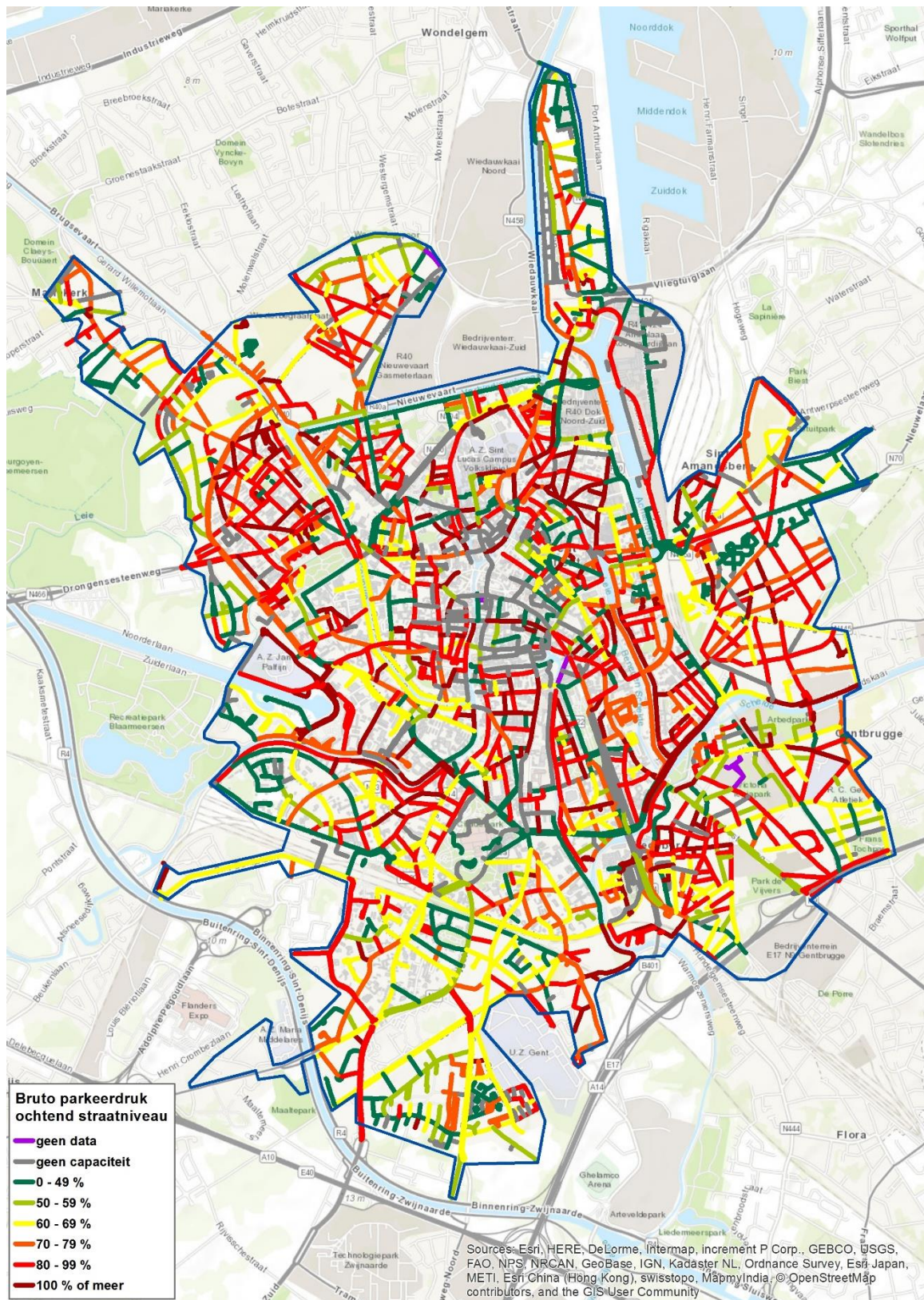


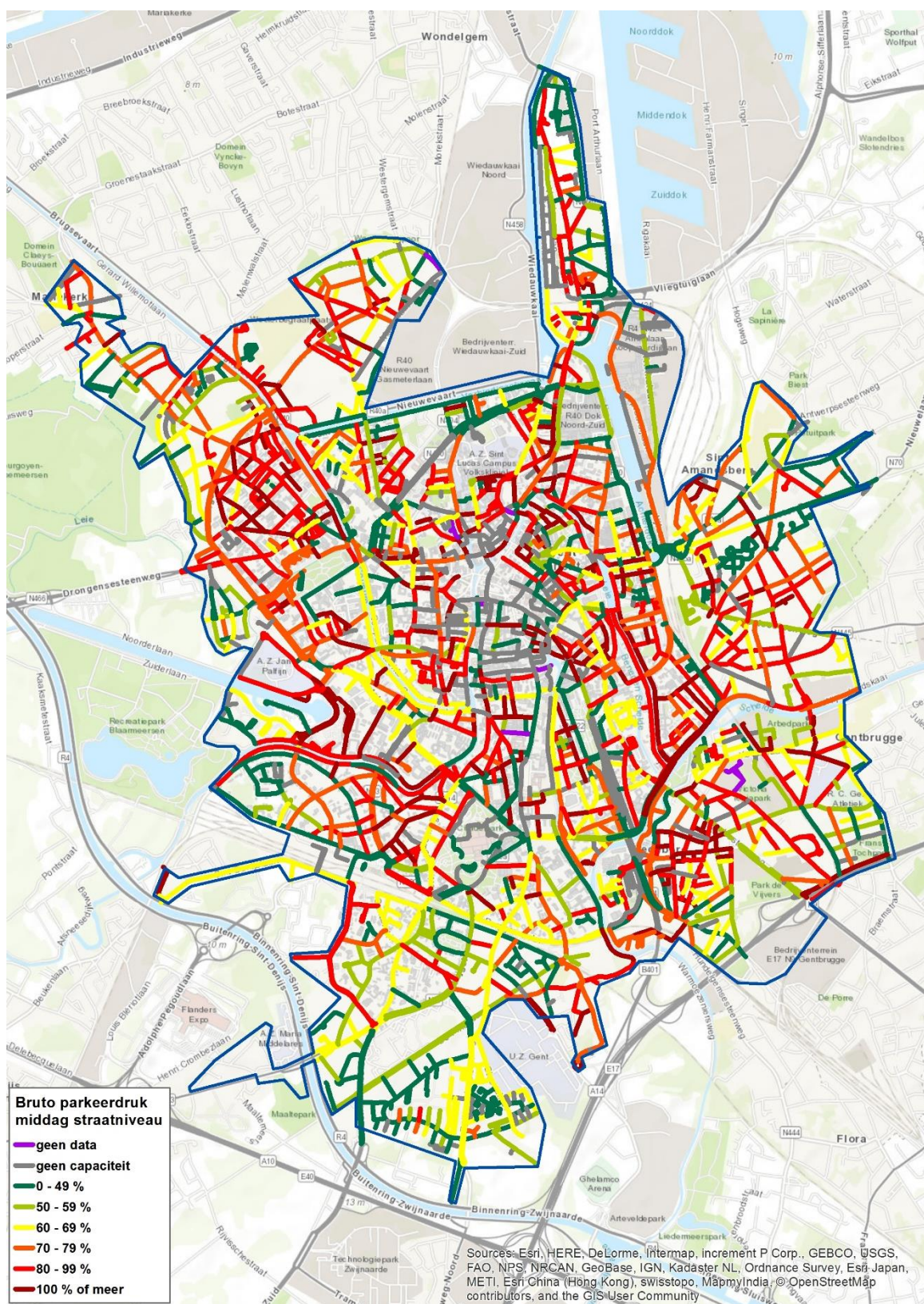


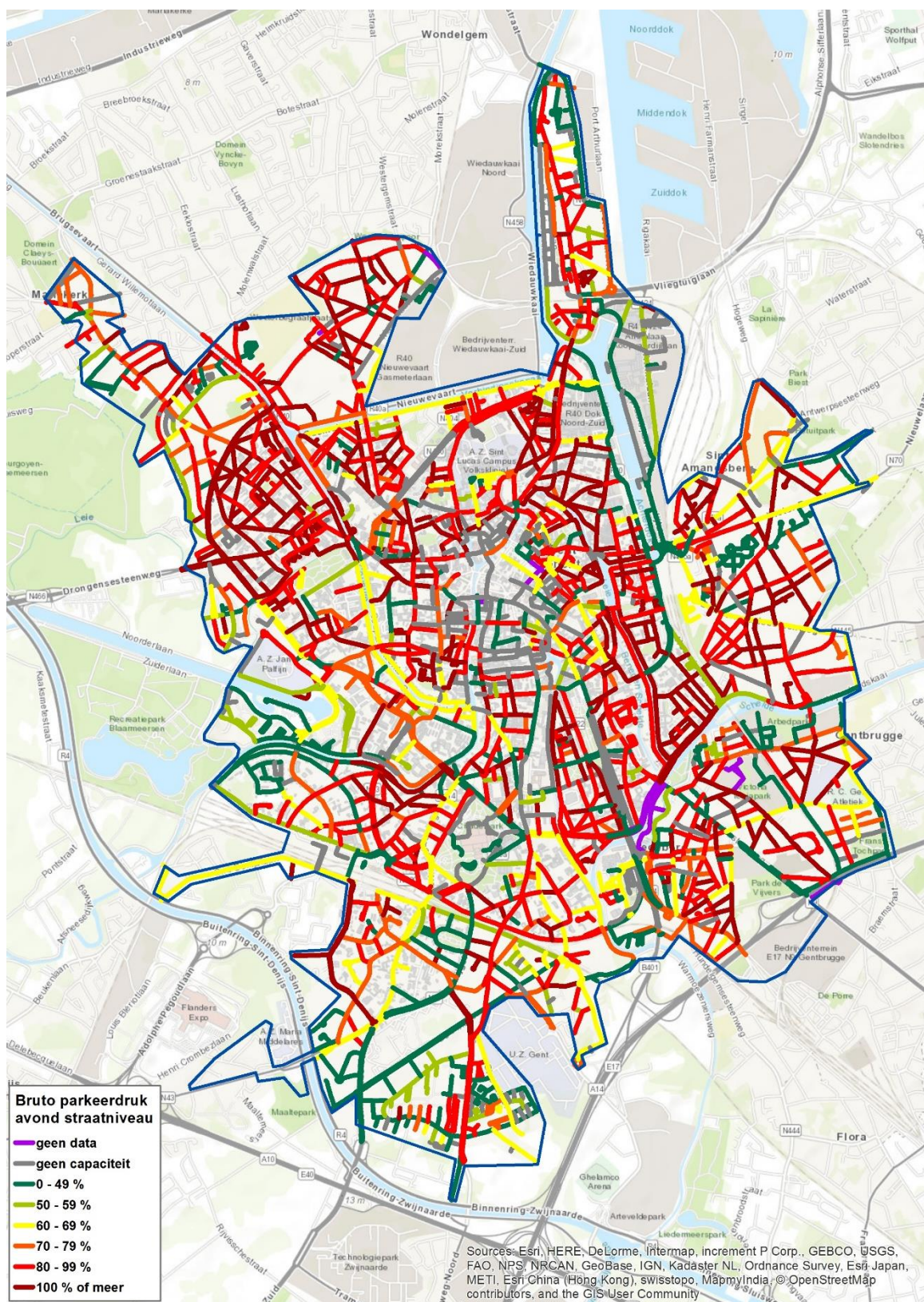




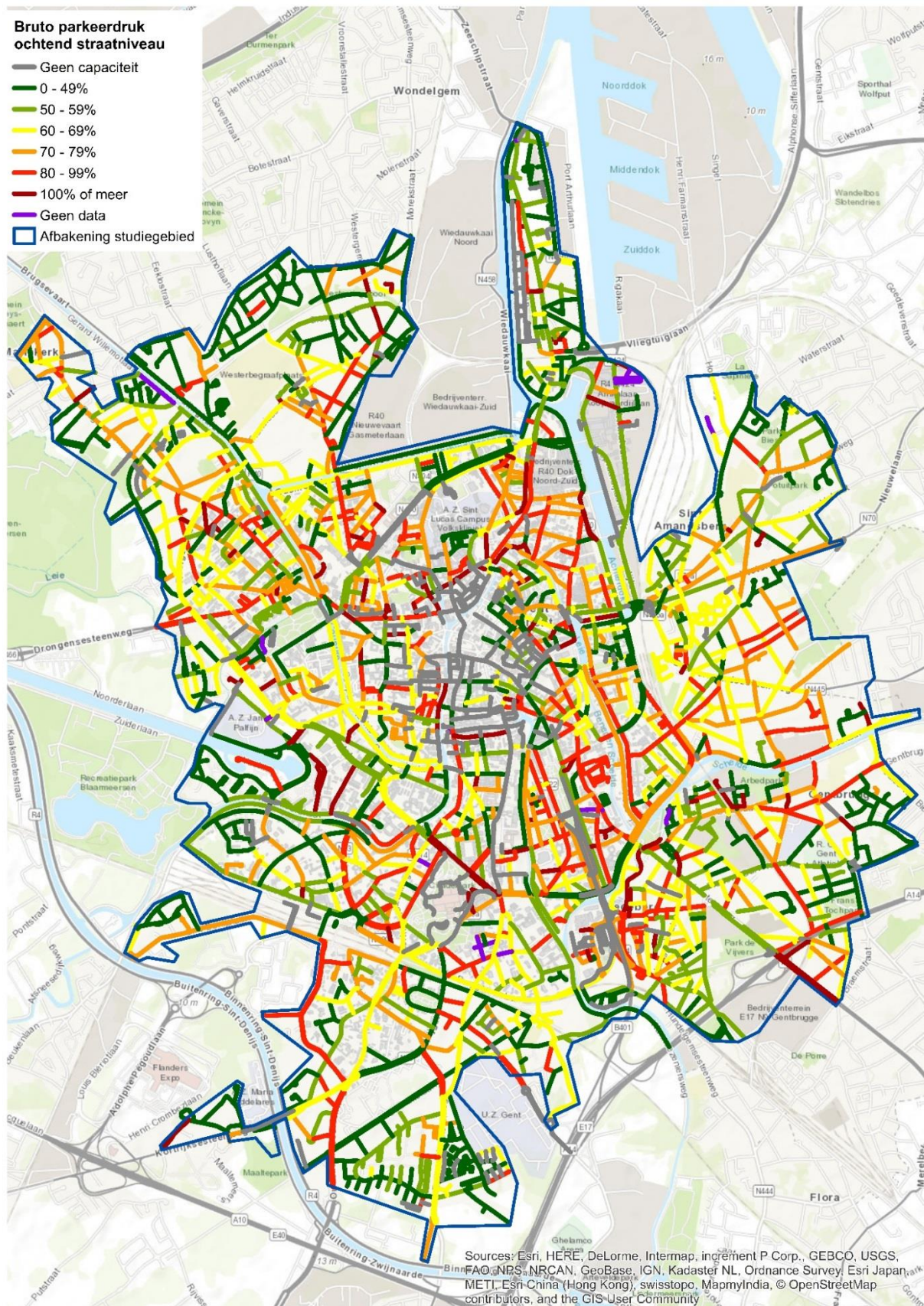
B7 Parkeerdruk op straatniveau, voormeting

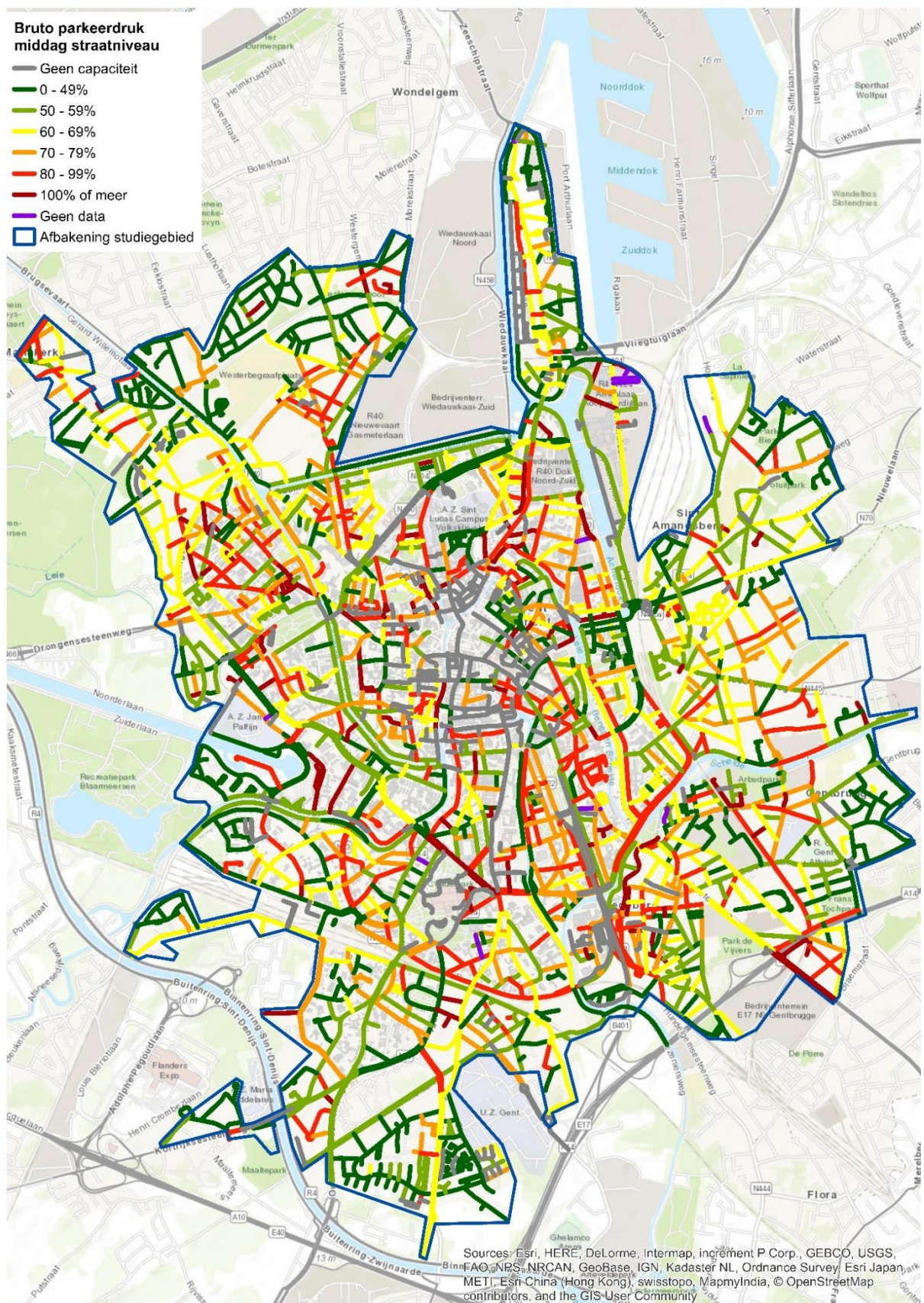


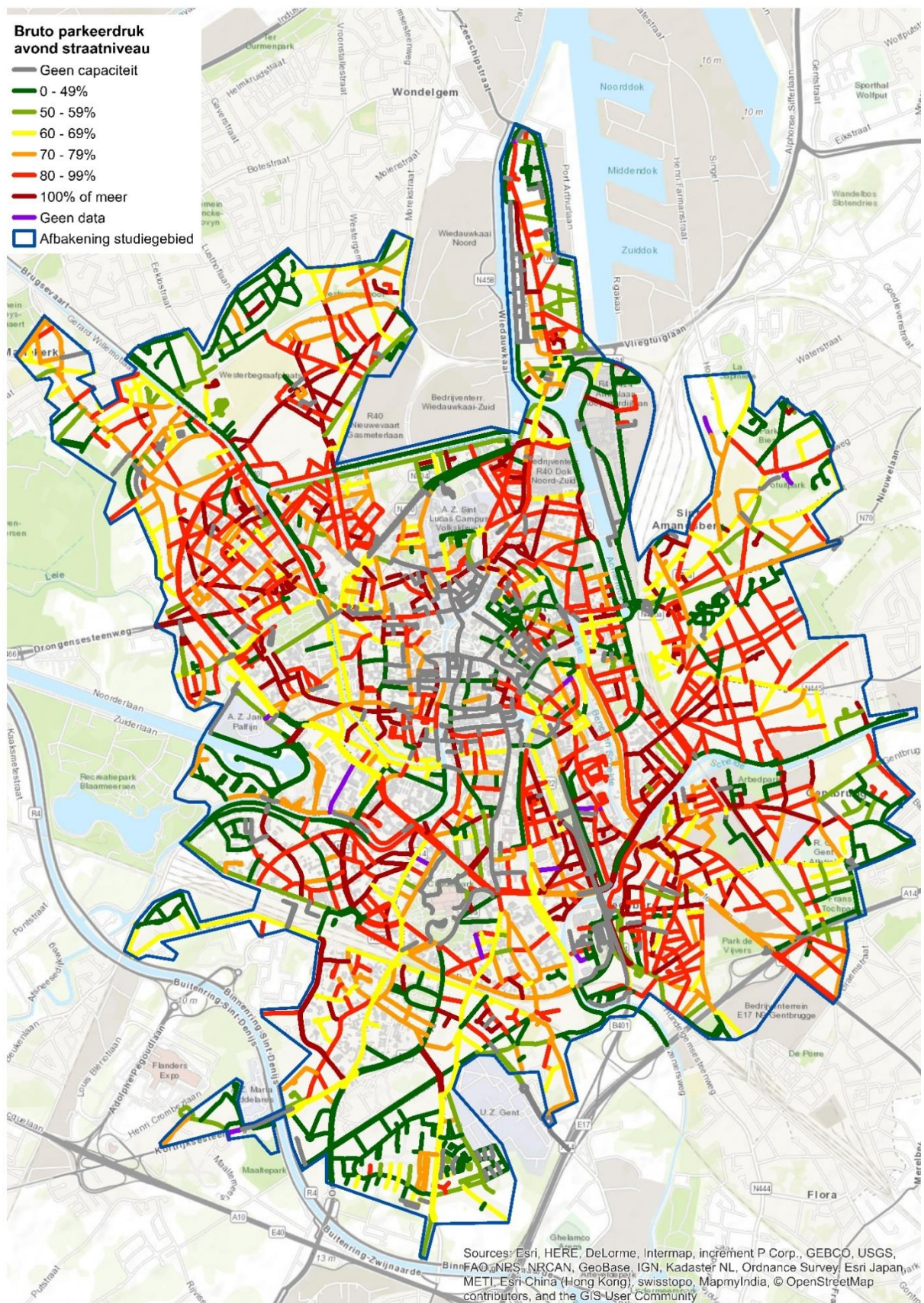




B8 Parkeerdruk op straatniveau, nameting



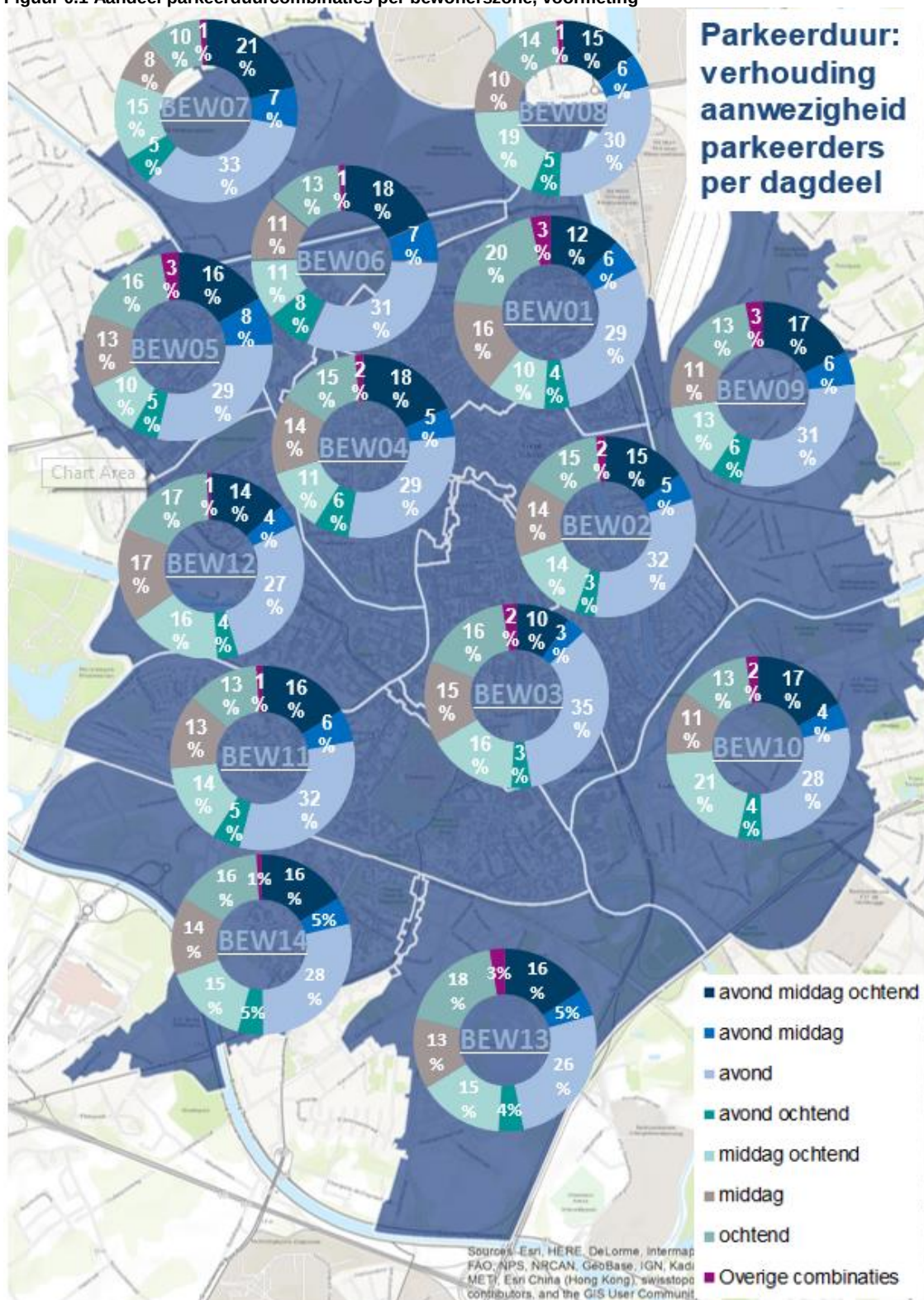




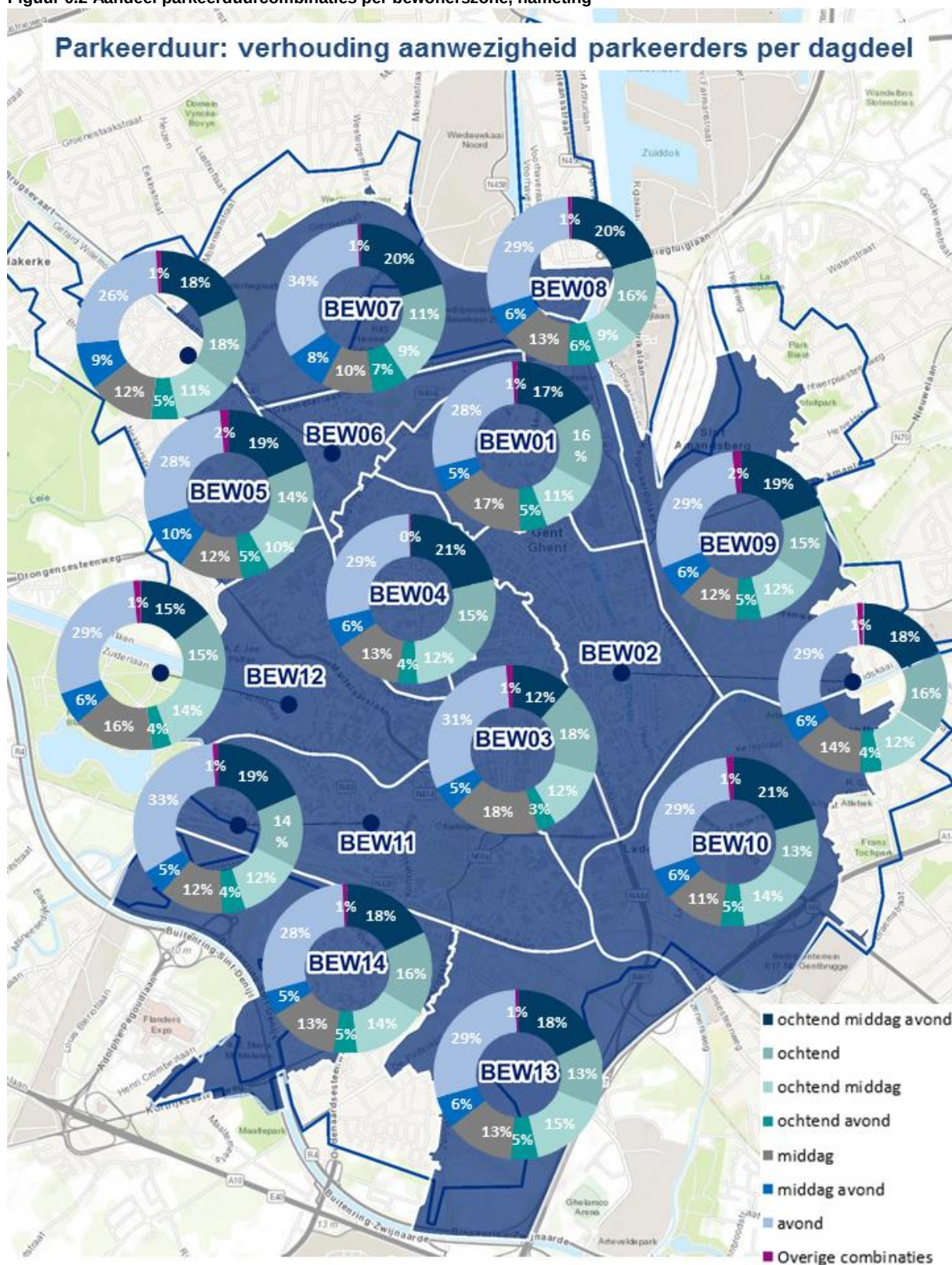
BIJLAGE C: AANDELEN PARKEERDUURCOMBINATIES

C1 Parkeerduurcombinaties, niveau bewonerszones

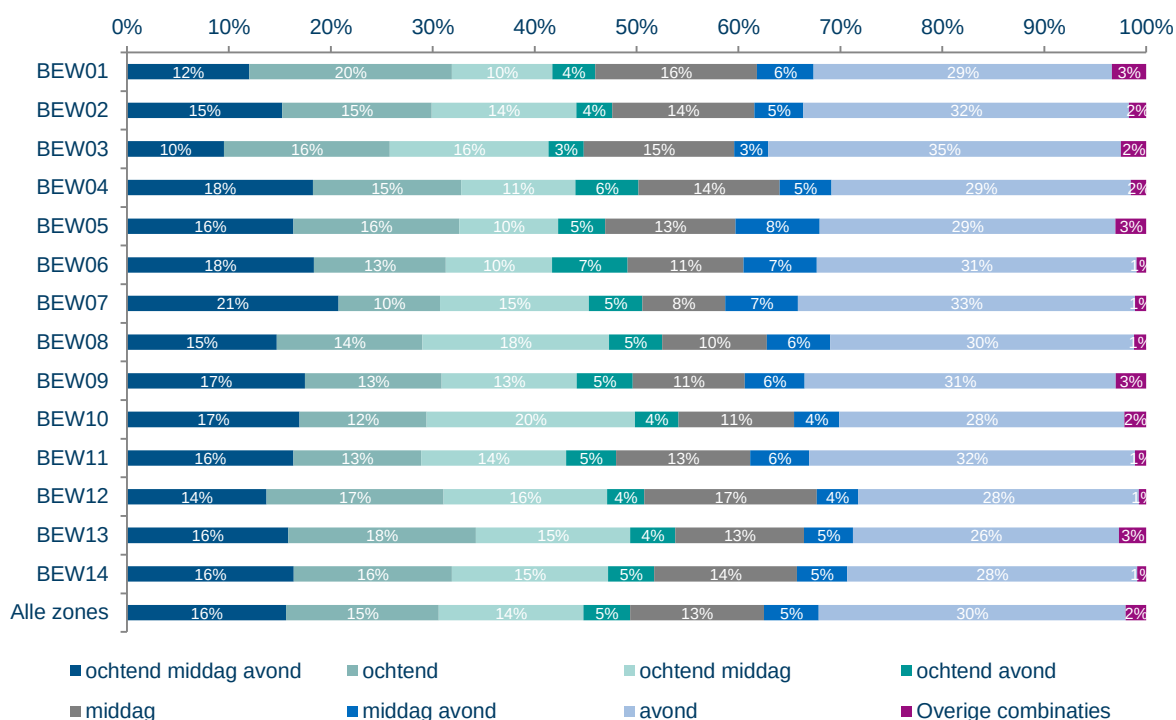
Figuur 0.1 Aandeel parkeerduurcombinaties per bewonerszone, voormeting



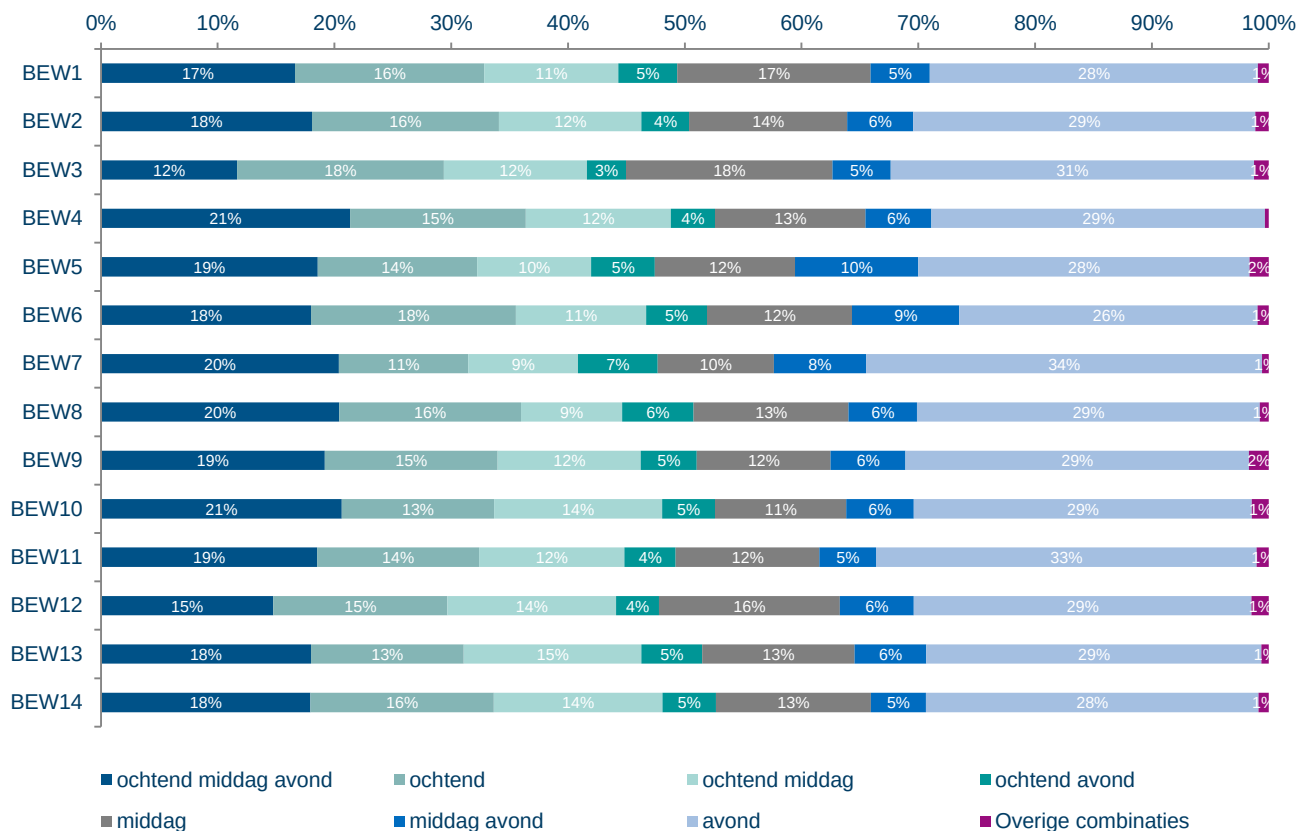
Figuur 0.2 Aandeel parkeerduurcombinaties per bewonerszone, nameting



Figuur 0.3 Aandeel parkeerduurcombinaties per bewonerszone, voormeting

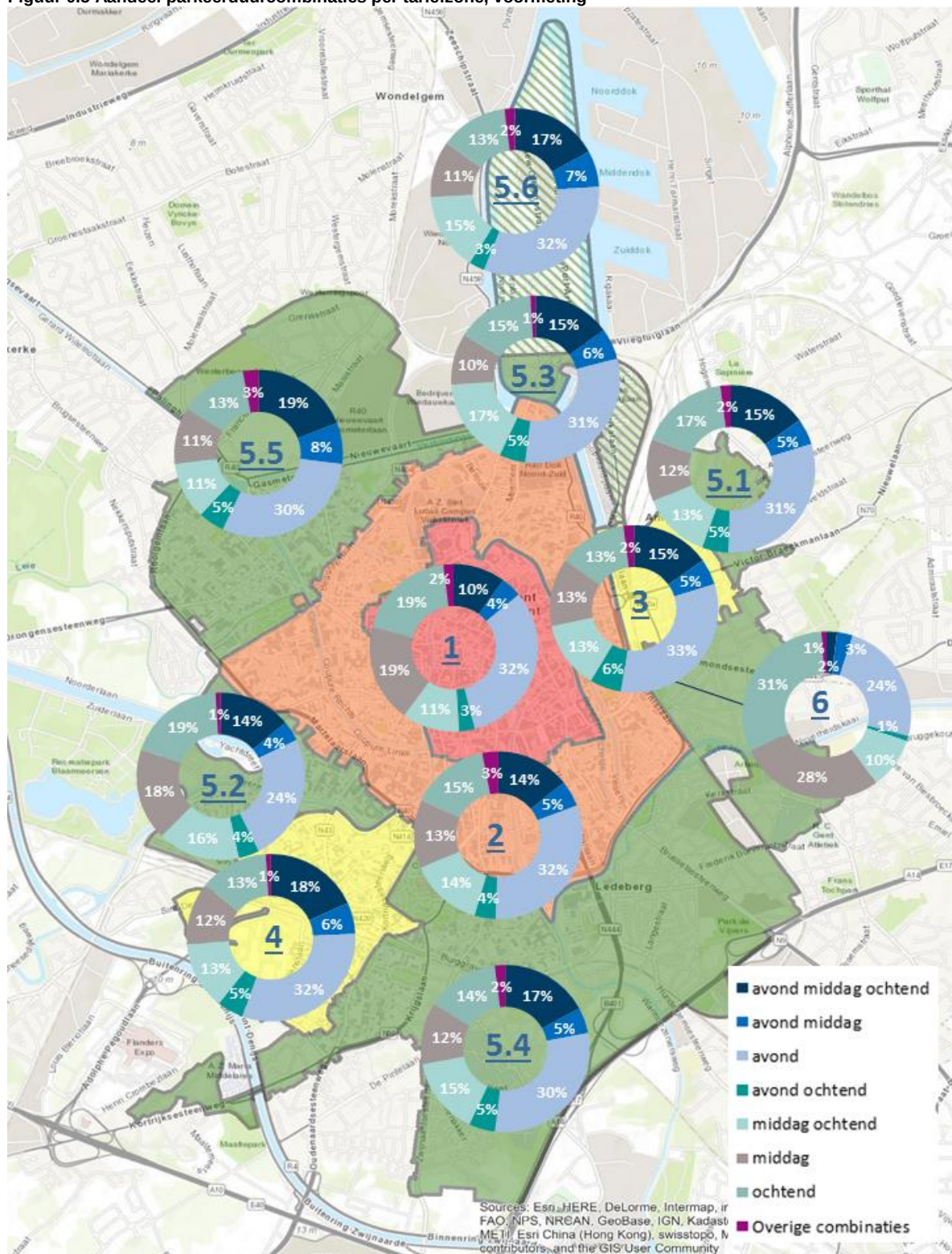


Figuur 0.4 Aandeel parkeerduurcombinaties per bewonerszone, nameting

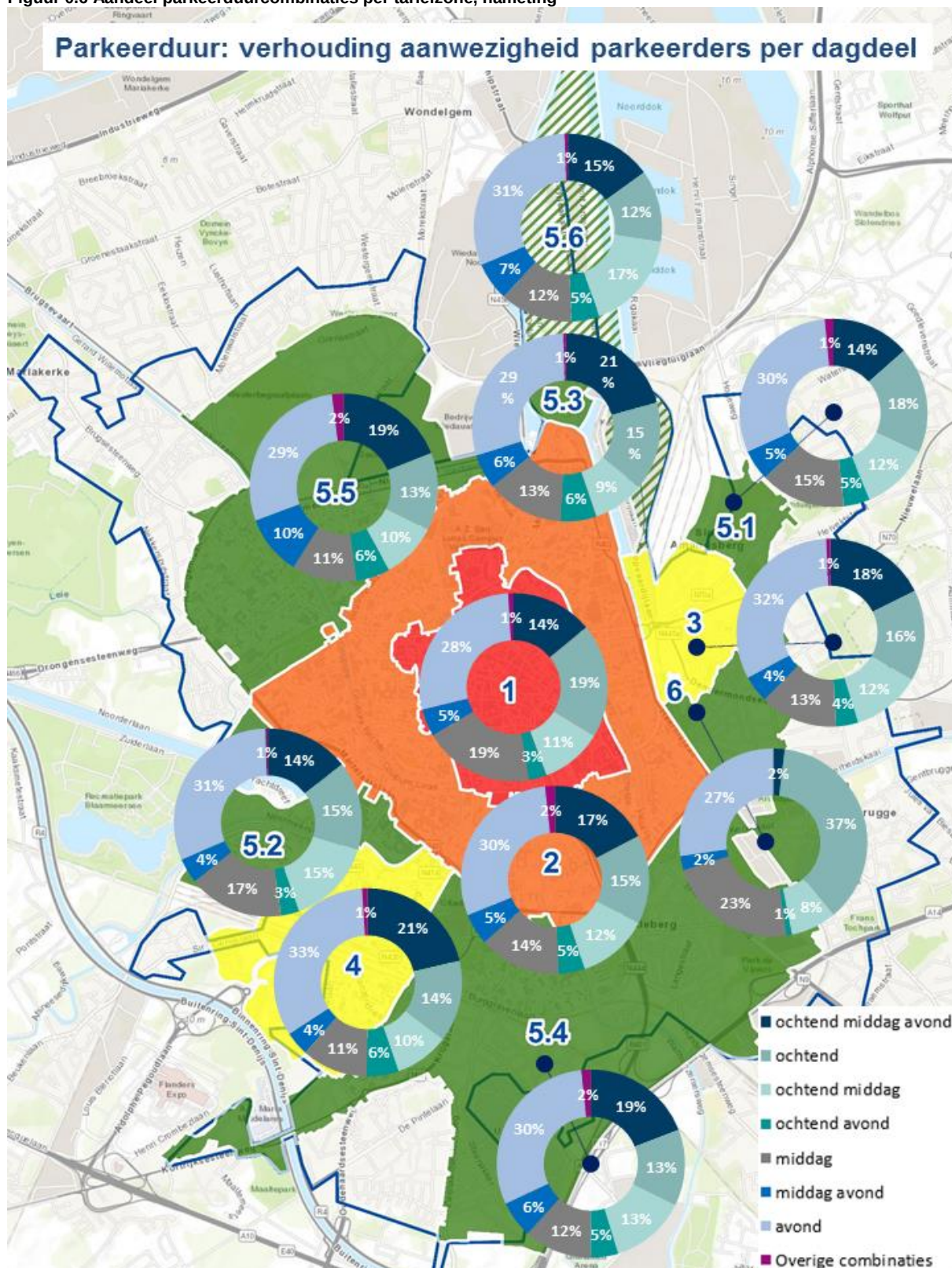


C2 Parkeerduurcombinaties, niveau tariefzones

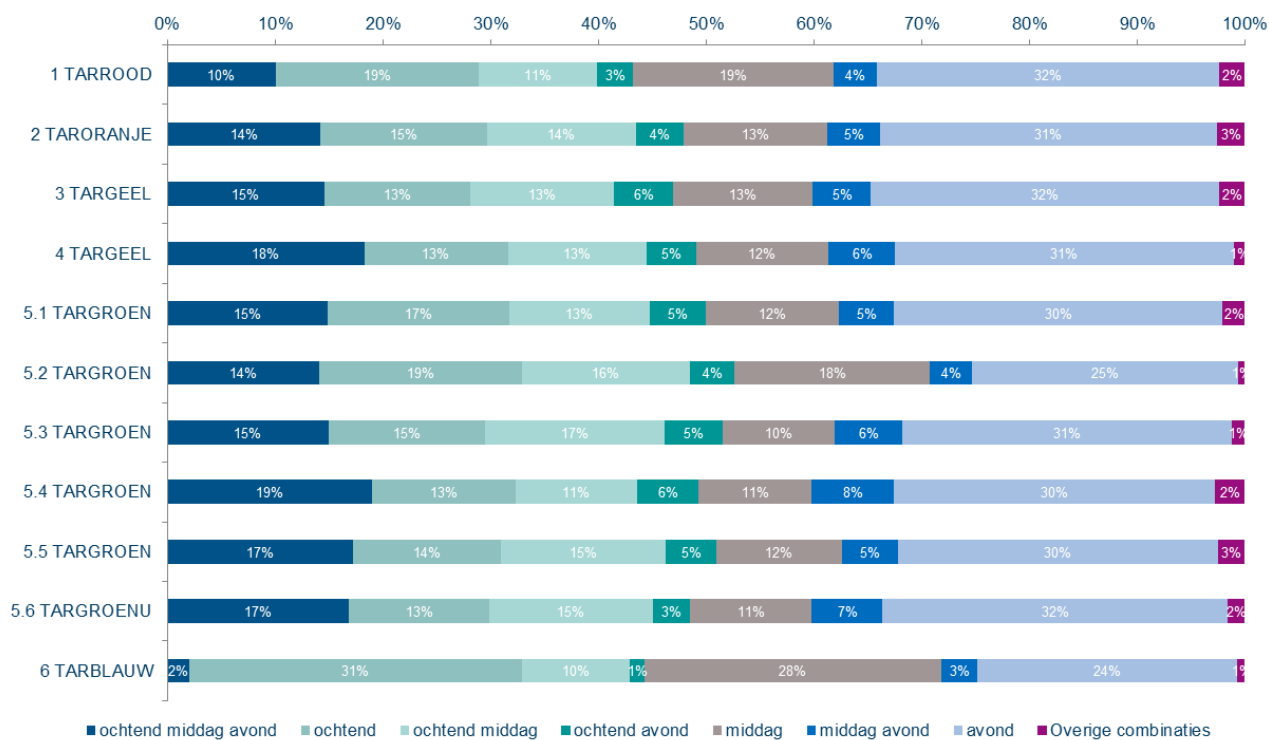
Figuur 0.5 Aandeel parkeerduurcombinaties per tariefzone, voormeting



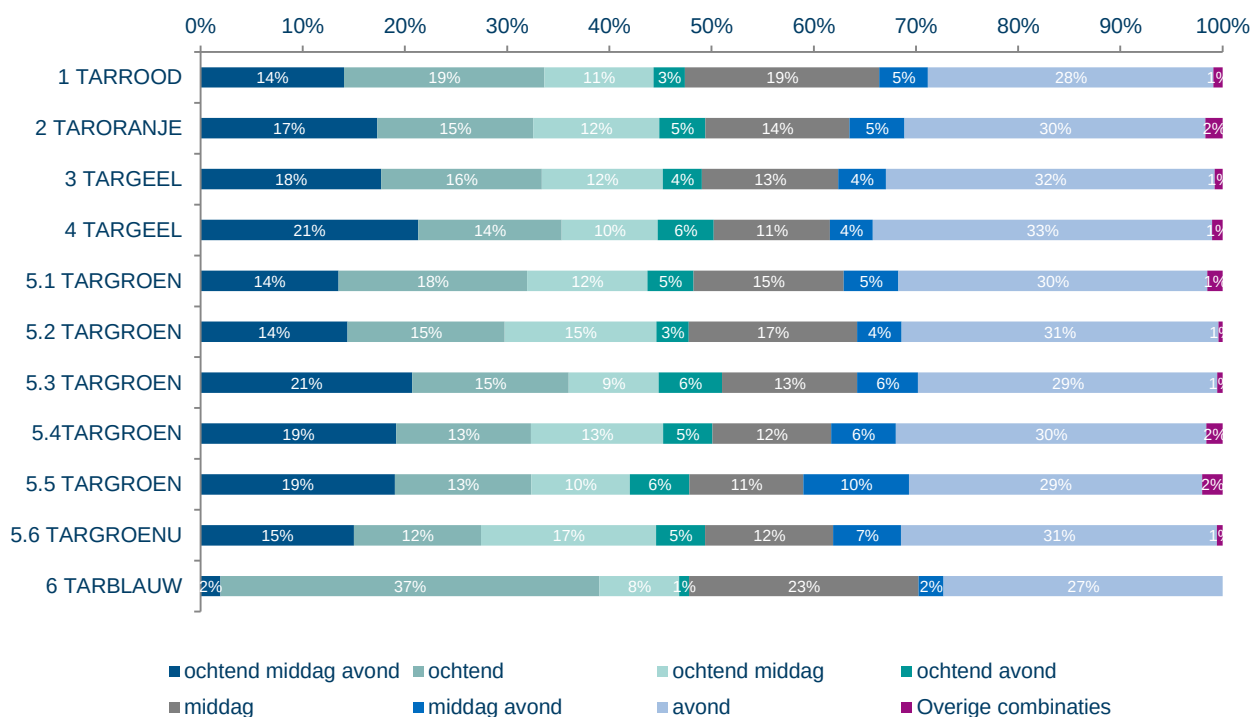
Figuur 0.6 Aandeel parkeerduurcombinaties per tariefzone, nameting



Figuur 0.7 Aandeel parkeerduurcombinaties per tariefzone, voormeting



Figuur 0.8 Aandeel parkeerduurcombinaties per tariefzone, nameting



C3 Parkeerduurcombinaties, niveau niet-betalende zones

Tabel 0.1 Aandeel parkeerduurcombinaties per niet-betalende zone, voormeting

NIET-BETALENDE ZONE	AANDEEL KORTPARKEERDERS				AANDEEL MIDDELLANG-PARKEERDERS				AANDEEL LANG-PARKEERDERS	AANDEEL OVERIGE COMBINATIES
	Ochtend	Middag	Avond	Totaal	Ochtend-middag	Middag-avond	Ochtend-avond	Totaal		
13	9%	7%	42%	58%	12%	4%	6%	21%	19%	1%
14	16%	9%	29%	53%	15%	5%	5%	25%	21%	1%
15	12%	15%	19%	47%	36%	3%	1%	40%	12%	1%
16	20%	12%	23%	55%	16%	5%	6%	27%	15%	3%
17	8%	24%	17%	48%	24%	2%	6%	31%	18%	3%
18	14%	11%	24%	50%	17%	7%	5%	29%	19%	2%
19	14%	14%	33%	60%	13%	5%	5%	23%	16%	1%
TOTAAL	15%	12%	28%	55%	17%	5%	5%	27%	16%	2%

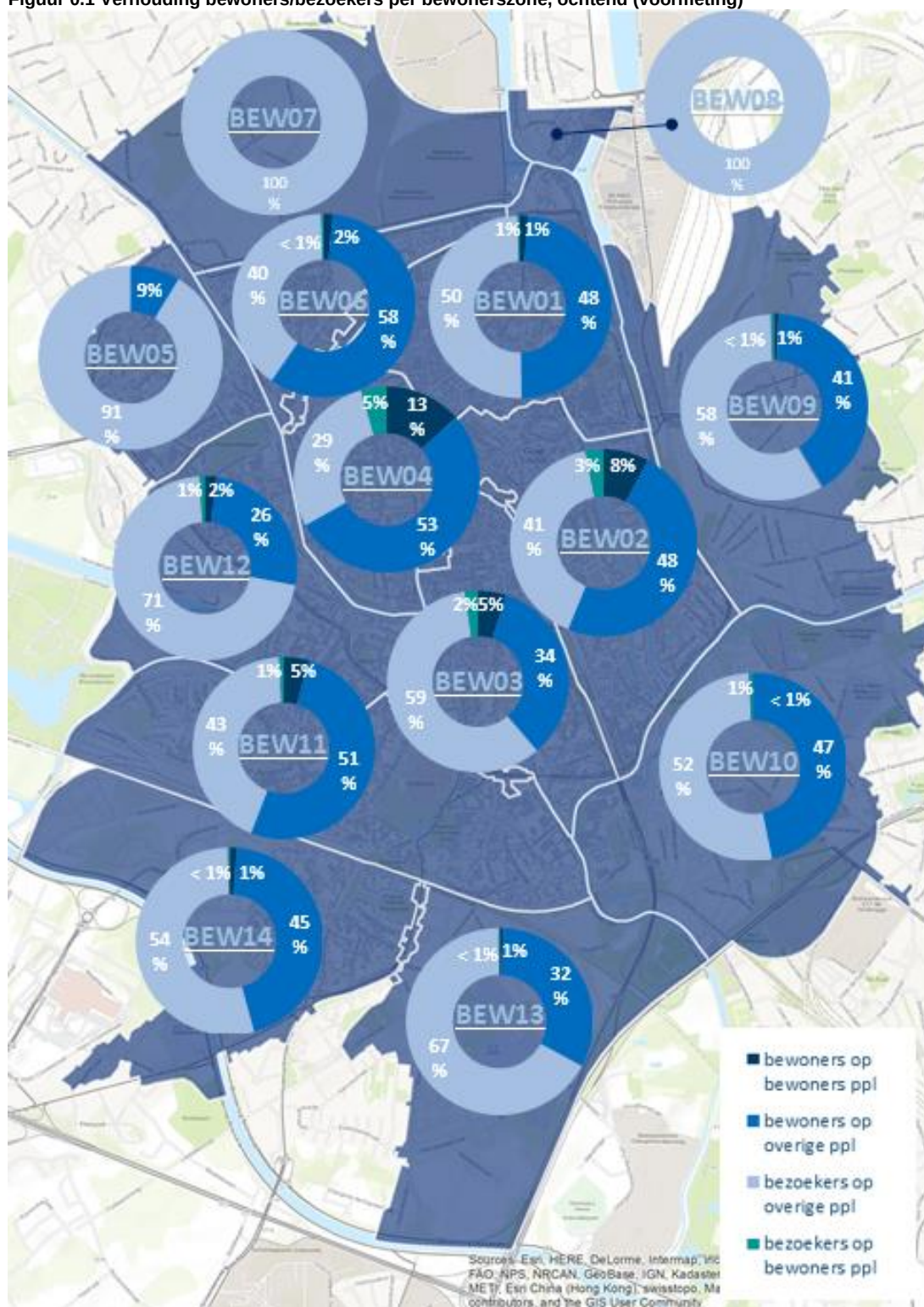
Tabel 0.2 Aandeel parkeerduurcombinaties per niet-betalende zone, nameting

NIET-BETALENDE ZONE	AANDEEL KORTPARKEERDERS				AANDEEL MIDDELLANG-PARKEERDERS				AANDEEL LANG-PARKEERDERS	AANDEEL OVERIGE COMBINATIES
	Ochtend	Middag	Avond	Totaal	Ochtend-middag	Middag-avond	Ochtend-avond	Totaal		
13	16%	11%	28%	55%	16%	6%	4%	26%	18%	1%
14	14%	10%	25%	49%	17%	7%	5%	29%	22%	0%
15	16%	12%	20%	48%	24%	6%	3%	33%	19%	0%
16	17%	14%	20%	51%	18%	7%	6%	31%	18%	0%
17	9%	12%	25%	46%	18%	10%	5%	33%	20%	1%
18	12%	11%	27%	50%	11%	7%	10%	28%	22%	0%
19	11%	11%	30%	52%	14%	6%	6%	26%	21%	1%
TOTAAL	16%	13%	24%	53%	17%	6%	5%	28%	19%	0%

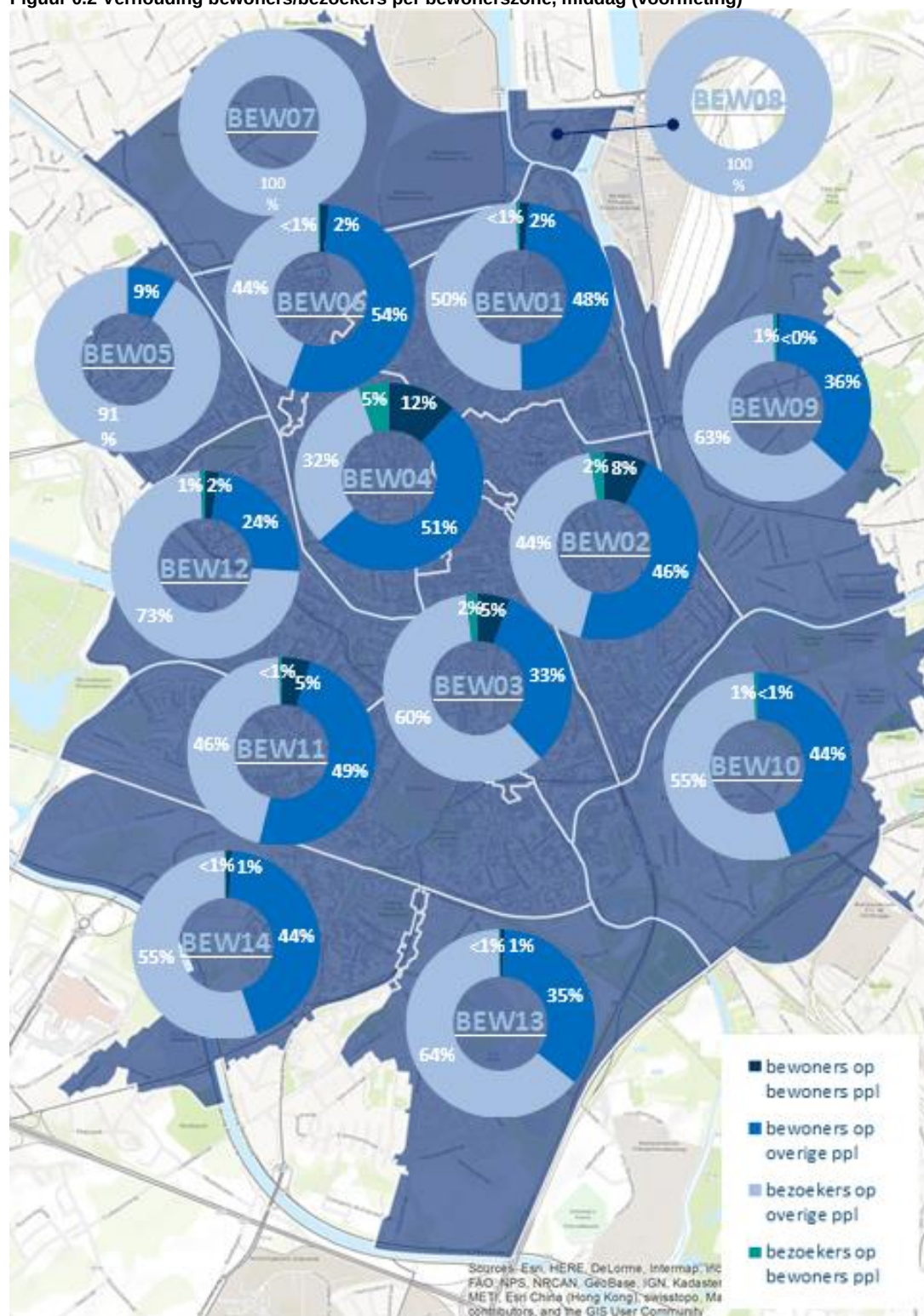
BIJLAGE D: VERHOUDING BEWONERS/BEZOEKERS

D1 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, voormeting

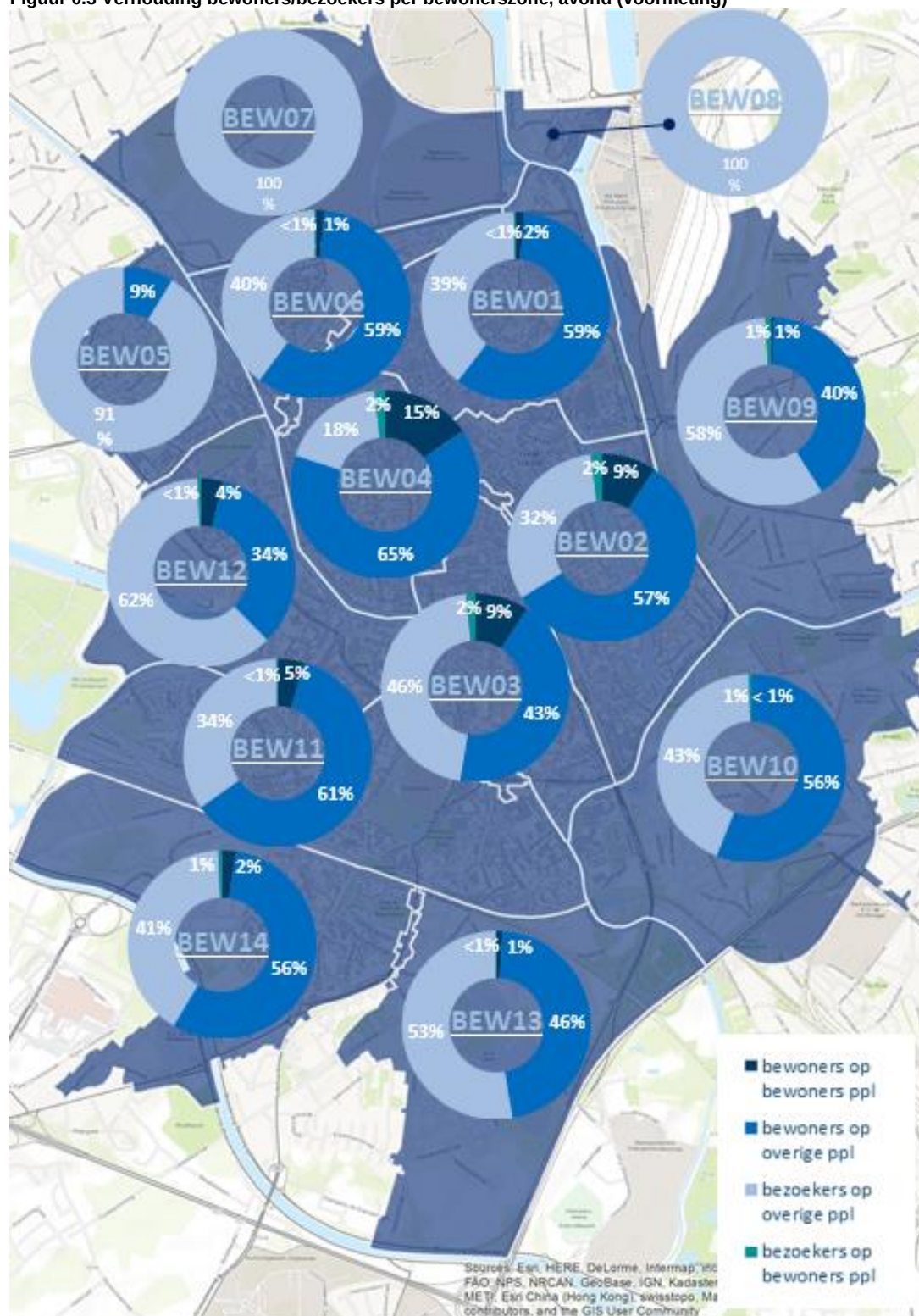
Figuur 0.1 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, ochtend (voormeting)



Figuur 0.2 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, middag (voormeting)

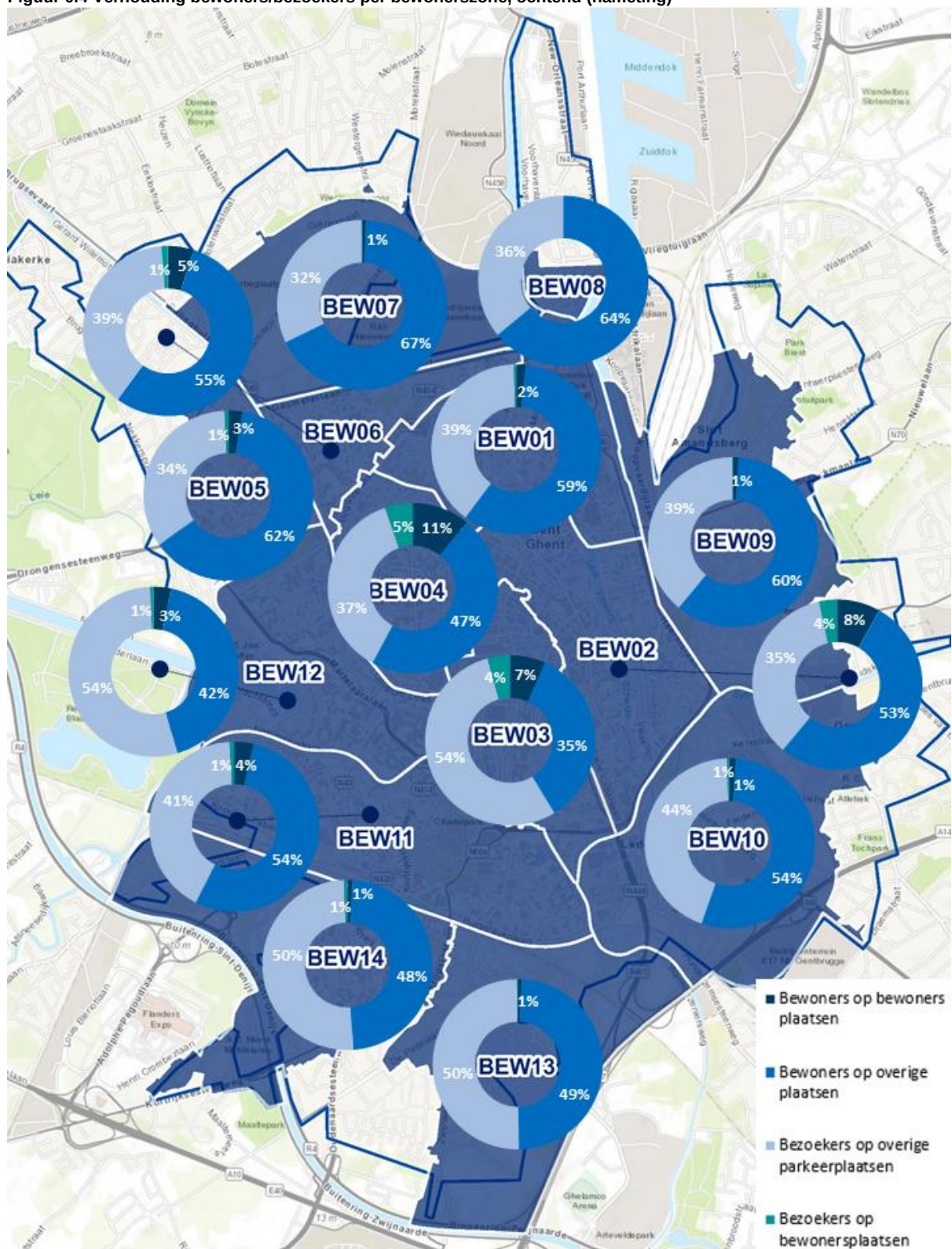


Figuur 0.3 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, avond (voormeting)

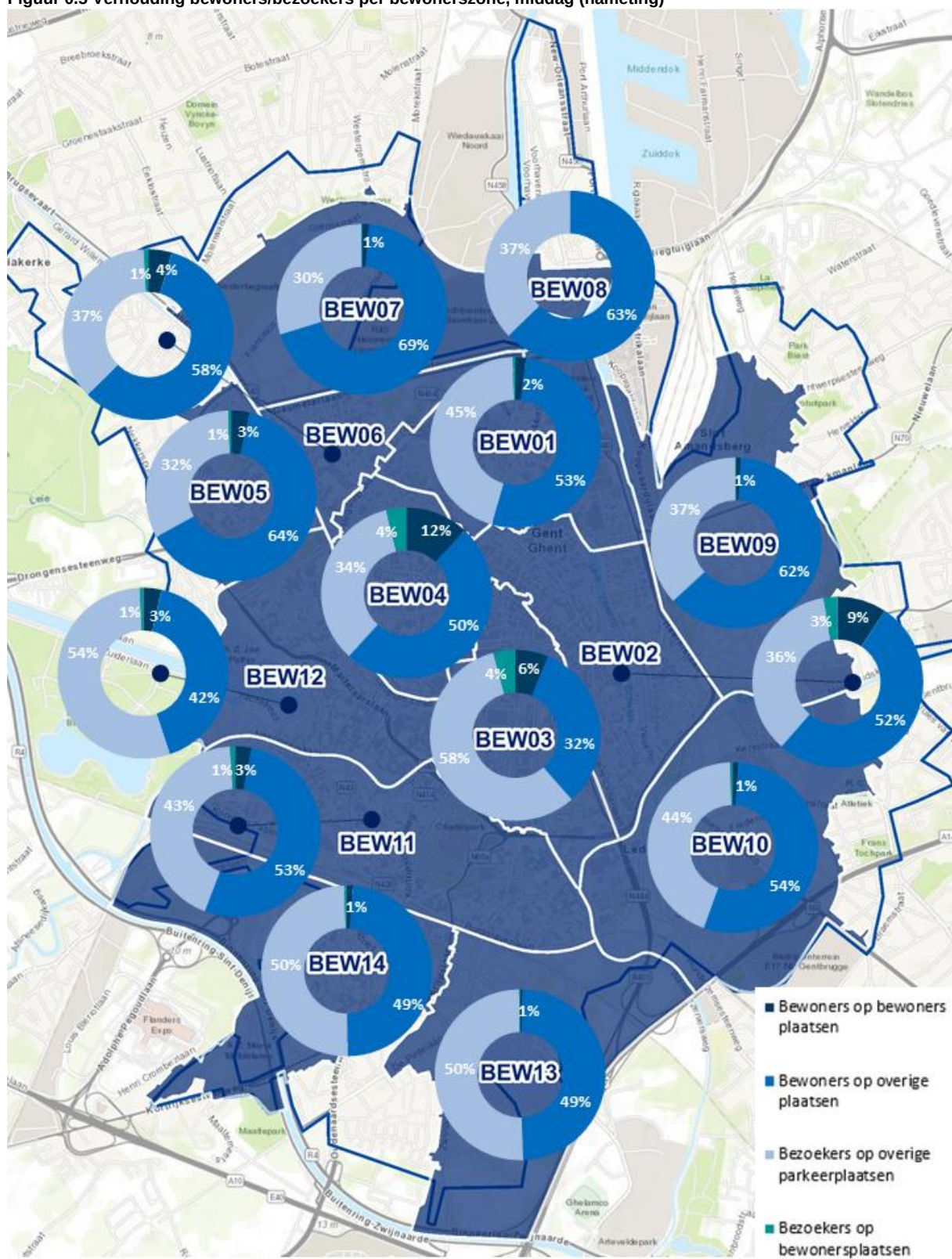


D2 Verhouding bewoners/bezoekers op bewonerszoneniveau, nameting

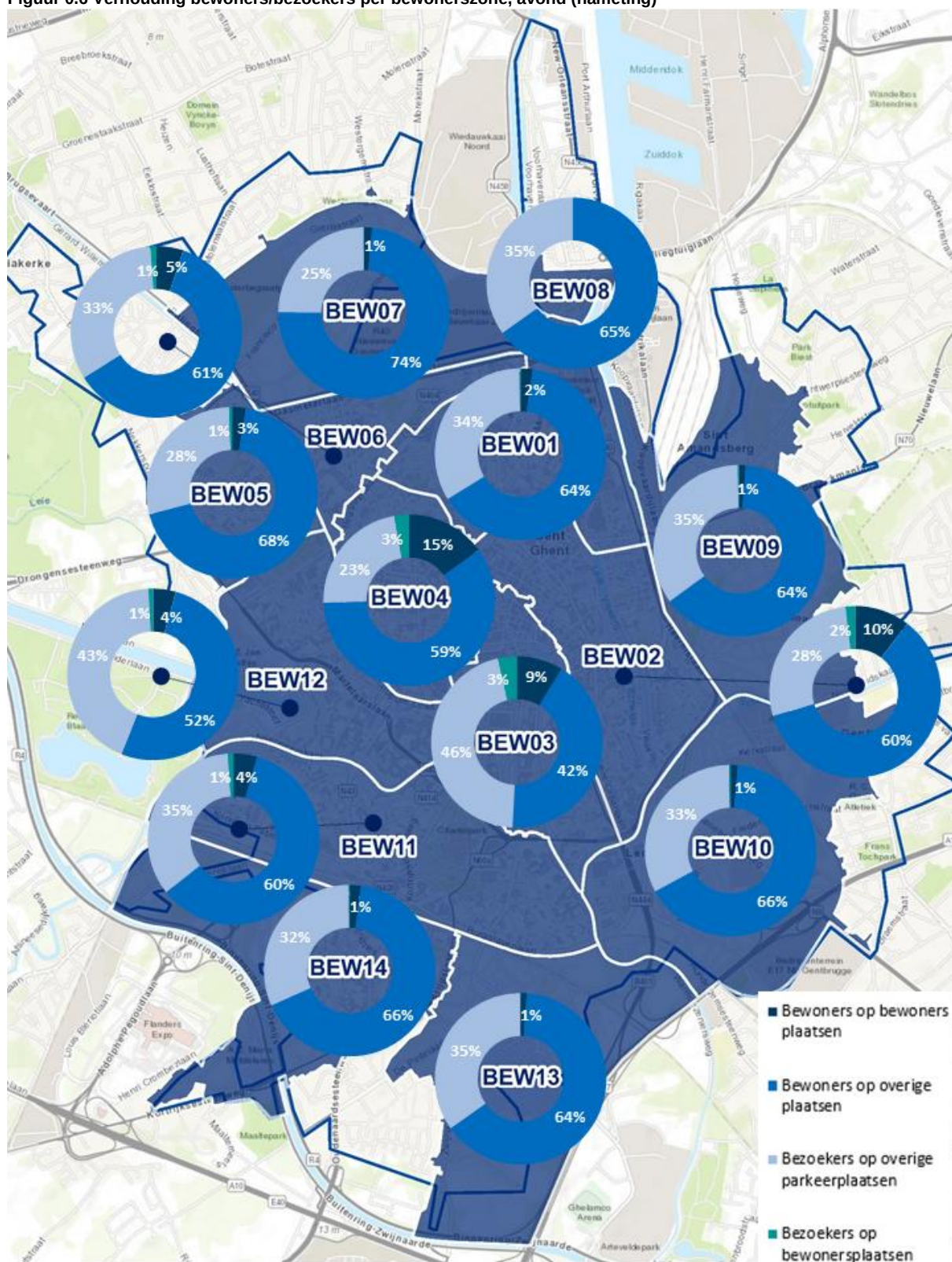
Figuur 0.4 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, ochtend (nameting)



Figuur 0.5 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, middag (nameting)

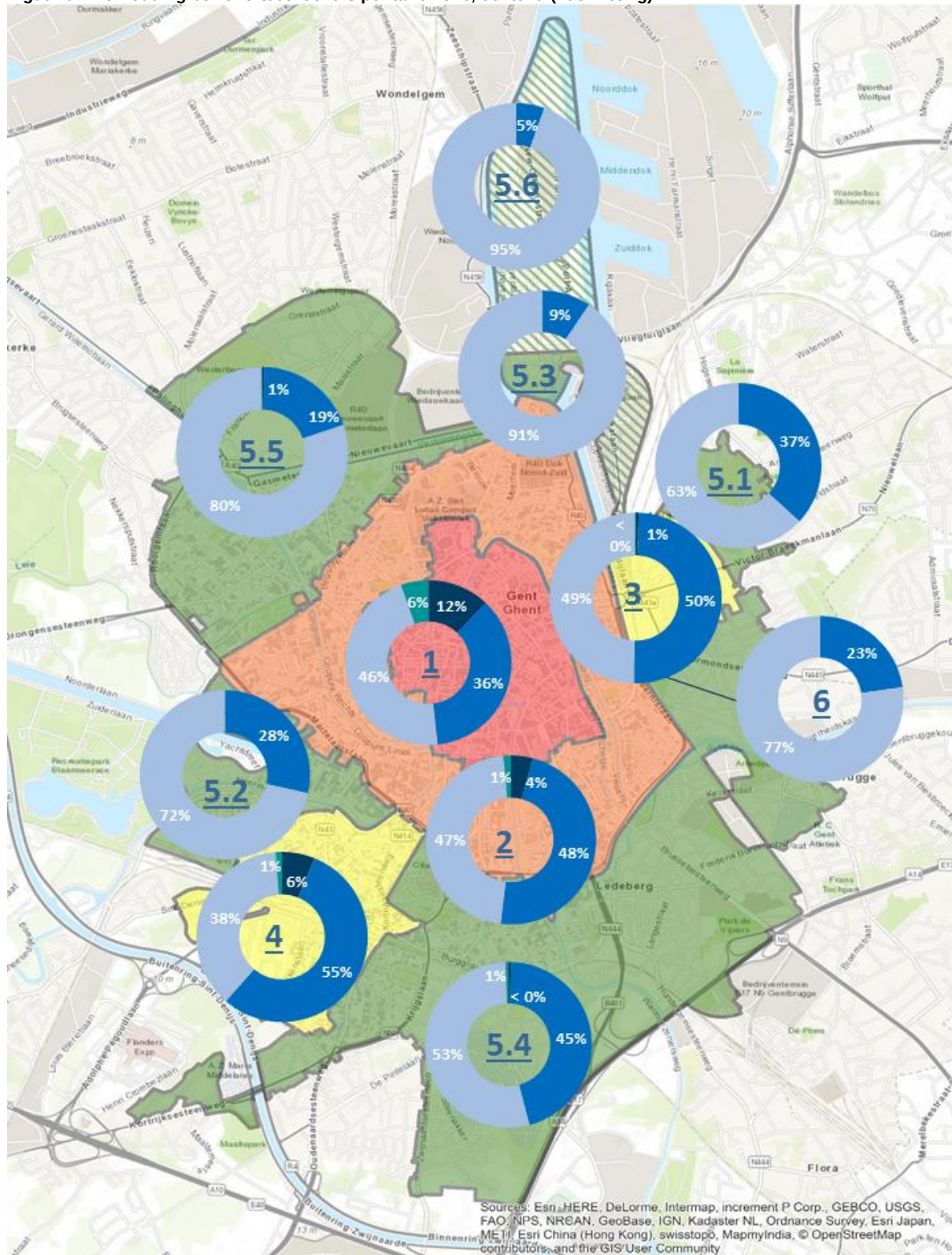


Figuur 0.6 Verhouding bewoners/bezoekers per bewonerszone, avond (nameting)

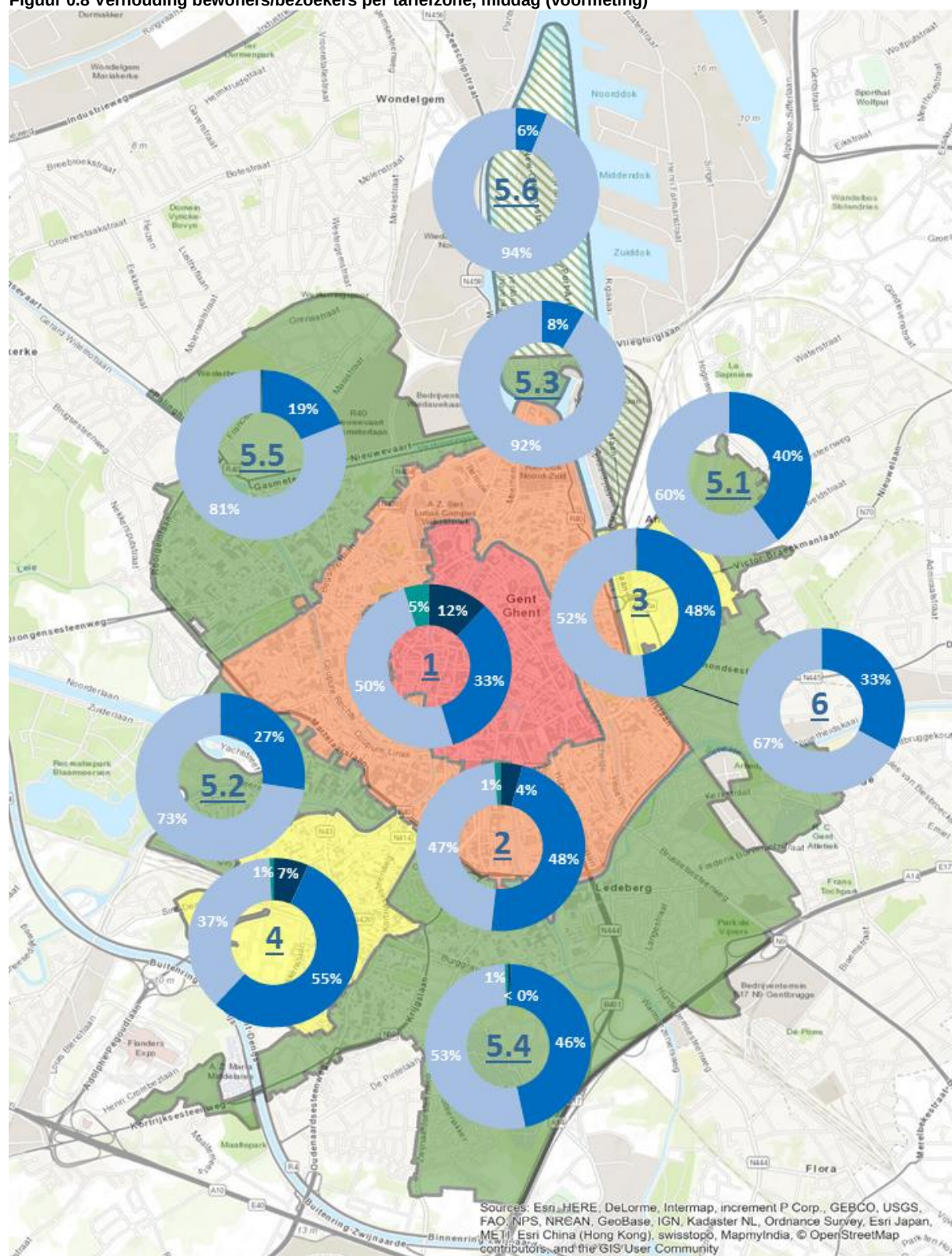


D3 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, voormeting

Figuur 0.7 Verhouding bewoners/bezoekers per tariefzone, ochtend (voormeting)



Figuur 0.8 Verhouding bewoners/bezoekers per tariefzone, middag (voormeting)



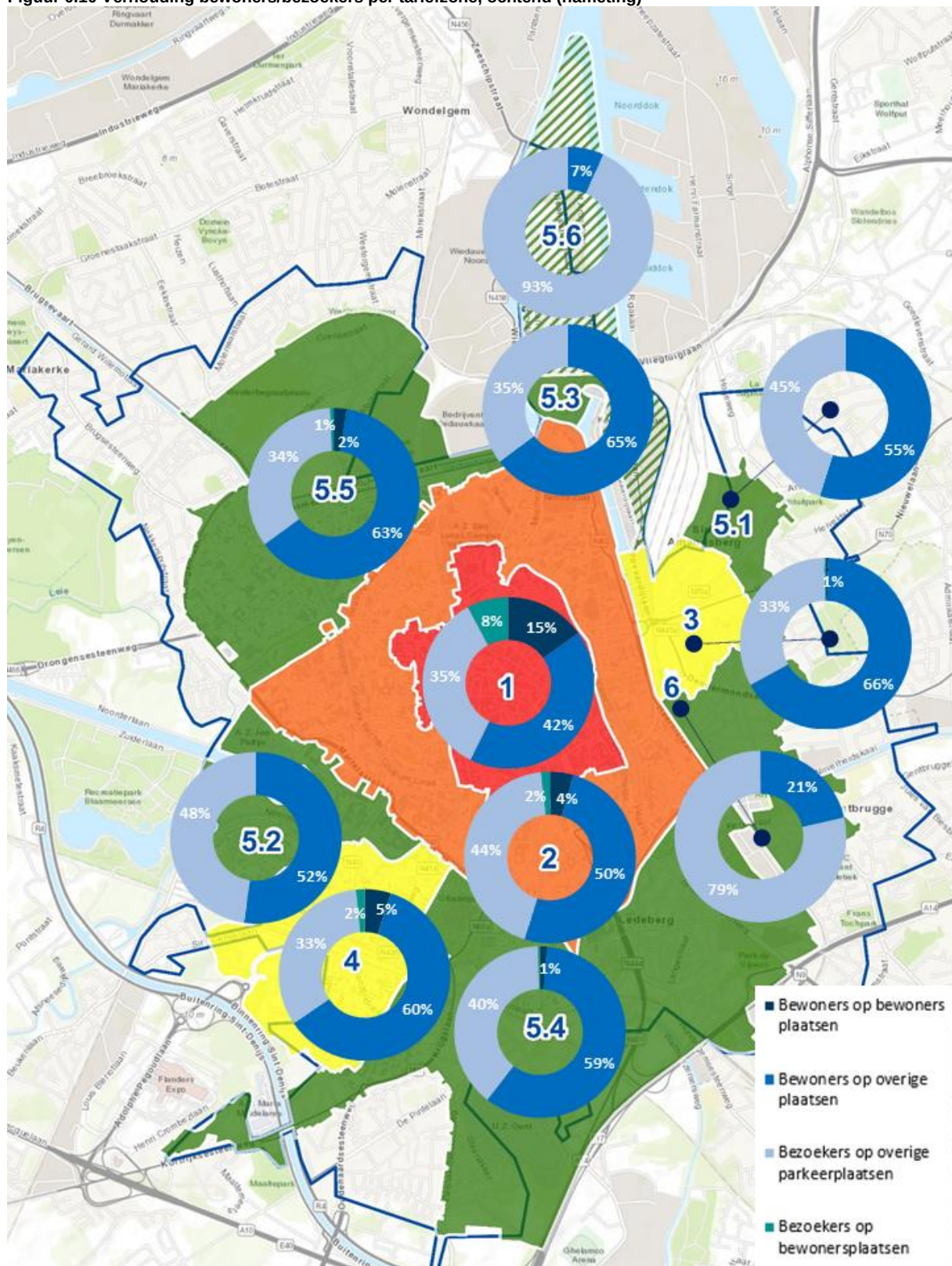
The map displays the districts of Gent, Belgium, with donut charts indicating the percentage of visitors for each. The districts and their respective percentages are as follows:

District	Percentage
1	46%
2	58%
3	60%
4	66%
5.1	43%
5.2	59%
5.3	91%
5.4	54%
5.5	80%
5.6	95%

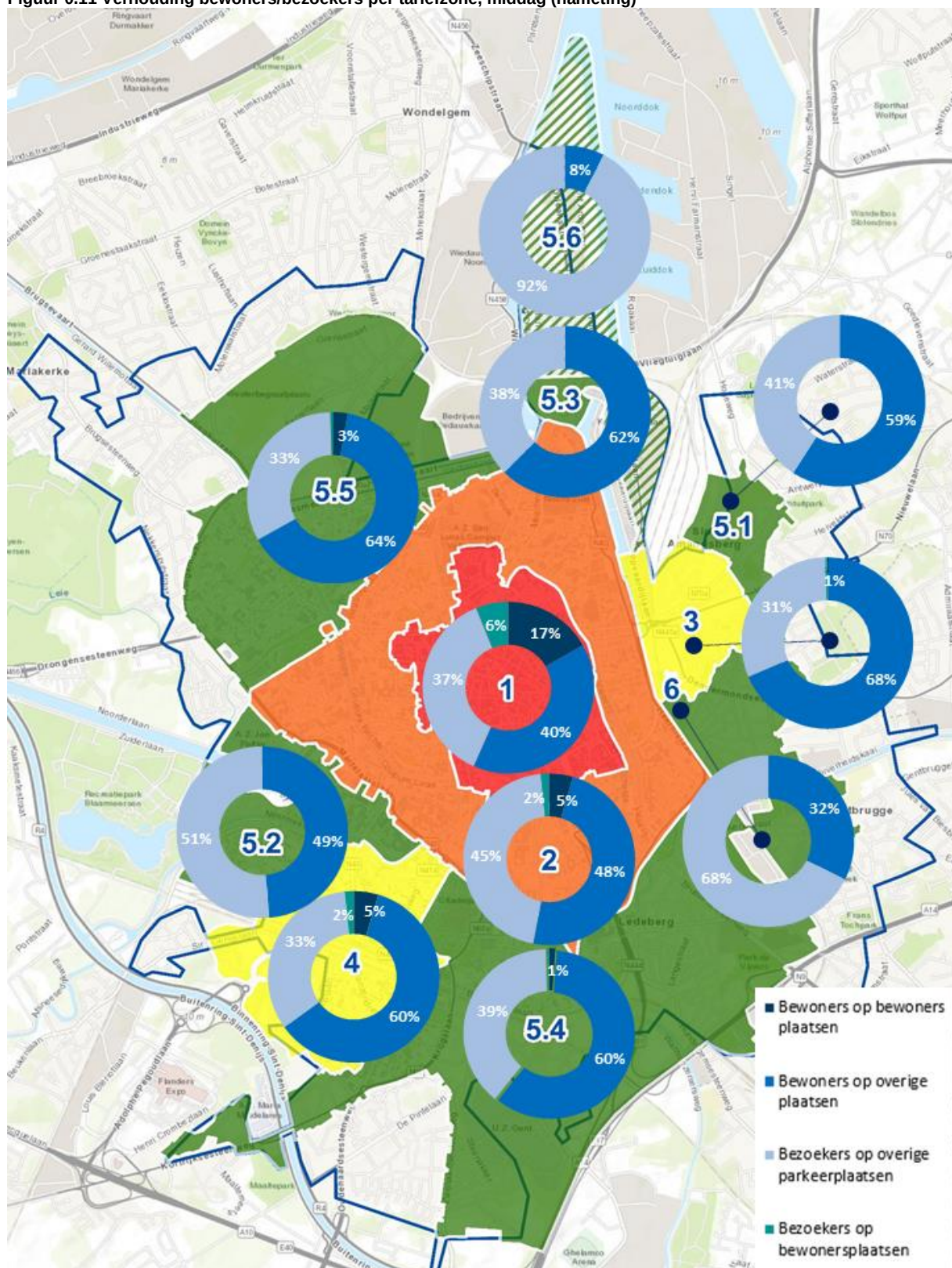
Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, MEI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

D4 Verhouding bewoners/bezoekers op tariefzoneniveau, nameting

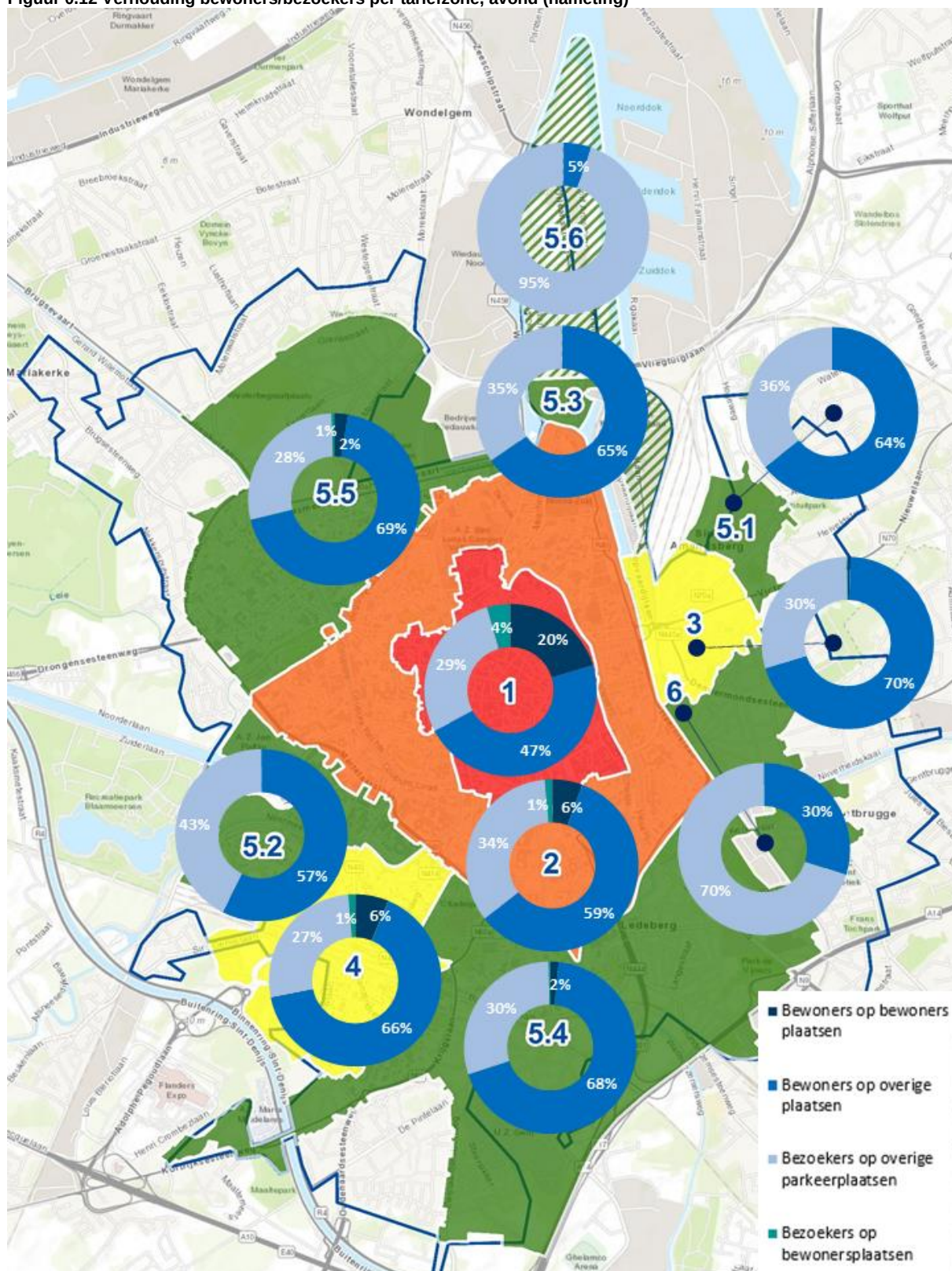
Figuur 0.10 Verhouding bewoners/bezoekers per tariefzone, ochtend (nameting)



Figuur 0.11 Verhouding bewoners/bezoekers per tariefzone, middag (nameting)



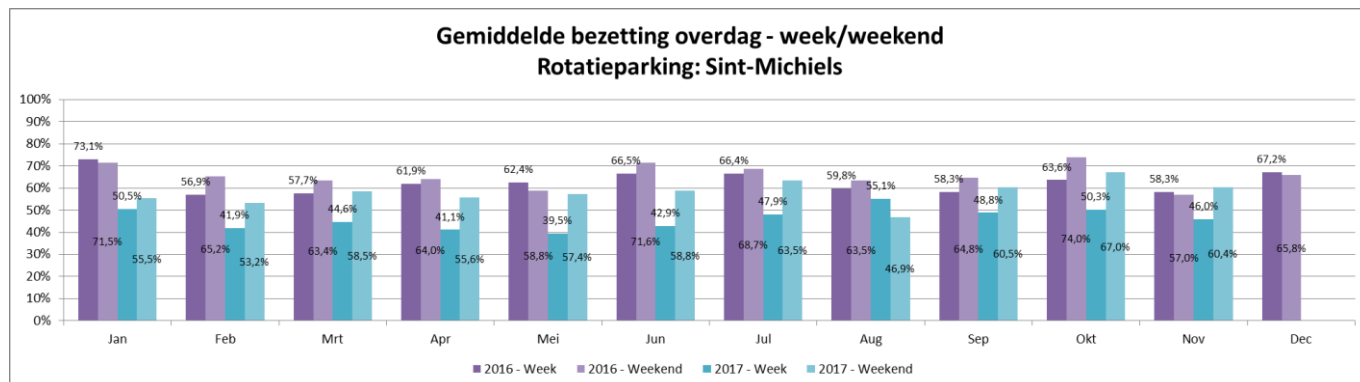
Figuur 0.12 Verhouding bewoners/bezoekers per tariefzone, avond (nameting)



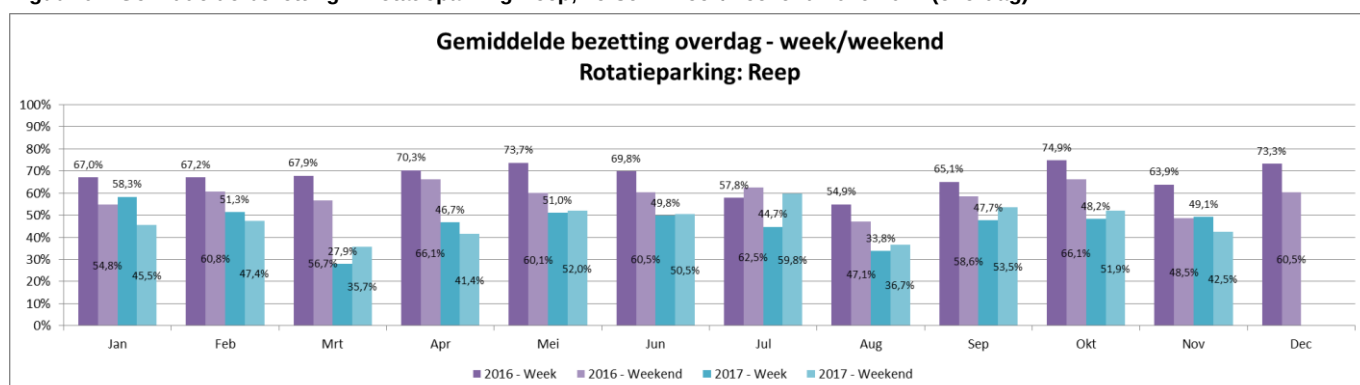
BIJLAGE E: PARKEERBEZETTING WEEK/WEEKEND IN DE INPANDIGE PARKINGS

E1 Overdag, rotatieparkings

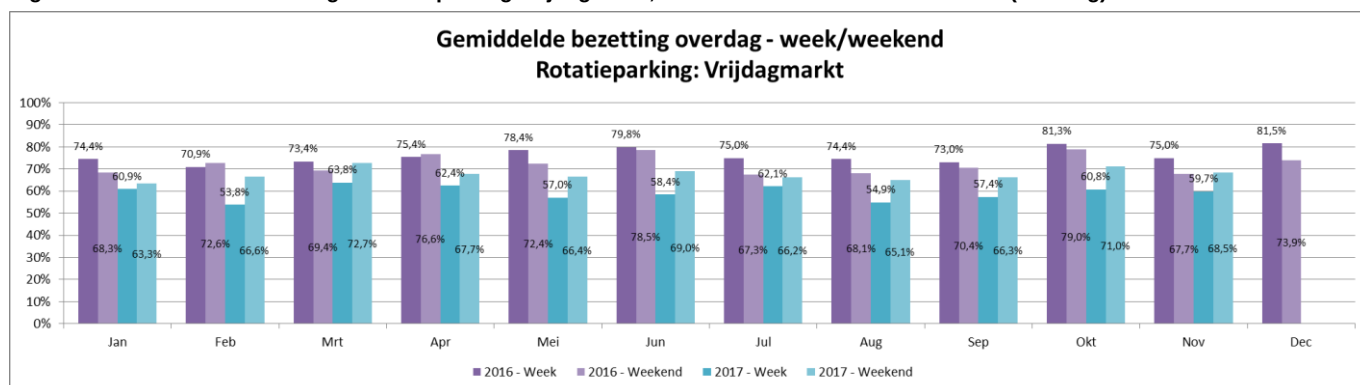
Figuur 0.1 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Sint-Michiels, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)



Figuur 0.2 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Reep, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)

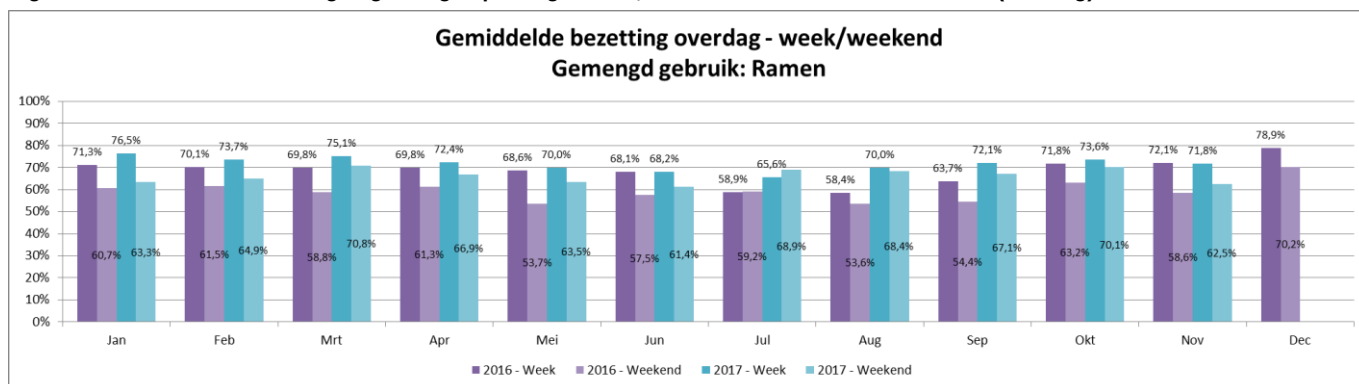


Figuur 0.3 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Vrijdagmarkt, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)

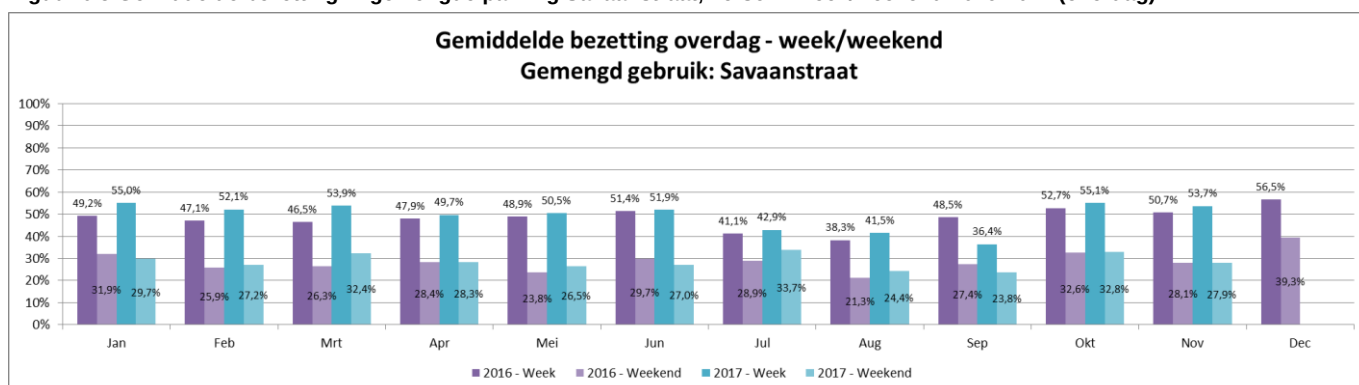


E2 Overdag, gemengde parkings

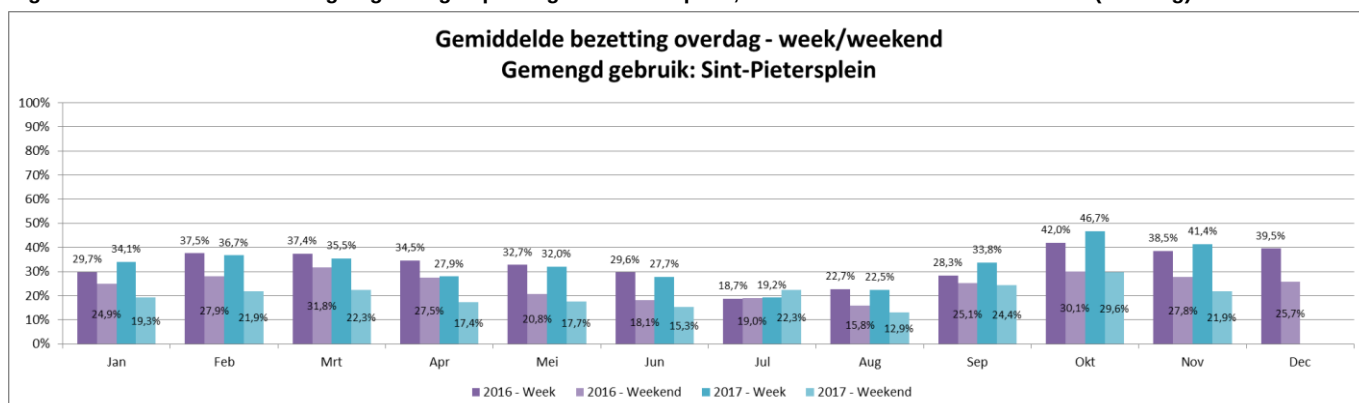
Figuur 0.4 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Ramen, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)



Figuur 0.5 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Savaanstraat, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)

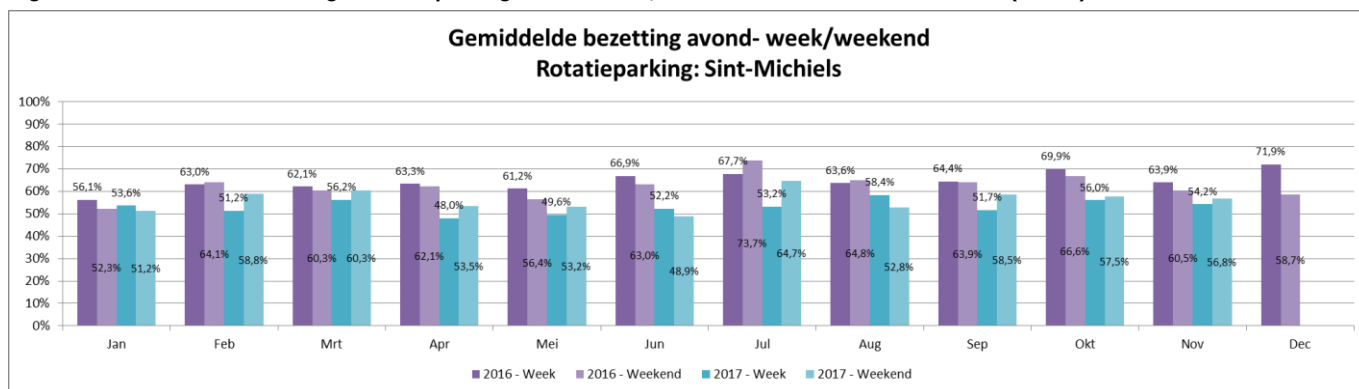


Figuur 0.6 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Sint-Pietersplein, verschil week/weekend 2016-2017 (overdag)

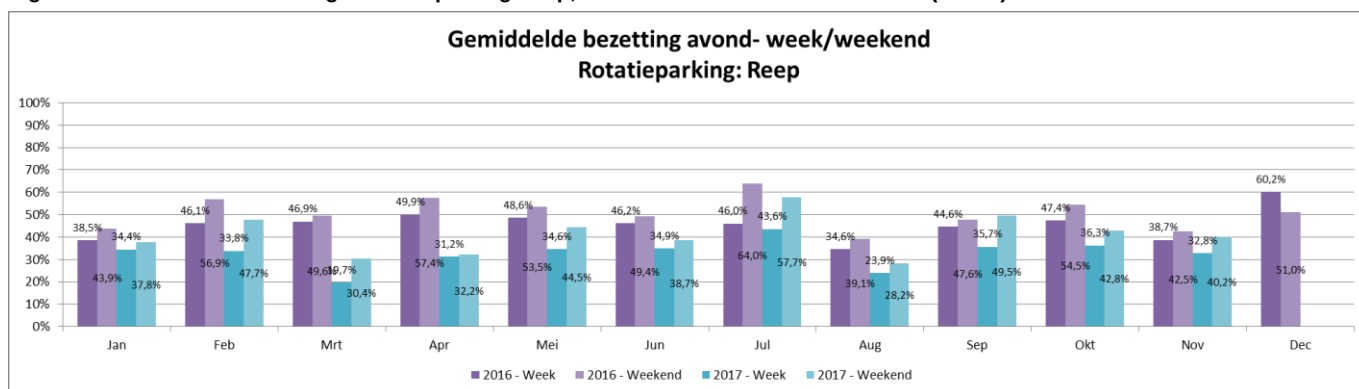


E3 Avond, rotatieparkings

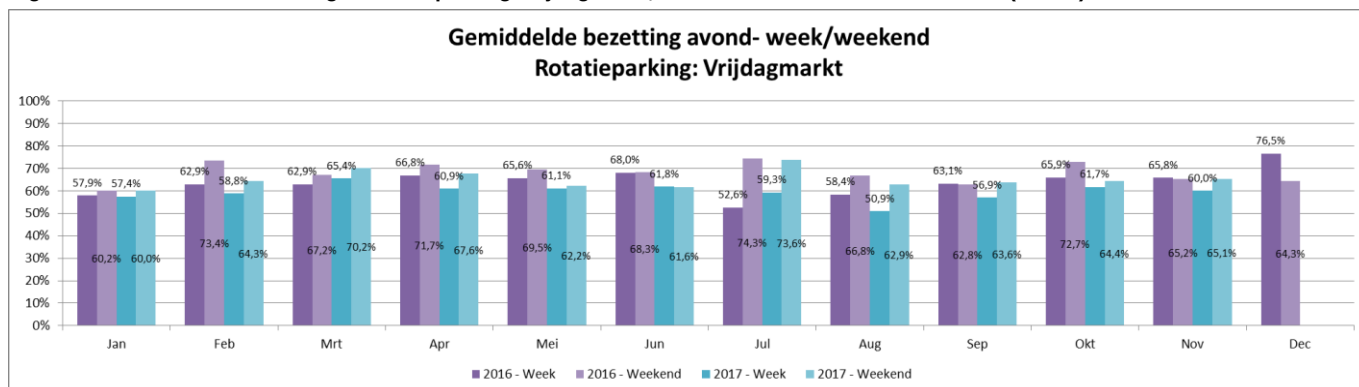
Figuur 0.7 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Sint-Michiels, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)



Figuur 0.8 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Reep, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)

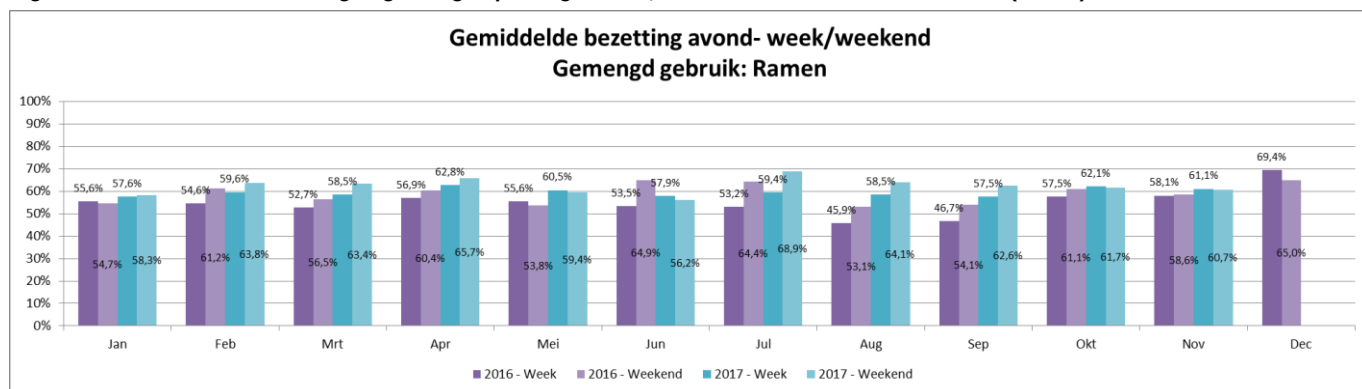


Figuur 0.9 Gemiddelde bezetting in rotatieparking Vrijdagmarkt, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)

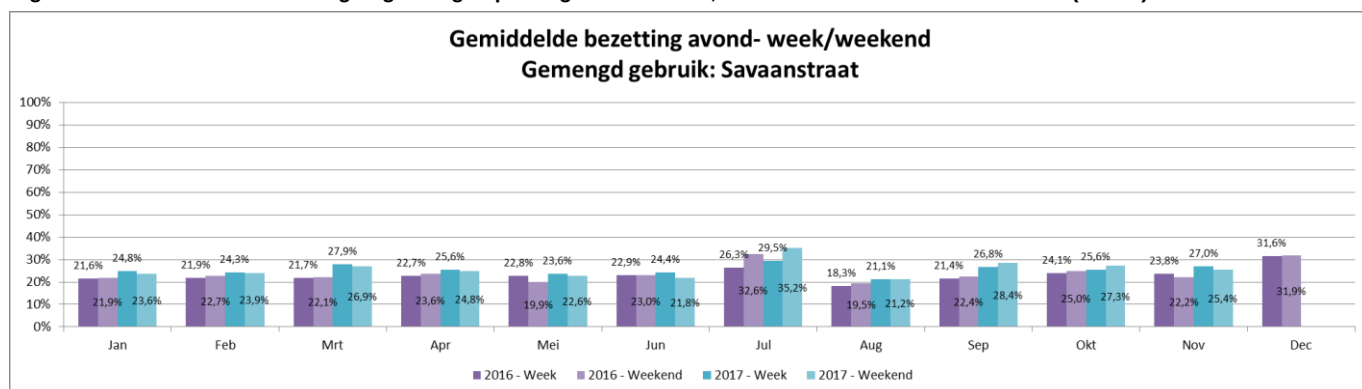


E4 Avond, gemengde parkings

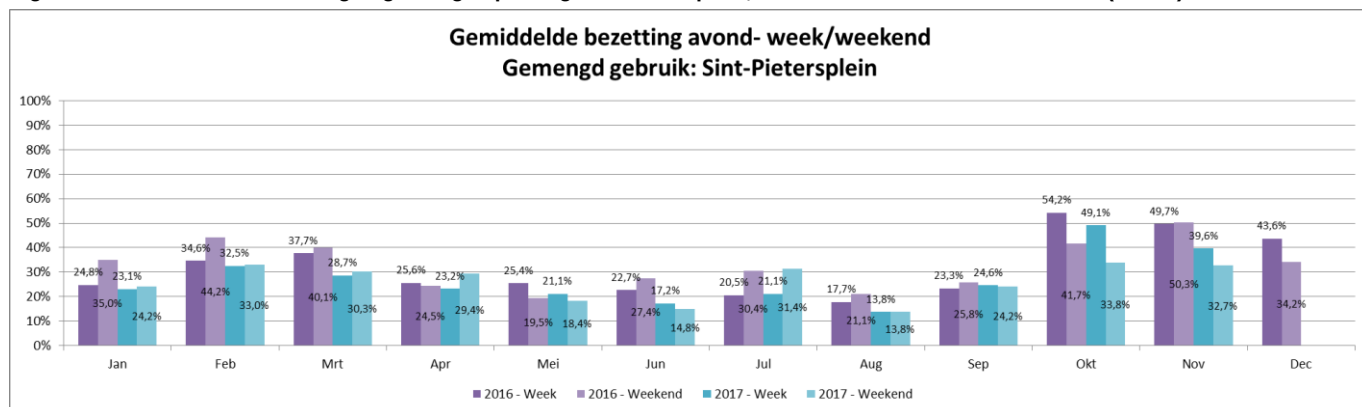
Figuur 0.10 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Ramen, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)



Figuur 0.11 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Savaanstraat, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)

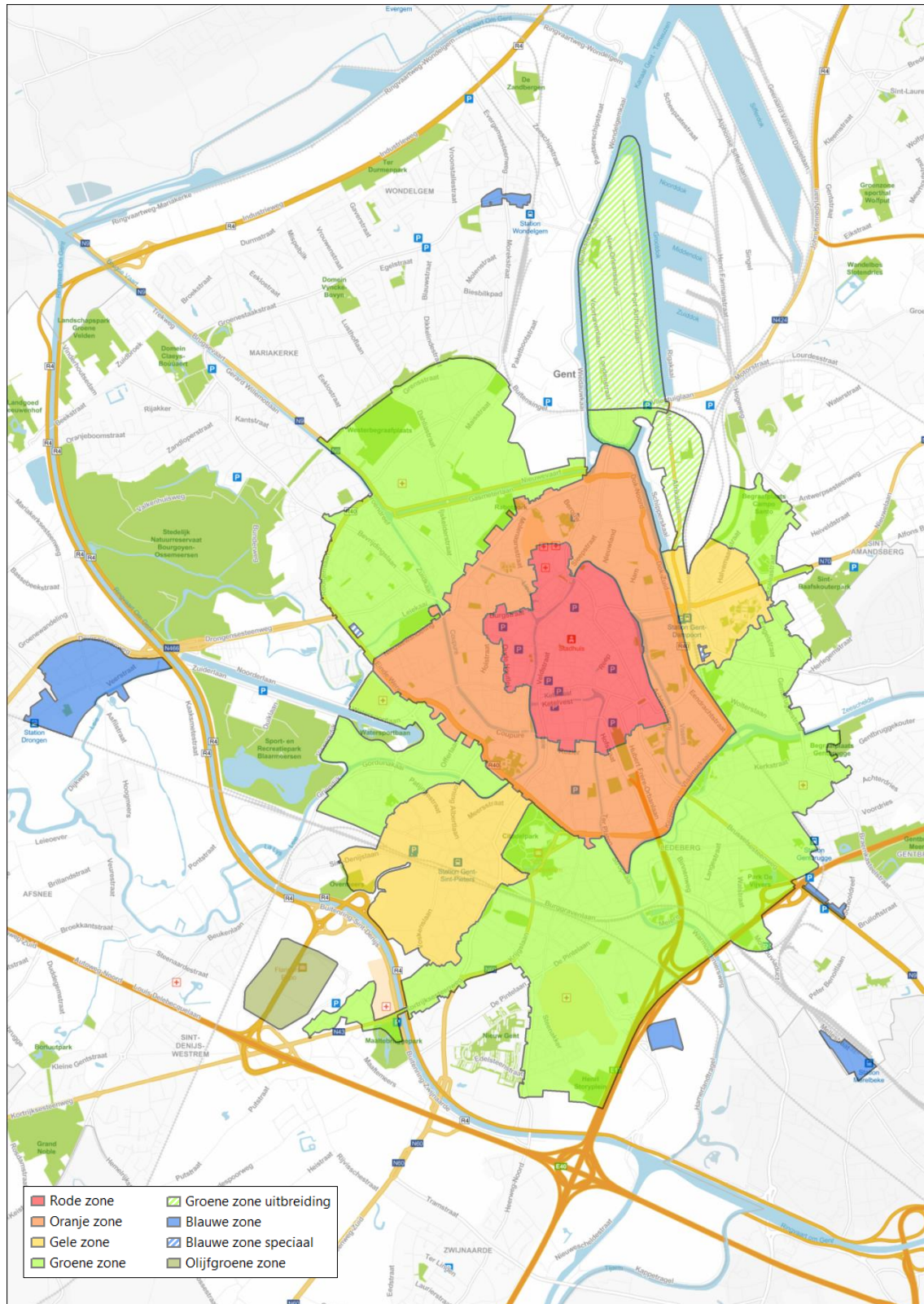


Figuur 0.12 Gemiddelde bezetting in gemengde parking Sint-Pietersplein, verschil week/weekend 2016-2017 (avond)



BIJLAGE F: PARKEERTARIEFZONES EN BEWONERSZONES

F1 Parkeertariefzones



F2 Bewonerszones



F3 Parkeertariefzones en bewonerszones

