



# Vers une politique de stationnement durable et stratégique expériences européennes du projet Park4SUMP

Laurens Vander Kuylen – Berne, 11 Novembre 2022



# Agenda

**1** Pourquoi?

**3** Case Rotterdam

**5** Case Cracovie

**7** Plus d'infos

**2** Projet: Park4SUMP

**4** Case Leuven

**6** ParkPAD

1

**Pourquoi une gestion du  
stationnement?**

# 1. Chaque voyage (en voiture) commence et se termine sur une place de parking





## 2. Le stationnement, c'est l'espace (public)



Ville de Saint-Nicolas (BE)



## 2. Le stationnement, c'est l'espace (public), depuis la pandémie de COVID plus que jamais



Dîner en plein air, Londres, 2020



Rue Rivoli, Paris, 2021



### 3. Le nombre de VE dans nos villes (sur le point) d'exploser



Installations de chargement dans Trondheim, Norvège



*Pictures by Birger Elvestad*

2

Projet: Park4SUMP



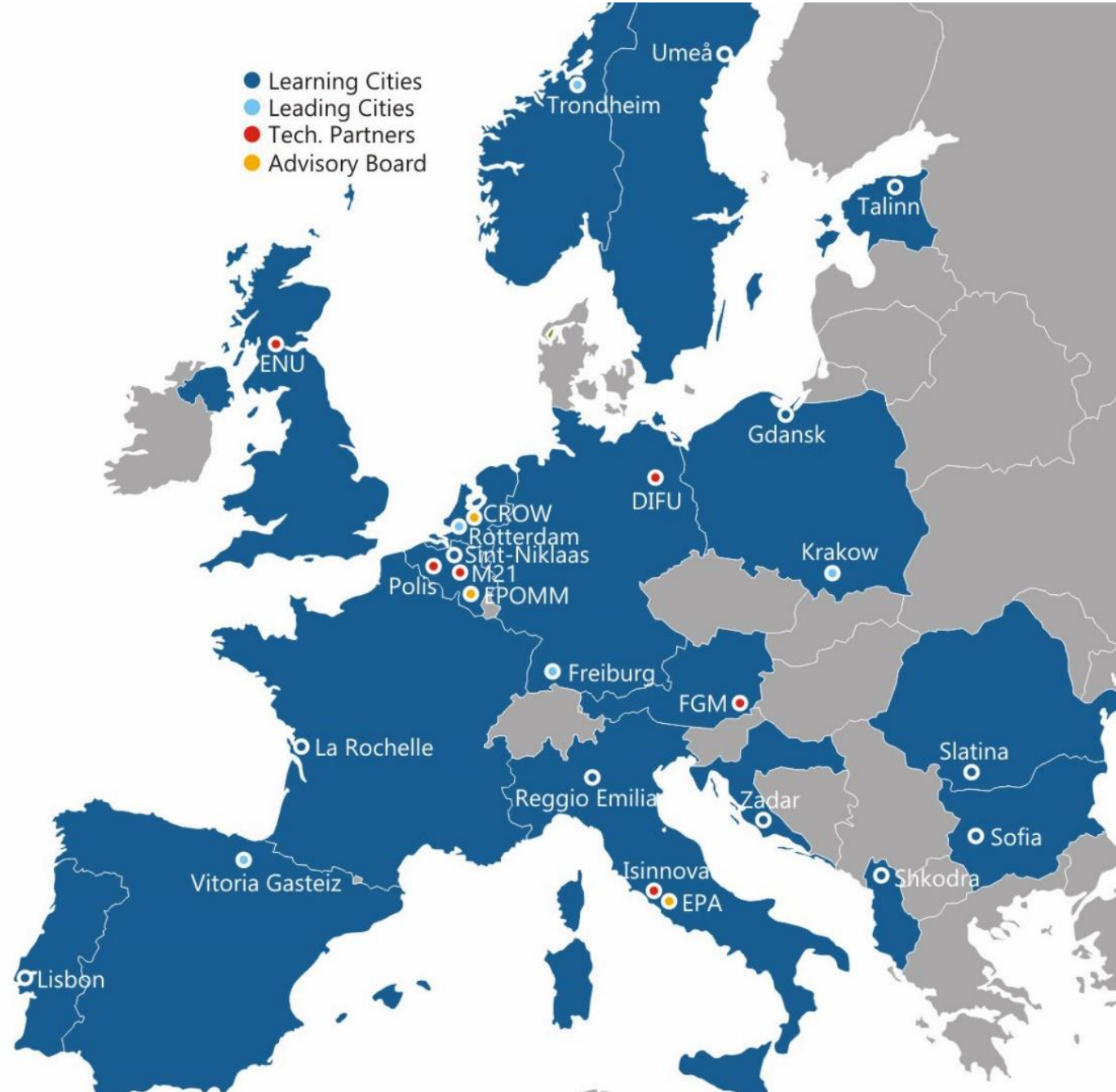
# Parking et SUMP

## Objectifs clés du projet

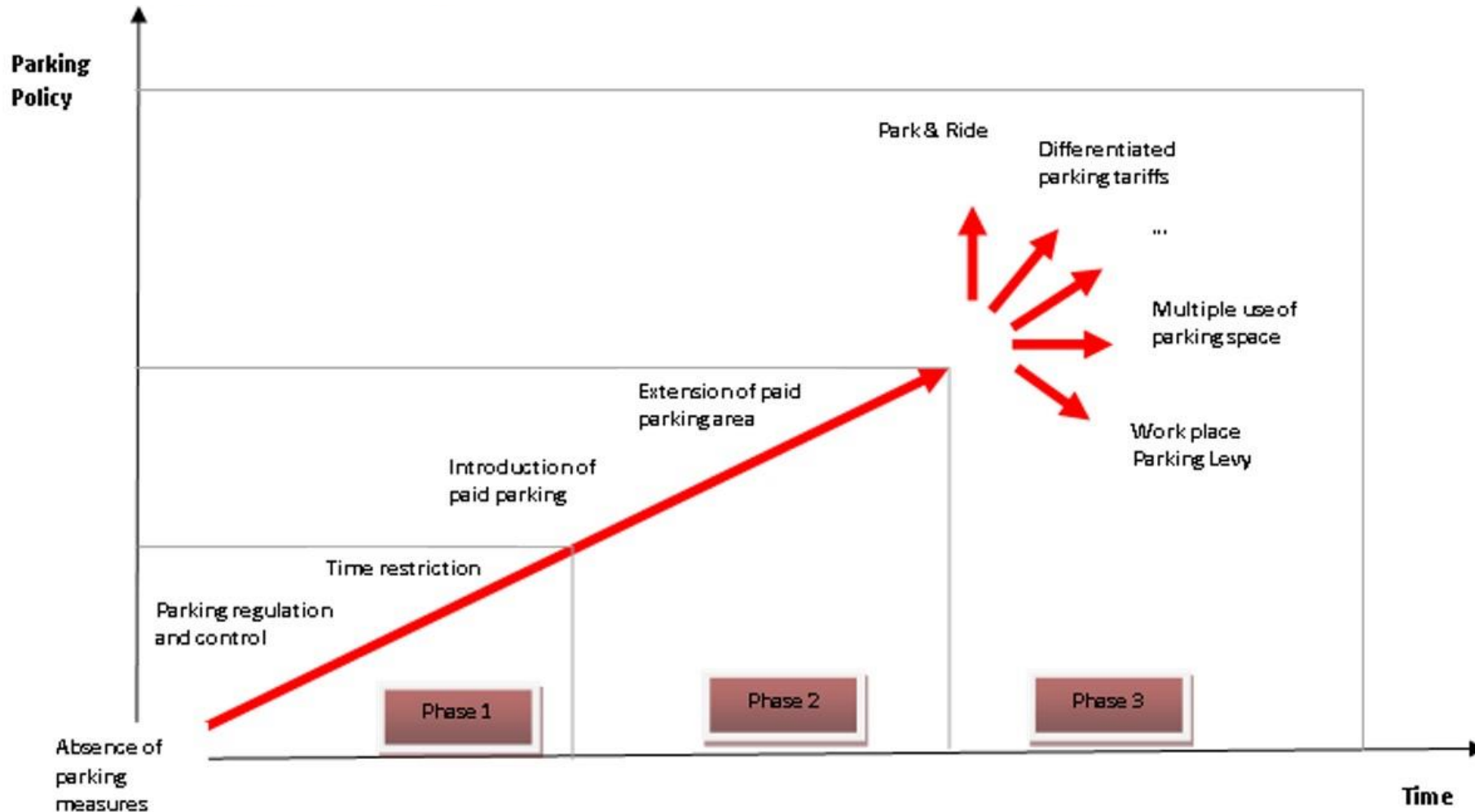
- Faire passer la gestion du stationnement d'une **tâche opérationnelle** à une **tâche stratégique**.
- Utiliser une **gestion innovante du stationnement** comme **colonne vertébrale** du SUMP.
- ParkPAD : sensibiliser et développer un plan d'action dans le cadre d'un **processus de co-création** en incluant tous les acteurs concernés dès le début.

# Les partenaires Park4SUMP

16 villes européennes &  
6 partenaires techniques  
travaillent ensemble depuis 4 ans  
(9/2018- 8/2022)



# Le développement traditionnel de la politique de stationnement



Source: Mingardo, van Wee and Rye (2015)

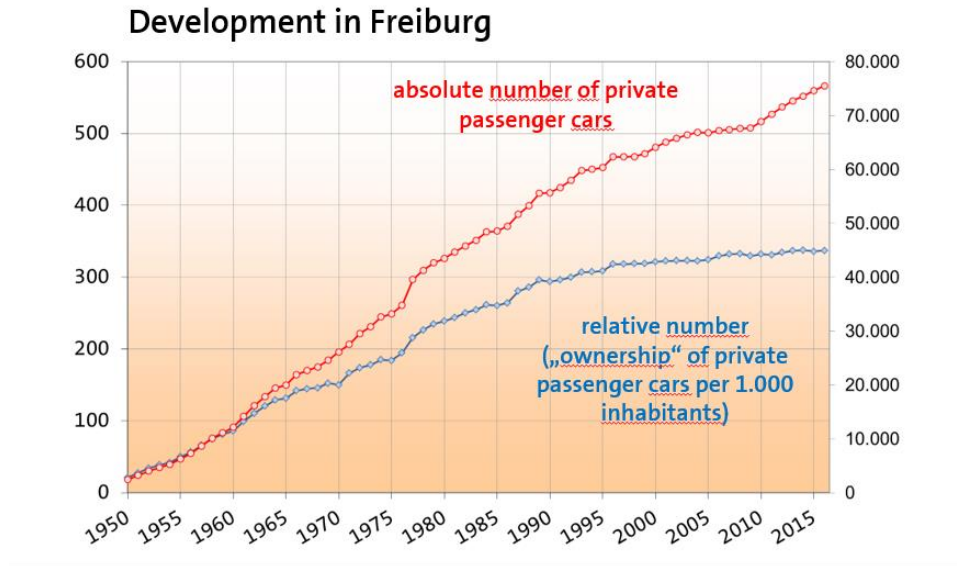


## 7 clusters dans lesquels Park4SUMP a travaillé

1. Extension de la gestion du stationnement
2. Affectation des recettes
3. Normes de stationnement : minimum => maximum
4. Application des règles de stationnement
5. Intégration du PM dans le SUMP
6. Innovation technologique
7. Mesures d'accompagnement : stationnement des vélos, utilisation alternative de l'espace public et campagnes de communication.

# Normes de stationnement

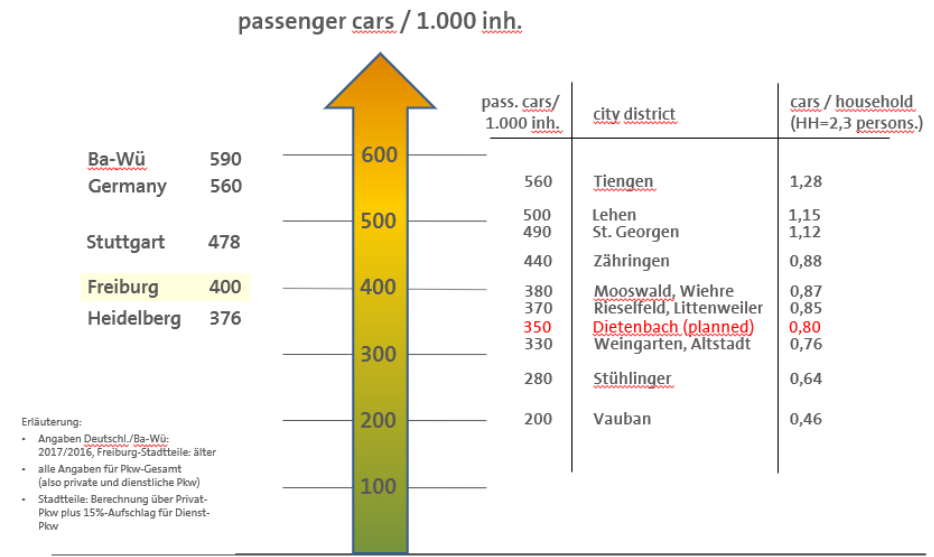
## car ownership in Germany / Freiburg



Source: Dr. Peter Schick, City of Freiburg



## car ownership in Germany / Freiburg



Erläuterung:  
 • Angaben Deutsch./Ba-Wü: 2017/2016, Freiburg-Stadtteile: älter  
 • alle Angaben für Pkw-Gesamt (also private und dienstliche Pkw)  
 • Stadtteile: Berechnung über Privat-Pkw plus 15%-Aufschlag für Dienst-Pkw

Plus d'infos: brochure ([EN](#), [DE](#), [FR](#))

# Application des règles de stationnement



Scancar in Trondheim (NO)  
*Picture by Martina Hertel*



Trondheim Parking Ambassadors

Plus d'infos:

- Brochure ([EN](#), [DE](#), [FR](#))
- [Video](#)





# Application des règles de stationnement



Convention des Maires pour le Climat et l'Énergie

Le centre-ville c'est comme un livre, c'est un plaisir qui se partage !  
*Sylvain, Libraire à La Rochelle - Juillet 2019*

Pour que chacun trouve sa place  
SERVICE STATIONNEMENT

Cit'ergie LA ROCHELLE 2020 CIVITAS 2030 www.cit'esengage.eu



Convention des Maires pour le Climat et l'Énergie

ASVP

ASVP est un métier loin du cliché de la Pervenche ! Une bonne condition physique et l'esprit d'équipe, c'est essentiel !  
*Agent de Surveillance de la Voie Publique - Octobre 2019*

Pour que chacun trouve sa place  
SERVICE STATIONNEMENT

Cit'ergie LA ROCHELLE 2020 CIVITAS 2030 www.cit'esengage.eu

Campagne de communication La Rochelle (FR)

# 3

## **Case Rotterdam: Politique du stationnement territoriale & stratégique**



# Ville de Rotterdam, Pays-Bas





# General Parking Management



1. Communication de l'offre
2. Intégration de l'offre
3. Stratégie
4. Contrôles
5. Expansion



# Communication de l'offre

stationnement rotterdam



 **Alle**



Beeld



Nieuws



Video's



Maps



Meer

Instellingen

Zoekregio: België (Nederlands) ▾ Elke tijd ▾

<https://www.rotterdam.nl> › [wonen-leven](#) › [parkeren](#)

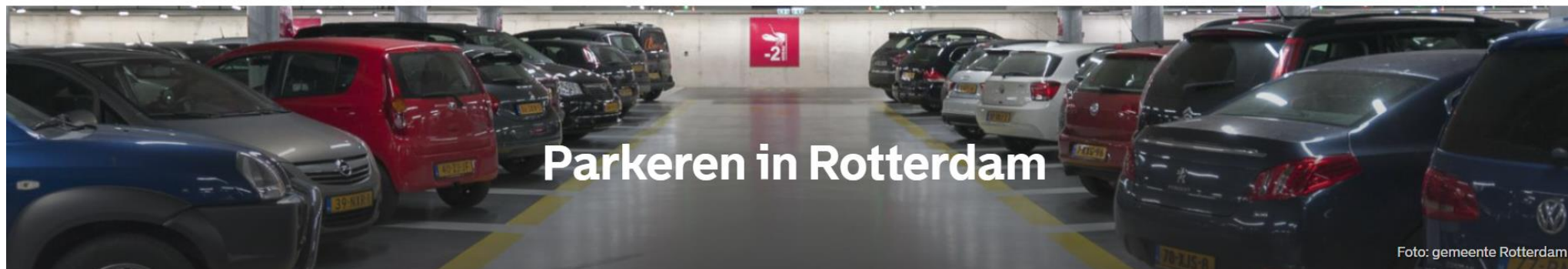
## Parkeren | Rotterdam.nl

Bekijk alle parkeerzones, -sectoren, -garages en -terreinen op de kaart. Let op: u verlaat de website. [Parkeren P+R-terrein](#) Bekijk de locaties van de P+R-terreinen. Hier kunt u uw auto gratis parkeren. [Parkeren in garage](#) Bekijk de locaties, kosten en betaalmogelijkheden in...

[P+R-terreinen](#) · [Parkeren Gehandicapten](#) · [Deelvervoer](#) · [Betaald Parkeren](#)



# Communication de l'offre



## Parkeren in Rotterdam

Lees voor



### Parkeerplattegrond

Bekijk alle parkeerzones, -sectoren, -garages en -terreinen op de kaart. Let op: u verlaat de website.



### Parkeren P+R-terrein

Bekijk de **locaties** van de P+R-terreinen. Hier kunt u uw auto **gratis** parkeren.



### Parkeren in garage

Bekijk de **locaties**, **kosten** en **betaalmogelijkheden** in openbare gemeentelijke parkeergarages. U kunt ook een parkeerplek **reserveren**.

Geef uw mening



# Communication de l'offre

Gemeente Rotterdam Parkeren

Verberg legenda en zoeken

Zoek een adres of locatie

- P+R
- Parkeergarages (gemeente)
- Parkeergarages (overig)
- Parkeerzones (parkeren bij een betaalautomaat / voor bezoekersparkeervergunningen)
- 4,26 euro per uur
- 2,60 euro per uur
- stop & shop (eerste half uur 10 cent, daarna 2,60 euro per uur)
- 1,80 euro per uur
- stop & shop (eerste half uur 10 cent, daarna 1,80 euro per uur)
- Onlaadpunt










Weergaveopties Over deze kaart

Leaflet | Kaartgegevens © Kadaster

<https://kaartlaag.rotterdam.nl/parkeren#51.8824/4.3349/51.9536/4.5986/brt/2966,2968,3670,3671,3673,3674,4073/3669/>



# Integration de l'offre

<input type="checkbox"/>	P+R	
<input type="checkbox"/>	Parkeergarages (gemeente)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkeergarages (overig)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkeerzones (parkeren bij een betaalautomaat / voor bezoekersparkeervergunningen)	
<input checked="" type="checkbox"/>	4,20 euro per uur	
<input checked="" type="checkbox"/>	2,56 euro per uur	
<input checked="" type="checkbox"/>	stop & shop (eerste half uur 10 cent, daarna 2,56 euro per uur)	
<input checked="" type="checkbox"/>	1,76 euro per uur	
<input checked="" type="checkbox"/>	stop & shop (eerste half uur 10 cent, daarna 1,76 euro per uur)	

- P&R
- Sur & hors voirie
- Privé & public
- Tarifications & zones
- Tarifications intégrés
- Tarifications en ligne avec la stratégie

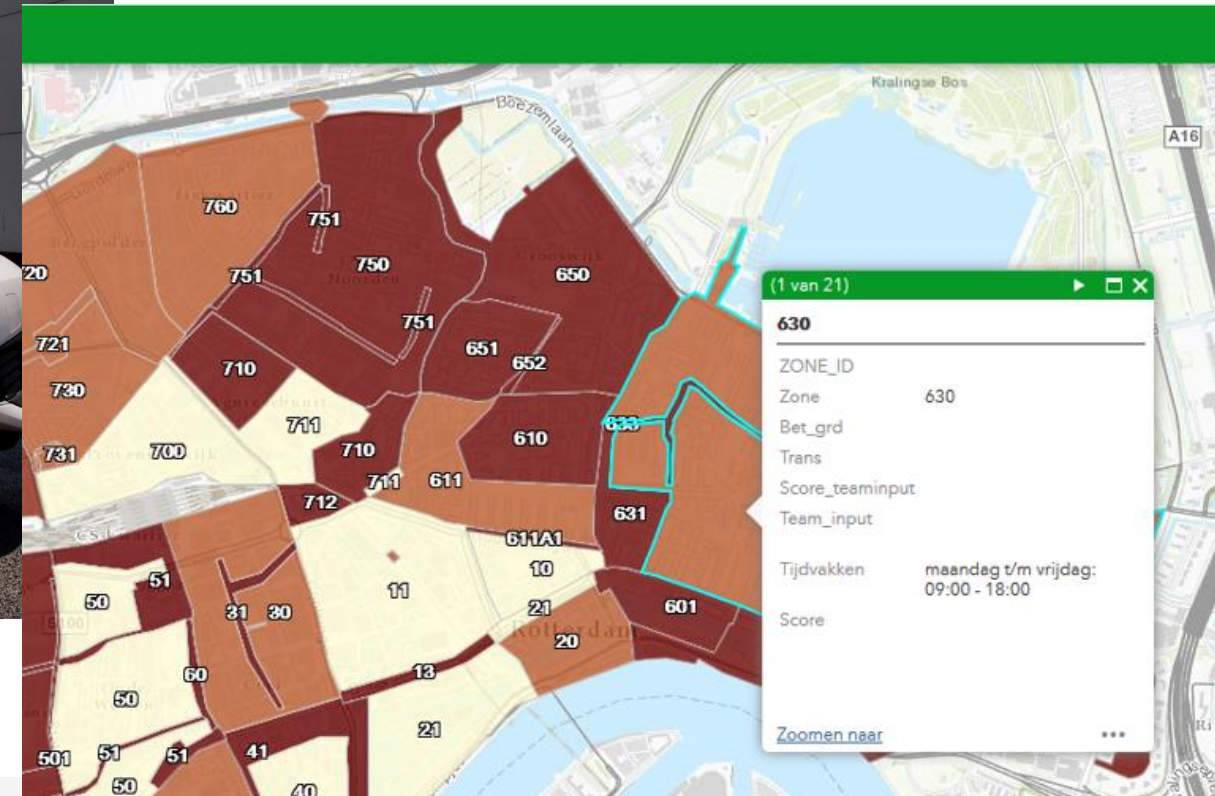


# Stratégie





# Application des règles de stationnement



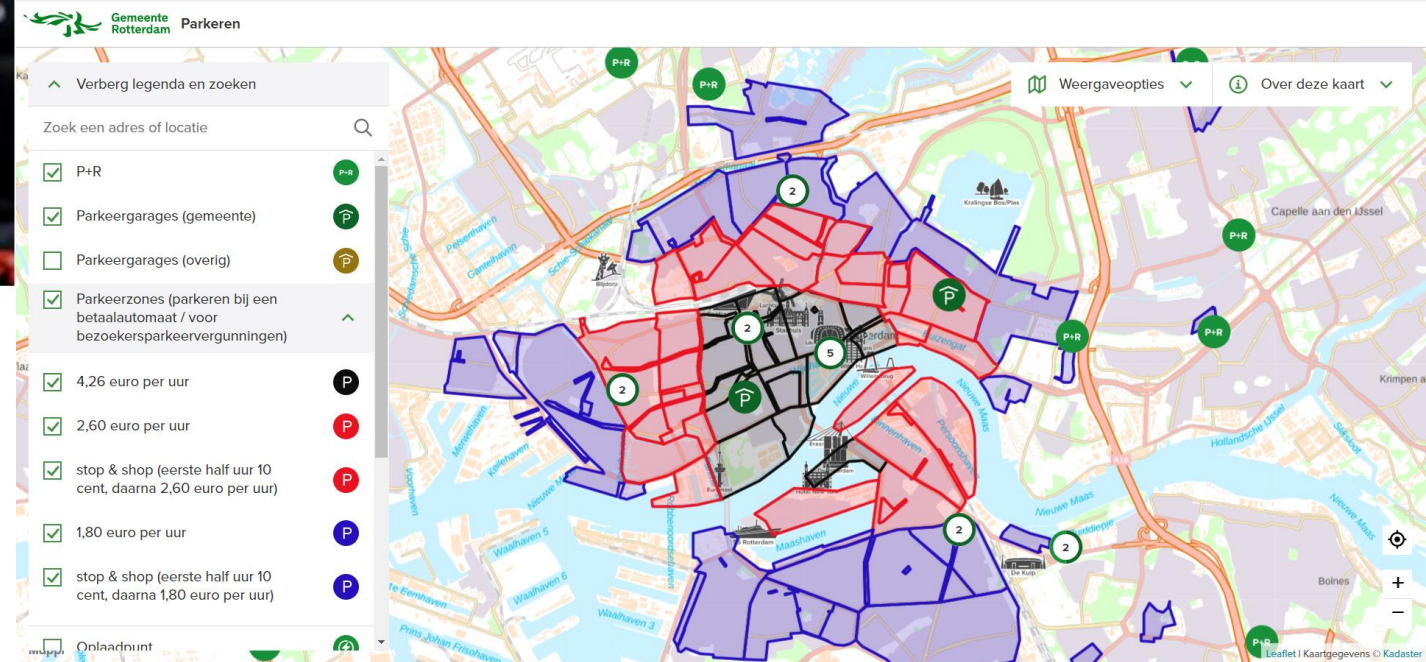


# Expansion



▲ Chantal Zeegers (D66) en Faouzi Achbar (Denk) tijdens de presentatie van het coalitieakkoord van de partijen die het Rotterdamse college gaan vormen. © ANP

**Meer betaald parkeren, meer boa's, windmolens liefst op zee: dit zijn de plannen voor Rotterdam**



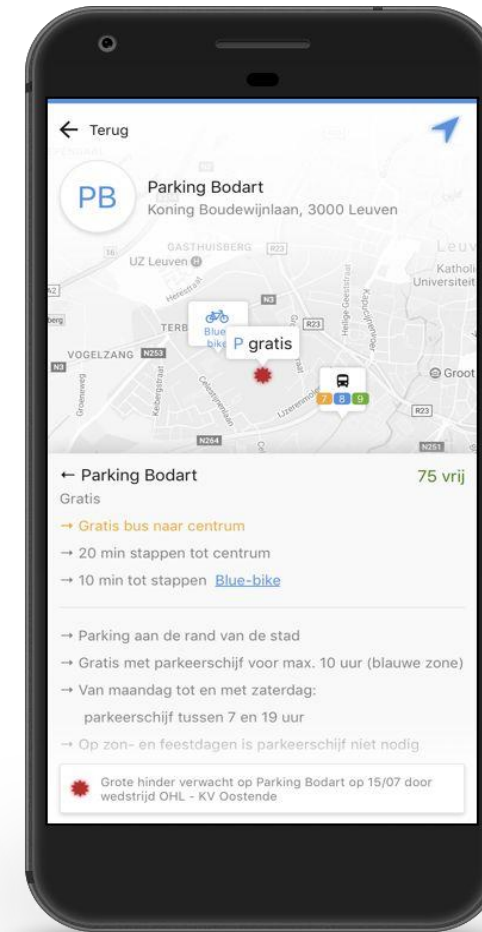
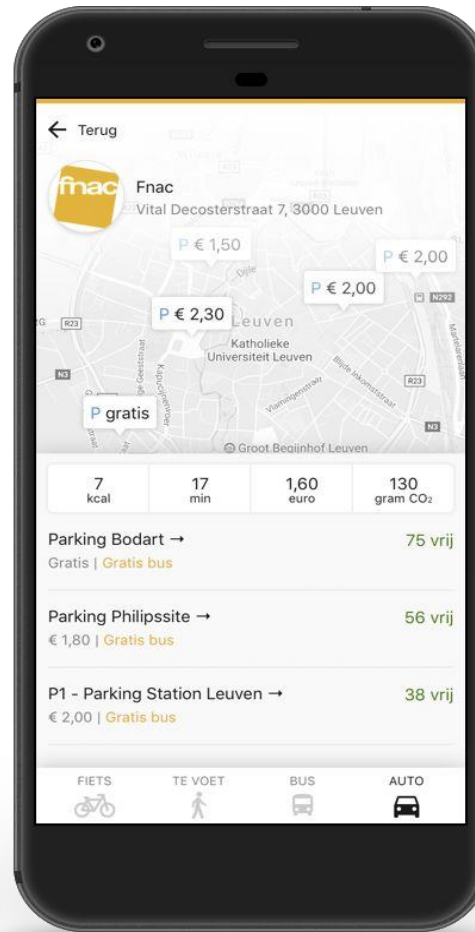
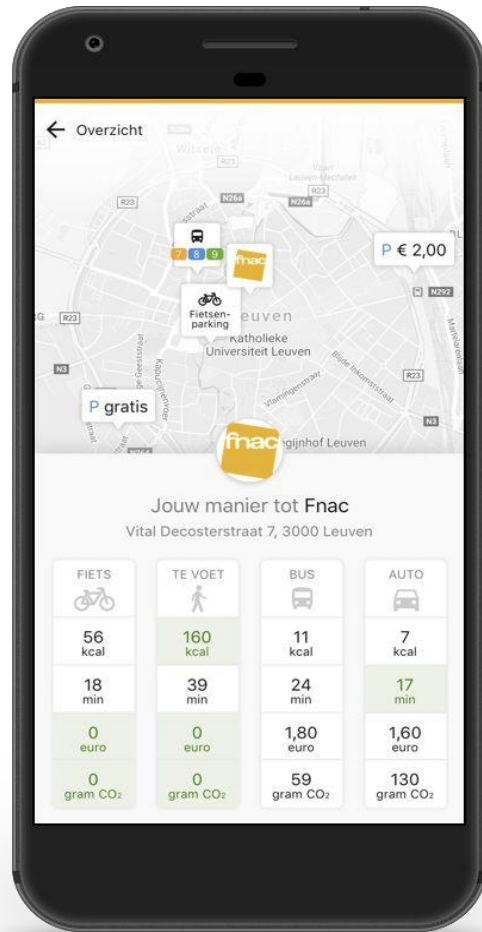
4

Case Leuven:





# 1. Personalisé





# 1. Personalisé

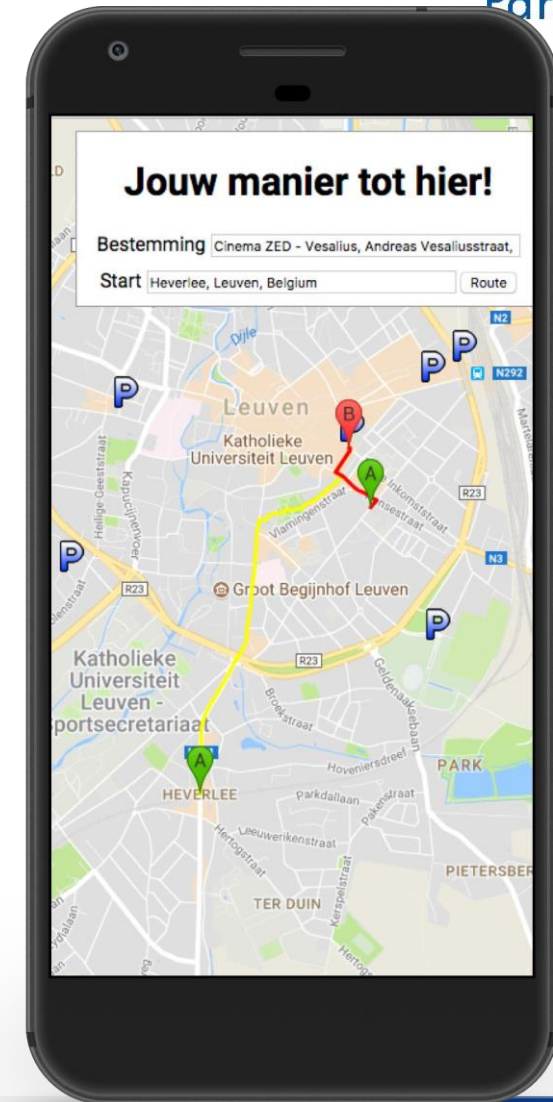
## 2. Partagable



The screenshot shows the website for Elsen Kaasambacht. On the left is a dark green navigation menu with white text: 'ELSEN KAASAMBACHT', 'kaasrijper - affineur', 'HOME', 'ELSEN KAASAMBACHT', 'KAASAANBOD', 'KAAS IN DE KIJKER', 'RECEPTEN MET KAAS', 'IN DE WINKEL', and 'CONTACT'. The main content area features a photograph of the shop's interior, which is filled with various cheeses on shelves. Below the photo is the heading 'ZO NAAR LEUVEN' followed by the text: 'Een [website vol informatie](#) en tips over en voor de vlotte bereikbaarheid van de binnenstad en dus ook van onze kaaswinkel!'. At the bottom left of the main area is a small graphic with the text 'Leuven, e geraakt er zo!' and 'www.zoosnaarleuven.be'.



1. Personalisé
2. Partagable
3. En offrant des alternatives



5

Case Cracovie

# Affectation des recettes



Figure 2 – spending of parking income by the City of Gent's Mobility Company



# Affectation des recettes

## Nouveaux règlements pour Cracovie, Pologne (depuis 2020):

- Pas moins de **69%\*** des revenus des zones de stationnement payant - pour les transports publics, la marche, le vélo et les espaces verts.
- **100 % du revenu des amendes** - pour les transports publics, la marche, le vélo et les espaces verts.
- **Compte bancaire** séparé
- Dans le budget 2020, cela représente **44 millions de PLN** (environ 10 millions d'euros).



6

ParkPAD

# Politique du stationnement : situation

Notre stratégie de stationnement est presque parfaite, **pourquoi changer ?**

Les citoyens ne sont pas d'accord avec l'extension des zones de stationnement payant. Je vais être **réélu ?**

Il y a quelques **bonnes idées** pour améliorer la politique de stationnement, mais mon vice-maire local est contre ? Si seulement j'arrivais à les convaincre

De quoi s'agit-il ? Je ne vois aucune de ces **mesures dans la rue.**

Ce nouveau système de stationnement ne **fera qu'accroître le travail.**

Il n'y a **pas assez de places de parking gratuites** dans ma ville. Mes clients vont disparaître dans les endroits où ils peuvent se garer facilement.





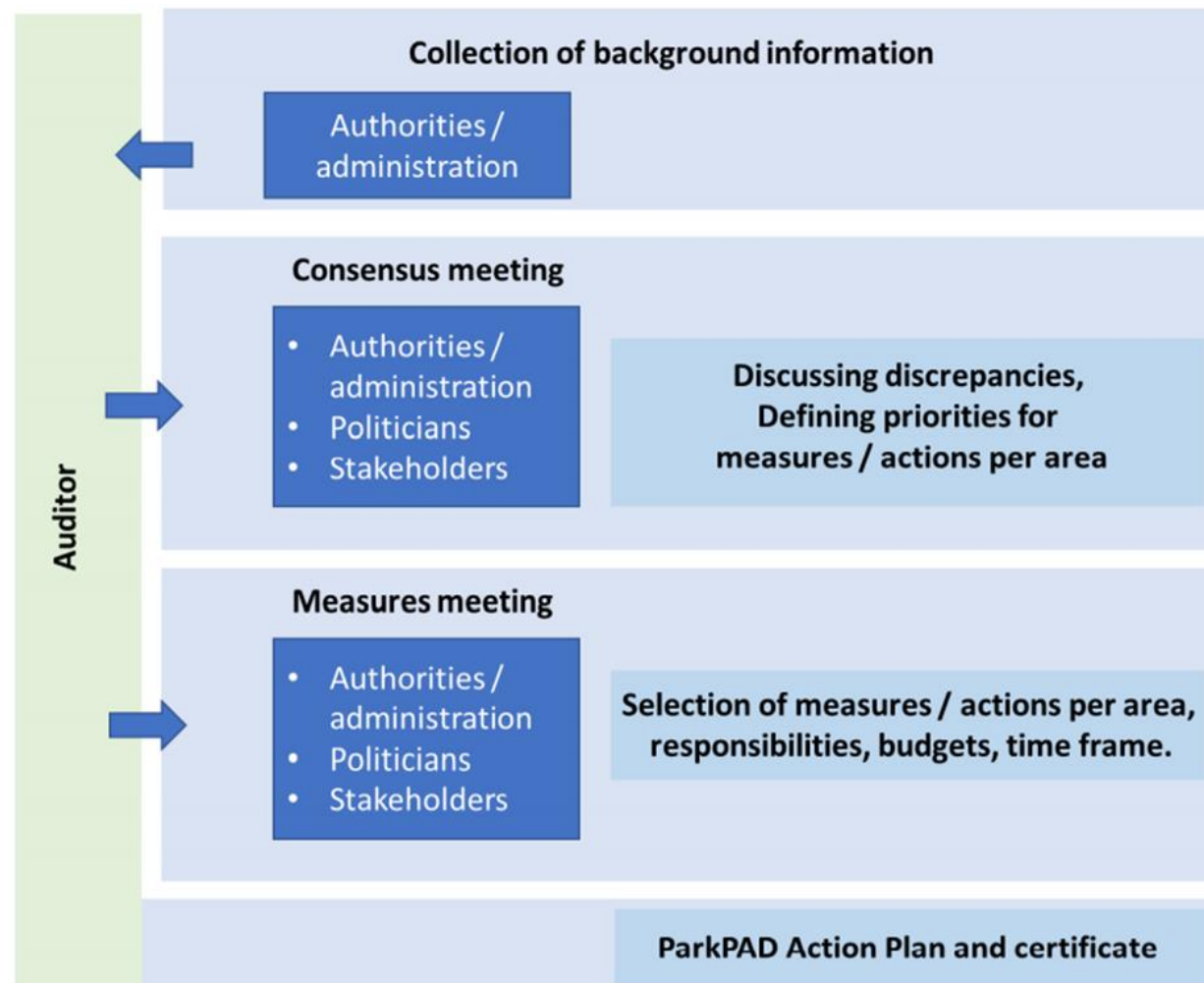
## Pourquoi ParkPAD?

- Le stationnement est un sujet émotionnel et politiquement volatile.
- Plusieurs domaines d'action sont concernés : urbanisme, commerce et mobilité.
- Il ne s'agit pas d'un domaine stratégique de mobilité urbaine prioritaire ou " à la mode ".
- Espace public urbain = sujet à des défis politiques contemporains
- Nécessité d'une orientation et d'une priorisation dans ce domaine.

# The ParkPAD

Un outil d'évaluation collaborative pour :

- (1) Étudier l'état de la politique de stationnement dans une ville.
- (2) Cocréer une stratégie commune pour la future politique de stationnement urbain.



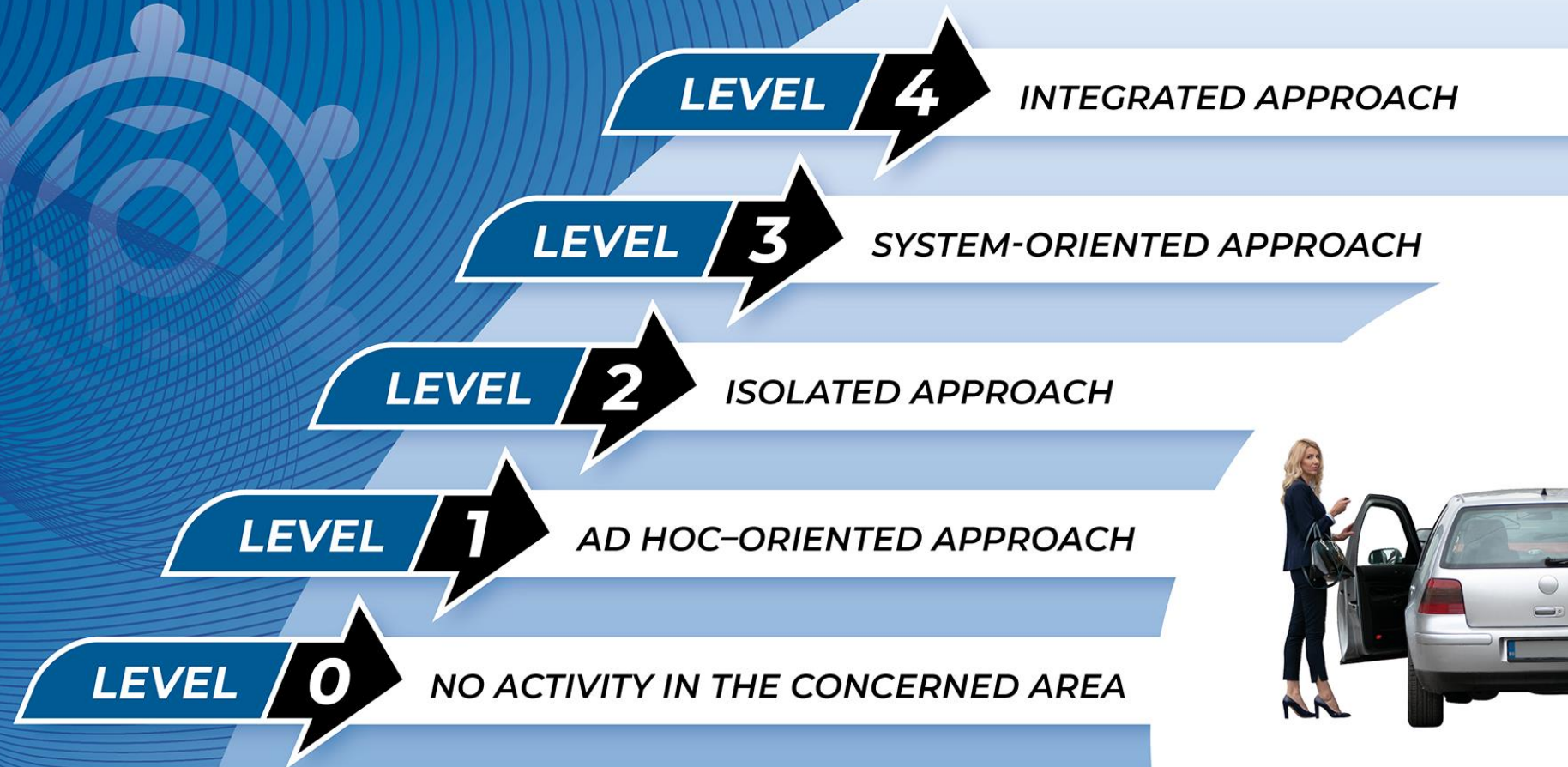
# Who is participating?



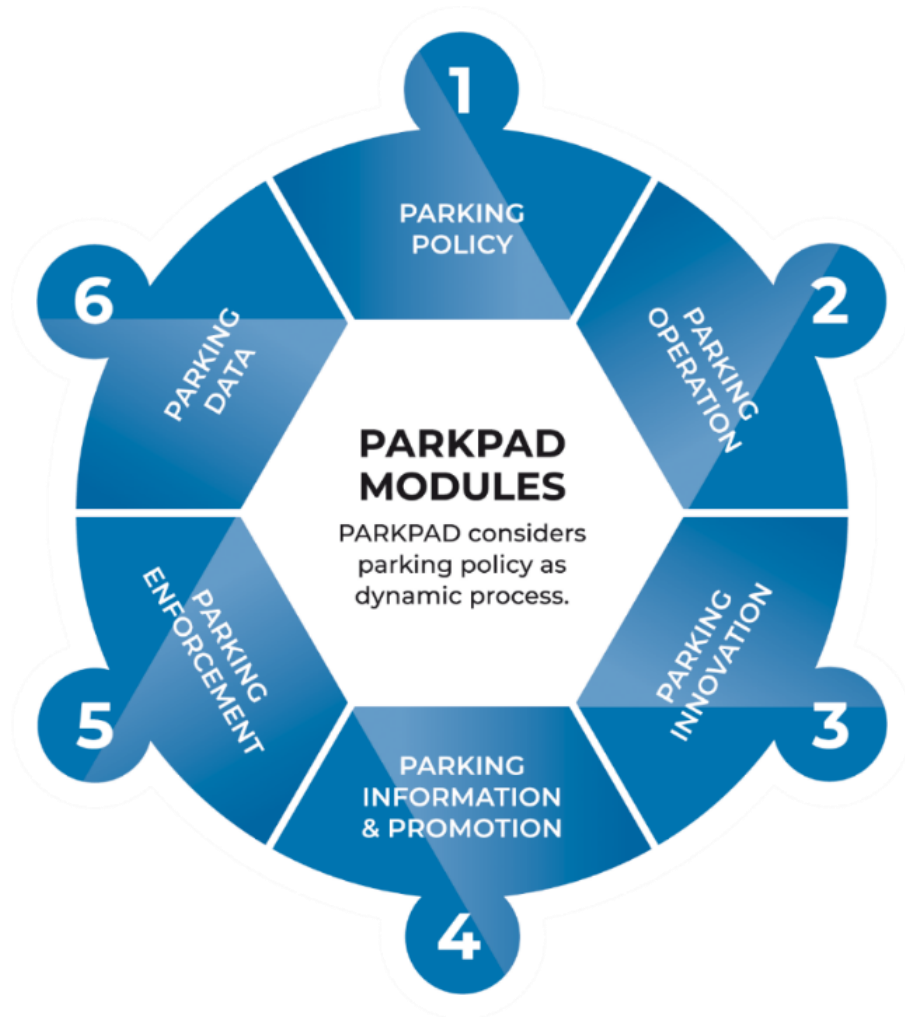


# Level of development

## PARKPAD LEVELS OF DEVELOPMENT



# 6 modules in ParkPAD questionnaire



1	Parking Policy
2	Parking operations
3	Parking innovation
4	Parking information and promotion
5	Parking Enforcement
6	Parking data

# Module 1 – Politique de stationnement

**Question 1: Quelle est la situation quotidienne de l'utilisation du stationnement dans la ville à l'heure (pas dans des politiques qui n'ont pas encore été mises en œuvre) ? \***

Niveau 0	<input type="checkbox"/> <b>Les voitures constituent les éléments centraux de la mobilité urbaine. La densité et le nombre d'espaces de stationnement sont suffisants. Il est donc facile d'accéder, à tout moment, en voiture à tous les endroits.</b>
Niveau 1	<input type="checkbox"/> <b>Les voitures constituent les principaux éléments de la mobilité urbaine.</b> <input type="checkbox"/> Les restrictions d'accès aux voitures et la réglementation des espaces de stationnement des voitures sont uniquement mises en œuvre occasionnellement lorsque ceci est inévitable. Une action est prise uniquement si un problème se présente et s'il est communiqué à la ville, comme des espaces de stationnement mal gérés occasionnant ainsi des perturbations de la circulation.
Niveau 2	<input type="checkbox"/> <b>Certains groupes d'automobilistes sont soumis à des restrictions de stationnement, principalement pour tenir compte des besoins d'autres groupes d'automobilistes.</b> <input type="checkbox"/> Par exemple : des groupes d'automobilistes, comme les pendulaires, les résidents et les personnes qui font leurs achats sont régulés soit en restreignant le stationnement des pendulaires en ayant recours à des zones de stationnement résidentiel ou à des zones de stationnement de courte durée, afin de garantir les intérêts des résidents et des personnes qui effectuent leurs achats.
Niveau 3	<input type="checkbox"/> <b>Tous les modes de transports sont traités de façon égale. La ville s'efforce de garantir que les sites sont très accessibles en voiture, en transports publics, en vélo et à pied. Les restrictions, comme la disponibilité de l'espace, sont négociées pour maintenir un équilibre entre tous les modes de transport.</b> <input type="checkbox"/> Les réseaux de transports, y compris le stationnement, sont développés pour tous les modes de transport, et notamment les options multi-modales. Les besoins des usagers et les chiffres indicateurs de l'utilisation sont surveillés de façon à réattribuer l'espace entre les modes/les usagers si nécessaire.
Niveau 4	<input type="checkbox"/> <b>Les voitures jouent un rôle secondaire et complémentaire dans le réseau de transport urbain. L'accès est pensé autour des modes durables, ce qui peut être au frais des automobilistes.</b> <input type="checkbox"/> Les réseaux pédestres et cyclistes, ainsi que la mise à disposition d'un service de TP, sont systématiquement et régulièrement développés. L'espace requis pour agrandir les réseaux et les services est pris sur les routes et les espaces de stationnement pour les voitures.



# Questionnaire bilan globale: different groupes et modules

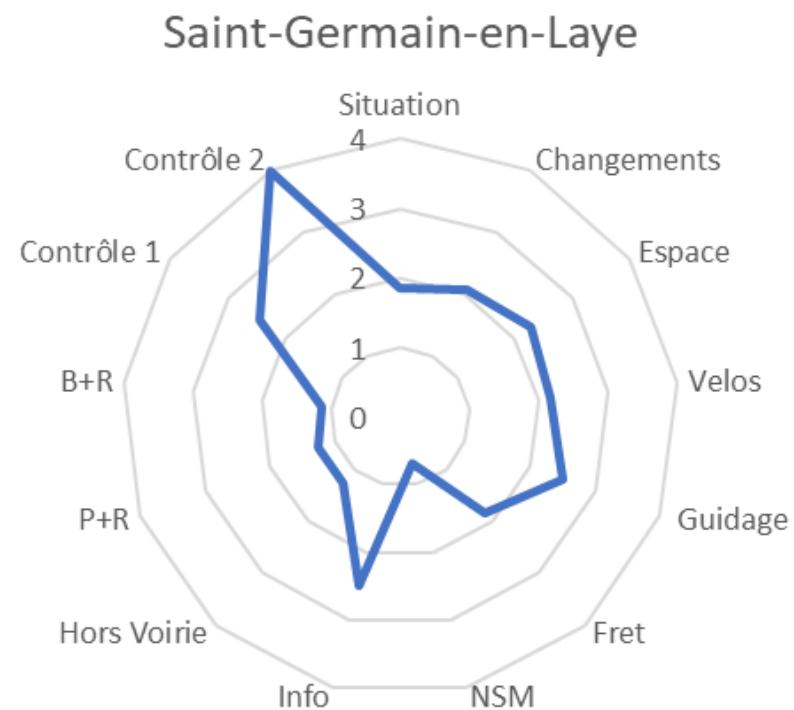
Number of evaluators ALL: 46

Number of evaluators POLITICIAN: 5

Number of evaluators ADMINISTRATION: 26

Number of evaluators STAKEHOLDER: 12

Number of evaluators NONE: 3



# S'engager en ParkPAD

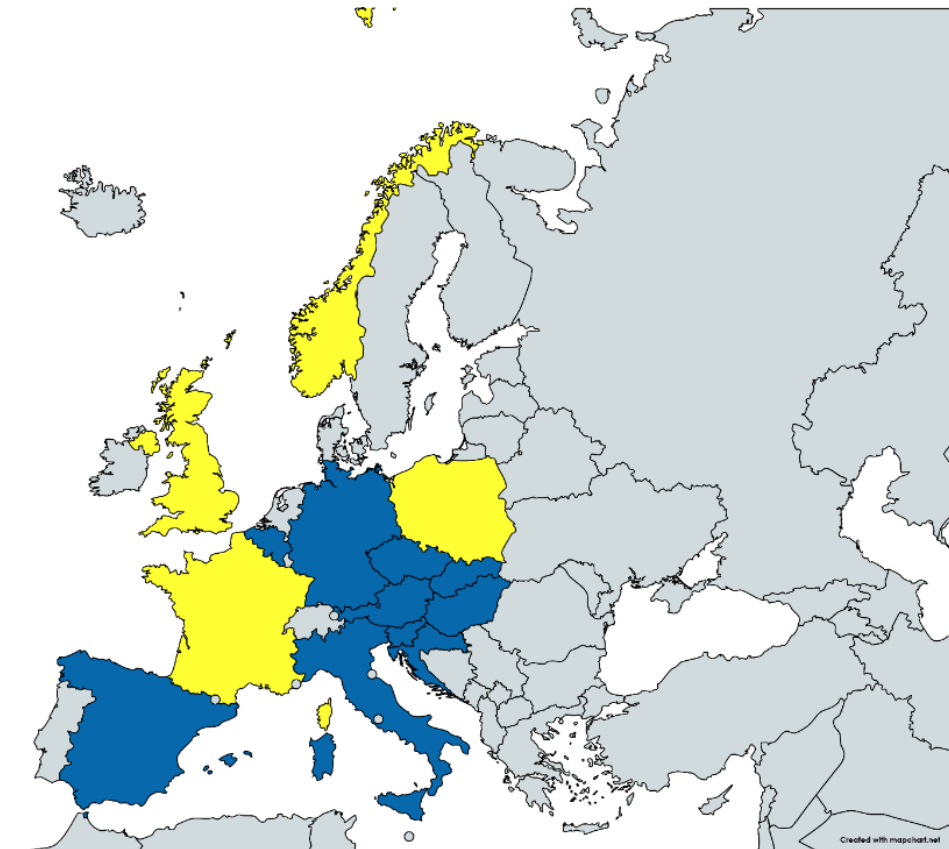
- **Audit dans 16 villes Park4SUMP**
- **6 villes externes auditées en 2022:  
Belgique, Bosnie, France, Allemagne, Montenegro**
- **L'audit ParkPAD est reproductible et évolutif à travers l'Europe.**

# S'engager en ParkPAD

- **Rassemblement d'un groupe d'auditeurs nationaux prêts à démarrer.**
- **Recherche encore des auditeurs dans certains pays (CH)**
- **Villes intéressées par ParkPAD  
=> [Parkpad@mobi21.be](mailto:Parkpad@mobi21.be)**

Countries Interested in ParkPAD

- Interested
- In Discussion to join





7

Plus d'infos

# Nos matériels

- **Brochures**

- Park4SUMP Final brochure ([EN](#))
- SUMP 2.0 Topic guide on Parking & SUMP ([EN](#))
- Enforcement ([EN](#), [DE](#), [FR](#))
- Parking standards ([EN](#), [DE](#), [FR](#))
- Good reasons and principles for Parking Management ([EN](#), [DE](#), [FR](#))

- **Topic based videos:** [Link](#)

- **Sites web:** [park4sump.eu](http://park4sump.eu) & [parkpad.eu](http://parkpad.eu)

# Merci !

**Laurens Vander Kuylen,**  
**Chefde projet Park4SUMP et coordinateur**  
**ParkPAD**

[laurens.vanderkuylen@mobi21.be](mailto:laurens.vanderkuylen@mobi21.be)



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FUNDED BY  
THE EUROPEAN UNION

